



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



BẢN TIN VLA

(Số 151, ngày 01/6/2026)

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 Kết nối logistics ASEAN: Cơ hội để Việt Nam nâng vị thế trong chuỗi cung ứng khu vực

Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đang tái cấu trúc mạnh mẽ, hợp tác logistics giữa Việt Nam và các quốc gia ASEAN được nhìn nhận là một dư địa chiến lược, mở ra cơ hội để Việt Nam từng bước trở thành mắt xích quan trọng trong mạng lưới logistics và chuỗi cung ứng khu vực.

Theo Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu Nguyễn Anh Sơn, hợp tác logistics giữa Việt Nam và ASEAN không chỉ là câu chuyện thương mại, mà còn là cơ hội hình thành một mạng lưới logistics khu vực có tính kết nối cao, bổ trợ lẫn nhau và nâng cao sức cạnh tranh chung của ASEAN. Đặc biệt, trong xu hướng các chuỗi cung ứng toàn cầu dịch chuyển và đa dạng hóa theo chiến lược “ASEAN+1”, khu vực Đông Nam Á đang trở thành trung tâm sản xuất, tiêu thụ và trung chuyển quan trọng của thế giới.

Đối với Việt Nam, kim ngạch xuất nhập khẩu với ASEAN luôn nằm trong nhóm thị trường hàng đầu. Điều này vừa đặt ra yêu cầu cấp bách về tối ưu hóa hạ tầng, chi phí và dịch vụ logistics xuyên biên giới, vừa tạo ra cơ hội lớn để Việt Nam nâng cao vai trò trong chuỗi cung ứng khu vực.



Dư địa hợp tác còn rất lớn

Việt Nam có lợi thế về vị trí địa chiến lược, quy mô sản xuất và xuất khẩu ngày càng mở rộng, cùng với tốc độ phát triển của hệ thống cảng biển, hạ tầng giao thông và thương mại điện tử. Trong khi đó, Singapore có thể mạnh vượt trội về trung chuyển quốc tế, quản trị chuỗi cung ứng, logistics số và dịch vụ tài chính logistics; Thái Lan có nhiều kinh nghiệm trong phát triển logistics đa phương thức, logistics phục vụ công nghiệp chế biến và kết nối các hành lang kinh tế tiểu vùng Mekong.

Từ những lợi thế bổ trợ đó, hợp tác logistics giữa Việt Nam và các nước ASEAN có thể được thúc đẩy theo nhiều hướng. Trước hết là kết nối hạ tầng và hành lang vận tải xuyên biên giới, đặc biệt trong khuôn khổ ASEAN và các hành lang kinh tế Đông - Tây. Việc thúc đẩy các tuyến vận tải đường bộ xuyên quốc gia nối Việt Nam - Lào - Đông Bắc Thái Lan có thể góp phần giảm thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa nội khối.

Bên cạnh đó, các nước ASEAN có thể tăng cường hợp tác phát triển logistics xanh, logistics thông minh, chia sẻ dữ liệu và ứng dụng công nghệ số trong quản lý chuỗi cung ứng. Việt Nam cũng có thể thu hút đầu tư, chuyển giao kinh nghiệm quản trị từ các tập đoàn logistics lớn trong khu vực, qua đó nâng cao năng lực doanh nghiệp logistics trong nước.

Trong thời gian tới, dư địa hợp tác được nhận định sẽ không chỉ dừng lại ở vận tải hay kho bãi, mà còn mở rộng sang các dịch vụ giá trị gia tăng như trung tâm phân phối khu vực, logistics thương mại điện tử xuyên biên giới, logistics lạnh, logistics phục vụ bán dẫn, năng lượng và kinh tế xanh. Định hướng này phù hợp với tinh thần của Quyết định số 2229/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó nhấn mạnh yêu cầu tăng cường liên kết quốc tế, phát triển logistics hiện đại và nâng cao vai trò của Việt Nam trong chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu.



Điểm nghẽn lớn: Chi phí cao, kết nối chưa đồng đều

Dù ASEAN là một trong những khu vực có tốc độ tăng trưởng thương mại năng động, thương mại nội khối hiện vẫn chưa tương xứng với tiềm năng. Một trong những nguyên nhân quan trọng là chi phí logistics còn cao và mức độ kết nối logistics trong khu vực chưa đồng đều.

Đối với Việt Nam, hệ thống cảng biển đã có bước phát triển đáng kể, với những cụm cảng nước sâu có khả năng đón các tàu lớn như Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện. Tuy nhiên, kết nối hậu phương cảng vẫn còn hạn chế. Các cảng biển chủ yếu được kết nối bằng đường bộ, chiếm trên 70-80%, trong khi kết nối đường sắt vào cảng gần như chưa có, còn đường thủy nội địa tuy đã được triển khai nhưng chưa khai thác hiệu quả. Điều này tạo ra các nút thắt cổ chai, gây ùn tắc và đẩy chi phí vận tải nội địa lên cao.

Một điểm nghẽn khác là sự chênh lệch về trình độ phát triển logistics giữa các quốc gia ASEAN. Một số trung tâm như Singapore có hạ tầng và công nghệ logistics hàng đầu thế giới, trong khi nhiều quốc gia khác, trong đó có một số khu vực của Việt Nam, vẫn còn phụ thuộc nhiều vào vận tải đường bộ, chi phí logistics cao và mức độ số hóa chưa đồng đều. Sự chênh lệch này khiến chuỗi cung ứng khu vực chưa thực sự liền mạch.

Logistics xuyên biên giới cũng vẫn còn tồn tại nhiều rào cản về thủ tục, tiêu chuẩn kỹ thuật và chia sẻ dữ liệu. Dù ASEAN đã thúc đẩy cơ chế một cửa và tạo thuận lợi thương mại, nhưng trên thực tế, quy trình hải quan, kiểm tra chuyên ngành, chứng từ vận tải và tiêu chuẩn

quản lý tại các nước vẫn chưa hoàn toàn thống nhất. Điều này làm tăng thời gian thông quan, phát sinh chi phí và giảm hiệu quả kết nối chuỗi cung ứng.

Trong bối cảnh các thị trường lớn ngày càng đặt ra yêu cầu cao về phát thải carbon, truy xuất nguồn gốc và minh bạch dữ liệu, năng lực logistics xanh và logistics số của khu vực cũng cần được nâng lên. Nhiều doanh nghiệp logistics ASEAN, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ, vẫn gặp khó khăn trong đầu tư công nghệ, chuyển đổi số và chuyển đổi xanh. Bên cạnh đó, dữ liệu về vận tải, kho bãi, cảng biển và thông quan trong khu vực còn phân tán, thiếu kết nối theo thời gian thực, ảnh hưởng đến khả năng điều phối chuỗi cung ứng, dự báo nhu cầu và tối ưu chi phí.

Vì vậy, trong giai đoạn tới, ASEAN cần thúc đẩy mạnh hơn việc kết nối hạ tầng chiến lược, phát triển các hành lang logistics xuyên biên giới, hài hòa tiêu chuẩn kỹ thuật, đẩy nhanh chuyển đổi số và xây dựng nền tảng dữ liệu logistics dùng chung trong khu vực.



Bài học từ các mô hình logistics trong khu vực

Trong tiến trình nâng cao năng lực logistics và giảm chi phí cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu, Việt Nam có thể tham khảo nhiều mô hình phát triển của các quốc gia ASEAN.

Với Singapore, bài học lớn là tư duy phát triển logistics theo hướng tích hợp, số hóa và lấy dữ liệu làm trung tâm. Singapore không chỉ phát triển cảng biển hiện đại, mà còn xây dựng hệ sinh thái logistics thông minh với mức độ tự động hóa và kết nối cao. Từ quản lý cảng, điều phối container, kho bãi đến thủ tục hải quan đều được vận hành trên nền tảng số và dữ liệu thời gian thực. Đây là kinh nghiệm quan trọng để Việt Nam thúc đẩy chuyển đổi số logistics, phát triển cảng thông minh, chứng từ điện tử, nền tảng chia sẻ dữ liệu logistics và cơ chế kết nối giữa doanh nghiệp, cảng biển, hải quan và vận tải.

Singapore cũng đi trước trong phát triển logistics xanh, tối ưu vận tải nhằm giảm phát thải và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng. Trong bối cảnh các thị trường xuất khẩu ngày càng yêu cầu cao về tiêu chuẩn môi trường và phát thải carbon, đây là lĩnh vực Việt Nam cần đặc biệt quan tâm. Với Thái Lan, kinh nghiệm đáng chú ý là phát triển logistics gắn với hành lang kinh tế và vận tải đa phương thức. Chính phủ Thái Lan áp dụng các chính sách ưu đãi thuế, hỗ trợ tài chính để khuyến khích doanh nghiệp chuyển đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường sắt và đường thủy nội địa thông qua các trung tâm logistics tích hợp. Cách tiếp cận này giúp giảm chi phí vận chuyển nội địa và nâng cao khả năng kết nối chuỗi cung ứng khu vực.



Từ kinh nghiệm này, Việt Nam có thể tham khảo cách quy hoạch trung tâm logistics theo vùng, gắn với khu công nghiệp, vùng nông nghiệp trọng điểm, cửa khẩu và cảng biển, thay vì phát triển phân tán, xa nguồn hàng và làm phát sinh thêm chi phí vận chuyển chặng đầu, chặng cuối.

Trong khi đó, Philippines có kinh nghiệm trong phát triển hạ tầng cảng biển và logistics phục vụ mô hình quốc gia quần đảo. Dù điều kiện địa lý khác Việt Nam, kinh nghiệm của Philippines cho thấy vai trò quan trọng của việc đầu tư hệ thống cảng trung chuyển, nâng cao năng lực logistics nội địa và kết nối hiệu quả giữa các phương thức vận tải để giảm chi phí lưu thông hàng hóa.

Điểm quan trọng đối với Việt Nam không chỉ là học hỏi công nghệ hay mô hình riêng lẻ, mà là cách xây dựng một hệ sinh thái logistics đồng bộ, có tính kết nối cao và gắn với chiến lược phát triển sản xuất - xuất khẩu quốc gia. Trong đó, cần ưu tiên phát triển hạ tầng logistics chiến lược, thúc đẩy chuyển đổi số và chia sẻ dữ liệu, đồng thời nâng cao năng lực doanh nghiệp logistics trong nước để tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu.

Logistics xanh và logistics số trở thành yêu cầu tất yếu

Chuyển đổi số và phát triển logistics xanh hiện không còn là xu hướng riêng của từng quốc gia, mà đang trở thành yêu cầu tất yếu để nâng cao sức cạnh tranh của toàn bộ chuỗi cung ứng khu vực. ASEAN đang hướng tới xây dựng một hệ sinh thái logistics có tính kết nối cao, vận hành trên nền tảng dữ liệu số và giảm phát thải carbon.

Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để tham gia sâu hơn vào hệ sinh thái logistics thông minh của khu vực nhờ quy mô thương mại lớn, tốc độ phát triển thương mại điện tử nhanh và vị trí kết nối quan trọng trong chuỗi cung ứng châu Á.



Các hướng hợp tác có thể tập trung vào ba nhóm lĩnh vực chính

Thứ nhất là kết nối dữ liệu và số hóa chuỗi logistics. Các nước ASEAN có thể thúc đẩy chia sẻ dữ liệu hải quan, vận tải, cảng biển, kho vận và truy xuất nguồn gốc trên nền tảng số chung hoặc thông qua các cơ chế kết nối liên thông. Điều này giúp giảm thời gian thông quan, hạn chế chi phí giấy tờ, nâng cao khả năng theo dõi dòng hàng theo thời gian thực và tối ưu vận hành chuỗi cung ứng xuyên biên giới. Việc mở rộng cơ chế “ASEAN Single Window” theo hướng tích hợp sâu hơn dữ liệu logistics có ý nghĩa quan trọng.

Thứ hai là hợp tác phát triển logistics thông minh. Một số quốc gia như Singapore và Malaysia đang đi đầu về cảng thông minh, ứng dụng AI, IoT, blockchain và dữ liệu lớn trong điều phối logistics. Đây là cơ hội để Việt Nam tăng cường hợp tác trong đào tạo nhân lực, chuyển giao công nghệ, xây dựng cảng thông minh, trung tâm logistics số và hệ thống quản trị chuỗi cung ứng hiện đại.

Thứ ba là hợp tác phát triển logistics xanh và chuỗi cung ứng bền vững. Mục tiêu Net Zero vào năm 2050 đặt ra yêu cầu chuyển đổi kết cấu vận hành của chuỗi cung ứng toàn khu vực. Các thị trường lớn hiện đều yêu cầu ngày càng cao về giảm phát thải carbon, truy xuất nguồn gốc và tiêu chuẩn ESG. Vì vậy, ASEAN cần phối hợp xây dựng tiêu chuẩn chung về logistics xanh, vận tải xanh, kho bãi xanh cũng như cơ chế đo lường phát thải trong chuỗi logistics. Đây sẽ là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp trong khu vực duy trì năng lực cạnh tranh xuất khẩu trong thời gian tới. Tuy nhiên, để hiện thực hóa các mục tiêu này, ASEAN vẫn cần giải quyết các thách thức về chênh lệch trình độ số hóa giữa các quốc gia, thiếu đồng bộ về tiêu chuẩn dữ liệu, hạ tầng công nghệ và khung pháp lý cho chia sẻ dữ liệu xuyên biên giới. Vì vậy, bên cạnh đầu tư hạ tầng, việc hài hòa thể chế, tiêu chuẩn kỹ thuật và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý của các nước ASEAN là yêu cầu quan trọng.



Đồng bộ giải pháp để nâng năng lực logistics quốc gia

Để đưa Việt Nam vào nhóm 40 quốc gia dẫn đầu về Chỉ số hiệu quả logistics và duy trì tốc độ tăng trưởng ngành logistics ở mức 12-15%/năm, cần triển khai đồng bộ nhiều giải pháp, trong đó trọng tâm là nâng cao năng lực kết nối khu vực, đẩy mạnh chuyển đổi số, phát triển logistics xanh và tăng sức cạnh tranh cho doanh nghiệp logistics cũng như doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Trước hết, Việt Nam cần tiếp tục hoàn thiện hạ tầng logistics theo hướng đồng bộ và có tính liên kết cao. Đây vẫn là nền tảng quan trọng nhất để giảm chi phí logistics. Các hành lang vận tải chiến lược cần được ưu tiên phát triển, bảo đảm kết nối hiệu quả giữa cảng biển, sân bay, đường sắt, đường bộ, cảng cạn và trung tâm logistics.

Cùng với đó, cần thúc đẩy mạnh vận tải đa phương thức, logistics xuyên biên giới, đặc biệt với các quốc gia ASEAN và tiểu vùng Mekong, nhằm tận dụng lợi thế vị trí địa kinh tế của Việt Nam trong chuỗi cung ứng khu vực.

Việt Nam cũng cần tăng cường liên kết logistics với ASEAN trên cả ba phương diện: hạ tầng, thể chế và dữ liệu số. Việc chủ động tham gia xây dựng mạng lưới logistics khu vực thông qua kết nối hành lang kinh tế, mở rộng hợp tác vận tải xuyên biên giới, thúc đẩy cơ chế một cửa ASEAN, chuẩn hóa chứng từ điện tử và chia sẻ dữ liệu logistics giữa các nước sẽ giúp doanh nghiệp giảm thời gian thông quan, giảm chi phí vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh.



Một hướng đi quan trọng khác là tận dụng hiệu quả các hiệp định thương mại nội khối ASEAN cũng như các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới mà ASEAN tham gia. Trên thực tế, nhiều doanh nghiệp vẫn chưa khai thác hết lợi ích từ các cam kết về tạo thuận lợi thương mại, quy tắc xuất xứ và logistics xuyên biên giới. Vì vậy, cần tăng cường hỗ trợ doanh nghiệp cập nhật thông tin thị trường, tiêu chuẩn kỹ thuật, quy định logistics và kết nối với hệ sinh thái logistics khu vực để tận dụng tốt hơn cơ hội từ các FTA.

Chuyển đổi số và phát triển logistics xanh cũng sẽ là yếu tố quyết định năng lực cạnh tranh trong giai đoạn tới. Việt Nam cần thúc đẩy phát triển cảng thông minh, kho thông minh, nền tảng logistics số, ứng dụng AI, IoT, blockchain trong quản trị chuỗi cung ứng và truy xuất nguồn gốc hàng hóa. Đồng thời, cần đẩy mạnh logistics xanh, vận tải xanh và các giải pháp giảm phát thải nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thị trường quốc tế về phát triển bền vững và ESG.

Bên cạnh hạ tầng và thể chế, nâng cao năng lực doanh nghiệp logistics trong nước là vấn đề then chốt. Phần lớn doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện có quy mô vừa và nhỏ, năng lực tài chính, công nghệ và khả năng tham gia chuỗi logistics quốc tế còn hạn chế. Vì vậy, cần có cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, nâng cao năng lực quản trị và tăng cường liên kết với các doanh nghiệp logistics lớn trong khu vực ASEAN.

Nếu triển khai hiệu quả các giải pháp trên, đồng thời tận dụng tốt xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu và tiến trình hội nhập sâu rộng của ASEAN, Việt Nam có cơ sở để nâng cao năng lực logistics quốc gia, giảm chi phí cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu và từng bước khẳng định vai trò là trung tâm logistics quan trọng của khu vực trong giai đoạn tới. **Xem thêm tại: [Link](#)**



02 Việt Nam là thị trường logistics năng động của khu vực Đông Nam Á

Việt Nam đang nổi lên như một trong những thị trường logistics năng động nhất Đông Nam Á, trong bối cảnh các doanh nghiệp đẩy mạnh đa dạng hóa chuỗi cung ứng, mở rộng mạng lưới sản xuất và phân phối trong khu vực. Đây là nhận định được đưa ra trong báo cáo Waypoint: Global Industrial Dynamics 2026 của Cushman & Wakefield.

Theo Cushman & Wakefield, nhu cầu thuê bất động sản công nghiệp và logistics tại Việt Nam tiếp tục gia tăng, được thúc đẩy bởi thương mại điện tử, hoạt động sản xuất và dòng chảy thương mại khu vực. Xu hướng này góp phần thu hẹp diện tích trống của thị trường bất động sản công nghiệp, đồng thời củng cố vai trò của Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tại châu Á - Thái Bình Dương, nhu cầu thị trường tiếp tục được dẫn dắt bởi thương mại điện tử và sản xuất. Riêng Đông Nam Á hưởng lợi từ xu hướng khu vực hóa chuỗi cung ứng và dịch chuyển sản xuất, khi doanh nghiệp tăng cường đa dạng hóa hoạt động tại nhiều thị trường. Việt Nam, Indonesia và Thái Lan được ghi nhận là những thị trường có hoạt động thuê ngày càng sôi động.

Tại Việt Nam, đà tăng trưởng được hỗ trợ bởi hoạt động sản xuất, dòng vốn đầu tư định hướng xuất khẩu và sự mở rộng của tiêu dùng nội địa. Nhu cầu đối với không gian logistics và công nghiệp ngày càng tập trung vào các vị trí có kết nối thuận tiện với cảng biển, sân bay, đường cao tốc và các cụm sản xuất.

Ở Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, gồm TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Tây Ninh, thị trường công nghiệp tiếp tục hưởng lợi từ nền tảng sản xuất hiện hữu, quy mô tiêu dùng lớn và hạ tầng kết nối được cải thiện. Tính đến cuối quý I/2026, tổng nguồn cung đất khu công nghiệp đạt khoảng 36.400 ha; nguồn cung nhà xưởng xây sẵn đạt khoảng 6,8 triệu m² và kho xây sẵn đạt khoảng 6,6 triệu m². Tỷ lệ lấp đầy duy trì trên 90% đối với nhà xưởng và kho xây sẵn, trong khi đất khu công nghiệp đạt 74,8%.



Tại Vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, các thị trường tiếp tục thu hút sự quan tâm nhờ ngành điện tử, sản xuất giá trị cao và thương mại xuyên biên giới. Tỷ lệ lấp đầy trung bình toàn vùng đạt 63% đối với đất khu công nghiệp, 86% đối với nhà xưởng xây sẵn và 82% đối với kho xây sẵn. Riêng Hà Nội ghi nhận tỷ lệ lấp đầy gần như tối đa ở cả ba loại hình bất động sản công nghiệp.

Theo ông Nguyễn Phước Thuận, Giám đốc Cho thuê Cushman & Wakefield Việt Nam, làn sóng mở rộng và gia nhập mới của các doanh nghiệp sản xuất điện tử, công nghệ cao đang góp phần củng cố vai trò của Việt Nam như một mắt xích chiến lược trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Báo cáo cũng ghi nhận tiêu chí lựa chọn địa điểm của nhà đầu tư đang thay đổi. Bên cạnh vị trí, các yếu tố như chất lượng hạ tầng, năng lực chủ đầu tư và khả năng đáp ứng các tiêu chuẩn vận hành ngày càng được coi trọng. Phân khúc kho xưởng phục vụ hàng hóa giá trị cao và thương mại xuyên biên giới cũng đang được nâng cấp theo các tiêu chuẩn tiệm cận quốc tế.

Trên toàn châu Á - Thái Bình Dương, 43% thị trường được dự báo sẽ ghi nhận tỷ lệ trống giảm trong ba năm tới.

Cùng với đó, khách thuê ngày càng ưu tiên các cơ sở logistics hiện đại, sẵn sàng cho tự động hóa và tiết kiệm năng lượng, nhằm nâng cao khả năng chống chịu, hiệu quả vận hành và hiệu suất dài hạn của chuỗi cung ứng.

Ở cấp độ khu vực, ông Dennis Yeo, Giám đốc Dịch vụ Nhà đầu tư và Logistics & Công nghiệp khu vực châu Á - Thái Bình Dương của Cushman & Wakefield, cho rằng Đông Nam Á đang bước vào giai đoạn tăng trưởng mới khi đa dạng hóa chuỗi cung ứng trở thành xu hướng mang tính cấu trúc. Điều này làm gia tăng cạnh tranh đối với các tài sản logistics chất lượng cao, đặc biệt tại những vị trí có kết nối tốt. **Xem thêm tại: [Link](#)**



03 Việt Nam – Trung Quốc mở rộng kết nối logistics qua các tuyến vận tải đường sắt xuyên biên giới

Hợp tác kinh tế, thương mại và logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc tiếp tục ghi nhận những chuyển động mới, trong đó đáng chú ý là hoạt động thúc đẩy kết nối với Trùng Khánh và việc mở thêm tuyến logistics đường sắt xuyên biên giới giữa hai nước.

Theo thông tin từ Bộ Công Thương, Việt Nam và Trùng Khánh còn nhiều dư địa hợp tác trong các lĩnh vực kinh tế, thương mại, logistics và kết nối chuỗi cung ứng. Với vai trò là một trung tâm logistics quan trọng ở khu vực Tây Nam Trung Quốc, Trùng Khánh có vị trí đáng chú ý trong kết nối hàng hóa giữa Trung Quốc với ASEAN, Trung Á, Nam Á và châu Âu.

Trùng Khánh hiện là một trong những điểm kết nối quan trọng của tuyến đường sắt Trung Quốc – châu Âu và tuyến vận tải đất liền – biển mới. Đây là các tuyến vận tải hỗ trợ mở rộng kết nối hàng hóa giữa khu vực Tây Nam Trung Quốc với Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam.

Cùng với đó, phía Trung Quốc đã khai trương thêm tuyến logistics đường sắt xuyên biên giới kết nối Quý Cảng, Quảng Tây với ga Yên Viên, Hà Nội. Tuyến vận tải này đi qua Cảng đường sắt quốc tế Nam Ninh, góp phần mở rộng thêm lựa chọn vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt giữa hai nước.

Việc mở thêm tuyến logistics đường sắt xuyên biên giới góp phần tăng cường kết nối vận tải, tạo thuận lợi cho lưu chuyển hàng hóa và thúc đẩy phối hợp giữa đường sắt, hải quan và doanh nghiệp logistics hai bên.

Những chuyển động trên cho thấy kết nối logistics Việt Nam – Trung Quốc đang tiếp tục được mở rộng theo hướng đa phương thức, trong đó đường sắt ngày càng có vai trò rõ hơn trong vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới và kết nối khu vực. **Xem thêm tại: [Link 1](#) và [Link 2](#)**



Bãi hàng hóa tại ga Yên Viên, Hà Nội

04 Chi phí Logistics và bài toán kết nối vận tải đa phương thức

Phát triển vận tải đa phương thức, đẩy mạnh vận tải thủy nội địa, xây dựng các trung tâm logistics hiện đại gắn với cảng biển và chuyển đổi số đang được xem là những giải pháp quan trọng nhằm giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh và tạo động lực tăng trưởng mới cho nền kinh tế.

Trong bối cảnh Việt Nam hướng tới mục tiêu tăng trưởng hai con số giai đoạn 2026-2030, yêu cầu giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy tăng trưởng xanh trở nên cấp thiết. Theo Bộ trưởng Xây dựng Trần Hồng Minh, điểm nghẽn lớn hiện nay là hệ thống vận tải vẫn phát triển theo từng phương thức riêng biệt, trong khi các trung tâm logistics và kết nối vận tải đa phương thức chưa được hình thành đồng bộ.

Theo Bộ trưởng, trung tâm logistics cần trở thành điểm kết nối của cả khu vực, nơi hội tụ đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không.

Chi phí logistics tạo áp lực cạnh tranh

Ông Trần Tiến Dũng, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, cho biết logistics Việt Nam hiện vẫn phụ thuộc lớn vào vận tải đường bộ, trong khi đường thủy, đường sắt và hàng không mới tham gia ở mức khiêm tốn. Biến động địa chính trị tại Trung Đông khiến giá nhiên liệu tăng mạnh, làm chi phí vận tải đường bộ trên nhiều tuyến tăng từ 40-50%, thậm chí có tuyến chi phí nhiên liệu tăng tới 70-80%.

Theo ông Dũng, áp lực chi phí cũng là cơ hội để Việt Nam thúc đẩy các phương thức vận tải có

chi phí thấp, tiêu thụ ít nhiên liệu và phát thải carbon thấp hơn. Vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển đang cho thấy nhiều lợi thế; nếu kết hợp vận tải thủy với đường bộ trên một số tuyến từ phía Bắc vào miền Trung, chi phí nhiên liệu có thể giảm từ 17-54% so với vận tải đường bộ thuần túy.

Ngay cả trước khi xung đột Trung Đông xảy ra, vận tải thủy đã giúp doanh nghiệp tiết giảm khoảng 10-15% chi phí logistics và giảm tới 70% phát thải carbon. Tuy nhiên, lĩnh vực này vẫn cần tháo gỡ nhiều điểm nghẽn về hạ tầng, như tuyến luồng chưa được duy tu thường xuyên, nhiều cầu cũ có tình trạng xuống cấp, hệ thống cảng thủy nội địa và ICD kết nối với cảng biển nước sâu còn thiếu đồng bộ.

Đại diện VLA đề xuất các địa phương nghiên cứu cơ chế miễn, giảm phí hạ tầng cảng biển đối với hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa và vận tải ven biển. Nếu có chính sách phù hợp, tỷ trọng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy và ven biển có thể tăng từ khoảng 2% hiện nay lên 20% vào năm 2030.



Hải Phòng và vai trò cửa ngõ logistics phía Bắc

Hải Phòng, địa phương hội tụ đủ năm loại hình giao thông, sở hữu hệ thống cảng nước sâu lớn nhất miền Bắc và đang hình thành khu thương mại tự do, được xác định là một cực tăng trưởng logistics quan trọng của cả nước.

Ông Phạm Văn Huy, Phó Giám đốc Sở Xây dựng Hải Phòng, cho biết thành phố đang đứng trước cơ hội lớn để trở thành trung tâm logistics quốc tế. Cùng với hệ thống cảng biển nước sâu, Hải Phòng có mạng lưới khu kinh tế, khu công nghiệp quy mô lớn và các tuyến giao thông kết nối trực tiếp với vùng Đồng bằng sông Hồng và các trung tâm sản xuất phía Bắc.

Để đạt mục tiêu này, Hải Phòng cần tiếp tục đầu tư đồng bộ hệ thống kết nối giữa cảng biển với đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa; nâng cấp luồng hàng hải, phát triển bến cảng nước sâu và hình thành hệ sinh thái logistics hậu phương cảng.

Cảng biển phải trở thành trung tâm kết nối

Từ góc độ quản lý chuyên ngành, ông Lê Minh Đạo, Phó Cục trưởng Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, cho rằng vai trò của cảng biển đang thay đổi mạnh mẽ. Trong logistics hiện đại, cảng biển không chỉ là cửa ngõ xuất nhập khẩu mà phải trở thành trung tâm tổ chức vận tải quốc gia.

Hiện khoảng 90% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển. Hệ thống cảng biển cả nước có 34 cảng biển với 320 bến cảng, công suất thiết kế trên 1 tỷ tấn hàng hóa mỗi năm. Năm 2025, lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt khoảng 960 triệu tấn, trong đó có 34 triệu TEU container.

Tuy nhiên, hạ tầng kết nối giữa cảng biển với các phương thức vận tải khác vẫn chưa đồng bộ; dữ liệu còn phân tán, tổ chức vận tải còn thiếu liên kết. Đây là những điểm nghẽn làm tăng chi phí logistics. Theo ông Đạo, cần lấy cảng biển làm hạt nhân để tổ chức lại không gian logistics, đồng thời phát triển hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics và nền tảng dữ liệu dùng chung kết nối đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không và hải quan.



Hướng tới hệ sinh thái logistics xanh

Điểm chung trong các ý kiến từ cơ quan quản lý và cộng đồng doanh nghiệp là yêu cầu chuyển đổi mô hình phát triển logistics. Không chỉ đầu tư thêm đường sá, bến cảng hay kho bãi, điều quan trọng hơn là xây dựng một hệ sinh thái logistics đồng bộ, nơi hàng hóa được kết nối thông suốt giữa các phương thức vận tải, dữ liệu được chia sẻ theo thời gian thực và chi phí vận hành được tối ưu hóa.

Trong bức tranh đó, vận tải thủy nội địa, vận tải ven biển, cảng biển nước sâu, trung tâm logistics và chuyển đổi số được xem là những mắt xích quan trọng để hiện thực hóa mục tiêu logistics xanh.

Theo Bộ trưởng Trần Hồng Minh, Việt Nam cần chuyển mạnh từ tư duy phát triển từng phương thức vận tải sang tổ chức hệ thống vận tải tích hợp theo chuỗi liên thông; từ đầu tư hạ tầng đơn lẻ sang phát triển hạ tầng đồng bộ trên các tuyến vận tải đa phương thức; và từ quản lý phân tán sang quản trị dựa trên dữ liệu và nền tảng số.

Khi các trung tâm logistics thực sự trở thành nơi kết nối hàng hóa, kết nối dữ liệu và kết nối các phương thức vận tải, chi phí logistics có thể được kéo giảm, đồng thời mở ra dư địa tăng trưởng mới cho nền kinh tế trong giai đoạn phát triển tiếp theo. **Xem thêm tại: [Link](#)**



05 Vietnam Pavilion tại FWC 2026: Cùng đưa logistics Việt Nam bước vào thế kỷ mới của chuỗi cung ứng toàn cầu

Với chủ đề “*Vietnam: Gateway to the Next Century of Global Supply Chains*”, Vietnam Pavilion tại FIATA World Congress 2026 sẽ là không gian giới thiệu hình ảnh logistics Việt Nam năng động, chuyên nghiệp và chủ động hội nhập sâu hơn vào mạng lưới chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tiếp nối dấu ấn thành công của FIATA World Congress 2025 tại Hà Nội, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tổ chức Vietnam Pavilion tại FIATA World Congress 2026 (FWC 2026), diễn ra từ ngày 06–09/10/2026 tại Milan, Ý.

Đây là hoạt động xúc tiến quốc tế quan trọng, nhằm tiếp tục lan tỏa hình ảnh cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam sau kỳ Đại hội FIATA 2025 được tổ chức thành công tại Hà Nội – sự kiện đã góp phần nâng cao vị thế của Việt Nam trong mạng lưới logistics và giao nhận vận tải toàn cầu. Việt Nam – cửa ngõ kết nối thế kỷ mới của chuỗi cung ứng toàn cầu.

Trong bối cảnh thương mại quốc tế đang tái cấu trúc mạnh mẽ, các dòng chảy chuỗi cung ứng toàn cầu không ngừng dịch chuyển. Doanh nghiệp logistics đứng trước yêu cầu mới về kết nối đa phương thức, chuyển đổi số, phát triển xanh, quản trị rủi ro, tối ưu chi phí và nâng cao năng lực phục vụ thương mại xuyên biên giới.

Với vị trí địa kinh tế quan trọng tại châu Á, độ mở thương mại cao, mạng lưới hiệp định thương mại tự do rộng, hệ thống cảng biển – hàng không – đường bộ – logistics đang phát triển nhanh, Việt Nam ngày càng được nhìn nhận là một điểm kết nối năng động trong chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu. Trên tinh thần đó, Vietnam Pavilion tại FWC 2026 được xây dựng với chủ đề: ***Vietnam: Gateway to the Next Century of Global Supply Chains***. Chủ đề này thể hiện khát vọng của cộng đồng logistics Việt Nam trong việc tham gia sâu hơn vào các chuỗi cung ứng toàn cầu, không chỉ với vai trò cung cấp dịch vụ logistics, mà còn là đối tác kết nối thương mại, đầu tư, công nghệ và dòng chảy hàng hóa quốc tế.



Không gian chung cho hình ảnh logistics Việt Nam tại FWC 2026

FIATA World Congress là sự kiện thường niên lớn nhất của FIATA, quy tụ các nhà giao nhận vận tải, doanh nghiệp logistics, hãng tàu, hãng hàng không, nhà khai thác cảng, doanh nghiệp xuất nhập khẩu, cơ quan hải quan, tổ chức quốc tế, hiệp hội ngành nghề, nhà cung cấp công nghệ, viện nghiên cứu và các chủ thể trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tại FWC 2026, Vietnam Pavilion sẽ là không gian chung để giới thiệu năng lực, thương hiệu và hình ảnh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam tới cộng đồng quốc tế. Pavilion không chỉ phục vụ mục tiêu trưng bày, mà còn là điểm gặp gỡ, trao đổi, kết nối đối tác và thúc đẩy cơ hội hợp tác kinh doanh.

Thông qua Vietnam Pavilion, doanh nghiệp Việt Nam có thể trực tiếp hiện diện tại một diễn đàn quốc tế có tính chuyên ngành cao, tiếp cận các xu hướng mới của thị trường logistics toàn cầu, đồng thời mở rộng mạng lưới đối tác trong lĩnh vực giao nhận vận tải, logistics tích hợp, vận tải biển, hàng không, hải quan, thương mại số, chuỗi cung ứng xanh và quản trị rủi ro.

Cơ hội quảng bá thương hiệu và kết nối đối tác quốc tế

Tham gia Vietnam Pavilion tại FWC 2026, doanh nghiệp sẽ có cơ hội quảng bá thương hiệu đến cộng đồng logistics và giao nhận vận tải quốc tế; giới thiệu năng lực dịch vụ, mạng lưới hoạt động, giải pháp công nghệ, kinh nghiệm thị trường và các thế mạnh riêng của doanh nghiệp.

Đây cũng là dịp để doanh nghiệp mở rộng quan hệ với các đối tác quốc tế, bao gồm nhà giao nhận, đại lý, hãng vận tải, nhà cung cấp công nghệ, chủ hàng, hiệp hội logistics và các tổ chức liên quan trong mạng lưới FIATA.

Bên cạnh hoạt động trưng bày, doanh nghiệp tham gia còn được sử dụng không gian tiếp khách chung của Pavilion để gặp gỡ, trao đổi và làm việc với đối tác. VLA sẽ hỗ trợ truyền thông, kết nối và điều phối các hoạt động chung trong phạm vi chương trình của đoàn.



Thông tin tham gia Vietnam Pavilion

Vietnam Pavilion tại FWC 2026 có diện tích 36 m², dự kiến dành cho tối đa 06 doanh nghiệp tham gia. Mỗi doanh nghiệp sẽ có một khu vực nhận diện và trưng bày riêng trong không gian chung của Pavilion, bao gồm logo, thông tin doanh nghiệp, tài liệu giới thiệu, brochure, company profile hoặc sản phẩm truyền thông và được phân bổ 01 Exhibitor Pass.

Thông tin chương trình

- Thời gian Đại hội chính thức: 06–09/10/2026
- Chương trình đoàn VLA dự kiến: 05–10/10/2026
- Địa điểm tổ chức: MICO Convention Centre, Milan, Ý
- Số lượng doanh nghiệp tham gia Vietnam Pavilion: Tối đa 06 doanh nghiệp

Chi phí tham gia Vietnam Pavilion

- Hội viên VLA: 200.000.000 VND/doanh nghiệp
- Doanh nghiệp chưa phải Hội viên VLA: 220.000.000 VND/doanh nghiệp

Cùng VLA lan tỏa hình ảnh logistics Việt Nam

Sự hiện diện của cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam tại FWC 2026 không chỉ là cơ hội quảng bá thương hiệu riêng của từng doanh nghiệp, mà còn góp phần khẳng định hình ảnh chung của ngành logistics Việt Nam: năng động, chuyên nghiệp, hội nhập và sẵn sàng tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

VLA trân trọng mời các doanh nghiệp quan tâm đăng ký tham gia Vietnam Pavilion tại FIATA World Congress 2026, cùng lan tỏa hình ảnh: Vietnam: Gateway to the Next Century of Global Supply Chains tới cộng đồng logistics quốc tế. **Xem thêm tại: [Link](#)**

VIETNAM PAVILION
TẠI FIATA WORLD CONGRESS 2026
Gateway to the Next Century of Global Supply Chains

Cùng **VLA** quảng bá thương hiệu, mở rộng kết nối quốc tế và khẳng định vị thế logistics Việt Nam

06-09
Tháng 10, 2026

MICO Convention Centre,
Milan, Ý

Tối đa 06 doanh nghiệp
tham gia Vietnam Pavilion

TIN TỨC HẢI QUAN & XNK

01 Ngày 5 tháng 5 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định 143/2026/NĐ-CP, quy định Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt Việt Nam - UAE CEPA. Nghị định ban hành Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của Việt Nam để thực hiện Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất giai đoạn 2026-2027 và có hiệu lực từ 05/05/2026 đến hết 31/12/2027.

02 Ngày 11 tháng 5 năm 2026, Sở Công Thương TP. HCM ra công văn số 5101/SCT-QLCN hướng dẫn về việc cấp giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu hóa chất cần kiểm soát đặc biệt đối với hoạt động mua bán giữa doanh nghiệp chế xuất/doanh nghiệp trong khu hải quan riêng và doanh nghiệp nội địa.

Nghị quyết 19/2026/NQ-CP có hiệu lực thi hành từ ngày 29/4/2026; riêng Điều 3 và Phụ lục I có hiệu lực sau 30 ngày kể từ ngày Nghị quyết có hiệu lực thi hành. Nghị quyết hết hiệu lực kể từ ngày 01/3/2027, trừ trường hợp văn bản quy phạm pháp luật có quy định về thẩm quyền, trách nhiệm quản lý nhà nước, điều kiện kinh doanh, trình tự, thủ tục tương ứng được thông qua hoặc ban hành kể từ ngày 29/4/2026 và có hiệu lực trước ngày 01/3/2027 thì các quy định tương ứng trong Nghị quyết hết hiệu lực tại thời điểm các văn bản quy phạm pháp luật đó có hiệu lực.

Theo nội dung hướng dẫn và Nghị quyết 19/2026/NQ-CP, các trường hợp được miễn trừ cấp giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu hóa chất cần kiểm soát đặc biệt bao gồm:

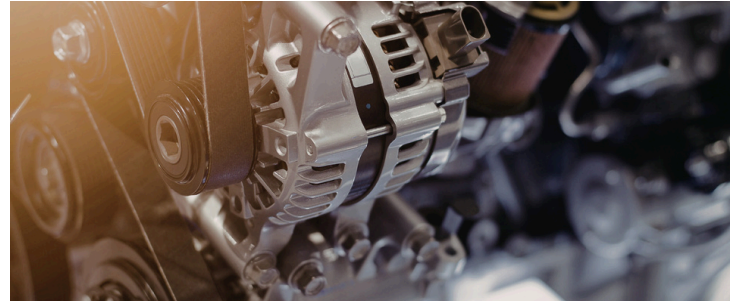
- hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu tại chỗ theo quy định của pháp luật; và
- hoạt động mua, bán hóa chất giữa doanh nghiệp trong khu hải quan riêng và doanh nghiệp nội địa theo quy định của pháp luật về quản lý ngoại thương.



03 Ngày 12 tháng 5 năm 2026, Bộ Công an ban hành Thông tư **48/2026/TT-BCA** ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị camera giám sát sử dụng giao thức Internet - Các yêu cầu an ninh mạng cơ bản - QCVN 11:2026/BCA.

Thông tư 48/2026/TT-BCA có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/7/2026. Theo khoản 2 Điều 2 Thông tư 48/2026/TT-BCA: Thông tư số 21/2024/TT-BTTTT ngày 31/12/2024 của Bộ trưởng Bộ Thông tin và Truyền thông ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị camera giám sát sử dụng giao thức Internet - Các yêu cầu an toàn thông tin cơ bản (QCVN 135:2024/BTTTT) hết hiệu lực kể từ ngày Thông tư 48/2026/TT-BCA có hiệu lực thi hành.

04 Ngày 12 tháng 5 năm 2026, Cục Hải quan ban hành Công văn **16138/CHQ-GSQL** hướng dẫn thủ tục hải quan đối với trường hợp doanh nghiệp chế xuất thanh lý máy móc, thiết bị bằng hình thức tiêu hủy. Căn cứ quy định tại khoản 1 Điều 79 Thông



tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/03/2015 đã được sửa đổi, bổ sung tại khoản 55 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 50 Điều 1 Thông tư số 121/2025/TT-BTC ngày 18/12/2025 của Bộ Tài chính, doanh nghiệp chế xuất thực hiện thanh lý hàng hoá nhập khẩu theo quy định tại điểm c khoản 4 Điều 26 Nghị định số 35/2022/NĐ-CP ngày 28/5/2022 của Chính phủ quy định về quản lý khu công nghiệp và khu chế xuất, bao gồm: máy móc, thiết bị, phương tiện vận chuyển, nguyên liệu, vật tư và hàng hoá nhập khẩu khác thuộc sở hữu của DNCX theo các hình thức: xuất khẩu, bán, biếu, tặng, tiêu hủy tại Việt Nam. Theo đó, máy móc, thiết bị được thực hiện theo quy định tại điểm d khoản 3 Điều 64 Thông tư số 38/2015/TT-BTC đã được sửa đổi, bổ sung tại khoản 42 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC, được sửa đổi bổ sung tại khoản 36 Điều 1 Thông tư số 121/2025/TT-BTC dẫn trên.

05 Ngày 12 tháng 5 năm 2026, Cục Hải quan ban hành Công văn **16159/CHQ-GSQL** hướng dẫn về thời điểm nộp chứng từ chứng nhận xuất xứ đối với hàng hóa chuyển mục đích sử dụng thuộc diện áp dụng biện pháp phòng vệ thương mại.

Trường hợp chưa nộp chứng từ chứng nhận xuất xứ: Trường hợp người khai hải quan chưa nộp chứng từ chứng nhận xuất xứ tại thời điểm đăng ký tờ khai chuyển mục đích sử dụng, việc xử lý thực hiện theo quy định tại Điều 13 Thông tư 33/2023/TT-BTC. Theo hướng dẫn tại công văn, Điều 13 Thông tư 33/2023/TT-BTC không quy định cơ chế nộp bổ sung chứng từ chứng nhận xuất xứ trong trường hợp này.

Trường hợp đã nộp chứng từ chứng nhận xuất xứ: Trường hợp người khai hải quan đã nộp chứng từ chứng nhận xuất xứ trước thời điểm đăng ký tờ khai chuyển mục đích sử dụng, cơ quan hải quan căn cứ chứng từ chứng nhận xuất xứ đã nộp để kiểm tra, xác định xuất xứ và xử lý theo quy định hiện hành.

06 Ngày 14 tháng 5 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định **153/2026/NĐ-CP** sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 01/2015/NĐ-CP ngày 02/01/2015 của Chính phủ quy định chi tiết phạm vi địa bàn hoạt động hải quan; trách nhiệm phối hợp trong phòng, chống buôn lậu, vận chuyển trái phép hàng hóa qua biên giới, đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định 12/2018/NĐ-CP ngày 23/01/2018.

07 Ngày 15 tháng 5 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định **169/2026/NĐ-CP** quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hải quan. Nghị định gồm 04 chương, 40 điều, có hiệu lực từ ngày 01/7/2026 và thay thế Nghị định 128/2020/NĐ-CP; đồng thời Điều 2 Nghị định 102/2021/NĐ-CP hết hiệu lực thi hành kể từ ngày Nghị định 169/2026/NĐ-CP được áp dụng.

Một số nội dung cần lưu ý: Nghị định có quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hải quan, thẩm quyền xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả, thủ tục xử phạt và quy định liên quan đến xử phạt trên môi trường điện tử. Doanh nghiệp có thể tham khảo văn bản so sánh Nghị định 169/2026/NĐ-CP vs Nghị định 128/2020/NĐ-CP.

08 Ngày 15 tháng 5 năm 2026, Cục Hải quan ban hành Công văn **16292/CHQ-GSQL** trao đổi thông tin về khai báo thành phần hóa chất đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu. Công văn được ban hành trên cơ sở phản ánh vướng mắc của doanh nghiệp liên quan đến yêu cầu khai báo thông tin thành phần hóa chất khi làm thủ tục hải quan.

Theo nội dung công văn, khi hồ sơ hải quan chưa đủ cơ sở để xác định bản chất hàng hóa, cơ quan hải quan có thể yêu cầu người khai hải quan cung cấp thêm thông tin, tài liệu kỹ thuật liên quan đến thành phần, hàm lượng, tính chất lý hóa, số CAS, số UN, độ tinh khiết, mức độ nguy hại và các thông tin cần thiết khác để phục vụ việc phân loại, áp dụng chính sách quản lý hàng hóa và xác định nghĩa vụ thuế theo quy định.



TIN QUỐC TẾ

01 **Kỷ niệm 100 năm thành lập FIATA – Dấu mốc lịch sử của ngành logistics toàn cầu**

Năm 2026 đánh dấu cột mốc 100 năm thành lập FIATA – Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế, tổ chức đại diện hàng đầu cho cộng đồng logistics và giao nhận vận tải toàn cầu.

Được thành lập từ năm 1926 tại Vienna (Áo), FIATA đã trải qua một thế kỷ phát triển, trở thành tiếng nói uy tín của ngành logistics quốc tế với mạng lưới thành viên trải rộng trên hơn 150 quốc gia và vùng lãnh thổ. Trong suốt hành trình đó, FIATA đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, xây dựng các tiêu chuẩn nghề nghiệp quốc tế, hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực logistics và thúc đẩy chuyển đổi số, logistics xanh cũng như vận tải đa phương thức trên phạm vi toàn cầu.

Là thành viên tích cực của FIATA trong nhiều năm qua, VLA ngày càng khẳng định vai trò và vị thế của cộng đồng logistics Việt Nam trong mạng lưới quốc tế. Đặc biệt, trong nhiệm kỳ 2025–2027, lãnh đạo VLA tiếp tục đảm nhiệm nhiều vị trí quan trọng trong bộ máy FIATA, thể hiện sự ghi nhận của cộng đồng logistics quốc tế đối với vai trò và đóng góp của Việt Nam.

Thông qua các hoạt động hợp tác với FIATA, VLA đã tích cực kết nối doanh nghiệp hội viên với mạng lưới logistics toàn cầu, thúc đẩy trao đổi kinh nghiệm quốc tế, cập nhật các xu hướng

mới về chuyển đổi số, eFBL, logistics xanh và phát triển bền vững. Đồng thời, VLA cũng đóng vai trò cầu nối đưa tiếng nói của doanh nghiệp logistics Việt Nam tham gia sâu hơn vào các diễn đàn, chính sách và sáng kiến quốc tế của ngành.

Đặc biệt, việc Việt Nam đăng cai thành công FIATA World Congress 2025 tại Hà Nội đã trở thành dấu mốc quan trọng, góp phần nâng cao hình ảnh và vị thế của ngành logistics Việt Nam trên trường quốc tế, đồng thời mở ra nhiều cơ hội hợp tác, đầu tư và kết nối cho cộng đồng doanh nghiệp trong nước.

Nhân dịp kỷ niệm 100 năm thành lập FIATA, VLA tiếp tục khẳng định cam kết đồng hành cùng cộng đồng logistics quốc tế, thúc đẩy hội nhập, đổi mới sáng tạo và phát triển ngành logistics Việt Nam theo hướng hiện đại, bền vững và có khả năng cạnh tranh cao trong logistics và chuỗi cung ứng toàn cầu.



02 Chiến sự Trung Đông khiến chi phí nhiên liệu của các hãng tàu container tăng thêm 5,5 tỷ USD

Theo phân tích từ Sea-Intelligence Maritime Analysis, giá nhiên liệu tăng vọt kể từ khi xung đột Trung Đông bùng phát vào ngày 28/2 đã khiến chi phí bunker của các hãng tàu container toàn cầu tăng thêm khoảng 5,5 tỷ USD.

Trước áp lực chi phí vận hành leo thang, các hãng tàu đã nhanh chóng áp dụng phụ phí nhiên liệu khẩn cấp nhằm bù đắp khoản phát sinh này. Hapag-Lloyd ước tính chi phí tăng thêm hiện lên tới khoảng 50 triệu USD mỗi tuần.

Chi phí bunker tăng mạnh ngay sau khi chiến sự bắt đầu. Dù các phụ phí nhiên liệu khẩn cấp nhanh chóng được áp dụng với hàng giao ngay (spot), nhưng các lô hàng theo hợp đồng dài hạn vẫn bị “khóa” theo cơ chế phụ phí bunker điều chỉnh hàng quý (BAF). Các chi phí này sẽ được chuyển sang chủ hàng từ quý III, bắt đầu từ ngày 1/7.

“Nếu căng thẳng tại eo biển Hormuz tiếp tục kéo dài và giá nhiên liệu duy trì ở mức cao, ngành vận tải container chắc chắn sẽ rơi vào tình trạng thua lỗ, trừ khi phần chi phí nhiên liệu gia tăng được chuyển hóa thành mức cước vận tải cao hơn,” ông Alan Murphy, CEO của Sea-Intelligence, nhận định trong bản tin Sunday Spotlight hằng tuần.

Ông Murphy cũng cho biết giá cước giao ngay đã tăng trở lại trong vài tuần gần đây, đặc biệt trên tuyến Á - Âu, cho thấy các hãng tàu đang từng bước chuyển phần chi phí nhiên liệu tăng thêm sang khách hàng.

Để làm rõ quy mô tác động, ông Murphy dẫn số liệu tài chính quý I/2026 cho thấy toàn ngành vận tải container đạt doanh thu khoảng 61 tỷ USD, trong khi lợi nhuận trước lãi vay và thuế (EBIT) chỉ ở mức 2,7 tỷ USD. Điều này đồng nghĩa với việc chi phí nhiên liệu tăng thêm đang tạo áp lực đáng kể lên biên lợi nhuận của các hãng tàu.



Kỳ vọng hòa bình kéo giá dầu giảm

Giá dầu đã giảm xuống mức thấp nhất trong hai tuần gần đây trong bối cảnh xuất hiện kỳ vọng rằng Washington và Tehran đang tiến gần hơn tới một thỏa thuận hòa bình. Tuy nhiên, sự mong manh của lệnh ngừng bắn liên tục được phơi bày rõ nét khi Mỹ nối lại các cuộc không kích và phía Iran đáp trả vào ngày 25/5 vừa qua.

Theo dữ liệu từ Ship & Bunker, giá dầu nhiên liệu lưu huỳnh rất thấp (VLSFO) hiện giao dịch quanh mức 782 USD/tấn, giảm 11% so với đỉnh giữa tháng 5. Trong khi đó, dầu nhiên liệu lưu huỳnh cao (HSFO) đang được giao dịch ở mức thấp hơn đáng kể, khoảng 628 USD/tấn, giảm 13% so với giữa tháng 5.

Để ước tính phần chi phí nhiên liệu phát sinh cho mỗi container do chiến sự Trung Đông gây ra, Sea-Intelligence sử dụng giả định mức tiêu thụ nhiên liệu toàn ngành khoảng 70 triệu tấn mỗi năm, cùng sản lượng vận chuyển đạt 47,2 triệu TEU trong ba tháng đầu năm 2026 theo dữ liệu từ Container Trades Statistics (CTS).

“Khoảng thời gian thống kê của CTS không hoàn toàn trùng khớp với giai đoạn giá nhiên liệu tăng mạnh,” ông Murphy lưu ý. “Tuy nhiên, xét trên góc độ ước tính tương đối, điều này tương đương với mức chi phí nhiên liệu tăng thêm trung bình khoảng 117 USD/TEU.”

“Các tàu có scrubber có thể sử dụng loại nhiên liệu giá thấp hơn là HSFO, trong khi các tàu không có scrubber buộc phải sử dụng VLSFO đắt đỏ hơn,” ông Murphy cho biết.

Chi phí thực tế trên mỗi container cũng phụ thuộc vào việc tàu có được trang bị hệ thống scrubber (thiết bị xử lý khí thải) hay không. “Các tàu được trang bị scrubber có thể sử dụng loại nhiên liệu giá rẻ hơn là HSFO, trong khi các tàu không có scrubber buộc phải sử dụng VLSFO với chi phí cao hơn đáng kể,” ông Murphy cho biết.

Nguồn: Journal of Commerce



03 Căng thẳng an ninh quanh eo biển Hormuz làm gia tăng bất ổn đối với dòng chảy thương mại toàn cầu

Căng thẳng tại eo biển Hormuz tiếp tục leo thang sau các cuộc không kích của Mỹ nhằm vào nhiều địa điểm tại Iran, làm dấy lên lo ngại sâu sắc về nguy cơ gián đoạn chuỗi cung ứng và vận tải hàng hải toàn cầu. Theo truyền thông Iran, lực lượng nước này đã buộc bốn tàu quay đầu và ngăn không cho quá cảnh qua eo biển Hormuz - tuyến hàng hải chiến lược vận chuyển phần lớn sản lượng dầu mỏ thế giới.

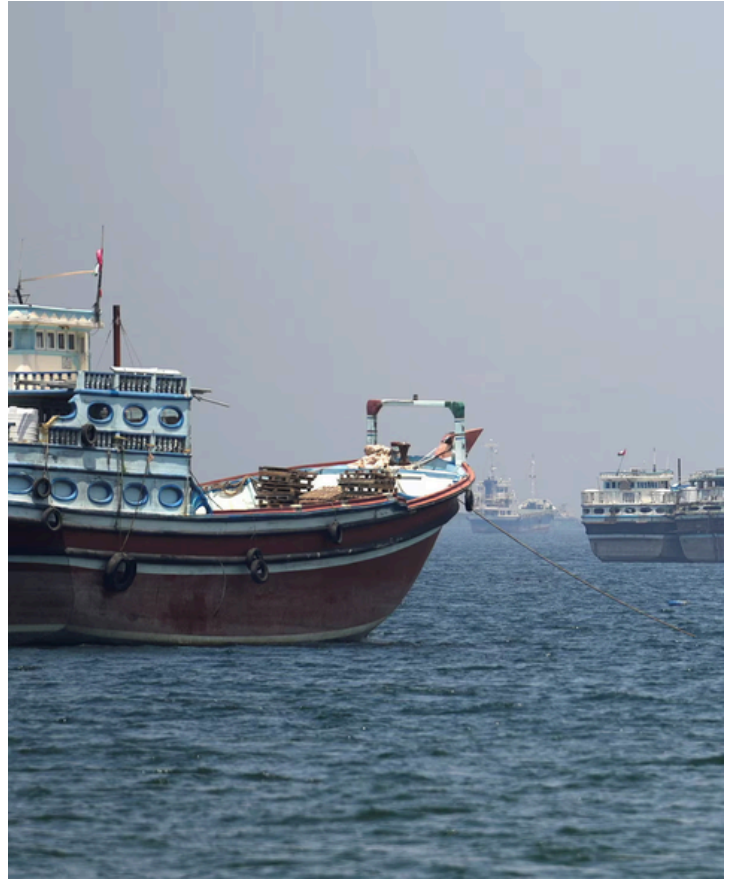
Trong một diễn biến liên quan, Mỹ đã đưa Cơ quan Quản lý Eo biển Vịnh Ba Tư (PGSA) vào danh sách trừng phạt của OFAC. Động thái này đẩy các hãng tàu vào tình thế đặc biệt nhạy cảm khi vừa phải đối mặt với rủi ro an ninh thực địa, vừa chịu áp lực tuân thủ các lệnh cấm vận trong quá trình khai thác tuyến vận tải qua Hormuz.

Giới chuyên gia nhận định những diễn biến mới đang làm gia tăng đáng kể mức độ bất định trên thị trường vận tải biển, kéo theo nguy cơ ảnh hưởng đến hoạt động điều hướng tàu, lịch trình cảng biển, chi phí bảo hiểm và cấu trúc vận hành của các hãng tàu toàn cầu.

Ở lĩnh vực vận tải container, áp lực tăng giá trên tuyến Á - Âu tiếp tục gia tăng. Hapag-Lloyd vừa công bố áp dụng phụ phí mùa cao điểm (PSS) ở mức 1.000 USD/container 40 feet, bên cạnh các đợt điều chỉnh tăng cước FAK trước đó từ 800–1.000 USD/container. Các hãng tàu cho biết nhu cầu vận chuyển đang tăng sớm hơn thường lệ trong khi nguồn cung công suất vẫn ở trạng thái hạn chế, với tỷ lệ tàu nhàn rỗi toàn cầu hiện duy trì dưới 1%.

Trong bối cảnh đó, khủng hoảng Biển Đỏ kéo dài gần 920 ngày tiếp tục tạo áp lực lớn lên mạng lưới vận tải toàn cầu. Việc các tuyến Á - Âu phải chuyển hướng vòng qua Mũi Hảo Vọng không chỉ kéo dài thời gian hành trình mà còn làm tiêu tốn đáng kể nguồn cung tàu vốn đã khan hiếm.

Trước nhu cầu mạnh tại Bắc Âu, Premier Alliance cũng đang điều chỉnh một số tuyến dịch vụ Á - Bắc Âu, trong đó loại bỏ cảng Algeiras khỏi tuyến FE3 nhằm ưu tiên luồng hàng trực tiếp vào Bắc Âu thay vì trung chuyển qua Địa Trung Hải. Động thái này đồng thời làm thay đổi cấu trúc chi phí phát thải theo cơ chế ETS của Liên minh châu Âu, cho thấy các hãng tàu đang ngày càng phải cân bằng giữa hiệu quả khai thác, chi phí tuân thủ và rủi ro địa chính trị trong bối cảnh thị trường biến động mạnh. **Xem thêm tại: [Link](#).**



04 Nhu cầu vận tải hàng không tăng 4% trong tháng 4 giữa bối cảnh gián đoạn tại Trung Đông

Nhu cầu vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu tiếp tục duy trì đà tăng trưởng trong tháng 4/2026, bất chấp những biến động địa chính trị và gián đoạn nghiêm trọng tại Trung Đông. Theo số liệu mới công bố từ Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA), tổng nhu cầu vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu tăng 4% so với cùng kỳ năm trước, trong khi năng lực vận tải giảm nhẹ 0,4%.

IATA cho biết các dòng chảy thương mại giữa các thị trường châu Á tiếp tục là động lực chính thúc đẩy tăng trưởng vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu. Khu vực châu Á - Thái Bình Dương ghi nhận mức tăng mạnh nhất toàn cầu với nhu cầu vận tải tăng 10,5%, theo sau là châu Phi và châu Âu.

Tuy nhiên, bức tranh tăng trưởng tích cực đang bị phủ bóng bởi căng thẳng leo thang tại Trung Đông. Xung đột tại khu vực này đã gây gián đoạn nghiêm trọng tại nhiều trung tâm trung chuyển hàng không lớn vùng Vịnh, làm thay đổi các tuyến vận tải quốc tế và khiến năng lực khai thác tại khu vực Trung Đông giảm tới 22,9%. Nhu cầu vận tải của các hãng hàng không Trung Đông cũng lao dốc 18,2% so với cùng kỳ.

Ông Willie Walsh, Tổng Giám đốc IATA nhận định, trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu tiếp tục chịu áp lực từ bất ổn địa chính trị và chi phí vận hành tăng cao, đội tàu hàng chuyên dụng đang đóng vai trò then chốt trong việc duy trì lưu thông thương mại quốc tế.

Bên cạnh yếu tố địa chính trị, thị trường còn chịu áp lực từ giá nhiên liệu tăng mạnh. Trong tháng 4, giá nhiên liệu hàng không tăng hơn 121% so với cùng kỳ năm trước. Dù vậy, hoạt động sản xuất toàn cầu vẫn duy trì tín hiệu tích cực khi các chỉ số PMI sản xuất và đơn hàng xuất khẩu mới đều nằm trên ngưỡng tăng trưởng.

IATA đánh giá, trong ngắn hạn, vận tải hàng hóa hàng không vẫn sẽ duy trì tăng trưởng nhờ nhu cầu mạnh từ châu Á. Tuy nhiên, triển vọng thị trường sẽ phụ thuộc lớn vào khả năng thích ứng của ngành trước những biến động địa chính trị kéo dài và chi phí khai thác ngày càng gia tăng.

Xem thêm tại: [Link](#).



05 Chỉ số World Container Index tăng mạnh khi cước vận tải Á - Âu leo thang

Cước vận tải container toàn cầu tiếp tục leo thang trong tuần thứ ba liên tiếp khi nhu cầu vận chuyển trên tuyến châu Á - châu Âu tăng mạnh trước mùa cao điểm, kéo theo làn sóng điều chỉnh giá từ các hãng tàu lớn.

Theo chỉ số World Container Index (WCI) của Drewry, cước vận tải biển tuần này tăng 6%, lên mức 2.712 USD/container 40 feet. Động lực tăng trưởng chủ yếu đến từ tuyến châu Á – châu Âu, khi cước vận chuyển từ Thượng Hải đến Rotterdam bật tăng 15%, còn tuyến Thượng Hải – Genoa tăng 10% chỉ trong một tuần.

Drewry nhận định nhu cầu vận chuyển cải thiện rõ nét cùng với việc các hãng tàu đồng loạt nâng mức cước Freight All Kinds (FAK) đang tạo lực đẩy cho thị trường. Đồng thời, việc hạn chế cắt chuyến trên tuyến châu Á - châu Âu cho thấy các hãng tàu đang tăng cường khai thác để đón lượng hàng mùa cao điểm đến sớm hơn thường lệ.

Nhiều hãng tàu lớn cũng nhanh chóng điều chỉnh biểu cước. CMA CGM thông báo áp dụng mức FAK mới từ ngày 1/6, đưa cước tuyến châu Á - châu Âu lên khoảng 4.700 USD/container 40 feet, trong khi tuyến châu Á - Địa Trung Hải dao động từ 5.500 - 5.700 USD/container.

Ở chiều ngược lại, tuyến xuyên Thái Bình Dương ghi nhận mức tăng nhẹ nhưng vẫn tiềm ẩn nguy cơ thiếu tải trọng khi các hãng tàu tiếp tục kiểm soát công suất thông qua việc hủy chuyến. Ocean Network Express (ONE) đã công bố phụ phí mùa cao điểm (PSS) lên tới 2.000 USD/container 40 feet đối với hàng hóa đi bờ Đông nước Mỹ kể từ đầu tháng 6.

Theo Drewry, thị trường vận tải container tuyến Đông - Tây đang bước vào chu kỳ tăng giá sớm hơn thông lệ khi các hãng tàu đồng thời nâng cước, áp phụ phí và điều tiết năng lực khai thác nhằm bảo vệ lợi nhuận.

Tuy nhiên, triển vọng thị trường vẫn chịu nhiều sức ép từ căng thẳng địa chính trị kéo dài tại Trung Đông. Drewry cảnh báo chi phí nhiên liệu hàng hải và các loại phụ phí khẩn cấp tiếp tục gia tăng, có thể khiến mặt bằng cước vận tải biển toàn cầu duy trì ở mức cao trong thời gian tới.

Xem thêm tại: [Link](#).



06 Khủng hoảng Hormuz leo thang, tàu thương mại đối diện rủi ro quân sự

Căng thẳng tại eo biển Hormuz đang leo thang nhanh chóng khi cả Iran và Mỹ đồng loạt có những động thái cứng rắn nhằm siết kiểm soát tuyến hàng hải chiến lược bậc nhất thế giới - nơi trung chuyển khoảng 20% nguồn cung dầu mỏ toàn cầu.

Iran mới đây tuyên bố bắt đầu thực thi quyền quản lý toàn diện đối với eo biển Hormuz. Theo Tehran, mọi tàu thương mại và tàu chở dầu đi qua khu vực này phải tuân thủ tuyến hành trình do Iran chỉ định và được lực lượng hải quân thuộc Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) cấp phép. Tehran đồng thời cảnh báo sẽ đáp trả mọi hành động can thiệp từ lực lượng quân sự nước ngoài. Động thái trên được xem là bước leo thang mới trong cuộc cạnh tranh địa chính trị giữa Iran và Mỹ, trong bối cảnh các cuộc đàm phán giữa hai bên vẫn chưa đạt được tiến triển đáng kể liên quan đến phong tỏa hàng hải, trừng phạt kinh tế và vấn đề an ninh khu vực.

Ở chiều ngược lại, Mỹ cũng phát đi cảnh báo mạnh tay đối với hoạt động hàng hải tại Hormuz. Theo Trung tâm Thông tin Hàng hải Liên hợp (JMIC), các tàu thương mại không tuân thủ chỉ thị từ lực lượng quân sự Mỹ có thể bị xem là “mối đe dọa cận kề” và đối mặt với các biện pháp quân sự theo luật quốc tế.

Washington đồng thời tái khẳng định lệnh phong tỏa đối với các cảng Iran vẫn có hiệu lực trên toàn khu vực Vịnh Ba Tư, eo biển Hormuz và Vịnh Oman. Các tàu tham gia hoạt động chuyển tải nhằm né tránh lệnh phong tỏa cũng có thể bị xử lý bằng các biện pháp cưỡng chế, bao gồm sử dụng hỏa lực.

Trong bối cảnh Hải quân Mỹ gia tăng hiện diện quân sự còn Iran siết chặt kiểm soát hàng hải, giới chuyên gia cảnh báo môi trường an ninh tại Hormuz đang trở nên đặc biệt nhạy cảm và tiềm ẩn nhiều rủi ro đối với vận tải thương mại quốc tế. **Xem thêm tại: [Link 1](#) & [Link 2](#).**



GÓC PHÁP LUẬT

Mất cả triệu "đô" vì thiếu một điều khoản trong hợp đồng

"Hợp tác lâu dài" luôn là mong muốn của nhiều doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics và mua bán hàng hóa, thường là với nhiều hợp đồng được ký kết theo thời gian. Bên cạnh các thương vụ thành công không thiếu những câu chuyện thất bại không đáng để xảy ra và có khi là những bài học đắt giá chỉ vì trong hợp đồng thiếu một điều khoản qua vụ tranh chấp dưới đây để bạn đọc tham khảo.

Một doanh nghiệp ký kết hợp đồng bán khoáng sản ("Doanh nghiệp") cho người mua là một công ty hàng đầu thế giới về xuất nhập khẩu khoáng sản của Thụy Sĩ ("Công ty Thụy Sĩ") trị giá 2,6 triệu USD. Lúc đầu mọi chuyện tiến triển thuận lợi, Doanh nghiệp giao hàng cho đối tác (Công ty Thụy Sĩ) và đối tác thanh toán bằng thư tín dụng (L/C). Thế nhưng, do mắc một số lỗi chứng từ mà tiền chưa được thanh toán cho Doanh nghiệp. Cũng trong thời gian giải quyết những rắc rối phát sinh này thì Doanh nghiệp đã có một giao dịch khác cũng với Công ty Thụy Sĩ nêu trên, đó là nhập khẩu than cốc (coke) - một loại than có giá trị cao đã qua chế biến (luyện quặng). Tuy vậy, ngay sau đó, do tình hình thị trường và kinh doanh có nhiều biến động, Doanh nghiệp quyết định chấm dứt hợp đồng mua hàng (than cốc) đã ký và đề nghị được "thông cảm", nghĩa là không phải bồi thường thiệt hại cho giao dịch thứ hai này. Vào lúc đó, khoản tiền 2,6 triệu USD chưa được thanh toán của lô hàng đầu tiên (bán khoáng sản) đã bị ngân hàng phía người mua tại Thụy Sĩ giữ lại theo lệnh của Công ty Thụy Sĩ (vì có lỗi chứng từ) và Công ty Thụy Sĩ đòi bồi thường thiệt hại cho vụ việc thứ hai do Doanh nghiệp đơn phương chấm dứt hợp đồng trong khi phía họ đã để mua hàng từ một bên khác, đồng thời thuê phương tiện vận chuyển với tổng số tiền trị giá 4,2 triệu USD. Sau một thời gian thương lượng, Công ty Thụy Sĩ chấp nhận giảm 900.000 USD và số tiền đòi bồi thường còn là 3,3 triệu USD.

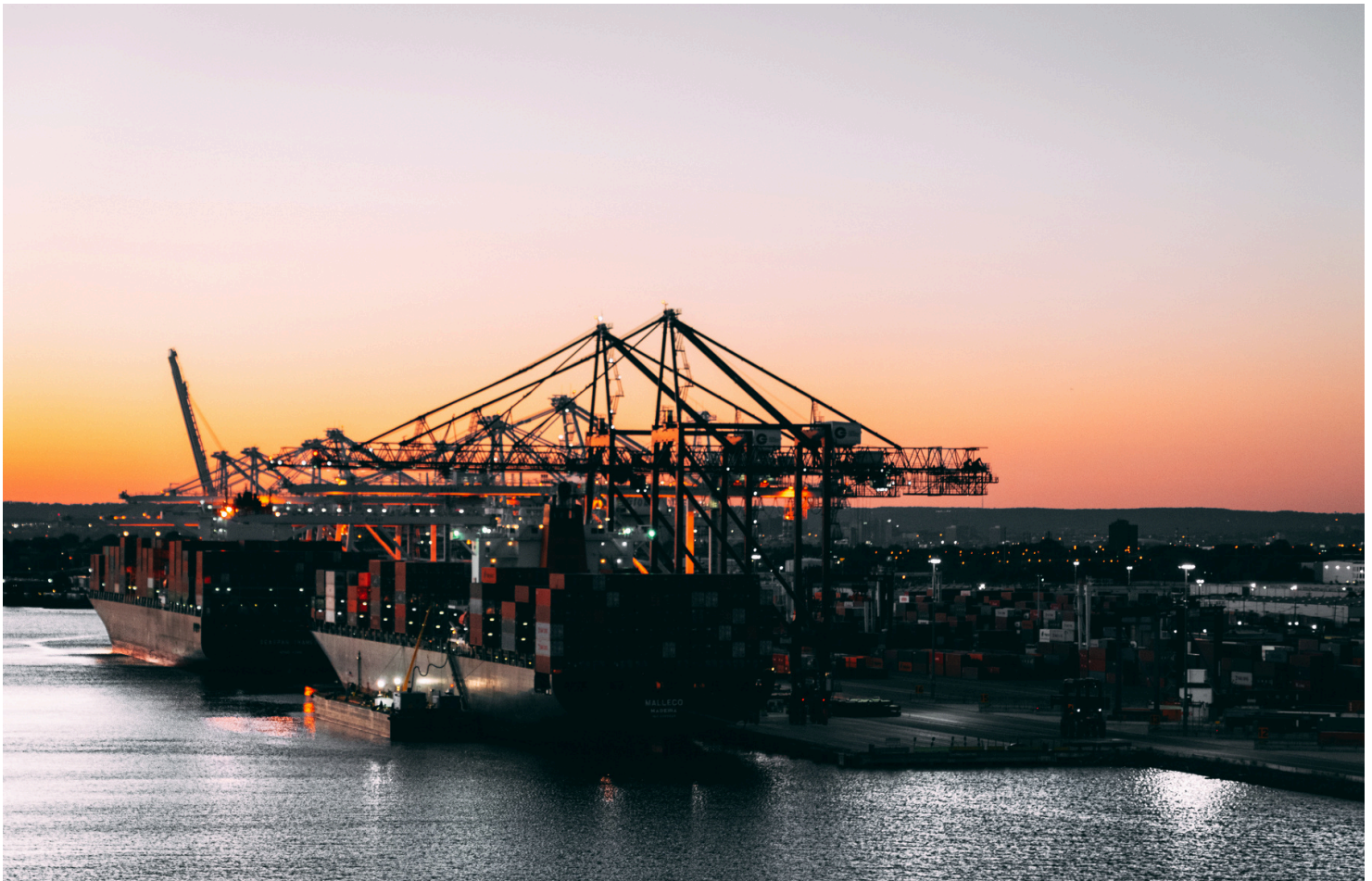


Doanh nghiệp cho rằng 2 giao dịch bán và mua nêu trên được tiến hành độc lập và cần được xử lý tách biệt trong khi phía Công ty Thụy Sĩ có quan điểm ngược lại; họ rằng 2 giao dịch này có thể bù trừ cho nhau. Sau rất nhiều lần thương lượng nhưng không tìm được tiếng nói chung, Doanh nghiệp đã quyết định tham khảo ý kiến của một công ty luật với mức thù lao luật sư tổng cộng khá lớn để các luật sư nghiên cứu trường hợp này, với ý kiến tư vấn là Doanh nghiệp khó có cơ hội thắng kiện vì trong hợp đồng thứ nhất (bán khoáng sản) có một quy định rất nhỏ nhưng "trị giá" có thể lên đến hơn cả khoản tiền hàng là 2.6 triệu USD. Đó là nhóm từ "liên quan" trong thỏa thuận trọng tài như sau: "Mọi tranh chấp phát sinh từ hoặc liên quan đến hợp đồng này phải được giải quyết tại Trung tâm Trọng tài Quốc tế Singapore". Cũng theo các luật sư thì tranh chấp của hai hợp đồng này có "liên quan" đến nhau vì cả hai bên đều là người mua và đồng thời là người bán của nhau. Do đó, hợp đồng đầu tiên có thể được sử dụng để bù trừ cho hợp đồng thứ hai. Nếu đưa nhau ra trọng tài quốc tế thì Doanh nghiệp phải tốn thêm thù lao luật sư, chi phí trọng tài rất lớn mà cơ hội thắng lại thấp trong khi việc vi phạm đối với hợp đồng thứ hai là không thể chối cãi. Vì vậy, cuối cùng phía Doanh nghiệp quyết định rút lui, chấp nhận mất 2,6 triệu USD. Theo đánh giá của các luật sư trong vụ việc này, phía Doanh nghiệp có phần thiếu tinh táo khi đang có vướng mắc về lô hàng xuất khẩu mà lại ký hợp đồng nhập hàng của cùng một đối tác, dẫn đến việc phía Doanh nghiệp không chỉ mất 2,6 triệu USD tiền hàng mà còn mất thêm số tiền phí tư vấn cho bài học về các điều khoản ràng buộc trong thương mại quốc tế.



Trong bối cảnh của hai vụ việc này, khi ký hợp đồng xuất khẩu lô khoáng sản trị giá 2,6 triệu USD, có một biện pháp phòng vệ rất hữu hiệu nhưng phía người bán (Doanh nghiệp) đã không biết vận dụng, đó là đưa điều khoản "Set Off Clause" (Điều khoản cấm khấu trừ) vào hợp đồng xuất khẩu khoáng sản. Điều khoản này ngắn gọn và đơn giản với lời lẽ như sau: "This contract is independent from the other contracts signed between both parties. Neither party shall be entitled to setoff its obligations under this contract against the other party's obligations under other contracts signed between the both parties" (Hợp đồng này độc lập với những hợp đồng khác được ký kết giữa hai bên. Không một bên nào có quyền khấu trừ những nghĩa vụ của hợp đồng này đối với những nghĩa vụ của hợp đồng khác được ký kết giữa hai bên). Giả sử có thể tách riêng làm hai vụ tranh chấp thì phía Doanh nghiệp cũng không thắng nhưng mức độ bồi thường thiệt hại không nhiều như bị yêu cầu bởi Công ty Thụy Sĩ vì thiệt hại không đến mức như vậy nhưng do Công ty Thụy Sĩ giữ tiền của lô hàng xuất khẩu nên phía Doanh nghiệp ở vào thế bí khi phải đi kiện, thuê luật sư rất tốn kém. Các doanh nghiệp nên quy định có điều khoản độc lập trong hợp đồng để các hợp đồng không liên quan đến nhau dù đã làm nhiều dịch vụ, nhiều chuyến hàng liên tục trong nhiều năm./.

Võ Nhật Thăng
Ngô Khắc Lễ



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA tham dự hội thảo về kinh tế biển và công nghiệp đóng tàu

Ngày 18/5/2026, ông Trần Tiến Dũng – Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã tham dự Hội thảo “Kinh tế biển Việt Nam trong giai đoạn mới: vai trò doanh nghiệp và công nghiệp đóng tàu” do Hội Khoa học Kỹ thuật Công nghiệp tàu thủy Việt Nam tổ chức.

Hội thảo tập trung trao đổi về định hướng phát triển kinh tế biển trong bối cảnh mới, đồng thời phân tích vai trò của cộng đồng doanh nghiệp, ngành công nghiệp đóng tàu và hệ thống logistics trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam.

Sự tham dự của lãnh đạo VLA tiếp tục thể hiện vai trò kết nối và đồng hành của Hiệp hội trong các hoạt động thúc đẩy phát triển logistics, vận tải biển và chuỗi cung ứng gắn với chiến lược phát triển kinh tế biển quốc gia.



02 VLA tham dự Hội nghị thúc đẩy kết nối, phát triển vận tải đa phương thức

Sáng ngày 21/5/2026, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng đã tổ chức Hội nghị “Thúc đẩy kết nối, phát triển vận tải đa phương thức” với sự tham dự của các bộ, ngành, địa phương, hiệp hội và cộng đồng doanh nghiệp. Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tham dự hội nghị gồm ông Trần Tiến Dũng - Phó Chủ tịch VLA và ông Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng Thư ký VLA.

Tại hội nghị, các đại biểu đã tập trung thảo luận về thực trạng kết nối giữa các phương thức vận tải, những điểm nghẽn trong hạ tầng logistics và các giải pháp thúc đẩy phát triển vận tải đa phương thức nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Nhiều ý kiến nhấn mạnh sự cần thiết của việc tăng cường kết nối giữa đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không; đồng thời đẩy mạnh phát triển các trung tâm logistics, cảng cạn (ICD), chuyển đổi số và chuyển đổi xanh trong lĩnh vực vận tải.

Hội nghị cũng khẳng định vai trò của vận tải đa phương thức trong việc giảm chi phí logistics, tối ưu chuỗi cung ứng và hỗ trợ mục tiêu phát triển kinh tế bền vững. Các ý kiến đóng góp từ hiệp hội và doanh nghiệp sẽ là cơ sở để Bộ Xây dựng tiếp tục hoàn thiện Đề án Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050.

Sự tham dự của lãnh đạo VLA tiếp tục thể hiện vai trò đồng hành của Hiệp hội trong các hoạt động xây dựng chính sách, thúc đẩy kết nối hạ tầng và phát triển hệ thống logistics hiện đại, hiệu quả, đáp ứng yêu cầu hội nhập và phát triển trong giai đoạn mới.



03 VLA tham dự Diễn đàn Doanh nghiệp Logistics Việt Nam – Lào 2026

Ngày 26/5/2026, tại trụ sở Bộ Công Thương Lào ở Vientiane, đã diễn ra Diễn đàn Doanh nghiệp Logistics Việt Nam – Lào 2026 nhằm thúc đẩy kết nối thương mại, đầu tư và dịch vụ logistics giữa hai nước.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tham dự diễn đàn có ông Trần Tiến Dũng – Phó Chủ tịch VLA. Tại sự kiện, ông Trần Tiến Dũng đã có bài tham luận, chia sẻ các ý kiến liên quan đến phát triển logistics, tăng cường kết nối vận tải và thúc đẩy hợp tác chuỗi cung ứng giữa Việt Nam và Lào trong bối cảnh hội nhập kinh tế khu vực ngày càng sâu rộng.

Diễn đàn là dịp để các cơ quan quản lý, hiệp hội và doanh nghiệp hai nước trao đổi kinh nghiệm, tìm kiếm cơ hội hợp tác và thúc đẩy kết nối logistics xuyên biên giới, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động thương mại và đầu tư giữa Việt Nam và Lào trong thời gian tới.



04 VLA tham dự Hội thảo “Di chuyển, trí tuệ nhân tạo và xã hội: Củng cố tương lai giao thông vận tải tại Việt Nam”

Sáng ngày 21/5/2026, ông Trần Tuấn Hải – Ủy viên Ban Chấp hành Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Hội thảo “Di chuyển, trí tuệ nhân tạo và xã hội: Củng cố tương lai giao thông vận tải tại Việt Nam” do VnEconomy tổ chức.



Hội thảo tập trung trao đổi về xu hướng ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) trong lĩnh vực giao thông vận tải, logistics và phát triển đô thị thông minh, đồng thời phân tích những tác động của công nghệ đối với hoạt động vận hành, quản trị chuỗi cung ứng và phát triển bền vững trong tương lai. Sự tham dự của đại diện VLA tiếp tục thể hiện sự quan tâm của Hiệp hội đối với các xu hướng công nghệ mới, góp phần thúc đẩy đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong ngành logistics và vận tải Việt Nam.

05 VLA tham dự Hội nghị Hiệp hội Doanh nghiệp toàn quốc

Ngày 25/5/2026, ông Trần Tuấn Hải – Ủy viên Ban Chấp hành Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) cùng đại diện Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự Hội nghị Hiệp hội Doanh nghiệp toàn quốc với chủ đề “Tăng cường, phát huy sức mạnh của các Hiệp hội Doanh nghiệp, đồng hành cùng Đảng và Nhà nước trong kỷ nguyên mới” do VCCI tổ chức.

Hội nghị tập trung trao đổi về vai trò của các hiệp hội doanh nghiệp trong việc hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp, thúc đẩy liên kết ngành nghề, nâng cao năng lực cạnh tranh và đồng hành cùng quá trình phát triển kinh tế đất nước trong giai đoạn mới.

Sự tham dự của đại diện VLA tiếp tục thể hiện tinh thần chủ động kết nối, tăng cường hợp tác với các tổ chức, hiệp hội doanh nghiệp trên cả nước, qua đó góp phần nâng cao vai trò của cộng đồng logistics trong tiến trình hội nhập và phát triển kinh tế.



06 VLA tham dự khai trương Trung tâm Logistics Tân Cảng Lạch Huyện

Sáng ngày 27/5/2026, tại Khu công nghiệp và Khu phi thuế quan Xuân Cầu thuộc Khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải, Trung tâm Logistics Tân Cảng Lạch Huyện đã chính thức khai trương, đánh dấu bước phát triển mới của hệ sinh thái cảng và logistics của Tân Cảng Sài Gòn tại khu vực phía Bắc.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tham dự sự kiện có ông Trần Ngọc Khánh – Ủy viên Ban Chấp hành VLA.

Việc đưa vào hoạt động Trung tâm Logistics Tân Cảng Lạch Huyện được kỳ vọng sẽ góp phần nâng cao năng lực kết nối logistics, hỗ trợ hoạt động xuất nhập khẩu và phát triển chuỗi cung ứng tại khu vực Hải Phòng cũng như miền Bắc trong thời gian tới.



07 VLA tham dự Lễ công bố Báo cáo Kinh tế Tư nhân Việt Nam và PCI 2025

Sáng ngày 15/5/2026, ông Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Lễ công bố Báo cáo Kinh tế Tư nhân Việt Nam và Chỉ số Năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) 2025 do VCCI tổ chức.

Sự kiện là diễn đàn quan trọng nhằm công bố các đánh giá về môi trường kinh doanh, năng lực điều hành kinh tế của các địa phương cũng như xu hướng phát triển của khu vực kinh tế tư nhân tại Việt Nam. Các nội dung được chia sẻ tại chương trình đã cung cấp nhiều thông tin đáng chú ý liên quan đến cải cách môi trường đầu tư, nâng cao năng lực cạnh tranh và hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp trong bối cảnh mới.

Sự tham dự của đại diện VLA tiếp tục thể hiện vai trò kết nối, cập nhật thông tin và đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp trong các hoạt động thúc đẩy phát triển kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.



08 VLA tham dự chuỗi sự kiện của Bộ Công Thương

Chiều ngày 15/5/2026, ông Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng Thư ký VLA Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự và phát biểu tại chuỗi chương trình sự kiện do Bộ Công Thương tổ chức.

Chương trình bao gồm các nội dung: phát động Cuộc thi chính luận bảo vệ nền tảng tư tưởng của Đảng trong ngành Công Thương năm 2026; công bố Đề án tổ chức Lễ tôn vinh và Trao giải thưởng “Công nghiệp, Thương mại, Dịch vụ Việt Nam”; đồng thời công bố Ngày Logistics Việt Nam và Tuần lễ Logistics Việt Nam.

Tại sự kiện, đại diện VLA đã chia sẻ một số ý kiến liên quan đến vai trò của ngành logistics trong phát triển thương mại, dịch vụ và chuỗi cung ứng quốc gia, đồng thời nhấn mạnh tầm quan trọng của việc tăng cường kết nối, đổi mới và phát triển logistics theo hướng hiện đại, bền vững.



09 VLA làm việc với Xuân Cầu Holdings, trao đổi cơ hội hợp tác logistics

sáng ngày 19/5/2026, ông Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) cùng bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA Hà Nội đã có buổi làm việc và trao đổi về các cơ hội hợp tác với Xuân Cầu Holdings.

Tại buổi làm việc, đại diện Xuân Cầu Holdings đã giới thiệu tổng quan về hoạt động của doanh nghiệp trong các lĩnh vực năng lượng tái tạo, bất động sản, hạ tầng và logistics, đồng thời bày tỏ mong muốn hợp tác với VLA trong việc kết nối doanh nghiệp hội viên có nhu cầu mở rộng trung tâm logistics, kho bãi tại miền Bắc, phát triển dịch vụ forwarding, logistics xuyên biên giới, logistics thương mại điện tử và khai thác lợi thế từ mô hình khu thương mại tự do tại Lạch Huyện.

Hai bên cũng trao đổi về khả năng phối hợp tổ

chức các hội thảo, tọa đàm chuyên đề, chương trình tham quan thực địa cũng như tăng cường hoạt động truyền thông nhằm thúc đẩy kết nối doanh nghiệp và cơ hội đầu tư trong lĩnh vực logistics.

Thay mặt VLA, ông Ngô Khắc Lễ hoan nghênh các đề xuất hợp tác từ Xuân Cầu Holdings và trao đổi thêm về nhu cầu, xu hướng phát triển của ngành logistics hiện nay. Bên cạnh đó, bà Chu Quỳnh Trang cũng giới thiệu về hoạt động của VLA, các chương trình trọng điểm như VILOG 2026, FIATA World Congress 2026 cùng các quyền lợi dành cho hội viên của Hiệp hội.



10 VLA tham dự Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ V của VECOM

Ngày 20/5/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ V của VECOM.

Nhân dịp này, VLA đã gửi lẵng hoa chúc mừng Đại hội, thể hiện sự gắn kết và tinh thần hợp tác giữa các hiệp hội ngành nghề trong việc thúc đẩy phát triển thương mại, logistics và kinh tế số tại Việt Nam.



11 VLA tham dự công bố Quy tắc Tổ tụng Trọng tài VIAC 2026

Ngày 25/5/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Lễ Khai mạc Tuần lễ Trọng tài và Hòa giải Việt Nam 2026 cùng Lễ công bố Quy tắc Tổ tụng Trọng tài VIAC 2026.

Tại sự kiện, nhiều nội dung sửa đổi quan trọng trong Quy tắc Tổ tụng Trọng tài VIAC 2026 đã được giới thiệu, trong đó có các quy định liên quan đến Điều kiện Kinh doanh Chuẩn (STC) của VLA. Theo kế hoạch, Ban Pháp luật VLA sẽ tổng hợp và cập nhật tới cộng đồng hội viên các nội dung thay đổi đáng chú ý của Quy tắc Tổ tụng mới, dự kiến có hiệu lực từ ngày 01/7/2026, nhằm hỗ trợ doanh nghiệp kịp thời nắm bắt và áp dụng trong hoạt động thực tiễn.

Sự tham dự của đại diện VLA tiếp tục thể hiện vai trò chủ động của Hiệp hội trong việc cập nhật các thay đổi pháp lý, tăng cường hỗ trợ doanh nghiệp logistics trong công tác quản trị rủi ro và giải quyết tranh chấp thương mại.



12

VLA tham dự hội thảo về các văn kiện của UNCITRAL

Ngày 29/5/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự và tham gia phiên thảo luận tại Hội thảo với chủ đề “Các văn kiện của UNCITRAL về luật thương mại quốc tế giai đoạn 2025–2026” do Bộ Ngoại giao tổ chức.



Cùng tham dự sự kiện có bà Nguyễn Thị Thanh Hải – Phó Tổng Thư ký VLA theo hình thức trực tuyến và đại diện Văn phòng VLA Hà Nội.

Hội thảo tập trung trao đổi về các xu hướng phát triển của luật thương mại quốc tế, các văn kiện mới của UNCITRAL cũng như những tác động đối với hoạt động thương mại, logistics và giải quyết tranh chấp quốc tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng.

Sự tham gia của đại diện VLA tiếp tục thể hiện vai trò chủ động của Hiệp hội trong việc cập nhật các xu hướng pháp lý quốc tế, góp phần hỗ trợ doanh nghiệp logistics nâng cao năng lực hội nhập và thích ứng với các chuẩn mực thương mại toàn cầu.

13

VLA tham dự sự kiện công bố Báo cáo Cập nhật Tình hình Kinh tế Việt Nam

Sáng ngày 15/5/2026, đại diện Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự Sự kiện công bố Báo cáo Cập nhật Tình hình Kinh tế Việt Nam – tháng 5/2026 do World Bank tổ chức.

Tại sự kiện, các chuyên gia đã chia sẻ những đánh giá và cập nhật mới về tình hình kinh tế Việt Nam, triển vọng tăng trưởng, thương mại, đầu tư cũng như các yếu tố tác động đến môi trường kinh doanh trong thời gian tới.



VIETNAM PAVILION TẠI FIATA WORLD CONGRESS 2026

Gateway to the Next Century of Global Supply Chains

Cùng VLA quảng bá thương hiệu, mở rộng kết nối quốc tế
và khẳng định vị thế logistics Việt Nam

06-09
Tháng 10, 2026

MICO Convention Centre,
Milan, Ý

Tối đa 06 doanh nghiệp
tham gia Vietnam Pavilion

VÌ SAO NÊN THAM GIA VIETNAM PAVILION?



QUẢNG BÁ THƯƠNG HIỆU

Quảng bá & nâng tầm
thương hiệu trên thị
trường quốc tế



KẾT NỐI & HỢP TÁC

Gặp gỡ đối tác tiềm
năng, mở rộng hợp
tác & phát triển
kinh doanh



CẬP NHẬT XU HƯỚNG

Tiếp cận xu hướng,
công nghệ & giải
pháp logistics
tiên tiến



KẾT NỐI TOÀN CẦU

Tham gia mạng lưới
logistics toàn cầu
của FIATA



HÌNH ẢNH VIỆT NAM

Góp phần khẳng định
vị thế logistics Việt
Nam năng động,
chuyên nghiệp



HỖ TRỢ TOÀN DIỆN

VLA đồng hành
trước, trong và
sau sự kiện

PHÍ THAM DỰ / doanh nghiệp

- Hội viên VLA: 200.000.000 VND
- Doanh nghiệp chưa là Hội viên VLA: 220.000.000 VND

CHI PHÍ BAO GỒM:

- 01 khu vực nhận diện và trưng bày riêng trong Vietnam Pavilion
- 01 Exhibitor Pass (*) cho mỗi doanh nghiệp tham gia
- Quyền sử dụng khu vực tiếp khách chung của Vietnam Pavilion
- Các quyền lợi về truyền thông, kết nối và hỗ trợ thông tin do VLA điều phối

(*) Exhibitor Pass chỉ có giá trị ra/vào khu vực triển lãm; bao gồm quyền sử dụng ăn trưa và tea break theo chính sách của Ban Tổ chức, KHÔNG bao gồm quyền tham dự các phiên hội nghị, tọa đàm, chương trình chính thức của Congress, Gala Dinner và các hoạt động dành riêng cho Congress Delegate

ĐĂNG KÝ THAM GIA CÙNG ĐOÀN VLA NGAY HÔM NAY

THỜI HẠN ĐĂNG KÝ THAM GIA GIẠN HÀNG

- Trước ngày 15/6/2026
- ĐẶT CỌC (50% PHÍ THAM DỰ)**
- Trước ngày 01/7/2026
- THANH TOÁN PHẦN CÒN LẠI**
- Trước ngày 01/8/2026



THÔNG TIN LIÊN HỆ

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA)

☎ 84-28-3 943 2658 / 3 943 3045

✉ vln-hcm2@vla.com.vn / vln-hn02@vla.com.vn



**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 151, ngày 01/6/2026

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



ĐÔI BÀN TAY THẮP LỬA™
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME