



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



# **BẢN TIN VLA**

**(Số 143, ngày 01/02/2026)**

*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.*

# TIN TRONG NƯỚC

## 01 Kinh tế đầu năm 2026: Tín hiệu phục hồi rõ nét, dư địa tăng trưởng mở rộng

Kinh tế những tháng đầu năm 2026 ghi nhận nhiều tín hiệu tích cực, tiếp nối nền tảng ổn định của năm 2025 và nỗ lực cải cách môi trường kinh doanh, giảm chi phí tuân thủ, tháo gỡ rào cản gia nhập thị trường. Đồng thời, các lĩnh vực tăng trưởng mới tiếp tục tạo lực đẩy cho đầu tư và phát triển.

### Tín hiệu tích cực

Theo Bộ Tài chính, đến hết năm 2025, cả nước có hơn 1 triệu doanh nghiệp đang hoạt động. Riêng tháng 1/2026, ước tính trên 54.000 doanh nghiệp gia nhập và tái gia nhập thị trường, tăng khoảng 62% so với cùng kỳ năm trước. Đáng chú ý, gần 1.000 hộ kinh doanh đã chuyển đổi lên mô hình doanh nghiệp, chiếm khoảng 25% tổng số hộ chuyển đổi của cả năm 2025.

Diễn biến này phản ánh xu hướng “chính thức hóa” hoạt động kinh doanh ngày càng rõ nét, trong bối cảnh chi phí tuân thủ giảm và môi trường đầu tư tiếp tục được cải thiện.

Ở lĩnh vực ngoại thương, trong 15 ngày đầu tháng 1/2026, kim ngạch xuất khẩu đạt 18,05 tỷ USD, tăng 9,6% so với cùng kỳ năm trước; nhập khẩu đạt 21,29 tỷ USD, tăng 17,8%. So với nửa cuối tháng 12/2025, xuất khẩu giảm 24,2%, chủ yếu do yếu tố mùa vụ và sự sụt giảm ở một số nhóm hàng chủ lực như điện tử, máy móc, dệt may.

Tuy nhiên, so với cùng kỳ năm 2025, xuất khẩu cho thấy xu hướng phục hồi rõ rệt, với nhiều nhóm hàng tăng trưởng cao như điện tử, điện thoại và máy móc, thiết bị. Khu vực doanh nghiệp FDI tiếp tục giữ vai trò chủ lực, chiếm khoảng 78% tổng kim ngạch xuất khẩu.

Ở chiều nhập khẩu, kim ngạch giảm nhẹ so với cuối năm 2025 nhưng tăng mạnh so với cùng kỳ, phản ánh nhu cầu nguyên liệu, máy móc phục vụ sản xuất đang gia tăng.

Nâng chất lượng và hiệu quả tăng trưởng

Theo bà Nguyễn Thị Hương, Cục trưởng Cục Thống kê, kết quả tăng trưởng năm 2025 cho thấy nội lực và khả năng thích ứng của nền kinh tế tiếp tục được củng cố, tạo điểm tựa quan trọng cho năm 2026.



Tuy nhiên, vị chuyên gia này cũng nhấn mạnh, giai đoạn 2026–2030 đặt ra nhiều thách thức đan xen cơ hội, đòi hỏi nỗ lực đồng bộ để duy trì tăng trưởng cao và bền vững.

Trong đó, ổn định kinh tế vĩ mô được xác định là điều kiện tiên quyết, thông qua kiểm soát lạm phát, bảo đảm an toàn nợ công và điều hành chính sách tài khóa – tiền tệ linh hoạt, thận trọng. Bên cạnh đó, việc huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn lực cho tăng trưởng giữ vai trò then chốt; đầu tư công cần tiếp tục phát huy vai trò dẫn dắt, tập trung vào hạ tầng then chốt và các dự án trọng điểm quốc gia, đồng thời tạo điều kiện để khu vực tư nhân trở thành động lực quan trọng của tăng trưởng.

Thu hút FDI cần theo hướng có chọn lọc, gắn với chuyển giao công nghệ, bảo vệ môi trường và tăng cường liên kết với khu vực kinh tế trong nước. Cùng với đó, tăng trưởng kinh tế cần chuyển dần sang mô hình dựa trên năng suất, hiệu quả phân bổ nguồn lực và đổi mới sáng tạo, thay vì phụ thuộc nhiều vào vốn và lao động.

Từ góc nhìn quốc tế, đại diện cộng đồng doanh nghiệp Hàn Quốc đánh giá mức tăng trưởng GDP 8,02% năm 2025 là “bộ phóng” quan trọng, đưa Việt Nam từ một “lựa chọn ưu tiên” trở thành “địa điểm chiến lược” trong chuỗi cung ứng. Giai đoạn tới, dòng vốn đầu tư được kỳ vọng sẽ dịch chuyển từ gia công sang sản xuất sâu và phát triển công nghệ ngay tại Việt Nam, đặc biệt trong các lĩnh vực công nghệ cao, năng lượng và chuyển đổi xanh.

Các chuyên gia cho rằng, để hướng tới mục tiêu tăng trưởng cao trong năm 2026 và giai đoạn 2026–2030, Việt Nam cần đồng thời bảo đảm ổn định vĩ mô, hoàn thiện thể chế, nâng cao chất lượng tăng trưởng và tăng cường khả năng thích ứng của nền kinh tế, qua đó tạo nền tảng cho phát triển bền vững trong trung và dài hạn./. **Xem thêm tại: [Link](#).**



# 02 Công ước NCD – Bước tiến pháp lý quan trọng đối với thương mại và logistics Việt Nam

## 1. Công ước NCD – một bước tiến pháp lý đúng thời điểm đối với thương mại toàn cầu

Ngày 15/12/2025, Đại hội đồng Liên Hợp Quốc đã thông qua Công ước của Liên Hợp Quốc về Chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng (United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents – NCD, còn gọi là Công ước Accra). Đây được xem là một dấu mốc quan trọng trong tiến trình hiện đại hóa pháp luật thương mại quốc tế, trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đang chuyển dịch mạnh sang mô hình đa phương thức, số hóa và tích hợp tài chính.

Khác với nhiều công ước quốc tế trước đây, Công ước NCD không áp đặt một chế độ pháp lý mới mang tính thay thế, cũng không buộc các quốc gia phải điều chỉnh ngay các thực tiễn thương mại hiện hành. Thay vào đó, Công ước tập trung xử lý một “điểm nghẽn” pháp lý tồn tại lâu nay: địa vị pháp lý của chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng, đặc biệt trong vận tải đa phương thức và dưới dạng điện tử.

Cách tiếp cận thận trọng, trung lập và dựa trên thực tiễn này khiến Công ước NCD đặc biệt phù hợp với các nền kinh tế đang hội nhập sâu vào thương mại toàn cầu như Việt Nam.

Theo quy định, Công ước sẽ có hiệu lực khi có ít nhất mười quốc gia phê chuẩn; lễ mở ký dự kiến diễn ra tại Accra (Ghana) vào nửa cuối năm 2026. Việc Việt Nam tham gia sớm không chỉ mang ý nghĩa pháp lý, mà còn thể hiện cam kết chủ động trong cải cách thể chế và hội nhập thương mại quốc tế.

## 2. Sáu giá trị cốt lõi của Công ước NCD và ý

## nghĩa đối với Việt Nam

### 2.1. Mở rộng tính chuyển nhượng ra ngoài vận tải biển

Trong nhiều thập kỷ, pháp luật và thông lệ quốc tế chủ yếu thừa nhận tính chuyển nhượng của vận đơn đường biển. Tuy nhiên, thương mại hiện đại ngày càng dựa vào vận tải đa phương thức, kết hợp đường biển, đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa.

Công ước NCD lần đầu tiên thiết lập sự thừa nhận thống nhất về mặt pháp lý đối với tính chuyển nhượng của chứng từ hàng hóa trên mọi phương thức vận tải, qua đó đưa pháp luật tiệm cận với thực tiễn chuỗi cung ứng hiện đại. Điều này có ý nghĩa đặc biệt đối với Việt Nam – quốc gia đang phát triển mạnh các hành lang logistics, kết nối cảng biển với khu công nghiệp và các tuyến vận tải xuyên biên giới trong ASEAN.



## 2.2. Thừa nhận chính thức chứng từ hàng hóa điện tử có thể chuyển nhượng

Việt Nam đang thúc đẩy mạnh mẽ chuyển đổi số trong hải quan, logistics và tài chính – ngân hàng. Tuy nhiên, việc sử dụng chứng từ điện tử có thể chuyển nhượng trong giao dịch xuyên biên giới vẫn gặp rào cản do thiếu cơ sở pháp lý rõ ràng.

Công ước NCD giải quyết trực diện vấn đề này bằng cách bảo đảm sự tương đương pháp lý giữa chứng từ giấy và chứng từ điện tử, nhưng không buộc quốc gia hay doanh nghiệp phải số hóa ngay lập tức. Cách tiếp cận này tạo ra một “không gian pháp lý an toàn”, cho phép thị trường triển khai các giải pháp số hóa theo mức độ sẵn sàng.

## 2.3. Trung lập về công nghệ – bảo đảm linh hoạt chính sách

Công ước NCD không áp đặt nền tảng, công nghệ hay nhà cung cấp cụ thể, mà chỉ quy định kết quả pháp lý cần đạt được. Tính trung lập về công nghệ này cho phép mỗi quốc gia lựa chọn giải pháp phù hợp với điều kiện trong nước, đồng thời vẫn bảo đảm khả năng tương thích với hệ thống thương mại và pháp luật quốc tế.

## 2.4. Áp dụng trên cơ sở tự nguyện, do thương mại quyết định

Một điểm nổi bật của Công ước NCD là không mang tính bắt buộc. Công ước chỉ được áp dụng khi các bên có thỏa thuận, thường thông qua một ghi chú đơn giản trên chứng từ. Điều này cho phép Công ước cùng tồn tại với các thực tiễn chứng từ hiện hành, không gây xáo trộn hay gián đoạn hoạt động thương mại.

Đối với Việt Nam, đây là yếu tố then chốt giúp tránh “cú sốc pháp lý”, đồng thời mở rộng thêm lựa chọn cho doanh nghiệp khi tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu.



## 2.5. Tạo thuận lợi pháp lý cho hoạt động tài trợ thương mại

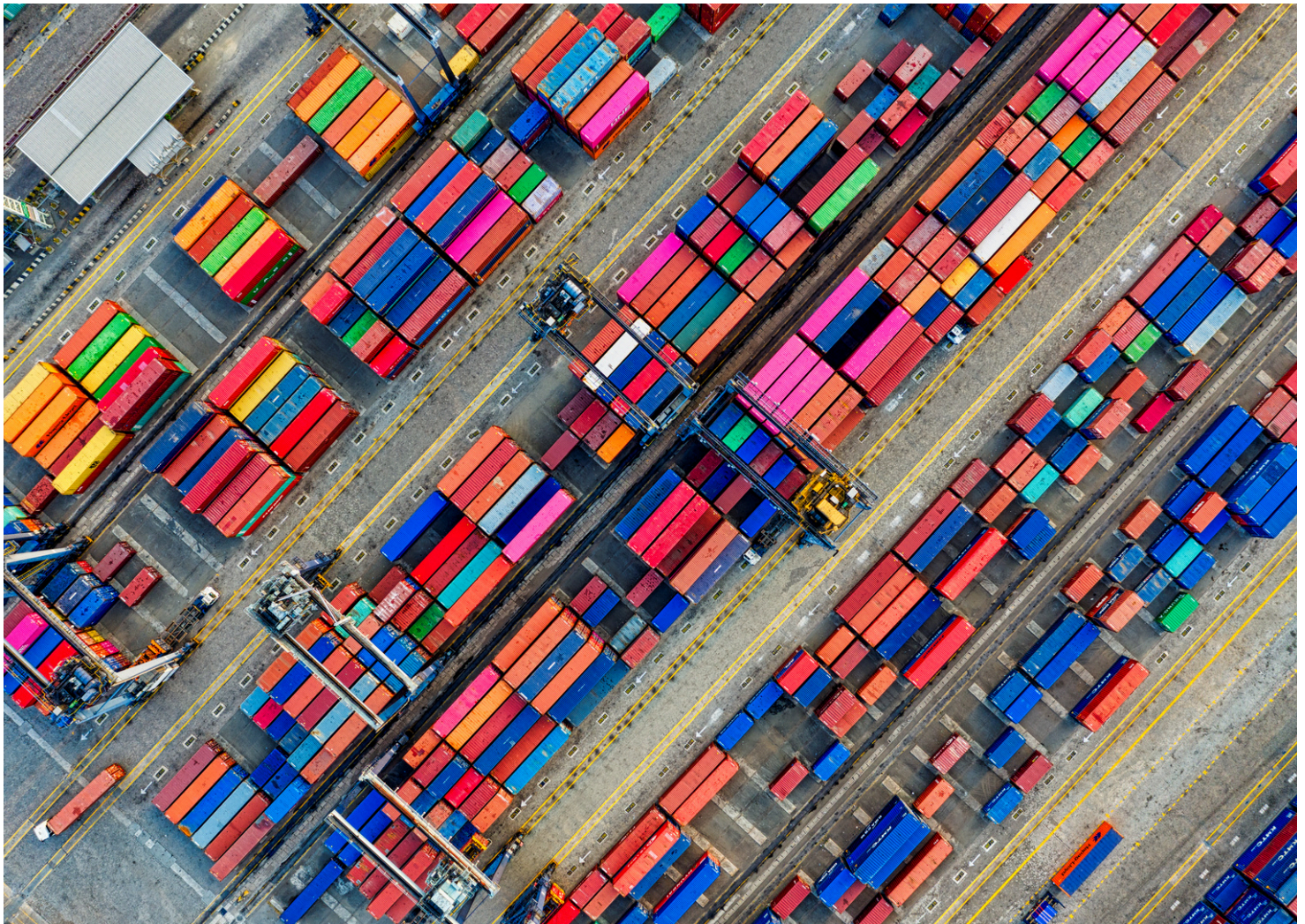
Một trong những rào cản lớn đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ, là khả năng tiếp cận các giải pháp tài trợ thương mại. Rào cản này không chỉ đến từ năng lực tài chính, mà còn từ rủi ro pháp lý liên quan đến chứng từ.

Công ước NCD không điều chỉnh trực tiếp hoạt động tín dụng hay tài trợ của ngân hàng, nhưng thông qua việc thiết lập một khuôn khổ pháp lý rõ ràng về quyền sở hữu, quyền kiểm soát và khả năng thực thi đối với hàng hóa đang trong quá trình vận chuyển, Công ước tạo nền tảng pháp lý an toàn để các chứng từ có thể chuyển nhượng được sử dụng trong các nghiệp vụ tài trợ thương mại.

Qua đó, rủi ro pháp lý của các tổ chức tài chính được giảm thiểu, góp phần hỗ trợ mục tiêu mở rộng tín dụng thương mại, thúc đẩy xuất khẩu và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam.

## 2.6. Không thay thế các khuôn khổ pháp lý hiện hành

Công ước NCD không can thiệp vào các chế độ trách nhiệm vận tải hiện có, không làm mất hiệu lực các quy định bắt buộc của pháp luật quốc gia, và không thay thế các công ước vận tải đang được áp dụng. Công ước chỉ đóng vai trò bổ trợ, lấp đầy khoảng trống pháp lý liên quan đến chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng.



Đây là một bảo đảm quan trọng đối với cơ quan lập pháp và quản lý nhà nước, khi việc tham gia Công ước không làm suy giảm chủ quyền pháp lý hay phá vỡ hệ thống pháp luật hiện hành.

### **3. Những nội dung pháp lý cốt lõi – rõ ràng, cân bằng và an toàn**

Công ước NCD xác lập nguyên tắc cơ bản: chỉ người nắm giữ NCD mới có quyền thực hiện các quyền được ghi nhận trong chứng từ, và các quyền này được chuyển giao cùng với việc chuyển giao chứng từ. Việc phát hành và chuyển giao NCD có hiệu lực tương đương với việc giao hàng hóa thực tế về mặt xác lập quyền đối với hàng hóa.

Đồng thời, Công ước:

- Bảo vệ bên thứ ba ngay tình;
- Quy định rõ quyền và nghĩa vụ của người nắm giữ;
- Đặt ra yêu cầu minh bạch về nội dung chứng từ;
- Cung cấp khuôn khổ pháp lý đầy đủ cho NCD điện tử, phù hợp với các chuẩn mực của UNCITRAL.

Đáng chú ý, việc phát hành NCD chỉ được thực hiện khi có thỏa thuận giữa các bên liên quan, bảo đảm nguyên tắc tự do hợp đồng và hạn chế nguy cơ lạm dụng.

### **4. Ký kết Công ước NCD – một lựa chọn chiến lược**

Trong bối cảnh Việt Nam đang hướng tới mục tiêu trở thành trung tâm logistics và thương mại quan trọng của khu vực, việc sớm ký kết và phê chuẩn Công ước NCD là một bước đi chiến lược. Đặc biệt, Công ước không buộc Việt Nam phải thay đổi ngay, không áp đặt mà mở đường, không thay thế mà củng cố. Việc tham gia sớm sẽ

sẽ giúp Việt Nam:

- Định vị trong nhóm các quốc gia tiên phong về cải cách pháp lý thương mại;
- Tạo niềm tin cho nhà đầu tư, ngân hàng và đối tác quốc tế;
- Hỗ trợ doanh nghiệp trong nước hội nhập sâu hơn vào chuỗi cung ứng và hệ sinh thái tài chính thương mại toàn cầu.

Trong một thế giới nơi mà thương mại vận hành và thay đổi nhanh hơn luật pháp, Công ước NCD là một trong số hiếm hoi những công cụ pháp lý được thiết kế để đi cùng thực tiễn và không bị thực tiễn "bỏ lại phía sau". Do đó, Việt Nam không nên đứng ngoài cơ hội này.

***Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.***



# 03 Chính thức áp dụng quy trình mới về kiểm tra sau thông quan

Từ ngày 01/02/2026, Quyết định số 2123/QĐ-CHQ, ngày 30/12/2025 của Cục trưởng Cục Hải quan về quy trình kiểm tra sau thông quan và quản lý chế độ ưu tiên, chính thức có hiệu lực.

Quyết định số 2123/QĐ-CHQ, thay thế Quyết định số 575/QĐ-TCHQ ngày 21/3/2019 của Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan về việc ban hành quy trình kiểm tra sau thông quan và Quyết định số 2659/QĐ-TCHQ ngày 14/9/2015 của Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan về việc ban hành quy trình thẩm định điều kiện công nhận doanh nghiệp ưu tiên, áp dụng chế độ ưu tiên, quản lý doanh nghiệp ưu tiên theo quy định tại Thông tư 72/2015/TT-BTC.

Quyết định số 2123/QĐ-CHQ đã chuẩn hóa toàn diện trình tự, thời hạn và trách nhiệm trong hoạt động kiểm tra sau thông quan, khắc phục tình trạng áp dụng chưa thống nhất trước đây.

Theo khoản 2 và khoản 3 Điều 3, quy trình, thời hạn kiểm tra sau thông quan phải được xác định cụ thể trong quyết định kiểm tra, được tính theo ngày làm việc liên tục và kết thúc tại ngày ký biên bản kiểm tra cuối cùng tại trụ sở cơ quan hải quan hoặc trụ sở người khai hải quan, trừ thời gian tạm dừng theo quy định pháp luật.

Quy trình đồng thời phân định rõ hai hình thức kiểm tra là kiểm tra sau thông quan tại trụ sở cơ quan Hải quan (quy định tại Chương II) và kiểm tra sau thông quan tại trụ sở người khai hải quan (quy định tại Chương III), với trình tự từ đề xuất, phê duyệt, ban hành quyết định kiểm tra, lập biên bản, báo cáo kết quả đến ban hành thông báo hoặc kết luận kiểm tra được quy định cụ thể cho từng hình thức. **Xem thêm tại: [Link](#)**



*Công chức Hải quan Chi cục Kiểm tra sau thông quan thực hiện kiểm tra tại trụ sở doanh nghiệp*

## 04 Bộ Nông nghiệp đề xuất phương án giảm ùn tắc nông sản, thực phẩm tại cửa khẩu

Bộ Nông nghiệp và Môi trường (NN&MT) vừa đưa ra phương án xử lý tình trạng ùn tắc nhập khẩu nông sản, thực phẩm sau cuộc họp với các đơn vị chức năng liên ngành. Theo Bộ NN&MT, Nghị định 46 có hiệu lực ngay từ ngày ký ban hành, thể hiện quyết tâm đổi mới quản lý ATTP theo hướng tiếp cận quản lý rủi ro, tiệm cận thông lệ quốc tế. Tuy nhiên, giai đoạn đầu triển khai đã phát sinh khó khăn do một số quy định mới chưa có hướng dẫn chi tiết và chưa thiết lập cơ chế chuyển tiếp đối với các lô hàng đã nhập khẩu trước thời điểm hiệu lực nhưng chưa hoàn tất thủ tục kiểm tra.

Qua tổng hợp báo cáo và phản ánh từ địa phương, nhiều vướng mắc đã phát sinh. Đáng chú ý là việc áp dụng lấy mẫu kiểm nghiệm đối với các lô hàng thuộc diện kiểm tra thông thường làm kéo dài thời gian chờ kết quả (5–7 ngày), trong khi hạ tầng kiểm nghiệm tại nhiều cửa khẩu, nhất là cửa khẩu đường bộ, còn hạn chế. Quy trình mới bổ sung bước kiểm tra thực trạng hàng hóa và lấy mẫu so với trước đây, tạo áp lực lớn cho thông quan, đặc biệt với nông sản tươi sống cần lưu thông nhanh.

Bên cạnh đó, một số yêu cầu về hồ sơ đăng ký kiểm tra ATTP như bản tiêu chuẩn sản phẩm đối với nông sản tươi sống nhập khẩu thuộc diện không phải công bố hợp quy chưa có hướng dẫn cụ thể về biểu mẫu và nội dung bắt buộc. Việc lựa chọn chỉ tiêu chất lượng, ATTP để kiểm nghiệm cho từng lô hàng cũng chưa được quy định rõ nguyên tắc và số lượng, gây lúng túng cho cơ quan kiểm tra. Trong cao điểm cận Tết Nguyên đán, phần lớn hàng nhập khẩu là nông sản tươi sống, trong khi kho bãi, điều kiện bảo quản tại cửa khẩu còn hạn chế. Việc chưa có cơ chế cho phép doanh nghiệp đưa hàng về kho riêng chờ kết quả kiểm nghiệm làm gia tăng nguy cơ ùn ứ, hư hỏng, ảnh hưởng trực tiếp đến sản xuất – kinh doanh.



Trước thực trạng trên, Bộ NN&MT đã chỉ đạo các đơn vị trực thuộc khẩn trương rà soát, tổng hợp vướng mắc, đề xuất giải pháp xử lý theo hướng linh hoạt nhưng vẫn bảo đảm nguyên tắc quản lý rủi ro. Đồng thời, Bộ phối hợp với các địa phương có cửa khẩu triển khai biện pháp tạm thời để giảm áp lực, ưu tiên giải phóng nhanh hàng hóa. Đến ngày 31/1, tình trạng ùn tắc nông sản nhập khẩu tại một số cửa khẩu trọng điểm cơ bản được giải quyết.

Để hạn chế tình trạng ùn tắc xảy ra trong dịp cuối năm, Bộ NN&MT cho biết, tiếp tục hoàn thiện quy định về phạm vi, đối tượng và phương thức kiểm tra ATTP theo Nghị định 46 bảo đảm rõ ràng, thống nhất và thuận lợi cho thực thi. Định hướng xuyên suốt là chuyển mạnh sang hậu kiểm có kiểm soát, gắn với phân cấp, phân quyền hợp lý, tăng trách nhiệm địa phương để rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí cho doanh nghiệp.

Bộ đang nghiên cứu phân cấp cho UBND cấp tỉnh trực tiếp tổ chức kiểm tra ATTP đối với hàng nhập khẩu thuộc thẩm quyền quản lý; cơ quan Trung ương giữ vai trò xây dựng quy trình, ban hành hướng dẫn thống nhất, kiểm tra, giám sát và đánh giá việc thực hiện nhằm bảo đảm kỷ cương, hiệu lực quản lý nhà nước

Bộ NN&MT kiến nghị Thủ tướng Chính phủ giao đơn vị này phối hợp các bộ, ngành sớm ban hành văn bản hướng dẫn thi hành một số nội dung của Nghị định 46 theo thẩm quyền, bảo đảm kịp thời, sát thực tiễn, qua đó tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp và cơ quan thực thi. ***Xem thêm tại: [Link.](#)***



## 05 Sắp khởi công đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh

Quảng Ninh đã chốt mốc thời gian khởi công tuyến đường sắt tốc độ cao kết nối Hà Nội với Quảng Ninh, dự kiến vào đầu tháng 3 năm nay. Đây là dự án giao thông đặc biệt quan trọng, có ý nghĩa chiến lược không chỉ với Quảng Ninh mà còn đối với toàn vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc.

Theo phương án đầu tư, tuyến đường sắt được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đôi khổ 1.435mm, điện khí hóa, tổng chiều dài khoảng 120km, tốc độ thiết kế tối đa 350km/h.

Điểm đầu của dự án tại ga Cổ Loa, Hà Nội, điểm cuối tại khu vực Công viên công cộng Tuần Châu, phường Tuần Châu, Quảng Ninh. Dự án được triển khai theo hình thức đối tác công - tư (PPP), dự kiến hoàn thành và đưa vào khai thác trong năm 2028.

Lãnh đạo Tỉnh ủy Quảng Ninh cho biết, tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh là trục giao thông hiện đại có vai trò kết nối liên vùng, tạo dư địa và động lực phát triển dài hạn cho cả khu vực. Sau khi hoàn thành, dự án sẽ hình thành hành lang vận chuyển đường sắt hiện đại Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, đồng thời kết nối đồng bộ với mạng lưới đường sắt tốc độ cao được định hướng xây dựng ở phía Bắc và trên phạm vi cả nước.

Để bảo đảm tiến độ khởi công, Thường trực Tỉnh ủy giao Đảng ủy - UBND tỉnh Quảng Ninh khẩn trương hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo đúng quy định pháp luật, tập trung tháo gỡ các nút thắt về quy hoạch, đất đai và cơ chế triển khai dự án.

Tháng 7/2025, Vingroup đã đề xuất đầu tư xây

dựng tuyến đường sắt Hà Nội - Quảng Ninh với tốc độ thiết kế 350km/h, khai thác tàu khách, khổ đường 1.435mm, tổng mức đầu tư khoảng 5,4 tỷ USD. Theo đề xuất của doanh nghiệp, tuyến đường sắt đi từ ga Cổ Loa, theo hướng kết nối sân bay Gia Bình, qua Hải Phòng tới khu vực Yên Tử, sau đó tiếp tục tới khu công viên rừng, phường Tuần Châu và kết nối với tuyến đường sắt Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái.

Song song với việc chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt tốc độ cao, tỉnh Quảng Ninh đang nghiên cứu phát triển hệ thống hạ tầng kết nối nhằm khai thác hiệu quả trục giao thông này. Định hướng đặt ra là tăng cường kết nối tuyến đường sắt Hà Nội - Hạ Long - Móng Cái với Đặc khu Vân Đồn - Cánh Con Ong, Hòn Nét - khu vực Yên Tử và Tuần Châu, qua đó mở rộng không gian phát triển, thúc đẩy du lịch, dịch vụ, logistics và kinh tế biển của tỉnh trong giai đoạn tới. **Xem thêm tại: [Link](#).**



# TIN TỨC HẢI QUAN & XNK

## 01

Ngày 05 tháng 1 năm 2026, Cục Hải quan ra công văn số 14/CHQ-GSQL hướng dẫn thủ tục hải quan đối với thuê kho của doanh nghiệp chế xuất (DNCX). Căn cứ Điều 80 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 17/12/2025 của Bộ Tài chính quy định về thủ tục thuê kho bên ngoài DNCX để lưu giữ nguyên liệu, sản phẩm của DNCX, quản lý hải quan đối với hàng hoá đưa ra, đưa vào kho. Khoản 10 Điều 26 Nghị định số 35/2022/NĐ-CP ngày 28/5/2022 của Chính phủ quy định trong trường hợp không đủ mặt bằng để bố trí kho lưu giữ hàng hoá phục vụ hoạt động chế xuất của doanh nghiệp chế xuất trong khu chế xuất, khu công nghiệp, khu kinh tế, DNCX được thuê mặt bằng ngoài khu công nghiệp, khu kinh tế để thực hiện lưu giữ hàng hoá nếu đáp ứng được các điều kiện kiểm tra giám sát hải quan. Ngoài ra, Tổng cục Hải quan (nay là Cục Hải quan) cũng có công văn số 5751/TCHQ-GSQL ngày 07/12/2021 hướng dẫn về thủ tục thuê kho nằm ngoài khu chế xuất, khu công nghiệp, khu công nghệ cao, khu kinh tế.

## 02

Nghị định số 02/2026/NĐ-CP có hiệu lực từ ngày 1/1/2026 quy định rõ hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực phí và lệ phí, hình thức và mức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả, đối tượng và thẩm quyền xử phạt. Nghị định xác định các nhóm vi phạm chính như: thu, nộp, quản lý, sử dụng phí và lệ phí không đúng quy định; tự đặt và thu phí, lệ phí; thu sai mức; vi phạm miễn, giảm phí; không lập chứng từ, không công khai thông tin; vi phạm nghĩa vụ nộp của tổ chức thu và người nộp phí, lệ phí. Mức phạt tiền tối đa là 50 triệu đồng cho cá nhân và 100 triệu đồng cho tổ chức; tổ chức bị phạt gấp đôi mức cá nhân đối với cùng hành vi. Nghị định cũng quy định biện pháp buộc hoàn trả tiền thu sai, buộc nộp vào ngân sách nhà nước và các biện pháp khắc phục hậu quả khác. Đây là cơ sở pháp lý nhằm tăng cường tính răn đe và tính thống nhất trong xử lý các vi phạm liên quan đến phí và lệ phí



**03** Nghị định số **360/2025/NĐ-CP** do Chính phủ ban hành ngày **31/12/2025 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt 2025** và có hiệu lực từ **1/1/2026**. Nghị định hướng dẫn cụ thể các nội dung quan trọng của Luật như: đối tượng chịu thuế tiêu thụ đặc biệt, đối tượng



không chịu thuế, giá tính thuế, cách xác định đối tượng áp dụng các mức thuế trong biểu thuế tiêu thụ đặc biệt, quy đổi mức thuế tuyệt đối áp dụng với sản phẩm như bao thuốc lá và điều xì gà, cũng như các quy định về hoàn thuế, khấu trừ thuế. Các nhóm đối tượng chịu thuế được làm rõ chi tiết theo từng loại hàng hóa, phương tiện... phù hợp với quy định của Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt 2025. Đối tượng áp dụng của Nghị định bao gồm: người nộp thuế theo luật thuế; cơ quan quản lý thuế; và các tổ chức, cá nhân liên quan trong quá trình thực hiện và kê khai thuế. Nghị định cũng tạo cơ sở pháp lý cho việc áp dụng Luật và giúp cơ quan quản lý, doanh nghiệp thực hiện nghĩa vụ thuế một cách thống nhất và minh bạch hơn.

**04** Công văn số **45806/CHQ-NVTHQ** ngày **30/12/2025** của Cục Hải quan hướng dẫn việc hoàn thuế GTGT đối với hàng hóa nhập khẩu sau đó xuất trả chủ hàng nước ngoài. Theo đó, trước ngày 01/7/2025 việc hoàn thuế thực hiện theo hướng dẫn cũ. Từ ngày 01/7/2025, căn cứ Luật Thuế GTGT 2024 và Nghị định 181/2025/NĐ-CP, **không hoàn thuế GTGT** đối với trường hợp hàng hóa nhập khẩu sau đó xuất khẩu sang nước khác hoặc xuất trả chủ hàng nước ngoài. Trường hợp đã đăng ký tờ khai xuất khẩu từ 01/7/2025 thì **không được hoàn thuế GTGT nộp thừa**.

**05** Công văn số **2593/HC-QLHC** ngày **31/12/2025** của Cục Hóa chất (Bộ Công Thương) về việc **phối hợp cập nhật thủ tục hành chính lĩnh vực hóa chất trên Cổng thông tin một cửa quốc gia**. Thực hiện Luật Hóa chất 2025 có hiệu lực từ 01/01/2026, trong thời gian chờ hoàn thiện hệ thống một cửa quốc gia, các thủ tục mới sẽ tạm thời thực hiện trên **Hệ thống giải quyết TTHC tập trung của Bộ Công Thương**. Doanh nghiệp được sử dụng giấy phép điện tử (file PDF có chữ ký số) để làm thủ tục xuất nhập khẩu hóa chất. Đồng thời, các cơ quan liên quan phối hợp kết nối dữ liệu, rà soát và cập nhật quy trình nghiệp vụ phù hợp.



**06** Luật số 78/2025/QH15, được Quốc hội thông qua ngày 18/6/2025, sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa nhằm hoàn thiện cơ chế quản lý chất lượng theo hướng hiện đại, hiệu quả và phù hợp với thông lệ quốc tế. Luật nhấn mạnh chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm, áp dụng quản lý rủi ro và phân loại sản phẩm, hàng hóa theo mức độ ảnh hưởng đến an toàn, sức khỏe, môi trường. Nội dung sửa đổi làm rõ trách nhiệm của tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh trong việc bảo đảm chất lượng sản phẩm; đồng thời tăng cường vai trò, trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước trong kiểm tra, giám sát. Luật cũng hoàn thiện quy định về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, công bố hợp chuẩn, hợp quy, đánh giá sự phù hợp; bổ sung nội dung về ứng dụng công nghệ số, chia sẻ dữ liệu và phối hợp liên ngành, góp phần bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. **Luật có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2026.**

**07** Thông tư 01/2026/TT-BNNMT do Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Môi trường ban hành có hiệu lực từ ngày 01/01/2026, quy định chi tiết một số điều của Luật Thú y 2015 liên quan đến **kiểm dịch động vật và sản phẩm động vật trên cạn**. Thông tư xác định **danh mục động vật, sản phẩm động vật trên cạn phải kiểm dịch, miễn kiểm dịch và phải phân tích nguy cơ trước khi nhập khẩu**; quy định **đối tượng kiểm dịch**, trình tự, thủ tục kiểm dịch khi vận chuyển ra khỏi địa bàn tỉnh, nhập khẩu, xuất khẩu, quá cảnh, tạm nhập tái xuất,...; quy định điều kiện khi tham gia hội chợ, triển lãm, thi đấu, biểu diễn và mang theo người. Văn bản cũng quy định **đánh dấu, cấp mã số, niêm phong phương tiện, vật dụng chứa động vật và vận chuyển mẫu bệnh phẩm**. Thông tư áp dụng cho các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan và cập nhật hồ sơ đăng ký kiểm dịch theo mẫu quy định kèm theo



# 08

Công văn số **1902/CHQ-NVTHQ** ngày **13/01/2026** của Cục Hải quan trả lời Công ty Cổ phần Chăn nuôi C.P. Việt Nam về việc thanh lý tài sản cố định không miễn thuế và việc chuyển đổi mục đích sử dụng. Cục Hải quan căn cứ khoản 5 Điều 5 Nghị định 08/2015/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định 167/2025/NĐ-CP) để làm rõ các trường hợp người khai hải quan phải khai tờ khai mới. Theo đó, việc khai hải quan mới chỉ áp dụng khi hàng hóa đã được thông quan nhưng sau đó thay đổi đối tượng chịu thuế, mức thuế hoặc thay đổi mục đích sử dụng, chuyển tiêu thụ nội địa đối với hàng nhập khẩu để gia công, sản xuất xuất khẩu hoặc tạm nhập – tái xuất. Trường hợp hàng hóa không thuộc các đối tượng nêu trên thì không phải khai tờ khai hải quan mới khi thay đổi mục đích sử dụng.

# 09

## Các văn bản liên quan đến hoá chất

1. Luật hoá chất số **69/2025/QH15** có hiệu lực từ ngày **1/1/2026** quy định về hóa chất, quản lý hoạt động hóa chất; phát triển ngành công nghiệp hóa chất; thông tin hóa chất; hóa chất nguy hiểm trong sản phẩm, hàng hóa; an toàn, an ninh trong hoạt động hóa chất.
2. Nghị định số **24/2026/NĐ-CP** hiệu lực từ **17/1/2026** Quy định các danh mục hoá chất thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Hoá chất.
3. Nghị định số **25/2026/NĐ-CP** hiệu lực từ **17/1/2026** Quy định chi tiết và giải pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Hoá chất về phát triển công nghiệp hoá chất và an toàn, an ninh hoá chất
4. Nghị định số **26/2026/NĐ-CP** hiệu lực từ **17/1/2026** Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Hoá chất về quản lý hoạt động hoá chất và hoá chất nguy hiểm trong sản phẩm, hàng hoá
5. Thông tư số **01/2026/TT-BTC** hiệu lực từ **17/1/2026** Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Hoá chất và Nghị định số 26/2026/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Hoá chất về quản lý hoạt động hoá chất và hoá chất nguy hiểm trong sản phẩm, hàng hoá
6. Thông tư số **02/2026/TT-BTC** hiệu lực từ **17/1/2026** Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Hoá chất và Nghị định số 26/2026/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Hoá chất và phát triển công nghiệp hoá chất và an toàn, an ninh hoá chất.



# 10

**Ngày 23 tháng 1 năm 2026, Cục Hải quan có công văn số 6021/CHQ-GSQL hướng dẫn thủ tục đóng ghép hàng hoá quá cảnh với hàng xuất khẩu.** Căn cứ Khoản 3 Điều 43 Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015 được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 167/2025/NĐ-CP ngày 30/6/2025 của Chính phủ quy định: “Việc đóng ghép phải được thực hiện tại địa điểm thu gom hàng lẻ tại cửa khẩu xuất cuối cùng hoặc địa điểm tập kết kiểm tra, giám sát tập trung đối với hàng bưu chính, chuyển phát nhanh”. Căn cứ các quy định nêu trên, việc đóng ghép hàng hoá quá cảnh với hàng hoá xuất khẩu phải thực hiện tại cửa khẩu xuất cuối cùng theo quy định tại Nghị định số 167/2025/NĐ-CP là phù hợp với quy định tại Luật quản lý ngoại thương.

# 11

Nghị định **37/2026/NĐ-CP** quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành **Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa** có hiệu lực thi hành từ ngày **23/1/2026**. Văn bản này áp dụng với tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh sản phẩm, hàng hóa và các hoạt động liên quan đến chất lượng sản phẩm, mã số, mã vạch, nhãn hàng hóa, truy xuất nguồn gốc, đánh giá sự phù hợp và Giải thưởng chất lượng quốc gia tại Việt Nam. Tại khoản 3 Điều 97 của Nghị định có quy định: “Từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành đến hết ngày 30 tháng 6 năm 2026, việc phân loại sản phẩm, hàng hóa thành nhóm 1, nhóm 2 và việc áp dụng các biện pháp quản lý đối với sản phẩm, hàng hóa nhóm 1, nhóm 2 tiếp tục được thực hiện theo các văn bản quy định tại khoản 2 Điều này”. Quy định này giúp doanh nghiệp gỡ rối được việc thực hiện các thủ tục chuyên ngành trong thời gian qua”.

# 12

**Ngày 26 tháng 1 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định số 43/2026/NĐ-CP** quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn Luật an toàn thực phẩm như điều kiện sản xuất thực phẩm, kiểm tra nhà nước về sản phẩm nhập khẩu, ghi nhãn và quảng cáo sản phẩm, kiểm nghiệm và truy xuất nguồn gốc của sản phẩm. Nghị định này có hiệu lực kể từ ngày ký và thay thế Nghị định 15/2028/NĐ-CP. **Ngày 27/1/2026 Chính phủ ban hành Nghị quyết 63.13/2026/NQ-CP** quy định về công, đăng ký sản phẩm thực phẩm và có hiệu lực từ ngày ký.



# TIN QUỐC TẾ

## 01 Tổng thống Trump đe dọa áp thuế 100% lên hàng hóa Canada vì thỏa thuận thương mại với Trung Quốc

Quan hệ thương mại Bắc Mỹ đứng trước nguy cơ leo thang căng thẳng sau khi Tổng thống Mỹ Donald Trump tuyên bố có thể áp thuế 100% đối với hàng hóa Canada nếu Ottawa tiến tới các thỏa thuận thương mại sâu hơn với Trung Quốc. Tuyên bố được đưa ra trong bối cảnh Mỹ lo ngại Canada có thể trở thành “cửa ngõ trung chuyển” cho hàng hóa Trung Quốc vào thị trường Mỹ.

Phát biểu trên mạng xã hội, ông Trump cảnh báo một thỏa thuận như vậy sẽ gây tổn hại nghiêm trọng đến doanh nghiệp và nền kinh tế Canada, đồng thời khẳng định Washington sẽ phản ứng cứng rắn để bảo vệ lợi ích thương mại của Mỹ. Động thái này cho thấy lập trường ngày càng quyết liệt của chính quyền Mỹ đối với các mối quan hệ thương mại liên quan đến Trung Quốc.

Phía Canada khẳng định nước này tuân thủ đầy đủ các cam kết trong Hiệp định Mỹ – Mexico – Canada (USMCA) và không theo đuổi một hiệp định thương mại tự do toàn diện với Bắc Kinh. Tuy nhiên, giới quan sát cho rằng chỉ riêng lời đe dọa thuế quan cũng đủ tạo ra bất ổn cho các doanh nghiệp, đặc biệt là các ngành xuất khẩu chủ lực của Canada sang thị trường Mỹ.

Nếu kịch bản áp thuế xảy ra, căng thẳng thương mại Mỹ – Canada có thể gây tác động lan rộng tới chuỗi cung ứng khu vực Bắc Mỹ, vốn đang chịu nhiều sức ép từ các yếu tố địa chính trị và xu hướng bảo hộ gia tăng. **Xem thêm tại: [Link](#).**



## 02 Mục tiêu đa dạng hóa thương mại của Ấn Độ qua Iran đối mặt rủi ro thuế quan từ Mỹ

Nỗ lực của Ấn Độ nhằm đa dạng hóa các tuyến thương mại quốc tế thông qua Iran đang đứng trước thách thức lớn, khi Mỹ phát tín hiệu có thể áp đặt các biện pháp thuế quan và trừng phạt mới đối với các quốc gia duy trì quan hệ kinh tế với Tehran. Diễn biến này làm gia tăng bất định cho chiến lược kết nối khu vực mà New Delhi theo đuổi trong nhiều năm qua.

Trọng tâm trong kế hoạch của Ấn Độ là cảng Chabahar ở đông nam Iran – dự án chiến lược do Ấn Độ đầu tư và vận hành, được coi là cửa ngõ quan trọng giúp nước này tiếp cận Afghanistan, Trung Á và xa hơn là châu Âu, đồng thời giảm phụ thuộc vào các tuyến vận tải đi qua Pakistan. Hiện nay, Ấn Độ đang hưởng cơ chế miễn trừ trừng phạt tạm thời của Mỹ, cho phép tiếp tục quản lý và khai thác cảng Chabahar theo thỏa thuận dài hạn với Iran.

Tuy nhiên, nguy cơ sẽ xuất hiện nếu các biện pháp miễn trừ này không được gia hạn. Trong kịch bản đó, các doanh nghiệp và dự án liên quan của Ấn Độ có thể đối mặt với các biện pháp trừng phạt hoặc thuế quan từ Mỹ, làm suy yếu đáng kể hiệu quả kinh tế cũng như tính bền vững của chiến lược đa dạng hóa thương mại.

Giới phân tích cho rằng, bài toán của Ấn Độ hiện nay không chỉ là mở rộng không gian thương mại, mà còn là cân bằng lợi ích chiến lược với các rủi ro địa chính trị ngày càng phức tạp. Trong bối cảnh cạnh tranh quyền lực và chính sách bảo hộ gia tăng, kế hoạch kết nối qua Iran – dù mang ý nghĩa dài hạn – vẫn đang đứng trước nhiều biến số khó lường. **Xem thêm tại: [Link](#).**



### 03 Biển Đỏ tiếp tục bất ổn: Nguy cơ an ninh gia tăng, chuỗi cung ứng toàn cầu chịu sức ép

Tình hình Biển Đỏ – tuyến hàng hải huyết mạch nối châu Á với châu Âu – đang đối mặt với vòng xoáy bất ổn mới khi rủi ro an ninh quay trở lại, trong bối cảnh các hãng tàu lớn chưa thống nhất được chiến lược khai thác tuyến này. Những diễn biến mới nhất cho thấy hy vọng khôi phục lưu thông ổn định qua kênh đào Suez vẫn còn rất mong manh.

Lực lượng Houthi tại Yemen mới đây phát đi cảnh báo sẽ tiếp tục tấn công tàu thuyền hoạt động trên Biển Đỏ. Thông điệp được đưa ra kèm hình ảnh tàu bị bốc cháy và lời cảnh báo ngắn gọn “Sớm thôi” (“Soon”), làm dấy lên lo ngại về nguy cơ leo thang căng thẳng tại khu vực vốn đã bất ổn suốt hơn hai năm qua. Trước đó, các cuộc tấn công của Houthi đã khiến hàng trăm tàu thương mại phải đổi hướng, làm lưu lượng qua kênh đào Suez sụt giảm nghiêm trọng.

Trong bối cảnh an ninh chưa được đảm bảo, hãng tàu CMA CGM bất ngờ đảo chiều kế hoạch, rút ba tuyến dịch vụ châu Á – châu Âu quay lại hành trình vòng Mũi Hảo Vọng thay vì đi qua Biển Đỏ và kênh Suez. Quyết định này được đưa ra chỉ ít ngày sau khi một số hãng khác, trong đó có Maersk, xác nhận từng bước nối lại hoạt động qua tuyến Suez, cho thấy sự chia rẽ rõ rệt trong đánh giá rủi ro của các hãng tàu lớn.

Các chuyên gia nhận định, vấn đề đáng lo ngại nhất hiện nay không chỉ nằm ở thời gian vận chuyển kéo dài hay chi phí phát sinh, mà là sự thiếu nhất quán và khó dự báo trong chiến lược tuyến đường. Việc các hãng tàu liên tục thay đổi quyết định khiến doanh nghiệp xuất nhập khẩu gặp khó trong lập kế hoạch vận tải, quản trị tồn kho và kiểm soát chi phí logistics, đặc biệt trong bối cảnh thị trường vận tải container đang chịu áp lực dư cung và giá cước giảm mạnh. **Xem thêm tại: [Link 1](#) & [Link 2](#).**



## 04 Dư cung gia tăng, giá cước lao dốc: Thị trường container đối mặt thách thức lớn ngay đầu năm 2026

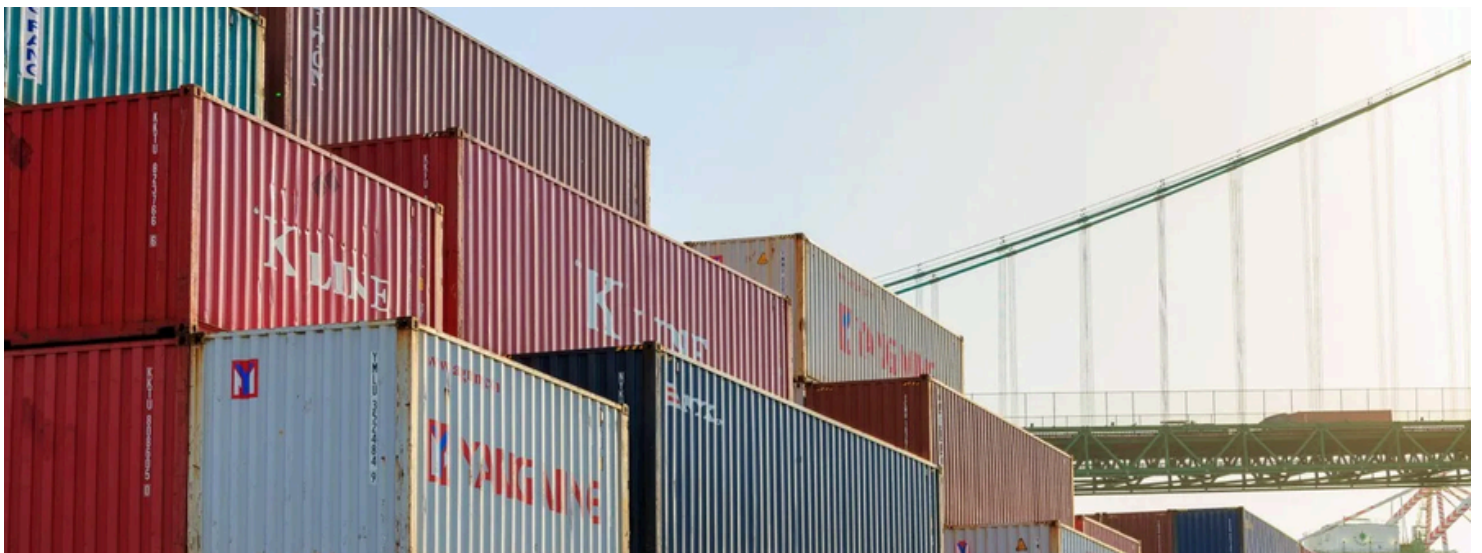
Thị trường vận tải container toàn cầu bước vào năm 2026 với nhiều tín hiệu kém tích cực khi tình trạng dư thừa công suất ngày càng trầm trọng, kéo theo đà sụt giảm mạnh của giá cước giao ngay và làn sóng hủy chuyến lan rộng trên các tuyến vận tải chủ lực.

Theo các báo cáo thị trường mới nhất, giá cước vận tải container trung bình toàn cầu đã giảm khoảng 10% chỉ trong một tuần, trong đó các tuyến từ châu Á đi Mỹ và châu Âu ghi nhận mức giảm từ 8–12%. Áp lực giảm giá xuất phát từ nhu cầu vận chuyển yếu hơn kỳ vọng, trong khi đội tàu container tiếp tục mở rộng nhanh chóng nhờ lượng tàu mới bàn giao ở mức cao kỷ lục. Tổng đơn hàng đóng mới hiện tương đương gần một phần ba quy mô đội tàu hiện hữu, làm gia tăng đáng kể áp lực dư cung.

Trong bối cảnh đó, các hãng tàu buộc phải đẩy mạnh biện pháp cắt giảm công suất thông qua hủy chuyến. Riêng trong tháng 2/2026, thị trường dự kiến ghi nhận hơn 100 chuyến tàu bị hủy, gần gấp đôi so với tháng 1. Diễn biến này cho thấy nhu cầu vận chuyển trước Tết Nguyên đán không đạt kỳ vọng, trái ngược với xu hướng tăng trưởng theo mùa của những năm trước.

Áp lực thị trường cũng nhanh chóng phản ánh lên kết quả kinh doanh của các hãng tàu, khi một số doanh nghiệp lớn ghi nhận hiệu quả suy giảm và phải ưu tiên các biện pháp kiểm soát công suất, tối ưu mạng lưới tuyến và chi phí vận hành để duy trì lợi nhuận trong môi trường cạnh tranh gay gắt.

Giới phân tích nhận định, việc tăng công suất sớm nhằm đón đầu mùa cao điểm đã không mang lại hiệu quả như mong đợi, khiến cung vượt cầu rõ rệt và làm lợi thế đàm phán nghiêng mạnh về phía chủ hàng. Trong ngắn hạn, thị trường vận tải container toàn cầu được dự báo tiếp tục đối mặt với biến động mạnh, giá cước chịu áp lực giảm, buộc các doanh nghiệp logistics và chủ hàng cần thận trọng trong hoạch định kế hoạch kinh doanh những tháng đầu năm 2026. **Xem thêm tại: [Link 1](#) & [Link 2](#).**



# GÓC PHÁP LUẬT

## Không được bù trừ chi phí của người giao nhận

*Điều 44 Điều kiện kinh doanh chuẩn của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) quy định: “Tiền cước, tiền công và chi phí phải được trả cho Công ty [người giao nhận] bằng tiền mặt và không được khấu trừ hoặc trì hoãn cũng như không được vin vào cơ có khiếu nại hoặc phản tố chéo [kiện lại] để giảm giá và khấu trừ cho dù tiền cước, tiền công và các chi phí trả trước hay trả sau tại nơi hàng đến. Trong trường hợp Công ty đã tiếp nhận hàng hóa để đảm nhận vận chuyển bằng đường biển, đường thủy nội địa hoặc vận tải đa phương thức thì tiền cước và chi phí sẽ được coi như là phải trả trước tại thời điểm Công ty đã tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển và các khoản tiền này sẽ không được hoàn trả lại trong bất cứ hoàn cảnh nào”.*

Quy định này được coi như một “nguyên tắc” phổ biến, phù hợp với tập quán và luật pháp quốc tế về giao nhận “từ xưa” cho đến nay. Vụ kiện dưới đây tại nước Anh cách đây khá lâu về nguyên tắc này để bạn đọc tham khảo; với lý luận sắc bén của bị đơn nhưng không được Tòa chấp nhận. Đồng thời, vụ kiện này cũng cho thấy tầm quan trọng của việc viện dẫn Điều kiện kinh doanh chuẩn (STC) vào hợp đồng.



Từ lâu, thông lệ quốc tế đã được chấp nhận là khách hàng không được phép bù trừ chi phí vận chuyển (freight costs), vốn luôn được thanh toán đầy đủ theo yêu cầu. Điều khoản này xuất hiện trong hầu hết các Vận đơn của người giao nhận có Điều kiện kinh doanh chuẩn (Trading Conditions) và được đề cập trong Vận đơn của FIATA (FIATA FBL) tại Điều khoản 13.1 nêu rõ: "Cước phí vận chuyển phải được thanh toán bằng tiền mặt mà không có bất kỳ sự khấu trừ hoặc trì hoãn nào do có bất kỳ khiếu nại, phản tố (kiện lại) hoặc bù trừ nào cho dù trả trước hay thanh toán tại nơi đến". Các vụ kiện tại tòa án gần đây ở nước Anh đã xác định rằng chi phí của người giao nhận đối với việc vận chuyển hàng hóa thực tế được coi là cước vận chuyển (freight) và do đó được coi là nằm trong phạm vi của Điều khoản nêu trên.

Điều còn chưa rõ ràng (in doubt) là các khoản phí của người giao nhận đối với các dịch vụ phi vật chất (non-physical services) [có thể không phải là vận chuyển - người dịch] và các phí chứng từ chẳng hạn như hải quan (customs entries), cùng với các khoản chi phí được chi trả thay cho khách hàng. Những chi phí này không thể được mô tả là cước vận chuyển và có thể nằm ngoài phạm vi của điều khoản trên đây. Cần hiểu rõ rằng khi một khách hàng được người giao nhận cho hưởng ưu đãi về thanh toán (a credit line), người giao nhận có thể đã giao hàng và do đó, không có tư cách để thực hiện quyền cầm giữ vào thời điểm xảy ra bất kỳ vi phạm nào về hạn mức ưu đãi đã thỏa thuận (an agreed credit limit). Trong tình huống này, điều kiện kinh doanh chuẩn (trading condition) từ chối quyền bù trừ của khách hàng là biện pháp tự bảo vệ duy nhất của người giao nhận.



Trong vụ công ty Schenkers kiện Overland Shoes Ltd được xét xử vào ngày 17/7/1997 tại Tòa án (High Court) ở Luân Đôn bởi Ngài Thẩm phán Bryce QC giữ chức vụ Phó Chánh tòa (Deputy High Court Judge), Điều 23(A) của Điều kiện kinh doanh chuẩn của Hiệp hội Vận tải Quốc tế Anh (BIFA) quy định: "Khách hàng phải thanh toán cho Công ty bằng tiền mặt hoặc theo cách khác đã thỏa thuận tất cả các khoản tiền ngay khi đến hạn mà không được khấu trừ hoặc trì hoãn vì bất kỳ lý do gì như có khiếu nại, phản tố (kiện lại) hoặc yêu cầu bù trừ" đang bị đơn là Overland Shoes Ltd phản đối vì điều khoản này không đáp ứng được yêu cầu kiểm tra về tính hợp lý theo yêu cầu của Đạo luật về các điều khoản hợp đồng không công bằng năm 1984 (Unfair Contract Terms Act 1984). Họ cũng cho rằng trong mọi trường hợp, điều khoản này không được áp dụng vì số tiền tranh chấp liên quan đến việc thanh toán nhằm tiền thuế giá trị gia tăng ở Bồ Đào Nha chứ không liên quan gì đến cước phí vận chuyển.

Luật sư bảo vệ công ty Schenkers - Ông Peter Black thuộc hãng luật Hughmans Solicitors có trụ sở tại số nhà 59, phố Britton, London và ông Philip Kremen (of Counsel) - có thể chứng minh tính hợp lý dựa trên thực tế rằng theo thông lệ và thực tiễn được chấp nhận thì tất cả các khoản phí (charges) của người giao nhận phải được thanh toán bằng tiền mặt trước khi giải phóng hàng hóa hoặc chứng từ sở hữu hàng hóa, và do đó, bất kỳ khoản ưu đãi cho trả sau nào (credit) được cấp cho khách hàng đều không phải là quyền mà khách hàng được hưởng mà là thiện chí của người giao nhận. Ông Kremen lập luận rằng khi đã thực hiện việc thanh toán thì trên thực tế, vấn đề không được bù trừ mặc nhiên đã được thừa nhận. Điều khoản này chỉ được áp dụng khi thiện chí (credit) đã được thể hiện và do đó, như vậy là hợp lý. Theo Luật chung (Common Law) việc bù trừ giữa các thương nhân là được phép. Với tư cách là nhân chứng về chuyên môn, đại diện cho nguyên đơn trong vụ kiện này, tôi gặp khó khăn trong việc giải thích sự khác biệt trong giao dịch giữa hai thương nhân và giao dịch giữa một người giao nhận và một thương nhân.



Khi một thương nhân bán hàng hóa, theo hợp đồng, anh ta thường giữ quyền sở hữu hàng hóa cho đến khi được thanh toán. Ngoài cách đó, anh ta có thể dùng một thư tín dụng hoặc hình thức chứng từ khác để đảm bảo được thanh toán tiền hàng. Vì vậy, về cơ bản, một người bán mẫn cán đã bảo vệ số tiền chưa được thanh toán của mình trong suốt quá trình giao dịch. Người mua nhận hàng nhờ có ưu đãi trả chậm của người giao nhận, và sau khi thanh toán tiền hàng cho người bán, người mua nắm quyền sở hữu và trị giá hàng hóa. Mọi khiếu kiện (counterclaim) chống lại người giao nhận phải là một vấn đề riêng biệt. Trên thực tế, việc người giao nhận không được thanh toán số tiền còn thiếu là không hợp lý vì khách hàng đã tự động khấu trừ số tiền không được thỏa thuận trước với người giao nhận.

Bằng cách giải phóng hàng hóa, người giao nhận thừa nhận khả năng thực hiện quyền cầm giữ đối với hàng hóa đó. Anh ta không nắm giữ gì ngoài hóa đơn nợ người vận chuyển và hóa đơn nợ của khách hàng. Vì vậy, tôi khẳng định rằng điều khoản bác bỏ quyền bù trừ của khách hàng là vừa hợp lý vừa chính đáng đối với tất cả các khoản tiền phải trả cho người giao nhận và không nên chỉ đơn thuần giới hạn ở cước phí vận chuyển. Trong phán quyết của mình, Thẩm phán cho rằng mặc dù điều khoản này không hoàn toàn cần thiết nhưng nó vẫn hợp lý và ông ra phán quyết buộc bị đơn phải trả cho nguyên đơn số tiền mà họ đã giữ lại bằng cách khấu trừ.

Cần lưu ý rằng một trong năm nguyên tắc kiểm tra tính hợp lý theo Đạo luật về các điều khoản hợp đồng không công bằng là: "Sức mạnh về vị thế thương lượng của các bên so với nhau, có tính đến (trong số những vấn đề khác) các cách thức thay thế mà qua đó, yêu cầu của khách hàng có thể được đáp ứng". Bị đơn khiếu nại rằng họ không có quyền thương lượng ngang bằng với Schenker - một công ty đa quốc gia hùng mạnh - có tiềm lực to lớn để áp đặt các điều kiện kinh doanh đối với họ. Thẩm phán bác bỏ lý lẽ này của bị đơn và khẳng định: vì Schenker đã viện dẫn BIFA STC (Điều kiện kinh doanh chuẩn của hiệp hội vận tải nước Anh) vào hợp đồng nên họ không áp đặt cho khách hàng bất kỳ điều khoản hoặc điều kiện nào không phải là thông lệ tiêu chuẩn của ngành dịch vụ được chấp nhận trên toàn quốc. Nếu Schenkers làm theo thông lệ ngày càng tăng của một số công ty giao nhận đa quốc gia để hoạt động trong điều kiện toàn cầu của riêng họ, thì kết quả tất nhiên có thể đã là một câu chuyện khác.

***Ron G. Willis, Chủ tịch, Nhóm công tác Các vấn đề pháp lý của BIFA  
FIATA REVIEW | Số 20 | Tháng 12 năm 1997 | trang 14  
Ngô Khắc Lễ (giới thiệu và dịch)***

# HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

## 01 VLA tăng cường kết nối hội viên và đối tác đầu tư, thúc đẩy chuyển đổi số và hỗ trợ doanh nghiệp logistics

Trong tháng 01/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có các buổi làm việc với hội viên Sota Solutions tại cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, tập trung trao đổi về chuyển đổi số và định hướng hợp tác trong các hoạt động của Hiệp hội.

Cụ thể, ngày 16/01/2026, Chủ tịch VLA – ông Đào Trọng Khoa cùng đại diện Văn phòng VLA tại TP. Hồ Chí Minh đã gặp gỡ và làm việc với Sota Solutions nhằm thảo luận về thực trạng ứng dụng công nghệ trong cộng đồng doanh nghiệp logistics. Hai bên đã trao đổi sâu về nhu cầu thực tế của doanh nghiệp, qua đó hỗ trợ Sota Solutions định hướng phát triển các sản phẩm và dịch vụ số phù hợp với đặc thù ngành. Bên cạnh đó, Sota Solutions cũng đề xuất khả năng hợp tác cung cấp các giải pháp số cho hoạt động văn phòng VLA, góp phần nâng cao hiệu quả vận hành của Hiệp hội.

Tiếp nối các nội dung trao đổi, ngày 28/01/2026, Phó Tổng Thư ký VLA – ông Ngô Khắc Lễ cùng Văn phòng VLA tại Hà Nội đã có buổi tiếp và làm việc với Sota Solutions nhằm bàn thảo các hoạt động hợp tác trong thời gian tới. Tại buổi làm việc, Phó Tổng Thư ký đã giới thiệu và mời Sota Solutions tham gia, đồng hành tài trợ cho Chương trình “Gặp mặt Logistics Xuân 2026” – sự kiện dự kiến do Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) phối hợp tổ chức cùng VLA và các hiệp hội liên quan, nhằm kết nối cộng đồng doanh nghiệp logistics, chia sẻ thông tin thị trường và thúc đẩy hợp tác trong ngành.

Các buổi trao đổi diễn ra trong không khí cởi mở và xây dựng, thể hiện sự quan tâm và sẵn sàng đồng hành của Sota Solutions đối với các hoạt động chung của Hiệp hội. Thông qua đó, VLA tiếp tục khẳng định vai trò cầu nối, hỗ trợ và đồng hành cùng hội viên, góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của cộng đồng logistics Việt Nam.



*Sota Solutions gặp gỡ Văn phòng VLA tại TP.HCM*



*Sota Solutions gặp gỡ Văn phòng VLA tại Hà Nội*

## 02 Thúc đẩy hợp tác logistics Việt Nam – Singapore, mở rộng kết nối doanh nghiệp

Tối ngày 20/01/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã phối hợp cùng Hiệp hội Logistics Singapore (Singapore Logistics Association – SLA) tổ chức Buổi gặp mặt, trao đổi thông tin và kết nối doanh nghiệp logistics Việt Nam – Singapore tại Khách sạn New World Sài Gòn.

Sự kiện diễn ra trong không khí cởi mở và chuyên nghiệp, thu hút sự tham gia của nhiều doanh nghiệp logistics hai nước. Đây là dịp để các doanh nghiệp giao lưu trực tiếp, chia sẻ thông tin thị trường, cập nhật xu hướng phát triển logistics khu vực, đồng thời tìm kiếm cơ hội hợp tác song phương và mở rộng mạng lưới đối tác quốc tế.

Thông qua hoạt động kết nối này, mối quan hệ hợp tác giữa cộng đồng logistics Việt Nam và Singapore tiếp tục được củng cố, góp phần tạo nền tảng cho các sáng kiến hợp tác trong thời gian tới. Sự kiện cũng khẳng định vai trò cầu nối của VLA trong việc hỗ trợ hội viên tăng cường hội nhập quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đang có nhiều chuyển biến.



### 03 VLA tham dự hội thảo về ứng dụng khí tự nhiên, thúc đẩy sản xuất xanh hướng tới Net Zero 2050

Ngày 22/01/2026 tại Hà Nội, Phó Tổng Thư ký VLA – ông Ngô Khắc Lễ cùng Thư ký Văn phòng Hà Nội đã tham dự Hội thảo khoa học “Ứng dụng khí tự nhiên trong công nghiệp – Hướng tới sản xuất xanh và Net Zero 2050”, do Hiệp hội Năng lượng sạch Việt Nam tổ chức.



Hội thảo tập trung thảo luận các định hướng phát triển và sử dụng khí tự nhiên trong công nghiệp, giải pháp kết nối hạ tầng khí với các khu công nghiệp và khu kinh tế, đồng thời đánh giá cơ hội, thách thức trong quá trình triển khai. Bên cạnh đó, các đại biểu đã chia sẻ kinh nghiệm về giải pháp kỹ thuật, thiết bị cũng như trao đổi về cơ chế, chính sách nhằm thúc đẩy sản xuất xanh, góp phần hiện thực hóa mục tiêu Net Zero 2050.

Trong khuôn khổ chương trình, Phó Tổng Thư ký VLA đã có các trao đổi bên lề với TS. Võ Trí Thành – Viện trưởng Viện Nghiên cứu Chiến lược Thương hiệu và Cạnh tranh và ông Vũ Văn Nam – Giám đốc Thương mại Công ty TNHH Kỹ thuật Gas Phúc Minh Sang. Các cuộc trao đổi tập trung vào khả năng phối hợp và hỗ trợ hội viên VLA trong việc tiếp cận, ứng dụng các giải pháp khí tự nhiên phục vụ sản xuất và logistics xanh.

### 04 VLA làm việc với Tư vấn cao cấp Đại sứ quán Na Uy, mở hướng hợp tác trong lĩnh vực hàng hải và logistics

Ngày 28/01/2026, Văn phòng Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tại Hà Nội đã có buổi tiếp và làm việc với ông Lê Tiến Hải – Tư vấn cao cấp của Đại sứ quán Na Uy nhằm trao đổi về các cơ hội hợp tác trong lĩnh vực hàng hải và logistics.



Tại buổi làm việc, ông Lê Tiến Hải đã đề xuất tổ chức một buổi gặp gỡ giữa VLA và đoàn công tác Na Uy dự kiến diễn ra tại Hà Nội vào khoảng ngày 02–03/3/2026, tập trung trao đổi về hoạt động triển lãm trong lĩnh vực hàng hải và logistics, cũng như khả năng kết nối doanh nghiệp hai bên.

Nhân dịp này, Phó Tổng Thư ký VLA đã mời đoàn công tác Na Uy tham gia Triển lãm VILOG 2026 – sự kiện chuyên ngành do VLA tổ chức, qua đó mở rộng cơ hội giao lưu, hợp tác và xúc tiến thương mại giữa cộng đồng logistics Việt Nam và các đối tác quốc tế.

Sau buổi làm việc, ông Lê Tiến Hải cho biết sẽ gửi đề xuất kế hoạch dự kiến bằng văn bản để hai bên tiếp tục trao đổi, thống nhất nội dung và thúc đẩy hợp tác trong thời gian tới. Buổi làm việc mở ra triển vọng tăng cường kết nối giữa VLA và các đối tác Na Uy trong lĩnh vực logistics và hàng hải.



**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 143, ngày 01/02/2026**

**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](mailto:vla-hcm1@vla.com.vn)

**Website:** [www.vla.com.vn](http://www.vla.com.vn)



**ĐÔI BÀN TAY THẮP LỬA™**  
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME