



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



# **BẢN TIN VLA**

**(Số 147, ngày 01/04/2026)**

*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, GÓC PHÁP LUẬT và GÓC LOGISTICS. Trân trọng cảm ơn.*

# TIN TRONG NƯỚC

## 01 **Cú sốc Trung Đông: Khi chi phí logistics không còn chỉ là bài toán vận hành**

Biến động địa chính trị tại Trung Đông từ cuối tháng 2/2026 đã nhanh chóng đẩy giá dầu vượt mốc 100 USD/thùng, kéo theo chi phí vận tải và logistics tăng mạnh.

Trong nước, các biện pháp điều hành đã được triển khai nhanh chóng nhằm ổn định thị trường, từ bảo đảm nguồn cung đến giảm thuế nhập khẩu xăng dầu về 0%. Tuy nhiên, điều đáng chú ý hơn là cách Nhà nước và địa phương đồng thời sử dụng nhiều công cụ để “giữ nhiệt” chi phí logistics.

### **Giảm chi phí từ nhiều mắt xích trong chuỗi**

Không chỉ dừng ở xăng dầu, một loạt giải pháp đã được đề xuất và triển khai nhằm giảm áp lực chi phí đầu vào cho doanh nghiệp:

- Giảm phí hoa tiêu hàng hải: cơ quan quản lý xem xét điều chỉnh mức phí hoa tiêu giảm 10% nhằm giảm chi phí tàu ra vào cảng trong bối cảnh giá nhiên liệu tăng cao
- UBND Hải Phòng đề xuất giảm/miễn phí hạ tầng cảng biển đối với hàng lỏng, khí, xăng dầu – nhóm hàng chịu tác động trực tiếp từ biến động năng lượng trong 9 tháng cuối năm 2026.
- Bộ Xây dựng yêu cầu tăng cường giám sát giá vận tải, kiểm soát việc tăng giá bất hợp lý trong chuỗi vận tải và logistics

Các động thái này cho thấy cách tiếp cận không chỉ “ghìm giá nhiên liệu”, mà còn giảm chi phí logistics từ các mắt xích khác trong chuỗi, đặc biệt là các loại phí mang tính cấu thành giá dịch vụ.



Thực tế cho thấy áp lực chi phí không dừng ở nhiên liệu. Trong tháng 3/2026, giá thành phẩm xăng dầu có thời điểm tăng tới 16–28% tùy mặt hàng.

Hệ quả là:

- Phụ phí vận tải biển và hàng không gia tăng
- Doanh nghiệp đối mặt nguy cơ kéo dài hành trình, thay đổi tuyến
- Rủi ro hợp đồng, bảo hiểm tăng lên đáng kể

Chi phí logistics vì vậy không chỉ tăng theo giá nhiên liệu, mà lan rộng theo toàn bộ chuỗi cung ứng.

### **Góc khuyến nghị cho doanh nghiệp hội viên**

Trong bối cảnh biến động, doanh nghiệp cần chủ động:

- Rà soát hợp đồng (điều khoản hành trình, phụ phí)
- Dự phòng tuyến vận tải và thời gian giao hàng
- Tối ưu vận hành qua chuyển đổi số để bù chi phí
- Từng bước áp dụng giải pháp xanh để giảm phụ thuộc nhiên liệu

Các giải pháp của Nhà nước trong tháng 3/2026 cho thấy một cách tiếp cận linh hoạt và đa công cụ: từ thuế, giá, đến phí và giám sát thị trường. Tuy nhiên, trong bối cảnh rủi ro địa chính trị ngày càng thường xuyên, năng lực chống chịu của ngành logistics sẽ phụ thuộc ngày càng lớn vào khả năng thích ứng của chính doanh nghiệp, đồng thời quản trị rủi ro không còn là chức năng hỗ trợ – mà đã trở thành năng lực cạnh tranh cốt lõi của doanh nghiệp cũng như nền kinh tế.



## 02 Xuất nhập khẩu nửa đầu tháng 3/2026 bật tăng gần 80%: Tín hiệu phục hồi mạnh nhưng áp lực nhập siêu gia tăng

Số liệu từ Cục Hải quan cho thấy, trong nửa đầu tháng 3/2026, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đạt hơn 41 tỷ USD, tăng gần 80% so với kỳ trước. Đà tăng mạnh ở cả xuất khẩu và nhập khẩu phản ánh sự phục hồi rõ nét của hoạt động sản xuất – xuất khẩu, song cũng đặt ra những áp lực mới về cán cân thương mại và tính bền vững của tăng trưởng.

Thương mại bật tăng mạnh sau giai đoạn trùng Cụ thể trong kỳ 1 tháng 3/2026 (từ 1–15/3), tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đạt khoảng 41,23 tỷ USD, tăng 78,9% so với nửa cuối tháng 2/2026.

Trong đó:

- Xuất khẩu đạt 20,35 tỷ USD, tăng 98,1%
- Nhập khẩu đạt 20,9 tỷ USD, tăng 63,5%

Mức tăng trưởng gần gấp đôi ở chiều xuất khẩu là điểm đáng chú ý, cho thấy hoạt động thương mại đã “bật lại” mạnh mẽ sau giai đoạn trầm lắng do yếu tố mùa vụ và gián đoạn chuỗi cung ứng trong tháng 2. Đà tăng xuất khẩu trong kỳ chủ yếu đến từ các nhóm hàng chủ lực như:

- Máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện
- Máy móc, thiết bị
- Dệt may, giày dép

Đây đều là các ngành có mức độ hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu, phản ánh sự phục hồi của nhu cầu quốc tế, đặc biệt tại các thị trường lớn.

Đáng lưu ý, khu vực doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) tiếp tục đóng vai trò chủ đạo, chiếm khoảng 79% tổng kim ngạch xuất khẩu, cho thấy cấu trúc xuất khẩu của Việt Nam vẫn phụ thuộc lớn vào khối này.

Ở chiều ngược lại, nhập khẩu tăng 63,5% tập trung vào các nhóm hàng:

- Nguyên vật liệu phục vụ sản xuất
- Linh kiện điện tử
- Máy móc, thiết bị

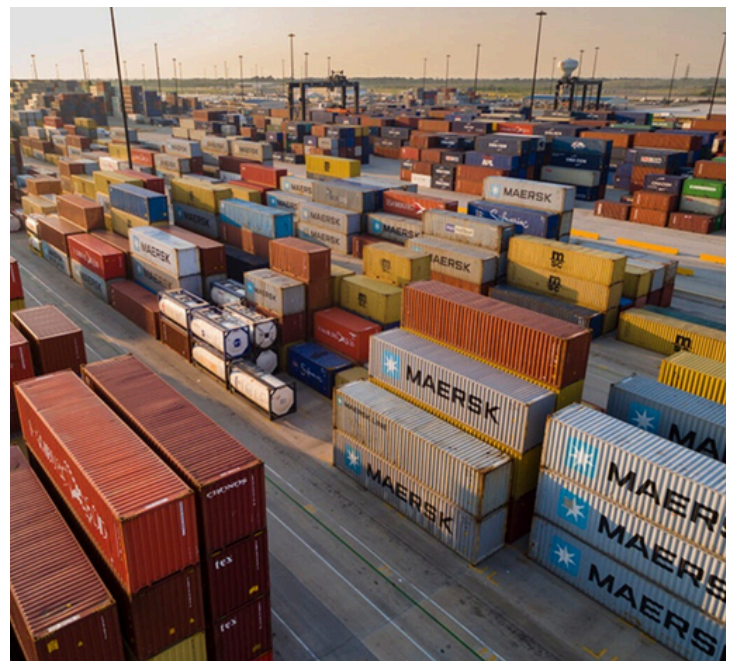
Diễn biến này được xem là tín hiệu tích cực, cho thấy doanh nghiệp đang gia tăng nhập đầu vào để chuẩn bị cho các đơn hàng xuất khẩu trong thời gian tới.

Từ góc độ thị trường, nhập khẩu tư liệu sản xuất thường được coi là chỉ báo sớm cho xu hướng tăng trưởng xuất khẩu, đặc biệt trong các ngành công nghiệp chế biến – chế tạo.

Trong nửa đầu tháng 3, Việt Nam ghi nhận mức nhập siêu nhẹ, khi kim ngạch nhập khẩu cao hơn xuất khẩu khoảng 0,5 tỷ USD.

Tính lũy kế từ đầu năm đến giữa tháng 3:

- Xuất khẩu đạt khoảng 96,8 tỷ USD, tăng 17%
- Nhập khẩu đạt khoảng 100,3 tỷ USD, tăng 24,6%



Nhập khẩu tăng nhanh hơn xuất khẩu phản ánh nhu cầu phục hồi sản xuất, nhưng đồng thời cũng tạo áp lực nhất định lên cán cân thương mại trong ngắn hạn.

Doanh nghiệp linh hoạt thích ứng trong bối cảnh biến động

Đáng chú ý, đà tăng trưởng thương mại diễn ra trong bối cảnh môi trường quốc tế còn nhiều bất ổn, đặc biệt là căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông làm gia tăng chi phí nhiên liệu và vận tải.

Tuy nhiên, hoạt động xuất nhập khẩu vẫn duy trì nhịp tăng mạnh, cho thấy:

- Doanh nghiệp Việt Nam đang chủ động điều chỉnh chuỗi cung ứng
- Khả năng thích ứng với biến động logistics toàn cầu đã được cải thiện

Triển vọng tích cực nhưng cần theo dõi tính bền vững

Số liệu nửa đầu tháng 3/2026 cho thấy thương mại Việt Nam đang bước vào giai đoạn phục hồi mạnh, với động lực chính từ khu vực sản xuất công nghiệp và xuất khẩu.

Tuy nhiên, các yếu tố cần lưu ý gồm:

- Tăng trưởng mang tính chu kỳ (phục hồi sau tháng 2)
- Phụ thuộc lớn vào khu vực FDI
- Nguy cơ gia tăng nhập siêu nếu nhập khẩu không chuyển hóa thành xuất khẩu

Trong bối cảnh đó, việc nâng cao năng lực nội tại của doanh nghiệp trong nước, phát triển công nghiệp hỗ trợ và kiểm soát chi phí logistics sẽ là yếu tố then chốt để đảm bảo tăng trưởng thương mại theo hướng bền vững trong thời gian tới.



## 03 “Cơ hội vàng” để Đà Nẵng định vị trung tâm logistics của khu vực

Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đang tái cấu trúc và nhu cầu logistics ngày càng gia tăng, Đà Nẵng được đánh giá đang đứng trước “cơ hội vàng” để vươn lên trở thành trung tâm logistics của khu vực miền Trung – Tây Nguyên, tiến tới đóng vai trò đầu mối kết nối quốc tế nếu tận dụng tốt lợi thế vị trí, hạ tầng và chính sách.

Chính quyền TP. Đà Nẵng đã xác định logistics là một trong những ngành dịch vụ mũi nhọn, với định hướng phát triển đến năm 2030, tầm nhìn 2050 trở thành trung tâm logistics cấp quốc gia, có vai trò quốc tế.

Thành phố đang chuyển dịch từ mô hình logistics truyền thống sang logistics hiện đại, bao gồm:

- Trung tâm logistics quy mô lớn
- Hệ thống kho bãi, trung tâm phân phối
- Logistics thương mại điện tử và chặng cuối
- Ứng dụng công nghệ số trong quản lý, vận hành

Đây là nền tảng quan trọng để nâng cao năng lực cạnh tranh và giảm chi phí logistics cho khu vực. Đà Nẵng sở hữu vị trí đặc biệt khi nằm ở điểm cuối của Hành lang kinh tế Đông – Tây, kết nối trực tiếp với Lào, Thái Lan và Myanmar ra biển Đông.

Vai trò này giúp Đà Nẵng:

- Trở thành cửa ngõ xuất nhập khẩu của khu vực nội địa Đông Nam Á
- Tăng khả năng thu hút hàng hóa trung chuyển
- Phát triển dịch vụ logistics xuyên biên giới

Trong bối cảnh các tuyến thương mại đang có xu hướng đa dạng hóa để giảm rủi ro, lợi thế này càng trở nên quan trọng.



Một trong những yếu tố then chốt giúp Đà Nẵng nắm bắt cơ hội là việc đẩy mạnh đầu tư hạ tầng logistics, đặc biệt là:

- Cảng Liên Chiểu – được định hướng là cảng cửa ngõ quốc tế của khu vực
- Cảng Tiên Sa – tiếp tục đóng vai trò khai thác hiện hữu
- Sân bay quốc tế Đà Nẵng – phục vụ logistics hàng không
- Kết nối với Khu kinh tế mở Chu Lai và các khu công nghiệp lân cận

Sự kết nối đa phương thức (đường biển – đường bộ – hàng không) đang từng bước hình thành một hệ sinh thái logistics liên hoàn.

Song song đó Đà Nẵng cũng đang tập trung hoàn thiện thể chế và môi trường đầu tư nhằm thu hút doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước.

Các giải pháp trọng tâm bao gồm:

- Quy hoạch các khu logistics chuyên biệt
- Chính sách ưu đãi đầu tư
- Cải cách thủ tục hành chính
- Tăng cường xúc tiến đầu tư và hợp tác quốc tế

Việc thu hút các doanh nghiệp logistics lớn sẽ giúp nâng cao năng lực vận hành, đồng thời hình thành chuỗi dịch vụ giá trị gia tăng.

Theo nhận định của chuyên gia, cơ hội của Đà Nẵng không mang tính dài hạn vô hạn, mà là một “cửa sổ thời gian” trong bối cảnh:

- Chuỗi cung ứng toàn cầu đang tái cấu trúc
- Các doanh nghiệp tìm kiếm trung tâm logistics mới
- Cạnh tranh giữa các địa phương ngày càng gia tăng

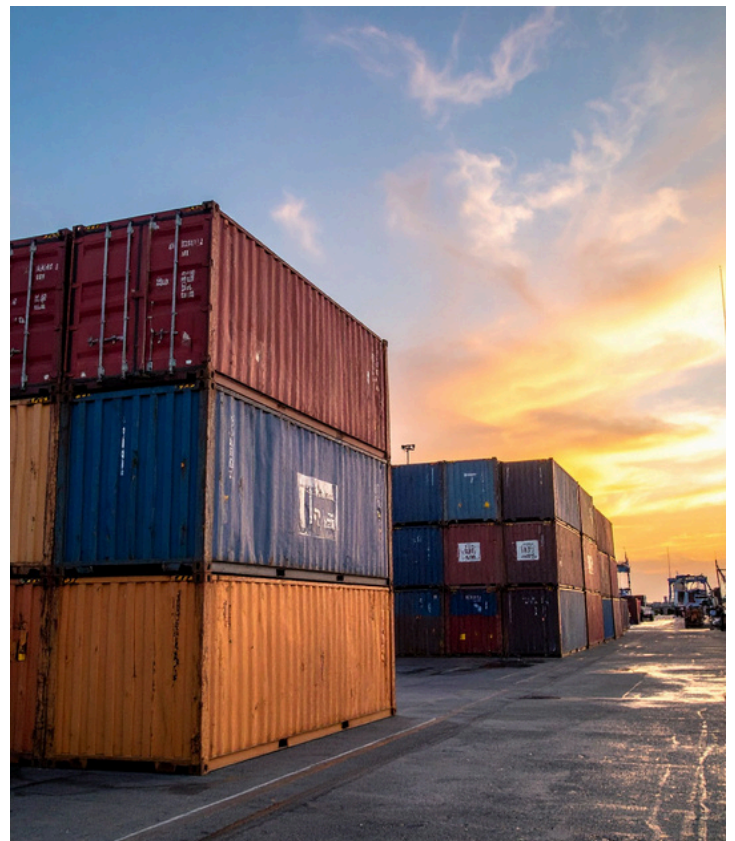
Nếu không tận dụng kịp thời, Đà Nẵng có thể bỏ lỡ cơ hội để trở thành trung tâm logistics khu vực.

Với lợi thế vị trí, định hướng chiến lược rõ ràng và hạ tầng đang được đầu tư mạnh mẽ, Đà Nẵng có đầy đủ điều kiện để trở thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực.

Tuy nhiên, để hiện thực hóa mục tiêu này, thành phố cần:

- Đẩy nhanh tiến độ các dự án hạ tầng trọng điểm
- Thu hút doanh nghiệp logistics quy mô lớn
- Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao
- Đẩy mạnh chuyển đổi số trong logistics

Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt, việc nắm bắt đúng thời điểm và triển khai đồng bộ các giải pháp sẽ quyết định khả năng Đà Nẵng bứt phá và định vị trên bản đồ logistics khu vực. **Xem thêm tại: [Link](#).**



## 04 Xây dựng hành lang pháp lý hải quan cho thương mại điện tử

Trong bối cảnh kinh tế số phát triển mạnh, thương mại điện tử (TMĐT) đã trở thành động lực tăng trưởng quan trọng. Tuy nhiên, Luật Hải quan 2014 hiện chưa có quy định riêng cho hàng hóa giao dịch qua nền tảng điện tử, dẫn đến việc áp dụng pháp luật thiếu thống nhất, gây khó khăn cho cả cơ quan quản lý và doanh nghiệp.

Việc thiếu hành lang pháp lý chuyên biệt khiến quy trình thông quan, quản lý thuế và kiểm soát rủi ro gặp nhiều bất cập, làm giảm tính minh bạch và khả năng dự báo chính sách.

Với đặc thù của TMĐT xuyên biên giới là số lượng giao dịch lớn, giá trị nhỏ và sự tham gia của nhiều chủ thể mới như sàn TMĐT, doanh nghiệp chuyển phát nhanh và nền tảng thanh toán quốc tế. Tuy nhiên, luật hiện hành chưa quy định rõ trách nhiệm cung cấp thông tin của các chủ thể này, khiến cơ quan Hải quan thiếu dữ liệu đầu vào để phân tích, dẫn đến nguy cơ:

- Buôn lậu, gian lận thương mại
- Lợi dụng chính sách miễn thuế hàng giá trị nhỏ
- Chia nhỏ đơn hàng để trốn thuế

Dự thảo Luật Hải quan sửa đổi đã bổ sung Điều 16a, quy định riêng về kiểm tra, giám sát hàng hóa qua TMĐT, nhằm thiết lập cơ sở pháp lý đồng bộ cho lĩnh vực này .

Trọng tâm của sửa đổi là:

- Chuyển từ quản lý thủ công sang quản lý dựa trên dữ liệu số
- Áp dụng quản trị rủi ro hiện đại
- Rút ngắn thời gian thông quan nhưng vẫn đảm bảo kiểm soát



Đây được xem là bước chuyển đổi tư duy quản lý mang tính chiến lược.

Thực tế cho thấy, khi tăng cường quản lý, nguồn thu ngân sách từ hàng hóa giá trị nhỏ qua chuyển phát nhanh đã tăng đáng kể:

- Đạt 1.720 tỷ đồng sau một năm
- Đạt 240 tỷ đồng chỉ trong chưa đầy 3 tháng đầu năm 2026

Những con số này phản ánh quy mô lớn của thị trường và cho thấy nguy cơ thất thu nếu không có cơ chế quản lý phù hợp.

Hướng tới môi trường kinh doanh minh bạch và bảo vệ thị trường nội địa

Việc hoàn thiện khung pháp lý không chỉ giúp nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước mà còn:

- Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng
- Bảo vệ sản xuất trong nước
- Kiểm soát hàng giả, hàng không rõ nguồn gốc

Đồng thời, việc kết nối dữ liệu giữa sàn TMĐT và cơ quan Hải quan sẽ giúp nâng cao năng lực giám sát và minh bạch hóa hoạt động thương mại.

Việc sửa đổi Luật Hải quan theo hướng bổ sung quy định riêng cho TMĐT xuyên biên giới là yêu cầu tất yếu, nhằm theo kịp tốc độ phát triển của nền kinh tế số. Đây được xem là chìa khóa để Việt Nam vừa tận dụng cơ hội từ thương mại điện tử, vừa đảm bảo an ninh kinh tế và chủ quyền quốc gia trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. **Xem thêm tại: [Link](#).**



# TIN TỨC HẢI QUAN & XNK

## 01

**Ngày 6 tháng 3 năm 2026**, Cục Hải quan ra công văn số **13398/CHQ-GSQL** hướng dẫn thủ tục đóng ghép hàng hóa vận chuyển chung phương tiện vận chuyển như sau:

Hàng hóa thuộc nhiều tờ khai hải quan xuất khẩu của cùng một chủ hàng đóng chung container hoặc chung phương tiện chứa hàng hoặc chung kiện hàng thì thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều 18 Thông tư số 38/2015/TT-BTC được sửa đổi, bổ sung bởi khoản 7 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC và khoản 6 Điều 1 Thông tư số 121/2025/TT-BTC của Bộ Tài chính quy định về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

Trường hợp hàng hóa không phải niêm phong hải quan nhưng đóng ghép chung phương tiện chứa hàng với hàng hóa phải niêm phong thì thuộc đối tượng phải niêm phong hải quan theo quy định tại Điều 50 Thông tư số 38/2015/TT-BTC, được sửa đổi bổ sung bởi khoản 28 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC và khoản 20 Điều 1 Thông tư số 121/2025/TT-BTC của Bộ Tài chính quy định về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

## 02

**Ngày 9 tháng 3 năm 2026**, Cục Hải quan ra công văn số **13542/CHQ-GSQL** hướng dẫn thủ tục về việc nhập khẩu thức ăn chăn nuôi, thức ăn thủy sản có chứa Acid Formic như sau:

Căn cứ Điều 17 Luật Phòng chống ma túy thì nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập chất ma túy, tiền chất là các hoạt động phải được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

Căn cứ Nghị định số 28/2026/NĐ-CP ngày 19/01/2026 của Chính phủ quy định các Danh mục chất ma túy và tiền chất thì “Formic Acid” thuộc Danh mục IV – Các tiền chất do Bộ Công Thương và Bộ Nông nghiệp và Môi trường quản lý.

Căn cứ Điều 2 Nghị định số 28/2026/NĐ-CP nêu trên thì Bộ Công Thương có trách nhiệm quản lý nhà nước về các tiền chất sử dụng trong lĩnh vực công nghiệp, Bộ Nông nghiệp và Môi trường có trách nhiệm ban hành danh mục và quản lý nhà nước các chất ma túy, tiền chất được sử dụng trong lĩnh vực nông nghiệp và môi trường.



**03** Ngày 10 tháng 3 năm 2026, Cục Hóa chất, Bộ Công Thương ra công văn trả lời Công ty Natoco về việc xác định mặt hàng có phải xin Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, kinh doanh hóa chất có điều kiện hay không, gồm 2 điểm:



1. Xác định đối tượng cấp Giấy chứng nhận

Căn cứ Phụ lục II – Nghị định 24/2026/NĐ-CP: hỗn hợp chất thuộc diện điều kiện nếu chứa ít nhất một thành phần trong danh mục hóa chất có điều kiện với hàm lượng > 5% khối lượng. Công ty cần tự đối chiếu sản phẩm của mình với danh mục này để xác định có thuộc diện phải xin Giấy hay không.

Nếu thuộc diện có điều kiện, tiếp tục căn cứ Điều 21 – Nghị định 26/2026/NĐ-CP để xem xét các trường hợp miễn trừ.

2. Giấy chứng nhận đã cấp theo Nghị định 113/2017/NĐ-CP:

Theo Khoản 2 Điều 30 – Nghị định 26/2026/NĐ-CP: các tổ chức/cá nhân đã được cấp Giấy chứng nhận trước khi Nghị định mới có hiệu lực được tiếp tục hoạt động đến hết ngày 31/12/2027.

**04** Ngày 12 tháng 3 năm 2026, Cục Hải quan ban hành Công văn 13712/CHQ-GSQL hướng dẫn xử lý vướng mắc thủ tục hải quan đối với hàng hóa quá cảnh khi thay đổi phương thức vận chuyển hoặc phương tiện vận tải.

Trong quá trình vận chuyển hàng hóa quá cảnh, nếu phát sinh thay đổi phương thức vận chuyển hoặc phương tiện vận tải (ví dụ: chuyển từ đường biển sang đường bộ), doanh nghiệp phải thực hiện khai báo tờ khai vận chuyển độc lập theo từng chặng vận chuyển.

Việc khai báo được thực hiện theo quy định tại Nghị định 167/2025/NĐ-CP và hướng dẫn tại Thông tư 121/2025/TT-BTC về thủ tục hải quan và giám sát hàng hóa.

Trường hợp hàng hóa quá cảnh có nhiều chặng vận chuyển, doanh nghiệp có thể khai báo tờ khai vận chuyển độc lập cho từng chặng hoặc khai báo cho toàn bộ hành trình, tùy theo phương thức vận chuyển thực tế.



## 05 Ngày 12 tháng 3 năm 2026, Cục Hải quan ban hành Công văn 13719/CHQ-GSQL hướng dẫn thanh lý hàng hóa của doanh nghiệp chế xuất.

Căn cứ quy định tại khoản 1 Điều 4 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13; khoản 4 Điều 26 Nghị định số 35/2022/NĐ-CP ngày 28/5/2022 của Chính phủ thì quan hệ trao đổi hàng hóa giữa DNCX với các khu vực khác trên lãnh thổ Việt Nam, không phải là khu phi thuế quan, là quan hệ xuất khẩu, nhập khẩu. Theo đó, trường hợp DNCX thanh lý hàng hóa nhập khẩu theo quy định tại điểm c khoản 4 Điều 26 Nghị định số 35/2022/NĐ-CP thì thực hiện thủ tục hải quan theo quy định tại khoản 50 Điều 1 Thông tư số 121/2025/TT-BTC ngày 18/12/2025 sửa đổi, bổ sung Điều 79 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015, và khoản 55 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 của Bộ trưởng Bộ Tài chính.

Việc khai mã loại hình hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu thực hiện theo Quyết định số 1357/QĐ-TCHQ ngày 18/5/2021 của Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan (nay là Cục Hải quan).

Về chính sách quản lý hàng hóa là máy tính nhập khẩu đã qua sử dụng thực hiện theo quy định tại Thông tư số 11/2018/TT-BTTTT ngày 15/10/2018 của Bộ Thông tin và truyền thông.

## 06 Ngày 13 tháng 3 năm 2026, Cục Hóa chất đã có Công văn 484/HC-QLHC năm 2026 về phối hợp thực hiện TTHC trên Cổng Dịch vụ công quốc gia.

Theo đó, từ ngày 5 tháng 3 năm 2026, thủ tục cấp Giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu hóa chất cần kiểm soát đặc biệt đã được thực hiện trên Cổng Dịch vụ công quốc gia. Cục Hóa chất đề nghị Cục Hải quan chỉ đạo các đơn vị thuộc và trực thuộc tra cứu thông tin Giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu hóa chất cần kiểm soát đặc biệt của tổ chức, cá nhân trên Cổng Dịch vụ công quốc gia theo địa chỉ <http://khodonvi-tthc.moit.gov.vn> trong quá trình thực hiện thủ tục hải quan theo quy định.

Trong quá trình thực hiện, nếu có vướng mắc, đề nghị Quý Cục phối hợp với Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số - Bộ Công Thương để được trao đổi, xử lý.

HỆ THỐNG THÔNG TIN GIẢI QUYẾT THỦ TỤC HÀNH CHÍNH  
BỘ CÔNG THƯƠNG

**ĐĂNG NHẬP**

Tài khoản  
Công dân/DN đăng nhập bằng SĐT

Mật khẩu  
Nhập mật khẩu

**ĐĂNG NHẬP**

Đăng nhập bằng Cổng DVC Quốc Gia

Đăng nhập bằng VNeID

Ngày 20 tháng 3 năm 2026, Văn phòng Chính phủ ra thông báo số **141/TB-VPCP** về kết luận của Thường trực Chính phủ về xử lý các vướng mắc, bất cập của Nghị định số 46/2026/NĐ-CP và Nghị quyết số 66.13/2026/NQ-CP về an toàn thực phẩm.

1. Bộ Y tế chủ trì, phối hợp với các Bộ: Nông nghiệp và Môi trường, Công Thương, Tư pháp và các bộ, cơ quan liên quan khẩn trương nghiên cứu, tiếp thu các ý kiến tại cuộc họp, rà soát, báo cáo, trình Chính phủ trước ngày 28 tháng 3 năm 2026 để xem xét, ban hành Nghị quyết của Chính phủ nhằm:

- Kéo dài thời hạn tạm ngưng hiệu lực Nghị định số 46 và Nghị quyết số 66.13 theo quy định tại Nghị quyết số 09/2026/NQ-CP ngày 04 tháng 02 năm 2026 của Chính phủ về tạm ngưng hiệu lực Nghị định số 46 và Nghị quyết số 66.13 cho đến khi Luật An toàn thực phẩm (sửa đổi) và Nghị định hướng dẫn Luật An toàn thực phẩm (sửa đổi) có hiệu lực thi hành.
- Tăng cường thực hiện các giải pháp chỉ đạo, điều hành nhằm đề cao trách nhiệm của các cơ quan quản lý, nâng cao năng lực, hiệu lực, hiệu quả quản lý an toàn thực phẩm; đặc biệt là tăng cường công tác kiểm tra, hậu kiểm, giám sát bảo đảm an toàn thực phẩm.

2. Bộ Y tế chủ trì, phối hợp với các bộ, cơ quan liên quan khẩn trương hoàn thành Dự án Luật An toàn thực phẩm (sửa đổi), bảo đảm chất lượng, tiến độ trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 2 Quốc hội khóa XVI; đồng thời xây dựng, hoàn thiện Dự thảo Nghị định quy định chi tiết Luật An toàn thực phẩm.



# TIN QUỐC TẾ

## 01 Giá dầu tăng mạnh, thị trường toàn cầu biến động do căng thẳng Trung Đông

Giá dầu thế giới tiếp tục tăng phiên thứ tư liên tiếp khi thị trường lo ngại nguồn cung năng lượng bị thắt chặt do xung đột leo thang tại Trung Đông. Dầu Brent được dự báo ghi nhận mức tăng theo tháng lớn nhất từ trước đến nay, trong khi dầu thô WTI của Mỹ cũng hướng tới mức tăng mạnh nhất kể từ năm 2020.

Nguyên nhân chính đến từ nguy cơ gián đoạn dòng chảy dầu qua Eo biển Hormuz, tuyến vận tải năng lượng quan trọng vận chuyển khoảng 1/5 nguồn cung dầu toàn cầu. Việc khu vực này bị hạn chế hoạt động đã khiến giá dầu tăng mạnh trong tháng 3, làm gia tăng lo ngại về thiếu hụt nguồn cung trên thị trường quốc tế.

Giới phân tích nhận định dù xuất hiện một số tín hiệu cho thấy khả năng hạ nhiệt căng thẳng, thị trường vẫn thận trọng do rủi ro nguồn cung chưa được giải quyết triệt để. Bất kỳ sự gián đoạn kéo dài nào tại Trung Đông đều có thể tiếp tục đẩy giá năng lượng tăng cao và làm gia tăng áp lực lạm phát toàn cầu.

Bên cạnh đó, các sự cố liên quan đến tàu chở dầu trong khu vực cũng làm gia tăng lo ngại về an toàn vận tải và nguy cơ gián đoạn chuỗi cung ứng năng lượng, buộc nhiều quốc gia và doanh nghiệp phải tìm kiếm các tuyến vận chuyển thay thế.

Các chuyên gia cho rằng diễn biến giá dầu trong thời gian tới sẽ tiếp tục phụ thuộc lớn vào tình hình địa chính trị tại Trung Đông cũng như khả năng khôi phục hoạt động vận tải qua các tuyến hàng hải chiến lược. **Xem thêm tại: [Link](#).**



## 02 Việc đóng cửa Eo biển Hormuz gây xáo trộn chuỗi cung ứng logistics

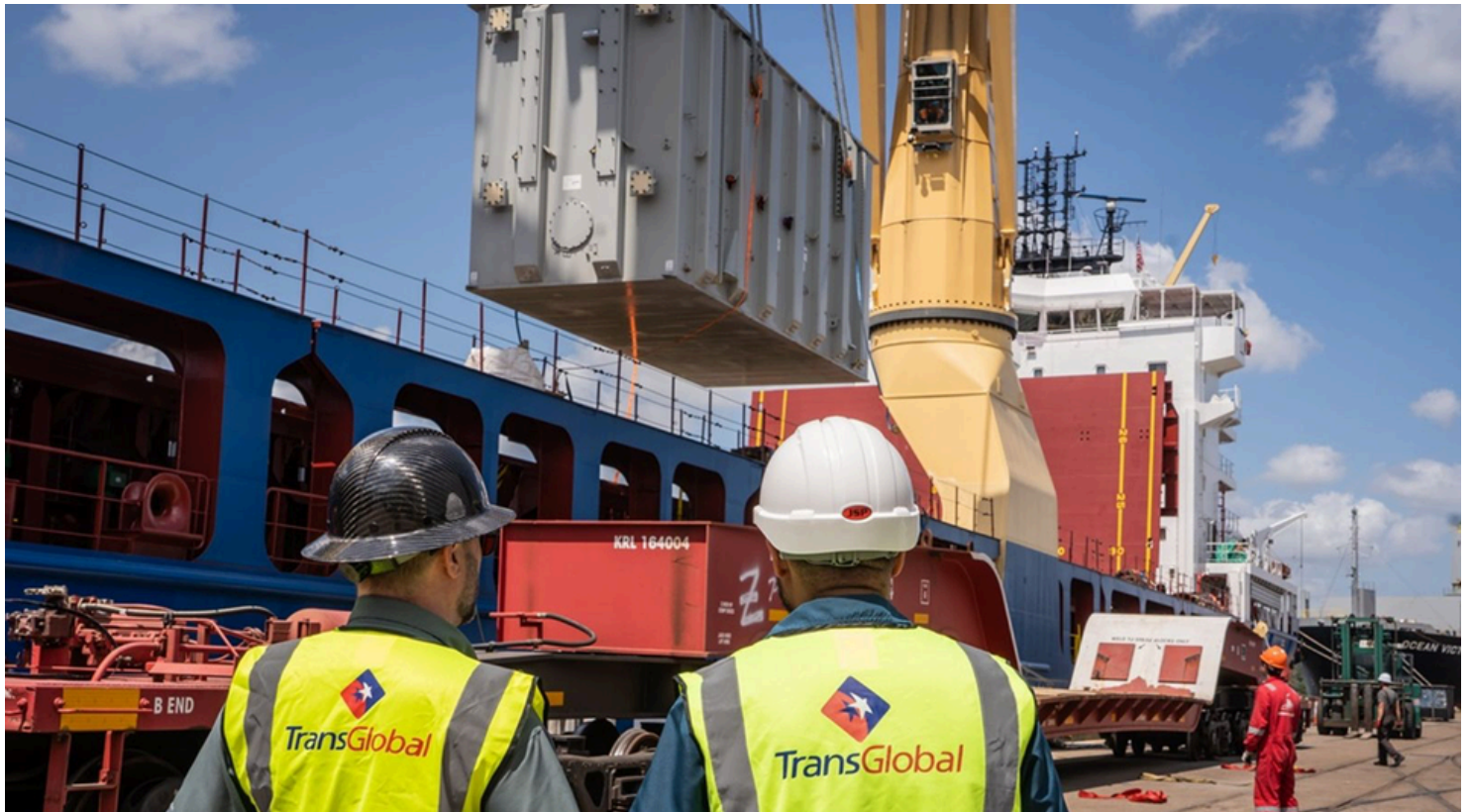
Sau một tháng kể từ khi đồng minh Mỹ-Israel tấn công Iran, ngành vận tải biển toàn cầu đang đối mặt với mức độ rủi ro an ninh nghiêm trọng, đặc biệt tại khu vực Vịnh Ba Tư và Eo biển Hormuz – tuyến hàng hải huyết mạch của thương mại năng lượng thế giới.

Theo dữ liệu từ Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), đã có ít nhất 18 sự cố tàu thương mại bị tấn công hoặc trúng đạn trong giai đoạn từ đầu tháng 3 đến giữa tháng 3/2026. Các vụ việc này khiến nhiều thuyền viên thiệt mạng, mất tích hoặc bị thương, làm gia tăng quan ngại về an toàn của lực lượng lao động hàng hải.

Việc Eo biển Hormuz gần như bị đóng cửa do xung đột tại Trung Đông được cho là sẽ gây tác động kéo dài đối với thị trường hàng rời (breakbulk) và logistics toàn cầu, ngay cả sau khi xung đột kết thúc.

Phát biểu tại hội thảo trực tuyến ngày 26/3 do Journal of Commerce tổ chức, ông José Enrique Sevilla-Macip, chuyên gia phân tích cấp cao về rủi ro quốc gia khu vực Mỹ Latinh tại S&P Global Market Intelligence, cho biết lưu lượng tàu qua Eo biển Hormuz đã giảm tới 97% trong vòng 25 ngày qua. Đáng chú ý, ngày 25/3 ghi nhận lần đầu tiên kể từ khi xung đột bùng phát không có tàu nào đi qua tuyến hàng hải này.

Tình trạng gián đoạn đang khiến thị trường chuyển từ cú sốc về giá sang nguy cơ thiếu hụt thực tế nhiên liệu và hàng hóa. Hoạt động vận chuyển hàng dự án và hàng siêu trường siêu trọng hiện phải liên tục điều chỉnh giữa việc hủy chuyến và chuyển hướng tuyến vận tải.



Ông Marc Cowie, CEO khu vực Bắc Mỹ của công ty giao nhận hàng dự án Trans Global Projects (TGP), cho biết nhiều hãng tàu hiện từ chối báo giá cho các lô hàng đi vào khu vực xung đột do chi phí bảo hiểm tăng đột biến.

Sự gián đoạn cũng tạo ra “hiệu ứng trễ” có thể kéo dài trong nhiều tháng tới. Theo ông Cowie, việc tàu và hàng hóa bị lệch vị trí sẽ gây ra hiệu ứng dây chuyền, khiến thị trường cần thêm thời gian để trở lại trạng thái bình thường.

Đối với ông Christian Ohlrich, Giám đốc logistics toàn cầu của nhà sản xuất giải pháp lưu trữ năng lượng Fluence Energy, tác động rõ rệt nhất đang diễn ra trong lĩnh vực năng lượng. Ông cho biết cú sốc nhiên liệu là mối quan ngại lớn khi nguồn cung bunker đang suy giảm nhanh chóng, đặc biệt tại khu vực châu Á, làm gia tăng chi phí và ảnh hưởng đến tiến độ triển khai các dự án.

Theo ông Ohlrich, các dự án quy mô lớn vẫn có thể thu hút tàu chuyên dụng đa năng, trong khi các lô hàng nhỏ hơn đang bị trì hoãn trong nhiều tuần. Tuy nhiên, doanh nghiệp vẫn đang duy trì kế hoạch thực hiện dự án bằng cách điều chỉnh quy trình nội bộ và lịch trình triển khai.

Các chuyên gia dự báo giá dầu có thể tiếp tục duy trì trên mức 100 USD/thùng trong ít nhất một tháng tới do nguồn cung bị gián đoạn. Tuy nhiên, giá có thể giảm về khoảng 60 USD/thùng vào cuối năm nếu xung đột sớm được kiểm soát.

Trong bối cảnh nhiều rủi ro leo thang, các chuyên gia khuyến nghị doanh nghiệp tăng cường phối hợp chặt chẽ với các nhà giao nhận để tìm kiếm tuyến vận chuyển thay thế hoặc kết hợp các phương thức vận tải khác, như vận chuyển đường bộ qua bán đảo Ả Rập đến các cảng an toàn hơn.

Giới chuyên môn nhấn mạnh rằng sự linh hoạt trong vận hành và nâng cao năng lực dự báo sẽ là yếu tố then chốt giúp doanh nghiệp giảm thiểu tác động của gián đoạn chuỗi cung ứng trong bối cảnh môi trường logistics toàn cầu ngày càng nhiều biến động.

*Nguồn: Journal of Commerce*



### 03 Nguy cơ gián đoạn hàng hải Biển Đỏ gia tăng sau vụ tấn công của Houthis

Các cuộc tấn công mới của lực lượng Houthis nhằm vào Israel đang làm gia tăng lo ngại về nguy cơ phá vỡ thỏa thuận ngừng bắn tại Biển Đỏ, qua đó có thể tiếp tục gây gián đoạn hoạt động vận tải hàng hải quốc tế trên các tuyến thương mại trọng yếu.

Theo nhận định của giới quan sát, động thái leo thang này làm dấy lên rủi ro các cuộc tấn công nhằm vào tàu thương mại tại khu vực Bab el-Mandeb Strait, cửa ngõ kết nối Biển Đỏ với các tuyến vận tải toàn cầu. Khu vực này giữ vai trò đặc biệt quan trọng đối với chuỗi cung ứng quốc tế, đặc biệt là vận chuyển hàng hóa và năng lượng giữa châu Á, châu Âu và Trung Đông.

Nếu tình hình an ninh tiếp tục xấu đi, các hãng tàu có thể buộc phải điều chỉnh hải trình, kéo dài thời gian vận chuyển và đối mặt với chi phí bảo hiểm gia tăng. Điều này có thể tiếp tục tạo áp lực lên chuỗi cung ứng toàn cầu vốn đang chịu tác động từ các biến động địa chính trị tại nhiều khu vực.

Các chuyên gia cảnh báo diễn biến mới tại Biển Đỏ có thể làm gia tăng bất ổn đối với thị trường vận tải biển trong thời gian tới, đòi hỏi doanh nghiệp chủ động theo dõi sát tình hình và chuẩn bị các phương án ứng phó phù hợp nhằm hạn chế rủi ro gián đoạn logistics. **Xem thêm tại: [Link](#).**



## 04 Chiến sự Trung Đông khiến chi phí của Hapag-Lloyd tăng thêm 40–50 triệu USD mỗi tuần

Xung đột tại Trung Đông đang khiến chi phí hoạt động của hãng tàu Hapag-Lloyd tăng thêm khoảng 40–50 triệu USD mỗi tuần, theo chia sẻ của Tổng Giám đốc Rolf Habben Jansen trong buổi họp báo ngày 26/3/2026. Ông cho biết mức chi phí gia tăng này “không thể duy trì trong thời gian dài”.

Phần lớn chi phí phát sinh đến từ việc giá nhiên liệu hàng hải (bunker fuel) tăng mạnh, bên cạnh đó là chi phí bảo hiểm, lưu container và vận tải nội địa cũng góp phần làm tăng tổng chi phí hàng tuần lên hàng chục triệu USD.

Để bù đắp chi phí, Hapag-Lloyd đã áp dụng một số phụ phí nhiên liệu khẩn cấp. Theo ông Habben Jansen, mục tiêu của các khoản phụ phí này không phải để tăng lợi nhuận mà nhằm bù đắp phần chi phí phát sinh, bởi mức chi phí tăng thêm 40–50 triệu USD mỗi tuần là không thể duy trì lâu dài.

Theo Hapag-Lloyd, xung đột hiện chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến khoảng 3% lưu lượng container toàn cầu, thấp hơn nhiều so với mức gián đoạn trong giai đoạn đại dịch COVID-19. Tuy nhiên, tác động về chi phí lại rất lớn và đang tiếp tục gia tăng do giá nhiên liệu đã tăng gấp đôi kể từ khi xung đột bùng phát vào ngày 28/2.

Nhiều hãng tàu khác cũng đã áp dụng phụ phí nhiên liệu khẩn cấp ngoài các phụ phí điều chỉnh nhiên liệu định kỳ. Tuy nhiên, động thái này vấp phải phản ứng từ phía chủ hàng. Ông James Hookham, Giám đốc Global Shippers' Council, cho rằng việc áp dụng phụ phí với tốc độ nhanh khiến các chủ hàng khó có thể chuyển phần chi phí tăng thêm sang khách hàng hoặc nhà cung cấp của mình.



Trong khi đó, Ủy ban Hàng hải Liên bang Hoa Kỳ (FMC) đã bác bỏ đề nghị của bốn hãng tàu về việc miễn quy định thông báo trước 30 ngày đối với các phụ phí liên quan đến xung đột Trung Đông, buộc các hãng phải chờ đến đầu tháng 4 mới có thể áp dụng các khoản phí này.

Hiện Hapag-Lloyd có 6 tàu cùng thủy thủ đoàn vẫn đang mắc kẹt tại Vịnh Ba Tư, và hãng đang nỗ lực tìm giải pháp đảm bảo an toàn cho tàu và thuyền viên. Có thông tin chưa được xác nhận cho rằng Iran yêu cầu các hãng tàu trả khoản phí từ 1–2 triệu USD mỗi tàu để đảm bảo an toàn khi đi qua Eo biển Hormuz. Trước câu hỏi liệu Hapag-Lloyd có chấp nhận trả khoản phí này hay không, CEO của hãng cho biết công ty đang xem xét mọi phương án để đưa tàu và thuyền viên ra khỏi khu vực rủi ro.

Hapag-Lloyd hiện vẫn giữ nguyên dự báo lợi nhuận năm 2026, song đưa ra khoảng dự báo khá rộng do mức độ bất định cao của thị trường. Hãng dự báo sản lượng vận tải container toàn cầu năm 2026 tăng khoảng 3%, trong khi năng lực vận tải dự kiến tăng 4%.

Theo lãnh đạo Hapag-Lloyd, công ty đang nỗ lực hạn chế tác động của xung đột Trung Đông đối với hoạt động mạng lưới toàn cầu. Tuy nhiên, triển vọng thị trường vẫn phụ thuộc lớn vào thời gian kéo dài của xung đột cũng như những tác động lan tỏa đến nhu cầu vận tải và thương mại toàn cầu.

*Nguồn: Journal of Commerce*



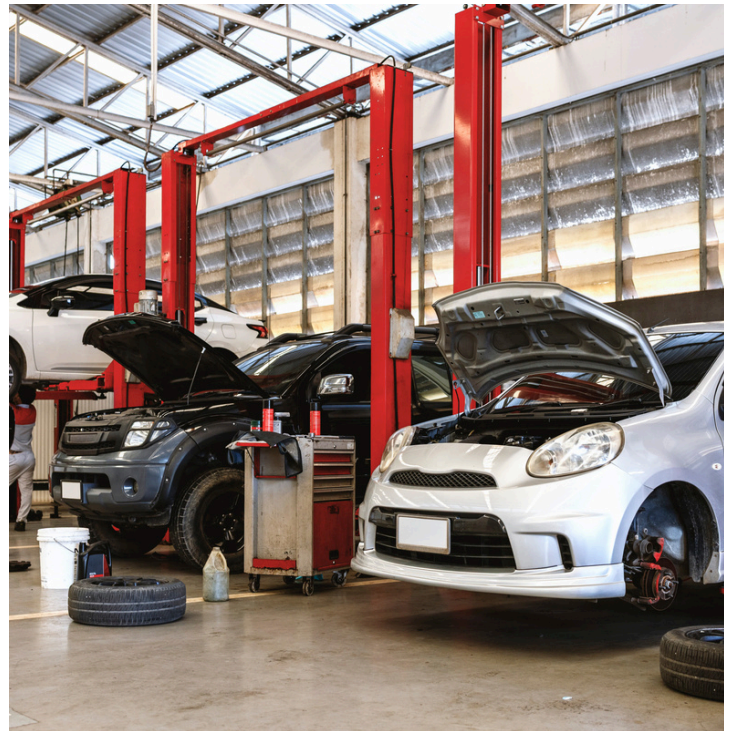
# GÓC PHÁP LUẬT

## Tranh chấp về thời điểm giao hàng và mất quyền khiếu nại, khởi kiện

*Không ít trường hợp dẫn đến tranh chấp do không hiểu rõ khi nào thì hàng hóa được coi là đã giao cho người nhận và cách tính thời hạn khiếu nại, thời hiệu khởi kiện qua vụ kiện dưới đây để bạn đọc tham khảo.*

### Tóm tắt sự việc

Một công ty cổ phần chế tạo ô tô ("Công ty chế tạo") tham gia bảo hiểm hàng hoá theo Đơn bảo hiểm số 4586869 cấp ngày 24/08/2020 (Giấy sửa đổi, bổ sung số 1984575 ngày 24/08/2020) tại một doanh nghiệp bảo hiểm với số tiền bảo hiểm là 34.487.011.694 đồng. Ngày 01/12/2019, Công ty chế tạo đã ký Hợp đồng dịch vụ ("Hợp đồng") với Bị đơn ("Công ty vận chuyển"), theo đó, Bị đơn nhận vận chuyển hàng hoá được bảo hiểm cho Công ty chế tạo từ Cảng Xingang, Trung Quốc đến Cảng Hải Phòng, Việt Nam theo các Vận đơn số CKPANXG2008169 và số HASLC2200800106.



Ngày 02/10/2020, khi tiến hành kiểm tra giao nhận hàng hoá tại Kho hàng Công ty chế tạo thuộc Khu Công nghiệp Gián Khẩu, xã Gia Trán, huyện Gia Viễn, tỉnh Ninh Bình, Công ty chế tạo phát hiện hàng hoá trong các container số TEMU8652994 và DRYU9733017 bị ẩm ướt và gửi Thông báo tổn thất đề ngày 05/10/2020 đến các bên có liên quan.

Doanh nghiệp Bảo hiểm (Nguyên đơn) đã trả tiền bồi thường bảo hiểm cho Công ty chế tạo và thế quyền của họ để đòi Công ty vận chuyển bồi hoàn số tiền đó nhưng Công ty vận chuyển không trả và phát sinh tranh chấp về nhiều vấn đề liên quan đến tổn thất hàng hóa (lĩnh kiện). Dưới đây là tranh chấp về thời điểm giao hàng và mất quyền khiếu nại. Bị đơn cho rằng hàng đã được giao và khiếu nại đã được thông báo đúng hạn nhưng Nguyên đơn không chấp nhận và đã khởi kiện tại trọng tài, yêu cầu Bị đơn bồi hoàn số tiền 1.776.998.112 đồng (chưa bao gồm 10% thuế GTGT).

## Quan điểm của Bị đơn

(i) Căn cứ Điều 170 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 (“Bộ luật Hàng hải”), các Điều 6 và 8.2 của Hợp đồng thì trách nhiệm của Bị đơn chấm dứt vào Ngày Giao hàng tại cảng Hải Phòng - ngày 14/9/2020 (“Ngày giao hàng”) tức là ngày Lệnh Giao hàng số 1009-2020/01 được cấp cho Công ty chế tạo (thông qua TCMS) (“Lệnh Giao hàng”). Do Bị đơn đã không nhận được Thông báo khiếu nại trong thời hạn 14 ngày kể từ Ngày giao hàng theo Điều 237.1.d Luật Thương mại 2005 (“Luật Thương mại”), nên Công ty chế tạo đã mất quyền khiếu nại.



Do quyền khiếu nại đã không còn giá trị pháp lý, nên việc thế quyền của Công ty chế tạo cho Nguyên đơn cũng không có giá trị pháp lý; (ii) Ngày 17/6/2021, tức là 9 tháng 04 ngày kể từ Ngày giao hàng, Bị đơn mới nhận được Thông báo khởi kiện của Nguyên đơn. Như vậy là Bị đơn đã không nhận được Thông báo khởi kiện trong thời hạn 9 tháng kể từ ngày giao hàng theo quy định tại Điều 237.1.e Luật Thương mại, do đó, Bị đơn được miễn trách nhiệm bồi thường vì đã quá thời hạn khởi kiện.

## Quan điểm của Nguyên đơn

Về thời điểm giao hàng và việc miễn trách nhiệm bồi thường, Nguyên đơn phản đối ý kiến của Bị đơn về việc xác định thời điểm giao hàng là ngày 14/9/2020 và việc miễn trách nhiệm đối với tổn thất hàng hoá bởi các lý do sau: Nghĩa vụ vận chuyển hàng hoá của Bị đơn chỉ chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng theo quy định tại Điều 170 Bộ luật hàng hải, và các Điều 1 và 2 của Hợp đồng. Lệnh Giao hàng được gửi tới cảng Green Port, Hải Phòng và Hải quan cảng này với nội dung đề nghị các cơ quan này “... giúp đỡ, tạo điều kiện cho [Công ty chế tạo] được khai báo và nhận lô hàng nói trên”.

Tờ khai hải quan điện tử số 103566154160 cho thấy hàng hoá được thông quan vào ngày 30/9/2020 và Công ty chế tạo đã nhận hàng vào các ngày 01 và 02/10/2020. Vì thế, Ngày giao hàng phải được xác định là các ngày 01 và 02/10/2020. Công ty chế tạo đã khiếu nại vào ngày 05/10/2020, tức là trong thời hạn 14 ngày kể từ Ngày giao hàng và đã khởi kiện vào ngày 15/06/2020, trong thời hạn 9 tháng theo quy định tại Điều 237.1.e Luật thương mại, vì thế, Bị đơn không có cơ sở để được miễn trách nhiệm đối với tổn thất hàng hoá đã phát sinh.

## Phán quyết Trọng tài

Về Ngày giao hàng, xét thấy ngày ghi trên Lệnh giao hàng không phải là ngày mà Bị đơn giao hàng cho Công ty chế tạo, bởi lẽ, ghi nhận tại Tờ khai hải quan điện tử số 103566154160 cho thấy hàng hoá được thông quan vào ngày 30/9/2020; điều này cho thấy Công ty chế tạo chỉ có thể nhận được hàng sau ngày hàng được thông quan và cũng chỉ có thể tiếp quản, kiểm tra hàng kể từ sau ngày 30/9/2020. Vì thế, việc xác định ngày 01 và 02/10/2020 là ngày mà Bị đơn hoàn tất việc giao hàng cho Công ty chế tạo là đúng với thực tế thực hiện Hợp đồng của các bên, phù hợp với quy định tại Điều 170 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015, do đó, được Hội đồng Trọng tài chấp nhận.

Về quyền khởi kiện của Nguyên đơn, mặc dù Thông báo khiếu nại được gửi qua email cho Bị đơn ngày 23/10/2020 nhưng văn bản này được lập ngày 05/10/2020 (có ký tên, đóng dấu xác nhận của các đại diện có thẩm quyền của Công ty chế tạo và Bị đơn). Điều này cho thấy, Công ty chế tạo đã khiếu nại trong thời hạn 14 ngày kể từ Ngày giao hàng, phù hợp với quy định tại Điều 237.1.d Luật thương mại. Do Ngày giao hàng được xác định là các ngày 01 và 02/10/2020, nên việc khởi kiện của Nguyên đơn là còn trong thời hạn 9 tháng theo quy định tại Điều 237.1.e Luật thương mại, vì vậy, Hội đồng Trọng tài kết luận Nguyên đơn không mất quyền khởi kiện, và vụ kiện không thuộc trường hợp miễn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics như lập luận của Bị đơn.

*Ngô Khắc Lễ*



# HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

## 01 Chủ tịch VLA chia sẻ tại Café Talk HUBA về tác động xung đột Trung Đông đối với chuỗi cung ứng

Ngày 21/3/2026, ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham gia và trình bày tham luận tại chương trình Café Talk do Hiệp hội Doanh nghiệp TP.HCM (HUBA) tổ chức.

Tại sự kiện, Chủ tịch VLA đã chia sẻ chuyên đề về tác động của xung đột Trung Đông đối với hoạt động sản xuất – kinh doanh của doanh nghiệp, tiếp cận từ góc nhìn logistics và chuỗi cung ứng toàn cầu. Bài trình bày nhấn mạnh vai trò đặc biệt quan trọng của eo biển Hormuz – một trong những tuyến hàng hải chiến lược của thế giới – đối với dòng chảy thương mại quốc tế. Việc khu vực này gần như tê liệt đã kéo theo những tác động đa chiều như gia tăng chi phí vận tải, kéo dài thời gian giao hàng, đồng thời làm gia tăng rủi ro gián đoạn chuỗi cung ứng trên phạm vi toàn cầu. Trong phiên thảo luận, ông Đào Trọng Khoa cũng đưa ra một số khuyến nghị nhằm hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao khả năng thích ứng trước biến động địa chính trị, trong đó nhấn mạnh tầm quan trọng của quản trị rủi ro, đa dạng hóa tuyến vận tải và phương thức vận chuyển, cũng như thúc đẩy chuyển đổi số và chuyển đổi xanh trong hoạt động logistics nhằm tăng tính linh hoạt và nâng cao năng lực cạnh tranh.



## 02 VLA tham dự chương trình “Gặp mặt Logistics Xuân 2026”, tăng cường kết nối và thúc đẩy hợp tác trong ngành

Ngày 21/3/2026, tiếp nối truyền thống thường niên, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) đã phối hợp cùng các tổ chức nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics gồm Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA), Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Logistics Hà Nội (HNLA) và Hiệp hội Logistics Hải Phòng (HPLA) tổ chức chương trình “Gặp mặt Logistics Xuân 2026”.

Sự kiện là dịp để cộng đồng doanh nghiệp logistics cùng nhìn lại những kết quả nổi bật của năm vừa qua, đồng thời trao đổi định hướng phát triển trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu tiếp tục có nhiều biến động. Bên cạnh đó, chương trình cũng tạo không gian kết nối giữa các cơ quan quản lý, hiệp hội và doanh nghiệp, góp phần mở rộng cơ hội hợp tác đầu tư – kinh doanh và thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành logistics Việt Nam.

Đại diện VLA tham dự chương trình gồm Chủ tịch Đào Trọng Khoa, Tổng Thư ký Nguyễn Đức Bình và Trưởng Văn phòng VLA tại TP.HCM bà Lê Thị Thu Thủy. Sự hiện diện của lãnh đạo Hiệp hội tiếp tục khẳng định vai trò chủ động của VLA trong việc tăng cường liên kết giữa các chủ thể trong chuỗi cung ứng, đồng thời thúc đẩy các sáng kiến hợp tác nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics Việt Nam trong giai đoạn mới.

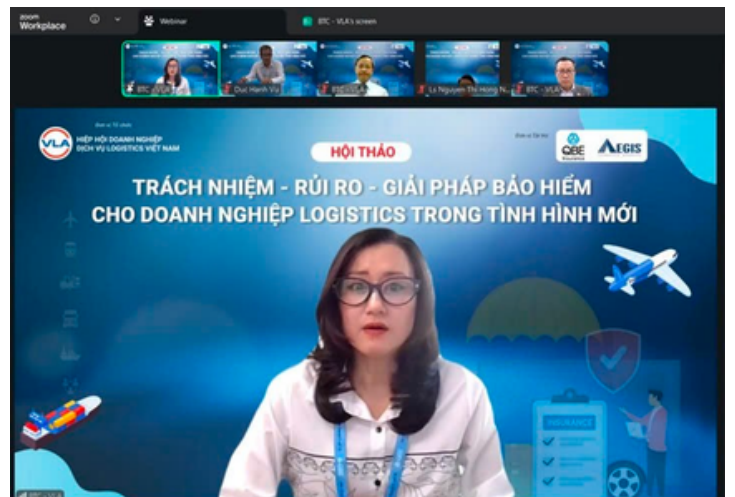
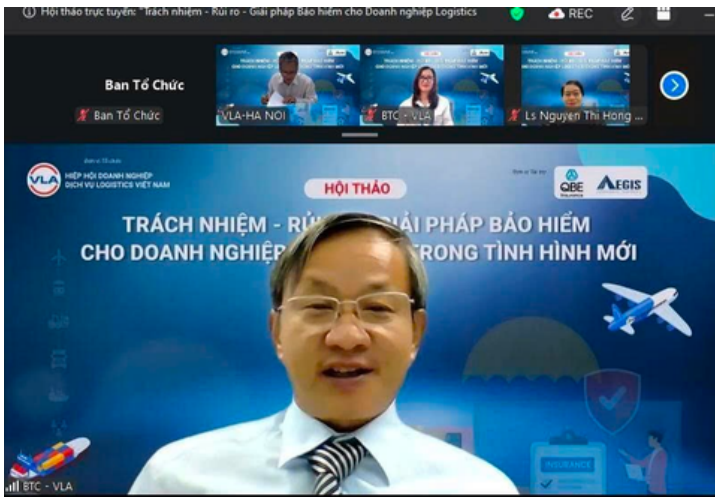


### 03 VLA tổ chức hội thảo về quản trị rủi ro và giải pháp bảo hiểm trong bối cảnh biến động địa chính trị

Trong bối cảnh căng thẳng địa chính trị tại khu vực Trung Đông, đặc biệt liên quan đến những diễn biến xung quanh Iran, hoạt động vận tải và logistics quốc tế đang đối mặt với nhiều rủi ro gia tăng như gián đoạn tuyến vận chuyển, thay đổi hành trình, chi phí bảo hiểm leo thang cũng như nguy cơ phát sinh tranh chấp trách nhiệm trong chuỗi cung ứng.

Nhằm hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp kịp thời cập nhật thông tin và nâng cao năng lực ứng phó trước các biến động khó lường, ngày 24/3/2026, Ban Pháp luật – Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tổ chức hội thảo trực tuyến với chủ đề: *“Trách nhiệm – Rủi ro – Giải pháp Bảo hiểm cho Doanh nghiệp Logistics trong tình hình mới”*.

Chương trình đã thu hút sự quan tâm và tham gia của đông đảo doanh nghiệp hội viên, tập trung trao đổi về những tác động thực tiễn của xung đột địa chính trị đối với hoạt động logistics, đồng thời làm rõ các vấn đề pháp lý liên quan đến trách nhiệm của các bên trong chuỗi cung ứng khi phát sinh gián đoạn vận tải. Bên cạnh đó, các chuyên gia cũng chia sẻ kinh nghiệm và khuyến nghị về giải pháp bảo hiểm phù hợp, giúp doanh nghiệp chủ động quản trị rủi ro, hạn chế tổn thất và đảm bảo tính liên tục của hoạt động kinh doanh.



## 04 VLA tham dự Tọa đàm của VCCI về chính sách thuế quan Hoa Kỳ và tác động xung đột Trung Đông

Trong thời gian gần đây, những điều chỉnh trong chính sách thuế quan của Hoa Kỳ cùng với các diễn biến căng thẳng tại khu vực Trung Đông đang làm gia tăng mức độ bất định đối với thương mại quốc tế và chuỗi cung ứng toàn cầu. Đối với Việt Nam – nền kinh tế có độ mở lớn – các biến động này có thể ảnh hưởng trực tiếp đến triển vọng xuất khẩu, làm gia tăng chi phí logistics, tiềm ẩn nguy cơ gián đoạn nguồn cung nguyên vật liệu, từ đó tác động đáng kể đến hoạt động sản xuất – kinh doanh của cộng đồng doanh nghiệp.

Nhằm cập nhật thông tin cho các ngành hàng và tạo diễn đàn trao đổi về tác động cũng như giải pháp ứng phó, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) đã tổ chức thành công Tọa đàm “Chính sách thuế quan mới của Hoa Kỳ, chiến sự ở Trung Đông và giải pháp của doanh nghiệp Việt Nam” vào chiều ngày 16/3/2026.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ – đã tham dự và chia sẻ về tiềm năng hợp tác phát triển chuỗi cung ứng số và thương mại số như một giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng thích ứng và tăng cường tính bền vững trong bối cảnh biến động. Bên cạnh đó, ông Trần Quốc Khánh cùng Chủ tịch VCCI Hồ Sỹ Hùng khẳng định sự cần thiết tiếp tục tổ chức các phiên họp chuyên đề nhằm lắng nghe ý kiến từ các chuyên gia logistics, qua đó hoàn thiện các khuyến nghị chính sách và giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp.



## 05 VLA tham dự Hội nghị đầu tư hạ tầng và phát triển dịch vụ logistics tỉnh An Giang 2026

Sáng ngày 20/3/2026, Sở Công Thương tỉnh An Giang phối hợp với Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) tổ chức Hội nghị đầu tư hạ tầng và phát triển dịch vụ logistics tỉnh An Giang năm 2026, với sự tham dự của đại diện các cơ quan quản lý, hiệp hội, chuyên gia và cộng đồng doanh nghiệp. Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Tổng Thư ký Nguyễn Đức Bình đã tham dự hội nghị.

Tại sự kiện, các đại biểu đã phân tích bối cảnh phát triển logistics trong giai đoạn mới, đồng thời đề xuất nhiều giải pháp nhằm thúc đẩy tỉnh An Giang tham gia sâu hơn vào mạng lưới logistics của khu vực và cả nước. Các ý kiến thống nhất nhấn mạnh định hướng phát triển logistics theo hướng đồng bộ, hiện đại, gắn với hệ thống hạ tầng giao thông và thương mại biên giới, đồng thời tăng cường kết nối với các trung tâm logistics lớn trong và ngoài khu vực nhằm nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa.

Nhân dịp này, Sở Công Thương tỉnh An Giang đã ký kết thỏa thuận hợp tác với Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, Công ty Kho lạnh Kỷ Nguyên Mới và Tập đoàn Macstar; đồng thời Sở Khoa học và Công nghệ tỉnh An Giang ký kết hợp tác với Công ty Bưu chính Viettel An Giang. Các thỏa thuận được kỳ vọng sẽ tạo nền tảng thúc đẩy thu hút đầu tư, phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics, góp phần nâng cao vai trò của An Giang trong chuỗi cung ứng khu vực.



## 06 VLA làm việc với Thương vụ Đại sứ quán Hoa Kỳ tại Việt Nam, thúc đẩy cơ hội hợp tác

Ngày 17/3/2026, Phó Tổng Thư ký VLA Ngô Khắc Lễ cùng Văn phòng VLA tại Hà Nội đã có buổi làm việc với Thương vụ Đại sứ quán Hợp chủng quốc Hoa Kỳ tại Việt Nam nhằm trao đổi về các cơ hội hợp tác giữa hai bên trong lĩnh vực logistics và thương mại.

Cuộc trao đổi được đánh giá là bước khởi đầu tích cực, mở ra triển vọng hợp tác thiết thực giữa VLA và các đối tác Hoa Kỳ, góp phần hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp nắm bắt cơ hội, nâng cao khả năng thích ứng và phát triển bền vững trong chuỗi cung ứng toàn cầu.



## 07 VLA tham dự hội thảo về công nghệ cảng xanh và cảng biển thông minh

Ngày 18/3/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Phó Tổng Thư ký Ngô Khắc Lễ đã tham dự Hội thảo chuyên đề công nghệ cảng xanh, an toàn công nghệ thông tin cho cảng biển và cảng biển thông minh theo chương trình hợp tác giữa Nhật Bản, Singapore và Việt Nam do Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam tổ chức.



## 08 VLA tham dự Ngày hội Việc làm LogFair 2026

Ngày 18/3/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Ủy viên Ban Chấp hành Nguyễn Xuân Hùng đã tham dự Ngày hội Việc làm LogFair 2026 do Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) tổ chức.



## 09 VLA tham dự Đại hội nhiệm kỳ II Hiệp hội Logistics Hà Nội (2026–2031)

Chiều ngày 22/3/2026, Hiệp hội Logistics Hà Nội (HNLA) đã tổ chức Đại hội nhiệm kỳ II (2026–2031) với chủ đề “Thích ứng – Đổi mới – Vươn xa”, đánh dấu bước chuyển quan trọng trong định hướng phát triển của cộng đồng doanh nghiệp logistics Thủ đô trong bối cảnh cạnh tranh và hội nhập ngày càng sâu rộng.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Phó Tổng Thư ký Ngô Khắc Lê đã tham dự Đại hội. Nhân dịp này, VLA đã gửi lẵng hoa chúc mừng, thể hiện sự ủng hộ và kỳ vọng vào thành công của nhiệm kỳ mới, đồng thời tiếp tục tăng cường sự phối hợp giữa các hiệp hội trong việc thúc đẩy phát triển ngành logistics Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững.

## 10 VLA tham gia góp ý xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm logistics quốc tế

Chiều ngày 23/3/2026 tại Hà Nội, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Phó Tổng Thư ký đã tham dự và phát biểu tại Hội thảo do Viện Nghiên cứu Chính sách và Chiến lược (Ban Chính sách, Chiến lược Trung ương) tổ chức nhằm trao đổi, tham vấn ý kiến phục vụ hoàn thiện Báo cáo “Xây dựng và phát triển Thành phố Hải Phòng trở thành trung tâm logistics quốc tế hiện đại, gắn với cảng biển quốc tế, kết nối với các tuyến hành lang, vành đai kinh tế”.

Các ý kiến đóng góp tại Hội thảo được đánh giá là cơ sở quan trọng để Viện tiếp tục hoàn thiện nội dung nghiên cứu, đồng thời đề xuất các giải pháp và chính sách thiết thực nhằm thúc đẩy phát triển hệ thống logistics Việt Nam trong giai đoạn tới, hướng tới nâng cao năng lực cạnh tranh và hội nhập sâu rộng với chuỗi cung ứng toàn cầu.



# 11 VLA làm việc với Đoàn xúc tiến thương mại Oregon và Cảng Port of Portland

Ngày 31/3/2026, Phó Tổng Thư ký VLA Ngô Khắc Lễ, Trưởng Văn phòng VLA Hà Nội – bà Chu Quỳnh Trang cùng các doanh nghiệp hội viên đã có buổi làm việc với Đoàn xúc tiến thương mại bang Oregon (Hoa Kỳ) và đại diện Cảng Port of Portland nhằm trao đổi thông tin và tìm hiểu cơ hội hợp tác trong lĩnh vực logistics và vận tải.

Tại buổi làm việc, các bên đã thảo luận về tiềm năng tăng cường kết nối thương mại, phát triển dịch vụ logistics và thúc đẩy hợp tác trong chuỗi cung ứng giữa doanh nghiệp Việt Nam và đối tác Hoa Kỳ. Đại diện Port of Portland cũng chia sẻ thông tin về năng lực khai thác cảng, định hướng phát triển hạ tầng và các cơ hội hợp tác với doanh nghiệp logistics Việt Nam trong bối cảnh thương mại song phương tiếp tục mở rộng.

Cuộc trao đổi góp phần tăng cường kết nối giữa cộng đồng doanh nghiệp hai bên, đồng thời mở ra triển vọng hợp tác thiết thực, hỗ trợ doanh nghiệp hội viên tiếp cận thị trường quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.





**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 147, ngày 01/04/2026**

**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