



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



BẢN TIN VLA

(Số 153, ngày 01/7/2026)

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 Chính phủ chỉ đạo 7 nhóm giải pháp thúc đẩy xuất khẩu đạt mục tiêu tăng trưởng hai con số

Ngày 25/6, tại trụ sở Bộ Công Thương, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Phạm Gia Túc chủ trì Hội nghị thúc đẩy xuất khẩu đạt mục tiêu tăng trưởng hai con số.

Theo Bộ Công Thương, đến ngày 15/6/2026, kim ngạch xuất khẩu của cả nước đạt khoảng 239,9 tỷ USD, tăng 21,4% so với cùng kỳ năm 2025. Trong bối cảnh tăng trưởng thương mại toàn cầu được dự báo chậm lại, nhóm hàng công nghiệp chế biến tiếp tục giữ vai trò chủ lực, trong khi nhiều mặt hàng nông, lâm, thủy sản duy trì đà tăng trưởng tích cực.

Phát biểu kết luận hội nghị, Phó Thủ tướng Thường trực Phạm Gia Túc yêu cầu các bộ, ngành, địa phương, hiệp hội và cộng đồng doanh nghiệp tập trung triển khai 7 nhóm giải pháp trọng tâm.



Thứ nhất, tháo gỡ các điểm nghẽn về nguồn lực sản xuất và phát triển ngành hàng; thúc đẩy đầu tư, mở rộng năng lực sản xuất, bảo đảm nguồn nguyên liệu và nâng cao giá trị gia tăng cho hàng xuất khẩu.

Thứ hai, nâng cao năng lực đáp ứng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, yêu cầu về truy xuất nguồn gốc và phát triển bền vững, nhất là tại các thị trường xuất khẩu trọng điểm.

Thứ ba, tháo gỡ khó khăn về tài chính, logistics và hạ tầng hỗ trợ xuất khẩu; tiếp tục cải thiện năng lực vận tải, kho bãi, cảng biển, cửa khẩu và các dịch vụ hỗ trợ chuỗi cung ứng.

Thứ tư, đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, rút ngắn thời gian xử lý và giảm chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp.

Thứ năm, phát triển thị trường, tăng cường công tác cảnh báo sớm, xúc tiến thương mại, hỗ trợ doanh nghiệp khai thác hiệu quả các thị trường mới và tận dụng các hiệp định thương mại tự do.

Thứ sáu, tăng cường cơ chế phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương, hiệp hội và doanh nghiệp trong tổ chức thực hiện các nhiệm vụ thúc đẩy xuất khẩu.

Thứ bảy, nâng cao hiệu quả phối hợp, phân tích và quản trị hoạt động xuất nhập khẩu, kịp thời nắm bắt diễn biến thị trường và có giải pháp ứng phó phù hợp.

Tại hội nghị, ông Trần Tiến Dũng, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, cho rằng logistics là một trong những yếu tố trực tiếp quyết định năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam. Đại diện VLA đề xuất thúc đẩy logistics xanh và thực hành kinh doanh có trách nhiệm; phát triển các giải pháp chuỗi cung ứng lạnh chuyên biệt cho nông sản, thủy sản; đẩy mạnh chuyển đổi số, logistics phục vụ thương mại điện tử xuyên biên giới; đồng thời tăng cường kết nối đường thủy nội địa, đường sắt với các cảng biển nước sâu để giảm chi phí vận tải.

VLA cũng kiến nghị tiếp tục đẩy mạnh Cơ chế một cửa quốc gia, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành và ưu tiên nguồn lực đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030 cho các dự án hạ tầng logistics quy mô lớn. **Xem thêm tại: [Link](#).**



02 Khu FTZ Hải Phòng - mô hình tiên phong thay đổi diện mạo kinh tế của toàn vùng

Hải Phòng đang hoàn tất các bước chuẩn bị để công bố quyết định thành lập Khu Thương mại tự do và Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng, hướng tới hình thành một mô hình phát triển mới gắn với cảng biển, công nghiệp công nghệ cao, logistics và thương mại quốc tế.

Theo kế hoạch, trong tháng 7/2026, thành phố sẽ công bố các quyết định của Thủ tướng Chính phủ liên quan đến Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng và việc triển khai Khu Thương mại tự do Hải Phòng. Đây được xem là bước đi quan trọng nhằm phát huy lợi thế cửa ngõ biển, mở rộng không gian phát triển và nâng cao vai trò của Hải Phòng trong liên kết kinh tế vùng.

Khu Thương mại tự do Hải Phòng có quy mô 6.292 ha, được bố trí tại ba khu vực không liền kề, gần với Khu kinh tế Đình Vũ-Cát Hải và Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng.

Khu vực thứ nhất có diện tích khoảng 2.923 ha, nằm trong Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng. Vị trí này gần Cảng Nam Đồ Sơn, sân bay Tiên Lãng theo quy hoạch, tuyến đường bộ ven biển và tuyến đường sắt tốc độ cao Lào Cai-Hà Nội-Hải Phòng. Khu vực được định hướng thu hút các dự án công nghệ cao, công nghiệp bán dẫn và các ngành sản xuất có giá trị gia tăng lớn.

Khu vực thứ hai có diện tích khoảng 1.077 ha, thuộc Khu kinh tế Đình Vũ-Cát Hải, bao gồm một phần Khu công nghiệp Nam Đình Vũ 1 và 2. Đây là khu vực đã có hạ tầng kỹ thuật tương đối hoàn chỉnh, có thể sẵn sàng tiếp nhận các dự án đầu tư.

Khu vực thứ ba có diện tích khoảng 2.292 ha tại Lạch Huyện, thuộc Khu kinh tế Đình Vũ-Cát Hải. Với lợi thế cảng nước sâu Lạch Huyện và điểm cuối dự kiến của tuyến đường sắt tốc độ cao khổ tiêu chuẩn Lào Cai-Hà Nội-Hải Phòng, khu vực này được định hướng trở thành đầu mối giao thương quan trọng, kết nối Hải Phòng với các tỉnh phía Bắc và khu vực Tây Nam Trung Quốc.



Theo Ban Quản lý Khu kinh tế Hải Phòng, Nghị quyết số 226/2024/QH15 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Hải Phòng là cơ sở pháp lý quan trọng để hình thành và vận hành Khu Thương mại tự do. Nghị quyết gồm 41 chính sách, trong đó có 17 chính sách áp dụng riêng cho Khu Thương mại tự do Hải Phòng.

Các chính sách đặc thù tập trung vào một số nội dung như ưu đãi đầu tư, thủ tục hành chính, hải quan, đất đai, tài chính và cơ chế quản lý. Thành phố kỳ vọng mô hình này sẽ tạo điều kiện thu hút các dự án đầu tư có quy mô lớn, công nghệ cao, hỗ trợ hình thành chuỗi sản xuất-logistics-xuất khẩu tích hợp.

Hải Phòng hiện là một trong những địa phương có tốc độ thu hút đầu tư nước ngoài cao của cả nước. Lũy kế đến tháng 6/2026, thành phố dự kiến có 1.868 dự án FDI còn hiệu lực, đến từ 42 quốc gia và vùng lãnh thổ, với tổng vốn đăng ký khoảng 54 tỷ USD. Trong số này, 1.080 dự án đang hoạt động trong các khu kinh tế và khu công nghiệp, với tổng vốn đăng ký khoảng 46 tỷ USD.

Đại diện cộng đồng doanh nghiệp châu Âu và Hàn Quốc tại Việt Nam đánh giá Hải Phòng có nhiều lợi thế để phát triển thành trung tâm sản xuất, logistics và thương mại quốc tế nhờ vị trí địa lý chiến lược, hệ thống cảng nước sâu, hạ tầng đường cao tốc, đường sắt, nguồn nhân lực và khả năng kết nối với chuỗi cung ứng toàn cầu.

Các doanh nghiệp cũng cho rằng để Khu Thương mại tự do vận hành hiệu quả, Hải Phòng cần tiếp tục xây dựng môi trường đầu tư minh bạch, dễ dự báo; đơn giản hóa thủ tục hải

quan, cải thiện chất lượng dịch vụ logistics và nâng cao hiệu quả hệ thống hải quan điện tử. Đây là những yếu tố quan trọng để doanh nghiệp tổ chức chuỗi cung ứng tích hợp từ sản xuất, lưu kho, vận chuyển đến xuất khẩu.

Theo lãnh đạo thành phố Hải Phòng, việc xây dựng Khu Thương mại tự do được triển khai trên ba nền tảng gồm cơ sở pháp lý hoàn thiện, hạ tầng sẵn sàng đón đầu tư và đổi mới tư duy quản lý theo hướng phục vụ, kiến tạo. Thành phố kỳ vọng mô hình này sẽ góp phần tạo thêm dư địa tăng trưởng, thúc đẩy phát triển công nghiệp, logistics, thương mại quốc tế và nâng cao vị thế của Hải Phòng trong vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc. **Xem thêm tại: [Link](#).**



03 Maersk đề xuất mở rộng đầu tư vào cảng biển, logistics xanh và hạ tầng kết nối tại Việt Nam

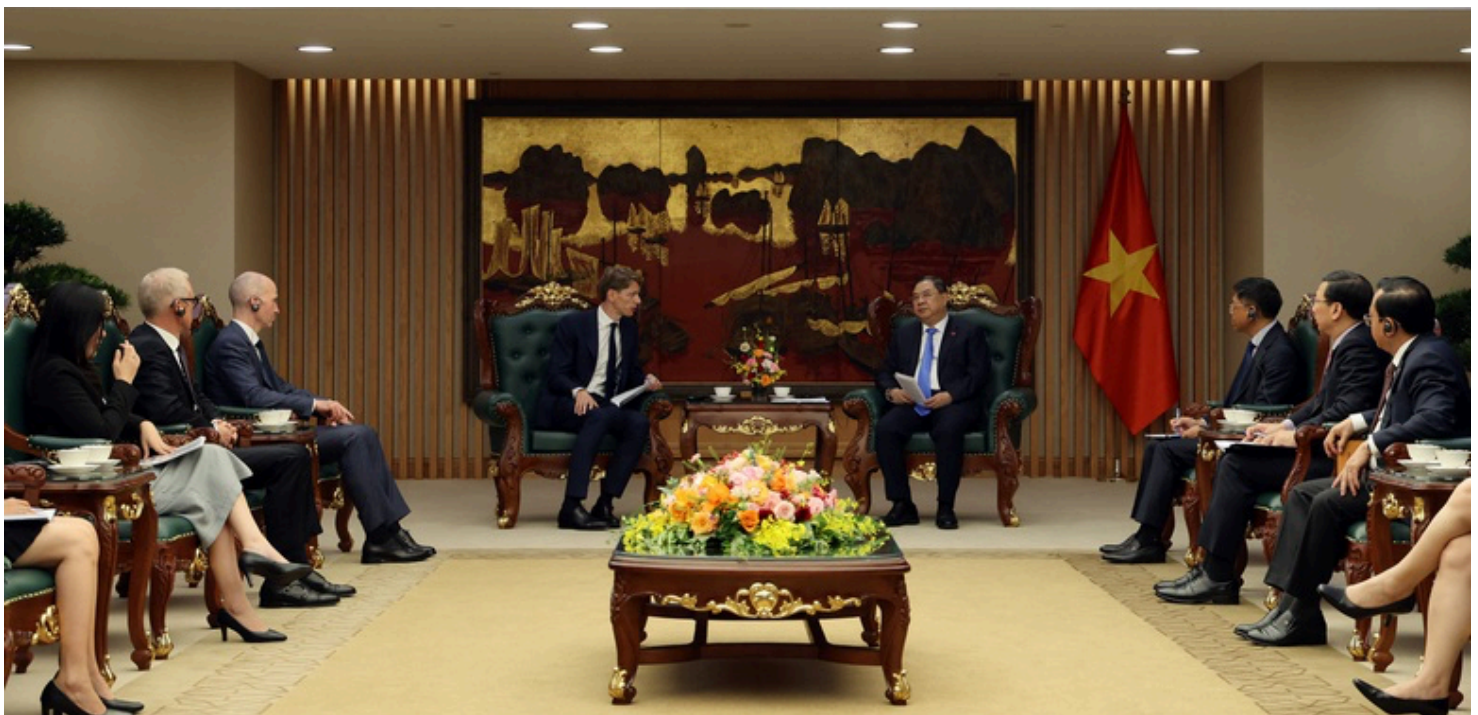
Chiều 23/6, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Phạm Gia Túc tiếp ông Robert Maersk Uggle, Chủ tịch Tập đoàn A.P. Moller Holding kiêm Chủ tịch Tập đoàn Maersk.

Tại buổi tiếp, Phó Thủ tướng Thường trực đánh giá cao các hoạt động đầu tư của Maersk tại Việt Nam, đồng thời cho biết Việt Nam đang xây dựng chiến lược tăng trưởng với mục tiêu duy trì tốc độ tăng trưởng hai con số đến năm 2030. Kim ngạch xuất nhập khẩu dự kiến tiếp tục tăng nhanh, tạo dư địa để các tập đoàn quốc tế, trong đó có Maersk, mở rộng đầu tư tại Việt Nam.

Phó Thủ tướng Thường trực nhấn mạnh các lĩnh vực Maersk đang đầu tư và quan tâm như cảng biển, logistics, vận tải và chuyển đổi xanh cũng là những lĩnh vực Việt Nam ưu tiên phát triển. Với lợi thế hơn 3.000 km bờ biển, quy mô thị trường trên 100 triệu dân và mạng lưới các hiệp định thương mại tự do, Việt Nam được đánh giá có tiềm năng trở thành cửa ngõ tiếp cận thị trường Đông Nam Á.

Trong chiến lược phát triển kinh tế biển, Việt Nam đang quan tâm phát triển điện gió ngoài khơi, công nghiệp đóng tàu, các ngành kinh tế biển và thúc đẩy chuyển đổi năng lượng. Phó Thủ tướng Thường trực mong muốn Maersk tiếp tục đồng hành cùng Việt Nam trong quá trình chuyển đổi xanh, phát triển năng lượng sạch và xây dựng chuỗi logistics bền vững.

Đánh giá cao hợp tác giữa Maersk và các doanh nghiệp Việt Nam, Phó Thủ tướng Thường trực đề nghị Tập đoàn đẩy nhanh tiến độ các dự án đang triển khai, đồng thời nghiên cứu mở rộng đầu tư tại các cảng biển khác phù hợp với quy hoạch và định hướng phát triển cảng thông minh, cảng có mức độ tự động hóa cao. Maersk cũng được đề nghị phát huy mạng lưới đối tác toàn cầu để hỗ trợ kết nối chuỗi cung ứng và thu hút thêm nhà đầu tư quốc tế vào Việt Nam.



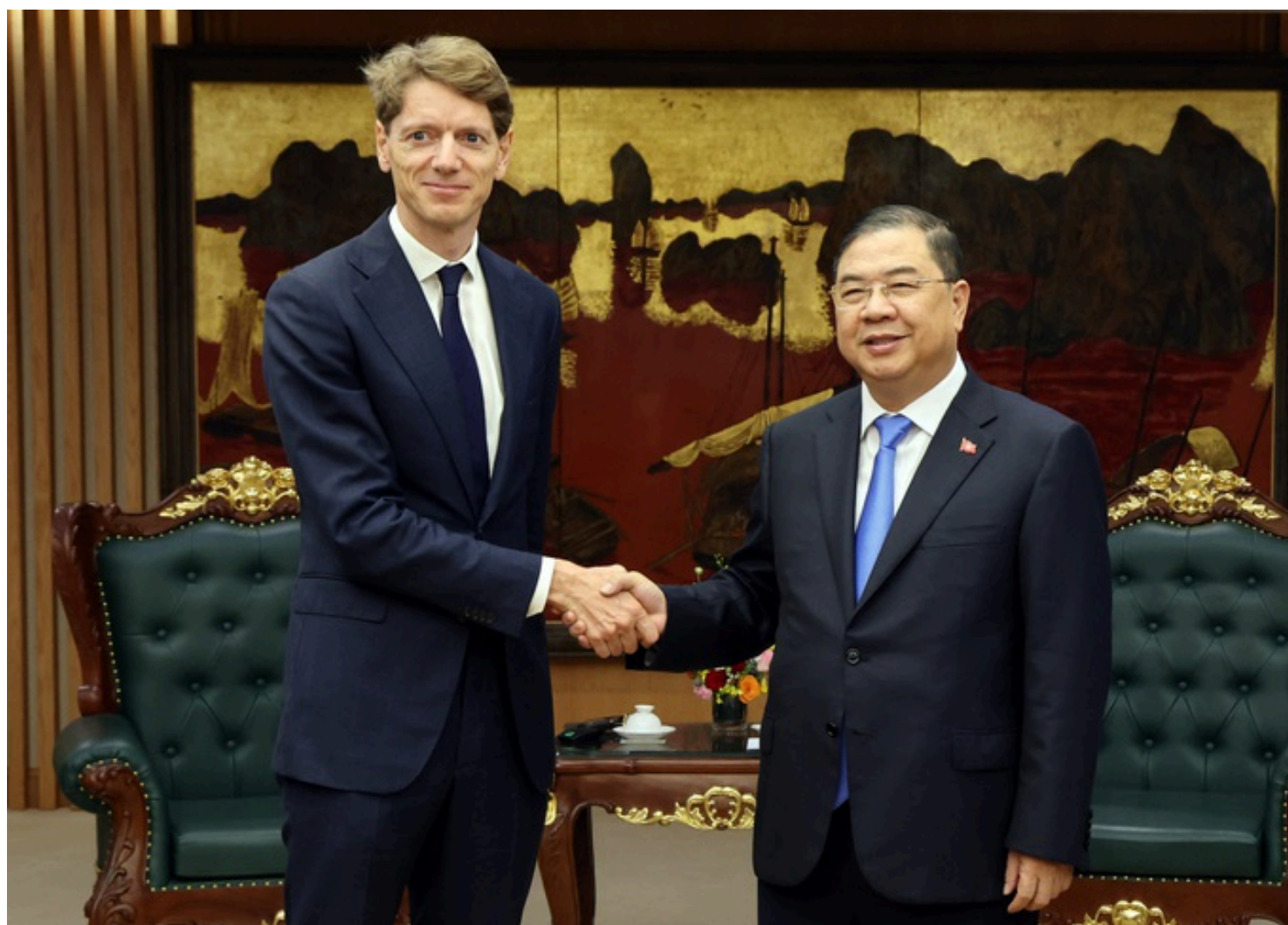
Về phía Maersk, ông Robert Maersk Uggle cho biết Tập đoàn đang ưu tiên phát triển chuỗi cung ứng xanh, bền vững, đẩy mạnh chuyển đổi xanh và sử dụng các giải pháp năng lượng sạch, năng lượng tái tạo trong hoạt động tại Việt Nam cũng như trên toàn cầu.

Lãnh đạo Maersk khẳng định Việt Nam tiếp tục là đối tác quan trọng của Tập đoàn. Các ưu tiên của Việt Nam về chuyển đổi xanh, đổi mới sáng tạo và tăng cường kết nối với chuỗi cung ứng toàn cầu phù hợp với định hướng đầu tư dài hạn của Maersk.

Maersk cũng thông tin về các dự án và định hướng đầu tư tại Việt Nam nhằm phát triển hệ sinh thái logistics tích hợp, cảng biển xanh, hiện đại và thông minh; trong đó có các dự án trọng điểm như cảng Liên Chiểu và các hoạt động chuyển đổi xanh trong ngành logistics.

Tập đoàn mong muốn Chính phủ tiếp tục tạo điều kiện thuận lợi để triển khai và mở rộng đầu tư tại Việt Nam, đặc biệt trong việc tăng cường kết nối giữa các dự án hạ tầng cảng chiến lược với hệ thống giao thông và logistics nội địa.

Ghi nhận các đề xuất của Maersk, Phó Thủ tướng Thường trực khẳng định Chính phủ đang xây dựng chiến lược thu hút đầu tư nước ngoài thế hệ mới, ưu tiên các dự án công nghệ cao, công nghệ xanh và các lĩnh vực chiến lược; đồng thời tiếp tục cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm chi phí tuân thủ và tạo môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi hơn cho doanh nghiệp. ***Xem thêm tại: [Link](#).***



04

Đề xuất miễn tiền thuê đất, hỗ trợ tín dụng ưu đãi cho cảng xanh

Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đề xuất nhiều cơ chế ưu đãi nhằm khuyến khích đầu tư phát triển cảng biển, cảng thủy nội địa xanh, thông minh và tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ sạch.

Theo dự thảo, tổ chức, cá nhân đầu tư, xây dựng, quản lý và khai thác bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa theo hướng xanh, thông minh; hoặc đầu tư, khai thác tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ sạch, công nghệ xanh sẽ được hưởng các cơ chế hỗ trợ phù hợp.

Các ưu đãi được đề xuất gồm miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với diện tích đất phục vụ đầu tư xây dựng và phát triển bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa xanh, thông minh; miễn, giảm thuế, phí, lệ phí và các ưu đãi khác theo quy định pháp luật.

Nhà đầu tư cũng có thể được tiếp cận nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước, vốn tín dụng ưu đãi hoặc các hình thức hỗ trợ tài chính khác. Dự án đầu tư phát triển cảng xanh, thông minh và tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ sạch có thể được xem xét hỗ trợ từ ngân sách nhà nước, nguồn tín dụng ưu đãi và các nguồn hỗ trợ hợp pháp khác.

Dự thảo đồng thời đề xuất ưu tiên hoạt động nghiên cứu, phát triển, chuyển giao và ứng dụng khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo; phát triển thị trường cho sản phẩm, hàng hóa và dịch vụ phục vụ chuyển đổi xanh, giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

Bảo vệ môi trường, phát triển bền vững, ứng dụng khoa học công nghệ và chuyển đổi số

được xác định là các nguyên tắc xuyên suốt của dự thảo Bộ luật. Theo đó, tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa có trách nhiệm tuân thủ quy định pháp luật, điều ước quốc tế và các cam kết liên quan đến bảo vệ môi trường, giảm phát thải khí nhà kính.

Bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, tàu thuyền cùng các cơ sở đóng mới, sửa chữa, hoán cải và phá dỡ tàu thuyền được yêu cầu đáp ứng yêu cầu bảo vệ môi trường, thực hiện lộ trình chuyển đổi xanh và giảm phát thải.

Dự thảo cũng đặt yêu cầu đối với đầu tư kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn theo hướng hiện đại, đồng bộ, gắn với chuyển đổi số, ứng dụng khoa học công nghệ, phát triển hạ tầng xanh và hạ tầng số, thích ứng biến đổi khí hậu, sử dụng hiệu quả tài nguyên và bảo vệ môi trường.

Đối với hoạt động phá dỡ, tái chế tàu thuyền, Nhà nước khuyến khích phát triển theo mô hình kinh tế tuần hoàn. Đồng thời, dự thảo khuyến khích nghiên cứu, thử nghiệm, tiếp nhận, chuyển giao và ứng dụng công nghệ tiên tiến, công nghệ sạch, công nghệ giảm phát thải khí nhà kính trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa. **Xem thêm tại: [Link](#)**



05 Bộ Tài chính đề xuất chuẩn hóa tiêu chuẩn đại lý và nhân viên làm thủ tục hải quan

Bộ Tài chính đang lấy ý kiến đối với dự thảo Thông tư quy định về tiêu chuẩn hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan, tiêu chuẩn nhân viên đại lý; tổ chức thi, cấp chứng chỉ nghiệp vụ khai hải quan và quản lý hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan.

Dự thảo gồm 4 chương, 16 điều, áp dụng đối với đại lý làm thủ tục hải quan, nhân viên đại lý, tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ đại lý, người dự thi cấp Chứng chỉ nghiệp vụ khai hải quan, cơ quan Hải quan và các tổ chức, cá nhân có liên quan.



Theo dự thảo, đại lý làm thủ tục hải quan phải là doanh nghiệp được thành lập và hoạt động theo quy định pháp luật; có hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ khai hải quan điện tử, gồm phần mềm khai hải quan, chữ ký số, kết nối internet và hệ thống máy tính đáp ứng yêu cầu. Đại lý cũng phải có nhân viên đủ tiêu chuẩn hành nghề và không thuộc danh sách không được hoạt động do vi phạm quy định trong quá trình cung cấp dịch vụ.

Đối với nhân viên đại lý làm thủ tục hải quan, dự thảo yêu cầu người hành nghề là công dân Việt Nam từ đủ 18 tuổi, có đầy đủ năng lực hành vi dân sự, trình độ từ cao đẳng trở lên và có Chứng chỉ nghiệp vụ khai hải quan theo quy định.

Trường hợp chứng chỉ đã quá 5 năm kể từ ngày cấp, nhân viên phải hoàn thành khóa đào tạo bổ sung kiến thức pháp luật hải quan. Khóa đào tạo này phải được hoàn thành trong thời hạn 3 năm tính đến thời điểm doanh nghiệp thông báo hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan với Cục Hải quan.

Nhân viên đại lý cũng phải tham gia đầy đủ chương trình cập nhật kiến thức, được cơ quan Hải quan cấp mã số nhân viên đại lý làm thủ tục hải quan và không thuộc danh sách cá nhân không được cấp mã số do vi phạm trong quá trình hành nghề.

Dự thảo Thông tư đồng thời đề xuất bãi bỏ các quy định hiện hành liên quan đến cấp chứng chỉ nghiệp vụ khai hải quan, cấp và thu hồi mã số nhân viên đại lý, cũng như trình tự công nhận và quản lý hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan tại các Thông tư số 12/2015/TT-BTC, 22/2019/TT-BTC, 79/2022/TT-BTC và các văn bản sửa đổi, bổ sung có liên quan. Hiện dự thảo này vẫn đang được tiếp tục lấy ý kiến các bên liên quan. **Xem thêm tại: [Link](#)**

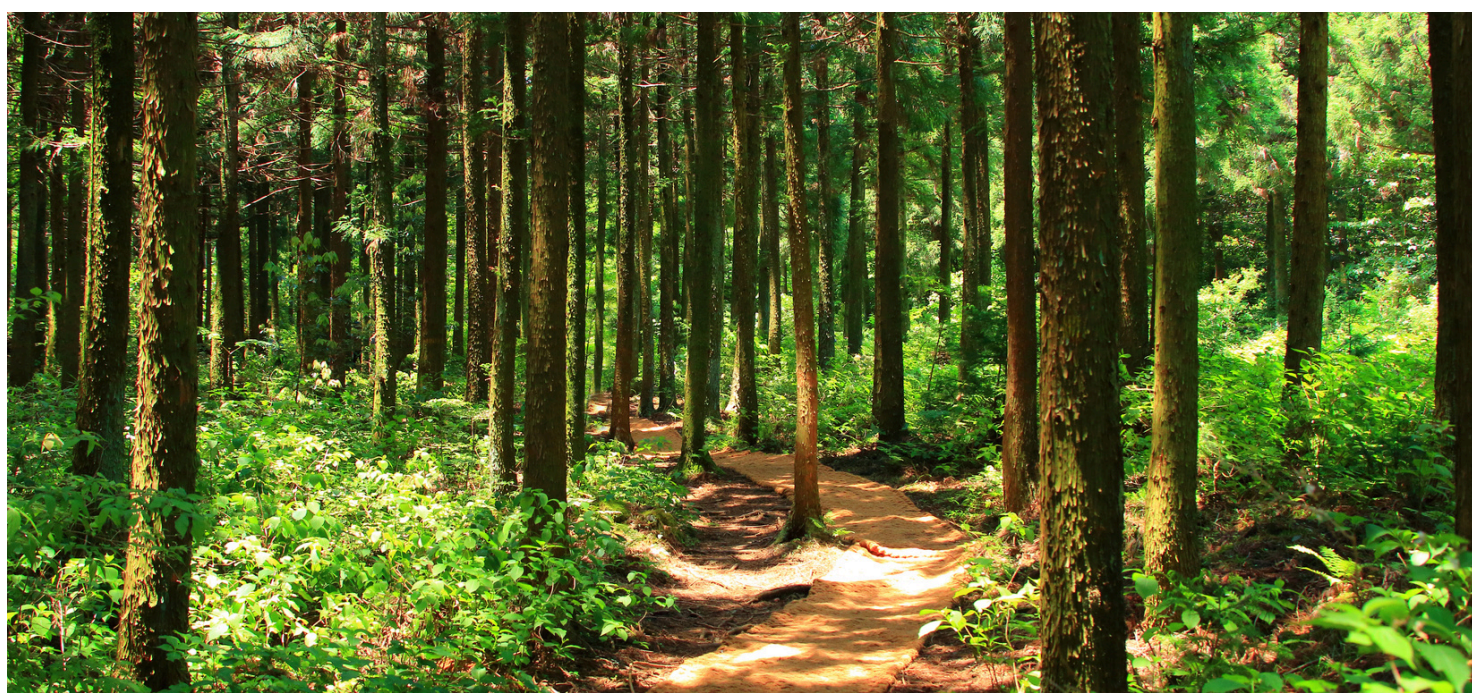
TIN TỨC HẢI QUAN & XNK

01

Ngày 1 tháng 6 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Thông tư **28/2026/TT-BCT** ban hành Danh mục mặt hàng nhập khẩu (kèm mã HS) phải kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm (ATTP) thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Công Thương; căn cứ khoản 2 Điều 64 Luật ATTP và khoản 3 Điều 39 Nghị định 15/2018/NĐ-CP; không bao gồm dụng cụ, vật liệu bao gói. Mã HS xác định theo Thông tư 31/2022/TT-BTC (AHTN 2022). Từ 17/7/2026 bãi bỏ khoản 1 Điều 2 và Phụ lục 2 của Quyết định 1182/QĐ-BCT (06/4/2021); riêng Phụ lục 1 (chất lượng sản phẩm nhóm 2) và Phụ lục 3 (hiệu suất năng lượng) của Quyết định 1182 vẫn còn hiệu lực. Danh mục mới chia thành 5 nhóm thực phẩm. Miễn kiểm tra với các trường hợp tại Điều 13 Nghị định 15/2018 (trừ khoản 3 Điều 17); hồ sơ nộp trước hiệu lực áp dụng quy định tại thời điểm nộp.

02

Ngày 4 tháng 6 năm 2026, Cục Lâm nghiệp và Kiểm lâm - Bộ Nông nghiệp và Môi trường ra Công văn số **1509/LNKL-ĐT** hướng dẫn về bảng kê lâm sản đối với gỗ rừng trồng khi xuất khẩu hoặc xin C/O. Nội dung: đối với gỗ rừng trồng khi xuất khẩu hoặc xin C/O, doanh nghiệp không phải nộp bảng kê lâm sản có xác nhận của Kiểm lâm; cơ quan Kiểm lâm chỉ xác nhận bảng kê khi chủ lâm sản có yêu cầu. Đề nghị cơ quan hải quan, Cục Xuất nhập khẩu và VCCI không yêu cầu doanh nghiệp cung cấp bảng kê lâm sản có xác nhận đối với gỗ rừng trồng. Đây là cơ sở để Cục Hải quan ban hành Công văn 17890/CHQ-GSQL ngày 24/6/2026 chấn chỉnh các Chi cục.



03

Ngày 4 tháng 6 năm 2026, Cục Đăng kiểm Việt Nam — Bộ Xây dựng ra Công văn số **2150/ĐKVN-PTGTĐB** hướng dẫn về chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (CLATKT & BVMT) đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không thuộc danh mục sản phẩm nhóm 2 của Thông tư 71/2025/TT-BXD. Nội dung: dù các phương tiện này đã bị cắt khỏi danh mục Thông tư 71/2025, chúng vẫn phải được chứng nhận CLATKT & BVMT (qua Trung tâm NVICC, theo Thông tư 54/2024) để được đăng ký, cấp biển số và tham gia giao thông.

04

Ngày 5 tháng 6 năm 2026, Cục Hải quan — Bộ Tài chính ra Công văn số **17192/CHQ-NVTHQ** hướng dẫn phân loại mã HS và thuế suất đối với hạt giống cây trồng nhập khẩu. Theo khoản 1 Điều 26 Luật Hải quan 2014, Thông tư 31/2022/TT-BTC và Nghị định 26/2023/NĐ-CP, hạt giống gieo trồng có thể thuộc nhiều nhóm (07.13, 09.01–09.10, 10.01–10.08, 12.01–12.09...) tùy loại, mỗi mã có thuế MFN khác nhau (0%/5%/10%). Riêng mã 9805.00.00 (Chương 98, Mục II) cho quả và hạt có dầu để làm giống (thuộc nhóm 12.07) có thuế nhập khẩu ưu đãi 0%. Doanh nghiệp cần khai chi tiết tên/loại hạt giống và tài liệu kỹ thuật để được áp dụng mã số và thuế suất.

05

Ngày 5 tháng 6 năm 2026, Cục Hải quan — Bộ Tài chính ra Công văn số **17194/CHQ-NVTHQ** hướng dẫn về cách xử lý thuế chống bán phá giá (CBPG) đối với hàng nhập khẩu để tạo tài sản cố định của đối tượng được hưởng ưu đãi đầu tư. Kết luận: hàng nhập khẩu tạo tài sản cố định của đối tượng ưu đãi đầu tư được miễn thuế nhập khẩu; tuy nhiên thuế CBPG là thuế phòng vệ thương mại nên vẫn phải kê khai, nộp, thu và hoàn như đối với thuế nhập khẩu — không được miễn theo diện ưu đãi đầu tư. Doanh nghiệp cần tính đủ thuế CBPG khi nhập khẩu hàng thuộc diện bị áp dụng, tránh bị truy thu sau thông quan.

06

Ngày 6 tháng 6 năm 2026, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Thông tư số **30/2026/TT-BKHCN** ban hành Danh mục hàng hóa lưỡng dụng và quy định tổ chức cấp phép, theo dõi kiểm soát thương mại chiến lược theo Nghị định 259/2025/NĐ-CP. Chỉ hàng hóa đồng thời trùng cả mã HS, mô tả và đặc điểm kỹ thuật/công nghệ nêu tại Phụ lục mới thuộc diện cấp phép (khoản 2 Điều 4 Nghị định 259/2025/NĐ-CP). Hoạt động xuất khẩu, tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, trung chuyển, quá cảnh hàng hóa thuộc Danh mục phải tuân thủ Nghị định 259/2025/NĐ-CP. Thông tư phân cấp

cho UBND cấp tỉnh thực hiện cấp phép (riêng vật liệu phóng xạ/thiết bị hạt nhân theo pháp luật năng lượng nguyên tử); hồ sơ, quy trình theo Điều 9 Nghị định 259/2025/NĐ-CP.



07 Ngày 8 tháng 6 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định số **201/2026/NĐ-CP** sửa đổi thuế suất thuế xuất khẩu một số mặt hàng tại Phụ lục I (Biểu thuế xuất khẩu) ban hành kèm Nghị định 26/2023/NĐ-CP. Hai nhóm điều chỉnh chính: (i) nhóm 25.29 (tràng thạch/đá bồ tát; leuxit, nephelin **201/2026/NĐ-CP** sửa đổi thuế suất thuế xuất khẩu một số mặt hàng tại Phụ lục I (Biểu thuế xuất khẩu) ban hành kèm Nghị định 26/2023/NĐ-CP. Hai nhóm điều chỉnh chính: (i) nhóm 25.29 (tràng thạch/đá bồ tát; leuxit, nephelin và nephelin xienit; khoáng fluorite) áp thuế xuất khẩu 5–10% tùy loại; (ii) nhóm 81.06 bismut và sản phẩm bismut – bismut ximăng dạng bột/dạng bánh áp thuế suất 0%; loại khác 5%; phế liệu và mảnh vụn 22%. Doanh nghiệp xuất khẩu khoáng sản (fluorite, tràng thạch) và bismut cần rà soát lại mã hàng và thuế suất xuất khẩu áp dụng từ 23/7/2026 để tính đúng nghĩa vụ thuế.

08 Ngày 8 tháng 6 năm 2026, Chi cục Hải quan Khu vực II ra Công văn số **7961/HQKV2-NVHQ** hướng dẫn thủ tục nhập khẩu hóa chất có điều kiện để sản xuất mỹ phẩm. Căn cứ khoản 18, khoản 19 Điều 2 Luật Hóa chất 2026 và Điều 10 Nghị định 26/2026/NĐ-CP: (i) nhập khẩu hóa chất có điều kiện nhằm mục đích kinh doanh thì cần Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh hóa chất có điều kiện; (ii) nhập khẩu nhằm mục đích sử dụng (của chính tổ chức/cá nhân nhập khẩu) thì chỉ phải công bố mục đích sử dụng trên cơ sở dữ liệu chuyên ngành hóa chất, không cần Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất/kinh doanh. Ngoài hồ sơ hải quan, khi xuất nhập khẩu hóa chất có điều kiện vì mục đích kinh doanh phải xuất trình Giấy chứng nhận nêu trên.



09 Ngày 16 tháng 6 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **17552/CHQ-GSQL** hướng dẫn kiểm tra, xác định xuất xứ, ghi nhãn hàng hóa và xử phạt vi phạm hành chính đối với hàng XNK. Yêu cầu kiểm tra mã nước xuất xứ (UN/LOCODE), khai đủ tên hàng/nhãn hiệu/thông số, đối chiếu C/O (thời hạn hiệu lực, tiêu chí xuất xứ WO/CTC/LVC/công đoạn theo từng FTA); nêu 18 nhóm mặt hàng cùng các loại hình trọng điểm (XK: B11/E52/E62/C12; NK: A11/A12/E31/E21). Văn bản thay thế 4 văn bản cũ (Công văn 5189/2019, Chỉ thị 7988/2019, Công văn 755/2020, Công văn 571/2025).

10 Ngày 17 tháng 6 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số **1428/QĐ-ĐCK** công bố tiêu chuẩn hiệu suất năng lượng áp dụng cho Chương trình dán nhãn năng lượng đối với các sản phẩm: bếp từ, bếp hồng ngoại, lò vi sóng, đèn điện LED chiếu sáng đường/phố và máy tính để bàn. Căn cứ Luật Sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật 77/2025), Nghị định 40/2025/NĐ-CP và các Quyết định 3440, 4052, 769/QĐ-BKHCN. Chi tiết mức tiêu chuẩn hiệu suất của từng sản phẩm nêu tại Phụ lục kèm theo Quyết định. Doanh nghiệp nhập khẩu hoặc sản xuất các nhóm thiết bị này cần áp dụng tiêu chuẩn hiệu suất năng lượng mới khi thực hiện thủ tục dán nhãn năng lượng và kiểm tra hiệu suất năng lượng tối thiểu (MEPS), bảo đảm sản phẩm đủ điều kiện lưu thông trên thị trường.

11 Ngày 17 tháng 6 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **17589/CHQ-GSQL** hướng dẫn thủ tục nhập khẩu thiết bị đã qua sử dụng đưa từ nước ngoài vào kho ngoại quan rồi vào nội địa. Đưa vào kho ngoại quan thực hiện theo khoản 1 Điều 91 Thông tư 38/2015/TT-BTC (sửa đổi tại Thông tư 39/2018, 121/2025); từ kho ngoại quan vào nội địa theo khoản 2 Điều 88 Nghị định 08/2015/NĐ-CP (sửa đổi tại Nghị định 167/2025) và khoản 4 Điều 91 Thông tư 38 — phải làm thủ tục hải quan như nhập khẩu từ nước ngoài. Về chính sách mặt hàng: khoản 1, khoản 2 Điều 70 Luật Bảo vệ môi trường cấm nhập khẩu máy móc, thiết bị, phương tiện đã qua sử dụng để phá dỡ (trừ tàu biển theo quy chuẩn); khoản 5 Điều 8 và Phụ lục I Nghị định 69/2018 là Danh mục cấm nhập khẩu vật tư, phương tiện đã qua sử dụng.

12 Ngày 18 tháng 6 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **17640/CHQ-GSQL** hướng dẫn công tác giám định hàng thật/hàng giả/hàng xâm phạm quyền sở hữu trí tuệ (SHTT), tiếp theo Công văn 15923/CHQ-ĐTCBL và Công văn 16226/CHQ-GSQL. Khi có văn bản xác nhận của chủ thể quyền hoặc người được ủy quyền thì cơ quan hải quan xử lý; trường hợp chưa rõ thì lấy mẫu trưng cầu giám định hoặc trao đổi với cơ quan chức năng; chi phí giám định theo thỏa thuận với chủ thể quyền. Kèm theo Danh sách tổ chức và giám định viên độc lập về sở hữu công nghiệp (cập nhật 15/6/2026) gồm Viện Khoa học SHTT (VIPRI), Trung tâm Giám định & Chứng nhận thực thi quyền tác giả số Việt Nam.

13

Ngày 19 tháng 6 năm 2026, Bộ Khoa học và Công nghệ ra Công văn số **4329/BKHCN-ĐTĐC** hướng dẫn xác định phạm vi điều chỉnh đối với máy móc, thiết bị đã qua sử dụng theo Quyết định 18/2019/QĐ-TTg. Văn bản làm rõ tiêu chí và phạm vi áp dụng Quyết định 18/2019 đối với thiết bị đã qua sử dụng phục vụ nghiên cứu, sản xuất linh kiện bán dẫn — là cơ sở để doanh nghiệp và tổ chức giám định xác định hàng có thuộc diện điều chỉnh điều kiện nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền công nghệ đã qua sử dụng hay không.

14

Ngày 24 tháng 6 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ban hành Công văn số **17890/CHQ-GSQL** hướng dẫn về bảng kê lâm sản khi làm thủ tục xuất khẩu. Kết luận: bảng kê lâm sản không thuộc hồ sơ phải nộp/xuất trình cho cơ quan hải quan khi làm thủ tục xuất khẩu; căn cứ khoản 3 Điều 12 Thông tư 26/2025/TT-BNNMT, đây là tài liệu do chủ lâm sản tự lập và lưu trữ phục vụ truy xuất nguồn gốc. Trường hợp pháp luật hải quan yêu cầu xuất trình để chứng minh nguồn gốc hợp pháp thì sau khi kiểm tra xong, hải quan trả lại bảng kê cho doanh nghiệp. Hồ sơ hải quan đối với hàng xuất khẩu (gồm gỗ) thực hiện theo Thông tư 38/2015/TT-BTC, sửa đổi bổ sung bởi Thông tư 39/2018/TT-BTC và Thông tư 121/2025/TT-BTC.

15

Ngày 25 tháng 6 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Thông báo số **17920/TB-CHQ** thông báo thông tin tài khoản thu ngân sách nhà nước (NSNN) của các cơ quan hải quan, áp dụng từ 01/7/2026. Căn cứ Quyết định 382/QĐ-BTC (26/02/2025), Quyết định 681/QĐ-CHQ (04/5/2026) và Quyết định 838/QĐ-CHQ (22/5/2026). Nội dung công bố tên gọi cơ quan hải quan, mã cơ quan hải quan, tài khoản chuyên thu, tài khoản tạm thu và Kho bạc Nhà nước (KBNN) nơi cơ quan hải quan mở tài khoản. Văn bản gồm 2 phụ lục: Phụ lục 1 — các đơn vị hải quan thống nhất về 01 mã từ 01/7/2026 (không đổi mã hải quan nhưng thay đổi KBNN/tài khoản); Phụ lục 2 — các đơn vị hải quan thay đổi mã hải quan (và KBNN tương ứng). Doanh nghiệp cần cập nhật mã cơ quan hải quan và tài khoản thu NSNN/KBNN mới từ 01/7/2026 khi nộp thuế, tránh nộp nhầm tài khoản hoặc sai mã.

16

Ngày 26 tháng 6 năm 2026, Bộ Xây dựng ban hành Thông tư số **41/2026/TT-BXD** quy định về quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa vật liệu xây dựng trong hoạt động sản xuất, xuất khẩu, nhập khẩu, lưu thông trên thị trường và sử dụng trong công trình xây dựng; đồng thời ban hành Danh mục sản phẩm, hàng hóa vật liệu xây dựng và phân loại theo 03 mức độ rủi ro (nhóm rủi ro cao, trung bình và thấp) theo mã HS. Mã HS được xác định theo Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam; trường hợp có khác biệt trong phân loại và xác định mã HS thì thực hiện theo quy định của pháp luật về hải quan. Việc ghi nhãn hàng hóa, sử dụng nhãn điện tử và cung cấp thông tin về sản phẩm, hàng hóa vật liệu xây dựng thực hiện theo quy định tại Chương IV Nghị định 37/2026/NĐ-CP và pháp luật có liên quan. Thông tư có hiệu lực từ ngày 01/7/2026 và thay thế Thông tư 10/2024/TT-BXD.

văn số **18114/CHQ-GSQL** hướng dẫn thủ tục hải quan đối với hóa chất xuất khẩu, nhập khẩu, bao gồm các nội dung:

1. Không yêu cầu bổ sung ngoài quy định: Cơ quan hải quan thực hiện thủ tục trên cơ sở nội dung khai báo của người khai và chứng từ nộp/xuất trình theo quy định tại khoản 1 Điều 21 Luật Hải quan, Luật Hóa chất và các văn bản hướng dẫn. Cơ quan hải quan không được yêu cầu nộp/xuất trình bổ sung thông tin, tài liệu kỹ thuật, chứng từ ngoài quy định. Người khai tự khai, tự chịu trách nhiệm theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 18 Luật Hải quan.
2. Trường hợp có cơ sở xác định hóa chất thuộc diện kiểm soát: Nếu có cơ sở xác định hóa chất nhập khẩu thuộc danh mục hóa chất phải khai báo, hóa chất có điều kiện, hóa chất cần kiểm soát đặc biệt hoặc hóa chất cấm nhưng người khai khai báo không thuộc các trường hợp này, cơ quan hải quan yêu cầu cung cấp bổ sung tài liệu kỹ thuật, chứng từ liên quan theo quy định pháp luật hóa chất. Trường hợp không bổ sung, cơ quan hải quan thực hiện phân tích, giám định để xác định bản chất hàng hóa.
3. Lô hàng có dấu hiệu rủi ro: Trường hợp lô hàng hóa chất có dấu hiệu rủi ro hoặc nghi vấn vi phạm nhưng không đủ cơ sở yêu cầu bổ sung theo quy định pháp luật hóa chất, cơ quan hải quan chuyển thông tin cho cơ quan quản lý chuyên ngành (Cục Hóa chất – Bộ Công Thương, Cục Cảnh sát điều tra tội phạm về ma túy – Bộ Công an) để phối hợp kiểm tra sau thông quan.

4. Thời điểm xuất trình Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, kinh doanh hóa chất có điều kiện: Căn cứ khoản 4 Điều 10 Nghị định 26/2026/NĐ-CP và khoản 3 Điều 25 Nghị định 08/2015/NĐ-CP (sửa đổi tại điểm b khoản 2 Điều 1 Nghị định 167/2025/NĐ-CP), Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, kinh doanh hóa chất có điều kiện phải có trước thời điểm đăng ký tờ khai và khai báo thông tin giấy phép trên tờ khai hải quan.
5. Ngưỡng hàm lượng áp dụng miễn trừ cấp Giấy phép đối với hóa chất cần kiểm soát đặc biệt: Đối với hỗn hợp chất có hàm lượng hóa chất thuộc Phụ lục III Danh mục hóa chất cần kiểm soát đặc biệt ban hành kèm Nghị định 24/2026/NĐ-CP bằng đúng 1% (nhóm 1) và 5% (nhóm 2), Cục Hải quan dẫn chiếu Tiết V Mục 2 Phần C Phụ lục III ban hành kèm Nghị quyết 19/2026/NQ-CP để hướng dẫn thực hiện đối với trường hợp hàm lượng bằng đúng 1%; 5%.



TIN QUỐC TẾ

01 NWSA ghi nhận nhập khẩu tăng trước thời điểm áp thuế, xuất khẩu vượt mức trung bình 5 năm

Liên minh Cảng biển Tây Bắc Hoa Kỳ (NWSA) cho biết sản lượng container nhập khẩu nguyên (full imports) trong tháng 5 tăng 6,8% so với cùng kỳ năm trước, trong khi xuất khẩu nguyên (full exports) tăng 3,3%. Đà tăng của nhập khẩu chủ yếu đến từ việc các chủ hàng đẩy nhanh kế hoạch nhập hàng trước thời điểm dự kiến áp dụng các mức thuế theo Điều khoản 301 của Mỹ.

Ở chiều ngược lại, hoạt động xuất khẩu tiếp tục duy trì sự ổn định, với kết quả vượt mức trung bình của 5 năm gần đây. Lũy kế từ đầu năm, sản lượng xuất khẩu tăng 3,2%, cho thấy nhu cầu hàng hóa xuất khẩu vẫn giữ được sức chống chịu trước những biến động của thương mại toàn cầu. Tuy nhiên, tổng sản lượng container thông qua cảng trong 5 tháng đầu năm vẫn giảm 14% so với cùng kỳ năm trước, đạt 1,17 triệu TEU. Trong đó, nhập khẩu nguyên giảm 16,5% và xuất khẩu nguyên giảm 0,9%.

Ở các lĩnh vực khác, sản lượng hàng rời tăng mạnh 18,4% nhờ nhu cầu công nghiệp, trong khi sản lượng ô tô giảm 13,3% do tác động từ các chính sách thuế quan. Đáng chú ý, liên minh Gemini Cooperation (Hapag-Lloyd và Maersk) tiếp tục dẫn đầu về độ tin cậy khai thác tại NWSA khi chỉ ghi nhận một chuyến tàu bị hủy trong 26 tuần và thời gian chậm cập cảng trung bình chỉ khoảng 5 giờ. *Xem thêm tại: [Link](#).*



02 CMA CGM đưa thành công siêu tàu container rời Vịnh Ba Tư, lưu lượng qua eo biển Hormuz vẫn ở mức thấp

Hãng vận tải biển CMA CGM xác nhận tàu container CMA CGM Galapagos đã vượt eo biển Hormuz an toàn và hiện neo đậu ngoài khơi Muscat (Oman), sau nhiều tháng mắc kẹt tại Vịnh Ba Tư do căng thẳng khu vực. Dữ liệu theo dõi hành trình cho thấy con tàu đã di chuyển theo tuyến hàng hải do Iran chỉ định gần đảo Lark. Với sức chở hơn 15.000 TEU, đây là một trong những tàu container cỡ lớn đầu tiên rời khỏi khu vực kể từ khi tình hình an ninh tại Vịnh Ba Tư leo thang.

CMA CGM đánh giá chuyển quá cảnh an toàn này là "một dấu mốc quan trọng" trong bối cảnh hiện nay. Tuy nhiên, hãng cho biết vẫn còn 10 tàu khác đang hoạt động trong Vịnh Ba Tư. Trước đó, các hãng tàu lớn như Hapag-Lloyd, Maersk và Evergreen cũng đã đưa được một số tàu ra khỏi khu vực, song chủ yếu là các tàu feeder có quy mô nhỏ hơn.

Lưu lượng tàu qua Hormuz vẫn chưa phục hồi

Mặc dù một số tàu đã bắt đầu nối lại hành trình, lưu lượng tàu thương mại qua eo biển Hormuz vẫn duy trì ở mức thấp sau các vụ tấn công nhằm vào tàu hàng trong thời gian gần đây. Theo dữ liệu theo dõi hành trình, số lượng tàu quá cảnh công khai qua eo biển trong dịp cuối tuần khá hạn chế, chỉ ghi nhận hai tàu chở dầu thô cỡ lớn (VLCC) đi vào Vịnh Ba Tư trong tình trạng chưa chở hàng, trong khi một tàu container treo cờ Pháp cùng hai tàu chở dầu đầy hàng rời khu vực.

Diễn biến này cho thấy các hãng vận tải vẫn duy trì tâm lý thận trọng khi khai thác qua

tuyến hàng hải chiến lược, bất chấp việc hoạt động lưu thông chưa bị gián đoạn hoàn toàn. Theo dữ liệu của Windward, trong ngày 27/6 có 18 tàu rời Vịnh Ba Tư và 22 tàu đi vào khu vực, phản ánh hoạt động vận tải vẫn được duy trì nhưng với cường độ thấp hơn so với thông thường.

Nỗ lực sơ tán tàu vẫn tạm dừng

Trong khi đó, Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) cho biết chiến dịch hỗ trợ sơ tán tàu và thuyền viên vẫn đang tạm dừng sau cảnh báo từ phía Iran đối với các tàu sử dụng tuyến hàng hải không được nước này cho phép. Trước khi tạm dừng, IMO đã hỗ trợ khoảng 115 tàu với 2.500 thuyền viên rời khu vực, trong khi gần 600 tàu cùng khoảng 11.000 thuyền viên vẫn được cho là còn mắc kẹt trong Vịnh Ba Tư.

Eo biển Hormuz hiện là một trong những tuyến hàng hải quan trọng nhất thế giới, đảm nhận khoảng 20% lưu lượng dầu mỏ tiêu thụ toàn cầu. Do đó, mọi diễn biến an ninh tại khu vực không chỉ ảnh hưởng đến hoạt động vận tải biển mà còn tác động trực tiếp đến chuỗi cung ứng và thị trường năng lượng quốc tế. **Xem thêm tại: [Link 1](#) & [Link 2](#).**



03 EU và Trung Quốc thiết lập nền tảng tham vấn thương mại mới nhằm kiểm soát căng thẳng

Liên minh châu Âu (EU) và Trung Quốc đã nhất trí thiết lập một nền tảng tham vấn thương mại mới nhằm tăng cường đối thoại, theo dõi các luồng thương mại và kịp thời xử lý những biến động bất thường trong hoạt động xuất nhập khẩu giữa hai bên. Động thái này được xem là bước đi nhằm kiểm soát căng thẳng thương mại trong bối cảnh quan hệ kinh tế giữa EU và Trung Quốc đang đối mặt với nhiều bất đồng.

Theo giới chức EU, cơ chế mới trước mắt đóng vai trò là công cụ quản lý các tranh chấp thương mại, trong khi triển vọng đạt được một thỏa thuận thương mại toàn diện giữa hai bên vẫn còn hạn chế. Nền tảng này cũng sẽ giúp hai bên theo dõi các đợt gia tăng đột biến của dòng hàng hóa, qua đó tạo cơ sở để trao đổi và đưa ra biện pháp xử lý phù hợp trước khi các căng thẳng leo thang.

Việc thiết lập cơ chế tham vấn diễn ra trong bối cảnh EU liên tục tăng cường các biện pháp phòng vệ thương mại và siết chặt kiểm soát đối với hàng hóa, doanh nghiệp Trung Quốc, trong khi Bắc Kinh kêu gọi giải quyết bất đồng thông qua đối thoại và hợp tác. Giới chuyên gia đánh giá nền tảng tham vấn mới có thể góp phần nâng cao tính minh bạch, tạo kênh trao đổi thường xuyên và củng cố niềm tin cho cộng đồng doanh nghiệp hai bên, dù những khác biệt về chính sách thương mại vẫn sẽ là thách thức lớn trong thời gian tới. **Xem thêm tại: [Link](#).**



04 Giá cước giao ngay tuyến châu Á - Mỹ tiếp tục leo thang khi nhu cầu bổ sung hàng tồn kho gia tăng

Hoạt động đưa hàng về sớm (frontloading) trên tuyến xuyên Thái Bình Dương chiều từ châu Á sang Mỹ được dự báo sẽ bắt đầu hạ nhiệt vào cuối tháng 7, khi các nhà nhập khẩu Mỹ cơ bản hoàn tất kế hoạch nhập hàng trước thời điểm thuế quan và chi phí nhiên liệu tăng. Tuy nhiên, nhiều chuyên gia cho rằng sức mua của người tiêu dùng vẫn đủ mạnh để duy trì lượng hàng vận chuyển ở mức cao đến đầu mùa thu. Diễn biến này đang đẩy giá cước giao ngay lên sát mức cao nhất trong vòng hai năm. Theo các hãng tàu, nếu xu hướng nhập hàng kéo dài thêm nhiều tháng thì đây sẽ không còn là hiện tượng "frontloading" mà phản ánh nhu cầu thị trường thực sự đang phục hồi.



Thuế quan và chi phí nhiên liệu tiếp tục thúc đẩy nhu cầu nhập khẩu

Làn sóng nhập hàng sớm bắt đầu từ tháng 5 chủ yếu xuất phát từ hai yếu tố. Trước hết, các nhà bán lẻ Mỹ đang tăng tốc nhập khẩu hàng hóa phục vụ mùa thu và mùa mua sắm cuối năm trước thời điểm mức thuế tạm thời theo Section 122 dự kiến được thay thế bằng các mức thuế cao hơn theo Section 301 từ ngày 24/7.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng tranh thủ đưa hàng về trước khi phụ phí điều chỉnh nhiên liệu (BAF) được cập nhật từ ngày 1/7. Việc điều chỉnh này có thể khiến tổng chi phí vận chuyển từ châu Á tăng thêm khoảng 300 - 400 USD/FEU.

Các số liệu kinh tế cũng cho thấy nhu cầu bổ sung hàng tồn kho vẫn rất lớn. Theo Cục Điều tra Dân số Mỹ, tỷ lệ hàng tồn kho trên doanh số bán lẻ trong tháng 4 giảm xuống còn 1,26, mức thấp nhất kể từ đầu năm 2023. Trong khi đó, doanh số bán lẻ của Mỹ đã tăng tháng thứ tư liên tiếp trong tháng 5, còn tỷ lệ tồn kho trên doanh số của các nhà bán buôn cũng xuống mức thấp nhất trong ít nhất bảy năm.

Lượng container nhập khẩu từ châu Á vào Mỹ theo đó đạt 1,68 triệu TEU trong tháng 5, mức cao nhất kể từ tháng 8/2025.

Dù Hiệp hội Bán lẻ Quốc gia Mỹ (NRF) đã điều chỉnh giảm dự báo nhập khẩu cho giai đoạn cuối mùa hè và đầu mùa thu, nhiều doanh nghiệp vẫn tin rằng doanh số bán hàng tích cực sẽ kéo dài ít nhất đến tháng 8, qua đó tiếp tục hỗ trợ nhu cầu vận chuyển.

Giá cước giao ngay chưa có dấu hiệu hạ nhiệt

Cùng với nhu cầu vận chuyển tăng, giá cước giao ngay tiếp tục leo thang trên cả hai bờ Đông và Tây nước Mỹ.

Theo Platts, tính đến ngày 23/6, giá cước từ Đông Bắc Á đến Bờ Đông Mỹ đạt 7.450 USD/FEU, tăng khoảng 70% chỉ trong một tháng, trong khi giá cước đến Bờ Tây Mỹ đạt 6.350 USD/FEU, gần gấp đôi so với cuối tháng 5. Cả hai tuyến đều đang tiến sát mức cao nhất trong hai năm.

Các chuyên gia dự báo xu hướng tăng vẫn chưa dừng lại khi các hãng tàu nhiều khả năng sẽ tiếp tục áp dụng General Rate Increase (GRI) từ ngày 1/7 và có thể thêm một đợt tăng giá khác vào giữa tháng. Đồng thời, phụ phí mùa cao điểm (PSS) sẽ tiếp tục được duy trì nếu lượng hàng chờ vận chuyển vẫn ở mức cao.

Thực tế, nhiều nhà bán lẻ hiện đã phải đặt chỗ trước từ 4 - 6 tuần để đảm bảo có đủ chỗ trên tàu.

Trong khi các tập đoàn bán lẻ lớn vẫn có khả năng thích ứng với mặt bằng giá mới, nhiều doanh nghiệp nhập khẩu quy mô nhỏ đang chịu áp lực đáng kể. Theo Spedag Americas, tại một số lô hàng, chi phí vận chuyển hiện đã chiếm tới 15 - 16% tổng giá trị hàng hóa.

Nhiều tín hiệu cho thấy mùa cao điểm có thể kéo dài

Không ít chuyên gia trong ngành cho rằng nhu cầu nhập khẩu sẽ không chỉ dừng lại ở tháng 7. Nhiều nhà bán lẻ vẫn cần tiếp tục bổ sung hàng hóa phục vụ mùa thu và mùa lễ hội, khiến hoạt động nhập khẩu có thể kéo dài sang tháng 8 hoặc thậm chí tháng 9.

Đại diện Port X Logistics nhận định thương mại xuyên Thái Bình Dương đang dần quay trở lại

chu kỳ trước đại dịch COVID-19, khi mùa cao điểm vận chuyển thường kéo dài từ tháng 8 đến tháng 10, thay vì chỉ tập trung vào một đợt nhập hàng sớm.

Triển vọng này cũng được phản ánh tại các cảng lớn của Mỹ. Cảng Long Beach và Cảng Los Angeles đều dự báo sản lượng container nhập khẩu sẽ tiếp tục duy trì ở mức cao trong nhiều tuần tới, trong khi các hãng tàu đang bổ sung thêm dịch vụ đến khu vực Nam California để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng.

Những diễn biến trên cho thấy thị trường vận tải container xuyên Thái Bình Dương vẫn đang duy trì sức nóng, với kỳ vọng mùa cao điểm năm nay có thể kéo dài hơn so với thông lệ.

Theo Journal of Commerce



05 BIS cảnh báo 4 rủi ro lớn đe dọa ổn định tài chính toàn cầu

Ngân hàng Thanh toán Quốc tế (BIS) cảnh báo nền kinh tế toàn cầu đang phải đối mặt với bốn rủi ro có thể cộng hưởng và làm gia tăng bất ổn tài chính, đồng thời kêu gọi các nhà hoạch định chính sách sớm có biện pháp ứng phó nhằm bảo vệ sự ổn định của hệ thống tài chính thế giới.

Theo báo cáo thường niên của BIS, bốn "điểm nghẽn" lớn gồm: áp lực lạm phát do xung đột tại Trung Đông và gián đoạn nguồn cung năng lượng qua eo biển Hormuz; làn sóng đầu tư vào trí tuệ nhân tạo (AI) tăng quá nóng, tiềm ẩn nguy cơ điều chỉnh mạnh trên thị trường; tâm lý chấp nhận rủi ro quá mức của nhà đầu tư trong bối cảnh hệ thống tài chính còn nhiều lỗ hổng; và gánh nặng nợ công ngày càng gia tăng, khiến các ngân hàng trung ương gặp khó trong việc cân bằng giữa kiểm soát lạm phát và hỗ trợ tăng trưởng kinh tế.

BIS nhận định từng rủi ro riêng lẻ có thể vẫn nằm trong tầm kiểm soát, song khi xuất hiện đồng thời, chúng có thể khuếch đại lẫn nhau và làm gia tăng nguy cơ mất ổn định tài chính toàn cầu. Tổ chức này khuyến nghị tăng cường giám sát khu vực tài chính phi ngân hàng, đặc biệt là các quỹ đầu cơ, đồng thời thúc đẩy các chính phủ chủ động giảm nợ công để tạo dư địa ứng phó với các cú sốc trong tương lai. BIS cũng nhấn mạnh việc bảo đảm tính độc lập của các ngân hàng trung ương là yếu tố then chốt nhằm duy trì ổn định giá cả và củng cố niềm tin vào hệ thống tiền tệ. **Xem thêm tại: [Link](#).**



GÓC PHÁP LUẬT

Tranh chấp về “bão” có phải là sự kiện bất khả kháng

Hợp đồng có thể liệt kê các hiện tượng thiên nhiên được coi là “bất khả kháng” như bão, lụt, động đất, sét đánh, núi lửa phun... nhưng khi sự kiện này xảy ra, không ít doanh nghiệp cho là mình đương nhiên được miễn trách nhiệm theo hợp đồng, do đó, có thể dẫn đến tranh chấp như vụ kiện dưới đây để bạn đọc tham khảo.

Tóm tắt vụ tranh chấp

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



Cảng Xingang, Trung Quốc tới Cảng Hải Phòng, Việt Nam theo các Vận đơn số CKPANXG2008169 và số HASLC2200800106. Ngày 02/10/2020, khi tiến hành kiểm tra giao nhận hàng hoá tại Kho hàng Công ty chế tạo thuộc Khu Công nghiệp Gián Khẩu, xã Gia Trấn, huyện Gia Viễn, tỉnh Ninh Bình, Công ty chế tạo phát hiện hàng hoá trong các container số TEMU8652994 và DRYU9733017 bị ẩm ướt và gửi Thông báo tổn thất đề ngày 05/10/2020 đến các bên có liên quan.

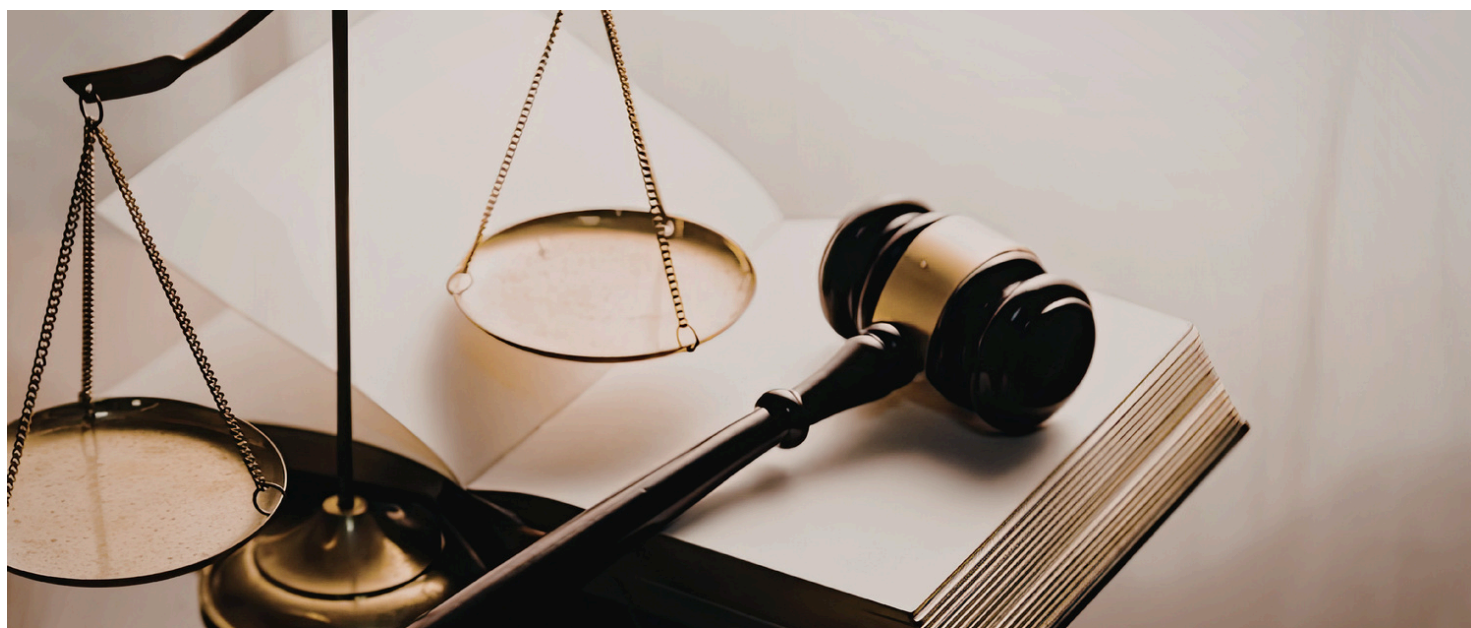
Doanh nghiệp Bảo hiểm ("Nguyên đơn") đã trả tiền bồi thường bảo hiểm cho Công ty chế tạo và thế quyền của họ để đòi Công ty vận chuyển bồi hoàn số tiền đó nhưng Công ty vận chuyển không trả và phát sinh tranh chấp về nhiều vấn đề liên quan đến tổn thất hàng hóa (linh kiện). Dưới đây là tranh chấp về “bão” có phải là sự kiện bất khả kháng hay không. Bị đơn cho rằng bão làm hàng hóa bị tổn thất nên phải được coi là bất khả kháng và họ không phải bồi thường thiệt hại nhưng Nguyên đơn không chấp nhận và đã khởi kiện tại trọng tài, yêu cầu Bị đơn bồi hoàn số tiền 1.776.998.112 đồng (chưa bao gồm 10% thuế GTGT).

Quan điểm của Bị đơn

Bị đơn cho rằng theo Điều 10 của Hợp đồng thì “bão” phải được coi là sự kiện bất khả kháng bởi vì, đó là: “... một sự kiện hoặc hoàn cảnh, hoặc sự kết hợp của các sự kiện hoặc hoàn cảnh, mà toàn bộ hoặc một phần, ngăn chặn hoặc không thể tránh khỏi sự chậm trễ của một bên trong việc thực hiện nghĩa vụ của mình theo Hợp đồng, nhưng không chỉ nếu và trong phạm vi các sự kiện hoặc hoàn cảnh không nằm trong sự kiểm soát hợp lý, trực tiếp hoặc gián tiếp, của bên bị ảnh hưởng và không thể tránh được nếu bên bị ảnh hưởng đã chăm sóc hợp lý, bao gồm nhưng không giới hạn bởi: chiến tranh, chiến sự (trong đó chiến tranh có được tuyên bố hay không), xâm lược, hành động của kẻ thù nước ngoài, huy động, trưng dụng, cấm vận, nổi loạn, cách mạng, nổi dậy, quân sự hoặc chiếm đoạt quyền lực, nội chiến, khủng bố, thảm họa tự nhiên theo luật pháp Việt Nam”. Cơn bão Maysak đã gây ra tình trạng các container chứa hàng hoá đặt tại Gaman Terminal của cảng Busan (Hàn Quốc) bị ngập nước biển, gây hư hỏng gioăng (gasket) và sàn (floor) của container, và nước biển đã làm hư hại hàng hoá. Bị đơn cho rằng đây là sự kiện bất khả kháng, do đó, theo quy định tại khoản 2 Điều 351 Bộ luật dân sự năm 2015 (“Bộ luật dân sự”), khoản 2 Điều 151 Bộ luật hàng hải Việt Nam, khoản 1 Điều 294 Luật thương mại và khoản 4 Điều 10 của Hợp đồng, Bị đơn được miễn trách nhiệm khi vi phạm hợp đồng do sự kiện bất khả kháng.

Quan điểm của Nguyên đơn

Về sự kiện bất khả kháng, Nguyên đơn căn cứ quy định tại Điều 156 Bộ luật dân sự và cho rằng bão Maysak không phải là sự kiện bất khả kháng, bởi lẽ: (a) bão Maysak không phải là sự kiện không thể lường trước được; (b) Bị đơn không chứng minh được đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép với tư cách là bên cung cấp dịch vụ vận tải cho khách hàng của mình; và (c) Bị đơn không chứng minh được bão Maysak là nguyên nhân trực tiếp gây ra tổn thất. Ngoài ra, Bị đơn cũng không thực hiện nghĩa vụ thông báo theo quy định của Hợp đồng đối với trường hợp xảy ra sự kiện bất khả kháng.



Phán quyết Trọng tài

Hội đồng Trọng tài cho rằng để được công nhận là sự kiện bất khả kháng thì sự kiện đó phải đáp ứng các điều kiện theo quy định tại Điều 156 Bộ luật dân sự, theo đó: “Sự kiện bất khả kháng là sự kiện xảy ra một cách khách quan không thể lường trước được và không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép”. Bão Maysak mặc dù là một sự kiện xảy ra một cách khách quan nhưng không phải là không thể lường trước được trong quá trình thực hiện Hợp đồng, do đã được dự báo công khai bởi các cơ quan hữu trách và các Bên đều biết về sự xuất hiện của cơn bão này. Hồ sơ vụ việc cũng cho thấy, không có bất cứ thông báo nào của Bị đơn về sự kiện bất khả kháng. Cũng không có bằng chứng về việc Bị đơn đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép để khắc phục, hạn chế ảnh hưởng của sự kiện bão Maysak ở Busan, Hàn Quốc. Ngoài ra, Khoản 3 Điều 9 của Hợp đồng quy định: “Nếu thiệt hại phát sinh do [...] sự thiếu sót của Bên A (tức Bị đơn) trong quá trình nhận định nguy cơ về việc xảy ra thiệt hại, Bên A không thể vận dụng giới hạn trách nhiệm được quy định trong Luật Thương mại, Luật Hàng Hải và Vận đơn”.

Hội đồng Trọng tài cho rằng, Bị đơn đã không đánh giá đầy đủ nguy cơ gây ra thiệt hại của cơn bão Maysak nên đã không thông báo về sự kiện bất khả kháng và không áp dụng các biện pháp cần thiết và khả năng cho phép để khắc phục, hạn chế ảnh hưởng của sự kiện bão Maysak ở Busan, Hàn Quốc. Đây là thiếu sót của Bị đơn theo quy định tại khoản 3 Điều 9 của Hợp đồng.

những lý do nói trên, Bị đơn không thể căn cứ vào sự kiện bão Maysak để yêu cầu được miễn trách nhiệm đối với các tổn thất về hàng hoá mà Bị đơn nhận vận chuyển. Do đó, Hội đồng Trọng tài quyết định buộc Bị đơn phải bồi hoàn toàn bộ số tiền mà Nguyên đơn đã bồi thường cho người được bảo hiểm.

Lưu ý: Để được coi là một sự kiện bất khả kháng và tránh những thỏa thuận có thể khó thực hiện, khó xác minh cho một bên, trong trường hợp này, ngoài việc cần nghiên cứu kỹ quy định của pháp luật về sự kiện bất khả kháng, ví dụ như Bộ luật Dân sự 2015; Luật thương mại 2005, nên lưu ý hai điều dưới đây (cũng của Luật thương mại 2005), đó là, Điều 294 về các trường hợp miễn trách nhiệm đối với hành vi vi phạm, bên vi phạm hợp đồng có nghĩa vụ chứng minh các trường hợp miễn trách nhiệm, và Điều 295 về thông báo và xác nhận trường hợp miễn trách nhiệm.

Ngô Khắc Lễ



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA tham gia Webinar của EuroCham về tái định tuyến chuỗi cung ứng trước biến động Trung Đông

Ngày 23/6/2026, ông Đào Trọng Khoa - Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Phó Chủ tịch FIATA đã tham dự Webinar “Re-routing Supply Chains through the Middle East Volatility” do EuroCham tổ chức.

Tại chương trình, Chủ tịch VLA đã chia sẻ những nhận định đáng chú ý về tác động của các biến động địa chính trị tại Trung Đông đối với hoạt động logistics và chuỗi cung ứng toàn cầu. Các nội dung trao đổi tập trung phân tích tác động của những biến động địa chính trị tại Trung Đông đối với hoạt động logistics và chuỗi cung ứng của Việt Nam; xu hướng biến động cước vận tải và chi phí logistics; các phương án tái định tuyến chuỗi cung ứng nhằm giảm thiểu rủi ro; đồng thời đề xuất các giải pháp giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng chống chịu và thích ứng trước các cú sốc địa chính trị trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu tiếp tục biến động.

Sự tham gia của lãnh đạo VLA tại Webinar tiếp tục khẳng định vai trò của Hiệp hội trong việc cập nhật thông tin thị trường, kết nối với cộng đồng doanh nghiệp quốc tế và đồng hành cùng doanh nghiệp logistics Việt Nam trước những biến động của chuỗi cung ứng toàn cầu. **Xem thêm tại: [Link](#).**

The image displays a promotional banner for a webinar titled "RE-ROUTING SUPPLY CHAINS THROUGH THE MIDDLE EAST VOLATILITY" organized by EuroCham. The banner includes the following details:

- Webinar**
- RE-ROUTING SUPPLY CHAINS THROUGH THE MIDDLE EAST VOLATILITY**
- TÁI ĐỊNH TUYẾN CHUỖI CUNG ỨNG TRONG BỐI CẢNH BIẾN ĐỘNG TẠI TRUNG ĐÔNG**
- Thời gian: 2:00 - 3:30 PM, Thứ Ba, 23 tháng 6 năm 2026**
- Hình thức: Trực tuyến**
- Contact information: "For more information, please contact Ms. Thu Anh via: thuanh@eurocham.vn"

The banner also features portraits and titles of the participants:

- SPEAKER: Mr. Tran Thanh Hai**, Deputy Director General, Agency of Foreign Trade, Ministry of Industry and Trade (MOIT)
- SPEAKER: Mr. Đào Trọng Khoa**, President, Vietnam Logistics Business Association
- PANELIST: Mr. Simon Farhat**, Chief Executive Officer, Cemalink International Port
- MODERATOR: Mr. Koen Soenens**, Vice-Chairman, Transportation & Logistics Sector Committee, EuroCham Vietnam

To the right of the banner is a collage of five video frames from the webinar, showing the speakers and participants in a virtual meeting environment.

02 VLA kiến nghị giải pháp thúc đẩy logistics tại Hội nghị thúc đẩy xuất khẩu

Ngày 25/6/2026, tại trụ sở Bộ Công Thương, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Phạm Gia Túc đã chủ trì Hội nghị Thúc đẩy xuất khẩu đạt mục tiêu tăng trưởng hai con số với sự tham dự của đại diện các bộ, ngành, địa phương, hiệp hội và cộng đồng doanh nghiệp.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Trần Tiến Dũng – Phó Chủ tịch VLA đã tham dự và phát biểu tại hội nghị. Ông nhấn mạnh logistics là một trong những yếu tố trực tiếp quyết định năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam, đồng thời đề xuất nhiều giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics phục vụ xuất khẩu.

Theo đó, VLA kiến nghị thúc đẩy phát triển logistics xanh và thực hành kinh doanh có trách nhiệm; phát triển các giải pháp chuỗi cung ứng lạnh chuyên biệt cho nông sản, thủy sản; đẩy mạnh chuyển đổi số và logistics phục vụ thương mại điện tử xuyên biên giới; đồng thời tăng cường kết nối vận tải đường thủy nội địa, đường sắt với các cảng biển nước sâu nhằm giảm chi phí vận tải và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

Bên cạnh đó, VLA cũng đề xuất tiếp tục đẩy mạnh triển khai Cơ chế một cửa quốc gia, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành và ưu tiên nguồn lực đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026–2030 cho các dự án hạ tầng logistics quy mô lớn, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và hỗ trợ mục tiêu tăng trưởng xuất khẩu bền vững.



03 VLA tham dự Hội nghị thường niên giữa năm AFFA Mid-Term Conference 2026

ừ ngày 25–26/6/2026, Hội nghị thường niên giữa năm của Liên đoàn Giao nhận Vận tải Đông Nam Á (AFFA Mid-Term Conference 2026) đã diễn ra tại Batam Marriott Hotel, Harbour Bay, Batam, Indonesia. Sự kiện do Hiệp hội Giao nhận và Vận tải Indonesia (ILFA) đăng cai tổ chức, quy tụ đại diện các hiệp hội giao nhận vận tải và doanh nghiệp logistics hàng đầu khu vực ASEAN nhằm trao đổi chương trình hành động, cập nhật các sáng kiến hợp tác và tăng cường kết nối giữa cộng đồng logistics trong khu vực.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tham dự Hội nghị có ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA và ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA. Trong khuôn khổ chương trình, đoàn VLA đã tham gia các phiên họp chuyên đề, trao đổi với các hiệp hội thành viên AFFA về các định hướng hợp tác và phát triển logistics khu vực.

Hội nghị năm nay tập trung thảo luận các ưu tiên chiến lược nhằm tăng cường kết nối logistics ASEAN trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu tiếp tục chịu tác động từ biến động địa chính trị, chuyển đổi số và yêu cầu phát triển bền vững. Các đại biểu thống nhất thúc đẩy nhiều nội dung hợp tác trọng tâm như tăng cường kết nối logistics khu vực, tạo thuận lợi thương mại và vận chuyển xuyên biên giới, đẩy mạnh chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo, phát triển vận tải đa phương thức, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, đồng thời tăng cường khả năng chống chịu và tính bền vững của chuỗi cung ứng.

Việc tham dự AFFA Mid-Term Conference 2026 tiếp tục khẳng định vai trò tích cực của VLA trong các hoạt động của AFFA, góp phần tăng cường hợp tác khu vực, thúc đẩy hội nhập quốc tế và nâng cao vị thế của ngành logistics Việt Nam trong cộng đồng logistics ASEAN.



04 VLA tổ chức họp Ban Thường vụ và thăm hội viên tại TP. Hồ Chí Minh

Ngày 19/6/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tổ chức cuộc họp Ban Thường vụ tại phường Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh nhằm cập nhật các thông tin mới liên quan đến hoạt động của Hiệp hội, đồng thời đánh giá kết quả triển khai nhiệm vụ trong 6 tháng đầu năm và thảo luận, thống nhất các định hướng, nhiệm vụ trọng tâm trong 6 tháng cuối năm 2026.

Tại cuộc họp, các thành viên Ban Thường vụ đã trao đổi về tình hình hoạt động của các Ủy viên Ban Chấp hành, kết quả thực hiện các chương trình công tác của Hiệp hội trong thời gian qua, đồng thời thảo luận nhiều nội dung quan trọng liên quan đến công tác phát triển hội viên, đối ngoại, đào tạo, truyền thông và các hoạt động hỗ trợ doanh nghiệp. Bên cạnh đó, Ban Thường vụ cũng thống nhất các định hướng nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của Hiệp hội, tăng cường vai trò kết nối và đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp logistics trong bối cảnh ngành đang bước vào giai đoạn chuyển đổi số và phát triển bền vững.

Cùng ngày, Ban lãnh đạo VLA đã đến thăm doanh nghiệp hội viên VinaLogistics. Đây là dịp để lãnh đạo Hiệp hội trực tiếp lắng nghe những chia sẻ về tình hình hoạt động, nhu cầu và các kiến nghị của doanh nghiệp, qua đó tăng cường sự gắn kết giữa Hiệp hội và hội viên, đồng thời khẳng định vai trò đồng hành của VLA trong việc hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững.



05 VLA tổ chức tập huấn về ESG và quản lý khí nhà kính cho doanh nghiệp logistics

Ngày 18/6/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) phối hợp cùng Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và Công ty Cổ phần Sáng tạo Xanh Việt Nam (GREEN IN) tổ chức chương trình tập huấn về ESG và quản lý khí nhà kính dành cho doanh nghiệp logistics.

Chương trình được thiết kế nhằm cung cấp cho doanh nghiệp những kiến thức nền tảng và công cụ thực hành ban đầu về ESG, quản lý phát thải khí nhà kính và chuyển đổi xanh trong ngành logistics. Các nội dung tập trung vào xu hướng ESG, yêu cầu chuyển đổi xanh, chính sách khí nhà kính tại Việt Nam và quốc tế, nhận diện nguồn phát thải trực tiếp – gián tiếp, cũng như các giải pháp giảm phát thải trong vận tải, kho bãi, chuỗi lạnh và vận hành.

Bên cạnh đó, chương trình cũng hướng dẫn doanh nghiệp tích hợp dữ liệu môi trường vào quản trị, từng bước xây dựng lộ trình quản lý phát thải và chuẩn bị dữ liệu phục vụ báo cáo ESG. Thông qua hoạt động này, VLA tiếp tục đồng hành cùng doanh nghiệp logistics trong việc nâng cao năng lực quản trị xanh, đáp ứng yêu cầu từ khách hàng và chuỗi cung ứng toàn cầu, góp phần thúc đẩy chuyển đổi xanh của ngành logistics Việt Nam.



06 VLA tham dự Diễn đàn Kết nối thương mại nông sản Việt Nam – Trung Quốc lần thứ I

Sáng ngày 24/6/2026 tại TP. Hồ Chí Minh, Diễn đàn Kết nối thương mại nông sản Việt Nam – Trung Quốc lần thứ I đã diễn ra với sự tham dự của đại diện cơ quan quản lý, tổ chức ngoại giao, hiệp hội ngành hàng, doanh nghiệp và các đơn vị cung cấp dịch vụ của hai nước.

Chương trình do Hiệp hội Rau quả Việt Nam, Báo Nông nghiệp và Môi trường phối hợp với Tổng Lãnh sự quán Trung Quốc tại TP. Hồ Chí Minh và Hiệp hội Doanh nghiệp Trung Quốc tại Việt Nam tổ chức.

Diễn đàn được xem là cầu nối quan trọng nhằm thúc đẩy hợp tác nông nghiệp, tăng cường kết nối giao thương, mở rộng thị trường và gia tăng cơ hội xuất khẩu nông sản Việt Nam sang Trung Quốc, trong bối cảnh các yêu cầu về chất lượng, truy xuất nguồn gốc và xuất khẩu chính ngạch ngày càng được nâng cao.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Nguyễn Đức Bình - Tổng Thư ký VLA đã tham dự Diễn đàn, góp phần tăng cường kết nối giữa lĩnh vực logistics với chuỗi giá trị nông sản xuất khẩu, hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa và mở rộng hợp tác thương mại giữa hai nước.



07 VLA tham gia góp ý Đề án phát triển hệ thống trung tâm logistics Việt Nam

Ngày 26/6/2026, ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã tham dự và phát biểu tại buổi làm việc về Đề án phát triển hệ thống mạng lưới trung tâm logistics Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050 và Dự thảo Thông tư quy định tiêu chí phân loại, phân hạng trung tâm logistics do Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước (Bộ Công Thương) tổ chức.



Tại buổi làm việc, đại diện VLA đã đóng góp nhiều ý kiến từ góc độ doanh nghiệp đối với nội dung của Đề án và Dự thảo Thông tư, nhằm hoàn thiện các tiêu chí phát triển và phân hạng trung tâm logistics theo hướng phù hợp với thực tiễn hoạt động của doanh nghiệp và xu hướng phát triển của ngành logistics Việt Nam.

08 VLA đóng góp ý kiến hoàn thiện dự thảo Luật Hải quan

Ngày 17/6/2026, 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 cuộc họp cho ý kiến đối với hồ sơ đề nghị rà soát nội dung tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp về dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hải quan do Bộ Tư pháp chủ trì.

Tại cuộc họp, đại diện VLA đã đóng góp ý kiến đối với một số nội dung của dự thảo Luật, đồng thời đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu, bổ sung dẫn chứng từ kinh nghiệm và thông lệ quốc tế nhằm tăng tính thuyết phục, bảo đảm tính khả thi của các quy định khi triển khai trên thực tế. Việc tiếp tục tham gia đóng góp ý kiến vào quá trình hoàn thiện dự thảo Luật Hải quan khẳng định vai trò của VLA trong việc đại diện tiếng

nói của cộng đồng doanh nghiệp logistics, góp phần xây dựng khung pháp lý đồng bộ, minh bạch và phù hợp với thông lệ quốc tế.



09 VLA chúc mừng Ngày Báo chí Cách mạng Việt Nam

Nhân kỷ niệm Ngày Báo chí Cách mạng Việt Nam (21/6), Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã gửi lẵng hoa chúc mừng tới Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp, Tạp chí Công Thương và Tạp chí Kinh tế Việt Nam (VnEconomy).

Đây là hoạt động thể hiện sự trân trọng của VLA đối với đội ngũ những người làm báo, các cơ quan báo chí đã luôn đồng hành, hỗ trợ công tác truyền thông, góp phần lan tỏa thông tin về ngành logistics, hoạt động của Hiệp hội cũng như những chủ trương, chính sách quan trọng đến cộng đồng doanh nghiệp.

VLA mong muốn tiếp tục duy trì và tăng cường mối quan hệ hợp tác chặt chẽ với các cơ quan báo chí, góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics Việt Nam và nâng cao hiệu quả công tác truyền thông trong thời gian tới.





**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 153, ngày 01/7/2026

Thông tin liên hệ

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam

Lầu 6, Tòa nhà VCCI, Số 171 Võ Thị Sáu,

*phường Xuân Hoà, TP. HCM; **Phone:** 028 39432658*

Email: vla-hcm1@vla.com.vn; **Website:** www.vla.com.vn



HỘI BÀN TAY THẤP LỬA™
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME