



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



BẢN TIN VLA

(Số 157, ngày 03/9/2026)

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 Thúc đẩy xuất khẩu: Khơi thông các cửa ngõ logistics, tiếp tục đơn giản hóa thủ tục

Theo Thông báo số 443/TB-VPCP ngày 20/8/2026 về kết luận của Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Phạm Gia Túc tại cuộc họp thúc đẩy xuất khẩu, kiểm soát nhập siêu, tính hết tháng 7/2026, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam đạt 319,7 tỷ USD, tăng 21,7% so với cùng kỳ; cán cân thương mại hàng hóa nhập siêu khoảng 20,3 tỷ USD.

Trong bối cảnh chi phí logistics và biến động thương mại quốc tế tiếp tục tác động đến xuất khẩu, Chính phủ yêu cầu tăng cường điều tiết tại các cảng, cửa ngõ logistics lớn, đồng thời tiếp tục đơn giản hóa thủ tục và tăng liên thông dữ liệu giữa các cơ quan quản lý.

Đối với lĩnh vực logistics, Bộ Xây dựng được giao phối hợp với các địa phương, doanh nghiệp cảng, hãng vận tải và cơ quan hải quan tổ chức điều tiết giao thông, bố trí luồng ưu tiên trong các giai đoạn cao điểm xuất khẩu tại các cảng và cửa ngõ logistics lớn.

Các bộ, ngành được yêu cầu tiếp tục nghiên cứu áp dụng quản lý rủi ro, rà soát và đơn giản hóa thủ tục; hạn chế tình trạng chồng chéo trong thanh tra, kiểm tra doanh nghiệp; tăng cường liên thông dữ liệu giữa các cơ quan quản lý nhà nước và đẩy mạnh dịch vụ công trực tuyến.

Các địa phương cũng phải thường xuyên theo dõi tình hình sản xuất, đơn hàng và xuất khẩu, kịp thời phát hiện những khó khăn liên quan đến thị trường, lao động, logistics và quy định của thị trường nhập khẩu để xử lý hoặc kiến nghị cấp có thẩm quyền. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



02 Việt Nam – Lào tiếp tục tháo gỡ điểm nghẽn vận tải, logistics xuyên biên giới

Việt Nam và Lào đang rà soát việc thực hiện Thỏa thuận Hà Nội năm 2007, tập trung vào hạ tầng cửa khẩu, giao thông kết nối, kho bãi, thủ tục quá cảnh, chuyển đổi số và các điều kiện phục vụ xuất nhập khẩu, hướng tới tiếp tục tạo thuận lợi cho người, phương tiện và hàng hóa qua biên giới.

Cụ thể, từ ngày 26–28/8/2026 tại Điện Biên, Nhóm phối hợp liên ngành Việt Nam – Lào đã kiểm tra việc thực hiện Thỏa thuận Hà Nội năm 2007 và khảo sát thực tế tại cặp Cửa khẩu quốc tế Tây Trang – Pang Hốc.

Hai bên đánh giá hạ tầng cửa khẩu, giao thông kết nối, khu vực kiểm tra, kiểm soát, kho bãi và các điều kiện phục vụ xuất nhập khẩu; đồng thời rà soát thủ tục đối với người và phương tiện, xuất nhập khẩu và quá cảnh hàng hóa, kiểm dịch, thanh toán, ứng dụng công nghệ thông tin và cơ chế phối hợp giữa các lực lượng chức năng.

Một số tồn tại được ghi nhận gồm hạ tầng giao thông và cửa khẩu tại một số khu vực chưa đồng bộ; hệ thống kho bãi, bãi kiểm hóa, khu sang tải và dịch vụ logistics còn hạn chế; một số quy định về quản lý người, phương tiện và hàng hóa cần tiếp tục rà soát.

Hai bên thống nhất thúc đẩy kết nối hạ tầng và logistics, hiện đại hóa cửa khẩu, tạo thuận lợi hơn cho thương mại biên giới, đặc biệt với hàng nông sản; đồng thời nghiên cứu sửa đổi, bổ sung Thỏa thuận Hà Nội năm 2007, phấn đấu hoàn thành trong năm 2027.

Những kết quả đạt được từ chương trình kiểm tra không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả thực hiện Thỏa thuận Hà Nội năm 2007 mà còn tạo cơ sở để tiếp tục thúc đẩy quan hệ kinh tế, thương mại và đầu tư giữa hai nước, đóng góp thiết thực vào việc củng cố và phát triển mối quan hệ hữu nghị, đoàn kết đặc biệt, hợp tác toàn diện và gắn kết chiến lược Việt Nam – Lào trong giai đoạn mới. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



03 Từ mốc 1.000 tỷ USD đến vận hội mới của logistics Việt Nam

Kim ngạch xuất nhập khẩu hướng tới mốc 1.000 tỷ USD cùng những định hướng phát triển mới đang mở rộng dư địa cho logistics Việt Nam. Tuy nhiên, quy mô thương mại lớn hơn cũng đặt ra yêu cầu nâng cấp tương ứng về hạ tầng, kết nối, chất lượng dịch vụ và năng lực của doanh nghiệp logistics.

Quy mô thương mại mở rộng, logistics đứng trước dư địa lớn

Trong 7 tháng năm 2026, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đạt khoảng 659 tỷ USD, tăng 28,1% so với cùng kỳ. Bộ Công Thương dự kiến tổng kim ngạch cả năm có thể vượt 1.000 tỷ USD. Sự gia tăng của dòng hàng đồng nghĩa nhu cầu vận tải, kho bãi, giao nhận, thông quan và phân phối tiếp tục mở rộng.

Ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương, nhận định năng lực logistics cần được nâng lên tương xứng để vừa đáp ứng nhu cầu lưu chuyển hàng hóa, vừa hỗ trợ doanh nghiệp tận dụng các cơ hội thị trường và FTA.

Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn 2050 đặt mục tiêu tăng trưởng ngành 12–15%/năm, tỷ trọng giá trị tăng thêm 5–7% GDP và giảm chi phí logistics xuống 12–15% GDP. Trong khi đó, chi phí logistics hiện được đánh giá khoảng 16–17% GDP.

Từ dư địa thị trường đến năng lực cạnh tranh thực chất

Theo ông Trần Thanh Hải, nâng cao hiệu quả kết nối là yêu cầu quan trọng bởi logistics là một chuỗi liên hoàn từ vận tải, kho bãi, giao nhận đến phân phối. Bài toán hạ tầng vì vậy không chỉ là đường bộ, cảng biển hay sân bay mà còn gồm kho bãi, trung tâm logistics, cảng cạn và kết nối giữa khu vực sản xuất với cảng, cửa khẩu và thị trường.

Cùng với hạ tầng, doanh nghiệp logistics cần chuyển từ cung cấp chủ yếu các dịch vụ đơn lẻ sang dịch vụ tích hợp, tăng ứng dụng công nghệ và tham gia sâu hơn vào quản trị chuỗi cung ứng. Liên kết vùng, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và nâng cao nguồn nhân lực được xác định là những động lực quan trọng trong giai đoạn tới. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



04 **Từ lợi thế cửa ngõ đến năng lực cạnh tranh: Kiến tạo không gian phát triển mới cho logistics Đồng bằng sông Hồng**

Từ lợi thế hạ tầng đến bài toán tổ chức lại không gian logistics

Trong bản đồ logistics Việt Nam, Đồng bằng sông Hồng có một vị thế đặc biệt. Đây là vùng kinh tế hội tụ đầy đủ 5 phương thức vận tải gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không; đồng thời tập trung các trung tâm sản xuất, xuất nhập khẩu quy mô lớn và hệ thống cảng biển cửa ngõ kết nối với các tuyến vận tải quốc tế. Quy hoạch Vùng đồng bằng sông Hồng thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 cũng định hướng phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, tăng cường kết nối nội vùng, liên vùng và quốc tế, gắn với các hành lang kinh tế và chuỗi đô thị động lực. Tuy nhiên lợi thế địa kinh tế không tự động tạo ra lợi thế logistics. Một cảng nước sâu có thể tiếp nhận tàu lớn, nhưng nếu kết nối hậu phương cảng chưa hiệu quả, hàng hóa vẫn phụ thuộc quá lớn vào đường bộ hoặc các phương thức vận tải chưa được tổ chức đồng bộ, chi phí toàn chuỗi vẫn có thể cao. Tương tự, một mạng lưới cao tốc phát triển nhanh chưa đủ để tạo nên một hệ sinh thái logistics cạnh tranh nếu luồng hàng giữa cảng biển – khu công nghiệp – trung tâm logistics – cửa khẩu – thị trường quốc tế chưa được tối ưu như một hệ thống.

Bởi vậy, “kiến tạo không gian phát triển mới” cho logistics Đồng bằng sông Hồng cần được hiểu rộng hơn việc mở thêm cảng, đường hay kho bãi. Đó là quá trình tổ chức lại không gian logistics dựa trên dòng hàng, hành lang vận tải và chuỗi giá trị, để các địa phương, phương thức vận tải và trung tâm kinh tế không phát triển như những cấu phần riêng rẽ mà được kết nối thành một hệ thống thống nhất. Đây sẽ là một trong những vấn đề trọng tâm được đặt ra tại **Diễn đàn Logistics Vùng lần VII, tổ chức ngày 18/9/2026 tại Hải Phòng.**

Quy hoạch vùng Đồng bằng Sông Hồng đã xác định các trục thương mại – logistics chiến lược như Lạng Sơn – Hà Nội – Ninh Bình; Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh và hành lang kinh tế ven biển Ninh Bình – Hưng Yên – Hải Phòng – Quảng Ninh. Đây chính là những “trục xương sống” để logistics vượt khỏi ranh giới hành chính địa phương và chuyển sang cách tiếp cận theo hành lang kinh tế, dòng hàng và chuỗi cung ứng. Trong cấu trúc đó, Hải Phòng giữ vai trò đặc biệt quan trọng. Thành phố nằm ở trung tâm vùng duyên hải Bắc Bộ, kết nối trực tiếp với các tuyến hàng hải quốc tế và được định hướng trở thành cực tăng trưởng công nghiệp, dịch vụ và logistics hàng đầu miền Bắc. Không gian phát triển logistics Hải Phòng đang được hình thành trên trục Đình Vũ – Lạch Huyện – Cát Hải – Nam Đồ Sơn, gắn cảng biển với công nghiệp, vận tải đa phương thức, khu kinh tế và khu thương mại tự do.

Điểm đáng chú ý là vai trò của Hải Phòng đang thay đổi. Nếu trước đây lợi thế của thành phố chủ yếu được nhìn từ năng lực thông qua cảng biển, thì bài toán hiện nay là xây dựng một hệ sinh thái logistics phía sau cảng: cảng cửa ngõ quốc tế, trung tâm logistics, depot, kho thông minh, khu công nghiệp, mạng lưới vận tải thủy – bộ – sắt, dịch vụ giá trị gia tăng và hệ thống số phải vận hành như một chỉnh thể.

Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện là ví dụ rõ nét cho bước chuyển này. Việc gia tăng năng lực tiếp nhận tàu container cỡ lớn giúp hàng hóa khu vực phía Bắc có điều kiện tăng kết nối trực tiếp với các tuyến vận tải quốc tế. Nhưng giá trị lớn hơn của một cảng cửa ngõ không chỉ nằm ở số lượng cầu bến hay kích cỡ tàu có thể tiếp nhận. Giá trị thực sự nằm ở khả năng tạo nguồn hàng, tổ chức mạng lưới vận tải hậu phương cảng, hình thành các dịch vụ logistics và thu hút chuỗi sản xuất – thương mại xung quanh cảng.

Do đó, phát triển Lạch Huyện không nên chỉ được tiếp cận như một dự án hạ tầng cảng, mà cần được đặt trong chiến lược hình thành một cực logistics có khả năng kết nối toàn vùng Đồng bằng sông Hồng với ASEAN và mạng lưới vận tải toàn cầu.

Đây cũng là lý do phiên thảo luận thứ hai của Diễn đàn Logistics Vùng lần VII dự kiến tập trung trực tiếp vào chủ đề “Thu hút đầu tư Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện – Mở rộng không gian tăng trưởng”, với các vấn đề từ cơ chế thu hút đầu tư, hoàn thiện hạ tầng, phát triển hệ sinh thái logistics quanh cảng đến thu hút nguồn hàng và khả năng tham gia sâu hơn vào mạng lưới trung chuyển quốc tế.



Khởi thông “dòng chảy” bằng thể chế

Hạ tầng vật lý chỉ là một phần của bài toán. Một không gian logistics liên vùng đòi hỏi một không gian thể chế tương ứng. Đây là điểm rất đáng chú ý trong chương trình Diễn đàn năm nay khi nội dung về Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) được đặt vào trung tâm của các trao đổi chuyên môn.

Theo đó việc hợp nhất các quy định về hàng hải và đường thủy nội địa hướng tới xây dựng một khung pháp lý thống nhất hơn cho hệ sinh thái từ sông ra biển, bao gồm hạ tầng, phương tiện, vận tải, an toàn, quản lý nhà nước và huy động nguồn lực đầu tư. Dự thảo cũng đặt vấn đề phân cấp, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và thúc đẩy PPP trong phát triển hạ tầng.

Với logistics, ý nghĩa của vấn đề này không chỉ nằm ở việc sửa đổi một đạo luật chuyên ngành. Điểm cốt lõi là, thể chế có tạo điều kiện cho doanh nghiệp tổ chức chuỗi vận tải đa phương thức hiệu quả hơn hay không.

Một container từ khu công nghiệp Bắc Ninh hoặc Hà Nội đi Lạch Huyện có thể được tổ chức bằng nhiều phương án: đường bộ, đường thủy, đường sắt hoặc kết hợp các phương thức. Nếu thể chế, hạ tầng và cơ chế khai thác tạo đủ điều kiện để doanh nghiệp lựa chọn phương án tối ưu thay vì mặc định sử dụng đường bộ, hệ thống logistics mới có khả năng giảm áp lực giao thông, sử dụng tài sản hiệu quả hơn và từng bước giảm phát thải.

Các tuyến vận tải thủy như Quảng Ninh – Hải Phòng – khu vực Bắc Ninh – Hà Nội; Hải Phòng – Ninh Bình, Hải Phòng – Nghi Sơn, Hải Phòng – Vĩnh Phúc hay Lạch Giang – Hà Nội vì vậy có ý nghĩa lớn hơn một phương thức vận tải bổ trợ. Chúng có thể trở thành một cấu phần quan trọng của mạng lưới vận tải hàng hóa phía Bắc nếu được kết nối tốt với cảng biển, ICD, khu công nghiệp và các trung tâm logistics.

Đó cũng chính là tinh thần của Phiên thảo luận 1: “Thể chế kiến tạo – Khởi thông dòng chảy”, nơi chương trình dự kiến đặt ra các vấn đề về khung thể chế thống nhất cho hàng hải – đường thủy – logistics, phát triển container bằng đường thủy, thu hút vốn PPP, phân cấp cho địa phương, chuyển đổi số, vận tải đa phương thức và chuyển đổi xanh.



Liên kết vùng phải được đo bằng hiệu quả của dòng hàng

Một thách thức lâu nay của logistics vùng không phải thiếu các dự án riêng lẻ, mà là mức độ kết nối giữa chúng. Trong một chuỗi cung ứng, doanh nghiệp không quan tâm hàng hóa đang đi qua địa giới hành chính nào. Điều doanh nghiệp quan tâm là thời gian giao hàng, độ ổn định, chi phí, khả năng truy xuất và mức độ kết nối với thị trường.

Vì vậy, liên kết vùng trong logistics cuối cùng phải được đo bằng những chỉ tiêu rất thực tế: hàng hóa có đi nhanh hơn không; chi phí vận chuyển có giảm không; lượng carbon phát thải có giảm không, doanh nghiệp có thêm lựa chọn tuyến và phương thức vận tải hay không; thời gian từ nhà máy đến cảng có ổn định hơn không; và khả năng kết nối trực tiếp với thị trường quốc tế có được cải thiện hay không. Đây cũng là lý do các trung tâm logistics, khu thương mại tự do, cảng biển, đường sắt, đường thủy hay kho thông minh không nên được quy hoạch như các dự án độc lập. Chúng chỉ tạo giá trị khi nằm trong cùng một kiến trúc chuỗi cung ứng.

Theo định hướng của Diễn đàn, các dự án có khả năng tạo sức lan tỏa như Lạch Huyện, Nam Đồ Sơn, trung tâm logistics quốc tế, khu thương mại tự do, hạ tầng kho bãi thông minh, hành lang vận tải đa phương thức và xuyên biên giới sẽ là những nội dung trọng tâm trong trao đổi giữa cơ quan quản lý, doanh nghiệp và nhà đầu tư. Cùng với đó là các vấn đề về logistics xanh, chuyển đổi số và ứng dụng AI trong quản trị chuỗi cung ứng nhằm giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh.



Diễn đàn Logistics Vùng lần VII: Từ đối thoại chính sách đến kết nối nguồn lực

Diễn đàn Logistics Vùng – Regional Logistics Forum (RLF) được tổ chức thường niên từ năm 2021. Qua 6 kỳ tổ chức tại nhiều vùng kinh tế, Diễn đàn đã trở thành một không gian kết nối giữa cơ quan quản lý nhà nước, địa phương, chuyên gia, hiệp hội, cộng đồng doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sản xuất – xuất nhập khẩu và các nhà đầu tư.

Năm 2026, Diễn đàn trở lại Hải Phòng – nơi tổ chức kỳ Diễn đàn đầu tiên – trong một bối cảnh mới: quy hoạch vùng đang mở rộng không gian phát triển; các dự án cảng biển và kết nối liên vùng bước vào chu kỳ đầu tư mới; yêu cầu chuyển đổi xanh, số hóa và tối ưu chuỗi cung ứng ngày càng rõ nét; đồng thời khung pháp lý cho hàng hải và đường thủy đang đứng trước những thay đổi quan trọng. Với chủ đề “Kiến tạo không gian phát triển mới cho logistics Vùng đồng bằng sông Hồng”, Diễn đàn Logistics Vùng lần VII vì vậy không chỉ đặt vấn đề nhận diện tiềm năng, mà hướng tới những câu hỏi cụ thể hơn: Thể chế cần thay đổi thế nào để dòng hàng được khơi thông? Làm thế nào để kết nối hiệu quả cảng biển với hậu phương? Vận tải đường thủy và đa phương thức có thể được khai thác tới đâu? Cơ chế nào đủ sức thu hút nguồn lực tư nhân và quốc tế vào hạ tầng? Và làm thế nào để lợi thế địa kinh tế của Đồng bằng sông Hồng thực sự chuyển hóa thành lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp?

Đó cũng là những vấn đề chỉ có thể được giải quyết khi chính quyền, nhà hoạch định chính sách, nhà đầu tư, chủ hàng và doanh nghiệp logistics cùng tham gia vào một quá trình đối thoại thực chất.



Diễn đàn dự kiến quy tụ khoảng 600 đại biểu, với sự tham gia của đại diện các cơ quan Trung ương, địa phương, tổ chức quốc tế, hiệp hội, doanh nghiệp logistics, sản xuất, xuất nhập khẩu và nhà đầu tư. Chương trình được tổ chức trực tiếp, và tường thuật trên Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp.

Thông tin sự kiện: Diễn đàn Logistics Vùng lần VII

Chủ đề: Kiến tạo không gian phát triển mới cho logistics Vùng đồng bằng sông Hồng

Thời gian: Thứ Sáu, ngày 18/9/2026

Địa điểm: Trung tâm Hội nghị – Biểu diễn TP Hải Phòng, Khu đô thị mới Bắc Sông Cấm, phường Thủy Nguyên, TP Hải Phòng.

Đăng ký tham dự: [LINK](#)

Dưới sự chỉ đạo của Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và UBND TP Hải Phòng, Diễn đàn có sự tham gia tổ chức của Sở Công Thương Hải Phòng, Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Hiệp hội Logistics Hải Phòng (HPLA).

Sự trở lại Hải Phòng của Diễn đàn Logistics Vùng lần VII vì thế không đơn thuần là sự tiếp nối của một sự kiện thường niên. Đây là cơ hội để nhìn lại cấu trúc logistics của toàn vùng dưới một góc nhìn mới: từ phát triển từng hạ tầng riêng lẻ sang kiến tạo một hệ sinh thái; từ kết nối địa phương sang kết nối hành lang kinh tế; và từ lợi thế vị trí sang năng lực cạnh tranh thực chất của chuỗi cung ứng.

Biên tập: Thanh Hải VP VLA



**DIỄN ĐÀN
LOGISTICS VÙNG** **LẦN VII**
THE SEVENTH REGIONAL LOGISTICS FORUM

**KIẾN TẠO KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN MỚI
CHO LOGISTICS VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG HỒNG**
CREATING NEW GROWTH SPACE
FOR LOGISTICS IN THE RED RIVER DELTA REGION

18 | 09 | 2026



**600
ĐẠI BIỂU**



**TRUNG TÂM HỘI NGHỊ - BIỂU DIỄN
TP HẢI PHÒNG**

05 Hàng hóa qua cảng Hải Phòng vượt kế hoạch 8 tháng, Lạch Huyện phát huy vai trò cảng cửa ngõ

Trong 8 tháng đầu năm 2026, các cảng tại Hải Phòng xử lý khoảng 134,34 triệu tấn hàng hóa, vượt 16,8% kế hoạch cùng kỳ và tăng 11,74% so với năm trước. Kết quả này gắn với việc nâng cao năng lực hệ thống cảng và phát huy hiệu quả cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện.

Theo VietnamPlus/TTXVN, sản lượng 8 tháng tương đương 56,2% kế hoạch cả năm của Hải Phòng. Lạch Huyện đã tiếp nhận các tàu container cỡ rất lớn khai thác tuyến trực tiếp tới bờ Tây Hoa Kỳ và thị trường châu Âu mà không phải trung chuyển.

Thành phố đồng thời thúc đẩy phát triển cảng xanh, cảng thông minh, ứng dụng tự động hóa và thủ tục hải quan điện tử; nâng cấp kết nối đường bộ và đường thủy nhằm bảo đảm dòng hàng từ các khu công nghiệp đến cảng.

Trong thời gian tới, Cảng Hải Phòng định hướng thu hút thêm các tuyến dịch vụ và hãng tàu; phát triển logistics tích hợp, đặc biệt là dịch vụ sà lan kết nối cụm cảng Lạch Huyện với các cảng sông nội địa nhằm giảm chi phí và tăng sức cạnh tranh.

Doanh nghiệp cũng sẽ tiếp tục hiện đại hóa hệ thống công nghệ thông tin, tăng kết nối dữ liệu với khách hàng và hãng tàu, đồng thời mở rộng các dịch vụ logistics giá trị gia tăng. **Xem thêm tại:**

[LINK](#)



TIN TỨC HẢI QUAN & XUẤT NHẬP KHẨU

01 Ngày 28 tháng 7 năm 2026, Bộ Nội vụ ban hành Thông tư số **16/2026/TT-BNV** quy định Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao thuộc trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Nội vụ. Danh mục kèm theo Thông tư gồm Mục I - sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro cao và Mục II - sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình

02 Ngày 28 tháng 7 năm 2026, Cục Thuế - Bộ Tài chính ra Công văn số **5288/CT-CS** về Chính sách thuế giá trị gia tăng đối với doanh nghiệp chế xuất bán phế liệu vào nội địa. Cục Thuế dẫn khoản 5 Điều 75 Thông tư 38/2015/TT-BTC, được sửa đổi, bổ sung tại khoản 51 Điều 1 Thông tư 39/2018/TT-BTC: đối với phế liệu, phế phẩm được phép bán vào thị trường nội địa, thủ tục hải quan thực hiện theo Chương II Thông tư 38/2015/TT-BTC; doanh nghiệp chế xuất làm thủ tục xuất khẩu và doanh nghiệp nội địa mở tờ khai hải quan hàng hóa nhập khẩu theo loại hình tương ứng. Cục Thuế dẫn Điều 3 Luật Thuế giá trị gia tăng số 48/2024/QH15 về đối tượng chịu thuế và đề nghị thực hiện theo quy định pháp luật.

03 Ngày 31 tháng 7 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **19693/CHQ-GSQL** trả lời Công ty TNHH Panasonic Industrial Devices Việt Nam về mã loại hình hải quan khi doanh nghiệp chế xuất thuê doanh nghiệp FDI tại thị trường nội địa thực hiện dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng, tráng phủ và cải tiến máy móc, khuôn đai, linh phụ kiện, Cục Hải quan dẫn Bảng mã loại hình xuất khẩu, nhập khẩu ban hành kèm Quyết định 1357/QĐ-TCHQ ngày 18/5/2021 và quy định về các hình thức tạm nhập, tái xuất khác tại khoản 2 Điều 3, Điều 15 Nghị định 69/2018/NĐ-CP. Cục Hải quan đề nghị Công ty đối chiếu quy định với thực tế hoạt động để thực hiện; trường hợp còn vướng mắc, cung cấp hồ sơ cụ thể cho cơ quan hải quan quản lý để được hướng dẫn theo thẩm quyền.

04 Ngày 3 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Thông báo số **19783/TB-CHQ** về kết quả xác định trước mã số đối với Vỏ thùng chứa thùng đựng rác. Hàng hóa được xác định trước mã số có tên thương mại: Vỏ thùng rác, sử dụng nơi công cộng có in sẵn logo và hướng dẫn phân loại rác; làm bằng thép không gỉ, không bao gồm hai thùng đựng rác bên trong. Cục Hải quan xác định hàng hóa thuộc nhóm 73.23, phân nhóm 7323.93, mã số 7323.93.90 "Loại khác" tại Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam. Thông báo có hiệu lực từ ngày ký. Kết quả xác định trước mã số chỉ có giá trị sử dụng đối với tổ chức, cá nhân đã gửi đề nghị xác định trước mã số.

05 Ngày 3 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Thông báo số **19770/TB-CHQ** về kết quả xác định trước mã số đối với IR OPTICS SENSOR. Hàng hóa được xác định trước mã số có tên thương mại: IR OPTICS SENSOR; tên gọi theo cấu tạo, công dụng: Cảm biến hồng ngoại; ký, mã hiệu, chủng loại IMS1910. Cục Hải quan xác định hàng hóa thuộc nhóm 90.31, phân nhóm 9031.49, mã số 9031.49.90 "Loại khác" tại Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam. Thông báo có hiệu lực từ ngày ký. Kết quả xác định trước mã số chỉ có giá trị sử dụng đối với tổ chức, cá nhân đã gửi đề nghị xác định trước mã số.

06 Ngày 5 tháng 8 năm 2026 Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **19916/CHQ-GSQL** về khai báo hàng hoá lưỡng dụng. Khi đăng ký tờ khai đối với hàng hóa có mã số thuộc Danh mục hàng hóa lưỡng dụng xuất khẩu, tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, trung chuyển, quá cảnh theo giấy phép tại Phụ lục I kèm theo Nghị định 259/2025/NĐ-CP, người khai hải quan khai chỉ tiêu "Mã văn bản pháp luật khác" đối với loại hình xuất khẩu và "Mã văn bản pháp quy khác" đối với loại hình nhập khẩu: hàng hóa thuộc Danh mục khai mã "VX"; hàng hóa không thuộc Danh mục khai mã "KO". Trường hợp hàng hóa thuộc đối tượng quản lý theo văn bản khác thì khai mã văn bản pháp quy tương ứng. Nếu không khai theo hướng dẫn, cơ quan hải quan yêu cầu khai sửa đổi, bổ sung; đối với tờ khai đã thông quan, chuyển thông tin cho Đội Phúc tập và kiểm tra sau thông quan để xem xét quyết định kiểm tra sau thông quan theo quy định.

07 Ngày 6 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **19945/CHQ-GSQL** về vướng mắc triển khai Thông tư 121/2025/TT-BTC: địa điểm làm thủ tục hải quan khi doanh nghiệp nội địa thuê doanh nghiệp chế xuất gia công. Trường hợp doanh nghiệp chế xuất nhận gia công cho doanh nghiệp nội địa, doanh nghiệp nội địa lựa chọn địa điểm làm thủ tục hải quan theo Điều 67 hoặc điểm b khoản 2 Điều 76 Thông tư 38/2015/TT-BTC đã được sửa đổi, bổ sung. Trường hợp cơ quan hải quan tiếp nhận tờ khai khác cơ quan hải quan tiếp nhận thông báo hợp đồng gia công, công chức hải quan tra cứu thông tin hợp đồng, phụ lục hợp đồng trên Hệ thống theo hướng dẫn của Cục Hải quan.



08 Ngày 7 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Thông báo số **19997/TB-CHQ** về kết quả xác định trước mã số đối với Curing Agent LG-RFE-N. Hàng hóa được xác định trước mã số có tên thương mại: Curing Agent LG-RFE-N; tên gọi theo cấu tạo, công dụng: Chất đóng rắn LG-RFE-N; ký, mã hiệu, chủng loại LG-RFE-N. Cục Hải quan xác định hàng hóa thuộc nhóm 32.08, phân nhóm 3208.90, mã số 3208.90.90 "Loại khác" tại Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam. Thông báo có hiệu lực kể từ ngày ban hành. Kết quả xác định trước mã số chỉ có giá trị sử dụng đối với tổ chức, cá nhân đã gửi đề nghị xác định trước mã số.

09 Ngày 10 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **20067/CHQ-GSQL** trả lời Công ty TNHH Kỹ thuật Động lực Servo về hàng hóa tạm xuất để sửa chữa ở nước ngoài nhưng bị thay đổi số serial theo chính sách bảo hành, sửa chữa, Cục Hải quan dẫn khoản 2 Điều 29 Luật Thương mại năm 2005: "Tạm xuất, tái nhập hàng hóa là việc hàng hoá được đưa ra nước ngoài hoặc đưa vào các khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật, có làm thủ tục xuất khẩu ra khỏi Việt Nam và làm thủ tục nhập khẩu lại chính hàng hoá đó vào Việt Nam." Cục Hải quan đề nghị Công ty căn cứ quy định nêu trên để thực hiện; trường hợp còn vướng mắc thì liên hệ cơ quan hải quan nơi thực hiện thủ tục tạm xuất, tái nhập để được hướng dẫn.

10 Ngày 11 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **20173/CHQ-NVTHQ** về thuế suất thuế xuất khẩu mặt hàng gỗ. Cục Hải quan nêu việc phân loại hàng hóa căn cứ hồ sơ hải quan, tài liệu kỹ thuật và thông tin về thành phần, tính chất, công dụng của hàng hóa. Do hồ sơ chỉ nêu tên gỗ tròn, gỗ xẻ mà chưa có thông tin về mức độ gia công, kích thước, độ dày, công dụng nên chưa có cơ sở xác định mã số cụ thể. Theo Biểu thuế xuất khẩu ban hành kèm Nghị định 26/2023/NĐ-CP, Cục Hải quan nêu một số nhóm hàng để xem xét gồm nhóm 44.03, 44.07, 44.08 và 44.09. Về miễn thuế, việc áp dụng thực hiện theo khoản 6 Điều 16 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và khoản 2 Điều 10 Nghị định 134/2016/NĐ-CP đã được sửa đổi, bổ sung.



11

Ngày 12 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **20232/CHQ-NVTHQ** hướng dẫn xử lý việc thông báo cơ sở gia công lại, hợp đồng gia công lại theo từng trường hợp. Trường hợp thông báo không đúng thời hạn hoặc thông báo sau thời điểm cơ quan hải quan kiểm tra báo cáo quyết toán, kiểm tra sau thông quan thì xử phạt vi phạm hành chính theo quy định; việc miễn thuế được xem xét nếu đáp ứng điều kiện tại Điều 10 Nghị định 134/2016/NĐ-CP đã được sửa đổi, bổ sung. Trường hợp không thông báo hoặc hợp đồng gia công lại đã hết hiệu lực, cơ quan hải quan căn cứ hồ sơ vụ việc; nếu xác định có vi phạm về điều kiện miễn thuế thì thực hiện ấn định thuế và xử phạt theo quy định.

12

Ngày 13 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **20328/CHQ-GSQL** về trường hợp sản phẩm của Công ty TNHH KCI Vina thuộc đối tượng thực hiện báo cáo quyết toán nhập - xuất - tồn kho sản phẩm xuất khẩu được sản xuất từ nguyên liệu, vật tư nhập khẩu thì báo cáo theo mẫu số 26 Phụ lục I và mẫu số 15a/BCQT-SP/GSQL Phụ lục II Thông tư 39/2018/TT-BTC được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư 121/2025/TT-BTC. Công ty theo dõi, quản lý theo Điều 60 Thông tư 38/2015/TT-BTC đã được sửa đổi, bổ sung và quy định về chế độ kế toán của Bộ Tài chính. Trường hợp có vướng mắc, liên hệ cơ quan hải quan nơi nộp báo cáo quyết toán để được hướng dẫn.



13

Ngày 13 tháng 8 năm 2026, Ủy ban Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng Quốc gia - Bộ Khoa học và Công nghệ ra Công văn số **3105/TĐC-HCHQ** về thực hiện công bố hợp quy đối với hàng hóa nhập khẩu có mức độ rủi ro trung bình. Đối với hàng hóa nhập khẩu có mức độ rủi ro trung bình, Nghị định 37/2026/NĐ-CP không quy định thủ tục kiểm tra chất lượng tại khâu nhập khẩu; nghĩa vụ công bố hợp quy gắn với thời điểm trước khi hàng hóa được đưa ra lưu thông trên thị trường. Trường hợp hàng hóa nhập khẩu chỉ được sử dụng cho nghiên cứu, phát triển, thử nghiệm hoặc sử dụng nội bộ trong doanh nghiệp, hoặc nguyên liệu, vật tư chỉ được đưa vào quá trình sản xuất sản phẩm xuất khẩu và thực tế không được đưa ra lưu thông trên thị trường Việt Nam thì chưa phát sinh thời điểm phải thực hiện công bố hợp quy theo khoản 1 Điều 82 Nghị định 37/2026/NĐ-CP. Đây không phải trường hợp miễn công bố hợp quy mà là trường hợp chưa phát sinh nghĩa vụ công bố hợp quy do hàng hóa không được đưa ra lưu thông trên thị trường.

14

Ngày 14 tháng 8 năm 2026, Cục Trồng trọt và Bảo vệ thực vật - Bộ Nông nghiệp và Môi trường ra Công văn số **3375/TTTTV-ATTPMT** về kiểm tra nhà nước đối với thực phẩm có nguồn gốc thực vật nhập khẩu. Khoản 1 Điều 4 Nghị định 15/2018/NĐ-CP quy định việc tự công bố áp dụng đối với thực phẩm đã qua chế biến bao gói sẵn, phụ gia thực phẩm, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm, dụng cụ chứa đựng và vật liệu bao gói tiếp xúc trực tiếp với thực phẩm. Nông sản có nguồn gốc thực vật chưa qua chế biến như rau, củ, quả tươi không thuộc nhóm sản phẩm phải thực hiện tự công bố. Thành phần hồ sơ quy định tại Điều 18 Nghị định 15/2018/NĐ-CP không làm thay đổi phạm vi sản phẩm phải tự công bố tại Điều 4; đối với nông sản thực vật chưa qua chế biến không phát sinh Bản tự công bố sản phẩm để nộp trong hồ sơ đăng ký kiểm tra.



15 Ngày 19 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số 20601/CHQ-GSQL về hàng hóa nhập khẩu có ký hiệu ®. Cơ quan hải quan không mặc nhiên xác định hàng hóa nhập khẩu là hàng hóa giả mạo nhãn hiệu đối với hàng hóa có gắn ký hiệu ® mà nhãn hiệu trên hàng hóa, bao bì chưa được bảo hộ tại Việt Nam. Trường hợp hàng hóa nhập khẩu sử dụng ký hiệu ® mà nhãn hiệu chưa được bảo hộ tại Việt Nam, người khai hải quan cam kết bằng văn bản về việc gắn nhãn phụ trên hàng hóa, bao bì hàng hóa, bao gồm thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam; cơ quan hải quan kiểm tra văn bản cam kết và làm thủ tục thông quan nếu không có vi phạm khác.

16 Ngày 20 tháng 8 năm 2026, Chi cục Chăn nuôi và Thú y vùng VI - Cục Chăn nuôi và Thú y ra Công văn số 406/CNTYV6-TH liên quan đến cơ quan kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm đối với sản phẩm động vật nhập khẩu (khu vực phía Nam). Theo Điều 3 Thông tư 22/2026/TT-BNNMT, kể từ ngày 01/9/2026, cơ quan kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm đối với hàng hóa có nguồn gốc động vật nhập khẩu thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Nông nghiệp và Môi trường theo phương thức kiểm tra thông thường và kiểm tra chặt là cơ quan được Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao hoặc chỉ định. Công văn kèm danh sách cơ quan tiếp nhận hồ sơ tại Thành phố Hồ Chí Minh, Tây Ninh, Đồng Nai, Đồng Tháp và Lâm Đồng, cùng địa chỉ, thông tin liên hệ và cán bộ đầu mối.

17 Ngày 21 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số 20727/CHQ-GSQL về khai chỉ tiêu thông tin "Nhà vận chuyển" đối với hàng hóa quá cảnh. Trường hợp Công ty là đại lý làm thủ tục hải quan được chủ hàng Lào thuê thực hiện thủ tục hải quan, đồng thời chủ hàng Lào ký hợp đồng với doanh nghiệp vận tải của Lào để vận chuyển hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam và doanh nghiệp, phương tiện vận tải đáp ứng điều kiện theo quy định, Công ty khai báo với tư cách người khai hải quan và khai chỉ tiêu thông tin về nhà vận chuyển là doanh nghiệp vận tải Lào theo Mẫu số 07 Phụ lục II Thông tư 38/2015/TT-BTC.

18 Ngày 22 tháng 8 năm 2026, Bộ Tài chính ban hành Thông tư số 124/2026/TT-BTC về kiểm tra chứng từ chứng nhận xuất xứ hàng nhập khẩu theo quản lý rủi ro. Thông tư bổ sung khoản 10 Điều 15 Thông tư 33/2023/TT-BTC ngày 31/5/2023 như sau: "Việc kiểm tra chứng từ chứng nhận xuất xứ hàng hóa nhập khẩu được thực hiện trên cơ sở áp dụng quản lý rủi ro."



19

Ngày 22 tháng 8 năm 2026, Chi cục Hải quan khu vực II ra Công văn số **19449/HQKV2-NVHQ** trả lời vướng mắc về hóa chất có điều kiện và hóa chất cần kiểm soát đặc biệt. Chi cục Hải quan khu vực II nêu việc xem xét, xác nhận hóa chất thuộc hay không thuộc đối tượng phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh hóa chất có điều kiện hoặc hóa chất cần kiểm soát đặc biệt không thuộc nhiệm vụ được giao của Chi cục. Chi cục dẫn Luật Hóa chất năm 2025, Nghị định 24/2026/NĐ-CP, Nghị định 26/2026/NĐ-CP, Nghị quyết 19/2026/NQ-CP, Thông tư 01/2026/TT-BCT và đề nghị Công ty nghiên cứu các quy định này, tham khảo Công văn 1912/HC-CNHC ngày 31/7/2026 của Cục Hóa chất, đối chiếu với hàng hóa thực tế để thực hiện.

20

Ngày 24 tháng 8 năm 2026, Chi cục Hải quan khu vực II ra Công văn số **19599/HQKV2-NVHQ** về kê khai thuế giá trị gia tăng đối với gỗ sơ chế thông thường. Chi cục Hải quan khu vực II dẫn Điều 5 Luật Thuế giá trị gia tăng số 48/2024/QH15 đã được sửa đổi, bổ sung và khoản 1 Điều 4 Nghị định 181/2025/NĐ-CP về đối tượng không chịu thuế giá trị gia tăng. Đối với hàng hóa là sản phẩm cây trồng, rừng trồng, chăn nuôi, thủy sản nuôi trồng, đánh bắt chưa chế biến thành sản phẩm khác hoặc chỉ qua sơ chế thông thường ở khâu nhập khẩu, thực hiện theo khoản 1 Điều 5 Luật Thuế giá trị gia tăng và khoản 1 Điều 4 Nghị định 181/2025/NĐ-CP. Công ty đối chiếu hồ sơ, tài liệu và hàng hóa nhập khẩu thực tế, liên hệ đơn vị hải quan nơi làm thủ tục để được hướng dẫn cụ thể.

21

Ngày 24 tháng 8 năm 2026, Chi cục Kiểm dịch thực vật vùng I - Cục Trồng trọt và Bảo vệ thực vật ra Công văn số **376/CV-KDI** về cơ quan đầu mối tiếp nhận kiểm tra an toàn thực phẩm hàng hóa có nguồn gốc thực vật nhập khẩu (khu vực phía Bắc). Theo Điều 3 Thông tư 22/2026/TT-BNNMT, kể từ ngày 01/9/2026, cơ quan kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm đối với hàng hóa có nguồn gốc thực vật nhập khẩu thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Nông nghiệp và Môi trường theo phương thức kiểm tra thông thường và kiểm tra chặt là cơ quan được Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao hoặc chỉ định. Chi cục Kiểm dịch thực vật vùng I thông báo thông tin các cơ quan được giao hoặc chỉ định tại Hải Phòng, Hưng Yên và Quảng Ninh. Trường hợp có khó khăn, vướng mắc, liên hệ các Trạm kiểm dịch thực vật cửa khẩu trực thuộc Chi cục để được phối hợp, hướng dẫn, hỗ trợ.



22

Ngày 26 tháng 8 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số 20991/CHQ-GSQL về xác nhận qua khu vực giám sát đối với tờ khai phi thuế quan; khai số quản lý nội bộ. Kể từ ngày 09/9/2026, Cục Hải quan triển khai chức năng tự động xác nhận qua khu vực giám sát đối với tờ khai xuất khẩu, nhập khẩu giữa doanh nghiệp chế xuất và doanh nghiệp nội địa, giữa hai doanh nghiệp chế xuất, giữa doanh nghiệp chế xuất và chi nhánh trên phạm vi toàn quốc. Đối với tờ khai đăng ký từ ngày 09/9/2026, doanh nghiệp xuất khẩu khai "#&XKPTQ"; doanh nghiệp nhập khẩu khai "#&NKPTQ#& Số tờ khai xuất khẩu tương ứng của doanh nghiệp xuất khẩu (11 ký tự đầu)" tại ô "Số quản lý nội bộ doanh nghiệp". Đối với trường hợp quy định tại Điều 86 Thông tư 38/2015/TT-BTC đã được sửa đổi, bổ sung, doanh nghiệp xuất khẩu khai "#&XKTC"; doanh nghiệp nhập khẩu khai "#&NKTC#& Số tờ khai xuất khẩu tương ứng (11 ký tự đầu)".

**23**

Ngày 26 tháng 8 năm 2026, Sở Nông nghiệp và Môi trường thành phố Hải Phòng ra Thông báo số 1174/TB-SNNMT về việc kể từ ngày 01/9/2026, Sở Nông nghiệp và Môi trường thành phố Hải Phòng tiếp nhận hồ sơ đăng ký kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm đối với thực phẩm nhập khẩu thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Nông nghiệp và Môi trường trên địa bàn thành phố. Việc kiểm tra thực hiện theo phương thức kiểm tra thông thường và kiểm tra chặt. Hồ sơ nộp trực tuyến qua Cổng thông tin một cửa quốc gia tại <https://vnsw.gov.vn> hoặc nộp trực tiếp tại Trung tâm Phục vụ hành chính công thành phố Hải Phòng, số 18 Hoàng Diệu, phường Hồng Bàng. Thành phần hồ sơ thực hiện theo quy định được nêu tại Thông báo.



GÓC PHÁP LUẬT

Cập nhật gửi hội viên FIATA về vận đơn hàng không trực tiếp (DAWB)

1. Giới thiệu

- **1.1.** FIATA xin cập nhật về các Nghị quyết của Hội nghị đại lý hàng hóa IATA (Cargo Agency Conference – CAC) liên quan đến việc sửa đổi Vận đơn hàng không trực tiếp (Direct Air Waybill – DAWB) mặc nhiên **có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2026**.
- **1.2.** Hiện nay, FIATA đang tích cực phối hợp với cố vấn pháp lý bên ngoài để xem xét và triển khai các biện pháp pháp lý thích hợp nhằm ứng phó với những sửa đổi đối với DAWB. FIATA cam kết tiếp tục tìm kiếm một giải pháp có tính khả thi về mặt vận hành và bền vững về mặt thương mại.

2. Tình hình hiện tại

- **2.1.** Do những sửa đổi đối với DAWB, các doanh nghiệp giao nhận vận tải (freight forwarders) thực hiện việc giao hàng theo DAWB bị coi là người giao hàng (shipper) đối với các nghĩa vụ và cam kết bồi thường của người giao hàng, bất kể bên nào có tên trong ô “người giao hàng” trên DAWB. Theo đó hiện nay, mọi thỏa thuận khác với sửa đổi nêu trên đều cần phải do doanh nghiệp giao nhận và hãng hàng không thống nhất riêng, theo từng trường hợp cụ thể. Các Câu hỏi thường gặp (FAQs) của IATA về những sửa đổi của DAWB nêu rõ rằng các hãng hàng không không bắt buộc phải thực hiện bất kỳ hành động nào liên quan đến những thay đổi của DAWB và rằng doanh nghiệp giao nhận sẽ được coi là người giao hàng đối với tất cả các DAWB, trừ khi hãng hàng không có thỏa thuận khác.



- **2.2.** Những sửa đổi đối với DAWB được thực hiện thông qua các Nghị quyết của IATA sửa đổi Hợp đồng đại lý hàng hóa (Cargo Agency Agreement) và Hợp đồng môi giới hàng hóa (Cargo Intermediary Agreement), như được quy định tại Nghị quyết số 48 của Hội nghị đại lý hàng hóa (Cargo Agency Conference Resolutions Manual 48), và đã tự động có hiệu lực từ ngày 1 tháng 7 năm 2026. Theo phân tích pháp lý hiện tại của FIATA – phân tích này có thể được điều chỉnh và không được xem là tư vấn pháp lý – cơ chế pháp lý khiến các sửa đổi này tự động có hiệu lực được quy định trong Hợp đồng đại lý hàng hóa và Hợp đồng môi giới hàng hóa. Trong các hợp đồng này có những điều khoản quy định rằng các Nghị quyết của IATA, được sửa đổi theo từng thời kỳ, được coi là đã được tích hợp vào các hợp đồng đó. **Do đó, những thay đổi đối với DAWB đã được tự động và trực tiếp tích hợp vào các Hợp đồng đại lý hàng hóa và Hợp đồng môi giới hàng hóa hiện hành, ngay cả khi các bên ký kết hợp đồng không thực hiện bất kỳ hành động nào để đưa những thay đổi này vào hợp đồng.**

Để tránh hiểu nhầm, điều này có nghĩa là trong trường hợp xảy ra tranh chấp, các hãng hàng không có thể dựa vào các sửa đổi của DAWB để yêu cầu doanh nghiệp giao nhận chịu trách nhiệm đối với các nghĩa vụ và cam kết bồi thường của người giao hàng liên quan đến những lô hàng được giao theo DAWB kể từ ngày 1 tháng 7 năm 2026, ngay cả khi doanh nghiệp giao nhận không có tên là người giao hàng trên DAWB.



- **2.3.** FIATA hiện đang làm việc với cố vấn pháp lý bên ngoài và tích cực triển khai các biện pháp pháp lý thích hợp nhằm phản hồi các sửa đổi trong DAWB. FIATA đang nỗ lực bảo đảm rằng một quy trình rà soát thực chất đối với DAWB được tiến hành phù hợp với các Nghị quyết của CAC. Bên cạnh đó, FIATA hiểu rằng đã có những quan ngại được nêu ra dưới góc độ pháp luật bảo vệ người tiêu dùng (consumer law), pháp luật hợp đồng (contract law) và pháp luật cạnh tranh (competition law) liên quan đến tính hợp lệ và khả năng thực thi của những thay đổi đối với DAWB theo pháp luật hiện hành của quốc gia cũng như của Liên minh châu Âu (EU).
- **2.4.** FIATA sẽ cập nhật cho Hội viên về những biện pháp pháp lý đã được triển khai ngay khi phù hợp để công bố. FIATA muốn tái khẳng định với các Hội viên rằng FIATA đang dành nguồn lực và thời gian đáng kể để tiến hành các hành động pháp lý nhằm giải quyết những tác động có thể rất đáng kể về những thay đổi của DAWB đối với cộng đồng doanh nghiệp giao nhận vận tải.
- **2.5.** Trong thời gian chờ đợi các diễn biến tiếp theo, FIATA khuyến nghị các Hội viên tiếp tục thận trọng khi sử dụng DAWB. FIATA đã ban hành **Hướng dẫn tạm thời dành cho Hội viên FIATA về DAWB** (Interim Guidance for FIATA Members Regarding DAWBs) vào ngày 6 tháng 7 năm 2026 và tiếp tục khuyến nghị Hội viên xem xét và thực hiện theo Hướng dẫn này. Đặc biệt, FIATA nhắc lại sự cần thiết để Hội viên rà soát các thỏa thuận theo hợp đồng và bảo hiểm liên quan đến DAWB và liên hệ với các hãng hàng không để thảo luận về các phương án thay thế phù hợp.



3. Chia sẻ thông tin với FIATA

- **3.1.** FIATA hiểu rằng một số Hội viên đã liên hệ, hoặc đang cân nhắc liên hệ với IATA để tìm kiếm các giải pháp ở cấp khu vực, quốc gia hoặc song phương. FIATA ghi nhận những quan ngại thực tiễn là nguyên nhân dẫn đến các sáng kiến như vậy.
- **3.2.** FIATA hoan nghênh cơ hội được trao đổi trực tiếp với Hội viên về những giải pháp tiềm năng này trước khi các sáng kiến được triển khai. FIATA đã tiến hành nhiều công việc đáng kể để xác định các giải pháp khả thi, trong đó có việc tổ chức tham vấn nhiều bên với sự tham gia của các doanh nghiệp giao nhận, hãng hàng không và IATA. Với tư cách là đại diện toàn cầu của ngành giao nhận vận tải, FIATA có vị thế thuận lợi để tổng hợp thông tin từ các khu vực pháp lý khác nhau, xác định những vấn đề có mối quan tâm chung, bảo đảm lợi ích của các doanh nghiệp thuộc mọi quy mô đều được xem xét; và theo đuổi những giải pháp có khả năng mang lại lợi ích cho toàn ngành. Các thỏa thuận riêng biệt, mang tính địa phương hoặc thiếu sự phối hợp có thể khiến việc đạt được một kết quả thống nhất ở cấp quốc tế trở nên khó khăn hơn. Yêu cầu này không nhằm ngăn cản hoặc không khuyến khích các doanh nghiệp giao nhận riêng lẻ tìm kiếm sự rõ ràng về một vấn đề nào đó từ từng hãng hàng không khi cần thiết cho hoạt động hàng ngày hoặc tìm kiếm tư vấn pháp lý độc lập liên quan đến hoàn cảnh cụ thể của doanh nghiệp. Thay vào đó, đây nên được xem là một cách tiếp cận bổ trợ, nhằm thúc đẩy sự nhất quán và phối hợp tốt hơn

trên phạm vi toàn cầu.

- **3.3.** FIATA khuyến khích Hội viên liên hệ với FIATA để trao đổi về các giải pháp tiềm năng, để các bên có thể cùng phối hợp nhằm bảo đảm rằng mẫu DAWB được sửa đổi phản ánh lợi ích của tất cả các bên liên quan trong vận tải hàng hóa bằng đường hàng không.

4. Các bước tiếp theo

4.1. FIATA tiếp tục cam kết mạnh mẽ trong việc đại diện và bảo vệ lợi ích của ngành giao nhận vận tải, đồng thời bảo đảm thị trường vận hành đúng đắn và hiệu quả thông qua tất cả các biện pháp phù hợp có thể thực hiện. FIATA sẽ tiếp tục cập nhật tới Hội viên về mọi diễn biến, bao gồm cả những diễn biến liên quan đến các hành động pháp lý mà FIATA đang tiến hành, ngay khi có thông tin mới, phù hợp để thông báo.

(Theo tài liệu của FIATA)

Ngô Khắc Lễ (dịch)



TIN QUỐC TẾ

01 Các hãng tàu container từng bước tiến tới khôi phục hoàn toàn tuyến Suez và Biển Đỏ

Các hãng vận tải container đang từng bước khôi phục hành trình qua Biển Đỏ và Kênh đào Suez, trong bối cảnh ùn tắc cảng gia tăng và việc đi vòng Mũi Hảo Vọng tiếp tục làm giảm đáng kể công suất khai thác thực tế của đội tàu container toàn cầu.

Theo Linerlytica, công suất container bị ảnh hưởng bởi ùn tắc tại các cảng châu Á đã lên tới 4,3 triệu TEU, vượt mức đỉnh khoảng 4 triệu TEU trong đại dịch Covid-19. Trong khi đó, hành trình vòng qua Mũi Hảo Vọng đang tiêu tốn khoảng 5-7% công suất toàn cầu, tương đương 1,7–2,4 triệu TEU, tạo thêm sức ép lên nguồn cung.

Trước tình hình này, một số hãng tàu bắt đầu chấp nhận rủi ro để quay lại tuyến ngắn hơn qua Bab el-Mandeb – Biển Đỏ – Kênh đào Suez, dù nguy cơ an ninh từ lực lượng Houthi ngoài khơi Yemen vẫn hiện hữu. CMA CGM đang dẫn đầu với 15 lượt qua Suez, tiếp đến là Maersk với 11 lượt; MSC, COSCO Shipping và Wan Hai cũng đã bắt đầu đưa tàu trở lại tuyến.

Đáng chú ý, Linerlytica cho rằng nhu cầu bổ sung công suất là một trong những nguyên nhân chính thúc đẩy Maersk sớm trở lại Biển Đỏ, trong khi đối tác Hapag-Lloyd trong liên minh Gemini Cooperation và nhiều hãng khác vẫn duy trì cách tiếp cận thận trọng.

Dù áp lực công suất và ùn tắc tiếp tục gia tăng, giá cước châu Á – châu Âu vẫn chưa phục hồi đáng kể. Diễn biến này cho thấy các hãng tàu đang đứng trước bài toán cân bằng ngày càng khó khăn giữa giải phóng công suất, rút ngắn hành trình và kiểm soát rủi ro an ninh tại Biển Đỏ. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



02 Kênh đào Panama chịu áp lực kép, chuỗi cung ứng toàn cầu tăng cường phương án dự phòng

Hoạt động vận tải qua Kênh đào Panama đang chịu sức ép ngày càng lớn do mực nước suy giảm dưới tác động của El Niño, trong khi căng thẳng tại eo biển Hormuz khiến nhiều tàu dầu và khí đốt chuyển hướng sang các tuyến Đại Tây Dương. Hai yếu tố này đang đồng thời gây áp lực lên một trong những tuyến hàng hải quan trọng nhất thế giới.

Trong bối cảnh nhu cầu chuyển hướng gia tăng, Panama hiện giới hạn số lượt tàu qua kênh ở khoảng 32–34 chuyến mỗi ngày. Để giảm nguy cơ chậm trễ và biến động chi phí, nhiều doanh nghiệp phải đặt trước khung giờ qua kênh nhiều tháng, thậm chí dành khoản dự phòng lớn để đấu giá các suất qua kênh khẩn cấp. Hạn chế về mớn nước cũng buộc một số tàu phải dỡ bớt container trước khi qua kênh, trong khi hàng nặng hoặc không cần giao gấp có thể được chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng.

Trước nguy cơ thời gian vận chuyển kéo dài thêm 7–11 ngày, các chủ hàng và doanh nghiệp logistics đang tăng lượng hàng tồn kho dự phòng và giảm dần sự phụ thuộc vào mô hình “đúng lúc” (just-in-time). Tuyến đường sắt xuyên Panama cũng được sử dụng như một giải pháp thay thế, song phát sinh thêm chi phí xếp dỡ và vận chuyển, đồng thời chưa thể đáp ứng quy mô hàng hóa tương đương Kênh đào Panama.

Theo FIATA, những diễn biến này cho thấy khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng ngày càng phụ thuộc vào việc chuẩn bị sẵn các tuyến vận chuyển và phương án dự phòng trước khi gián đoạn xảy ra. Trong bối cảnh rủi ro khí hậu, địa chính trị và hạn chế hạ tầng ngày càng đan xen, doanh nghiệp giao nhận cần tăng tính linh hoạt và khả năng ứng phó trong kế hoạch vận tải toàn cầu. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



Tháng 9 có thể trở thành giai đoạn chi phí tăng đáng kể đối với các chủ hàng trên tuyến xuyên Đại Tây Dương, khi nhiều hãng tàu đồng loạt công bố kế hoạch tăng giá cước, áp dụng phụ phí mùa cao điểm (PSS) và điều chỉnh phụ phí nhiên liệu đối với vận tải nội địa, dù nhu cầu thị trường đang có dấu hiệu chững lại.

Mùa cao điểm trên tuyến xuyên Đại Tây Dương thường kéo dài từ cuối mùa hè đến tháng 10, khi các nhà nhập khẩu Mỹ tăng lượng hàng dự trữ phục vụ mùa mua sắm cuối năm. Tuy nhiên, trong vài năm trở lại đây, trước những biến động của thị trường, gián đoạn chuỗi cung ứng và xu hướng nhập hàng sớm, các hãng tàu ngày càng có xu hướng áp dụng PSS và tăng giá cước sớm hơn.

Dù vậy, đại diện bộ phận vận tải biển của một công ty giao nhận toàn cầu cho biết hiện chưa ghi nhận tình trạng ùn tắc cảng hay thiếu thiết bị tại châu Âu đủ nghiêm trọng để lý giải cho các đợt tăng giá mới.

“Chúng tôi chưa thấy nhu cầu đủ mạnh để hỗ trợ mức tăng này. Vấn đề là các hãng tàu sẽ phản ứng thế nào nếu thị trường không chấp nhận phụ phí mùa cao điểm,” nguồn tin chia sẻ với Journal of Commerce, đồng thời nhận định PSS có thể được lùi sang ngày 1/10.

Trong bối cảnh nhu cầu trên tuyến hướng Tây suy yếu, các hãng tàu tiếp tục cắt giảm công suất. Động thái này đã góp phần đưa giá cước từ Bắc Âu và Địa Trung Hải tăng nhẹ nhưng liên tục trong tháng 8.

Hiện MSC cùng Maersk và Hapag-Lloyd – hai đối tác trong Gemini Cooperation – nắm hơn

60% thị phần tuyến Đại Tây Dương. Các hãng này đều đang đẩy giá cước lên cao hơn, trong khi CMA CGM cũng tham gia xu hướng tăng giá. Từ ngày 1/9, MSC dự kiến tăng 1.000 USD/FEU đối với giá cước giao ngay từ Antwerp đến nhiều cảng Bắc Mỹ. Nếu được áp dụng đầy đủ, giá cước Antwerp – New York sẽ lên 7.700 USD/FEU, còn Antwerp – Houston đạt 7.600 USD/FEU. Hãng cũng áp dụng PSS 1.000 USD/FEU đối với hàng từ Bắc Âu đến Canada và Mexico từ cùng thời điểm.

Trong khi đó, theo Platts, giá cước hiện tại từ Antwerp đến New York đang ở mức 2.700 USD/FEU, tăng gần 70% so với cùng kỳ năm trước; tuyến Địa Trung Hải – Bồ Đông Mỹ ở mức 2.176 USD/FEU.

CMA CGM công bố PSS 2.000 USD/FEU đối với hàng từ Bắc Âu đến Mỹ từ ngày 20/9, đồng thời tăng thêm 500 USD/FEU trên tuyến Tây Địa Trung Hải – Mỹ kể từ ngày 15/9.

Hapag-Lloyd cũng sẽ tăng 500 USD/FEU trên tuyến từ Thổ Nhĩ Kỳ đến Bồ Đông và Bồ Vịnh Mỹ từ ngày 12/9, cùng với PSS 1.000 USD/FEU từ Bắc Âu đến Mexico áp dụng từ ngày 1/9.



Phụ phí nhiên liệu vận tải nội địa gia tăng

Bên cạnh cước vận tải biển, chi phí vận chuyển nội địa tại châu Âu cũng đang chịu thêm áp lực. Maersk triển khai “phụ phí nhiên liệu/năng lượng khẩn cấp” tại khu vực Bắc Âu và áp dụng “phí nhiên liệu vận tải đa phương thức” tại một số quốc gia châu Âu. Các khoản phí này sẽ được xem xét lại hai tuần một lần và áp dụng cho hoạt động vận chuyển nội địa của hàng xuất nhập khẩu.

Phụ phí vận tải nội địa được áp dụng đối với các lô hàng tại Đan Mạch, Na Uy, Thụy Điển, Phần Lan, Latvia, Estonia và Lithuania, với mức tương đương 4–19% giá vận chuyển nội địa.

Từ ngày 31/8, phí nhiên liệu vận tải đa phương thức cũng được triển khai tại nhiều thị trường như Anh, Đức, Hà Lan, Bỉ và Ba Lan, khiến chi phí vận chuyển bằng xe tải và sà lan có thể tăng tới 12%, trong khi vận tải đường sắt tăng tối đa 6%.

Theo Maersk, giá năng lượng toàn cầu tăng mạnh, cùng những diễn biến an ninh phức tạp tại Trung Đông và tác động đến nguồn cung nhiên liệu, đang tạo thêm áp lực lên thị trường logistics và vận tải đa phương thức.

Trong khi chi phí có xu hướng đi lên, nhu cầu vận tải xuyên Đại Tây Dương lại tiếp tục suy yếu. Dữ liệu của PIERS cho thấy lượng hàng từ Bắc Âu và Địa Trung Hải đến Mỹ đều giảm tháng thứ hai liên tiếp trong tháng 7.

Cụ thể, sản lượng Bắc Âu – Mỹ đạt 193.700 TEU trong tháng 7, giảm 2,6% so với cùng kỳ, sau khi giảm 5,5% trong tháng 6. Nhập khẩu của Mỹ từ Địa Trung Hải cũng giảm 1,9%, còn 152.220 TEU, nối tiếp mức giảm 4,2% của tháng trước.

Tại cảng New York – New Jersey, lượng hàng nhập khẩu từ Bắc Âu trong 7 tháng đầu năm 2026 giảm 6,4%, còn 324.632 TEU, trong khi hàng từ Địa Trung Hải giảm 6,5%, xuống 375.646 TEU.

Trước nhu cầu suy yếu, các hãng tàu đang chủ động giảm số chuyến khai thác. Theo Xeneta, trong tháng 8, khoảng 45.201 TEU công suất, tương đương gần 9%, đã được rút khỏi các tuyến châu Âu – Bắc Mỹ, chủ yếu trên các tuyến từ Địa Trung Hải đến Bồ Đào Nha và Bồ Đào Nha Mỹ.

Sang tháng 9, công suất trên tuyến Bắc Âu – Bắc Mỹ dự kiến tiếp tục giảm khoảng 9%. Việc thu hẹp nguồn cung được xem là yếu tố hỗ trợ cho nỗ lực tăng giá cước và áp dụng phụ phí mùa cao điểm của các hãng tàu, dù nhu cầu thị trường vẫn chưa cho thấy dấu hiệu phục hồi rõ rệt.



Theo *Journal of Commerce*

04 Thị trường container xuyên Thái Bình Dương: Giá cước tăng cao, ùn tắc cảng kéo dài

Giá cước container giao ngay trên tuyến xuyên Thái Bình Dương tiếp tục tăng, trong bối cảnh nhu cầu mùa cao điểm vẫn ổn định và tình trạng ùn tắc tại nhiều cảng lớn ở châu Á kéo dài.

Theo Freightos, trong tuần cuối tháng 8, giá cước châu Á – Bồ Tây Mỹ tăng khoảng 2% so với tuần trước, lên 7.621 USD/FEU, trong khi tuyến châu Á – Bồ Đông Mỹ cũng tăng, đạt 9.791 USD/FEU. Nhu cầu vận chuyển sang Mỹ vẫn duy trì tốt dù mùa cao điểm năm nay bắt đầu sớm từ tháng 5, trong đó lượng hàng thiết bị phục vụ các trung tâm dữ liệu cũng góp phần thúc đẩy thị trường.

Từ giữa tháng 7, hàng loạt cơn bão đã gây gián đoạn tại nhiều cảng châu Á, trong đó có Thượng Hải và Ninh Ba. ùn tắc khiến các hãng tàu phải thay đổi lịch trình, bỏ bớt điểm ghé hoặc chuyển hàng qua các cảng trung chuyển khác, làm giảm lượng chỗ vận chuyển trên thực tế và góp phần giữ giá cước ở mức cao. Một số hãng cũng đang cân nhắc áp dụng phụ phí do mực nước thấp tại Kênh đào Panama.

Trong khi đó, giá cước châu Á – Bắc Âu giảm hơn 1.000 USD/FEU so với đỉnh tháng 7, còn tuyến Địa Trung Hải giảm hơn 2.000 USD/FEU. Tuy nhiên, cả hai vẫn cao hơn khoảng 40–70% so với trước mùa cao điểm tháng 5. Giá cước xuyên Đại Tây Dương cũng tăng khoảng 400 USD/FEU trong hai tuần qua sau khi các hãng tàu cắt giảm công suất.

Xu hướng giá cước trong tháng 9 sẽ phụ thuộc vào tình hình ùn tắc tại các cảng châu Á, các chuyến tàu bị hủy trong kỳ nghỉ Tuần lễ Vàng của Trung Quốc và kế hoạch điều chỉnh công suất của các hãng tàu. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



05 Nhu cầu vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu tăng 3,9% trong tháng 7

Thị trường hàng hóa hàng không toàn cầu tiếp tục tăng trưởng trong tháng 7/2026. Theo IATA, nhu cầu vận chuyển tăng 3,9% so với cùng kỳ năm trước, trong khi năng lực vận tải chỉ tăng 1,7%, cho thấy nhu cầu đang tăng nhanh hơn nguồn cung.

Tất cả các khu vực đều ghi nhận tăng trưởng, trong đó châu Á – Thái Bình Dương, châu Âu và Bắc Mỹ đóng góp hơn 90% mức tăng chung. Bắc Mỹ dẫn đầu với mức tăng 4,8%, tiếp theo là châu Âu 4,4% và châu Á – Thái Bình Dương 4,1%. Đáng chú ý, máy bay chuyên chở hàng hóa đang tăng thị phần trong bối cảnh lượng hàng vận chuyển bằng khoang bụng máy bay chở khách giảm.

Xét theo các tuyến thương mại, châu Á – Bắc Mỹ tăng mạnh nhất với 9,2%, đánh dấu tháng tăng trưởng thứ sáu liên tiếp. Vận tải nội Á cũng tăng 6,1%, trong khi châu Âu – châu Á tăng 3,1%. Ngược lại, các tuyến châu Âu – Trung Đông giảm 16,1% và Trung Đông – châu Á giảm 14,1%, chủ yếu do ảnh hưởng của xung đột tại Trung Đông.

IATA đánh giá triển vọng thị trường vẫn tương đối tích cực nhờ hoạt động sản xuất, đơn hàng xuất khẩu và thương mại toàn cầu duy trì đà tăng. Tuy nhiên, giá nhiên liệu máy bay tăng mạnh, căng thẳng địa chính trị và bất ổn về thuế quan vẫn là những yếu tố cần theo dõi. Riêng trong tháng 7, giá nhiên liệu máy bay tăng 12,2% so với tháng trước và cao hơn 56,9% so với cùng kỳ năm 2025.

Xem thêm tại: [LINK](#).

Thị trường hàng hóa hàng không chi tiết – Tháng 7/2026

Tháng 7/2026 (% thay đổi so với cùng kỳ năm trước)

Khu vực	Thị phần thế giới*1	CTK – Nhu cầu vận tải	ACTK – Năng lực vận tải	Thay đổi hệ số tải*2	Hệ số tải*3
Toàn thị trường	100%	3.9%	1.7%	1.0	46.0%
Châu Phi	2.1%	1.1%	4.1%	-1.4	45.8%
Châu Á – Thái Bình Dương	35.8%	4.1%	3.0%	0.5	49.5%
Châu Âu	21.4%	4.4%	1.3%	1.5	51.1%
Mỹ Latinh và Caribe	2.9%	4.1%	7.0%	-0.9	32.3%
Trung Đông	13.2%	1.7%	4.0%	-1.0	44.1%
Bắc Mỹ	24.6%	4.8%	-1.5%	2.5	41.2%

*1 Tỷ trọng CTK của từng khu vực trong tổng CTK toàn ngành năm 2025

*2 Mức thay đổi so với cùng kỳ năm trước, tính bằng điểm phần trăm

*3 Tỷ lệ năng lực vận tải hàng hóa thực tế được sử dụng

HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA gặp gỡ và làm việc với GDUFS Alumni Association Logistics Chapter

Ngày 25/8/2026, tại Văn phòng VLA TP. Hồ Chí Minh, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi gặp gỡ và làm việc với GDUFS Alumni Association Logistics Chapter, nhằm tăng cường kết nối, trao đổi và tìm hiểu các cơ hội hợp tác trong lĩnh vực logistics.

Tham dự buổi làm việc, đại diện VLA có ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA, ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA và bà Nguyễn Thị Hồng Ngân – Trưởng Ban Pháp luật VLA.

Hai bên đã trao đổi về hoạt động của mỗi tổ chức, các vấn đề cùng quan tâm và những định hướng hợp tác trong thời gian tới, qua đó mở rộng kết nối giữa cộng đồng logistics Việt Nam và quốc tế.



02 VLA/VLI phối hợp tổ chức Tọa đàm phát triển dịch vụ logistics tại Hưng Yên

Ngày 24/8/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) phối hợp cùng UBND tỉnh Hưng Yên tổ chức Tọa đàm “Xây dựng và phát triển dịch vụ logistics tại Hưng Yên trong kỷ nguyên số và hội nhập quốc tế”.

Tham dự chương trình, đại diện VLA có bà Bùi Thị Hải Yến – Phó Chủ tịch VLA, ông Trần Ngọc Khánh – Ủy viên Ban Chấp hành VLA cùng đại diện Văn phòng VLA Hà Nội. Về phía VLI có PGS.TS. Hồ Thị Thu Hòa – Viện trưởng và ThS. Tô Thị Hằng – Phó Viện trưởng.

Thay mặt VLA, Phó Chủ tịch Bùi Thị Hải Yến đã trình bày tham luận về xu hướng phát triển ngành dịch vụ logistics tại khu vực phía Bắc, đồng thời đề xuất một số định hướng phát triển logistics tại Hưng Yên gắn với điều kiện thực tế, tiềm năng và lợi thế của địa phương trong bối cảnh chuyển đổi số và hội nhập quốc tế.



03 VLA tham dự Hội nghị Phát triển hệ sinh thái sạc mở

Ngày 14/8/2026 tại TP. Hồ Chí Minh, ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Hội nghị Phát triển hệ sinh thái sạc mở do VETC tổ chức.

Hội nghị quy tụ các đơn vị vận hành trạm sạc (CPO), hãng xe, doanh nghiệp vận tải, nhà đầu tư hạ tầng và đối tác công nghệ, cùng trao đổi về việc xây dựng hệ sinh thái hạ tầng sạc có khả năng kết nối và sử dụng thuận tiện giữa nhiều mạng lưới. Trong đó, eRoaming được giới thiệu như một giải pháp giúp người dùng tiếp cận trạm sạc của nhiều nhà vận hành thông qua một nền tảng kết nối chung.

Sự tham gia của VLA tại Hội nghị góp phần cập nhật những xu hướng mới về hạ tầng phục vụ phương tiện năng lượng mới, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải, qua đó mở rộng góc nhìn về các giải pháp hỗ trợ chuyển đổi xanh và phát triển logistics bền vững tại Việt Nam.



04 VLA tham dự Diễn đàn B2B – NTTU Hợp mặt Doanh nghiệp lần thứ 24

Ngày 18/8/2026, Trường Đại học Nguyễn Tất Thành phối hợp cùng Câu lạc bộ Doanh nghiệp Trường Đại học Nguyễn Tất Thành và Hội Doanh nghiệp Trung tâm Sài Gòn tổ chức Diễn đàn B2B – NTTU Hợp mặt Doanh nghiệp lần thứ 24 với chủ đề “Trách nhiệm xã hội – Nền tảng cho sự phát triển bền vững”.

Chương trình là không gian kết nối giữa nhà trường và cộng đồng doanh nghiệp, chia sẻ kinh nghiệm và trao đổi về vai trò của trách nhiệm xã hội đối với phát triển bền vững.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã tham dự chương trình, góp phần tăng cường kết nối với các cơ sở đào tạo và cộng đồng doanh nghiệp, hướng tới hợp tác phát triển nguồn nhân lực logistics.



05 VLA tham gia Hội nghị Quản trị pháp lý doanh nghiệp TP. Hồ Chí Minh 2026 – Lĩnh vực Logistics

Ngày 26/8/2026 tại TP. Hồ Chí Minh, Trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư TP. Hồ Chí Minh (ITPC) phối hợp cùng Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC) tổ chức Hội nghị Quản trị pháp lý doanh nghiệp TP. Hồ Chí Minh 2026 – Lĩnh vực Logistics, với chủ đề “Chuyển đổi số trong giao dịch logistics – Ứng dụng mô hình lai trong giai đoạn chuyển tiếp”. Sự kiện thu hút hơn 150 đại diện doanh nghiệp cùng các luật sư, chuyên gia và tổ chức hoạt động trong lĩnh vực logistics.

VLA tham gia tích cực tại các nội dung chuyên môn của Hội nghị. Ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đảm nhiệm vai trò điều phối Phiên thảo luận 1; ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA trình bày tham luận và tham gia trao đổi tại Phiên thảo luận 1; bà Nguyễn Thị Hồng Ngân – Trưởng Ban Pháp luật VLA tham gia Phiên thảo luận 2.

Thông qua các phiên thảo luận, đại diện VLA đã cùng các chuyên gia trao đổi về những vấn đề pháp lý đặt ra trong quá trình chuyển đổi số giao dịch logistics, góp phần kết nối góc nhìn thực tiễn của doanh nghiệp với yêu cầu hoàn thiện khung pháp lý trong bối cảnh số hóa ngành logistics.



06 VLA tham dự Đại hội Đại biểu toàn quốc VINASA lần thứ VI

Ngày 14/8/2026 tại Hà Nội, Đại hội Đại biểu toàn quốc Hiệp hội Phần mềm và Dịch vụ Công nghệ thông tin Việt Nam (VINASA) lần thứ VI, nhiệm kỳ 2026–2031 đã được tổ chức, đánh dấu chặng đường phát triển mới của VINASA sau 24 năm đồng hành cùng ngành công nghệ Việt Nam.

Đại hội tập trung tổng kết hoạt động nhiệm kỳ vừa qua, xác định phương hướng, mục tiêu cho nhiệm kỳ 2026–2031, trong bối cảnh chuyển đổi số, đổi mới sáng tạo và ứng dụng công nghệ ngày càng đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển của các ngành kinh tế.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã tham dự Đại hội, qua đó tăng cường kết nối giữa cộng đồng logistics và công nghệ thông tin, hướng tới thúc đẩy ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số trong ngành logistics.



07 VLA tăng cường kết nối hợp tác với Sân bay Quốc tế Hồng Kông

Sáng ngày 20/8/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA cùng đại diện Văn phòng VLA Hà Nội đã tiếp và làm việc với đoàn Sân bay Quốc tế Hồng Kông (HKIA). Hai bên trao đổi về tình hình vận chuyển hàng hóa đường hàng không, triển vọng thị trường và các cơ hội tăng cường kết nối, hợp tác trong thời gian tới.

Chiều cùng ngày, HKIA tổ chức chương trình “HKIA Cargo Connect: Unlocking Partnership Opportunities in Vietnam” Business Seminar cum Networking Dinner, nhân dịp chính thức giới thiệu “Vietnam–Hong Kong Express Lane” – giải pháp vận tải đa phương thức đường bộ – hàng không, hướng tới tăng cường kết nối hàng hóa xuất khẩu từ Việt Nam với mạng lưới điểm đến toàn cầu thông qua HKIA.

Đại diện VLA, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký đã tham dự và trình bày tham luận tại chương trình, thu hút sự quan tâm của các đại biểu. Văn phòng VLA Hà Nội cũng tham gia hoạt động kết nối, góp phần mở rộng cơ hội hợp tác giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics, giao nhận vận tải Việt Nam và Hồng Kông.



08 VLA tham dự Hội thảo Quốc tế về Logistics và Chuỗi cung ứng bền vững ISLOGS'26

Ngày 27/8/2026, Hội thảo Quốc tế về Logistics và Chuỗi cung ứng bền vững – International Symposium on Sustainable Logistics and Supply Chain (ISLOGS'26) đã diễn ra với sự tham dự của gần 200 nhà khoa học, chuyên gia, nhà hoạch định chính sách và đại diện doanh nghiệp trong nước và quốc tế.

Hội thảo do Đại học Phenikaa chủ trì, phối hợp cùng Hiệp hội Nghiên cứu Năng lượng và Hàng không Bền vững Quốc tế (SARES), Đại học Piri Reis (Thổ Nhĩ Kỳ) và Great Peace International (GPI), hướng tới kết nối nghiên cứu – chính sách – doanh nghiệp, thúc đẩy các giải pháp xây dựng hệ sinh thái logistics xanh, thông minh và thích ứng tốt hơn trước những biến động toàn cầu.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã tham dự và trình bày tham luận về những năng lực cần thiết nhằm nâng cao sức cạnh tranh của logistics Việt Nam, đóng góp góc nhìn thực tiễn của cộng đồng doanh nghiệp vào các nội dung trao đổi tại Hội thảo.



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 157, ngày 03/9/2026

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

