



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



BẢN TIN VLA

(Số 149, ngày 1/5/2026)

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 Quốc hội giao mục tiêu GDP tăng từ 10% mỗi năm đến 2030

Sáng 24/4, với toàn bộ đại biểu có mặt tán thành, Quốc hội thông qua Nghị quyết về kế hoạch phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2026-2030. Quốc hội quyết nghị tăng trưởng kinh tế từ nay đến 2030 phấn đấu từ 10% trở lên mỗi năm, GDP bình quân đầu người đạt 8.500 USD. Hiện thực hóa mục tiêu này nhằm giúp Việt Nam trở thành nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao, thuộc nhóm 30 nền kinh tế có quy mô GDP hàng đầu thế giới vào năm 2030.

Chính phủ được yêu cầu tăng trưởng kinh tế hai chữ số gắn với giữ vững ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát và chủ động điều chỉnh các loại thuế, phí trong trường hợp khẩn cấp.

"Kiên quyết không để xảy ra khủng hoảng kinh tế trong mọi tình huống", Nghị quyết của Quốc hội nêu. Thị trường vốn trong nước phải được ưu tiên phát triển trở thành kênh huy động dài hạn, để giảm sự phụ thuộc vào vốn ngân hàng. Việt Nam cần có giải pháp nâng hạng thị trường chứng khoán, cải thiện xếp hạng tín nhiệm quốc gia, và chính sách đặc thù để phát huy hiệu quả của các trung tâm tài chính quốc tế và khu thương mại tự do.

Nghị quyết đề ra mục tiêu đến năm 2030, Việt Nam có 20 doanh nghiệp lớn tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu. Số lượng doanh nghiệp trong nền kinh tế phấn đấu đạt 2 triệu, gấp đôi hiện tại.

MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI 2026-2030



Tăng trưởng GDP
từ **10%/năm**



GDP bình quân
đầu người
8.500 USD



Tốc độ tăng
năng suất lao động
8,5%/năm



Bội chi ngân sách
trên GDP
5%



Kinh tế số/GDP
30%



Kinh tế xanh/GDP
10%



Đường bộ
cao tốc mới
1.655 km



Tỷ lệ đô thị hoá
>50%



Tuổi thọ
trung bình
75,5



Tỷ lệ
che phủ rừng
42%



Về vốn đầu tư nước ngoài (FDI), Quốc hội yêu cầu "thu hút có chọn lọc", chuyển từ ưu đãi thuế sang các hình thức hỗ trợ dựa trên kết quả đầu ra, chuyển giao công nghệ và tạo sự kết nối với doanh nghiệp trong nước.

Cùng với đó, Quốc hội đề nghị Chính phủ rà soát, sửa đổi và hoàn thiện hệ thống pháp luật phát triển kinh tế số, đầu tư kinh doanh, nhất là trong các lĩnh vực đất đai, quy hoạch, thương mại, khoáng sản, xây dựng...

Về hạ tầng, Việt Nam dự kiến đưa vào khai thác 5.000 km đường bộ cao tốc vào năm 2030, trong đó hoàn thành 1.655 km trong 5 năm tới. Các dự án trọng điểm như cảng biển trung chuyển quốc tế, sân bay lớn và đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam sẽ được tập trung nguồn lực đầu tư. Hạ tầng năng lượng cũng được ưu tiên phát triển để bảo đảm an ninh, đẩy mạnh năng lượng tái tạo và nghiên cứu nhiệt điện than quy mô hợp lý kèm lộ trình xử lý khí thải.

Để đạt được mục tiêu tăng trưởng trên 10% trong 5 năm tới, Nghị quyết cũng đã giao Chỉ tiêu tăng trưởng GRDP 34 địa phương giai đoạn 2026 - 2030. Theo đó Hải Phòng là địa phương được giao chỉ tiêu tăng trưởng GRDP cao nhất, trung bình từ 13 - 14%, tiếp đó là Quảng Ninh, Nghệ An, Đà Nẵng, Khánh Hòa, được giao chỉ tiêu tăng trưởng bình quân 5 năm từ 11-12%.

Mục tiêu chung đến năm 2030, Việt Nam hình thành các cực tăng trưởng mạnh với 3 đặc khu kinh tế và 5 khu thương mại tự do ngang tầm khu vực. Môi trường đầu tư kinh doanh cũng được kỳ vọng lọt vào top 3 ASEAN và nhóm 30 quốc gia hàng đầu thế giới vào năm 2028 nhờ nỗ lực cắt giảm tối đa thủ tục hành chính. *Xem thêm tại: [Link](#)*

02 Ngành logistics tăng cường năng lực thích ứng trước biến động toàn cầu

Hạ tầng logistics cải thiện nhanh đang củng cố vai trò trung tâm sản xuất của Việt Nam, song chi phí cao và rủi ro địa chính trị vẫn là thách thức lớn đòi hỏi doanh nghiệp phải tái cấu trúc vận tải và đa dạng hóa chuỗi cung ứng...

Lực đẩy từ hạ tầng phát triển

Từ góc độ doanh nghiệp, ông Bjoern Traemann, Giám đốc Điều hành Kuehne+Nagel Việt Nam, nhận định hạ tầng logistics Việt Nam đang có những



bước tiến rõ rệt. Dẫn chứng số liệu từ Cục Hàng Hải Việt Nam, ông Bjoern Traemann cho biết các cảng biển container đã ghi nhận mức tăng trưởng hai con số, bao gồm mức tăng 21% về lượng hàng container trong năm 2024. Cùng với đó, dự án Sân bay Quốc tế Long Thành đang ở giai đoạn phát triển tiên tiến, được kỳ vọng sẽ củng cố vị thế trung tâm hàng không và hàng hóa khu vực của Việt Nam khi đi vào hoạt động.

Hơn 100 khu công nghiệp mới được xây dựng, nhiều khu nằm dọc các hành lang giao thông chính, giúp cải thiện kết nối giữa cảng, sân bay và trung tâm sản xuất. Những phát triển này cho thấy cam kết của Chính phủ trong việc xây dựng hạ tầng chuỗi cung ứng tích hợp, đồng thời báo hiệu sự tự tin của nhà đầu tư vào vai trò lâu dài của Việt Nam tại Đông Nam Á.

Dù vậy, chi phí logistics vẫn cao do kết nối đa phương thức chưa hoàn thiện, hàng hóa phụ thuộc nhiều vào vận tải đường bộ. Thị trường logistics phân mảnh cũng hạn chế hiệu quả tối ưu mạng lưới.

Xây dựng sức bền trước biến động chính trị

Chuỗi cung ứng toàn cầu chịu tác động từ xung đột địa chính trị, làm tăng chi phí vận chuyển, bảo hiểm và kéo dài thời gian vận tải trên các tuyến chính.

Việt Nam vẫn duy trì tăng trưởng xuất khẩu nhờ xu hướng đa dạng hóa chuỗi cung ứng, nhưng gián đoạn toàn cầu có thể gây tắc nghẽn và biến động chi phí nếu không được quản lý.

DHL cho biết mạng lưới vẫn ổn định, các tuyến Á – Âu duy trì hoạt động nhờ kế hoạch dự phòng, dù một số tuyến bị hạn chế nhẹ.

Theo Báo cáo GCR (Global Connectedness Report), Việt Nam vẫn là một trong những thị trường tăng trưởng thương mại triển vọng nhất thế giới, được hỗ trợ bởi dòng vốn FDI mạnh mẽ, vị trí chiến lược và cơ sở hạ tầng ngày càng cải thiện. Đây là những yếu tố nền tảng giúp các nhà xuất khẩu giảm thiểu tác động từ các cú sốc toàn cầu.

DHL cho biết đang phối hợp chặt chẽ với khách hàng, triển khai định tuyến thay thế và vận tải đa phương thức để đảm bảo hoạt động liên tục. Doanh nghiệp đồng thời khẳng định an toàn và an ninh hàng hóa là ưu tiên, và các gián đoạn hiện tại không làm thay đổi triển vọng dài hạn của thương mại toàn cầu.

Đưa ra lời khuyên cho doanh nghiệp, theo đại diện DHL Việt Nam, các nhà xuất khẩu Việt Nam cũng nên trao đổi chặt chẽ với đối tác logistics để nắm rõ các lựa chọn định tuyến thay thế.

Xu hướng đa dạng hóa chuỗi cung ứng để xây dựng khả năng phục hồi đã được đẩy mạnh từ sau đại dịch và được dự báo sẽ tiếp tục là ưu tiên hàng đầu của các doanh nghiệp toàn cầu trong giai đoạn tới, giúp đảm bảo sự an toàn của hàng hóa và duy trì tính liên tục của hoạt động kinh doanh. Trong bối cảnh rủi ro gián đoạn các tuyến đường vận tải quốc tế vẫn hiện hữu, để đảm bảo tính linh hoạt và khả năng phục hồi, ông Bjoern Traemann khuyến nghị các doanh nghiệp tránh phụ thuộc vào bất kỳ tuyến đường, nhà vận chuyển hoặc mô hình hoạt động đơn lẻ nào.

Việc kết hợp các giải pháp vận tải đa phương thức (như vận tải biển - hàng không) sẽ cho phép chuỗi cung ứng thích ứng nhanh chóng. Đồng thời, khả năng nhìn thấy chuỗi cung ứng thông qua theo dõi lô hàng theo thời gian thực và phân tích dự đoán là yếu tố then chốt để hỗ trợ ra quyết định.

Thông tin thêm, ông Bjoern Traemann cho biết Kuehne+Nagel hỗ trợ khách hàng ứng phó biến động thông qua kế hoạch chủ động và mạng lưới linh hoạt, phối hợp chặt chẽ với các đối tác để đảm bảo công suất, điều chỉnh lộ trình và cân bằng chi phí, tốc độ, độ tin cậy. Qua đó, giúp duy trì hoạt động liên tục và nâng cao khả năng phục hồi của chuỗi cung ứng. *Xem thêm tại: [Link](#)*



03 Đà Nẵng phát triển kinh tế biển trụ cột trong chiến lược tăng trưởng bền vững

Đà Nẵng xác định bộ đôi cảng Liên Chiểu – Chu Lai là động lực trọng điểm, định hướng hình thành trung tâm logistics, thương mại và dịch vụ hàng hải quy mô khu vực; trong đó, đầu tư hạ tầng cảng biển hiện đại đóng vai trò nền tảng thúc đẩy kinh tế biển tăng trưởng bền vững. Dự án cảng container Liên Chiểu khởi công ngày 25/04/2026, có tổng vốn hơn 45 nghìn tỷ đồng (~1,75–2 tỷ USD), quy mô 172 ha, công suất thiết kế 5,7 triệu TEU/năm (~74 triệu tấn/năm), tiếp nhận tàu đến 18.000 TEU.

Dự án gồm 8 bến container với tổng chiều dài cầu cảng 2.750m, định hướng ứng dụng công nghệ bốc xếp hiện đại, tự động hóa; công suất giai đoạn 1 dự kiến đạt 4 triệu TEU/năm sau 3 năm vận hành. Không chỉ là bến cảng đơn thuần, Liên Chiểu được định hướng phát triển thành hệ sinh thái logistics tích hợp, bao gồm bến sà lan, kho bãi, kiểm hóa, đóng rút container, trung tâm điều hành và kết nối trực tiếp với mạng lưới đường sắt quốc gia, hình thành chuỗi vận tải đa phương thức.

Hạ tầng dùng chung (~3.500 tỷ đồng) đã hoàn thành các hạng mục chính như đê chắn sóng, luồng tàu, đường kết nối; đường ven biển nối cảng Liên Chiểu cũng đã hoàn thành.

Cảng được định hướng phát triển theo mô hình cảng xanh, cảng thông minh, ứng dụng internet vạn vật, trí tuệ nhân tạo và tự động hóa trong vận hành, sử dụng năng lượng sạch nhằm đáp ứng tiêu chuẩn môi trường quốc tế và kết nối sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.



Lễ khởi công dự án Cảng Liên Chiểu - Đà Nẵng

Với vị trí trên tuyến hàng hải quốc tế và là điểm cuối của Hành lang kinh tế Đông – Tây, cảng Liên Chiểu đóng vai trò cửa ngõ xuất nhập khẩu cho khu vực miền Trung, Tây Nguyên, Nam Lào và Đông Bắc Thái Lan, cho phép hàng hóa kết nối trực tiếp các tuyến vận tải quốc tế. Việc hình thành cảng góp phần giảm phụ thuộc vào các cảng trung chuyển phía Bắc và phía Nam, đồng thời hỗ trợ giảm chi phí và thời gian vận chuyển.

Song song đó, việc hợp nhất không gian Đà Nẵng – Quảng Nam tạo vùng bờ biển hơn 215 km, hình thành chuỗi liên kết từ Liên Chiểu đến Chu Lai với hệ thống cảng gồm Liên Chiểu, Tiên Sa, Tam Hiệp – Tam Hòa, Kỳ Hà – Tam Giang. Trong đó, cảng Chu Lai được quy hoạch tiếp nhận tàu đến 50.000 DWT, diện tích 140 ha, đóng vai trò trung tâm vận tải đa phương thức và cửa ngõ ra biển Đông của khu vực Tây Nguyên, Nam Lào, Bắc Campuchia và Đông Bắc Thái Lan; hàng xuất khẩu chiếm 44,3% tổng sản lượng qua cảng, thu hút nguồn hàng từ các khu công nghiệp miền Trung và hành lang kinh tế Đông - Tây.

Hệ thống kho bãi tập trung, giám sát thông minh (seal điện tử, camera) và kết nối dữ liệu giữa doanh nghiệp – hải quan giúp tối ưu quy trình, giảm kiểm tra trực tiếp, tăng hiệu quả lưu thông hàng hóa.

Theo đánh giá, chỉ số phát triển bền vững kinh tế biển của Đà Nẵng đạt 96,6%, đồng thời thành phố đã ban hành bộ tiêu chí riêng để theo dõi và điều chỉnh chính sách.

Nghị quyết 136/2024/QH15 xác định trung tâm logistics là loại hình hạ tầng đồng bộ tích hợp vận tải, kho bãi, phân phối, thủ tục hải quan và các dịch vụ liên quan; theo đó, Đà Nẵng được định hướng trở thành trung tâm logistics, thương mại và dịch vụ hàng hải khu vực, đóng vai trò cửa ngõ giao thương với Châu Á - Thái Bình Dương. *Xem thêm tại: [Link](#)*



Phối cảnh Cảng Liên Chiểu - Đà Nẵng

04 Hải quan nỗ lực giảm tỷ lệ kiểm tra để tạo thuận lợi thương mại

Theo đánh giá của Cục Hải quan, việc triển khai Đề án “Giảm tỷ lệ kiểm tra trong thực hiện thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu” (Quyết định số 799/QĐ-CHQ ngày 25/6/2025) đã đạt kết quả tích cực, góp phần chuyển dịch cơ cấu phân luồng theo hướng tạo thuận lợi thương mại.

Số liệu của Cục Hải quan cho thấy tỷ lệ phân luồng có chuyển biến rõ rệt: luồng Xanh tăng, luồng Vàng và Đỏ giảm.

So với trước khi triển khai Đề án, tỷ lệ luồng Đỏ giảm từ 2,85% xuống 2,34%. So với năm 2024, tỷ lệ kiểm tra (luồng Vàng và Đỏ) năm 2025 giảm 3,04% (luồng Đỏ giảm 1,09%, luồng Vàng giảm 1,95%).

Trong 6 tháng cuối năm 2025, tỷ lệ này tiếp tục giảm 3,16% so với 5 tháng đầu năm (luồng Đỏ giảm 0,42%, luồng Vàng giảm 2,74%).

Kết quả đạt mục tiêu đề ra (luồng Vàng dưới 25%, luồng Đỏ dưới 5%), qua đó giảm thời gian thông quan và chi phí cho doanh nghiệp. Một số chi cục hải quan khu vực III, IV, V, VIII ghi nhận mức giảm tích cực.

Đại diện Ban Quản lý rủi ro cho biết, các đơn vị đã ban hành kế hoạch triển khai, phân công theo lĩnh vực chuyên môn, tham gia xây dựng văn bản và áp dụng các biện pháp nghiệp vụ phù hợp. Đồng thời, tăng cường phối hợp, trao đổi thông tin phục vụ phân tích, đánh giá rủi ro và nâng cao hiệu quả phân luồng.

Công tác kiểm soát nội bộ cũng được duy trì, kịp thời chấn chỉnh các biểu hiện gây phiền hà trong thực thi công vụ.

Theo Ban Quản lý rủi ro, các nhóm giải pháp trong Đề án đã được triển khai theo phân công và đạt kết quả bước đầu. Một số nội dung như số hóa, giảm kiểm tra theo tiêu chí tiếp tục thực hiện theo lộ trình Hải quan số và phối hợp liên ngành.

Cục Hải quan kiến nghị các bộ, ngành bám sát 7 nội dung cải cách tại Quyết định số 38/QĐ-TTg để sửa đổi, hoàn thiện quy định quản lý chuyên ngành, liên quan đến các luật như Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa; Luật An toàn thực phẩm; Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật; và các nghị định hướng dẫn.

Đồng thời, kiến nghị rà soát các quy định chồng chéo, ban hành cơ chế phối hợp liên ngành về trao đổi thông tin và xử lý vi phạm đối với hàng hóa nhập khẩu.

Cùng với đó, tiếp tục áp dụng quản lý rủi ro để giảm kiểm tra trước thông quan, tăng cường hậu kiểm trong quá trình lưu thông hàng hóa nhằm tạo thuận lợi cho doanh nghiệp và bảo đảm hiệu quả quản lý nhà nước.

Xem thêm tại: [Link](#)



TIN TỨC HẢI QUAN & XNK

01

Ngày 25 tháng 3 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Thông tư số **14/2026/TT-BCT** quy định quy tắc xuất xứ hàng hóa trong Hiệp định Thương mại tự do giữa Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Liên minh châu Âu. Thông tư có hiệu lực từ ngày 10/05/2026. Thông tư nhằm cụ thể hóa các quy định mới tại Nghị định số 40/2025/NĐ-CP của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công Thương, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 109/2025/NĐ-CP, Nghị định số 193/2025/NĐ-CP; Nghị định số 146/2025/NĐ-CP của Chính phủ quy định về phân quyền, phân cấp trong lĩnh vực công nghiệp và thương mại; Quyết định số 02/2024 ngày 16/01/2024 của Ủy ban Thương mại thuộc Hiệp định Thương mại tự do giữa Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Liên minh châu Âu về việc sửa đổi Phụ lục II của Nghị định thư số 1 về quy định hàng hóa có xuất xứ và phương thức hợp tác quản lý hành chính.

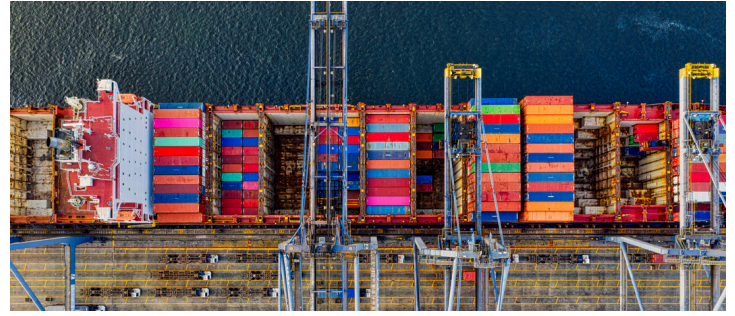
02

Ngày 1 tháng 4 năm 2026, Cục Hải quan ban hành Công văn số **14729/CHQ-GSQL** về việc hướng dẫn thủ tục hải quan với phương tiện vận tải nước ngoài tạm nhập tái xuất 2026. Cục Hải quan nêu rõ việc thực hiện thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát đối với phương tiện này phải tuân theo các quy định tại Luật Hải quan và các nghị định liên quan như Nghị định 08/2015/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định 167/2025/NĐ-CP). Đồng thời, việc cấp phép cho phương tiện nước ngoài do người nước ngoài điều khiển tham gia giao thông tại Việt Nam phải thực hiện theo quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, cụ thể tại Nghị định 151/2024/NĐ-CP.



03

Ngày 3 tháng 4 năm 2026, Cục Hải quan có Công văn số **14808/CHQ-GSQL** về hướng dẫn thủ tục hải quan đối với mặt hàng cầu giàn nâng container đã qua sử dụng đưa vào kho ngoại quan. Về chính sách, mặt hàng cầu giàn nâng container đã qua sử dụng không thuộc Danh mục hàng hóa cấm xuất khẩu, cấm nhập khẩu ban hành kèm Nghị định số 69/2018/NĐ-CP. Do đó, hàng hóa được phép đưa vào kho ngoại quan để lưu giữ tạm thời và tái xuất sang nước thứ ba, không nhằm mục đích nhập khẩu vào Việt Nam. Về thủ tục hải quan, thực hiện theo Thông tư số 38/2015/TT-BTC của Bộ Tài chính được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư số 39/2018/TT-BTC và Thông tư số 121/2025/TT-BTC.



04

Ngày 6 tháng 4 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị quyết số **15/2026/NQ-CP** về việc tạm ngưng hiệu lực thi hành Nghị định số 46/2026/NĐ-CP ngày 26/01/2026 và Nghị quyết số 66.13/2026/NQ-CP ngày 27/01/2026.

Theo đó, Nghị định số 46/2026/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều và biện pháp tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật An toàn thực phẩm và Nghị quyết số 66.13/2026/NQ-CP của Chính phủ: Quy định về công bố, đăng ký sản phẩm thực phẩm được tạm ngưng hiệu lực áp dụng 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.

Trong thời gian tạm ngưng hiệu lực, Nghị định số 15/2018/NĐ-CP và các văn bản quy định, hướng dẫn thi hành tiếp tục có hiệu lực. Nghị quyết số 15/2026/NQ-CP có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành và thay thế Nghị quyết số 09/2026/NQ-CP ngày 04/02/2026.



05 Ngày 9 tháng 4 năm 2026, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Thông tư số 14/2026/TT-BKHCN quy định về công bố hợp chuẩn, công bố hợp quy và phương thức đánh giá sự phù hợp với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 25/05/2026.

Một số điểm đáng lưu ý:

- Thay thế Thông tư số 28/2012/TT-BKHCN, Thông tư số 02/2017/TT-BKHCN và Thông tư số 04/2025/TT-BKHCN; đồng thời thực hiện các quy định chuyển tiếp, bãi bỏ theo Điều khoản thi hành của Thông tư.
- Quy định lại hồ sơ, trình tự công bố hợp chuẩn, công bố hợp quy;
- Quy định phương thức đánh giá sự phù hợp với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật;
- Bổ sung, làm rõ quy định về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân công bố hợp chuẩn, công bố hợp quy và tổ chức đánh giá sự phù hợp.

06 Ngày 10 tháng 4 năm 2026, Cục Hải quan ban hành Công văn số 15110/CHQ-NVTHQ về thủ tục hải quan, chính sách thuế đối với hàng hóa tái nhập từ hàng đã xuất khẩu.

Về chính sách thuế, trường hợp hàng hóa đã xuất khẩu, đã nộp thuế xuất khẩu nhưng phải tái nhập thì được xem xét hoàn thuế xuất khẩu và không phải nộp thuế nhập khẩu nếu đáp ứng điều kiện theo Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và Nghị định 134/2016/NĐ-CP. Đối với hàng hóa tạm nhập, tái xuất hoặc tạm xuất, tái nhập trong thời hạn nhất định để bảo hành, sửa chữa, thay thế, chính sách miễn thuế thực hiện theo Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 và Nghị định 134/2016/NĐ-CP.

Về thuế giá trị gia tăng, từ ngày 01/07/2025, hàng hóa đã xuất khẩu nhưng bị nước ngoài trả lại, khi nhập khẩu trở lại Việt Nam thuộc đối tượng chịu thuế GTGT theo quy định tại Luật Thuế GTGT. Đối với sản phẩm gia công, sản xuất xuất khẩu tái nhập khẩu trở lại Việt Nam, trường hợp này thuộc đối tượng chịu thuế GTGT; việc kê khai, áp dụng thuế suất GTGT đối với hàng hóa nhập khẩu thực hiện theo Luật Thuế GTGT và các văn bản hướng dẫn.



07 Ngày 14 tháng 4 năm 2026, Cục Hải quan ban hành Công văn số 15248/CHQ-GSQL về thủ tục hải quan của doanh nghiệp chế xuất. Theo hướng dẫn của Cục Hải quan, trường hợp DNCX thanh lý hàng hóa thì thực hiện theo quy định pháp luật về đầu tư, thương mại và hải quan. Đối với hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu theo quyền xuất khẩu, quyền nhập khẩu của DNCX, doanh nghiệp thực hiện theo quy định pháp luật tương ứng, bao gồm Nghị định số 09/2018/NĐ-CP và các văn bản sửa đổi, bổ sung.

08 Ngày 15 tháng 4 năm 2026, Cục Hải quan có Công văn số 15289/CHQ-NVTHQ về áp dụng mức thuế bảo vệ môi trường, thuế giá trị gia tăng, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xăng, dầu và nhiên liệu bay theo Nghị quyết số 19/2026/QH16 ngày 12/4/2026 của Quốc hội kể từ ngày 16/04/2026 đến hết ngày 30/06/2026 (trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 4 Nghị quyết số 19/2026/QH16), cụ thể:

- **Điều 1. Về thuế bảo vệ môi trường:** Mức thuế bảo vệ môi trường đối với xăng (trừ etanol), dầu diesel, dầu hỏa, dầu mazut và nhiên liệu bay là 0 đồng/lít.
- **Điều 2. Về thuế giá trị gia tăng:** Xăng, dầu diesel, dầu hỏa, dầu mazut và nhiên liệu bay thuộc đối tượng không phải kê khai, tính nộp thuế giá trị gia tăng nhưng được khấu trừ thuế giá trị gia tăng đầu vào.
- **Điều 3. Về thuế tiêu thụ đặc biệt:** Thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xăng các loại là 0%.
- **Hướng dẫn khai báo thuế giá trị gia tăng (GTGT) trên hệ thống VNACCS/VCIS:** Chọn mã VK240 tại ô chỉ tiêu thông tin “Mã áp dụng thuế suất/mức thuế và thu khác” trên tờ khai hải quan điện tử nhập khẩu đăng ký kể từ ngày 16/04/2026 đến hết ngày 30/06/2026 để khai báo thuế GTGT đối với hàng hóa thuộc đối tượng không phải kê khai, tính nộp thuế GTGT theo quy định tại Nghị quyết số 19/2026/QH16 ngày 12/4/2026 của Quốc hội.



09

Ngày 16 tháng 4 năm 2026, Cục Hải quan có Công văn số **15354/CHQ-GSQL** về vướng mắc ghi nhãn hàng hóa nhập khẩu.

Về vị trí của nhãn hàng hóa căn cứ theo quy định tại Khoản 1 Điều 36 Nghị định 37/2026/NĐ-CP ngày 23/01/2026.

Về ký hiệu ® trên bao bì trên nhãn hàng hóa nhập khẩu căn cứ theo quy định tại Điều 7 Thông tư số 11/2015/TT-BKHCN ngày 26/6/2015, được sửa đổi, bổ sung tại khoản 5 Điều 1 Thông tư số 06/2024/TT-BKHCN ngày 30/9/2024 của Bộ Khoa học và Công nghệ. Trường hợp trên hàng hóa, bao bì hàng hóa sử dụng ký hiệu ® mà trên hàng hóa, bao bì hàng hóa (bao gồm nhãn phụ đối với hàng hóa nhập khẩu) có chỉ dẫn thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam thì không bị coi là hành vi vi phạm quy định tại Điểm b Khoản 1 Điều 6 Nghị định số 99/2013/NĐ-CP.

10

Ngày 20 tháng 4 năm 2026, Cục Hải quan có Công văn số **15467/CHQ-GSQL** về việc hướng dẫn thủ tục xuất khẩu theo hình thức ủy thác thực hiện theo các quy định sau: Căn cứ Điều 155 Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày



14/06/2005, “Ủy thác mua bán hàng hóa là hoạt động thương mại, theo đó bên nhận ủy thác thực hiện việc mua bán hàng hóa với danh nghĩa của mình theo những điều kiện đã thỏa thuận với bên ủy thác và được nhận thù lao ủy thác”.

Thủ tục hải quan đối với hàng sản xuất xuất khẩu thực hiện theo Chương III Thông tư số 38/2015/TT-BTC, được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 39/2018/TT-BTC. Hồ sơ hải quan thực hiện theo Điều 16 Thông tư số 38/2015/TT-BTC, được sửa đổi, bổ sung bởi khoản 4 Điều 1 Thông tư số 121/2025/TT-BTC.

11 **Ngày 20 tháng 4 năm 2026,** Cục Hải quan ban hành Công văn số **15461/CHQ-GSQL** về thủ tục hải quan, trong đó hướng dẫn việc xác định hàng hóa nhập khẩu có thuộc Danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn thuộc lĩnh vực công nghệ thông tin và viễn thông theo Thông tư số 29/2025/TT-BKHCN hay không.

Cục Hải quan có ý kiến như sau: Theo quy định tại khoản 2 Điều 1 Thông tư số 29/2025/TT-BKHCN thì:

“Thông tư này chỉ áp dụng đối với sản phẩm, hàng hóa có mã số HS và mô tả sản phẩm, hàng hóa quy định tại Danh mục sản phẩm, hàng hóa nhóm 2”

Theo đó, chỉ trường hợp hàng hóa có mã số HS và mô tả sản phẩm như quy định tại Danh mục sản phẩm hàng hóa nhóm 2 ban hành kèm Thông tư số 29/2025/TT-BKHCN thì thuộc đối tượng điều chỉnh của Thông tư số 29/2025/TT-BKHCN và áp dụng nguyên tắc quản lý theo quy định của pháp luật chất lượng sản phẩm hàng hóa.

TIN QUỐC TẾ

01 Tái cấu trúc vận tải toàn cầu: Ấn Độ nổi lên từ “cơn địa chấn” Trung Đông

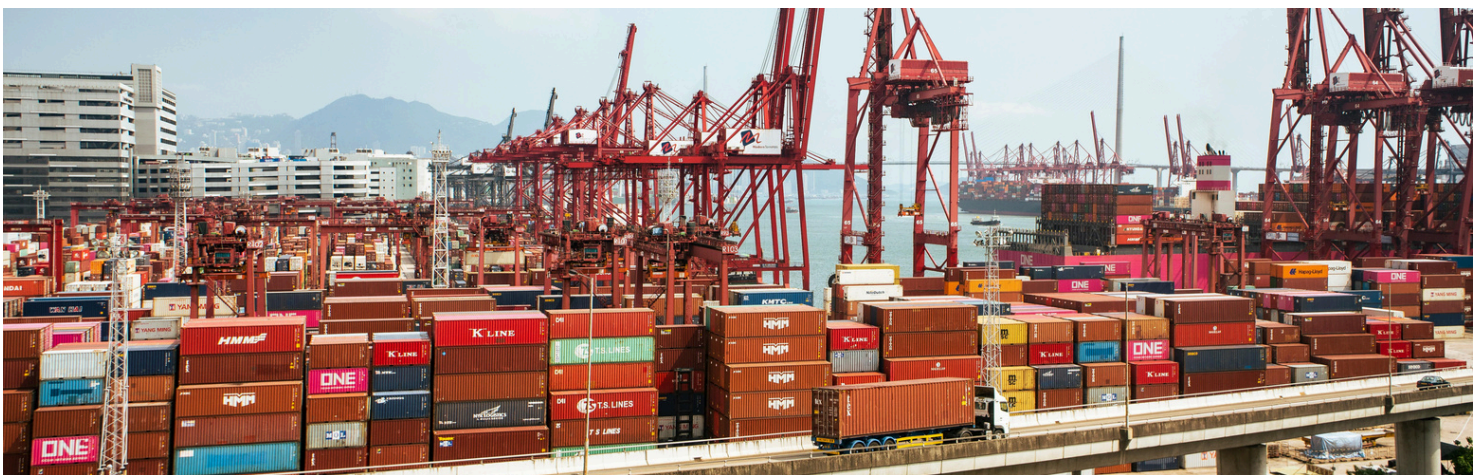
Xung đột kéo dài tại Trung Đông đang làm thay đổi đáng kể cấu trúc các tuyến vận tải container quốc tế, trong đó khu vực Tiểu lục địa Ấn Độ (India Subcontinent - ISC) nổi lên như một điểm sáng mới của mạng lưới logistics toàn cầu.

Dữ liệu thị trường cho thấy lưu lượng vận tải container tại ISC ghi nhận mức tăng gần 20% theo tháng trong giai đoạn gần đây, phản ánh xu hướng dịch chuyển hàng hóa khỏi các tuyến truyền thống chịu ảnh hưởng bởi bất ổn địa chính trị. Không chỉ dừng ở yếu tố ngắn hạn, các chuyên gia nhận định đây là dấu hiệu của một quá trình tái cấu trúc mang tính chiến lược trong vận hành của các hãng tàu.

Đáng chú ý, năng lực vận tải từ ISC đi các thị trường chủ lực đều tăng mạnh, với các số liệu cụ thể cho thấy xu hướng bứt phá rõ rệt: các tuyến đường dài từ ISC đi Viễn Đông và Bắc Mỹ tăng 16%; năng lực từ ISC đến châu Âu và Địa Trung Hải tăng vọt 83,3%; trong khi nổi bật nhất là mức tăng tới 237,6% trên tuyến ISC – châu Phi hạ Sahara. Những con số này cho thấy vai trò của ISC đang được nâng cấp nhanh chóng, từ một điểm trung chuyển khu vực trở thành mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Nhiều khả năng, sau chiến tranh sẽ hình thành một trung tâm kép ở Trung Đông và ISC, điều mà Teodoro - Chuyên gia đến từ MDS Transmodal tin là một “kết quả thực tế trong trung hạn”.

Bà nói thêm: “Một hệ thống hai trụ cột, với cả Trung Đông và ISC cùng đóng vai trò, sẽ phù hợp với xu hướng chuyển dịch rộng hơn hướng tới đa dạng hóa rủi ro và tính linh hoạt của mạng lưới. Tôi cho rằng vai trò ngày càng tăng của ISC không nhất thiết thay thế hoàn toàn Trung Đông, nhưng nó làm giảm sự phụ thuộc vào khu vực này.” *Xem thêm tại: [Link](#).*



02 Phí ưu tiên qua Kênh đào Panama tăng vọt giữa áp lực vận tải toàn cầu

Cơ quan quản lý kênh đào Panama cho biết một số doanh nghiệp gần đây đã chi tới 4 triệu USD để đưa tàu đi qua, do eo biển Hormuz vẫn gần như bị phong tỏa.

Thông thường, tàu hàng đi qua kênh đào Panama sẽ trả mức phí cố định, dao động từ 300.000 đến 400.000 USD tùy loại tàu, thông qua đặt chỗ trước. Tuy nhiên, các công ty không có đặt chỗ vẫn có thể đi qua bằng cách trả thêm phí bổ sung, thông qua đấu giá giành suất. Suất đi ưu tiên sớm được trao cho bên ra giá cao nhất, thay vì chờ nhiều ngày ngoài khơi Thành phố Panama để đến lượt.

Trước đây, để đi sớm hơn, doanh nghiệp trả thêm khoảng 250.000 - 300.000 USD. Nhưng những tuần gần đây, nhu cầu có suất đi qua mà không đặt chỗ trước tăng mạnh. Phí bổ sung trung bình đã tăng lên khoảng 425.000 USD và những suất đấu giá cao nhất lên đến 4 triệu USD, tức gấp khoảng 10 lần.

Quản lý kênh đào Panama Ricaurte Vásquez lấy ví dụ một trong các công ty ra giá cao nhất là nhà vận tải năng lượng. "Đó là một con tàu chở nhiên liệu tới châu Âu, nhưng họ đã chuyển hướng sang Singapore vì nơi đó đang thiếu nhiên liệu", ông tiết lộ. Trong khi, các công ty dầu mỏ khác cũng đã trả thêm phí bổ sung hơn 3 triệu USD để đẩy có suất đi nhanh qua kênh, trong bối cảnh giá dầu tăng mạnh. **Xem thêm tại: [Link](#).**

03 Xung đột Trung Đông đảo chiều tăng trưởng hàng không toàn cầu

Tăng trưởng vận tải hàng không thế giới đầu năm 2026 đã bất ngờ chững lại khi xung đột tại Trung Đông làm gián đoạn dòng chảy hàng hóa và kéo giảm nhu cầu vận chuyển.

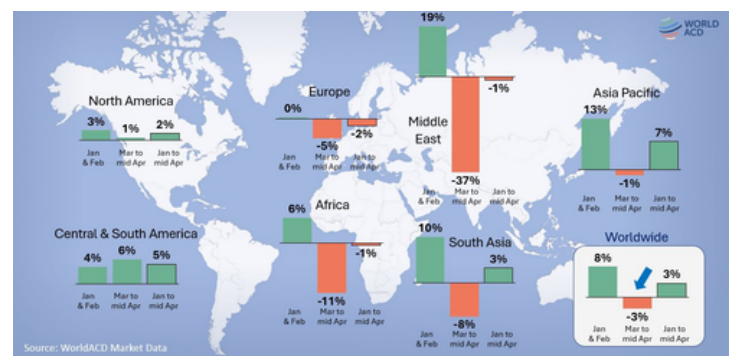
Theo dữ liệu từ WorldACD Market Data, sau khi ghi nhận mức tăng 8% trong hai tháng đầu năm, sản lượng hàng hóa hàng không toàn cầu đã giảm 3% trong giai đoạn từ tháng 3 đến giữa tháng 4, khiến mức tăng trưởng lũy kế thu hẹp còn khoảng 3%.

Khu vực Trung Đông chịu tác động mạnh nhất, khi sản lượng sụt giảm tới 37% sau giai đoạn tăng trưởng 19% trước đó. Nhiều khu vực khác cũng ghi nhận xu hướng đi xuống, trong đó Nam Á giảm 8%, châu Phi giảm 11%, còn châu Á – Thái Bình Dương gần như mất đà tăng trưởng, đặc biệt Trung Quốc giảm 7%.

Trong khi đó, châu Mỹ là điểm sáng hiếm hoi

khí vẫn duy trì tăng trưởng trong cùng kỳ, cho thấy sự phân hóa rõ rệt của thị trường trước biến động địa chính trị.

Giới phân tích nhận định, diễn biến này phản ánh mức độ nhạy cảm của ngành hàng không vận tải trước các rủi ro địa chính trị, đồng thời cho thấy xu hướng dịch chuyển và tái cấu trúc dòng chảy hàng hóa toàn cầu đang diễn ra ngày càng rõ nét. **Xem thêm tại: [Link](#).**



Sản lượng vận chuyển toàn cầu đã giảm 3% so với cùng kỳ năm trước kể từ khi xung đột Trung Đông bùng phát, trong đó mức biến động dao động từ giảm 37% tại Trung Đông đến tăng 6% tại khu vực Trung và Nam Mỹ. (Nguồn: WorldACD Market Data)

04 Leo thang thuế quan làm lộ lỗ hổng kiểm soát hàng hóa trung chuyển qua Mexico

Việc gia tăng mạnh dòng thương mại từ Trung Quốc sang Mexico thông qua các quốc gia trung gian ở châu Á trong năm qua đã cho thấy một “lộ trình mới” để hàng hóa hướng tới thị trường Mỹ có thể né tránh các mức thuế cao – ước tính khoảng 40 tỷ USD – áp lên hàng nhập khẩu từ Trung Quốc, theo báo cáo của Altana.

Trong báo cáo công bố vào ngày 23/4/2026, Altana cho biết dữ liệu chuỗi cung ứng ở cấp độ lô hàng từ nền tảng của họ, cùng với khảo sát 91 chuyên gia thương mại Mỹ (bao gồm cựu nghị sĩ và quan chức hải quan), cho thấy một phần dòng thương mại trực tiếp từ Trung Quốc sang Mỹ suy giảm trong năm 2025 đã “biến đổi” thành các chuỗi cung ứng phức tạp hơn, nhiều chặng, đi vòng qua Mexico nhằm đủ điều kiện hưởng ưu đãi theo Hiệp định USMCA.

Báo cáo cho rằng các hoạt động này là vi phạm quy định hải quan hiện hành của Mỹ, và Mỹ đã thất thu khoảng 40 tỷ USD tiền thuế từ các lô hàng đi qua Mexico và Canada theo USMCA nhưng không trải qua quá trình “chuyển đổi đáng kể”.

Altana cho biết khi các luật thuế quan của Mỹ trở nên chặt chẽ hơn, dòng chảy thương mại toàn cầu cũng dịch chuyển, trong đó thương mại trực tiếp giữa Trung Quốc và Mỹ suy giảm, trong khi các dòng thương mại thông qua các kênh trung gian để đi vào thị trường USMCA lại gia tăng.

Dữ liệu từ UN Comtrade cho thấy thương mại trực tiếp giữa Trung Quốc và Mỹ trong giai đoạn từ tháng 1 đến tháng 10/2025 đã giảm 28% so với cùng kỳ năm trước, xuống còn 276,5 tỷ USD.

Trong khi đó, thương mại từ Việt Nam sang Mexico tăng 46%, đạt 18,1 tỷ USD, thương mại từ Thái Lan sang Mexico tăng 19% và từ Malaysia sang Mexico tăng 13% trong cùng giai đoạn. Đồng thời, nhập khẩu trực tiếp từ Mexico vào Mỹ cũng tăng 6%, lên 450,5 tỷ USD.

Báo cáo của Altana cho thấy các dòng thương mại gia tăng này chủ yếu tận dụng các tuyến trung chuyển sẵn có, thay vì hình thành các chuỗi cung ứng hoàn toàn mới đòi hỏi đầu tư lớn. Hàng hóa được điều hướng lại thông qua các mạng lưới nhà cung cấp, cơ sở sản xuất và các bên tham gia đã có, trước khi đi vào thị trường Mỹ.

Cụ thể, Altana cho biết các giao dịch trên những tuyến trung chuyển sẵn có kết thúc tại khu vực USMCA đã tăng 76% so với cùng kỳ trong 10 tháng đầu năm 2025. Giá trị các lô hàng có đặc điểm phù hợp với mô hình trung chuyển không tuân thủ cũng tăng mạnh trong suốt năm 2025 và tăng nhanh hơn sau mỗi đợt leo thang thuế quan.



Siết chặt kiểm soát trung chuyển

Sau khi áp thuế lên hàng chục đối tác thương mại trong năm 2025, chính quyền Trump cho biết Cơ quan Hải quan và Bảo vệ Biên giới Hoa Kỳ sẽ tăng cường kiểm tra các lô hàng sử dụng quốc gia trung gian có mức thuế thấp nhằm né tránh mức thuế cao áp dụng cho quốc gia xuất xứ thực sự.

Altana cho biết trong tháng 1 và tháng 2/2025, giá trị hàng hóa bị nghi ngờ liên quan đến trung chuyển vào Mỹ ở mức khoảng 2,2 tỷ USD mỗi tháng, nhưng đến tháng 12 con số này đã tăng lên 31,5 tỷ USD. Báo cáo nhận định rằng xu hướng này cho thấy khi mức độ phức tạp của thuế quan gia tăng trong năm 2025, hoạt động chuyển hướng hàng hóa không tuân thủ cũng tăng theo.

Về bản chất, các hoạt động bị nghi ngờ này liên quan đến khái niệm “chuyển đổi” trong thương mại quốc tế, tức là hàng hóa khi đi qua quốc gia trung gian phải được biến đổi đủ để ảnh hưởng đến việc xác định xuất xứ, từ đó có thể được hưởng ưu đãi thuế theo các hiệp định thương mại.

Báo cáo xác định ba nhóm ngành có mức độ tham gia cao nhất trong các tuyến trung chuyển này là ô tô, máy móc và điện tử. Một ví dụ được đưa ra là một chiếc xe có xuất xứ Trung Quốc chịu mức thuế 152% có thể được chuyển qua một cơ sở tại Mexico và sau đó nhập khẩu vào Mỹ với mức thuế ưu đãi theo USMCA nếu đáp ứng quy tắc xuất xứ. Tuy nhiên, vấn đề đặt ra là liệu quá trình chuyển đổi tại Mexico có thực sự đáng kể hay không, cũng như việc các cơ sở trung chuyển có ghi nhận chính xác giá trị khu vực và các thông tin cần thiết trong chuỗi cung ứng để áp dụng đúng các quy định thuế và xuất xứ hay không.

Nguồn: Journal of Commerce



05 Eo biển Hormuz “tê liệt”: Hãng tàu toàn cầu chưa vội quay lại

Lưu lượng vận tải qua Eo biển Hormuz - tuyến hàng hải huyết mạch của thế giới - đang rơi xuống mức thấp kỷ lục khi vào ngày 24/4 chỉ có 5 tàu đi qua, trong đó đã bao gồm 1 tàu chở dầu của Iran, giảm mạnh so với khoảng 130-140 chuyến mỗi ngày trong điều kiện bình thường.

Diễn biến này phản ánh sự thận trọng cao độ của các tập đoàn vận tải biển quốc tế, trong bối cảnh xung đột Mỹ - Iran chưa có dấu hiệu hạ nhiệt. Giới doanh nghiệp cho biết sẽ chưa nối lại hoạt động qua tuyến đường này cho đến khi có những bảo đảm rõ ràng về an toàn và tính ổn định lâu dài.

Phát biểu tại Hội thảo Tuần lễ Hàng hải tại Singapore, lãnh đạo các hãng tàu nhận định các thỏa thuận ngừng bắn tạm thời chưa đủ để khôi phục niềm tin, khi rủi ro hàng hải - bao gồm nguy cơ thủy lôi - vẫn hiện hữu. Trong khi đó, theo BIMCO, ngành vận tải cần một lệnh ngừng bắn bền vững cùng cam kết an ninh từ các bên trước khi có thể nối lại hoạt động bình thường.

Hiện các tàu buộc phải chuyển hướng sang các tuyến thay thế gần Iran và Oman, song những hành lang này có năng lực hạn chế, không thể bù đắp lưu lượng vận tải vốn chiếm khoảng 20% nguồn cung dầu và khí tự nhiên hóa lỏng (LNG) toàn cầu đi qua Hormuz.

Giới phân tích nhận định, tình trạng tắc nghẽn kéo dài tại Hormuz đang tiếp tục gây gián đoạn chuỗi cung ứng năng lượng và làm gia tăng bất ổn cho thị trường vận tải biển toàn cầu. **Xem thêm tại: [Link 1](#) & [Link 2](#).**



GÓC PHÁP LUẬT

Tranh chấp về quyền đòi bồi thường tổn thất hàng hoá

Trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến thường có một điều khoản về bồi thường hư hỏng, mất mát hàng hóa trong quá trình vận chuyển bằng đường biển. Tuy vậy, khi xảy ra tổn thất hàng hoá, có trường hợp không cung cấp đủ chứng cứ hoặc không hiểu rõ ai là người có quyền đòi bồi thường theo quy định của pháp luật hàng hải nên không được Hội đồng Trọng tài chấp nhận qua vụ tranh chấp dưới đây tại một Trung tâm trọng tài để các doanh nghiệp logistics, vận chuyển, thuê vận chuyển, giao hàng, nhận hàng... và bạn đọc tham khảo.

Tóm tắt vụ việc

Nguyên đơn (người thuê vận chuyển) ký hợp đồng vận chuyển hàng hóa với Bị đơn (người vận chuyển) để thuê vận chuyển số hàng hóa bao gồm: Gạo hạt trắng loại 15% tấm và 20% tấm, nhãn hiệu "Supreme" và "White Lion" với tổng số lượng là 3.800 tấn, đóng gói 25kg/bao và 50 kg/bao từ cảng bốc hàng là Mỹ Thới, An Giang, Việt Nam tới cảng dỡ hàng là Dili; theo thỏa thuận trong hợp đồng, Nguyên đơn được quyền thay đổi cảng dỡ là Tawau, Malaysia. ,

Khi tàu đến cảng Tawau, hàng hóa trên tàu bị phát hiện có thiếu hụt và ướt. Nguyên đơn theo yêu cầu của chủ hàng (người nhận hàng) đã yêu cầu Bị đơn cử đại diện thực hiện việc giám định khi phát hiện hàng bị thiếu và ướt nhưng Bị đơn đã không cử giám định viên tới hiện trường. Đại diện của chủ hàng tại Malaysia đã thuê công ty giám định để kiểm tra tình trạng hàng hóa. Trên cơ sở biên bản kiểm tra có xác nhận của các bên, gồm đại diện chủ hàng, đại lý của chủ tàu, thuyền trưởng, đại phó (thuyền

phó nhất) và công ty giám định, chi tiết hàng hóa bị thiệt hại như sau:

Hàng bị thiếu: Gạo 15% tấm (bao 25 kg) nhãn hiệu "Supreme", 883 bao bằng 22,075 tấn; gạo 25% tấm (bao 50 kg) nhãn hiệu White Lion, 137 bao bằng 6,85 tấn. Hàng bị ướt: Gạo 15% tấm (bao 25 kg) nhãn hiệu "Supreme", 122 bao bằng 3,05 tấn; gạo 25% tấm (bao 50 kg) nhãn hiệu "White Lion", 1.099 bao bằng 54,95 tấn. Căn cứ vào báo cáo của công ty giám định thì số hàng bị ướt đã giảm giá trị 100%.



Trên cơ sở hàng thực tế bị thiếu và hàng bị ướt đã mất 100% giá trị, Nguyên đơn yêu cầu Bị đơn bồi thường thiệt hại. Tuy vậy, sau nhiều lần trao đổi qua lại giữa hai bên, Bị đơn không bồi thường cho Nguyên đơn theo yêu cầu nên Nguyên đơn đã khởi kiện Bị đơn tại trọng tài.

Trong đơn khởi kiện, Nguyên đơn viết: "... II. 1. Nguyên đơn và Bị đơn hiện đang có tranh chấp về bồi thường thiệt hại hàng hóa liên quan đến hợp đồng thuê tàu và hai bên không thỏa thuận được với nhau về tranh chấp này; 2. Bị đơn theo thỏa thuận trong hợp đồng phải bồi thường thiệt hại hàng hóa cho nguyên đơn theo Điều 23 của Hợp đồng thuê tàu..."; Hai bên đã có thỏa thuận trọng tài tại Điều 26 của Hợp đồng thuê tàu với nội dung: "Trọng tài được thực hiện tại Việt Nam và áp dụng Luật Việt Nam".

Điều 23 của Hợp đồng nêu như sau: "*Chủ tàu/chủ tàu danh nghĩa (disponent owner) phải chịu trách nhiệm nếu hàng bị ướt, thiếu hụt trọng lượng, bao bì bị rách. Tại cảng dỡ hàng, chủ tàu/chủ tàu danh nghĩa phải hoàn toàn chịu trách nhiệm đối với khiếu nại về tổn thất hàng hóa của người thuê vận chuyển/người nhận hàng. Khiếu nại về tổn thất hàng hóa phải được giải quyết trong vòng 10 ngày kể từ khi nhận được khiếu nại. Văn bản cam kết thanh toán/giải quyết bồi thường phải được gửi cho người khiếu nại trước khi tàu rời cảng dỡ hàng*".

Theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến đã ký, Nguyên đơn được thay đổi vận đơn (switch B/L) và theo đó người nhận hàng (consignee) ghi trên bộ vận đơn thứ hai là một công ty Phi-líp-pin. Như vậy, về mặt pháp lý, chỉ công ty Phi-líp-pin này mới có quyền nhận hàng.

Nguyên đơn cho rằng họ có quyền yêu cầu người vận chuyển trả tiền bồi thường trực tiếp cho mình theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến vì trên đó có quy định rõ về khiếu nại đòi bồi thường: "... chủ tàu/chủ tàu danh nghĩa phải hoàn toàn chịu trách nhiệm đối với khiếu nại về tổn thất hàng hóa của người thuê vận chuyển/người nhận hàng...".



Phân tích của Hội đồng Trọng tài

Khoản 2 Điều 146 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 (“Bộ luật”) nêu: *"Hợp đồng vận chuyển theo chuyến là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể để vận chuyển hàng hóa theo chuyến"*. Theo định nghĩa này, hợp đồng vận chuyển theo chuyến điều chỉnh quan hệ giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển.

Vận đơn được định nghĩa tại khoản 2 Điều 148 Bộ luật: *"Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển"*.

Như vậy, khi vận đơn được người vận chuyển ký phát theo yêu cầu của người giao hàng và người thuê vận chuyển không phải là người nhận hàng thì ngoài hợp đồng vận chuyển theo chuyến mà người vận chuyển là một bên của hợp đồng, đã hình thành một hợp đồng mới giữa người vận chuyển và người nhận hàng/người giữ vận đơn mà chỉ người này mới có quyền khiếu nại về hư hỏng, mất mát hàng hóa.



Tại phiên họp giải quyết tranh chấp, Nguyên đơn đưa ra chứng cứ về việc được người nhận hàng ủy quyền cho họ đòi bồi thường nhưng không phải dưới hình thức một "giấy ủy quyền" mà chỉ là một thư trao đổi giữa hai bên về tổn thất hàng hóa trong đó có một câu viết rằng người nhận hàng ủy quyền cho Nguyên đơn đòi bồi thường tổn thất. Hội đồng Trọng tài không chấp nhận việc ủy quyền theo cách trên và yêu cầu Nguyên đơn cung cấp giấy ủy quyền theo mẫu thông thường.

Nguyên đơn cũng đưa ra chứng cứ về việc bồi thường tổn thất thông qua một số văn bản thỏa thuận bồi thường (bản cứng có đóng các dấu "tươi" của công ty) bằng cách bù trừ số tiền tổn thất vào giá cước vận chuyển của một số chuyến tàu. Hội đồng Trọng tài cho rằng, tuy có thỏa thuận bù trừ như vậy nhưng thực tế hiện nay các doanh nghiệp thường trao đổi qua thư điện tử, thanh toán qua ngân hàng, và hỏi Nguyên đơn có trao đổi qua thư điện tử và thanh toán qua ngân hàng về thỏa thuận bù trừ này hay không; Nguyên đơn trả lời là có làm như vậy. Do đó, Hội đồng Trọng tài yêu cầu Nguyên đơn cung cấp chứng cứ về giao dịch điện tử có thể truy xuất được (còn lưu trong máy tính hoặc cơ sở dữ liệu) và xác nhận của ngân hàng về các giao dịch chuyển tiền qua ngân hàng, có thể dưới hình thức các bản "sao kê" của ngân hàng. Thế nhưng, thật bất ngờ, khoảng 2 tuần sau đó (kể từ khi Hội đồng Trọng tài yêu cầu như trên), Nguyên đơn xin rút Đơn khởi kiện.

Bình luận

Qua vụ tranh chấp nêu trên, cần lưu ý để xác định đúng người có quyền khiếu nại về tổn thất hàng hóa trong trường hợp cả hợp đồng vận chuyển theo chuyến lẫn vận đơn cùng đề cập đến việc bồi thường thiệt hại và việc ủy quyền hay thế quyền phải kèm theo các chứng cứ thuyết phục.

Ngô Khắc Lễ



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA tham dự hội thảo phát triển trung tâm logistics Hải Phòng

Ngày 22/4/2026, tại Hải Phòng đã diễn ra Hội thảo “Xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trở thành trung tâm logistics quốc tế hiện đại” do Sở Công Thương Hải Phòng phối hợp với Viện Nghiên cứu Chính sách và Chiến lược tổ chức. Sự kiện thu hút sự tham gia của đại diện các cơ quan quản lý, chuyên gia và cộng đồng doanh nghiệp logistics.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, Phó Chủ tịch Trần Tiến Dũng và Phó Tổng Thư ký Ngô Khắc Lễ đã tham dự và có ý kiến đóng góp tại hội thảo. Các ý kiến của VLA tập trung vào việc hoàn thiện cơ chế, chính sách phát triển logistics gắn với cảng biển; thúc đẩy kết nối đa phương thức; nâng cao vai trò doanh nghiệp logistics trong chuỗi giá trị; đồng thời nhấn mạnh yêu cầu phát triển logistics xanh, chuyển đổi số và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

Hội thảo cũng làm rõ định hướng chiến lược của Hải Phòng trong việc trở thành trung tâm logistics quốc tế hiện đại, với các mục tiêu cụ thể về tăng trưởng, phát triển hạ tầng, thu hút hãng tàu lớn và hình thành hệ sinh thái công nghiệp – logistics đồng bộ.

Sự tham gia tích cực của VLA tiếp tục khẳng định vai trò cầu nối giữa doanh nghiệp và cơ quan quản lý trong quá trình xây dựng chính sách, góp phần thúc đẩy phát triển ngành logistics Việt Nam theo hướng hiện đại, bền vững và hội nhập quốc tế.



02 VLA tích cực tham gia triển khai Chiến lược logistics quốc gia

Ngày 17/4/2026, tại trụ sở Bộ Công Thương, Cục Xuất nhập khẩu đã chủ trì cuộc họp triển khai Kế hoạch hành động thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2025–2035, tầm nhìn đến 2050, với sự tham gia của nhiều hiệp hội chuyên ngành, trong đó có Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA).

Đại diện VLA tham dự gồm ông Trần Chí Dũng - Ủy viên Ban Thường vụ VLA và ông Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng Thư ký VLA.

Tại cuộc họp, vai trò của các hiệp hội được nhấn mạnh như cầu nối quan trọng giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp, góp phần thúc đẩy hình thành chuỗi cung ứng hiện đại, tăng cường liên kết giữa doanh nghiệp trong nước và khu vực FDI, đồng thời tham gia phản biện, hoàn thiện chính sách ngành logistics.

Đáng chú ý, VLA đã chủ động xây dựng kế hoạch hành động cụ thể, triển khai các nhiệm vụ như đào tạo, tổ chức hoạt động chuyên ngành, đồng thời phản ánh những khó khăn thực tiễn của doanh nghiệp, đặc biệt là áp lực chi phí và yêu cầu chuyển đổi xanh trong bối cảnh thị trường nhiều biến động.

Các ý kiến tại cuộc họp cũng thống nhất cần thiết lập cơ chế phối hợp chặt chẽ giữa cơ quan quản lý và các hiệp hội thông qua các nhóm công tác, nhằm đảm bảo dòng thông tin xuyên suốt, kịp thời tháo gỡ vướng mắc và nâng cao hiệu quả triển khai Chiến lược.

Sự tham gia tích cực của VLA tiếp tục khẳng định vai trò nòng cốt của Hiệp hội trong việc đồng hành cùng cơ quan quản lý, góp phần thúc đẩy phát triển ngành logistics Việt Nam theo hướng hiện đại, xanh và bền vững.



03 VLA/VLI làm việc với Dự án TAFSE, thúc đẩy hợp tác logistics nông sản

Ngày 22/4/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) đã có buổi làm việc với đại diện Dự án “Mở rộng Thương mại Nông sản và An toàn Thực phẩm Hoa Kỳ - Việt Nam (TAFSE)” nhằm trao đổi thông tin và định hướng hợp tác trong thời gian tới.

Tham dự buổi làm việc có Ủy viên BCH VLA ông Phạm Tiến Hoài, Phó Trưởng Ban Hàng không VLA bà Nguyễn Thị Tú Uyên, Viện trưởng VLI PGS.TS Hồ Thị Thu Hòa và Phó Viện trưởng VLI ThS. Tô Thị Hằng cùng đại diện Văn phòng VLA.

Tại buổi làm việc, hai bên đã tập trung trao đổi về thực trạng hoạt động logistics đối với hàng nông sản, đặc biệt là các vấn đề liên quan đến chuỗi lạnh, kiểm tra chuyên ngành, thời gian thông quan và chi phí vận hành.

Đại diện VLA/VLI nhấn mạnh, các thách thức hiện nay không chỉ nằm ở từng doanh nghiệp riêng lẻ mà mang tính hệ thống, đòi hỏi sự phối hợp đồng bộ giữa các bên liên quan, từ cơ quan quản lý, hạ tầng logistics đến doanh nghiệp.

Trên cơ sở đó, hai bên thống nhất sẽ tiếp tục trao đổi để làm rõ hơn các nội dung hợp tác phù hợp với nhu cầu thực tiễn của doanh nghiệp, góp phần nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng nông sản trong thời gian tới.



04 VLA tiếp tục làm việc với Dự án TAFSE, tăng cường hợp tác logistics nông sản

Ngày 23/4/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tiếp tục có buổi làm việc với đại diện Dự án “Mở rộng Thương mại Nông sản và An toàn Thực phẩm Hoa Kỳ - Việt Nam (TAFSE)” nhằm nối tiếp các nội dung trao đổi trước đó và thúc đẩy định hướng hợp tác cụ thể trong lĩnh vực logistics nông sản.

Tại buổi làm việc, hai bên tiếp tục thảo luận sâu hơn về các vấn đề thực tiễn trong chuỗi cung ứng nông sản, đặc biệt liên quan đến tối ưu hóa logistics, nâng cao hiệu quả vận hành và đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao của thị trường quốc tế.

Đại diện VLA, ông Trần Việt Huy, UV BCH, Trưởng ban Hải quan và Thuận lợi hóa thương mại VLA nhấn mạnh vai trò của việc tăng cường kết nối giữa các bên liên quan trong chuỗi giá trị, từ cơ quan quản lý, doanh nghiệp logistics đến các đơn vị sản xuất và xuất khẩu, nhằm xây dựng hệ sinh thái logistics đồng bộ, hỗ trợ nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp Việt Nam.

Buổi làm việc là bước tiếp nối quan trọng trong quá trình trao đổi giữa hai bên, hướng tới việc cụ thể hóa các nội dung hợp tác, góp phần thúc đẩy phát triển chuỗi cung ứng nông sản theo hướng hiệu quả và bền vững.



05 VLA làm việc với ASSIST, thúc đẩy hợp tác ESG và logistics bền vững

Ngày 21/4/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi làm việc với tổ chức ASSIST nhằm trao đổi định hướng hợp tác trong các lĩnh vực phát triển bền vững và logistics xanh.

Tham dự buổi làm việc, về phía VLA có ông Nguyễn Đức Bình - Tổng Thư ký, cùng đại diện Văn phòng VLA. Phía ASSIST có các chuyên gia và đại diện phụ trách dự án tham dự.

Tại buổi làm việc, hai bên đã trao đổi thông tin tổng quan, chia sẻ định hướng hoạt động và thảo luận về các khả năng hợp tác trong các lĩnh vực liên quan đến phát triển bền vững, ứng dụng ESG và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

Các nội dung trao đổi cho thấy sự đồng thuận trong định hướng hợp tác lâu dài, hướng tới hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực thích ứng, thúc đẩy phát triển logistics theo hướng hiện đại, xanh và bền vững trong thời gian tới.



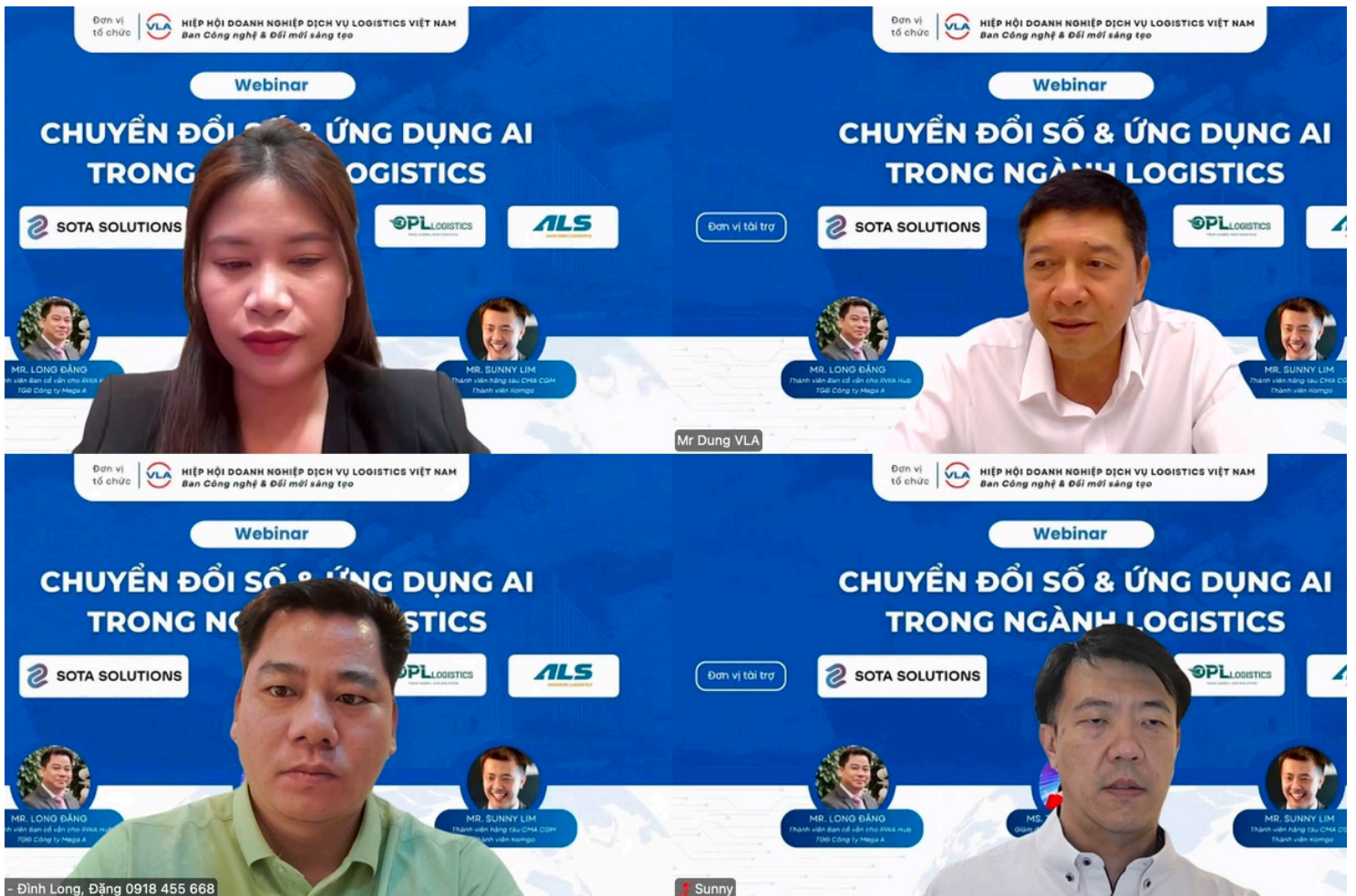
06 VLA tổ chức hội thảo trực tuyến: “Chuyển đổi số và ứng dụng AI trong ngành Logistics”

Thứ Sáu, ngày 24/4/2026 vừa qua, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tổ chức thành công hội thảo trực tuyến với chủ đề “Chuyển đổi số và ứng dụng AI trong ngành Logistics”, thu hút sự quan tâm và tham gia của đông đảo doanh nghiệp hội viên.

Thông qua hội thảo, VLA đã mang đến nhiều góc nhìn thực tiễn và cập nhật xu hướng mới, tập trung vào các nội dung trọng tâm như vai trò của tài chính số trong chuỗi cung ứng giai đoạn 2026–2030; mối liên kết giữa vận đơn điện tử (eBL) và các công cụ tài trợ thương mại của ngân hàng; cùng các giải pháp chuyển đổi số tích hợp trí tuệ nhân tạo (AI) trong quản trị logistics. Đặc biệt, chương trình còn giới thiệu các demo thực tế và chính sách hỗ trợ dành riêng cho hội viên VLA.

Hội thảo có sự tham gia của các chuyên gia, diễn giả đến từ nhiều tổ chức và doanh nghiệp trong và ngoài nước, mang đến nội dung chuyên sâu, bám sát thực tiễn và xu hướng quốc tế.

Không chỉ là diễn đàn chia sẻ kiến thức, chương trình còn tạo cơ hội để doanh nghiệp hội viên cập nhật các xu hướng công nghệ mới, trao đổi trực tiếp với chuyên gia thông qua phiên hỏi – đáp, tiếp cận các giải pháp số hóa phù hợp với quy mô hoạt động, đồng thời mở rộng kết nối với các đối tác công nghệ và tài chính trong hệ sinh thái logistics.



07 VLA tham dự Đại hội thành lập Hiệp hội Logistics Đà Nẵng

Ngày 24/4/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và ông Trần Tiến Lâm – Trưởng Văn phòng VLA tại Đà Nẵng đã tham dự Đại hội thành lập Hiệp hội Logistics Đà Nẵng. Tại Đại hội, ông Ngô Khắc Lễ đã có bài phát biểu chào mừng, đồng thời chia sẻ kinh nghiệm về tổ chức và hoạt động hiệp hội, cũng như định hướng hợp tác giữa VLA và Hiệp hội Logistics Đà Nẵng trong thời gian tới.

Nhân dịp này, VLA đã gửi lẵng hoa chúc mừng, thể hiện sự ủng hộ đối với sự ra đời của tổ chức đại diện cộng đồng doanh nghiệp logistics tại địa phương, góp phần thúc đẩy phát triển ngành logistics khu vực miền Trung.

Đáng chú ý, ông Dương Tiến Lâm – Trưởng Văn phòng VLA tại Đà Nẵng đã được Đại hội tín nhiệm bầu giữ chức Phó Chủ tịch Hiệp hội Logistics Đà Nẵng. Đây là dấu mốc quan trọng, góp phần tăng cường vai trò kết nối giữa VLA và các tổ chức logistics địa phương, hướng tới phát triển hệ sinh thái logistics đồng bộ và hiệu quả.



ĐỒNG HÀNH CÙNG VLA

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) trân trọng cảm ơn Quý Doanh nghiệp Hội viên đã đồng hành và hỗ trợ các hoạt động của Hiệp hội, góp phần lan tỏa giá trị gắn kết và cùng thúc đẩy sự phát triển bền vững của cộng đồng logistics Việt Nam.





**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 149, ngày 1/5/2026

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

Website: www.vla.com.vn



HỘI BÀN TAY THẤP LỬA™
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME