



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



# **BẢN TIN VLA**

**(Số 152, ngày 15/6/2026)**

*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 Xuất nhập khẩu tháng 5 đạt 99 tỷ USD, dòng hàng tiếp tục tăng mạnh

Theo số liệu Cục Hải quan, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam trong tháng 5/2026 đạt 99 tỷ USD, trong đó xuất khẩu đạt 46,9 tỷ USD và nhập khẩu đạt 52,1 tỷ USD. Lũy kế 5 tháng đầu năm, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 445,2 tỷ USD; cán cân thương mại nhập siêu 13,8 tỷ USD.

Đây là tín hiệu quan trọng đối với doanh nghiệp logistics, giao nhận, vận tải, kho bãi và khai báo hải quan, cho thấy nhu cầu xử lý dòng hàng xuất nhập khẩu tiếp tục duy trì ở mức cao. Đáng chú ý, mức nhập khẩu tăng mạnh cũng phản ánh nhu cầu lớn đối với nguyên vật liệu, máy móc, linh kiện đầu vào cho sản xuất, qua đó tạo thêm nhu cầu dịch vụ logistics ở các khâu vận tải quốc tế, thông quan, kho bãi và phân phối nội địa. **Xem chi tiết tại: [LINK](#)**



## 02 Lần đầu có chuyến tàu liên vận quốc tế từ Thanh Hải, Trung Quốc đến Đồng Nai

Chuyến tàu container liên vận quốc tế đầu tiên tuyến Thanh Hải, Trung Quốc – Đồng Nai, Việt Nam đã khởi hành từ ga Song Trại, Thanh Hải, chở gần 1.000 tấn nhựa PVC đến ga Trảng Bom, Đồng Nai. Theo Bộ Xây dựng, tuyến vận tải này giúp rút ngắn thời gian vận chuyển từ Thanh Hải về Trảng Bom còn khoảng 7 ngày, bao gồm thời gian làm thủ tục hải quan, thay vì 12–15 ngày như trước.

Chiều ngược lại, ngành Đường sắt Việt Nam cũng đang nỗ lực phát triển mạng lưới vận chuyển hai chiều. Ngoài việc nhận hàng từ Trung Quốc sang, đơn vị đang xây dựng chương trình đưa hàng hóa từ Việt Nam sang Trung Quốc để tránh tình trạng toa xe chạy rỗng, tăng hiệu quả khai thác. Ông Nguyễn Chính Nam, Phó Tổng Giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam cho rằng, đây là bước tiến mang tính chiến lược đối với hành lang kinh tế Trung Quốc - ASEAN, góp phần tạo nên dòng chảy hàng hóa thông suốt hơn giữa các quốc gia trong khu vực.

Đối với hội viên VLA, đây là tín hiệu đáng chú ý về khả năng mở rộng vận tải đường sắt liên vận giữa các địa phương sâu trong nội địa Trung Quốc với vùng công nghiệp phía Nam Việt Nam. Tuyến này có thể tạo thêm lựa chọn cho hàng nguyên liệu, hàng công nghiệp, hóa chất, nhựa, linh kiện và máy móc, đồng thời mở ra cơ hội cho doanh nghiệp làm rail-forwarding, logistics đa phương thức, depot, ICD và trucking đầu cuối. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



# 03 Hàng hóa rủi ro cao sẽ bắt buộc truy xuất nguồn gốc từ ngày 1/7/2026

Theo Thông tư số 31/2026/TT-BCT vừa được Bộ Công Thương ban hành ngày 11/6/2026, từ ngày 1/7/2026, các sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro cao sẽ bắt buộc phải thực hiện truy xuất nguồn gốc. Quy định này đánh dấu bước tiến quan trọng trong việc minh bạch hóa thị trường và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng. Để triển khai đồng bộ quy định này, Bộ Công Thương đã chính thức đưa vào vận hành tập trung Hệ thống truy xuất nguồn gốc hàng hóa tại địa chỉ <https://verigoods.vn>.

Thông qua VeriGoods, người tiêu dùng có thể dễ dàng tra cứu miễn phí các thông tin cốt lõi của sản phẩm như: Tên, hình ảnh, đơn vị sản xuất/kinh doanh, địa chỉ, thương hiệu, nhãn hiệu, số lô, số sê-ri và hạn sử dụng. Đặc biệt, người tiêu dùng còn được trao quyền phản ánh trực tiếp tới Bộ Công Thương hoặc cơ quan chức năng nếu phát hiện thông tin hiển thị không chính xác, có dấu hiệu gian lận, vi phạm pháp luật về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng.

Để sản phẩm được hiển thị trên hệ thống, doanh nghiệp phải định danh và khai báo dữ liệu truy xuất nguồn gốc trước khi đưa hàng hóa ra lưu thông trên thị trường.

Thông tin này có tác động thực tế đến doanh nghiệp logistics, đặc biệt là các đơn vị làm hàng nhập khẩu, phân phối, thương mại điện tử, hàng tiêu dùng, thực phẩm, hóa chất và sản phẩm có yêu cầu quản lý chất lượng. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cần lưu ý khả năng phát sinh yêu cầu bổ sung dữ liệu về lô hàng, nhà nhập khẩu, nhà phân phối, xuất xứ, hạn sử dụng, tiêu chuẩn chất lượng và dữ liệu truy xuất trong quá trình lưu thông hàng hóa.

Từ góc độ vận hành, đây là nhóm quy định có thể ảnh hưởng đến hồ sơ hàng hóa, quy trình giao nhận, quản lý kho và trách nhiệm phối hợp dữ liệu giữa chủ hàng, nhà nhập khẩu, đơn vị logistics và nhà phân phối. **Xem thêm tại: [Link](#)**



## 04 Ban Pháp luật VLA phối hợp tổ chức tọa đàm về hợp đồng dịch vụ giao nhận và bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu

Ngày 12/6/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), thông qua Ban Pháp luật VLA, phối hợp cùng Hiệp hội Logistics Đồng Nai và Hội Luật gia thành phố Đồng Nai tổ chức Hội nghị tọa đàm chuyên đề “Thực hiện hợp đồng dịch vụ giao nhận và Bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu trong vận tải quốc tế” tại Hội trường Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Đồng Nai, đồng thời kết hợp trực tuyến qua nền tảng Zoom.

Hội nghị được tổ chức nhằm tạo diễn đàn trao đổi kinh nghiệm thực tiễn trong việc thực hiện hợp đồng dịch vụ giao nhận, logistics và bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu trong vận tải quốc tế; hỗ trợ doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu nhận diện rủi ro pháp lý, cập nhật các quy định pháp luật cơ bản và nâng cao năng lực phòng ngừa tranh chấp trong quá trình thực hiện hợp đồng.

Chương trình ghi nhận khoảng 100 đại biểu tham dự trực tiếp và 225 đại biểu tham dự trực tuyến. Thành phần tham dự gồm đại diện cơ quan quản lý nhà nước gồm: Bà Lưu Thị Hà, Phó Chủ tịch Ủy ban MTTQ Việt Nam thành phố Đồng Nai; Ông Trần Dương Hùng, Phó Giám đốc Sở Công Thương, cùng cơ quan tư pháp, Hiệp hội Logistics Đồng Nai, VLA, Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC), Trung tâm Trọng tài Thương mại TP.HCM (TRACENT), Đoàn Luật sư thành phố Đồng Nai, các luật gia, luật sư, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp xuất nhập khẩu, doanh nghiệp vận tải, kho vận, cảng biển, công ty bảo hiểm, tổ chức trọng tài, cơ sở đào tạo và các cơ quan truyền thông. Hội nghị cũng có sự tham gia trực tuyến của đại diện các hiệp hội logistics tại TP.HCM, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, VALOMA và nhiều doanh nghiệp, đơn vị liên quan trong hệ sinh thái logistics.



Tại hội nghị, Luật sư Nguyễn Thị Hồng Ngân, Trưởng Ban Pháp luật VLA, Giám đốc Công ty Luật TNHH Tâm Chung (VILEX), trình bày chuyên đề về thực hiện hợp đồng dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, quy định pháp luật áp dụng, cơ chế giải quyết tranh chấp và lựa chọn cơ quan giải quyết tranh chấp. Nội dung nhấn mạnh vai trò của hợp đồng logistics như một công cụ quản trị rủi ro, đặc biệt trong bối cảnh nhiều tranh chấp phát sinh từ phạm vi dịch vụ không rõ ràng, trách nhiệm các bên chưa được xác định đầy đủ, phát hành vận đơn, giới hạn trách nhiệm, chậm giao hàng, chi phí phát sinh, lựa chọn luật áp dụng và hiệu lực của điều khoản trọng tài. Một nội dung quan trọng khác là chuyên đề về bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu trong vận tải quốc tế và bảo hiểm trách nhiệm của doanh nghiệp giao nhận vận tải do Luật sư Hoàng Anh Phước, Thành viên Ban Pháp luật VLA, Giám đốc Quan hệ khách hàng Công ty TNHH Môi giới bảo hiểm Bảo An (AEGIS), trình bày. Chuyên đề giúp doanh nghiệp hiểu rõ hơn về vai trò của bảo hiểm trong xử lý tổn thất hàng hóa, phạm vi bảo hiểm, điều kiện bồi thường, các trường hợp loại trừ và những lưu ý khi tham gia bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics. Phiên thảo luận do ông Nguyễn Duy Hưng, Phó Chủ tịch Thường trực Hiệp hội Logistics Đồng Nai, điều phối, với sự tham gia của các chuyên gia đến từ Hội Luật gia thành phố Đồng Nai, VLA và Hiệp hội Logistics Đồng Nai.



Các câu hỏi của doanh nghiệp tập trung vào nhiều vấn đề thực tiễn như viện dẫn sự kiện bất khả kháng trong hợp đồng, nghĩa vụ thanh toán khi xảy ra bất khả kháng, trách nhiệm của doanh nghiệp giao nhận khi người nhận hàng từ chối nhận hàng, chi phí lưu container/lưu kho, kinh nghiệm yêu cầu bồi thường bảo hiểm, hiệu lực của điều khoản trọng tài chưa rõ ràng, quyền cầm giữ hàng hóa để bảo đảm thanh toán công nợ, trách nhiệm khi phát hành House Bill of Lading (HBL), cũng như phạm vi bảo hiểm trách nhiệm của người vận chuyển và doanh nghiệp giao nhận.

Hội nghị cho thấy nhu cầu rất thực tế của cộng đồng doanh nghiệp trong việc chuẩn hóa hợp đồng dịch vụ logistics, rà soát các điều khoản về phạm vi dịch vụ, trách nhiệm bồi thường, giới hạn trách nhiệm, điều kiện miễn trách nhiệm, bảo hiểm, khiếu nại, thời hiệu khởi kiện, luật áp dụng và phương thức giải quyết tranh chấp. Đây cũng là cơ sở để VLA, thông qua Ban Pháp luật, tiếp tục xây dựng các hoạt động hỗ trợ hội viên nâng cao năng lực pháp lý, quản trị rủi ro và bảo vệ quyền lợi hợp pháp trong hoạt động logistics, giao nhận và vận tải quốc tế.

Thông qua hội nghị, VLA tiếp tục khẳng định vai trò đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam trong phổ biến kiến thức pháp luật, chia sẻ kinh nghiệm thực tiễn, thúc đẩy môi trường kinh doanh minh bạch, an toàn và chuyên nghiệp hơn trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Hội viên cần lưu ý: Trong hoạt động logistics quốc tế, hợp đồng không nên chỉ được xem là thủ tục ký kết, mà cần được sử dụng như một công cụ quản trị rủi ro. Doanh nghiệp nên rà soát kỹ các điều khoản về phạm vi dịch vụ, trách nhiệm các bên, giới hạn trách nhiệm, phát hành HBL, chi phí phát sinh, bảo hiểm, khiếu nại, thời hiệu khởi kiện, luật áp dụng và cơ quan giải quyết tranh chấp trước khi nhận hoặc cung cấp dịch vụ.



# GÓC LOGISTICS

## **Chiến sự "nhùng nhằng" tại Trung Đông: thu hồi chi phí phát sinh; phụ phí, bất khả kháng và gián đoạn hợp đồng**

*Xung đột quân sự tại Trung Đông tưởng chừng như sớm được giải quyết dứt điểm nhưng thực tế lại cho thấy vấn đề này đang bị nhiều bên đẩy vào một "chiến lược" tạm gọi là... "nhùng nhằng" với nhiều toan tính khác nhau; chưa biết đến bao giờ tình hình mới trở lại "thanh bình" như trước ngày nổ ra chiến sự (28/02/2026), và vẫn làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến vận tải biển, logistics, chuỗi cung ứng và không phận khu vực. Trong bài viết "Tình hình an ninh Trung Đông – Những vấn đề về hợp đồng và bảo hiểm đối với doanh nghiệp giao nhận vận tải" đăng trên "Tài liệu Pháp lý & Bảo hiểm của FIATA" có hai chủ đề được quan tâm khá nhiều là “Thu hồi chi phí phát sinh và phụ phí” và “Bất khả kháng và gián đoạn hợp đồng”, được dịch dưới đây để bạn đọc tham khảo trong khi các chủ đề khác (diễn biến vận hành ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng toàn cầu, phản ứng vận hành của hãng vận tải và các quyền theo hợp đồng, vai trò ký kết hợp đồng của người giao nhận: Với tư cách là người vận chuyển theo hợp đồng hay là đại lý, quản lý rủi ro vận hành trong thời kỳ gián đoạn, các vấn đề liên quan đến bảo hiểm, danh mục kiểm tra thực tiễn: các biện pháp quản trị rủi ro dành cho người giao nhận) chưa được đề cập trong dịp này.*



## Giới thiệu

Căng thẳng địa chính trị leo thang và các hoạt động quân sự tại Trung Đông đang ảnh hưởng đến hoạt động vận tải biển và hàng không, bao gồm rủi ro hàng hải trong và xung quanh Eo biển Hormuz và sự gián đoạn không phận khu vực. Những diễn biến này đã và đang tác động đến điều kiện bảo hiểm, thời gian vận chuyển, lịch trình khai thác và chi phí vận tải trên toàn cầu. Tài liệu này nêu bật các vấn đề pháp lý then chốt và các biện pháp quản trị rủi ro thực tiễn dành cho doanh nghiệp giao nhận vận tải trong bối cảnh hiện tại. Nội dung mang tính hướng dẫn chung dưới góc độ quản trị rủi ro toàn cầu và không phải là tư vấn pháp lý.

Những điểm chính dành cho doanh nghiệp giao nhận: (i) Tuyến vận chuyển có thể thay đổi nhanh chóng. Hãng vận tải có thể tạm ngừng dịch vụ, đổi tuyến tàu (thay đổi hành trình) hoặc dỡ hàng tại cảng thay thế để ứng phó rủi ro an ninh; (ii) Chi phí bổ sung có khả năng phát sinh, bao gồm phụ phí rủi ro chiến tranh, chi phí chuyển hướng và các chi phí khai thác khác do hãng vận tải áp dụng; cần xử lý theo điều khoản hợp đồng liên quan; (iii) Trách nhiệm của hãng vận tải đối với chậm trễ thường bị giới hạn. Điều khoản vận chuyển tiêu chuẩn thường loại trừ trách nhiệm đối với chậm trễ do gián đoạn khai thác hoặc sự kiện bất khả kháng; (iv) Hàng hóa có thể bị dỡ tại cảng thay thế. Khi đó, chủ hàng có thể phải tự thu xếp vận chuyển tiếp và chịu các chi phí liên quan theo hợp đồng vận chuyển; (v) Phạm vi bảo hiểm có thể bị hạn chế. Bảo hiểm hàng hóa tiêu chuẩn thường loại trừ rủi ro chiến tranh nếu không có điều khoản bổ sung, và chậm trễ không được bảo hiểm; (vi) Cần có thỏa thuận rõ ràng trong hợp đồng. Doanh nghiệp giao nhận nên rà soát mọi hợp đồng, bao gồm điều kiện kinh doanh chuẩn (STC) và vận đơn của người giao nhận (House B/L), để đảm bảo chi phí và rủi ro phát sinh được quy định phù hợp; và (vii) Giao tiếp chủ động với khách hàng là rất quan trọng. Cần thông báo kịp thời về tình hình khai thác, khả năng chậm trễ, thay đổi tuyến đường và chi phí phát sinh.



## Thu hồi chi phí phát sinh và phụ phí

Các hãng vận tải đã bắt đầu áp dụng các khoản phí bổ sung như phụ phí rủi ro chiến tranh, phụ phí khai thác khẩn cấp và chi phí chuyển hướng. Doanh nghiệp giao nhận cũng cần lưu ý rằng biểu cước và điều khoản kèm theo của hãng vận tải có thể bao gồm quy định về phí lưu container (demurrage), phí lưu vỏ container (detention) phí lưu bãi, phí lưu kho và các chi phí khai thác khác. Khả năng thu hồi các chi phí này phụ thuộc chủ yếu vào nội dung hợp đồng điều chỉnh quan hệ giao nhận. Trong trường hợp giá cước được thỏa thuận theo hình thức trọn gói (lump-sum/ “all-in”), việc thu hồi chi phí bổ sung có thể khó khăn hơn nếu hợp đồng không cho phép điều chỉnh giá.

Theo Quy tắc mẫu của FIATA, doanh nghiệp giao nhận khi hành động vì lợi ích tốt nhất của khách hàng trong các tình huống không thể lường trước thường có quyền thu hồi chi phí phát sinh. Điều 13 quy định rằng nếu doanh nghiệp giao nhận áp dụng các biện pháp cần thiết do tình huống bất ngờ, các khoản phí và chi phí phát sinh sẽ do khách hàng chịu. Tương tự, Điều 13.4 Điều kiện tiêu chuẩn của vận đơn vận tải đa phương thức (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading - FBL) quy định thương nhân (merchant) phải hoàn trả chi phí phát sinh từ việc chuyển hướng, chậm trễ hoặc chi phí gia tăng do chiến tranh, hoạt động quân sự, các biện pháp của chính phủ, đình công hoặc các sự kiện bất khả kháng khác. Do đó, doanh nghiệp giao nhận nên đảm bảo rằng hợp đồng và các tài liệu liên quan của mình quy định rõ cơ chế chuyển giao chi phí trong các tình huống khai thác bất thường hoặc khi phát sinh phụ phí từ hãng vận tải.



## **Bất khả kháng và gián đoạn hợp đồng**

Nhiều hợp đồng logistics và vận tải có điều khoản bất khả kháng hoặc điều khoản tương tự áp dụng cho các sự kiện như chiến tranh, xung đột, cấm vận, biện pháp của chính phủ hoặc các tình huống ngoài tầm kiểm soát của các bên. Các biện pháp trừng phạt quốc tế hoặc kiểm soát xuất khẩu cũng có thể ảnh hưởng đến hoạt động vận chuyển hoặc việc thực hiện hợp đồng.

Trong một số hệ thống pháp luật, bao gồm luật Anh, điều khoản bất khả kháng chỉ được áp dụng khi được quy định rõ trong hợp đồng. Nếu không có điều khoản này, các bên có thể viện dẫn học thuyết “frustration” (hợp đồng không thể thực hiện), tuy nhiên học thuyết này được giải thích rất chặt chẽ và thường chỉ áp dụng khi việc thực hiện hợp đồng trở nên không thể, chứ không chỉ đơn thuần khó khăn hoặc tốn kém hơn.

Các hợp đồng vận chuyển và vận đơn chủ (Master B/L) thường bao gồm điều khoản bất khả kháng, chuyển hướng hoặc “quyền tự do hành động” (liberty clause), cho phép hãng vận tải tạm dừng, thay đổi tuyến đường hoặc chấm dứt vận chuyển khi việc thực hiện trở nên không an toàn hoặc không khả thi.

Do đó, doanh nghiệp giao nhận cần rà soát kỹ các điều khoản hợp đồng liên quan để hiểu rõ tác động của các quy định này đến quyết định khai thác và việc phân bổ chi phí. Đồng thời, cần xem xét lại điều kiện kinh doanh chuẩn (STC), hợp đồng và các tài liệu liên quan của mình để đảm bảo có cơ chế chuyển giao chi phí phát sinh khi cần thiết. Cũng cần lưu ý rằng điều khoản bất khả kháng có thể yêu cầu thông báo chính thức cho đối tác trong thời hạn nhất định.

Doanh nghiệp giao nhận có thể tham khảo thêm "Hướng dẫn Thực hành Tốt nhất của FIATA về Hợp đồng hàng hải" và tài liệu hướng dẫn “Áp dụng điều khoản bất khả kháng trong khủng hoảng COVID-19: Một số khuyến nghị thực tiễn”.

*(Theo tài liệu của FIATA)*

**Ngô Khắc Lễ (giới thiệu và dịch)**



# TIN QUỐC TẾ

## 01 Lượng container nhập khẩu vào Mỹ giảm 5,1% trong tháng 4

Lượng container nhập khẩu qua các cảng lớn của Mỹ đã giảm trong tháng 4/2026, phản ánh những tác động từ chi phí gia tăng và bất ổn địa chính trị đối với nhu cầu thương mại. Theo báo cáo Global Port Tracker của NRF và Hackett Associates, sản lượng xử lý đạt 2,05 triệu TEU, giảm 5,1% so với tháng trước và giảm 7,3% so với cùng kỳ năm 2025.

Tuy nhiên, các chuyên gia dự báo hoạt động nhập khẩu sẽ tăng trở lại trong tháng 5 và tháng 6 khi các nhà bán lẻ Mỹ đẩy nhanh việc đưa hàng về trước nguy cơ áp dụng mức thuế quan cao hơn và chi phí nhiên liệu tăng. Khối lượng nhập khẩu trong tháng 5 và tháng 6 được dự báo lần lượt đạt 2,14 triệu TEU và 2,25 triệu TEU.

Dù vậy, áp lực từ chi phí vận tải leo thang, chính sách thuế quan và những bất ổn trong môi trường thương mại toàn cầu được cho là sẽ tiếp tục ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng trong nửa cuối năm. Global Port Tracker dự báo lượng container nhập khẩu của Mỹ sẽ suy giảm trở lại từ tháng 7 đến tháng 9, trước khi ổn định vào tháng 10.

Mặc dù triển vọng nửa cuối năm còn nhiều thách thức, tổng lượng container nhập khẩu trong 6 tháng đầu năm 2026 vẫn được kỳ vọng đạt 12,6 triệu TEU, tăng nhẹ 0,6% so với cùng kỳ năm trước, cho thấy sức chống chịu nhất định của thị trường nhập khẩu Mỹ. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



## 02 Mỹ - Iran đạt thỏa thuận hòa bình, mở đường khôi phục lưu thông qua eo biển Hormuz

Mỹ và Iran đã đạt được một thỏa thuận hòa bình mang tính bước ngoặt, mở đường cho việc dỡ bỏ lệnh phong tỏa hải quân và từng bước khôi phục hoạt động hàng hải qua eo biển Hormuz – tuyến vận tải chiến lược trung chuyển khoảng 20% lượng dầu khí xuất khẩu toàn cầu.

Tổng thống Mỹ Donald Trump thông báo trên nền tảng Truth Social rằng thỏa thuận đã hoàn tất, đồng thời tuyên bố cho phép mở lại eo biển Hormuz mà không thu phí quá cảnh và dỡ bỏ ngay lập tức lệnh phong tỏa hải quân của Mỹ đối với Iran. Theo ông Trump, việc mở cửa eo biển sẽ tạo điều kiện cho công tác rà phá thủy lôi và khôi phục dòng chảy dầu mỏ phục vụ thị trường năng lượng toàn cầu.

Về phía Iran, Thứ trưởng Ngoại giao Kazem Gharibabadi xác nhận bản ghi nhớ giữa hai nước đã được hoàn thiện và dự kiến sẽ được ký chính thức vào ngày 19/6 tại Thụy Sĩ. Một số cam kết quan trọng, bao gồm chấm dứt các hoạt động quân sự và dỡ bỏ phong tỏa hải quân, sẽ có hiệu lực ngay từ ngày 15/6, trong khi các cuộc đàm phán chi tiết về một thỏa thuận toàn diện liên quan đến chương trình hạt nhân Iran sẽ tiếp tục trong vòng 60 ngày tiếp theo.

Diễn biến mới được xem là tín hiệu tích cực đối với thị trường năng lượng và vận tải biển toàn cầu sau nhiều tháng gián đoạn tại eo biển Hormuz. Tuy nhiên, tốc độ khôi phục hoàn toàn hoạt động hàng hải vẫn sẽ phụ thuộc vào quá trình thực thi các cam kết, công tác bảo đảm an ninh hàng hải và tiến triển của các vòng đàm phán tiếp theo giữa hai bên. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



## 03 Cước vận tải container tiếp tục tăng mạnh do gián đoạn Biển Đỏ và nhu cầu hàng hóa gia tăng

Giá cước vận tải container tiếp tục xu hướng tăng mạnh trong bối cảnh các tuyến hàng hải toàn cầu vẫn chịu ảnh hưởng từ cuộc khủng hoảng tại Biển Đỏ, khiến thời gian vận chuyển kéo dài và buộc các doanh nghiệp nhập khẩu phải đưa hàng về sớm hơn để chuẩn bị cho mùa cao điểm cuối năm.

Các chỉ số cước vận tải chính đều ghi nhận mức tăng đáng kể. Chỉ số Cước vận tải container Thượng Hải (Shanghai Containerized Freight Index - SCFI) tiếp tục ghi nhận một tuần tăng trưởng mạnh khi tăng 9,5% vào ngày thứ Sáu 12/6/2026, đạt 2.985,22 điểm. Mức tăng này nối tiếp đà tăng 6% trong tuần 1/6 - 5/6/2026 và mức tăng đột biến 16% trong tuần 25/5-29/5/2026.

Tương tự, Chỉ số Cước vận tải container thế giới (World Container Index - WCI) của Drewry cũng tiếp tục đi lên, tăng 3% lên mức 3.549 USD/FEU vào ngày 11/6, sau khi đã tăng mạnh 23% trong tuần 4/6.

Mặc dù SCFI và WCI thường có sự chênh lệch về tốc độ tăng theo từng tuần, cả hai chỉ số đều phản ánh một xu hướng chung là giá cước vận tải container đang tăng mạnh trên phạm vi toàn cầu.

Theo Drewry, nhu cầu trên tuyến xuyên Thái Bình Dương đang được thúc đẩy bởi việc các chủ hàng đẩy nhanh đặt chỗ trước nguy cơ Mỹ điều chỉnh chính sách thuế quan trong tháng 7, cùng với nhu cầu vận chuyển hàng hóa phục vụ Giải vô địch bóng đá thế giới FIFA 2026.

Bên cạnh đó, các nhà bán lẻ toàn cầu cũng đang bổ sung hàng tồn kho sớm hơn thường lệ để chuẩn bị cho các sự kiện mua sắm lớn như Amazon Prime Day và các chương trình khuyến mại giữa năm của TikTok. Việc các hãng tàu tiếp tục chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng để tránh Biển Đỏ, cùng với căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông và chi phí nhiên liệu gia tăng do ảnh hưởng đến hoạt động qua eo biển Hormuz, tiếp tục tạo áp lực đẩy giá cước vận tải container lên cao.

Diễn biến này cho thấy thị trường vận tải container đang bước vào mùa cao điểm sớm hơn dự kiến, trong khi các yếu tố địa chính trị và chi phí vận hành vẫn là những biến số quan trọng chi phối xu hướng giá cước trong thời gian tới. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



## 04 Thiếu hụt năng lực vận tải có thể kìm hãm tăng trưởng hàng không hàng hóa toàn cầu trong thập kỷ tới

Mặc dù nhu cầu vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu được dự báo tiếp tục tăng trưởng mạnh nhờ sự bùng nổ của thương mại điện tử, công nghệ cao và các trung tâm dữ liệu quy mô lớn, ngành hàng không đang đối mặt với một thách thức dài hạn: thiếu hụt năng lực khai thác. Tình trạng chậm trễ trong sản xuất và bàn giao máy bay từ Boeing và Airbus đang kéo dài vòng đời của đội bay hiện hữu, đồng thời hạn chế nguồn máy bay chở khách có thể chuyển đổi thành máy bay chở hàng.

Theo các dự báo của ngành, nhu cầu vận tải hàng không trong 10 năm tới có thể tăng từ 3,5% – 5% mỗi năm, trong khi năng lực vận tải chỉ dự kiến tăng khoảng 1% mỗi năm. Ông Martin Drew, Giám đốc Chiến lược và Chuyển đổi của Atlas Air Worldwide, cho rằng những hạn chế về năng lực tàu bay chở hàng thân rộng có thể kéo dài ít nhất trong 1 thập kỷ tới và cuối cùng trở thành một rào cản đối với sự phát triển của thị trường hàng hóa hàng không toàn cầu.

Nhu cầu vận tải hàng không tiếp tục được thúc đẩy không chỉ bởi sự phát triển của thương mại điện tử mà còn bởi sự gia tăng nhu cầu vận chuyển thiết bị phục vụ các trung tâm dữ liệu quy mô lớn (hyperscale data centers). Theo ông Drew, khi các doanh nghiệp công nghệ tiếp tục đầu tư vào hạ tầng dữ liệu, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không cho các trung tâm dữ liệu sẽ tiếp tục gia tăng.

Mặc dù hoạt động bàn giao máy bay đang dần phục hồi, Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) nhận định tình trạng thiếu hụt nguồn cung vẫn mang tính cấu trúc. Tốc độ gia tăng sản lượng máy bay hiện nay chưa đủ để bù đắp khoảng trống do đại dịch để lại. Trong khi đó, nhu cầu đặt mua máy bay mới vẫn ở mức cao, khiến số lượng đơn hàng tồn đọng tiếp tục gia tăng, đạt 18.100 máy bay vào tháng 5, tăng so với mức 17.000 máy bay của năm 2024 và tương đương hơn 50% tổng đội bay đang khai thác trên toàn cầu.



## Nguy cơ kéo dài tình trạng mất cân đối cung – cầu

Các chuyên gia nhận định, mặc dù các hãng hàng không đã triển khai nhiều biện pháp nhằm bù đắp sự thiếu hụt công suất như kéo dài thời gian khai thác đội bay hiện hữu, tăng cường tần suất sử dụng máy bay và tối ưu hệ số tải, những giải pháp này chỉ mang tính tạm thời.

Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) cảnh báo rằng tình trạng chậm giao máy bay đã khiến các hãng hàng không thiếu hơn 5.000 máy bay thế hệ mới tiết kiệm nhiên liệu. Đây không chỉ là sự thiếu hụt về năng lực vận tải mà còn khiến ngành hàng không bỏ lỡ các lợi ích về hiệu quả khai thác, đồng thời phải đối mặt với chi phí thuê máy bay và chi phí bảo dưỡng ngày càng gia tăng. Chỉ riêng các gián đoạn trong chuỗi cung ứng máy bay đã gây thiệt hại khoảng 11 tỷ USD cho các hãng hàng không trong năm 2025.

Bên cạnh đó, chi phí nhiên liệu tiếp tục trở thành áp lực lớn đối với ngành. Giá nhiên liệu máy bay tăng mạnh sau khi xung đột bùng phát, trong khi các dòng chảy nhiên liệu liên quan đến eo biển Hormuz – chiếm khoảng 20% lượng nhiên liệu hàng không vận chuyển bằng đường biển toàn cầu – đang đối mặt với nguy cơ gián đoạn, làm gia tăng rủi ro thiếu hụt nguồn cung tại một số khu vực như châu Âu, bờ Tây Mỹ và một số quốc gia châu Á.



## **Việc chuyển đổi máy bay chở khách cũ sang máy bay chở hàng không còn hiệu quả kinh tế**

Sự chậm trễ trong việc bàn giao máy bay mới cũng làm thu hẹp nguồn cung các máy bay chở khách thân rộng đã qua sử dụng – vốn là nguồn nguyên liệu quan trọng cho chương trình chuyển đổi thành tàu bay chở hàng.

Theo ông Martin Drew, trưởng hợp của dòng Boeing 777-300ER cho thấy rõ thách thức về mặt kinh tế. Số lượng máy bay có tuổi đời từ 15–20 năm đủ điều kiện chuyển đổi ngày càng hạn chế, trong khi giá mua khoảng 50 triệu USD/máy bay cùng với chi phí chuyển đổi khoảng 40 triệu USD khiến tổng mức đầu tư có thể lên tới gần 100 triệu USD cho một tàu bay đã có tuổi đời lớn.

Trong bối cảnh đó, việc chuyển đổi các máy bay này thành tàu bay chở hàng không còn là phương án hấp dẫn về mặt tài chính. Các doanh nghiệp giao nhận cũng cho rằng ngay cả khi các nhà sản xuất tăng tốc sản lượng máy bay mới, điều này chưa chắc có thể giải quyết tình trạng mất cân đối cung – cầu, bởi quá trình sản xuất máy bay đòi hỏi nguồn vốn lớn và kế hoạch phát triển đội bay thường được các hãng hàng không xây dựng trong nhiều năm.

Ông Matt Castle, Phó Chủ tịch phụ trách giao nhận toàn cầu của C.H. Robinson, nhận định rằng phần lớn máy bay mới được bàn giao trong những năm tới sẽ được sử dụng để thay thế các đội bay cũ thay vì bổ sung năng lực vận tải mới. Do đó, ngay cả khi nhu cầu từ các lĩnh vực phụ thuộc nhiều vào vận tải hàng không như công nghệ cao, thương mại điện tử hay dược phẩm tiếp tục tăng, việc có thêm máy bay mới cũng không đồng nghĩa với việc thị trường sẽ có thêm công suất vận tải.

Những diễn biến trên cho thấy ngành vận tải hàng không toàn cầu đang đứng trước nguy cơ bước vào một giai đoạn thiếu hụt năng lực kéo dài. Trong bối cảnh nhu cầu tiếp tục tăng mạnh nhưng khả năng mở rộng công suất còn hạn chế, các hãng hàng không, doanh nghiệp giao nhận và chủ hàng sẽ cần có chiến lược khai thác, đầu tư và quản trị chuỗi cung ứng linh hoạt hơn để thích ứng với những biến động trong tương lai.

*Theo Journal of Commerce*



## 05 Giới thiệu "Vận đơn hàng không trực tiếp" (Direct Air Waybill - DAWB)

Điều 60 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025 quy định về người vận chuyển theo hợp đồng và người vận chuyển thực tế như sau: '1. Người vận chuyển theo hợp đồng là người giao kết hợp đồng vận chuyển bằng đường hàng không với hành khách, người gửi hàng hoặc đại diện của hành khách, người gửi hàng. 2. Người vận chuyển thực tế là người thực hiện toàn bộ hoặc một phần vận chuyển theo sự ủy quyền của người vận chuyển theo hợp đồng nhưng không phải là người vận chuyển kế tiếp...' Vừa qua, FIATA giới thiệu, qua bài dưới đây, về thực tế của một số trường hợp nhất định mà Vận đơn hàng không trực tiếp (Direct Air Waybill - DAWB) được sử dụng. DAWB được hiểu là mô hình vận chuyển mà trong đó người gửi hàng được ghi nhận là "shipper" (người gửi hàng) trên vận đơn hàng không của người vận chuyển thực tế, còn doanh nghiệp giao nhận vận tải hoạt động với tư cách thay mặt người gửi hàng thay vì đóng vai trò là người gửi hàng theo hợp đồng vận chuyển thực tế (ký với người vận chuyển thực tế - hãng tàu bay) hoặc người vận chuyển theo hợp đồng (ký với người gửi hàng). Xin trân trọng giới thiệu để hội viên và bạn đọc tham khảo.



## **Bối cảnh ra đời của DAWB**

Trong khuôn khổ Hội nghị Đại lý Hàng hóa (Cargo Agency Conference - CAC) và Hội nghị Dịch vụ Hàng hóa (Cargo Services Conference - CSC) của Hiệp hội Vận tải Hàng không quốc tế - International Air Transport Association (IATA) đã có các đề xuất thay đổi liên quan đến việc sử dụng Vận đơn hàng không trực tiếp (Direct Air Waybill - DAWB). Những thay đổi này có thể tác động đáng kể đến việc phân bổ trách nhiệm, nghĩa vụ pháp lý và quyền truy đòi giữa hãng hàng không, doanh nghiệp giao nhận vận tải và chủ hàng trong một số giao dịch vận tải hàng không. Trước những tác động tiềm tàng của các thay đổi này đối với cộng đồng giao nhận vận tải trên toàn cầu,

FIATA đã tiến hành các cuộc tham vấn sâu rộng với nhiều bên liên quan thuộc nhiều khu vực pháp lý, vùng địa lý và môi trường hoạt động khác nhau, bao gồm các Hiệp hội thành viên FIATA, các doanh nghiệp giao nhận vận tải đa quốc gia và doanh nghiệp vừa và nhỏ (SME), các hãng hàng không, chuyên gia pháp lý, công ty bảo hiểm, chủ hàng và đại diện của người gửi hàng. Kết quả tham vấn xác nhận rằng các vấn đề đang được thảo luận vừa phức tạp vừa có ý nghĩa thương mại quan trọng. Mặc dù các bên liên quan nhìn chung đều ghi nhận những quan ngại cơ bản mà các hãng hàng không đưa ra, nhưng đồng thời cũng xuất hiện nhiều mối lo ngại lặp lại liên quan đến tính chắc chắn về mặt pháp lý, khả năng triển khai trong thực tiễn và sự phù hợp giữa trách nhiệm pháp lý, tư cách hợp đồng, quyền kiểm soát hoạt động và rủi ro có thể được bảo hiểm.

Quá trình tham vấn cũng cho thấy sự đa dạng của các trường hợp sử dụng DAWB, các mô hình vận hành và thông lệ thương mại tại các thị trường và khu vực pháp lý khác nhau. Các bên liên quan nhấn mạnh tầm quan trọng của việc bảo đảm rằng bất kỳ khuôn khổ sửa đổi nào cũng phải có tính nhất quán về mặt pháp lý, khả thi về mặt vận hành và có thể được áp dụng đồng bộ trên toàn ngành vận tải hàng không toàn cầu. Sau các cuộc tham vấn này, FIATA đã đệ trình yêu cầu chính thức theo cơ chế rà soát của Hội đồng Tham vấn IATA-FIATA (IATA-FIATA Consultative Council - IFCC) nhằm đề nghị xem xét lại các biện pháp đã được thông qua trước khi chúng có hiệu lực.



## **Giới thiệu về DAWB**

Theo mô hình vận tải hàng không truyền thống, doanh nghiệp giao nhận vận tải phát hành Vận đơn hàng không thứ cấp (House Air Waybill - HAWB) cho người gửi hàng và ký kết hợp đồng riêng với hãng hàng không thông qua Vận đơn hàng không chủ (Master Air Waybill - MAWB). Điều này tạo ra hai mối quan hệ hợp đồng song song và tương ứng: một giữa người gửi hàng và doanh nghiệp giao nhận vận tải, và một giữa doanh nghiệp giao nhận vận tải với hãng hàng không. Trên thực tế, cấu trúc này thường tạo nên một chuỗi quan hệ hợp đồng và trách nhiệm pháp lý tương đối rõ ràng, bao gồm cả việc xử lý khiếu nại và quyền truy đòi. Tuy vậy, trong một số trường hợp nhất định, DAWB được sử dụng.

DAWB được hiểu là mô hình vận chuyển mà trong đó người gửi hàng được ghi nhận là “Shipper” (người gửi hàng) trên vận đơn hàng không, còn doanh nghiệp giao nhận vận tải hành động thay mặt người gửi hàng thay vì đóng vai trò người gửi hàng theo hợp đồng vận chuyển thực tế (ký với hãng tàu bay) hoặc người vận chuyển theo hợp đồng (ký với người gửi hàng). Các cuộc tham vấn xác nhận rằng DAWB thường được sử dụng khi người gửi hàng cần có quan hệ hợp đồng trực tiếp với hãng hàng không, đặc biệt đối với một số loại hàng hóa có giá trị cao, hàng dễ hư hỏng, hàng nguy hiểm hoặc các giao dịch liên quan đến chứng từ. Tại một số thị trường, DAWB cũng có thể được sử dụng nhằm đáp ứng các yêu cầu đặc thù về quy định pháp lý, hải quan hoặc thương mại, hoặc được phát hành theo yêu cầu của hãng vận chuyển.

*(Theo tài liệu của FIATA)*

***Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng thư ký VLA (giới thiệu và trích dịch)***



# HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

## 01 VLA tham dự Hội nghị FIATA RAP 2026 tại Thiên Tân, Trung Quốc

Ngày 2-4/6/2026 vừa qua, Hội nghị Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương của FIATA (FIATA RAP 2026) đã diễn ra tại Thiên Tân, do Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế Trung Quốc (CIFA) đăng cai tổ chức, đồng thời được tổ chức trong khuôn khổ Triển lãm Công nghiệp Vận tải biển Quốc tế Thiên Tân lần thứ 4.

Đại diện VLA tham dự Hội nghị có ông Nguyễn Duy Minh - Phó Chủ tịch VLA, đồng thời là Chủ tịch FIATA RAP, khẳng định vai trò ngày càng tích cực của VLA trong cộng đồng logistics quốc tế.

Hội nghị là diễn đàn quan trọng để các hiệp hội và doanh nghiệp logistics trong khu vực trao đổi về những ưu tiên phát triển của ngành, bao gồm tăng cường khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng, thúc đẩy chuyển đổi số và định hướng phát triển dài hạn của ngành giao nhận vận tải trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương và trên toàn cầu.

Tại FIATA RAP 2026, VLA đã tích cực tham gia các phiên họp, đóng góp ý kiến và thúc đẩy trao đổi, hợp tác giữa các hiệp hội thành viên, qua đó tiếp tục khẳng định vai trò và vị thế của VLA cũng như ngành logistics Việt Nam trong cộng đồng logistics quốc tế.



## 02 VLA tích cực đóng góp ý kiến triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam

Trong khuôn khổ triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tích cực tham gia các buổi làm việc, đóng góp nhiều ý kiến từ góc nhìn thực tiễn của cộng đồng doanh nghiệp.

Ngày 9/6/2026, tại TP. Hồ Chí Minh, bà Võ Thị Phương Lan – Phó Chủ tịch VLA và ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã tham dự buổi làm việc giữa Cục Xuất nhập khẩu và Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh về triển khai Chiến lược. Đại diện VLA cho rằng mục tiêu giảm chi phí logistics là một thách thức lớn, đồng thời kiến nghị tăng cường minh bạch các loại phụ phí vận tải, tháo gỡ vướng mắc về thủ tục vận tải liên vận quốc tế và chú trọng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, gắn với các xu hướng mới như AI, chuyển đổi số và logistics xanh.

Chiều ngày 08/6/2026, ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ VLA và ông Trần Việt Huy – Trưởng Ban Hải quan và Thuận lợi hóa thương mại VLA đã tham dự buổi họp và đóng góp ý kiến xây dựng Chiến lược phát triển logistics TP. Đồng Nai do Cục Xuất nhập khẩu phối hợp cùng Sở Công Thương Đồng Nai chủ trì. Tại buổi làm việc, các đại biểu tập trung trao đổi các định hướng phát triển hệ thống logistics của địa phương, phát huy lợi thế về vị trí kết nối vùng, hạ tầng giao thông và tiềm năng phát triển công nghiệp – thương mại của Đồng Nai.



Chiều ngày 10/6/2026, tại TP. Cần Thơ, ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã tham gia Hội thảo khoa học “Phát triển dịch vụ logistics TP. Cần Thơ với vai trò trung tâm vùng Đồng bằng sông Cửu Long”. Tại hội thảo, đại diện VLA nhấn mạnh để thu hút các nhà đầu tư logistics lớn, Cần Thơ cần xây dựng các cơ chế đặc thù về đất đai, phát triển hạ tầng, cải cách thủ tục đầu tư và có chính sách ưu đãi đủ sức cạnh tranh, qua đó tạo môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp logistics đầu tư, phát triển lâu dài.

Ngày 5/6/2026, ông Trần Ngọc Khánh – Ủy viên Ban Chấp hành VLA cùng đại diện Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự buổi làm việc giữa Cục Xuất nhập khẩu và VIMC về việc triển khai thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050. Tại buổi làm việc, các bên tập trung trao đổi về định hướng phát triển đội tàu biển container quốc gia, nâng cấp hạ tầng logistics, xây dựng các doanh nghiệp logistics tiên phong, đồng thời nghiên cứu kinh nghiệm xây dựng và vận hành hệ thống cảng của VIMC nhằm phục vụ quá trình xây dựng Đề án Cảng miễn thuế.

Ngày 9/6/2026, đại diện VLA – ông Nguyễn Đức Bình, Tổng Thư ký VLA đã tham dự buổi làm việc với Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn nhằm trao đổi, kết nối và thúc đẩy các cơ hội hợp tác trong lĩnh vực logistics trong thời gian tới.

Thông qua chuỗi hoạt động trên, VLA tiếp tục khẳng định vai trò là cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics với các cơ quan quản lý nhà nước, đồng hành trong quá trình xây dựng và triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững.



### 03 VLA tham dự buổi làm việc giữa VCCI và Thường trực Ủy ban Kinh tế và Tài chính của Quốc hội

Ngày 15/6/2026, ông Trần Tiến Dũng – Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự buổi làm việc giữa Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và Ủy ban Kinh tế và Tài chính của Quốc hội.

Chương trình được tổ chức nhằm trao đổi, cung cấp thông tin về những khó khăn, vướng mắc, các điểm nghẽn của hệ thống pháp luật kinh doanh; đồng thời thảo luận về định hướng hợp tác giữa VCCI và Thường trực Ủy ban Kinh tế và Tài chính trong thời gian tới nhằm tiếp tục hoàn thiện thể chế, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

Thông qua việc tham gia chương trình, VLA tiếp tục phát huy vai trò đại diện tiếng nói của cộng đồng doanh nghiệp logistics, tích cực đóng góp ý kiến nhằm tháo gỡ các rào cản pháp lý, thúc đẩy môi trường kinh doanh minh bạch, thuận lợi và hiệu quả hơn.



## 04 VLA đóng góp ý kiến hoàn thiện Dự án Luật sửa đổi, bổ sung Luật Hải quan

Ngày 27/5/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự và phát biểu tại buổi họp Hội đồng thẩm định Dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hải quan do Bộ Tư pháp tổ chức. Buổi họp do bà Đặng Hoàng Oanh – Thứ trưởng Bộ Tư pháp, Chủ tịch Hội đồng thẩm định chủ trì.

Tại buổi họp, đại diện VLA đánh giá việc sửa đổi 42 điều của Luật Hải quan là cần thiết, phù hợp với thực tiễn phát triển hoạt động xuất nhập khẩu và yêu cầu hội nhập trong giai đoạn mới. VLA đồng thời kiến nghị tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hải quan, tập trung xử lý các tồn đọng kéo dài như hàng hóa lưu tại cảng, nâng cấp hệ thống truyền dữ liệu hải quan và thống nhất đầu mối kiểm tra chuyên ngành tại cơ quan hải quan nhằm giảm thời gian, chi phí và tạo thuận lợi cho doanh nghiệp.

Thông qua việc tích cực tham gia đóng góp ý kiến xây dựng chính sách, VLA tiếp tục khẳng định vai trò là cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics với cơ quan quản lý nhà nước, góp phần hoàn thiện môi trường pháp lý và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam.



## 05 VLA tham dự và phát biểu tại Hội thảo công bố Báo cáo Dòng chảy pháp luật kinh doanh Việt Nam 2025

Ngày 2/6/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự và phát biểu tại Hội thảo công bố Báo cáo Dòng chảy pháp luật kinh doanh Việt Nam 2025 do VCCI tổ chức.

Tại hội thảo, các đại biểu đã cùng trao đổi, đánh giá về những chuyển biến của môi trường pháp lý kinh doanh, những khó khăn, vướng mắc mà doanh nghiệp đang gặp phải, đồng thời đề xuất các giải pháp tiếp tục hoàn thiện chính sách, tạo môi trường kinh doanh minh bạch, thuận lợi và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.



## 06 VLA đóng góp ý kiến doanh nghiệp đối với dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung Luật Hải quan

Ngày 11/6/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) cùng đại diện Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự Hội thảo lấy ý kiến doanh nghiệp về dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hải quan do Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) phối hợp với Cục Hải quan tổ chức.

Tại hội thảo, đại diện VLA đã góp ý về một số điều khoản sửa đổi; phản ánh các ý kiến, kiến nghị từ cộng đồng doanh nghiệp hội viên thông qua kết quả khảo sát của Hiệp hội. Theo đó, nhiều doanh nghiệp cho biết Hệ thống Một cửa quốc gia vẫn còn tồn tại tình trạng vận hành chưa ổn định, tốc độ xử lý chậm, ảnh hưởng đến quá trình thực hiện thủ tục hải quan, kéo dài thời gian thông quan và làm gia

tăng chi phí hoạt động của doanh nghiệp. Thông qua việc tích cực tham gia đóng góp ý kiến xây dựng chính sách, VLA tiếp tục phát huy vai trò là cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics với cơ quan quản lý nhà nước, góp phần hoàn thiện môi trường pháp lý, thúc đẩy cải cách thủ tục hành chính và tạo thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu.



# 07 VLA phối hợp tổ chức tọa đàm về hợp đồng giao nhận và bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu

Ngày 12/6/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) phối hợp cùng Hội Luật gia tỉnh Đồng Nai và Hiệp hội Logistics Đồng Nai tổ chức Hội nghị tọa đàm chuyên đề “Thực hiện hợp đồng dịch vụ giao nhận và bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu trong vận tải quốc tế”.

Chương trình có sự tham dự của bà Lưu Thị Hà – Phó Chủ tịch Ủy ban MTTQ Việt Nam thành phố Đồng Nai; ông Trần Dương Hùng – Phó Giám đốc Sở Công Thương Đồng Nai; cùng đại diện các cơ quan quản lý nhà nước, cơ quan tư pháp, các hiệp hội doanh nghiệp, Trung tâm Trọng tải Quốc tế Việt Nam (VIAC), Trung tâm Trọng tải Thương mại TP. Hồ Chí Minh (TRACENT), Đoàn Luật sư tỉnh Đồng Nai, các luật gia, luật sư, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các cơ quan truyền thông.

Hội nghị thu hút khoảng 100 đại biểu tham dự trực tiếp tại hội trường và 225 đại biểu tham dự trực tuyến qua nền tảng Zoom, cho thấy sự quan tâm lớn của cộng đồng doanh nghiệp đối với các vấn đề pháp lý trong hoạt động logistics, giao nhận, vận tải quốc tế và bảo hiểm hàng hóa.

Đại diện VLA tham dự chương trình có ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA; bà Nguyễn Thị Hồng Ngân – Trưởng Ban Pháp luật VLA, Giám đốc Công ty TNHH Tâm Chung; cùng ông Hoàng Anh Phước – Thành viên Ban Pháp luật VLA.

Thông qua tọa đàm, VLA tiếp tục khẳng định vai trò đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp trong việc cập nhật kiến thức pháp lý, nâng cao năng lực quản trị rủi ro và thúc đẩy sự phát triển chuyên nghiệp, bền vững của ngành logistics Việt Nam.



# 08 VLA tham dự khai mạc VIMEXPO 2026 và VIETNAM AUTOEXPO 2026

Ngày 11/6/2026, bà Chu Quỳnh Trang - Trưởng Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự lễ khai mạc Triển lãm quốc tế lần thứ 6 về công nghiệp hỗ trợ và chế biến chế tạo Việt Nam - VIMEXPO 2026 và Triển lãm quốc tế lần thứ 19 về ô tô, xe máy và các loại phương tiện giao thông, vận tải - VIETNAM AUTOEXPO 2026 do Bộ Công Thương, Cục Công nghiệp và Trung tâm Hỗ trợ Phát triển Công nghiệp chủ trì tổ chức.

Trong bối cảnh chuyển đổi xanh và mục tiêu trung hòa carbon toàn cầu, triển lãm tập trung giới thiệu những xu hướng mới trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ, chế biến chế tạo, ô tô và phương tiện giao thông xanh. Sự kiện quy tụ khoảng 200 gian hàng với sự tham gia của gần 200 doanh nghiệp trong nước và quốc tế, tạo cơ hội kết nối, hợp tác giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng sản xuất, công nghiệp và logistics.

Việc tham dự sự kiện tiếp tục thể hiện vai trò chủ động của VLA trong việc tăng cường kết nối với các ngành công nghiệp trọng điểm, cập nhật xu hướng phát triển mới của chuỗi cung ứng, đồng thời mở rộng cơ hội hợp tác giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics và các doanh nghiệp sản xuất, chế tạo trong nước và quốc tế.





**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 152, ngày 15/6/2026**

**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](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