



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

# NGÀY LOGISTICS VIỆT NAM

★ 06/5 HẰNG NĂM ★

## **BẢN TIN VLA**

**(Số 150, ngày 15/5/2026)**

*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 Ngày Logistics Việt Nam: Từ dấu mốc lịch sử 06/5 đến điểm hẹn phát triển ngành

Ngày 06/5/2026, Thứ trưởng Bộ Công Thương Nguyễn Sinh Nhật Tân đã ký Quyết định số 1065/QĐ-BCT công nhận ngày 06 tháng 5 hằng năm là “Ngày Logistics Việt Nam” và tuần lễ có ngày 06 tháng 5 hằng năm là “Tuần lễ Logistics Việt Nam”.

Việc công nhận này có ý nghĩa không chỉ ở một ngày kỷ niệm. Lần đầu tiên, logistics Việt Nam có một mốc thời gian chính thức để xã hội, cơ quan quản lý, doanh nghiệp và người lao động cùng nhìn nhận đầy đủ hơn về vai trò của ngành trong vận hành nền kinh tế, lưu thông hàng hóa, xuất nhập khẩu và kết nối chuỗi cung ứng.

Ngày 06/5 được lựa chọn bởi vào ngày đó, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã ký Sắc lệnh số 61 thành lập Nha Tiếp tế thuộc Bộ Quốc dân Kinh tế – một tổ chức phụ trách công tác cung ứng, vận tải và bảo đảm hậu cần trong giai đoạn đầu của Nhà nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa. Từ nền tảng hậu cần phục vụ đất nước trong những năm đầu độc lập, logistics Việt Nam ngày nay đã phát triển thành một ngành dịch vụ thiết yếu, gắn trực tiếp với sản xuất, thương mại, xuất nhập khẩu và năng lực cạnh tranh quốc gia.

Theo Quyết định của Bộ Công Thương, Ngày Logistics Việt Nam và Tuần lễ Logistics Việt Nam hằng năm sẽ là dịp để tổ chức các hoạt động truyền thông, kết nối, đào tạo, xúc tiến đầu tư, hợp tác quốc tế, chuyển đổi số, phát triển logistics xanh và tôn vinh doanh nghiệp, người lao động trong ngành.

Điểm đáng chú ý là những hoạt động này nếu được triển khai thực chất sẽ giúp logistics có một không gian thường niên để đặt ra các vấn đề lớn của ngành: chi phí logistics, chất lượng dịch vụ, hạ tầng kết nối, nguồn nhân lực, chuyển đổi số, logistics xanh, cũng như khả năng tham gia sâu hơn của doanh nghiệp Việt Nam vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Để đi đến việc Ngày Logistics Việt Nam được chính thức công nhận, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) là đơn vị đã chủ động đề xuất, vận động và phối hợp với cơ quan quản lý để đưa ý tưởng này thành một kiến nghị chính sách cụ thể.

Tại Triển lãm A80, VLA đã dành không gian trưng bày để giới thiệu lịch sử ngành hậu cần – logistics Việt Nam, bắt đầu từ sự kiện thành lập Nha Tiếp tế ngày 06/5/1946 đến vai trò của logistics trong nền kinh tế hiện đại. Cách tiếp cận này giúp kết nối một dấu mốc lịch sử với câu chuyện phát triển của ngành logistics hôm nay, từ đó tạo cơ sở thuyết phục cho việc lựa chọn ngày 06/5.

Tiếp đó, tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2025, VLA chính thức đề xuất lấy ngày 06/5 hằng năm là Ngày Logistics Việt Nam và kiến nghị đưa nội dung này vào báo cáo trình Thủ tướng Chính phủ. Việc Bộ Công Thương ban hành Quyết định 1065/QĐ-BCT cho thấy tiếng nói của cộng đồng doanh nghiệp logistics, thông qua vai trò đại diện của VLA, đã được tiếp nhận và thể chế hóa bằng một văn bản chính thức.

Theo Quyết định, Cục Xuất nhập khẩu được giao chủ trì, phối hợp với VLA, Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam, các hiệp hội và doanh nghiệp logistics tổ chức các hoạt động hưởng ứng hằng năm. Điều này mở ra cơ hội để VLA tiếp tục phát huy vai trò kết nối giữa cơ quan quản lý, doanh nghiệp logistics, chủ hàng, cơ sở đào tạo và các đối tác quốc tế.

Với cộng đồng doanh nghiệp, Ngày Logistics Việt Nam có thể trở thành một điểm hẹn thường niên để quảng bá năng lực dịch vụ, giới thiệu sáng kiến mới, kết nối với khách hàng, đối tác, nhà đầu tư và thúc đẩy các chương trình phát triển nhân lực. Với cơ quan quản lý, đây là dịp để lắng nghe phản ánh từ thị trường, đánh giá hiệu quả chính sách và định hướng các chương trình hỗ trợ ngành sát với nhu cầu thực tế hơn.

Trong bối cảnh logistics được xác định là một ngành dịch vụ quan trọng trong Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 – 2035, tầm nhìn đến năm 2050, việc có Ngày Logistics Việt Nam là một bước đi cần thiết để nâng cao nhận thức xã hội, củng cố tiếng nói của cộng đồng doanh nghiệp và tạo thêm động lực cho quá trình phát triển ngành.

Từ một dấu mốc lịch sử của công tác tiếp tế, vận tải và hậu cần năm 1946, ngày 06/5 nay trở thành ngày của ngành logistics Việt Nam hiện đại. Đây cũng là sự ghi nhận đối với những nỗ lực bền bỉ của cộng đồng doanh nghiệp logistics, trong đó VLA giữ vai trò đại diện, kết nối và thúc đẩy các sáng kiến vì sự phát triển chung của ngành.

**Thanh Hải - Văn phòng VLA**



## 02 PAR INDEX 2025: Cải cách hành chính – “hạ tầng mềm” của trung tâm kinh tế, logistics

Ngày 11/5, tại trụ sở Chính Phủ, Bộ Nội vụ đã báo cáo và công bố kết quả Chỉ số cải cách hành chính năm 2025 của các bộ, cơ quan ngang bộ và các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (PAR INDEX 2025). Đây là công cụ quan trọng đánh giá kết quả, tác động của cải cách hành chính một cách toàn diện, khách quan, đa chiều; giúp các địa phương phân tích, so sánh và xác định rõ những mặt tích cực và chỉ rõ những tồn tại, hạn chế trong từng nội dung, nhiệm vụ cải cách hành chính để có biện pháp khắc phục, nâng cao hiệu quả cải cách hành chính, nâng chất lượng phục vụ nhân dân.

Kết quả Chỉ số cải cách hành chính năm 2025 cho thấy nhiều địa phương dẫn đầu đều là cực tăng trưởng, cửa ngõ giao thương hoặc trung tâm sản xuất – dịch vụ quan trọng. Trong bối cảnh logistics ngày càng phụ thuộc vào tốc độ xử lý thủ tục, chất lượng điều hành và mức độ số hóa của chính quyền, cải cách hành chính không còn là việc nội bộ của bộ máy công quyền, mà trở thành một phần của năng lực cạnh tranh chuỗi cung ứng.

Theo kết quả PAR INDEX 2025 do Bộ Nội vụ công bố, chỉ số cải cách hành chính trung bình của 34 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đạt 89,96%, tăng 1,59 điểm phần trăm so với năm 2024 và là mức cao nhất trong 14 năm đánh giá. Hải Phòng đứng đầu với 95,37%, tiếp theo là Quảng Ninh, Đồng Nai, Ninh Bình và Hà Nội.

Đáng chú ý, các chỉ số thành phần liên quan trực tiếp đến môi trường kinh doanh đều đạt mức cao. Cải cách thủ tục hành chính đạt bình

quân 98,14%, cao nhất trong 8 chỉ số thành phần; công tác chỉ đạo, điều hành cải cách hành chính đạt 96,05%; cải cách thể chế đạt 92,06%; cải cách tổ chức bộ máy đạt 92,42%. Tuy nhiên, chuyển đổi số trong cơ quan nhà nước đạt 84,89% và tác động của cải cách hành chính đến người dân, phát triển kinh tế - xã hội đạt 83,96%, cho thấy vẫn còn dư địa lớn để cải cách đi sâu hơn vào hiệu quả thực chất.

Nhìn từ bản đồ logistics, kết quả này rất đáng chú ý. Hải Phòng là cửa ngõ cảng biển lớn của miền Bắc; Quảng Ninh nằm trên trục hành lang ven biển và cửa khẩu; Đồng Nai là trung tâm công nghiệp – logistics của vùng Đông Nam Bộ; Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Cần Thơ đều là những đầu mối kinh tế, thương mại, dịch vụ và phân phối có sức lan tỏa vùng.

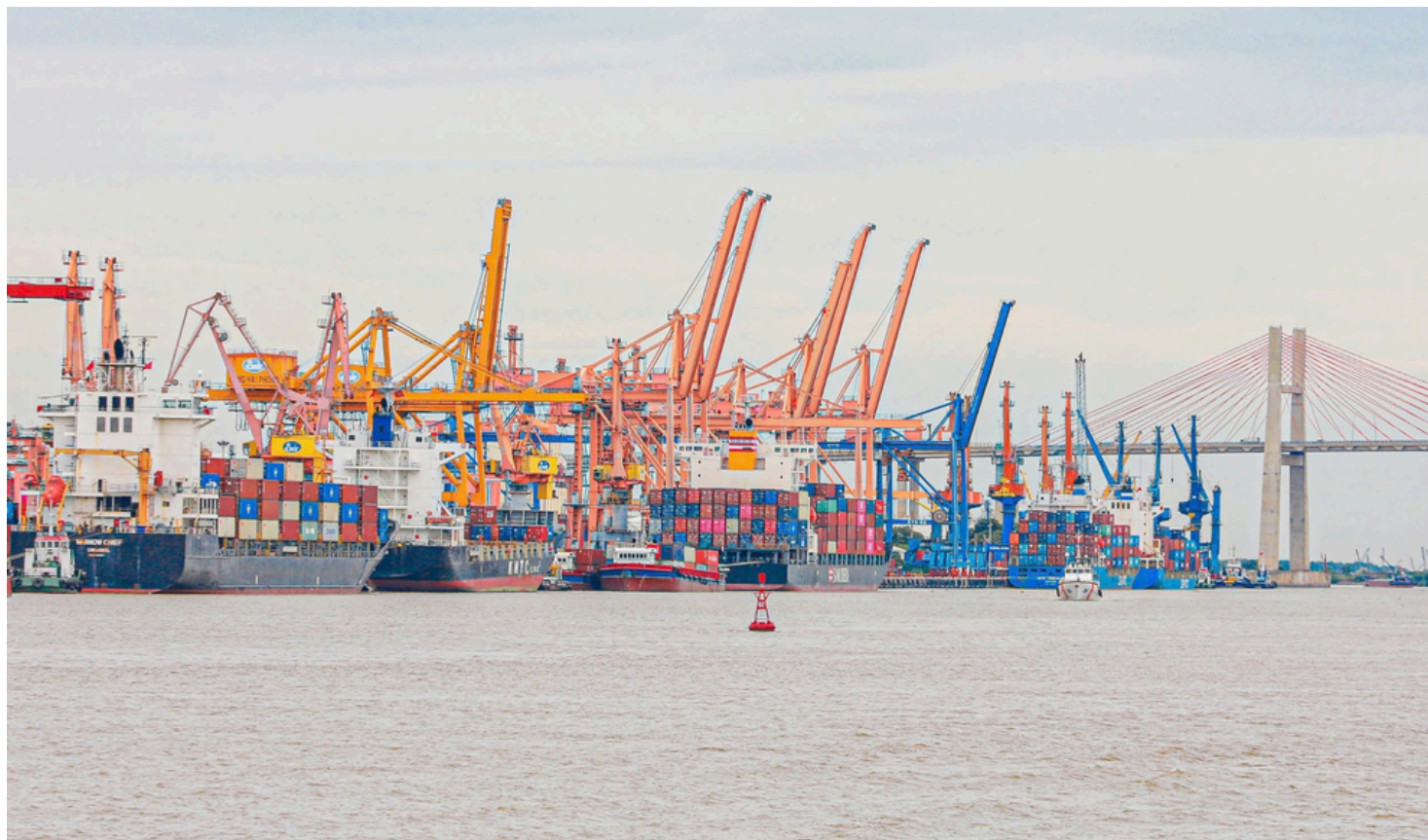


Với doanh nghiệp logistics, cải cách hành chính không chỉ là “làm giấy tờ nhanh hơn”. Giá trị lớn hơn nằm ở việc giảm thời gian chờ đợi, giảm chi phí tuân thủ, tăng tính dự báo của quy trình, minh bạch hóa trách nhiệm công vụ và hạn chế rủi ro phát sinh trong đầu tư, xây dựng kho bãi, mở tuyến vận tải, đăng ký phương tiện, thực hiện thủ tục đất đai, môi trường, hải quan, cảng biển, cảng cạn và trung tâm logistics.

Trong logistics, chi phí không chỉ nằm ở cước vận tải, kho bãi hay nhiên liệu, mà còn nằm rất lớn trong thời gian: thời gian cấp phép, thời gian xử lý hồ sơ, thời gian phối hợp giữa các cơ quan, thời gian thông quan và thời gian tiếp cận hạ tầng. Vì vậy, cải cách hành chính tác động trực tiếp đến lead time của chuỗi cung ứng.

Một trung tâm logistics hiện đại cần cả hạ tầng cứng và hạ tầng mềm. Hạ tầng cứng là cảng biển, sân bay, đường bộ, đường sắt, cảng cạn, kho thông minh, trung tâm phân phối. Hạ tầng mềm là thể chế, thủ tục, dữ liệu, nền tảng số, cơ chế phối hợp liên ngành và chất lượng phục vụ của đội ngũ công vụ. Nếu hạ tầng cứng tốt nhưng thủ tục còn phân mảnh, dữ liệu không liên thông, hồ sơ phải đi qua nhiều tầng nấc, chi phí logistics vẫn khó giảm.

Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến năm 2050 đặt mục tiêu hình thành các trung tâm dịch vụ logistics hiện đại, ngang tầm quốc tế. Để đạt mục tiêu này, các địa phương không thể chỉ cạnh tranh bằng vị trí địa lý, cảng biển, sân bay hay quỹ đất. Năng lực cải cách hành chính sẽ ngày càng trở thành tiêu chí quan trọng khi nhà đầu tư lựa chọn địa điểm đặt trung tâm logistics, logistics park, trung tâm phân phối, kho lạnh, hạ tầng thương mại điện tử hoặc dịch vụ logistics giá trị gia tăng.



Từ kết quả PAR INDEX 2025, có thể rút ra một số hàm ý chính sách cho các địa phương muốn phát triển trung tâm logistics. Trước hết, cải cách thủ tục cần đi thẳng vào những quy trình tác động trực tiếp đến doanh nghiệp logistics như đầu tư kho bãi, cấp phép vận tải, kết nối hạ tầng, đất đai, môi trường, phòng cháy chữa cháy, hải quan và quản lý chuyên ngành. Hiệu quả cải cách phải được đo bằng thời gian xử lý thực tế, tỷ lệ hồ sơ trực tuyến toàn trình, mức độ liên thông dữ liệu và mức độ giảm tiếp xúc trực tiếp.

Bên cạnh đó, chuyển đổi số trong cơ quan nhà nước cần được thiết kế theo logic chuỗi cung ứng. Doanh nghiệp không vận hành theo từng “ngăn” thủ tục riêng lẻ, mà theo dòng hàng, dòng chứng từ, dòng dữ liệu và dòng thanh toán. Vì vậy, dữ liệu giữa chính quyền địa phương, hải quan, cảng, doanh nghiệp hạ tầng, doanh nghiệp vận tải, ngân hàng, bảo hiểm và các nền tảng logistics cần được kết nối tốt hơn, trên cơ sở bảo đảm an toàn dữ liệu.

PAR INDEX 2025 cho thấy mặt bằng cải cách hành chính của các địa phương tiếp tục được nâng lên. Nhưng yêu cầu mới không chỉ là cải cách trên bảng xếp hạng, mà là cải cách tạo tác động rõ rệt tới môi trường kinh doanh, năng lực logistics và chất lượng phục vụ. Trong cuộc đua hình thành các trung tâm kinh tế – logistics hiện đại, địa phương nào cải cách nhanh hơn, số hóa sâu hơn và phối hợp liên ngành hiệu quả hơn sẽ có lợi thế lớn hơn trong thu hút đầu tư và nâng cao năng lực cạnh tranh chuỗi cung ứng.

***Thanh Hải VP.VLA tổng hợp từ Bộ Nội vụ và Tạp chí Công Thương***



### 03 Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam: Đề xuất nâng cao tính minh bạch phụ thu hãng tàu

Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đang được lấy ý kiến với nhiều nội dung đáng chú ý liên quan đến hoạt động vận tải biển, khai thác cảng và quản lý thị trường dịch vụ hàng hải. Trong đó, đề xuất tách bạch giữa giá dịch vụ vận chuyển, giá dịch vụ liên quan đến vận chuyển và các khoản phụ thu ngoài giá dịch vụ được xem là một thay đổi quan trọng, nhằm tăng tính minh bạch và hạn chế tình trạng áp đặt phụ phí bất hợp lý lên doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Theo dự thảo, giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển là khoản tiền mà chủ hàng trả cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Đây là phần cước chính, gắn trực tiếp với việc vận chuyển hàng hóa từ cảng đi đến cảng đến.

Bên cạnh đó, dự thảo cũng làm rõ khái niệm giá dịch vụ liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Đây là khoản tiền phát sinh khi người vận chuyển cung cấp thêm các dịch vụ liên quan, chẳng hạn vệ sinh container, kẹp chì container hoặc các dịch vụ phụ trợ khác.

Riêng phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển được xác định là khoản chi phí phát sinh do các biến động khách quan trong quá trình vận tải, như tắc nghẽn cảng, biến động tăng giá nhiên liệu hoặc các yếu tố bất thường khác.

Việc tách bạch các khoản này có ý nghĩa quan trọng. Thay vì để nhiều loại phí, phụ phí được gộp chung hoặc diễn giải thiếu rõ ràng, dự thảo hướng tới việc phân định cụ thể đâu là giá dịch vụ thực chất, đâu là chi phí dịch vụ phụ trợ và đâu là khoản phụ thu do biến động khách quan. Đây là con số rất lớn, cho thấy vấn đề phụ thu không chỉ là câu chuyện giữa hãng tàu và chủ hàng, mà còn liên quan trực tiếp đến năng lực cạnh tranh thương mại, chi phí logistics quốc gia và quyền lợi của doanh nghiệp trong nước.



Từ thực tế này, chuyên gia đề xuất cần bổ sung quy định rõ đối với các khoản phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển do hãng tàu nước ngoài thu từ chủ hàng tại cảng biển Việt Nam, bao gồm THC và các phụ thu tương tự. Theo đó, doanh nghiệp phải kê khai, công khai các yếu tố cấu thành khoản thu; đồng thời, mức điều chỉnh tăng không được vượt quá mức biến động thực tế của chi phí bốc dỡ cảng biển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành. Đề xuất Chính phủ quy định chi tiết cơ chế giám sát, kiểm soát và xử lý vi phạm. Đồng thời, cần thiết lập hệ thống công khai, minh bạch phí và phụ phí của hãng tàu nước ngoài trên hệ thống dữ liệu hàng hải quốc gia. Cơ chế này sẽ giúp doanh nghiệp xuất nhập khẩu, cảng biển và doanh nghiệp logistics Việt Nam có cơ sở theo dõi, so sánh và phản ánh khi phát hiện mức thu bất hợp lý.

Nhìn tổng thể, các đề xuất trong dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam cho thấy xu hướng tăng cường quản lý minh bạch đối với thị trường vận tải biển, đặc biệt là hoạt động của hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam. Việc phân định rõ giá dịch vụ và phụ thu, yêu cầu công khai yếu tố cấu thành chi phí, giám sát tuyến vận tải và hoàn thiện quy định về khai thác cảng là những bước đi cần thiết để bảo vệ quyền lợi chính đáng của doanh nghiệp Việt Nam.

Trong bối cảnh chi phí logistics vẫn là một trong những yếu tố ảnh hưởng lớn đến sức cạnh tranh của hàng hóa xuất nhập khẩu, minh bạch hóa phụ thu hãng tàu không chỉ giúp giảm áp lực chi phí cho doanh nghiệp, mà còn góp phần xây dựng một thị trường vận tải biển công bằng, lành mạnh và bền vững hơn. **Xem thêm tại: [Link](#)**



## 04 Một số thủ tục hành chính trong lĩnh vực hải quan được sửa đổi, bãi bỏ

Bộ Tài chính vừa ban hành Quyết định số 1075/QĐ-BTC công bố danh mục 19 thủ tục hành chính được sửa đổi, bổ sung và bãi bỏ trong lĩnh vực hải quan.

Cụ thể, tại nhóm thủ tục về doanh nghiệp ưu tiên gồm: Thủ tục công nhận doanh nghiệp quá cảnh được ưu tiên; thủ tục đình chỉ, thu hồi quyết định công nhận doanh nghiệp quá cảnh được ưu tiên.

Nhóm thủ tục về kho bãi, địa điểm gồm: Thủ tục công nhận kho, bãi, địa điểm làm thủ tục hải quan, tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan; thủ tục thu hẹp, mở rộng diện tích; thủ tục tạm dừng hoạt động và thủ tục chấm dứt hoạt động các loại hình kho bãi, địa điểm nêu trên.

Nhóm thủ tục về chuyển đổi số gồm: Thủ tục đăng ký tài khoản người sử dụng Cổng thông tin một cửa quốc gia và chữ ký số.

Bên cạnh việc sửa đổi, bổ sung các thủ tục hành chính, Quyết định số 1075/QĐ-BTC cũng chính thức bãi bỏ 12 thủ tục hành chính rườm rà, không còn phù hợp với thực tế.

Điểm đáng chú ý là các thủ tục bị bãi bỏ này vốn được quy định rải rác tại 5 văn bản pháp lý trước đó, nay được Bộ Tài chính tổng hợp và xóa bỏ để thống nhất hành lang pháp lý.

Theo đó, danh mục 12 thủ tục hành chính bị bãi bỏ gồm: Thủ tục đăng ký kết nối, hủy kết nối với Cổng thông tin tờ khai hải quan điện tử; thủ tục đăng ký sử dụng chữ ký số để thực hiện các thủ tục hành chính hải quan một cửa; thủ tục xác nhận kho xăng dầu đủ điều kiện kiểm tra, giám sát của cơ quan hải quan; thủ tục công nhận kho bãi, địa điểm trong khu vực cảng

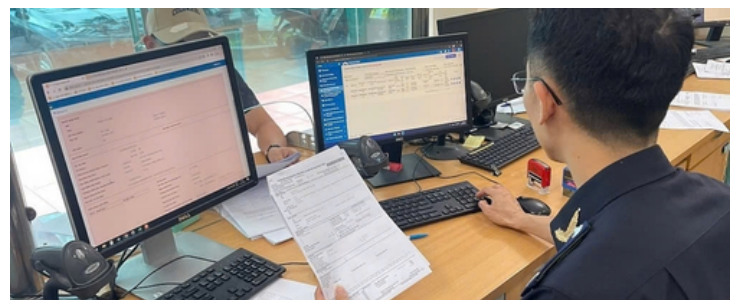
biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không quốc tế, ga đường sắt liên vận quốc tế đủ điều kiện tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan; thủ tục tạm dừng hoạt động, hoạt động trở lại của địa điểm làm thủ tục hải quan tại cảng xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa được thành lập trong nội địa;

Thủ tục cấp mã địa điểm thu gom hàng lẻ (đối với doanh nghiệp kinh doanh địa điểm thu gom hàng lẻ nằm trong khu vực cảng biển, cảng cạn là doanh nghiệp kinh doanh cảng); thủ tục công nhận địa điểm thu gom hàng lẻ.

Thủ tục công nhận kho ngoại quan; thủ tục công nhận kho hàng không kéo dài; thủ tục công nhận hoạt động địa điểm làm thủ tục hải quan tại cảng xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa kinh doanh được thành lập trong nội địa.

Thủ tục chấm dứt hoạt động địa điểm làm thủ tục hải quan tại cảng xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa được thành lập trong nội địa; thủ tục công nhận kho bảo thuế.

Việc ban hành Quyết định số 1075/QĐ-BTC sửa đổi, bổ sung các thủ tục, đồng thời bãi bỏ các nội dung tương ứng tại 5 Quyết định công bố thủ tục hành chính trước đây, giúp thống nhất hành lang pháp lý và tạo điều kiện thuận lợi nhất cho hoạt động thông quan hàng hóa của doanh nghiệp. **Xem thêm tại: [Link](#)**



## 05 Khuyến cáo với doanh nghiệp xuất khẩu sang Mỹ

Việc Mỹ đưa Việt Nam vào diện cảnh báo cao nhất về sở hữu trí tuệ trong Báo cáo Đặc biệt 301 năm 2026 đang tạo thêm áp lực với cộng đồng doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam, trong bối cảnh các tiêu chuẩn về minh bạch chuỗi cung ứng, truy xuất nguồn gốc và bảo hộ tài sản trí tuệ ngày càng được siết chặt.

Ngay sau khi Báo cáo Đặc biệt 301 được công bố, nhiều hiệp hội ngành hàng đã phát đi khuyến cáo với các doanh nghiệp, nhất là các doanh nghiệp đang xuất khẩu sang Mỹ hoặc tham gia chuỗi cung ứng cho các tập đoàn quốc tế.

Theo Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP), động thái mới từ phía Mỹ cho thấy vấn đề sở hữu trí tuệ đang được lồng ghép ngày càng sâu vào các hàng rào thương mại và tiêu chuẩn nhập khẩu. Với doanh nghiệp xuất khẩu, đặc biệt là doanh nghiệp có thị trường trọng điểm tại Mỹ, vấn đề không chỉ nằm ở nội dung “sở hữu trí tuệ”, mà còn ở xu hướng Mỹ đang sử dụng ngày càng nhiều công cụ thương mại để gia tăng sức ép về tuân thủ.

Cụ thể, Điều khoản 301 là công cụ cho phép Mỹ điều tra các hành vi, chính sách hoặc thực tiễn bị cho là không công bằng, bất hợp lý hoặc phân biệt đối xử và gây gánh nặng, hạn chế thương mại của Mỹ. Do đó, mọi ngành xuất khẩu lớn, trong đó có thủy sản, cần theo dõi sát diễn biến, dù cáo buộc hiện nay không trực tiếp nhằm vào sản phẩm thủy sản.

Trước tình hình này, VASEP khuyến cáo các doanh nghiệp cần khẩn trương kiểm tra lại tình trạng đăng ký bảo hộ thương hiệu, quyền sử dụng bao bì, thiết kế sản phẩm, hình ảnh, phần mềm quản lý, hệ thống truy xuất nguồn gốc cũng như các tài liệu chứng minh quyền sử dụng hợp pháp đối với tài sản trí tuệ đang sử dụng trong hoạt động sản xuất - xuất khẩu.



Các doanh nghiệp xuất khẩu được khuyến cáo rà soát phần hình ảnh bao bì, thiết kế sản phẩm, phần mềm sử dụng...

"Hiện Mỹ đặc biệt quan tâm tới các hành vi sử dụng phần mềm không bản quyền, vi phạm nhãn hiệu, sao chép bao bì, gian lận thương mại điện tử và tình trạng hàng giả, hàng nhái trong chuỗi cung ứng xuyên biên giới.

Không ít doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam hiện vẫn có thói quen sử dụng phần mềm chưa được cấp phép hoặc chưa đăng ký bảo hộ thương hiệu tại thị trường xuất khẩu. Đây có thể trở thành điểm rủi ro lớn khi xảy ra tranh chấp hoặc bị cơ quan nhập khẩu kiểm tra", VASEP lưu ý.

### **Chuyển sang tư duy đáp ứng chuẩn mực thị trường**

Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) khuyến nghị doanh nghiệp cần xem việc tuân thủ sở hữu trí tuệ là một phần của chiến lược quản trị rủi ro thương mại thay vì chỉ xử lý khi xảy ra tranh chấp.

### **Doanh nghiệp cần chuẩn hóa hồ sơ truy xuất nguồn gốc và xây dựng hệ thống quản trị dữ liệu minh bạch**

Theo VCCI, trước áp lực từ thị trường Mỹ hiện nay, các doanh nghiệp xuất khẩu nên chủ động đăng ký bảo hộ thương hiệu tại các thị trường trọng điểm, rà soát việc sử dụng phần mềm trong doanh nghiệp, chuẩn hóa hồ sơ truy xuất nguồn gốc và xây dựng hệ thống quản trị dữ liệu minh bạch.

Theo các hiệp hội, trong bối cảnh doanh nghiệp Việt đang đẩy mạnh xuất khẩu qua các nền tảng số, việc sử dụng hình ảnh, nội dung quảng bá hoặc phần mềm không có bản quyền cũng có thể trở thành nguyên nhân dẫn tới tranh chấp pháp lý hoặc bị đối tác yêu cầu dừng hợp tác.

Các doanh nghiệp cần chủ động xây dựng bộ phận hoặc nhân sự phụ trách tuân thủ thương mại và sở hữu trí tuệ thay vì giao kiêm nhiệm như trước đây. Chuyển từ tư duy "đáp ứng đơn hàng" sang tư duy "đáp ứng chuẩn mực thị trường", trong đó sở hữu trí tuệ được xem là một trong những tiêu chí quan trọng để đánh giá mức độ an toàn và độ tin cậy của doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng toàn cầu. **Xem thêm tại: [Link](#)**



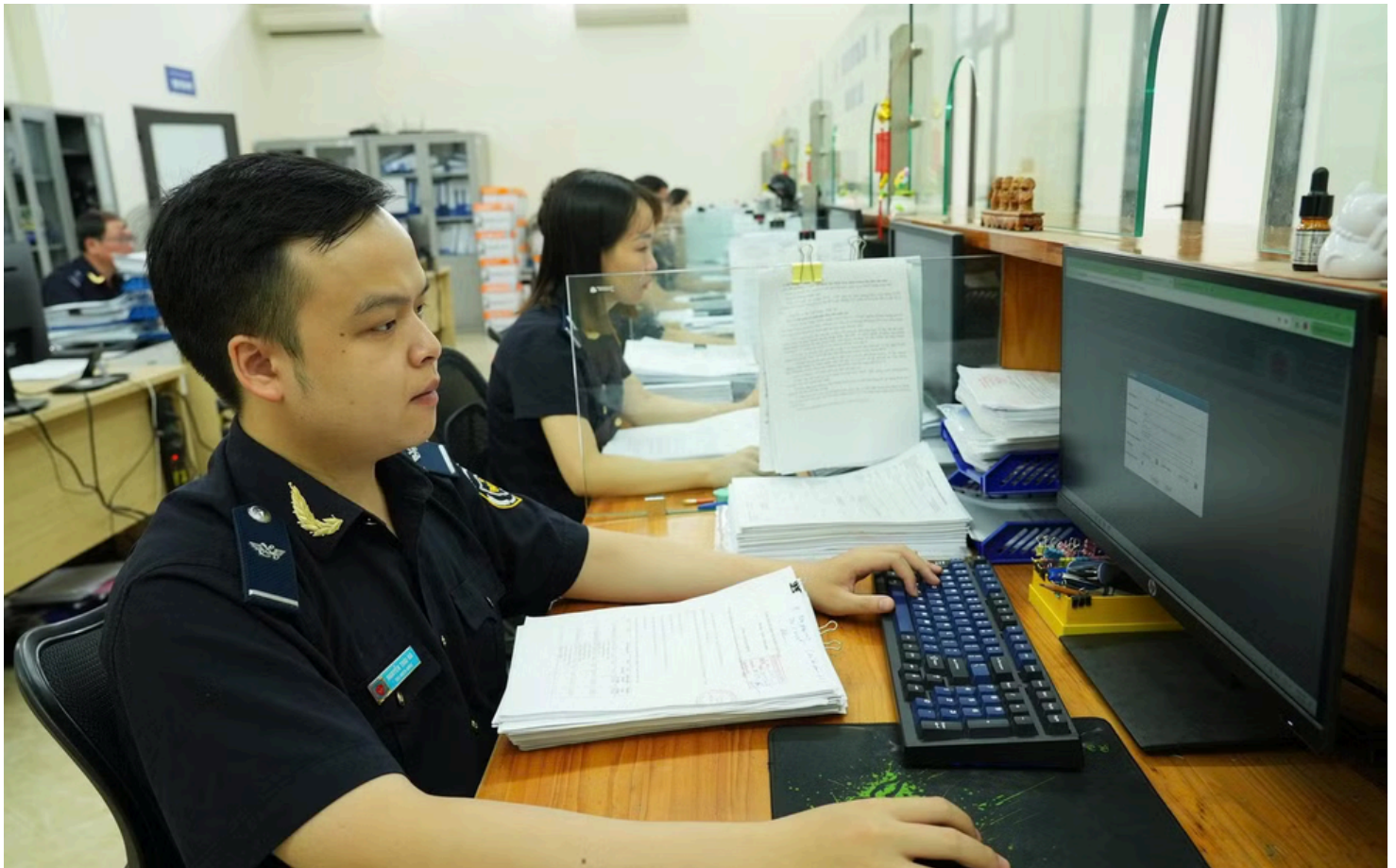
## 06 **Thí điểm mô hình thông quan tập trung từ 1/6**

Cục Hải quan cho biết sẽ triển khai thí điểm thủ tục hải quan theo mô hình thông quan tập trung tại Chi cục Hải quan khu vực III, TP. Hải Phòng từ ngày 1/6. Mô hình mới hướng tới xử lý thủ tục tập trung, phi giấy tờ, giảm tiếp xúc trực tiếp giữa doanh nghiệp và công chức hải quan.

Thời gian qua, Cục Hải quan đã xây dựng Đề án thông quan tập trung và sau quá trình hoàn thiện, đánh giá điều kiện pháp lý cũng như hạ tầng triển khai, cơ quan này quyết định lựa chọn Chi cục Hải quan khu vực III để thí điểm mô hình mới.

Theo Cục Hải quan, việc triển khai mô hình thông quan tập trung được xây dựng trên nền tảng hệ thống VNACCS/VCIS đã vận hành ổn định hơn 10 năm qua. Điểm thay đổi lớn nhất của mô hình thông quan tập trung là việc tiếp nhận và kiểm tra hồ sơ hải quan sẽ được thực hiện tập trung tại một đầu mối là Đội Thông quan, thay vì xử lý phân tán tại nhiều đơn vị hải quan cửa khẩu và ngoài cửa khẩu như hiện nay. Theo Cục Hải quan, cách làm này giúp tăng tính chuyên sâu trong xử lý nghiệp vụ, phù hợp xu hướng tinh gọn bộ máy và hiện đại hóa quản lý.

Cục Hải quan cho biết, thủ tục hải quan theo mô hình mới sẽ được triển khai theo nguyên tắc “xuôi chiều”, tức thủ tục kết thúc ở đơn vị nào thì đơn vị đó xử lý toàn bộ các khâu phát sinh. Đồng thời, việc xử lý hồ sơ sẽ theo hướng phi giấy tờ, hạn chế tối đa tiếp xúc trực tiếp giữa doanh nghiệp và công chức hải quan nhằm giảm nguy cơ tiêu cực, phiền hà và sách nhiễu.



Công tác quản lý cũng sẽ chuyển mạnh từ kiểm tra trong thông quan sang kiểm tra sau thông quan.

Để phục vụ mô hình mới, Cục Hải quan cũng đã ban hành các quyết định sửa đổi quy định liên quan đến tổ chức bộ máy của Đội Thông quan tập trung thuộc Chi cục Hải quan khu vực III. Đội Thông quan sẽ có chức năng trực tiếp thực hiện thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, phương tiện vận tải xuất nhập cảnh, thực hiện các chính sách thuế, quản lý rủi ro, xử lý vi phạm hành chính và hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình thực hiện thủ tục hải quan.

Chi cục Hải quan khu vực III được giao chủ trì triển khai thí điểm, bao gồm việc bố trí nhân sự, chuẩn bị cơ sở vật chất, cấu hình hệ thống xử lý dữ liệu, tổ chức tập huấn cho cán bộ công chức và thông báo kế hoạch triển khai tới cộng đồng doanh nghiệp xuất nhập khẩu trên địa bàn. Đồng thời, đơn vị này cũng phải xây dựng cơ chế hỗ trợ người sử dụng và xử lý các công việc tồn đọng trước khi chính thức vận hành mô hình mới.

Cục Hải quan cho rằng việc triển khai thí điểm mô hình thông quan tập trung là bước đi quan trọng trong tiến trình cải cách và hiện đại hóa ngành Hải quan; đồng thời kỳ vọng sẽ giúp giảm thời gian và chi phí thủ tục cho doanh nghiệp, tạo thuận lợi thương mại và góp phần cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh. **Xem thêm tại: [Link](#)**

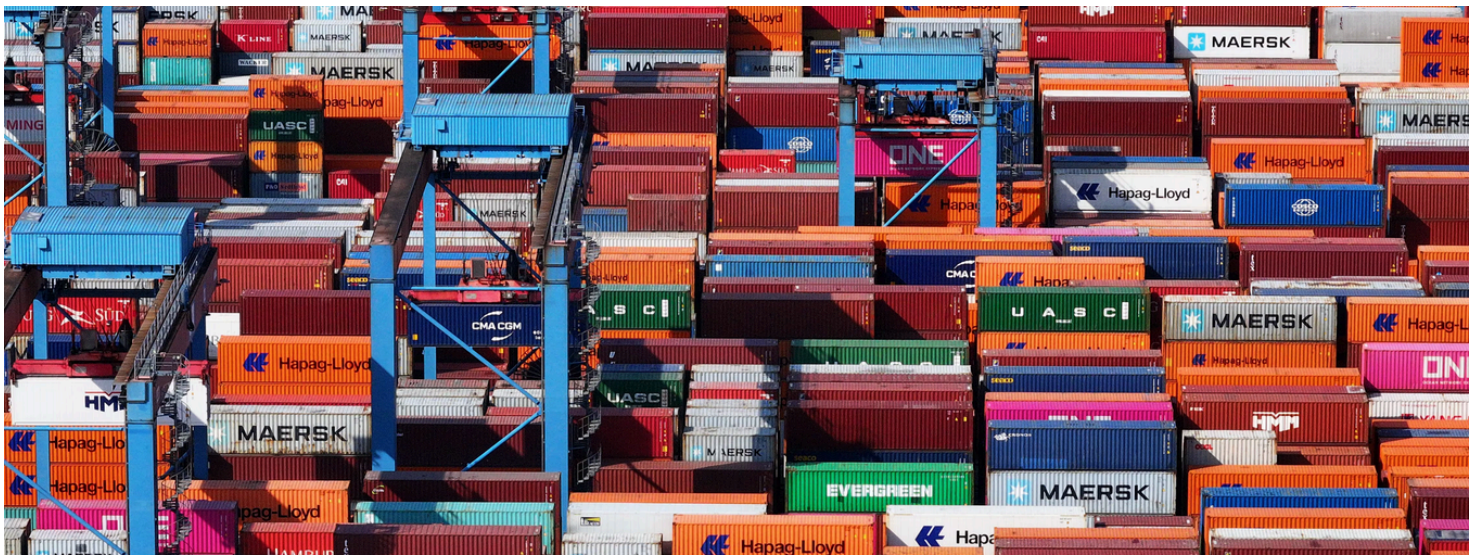


# GÓC LOGISTICS

## Một số lưu ý khi hội viên phát hành chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng (NCD)

Hội thảo Công ước của Liên Hợp Quốc về Chứng từ Vận tải có thể chuyển nhượng (the United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents - NCD) dự kiến được Bộ Ngoại giao phối hợp với Bộ Xây dựng và Ủy ban Luật thương mại quốc tế của Liên Hợp Quốc (United Nations Commission on International Trade Law - UNCITRAL) tổ chức tại Hà Nội vào sáng ngày 29 tháng 5 năm 2026 với các bài tham luận của đại diện UNCITRAL, Bộ Xây dựng, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và một số đơn vị, tổ chức khác. Để Hội viên VLA tham khảo, nghiên cứu về Công ước nêu trên, xin giới thiệu bài viết "Ý nghĩa thực tiễn của Công ước Liên Hợp Quốc về Chứng từ Vận tải có thể chuyển nhượng" dưới đây của Giám đốc Cơ quan Tư vấn Pháp luật (ABLM) trực thuộc FIATA.

Ngày 15 tháng 12 năm 2025, Công ước Liên Hợp Quốc về Chứng từ Vận tải Có thể Chuyển nhượng (Công ước NCD) đã được Đại hội đồng Liên Hợp Quốc thông qua, sau khi được Ủy ban Luật thương mại quốc tế của Liên Hợp Quốc phê chuẩn. Khởi đầu của công ước này là sáng kiến của Trung Quốc, được đề xuất vào năm 2019 nhằm giải quyết những khó khăn về tài chính liên quan đến tuyến đường sắt cao tốc Trung Quốc - Châu Âu (China-Europe Railway Express), nhằm khắc phục việc thiếu các chứng từ sở hữu có thể chuyển nhượng ngoài lĩnh vực vận tải biển. FIATA đã đóng vai trò tích cực trong ngành giao nhận vận tải, bảo vệ tính chuyển nhượng của Vận đơn đa phương thức FIATA có thể chuyển nhượng (FBL), bao gồm cả trong vận tải phi đường biển, đồng thời ủng hộ việc công nhận FBL điện tử (eFBL).



**Công ước NCD đưa ra hai điểm quan trọng mới.** Thứ nhất, thiết lập một loại chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng mới áp dụng cho tất cả các phương thức vận tải, qua đó hỗ trợ tính hợp pháp của FBL được phát hành mà không có chặng đường biển, với điều kiện tuân thủ định dạng của Công ước (Convention's format). Thứ hai, Công ước phát triển dựa trên Luật Mẫu của UNCITRAL về Hồ sơ Chuyển nhượng Điện tử (MLETR), quy định các nguyên tắc về phát hành, chữ ký điện tử, chuyển đổi giữa dạng giấy và điện tử, cũng như các tiêu chuẩn về độ tin cậy đối với NCD điện tử. Những quy định này cung cấp hướng dẫn cho toàn bộ vòng đời của chứng từ chuyển nhượng điện tử và góp phần hoàn thiện khuôn khổ pháp lý điều chỉnh chứng từ vận tải điện tử trên toàn cầu.

**Khi có hiệu lực, Công ước được kỳ vọng sẽ thúc đẩy các mô hình kinh doanh mới trong thương mại quốc tế,** logistics và tài trợ chuỗi cung ứng. Đối với các thành viên FIATA và ngành giao nhận vận tải, việc phát hành một FBL duy nhất bao phủ toàn bộ hành trình đa phương thức có thể tạo điều kiện chuyển dịch sang các giải pháp logistics tích hợp hơn. Tại các khu vực không giáp biển, chứng từ có thể chuyển nhượng trong vận tải đường sắt và đường bộ có thể giúp cải thiện khả năng tiếp cận tài chính. Nhà nhập khẩu có thể thế chấp hàng hóa đang vận chuyển thông qua FBL được phát hành dưới dạng NCD, trong khi nhà xuất khẩu có thể duy trì quyền kiểm soát hàng hóa thông qua việc chuyển giao quyền sở hữu, từ đó tăng cường bảo đảm thanh toán.



**Theo Công ước NCD, các doanh nghiệp giao nhận phát hành NCD cần đặc biệt lưu ý các vấn đề sau đây:**

**Thứ nhất, việc phát hành phải dựa trên khả năng của người giao nhận trong việc kiểm soát toàn bộ hành trình vận tải,** vì việc phát hành đồng nghĩa với trách nhiệm của người chuyên chở đối với toàn bộ quá trình vận chuyển. Năng lực vận hành, sự phối hợp theo hợp đồng giữa các chặng và quy trình giao hàng chặt chẽ tại điểm đến là những yếu tố thiết yếu. **Việc xác minh bản gốc FBL và các ký hậu hợp lệ vẫn mang tính then chốt,** cùng với sự đồng bộ giữa luồng hàng và luồng chứng từ. Cần thiết lập cấu trúc hợp đồng “hai lớp”: hợp đồng vận tải đa phương thức giữa người khai thác vận tải đa phương thức (MTO) với chủ hàng, và các hợp đồng theo từng chặng giữa MTO và các hãng vận tải thực tế. Kho bãi tại điểm đến cũng có thể cần thiết để xử lý khoảng chênh lệch thời gian giữa việc hàng đến và việc giao hàng.

**Thứ hai, trong trường hợp sử dụng vận đơn thứ cấp (house bill) cho vận tải đường sắt, đường bộ hoặc đường hàng không,** cần điều chỉnh định dạng và điều khoản, bao gồm các điều khoản trách nhiệm phù hợp với các công ước quốc tế và pháp luật trong nước liên quan. Để hoạt động như một NCD, FBL phải nêu rõ rằng nó có hiệu lực với tư cách này vào một ngày xác định (trên thực tế có thể là ngày phát hành). Ở phần (field) người nhận hàng cần ghi “theo lệnh” (to order), “theo lệnh của”, để trống, hoặc ghi rõ “có thể chuyển nhượng”. Mặt

trước của vận đơn cần có các chỉ dấu nhận diện đối với vận tải đường sắt, đường bộ hoặc đường hàng không. Cơ quan tư vấn pháp luật của FIATA (ABLM) đang xem xét liệu có cần cập nhật định dạng cũng như các điều khoản và điều kiện của FBL hay không.

**Thứ ba, phương thức phát hành FBL dưới dạng NCD phải tuân thủ Công ước,** bao gồm việc thể hiện rõ tính chất có thể chuyển nhượng và nêu rõ ngày có hiệu lực cụ thể trong chứng từ.

**Đối với việc phát hành eFBL, Chương 4 của Công ước yêu cầu áp dụng các phương thức đáng tin cậy để xác định người ký và bảo đảm quyền kiểm soát độc quyền đối với eFBL. Khi chuyển đổi giữa dạng giấy và dạng điện tử, tất cả các bản gốc của dạng trước đó phải được thu hồi và chấm dứt hiệu lực.**

**Công ước cũng cho phép chuyển đổi vận đơn đường sắt, đường bộ và hàng không thành NCD thông qua ký hậu (endorsement).** Trên thực tế, các hãng vận tải có thể cần điều chỉnh quy trình phát hành, lưu thông và giao hàng, bảo đảm kiểm soát chặt chẽ chứng từ gốc và chỉ giao hàng khi xuất trình bản gốc NCD.



Với tầm quan trọng đối với thương mại toàn cầu và ngành giao nhận vận tải, FIATA sẽ tiếp tục theo dõi tiến trình để Công ước có hiệu lực. FIATA đang hợp tác với Diễn đàn Chủ hàng toàn cầu (Global Shippers Forum - GSF) và Ủy ban Ngân hàng của Phòng Thương mại Quốc tế (ICC Banking Commission) nhằm xây dựng hướng dẫn cho ngành giao nhận vận tải. Ban Thư ký UNCITRAL và Ủy ban Kinh tế, Xã hội Châu Á - Thái Bình Dương của Liên Hợp Quốc (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) đang khuyến khích các dự án thí điểm để tích lũy kinh nghiệm và thúc đẩy phê chuẩn. Các thành viên FIATA được khuyến khích tham gia các sáng kiến này và phối hợp với cơ quan nhà nước cũng như các đối tác thương mại nhằm khai thác tối đa tiềm năng của Công ước.

**Yuntao Yang, Giám đốc Cơ quan Tư vấn Pháp luật (ABLM) của FIATA**

**FIATA REVIEW | #152**

**Ngô Khắc Lễ (giới thiệu và dịch)**



# TIN QUỐC TẾ

## 01 Mỹ và Trung Quốc cân nhắc cắt giảm thuế quan cho hàng hóa

Tối ngày 13/5/2026, Tổng thống Mỹ Donald Trump đã đến Bắc Kinh, khởi động chuyến công du cấp nhà nước tới Trung Quốc theo lời mời của Chủ tịch Tập Cận Bình. Chuyến thăm diễn ra trong bối cảnh Washington và Bắc Kinh đang tìm cách nối lại đối thoại, kiểm soát bất đồng và giảm nhiệt căng thẳng xoay quanh thương mại, an ninh cũng như nhiều vấn đề quốc tế quan trọng.

Trong khuôn khổ các cuộc tiếp xúc cấp cao, Mỹ và Trung Quốc được cho là đang cân nhắc từng bước cắt giảm thuế quan đối với các nhóm hàng hóa “không nhạy cảm” nhằm tạo nền tảng ổn định hơn cho quan hệ thương mại song phương sau nhiều năm đối đầu kinh tế. Theo các nguồn tin quốc tế, hai bên có thể xây dựng cơ chế “Hội đồng Thương mại”, cho phép mỗi nước lựa chọn danh mục hàng hóa trị giá khoảng 30 tỷ USD để giảm thuế mà không ảnh hưởng đến lợi ích an ninh quốc gia.

Khác với các vòng đàm phán trước đây, Washington hiện tập trung nhiều hơn vào các mục tiêu thương mại cụ thể đối với các lĩnh vực phi chiến lược, thay vì gây sức ép buộc Bắc Kinh thay đổi mô hình kinh tế. Tuy nhiên, các biện pháp kiểm soát xuất khẩu và thuế quan đối với lĩnh vực công nghệ nhạy cảm vẫn sẽ tiếp tục được duy trì.

Giới quan sát nhận định nếu đạt được tiến triển thực chất, cuộc gặp giữa ông Trump và ông Tập có thể trở thành bước ngoặt quan trọng giúp giảm áp lực lên thương mại toàn cầu và hỗ trợ quá trình phục hồi chuỗi cung ứng quốc tế trong thời gian tới. **Xem thêm tại: [Link](#).**



## 02 Tòa phúc thẩm Mỹ "bật đèn xanh" cho việc áp thuế quan toàn cầu 10%

Tòa Phúc thẩm Liên bang Mỹ ngày 12/5 đã ra quyết định tạm dừng thi hành phán quyết trước đó của Tòa án Thương mại Quốc tế Mỹ (CIT), qua đó cho phép chính quyền Tổng thống Donald Trump tiếp tục duy trì mức thuế quan toàn cầu 10% trong thời gian chờ quá trình kháng cáo diễn ra.

Mức thuế này được ông Trump áp dụng từ tháng 2/2026 theo Điều 122 của Đạo luật Thương mại năm 1974, sau khi Tòa án Tối cao Mỹ bác bỏ nhiều mức thuế đối ứng trước đó. Tuy nhiên, ngày 7/5, CIT đã phán quyết rằng việc áp thuế là không hợp pháp và yêu cầu ngừng thực thi đối với bang Washington cùng hai doanh nghiệp nguyên đơn trong vụ kiện.

Trong đơn kháng cáo, chính quyền Mỹ cho rằng cần duy trì chính sách thuế quan trong suốt quá trình xem xét pháp lý, kể cả khi vụ việc được đưa lên Tòa án Tối cao. Giới quan sát nhận định diễn biến mới tiếp tục cho thấy cuộc chiến pháp lý quanh chính sách thuế quan của Mỹ vẫn chưa có hồi kết, đồng thời có thể tạo thêm bất ổn cho thương mại toàn cầu trong thời gian tới. **Xem thêm tại:**

[Link.](#)

## 03 Ngành vận tải biển lên các phương án tránh eo biển Hormuz

Ngành vận tải biển toàn cầu đang khẩn trương đưa ra các phương án vận hành thay thế trong bối cảnh eo biển Hormuz tiếp tục bị gián đoạn kéo dài, gây áp lực lớn lên chuỗi cung ứng và thương mại quốc tế. Các hãng tàu lớn như Maersk, MSC và Hapag-Lloyd đã đồng loạt điều chỉnh mạng lưới khai thác, chuyển hướng tàu và tăng cường các biện pháp quản trị rủi ro để duy trì hoạt động vận chuyển.

Không giống khủng hoảng tại Biển Đỏ, eo biển Hormuz hiện gần như không có tuyến hàng hải thay thế khả thi, buộc các hãng tàu phải tái thiết kế mạng lưới vận tải quanh các yếu tố an ninh và độ tin cậy. Maersk cho biết hãng đang chuyển hướng nhiều dịch vụ qua Mũi Hảo Vọng và sử dụng các cảng trung chuyển thay thế tại Trung Đông, trong khi Hapag-Lloyd triển khai các mô hình gom hàng nhằm hạn chế tàu cập cảng vùng Vịnh.

Giới chuyên gia cảnh báo các giải pháp hiện tại chỉ mang tính tạm thời khi thời gian vận chuyển kéo dài, chi phí nhiên liệu và phí bảo hiểm chiến tranh tiếp tục tăng mạnh. Trong bối cảnh nguy cơ tấn công bằng máy bay không người lái, ngư lôi và các hình thức gây nhiễu hàng hải vẫn hiện hữu, các hãng vận tải buộc phải duy trì trạng thái cảnh giác cao độ để đảm bảo an toàn cho tàu, thủy thủ đoàn và hàng hóa.

**Xem thêm tại:** [Link.](#)



## 04 Giá cước hàng không Á – Âu tiếp tục neo cao khi căng thẳng vùng Vịnh leo thang

Các cuộc đàm phán hòa bình giữa Mỹ và Iran tiếp tục xấu đi trong tuần này, khiến giá cước hàng không duy trì ở mức cao và có nguy cơ làm chậm quá trình khôi phục các chuyến bay tới các sân bay vùng Vịnh Ba Tư – nơi trước chiến sự từng xử lý khoảng một phần ba lưu lượng hàng hóa hàng không tuyến Á – Âu.

Theo chỉ số Baltic Air Index (BAI), giá cước spot từ Trung Quốc đi châu Âu đã đạt 5,76 USD/kg trong tuần đầu tiên của tháng 5 – mức cao nhất từ đầu năm đến nay – trước khi giảm nhẹ xuống còn 5,42 USD/kg vào ngày 11/5.

Các trung tâm trung chuyển hàng không tại UAE và Qatar đã từng bước tăng tần suất khai thác trở lại kể từ khi Mỹ và Iran đạt được thỏa thuận ngừng bắn vào tháng 4. Hãng hàng không Emirates có trụ sở tại Dubai cho biết 96% mạng bay toàn cầu của hãng hiện đã được khôi phục. Tuy nhiên, trong báo cáo thị trường tháng 5, BAI cảnh báo rằng nếu các cuộc tấn công tái diễn, quá trình phục hồi này sẽ bị đình trệ.

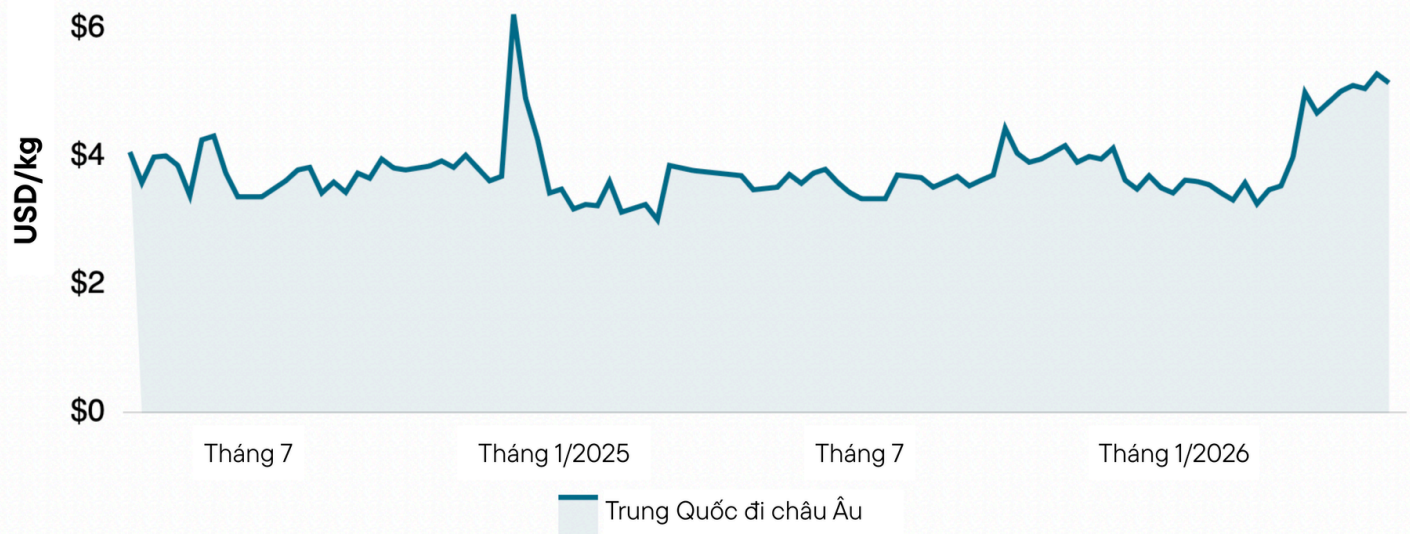
Trong bối cảnh nhu cầu vận tải hàng không trên tuyến Á – Âu vẫn vượt xa năng lực vận chuyển vốn đang bị hạn chế bởi chiến sự, bất kỳ sự leo thang nào của xung đột cũng sẽ tiếp tục gây áp lực tăng giá cước.

BAI nhận định: “Không phận tại nhiều khu vực thuộc vùng Vịnh vẫn bị hạn chế hoặc đóng cửa... tác động lớn nhất hiện đang ảnh hưởng đến lưu lượng hàng hóa Á – Âu. Trong một hệ thống gần như không còn dư địa năng lực, ngay cả những gián đoạn nhỏ cũng có thể khiến giá cước biến động mạnh. Ngay cả khi có máy bay sẵn sàng khai thác, thời gian bay kéo dài và sự bất ổn trong vận hành cũng làm giảm lượng hàng có thể chuyên chở. Kết quả là năng lực khai thác thực tế của toàn hệ thống bị suy giảm.”



## Giá cước hàng không từ Trung Quốc đi châu Âu tăng gần 50% so với cùng kỳ năm trước

Mức giá cước hàng không trung bình từ Trung Quốc đến châu Âu, áp dụng cho các lô hàng có trọng lượng từ 100 đến 3.000 kg



Chỉ số Freightos Air Index cũng cho thấy xu hướng tăng giá rõ rệt. Giá cước spot từ Trung Quốc đi châu Âu vào ngày 10/5 đã tăng 57% so với cuối tháng 2, lên mức 5,16 USD/kg, đồng thời cao hơn gần 50% so với cùng kỳ năm ngoái.

Công ty phân tích vận tải hàng không Rotate cho biết trong báo cáo quý I rằng trong 26 tháng qua, nhu cầu vận tải hàng không tăng 10%, trong khi năng lực vận chuyển chỉ tăng 6%. Theo Rotate, “khoảng cách này đã tạo áp lực lên toàn thị trường ngay cả trước khi xung đột Trung Đông làm tình hình thêm trầm trọng.”

Trước khi chiến sự nổ ra ngày 28/2, khoảng 30% lưu lượng hàng hóa Á – Âu được trung chuyển qua Trung Đông. Theo Rotate, hơn 520.000 tấn năng lực vận tải hàng hóa quốc tế đã bị mất chỉ trong hai tuần đầu tháng 3 khi không phận khu vực Vịnh Ba Tư đóng cửa. Hiện nay, năng lực vận tải hàng không mới chỉ phục hồi lên khoảng 30% so với mức trước chiến tranh.

### Không có sự bù đắp nỗ lực cầu đột biến

Dù các chuyến bay chở hàng từ châu Á đang được lấp đầy công suất, các công ty giao nhận cho rằng điều này phản ánh sự gián đoạn của mạng lưới vận tải Á – Âu hơn là sự gia tăng đột biến về nhu cầu.

Ông Frank Sobotka, CEO mảng hàng không và đường biển của DSV, phát biểu với các nhà phân tích hôm thứ Ba trong ngày hội thị trường vốn của công ty: “Nhu cầu vận tải hàng không tiếp tục tăng, nhưng chưa ở mức quá cao và hiện vẫn bám sát dự báo tăng trưởng GDP khoảng 3%.”

Ông cho biết động lực chính đến từ lĩnh vực điện toán đám mây công nghệ cao và thương mại điện tử từ châu Á, vốn đã chuyển hướng từ tuyến xuyên Thái Bình Dương sang thị trường châu Âu sau khi Mỹ chấm dứt chính sách miễn thuế de minimis.

DSV ghi nhận sản lượng hàng hóa hàng không quý I tăng 55%, chủ yếu nhờ tích hợp lưu lượng từ DB Schenker. Tuy nhiên, so với quý IV/2025, yếu tố mùa vụ cùng tình trạng hạn chế năng lực tại Trung Đông khiến sản lượng theo quý giảm 12%.

Tập đoàn giao nhận có trụ sở tại Đan Mạch này vẫn lạc quan về tăng trưởng sản lượng trong quý II, nhờ mùa đấu thầu vận tải mùa hè và việc tiếp tục tích hợp hoạt động kinh doanh của Schenker.

Trong khi đó, Kuehne + Nagel ghi nhận sản lượng tăng trưởng đi ngang trong quý I, thấp hơn mức tăng 7% của quý IV/2025. Công ty cho biết nguyên nhân chủ yếu do nhu cầu hàng dễ hỏng và sản lượng thương mại điện tử vận chuyển bởi công ty con Apex tại châu Á giảm. Tuy nhiên, doanh nghiệp này kỳ vọng sản lượng vận tải hàng không quý II sẽ “tăng nhẹ” so với cùng kỳ năm trước.

Một trong những đơn vị ghi nhận nhu cầu tăng mạnh là Maersk Air Cargo. Sản lượng hàng hóa hàng không của hãng tăng 20% trong quý I so với cùng kỳ năm ngoái. CEO Vincent Clerc cho rằng kết quả này đến từ “các cải tiến vận hành, năng suất cao hơn và quản trị doanh thu hiệu quả hơn.”

Trong cuộc họp công bố kết quả kinh doanh tuần trước, ông Clerc cho biết ông tin tưởng hãng sẽ tiếp tục tăng trưởng sản lượng hàng không. Ông cũng nhấn mạnh rằng vận tải hàng không, cùng với vận tải mặt đất và logistics hợp đồng, “sẽ tiếp tục là lĩnh vực trọng tâm để cải thiện năng suất và gia tăng lợi nhuận trong suốt năm nay.”

*Theo Journal of Commerce*



## 05 Mỹ tiến hành hoàn trả hơn 35,5 tỷ USD tiền thuế quan cho các nhà nhập khẩu

Chính quyền Mỹ đang triển khai hoàn trả hơn 35,5 tỷ USD tiền thuế quan cho các doanh nghiệp nhập khẩu sau khi Tòa án Tối cao Mỹ phán quyết việc áp thuế theo Đạo luật Quyền lực Kinh tế Khẩn cấp Quốc tế (IEEPA) của Tổng thống Donald Trump là trái pháp luật.



Theo Cơ quan Hải quan và Bảo vệ Biên giới Mỹ (CBP), quá trình hoàn thuế được thực hiện thông qua cổng điện tử CAPE và bao gồm cả tiền lãi phát sinh. Tính đến ngày 11/5, gần 87.000 trong tổng số 126.000 tờ khai đã được xác thực, mở đường cho Bộ Tài chính Mỹ bắt đầu giải ngân cho doanh nghiệp nhập khẩu.

Dữ liệu từ hồ sơ tòa án cho thấy hơn 8,3 triệu hồ sơ lô hàng nhập khẩu đã được xử lý lại để loại bỏ nghĩa vụ thuế IEEPA. Tuy nhiên, tiến trình hoàn thuế vẫn gặp nhiều trở ngại kỹ thuật khi khoảng 2/3 số hồ sơ bị ảnh hưởng chưa được xử lý hoàn tất.

Giới phân tích cho rằng đây là bước đi quan trọng nhằm xử lý hậu quả từ chính sách thuế quan trước đây của Mỹ, đồng thời có thể mở ra làn sóng yêu cầu hoàn thuế quy mô lớn hơn trong thời gian tới với tổng giá trị ước tính lên tới hơn 160 tỷ USD. **Xem thêm tại: [Link](#).**

## 06 Giá cước container giao ngay tăng mạnh khi các hãng tàu đồng loạt áp phụ phí trước mùa cao điểm sớm

Giá cước container giao ngay toàn cầu đang tăng mạnh trở lại khi các hãng tàu đồng loạt áp thêm phụ phí và cắt giảm công suất khai thác trước nguy cơ mùa cao điểm vận tải đến sớm hơn dự kiến. Theo chỉ số World Container Index của Drewry, cước vận tải container tuần này tăng 12%, lên 2.553 USD/container 40 feet. Các tuyến xuyên Thái Bình Dương và châu Á – châu Âu ghi nhận mức tăng đáng kể do hãng tàu triển khai thêm phụ phí nhiên liệu, phụ phí mùa cao điểm và các đợt tăng giá cước chung.

Cụ thể, tuyến Thượng Hải – New York tăng 14%, trong khi tuyến Thượng Hải – Los Angeles tăng 10%. Tại thị trường châu Âu, giá cước từ Thượng Hải đi Genoa tăng tới 20%.

Giới phân tích cho rằng căng thẳng tại eo biển Hormuz và Biển Đỏ đang tiếp tục gây áp lực lên chuỗi cung ứng toàn cầu, buộc các hãng tàu phải duy trì chính sách hủy chuyến và siết nguồn cung để hỗ trợ giá cước. Đồng thời, nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu cũng đang đẩy nhanh kế hoạch giao hàng do lo ngại thiếu chỗ và rủi ro gián đoạn vận tải trong các tháng tới.

Drewry nhận định giá nhiên liệu tăng cao cùng chiến lược kiểm soát công suất của các hãng tàu có thể khiến mặt bằng cước container tiếp tục neo ở mức cao, ngay cả khi nhu cầu vận tải toàn cầu chưa thực sự bùng nổ. **Xem thêm tại: [Link](#).**

# HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

## 01 VLA tham dự Diễn đàn Công nghệ Logistics 2026

Sáng ngày 9/5/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) gồm ông Nguyễn Duy Minh - Phó Chủ tịch VLA, ông Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng Thư ký VLA cùng đại diện Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự Diễn đàn “Công nghệ Logistics 2026: AI định hình tương lai ngành logistics” do VALOMA tổ chức.

Diễn đàn tập trung thảo luận về xu hướng ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) trong hoạt động logistics và quản trị chuỗi cung ứng, đồng thời chia sẻ nhiều giải pháp công nghệ mới nhằm nâng cao hiệu quả vận hành, tối ưu chi phí và thúc đẩy chuyển đổi số trong ngành logistics Việt Nam.

Sự tham gia của VLA tiếp tục thể hiện vai trò đồng hành cùng các tổ chức, hiệp hội chuyên ngành trong việc cập nhật xu hướng công nghệ, thúc đẩy đổi mới sáng tạo và nâng cao năng lực cạnh tranh cho cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam.

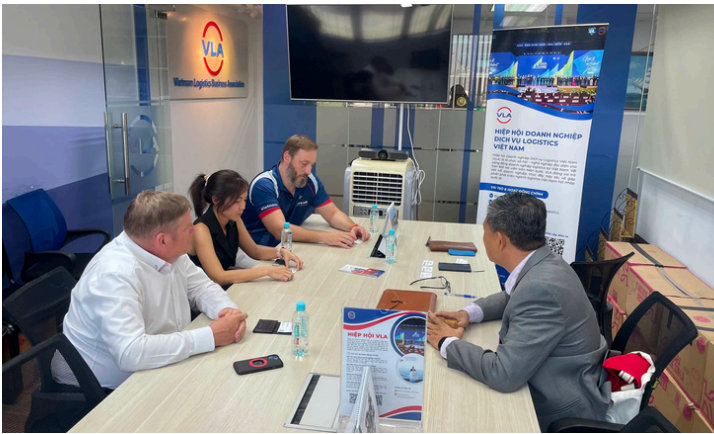


## 02 VLA gặp gỡ lãnh đạo cấp cao FIATA tại TP.HCM

Ngày 12/5/2026, tại trụ sở chính của VLA, ông Nguyễn Duy Minh - Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) - Chủ tịch FIATA khu vực châu Á - Thái Bình Dương, đã có buổi gặp gỡ và trao đổi với ông Jens Roemer - Phó Chủ tịch cấp cao của FIATA.

Tại buổi làm việc, hai bên đã trao đổi về các hoạt động hợp tác quốc tế, xu hướng phát triển của ngành logistics toàn cầu cũng như các cơ hội tăng cường kết nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam với mạng lưới quốc tế của FIATA.

Buổi gặp gỡ tiếp tục khẳng định vai trò và vị thế ngày càng tích cực của VLA trong việc mở rộng hợp tác quốc tế, thúc đẩy kết nối và hội nhập sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.



### 03 VLA phối hợp triển khai chuỗi hội nghị về quản lý hải quan hàng gia công, SX XK, chế xuất trên toàn quốc

Nhằm hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp cập nhật chính sách mới, tháo gỡ khó khăn và tăng cường đối thoại với cơ quan quản lý, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã phối hợp cùng các Hiệp hội Logistics HPLA, HNLA, HLA và Cục Hải quan triển khai chuỗi Hội nghị với chủ đề: “Quản lý hải quan đối với hàng hóa gia công, sản xuất xuất khẩu (SX XK), chế xuất” trên phạm vi cả nước.

Chuỗi hội nghị được tổ chức trong bối cảnh doanh nghiệp gia công, sản xuất xuất khẩu và chế xuất hiện chiếm tỷ trọng lớn trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam, đồng thời đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Các chương trình tập trung phổ biến quy định mới, giải đáp vướng mắc thực tiễn và thúc đẩy thuận lợi thương mại cho doanh nghiệp.

Mở đầu chuỗi hoạt động, hội nghị tại Bắc Ninh ngày 08/5/2026 do Hiệp hội Logistics Bắc Ninh đăng cai đã thu hút đông đảo doanh nghiệp tham gia trao đổi, đối thoại trực tiếp với cơ quan Hải quan về các vấn đề liên quan đến quản lý hàng gia công, SX XK và chế xuất.

Việc phối hợp triển khai chuỗi hội nghị tiếp tục thể hiện vai trò chủ động của VLA và các hiệp hội logistics địa phương trong việc đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp, tăng cường kết nối với cơ quan quản lý nhà nước, góp phần cải thiện môi trường kinh doanh và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics, xuất nhập khẩu tại Việt Nam.



## 04 VLA trình bày Dự án logistics nông nghiệp tại hội nghị thúc đẩy xuất khẩu năm 2026

Chiều ngày 04/5/2026, ông Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự và trình bày Dự án logistics nông nghiệp phục vụ xuất khẩu tại Hội nghị “Thúc đẩy xuất khẩu nông lâm thủy sản đảm bảo mục tiêu tăng trưởng xuất khẩu năm 2026” do Bộ Nông nghiệp và Môi trường tổ chức.

Tại hội nghị, đại diện VLA đã chia sẻ định hướng phát triển logistics phục vụ xuất khẩu nông, lâm, thủy sản, nhấn mạnh vai trò của hạ tầng logistics, chuỗi lạnh và liên kết chuỗi cung ứng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp Việt Nam. Sau phần trình bày, Thứ trưởng Võ Văn Hưng cũng đánh giá cao vai trò của logistics đối với hoạt động xuất khẩu nông sản trong bối cảnh mới.

Đại diện VLA đồng thời kiến nghị các cơ quan liên quan sớm thúc đẩy triển khai dự án, tăng cường phối hợp giữa các bên và mở rộng hợp tác giữa các hiệp hội, doanh nghiệp nhằm phát triển hệ sinh thái logistics phục vụ xuất khẩu hiệu quả và bền vững.

Tiếp nối chương trình, ngày 8/5/2026 tại Thành phố Hồ Chí Minh, Bộ Nông nghiệp và Môi trường tiếp tục tổ chức Hội nghị với cùng chủ đề nhằm trao đổi giải pháp thúc đẩy xuất khẩu nông, lâm, thủy sản trong bối cảnh mới. Đại diện VLA tham dự gồm ông Trần Chí Dũng - Ủy viên Ban Thường vụ VLA và ông Nguyễn Đức Bình - Tổng Thư ký VLA.

Sau hội nghị, nhiều hiệp hội và doanh nghiệp tiếp tục trao đổi, kết nối với VLA về các nội dung cùng quan tâm, mở ra thêm nhiều cơ hội hợp tác trong lĩnh vực logistics nông nghiệp và chuỗi cung ứng xuất khẩu.



## 05 VLA làm việc với ASSIST về dự án hỗ trợ doanh nghiệp trong lĩnh vực ESG và Kinh tế Tuần hoàn

Ngày 7/5/2026, Văn phòng VLA tại Hà Nội đã có buổi làm việc với tổ chức ASSIST nhằm trao đổi thông tin về một dự án mới do Hội đồng châu Âu tài trợ.

Theo đó, ASSIST đang triển khai dự án với tổng kinh phí khoảng 2 triệu Euro, hướng đến hỗ trợ các doanh nghiệp đang hoạt động tại Việt Nam trong các lĩnh vực ESG và Kinh tế Tuần hoàn. Đây là dự án mới được ASSIST tiếp nhận và hiện tổ chức đang trong quá trình khảo sát, thu thập ý kiến từ các đơn vị liên quan nhằm hoàn thiện định hướng triển khai.

Tại buổi làm việc, hai bên đã trao đổi bước đầu về nhu cầu thực tiễn của doanh nghiệp cũng như khả năng phối hợp trong thời gian tới. Đại diện ASSIST cho biết sẽ tiếp tục tổng hợp thông tin và gửi tài liệu chi tiết về dự án đến VLA trong thời gian tiếp theo.



## 06 VLA tham dự Hội nghị Cấp cao kết nối ngành Triển lãm, Sự kiện & Quảng cáo Việt Nam 2026

Chiều ngày 8/5/2026, đại diện Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự Hội nghị Cấp cao kết nối ngành Triển lãm, Sự kiện & Quảng cáo Việt Nam 2026 do VEC tổ chức.

Hội nghị là diễn đàn kết nối các doanh nghiệp, tổ chức hoạt động trong lĩnh vực triển lãm, sự kiện, quảng cáo và các ngành dịch vụ liên quan nhằm thúc đẩy hợp tác, cập nhật xu hướng phát

triển thị trường cũng như mở rộng cơ hội kết nối trong thời gian tới.

Sự tham gia của VLA tiếp tục thể hiện vai trò chủ động trong việc tăng cường kết nối với các tổ chức, doanh nghiệp trong hệ sinh thái dịch vụ, qua đó mở rộng cơ hội hợp tác giữa ngành logistics với lĩnh vực triển lãm, sự kiện và xúc tiến thương mại.

# 07 VLA tổ chức Coffee Talk giới thiệu Triển lãm hàng hải Nor-Shipping

Ngày 12/5/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tổ chức chương trình Coffee Talk giới thiệu về Nor-Shipping 2026 - một trong những triển lãm hàng hải lớn nhất thế giới dành cho toàn bộ ngành công nghiệp đại dương và hàng hải.

Tại chương trình, các đại biểu đã được cập nhật thông tin tổng quan về triển lãm, xu hướng phát triển của ngành hàng hải toàn cầu cũng như các cơ hội kết nối và hợp tác quốc tế dành cho doanh nghiệp Việt Nam.

Nor-Shipping được xem là điểm gặp gỡ quan trọng của toàn bộ chuỗi giá trị ngành hàng hải, quy tụ đông đảo doanh nghiệp vận tải biển, nhà cung cấp công nghệ, nhà hoạch định chính sách, chuyên gia đổi mới sáng tạo và các bên liên quan đến từ hơn 100 quốc gia trên thế giới. Triển lãm đồng thời là cơ hội lớn để doanh nghiệp mở rộng mạng lưới kết nối (networking), tìm kiếm đối tác và cập nhật các xu hướng mới trong lĩnh vực hàng hải và logistics.



## 08 VLA tăng cường kết nối với các hiệp hội ngành hàng

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tiếp tục đẩy mạnh hoạt động kết nối và làm việc với các hiệp hội ngành hàng nhằm mở rộng hợp tác và tăng cường liên kết chuỗi cung ứng.

Ngày 11/5, ông Nguyễn Đức Bình - Tổng Thư ký VLA đã gặp gỡ bà Nguyễn Thị Tuyết Mai - Phó Chủ tịch VITAS. Tại buổi làm việc, hai bên đã có những trao đổi tích cực về định hướng hợp tác giữa hai hiệp hội trong thời gian tới.

Tiếp đó, ngày 12/5, TTK VLA Nguyễn Đức Bình đã có buổi gặp và làm việc với ông Đặng Phúc Nguyên - Tổng Thư ký và ông Nguyễn Văn Mười - Phó Tổng Thư ký VINAFRUIT. Hai bên đã trao đổi về các cơ hội hợp tác cũng như khả năng phối hợp tham gia các sự kiện trong thời gian tới đặc biệt là Vilog 2026.

Thông qua các hoạt động kết nối, VLA tiếp tục khẳng định vai trò cầu nối giữa ngành logistics và các ngành hàng xuất khẩu chủ lực, góp phần thúc đẩy hợp tác, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp 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 150, ngày 15/5/2026**

**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](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