



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



BẢN TIN VLA

(Số 156, ngày 15/8/2026)

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 Phát triển cảng biển xanh, thông minh và logistics hàng hải trong chiến lược quốc gia biển mạnh

Chính phủ vừa ban hành Nghị quyết số 218/NQ-CP ngày 7/8/2026 về Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết số 20-NQ/TW của Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về xây dựng và phát triển Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh.

Chương trình xác định 9 nhóm nhiệm vụ, trong đó phát triển các ngành kinh tế biển hiện đại, xanh, thông minh và phát triển đồng bộ hạ tầng biển là những nội dung trọng tâm trong giai đoạn 2026–2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Đáng chú ý đối với ngành logistics, Chính phủ yêu cầu phát triển kinh tế hàng hải, hệ thống cảng biển xanh, thông minh, đội tàu vận tải biển, công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển, dịch vụ logistics hàng hải; đồng thời bảo đảm kết nối đồng bộ giữa đường biển với đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và hàng không.

Chương trình cũng đặt nhiệm vụ rà soát, điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 và triển khai Chương trình quốc gia về công nghiệp hàng hải và cơ khí biển. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



Ngày 13/8/2026, tại Cung Hội nghị Quốc tế Ariyana Đà Nẵng, Diễn đàn Hành lang Kinh tế Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương Đà Nẵng 2026 được tổ chức với trọng tâm kết nối logistics, thương mại, đầu tư và chuỗi cung ứng, hướng tới phát huy vai trò của Đà Nẵng trong mạng lưới giao thương khu vực.

Diễn đàn có chủ đề “Kiến tạo Hành lang Kinh tế Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương thế hệ mới: Logistics – Thương mại – Đầu tư – Chuỗi cung ứng Đà Nẵng 2026”, do Bộ Công Thương và UBND thành phố Đà Nẵng đồng chủ trì, trong khuôn khổ chuỗi sự kiện Hội chợ EWEC Đà Nẵng 2026.

Sự kiện quy tụ đại diện các cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức quốc tế, hiệp hội doanh nghiệp, doanh nghiệp logistics, xuất nhập khẩu, thương mại điện tử, nhà đầu tư hạ tầng, cùng các chuyên gia, viện nghiên cứu và cơ sở đào tạo trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng.

Trọng tâm của Diễn đàn là tìm kiếm các giải pháp kết nối chuỗi cung ứng, thu hút dòng hàng, dòng đầu tư và các dịch vụ logistics có giá trị gia tăng cao qua Đà Nẵng, đồng thời tăng cường liên kết giữa thành phố với miền Trung – Tây Nguyên, các địa phương trên Hành lang Kinh tế Đông – Tây (EWEC), ASEAN, Ấn Độ và các đối tác trong khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương.

Từ kết nối hạ tầng đến kết nối dòng hàng

Một trong những nội dung chính của Diễn đàn là phiên tham luận “Kết nối dòng hàng trên Hành lang Kinh tế Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương”, tập trung vào những thay đổi của

thương mại và chuỗi cung ứng toàn cầu, sự phát triển của các hành lang kinh tế thế hệ mới và khả năng mở rộng kết nối EWEC với Ấn Độ, ASEAN cũng như các tuyến thương mại quốc tế. Các vấn đề về vai trò của cảng Liên Chiểu trong thu hút tuyến hàng hải và dòng container, logistics xuyên biên giới, hành lang số, chuỗi cung ứng số và sự phát triển của các trung tâm logistics mới nổi cũng được đặt ra tại Diễn đàn. Bên cạnh đó, phiên thảo luận chuyên đề “Làm thế nào để Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics, thương mại và trung chuyển quốc tế của Hành lang Kinh tế Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương?” đi vào các điều kiện thực tế để thu hút dòng hàng qua thành phố.

Các nội dung được thảo luận gồm phát triển Khu thương mại tự do Đà Nẵng gắn với thu hút nhà đầu tư và chuỗi cung ứng quốc tế; thu hút hàng tàu; phát triển trung tâm hàng hóa hàng không; xây dựng trung tâm phân phối khu vực cho miền Trung; thúc đẩy logistics xuyên biên giới, logistics số, logistics xanh và xác định các dự án ưu tiên đầu tư trong giai đoạn 2026–2030.



Hoàn thiện hệ sinh thái logistics kết nối khu vực

Diễn đàn diễn ra trong bối cảnh Đà Nẵng đang từng bước hoàn thiện hệ sinh thái hạ tầng phục vụ logistics và giao thương quốc tế, với các cấu phần gồm Khu thương mại tự do, cảng Liên Chiểu, Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Cảng hàng không quốc tế Chu Lai, các trung tâm logistics, Trung tâm tài chính quốc tế và mạng lưới kết nối liên vùng, liên quốc gia.

Theo định hướng của thành phố, Diễn đàn không chỉ là không gian trao đổi chính sách mà còn nhằm kết nối cơ quan quản lý, tổ chức quốc tế, hiệp hội, doanh nghiệp và nhà đầu tư; qua đó thúc đẩy hình thành các dòng hàng, dòng đầu tư và dịch vụ logistics giá trị gia tăng, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp logistics địa phương mở rộng thị trường và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng quốc tế.

Việc tổ chức sự kiện cũng hướng tới từng bước hình thành cơ chế hợp tác và đối thoại thường niên về Hành lang Kinh tế Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương tại Đà Nẵng, qua đó tăng cường kết nối giữa thành phố với mạng lưới logistics, thương mại và đầu tư trong khu vực.

Trong khuôn khổ Diễn đàn, ông Đào Trọng Khoa, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), trình bày tham luận “Từ EWEC đến Cửa ngõ Logistics Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương: Xây dựng hành lang thể hệ mới kết nối, số hóa và xanh hóa”, đặt vấn đề về sự chuyển đổi từ một hành lang vận tải sang hành lang kinh tế có khả năng tạo dòng hàng, thu hút đầu tư và tạo giá trị tại Đà Nẵng. ***Xem thêm tại: [LINK](#).***



Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu chuyển từ tối ưu hiệu quả sang tăng khả năng chống chịu, giá trị của một hành lang kinh tế không còn chỉ nằm ở hạ tầng, mà ở khả năng hình thành dòng hàng, kết nối thương mại, dữ liệu, đầu tư và tạo giá trị. Từ góc nhìn này, EWEC đang đứng trước cơ hội phát triển thành một mắt xích của chuỗi cung ứng Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương, với Đà Nẵng là cửa ngõ kết nối ASEAN lục địa với biển.

Đây là thông điệp chính trong bài tham luận “Từ EWEC đến Cửa ngõ Logistics Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương: xây dựng hành lang thể hệ mới kết nối, số hóa và xanh hóa” của ông Đào Trọng Khoa, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), tại Diễn đàn Logistics Quốc tế Đà Nẵng 2026 ngày 13/8.

Đúng 10 năm trước, ông Đào Trọng Khoa từng đại diện VLA trình bày tại Đà Nẵng về phát triển thương mại thông qua vận tải xuyên biên giới trên Hành lang kinh tế Đông – Tây. Một thập kỷ sau, EWEC được đặt lại trong một không gian phát triển rộng hơn – các hành lang kinh tế thể hệ mới của khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương.

Theo Chủ tịch VLA, toàn cầu hóa không biến mất nhưng chuỗi cung ứng đang được tái cấu trúc: từ hiệu quả sang khả năng chống chịu; từ một nguồn cung sang đa dạng hóa; từ một tuyến vận tải sang nhiều hành lang thay thế. Vì vậy, doanh nghiệp ngày nay không chỉ hỏi tuyến nào rẻ nhất, mà quan tâm tuyến nào chống chịu tốt hơn, có thể dự báo và kết nối tốt hơn.

Hành lang phải tạo được dòng hàng và giá trị
Một tuyến đường hay cảng biển chưa tự động tạo thành hành lang kinh tế.

Theo VLA, một hành lang thể hệ mới cần năm lớp kết nối: vật lý; thương mại; số; chuỗi cung ứng; đầu tư và chuyển đổi xanh. Chỉ khi dòng hàng đi cùng dòng thương mại, dòng vốn, dòng dữ liệu và quá trình tạo giá trị, hành lang vận tải mới thực sự trở thành hành lang kinh tế.

Trong cấu trúc khu vực, Đà Nẵng nằm giữa hai không gian: phía Tây là EWEC kết nối Lào, Thái Lan, Myanmar và hướng tới Ấn Độ Dương; phía Đông là Biển Đông, Thái Bình Dương, Đông Bắc Á và các tuyến hàng hải toàn cầu.

Từ đó, Chủ tịch VLA đặt câu hỏi: EWEC có thể phát triển từ hành lang tiểu vùng thành hành lang chuỗi cung ứng Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương hay không? Nếu có, Đà Nẵng không chỉ là điểm cuối phía Đông của EWEC mà có thể trở thành gateway kết nối lục địa Đông Nam Á với không gian hàng hải Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương.



Bài học từ Middle Corridor

Case Middle Corridor cho thấy một hành lang thành công không được xây dựng chỉ bằng hạ tầng. Hành lang xuyên Caspian đang phát triển từ tuyến vận tải thành hệ sinh thái đa phương thức, kết hợp hạ tầng vật lý với thuận lợi hóa thương mại, quản trị xuyên biên giới, chứng từ điện tử và dữ liệu. Năm 2024, tuyến này vận chuyển khoảng 4,8 triệu tấn hàng hóa, tăng 63% so với cùng kỳ. Từ kinh nghiệm này, VLA cho rằng hành lang thế hệ mới phải đồng thời bao gồm vật lý + pháp lý + số + thương mại, cùng các quy tắc vận hành, dữ liệu, chứng từ được công nhận, KPI về chi phí – thời gian – độ tin cậy và cơ chế công – tư xử lý điểm nghẽn.

Dòng hàng phải đi trước

Một trong những quan điểm được Chủ tịch VLA đặc biệt nhấn mạnh là: điều quan trọng nhất của hành lang là dòng hàng.

Cần xác định hàng gì sẽ đi trên tuyến, dòng hàng hai chiều như thế nào, chủ hàng là ai và điều gì khiến doanh nghiệp lựa chọn hành lang này thay vì tuyến khác. Sau đó mới thiết kế hạ tầng, thủ tục, dữ liệu và dịch vụ logistics phù hợp.

Ở góc độ doanh nghiệp, VLA khái quát sáu điều kiện – 6C – quyết định dòng hàng có thực sự dịch chuyển hay không: Cargo, Cost, Connectivity, Customs, Capacity và Certainty.

Nói cách khác: Hạ tầng tạo năng lực, nhưng dòng hàng mới tạo ra hành lang.



Đà Nẵng từ EWEC đến Indo-Pacific Gateway

Ở tầm quốc gia, Chủ tịch VLA cho rằng Việt Nam cần chuyển từ “Made in Vietnam” sang “Made with Vietnam” và tiến tới “Connected through Vietnam” – không chỉ là nơi sản xuất hàng hóa mà trở thành nút kết nối của chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu.

Trong cấu trúc đó, Đà Nẵng có thể phát triển theo hướng:

EWEC → EWEC Plus → Indo-Pacific Gateway.

Thành phố có thể đồng thời phát triển vai trò hub logistics hàng hải, hub đa phương thức, FTZ và trung tâm phân phối, hub thương mại số và xa hơn là hub chuỗi cung ứng khu vực. Giá trị lớn nhất sẽ đến khi cảng biển, sân bay, FTZ và vị trí trên EWEC được tích hợp thành một hệ sinh thái logistics – thương mại – đầu tư – sản xuất và phân phối.

VLA đề xuất Sáng kiến Hành lang Logistics Đà Nẵng

VLA đề xuất nghiên cứu Da Nang Indo-Pacific Logistics Corridor Initiative, với năm nhóm hành động: lập bản đồ dòng hàng; xây dựng chỉ số chi phí và thời gian; thí điểm hành lang số; thí điểm hành lang xanh; hình thành liên minh doanh nghiệp và đầu tư của hành lang.

VLA cũng sẵn sàng phối hợp với Đà Nẵng, các hiệp hội logistics ASEAN, FIATA và cộng đồng doanh nghiệp quốc tế triển khai các sáng kiến, đồng thời đề xuất hướng tới tổ chức Diễn đàn Indo-Pacific IPEC thường niên tại Đà Nẵng.

Kết thúc tham luận, Chủ tịch VLA nhấn mạnh ba chuyển đổi: từ hành lang vận tải đến hành lang kinh tế; từ kết nối vật lý đến vật lý + số + xanh; từ đưa hàng hóa đi qua Đà Nẵng đến tạo giá trị tại Đà Nẵng.

Nếu thực hiện được, Đà Nẵng có thể vượt khỏi vai trò điểm cuối phía Đông của EWEC để trở thành cửa ngõ logistics Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương, kết nối ASEAN lục địa với Ấn Độ, Đông Bắc Á và chuỗi cung ứng toàn cầu. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



03 Kết nối xuyên biên giới và tạo thuận lợi thương mại: Động lực phát triển hành lang kinh tế

Vận tải xuyên biên giới chỉ thực sự phát huy hiệu quả khi hạ tầng được đi cùng với thủ tục, chứng từ, kiểm soát và cơ chế phối hợp đủ thông suốt. Việt Nam hiện đã có nhiều khuôn khổ khu vực và song phương về vận tải quá cảnh; vấn đề quan trọng tiếp theo là tăng tính kết nối giữa các cơ chế này, qua đó vừa tạo thuận lợi cho dòng hàng, vừa bảo đảm yêu cầu quản lý.

Đó là nội dung chính trong bài trình bày của ông Nguyễn Duy Minh, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tại hội nghị bên lề Diễn đàn Logistics Quốc tế Đà Nẵng 2026, với chủ đề “Kết nối xuyên biên giới và tạo thuận lợi thương mại – Động lực phát triển hành lang kinh tế Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương”.

Theo ông Nguyễn Duy Minh, Việt Nam nằm trên một trong những dòng chảy quan trọng của mạng lưới sản xuất và linh kiện công nghiệp châu Á. Để lợi thế vị trí được chuyển hóa thành năng lực logistics, chính sách cần cân bằng hai mục tiêu: tạo thuận lợi thương mại và quản lý hiệu quả.

Nền tảng đã có, bài toán nằm ở tính kết nối

Việt Nam hiện tham gia nhiều cơ chế phục vụ vận tải và quá cảnh xuyên biên giới.

Ở cấp độ khu vực có AFAFGIT – Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh và GMS-CBTA – Hiệp định Tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng Mekong mở rộng.

Ở cấp độ song phương, Việt Nam đã có các hiệp định quá cảnh hàng hóa với Lào, Trung Quốc và Campuchia.

Như vậy, nền tảng pháp lý cho vận tải xuyên biên giới đã được hình thành. Tuy nhiên, nhiều cơ chế cùng tồn tại không đồng nghĩa toàn bộ hành trình của hàng hóa đã vận hành liền mạch.

Theo VLA, vấn đề cần tiếp tục cải thiện nằm ở sự đồng bộ giữa thủ tục, chứng từ, cơ chế kiểm soát và kết nối giữa các cơ quan.

Do đó, hướng đi không chỉ là bổ sung thêm cơ chế, mà cần làm cho những nền tảng hiện có kết nối và vận hành hiệu quả hơn, hướng tới mục tiêu vận tải xuyên biên giới nhanh hơn, thuận lợi hơn.



TIR – kinh nghiệm quốc tế đáng tham khảo

Một kinh nghiệm được ông Nguyễn Duy Minh đề cập là Công ước TIR.

TIR cho thấy ba yếu tố đáng chú ý đối với vận tải xuyên biên giới.

Thứ nhất là đơn giản hóa, thông qua giảm các thủ tục và kiểm tra lặp lại trong hành trình đi qua nhiều biên giới.

Thứ hai là bảo đảm và kiểm soát, cho phép tạo thuận lợi thương mại nhưng vẫn duy trì yêu cầu quản lý hải quan.

Thứ ba là kết nối xuyên biên giới, hỗ trợ hàng hóa di chuyển qua nhiều quốc gia trên một hệ thống thống nhất hơn.

Thực tiễn triển khai TIR tại Trung Quốc cũng được VLA đưa ra như một kinh nghiệm có thể tham khảo đối với khu vực.

Tuy nhiên, thông điệp của bài trình bày không phải sao chép một mô hình. Mục tiêu là học hỏi kinh nghiệm quốc tế để tìm ra giải pháp phù hợp, bảo đảm sự cân bằng giữa tạo thuận lợi thương mại và quản lý hiệu quả.

Đà Nẵng và cơ hội từ kết nối xuyên biên giới

Trong xu hướng chuỗi cung ứng chuyển sang cấu trúc nhiều điểm hub nhằm tăng khả năng chống chịu, Đà Nẵng có cơ hội phát huy vai trò cửa ngõ kết nối các tuyến vận tải trên đất liền với mạng lưới logistics hướng biển.

Theo tầm nhìn được VLA đưa ra, để biến tiềm năng đó thành lợi thế cạnh tranh cần hội tụ ba yếu tố.

Thứ nhất là chính sách thuận lợi, tập trung vào tạo thuận lợi thương mại, đơn giản hóa thủ tục và thúc đẩy vận tải xuyên biên giới. Thứ hai là hạ tầng đồng bộ, trong đó có Cảng Liên Chiểu,

Khu thương mại tự do và mạng lưới logistics đa phương thức.

Thứ ba là hệ sinh thái hợp tác, với sự tham gia của chính quyền, doanh nghiệp, nhà đầu tư, các hiệp hội và đối tác quốc tế.

Khi ba yếu tố này được kết nối, mục tiêu hướng tới là dòng hàng thuận lợi hơn, niềm tin đầu tư lớn hơn và năng lực cạnh tranh cao hơn.

VLA đồng hành cùng Đà Nẵng

Trong quá trình đó, VLA xác định vai trò cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước; tham gia tư vấn chính sách, thúc đẩy tạo thuận lợi thương mại, đồng thời kết nối với FIATA, AFFA và các mạng lưới logistics quốc tế.

Đối với Đà Nẵng, VLA định hướng đồng hành trên ba nhóm hoạt động: đối thoại và tham vấn chính sách; kết nối cộng đồng doanh nghiệp; kết nối quốc tế.

Mục tiêu là hỗ trợ thành phố cải thiện môi trường chính sách, nâng cao khả năng thu hút đầu tư và tăng năng lực kết nối với các chuỗi cung ứng khu vực.

Thông điệp được ông Nguyễn Duy Minh nhấn mạnh: để chuyển hóa tiềm năng thành lợi thế cạnh tranh, Đà Nẵng cần đồng thời có chính sách thuận lợi, hạ tầng đồng bộ và một hệ sinh thái hợp tác đủ mạnh.

VLA khẳng định sẵn sàng đồng hành cùng TP. Đà Nẵng và cộng đồng doanh nghiệp để biến tầm nhìn thành chính sách, chính sách thành hành động và hành động thành giá trị thực tiễn.

Thanh Hải, VP VLA

05 Từ 14/8, áp dụng danh mục mới hàng nhập khẩu phải làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập

Từ ngày 14/8/2026, Quyết định số 31/2026/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ chính thức có hiệu lực, thay thế Quyết định số 23/2019/QĐ-TTg về danh mục hàng hóa nhập khẩu phải làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập.

Danh mục mới gồm 12 loại hàng hóa, trong đó có thuốc lá; rượu; bia sản xuất từ malt; ô tô chở người dưới 16 chỗ; máy bay, du thuyền; xăng; máy điều hòa không khí công suất từ 90.000 BTU trở xuống; tiền chất thuốc nổ, vật liệu nổ công nghiệp và một số nhóm hàng liên quan đến quốc phòng, an ninh hoặc nguy cơ dịch bệnh.

Quyết định đồng thời quy định cụ thể cửa khẩu nhập theo từng phương thức vận tải. Với đường biển và hàng không, cửa khẩu nhập là cảng nơi hàng được dỡ xuống hoặc cảng ghi trên vận đơn nơi hàng được vận chuyển đến; với đường sắt là ga liên vận quốc tế tại biên giới; với đường bộ và đường sông là cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính nơi hàng hóa đi vào lãnh thổ Việt Nam.

Một số trường hợp vẫn được lựa chọn làm thủ tục tại địa điểm ngoài cửa khẩu nhập theo quy định.

Xem thêm tại: [LINK](#).



GÓC LOGISTICS

Bình luận bản án về yêu cầu bồi thường thiệt hại

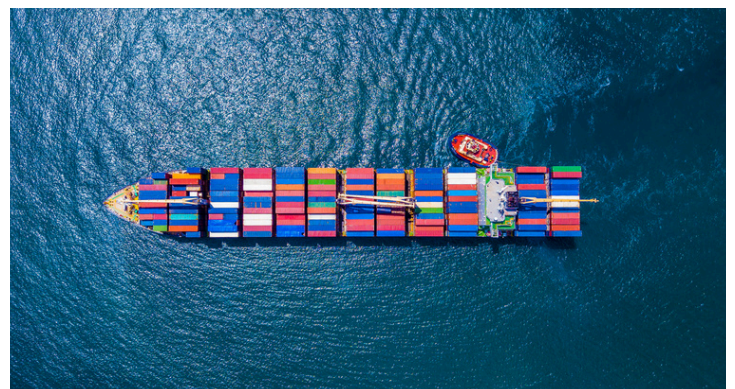
Bản án số 84/2026/KDTM-ST ngày 23/7/2026, thụ lý số 148/2025/TLST-KDTM ngày 18/6/2025 về việc “Tranh chấp về yêu cầu bồi thường thiệt hại phát sinh từ hợp đồng vận chuyển” theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 2532/2026/QĐXXST-KDTM ngày 17/04/2026 và Quyết định hoãn phiên tòa số 7232/QĐST-KDTM ngày 19/5/2026 giữa các đương sự: Nguyên đơn là Công ty VL và các Bị đơn gồm 05 Công ty giao nhận và 03 Hãng tàu/Đại lý Hãng tàu được xét xử trong các ngày 16/6, 15 và 23/7/2026 đã gây chú ý của nhiều công ty giao nhận, logistics về nội dung quyết định của Bản án. Với hồ sơ, Bản án do một bị đơn là doanh nghiệp giao nhận cung cấp, người viết có bình luận dưới đây để doanh nghiệp nêu trên và bạn đọc tham khảo.

1. Tóm tắt diễn biến vụ kiện

Nguyên đơn: Công ty VL ("VL") là Người giao hàng (Shipper) ghi trên toàn bộ vận đơn gốc do Người vận chuyển (Hãng tàu) cấp. Bị đơn: Gồm 5 Công ty Giao nhận và 3 Hãng tàu/Đại lý Hãng tàu. Theo Bản án thì những Công ty Giao nhận này ký hợp đồng với VL để cung cấp dịch vụ vận chuyển/ logistics/ đặt chỗ (booking agent) cho VL giai đoạn năm 2022-2025. Vào cuối năm 2024 đến đầu năm 2025, VL xuất khẩu 17 lô hàng cao su (gồm 166 container, trị giá tạm tính là hơn 178 tỷ VNĐ) sang Ningbo, Trung Quốc cho 2 người mua (Người nhận hàng - Consignee) theo điều kiện CIF Ningbo, thanh toán bằng hình thức D/P (100% qua ngân hàng). VL thực hiện đặt chỗ (booking) thông qua 5 Công ty Giao nhận nêu trên. Các Công ty Giao nhận chào giá cước vận chuyển cho VL theo điều kiện CY/CY và cấp Xác nhận đặt chỗ (Booking Confirmation) của Hãng tàu cho VL. Sau khi VL đóng hàng vào container và hoàn tất

thủ tục hải quan xuất khẩu, VL ủy quyền cho các Công ty Giao nhận thanh toán cước phí và nhận Vận đơn gốc (Bill of Lading - BL) từ các Hãng tàu, sau đó bàn giao đầy đủ BL gốc lại cho VL.

Khi hàng đến cảng đích (Ningbo), các Hãng tàu đã lần lượt giao toàn bộ 17 lô hàng (166 container hàng) cho 2 Người nhận hàng theo các BL trong khi VL vẫn đang nắm giữ toàn bộ các BL gốc. (2 Người nhận hàng này được cho là đã sử dụng BL gốc giả mạo của Hãng tàu để lấy hàng (thông tin chưa được kiểm chứng).



Đến tháng 5/2025, VL đã nộp đơn khởi kiện cả 5 Công ty Giao nhận và 3 Hãng tàu/Đại lý Hãng tàu tại Tòa án. VL yêu cầu Tòa án buộc các Bị đơn phải liên đới bồi thường 100% giá trị hàng hóa (tương đương hơn 178 tỷ VNĐ) cùng tiền lãi quá hạn phát sinh từ các khoản vay chiết khấu bộ chứng từ mà VL đã thực hiện với các Ngân hàng. VL cho rằng do việc giao hàng trái quy định tại cảng đích dẫn đến Người nhận hàng không thanh toán tiền hàng, nên các Công ty Giao nhận và Hãng tàu phải liên đới bồi thường tiền gốc và tiền lãi phát sinh nêu trên.

Trong quá trình giải quyết vụ án, Hãng tàu Y đã chủ động thương lượng, bồi thường riêng cho VL đối với 100 container hàng. VL sau đó rút yêu cầu khởi kiện đối với Y và Công ty Giao nhận có liên quan là A. Còn lại 6 bị đơn (4 Công ty Giao nhận và 2 Hãng tàu/Đại lý hãng tàu) đối với 66 container. Trong đó, Công ty giao nhận TH liên quan đến 20 container (10 container qua Hãng tàu R và 10 container qua Hãng tàu N).

2. Quyết định của Hội đồng xét xử

“Căn cứ khoản 1 Điều 30, điểm b khoản 1 Điều 35, điểm a khoản 1 Điều 39, Điều 147; Điều 266; khoản 1 Điều 273 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015; Điều 148, Điều 152, Điều 153 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Điều 360, Điều 361 Bộ luật Dân sự năm 2015; Nghị quyết 01/2019/NQ-HĐTP ngày 11-01-2019 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định về lãi, lãi suất, phạt vi phạm; Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý

và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án; Tuyên xử: ... 2. Chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Công ty VL: 2.1. Buộc Công ty TH và Công ty H có trách nhiệm liên đới bồi thường cho Công ty VL toàn bộ giá trị 10 (mười) container hàng hoá là 433.650 USD tương đương 11.474.379.000 đồng (theo tỷ giá bán USD đăng trên website của Ngân hàng Vietcombank ngày 13/7/2026 là 26.460 đồng/1USD) và khoản lãi vay Ngân hàng với số tiền là 1.252.813.567 đồng. Tổng giá trị bồi thường là 12.727.192.567 đồng. 2.2. Buộc Công ty TH và Công ty R có trách nhiệm liên đới bồi thường cho Công ty VL toàn bộ giá trị 10 (mười) container hàng hoá là 396.000 USD tương đương 10.478.160.000 đồng (theo tỷ giá bán USD đăng trên website của Ngân hàng Vietcombank ngày 13/7/2026 là 26.460 đồng/1USD) và khoản lãi vay Ngân hàng với số tiền là 1.206.825.666 đồng. Tổng giá trị bồi thường là 11.684.985.666 đồng. ... 2.3. ...” (Trang 26, 27 của Bản án). **Tổng cộng là TH phải liên đới bồi thường hơn 24 tỷ đồng.**



3. Bình luận Bản án

3.1. Bị đơn TH có “vận chuyển hàng hóa” hay không?

TH (Bị đơn) và VL (người giao hàng) ký "Hợp đồng dịch vụ vận chuyển" số TMCFCL-501/2024 ngày 02/01/2024 quy định về Trách nhiệm của Bên A [Công ty TH] tại Điều III.1 như sau: "Đối với hàng xuất: Phát hành vận đơn của Bên A cho từng lô hàng hoặc nhận vận đơn do hãng tàu (hoặc hãng hàng không) phát hành và giao lại cho Bên B, tùy theo yêu cầu của Bên B là sử dụng HBL hay MBL (HAWB hay MAWB). Đối với hàng nhập: gửi Giấy báo hàng đến và giao Lệnh giao hàng của từng lô hàng cho Bên B đúng hạn. Thông báo cho Bên B các thông tin vận chuyển liên quan đến lô hàng như: lịch trình vận chuyển của lô hàng, thời gian dự kiến tàu đến. Thông báo kịp thời cho Bên B đầy đủ thông tin lô hàng trong trường hợp xảy ra các sự cố có thể gây hư hỏng hoặc thiệt hại hàng hoá. Phối hợp với Bên B để cùng giải quyết sự cố mất mát, hư hỏng hàng hóa (nếu có) theo giới hạn trách nhiệm nhà vận chuyển theo luật hiện hành". Các Hãng tàu H và R đã phát hành vận đơn; TH không phát hành vận đơn, mà chỉ nhận vận đơn do những hãng tàu này phát hành và giao lại cho VL.

“Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển” (Khoản 2 Điều 148 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015). “Người vận chuyển” là các Hãng tàu H và R đã cấp vận đơn - bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Trong vụ kiện này, chỉ có một phương thức vận tải là đường biển được thể hiện trong hợp đồng vận chuyển giữa VL và TH và vận đơn do các Hãng tàu cấp. **Vì vậy, người viết cho rằng, trong vụ kiện này, do không cấp vận đơn nên TH không “vận chuyển hàng hóa”** mà chỉ làm các dịch vụ khác nêu trong Hợp đồng dịch vụ vận chuyển nêu trên như: nhận vận đơn do hãng tàu phát hành và giao lại cho VL, thông báo cho VL các thông tin vận chuyển liên quan đến lô hàng như: lịch trình vận chuyển của lô hàng, thời gian dự kiến tàu đến; thông báo kịp thời cho VL đầy đủ thông tin lô hàng trong trường hợp xảy ra các sự cố có thể gây hư hỏng hoặc thiệt hại hàng hoá...



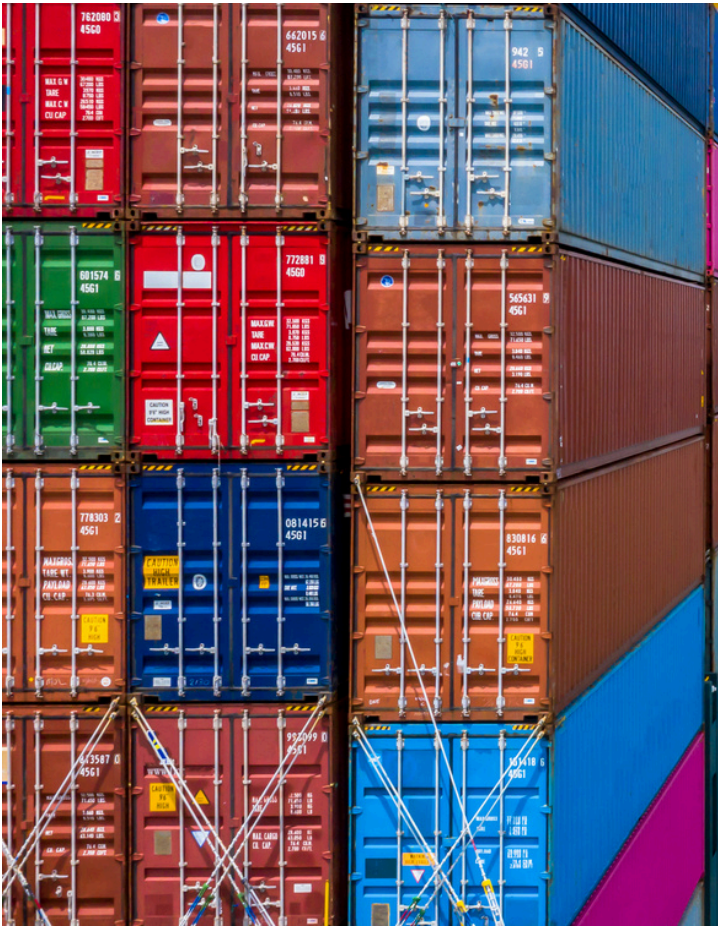
3.2. Ai trực tiếp gây ra thiệt hại cho Nguyên đơn?

Trang 4, 5 của Bản án sơ thẩm số 84/2026/KDTM-ST có đoạn (tên doanh nghiệp đã được mã hóa): "Theo nội dung hợp đồng thì Công ty A; Công ty TH; Công ty B; Công ty G và Công ty S chịu trách nhiệm **tiếp nhận, vận chuyển hàng hoá** xuất nhập khẩu của nguyên đơn từ các cảng trong và ngoài lãnh thổ Việt Nam. Khoảng cuối năm 2024, nguyên đơn đã ký hợp đồng mua bán với hai đối tác là Công ty Ningbo và Công ty Zhejiang. Theo nội dung hợp đồng thì nguyên đơn sẽ giao cho hai đối tác các lô hàng hóa là cao su tại cảng Ningbo, Trung Quốc. Theo yêu cầu của Công ty TH, nguyên đơn bàn giao cho Công ty H tổng cộng 10 (mười) container hàng hoá với giá trị là 433.650 USD và bàn giao cho Công ty R tổng cộng 10 (mười) container hàng hoá với giá trị là 396.000 USD. Các lô hàng này đã được Công ty H, Công ty R xuất vận đơn và được nguyên đơn khai báo tại Tờ khai hàng hóa xuất khẩu (thông quan) tương ứng, cụ thể: Vận đơn số SGNCB2404269901 do Công ty R phát hành ngày 19/12/2024 và Tờ khai hàng hóa xuất khẩu số 306965997350 ngày 06/12/2024. Vận đơn số NOSCL24NB01270 do Công ty Hàng hải phát hành ngày 17/01/2025 và Tờ khai hàng hóa xuất khẩu số 307025684360 ngày 31/12/2024.

Theo quy trình làm việc thì Công ty H; Công ty Y; Công ty R sẽ giao hàng hóa cho công ty đối tác của nguyên đơn tại cảng Ningbo Trung Quốc khi đối tác mua hàng xuất trình bộ chứng từ gốc (gồm các văn bản liên quan đến số lượng, chất lượng hàng hóa, Vận đơn gốc, Giấy chứng nhận bảo hiểm, Hồ sơ xuất khẩu.....). Ngày 14/3/2025, nguyên đơn liên hệ với Công ty H; Công ty Y và Công ty R thì được biết toàn bộ hàng hóa không còn trên cảng Ningbo (theo nội

dung trao đổi, xác nhận giữa các bên). Trong khi các chứng từ gốc tại thời điểm đó vẫn do Ngân hàng liên quan lưu giữ và hiện tại nguyên đơn đã thu hồi các chứng từ này. Điều này đồng nghĩa với việc Công ty H; Công ty Y và Công ty R đã bàn giao toàn bộ hàng hóa của nguyên đơn cho bên thứ ba (không phải là bên nhận hàng hợp pháp) mà không thông qua quy trình thanh toán và xuất trình, thu hồi bộ chứng từ gốc hợp lệ. **Hành vi của Công ty H; Công ty Y và Công ty R đã vi phạm nghiêm trọng nghĩa vụ trả hàng của người vận chuyển và trực tiếp gây ra thiệt hại cho nguyên đơn".**

Người viết đồng ý với quan điểm nêu trên của Bản án (Hành vi của Công ty H; Công ty Y và Công ty R đã vi phạm nghiêm trọng nghĩa vụ trả hàng của người vận chuyển và trực tiếp gây ra thiệt hại cho nguyên đơn).



3.3. Bị đơn TH có phải “liên đới bồi thường” hay không?

Trang 24 của Bản án có đoạn: *"Xét các bị đơn cùng thực hiện một nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa. Căn cứ Điều 587 Bộ luật Dân sự năm 2015 quy định trường hợp nhiều người cùng gây thiệt hại thì những người đó phải liên đới bồi thường cho người bị thiệt hại. Từ những nhận định trên, xét thấy yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn buộc các bị đơn phải liên đới bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn bằng giá trị hàng hóa bị mất là có cơ sở, phù hợp với quy định tại điểm a khoản 3 Điều 152 của Bộ luật Hàng hải 2015 "Trong trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây: a) Đới với hàng hóa bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị đã khai báo".*

Như đã phân tích trên đây, TH không thực hiện việc “vận chuyển hàng hóa” nên không thể **“cùng thực hiện một nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa”** mà chỉ có các Hãng tàu thực hiện việc này và đã gây thiệt hại như Bản án khẳng định (tại trang 24): *“Hành vi của Công ty H; Công ty Y và Công ty R [các hãng tàu] đã vi phạm nghiêm trọng nghĩa vụ trả hàng của người vận chuyển và trực tiếp gây ra thiệt hại cho nguyên đơn”*. Do đó, người viết cho rằng, việc Bản án/ Hội đồng xét xử *“xét các bị đơn cùng thực hiện một nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa”* và Căn cứ Điều 587 Bộ luật Dân sự năm 2015 để cho rằng TH phải liên đới bồi thường là **không có cơ sở pháp lý**.

(Còn nữa)

Ngô Khắc Lễ



01 Phí qua Kênh đào Panama tăng vọt giữa áp lực kép từ xung đột Trung Đông và El Niño

Hoạt động vận tải qua Kênh đào Panama đang chịu sức ép ngày càng lớn do dòng tàu chuyển hướng khỏi Trung Đông gia tăng, cùng với mực nước suy giảm dưới tác động của El Niño, làm hạn chế năng lực khai thác. Tình trạng này khiến thời gian chờ và chi phí qua một trong những tuyến hàng hải quan trọng nhất thế giới tăng mạnh.

Theo Argus Media, thời gian chờ qua kênh hiện lên khoảng 10 ngày, mức cao nhất kể từ tháng 5. Đáng chú ý, tàu container Seaspan Benefactor, sức chở 10.100 TEU, được cho là đã trả khoảng 4 triệu USD để giành quyền ưu tiên qua kênh, cao hơn gấp đôi mức đấu giá trung bình của tuần trước đó.

Áp lực gia tăng trong bối cảnh nhiều chủ tàu hạn chế hoạt động qua eo biển Hormuz và Bab el-Mandeb do xung đột tại Trung Đông, khiến các tuyến thay thế như Kênh đào Panama trở nên quan trọng hơn. Nhu cầu tăng cao đã đẩy giá đấu thầu các lượt ưu tiên qua kênh lên mức kỷ lục.

Trong khi đó, El Niño đang tạo thêm thách thức cho hoạt động khai thác. Cơ quan Quản lý Kênh đào Panama (ACP) đã giảm giới hạn mớn nước đối với tàu Neopanamax trong tháng 7 và dự kiến tiếp tục áp dụng các hạn chế vào cuối tháng 8, đầu tháng 9. Điều này buộc một số tàu phải giảm lượng hàng chuyên chở, đồng thời

làm dấy lên lo ngại ACP có thể hạn chế số lượt tàu qua kênh nếu mực nước tiếp tục giảm.

Áp lực tại Panama cho thấy các tuyến vận tải biển toàn cầu đang đồng thời chịu tác động từ rủi ro địa chính trị và điều kiện khí hậu cực đoan. Tại châu Âu, mực nước sông Rhine cũng xuống thấp do thời tiết khô hạn, khiến một số chủ hàng phải chuyển sang đường bộ và đường sắt với chi phí cao hơn.

Trong bối cảnh các điểm nghẽn hàng hải quan trọng cùng lúc đối mặt với gián đoạn, chi phí vận tải, thời gian giao hàng và khả năng duy trì ổn định chuỗi cung ứng toàn cầu được dự báo sẽ tiếp tục chịu nhiều áp lực trong thời gian tới.

Xem thêm tại: [LINK](#).



02 Công suất container Đông Á – Tiểu lục địa Ấn Độ giảm 14% giữa biến động Trung Đông

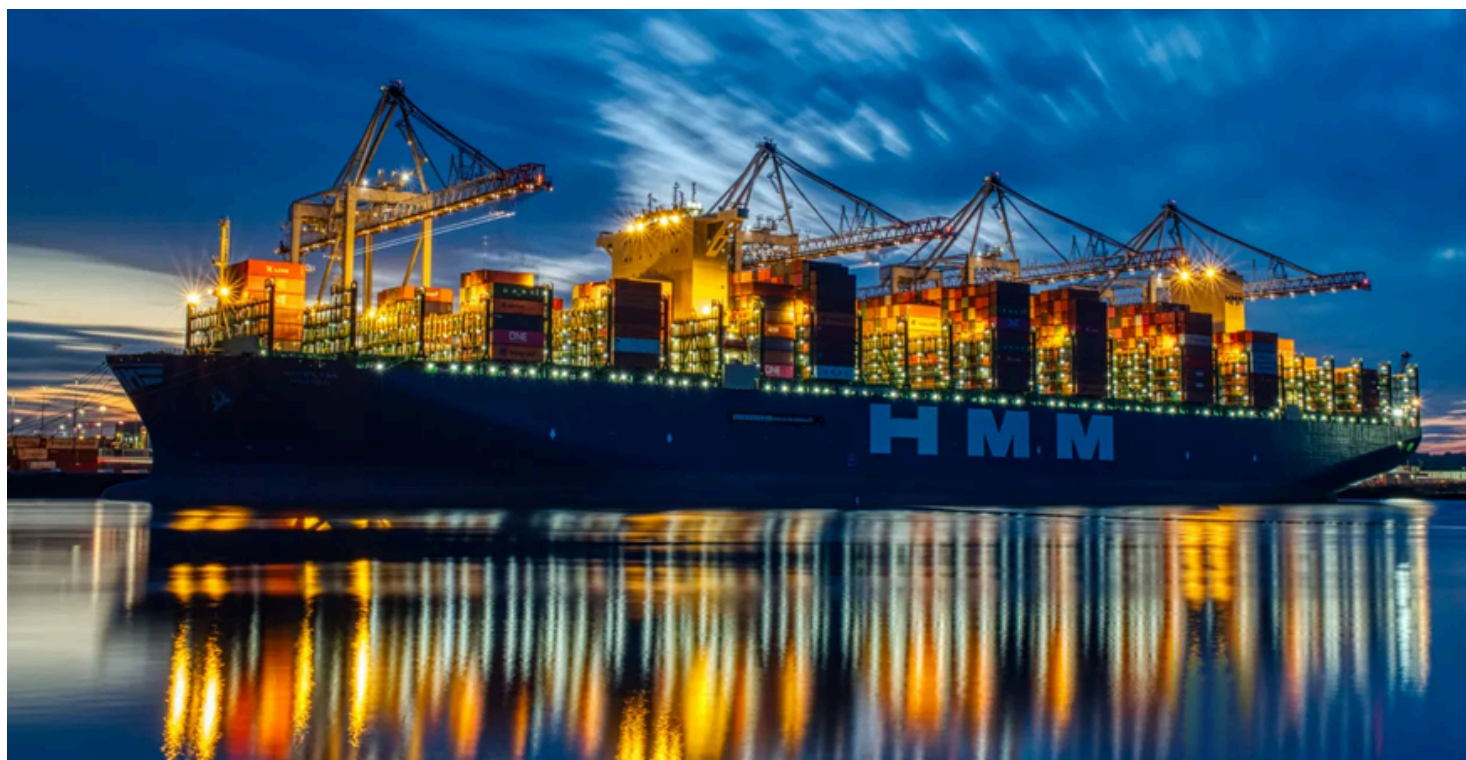
Công suất vận tải container trên tuyến Đông Á – Tiểu lục địa Ấn Độ đã giảm mạnh trong năm qua, trong bối cảnh xung đột tại Trung Đông và những thay đổi trong mạng lưới khai thác của các hãng tàu tiếp tục định hình lại nguồn cung vận tải khu vực.

Theo Alphaliner, tổng công suất triển khai trên tuyến đã giảm khoảng 312.000 TEU, tương đương 14% so với cùng kỳ năm trước. Phần lớn mức sụt giảm đến từ việc HMM rút khỏi thị trường, làm giảm 115.000 TEU, cùng với việc SeaLead Shipping thanh lý, khiến nguồn cung mất thêm khoảng 66.000 TEU. HMM, SeaLead và các hãng nhỏ có thị phần dưới 1% chiếm gần 90% tổng mức giảm công suất.

Trong khi một số hãng thu hẹp hoặc rút khỏi thị trường, các hãng lớn lại tái cơ cấu và bổ sung công suất. CMA CGM tăng khoảng 70.000 TEU thông qua việc mở các tuyến Viễn Đông – Ấn Độ “TVI” và Viễn Đông – Trung Đông “CIMEX3”. Cosco tạm dừng tuyến “MEA5” của OCEAN Alliance nhưng bổ sung hai dịch vụ “SEI1” và “SEI2”, đồng thời tăng công suất trên các tuyến khác.

Đáng chú ý, MSC đẩy mạnh sử dụng tàu cỡ lớn trên hành lang này. Hãng nâng cấp tuyến “Shikra” từ đội tàu 8.000–9.500 TEU lên 19.000–24.000 TEU, đồng thời bổ sung Khor Fakkan và Sohar vào hành trình. MSC cũng giảm số tàu khai thác từ 25 xuống 18 chiếc nhưng tăng kích cỡ tàu để nâng công suất cung ứng.

Diễn biến trên cho thấy nguồn cung vận tải giữa Đông Á và Tiểu lục địa Ấn Độ đang trải qua quá trình tái cơ cấu đáng kể, khi tác động địa chính trị, lệnh trừng phạt và chiến lược điều chỉnh mạng lưới của các hãng tàu cùng lúc làm thay đổi cán cân công suất trên thị trường. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



03

Giá cước và sản lượng hàng hóa hàng không giảm mạnh sau cải cách thuế hàng giá trị thấp của EU

Việc Liên minh châu Âu (EU) bãi bỏ ngưỡng miễn thuế de minimis 150 euro (173 USD) từ ngày 1/7 đang tạo ra những thay đổi rõ nét trên thị trường vận tải hàng không. Lượng hàng thương mại điện tử giá trị thấp – vốn đóng vai trò nguồn hàng nền quan trọng trên nhiều tuyến – sụt giảm, kéo nhu cầu vận chuyển đi xuống trong mùa hè và khiến giá cước hàng không giảm 5 tuần liên tiếp.

Các quy định mới đối với hàng nhập khẩu giá trị thấp đã bắt đầu tác động đến hành vi của thị trường. Tuy nhiên, do chính sách mới chỉ có hiệu lực khoảng một tháng, mức độ ảnh hưởng đầy đủ đối với sản lượng vận chuyển vẫn cần thêm thời gian để đánh giá.

Dữ liệu từ TAC Index (Transaction Cost Adjustment) cho thấy, trong giai đoạn từ ngày 1/7 đến giữa tháng 7, trọng lượng tính cước trên tuyến Hong Kong – châu Âu giảm 24% so với cùng kỳ năm trước. Giá cước cũng giảm đáng kể, từ 42,53 HKD/kg (5,42 USD/kg) ngày 30/6 xuống còn 35,08 HKD/kg (4,50 USD/kg) vào cuối tháng 7, tương đương mức giảm khoảng 17%.

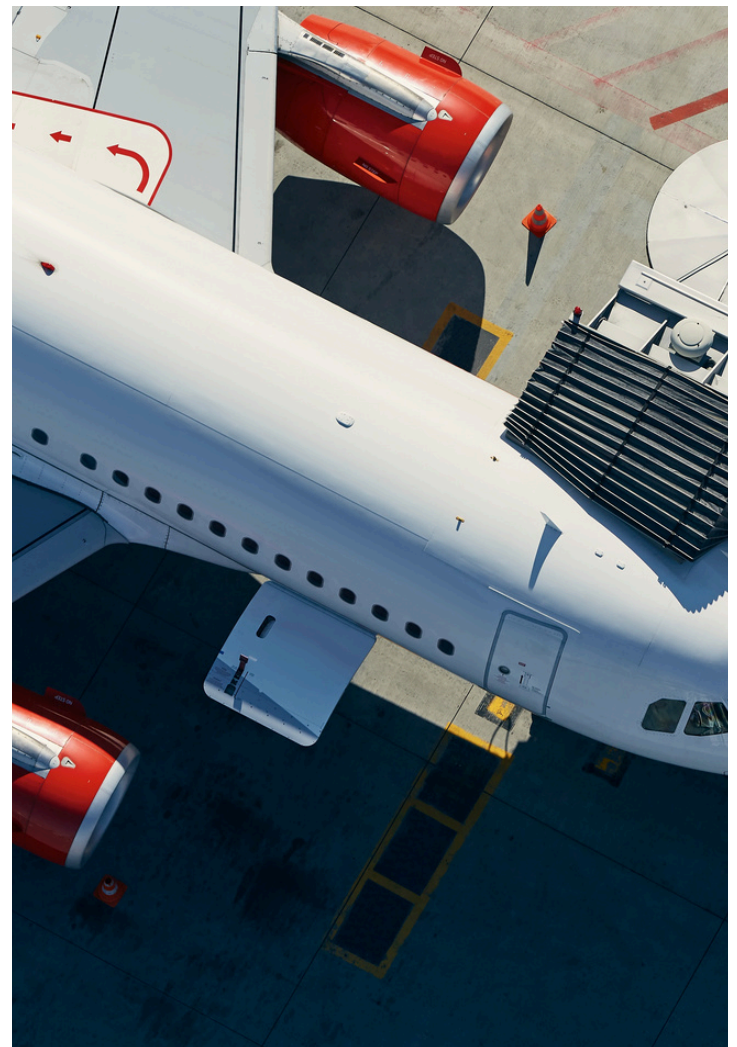
Tuy vậy, đà giảm của giá cước vẫn được kìm lại bởi chi phí nhiên liệu cao và những gián đoạn kéo dài trên các tuyến thương mại quốc tế.

Theo báo cáo tháng của TAC Index, dù đã giảm mạnh so với cuối tháng 6, giá cước giao ngay vẫn cao hơn 8,7% so với cùng kỳ năm trước. Mặt bằng giá tiếp tục được hỗ trợ bởi giá nhiên liệu hàng không tại châu Âu ở mức cao, các chuyến bay phải chuyển hướng tránh không phận Trung Đông và việc các hãng hàng không

duy trì kỷ luật công suất, tập trung năng lực vận chuyển trên các tuyến bay thẳng châu Á – châu Âu.

TAC Index nhận định những yếu tố này đang tạo ra một “mức sàn” tương đối vững cho giá cước. Trong đó, crack spread nhiên liệu hàng không tại châu Âu hiện vượt 80 USD/thùng – chỉ số phản ánh biên lợi nhuận gộp mà các nhà máy lọc dầu thu được khi chế biến dầu thô thành nhiên liệu máy bay – qua đó cho thấy áp lực chi phí nhiên liệu đối với các hãng hàng không vẫn ở mức cao.

Theo Journal of Commerce



04 Thị trường container nửa cuối 2026: Giá cước khó giảm sâu, áp lực nguồn cung lớn dần từ 2027

Thị trường vận tải container toàn cầu bước vào nửa cuối năm 2026 với mặt bằng giá cước vẫn ở mức cao, trong khi nhu cầu vận chuyển duy trì tích cực và những gián đoạn địa chính trị tiếp tục ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng. Theo Maritime Strategies International (MSI), giá cước có thể đã qua đỉnh nhưng khó giảm mạnh trong ngắn hạn.

Nửa đầu năm 2026 khởi đầu khá trầm lắng, song cục diện nhanh chóng thay đổi sau khi xung đột tại Iran làm gián đoạn hoạt động qua eo biển Hormuz. Giá nhiên liệu tăng, công suất tàu bị ảnh hưởng, các trung tâm trung chuyển như Jebel Ali gặp gián đoạn, cùng tình trạng ùn tắc lan rộng tại Nam Á, Đông Nam Á và Thượng Hải đã tạo áp lực lớn lên thị trường.

Bên cạnh đó, nhu cầu vận chuyển tiếp tục tăng khoảng 5%, trong khi doanh nghiệp Mỹ đẩy mạnh nhập hàng sớm và xuất khẩu Trung Quốc duy trì sức tăng. Sự cộng hưởng của các yếu tố này đã khiến giá cước tăng mạnh hơn dự kiến. Cước châu Á – châu Âu có thời điểm lên khoảng 5.000 USD/FEU, gấp đôi mức trước xung đột; tuyến châu Á – Bồ Tây Mỹ tăng lên khoảng 6.000 USD/FEU, từ mức 2.000–2.500 USD/FEU trước đó.



Giá cước có thể đã đạt đỉnh nhưng khó giảm mạnh

MSI nhận định đã xuất hiện dấu hiệu hạ nhiệt trên tuyến Xuyên Thái Bình Dương, song giá cước khó sụt giảm nhanh do giá nhiên liệu và phụ phí vẫn ở mức cao. Nhu cầu cũng được hỗ trợ đáng kể bởi xuất khẩu Trung Quốc, trong bối cảnh năng lực sản xuất vượt khả năng hấp thụ của thị trường nội địa.

Ở chiều cung, công suất đội tàu tăng khoảng 5% trong nửa đầu năm, tương đương mức tăng nhu cầu. Lượng tàu mới sẽ tăng dần trong những tháng cuối năm, nhưng làn sóng công suất lớn thực sự được dự báo chỉ xuất hiện từ năm 2027. Vì vậy, cán cân cung – cầu trong phần còn lại của năm 2026 được đánh giá vẫn tương đối cân bằng.

Thị trường thuê tàu cũng tiếp tục nghiêng về phía chủ tàu. Nhu cầu bổ sung tàu của các hãng vận tải, đặc biệt ở phân khúc dưới 8.000 TEU, vẫn cao trong khi nguồn cung hạn chế, giúp giá thuê duy trì ở mức cao và nhiều khả năng chưa thay đổi đáng kể trong năm nay.

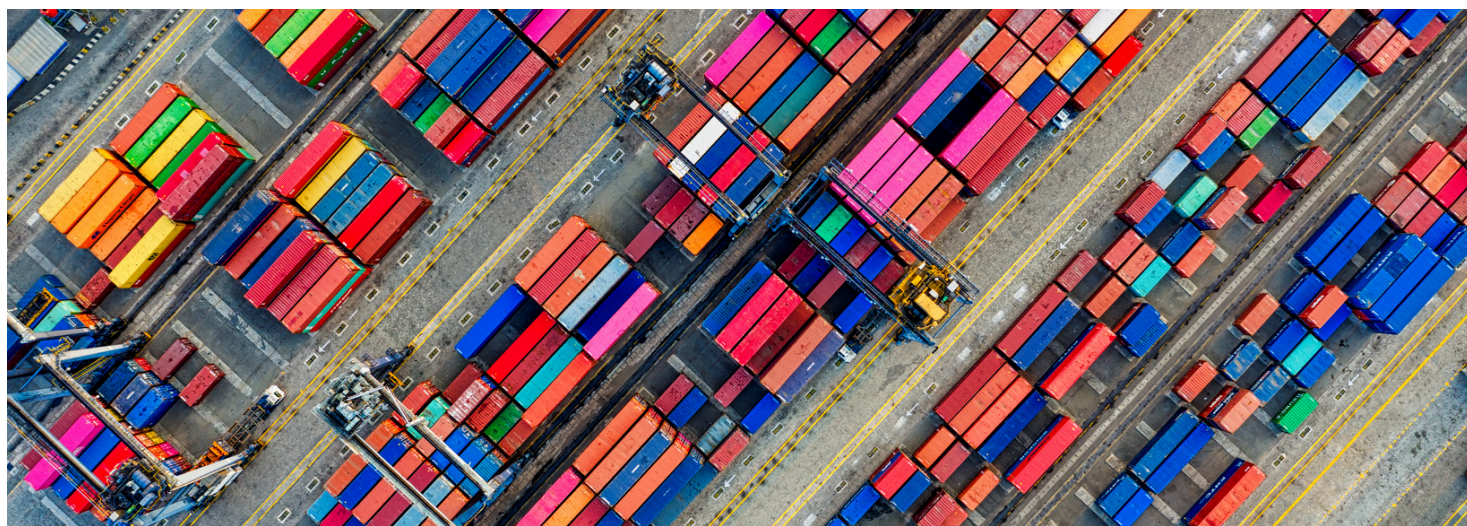
Áp lực dư cung có thể rõ nét từ 2027–2028

Dù triển vọng ngắn hạn tương đối tích cực, MSI cảnh báo thách thức lớn hơn sẽ xuất hiện từ 2027–2028, khi lượng tàu mới đặt đóng trong những năm gần đây bắt đầu được bàn giao mạnh.

Từ đầu năm 2026, khoảng 1,9 triệu TEU công suất mới đã được đặt đóng, thấp hơn đáng kể so với 5 triệu TEU của năm 2025. Tuy nhiên, vấn đề đáng chú ý nằm ở số lượng lớn tàu container cỡ rất lớn và siêu lớn sẽ gia nhập thị trường trong những năm tới, trong khi không có lượng tàu già tương ứng để loại bỏ.

Điều này có thể tạo ra áp lực dư cung và đẩy các tàu lớn xuống những tuyến thương mại nhỏ hơn. Nếu các tuyến này không đủ khả năng hấp thụ công suất, thị trường có thể đối mặt với một “điểm nghẽn” mới trong quá trình phân bổ đội tàu.

Nhìn chung, nửa cuối năm 2026 được dự báo vẫn duy trì mặt bằng giá cước tương đối cao, nhờ nhu cầu ổn định, chi phí nhiên liệu và những gián đoạn chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, cán cân thị trường có thể thay đổi đáng kể từ năm 2027 khi làn sóng tàu mới bắt đầu tạo sức ép ngày càng lớn lên nguồn cung. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



05 FIATA kêu gọi thành viên đóng góp ý kiến cho Báo cáo Thị trường toàn cầu 2026

FIATA đang kêu gọi các thành viên trên toàn cầu tham gia Khảo sát Nhận định Ngành Toàn cầu FIATA 2026, nhằm ghi nhận góc nhìn của cộng đồng giao nhận vận tải về những xu hướng, thách thức và cơ hội đang định hình ngành logistics thế giới.

Khảo sát được triển khai tại cả bốn khu vực của FIATA, gồm châu Âu (REU), châu Mỹ (RAMS), châu Phi – Trung Đông (RAME) và châu Á – Thái Bình Dương (RAP). Sự tham gia rộng rãi của các thành viên sẽ góp phần giúp kết quả khảo sát phản ánh đầy đủ, đa chiều và sát thực hơn bức tranh của ngành giao nhận vận tải toàn cầu.

Các ý kiến thu thập được sẽ là nguồn dữ liệu quan trọng phục vụ Báo cáo Thị trường FIATA 2026, đồng thời kết quả khảo sát sẽ được trình bày tại Đại hội Thế giới FIATA 2026 (FIATA World Congress 2026), diễn ra tại Milan, Italy, từ ngày 6–9/10/2026.

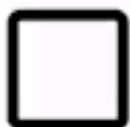
Khảo sát sẽ chính thức khép lại vào Thứ Sáu, ngày 21/8/2026. FIATA khuyến khích các thành viên chưa tham gia sớm hoàn thành khảo sát để đóng góp tiếng nói và góc nhìn của mình vào bức tranh chung của ngành logistics quốc tế.

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) trân trọng kính mời Quý Hội viên tham gia khảo sát và đóng góp ý kiến tại: [LINK](#).



2026 FIATA Market Report

Global Trends



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA tham dự Diễn đàn Logistics Quốc tế Đà Nẵng 2026

Chiều ngày 13/8/2026, Diễn đàn Logistics Quốc tế Đà Nẵng 2026 với chủ đề “Đà Nẵng: Cửa ngõ Logistics Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương – Kết nối Thương mại, Đầu tư và Chuỗi cung ứng” đã được Bộ Công Thương phối hợp với UBND TP. Đà Nẵng tổ chức.

Diễn đàn quy tụ gần 600 đại biểu là lãnh đạo các bộ, ban, ngành Trung ương và địa phương; cơ quan đại diện ngoại giao, tổ chức quốc tế; các hiệp hội ngành hàng, doanh nghiệp logistics, xuất nhập khẩu trong và ngoài nước cùng các viện nghiên cứu, trường đại học. Chương trình tập trung trao đổi về các giải pháp phát huy lợi thế của Đà Nẵng, tăng cường kết nối thương mại, đầu tư và chuỗi cung ứng, hướng tới nâng cao vai trò của thành phố trong mạng lưới logistics khu vực.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Đào Trọng Khoa - Chủ tịch VLA đã tham dự và có bài trình bày tại Diễn đàn, chia sẻ những định hướng nhằm phát huy lợi thế địa kinh tế, tăng cường kết nối hành lang và từng bước đưa Đà Nẵng trở thành cửa ngõ logistics kết nối không gian Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương.



02 VLA tham gia Tọa đàm tiền Diễn đàn Logistics Quốc tế Đà Nẵng 2026

Sáng ngày 13/8/2026, Tọa đàm tiền Diễn đàn Logistics Quốc tế Đà Nẵng 2026 với chủ đề “Kết nối xuyên biên giới và tạo thuận lợi thương mại – Động lực phát triển Hành lang kinh tế Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương” đã diễn ra tại TP. Đà Nẵng. Tọa đàm do Sở Công Thương TP. Đà Nẵng phối hợp với Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và các đơn vị liên quan tổ chức, tập trung nhận diện những điểm nghẽn trong vận tải xuyên biên giới, trao đổi các giải pháp tạo thuận lợi thương mại, tăng cường kết nối hành lang kinh tế và nâng cao năng lực logistics của Đà Nẵng.

Tại chương trình, ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA đã có bài trình bày, chia sẻ góc nhìn từ cộng đồng doanh nghiệp logistics về các giải pháp tăng cường kết nối xuyên biên giới, tạo thuận lợi cho dòng chảy hàng hóa và phát huy lợi thế của Đà Nẵng trong kết nối Hành lang Kinh tế Đông – Tây (EWEC) với các tuyến thương mại khu vực.

Thông qua Tọa đàm, VLA tiếp tục phát huy vai trò cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp và cơ quan quản lý, đóng góp các sáng kiến thúc đẩy tạo thuận lợi thương mại, tăng cường liên kết vùng và nâng cao vị thế của Đà Nẵng trong mạng lưới logistics khu vực.



02 VLA tham dự Hội nghị Ngoại giao lần thứ 33

Ngày 4/8/2026, bà Bùi Thị Hải Yến - Phó Chủ tịch VLA, bà Chu Quỳnh Trang - Trưởng Văn phòng VLA Hà Nội cùng 09 doanh nghiệp hội viên VLA đã tham dự Hội nghị Ngoại giao lần thứ 33 do Bộ Ngoại giao tổ chức với chủ đề “Phát huy vai trò tiên phong và thực hiện nhiệm vụ trọng yếu, thường xuyên của đối ngoại Việt Nam trong kỷ nguyên mới”.



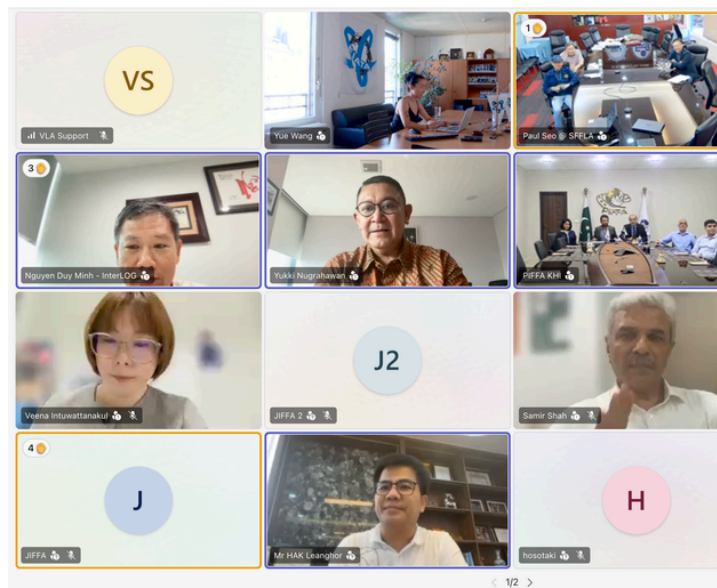
Hội nghị là diễn đàn quan trọng nhằm trao đổi các định hướng lớn của công tác đối ngoại, phát huy vai trò tiên phong của ngoại giao trong việc mở rộng quan hệ quốc tế, thúc đẩy hợp tác kinh tế và tạo động lực cho phát triển đất nước trong giai đoạn mới. Việc tham dự chương trình cũng tạo cơ hội để VLA và các doanh nghiệp hội viên cập nhật định hướng đối ngoại, tăng cường kết nối và tìm kiếm các cơ hội hợp tác quốc tế.

03 VLA tham dự cuộc họp FIATA Region Asia-Pacific

Ngày 11/8/2026, ông Nguyễn Duy Minh - Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Chủ tịch FIATA RAP đã tham dự cuộc họp FIATA RAP về việc lựa chọn đơn vị đăng cai FIATA-RAP Field Meeting 2027.

Việc tham gia các hoạt động của FIATA RAP tiếp tục thể hiện vai trò tích cực của VLA trong mạng lưới FIATA, góp phần tăng cường kết nối và hợp tác giữa cộng đồng logistics Việt Nam với khu vực châu Á – Thái Bình Dương.

Tại cuộc họp, Federation of Malaysian Freight Forwarders (FMFF) và Pakistan International Freight Forwarders Association (PIFFA) - hai ứng viên đăng cai FIATA-RAP Field Meeting 2027 - đã lần lượt giới thiệu kế hoạch tổ chức, năng lực và những lợi thế của mình trước các đại biểu FIATA RAP. Sau phần trình bày, các đại biểu đã trao đổi, xem xét các phương án và tiến hành lựa chọn đơn vị chủ nhà. Kết quả, FMFF đã được lựa chọn là đơn vị đăng cai FIATA-RAP Field Meeting 2027 tại Malaysia.



04 VLA trao đổi cơ hội hợp tác về chuỗi cung ứng lạnh với ASSIST

Ngày 6/8/2026, Bà Phạm Thị Lan Hương, Trưởng Ban Dịch vụ Logistics – Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi làm việc với tổ chức ASSIST nhằm trao đổi về các cơ hội hợp tác trong lĩnh vực chuỗi cung ứng lạnh.



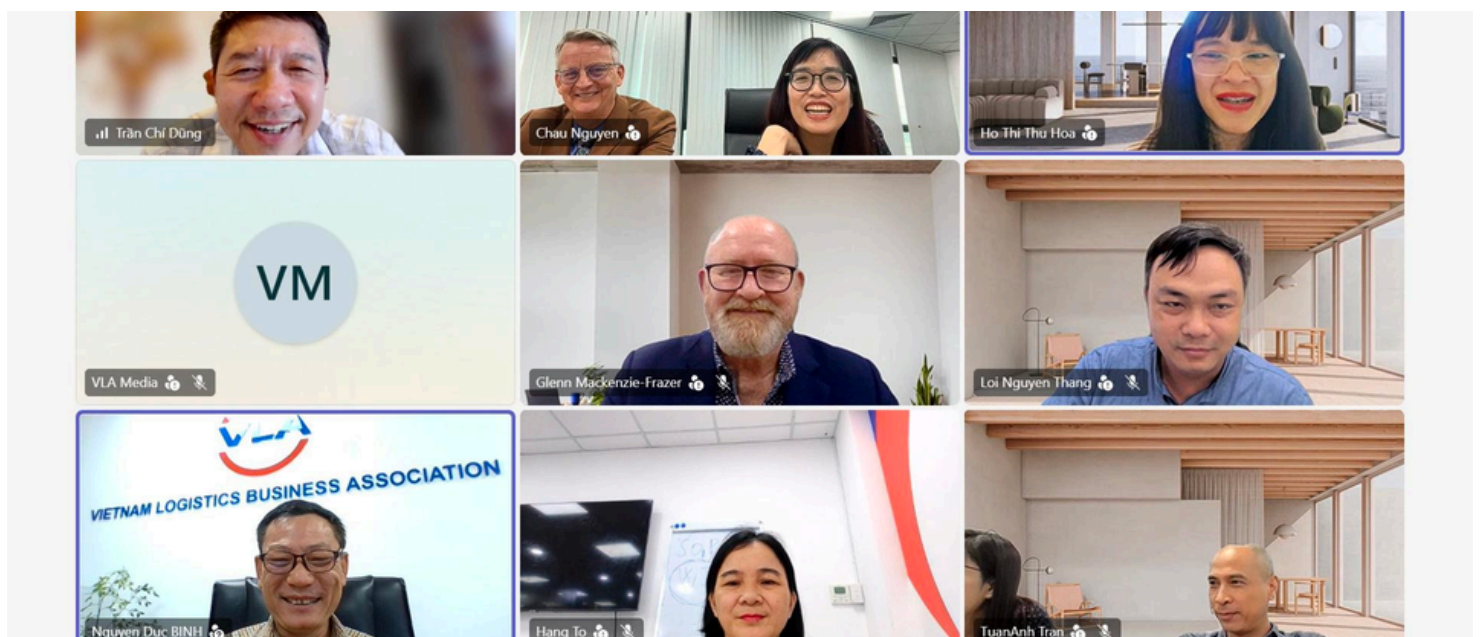
05 VLA/VLI làm việc với IESC về định hướng hợp tác trong Dự án TAFSE

Ngày 6/8/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) đã có buổi làm việc với tổ chức IESC, Hoa Kỳ nhằm trao đổi về định hướng hợp tác trong khuôn khổ Dự án TAFSE.

Tham dự buổi làm việc, về phía VLA có ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ, ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký, bà Nguyễn Thị Thanh Hải – Phó Tổng Thư ký và ông Bùi Đức Thọ – Thư ký Văn phòng. Đại diện VLI có PGS.TS. Hồ Thị Thu Hòa – Viện trưởng, ThS. Tô Thị Hằng và TS. Nguyễn Thắng Lợi – Phó Viện trưởng. Về phía IESC có ông Chad Ford – Vice President.

Tại cuộc họp, các bên đã trao đổi về phạm vi, cơ chế và những nội dung hợp tác tiềm năng, trên cơ sở phát huy thế mạnh của VLA/VLI và phù hợp với kế hoạch triển khai Dự án TAFSE. Hai bên thống nhất tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện khuôn khổ hợp tác trong thời gian tới.

Buổi làm việc là bước tiếp theo trong quá trình phối hợp giữa VLA/VLI và IESC, hướng tới xây dựng các hoạt động hợp tác thiết thực, góp phần nâng cao năng lực chuỗi cung ứng lạnh và logistics phục vụ thương mại nông sản Việt Nam.



06 VLA tham dự cuộc họp tháo gỡ vướng mắc trong lĩnh vực thuế, hải quan

Ngày 8/8/2026, ông Trần Việt Huy – Trưởng Ban Hải quan và Thuận lợi hóa thương mại Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự cuộc họp về xử lý các khó khăn, vướng mắc và kiến nghị trong lĩnh vực thuế, hải quan do Phó Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Văn Thắng chủ trì.

Cuộc họp tập trung trao đổi, rà soát những khó khăn phát sinh trong quá trình thực hiện các chính sách, thủ tục về thuế và hải quan, đồng thời thảo luận các giải pháp tháo gỡ nhằm tạo thuận lợi hơn cho hoạt động sản xuất, kinh doanh và xuất nhập khẩu của doanh nghiệp.

Tại cuộc họp, đại diện VLA đã phản ánh một số vướng mắc nổi bật của cộng đồng doanh nghiệp trong quá trình thực hiện các quy định về xuất nhập khẩu, hải quan và quản lý chuyên ngành, đồng thời kiến nghị Chính phủ xem xét tháo gỡ theo ba nhóm vấn đề chính.

Thứ nhất, VLA kiến nghị Chính phủ quan tâm đến những khó khăn của doanh nghiệp trong việc tuân thủ các quy định mới về thủ tục hải quan và quản lý chuyên ngành. Trong thời gian qua, nhiều luật, nghị định, thông tư và văn bản hướng dẫn được ban hành, sửa đổi trong thời gian ngắn, khiến cả doanh nghiệp và các cơ quan thực thi gặp khó khăn trong việc cập nhật, tổ chức thực hiện và bố trí nhân lực phù hợp. Một số bất cập trong phân công, phân quyền và hướng dẫn thực hiện đã dẫn đến tình trạng ách tắc hàng hóa xuất nhập khẩu, đặc biệt ở các khâu kiểm tra chuyên ngành và cấp giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa. Điều này làm gia tăng rủi ro vi phạm cho doanh nghiệp, kéo theo các biện pháp xử phạt hoặc xử lý bổ sung, thậm chí có thể ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất, kinh doanh.



Thứ hai, VLA kiến nghị Chính phủ hỗ trợ làm việc với các cơ quan hữu quan của Trung Quốc nhằm tháo gỡ tình trạng ùn tắc đối với hàng hóa nhập khẩu từ Trung Quốc vào Việt Nam. Theo phản ánh từ cộng đồng doanh nghiệp vận tải xuyên biên giới, hiện một số xe tải phải chờ từ 3–5 ngày mới có thể vào khu vực cửa khẩu Lạng Sơn. Nguyên nhân được cho là liên quan đến một số thủ tục và yêu cầu từ phía Trung Quốc chưa phù hợp với thực tiễn vận hành, làm kéo dài thời gian thông quan và gia tăng chi phí cho doanh nghiệp.

Thứ ba, VLA đề nghị sớm hoàn thiện các quy định và trình tự, thủ tục đối với một số tình huống phát sinh trong quản lý hải quan nhưng hiện chưa có hướng dẫn cụ thể. Điển hình là trường hợp hàng nhập khẩu bị người nhập khẩu từ chối nhận, trong khi người bán ở nước ngoài có nhu cầu đề nghị tiêu hủy hàng hóa tại Việt Nam theo đúng quy định pháp luật nhưng chưa có quy trình xử lý rõ ràng. Khoảng trống thủ tục này khiến doanh nghiệp và cơ quan thực thi gặp khó khăn, đồng thời làm phát sinh thêm thời gian lưu giữ, chi phí và rủi ro pháp lý.

Thông qua các kiến nghị trên, VLA đề xuất các cơ quan quản lý tiếp tục rà soát, hoàn thiện cơ chế và quy trình thực thi theo hướng đồng bộ, rõ ràng và khả thi hơn, qua đó giảm ách tắc hàng hóa, hạn chế rủi ro tuân thủ và tạo thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu của doanh nghiệp.

Việc tham dự cuộc họp tiếp tục thể hiện vai trò của VLA trong việc đại diện tiếng nói của cộng đồng doanh nghiệp logistics, phản ánh những vướng mắc từ thực tiễn và đồng hành cùng các cơ quan quản lý trong quá trình cải cách thủ tục, tạo thuận lợi thương mại.



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





THEO DÕI NGAY FANPAGE CỦA VLA
ĐỂ CẬP NHẬT THÔNG TIN MỚI NHẤT HÀNG TUẦN!

Bản tin VLA số 156, ngày 15/8/2026

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

