



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



BẢN TIN VLA

(Số 155, ngày 01/8/2026)

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 VILOG 2026: Dấu ấn của sự kiện lớn trong năm của ngành logistics Việt Nam

Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 4 – VILOG 2026 đã diễn ra từ ngày 30/7 đến 01/8/2026 tại Trung tâm Hội nghị và Triển lãm Sài Gòn, Thành phố Hồ Chí Minh. Với chủ đề “Kiến tạo thông minh và bền vững”, sự kiện tiếp tục khẳng định vị trí là điểm hẹn lớn nhất trong năm của ngành logistics Việt Nam, quy tụ đông đảo doanh nghiệp dịch vụ logistics, cảng biển, vận tải, giao nhận, kho bãi, chuỗi lạnh, công nghệ, chủ hàng, nhà sản xuất, hiệp hội ngành nghề và các đối tác quốc tế.

VILOG 2026 do Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Công ty VINEXAD đồng tổ chức, dưới sự chỉ đạo của Bộ Công Thương và sự hỗ trợ của Cục Xuất nhập khẩu. Sau bốn kỳ tổ chức, VILOG đã từng bước vượt ra khỏi khuôn khổ một triển lãm chuyên ngành thông thường, trở thành nền tảng kết nối quan trọng của ngành logistics Việt Nam với các mạng lưới chuỗi cung ứng khu vực và quốc tế.



VILOG 2026 có quy mô 450 doanh nghiệp đến từ 22 quốc gia và vùng lãnh thổ, với hơn 550 gian hàng. Sự kiện giới thiệu nhiều nhóm sản phẩm, dịch vụ và giải pháp trong các lĩnh vực vận tải, giao nhận, cảng biển, kho bãi, chuỗi lạnh, thiết bị nâng hạ, công nghệ kho vận, tự động hóa, robot, xe nâng điện, hệ thống quản lý thông minh và các phương tiện vận tải thế hệ mới.

Quy mô và cơ cấu trưng bày năm nay cho thấy thị trường logistics Việt Nam đang bước vào giai đoạn chuyển dịch rõ rệt. Nếu trước đây logistics thường được nhìn chủ yếu qua vận tải, kho bãi và giao nhận, thì VILOG 2026 phản ánh một cách đầy đủ hơn xu hướng phát triển mới của ngành: logistics thông minh, logistics xanh, chuỗi lạnh, tự động hóa kho hàng, dữ liệu vận hành, thương mại số và các giải pháp nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

Điểm nổi bật của VILOG 2026 là mức độ tham gia quốc tế sâu rộng. Sự kiện ghi nhận sự hiện diện của Chủ tịch FIATA, Chủ tịch WCA cùng đại diện lãnh đạo các hiệp hội logistics trong khu vực ASEAN, trong đó có Malaysia, Singapore, Campuchia và Myanmar. Sự tham gia của các tổ chức và mạng lưới quốc tế cho thấy VILOG không chỉ là triển lãm logistics của Việt Nam, mà đang dần trở thành không gian kết nối khu vực, nơi các hiệp hội, doanh nghiệp và mạng lưới giao nhận quốc tế cùng trao đổi về các xu hướng mới của chuỗi cung ứng.

Sự hiện diện của FIATA tại VILOG 2026 có ý nghĩa đáng chú ý trong bối cảnh Việt Nam vừa tổ chức thành công FIATA World Congress 2025 tại Hà Nội. Từ dấu mốc FWC 2025 đến VILOG 2026, ngành logistics Việt Nam tiếp tục duy trì sự hiện diện tích cực trong các hoạt động quốc tế, đồng thời mở rộng cơ hội hợp tác với các

hiệp hội, mạng lưới giao nhận và đối tác chuỗi cung ứng toàn cầu.

Cùng với FIATA, sự tham dự của Chủ tịch WCA và đại diện các hiệp hội logistics ASEAN góp phần tăng tính kết nối quốc tế cho sự kiện. Với doanh nghiệp logistics Việt Nam, đây là cơ hội quan trọng để tiếp cận mạng lưới đại lý, đối tác giao nhận, chủ hàng, nhà cung cấp công nghệ và các tổ chức nghề nghiệp quốc tế. Trong ngành logistics, năng lực kết nối không chỉ nằm ở hạ tầng hay phương tiện, mà còn ở khả năng tham gia các mạng lưới dịch vụ xuyên biên giới. VILOG 2026 cũng tạo điểm nhấn khi được tổ chức đồng thời với Triển lãm Quốc tế Chuỗi lạnh Việt Nam và Triển lãm Quốc tế Robot & Nhà máy Thông minh Việt Nam. Việc kết hợp ba không gian chuyên ngành giúp mở rộng bức tranh chuỗi cung ứng, từ sản xuất, lưu kho, bảo quản, vận chuyển, giao nhận đến tự động hóa nhà máy và phân phối. Đây là cách tiếp cận phù hợp với thực tế vận hành hiện nay, khi logistics không thể tách rời sản xuất, thương mại, chuỗi lạnh, thương mại điện tử và công nghệ.



Trong khuôn khổ sự kiện, các diễn đàn, hội thảo và hoạt động kết nối giao thương đã tạo thêm chiều sâu chuyên môn cho VILOG 2026. Các chủ đề được thảo luận xoay quanh thương mại số, vận đơn điện tử, logistics xanh, logistics thông minh, chuỗi lạnh, hàng không, nông sản, rau quả và kết nối doanh nghiệp. Dù mỗi chủ đề có phạm vi riêng, điểm chung là đều phản ánh những yêu cầu cấp thiết của ngành logistics Việt Nam: giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ, thích ứng với tiêu chuẩn quốc tế, tăng khả năng chống chịu và chuyển đổi mô hình vận hành.

Giá trị của VILOG 2026 không chỉ nằm ở số lượng gian hàng hay khách tham quan, mà ở khả năng tạo ra kết nối thực chất giữa các mắt xích trong chuỗi cung ứng. Tại đây, doanh nghiệp logistics có cơ hội gặp gỡ chủ hàng, nhà sản xuất, doanh nghiệp xuất nhập khẩu, nhà cung cấp công nghệ, đối tác quốc tế và các hiệp hội ngành nghề. Đây là điều có ý nghĩa đặc biệt trong bối cảnh thị trường vận tải quốc tế tiếp tục biến động, cước vận tải trên một số tuyến tăng mạnh, yêu cầu giao hàng đúng hạn và minh bạch chuỗi cung ứng ngày càng cao.

Với vai trò đồng tổ chức, VLA tiếp tục thể hiện vai trò kết nối cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam với các đối tác trong nước và quốc tế. VILOG 2026 là một phần trong nỗ lực thúc đẩy hình ảnh, năng lực và tiếng nói của ngành logistics Việt Nam trên bản đồ khu vực, đồng thời tạo thêm diễn đàn để doanh nghiệp cập nhật xu hướng, tìm kiếm đối tác và tiếp cận các giải pháp mới.

Sau ba ngày diễn ra, VILOG 2026 tiếp tục khẳng định vị trí là sự kiện lớn nhất trong năm của ngành logistics Việt Nam. Quan trọng hơn, sự kiện cho thấy hướng chuyển dịch ngày càng rõ của ngành: thông minh hơn trong vận hành, xanh hơn trong phát triển, số hóa mạnh hơn trong chứng từ và dữ liệu, đồng thời kết nối sâu hơn với các mạng lưới logistics khu vực và toàn cầu.

Trong bối cảnh Việt Nam đang đẩy mạnh xuất nhập khẩu, phát triển công nghiệp, mở rộng thương mại điện tử và nâng cấp hạ tầng logistics, VILOG 2026 không chỉ là một triển lãm chuyên ngành. Đây là dấu mốc cho thấy ngành logistics Việt Nam đang tự định vị lại mình: từ dịch vụ hậu cần hỗ trợ thương mại sang một cấu phần chiến lược của năng lực cạnh tranh quốc gia.

Thanh Hải – Văn phòng VLA



02 Diễn đàn Logistics ASEAN – Việt Nam, tìm lời giải cho thương mại số

Diễn đàn Logistics ASEAN – Việt Nam lần thứ nhất, được tổ chức trong khuôn khổ VILOG 2026, đặt trọng tâm vào vấn đề: làm thế nào để dữ liệu, chứng từ và quyền đối với hàng hóa được xác lập, kiểm chứng và chuyển giao an toàn giữa các quốc gia, hệ thống và chủ thể trong chuỗi cung ứng. Với chủ đề “Thương mại số và eBL: Kiến tạo niềm tin số cho tương lai chuỗi cung ứng toàn cầu”, Diễn đàn được thiết kế theo một cấu trúc xuyên suốt: ba bài trình bày chuyên đề cung cấp góc nhìn toàn cầu, khu vực và Việt Nam; tiếp đó là Phiên Đối thoại Lãnh đạo về thể chế, tiêu chuẩn và công nghệ, cùng Phiên Đối thoại Doanh nghiệp tập trung vào khả năng triển khai NCD, eBL trong giao dịch thực tế.

Khi điểm nghẽn không còn nằm ở công nghệ

Trong bài trình bày về tương lai của thương mại số tin cậy, Giáo sư, Tiến sĩ Thomas Sim, Chủ tịch FIATA, chỉ ra một nghịch lý phổ biến của chuỗi cung ứng hiện đại: hàng hóa chỉ có một, nhưng dữ liệu về lô hàng lại được tạo lập và lưu trữ trên nhiều hệ thống khác nhau.

Hãng tàu, người giao nhận, cảng, hải quan, chủ hàng và ngân hàng có thể cùng xử lý một giao dịch nhưng sử dụng những nguồn dữ liệu, tiêu chuẩn kiểm tra và quy trình riêng. Khi các hệ thống không liên thông, doanh nghiệp phải nhập lại thông tin, đối chiếu nhiều phiên bản chứng từ và xử lý sai lệch bằng phương thức thủ công.

Vấn đề của thương mại số vì thế không chỉ là sự tồn tại của chứng từ giấy, mà là sự phân mảnh của niềm tin. Một hệ sinh thái số đáng tin cậy phải đồng thời bảo đảm danh tính của các bên, tính toàn vẹn của dữ liệu và quyền kiểm soát duy nhất đối với chứng từ.

Đối với vận đơn, một tệp PDF được gửi qua thư điện tử chưa thể mặc nhiên được coi là vận đơn điện tử có thể chuyển nhượng. Những chức năng trước đây được bảo đảm bằng bản gốc, chữ ký, ký hậu và việc nắm giữ vật chất phải được thay thế bằng cơ chế xác minh danh tính, kiểm soát điện tử, chuyển giao an toàn và dấu vết giao dịch có thể kiểm toán.



ASEAN cần một kiến trúc niềm tin chung

Từ góc nhìn khu vực, ông Basilio Dias Araujo, Giám đốc Điều hành AFFA, mô tả chuỗi cung ứng ASEAN như một hệ sinh thái nhiều tầng, gồm doanh nghiệp vận tải và giao nhận, cảng biển, ICD, trung tâm phân phối, cơ quan quản lý, ngân hàng, bảo hiểm và các dịch vụ hỗ trợ thương mại.

Bao phủ toàn bộ hệ sinh thái đó cần có một lớp niềm tin số, bao gồm danh tính số, chứng từ điện tử, trao đổi dữ liệu an toàn, thanh toán số, theo dõi hàng hóa và an ninh mạng.

Định hướng về một khuôn khổ số chung của AFFA cho thấy giá trị của hợp tác khu vực không nằm ở việc tập trung mọi dữ liệu vào một nền tảng duy nhất. Điều quan trọng hơn là xây dựng các quy tắc chung về dữ liệu, bảo mật, trách nhiệm và chuyển giao chứng từ, để doanh nghiệp tại các quốc gia khác nhau có thể kết nối mà không phải thiết lập lại toàn bộ quy trình cho từng đối tác.

Đây cũng là điều kiện quan trọng để doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia thương mại số. Nếu mỗi hãng tàu, ngân hàng hoặc thị trường yêu cầu một nền tảng và tiêu chuẩn riêng, chi phí chuyển đổi sẽ tiếp tục nghiêng về phía doanh nghiệp lớn.



Công ước NCD mở rộng không gian pháp lý của chứng từ vận tải

Bài trình bày từ phía VLA đưa vấn đề trở lại mối quan hệ giữa logistics, quyền đối với hàng hóa và tài trợ thương mại.

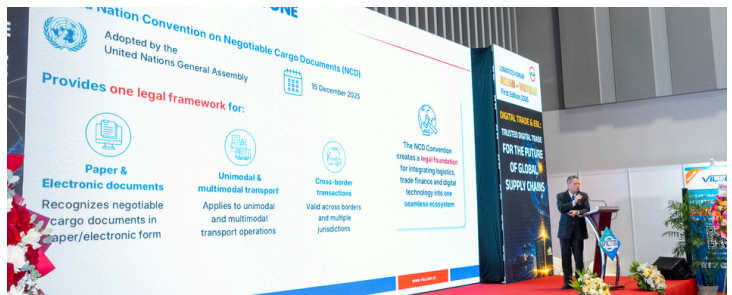
Trong khi eBL xuất phát từ chức năng truyền thống của vận đơn đường biển và eFBL là phiên bản điện tử của Vận đơn vận tải đa phương thức FIATA, Công ước NCD tạo lập một khuôn khổ pháp lý cho chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng dưới hình thức giấy hoặc điện tử, không bị giới hạn trong một phương thức vận tải duy nhất.

Ý nghĩa của NCD không chỉ nằm ở việc tạo thêm một loại chứng từ số. Điểm quan trọng hơn là mở rộng khả năng đại diện và chuyển giao quyền đối với hàng hóa sang vận tải đường bộ, đường sắt, hàng không và hành trình đa phương thức.

Bài trình bày của VLA cũng dẫn trường hợp

một chứng từ eNCD được sử dụng cho lô hàng vận tải đa phương thức từ Trùng Khánh, qua Khâm Châu đến Hải Phòng, kết nối vận chuyển, chuyển giao quyền đối với hàng hóa, quản lý tài sản bảo đảm và tài trợ thương mại.

Tuy nhiên, khả năng thực hiện một giao dịch kỹ thuật không đồng nghĩa toàn bộ vấn đề pháp lý đã được giải quyết. Ngân hàng vẫn cần bảo đảm quyền kiểm soát duy nhất đối với chứng từ, khả năng cưỡng chế thi hành và cơ chế xử lý khi phát sinh giả mạo, chuyển nhượng trùng hoặc tranh chấp.



Đối thoại Lãnh đạo: kết nối pháp luật, tiêu chuẩn và công nghệ

Phiên Đối thoại Lãnh đạo tập trung vào những điều kiện cần thiết để xây dựng một hệ sinh thái thương mại số tin cậy, với sự tham gia của đại diện FIATA, AFFA, Bộ Ngoại giao, VLA và CargoWise. Các vấn đề được đặt ra theo một chuỗi logic: thương mại số sẽ thay đổi ngành logistics như thế nào; AFFA có thể triển khai những ưu tiên nào trong một đến hai năm tới; Việt Nam cần chuẩn bị gì khi nghiên cứu khả năng tham gia Công ước NCD; và các hệ thống công nghệ phải đáp ứng những điều kiện nào để có thể liên thông và chia sẻ dữ liệu an toàn.

Từ góc nhìn cộng đồng doanh nghiệp, VLA xác định ba thách thức chính gồm tính chắc chắn về pháp lý, khả năng liên thông và mức độ sẵn sàng chưa đồng đều của hệ sinh thái. Trong ngắn hạn, VLA kỳ vọng có một lộ trình rõ ràng đối với NCD và eBL, đánh giá khoảng trống pháp lý – kỹ thuật và một chương trình thí điểm thực tế trên hành lang thương mại phù hợp.

Phiên đối thoại cho thấy thương mại số không thể do một chủ thể riêng lẻ dẫn dắt. Pháp luật phải xác lập quyền và trách nhiệm; tiêu chuẩn tạo ra ngôn ngữ chung; còn công nghệ là phương tiện để thực thi.



Đối thoại Doanh nghiệp: chứng từ số phải tạo ra giá trị kinh tế

Phiên Đối thoại Doanh nghiệp chuyển trọng tâm từ thiết kế hệ sinh thái sang những vấn đề cụ thể trong giao dịch, với góc nhìn từ Singapore, doanh nghiệp logistics, ngân hàng và chủ hàng.

Kinh nghiệm Singapore được sử dụng như một điểm tham chiếu về quá trình kết nối pháp luật, hạ tầng số, ngân hàng và cộng đồng doanh nghiệp để đưa chứng từ điện tử vào thực tế.

Ở góc độ chủ hàng, những vấn đề của chứng từ giấy gồm nguy cơ thất lạc, gian lận, chậm giải phóng hàng, chi phí chuyển phát và tranh chấp quyền kiểm soát hàng hóa. Doanh nghiệp sẽ chỉ thực sự chuyển sang eBL khi chứng từ có giá trị pháp lý rõ ràng, được ngân hàng và đối tác chấp nhận, đồng thời giúp giảm chi phí và rủi ro.

Đối với doanh nghiệp logistics, chuyển đổi không chỉ đòi hỏi đầu tư hệ thống mà còn liên quan đến quy trình nghiệp vụ, phân quyền truy cập, kiểm soát chuyển giao, lưu trữ dữ liệu, xử lý sự cố và trách nhiệm pháp lý.

Góc nhìn ngân hàng là phép thử quan trọng đối với giá trị kinh tế của NCD và eBL. Chứng từ chỉ thực sự hỗ trợ tài trợ thương mại khi ngân hàng có thể xác minh tính xác thực, nắm giữ quyền kiểm soát duy nhất và có cơ sở xử lý tài sản bảo đảm khi phát sinh vi phạm.



Từ đối thoại đến năng lực thực thi

Từ các bài trình bày và hai phiên đối thoại, một số hướng hành động thực tế đã được xác định. Trước hết, cần đánh giá khoảng trống pháp lý theo từng chức năng của chứng từ, từ phát hành, xác minh, chuyển giao đến sử dụng làm tài sản bảo đảm và giải quyết tranh chấp.

Tiếp đó, chương trình thí điểm nên được triển khai trên một hành lang thương mại hoặc nhóm hàng cụ thể, có sự tham gia của chủ hàng, doanh nghiệp logistics, người vận tải, ngân hàng và nhà cung cấp công nghệ.

Tiêu chuẩn dữ liệu và nguyên tắc liên thông phải được thống nhất trước khi lựa chọn nền tảng. Đồng thời, chương trình cần có khung quản trị rủi ro về an ninh mạng, bảo vệ dữ liệu, phân bổ trách nhiệm và xử lý sự cố.

Quan trọng nhất, thành công phải được đo bằng kết quả kinh doanh như thời gian luân chuyển chứng từ, thời gian giải phóng hàng, chi phí chuyển phát, tỷ lệ sai lệch dữ liệu, thời gian phê duyệt tài trợ và khả năng tham gia của doanh nghiệp nhỏ.

Ba bài keynote và hai phiên đối thoại cùng dẫn tới một nhận định chung: công nghệ không còn là trở ngại duy nhất, thậm chí chưa chắc là trở ngại khó nhất. Điều quyết định nằm ở sự công nhận pháp lý, khả năng liên thông, niềm tin thể chế và năng lực phối hợp giữa các chủ thể.

Chỉ khi những điều kiện đó được chuyển hóa thành tiêu chuẩn chung, khuôn khổ pháp lý rõ ràng và các chương trình thí điểm có thể đo lường, eBL và NCD mới thực sự trở thành hạ tầng của thương mại số, thay vì chỉ là phiên bản điện tử của quy trình cũ. **Xem thêm tại: [Link](#).**



03 AI và logistics xanh: công nghệ chỉ tạo ra giá trị khi giải đúng bài toán vận hành

Doanh nghiệp không cần bắt đầu bằng một dự án AI hàng chục tỷ đồng hay thay thế toàn bộ đội xe bằng xe điện. Điều quan trọng là xác định đúng bài toán cần giải quyết.” Có lẽ đó là thông điệp xuyên suốt nhất được các diễn giả chia sẻ tại Hội thảo “Smart & Green Logistics – Bài học từ các case study thực tiễn”, diễn ra ngày 1/8 trong khuôn khổ Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 4 (VILOG 2026).

AI không bắt đầu từ chatbot mà bắt đầu từ dữ liệu và bài toán

Một trong những nội dung được quan tâm nhất tại hội thảo là ứng dụng AI trong logistics. Tuy nhiên, thay vì tập trung vào các mô hình ngôn ngữ lớn hay chatbot, các diễn giả lại dành phần lớn thời gian để nói về những vấn đề rất “đời thường”: dữ liệu, quy trình và vận hành.

Ông Nguyễn Cảnh Thức, Giám đốc Công nghệ ProTech Freight, GHN Logistics, mở đầu bằng một nhận định đáng chú ý: nhiều bài toán logistics tại Việt Nam không thể giải quyết chỉ bằng các nền tảng bản đồ thương mại phổ biến.

Theo ông Thức, hoạt động giao hàng chặng cuối tại Việt Nam chịu tác động của nhiều yếu tố rất đặc thù: đường cấm xe tải theo khung giờ, hẻm nhỏ phải kết hợp xe tải với đi bộ, bãi đỗ hợp pháp thay đổi theo từng khu vực và yêu cầu điều phối đồng thời hàng nghìn tài xế. Đây là những lớp dữ liệu mà các nền tảng bản đồ quốc tế không có sẵn.

Thay vì cố gắng điều chỉnh các giải pháp nước ngoài, GHN đã xây dựng hệ thống SmartRoute với cơ sở dữ liệu giao thông, cấm dừng, cấm tải và bãi đỗ dành riêng cho điều kiện Việt Nam. Hệ thống có thể tính toán lộ trình và điểm đỗ phù hợp trong chưa đầy một giây, giúp tài xế không còn phải “dò đường” hay tự tìm nơi dừng xe như trước.

Thông điệp của GHN không nằm ở việc “AI thông minh đến đâu”, mà ở chỗ AI chỉ hiệu quả khi được nuôi bằng dữ liệu đúng với bối cảnh thực tế.

AI TRONG GIAO HÀNG CHẶNG CUỐI

1 TRIỆU
điểm giao/ ngày

100%
độ phủ toàn quốc

45.000
tấn hàng/ tháng

Bài toán mà bản đồ số thông thường không giải được cho Việt Nam



DIỄN GIẢ: **ÔNG NGUYỄN CẢNH THỨC**
Giám đốc Công nghệ – ProTech Freight
CÔNG TY CỔ PHẦN GHN LOGISTICS

AI-first: Khi AI trở thành cách doanh nghiệp vận hành

Nếu GHN nhấn mạnh vai trò của dữ liệu, thì AVI Logistics lại mang đến một góc nhìn khác về chuyển đổi số trong freight forwarding.

Theo Ông Yuki Trương, Founder & CEO AVI Logistics, nhiều doanh nghiệp hiện nay chỉ “gắn thêm AI” vào quy trình cũ, trong khi đơn vị lựa chọn xây dựng mô hình AI-first ngay từ đầu. Điều đó có nghĩa AI không phải là một chatbot hỗ trợ riêng lẻ, mà trở thành nền tảng của toàn bộ chuỗi báo giá – phục vụ khách hàng, từ thu thập và chuẩn hóa giá cước, lập báo giá, CRM, booking, xử lý chứng từ đến phân tích tài chính và hỗ trợ điều hành.

Đáng chú ý, AVI không coi AI là công cụ thay thế con người. Thông điệp được nhấn mạnh xuyên suốt bài trình bày là: “AI nhận phần việc lặp lại. Con người giữ phần phán đoán.”

Đó cũng là một sự thay đổi trong tư duy về AI: giá trị của AI không nằm ở việc giảm số lượng nhân sự, mà ở việc nâng cao chất lượng công việc mà con người thực hiện.

Dữ liệu sạch quan trọng không kém thuật toán

Một nội dung khác nhận được nhiều trao đổi là việc triển khai AI trong quản lý kho và chuỗi cung ứng lạnh.

Đại diện Transimex Hi Tech Park Logistics chia sẻ các case study về kho tự động ASRS, hệ thống Camera AI giám sát an toàn và AI Vision phân loại hàng hóa tốc độ cao. Các giải pháp này giúp giảm đáng kể thời gian kiểm tra, tự động phát hiện vi phạm và giám sát liên tục 24/7. Riêng hệ thống Camera AI có thể giảm 70–90% thời gian so với phương pháp thủ công.

Tuy nhiên, bài trình bày cũng thẳng thắn chỉ ra những giới hạn của AI như hiện tượng false positive, sai lệch mô hình (model bias), yêu cầu lưu trữ dữ liệu lớn cũng như các vấn đề liên quan đến quyền riêng tư của người lao động.



Điều này cho thấy AI không phải là “chiếc hộp đen” luôn cho kết quả chính xác. Muốn AI hoạt động hiệu quả, doanh nghiệp phải đầu tư đồng thời vào dữ liệu, quy trình và cơ chế kiểm soát.



Logistics xanh không phải là thay xe điện

Nếu phiên đầu tiên tập trung vào AI, thì phiên thứ hai mang đến một góc nhìn thực tế không kém về logistics xanh.

Đại diện CTCP Saigon Food cho rằng nhiều doanh nghiệp vẫn đang hiểu logistics xanh theo hướng khá đơn giản: thay thế xe diesel bằng xe điện. Theo ông, chuỗi cung ứng xanh không chỉ là thay phương tiện, mà là thay đổi cách vận hành. Công ty hiện vận hành đồng thời xe tải lạnh, xe tải khô, xe van điện và xe máy điện. Vì vậy, bài toán cốt lõi không còn là mua thêm xe, mà là xây dựng “bộ não điều phối” có khả năng hiểu đặc tính từng loại phương tiện, từng loại hàng hóa, yêu cầu nhiệt độ, thời gian giao hàng và bán kính hoạt động để lựa chọn phương án tối ưu. Cụ thể xe điện được ưu tiên cho các tuyến ngắn và phát thải thấp, xe lạnh được tối ưu tải trọng bằng cách kết hợp hàng phù hợp, còn dịch vụ thuê ngoài chỉ được kích hoạt khi đội xe nội bộ đạt giới hạn khai thác.

Như vậy, công nghệ không chỉ giúp giảm phát thải mà còn nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện, tối ưu chi phí và duy trì chất lượng dịch vụ.



Xe điện chỉ hiệu quả khi giải được bài toán kinh tế

Một trong những phần thảo luận sôi nổi nhất của hội thảo xoay quanh câu hỏi: đầu tư xe điện có thực sự hiệu quả đối với doanh nghiệp logistics?

Theo Tiến sĩ Nguyễn Duy Hồng, Giám đốc Vận hành miền Bắc và miền Trung, YCH-Protrade, câu trả lời không thể chỉ dựa trên giá mua phương tiện.

Ông cho rằng xe điện là một hệ thống gồm tuyến vận tải, phương tiện, pin, trạm sạc, nguồn điện, dữ liệu vận hành, dịch vụ kỹ thuật và phụ tùng. Chỉ cần một mắt xích không đáp ứng được yêu cầu, toàn bộ hệ thống sẽ mất hiệu quả.

Đặc biệt, diễn giả nhấn mạnh doanh nghiệp cần đánh giá hiệu quả đầu tư theo TCO (Total Cost of Ownership) – tổng chi phí sở hữu trong

toàn bộ vòng đời phương tiện – thay vì chỉ nhìn vào giá mua ban đầu. TCO bao gồm chi phí năng lượng, hạ tầng sạc, bảo dưỡng, thời gian dừng xe, tuổi thọ pin, giá trị còn lại, bảo hiểm và chi phí tài chính.

Thông điệp này nhận được sự đồng tình của nhiều doanh nghiệp tham dự, bởi trong điều kiện hiện nay, thách thức lớn nhất không phải là mua được xe điện, mà là tổ chức được một hệ thống vận hành đủ ổn định để khai thác hiệu quả phương tiện đó.



Từ xu hướng đến năng lực thực thi

Điểm đặc biệt của hội thảo không nằm ở việc giới thiệu thêm những công nghệ mới, mà ở cách các diễn giả nhìn nhận công nghệ như một công cụ phục vụ vận hành.

Dù là AI trong giao hàng chặng cuối, AI-first trong freight forwarding, camera AI trong kho lạnh hay xe điện trong vận tải, các case study đều cho thấy một nguyên tắc chung: không có giải pháp nào phù hợp với mọi doanh nghiệp. Doanh nghiệp nhỏ không cần triển khai AI trên toàn hệ thống ngay từ đầu; doanh nghiệp chuyển sang xe điện cũng không nên chỉ quan tâm đến phương tiện mà phải đồng thời giải quyết bài toán điều độ, hạ tầng sạc, pin và tổng chi phí sở hữu.

Có thể nói, thông điệp lớn nhất mà Hội thảo “Smart & Green Logistics – Bài học từ các case study thực tiễn” mang lại là chuyển đổi số và chuyển đổi xanh không phải cuộc đua mua công nghệ hiện đại nhất, mà là quá trình lựa chọn đúng bài toán, xây dựng dữ liệu đủ tốt và triển khai từng bước với mục tiêu cuối cùng là nâng cao hiệu quả kinh doanh.

Đó cũng là cách để AI và logistics xanh thực sự đi từ những khái niệm nhiều kỳ vọng trở thành năng lực cạnh tranh thực chất của doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Thanh Hải – Văn phòng VLA



04 Kết nối logistics và doanh nghiệp rau quả: Từ tiết giảm chi phí đến cộng hưởng giá trị toàn chuỗi

Ngày 31/7/2026, trong khuôn khổ Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ tư – VILOG 2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) phối hợp với Hiệp hội Rau quả Việt Nam (VINA FRUIT) tổ chức hội thảo “Kết nối doanh nghiệp logistics và xuất khẩu rau quả để tiết giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh tham gia chuỗi giá trị toàn cầu”.

Các tham luận tại hội thảo tập trung vào những điểm nghẽn xuyên suốt chuỗi rau quả: biến động giá cước, chi phí sản xuất và hậu cần cao, tổn thất sau thu hoạch, thiếu chuỗi lạnh đồng bộ, kênh phân phối nhiều tầng và dữ liệu chưa được liên thông. Chương trình còn có phiên tọa đàm “Bắt tay vượt sóng: Cộng hưởng giá trị Logistics và Nông sản trong kỷ nguyên mới”, lễ ký kết hợp tác giữa VLA và Phaata, cùng hoạt động kết nối trực tiếp giữa doanh nghiệp hai hiệp hội.

Từ tìm cước thấp đến quản trị tổng chi phí

Theo dữ liệu Vietnam Container Freight Index được Phaata trình bày, trong quý II/2026, giá cước trên cả 12 nhóm tuyến xuất khẩu được theo dõi đều tăng so với cùng kỳ. Giá cước tổng hợp bình quân đạt 2.667 USD/FEU, tăng 28,3%; chỉ số VCFI bình quân tăng 23,1%. Diễn biến này cho thấy doanh nghiệp xuất khẩu khó có thể tiếp tục xử lý logistics theo từng chuyến hàng và chỉ so sánh mức cước tại một thời điểm.

Đối với rau quả tươi, phương án có cước thấp chưa chắc tạo ra chi phí thấp. Lịch tàu thiếu ổn định, thời gian chờ kéo dài, phát sinh lưu container, lưu bãi hoặc đứt gãy nhiệt độ có thể làm giảm chất lượng, mất giá bán và tăng nguy cơ vi phạm hợp đồng.

Bởi vậy, doanh nghiệp cần chuyển từ mục tiêu “mua cước rẻ” sang quản trị tổng chi phí toàn chuỗi, bao gồm chi phí vận chuyển, thời gian, tồn kho, độ tin cậy của lịch trình và rủi ro chất lượng. Chủ hàng và doanh nghiệp logistics cần chia sẻ sớm kế hoạch sản lượng, mùa vụ, thị trường, thống nhất ngưỡng cảnh báo và xây dựng phương án vận chuyển thay thế trước khi biến động xảy ra.



Điểm nghẽn logistics bắt đầu từ vùng nguyên liệu

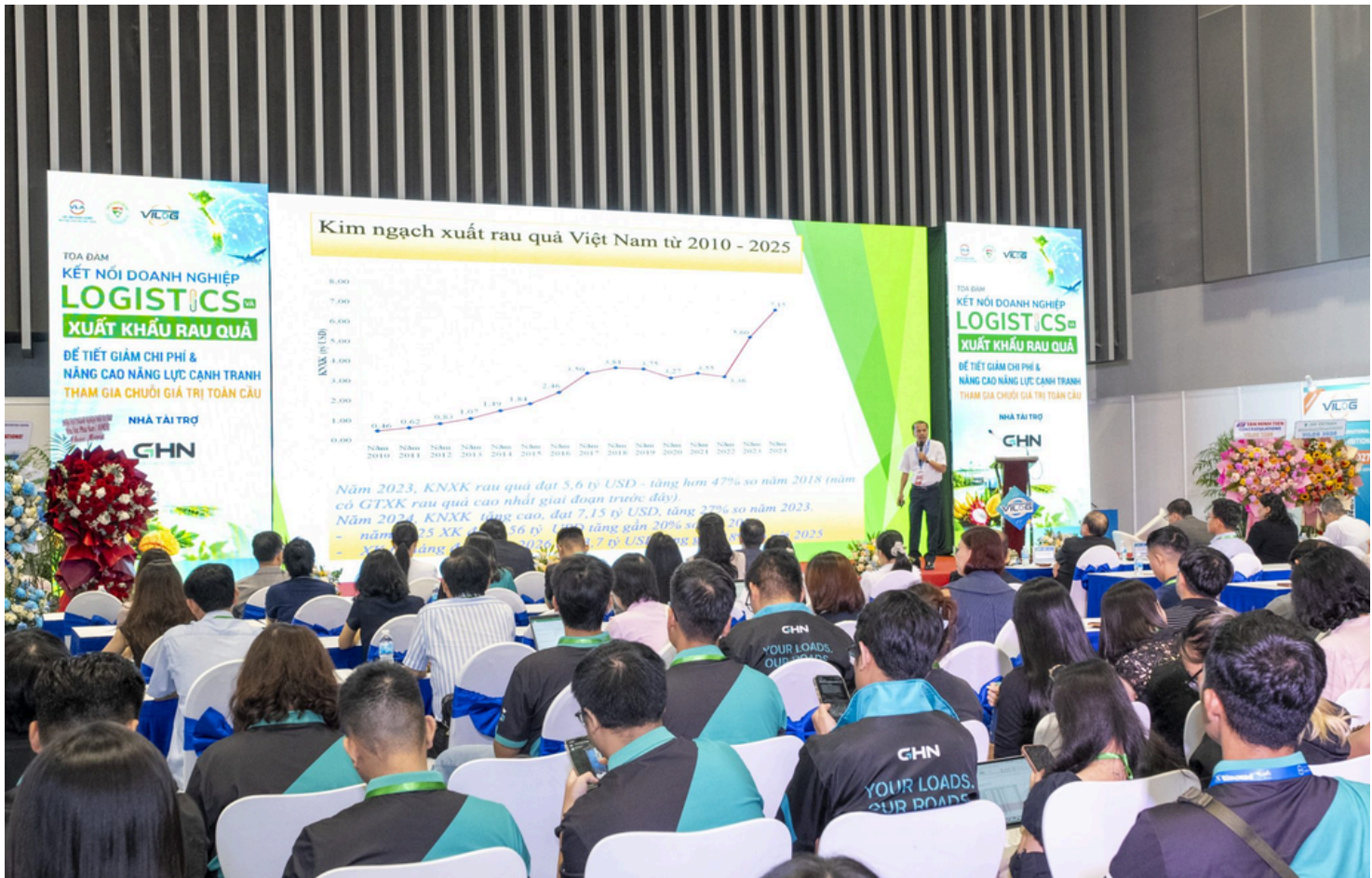
Từ góc nhìn ngành hàng, chi phí logistics cao không chỉ phát sinh trên đường vận chuyển. Vùng nguyên liệu nhỏ lẻ, hạ tầng kết nối hạn chế, thiếu sơ chế và làm mát ban đầu, cùng tỷ lệ chế biến sâu thấp đang khiến rau quả mất giá trị ngay từ trước khi được đóng container.

Các tham luận cho biết sáu tháng đầu năm 2026, xuất khẩu rau quả đạt khoảng 3,7 tỷ USD; tuy nhiên, thị trường Trung Quốc vẫn chiếm tỷ trọng lớn, trong khi sầu riêng giữ vị trí áp đảo trong cơ cấu sản phẩm. Khoảng 85% rau quả được tiêu thụ dưới dạng tươi, tỷ lệ chế biến sâu dưới 10% và tổn thất sau thu hoạch ở mức trên 20%.

Tại nhiều vùng trồng, container chưa thể tiếp cận trực tiếp, hàng hóa phải trung chuyển qua nhiều phương tiện nhỏ, làm tăng chi phí bốc xếp và nguy cơ dập nát. Dịch vụ sơ chế, đóng gói, kiểm dịch, chiếu xạ và kho lạnh còn phân tán, khiến lô hàng phải di chuyển qua nhiều điểm trước khi đến cảng.

Giải pháp vì vậy phải bắt đầu từ chuẩn hóa vùng trồng, tăng liên kết giữa nông dân, hợp tác xã và doanh nghiệp, tổ chức thu hoạch đúng thời điểm, đầu tư trung tâm sơ chế và làm mát nhanh gần vùng nguyên liệu. Chuỗi lạnh phải được duy trì liên tục từ sau thu hoạch đến thị trường đích, thay vì chỉ phụ thuộc vào container lạnh trên chặng quốc tế.

Song song với xuất khẩu tươi, tăng tỷ trọng chế biến sâu sẽ giúp kéo dài thời hạn thương mại, giảm áp lực mùa vụ và mở rộng lựa chọn thị trường, phương thức vận tải.



Phẳng hóa phân phối và đưa dữ liệu về một mối

Từ khâu phân phối B2B, ông Nguyễn Hà Anh, Giám đốc Vận hành Công ty Cổ phần GHN Logistics, đại diện thương hiệu Giao Hàng Nặng, chỉ ra nghịch lý: một đơn hàng thương mại điện tử trị giá 50.000 đồng có thể được theo dõi theo từng chặng và giao trong 24 giờ, trong khi một thùng hàng trị giá 5 triệu đồng đi qua kênh truyền thống có thể mất hai tuần mới lên tới kệ, qua nhiều tầng trung gian và nhân hàng không biết chính xác hàng đang ở đâu.

Mô hình phân phối nhiều tầng đang bộc lộ các hạn chế như chiết khấu chồng, tồn kho phân tán, dữ liệu bán hàng đứt gãy và ngân sách khuyến mại khó kiểm soát. Trong khi đó, các điểm bán ngày càng chuộng đơn nhỏ, nhập hàng với tần suất cao và yêu cầu khả năng theo dõi, đổi trả, thanh toán linh hoạt.

Giao Hàng Nặng đề xuất mô hình phân phối được “phẳng hóa”, trong đó hàng hóa tập trung tại tổng kho và giao trực tiếp tới điểm bán. Mô hình dựa trên ba trụ cột: đơn nhỏ, tần suất cao; tồn kho tập trung; dữ liệu tức thời. Tuy nhiên, phân phối B2B không chỉ là giao hàng từ điểm A đến điểm B. Mỗi đơn còn có thể gắn với lịch hẹn, thu hồi chứng từ, thu hộ, đối soát, xử lý sự cố và yêu cầu dịch vụ riêng.

Vì vậy, tương lai phân phối không đơn thuần là câu chuyện phương tiện, mà là khả năng tổ chức quy trình và kiểm soát dữ liệu. Với ngành rau quả, mô hình này giúp rút ngắn hành trình đến điểm bán, giảm số lần trung chuyển và hỗ trợ dự báo nhu cầu; nhưng không thay thế yêu cầu chuỗi lạnh chuyên biệt đối với sản phẩm tươi.



PHÂN PHỐI BÁN LẺ TRONG KỶ NGUYÊN CÔNG NGHỆ

Diễn giả: **ÔNG NGUYỄN HÀ ANH**
GIÁM ĐỐC VẬN HÀNH,
CÔNG TY CP GHN LOGISTICS

Công nghệ, A.I, Logistics hiện có vai trò ra sao?



Logistics phải trở thành một phần của chiến lược sản phẩm

Thông điệp xuyên suốt hội thảo là không thể nâng năng lực cạnh tranh bằng việc tối ưu riêng từng mắt xích. Tiết kiệm chi phí tại một khâu nhưng làm tăng hao hụt, thời gian hoặc rủi ro tại khâu khác chỉ là chuyển chi phí từ bên này sang bên kia.

Doanh nghiệp nông sản cần đưa logistics vào ngay từ quá trình lập kế hoạch sản xuất và thị trường. Doanh nghiệp logistics phải chuyển từ cung cấp phương tiện sang tư vấn, thiết kế chuỗi, quản trị rủi ro và dữ liệu. Doanh nghiệp công nghệ phải tạo được hệ thống có khả năng liên thông và kiểm chứng thông tin về vùng trồng, kiểm dịch, bảo quản, vận chuyển và phát thải.

Khi vùng nguyên liệu được chuẩn hóa, chuỗi lạnh được duy trì liên tục, phương án vận tải được lựa chọn theo tổng chi phí, kênh phân phối được rút ngắn và dữ liệu có thể kiểm chứng, logistics sẽ không còn chỉ là khoản chi phí cần cắt giảm. Khi đó, logistics trở thành năng lực giúp rau quả Việt Nam bảo toàn chất lượng, nâng biên lợi nhuận và giữ lại nhiều hơn giá trị trong chuỗi cung ứng toàn cầu.



05 Không phát huy vận tải đa phương thức, chi phí logistics có nguy cơ vượt 20% tương đương GDP

Trong bối cảnh sản lượng hàng hóa qua các cảng biển tiếp tục gia tăng, việc vận tải vẫn phụ thuộc chủ yếu vào đường bộ không chỉ làm trầm trọng thêm tình trạng thiếu tài xế container mà còn có thể đẩy chi phí logistics của Việt Nam vượt mức 20% GDP. Phát triển vận tải đa phương thức, đặc biệt là đường thủy nội địa và vận tải ven biển, đang trở thành yêu cầu cấp thiết để giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Trao đổi với phóng viên VOV Giao thông, ông Trần Tiến Dũng, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, Chủ tịch Hiệp hội Logistics Hải Phòng, cho biết để vận chuyển khoảng 8,2 triệu TEU hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng trong năm 2025, khu vực phía Bắc và Bắc Trung Bộ đang cần khoảng 20.000 xe đầu kéo cùng số lượng tài xế tương ứng.

Nếu sản lượng hàng hóa tăng thêm từ 60–90% trong khi cơ cấu vận tải không thay đổi, nhu cầu phương tiện có thể tăng lên khoảng 32.000–38.000 xe container. Trong điều kiện việc duy trì lực lượng 20.000 tài xế hiện nay đã gặp nhiều khó khăn, khả năng bổ sung thêm từ 12.000–18.000 tài xế được đánh giá là rất khó thực hiện.

Theo ông Trần Tiến Dũng, nếu không sớm hình thành được mạng lưới vận tải đa phương thức hiệu quả, chi phí logistics của Việt Nam có thể không dừng ở mức trên 16% GDP hiện nay mà còn có nguy cơ vượt 20%. Điều này sẽ trực tiếp làm gia tăng chi phí hoạt động của doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp xuất nhập khẩu, qua đó ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của hàng hóa.



Vận tải thủy giúp giảm chi phí và phát thải

Thực tiễn tại khu vực Đông Nam Bộ cho thấy tiềm năng lớn của vận tải thủy trong việc tổ chức lại dòng hàng hóa. Khoảng 90% lượng hàng giữa cảng Cái Mép với các cảng và ICD tại TP.HCM, Đồng Nai, Bình Dương đang được vận chuyển bằng đường thủy. Đây cũng là khu vực có chi phí logistics bình quân thấp hơn đáng kể so với mặt bằng chung của cả nước.

Theo ông Trần Tiến Dũng, mô hình này cho thấy hiệu quả của việc đầu tư đồng bộ hệ thống luồng tuyến, tỉnh không cầu, cảng thủy nội địa và các ICD có khả năng kết nối giữa đường bộ và đường thủy. Tại phía Bắc, một số ICD ở Bắc Ninh cũng đã phát huy vai trò trong việc vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn với chi phí thấp hơn.

So với phương án vận chuyển hoàn toàn bằng đường bộ, sử dụng đường thủy có thể giúp tiết kiệm khoảng 10–15% chi phí và giảm gần 70% lượng phát thải carbon. Đây là cơ sở quan trọng để phát triển đường thủy nội địa thành một cấu phần chủ lực trong hệ thống vận tải đa phương thức.

Tuy nhiên, doanh nghiệp logistics đang gặp khó khăn trong việc đầu tư phương tiện. Nhiều nhà máy đóng tàu trong nước đã kín đơn hàng, khiến một số doanh nghiệp phải tính đến phương án nhận chuyển nhượng nhà máy để chủ động đóng mới đội tàu phục vụ vận tải nội địa.

Ông Trần Tiến Dũng cho rằng cần sớm xử lý những tồn tại tại các doanh nghiệp đóng tàu thuộc Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy, qua đó tạo điều kiện chuyển giao năng lực sản xuất cho các nhà đầu tư có công nghệ, nguồn lực và khả năng phát triển phương tiện phù hợp với nhu cầu thị trường.



Tháo gỡ rào cản cho vận tải ven biển

Việt Nam hiện có hai cụm cảng nước sâu lớn là Cái Mép và Lạch Huyện, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Đây là điều kiện thuận lợi để phát triển vận tải ven biển, nâng quy mô phương tiện và tăng hiệu quả kết nối giữa các khu vực kinh tế.

Trong quá trình sửa đổi pháp luật hàng hải, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam kiến nghị xem xét miễn hoa tiêu và lai dắt đối với tàu có chiều dài đến 100 m và tổng dung tích đến 5.000 GT khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện về an toàn.

Theo ông Trần Tiến Dũng, nếu các tàu có sức chở khoảng 600 TEU, lớn hơn hai lần so với loại tàu đang được khai thác phổ biến, được tạo điều kiện thuận lợi ra vào nhiều bến để gom và trả hàng, chi phí vận chuyển tính trên mỗi container sẽ giảm. Đồng thời, tốc độ giải phóng hàng hóa và hiệu quả khai thác các cảng nước sâu cũng sẽ được cải thiện.

Hạ tầng phải đi trước một bước

Bên cạnh việc hoàn thiện cơ chế, chính sách, phát triển vận tải đa phương thức đòi hỏi đầu tư đồng bộ vào hạ tầng cảng biển, cảng thủy nội địa, ICD và hệ thống kết nối.

Theo ông Trần Tiến Dũng, để khuyến khích doanh nghiệp đầu tư, các địa phương cần hỗ trợ về quỹ đất, giải phóng mặt bằng và xây dựng hạ tầng giao thông kết nối đến các cảng và trung tâm logistics. Khi chi phí đầu tư cảng được giảm bớt, doanh nghiệp có điều kiện hạ giá dịch vụ bốc xếp và vận chuyển, từ đó hỗ trợ doanh nghiệp xuất nhập khẩu giảm chi phí.

Công tác nạo vét, duy tu luồng lạch cũng cần được thực hiện thường xuyên nhằm bảo đảm tàu có tải trọng lớn có thể khai thác ổn định quanh năm.

Phát triển vận tải đa phương thức, vì vậy, không chỉ nhằm giảm áp lực cho đường bộ mà còn trực tiếp giải quyết bài toán thiếu nhân lực vận tải, giảm chi phí logistics và phát huy tốt hơn lợi thế của hệ thống cảng biển, đường thủy nội địa và vận tải ven biển. **Xem thêm tại: [Link](#)**



TIN TỨC HẢI QUAN & XNK

01

Ngày 1 tháng 7 năm 2026, Bộ Y Tế ban hành Thông tư **28/2026/TT-BYT** công bố Danh mục thuốc hóa dược, thuốc dược liệu, vắc xin, sinh phẩm, nguyên liệu làm thành phẩm thuốc và bán thành phẩm dược liệu có mức độ rủi ro cao (Phụ lục I) và rủi ro trung bình (Phụ lục II) thuộc phạm vi quản lý của Bộ Y tế; căn cứ Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa (sửa đổi bởi Luật 78/2025), Luật Dược, Nghị định 37/2026, Nghị định 163/2025 và Nghị định 42/2025. Danh mục không điều chỉnh đối với nguyên liệu làm thuốc là dược liệu. Doanh nghiệp nhập khẩu thuốc, nguyên liệu làm thuốc căn cứ danh mục để xác định mức độ rủi ro và phương thức kiểm tra chất lượng tương ứng.

02

Ngày 2 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **18404/CHQ-GSQL** hướng dẫn thủ tục hải quan đối với hàng hóa gửi qua dịch vụ chuyển phát nhanh (trả lời DHL). Việc vận chuyển hàng chuyển phát nhanh giữa các cửa khẩu, địa điểm kiểm tra giám sát tập trung thực hiện theo khoản 16 Điều 2 Thông tư 56/2019/TT-BTC (sửa đổi Thông tư 49/2015, Thông tư 191/2015). Hàng quá cảnh gửi qua chuyển phát nhanh thực hiện theo khoản 23 Điều 1 Nghị định 167/2025/NĐ-CP (sửa đổi Nghị định 08/2015).

03

Ngày 2 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **18410/CHQ-NVTHQ** hướng dẫn phân loại, áp thuế mặt hàng tấm thép đen (tôn đen) để tráng thiếc-Tin-mill blackplate (Công ty Perstima). Trước 08/7/2025: phân loại nhóm 7209.18.10 (thép lá cán nguội, dày từ 0,15mm đến 0,5mm) theo chú giải Chương 72 Phụ lục II Nghị định 26/2023, cần Inspection/Manufacturer's Certificate và đáp ứng tiêu chuẩn JIS G3303/ASTM/ISO/BS-EN. Từ 08/7/2025 áp dụng Nghị định 199/2025/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 26/2023.

04

Ngày 6 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số 18534/CHQ-GSQL hướng dẫn trường hợp hàng đã tạm xuất không tái nhập, được nhà cung cấp thay bằng thiết bị khác tương đương. Doanh nghiệp làm thủ tục khai thay đổi mục đích sử dụng theo khoản 5 Điều 25 Nghị định 08/2015 (sửa khoản 12 Điều 1 Nghị định 167/2025); thủ

tục nhập khẩu hàng thay thế theo Chương II Thông tư 38/2015 (sửa Thông tư 39/2018, 121/2025).



05 Ngày 7 tháng 7 năm 2026, Chi cục Hải quan khu vực XVIII (Đồng Nai) — Bộ Tài chính ra Công văn số **1657/HQKV18-NV** hướng dẫn: nguyên liệu gỗ ở khâu nhập khẩu dạng gỗ tròn; thanh gỗ qua cửa xẻ theo quy cách (không qua bào), ngâm tẩm hóa chất bảo quản, sấy được xác định là gỗ sơ chế thông thường nên không chịu thuế GTGT ở khâu nhập khẩu; căn cứ khoản 1 Điều 5 Luật Thuế GTGT 48/2024 (sửa Luật 149/2025), khoản 1 Điều 4 Nghị định 181/2025 và điểm c khoản 1 Điều 20 Thông tư 84/2025/TT-BNNMT.

06 Ngày 8 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan — Bộ Tài chính ra Công văn số **18623/CHQ-GSQL** nhập khẩu hóa chất có điều kiện. Tổ chức, cá nhân nhập khẩu hóa chất có điều kiện phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sản xuất, kinh doanh hóa chất theo khoản 1, 2 Điều 10 Nghị định 26/2026/NĐ-CP, trừ các trường hợp tại khoản 3 Điều 10 Nghị định 26/2026 và tiết V phần C mục 2 Phụ lục III Nghị quyết 19/2026/NQ-CP; công bố mục đích sử dụng theo khoản 3 Điều 10 Nghị định 26/2026. Khái niệm sản xuất/kinh doanh/sử dụng hóa chất theo khoản 16, 17, 18 Điều 2 Luật Hóa chất 69/2025/QH15.

07 Ngày 8 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan — Bộ Tài chính ra Công văn số **18628/CHQ-NVTHQ** về việc lấy ý kiến dự thảo trả lời Công ty Dệt sợi Regal Việt Nam về chính sách thuế hàng DNCX bán vào nội địa. Quan hệ mua bán giữa khu phi thuế quan và bên ngoài là quan hệ xuất khẩu/nhập khẩu (khoản 1 Điều 4 Luật 107/2016); khu chế xuất/DNCX theo khoản 2 và 21 Điều 2 Nghị định 35/2022. Phế liệu, phế phẩm của DNCX bán vào nội địa: DNCX làm thủ tục xuất khẩu, doanh nghiệp nội địa mở tờ khai nhập khẩu theo loại hình tương ứng (khoản 5 Điều 75 Thông tư 38/2015 sửa Thông tư 39/2018).



08 Ngày 8 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số **18634/CHQ-GSQL** hướng dẫn thanh lý máy tính cũ của DNCX. Việc mua bán, thuê, mượn giữa hai DNCX theo khoản 3 Điều 75 Thông tư 38/2015 (sửa Thông tư 39/2018, khoản 46 Điều 1 Thông tư 121/2025); thanh lý theo Điều 79 Thông tư 38/2015 (sửa khoản 50 Điều 1 Thông tư 121/2025). Máy móc, thiết bị đã qua sử dụng thuộc Chương 84, 85 theo Quyết định 18/2019/QĐ-TTg; danh mục công nghệ thông tin cũ cấm nhập khẩu theo Thông tư 11/2018/TT-BTTTT.

09 Ngày 8 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số **18648/CHQ-GSQL** hướng dẫn khai báo với sản phẩm mật mã dân sự. Từ 13/7/2026, khi khai tờ khai xuất nhập khẩu hàng có mã HS thuộc Danh mục sản phẩm mật mã dân sự xuất nhập khẩu theo giấy phép (Phụ lục II Nghị định 211/2025/NĐ-CP), tại chỉ tiêu "Mã văn bản pháp quy khác" khai mã "QE" nếu hàng thuộc danh mục theo giấy phép, khai mã "KO" nếu không thuộc danh mục; hàng theo giấy phép/điều kiện của văn bản chuyên ngành khác vẫn khai mã tương ứng như cũ. Khai sai sẽ bị yêu cầu khai bổ sung; đã thông quan thì chuyển kiểm tra sau thông quan.

10 Ngày 8 tháng 7 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định **275/2026/NĐ-CP** quy định hành vi vi phạm hành chính, hình thức và mức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả, thẩm quyền xử phạt trong lĩnh vực hóa chất và vật liệu nổ công nghiệp; căn cứ Luật Hóa chất 69/2025/QH15, Luật Xử lý VPHC và Luật Quản lý vũ khí, vật liệu nổ 42/2024. Có hiệu lực từ 25/8/2026, thay thế Nghị định 71/2019/NĐ-CP và Điều 1 Nghị định 17/2022/NĐ-CP. Mức phạt tiền tối đa với một hành vi của cá nhân: lĩnh vực hóa chất 50 triệu đồng, vật liệu nổ công nghiệp 100 triệu đồng (tổ chức gấp đôi). Lưu ý: mua bán chế phẩm diệt côn trùng, diệt khuẩn chưa có số đăng ký lưu hành hoặc chứa hoạt chất cấm bị xử phạt theo quy định về thương mại/hàng giả/hàng cấm. Doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, nhập khẩu hóa chất và vật liệu nổ cần rà soát tuân thủ để tránh bị xử phạt theo khung mới.

11 Ngày 13 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số 18761/CHQ-GSQL trả lời Hiệp hội doanh nghiệp Hàn Quốc về xuất nhập khẩu tại chỗ. Luật 90/2025/QH15 có hiệu lực 01/7/2025: hàng xuất nhập khẩu tại chỗ thuộc tờ khai đã đăng ký nhưng chưa hoàn thành thủ tục hải quan trước 01/7/2025 áp dụng khoản 3 Điều 3 Luật này; tờ khai đã hoàn thành thủ tục trước 01/7/2025 theo Nghị định 08/2015, Thông tư

38/2015, 39/2018. Vương mắc về thuế suất GTGT với xuất nhập khẩu tại chỗ liên hệ cơ quan thuế nội địa để giải quyết.



12

Ngày 13 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số **18762/CHQ-GSQL** hướng dẫn xuất khẩu phế liệu thu được từ hoạt động gia công của DNCX (Plastic Metal Tai Hing, VSIP Nghệ An). Thủ tục hải quan với phế liệu DNCX theo Điều 75, 76 Thông tư 38/2015 (sửa Thông tư 39/2018, khoản 46, 47 Điều 1 Thông tư 121/2025). Về thuế: phế liệu DNCX (khu phi thuế quan) xuất khẩu ra nước ngoài không thuộc đối tượng chịu thuế xuất khẩu, nhập khẩu (điểm c khoản 4 Điều 2 và khoản 1 Điều 4 Luật 107/2016). DN khi làm thủ tục cần đối chiếu thêm Luật Quản lý ngoại thương, Luật Bảo vệ môi trường, Nghị định 69/2018 với phế liệu thực tế.

13

Ngày 13 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số **18773/CHQ-NVTHQ** hướng dẫn trường hợp doanh nghiệp xuất hóa đơn trong khi chờ tham vấn giá. Hàng nhập khẩu được giải phóng hàng theo Điều 36 Luật Hải quan khi đủ điều kiện và đã nộp thuế hoặc được bảo lãnh (các trường hợp Điều 32, khoản 3 Điều 21 Nghị định 08/2015 sửa Nghị định 59/2018). Hàng đã được cơ quan hải quan quyết định giải phóng được phép nhập khẩu, lưu thông thị trường, bán hàng và xuất hóa đơn theo quy định.

14

Ngày 13 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số **18789/CHQ-GSQL** trả lời Công ty Hazenco về ghi nhận hàng chuyển khẩu. Theo điểm b khoản 2 Điều 35 Nghị định 37/2026/NĐ-CP, hàng hóa tạm nhập tái xuất; quá cảnh; chuyển khẩu; trung chuyển; hàng nhập khẩu gửi kho ngoại quan để xuất khẩu sang nước thứ ba không thuộc trường hợp phải ghi nhận hàng hóa.

15

Ngày 16 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **18952/CHQ-NVTHQ** hướng dẫn Công ty CEA Projects về thủ tục và trị giá hải quan theo loại hình tạm xuất – tái nhập để sửa chữa. Chính sách quản lý theo Điều 15 Nghị định 69/2018; thủ tục hải quan theo Điều 50 Nghị định 08/2015 (sửa Nghị định 167/2025); mã loại hình G13 "Tạm nhập miễn thuế" hoặc G14 "Tạm nhập khác" theo QĐ 1357/QĐ-TCHQ. Hàng tạm nhập tái xuất/tạm xuất tái nhập để bảo hành, sửa chữa, thay thế thuộc đối tượng miễn thuế (điểm c khoản 9 Điều 16 Luật 107/2016; khoản 2 Điều 13 Nghị định 134/2016), với điều kiện không làm thay đổi hình dáng, công dụng, đặc tính cơ bản và không

tạo ra hàng hóa khác; hàng thay thế theo điều kiện bảo hành phải bảo đảm hình dáng, công dụng, đặc tính cơ bản của hàng được thay thế.



16

Ngày 17 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **18991/CHQ-GSQL** hướng dẫn địa điểm đăng ký tờ khai mua bán trực tiếp giữa DNCX và nội địa. Mua bán trực tiếp DNCX ↔ nội địa không có chỉ định của thương nhân nước ngoài là hoạt động xuất nhập khẩu thông thường. Doanh nghiệp nội địa bán cho DNCX (hàng xuất khẩu): đăng ký tại hải quan trụ sở/chi nhánh/cơ sở sản xuất, hải quan điểm tập kết hoặc hải quan cửa khẩu xuất – trong đó hải quan quản lý DNCX chính là hải quan cửa khẩu xuất. Doanh nghiệp nội địa mua của DNCX (hàng nhập khẩu): đăng ký tại hải quan quản lý địa điểm lưu giữ (gồm kho DNCX đã công nhận), cảng đích hoặc hải quan trụ sở/cơ sở sản xuất, và khai chỉ tiêu "Địa điểm lưu kho chờ thông quan dự kiến".

17

Ngày 20 tháng 7 năm 2026, Cục An toàn thực phẩm – Bộ Y tế ra Công văn số 1391/ATTP-SP hướng dẫn kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm đối với hàng nhập khẩu (thay thế Công văn 1012/ATTP-SP ngày 14/5/2026), gồm 5 trường hợp: (1) phụ gia thực phẩm có tên trong Danh mục Thông tư 15/2024/TT-BYT thì kiểm tra nhà nước theo Thông tư 15/2024; (2) sản phẩm có tên trong danh mục nhưng không nhằm mục đích làm thực phẩm, phụ gia, chất hỗ trợ chế biến thì không thuộc đối tượng kiểm tra (điểm b khoản 4 Điều 3 Thông tư 15/2024); (3) sản phẩm chỉ dùng để sản xuất, gia công hàng xuất khẩu hoặc phục vụ sản xuất nội bộ, không tiêu thụ nội địa thì được miễn tự công bố và miễn kiểm tra nhà nước (trừ trường hợp có cảnh báo) theo khoản 2 Điều 4 và khoản 7 Điều 13 Nghị định 15/2018; (4) thực phẩm bảo vệ sức khỏe phải đăng ký công bố sản phẩm theo Điều 6, 7, 8 Nghị định 15/2018, sản phẩm đã được cấp Giấy tiếp nhận đăng ký bản công bố được miễn kiểm tra nhà nước (trừ trường hợp có cảnh báo); (5) vướng mắc về xác định mã số hàng hóa liên hệ cơ quan hải quan để được hướng dẫn.

18

Ngày 21 tháng 7 năm 2026, Cục Xuất nhập khẩu – Bộ Công Thương ra Công văn số 870/XNK-XXHH hướng dẫn triển khai phần Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (C/O) của Thông tư 26/2026/TT-BCT. Từ 01/8/2026, doanh nghiệp phải đăng ký lại phòng cấp C/O trên hệ thống ECOSYS (co.moit.gov.vn) mới tiếp tục được cấp C/O điện tử: bỏ cơ chế phòng chính/phòng phụ (được đăng ký nhiều phòng), mỗi mẫu C/O chỉ cấp tại một nơi, hệ thống gợi ý 12 mẫu cũ và áp dụng ma trận cấp lần đầu tự duyệt. Doanh nghiệp xuất khẩu cần đăng ký sớm để tránh gián đoạn việc xin C/O.



19

Ngày 22 tháng 7 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định số **292/2026/NĐ-CP** quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Quản lý ngoại thương, gồm 8 chương, 65 điều kèm Phụ lục danh mục và biểu mẫu; phạm vi bao trùm mua bán hàng hóa quốc tế (xuất khẩu, nhập khẩu; tạm nhập tái xuất; tạm xuất tái nhập; chuyển khẩu; quá cảnh), gia công có yếu tố nước ngoài, đại lý mua bán với nước ngoài và cơ chế phối hợp giải quyết tranh chấp. Từ 05/9/2026 thay thế toàn bộ Nghị định 69/2018/NĐ-CP. Doanh nghiệp cần rà soát lại toàn bộ viện dẫn "Nghị định 69/2018" (giấy phép xuất/nhập khẩu, Giấy chứng nhận lưu hành tự do CFS, tạm nhập tái xuất, quá cảnh, gia công) để chuyển sang số điều và biểu mẫu tương ứng của Nghị định 292/2026. Hồ sơ tiếp nhận trước ngày hiệu lực xử lý theo Nghị định 69/2018; giấy phép, giấy chứng nhận đã cấp còn hiệu lực được tiếp tục sử dụng đến hết thời hạn.

20

Ngày 22 tháng 7 năm 2026, Bộ Công Thương ra Thông tư số **41/2026/TT-BCT** ban hành Danh mục phế liệu (Phụ lục I) và Danh mục hàng hóa đã qua sử dụng (Phụ lục II, kèm mã HS: dệt may Chương 60–63, giày dép Chương 64, mũ nón Chương 65, ô dù, hoa và tóc nhân tạo, chăn ga rèm...) tạm ngừng kinh doanh tạm nhập, tái xuất, chuyển khẩu; căn cứ khoản 3 Điều 40 Luật Quản lý ngoại thương 05/2017/QH14 và khoản 3 Điều 13 Nghị định 292/2026/NĐ-CP. Không áp dụng với chuyển khẩu theo hình thức hàng hóa vận chuyển thẳng từ nước xuất khẩu đến nước nhập khẩu, không qua cửa khẩu Việt Nam. Lô hàng đã làm thủ tục hải quan tạm nhập, chuyển khẩu trước ngày hiệu lực được tiếp tục thực hiện theo quy định tại thời điểm làm thủ tục. Thông tư bãi bỏ toàn bộ Thông tư 18/2024/TT-BCT, Điều 4 Thông tư 12/2018/TT-BCT và khoản 2 Điều 1 cùng Phụ lục II Thông tư 08/2023/TT-BCT. Có hiệu lực đến hết 31/12/2029.



21 Ngày 22 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số **19226/CHQ-GSQL** trả lời Công ty TNHH Dịch vụ & Tiếp vận liên kết Thương mại về thay đổi mục đích sử dụng hàng tạm nhập để trưng bày triển lãm. Trường hợp hàng hóa tạm nhập để tham dự hội chợ, triển lãm sau đó bán tại Việt Nam thì người khai hải quan đăng ký tờ khai hải quan mới; chính sách quản lý hàng nhập khẩu và chính sách thuế thực hiện theo quy định pháp luật tại thời điểm đăng ký tờ khai mới, trừ trường hợp đã thực hiện đầy đủ chính sách quản lý tại thời điểm đăng ký tờ khai ban đầu.

22 Ngày 23 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số **19280/CHQ-NVTHQ** hướng dẫn chính sách thuế GTGT hàng hóa tạm nhập tái xuất (văn bản hóa tống). (i) Hàng tái nhập theo hình thức tạm nhập – tái xuất đáp ứng quy định pháp luật hải quan, thương mại và quản lý ngoại thương thuộc đối tượng không chịu thuế GTGT (Điều 5 Luật 48/2024, khoản 12 Điều 4 Nghị định 181/2025). (ii) Hàng tái nhập không thuộc trường hợp tạm nhập – tái xuất thì kê khai, nộp thuế GTGT theo quy định. (iii) Hàng là sản phẩm cây trồng, rừng trồng, chăn nuôi, thủy sản chưa chế biến hoặc chỉ sơ chế thông thường thuộc đối tượng không chịu thuế GTGT (Điều 5 Luật 48/2024 sửa Luật 149/2025, khoản 1 Điều 4 Nghị định 181/2025).

23 Ngày 24 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan – Bộ Tài chính ra Công văn số **19363/CHQ-GSQL** trả lời Công ty Bayer Việt Nam về ghi nhãn hàng nhập khẩu có ký hiệu ®. Việc gắn ký hiệu ® trong khi nhãn hiệu chưa được bảo hộ (hoặc đã hết/hủy hiệu lực) tại Việt Nam có thể là hành vi chỉ dẫn sai theo điểm b khoản 1 Điều 6 Nghị định 99/2013. Tuy nhiên, nếu trên hàng hóa/bao bì (kể cả nhãn phụ) có chỉ dẫn thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam thì không bị coi là vi phạm. Doanh nghiệp được nhập khẩu và ghi nhãn nếu cam kết bằng văn bản với cơ quan hải quan về việc gắn nhãn phụ bổ sung chỉ dẫn trung thực; cơ quan hải quan kiểm tra văn bản cam kết và thông quan nếu lô hàng không có vi phạm khác.



TIN QUỐC TẾ

01

Iran: Chưa đủ điều kiện để mở lại eo biển Hormuz

Iran khẳng định eo biển Hormuz chưa thể mở lại chỉ dựa trên việc đạt đồng thuận với Oman về một tuyến hàng hải an toàn. Người phát ngôn Bộ Ngoại giao Iran Esmail Baghaei cho biết việc thống nhất tuyến lưu thông mới chỉ là điều kiện cần, trong khi điều kiện đủ là Mỹ phải chấm dứt các cuộc tấn công nhằm vào Iran.

Theo Tehran, hoạt động qua eo biển Hormuz bị gián đoạn không phải do bất đồng với Oman mà xuất phát từ các hành động quân sự của Mỹ và Israel. Iran xác nhận đang phối hợp với Oman để xây dựng tuyến hàng hải tạm thời, đồng thời cho biết hiện chưa có cuộc đàm phán trực tiếp nào với Mỹ, dù Pakistan và Qatar vẫn tiếp tục hỗ trợ các nỗ lực trung gian.

Tuyên bố này được đưa ra sau khi Tổng thống Mỹ Donald Trump thông báo các cuộc tiếp xúc với Iran sẽ bắt đầu trong ngày 3/8, với ưu tiên là khôi phục hoạt động hàng hải qua eo biển Hormuz trước khi tiến tới đàm phán về chương trình hạt nhân của Iran. Trong khi đó, Ngoại trưởng Iran Abbas Araghchi cũng đã trao đổi với người đồng cấp Saudi Arabia về các biện pháp hạ nhiệt căng thẳng và thúc đẩy ổn định khu vực. **Xem thêm tại: [Link](#).**



02 Chủ hàng vẫn hoài nghi về độ tin cậy của các hãng tàu container

Mặc dù các chỉ số mới nhất của Sea-Intelligence và Xeneta đều cho thấy độ tin cậy lịch trình tàu container đã có cải thiện, cộng đồng chủ hàng vẫn cho rằng chất lượng dịch vụ chưa đáp ứng kỳ vọng và những lý giải từ các hãng tàu chưa thực sự thuyết phục.

Theo Sea-Intelligence, độ tin cậy lịch trình toàn cầu đạt 62,6%, trong khi Xeneta ghi nhận mức 39% do sử dụng phương pháp tính khác nhau. Dù vậy, cả hai đều thống nhất rằng Gemini Cooperation (Maersk và Hapag-Lloyd) tiếp tục là liên minh có hiệu suất tốt nhất, vượt xa các đối thủ. Tuy nhiên, đại diện Global Shippers' Forum (GSF) cho rằng thị trường đang lặp lại kịch bản thời kỳ COVID-19 với giá cước tăng, chất lượng dịch vụ thấp và lợi nhuận của các hãng tàu tiếp tục cải thiện.

Theo Xeneta, một số hãng tàu đã cải thiện chỉ số đúng giờ nhờ cắt giảm các chuyến thường xuyên bị chậm và tăng cường sử dụng blank sailing (hủy chuyến) để điều chỉnh lịch trình. Trong khi đó, Sea-Intelligence nhấn mạnh điều khách hàng cần không phải là kết quả tốt trong một vài tháng mà là sự ổn định lâu dài.

Giới chủ hàng cũng không hoàn toàn đồng tình với việc các hãng tàu đổ lỗi cho tình trạng ùn tắc cảng tại châu Âu. Họ cho rằng nhiều cảng lớn hiện do chính các hãng tàu hoặc công ty thành viên khai thác, vì vậy nguyên nhân của tình trạng chậm trễ cần được làm rõ hơn.

Các chuyên gia kỳ vọng độ tin cậy sẽ cải thiện khi tình trạng ùn tắc tại Đông Nam Á, Tiểu lục địa Ấn Độ và châu Âu giảm bớt. Tuy nhiên, nhiều chủ hàng cho rằng cần chờ đến sau mùa cao điểm vận tải để đánh giá chính xác liệu năng lực vận chuyển mới có thực sự được đưa ra thị trường hay tiếp tục được điều tiết thông qua các biện pháp như hủy chuyến, bỏ cảng hoặc kéo dài thời gian hành trình. **Xem thêm tại: [Link](#).**



03

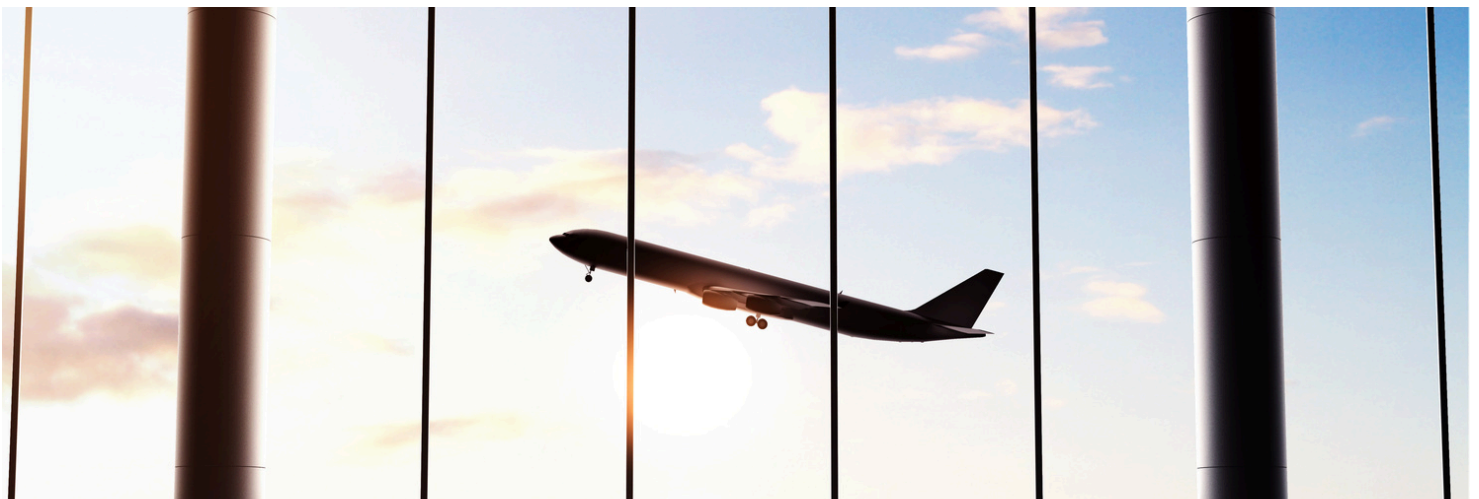
Các hãng hàng không đồng loạt tăng phụ phí nhiên liệu khi giá nhiên liệu bay leo thang

Giá nhiên liệu hàng không toàn cầu đã tăng trung bình 35% kể từ tuần đầu tháng 7, buộc nhiều hãng hàng không điều chỉnh mạnh phụ phí nhiên liệu (fuel surcharge) đối với hàng hóa. Giới phân tích nhận định diễn biến này sẽ sớm tác động đến mặt bằng giá cước vận tải hàng không trong thời gian tới.

Việc đàm phán hòa bình giữa Mỹ và Iran đổ vỡ vào đầu tháng 7 đã đảo ngược xu hướng giảm giá nhiên liệu bay kéo dài suốt hai tháng trước đó. Trong khi giá cước vận tải hàng không đã giảm liên tiếp trong ba tuần gần đây, nhiều chuyên gia cho rằng xu hướng này khó có thể kéo dài. Các chuyên gia của HSBC nhận định: "Lệnh ngừng bắn tại khu vực Vùng Vịnh trước đây đã góp phần kéo giảm giá nhiên liệu bay và giá cước vận tải hàng không. Tuy nhiên, xung đột tại Trung Đông tái bùng phát có thể thiết lập một mặt bằng giá mới khi các chủ hàng tiếp tục chuyển những lô hàng có giá trị cao hoặc cần giao gấp từ đường biển sang đường hàng không nhằm tránh rủi ro tại eo biển Hormuz và Biển Đỏ."

Theo Chỉ số Giá Nhiên liệu Hàng không (Jet Fuel Price Index) do S&P Global Platts công bố, giá nhiên liệu hàng không trung bình tại nhà máy lọc dầu trên toàn cầu trong tuần kết thúc ngày 24/7 đạt 160,06 USD/thùng, tăng mạnh so với mức 119,13 USD/thùng của tuần đầu tháng 7. Trước biến động mạnh của chi phí nhiên liệu, nhiều hãng hàng không đã chuyển sang điều chỉnh phụ phí nhiên liệu theo chu kỳ hai tuần một lần và chuẩn bị chuyển phần chi phí tăng thêm sang khách hàng.

Từ ngày 1/8, Cathay Pacific sẽ tăng 50% phụ phí nhiên liệu đối với hàng hóa đường dài xuất phát từ Hồng Kông, lên 10,10 HKD/kg (khoảng 1,31 USD/kg) so với mức áp dụng giữa tháng 7. Đối với các chuyến bay tầm trung, phụ phí cũng tăng 50%, lên 5,10 HKD/kg, trong khi các chuyến bay tầm ngắn tăng 55%, lên 2,80 HKD/kg. Cathay Pacific cho biết sau giai đoạn giá nhiên liệu liên tục giảm kể từ đỉnh tháng 4, căng thẳng leo thang tại Trung Đông đã khiến giá nhiên liệu bay tăng trở lại.



Đợt điều chỉnh phụ phí đầu tiên kể từ tháng 4

Cathay Pacific cho biết hãng đã nhiều lần giảm phụ phí nhiên liệu trong tháng 5 và tháng 6 nhờ giá nhiên liệu hạ nhiệt, qua đó cho thấy cơ chế điều chỉnh của hãng phản ánh sát cả chiều tăng lẫn chiều giảm của thị trường nhiên liệu. Đây cũng là lần đầu tiên kể từ tháng 4 hãng điều chỉnh tăng phụ phí đối với cả hành khách và hàng hóa, dù mức hiện tại vẫn thấp hơn so với giai đoạn đạt đỉnh hồi tháng 4.

Trong khi đó, EVA Air (Đài Loan) cũng sẽ tăng 20% phụ phí nhiên liệu từ ngày 1/8, lên 1,29 USD/kg đối với các chuyến bay đường dài đến Bắc Mỹ, Nam Mỹ, châu Âu và châu Phi. Một số hãng hàng không châu Á khác như All Nippon Airways (ANA) và Japan Airlines (JAL) cũng đã thông báo điều chỉnh tăng phụ phí nhiên liệu đối với hàng hóa.

Tuy nhiên, không phải tất cả các hãng đều lựa chọn tăng phụ phí. Korean Air tuần trước cho biết sẽ tiếp tục giảm phụ phí nhiên liệu trong tháng 8, đánh dấu tháng giảm thứ ba liên tiếp. Động thái này được đưa ra sau khi hãng ghi nhận kết quả kinh doanh quý II vượt kỳ vọng, trong đó nhu cầu vận chuyển chất bán dẫn giúp doanh thu mảng hàng hóa tăng 46% so với cùng kỳ năm trước.

Trong khi đó, giá cước vận tải hàng không hiện vẫn chưa phản ánh đầy đủ tác động từ đợt tăng mạnh của giá nhiên liệu. Theo Baltic Freight Index, giá cước vận chuyển từ Trung Quốc sang Bắc Mỹ trong tuần này đạt 6,36 USD/kg, giảm nhẹ so với đầu tháng 7, còn giá cước tuyến Trung Quốc – châu Âu ở mức 5,03 USD/kg, thấp hơn 7% so với tuần kết thúc ngày 3/7. Dữ liệu của Freightos cũng cho thấy giá cước tuyến Trung Quốc – Mỹ hiện ở mức 5,72 USD/kg, giảm so với 6,56 USD/kg hồi đầu tháng.

Tuy nhiên, theo báo cáo của HSBC, áp lực chi phí nhiên liệu tăng cao sẽ sớm được phản ánh vào mặt bằng giá cước. Ngân hàng này nhận định: "Đợt tăng giá nhiên liệu gần đây buộc các hãng hàng không phải đẩy nhanh việc điều chỉnh giá cước cũng như tăng cường các biện pháp phòng ngừa rủi ro biến động giá nhiên liệu." HSBC cũng lưu ý rằng những gián đoạn tại không phận khu vực Vùng Vịnh cùng việc nhiều đường bay tiếp tục bị đình chỉ đến cuối tháng 10 đang làm giảm tính linh hoạt của mạng bay, kéo dài thời gian khai thác, gia tăng chi phí tổ bay và phát sinh thêm nhiều chi phí vận hành.

Theo Journal of Commerce



04 Rủi ro an ninh tại Hormuz và Bab el-Mandeb tiếp tục đè nặng lên vận tải biển

An ninh hàng hải tại Trung Đông tiếp tục diễn biến phức tạp khi nhiều vụ đe dọa và nổ gần tàu được ghi nhận tại eo biển Hormuz, trong khi lực lượng Houthi tiếp tục duy trì cảnh báo đối với một số nhóm tàu hoạt động qua Bab el-Mandeb. Diễn biến mới cho thấy hoạt động vận tải qua hai tuyến hàng hải chiến lược của thế giới vẫn đối mặt với nhiều rủi ro, bất chấp các nỗ lực ngoại giao giữa Mỹ và Iran.

Theo các báo cáo an ninh hàng hải, tàu chở dầu Egypt Prosperity và On Pride đã liên tiếp nhận cảnh báo tấn công hoặc ghi nhận các vụ nổ gần tàu khi đi qua Hormuz. Trước đó, tàu chở LNG GasLog Shanghai cũng được cho là bị tấn công ngoài khơi Oman, dù thông tin này chưa được xác nhận chính thức. Những sự cố liên tiếp khiến lưu lượng tàu qua Hormuz tiếp tục ở mức thấp, trong khi các chủ tàu phải đối mặt với chi phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh gia tăng.

Trong khi đó, Tổng thống Mỹ Donald Trump cho biết Washington và Tehran sẽ khởi động một vòng đàm phán mới nhằm hướng tới việc khôi phục hoạt động hàng hải qua Hormuz. Tuy nhiên, Iran phủ nhận đã đạt bất kỳ thỏa thuận nào về việc mở lại hoàn toàn tuyến vận tải này.

Ở Biển Đỏ, lực lượng Houthi bác bỏ thông tin thu phí tàu thuyền qua eo biển Bab el-Mandeb, song vẫn khẳng định một số nhóm tàu nằm trong diện bị cấm và có thể trở thành mục tiêu tấn công.

Theo hãng môi giới tàu biển Gibson, tình trạng gián đoạn đồng thời tại Hormuz và Bab el-Mandeb đang buộc các quốc gia vùng Vịnh đẩy nhanh phát triển các tuyến xuất khẩu dầu thay thế. Tuy nhiên, năng lực của các tuyến này vẫn chưa đủ để thay thế hoàn toàn lưu lượng vận chuyển qua hai điểm nghẽn hàng hải quan trọng, đồng nghĩa chuỗi cung ứng năng lượng toàn cầu sẽ còn đối mặt với nhiều bất ổn trong thời gian tới. **Xem thêm tại: [Link](#).**



05 Làn sóng nhập khẩu sớm được dự báo sẽ đẩy giá cước giao ngay tại Mỹ tăng mạnh trong tháng 8

Giá cước vận tải đường bộ giao ngay (spot truckload) từ các cảng biển lớn của Mỹ ở cả Bờ Đông và Bờ Tây đang có xu hướng tăng. Tuy nhiên, giới phân tích cho rằng tác động rõ rệt của làn sóng nhập khẩu sớm (frontloading) sẽ chỉ thực sự xuất hiện trong tháng 8, khi lượng hàng kỷ lục cập cảng trong tháng 7 bắt đầu được vận chuyển vào các trung tâm phân phối nội địa.

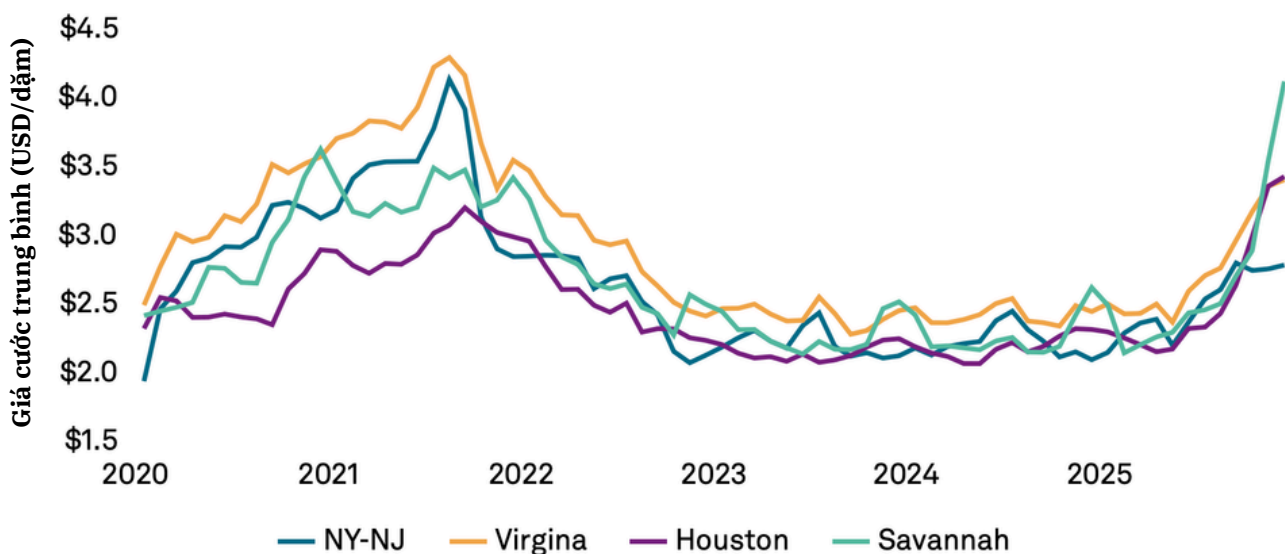
Theo Journal of Commerce dựa trên dữ liệu hơn 4.000 tuyến vận tải, giá cước giao ngay trọn gói do chủ hàng chi trả tại 13 cảng lớn của Mỹ đã tăng trung bình 5% trong tháng 6 so với tháng 5, đồng thời cao hơn 44% so với cùng kỳ năm trước. Xét theo từng cảng, mức tăng mạnh nhất ghi nhận tại Jacksonville (Florida) 58%, tiếp đến Savannah (Georgia) 57%, Wilmington (North Carolina) 54%, trong khi Los Angeles và Houston cùng tăng 48%. Tại Charleston (South Carolina), giá cước tăng 47%, còn Cảng New York & New Jersey tăng 33%, Philadelphia tăng 35% và Cảng Virginia (Norfolk) tăng 39%. Các số liệu này được tổng hợp từ DAT Freight & Analytics, Loadsmart, Cargo Chief và các đối tác logistics khác. Cụ thể, tại Savannah, giá cước tăng từ 2,71 USD/mile (tháng 3) lên 4,12 USD/mile (tháng 6); tại Los Angeles từ 2,79 USD/mile lên 3,57 USD/mile; và tại Houston từ 2,64 USD/mile lên 3,43 USD/mile.

Theo giới chuyên gia, nguyên nhân chính vẫn là thiếu tài xế và thiếu phương tiện vận tải, gây áp lực lên toàn thị trường vận tải. Tuy nhiên, việc giá cước tăng nhanh trong ba tháng gần đây cho thấy làn sóng nhập khẩu sớm cùng chi phí nhiên liệu tăng cũng đang góp phần đẩy giá.

Ông Dean Croke (DAT Freight & Analytics) cho biết giá cước từ các tuyến cảng hiện cao hơn trung bình toàn quốc nhưng chưa tạo chênh lệch quá lớn, đồng thời nhấn mạnh: “Chúng ta vẫn chưa chứng kiến đầy đủ tác động của làn sóng nhập khẩu sớm trong tháng 7.”

Giá cước vận tải đường bộ từ các cảng của Hoa Kỳ tăng mạnh tại khu vực Đông Nam

Giá cước giao ngay trung bình đối với xe tải thùng kín (dry van) trên các tuyến vận chuyển đi từ các khu vực cảng



Nguồn: Journal of Commerce

© 2026 S&P Global

Khoảng cách giá cước được dự báo sẽ tiếp tục nở rộng

Theo ông Croke, giá cước giao ngay do môi giới trả cho doanh nghiệp vận tải trên các tuyến từ cảng hiện cao hơn 56% so với cùng kỳ năm trước, trong khi mức tăng của thị trường dry van toàn quốc là 52%. Dữ liệu 7 ngày của DAT cho thấy giá cước tại khu vực cảng đạt 2,82 USD/mile vào thứ Năm. Khoảng cách này được dự báo sẽ tiếp tục mở rộng khi hàng hóa tháng 7 bắt đầu được đưa từ kho ven biển vào nội địa từ cuối tháng 8. Ông Croke cho biết: “Tại Los Angeles, thường mất khoảng ba tuần từ khi hàng cập cảng đến khi nhu cầu vận tải phản ánh lên thị trường giao ngay.”

Do doanh nghiệp đã đẩy mạnh nhập khẩu từ mùa xuân để tránh rủi ro thuế quan và chi phí nhiên liệu, phần lớn hàng mùa cao điểm đã cập cảng sớm hơn thông lệ. Theo Global Port Tracker (NRF & Hackett Associates), lượng container nhập khẩu vào Mỹ trong tháng 7 dự kiến đạt 2,47 triệu TEU, vượt kỷ lục tháng 5/2022.

Trong khi đó, vận tải đường sắt liên vận đang chịu áp lực tăng khối lượng, còn giá cước drayage cũng được dự báo tiếp tục tăng do năng lực vận chuyển hạn chế. Ông Croke nhận định: “Đến tháng 8, lượng hàng sẽ thực sự tràn vào thị trường giao ngay tại Bồ Tây.” Ông cũng lưu ý Bồ Đông có mô hình khác Bồ Tây, khi hàng thường được vận chuyển trực tiếp bằng drayage đường dài thay vì qua các trung tâm transloading như ở Bồ Tây.

Theo Journal of Commerce



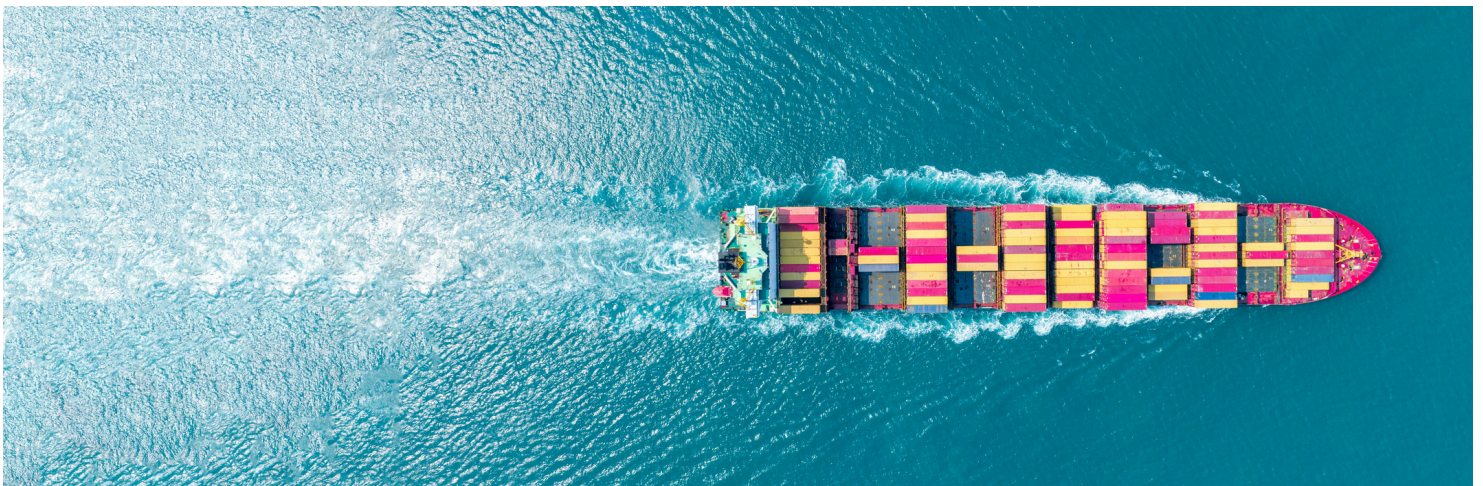
GÓC PHÁP LUẬT

Tranh chấp về hoàn thành thực hiện hợp đồng

Hợp đồng đã được thực hiện xong hay chưa tương chừng như để xác định nhưng đã xảy ra tranh chấp vì cách hiểu khác nhau qua vụ kiện dưới đây để bạn đọc tham khảo.

Tóm tắt vụ kiện

Ngày 12/11/2019, Công ty PM (“PM”) và Công ty Trục vớt cùng liên danh ký kết Hợp đồng mua bán Xác tàu và Dịch vụ di dời trục vớt xác tàu (“Hợp đồng”) với VS và Công ty bảo hiểm IP (“IP”). Theo đó, PM và Công ty Trục vớt thực hiện dịch vụ trục vớt xác tàu VSG (“Tàu”) thuộc sở hữu của VS bị chìm trên sông Lòng Tàu vào ngày 19/10/2019; VS và IP đồng ý bán xác tàu nói trên cho PM và Công ty Trục vớt. Ngày 04/12/2019, VS xuất hóa đơn giá trị gia tăng cho PM với nội dung “Bán xác tàu VSG” với tổng giá trị là 11.880.000.000 đồng (bao gồm cả VAT). Ngày 20/12/2019, PM xuất hóa đơn cho VS với nội dung “Chi phí đợt 1 cho dịch vụ di dời và trục vớt xác tàu VSG cùng toàn bộ container” với số tiền là 11.000.000.000 đồng (bao gồm cả VAT). Ngày 01/11/2021, PM tiếp tục xuất hóa đơn cho VS với nội dung “Chi phí đợt 2 cho dịch vụ di dời và trục vớt xác tàu VSG cùng toàn bộ container” với số tiền là 11.880.000.000 đồng (bao gồm cả VAT). Ngày 14/12/2021, VS chuyển khoản cho PM toàn bộ tiền thuế GTGT là 930.000.000 đồng. Ngày 01/11/2021 VS đã ký Biên bản Bù trừ công nợ nhưng không trả nợ. Vì vậy, theo Điều 27 của Hợp đồng, ngày 18/7/2022, PM và Công ty Trục vớt khởi kiện VS và IP tại Trung tâm trọng tài để yêu cầu các Bị đơn trả (i) khoản tiền nợ gốc còn lại là 5.000.000.000 đồng; (ii) tiền lãi chậm thanh toán cho nợ gốc tính từ ngày 08/02/2021 đến ngày 02/2/2023 với lãi suất 10%/năm; và (iii) thanh toán chi phí luật sư là 275.000.000 đồng (bao gồm thuế GTGT). Bị đơn cho rằng Nguyên đơn chưa hoàn thành việc thực hiện hợp đồng nên có quyền tạm hoãn thanh toán và yêu cầu Nguyên đơn liên đới bồi thường.



Các bên còn tranh chấp theo "Đơn kiện lại" của Bị đơn ("kiện lại", còn gọi là "phản tố", là việc sau khi Nguyên đơn kiện Bị đơn thì Bị đơn kiện Nguyên đơn theo "Đơn kiện lại". Trong Đơn kiện lại, vẫn giữ nguyên Bị đơn là người kiện, Nguyên đơn là người bị kiện). Theo Đơn khởi kiện và Đơn kiện lại, các bên có tranh chấp về nhiều vấn đề: việc hoàn thành thực hiện hợp đồng; hoàn thanh toán, đòi số tiền còn lại, liên đới thanh toán, đòi tiền lãi do chậm trả, chi phí khiếu nại của bên thứ 3, trách nhiệm làm việc trực tiếp với bên thứ 3 để giải quyết khiếu nại, bồi thường toàn bộ chi phí, thiệt hại phát sinh do vi phạm hợp đồng, tạm tính tới ngày 30/9/2022 là 500.000.000 đồng; liên đới thanh toán toàn bộ chi phí trọng tài, chi phí tòa án, phí luật sư, chi phí giám định, chi phí chỉ định và thuê chuyên gia sẽ phải chi trả, liên đới bồi thường nếu có hành vi chậm trễ hoặc không thực hiện phán quyết trọng tài, thanh toán tiền phạt chậm thanh toán, lãi suất thanh toán quá hạn và toàn bộ các thiệt hại khác phát sinh từ hành vi chậm trễ hoặc không thực hiện phán quyết trọng tài và tranh chấp về bồi thường thiệt hại đang và sẽ xảy ra. Dưới đây là tranh chấp về hoàn thành thực hiện hợp đồng.



Quan điểm của các bên

Các Nguyên đơn cho rằng thời gian thực hiện công việc 03 tháng theo Điều 7 của Hợp đồng chỉ là dự kiến. Trong thực tế PM và Công ty Trục vớt đã hoàn thành công việc vào ngày 08/02/2021 theo Thông báo hàng hải số 48/TBHH-TCTBĐATHHMN ngày 08/02/2021 của Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải Miền Nam rằng “Không phát hiện chướng ngại vật nguy hiểm” trong khu vực xảy ra sự cố chìm tàu, tức là “trục vớt thành công”. Trong quá trình trục vớt, di dời xác tàu thì các Bị đơn không có khiếu nại gì. Sau đó, PM và Công ty Trục vớt đã gửi văn bản yêu cầu VS và IP thanh toán công nợ đợt cuối là 5.000.000.000 đồng; nhưng IP không thanh toán. Ngày 01/11/2021 VS đã ký Biên bản Bù trừ công nợ tức là thừa nhận công nợ; nhưng không trả nợ. Vì vậy, theo Điều 27 của Hợp đồng, ngày 18/7/2022, PM và Công ty Trục vớt khởi kiện VS và IP tại Trung tâm trọng tài để yêu cầu các Bị đơn trả (i) khoản tiền nợ gốc còn lại là 5.000.000.000 đồng; (ii) tiền lãi chậm thanh toán cho nợ gốc tính từ ngày 08/02/2021 đến ngày 02/2/2023 với lãi suất 10%/năm; và (iii) thanh toán chi phí luật sư là 275.000.000 đồng (bao gồm thuế GTGT). Các Nguyên đơn đã hoàn thành đầy đủ nghĩa vụ theo Hợp đồng, đã trục vớt thành công Tàu nên các Bị đơn phải thanh toán đợt cuối theo Điều 11.3 của Hợp đồng là 5.000.000.000 đồng. Nguyên đơn không vi phạm về thời hạn hoàn thành công việc vì thời hạn hoàn thành 03 tháng ghi trong Hợp đồng chỉ là dự kiến và có thể kéo dài do tình hình thời tiết. Ngày 30/12/2020 Cảng vụ Hàng hải thành phố [...] đã có Công văn số 1213/CVHH cho nhiều đơn vị (trong đó có VS) về việc thu hồi phao báo hiệu hàng hải có nội dung xác nhận công tác trục vớt Tàu đã hoàn thành. Sau đó, ngày 08/2/2021 Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải [...] phát hành Thông báo hàng hải số 48/TBHH-TCTBĐATHH xác nhận khu vực thi công xử lý xác Tàu trên luồng hàng hải Sài Gòn – Vũng Tàu là “không phát hiện chướng ngại vật nguy hiểm”, căn cứ hồ sơ rà quét chướng ngại vật do Trung tâm trắc địa và bản đồ thực hiện. Đây là chứng cứ chứng minh rằng ngày 08/02/2021 các Nguyên đơn đã hoàn thành công việc trục vớt thành công.



Các Bị đơn cho rằng theo phương án trục vớt Tàu thì thời gian hoàn thành công việc là 1,5 tháng kể từ khi PM tập kết vật liệu đến khu vực xác tàu. Ngày 12/11/2019 các Bên ký kết Hợp đồng mua bán Xác tàu và Dịch vụ di dời trục vớt xác tàu. Theo Hợp đồng, PM và Công ty Trục vớt cùng liên danh thực hiện việc trục vớt và di dời xác tàu bằng chi phí của mình và mua lại xác tàu. Giá mua xác tàu (“Giá bán thỏa thuận”) là 10.800.000.000 đồng; giá dịch vụ di dời và trục vớt xác tàu là 20.800.000.000 đồng (có nghĩa là giá hợp đồng sau khi trừ giá mua xác tàu là 10.000.000.000 đồng) (“Giá hợp đồng”) và được thanh toán làm 3 đợt. VS và IP đã thanh toán 02 đợt là 5.000.000.000 đồng cho các Nguyên đơn. Theo Điều 7 của Hợp đồng thì thời gian di dời xác tàu cùng các container và giải tỏa luồng hàng hải cho tàu thuyền qua lại là 1,5 tháng và thời gian trục vớt hoàn toàn xác tàu đến địa điểm của PM và Công ty Trục vớt là 03 tháng kể từ ngày bắt đầu công việc, tức là ngày 13/02/2020. Các Bị đơn đã khiếu nại các Nguyên đơn nhiều lần vào tháng 11 và tháng 12/2019 và tháng 3/2020 về tiến độ thực hiện hợp đồng, nhưng các Nguyên đơn vẫn thực hiện công việc rất chậm trễ. Các Bị đơn cho rằng không có cơ sở xác định “trục vớt thành công” theo định nghĩa tại Điều 13 của Hợp đồng; nhưng nếu căn cứ theo quan điểm của các Nguyên đơn về thời điểm trục vớt thành công theo Thông báo hàng hải số 48/TBHH-TCTBĐATHH ngày 08/02/2021 của Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải [...] thì vẫn chậm tiến độ hơn 1 năm.



Nhận định và phán quyết của Hội đồng Trọng tài

Hợp đồng mà các Bên đã ký ngày 12/11/2019 là hợp pháp và có hiệu lực ràng buộc các Bên. Các chứng cứ của Vụ tranh chấp cho thấy rằng các Nguyên đơn chưa thực hiện đúng và đầy đủ các trách nhiệm, nghĩa vụ và cam kết theo Hợp đồng. Các Nguyên đơn đã vi phạm về tiến độ thời gian thực hiện Hợp đồng. Theo Điều 7 của Hợp đồng thì thời gian giải tỏa luồng hàng hải cho tàu thuyền qua lại là 1,5 tháng; thời gian hoàn thành trực vớt hoàn toàn là 3 tháng kể từ ngày bắt đầu công việc, có nghĩa là ngày 13/02/2020. Nhưng đến tháng 2 năm 2021 thì Tổng Công ty Bảo Đảm An toàn Hàng hải [...] mới ra Thông báo hàng hải số 48/TBHH-TCTBDATHH. Lập luận của các Nguyên đơn cho rằng thời hạn thực hiện công việc theo Điều 7 chỉ là dự kiến và cho rằng mình không vi phạm về thời hạn thực hiện công việc là không thể chấp nhận được. Các Nguyên đơn cũng không trình được các chứng cứ về tình trạng khó khăn bất khả kháng kéo dài (bao gồm cả thời tiết xấu không thể thi công) dẫn đến phải kéo dài thời gian thực hiện công việc. Vì vậy, các Nguyên đơn đã hoàn thành công việc trễ hạn và vi phạm tiến độ thực hiện Hợp đồng. Các Bị đơn cho rằng các Nguyên đơn chưa hoàn thành việc trực vớt thành công là chưa thuyết phục. Căn cứ theo định nghĩa tại Điều 13 của Hợp đồng về “Trực vớt thành công”, với các thông tin trong Công văn số 1213/CVHHTP ngày 30/12/2020 của Cảng vụ Hàng hải thành phố [...] về thu hồi phao báo hiệu hàng hải (gửi cho nhiều đơn vị trong đó có VS) và Thông báo hàng hải số 48/TBHH-TCTBDATHH ngày 08/2/2021 của Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải [...] (gửi cho trên 30 đơn vị có liên quan) thì có thể nhận định rằng các Nguyên đơn đã trực vớt thành công theo Hợp đồng vào tháng 2 năm 2021.



Thời gian hoàn thành công việc trực vớt chậm hơn rất nhiều theo quy định tại Điều 7 của Hợp đồng. Điều 11.3 quy định điều kiện để thanh toán đợt cuối là “trực vớt thành công”, nhưng Hợp đồng không có quy định về các chế tài hay hậu quả về việc thanh toán khi PM và Trực Vớt hoàn thành công việc chậm trễ; cho nên thỏa thuận về thanh toán trong Hợp đồng cần được áp dụng. Theo Điều 11.3 của Hợp đồng thì “Trong vòng 15 ngày làm việc sau khi Xác tàu cùng với mọi container hàng hóa, nhiên liệu và những thứ khác trên Tàu hay bị rơi khỏi Tàu được trực vớt hoàn toàn theo như định nghĩa về “Trực vớt thành công” tại Điều 13 dưới đây, IP phải thanh toán đợt cuối cùng ứng với 50% Giá Hợp đồng, tương đương 5.000.000.000 VNĐ (bằng chữ: năm tỷ Đồng Việt nam), chưa bao gồm VAT”. Bởi các lẽ trên, Hội đồng Trọng tài cho rằng đã phát sinh nghĩa vụ thanh toán của IP theo Điều 11.3 của Hợp đồng. Các Nguyên đơn cũng đã vi phạm nghĩa vụ thông báo theo Điều 14 của Hợp đồng, nhưng không có quy định trong Hợp đồng về mối quan hệ giữa vi phạm nghĩa vụ thông báo và nghĩa vụ thanh toán, thời hạn thanh toán.

Vì vậy, Hội đồng Trọng tài cho rằng căn cứ Điều 11.3 của Hợp đồng, IP phải thanh toán đợt cuối với số tiền là 5.000.000.000 đồng cho các Nguyên đơn. Do yêu cầu của các Nguyên đơn không đề cập đến số tiền thuế VAT cho nên Hội đồng Trọng tài không có cơ sở để xem xét. Hội đồng Trọng tài nhận thấy các Bị đơn vẫn có quyền khởi kiện các Nguyên đơn trong vụ kiện khác khi có các yêu cầu cụ thể đối với các hành vi vi phạm Hợp đồng của các Nguyên đơn. Trên

cơ sở phân tích về yêu cầu của các Nguyên đơn và các Bị đơn, lập luận và chứng cứ của các Bên cùng các điều luật được trích dẫn ở trên, Hội đồng Trọng tài, quyết định (i) chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của các Nguyên đơn, buộc Tổng Công ty Bảo hiểm IP phải thanh toán cho các Nguyên đơn số tiền là 5.963.013.699 đồng, bao gồm: Khoản tiền nợ gốc chưa thanh toán là: 5.000.000.000 đồng; và khoản lãi phát sinh do chậm thanh toán là: 963.013.699 đồng; (ii) không chấp nhận toàn bộ yêu cầu trong Đơn kiện lại của các Bị đơn, và (iii) buộc các Bị đơn trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày lập Phán quyết Trọng tài phải thanh toán cho các Nguyên đơn số tiền nêu trên. Nếu chậm thực hiện nghĩa vụ thanh toán, các Bị đơn phải chịu thêm lãi chậm thanh toán theo quy định tại Khoản 2 Điều 468 Bộ luật Dân sự 2015.

Ngô Khắc Lễ



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01

VILOG 2026 khép lại thành công rực rỡ

Từ ngày 30/7 đến 01/8/2026, Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 4 (VILOG 2026) đã diễn ra thành công tại Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn (SECC), TP. Hồ Chí Minh. Với chủ đề “Shaping Smart & Sustainable”, VILOG 2026 tiếp tục khẳng định vị thế là sự kiện logistics có quy mô và uy tín hàng đầu Việt Nam, quy tụ 450 doanh nghiệp đến từ 22 quốc gia và vùng lãnh thổ, hơn 550 gian hàng, cùng hàng loạt hội thảo, diễn đàn và hoạt động kết nối doanh nghiệp diễn ra xuyên suốt ba ngày triển lãm.

Không chỉ là nơi giới thiệu các giải pháp mới về vận tải, kho bãi, quản trị chuỗi cung ứng, trí tuệ nhân tạo (AI), robot, tự động hóa và công nghệ số, VILOG 2026 còn trở thành diễn đàn để các cơ quan quản lý, tổ chức quốc tế, hiệp hội và cộng đồng doanh nghiệp cùng trao đổi về những xu hướng đang định hình ngành logistics trong giai đoạn mới. Chuỗi hoạt động chuyên môn của triển lãm đã góp phần thúc đẩy hợp tác, chia sẻ kinh nghiệm và mở ra nhiều cơ hội kết nối giữa doanh nghiệp Việt Nam với các đối tác quốc tế.



Ngày 30/7/2026: Khai mạc VILOG 2026

Sáng ngày 30/7, Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 4 chính thức khai mạc với sự tham dự của lãnh đạo các bộ, ngành, địa phương, tổ chức quốc tế, hiệp hội và đông đảo doanh nghiệp logistics trong nước, quốc tế. Với sự góp mặt của 450 doanh nghiệp đến từ 22 quốc gia và vùng lãnh thổ, hơn 550 gian hàng, VILOG 2026 tiếp tục là điểm hẹn quan trọng của cộng đồng logistics khu vực, mang đến bức tranh toàn diện về những xu hướng công nghệ, giải pháp quản trị và mô hình phát triển mới của ngành.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tham dự lễ khai mạc có ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA, bà Võ Thị Phương Lan – Phó Chủ tịch VLA, ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA, bà Bùi Thị Hải Yến – Phó Chủ tịch VLA, ông Nguyễn Xuân Thảo – Ủy viên Ban Thường vụ VLA, và ông Nguyễn Hoài Chung - Ủy viên Ban Chấp hành VLA..

Phát biểu tại lễ khai mạc, ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Phó Chủ tịch FIATA nhấn mạnh thế giới đang bước vào giai đoạn tái cấu trúc sâu rộng của chuỗi cung ứng toàn cầu, trong đó năng lực cạnh tranh của ngành logistics không còn chỉ được quyết định bởi tốc độ hay chi phí mà còn bởi công nghệ, dữ liệu và phát triển bền vững. Theo ông, với vị trí địa lý thuận lợi, nền kinh tế có độ mở cao và sự dịch chuyển của chuỗi cung ứng toàn cầu, Việt Nam đang đứng trước cơ hội trở thành trung tâm logistics có năng lực cạnh tranh của khu vực. Đây cũng chính là tinh thần mà VILOG 2026 hướng tới – xây dựng một hệ sinh thái logistics thông minh, bền vững và kết nối sâu rộng với thế giới. **Xem thêm tại: [Link](#)**



Ngày 30/7/2026: Diễn đàn Logistics ASEAN – Việt Nam lần thứ nhất năm 2026

Chiều ngày 30/7/2026, trong khuôn khổ Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 4 – VILOG 2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã phối hợp cùng các đối tác quốc tế tổ chức Diễn đàn Logistics ASEAN – Việt Nam lần thứ nhất năm 2026 với chủ đề “Thương mại số & eBL: Kiến tạo niềm tin số cho tương lai chuỗi cung ứng toàn cầu”.

Diễn đàn quy tụ lãnh đạo các tổ chức quốc tế, cơ quan quản lý, hiệp hội và doanh nghiệp nhằm trao đổi về thương mại số, vận đơn điện tử (eBL), Công ước NCD và xây dựng hệ sinh thái thương mại số tin cậy. Chương trình gồm các bài tham luận chuyên đề cùng hai phiên Đối thoại Lãnh đạo và Đối thoại Doanh nghiệp, tập trung thảo luận về khung pháp lý, tiêu chuẩn, công nghệ và các điều kiện triển khai thương mại số trong thực tiễn.

Đại diện VLA, ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA đã phát biểu khai mạc và tham gia Phiên Đối thoại Lãnh đạo, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA tham gia với vai trò diễn giả chính (keynote speaker) và điều phối Phiên Đối thoại Lãnh đạo; ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ VLA điều phối Phiên Đối thoại Doanh nghiệp; và ông Trần Việt Huy – Ủy viên Ban Chấp hành, Trưởng Ban Hải quan và Thuận lợi hóa thương mại VLA tham gia với vai trò panelist.

Thông qua Diễn đàn, VLA tiếp tục khẳng định vai trò tiên phong trong thúc đẩy chuyển đổi số, tăng cường kết nối giữa doanh nghiệp Việt Nam với các tổ chức quốc tế và đóng góp vào sự phát triển của hệ sinh thái logistics số trong khu vực. **Xem thêm tại: [Link](#).**



Ngày 31/7/2026: Phát động Hội thi Lái xe An toàn & Xuất sắc Ngành Logistics 2026

Sáng ngày 31/7/2026, trong khuôn khổ Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 4 – VILOG 2026, Ban Vận tải Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã phối hợp cùng ITL tổ chức Lễ phát động Hội thi Lái xe An toàn & Xuất sắc Ngành Logistics 2026 nhằm lan tỏa văn hóa an toàn giao thông, nâng cao kỹ năng nghề nghiệp và xây dựng đội ngũ lái xe chuyên nghiệp trong ngành logistics.

Đại diện VLA tham dự chương trình có bà Võ Thị Phương Lan – Phó Chủ tịch VLA, ông Lê Hoài Nam – Ủy viên Ban Chấp hành, Trưởng ban Vận tải và Giao nhận VLA, cùng ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA. Tại chương trình, ông Nguyễn Đức Bình đã đại diện VLA ký kết Biên bản ghi nhớ hợp tác (MOU) với ITL, đánh dấu bước khởi đầu cho sự phối hợp giữa hai bên trong việc triển khai Hội thi và các hoạt động thúc đẩy an toàn, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực vận tải – logistics tại Việt Nam.



Ngày 31/7/2026: Tổ chức Tọa đàm kết nối doanh nghiệp logistics và xuất khẩu rau quả

Chiều ngày 31/7/2026, trong khuôn khổ Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 4 – VILOG 2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã phối hợp với Hiệp hội Rau quả Việt Nam (VINAFRUIT) tổ chức Tọa đàm “Kết nối doanh nghiệp logistics và xuất khẩu rau quả để tiết giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh tham gia chuỗi giá trị toàn cầu”.

Chương trình quy tụ đại diện các hiệp hội, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp xuất khẩu rau quả và các đơn vị công nghệ nhằm trao đổi các giải pháp tối ưu chi phí logistics, phát triển chuỗi cung ứng lạnh, chuyển đổi số và tăng cường liên kết giữa doanh nghiệp logistics với doanh nghiệp nông sản.

Đại diện VLA, ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ VLA đã phát biểu khai mạc Tọa đàm và đảm nhiệm vai trò điều phối (moderator), ông Nguyễn Hoài Chung – Ủy viên Ban Chấp hành, Phó ban Vận tải và Giao nhận VLA đã trình bày tham luận về các giải pháp nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng. Cũng trong khuôn khổ chương trình, ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã đại diện Hiệp hội ký kết Biên bản ghi nhớ hợp tác (MOU) với Phaata, hướng tới tăng cường hợp tác trong chuyển đổi số, kết nối doanh nghiệp và phát triển hệ sinh thái logistics tại Việt Nam. Chương trình khép lại với hoạt động kết nối giao thương trực tiếp (B2B), tạo cơ hội để các doanh nghiệp mở rộng hợp tác và phát triển kinh doanh.



Ngày 01/8/2026: Tổ chức Hội thảo chia sẻ bài học thực tiễn về AI và logistics xanh

Sáng ngày 1/8/2026, trong khuôn khổ Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam lần thứ 4 – VILOG 2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tổ chức Hội thảo “Smart & Green Logistics – Bài học từ các case study thực tiễn”, quy tụ các chuyên gia và doanh nghiệp chia sẻ kinh nghiệm về ứng dụng AI, chuyển đổi số, tự động hóa và logistics xanh trong hoạt động logistics.

Đại diện VLA, ông Đỗ Xuân Minh – Ủy viên Ban Thường vụ VLA đã phát biểu khai mạc Hội thảo, nhấn mạnh vai trò của đổi mới sáng tạo và phát triển bền vững trong nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics. Bà Phạm Thị Lan Hương – Trưởng Ban Dịch vụ Logistics VLA đảm nhiệm vai trò điều phối (moderator) phiên tham luận, kết nối các diễn giả và doanh nghiệp trao đổi về những bài học thực tiễn trong triển khai AI và logistics xanh.

Thông qua các case study thực tế, hội thảo đã mang đến nhiều kinh nghiệm hữu ích, góp phần hỗ trợ doanh nghiệp từng bước thúc đẩy chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. **Xem thêm tại: [Link](#).**



02

VLA tham dự Hội nghị Xúc tiến đầu tư TP.HCM – Catalonia 2026

Sáng ngày 29/7/2026, ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Hội nghị Xúc tiến đầu tư TP.HCM – Catalonia năm 2026 do Trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư TP.HCM (ITPC) phối hợp với Cơ quan Xúc tiến Thương mại và Đầu tư Catalonia (ACCIÓ – Tây Ban Nha) tổ chức.

Hội nghị có sự tham dự của lãnh đạo TP.HCM, Chính quyền vùng Catalonia, Đại sứ Tây Ban Nha tại Việt Nam cùng đại diện các cơ quan, hiệp hội và cộng đồng doanh nghiệp hai địa phương. Chương trình là dịp tăng cường kết nối, thúc đẩy hợp tác đầu tư, thương mại giữa TP.HCM và Catalonia, đồng thời mở ra nhiều cơ hội hợp tác cho cộng đồng doanh nghiệp, trong đó có lĩnh vực logistics.

03

VLA tham dự họp về dự án đường vượt biển Cần Giờ – Vũng Tàu

Ngày 31/7/2026, ông Nguyễn Lê Chơn Tâm – Ủy viên Ban Chấp hành Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự cuộc họp nghe báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án xây dựng đường vượt biển kết nối khu vực Cần Giờ – Vũng Tàu (cũ) theo phương thức đối tác công tư (Hợp đồng BT), do Sở Xây dựng TP. Hồ Chí Minh tổ chức dưới sự chủ trì của ông Nguyễn Xuân Sang – Thứ trưởng Bộ Xây dựng.

Cuộc họp tập trung trao đổi về phương án đầu tư, tính khả thi của dự án và các giải pháp phát triển hạ tầng giao thông kết nối, góp phần nâng cao năng lực logistics, tăng cường liên kết vùng và thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực phía Nam. Đại diện VLA đã tham dự, theo dõi và đóng góp ý kiến từ góc độ của cộng đồng doanh nghiệp logistics.

04

VLA tham dự WIFFA Vietnam International Freight Forwarder Conference 2026

Trong hai ngày 27–28/7/2026, WIFFA Vietnam International Freight Forwarder Conference 2026 đã diễn ra với sự tham gia của khoảng 200 chuyên gia giao nhận vận tải và doanh nghiệp logistics đến từ nhiều quốc gia trên thế giới. Đây là diễn đàn kết nối quốc tế dành cho cộng đồng freight forwarders, nổi bật với các phiên Business Matching 1:1, tạo cơ hội để doanh nghiệp tìm kiếm đối tác, mở rộng mạng lưới đại lý và thúc đẩy hợp tác trong lĩnh vực logistics.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã tham dự và phát biểu tại hội nghị, chia sẻ về xu hướng phát triển của ngành logistics Việt Nam, đồng thời khẳng định vai trò của VLA trong việc thúc đẩy kết nối doanh nghiệp, mở rộng hợp tác quốc tế và nâng cao năng lực cạnh tranh của cộng đồng logistics Việt Nam.

05 VLA tăng cường kết nối hợp tác với TAITRA

Sáng ngày 31/7/2026, trong khuôn khổ Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam – VILOG 2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi tiếp và làm việc với Văn phòng Đại diện Hội đồng Phát triển Ngoại thương Đài Loan (TAITRA) tại TP. Hồ Chí Minh.



Tham dự buổi làm việc, về phía TAITRA có bà Patty Yen – Trưởng Văn phòng Đại diện TAITRA tại TP. Hồ Chí Minh cùng các cán bộ của Văn phòng. Đại diện VLA có bà Phạm Thị Lan Hương – Trưởng Ban Dịch vụ Logistics VLA.

Hai bên đã trao đổi về các cơ hội hợp tác, tăng cường kết nối doanh nghiệp và thúc đẩy các hoạt động xúc tiến thương mại, đầu tư trong lĩnh vực logistics, qua đó góp phần mở rộng quan hệ hợp tác giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam và Đài Loan trong thời gian tới.

06 VLA tham dự Đại hội Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam nhiệm kỳ 2026–2031

Ngày 16/7/2026, Đại hội Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam khóa IX, nhiệm kỳ 2026–2031 đã được tổ chức tại Hà Nội với sự tham dự của lãnh đạo Bộ Xây dựng, Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam cùng đại diện các cơ quan quản lý, doanh nghiệp hội viên và các hiệp hội chuyên ngành.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký đã tham dự Đại hội, góp phần tăng cường kết nối, hợp tác giữa VLA với các tổ chức, hiệp hội trong lĩnh vực hàng hải và logistics, hướng tới phát triển chuỗi cung ứng và vận tải biển bền vững.

07 VLA tham gia trao đổi về Công ước NCD

Ngày 20/7/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự cuộc họp trao đổi về Công ước NCD do Bộ Xây dựng tổ chức.

Tại cuộc họp, các đại biểu đã trao đổi về những nội dung liên quan đến Công ước NCD và khả năng triển khai trong thực tiễn, góp phần hoàn thiện khung pháp lý và thúc đẩy phát triển thương mại số, logistics số tại Việt Nam. Đại diện VLA đã tham gia đóng góp ý kiến từ góc độ doanh nghiệp, tiếp tục khẳng định vai trò của Hiệp hội trong quá trình tham gia xây dựng và hoàn thiện chính sách cho ngành logistics.

Trân trọng cảm ơn



**CÔNG TY CỔ PHẦN
GHN LOGISTICS**



MIEN NAM GROUP

**TẬP ĐOÀN ĐẦU TƯ
MIỀN NAM**



Accountable • Value-led • Integrity

**CÔNG TY TNHH
QUỐC TẾ ANVY**



SOTA SOLUTIONS

**CÔNG TY CỔ PHẦN
SOTA SOLUTIONS**



**ĐÃ ĐỒNG HÀNH CÙNG VLA TẠI
HỘI THẢO CHUYÊN ĐỀ**



TRONG KHUÔN KHỔ VILOG 2026





**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 155, ngày 01/8/2026

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 THẮP LỬA™
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME