HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM
Connecting logistics professionals

BẢN TIN VLA

(Số 131, ngày 05/08/2025)

Để đáp ứng yêu cầu thông tin nhanh trao đổi giữa các Hội viên, VLA phát hành TIN NHANH, mỗi tháng 2 lần, ngoài NEWSLETTER bằng tiếng Anh hàng tháng. VLA mong nhận được sự đóng góp tin, bài của Hội viên cho TIN NHANH và GÓC PHÁP LUẬT. Trân trọng cảm ơn.

FIATA WORLD CONGRESS
Hanoi 06-10 October 2025
GREEN & RESILIENT LOGISTICS

FIATA WORLD CONGRESS

GREEN & RESILIENT LOGISTICS 2025

DURING 5 DAYS
OF CONFERENCE & EXHIBITION

NATIONAL CONVENTION CENTER,
HA NOI, VIETNAM

+50 INDUSTRY VISIONARIES

+1000 VALUABLE PARTICIPANTS

+100 EXHIBITION BOOTHS

REGISTRATION FOR FWC 2025 IS OPEN,
RESERVE YOUR SEAT NOW

FIATA2025.VN
(+84) 866 78 79 56
INFO@FIATA2025.VN

SPONSORS

Official Airlines

FWC 2025

OCTOBER
06 - 10/2025

TIN TRONG NƯỚC

01 VILOG 2025, Cầu nối phát triển logistics xanh và hiện đại

Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 3 (VILOG 2025) diễn ra từ ngày 31/7 đến 2/8 tại SECC, được tổ chức bởi Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Công ty VINEXAD (UFI Member) với chủ đề "Chuyển đổi số – Phát triển xanh ngành logistics".

Theo ông Đào Trọng Khoa, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), VILOG 2025 là sự kiện uy tín, kết nối các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước, thúc đẩy đổi mới sáng tạo, lan tỏa thông điệp phát triển bền vững.

VILOG 2025 quy tụ gần 350 doanh nghiệp đến từ 20 quốc gia, trưng bày tại gần 480 gian hàng, giới thiệu hàng loạt giải pháp công nghệ tiên tiến như tự động hóa, AI, vận tải xanh, logistics số. Các hiệp hội và thương hiệu lớn như Giao Hàng NẶNG, Cảng Quốc tế Long An, ITL, Mitsubishi Estate Vietnam đồng hành tại sự kiện.

Song song với triển lãm là chuỗi hội thảo, tọa đàm và chương trình kết nối giao thương VILOG Talk, tạo điều kiện để các doanh nghiệp trao đổi thực tiễn, chính sách và giải pháp cho tương lai. Đòn bẩy cho phát triển bền vững và hội nhập.

Ông Khoa cho biết, VILOG 2025 là hoạt động quan trọng hướng tới Đại hội Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA) – FWC 2025, lần đầu tiên tổ chức tại Việt Nam. Dự kiến có hơn 1.000 đại biểu quốc tế tham dự, tạo cơ hội nâng cao vị thế logistics Việt Nam trên trường quốc tế.

Phát biểu tại lễ khai mạc, ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương, khẳng định VILOG 2025 là dịp đánh giá tiềm năng, xu hướng, đồng thời định hình chiến lược phát triển bền vững cho ngành. Triển lãm được tổ chức đúng thời điểm ngành logistics đang bước vào giai đoạn chuyển đổi mạnh mẽ, gắn với nhiều chiến lược trọng điểm của quốc gia đến năm 2035–2050, như:

- Chiến lược phát triển dịch vụ logistics
- Chiến lược phát triển hạ tầng giao thông
- Chuyển đổi số và tăng trưởng xanh

Trong thời gian tới, Bộ Công Thương sẽ tiếp tục tham mưu hoàn thiện khung pháp lý, cải cách thủ tục, phát triển hạ tầng hiện đại, đào tạo nhân lực, thúc đẩy hợp tác và ứng dụng công nghệ mới, từ đó nâng cao sức cạnh tranh logistics Việt Nam.

Ông Trần Thanh Hải kỳ vọng, VILOG 2025 sẽ trở thành biểu tượng của đổi mới, hợp tác và phát triển, góp phần đưa logistics trở thành ngành dịch vụ nền tảng, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế quốc gia.

02 Tăng cường ứng dụng công nghệ và xanh hoá – Đòn bẩy tăng sức bật cho doanh nghiệp logistics

Số hoá và xanh hoá được nhận định là hai trụ cột chiến lược giúp doanh nghiệp logistics, đặc biệt là các doanh nghiệp nhỏ và mới, gia tăng sức cạnh tranh và bứt phá trên thị trường.

Tại hội thảo "Xu hướng phát triển Logistics Xanh – Số và Giải pháp" do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tổ chức trong khuôn khổ Triển lãm VILOG 2025, bà Bùi Thị Hải Yến – Trưởng Ban Công nghệ & Đổi mới Sáng tạo VLA – nhấn mạnh rằng ngành logistics đang đối mặt với nhiều biến động toàn cầu và áp lực từ yêu cầu phát triển bền vững, khiến chuyển đổi số và xanh hoá trở thành xu thế tất yếu. Việc ứng dụng công nghệ như AI, IoT, Blockchain, Big Data giúp doanh nghiệp tối ưu vận hành, tăng hiệu quả và ra quyết định nhanh chóng. Trong khi đó, Logistics xanh không chỉ mang tính trách nhiệm xã hội mà còn là chiến lược giảm chi phí, tiết kiệm tài nguyên và nâng cao hình ảnh thương hiệu. Các giải pháp bao gồm: tối ưu tuyến đường, phương tiện thân thiện môi trường, quản lý kho bãi và tái chế bao bì.

Bà Yến nhấn mạnh, trong dự thảo Chiến lược phát triển logistics Việt Nam 2025–2035, tầm nhìn 2045, Việt Nam đã đặt mục tiêu 80% doanh nghiệp logistics chuyển đổi số bên cạnh các mục tiêu quan trọng khác như: giảm chi phí logistics xuống 12–15% so với GDP, tăng trưởng 15–20%/năm, 30% phương tiện dùng năng lượng sạch,...

Ông Trần Chí Dũng, Tổng Thư ký VLA, nhận định chuyển đổi số và xanh hoá là "giải pháp sống còn" khi Việt Nam tiến tới nền kinh tế thương mại tự do.

Doanh nghiệp Giao hàng Nặng, tuy mới thành lập, đã lấy công nghệ làm lợi thế cạnh tranh. Theo ông Nguyễn Hà Anh, Giám đốc vận hành, doanh nghiệp ứng dụng AI vào xử lý đơn hàng cồng kềnh, giúp đơn giản hoá công việc và tuỳ biến quy trình theo từng loại khách hàng. Công nghệ phân luồng thông minh cũng giúp tối ưu phương tiện giao hàng và tăng năng suất nhân viên.

Tương tự, ông Nguyễn Quốc Cường (U&I Logistics) đánh giá cao vai trò của nền tảng số giúp các doanh nghiệp nhỏ tận dụng tài nguyên hiệu quả hơn – từ chia sẻ kho trống đến minh bạch hoá quản lý seal và container.

Đại diện Cargo Wise – đơn vị quốc tế cung cấp giải pháp số hoá logistics – cũng chia sẻ các xu hướng toàn cầu nhằm hỗ trợ doanh nghiệp trong tiến trình chuyển đổi.

VLA hiện xây dựng chiến lược logistics thông minh: thúc đẩy số hoá trong hội viên, hình thành chuỗi cung ứng thông minh, phát triển hạ tầng số, nguồn nhân lực, và hợp tác với các bộ ngành xây dựng chính sách thúc đẩy logistics theo hướng Xanh và Số hoá. Mục tiêu sau 2030 là tiến tới phát triển dịch vụ logistics tự vận hành dựa trên AI.

03 Giải pháp chiến lược logistics cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu thích ứng với "luật chơi mới"

Chuỗi cung ứng toàn cầu đang thay đổi sâu sắc với yêu cầu rõ ràng về xuất xứ, minh bạch chứng từ, truy xuất công nghệ, cùng với đó là chính sách bảo hộ thương mại của các thị trường lớn khiến logistics trở thành yếu tố chiến lược, vượt xa vai trò vận chuyển đơn thuần.

Tại hội thảo "Xuất khẩu và Logistics của Việt Nam hiện nay: Bối cảnh, Thách thức và Giải pháp" do VLA tổ chức trong khuôn khổ VILOG 2025, bà Võ Thị Phương Lan, Phó Chủ tịch VLA, nhấn mạnh rằng logistics đang là trụ cột chiến lược giúp doanh nghiệp cạnh tranh quốc tế. Các tiêu chuẩn ESG, EUDR, yêu cầu truy xuất nguồn gốc và giảm phát thải buộc doanh nghiệp phải đầu tư mạnh vào công nghệ và minh bạch hóa toàn bộ chuỗi cung ứng.

Tác động từ chính sách thuế quan mới cũng rất rõ ràng: ngày 1/8/2025, Mỹ chính thức áp thuế 20% với hàng Việt Nam và 40% với hàng bị coi là trung chuyển. Ngoài Mỹ, các thị trường lớn như EU, Trung Quốc, Nhật Bản cũng đang siết chặt quy định thương mại và môi trường.

Theo bà Lan, tăng cường liên kết giữa nhà sản xuất và doanh nghiệp logistics, áp dụng chứng từ điện tử và xây dựng chuỗi cung ứng hiệu quả, minh bạch, phù hợp các yêu cầu toàn cầu sẽ là giải pháp cần được ưu tiên.

Ông Nguyễn Chánh Phương, Phó Chủ tịch HAWA, cho biết logistics chiếm 20–30% chi phí xuất khẩu ngành gỗ. Dù thuế 20% từ Mỹ không quá cao, nhưng các doanh nghiệp cần chứng minh hàng hóa không trung chuyển, xây dựng chuỗi cung ứng độc lập và rõ ràng xuất xứ để giảm rủi ro thuế cao và điều tra thương mại.

Ông cũng nhấn mạnh sự liên kết giữa các hiệp hội như HAWA và VLA là rất quan trọng để cùng tối ưu chi phí, định hướng chính sách và nâng cao tiếng nói doanh nghiệp.

Trong ngành thuỷ sản, bà Trần Thụy Quế Phương, Phó Tổng Thư ký VASEP, đề xuất hợp tác sâu giữa doanh nghiệp xuất khẩu và logistics: đầu tư vận tải lạnh đa phương thức, chủ động container rỗng tại nhà máy, phát triển logistics biên giới và hạ tầng trung tâm phân phối.

Đặc biệt, công nghệ dữ liệu minh bạch, ứng dụng blockchain, nền tảng chia sẻ, và truy xuất nguồn gốc thông minh sẽ là chìa khóa giúp ngành hàng xuất khẩu thích ứng với "cuộc chơi mới" đầy thách thức.

Tham gia tại phần thảo luận, đại diện đến từ Tổng Công ty Tân cảng Sài gòn cho biết, đơn vị đang ứng dụng số hóa mạnh mẽ nhằm mang đến trải nghiệm tốt nhất và tiết kiệm chi phí cho khách hàng. Đặc biệt trong bối cảnh biến động hiện nay, Tổng Công ty đã đưa chính sách ưu đãi phí nâng hạ cho các doanh nghiệp sử dụng cảng Hiệp Phước, Cái Mép Thị Vải và Phước An để xuất - nhập hàng hóa.

Trước những thay đổi nhanh chóng của chuỗi cung ứng toàn cầu, logistics đã trở thành yếu tố chiến lược. Để thích ứng, doanh nghiệp xuất nhập khẩu cần đẩy mạnh chuyển đổi số, minh bạch hoá chuỗi cung ứng và tăng cường liên kết với các đơn vị logistics. Đây chính là chìa khóa nâng cao sức cạnh tranh và phát triển bền vững.

04 Kinh tế Việt Nam qua góc nhìn quốc tế: Triển vọng vững từ nền tảng ổn định

Các tổ chức quốc tế như WB, ADB và Standard Chartered đều đánh giá cao sự ổn định vĩ mô và khả năng ứng phó linh hoạt của Việt Nam trong bối cảnh kinh tế toàn cầu nhiều biến động.

Nửa đầu năm 2025 khép lại với mức tăng trưởng 7,52% – cao nhất hơn một thập kỷ, vượt dự báo của nhiều tổ chức quốc tế. Nhờ đó, nhiều cơ quan điều chỉnh tăng dự báo GDP của Việt Nam: AMRO nâng lên 7%, kỳ vọng Việt Nam dẫn đầu khu vực ASEAN+3; ngân hàng UOB cũng điều chỉnh từ 6% lên 6,9%, nhấn mạnh phục hồi rõ nét từ sản xuất và thương mại.

ADB cho rằng thương mại và đầu tư là hai động lực tăng trưởng chính, đồng thời ghi nhận giải ngân đầu tư công duy trì cao, góp phần thúc đẩy kinh tế. Các tổ chức quốc tế cũng nhấn mạnh xuất khẩu và cán cân thương mại là điểm sáng: 6 tháng đầu năm, kim ngạch xuất khẩu đạt 219 tỷ USD, tăng hơn 14%, giúp duy trì thặng dư và củng cố tỷ giá, dự trữ ngoại hối.

Việt Nam tiếp tục là điểm đến đầu tư hấp dẫn trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu phân tán. Theo khảo sát giữa năm của AmCham, 61% doanh nghiệp giữ nguyên hoặc tăng tuyển dụng, 52% có doanh thu tăng.

Khảo sát BCI quý 2/2025 của EuroCham cũng cho thấy niềm tin ổn định: gần 75% doanh nghiệp sẵn sàng giới thiệu Việt Nam là điểm đến đầu tư chiến lược giữa căng thẳng thương mại toàn cầu.

Tuy nhiên, vẫn có tín hiệu cần theo dõi thận trọng. PMI ngành sản xuất giảm ba tháng liên tiếp, xuống 48,9 điểm trong tháng 6 – ngưỡng cho thấy điều kiện kinh doanh suy yếu nhẹ. Theo S&P Global, đơn hàng xuất khẩu giảm mạnh nhất kể từ tháng 9/2021, do lo ngại từ chính sách thương mại, đặc biệt là điều chỉnh thuế nhập khẩu từ Mỹ.

Trong bối cảnh này, các tổ chức quốc tế khuyến nghị tiếp tục duy trì ổn định vĩ mô và cải cách thể chế. Lạm phát dưới 4% trong 11 tháng liên tiếp là yếu tố then chốt giúp Việt Nam duy trì dư địa chính sách tiền tệ. Giải ngân đầu tư công, cải thiện thủ tục và minh bạch hóa môi trường kinh doanh là nền tảng thúc đẩy tăng trưởng dài hạn.

Thực tế cho thấy sự phân hóa hiệu suất kinh doanh giữa các lĩnh vực: sản xuất công nghệ, logistics và dịch vụ xuất khẩu tiếp tục tăng trưởng tốt, trong khi bất động sản, giáo dục hay dịch vụ chuyên môn còn dưới kỳ vọng – phản ánh quá trình tái cơ cấu và thích ứng với xu thế toàn cầu.

Tổng thể, Việt Nam đang ở vị thế thuận lợi so với các nền kinh tế mới nổi trong khu vực. Với điều kiện toàn hệ thống cùng hướng tới hiệu quả dài hạn, mục tiêu dẫn đầu tăng trưởng ASEAN+3 năm 2025 là hoàn toàn khả thi. ***Xem thêm tại đây: Link***

05 Sẽ trình Quốc hội thông qua Luật Thương mại điện tử vào tháng 10/2025

Luật Thương mại điện tử sửa đổi dự kiến được trình Quốc hội thông qua vào tháng 10/2025 với nhiều nội dung mới nhằm thích ứng với sự phát triển nhanh chóng của nền kinh tế số. Luật tập trung vào việc quy định rõ trách nhiệm của các chủ thể tham gia thương mại điện tử, bao gồm nền tảng kinh doanh trực tiếp, trung gian, mạng xã hội và nền tảng tích hợp dịch vụ. Đặc biệt, các hoạt động mới như bán hàng qua livestream, tiếp thị liên kết và thương mại điện tử xuyên biên giới sẽ được đưa vào khung pháp lý, cùng với các quy định về dịch vụ hỗ trợ, bảo vệ người tiêu dùng, bảo vệ dữ liệu cá nhân, quản lý thuế và kiểm soát hàng hóa vi phạm.

Tại hội thảo ngày 28/7 do Ủy ban Kinh tế và Tài chính phối hợp với Bộ Công Thương tổ chức, các chuyên gia nhấn mạnh vai trò thiết yếu của thương mại điện tử trong nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp và hộ kinh doanh. Luật không chỉ quản lý chặt chẽ mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho khu vực kinh tế tư nhân, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa, thông qua chính sách hỗ trợ cụ thể.

Dự thảo Luật gồm 8 chương, 50 điều, đã được Chính phủ cho ý kiến tại phiên họp chuyên đề tháng 7/2025, dự kiến trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội vào tháng 9 trước khi trình Quốc hội thông qua.

Song song đó, Bộ Công Thương đã ban hành Quyết định 1568/QĐ-BCT về Kế hoạch tổng thể phát triển thương mại điện tử giai đoạn 2026–2030. Kế hoạch đặt mục tiêu phát triển TMĐT thành một trụ cột của nền kinh tế số, gắn với các chương trình chuyển đổi số quốc gia và chiến lược phát triển kinh tế tuần hoàn.

Một số mục tiêu đáng chú ý bao gồm: 70% dân số trưởng thành mua sắm trực tuyến, doanh số bán lẻ TMĐT tăng trưởng 20–30%/năm, chiếm 20% tổng mức bán lẻ hàng hóa, 70% doanh nghiệp ứng dụng TMĐT, 100% giao dịch có hóa đơn điện tử và 80% thanh toán không dùng tiền mặt.

Đặc biệt, định hướng phát triển xanh được thể hiện rõ qua các chỉ tiêu: giảm bao bì nhựa xuống 45%, nâng tỷ lệ tái chế lên 50%, ít nhất 40% doanh nghiệp sử dụng năng lượng sạch trong logistics và 50% áp dụng tiêu chuẩn đóng gói xanh.

Phát triển nhân lực cũng là trọng tâm với mục tiêu 60% cơ sở giáo dục đào tạo ngành liên quan đến TMĐT và 1 triệu lượt người được bồi dưỡng kỹ năng số.

Theo báo cáo Chỉ số TMĐT Việt Nam năm 2025, quy mô thị trường TMĐT năm 2024 đạt 32 tỷ USD, trong đó bán lẻ trực tuyến chiếm 22,5 tỷ USD, tăng 30% so với năm trước. Thị trường TMĐT tiếp tục là kênh phân phối quan trọng, giúp doanh nghiệp mở rộng thị trường và người tiêu dùng dễ dàng tiếp cận sản phẩm đa dạng trong nước và quốc tế.

TIN TỨC HẢI QUAN & XNK

01 Quốc hội ban hành Nghị quyết số **204/2025/QH15** về giảm thuế giá trị gia tăng có hiệu lực từ ngày 1 tháng 7 năm 2025 và áp dụng đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2026. Cụ thể, giảm 2% thuế giá trị gia tăng áp dụng cho các nhóm hàng hoá, dịch vụ quy định tại khoản 3 Điều 9 của Luật thuế giá trị gia tăng số 48/2024/QH15 (còn 8%), trừ một số nhóm hàng hoá, dịch vụ sau: viễn thông, hoạt động tài chính, ngân hàng, chứng khoán, bảo hiểm, kinh doanh bất động sản, sản phẩm kim loại, sản phẩm khai khoáng (trừ than), sản phẩm hàng hoá và dịch vụ chịu thuế tiêu thụ đặc biệt (trừ xăng). Vào ngày 30 tháng 6 năm 2025, Chính phủ ban hành Nghị định 174/2025/NĐ-CP quy định chính sách giảm thuế giá trị gia tăng theo Nghị quyết trên. Nghị định quy định chi tiết danh mục hàng hoá, dịch vụ không được giảm thuế suất thuế giá trị gia tăng-Phụ lục I và danh mục hàng hoá, dịch vụ chịu thuế tiêu thụ đặc biệt không được giảm thuế giá trị gia tăng- Phụ lục II

02 **Ngày 30 tháng 6 năm 2025**, Bộ Tài chính ban hành Thông tư số **64/2025/TT-BTC** quy định mức thu, miễn một số khoản phí, lệ phí, nhằm hỗ trợ doanh nghiệp, người dân. Cụ thể, một số loại lệ phí liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu sẽ được giảm mức thu. Cụ thể theo Điều 1 của Thông tư, số thứ tự 21, mục a: Giảm 50% mức thu lệ phí cấp chứng nhận kiểm dịch động vật, sản phẩm động vật trên cạn, thuỷ sản nhập khẩu, quá cảnh, tạm nhập tái xuất (gồm kho ngoại quan), quá cảnh. Số thứ tự 38, phí chứng nhận xuất xứ hàng hoá (CO) giảm 50% mức phí quy định tại Điều 4 Thông tư số 36/2023/TT-BTC ngày 6/6/2023 của Bộ Tài Chính.

03 **Ngày 30 tháng 6 năm 2025**, Chính phủ ban hành Nghị định **167/2025/NĐ-CP** Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21 tháng 01 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan. Nghị định này có hiệu lực từ 15 tháng 8 năm 2025, riêng các khoản 5, 6 và 19 Điều 1 Nghị định này sửa đổi, bổ sung Điều 10, Điều 11 và Điều 35 Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21 tháng 01 năm 2015 của Chính phủ có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2025. Nghị định này bãi bỏ Nghị định số 59/2018/NĐ-CP ngày 20 tháng 4 năm 2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2015/NĐ-CP.

04 **Ngày 3 tháng 7 năm 2025**, Cục Hải quan ban hành công văn số **12252/CHQ-GSQL** hướng dẫn thủ tục hải quan khi thay đổi địa chỉ theo phương án sắp xếp các đơn vị hành chính. Để đảm bảo việc thực hiện thủ tục hải quan đối với hàng hoá xuất nhập khẩu được thông suốt, Cục Hải quan hướng dẫn các đơn vị thực hiện như sau: Trong khi hoàn thiện thủ tục thay đổi địa chỉ theo phương án sắp xếp lại đơn vị hành chính cấp tỉnh, cấp xã, người khai hải quan được sử dụng các chứng từ thuộc hồ sơ hải quan có thông tin địa chỉ theo các đơn vị hành chính trước giai đoạn sắp xếp lại cấp tỉnh, cấp xã để thực hiện thủ tục hành chính trong lĩnh vực hải quan. Khi kiểm tra hồ sơ, cơ quan Hải quan chấp nhận các chứng từ thuộc hồ sơ hải quan có thông tin địa chỉ theo các đơn vị hành chính trước giai đoạn sắp xếp lại cấp tỉnh, cấp xã. Người khai hải quan có trách nhiệm thực hiện thủ tục thay đổi thông tin và thông báo cho cơ quan hải quan theo quy định tại điểm a khoản 5 Điều 6 Thông tư 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015 của Bộ Tài chính.

05 **Ngày 8 tháng 7 năm 2025**, Chính phủ ban hành Nghị định số **199/2025/NĐ-CP** sửa đổi, bổ sung Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31 tháng 5 năm 2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hoá và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan. Cụ thể Điều 1: Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 26/2023/NĐ-CP và mức thuế suất thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu ưu đãi đối với một số mặt hàng quy định tại Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP. Điều 2. Bãi bỏ một số điểm, khoản, điều của Nghị định số 26/2023/NĐ-CP: Bãi bỏ điểm a.7 khoản 8 Điều 8 Nghị định số 26/2023/NĐ-CP. Bãi bỏ điểm 1, phần "Chú giải mặt hàng", Chương 72, Mục I, Phụ lục II - Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo Danh mục mặt hàng chịu thuế ban hành kèm theo Nghị định số 26/2023/NĐ-CP.

06 **Ngày 15 tháng 7 năm 2025**, Chính phủ ban hành Nghị định số **206/2025/NĐ-CP** về biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của Việt Nam để thực hiện Hiệp định thương mại giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hoà dân chủ nhân dân Lào giai đoạn 2025-2030. Nghị định gồm Danh mục hàng hóa có xuất xứ từ Lào theo Hiệp định Thương mại Việt Nam – Lào, Hàng hóa nhập khẩu áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt 0%, Hàng hóa nhập khẩu hưởng ưu đãi giảm 50% thuế suất ATIGA, Hàng hóa nhập khẩu không hưởng ưu đãi thuế quan khi nhập khẩu vào Việt Nam, Hàng hóa nhập khẩu áp dụng chế độ hạn ngạch thuế quan. Nghị định này bãi bỏ Nghị định số 127/2022/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Chính phủ về Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của Việt Nam để thực hiện Hiệp định Thương mại giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào từ ngày 30 tháng 12 năm 2022 đến ngày 04 tháng 10 năm 2023. Nghị định này có hiệu lực từ ngày ký ban hành đến hết ngày 24 tháng 02 năm 2030.

07 **Ngày 15 tháng 7 năm 2025**, Cục phòng vệ thương mại ban hành công văn số **722/PVTM-P1** giải đáp vướng mắc thực hiện Quyết định số 143/QĐ-BCT ngày 14 tháng 1 năm 2025 về áp dụng biện pháp chống bán phá giá chính thức đối với sản phẩm thép dự ứng lực có xuất xứ từ Malaysia, Vương quốc Thái Lan và Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa. Cụ thể thì sản phẩm thép dự ứng lực thuộc phạm vi áp dụng thuế chống bán phá giá phải thoả mãn cả 02 mô tả theo mục 1 Thông báo kèm Quyết định này. "Cáp thép dự ứng lực (PC Strand) là sản phẩm cáp bện, gồm nhiều sợi kim loại trong đó có 01 sợi tâm và 06 sợi bện ngoài. Các sợi này được cấu thành từ sắt, thép hợp kim hoặc không hợp kim có đường kính định danh của cáp thép (nominal diameter) từ 9,0 đến 16,0mm, không bọc nhựa, có hoặc không phủ lớp dầu chống gỉ. Cáp thép dự ứng lực được sản xuất từ thép nguyên liệu carbon cao, có hàm lượng carbon từ 0,70% trở lên."

08 **Ngày 22 tháng 7 năm 2025**, Cục Hải quan ban hành công văn số **15667/CHQ-NVTHQ** hướng dẫn doanh nghiệp về tới điểm nộp thuế và đối tượng nộp thuế bảo vệ môi trường. Căn cứ khoản 1 Điều 9 Luật Thuế bảo vệ môi trường quy định: "1. Đối với hàng hoá sản xuất bán ra, trao đổi, tặng cho, thời điểm tính thuế là thời điểm chuyển giao quyền sở hữu hoặc quyền sử dụng hàng hoá." Căn cứ Điều 5 Thông tư số 159/2012/TT-BTC ngày 28/9/2012 của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung Thông tư số 152/2011/TT-BTC quy định:" 2.4. Hàng hoá thuộc đối tượng chịu thuế bảo vệ môi trường được sản xuất trong nước hoặc trong khu phi thuế quan và bán ra giữa trong nước và khu phi thuế quan, trong khu phi thuế quan, giữa các khu phi thuế quan với nhau và xuất nhập khẩu tại chỗ (trong lãnh thổ Việt Nam) (trừ bao bì được sản xuất để đóng gói sản phẩm theo quy định tại tiết a2 và a3 Điều 1 Thông tư này) thì cơ sở sản xuất hàng hoá phải kê khai, nộp thuê bảo vệ môi trường" Căn cứ quy định trên công ty sản xuất nội địa bán hàng cho doanh nghiệp chế xuất thì công ty sản xuất nội địa có trách nhiệm kê khai, nộp thuế bảo vệ môi trường với cơ quan thuế nội địa.

TIN QUỐC TẾ

01 Thuế quan Mỹ tác động toàn cầu

Ngày 1/8/2025, Mỹ công bố mức thuế nhập khẩu mới đối với hàng trăm đối tác thương mại, dao động từ 10% đến 50%, gây chấn động kinh tế toàn cầu. Thụy Sĩ bất ngờ khi bị áp thuế tới 39%, Canada 35%, Brazil 50%, trong khi Úc chỉ 10% và EU đạt thỏa thuận 15% với Mỹ. Tại Đông Nam Á, Campuchia, Malaysia, Indonesia, Philippines và Thái Lan được áp mức 19%, Pakistan 20%, còn Lào và Myanmar chịu tới 40%. Chính sách này dự kiến có hiệu lực từ 7/8. Các tổ chức quốc tế cảnh báo tăng trưởng toàn cầu có thể giảm, với dự báo GDP Mỹ giảm 1,8% trong 2–3 năm và lạm phát cơ bản tăng 1,1%. Thị trường lao động Mỹ cũng suy yếu khi nhiều việc làm sản xuất bị cắt giảm, tăng trưởng GDP nửa đầu năm chỉ đạt dưới 1,3%. Việc phân loại đối tác chịu thuế còn gây tranh cãi khi một số nước có quan hệ thương mại rất nhỏ với Mỹ vẫn bị áp thuế cao. Chính sách thuế mới được xem là bước ngoặt mạnh mẽ trong thương mại quốc tế, vừa mang lại nguồn thu cho Mỹ vừa tiềm ẩn rủi ro lớn cho chuỗi cung ứng, thương mại toàn cầu và chiến lược sản xuất của nhiều tập đoàn. ***Xem thêm tại: Link***

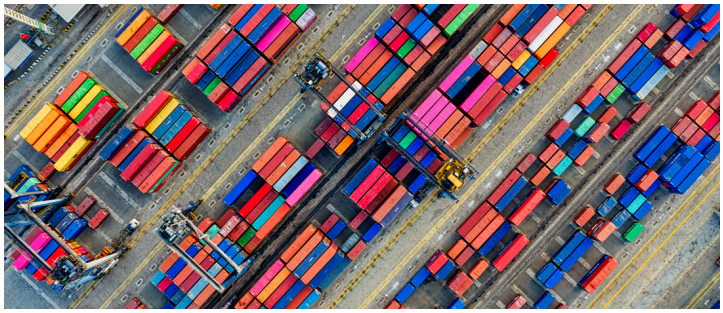
02 Cơ hội và thách thức cho ASEAN từ mức thuế mới của Mỹ

Mức thuế mới của Mỹ đang tạo ra cả cơ hội và thách thức cho các nước ASEAN. Indonesia đã chủ động gỡ bỏ hơn 99% rào cản thuế đối với hàng hóa Mỹ, cam kết mua khối lượng lớn nông sản và năng lượng từ Mỹ, đồng thời áp dụng mức thuế cơ sở 19% giúp ổn định thị trường và hỗ trợ xuất khẩu. Trong khi đó, Campuchia tuy áp dụng cùng mức thuế nhưng phụ thuộc nhiều vào nguyên liệu từ Trung Quốc, đối mặt nguy cơ bị đánh thuế "trung chuyển" và dự báo tăng trưởng kinh tế suy giảm giai đoạn 2024–2026. Ở bình diện khu vực, việc Mỹ tăng thuế đối với Trung Quốc mở ra cơ hội thu hút dòng dịch chuyển chuỗi cung ứng sang ASEAN, tạo động lực xuất khẩu và củng cố niềm tin của nhà đầu tư, đặc biệt đối với các nền kinh tế có thế mạnh xuất khẩu vào Mỹ như Việt Nam và Malaysia. Tuy nhiên, áp lực từ mức thuế 19–20% vẫn hiện hữu, và nếu phạm vi "trung chuyển" bị định nghĩa rộng, thuế suất có thể tăng tới 40%, gây tổn hại đáng kể cho chuỗi sản xuất và lợi nhuận xuất khẩu. Trước bối cảnh này, ASEAN cần chiến lược ứng phó linh hoạt, nâng cao năng lực sản xuất trong nước, tuân thủ tiêu chuẩn quốc tế và đa dạng hóa thị trường để giảm sự phụ thuộc vào một vài đối tác lớn. ***Xem thêm tại đây: Link***

03 Nguồn cung tăng mạnh và nhu cầu yếu sẽ ảnh hưởng đến vận tải tàu chở hóa chất

Ngành vận tải tàu chở hóa chất đang đối mặt áp lực lớn khi lượng tàu mới bàn giao tăng mạnh trong bối cảnh nhu cầu yếu. Năm 2025 dự kiến có 127 tàu mới (1,6 triệu DWT) gia nhập đội tàu, tiếp tục tăng trong năm 2026, trong đó đáng chú ý là sự trở lại của tàu cỡ nhỏ 6.000–12.000 DWT, nhiều chiếc trang bị thép không gỉ để chở hàng hóa phức tạp. Trong khi đó, đội tàu hiện nay đang già hóa nhanh, nhiều tàu trên 25 năm tuổi khó đáp ứng quy định môi trường nghiêm ngặt, buộc phải phá dỡ dù tuổi khai thác trung bình đã được kéo dài.

Nhu cầu vận chuyển nội khu ở châu Âu và châu Á giảm mạnh, tỷ lệ tàu chạy rỗng tăng từ 34% lên 40%, làm giảm hiệu quả khai thác. Cung vượt cầu cùng chi phí vận hành cao được dự báo sẽ kéo giá cước và lợi nhuận của ngành đi xuống trong thời gian tới. ***Xem thêm tại: Link***



04 Thị trường container ảm đạm buộc các hãng tàu điều chỉnh dự báo cả năm

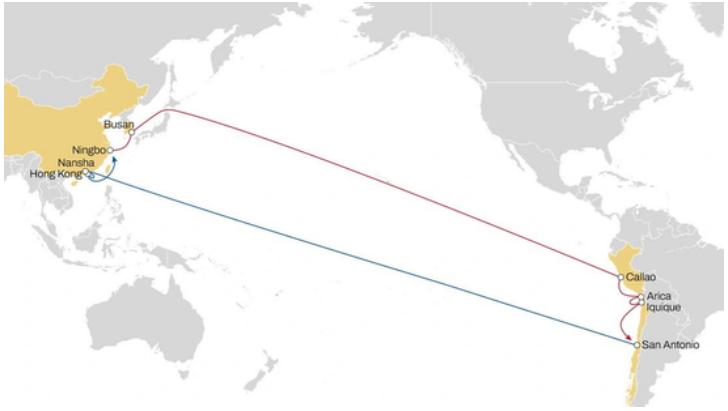
Ngành vận tải container đang bước vào giai đoạn suy thoái chu kỳ sâu sắc khi tăng trưởng đội tàu vượt xa nhu cầu thực tế. Kể từ năm 2021, hơn 15 triệu TEU sức chở mới đã được đặt đóng, tạo ra tình trạng cung vượt cầu nghiêm trọng, đẩy giá cước xuống mức thấp khó duy trì. Căng thẳng địa chính trị, đặc biệt là xung đột tại Biển Đỏ và nguy cơ gián đoạn tuyến Suez, cùng những bất ổn từ chính sách thuế nhập khẩu mới của Mỹ càng làm trầm trọng thêm áp lực lên chuỗi cung ứng.

Trước bối cảnh này, nhiều hãng tàu lớn, trong đó có Ocean Network Express (ONE), đã điều chỉnh giảm dự báo lợi nhuận cả năm. Tuyến vận tải châu Âu – Mỹ dự kiến giảm khoảng 10% sản lượng trong khi năng lực vận chuyển vẫn dư thừa tới 16%, làm gia tăng nguy cơ mất cân đối cung – cầu. Giá cước vận chuyển, thể hiện qua chỉ số SCFI, đã giảm liên tục tám tuần, xóa sạch đà tăng hồi tháng 6 và khiến các kế hoạch điều chỉnh tăng giá thất bại. Dự báo giai đoạn cao điểm thường niên khó có thể bùng nổ, thậm chí khối lượng vận chuyển tháng 8 có thể sụt giảm tới 26% so với cùng kỳ năm trước. Ngay cả kịch bản tăng giá ngắn hạn vào cuối tháng 9, nếu có, cũng chỉ được đánh giá là tạm thời. Triển vọng chung cho thấy ngành vận tải container đang bước vào giai đoạn thử thách, với áp lực lớn đè nặng lên cả hoạt động khai thác lẫn hiệu quả kinh doanh của các hãng tàu.

Xem thêm tại: Link

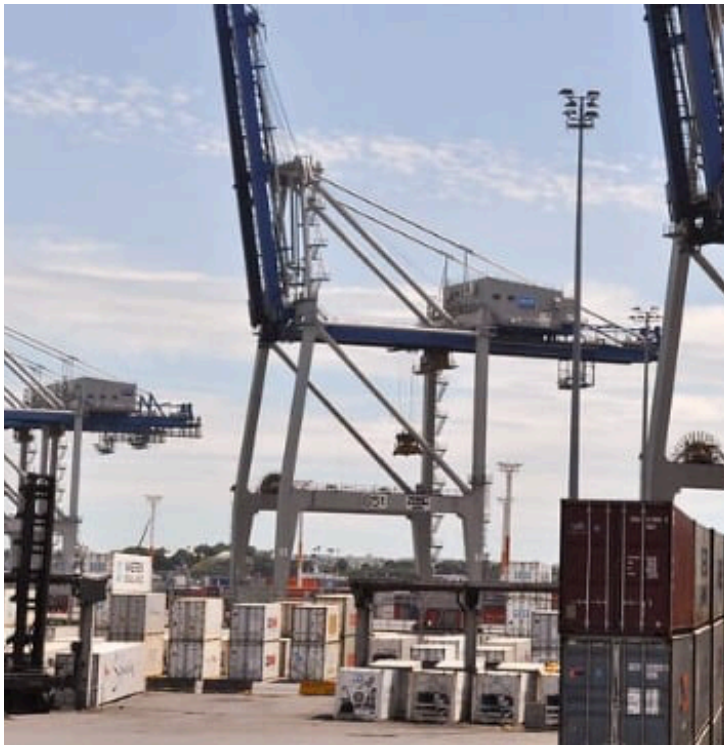
05 MSC ra mắt dịch vụ ALPACA kết nối châu Á – bờ Tây Nam Mỹ

Từ tháng 9/2025, MSC sẽ triển khai tuyến dịch vụ độc lập hàng tuần mang tên ALPACA kết nối trực tiếp châu Á với bờ Tây Nam Mỹ, đặc biệt là Peru và Chile, với thời gian vận chuyển nhanh từ Ningbo và Busan đến Callao. Tuyến đi qua các cảng Arica, Iquique, San Antonio và hỗ trợ kết nối hàng hóa cho Bolivia, đồng thời đóng vai trò là Cherry Express trong mùa vụ trái cây Chile, sử dụng công nghệ Smart Reefer để bảo quản lạnh và theo dõi hàng hóa. Hành trình khép kín gồm Ningbo – Busan – Callao – Arica – Iquique – San Antonio – Nansha – Hong Kong – Ningbo, giúp tăng cường kết nối, rút ngắn thời gian và mở rộng cơ hội cho hàng xuất nhập khẩu nông sản, thủy sản và hàng dễ hỏng giữa hai khu vực. ***Xem thêm tại: Link***



06 New Zealand muốn đảo ngược xu hướng suy giảm năng suất cảng

New Zealand đang triển khai điều tra và tìm giải pháp nâng cao năng suất cảng sau nhiều năm sụt giảm. Năng suất xếp dỡ container tại bốn cảng lớn đã giảm gần 20% so với năm 2019, trong khi cả nước có tới 13 cảng quốc tế cạnh tranh thiếu định hướng, gây lãng phí và kém hiệu quả. Liên đoàn Lao động Hàng hải đề xuất mô hình "trung tâm – vệ tinh" để tập trung hàng về một số cảng lớn, kết hợp vận tải ven biển. Một số cảng đã bắt đầu đầu tư mở rộng, như cảng Auckland với kế hoạch hơn 240 triệu USD đến 2030 nhằm nâng cấp bến bãi, tiếp nhận tàu lớn hơn và cải thiện năng lực khai thác. ***Xem thêm tại: Link***



GÓC PHÁP LUẬT

THỜI HIỆU KHỞI KIỆN ÁP DỤNG CHO CẢ LÔ HÀNG HAY CHO TỪNG CONTAINER RIÊNG BIỆT?

Thời hiệu khởi kiện là thời hạn mà chủ thể được quyền khởi kiện để yêu cầu cơ quan giải quyết tranh chấp (Tòa án, Trọng tài) giải quyết vụ án dân sự bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp bị xâm phạm; nếu thời hạn đó kết thúc thì mất quyền khởi kiện. Thời hạn này thường không ngắn, tuy vậy, không ít trường hợp xảy ra tranh chấp về việc thời hiệu khởi kiện có còn hay không, và áp dụng cho toàn bộ lô hàng gồm nhiều container hoặc áp dụng cho từng container riêng biệt của lô hàng qua vụ kiện dưới đây để bạn đọc tham khảo.

THỜI HIỆU KHỞI KIỆN ÁP DỤNG CHO CẢ LÔ HÀNG HAY CHO TỪNG CONTAINER RIÊNG BIỆT?

Tóm tắt sự việc

Công ty HTC ("HTC") và Công ty Vận tải biển VSN ("VSN") ký Hợp đồng dịch vụ số 118/2022-CKD ngày 01/7/2022 ("Hợp đồng"), trong đó HTC là khách hàng và bị đơn (VSN) là nhà cung cấp dịch vụ, trong đó có dịch vụ vận chuyển hàng hóa là các linh kiện ô tô KD từ cảng khởi hành (bất kỳ cảng xuất khẩu nào) đến cảng đích (cảng Hải Phòng và/hoặc bất kỳ cảng nào khác tại Việt Nam). Để thực hiện Hợp đồng, tàu "EVER BASIS" V. 1000-041 AI đã vận chuyển toàn bộ lô hàng gồm 146 container từ cảng Ulsan, Hàn Quốc đến cảng Cao Hùng, Đài Loan, được chuyển tiếp lên tàu "UNI ASSENT" V.1017-599S tại cảng Cao Hùng để vận chuyển đến cảng VIP Green, Hải Phòng, Việt Nam. Tàu "UNI ASSENT" V.1017-599S đã cập cảng VIP Green, Hải Phòng vào ngày 18/9/2022. Toàn bộ 146 container đã được dỡ và để tại cảng VIP Green. Sau đó, tất cả số container này đã được giao theo Vận đơn vào các ngày khác nhau và được vận chuyển bằng đường bộ đến kho của HTC tại tỉnh Ninh Bình.

Qua thông báo tổn thất của HTC, Công ty giám định (“NOR HN”) theo yêu cầu của Công ty bảo hiểm hàng hóa đã tiến hành giám định 16 container được cho là có hư hỏng hàng hóa do nước mặn xâm nhập trong quá trình vận chuyển trên biển từ cảng Ulsan, Hàn Quốc đến cảng VIP Green, Hải Phòng với chi tiết như sau: số hợp đồng bảo hiểm/số vận đơn/số container lần lượt là: 000929/ VSNB2209007/ EGHU8447847 và HMCU9086129; 000930/ VSNB/ 2209008/ EMCU9883840, DFSU6688609, TGBU4026499, DFSU6896937 và EISU9445173; 000931/ VSNB2209009/ DRYU9585481 và EITU1455630; 000932/ VSNB2209010/ TRHU7080650 và TLLU4085532; 000933/ VSNB2209011; 000934/ VSNB2209012/ TLLU7693027 và EITU9328740; 000935/ VSNB2209010/ TCNU3269302 và TEMU8681122. Công ty bảo hiểm đã bồi thường 5.283.075.432 đồng, nhận Giấy biên nhận và thế quyền từ người được bảo hiểm (HTC), thu xếp bán đấu giá hàng hóa bị hư hỏng, thu hồi được số tiền là 846.773.000 đồng. Công ty bảo hiểm cho rằng VSN có trách nhiệm bồi thường toàn bộ tổn thất hàng hóa theo quy định của hợp đồng vận chuyển đã ký với HTC, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2000, và yêu cầu VSN bồi hoàn số tiền là 4.436.302.432 đồng và bảo lưu quyền đòi chi phí pháp lý, phí biên dịch, tiền lãi, tổn thất và thiệt hại khác. Sau đó, Công ty bảo hiểm đã nhiều lần yêu cầu VSN bồi hoàn số tiền 4.436.302.432 đồng nhưng không nhận được phản hồi từ VSN. Do đó, Công ty bảo hiểm đã khiếu nại VSN bằng việc nộp Đơn khởi kiện tại một Trung tâm Trọng tài, bắt đầu quá trình tố tụng trọng tài để đòi bồi hoàn số tiền nêu trên và các yêu cầu khác. Các bên có tranh chấp về nhiều vấn đề. Dưới đây là tranh chấp về thời hiệu khởi kiện.

THỜI HIỆU KHỞI KIỆN ÁP DỤNG CHO CẢ LÔ HÀNG HAY CHO TỪNG CONTAINER RIÊNG BIỆT?

Quan điểm của bị đơn và nguyên đơn

Bị đơn cho rằng "ngày dỡ hàng" đã bị hiểu sai và đồng nhất với "ngày nhận hàng". Như bị đơn đã phân tích trong Bản tự bảo vệ ngày 08/02/2024, các khiếu nại của nguyên đơn không còn hiệu lực vì thời hiệu khởi kiện đã hết vào ngày 18/06/2023. Bị đơn nêu rõ rằng theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam, "ngày dỡ hàng" (khi hàng hóa được dỡ xuống từ tàu biển tại cảng đích) và "ngày nhận hàng" (khi người nhận hàng lấy hàng) là các sự kiện riêng biệt. Thời hiệu khởi kiện đối các khiếu nại về hư hỏng hàng hóa bắt đầu từ "ngày dỡ hàng". Việc nhầm lẫn về hai loại ngày này là nhầm lẫn về mặt pháp lý vì Bộ luật nêu trên phân biệt rõ ràng hai khái niệm về hai loại ngày này. Việc khẳng định rằng thời hiệu khởi kiện phải được bắt đầu từ ngày người nhận hàng lấy hàng (từ bãi để container) là không đúng với quy định của pháp luật.

Nguyên đơn cho rằng thời hiệu khởi kiện phải tính cho toàn bộ lô hàng gồm tất cả các container và ngày trả hàng (thường gọi là ngày giao hàng cho người nhận hàng) phải được tính từ ngày container cuối cùng của toàn bộ lô hàng rời khỏi bãi container (CY - Container Yard). Do đó, khiếu nại của nguyên đơn vẫn còn trong thời hiệu khởi kiện là 01 năm theo quy định của pháp luật về hàng hải.

THỜI HIỆU KHỞI KIỆN ÁP DỤNG CHO CẢ LÔ HÀNG HAY CHO TỪNG CONTAINER RIÊNG BIỆT?

Quyết định và Phán quyết trọng tài

Khi nào thời hiệu khởi kiện đối với các yêu cầu bồi thường của nguyên đơn bắt đầu và thời hạn của nó là bao lâu? Điều 33 Luật Trọng tài thương mại năm 2010 quy định về thời hiệu khởi kiện giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài như sau: “Trừ trường hợp luật chuyên ngành có quy định khác, thời hiệu khởi kiện theo thủ tục trọng tài là 02 năm, kể từ thời điểm quyền và lợi ích hợp pháp bị xâm phạm”. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 là luật điều chỉnh Hợp đồng, do đó, Điều 169 của Bộ luật này quy định về thời hiệu khởi kiện như sau phải được áp dụng: “thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 01 năm kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng”. Vì vậy, thời hiệu khởi kiện của vụ tranh chấp này không phải là 09 tháng (theo Luật Thương mại năm 2005 về dịch vụ logistics) mà là 01 năm kể từ ngày trả hàng cho người nhận hàng. Về ngày trả hàng (giao hàng cho người nhận hàng), Điều 170.1 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 về thời điểm phát sinh và chấm dứt trách nhiệm của người vận chuyển quy định như sau: “Trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi người vận chuyển nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng”. Quá trình hoạt động thực tế do các Bên tiến hành liên quan đến việc trả hàng được đề cập trong Chứng thư giám định tổng hợp (General Survey Report) có đoạn như sau: "Vào ngày 18/9/2022 ... Toàn bộ 146 container ... đã được dỡ xuống từ tàu biển và lưu giữ tại bãi mở (open yard) của Cảng Vip Green, Hải Phòng. Sau đó, từ ngày 20/9/2022, 146 container nói trên được vận chuyển đến kho của người nhận hàng [...] tại tỉnh Ninh Bình để rút hàng (de-stuffing) ra khỏi container".

THỜI HIỆU KHỞI KIỆN ÁP DỤNG CHO CẢ LÔ HÀNG HAY CHO TỪNG CONTAINER RIÊNG BIỆT?

"Bãi mở" để lưu giữ các container như đề cập tại Chứng thư giám định tổng hợp, trong trường hợp này là "bãi container" - một thuật ngữ vận chuyển có định nghĩa như sau: "Bãi container" (Container Yard), viết tắt là CY, là khu vực lưu giữ được chỉ định cho các container trong một cảng container (terminal) hoặc cảng cạn (dry port) trước khi container được bốc lên tàu hoặc dỡ ra khỏi tàu. CY được sử dụng nhằm điều phối các container để bốc lên tàu và lưu giữ các container đã dỡ từ tàu cho đến khi container được chuyển đến bãi đường sắt (rail yard), bãi gom/chia hàng lẻ (CFS) hoặc được giao cho người nhận hàng". ("A Container Yard, also known as CY for short, is a designated storage area for containers in a terminal or dry port before they are loaded or offloaded from a ship. A CY is used for aligning containers for loading on a ship and for storing off-loaded containers till they are shifted to the rail yard, CFS, or delivered to the consignee."). Nguồn https://www.cogoport.com/en-IN/knowledge-center/resources/shipping-terms/container-yard-cy-147.

Hội đồng Trọng tài cũng lưu ý rằng, theo Vận đơn chủ (Master B/L) do EverGreen cấp cho Bị đơn hoạt động với tư cách là người giao hàng (shipper) theo Hợp đồng, cả người nhận hàng HTC lẫn nguyên đơn đều không có khả năng nhận hàng tại thời điểm các container được dỡ khỏi tàu. Hàng hóa chỉ được coi là đã giao cho HTC (là người nhận hàng) sau khi tất cả các container đã được di chuyển và lưu giữ tại bãi mở [hoặc bãi container] của Cảng Xanh VIP Hải Phòng, nơi HTC có quyền tiếp cận hàng hóa. Theo các sự việc nêu trên, ngày trả hàng (giao hàng cho người nhận hàng) đối với mỗi container được xác định là ngày tương ứng ghi tại Biên lai giao nhận container (Equipment Interchange Receipt – EIR) nói trên rời khỏi CY - Container Yard (bãi container). Hội đồng Trọng tài quyết định: (i) thời hiệu khởi kiện áp dụng cho các khiếu nại được đưa ra trong tố tụng trọng tài này là 01 (một) năm, bắt đầu tính từ ngày giao hàng theo cách tính trên đây; và (ii) tố tụng trọng tài của vụ tranh chấp này bắt đầu từ ngày 12/10/2023. Do đó, bất kỳ khiếu nại nào liên quan đến các container hàng hóa được trả (giao cho người nhận hàng) trước ngày 12/10/2022 đều không có giá trị pháp lý và không được xem xét theo thủ tục tố tụng trọng tài này.

THỜI HIỆU KHỞI KIỆN ÁP DỤNG CHO CẢ LÔ HÀNG HAY CHO TỪNG CONTAINER RIÊNG BIỆT?

Chứng thư giám định của NOR HN có tham chiếu đến 16 container bị hư hỏng. Theo nhận xét của Hội đồng Trọng tài, trong số các container này, chỉ có 07 container được giao cho người nhận hàng (HTC) vào hoặc sau ngày 12/10/2022 với các số hiệu sau: EMCU9883840, DFSU6688609, TGBU4026499, DFSU6896937, EISU9445173; DRYU9585481 và EITU1455630 và với các ngày giao hàng lần lượt là 12/10/2022, 12/10/2022, 13/10/2022, 13/10/2022, 13/10/ 2022, 17/10/2022 và 17/10/2022. Hội đồng Trọng tài đã xem xét kỹ lưỡng các vận đơn của 07 container nêu trên và thấy rằng các vận đơn đó là loại vận đơn "sạch" (clean bill of lading). Theo Điều 7.2 của Hợp đồng, bị đơn có nghĩa vụ vận chuyển an toàn các container đến cảng đích.

Đây là vụ kiện đòi bồi hoàn số tiền 4.436.302.432 đồng và một số chi phí. Những vấn đề tranh chấp chính là luật áp dụng; thời hiệu khởi kiện (với hàng container) nêu trên đây; thời điểm trả hàng (với hàng container); hợp pháp hóa lãnh sự giấy tờ, hồ sơ; miễn trách nhiệm do thời tiết xấu/thiên tai; lưu ý về thống kê hàng hóa thu hồi trong bảo hiểm, và đòi bồi thường thiệt hại hàng hóa. Ngoài những vấn đề khác, Phán quyết trọng tài (quyết định của Hội đồng Trọng tài giải quyết toàn bộ nội dung vụ tranh chấp và chấm dứt tố tụng trọng tài) chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, buộc bị đơn phải trả cho nguyên đơn (i) số tiền bồi thường thiệt hại hàng hóa là 3.723.375.934 đồng; (ii) tỷ lệ phí trọng tài trên số tiền yêu cầu bồi thường của nguyên đơn được chấp nhận, và (iii) bác các yêu cầu khác của nguyên đơn.

Ngô Khắc Lễ

HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VILOG 2025 Khép Lại Thành Công Rực Rỡ

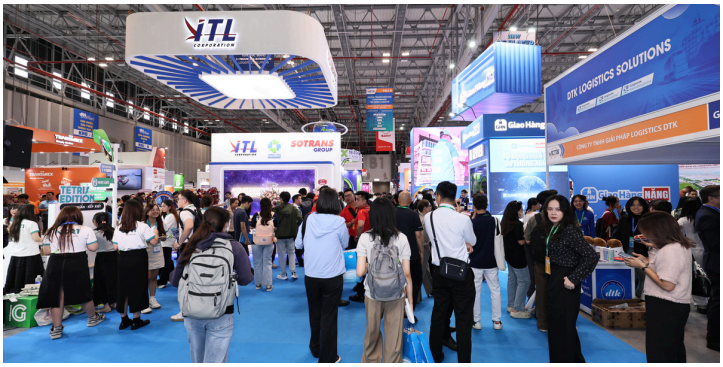
Từ ngày 31/7 đến 2/8 vừa qua, Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2025 (VILOG 2025) đã diễn ra thành công tốt đẹp, thu hút đông đảo doanh nghiệp, chuyên gia và khách tham quan trong nước và quốc tế. Sự kiện đã mang đến không gian giao lưu, kết nối và trao đổi thông tin sôi động, góp phần thúc đẩy hợp tác, chia sẻ kinh nghiệm và tìm kiếm cơ hội kinh doanh trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng.

Ngày 31/7 – Khai mạc VILOG 2025

Sáng ngày 31/7, Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2025 (VILOG 2025) chính thức khai mạc với sự tham dự của đông đảo đại biểu, doanh nghiệp và khách mời trong nước và quốc tế. Ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) – đã có bài phát biểu khai mạc, nhấn mạnh ý nghĩa và vai trò của VILOG trong việc thúc đẩy hợp tác, kết nối và phát triển bền vững ngành logistics Việt Nam.

Toàn cảnh VILOG 2025

Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Ông Đào Trọng Khoa phát biểu khai mạc tại sự kiện



VILOG 2025 có sự tham gia của gần 350 doanh nghiệp từ 20 quốc gia, quy tụ gần 400 gian hàng từ các doanh nghiệp hàng đầu

Khu vực VILOG Talk

Gian hàng của VLA quảng bá cho FWC 2025 tại VILOG 2025

Ông Ngô Khắc Lễ, Phó TTK VLA giới thiệu Bộ sưu tập Vận đơn mà ông đã dày công sưu tầm, lưu giữ hàng chục năm qua tới đông đảo khách tham quan gian hàng VLA tại VILOG 2025

Đoàn đại biểu VIP tham quan gian hàng của VLA tại VILOG 2025

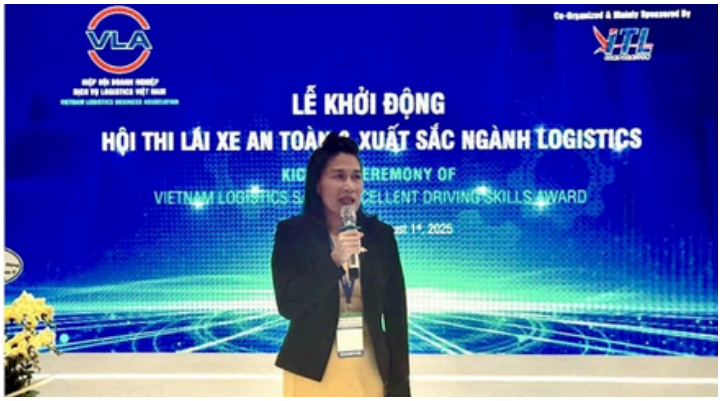
Gian hàng của WCA - nhà tài trợ Kim Cương của FWC 2025 tại VILOG 2025

Chiều 31/7, Ông Đặng Vũ Thành, Phó Chủ tịch VLA tham gia toạ đàm “Chính sách tài chính phát triển logistics xanh” tại VILOG 2025

Ngày 1/8 – Hội thảo “Xu hướng phát triển Logistics Xanh – Số và Giải pháp”

Ngày 1/8, trong khuôn khổ VILOG 2025, VLA tổ chức hội thảo với chủ đề “Xu hướng phát triển Logistics Xanh – Số và Giải pháp”, quy tụ các chuyên gia, diễn giả và doanh nghiệp hàng đầu trong lĩnh vực logistics. Hội thảo tập trung trao đổi về xu hướng chuyển đổi xanh, ứng dụng công nghệ số trong quản lý chuỗi cung ứng, cũng như các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả và tính bền vững của ngành.

Cũng trong buổi sáng ngày 1/8, Bà Võ Thị Phương Lan, PCT Hiệp hội đã đại diện cho VLA tham gia buổi lễ Khởi động Hội thi “Lái xe an toàn và xuất sắc ngành Logistics năm 2025”. Hội thi do VLA phối hợp cùng tập toàn ITL tổ chức.



Bà Võ Thị Phương Lan, Phó Chủ tịch VLA chia sẻ tại buổi Lễ

Khung cảnh buổi Hội thảo “Xu hướng Phát triển Logistics xanh - số và giải pháp

Bà Bùi Thị Hải Yến, Trưởng ban Công nghệ & Đổi mới Sáng tạo phát biểu Khai mạc hội thảo

Ông Trần Chí Dũng, Tổng Thư ký VLA trình bày tham luận tại hội thảo

Ngày 2/8 – Hội thảo "Xuất khẩu và Logistics của Việt Nam hiện nay: Giải pháp chiến lược trong bối cảnh mới"

Ngày 2/8, VLA tiếp tục tổ chức hội thảo "Xuất khẩu và Logistics của Việt Nam hiện nay: Giải pháp chiến lược trong bối cảnh mới", tập trung phân tích tình hình xuất khẩu và các thách thức mà ngành logistics Việt Nam đang đối mặt. Các chuyên gia đã chia sẻ những chiến lược và giải pháp mang tính định hướng, giúp doanh nghiệp tận dụng cơ hội, nâng cao năng lực cạnh tranh và thích ứng linh hoạt với bối cảnh kinh tế toàn cầu.

Hội thảo "Xuất khẩu và Logistics của Việt Nam hiện nay: Giải pháp chiến lược trong bối cảnh mới" do ban Vận tải và Giao nhận, Hiệp hội VLA tổ chức

Bà Võ Thị Phương Lan, Phó Chủ tịch VLA phát biểu khai mạc tại hội thảo

Ông Nguyễn Hoài Chung, Ủy viên BCH VLA, trình bày bài tham luận tại hội thảo

03 VLA tham dự Bàn tròn doanh nghiệp

Chiều ngày 15/7/2025, UBND TP.Hồ Chí Minh phối hợp cùng Trung tâm Tài chính Quốc tế Astana (AIFC, Kazakhstan) tổ chức Bàn tròn Doanh nghiệp TP.Hồ Chí Minh – Việt Nam & Astana với chủ đề "Hợp tác phát triển Trung tâm Tài chính Quốc tế Việt Nam tại TP. HCM". Tham gia sự kiện, đại diện VLA — ông Đào Trọng Khoa, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam — đã góp mặt trong phiên bàn tròn cùng lãnh đạo UBND TP. HCM và các doanh nghiệp, chuyên gia quốc tế.

04 VLA gặp gỡ Đoàn công tác tỉnh Tokushima, Nhật Bản

Ngày 29/7/2025, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi tiếp đón và làm việc với Đoàn công tác tỉnh Tokushima, Nhật Bản. Đại diện VLA gồm ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA và ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA cùng đại diện đến từ Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn. Phía Nhật Bản có sự tham dự của Chủ tịch, Phó Chủ tịch, Tổng Thư ký Hiệp hội Vận tải Tokushima cùng các lãnh đạo cấp phòng, ban thuộc Ủy ban Nhân dân tỉnh Tokushima.

Buổi gặp gỡ nhằm tăng cường giao lưu, tìm kiếm cơ hội hợp tác giữa các doanh nghiệp vận tải địa phương của Nhật Bản và Việt Nam, đồng thời tìm hiểu thực tế mô hình hoạt động tại Việt Nam như văn phòng làm việc, hệ thống phương tiện và kho bãi, quy trình vận hành, cũng như các chế độ nhân sự và tiền lương. Sự kiện đã góp phần mở ra nhiều tiềm năng hợp tác thiết thực, thúc đẩy kết nối song phương trong lĩnh vực vận tải.

05 VLA họp Ban Chấp Hành lần thứ V, NK IX

Ngày 30/7/2025, Ban Chấp hành Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) nhiệm kỳ IX đã tổ chức họp lần thứ V nhằm sơ kết công tác 6 tháng đầu năm và đề ra phương hướng hoạt động cho 6 tháng cuối năm 2025. Tại cuộc họp, các thành viên đã tập trung thảo luận về công tác chuẩn bị và tổ chức Đại hội FIATA Thế giới 2025 (FWC 2025), đồng thời bàn các giải pháp nâng cao hơn hiệu quả hoạt động của các ban chuyên môn, tăng cường phối hợp để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của hội viên và yêu cầu phát triển của ngành.

06 VLA họp Ban Tổ chức sự kiện FWC 2025

Cùng ngày 30/7/2025, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi làm việc với Ban Tổ chức Đại hội FIATA Thế giới 2025 (FWC 2025) nhằm báo cáo kết quả các hoạt động đã triển khai và cập nhật tiến độ dự án. Tại buổi họp, các bên đã cùng nhau trao đổi, đề xuất các giải pháp để xử lý những vướng mắc hiện tại, đồng thời thống nhất các bước tiếp theo trong công tác tổ chức nhằm đảm bảo sự kiện diễn ra đúng tiến độ và đạt chất lượng cao nhất.

07 Ứng dụng AI trong truyền thông – Khóa học đột phá cho Doanh nghiệp logistics

Ngày 26/7/2025, VLI đã tổ chức khóa học chuyên đề về ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) trong truyền thông dành cho doanh nghiệp logistics, thu hút đông đảo học viên là quản lý và chuyên viên từ nhiều doanh nghiệp logistics tại TP.HCM và khu vực lân cận.

Ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA – khẳng định: trong bối cảnh chuyển đổi số lan tỏa mạnh mẽ, AI không còn là xu hướng mà là yêu cầu bắt buộc trong truyền thông doanh nghiệp, đặc biệt ở ngành logistics nơi thông tin cần truyền đạt nhanh, chính xác và thuyết phục.

08 Chương trình B2B Online Matching Session lần thứ 4 giữa VLA và ACAAI (Ấn Độ)

Ngày 17/7/2025, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) phối hợp cùng Hiệp hội Đại lý Hàng hóa Hàng không Ấn Độ (ACAAI) tổ chức Chương trình B2B Online Matching Session lần thứ 4. Sự kiện nhằm tạo điều kiện để các doanh nghiệp logistics Việt Nam và Ấn Độ giao lưu, trao đổi thông tin, kết nối hợp tác và tìm kiếm cơ hội kinh doanh song phương.

Đại diện phía VLA, ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA – tham dự và phát biểu khai mạc, nhấn mạnh tầm quan trọng của việc tăng cường kết nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics hai nước. Phía ACAAI có sự tham gia của ông Dinesh Krishnan – Ủy viên Ban Điều hành, Chủ tịch Khu vực miền Nam ACAAI. Đặc biệt, sự kiện còn có sự hiện diện và phát biểu của ông Bùi Trung Thướng – Tham tán Thương mại Việt Nam tại Ấn Độ, chia sẻ thông tin về tiềm năng thị trường và định hướng thúc đẩy hợp tác thương mại – logistics giữa hai quốc gia.

Chương trình đã nhận được sự quan tâm của đông đảo doanh nghiệp hai nước, mở ra nhiều cơ hội hợp tác thiết thực trong lĩnh vực giao nhận và vận tải hàng không quốc tế.

09 VLA tham dự Đại hội nhiệm kỳ của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA)

Ngày 27/7/2025, Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Đại hội nhiệm kỳ do Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) tổ chức. Tại sự kiện, đại diện VLA đã phát biểu về mối quan hệ hợp tác chặt chẽ giữa hai hiệp hội trong việc phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của ngành. Đồng thời, VLA cũng công bố tài trợ cho VALOMA tham gia Đại hội FIATA Thế giới 2025 (FWC 2025), góp phần thúc đẩy giao lưu quốc tế và nâng cao năng lực hội viên của VALOMA.

Chân thành cám ơn Công ty Cổ phần Hanel và Công ty cổ phần Liên doanh Cảng quốc tế Mỹ Thủy (MTIP) đã đồng hành cùng VLA tại Hội thảo chuyên đề trong khuôn khổ VILOG 2025

HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM
Connecting logistics professionals

THEO DÕI NGAY FANPAGE CỦA VLA
ĐỂ CẬP NHẬT THÔNG TIN MỚI NHẤT HÀNG TUẦN!

Bản tin VLA số 131, ngày 5/8/2025

Thông tin liên hệ
Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam
Lầu 5 tòa nhà Cảng Sài Gòn, số 3 Nguyễn Tất Thành,
phường Xóm Chiếu (phường 13 quận 4 cũ) TP. HCM, ***Phone****: 028 39432658*
Email*: vla-hcm1@vla.com.vn* ***Website****: www.vla.com.vn*

ĐÔI BÀN TAY THẮP LỬA
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME