



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



BẢN TIN VLA

(Số 158, ngày 15/9/2026)

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

Định hình chuẩn mới cho trung tâm logistics hiện đại

Bộ Công Thương đang lấy ý kiến lần 2 đối với Dự thảo Thông tư quy định tiêu chí phân loại, phân hạng trung tâm logistics. Điểm đáng chú ý là cách tiếp cận không còn chỉ dựa vào quy mô và công năng, mà mở rộng sang năng lực vận hành, chuyển đổi số, logistics xanh và khả năng kết nối dữ liệu.

Dự thảo nhìn nhận trung tâm logistics không đơn thuần là khu kho bãi, mà là đầu mối tổ chức, điều phối, kết nối và cung ứng dịch vụ trên nền tảng hạ tầng, thiết bị và công nghệ. Bộ Công Thương tiếp nhận ý kiến đối với dự thảo lần 2 đến ngày 15/9/2026.

Theo TS. Khúc Đại Long, Phó Trưởng khoa Marketing, Trường Đại học Thương mại, việc chuyển từ đánh giá chủ yếu dựa trên quy mô vật chất sang đánh giá năng lực vận hành và kết nối sẽ giúp phản ánh thực chất hơn vị trí của một trung tâm logistics trong chuỗi cung ứng.

Dự thảo đưa ra các yêu cầu liên quan đến logistics xanh và logistics thông minh, như sử dụng hiệu quả tài nguyên, giảm phát thải, số hóa, tự động hóa, AI, IoT, kết nối và theo dõi dữ liệu theo thời gian thực. Hệ thống quản lý kho cũng được phân theo các cấp độ, từ quản lý nhập – xuất – tồn cơ bản đến tích hợp vận tải, mã vạch, RFID và kết nối dữ liệu EDI/API với cảng, hải quan, hãng vận tải, chủ hàng và sàn thương mại điện tử.



Một điểm mới khác là nhóm trung tâm logistics chuyên dụng, bao gồm trung tâm theo phương thức vận tải, ngành hàng, khu chế xuất, khu thương mại tự do, khu phi thuế quan, biên giới – cửa khẩu và thương mại điện tử. Nhóm này dự kiến có diện tích từ 3 ha, áp dụng phần mềm quản lý kho, vận tải, có mức tự động hóa tối thiểu 20% các quy trình chủ chốt và kết nối dữ liệu điện tử.

TS. Khúc Đại Long lưu ý tiêu chí công nghệ cần đủ rõ để phản ánh năng lực thực tế nhưng cũng phải phù hợp với khả năng đầu tư, chuyển đổi của doanh nghiệp. Một kho lớn nhưng dữ liệu rời rạc, vận hành thủ công và khó kết nối với các mắt xích khác sẽ khó đáp ứng yêu cầu của một trung tâm logistics hiện đại.

Dự thảo được xây dựng trong quá trình triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn 2050, trong đó đặt mục tiêu hình thành ít nhất 5 trung tâm logistics hiện đại ngang tầm quốc tế đến năm 2035. Bộ tiêu chí cũng được định hướng làm cơ sở xây dựng dữ liệu về các trung tâm logistics, phục vụ thống kê, xúc tiến đầu tư và kết nối cung – cầu dịch vụ.

Theo chuyên gia, việc phân loại, phân hạng cần được hiểu là công cụ nhận diện và minh bạch hóa năng lực của trung tâm logistics, không trở thành một lớp điều kiện kinh doanh mới chồng lên các quy định hiện hành. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



Từ những cửa biển trải dài khắp đất nước, các cảng nước sâu quy mô lớn được quy hoạch tại ba miền Bắc – Trung – Nam đang từng bước định hình một mạng lưới giao thương, kết nối Việt Nam với chuỗi cung ứng toàn cầu.

Những tọa độ chiến lược cho hàng hải vươn xa

Tại khu bến Lạch Huyện (TP Hải Phòng), 6 bến cảng đang hoạt động, trong khi các bến số 7, 8, 9, 10 tiếp tục được triển khai thủ tục đầu tư.

Theo Quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, Lạch Huyện là khu bến được ưu tiên đầu tư đến năm 2030. Bên cạnh đó, bến cảng Nam Đồ Sơn cũng được định hướng ưu tiên phát triển.

Nếu miền Bắc có Lạch Huyện và Nam Đồ Sơn, miền Trung có Liên Chiểu thì miền Nam có Cái Mép – Thị Vải và Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ. Hệ thống cảng nước sâu chiến lược tại ba miền đang từng bước định hình không gian phát triển mới của ngành hàng hải.

Theo ông Trần Khánh Hoàng, Tổng giám đốc Khối cảng & logistics (ITC Corporation), việc hình thành các cảng nước sâu tại ba miền là bước đi chiến lược. Nam Đồ Sơn cùng Lạch Huyện có tiềm năng trở thành trung tâm cảng biển, thương mại và logistics của Hải Phòng nhờ lợi thế gần biển, luồng ngắn, khả năng kết nối đường bộ và sức hút từ dòng vốn FDI.

Tại miền Trung, cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) được định hướng trở thành cảng cửa ngõ quốc tế của khu vực Duyên hải miền Trung, phục vụ phát triển liên vùng và cả nước.

Ở phía Nam, trọng tâm là cụm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải và dự án Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ. Sự kết hợp giữa hai khu vực

được kỳ vọng tạo thành cụm cảng quy mô lớn, có khả năng cạnh tranh với các trung tâm hàng hải lớn.

Theo ông Lê Đỗ Mười, Cục trưởng Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, quy hoạch mới xác định rõ vai trò, chức năng của từng khu bến, đặt các cảng nước sâu trong cấu trúc của ba không gian kinh tế lớn và gắn với các hành lang kinh tế liên vùng, quốc gia.

Quy hoạch cũng phân biệt rõ giữa cảng cửa ngõ và cảng trung chuyển. Cảng cửa ngõ chủ yếu kết nối với vùng hậu phương kinh tế, trong khi cảng trung chuyển tập trung thu hút và phân phối dòng hàng quốc tế. Mục tiêu là xây dựng một mạng lưới có sự phân công, kết nối và bổ trợ lẫn nhau.

Khi các cảng phát huy đúng lợi thế và bổ trợ cho nhau, năng lực thu hút hàng hóa quốc tế có thể được nâng lên, qua đó mở rộng không gian kinh tế, giảm chi phí logistics và tăng vị thế của Việt Nam trong chuỗi cung ứng hàng hải toàn cầu.

Ông Lê Tấn Đạt, Phó Tổng giám đốc Công ty Cổ phần Tư vấn Xây dựng Công trình Hàng hải (CMB) cho biết, quy hoạch hệ thống cảng biển dựa trên chiến lược phát triển kinh tế – xã hội và dự báo nhu cầu hàng hóa quốc gia, vùng và địa phương, nhằm bảo đảm các cảng khi hình thành có đủ lượng hàng để khai thác hiệu quả.

Theo ông Đạt, dù giá bốc xếp tại Việt Nam còn thấp hơn nhiều nước trong khu vực, nhưng với hạ tầng hiện đại và khả năng tiếp nhận tàu lớn, doanh nghiệp vẫn sẵn sàng đầu tư khi quy hoạch rõ ràng. Thực tế, nhiều dự án cảng mới công bố đã thu hút sự quan tâm của các nhà đầu tư chiến lược.

Từ tư duy gỡ khó sang kiến tạo hệ sinh thái hàng hải

Dù quy hoạch đã xác định rõ hướng phát triển, thách thức lớn vẫn nằm ở hạ tầng kết nối. Một cảng hiện đại khó phát huy hiệu quả nếu hệ thống kết nối phía sau không đồng bộ.

Theo ông Trần Khánh Hoàng, tại phía Nam, dù các trục chính như Vành đai 3, cao tốc Bến Lức – Long Thành hay cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu dự kiến hoàn thiện vào năm 2027, nút thắt lớn vẫn nằm ở đường thủy.

“Nhiều năm qua, lĩnh vực đường thủy mới chỉ chiếm khiêm tốn 2% trong tổng chi phí đầu tư cho ngành giao thông. Đây là nghịch lý cần sớm thay đổi nếu muốn phát huy tối đa lợi thế của các cảng biển”, ông Hoàng nhận định.

Bên cạnh đó, xu hướng tàu container ngày càng lớn, trọng tải và mớn nước sâu hơn cũng đặt ra yêu cầu cấp thiết về nạo vét luồng lạch. Nếu không đáp ứng yêu cầu về độ sâu, cảng biển Việt Nam sẽ gặp khó trong cạnh tranh thu hút tàu lớn.

Từ góc độ quản lý, ông Lê Đỗ Mười cho rằng điểm nghẽn hiện nay không chỉ nằm ở nguồn vốn mà còn ở khả năng đồng bộ giữa hạ tầng, thể chế, nguồn lực và tổ chức thực hiện.

Cảng biển quy mô quốc tế muốn phát huy hiệu quả phải được kết nối đồng bộ với luồng tàu, khu nước, hạ tầng hàng hải công cộng và hệ thống giao thông phía sau cảng. Vì vậy, cần ưu tiên các công trình hạ tầng có tính dẫn dắt, đồng thời kết nối với đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng cạn và trung tâm logistics.

Trong bối cảnh nhu cầu vốn đến năm 2030 rất lớn trong khi ngân sách nhà nước có hạn, Nhà nước cần tập trung nguồn lực vào hạ tầng công

cộng nền tảng; đồng thời hoàn thiện cơ chế huy động vốn xã hội, thu hút nhà đầu tư chiến lược và khai thác hiệu quả nguồn lực đất đai, vùng nước.

Thể chế và thủ tục đầu tư cũng là vấn đề quan trọng bởi các dự án cảng lớn liên quan đến nhiều lĩnh vực như đầu tư, đất đai, xây dựng, môi trường, hàng hải, vùng nước và logistics.

Theo lãnh đạo Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, pháp luật cần tiếp tục được hoàn thiện theo hướng đồng bộ, minh bạch, ổn định, có tầm nhìn dài hạn, giảm chồng chéo và tăng phân cấp, phân quyền gắn với kiểm tra, giám sát.

Tư duy quản lý cũng cần chuyển từ “tháo gỡ khó khăn cho từng dự án” sang “kiến tạo môi trường cho cả hệ sinh thái hàng hải phát triển”. Nhà nước tập trung vào quy hoạch, hạ tầng nền tảng, thể chế và điều phối; doanh nghiệp phát huy vai trò đầu tư, khai thác và cung cấp dịch vụ.

Khi hạ tầng kết nối, luồng lạch, thể chế và nguồn lực được đồng bộ, các cảng biển chiến lược sẽ có điều kiện phát huy vai trò trong mạng lưới hàng hải và logistics quốc gia. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



03 CMIT và TCTT lần đầu cùng khai thác tàu mẹ tại bến chung

Trong hai ngày 7–8/9/2026 cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) và Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (TCTT) đã phối hợp khai thác thành công chuyến tàu mẹ ZIM SHENZHEN, dài 335,23 m, trọng tải 102.517 DWT. Đây là chuyến tàu đầu tiên được khai thác tại khu vực bến chung kết nối hai cảng, đánh dấu bước triển khai mới trong mô hình kết nối hạ tầng cảng biển tại Cái Mép.

Hoạt động khai thác được thực hiện theo phương án bảo đảm an toàn hàng hải đã được Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam phê duyệt và dưới sự giám sát của Cảng vụ Hàng hải TP.HCM.

Trong gần một ngày, hai cảng phối hợp xếp dỡ khoảng 3.200 TEU hàng hóa và container rỗng, bảo đảm tàu rời cảng theo đúng kế hoạch. Đây là lần đầu tiên hai doanh nghiệp cảng độc lập tại Việt Nam phối hợp khai thác một tàu mẹ trên khu vực bến chung.

Để thực hiện chuyến tàu thử nghiệm, CMIT và TCTT đã phối hợp nghiên cứu phương án kỹ thuật, đánh giá hạ tầng, xây dựng phương án an toàn hàng hải, hoàn thiện thủ tục cấp phép và kết nối cầu bến.

Việc kết nối hai cầu bến hình thành một tuyến cầu bến liên tục dài khoảng 1.200 m, qua đó tăng khả năng linh hoạt khi bố trí tàu, tối ưu khai thác hạ tầng hiện hữu và nâng năng lực tiếp nhận đồng thời các tàu mẹ cỡ lớn.

Theo CMIT, mô hình không chỉ tạo kết nối về mặt hạ tầng mà còn thử nghiệm khả năng phối hợp năng lực khai thác giữa hai doanh nghiệp cảng độc lập, góp phần nâng cao năng lực của cụm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải.

Theo trang tin CMIT và TCTT



04 Lào Cai phát triển hành lang kinh tế xuyên Á gắn với logistics và Cửa khẩu thông minh

Ngày 9/9/2026, UBND tỉnh Lào Cai ban hành Kế hoạch 427/KH-UBND, triển khai quy hoạch phát triển hành lang kinh tế xuyên Á gắn với hệ sinh thái Cửa khẩu thông minh, logistics và kinh tế số. Logistics được đặt trong mối liên kết trực tiếp với cửa khẩu, hạ tầng giao thông, khu công nghiệp và hoạt động xuất nhập khẩu. Theo đó, ba dự án gồm Trung tâm logistics Kim Thành 75 ha, Trung tâm logistics Bản Vược 30 ha và Cảng cạn Bản Vược 30 ha được Lào Cai xác định là những hạng mục trọng tâm trong kế hoạch phát triển hành lang kinh tế xuyên Á dọc lưu vực sông Hồng giai đoạn 2026–2030.

Kế hoạch cũng nêu rõ, giai đoạn 2026–2027, tỉnh sẽ rà soát nhu cầu, danh mục và hoàn thiện hồ sơ đối với ba dự án logistics trọng điểm; từ năm 2027–2030 tiến hành xúc tiến, lựa chọn nhà đầu tư và triển khai theo tiến độ được phê duyệt.

Không gian logistics được quy hoạch không chỉ gồm trung tâm logistics và cảng cạn mà còn có kho lạnh, kho ngoại quan, cơ sở sơ chế – đóng gói – bảo quản nông lâm sản, kiểm định, phân phối, vận tải đa phương thức và các dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu.

Lào Cai đồng thời rà soát các tuyến đường bộ, đường sắt, cầu biên giới, ga hàng hóa, cảng cạn và kết nối cửa khẩu – khu công nghiệp – trung tâm logistics – cảng biển, qua đó xác định các điểm nghẽn và thứ tự ưu tiên xử lý về thủ tục, mặt bằng và nguồn vốn.

Một nội dung đáng chú ý là hỗ trợ nâng năng lực doanh nghiệp logistics. Tỉnh dự kiến tổ chức đào tạo, tư vấn, hỗ trợ ứng dụng công nghệ thông tin và tăng liên kết giữa vận tải, kho bãi, giao nhận, khai báo và phân phối, hướng tới từng bước phát triển các gói dịch vụ logistics tích hợp theo mô hình 3PL, 4PL.

Kế hoạch cũng kết nối phát triển logistics với Cửa khẩu số tại Kim Thành và Bản Vược. Hệ thống Cửa khẩu thông minh dự kiến ứng dụng kiểm tra, soi chiếu, cân tự động, nhận diện phương tiện, trung tâm điều hành và trao đổi dữ liệu với Hà Khẩu, Trung Quốc.

Nguồn lực triển khai chủ yếu được xác định từ vốn doanh nghiệp, xã hội hóa, đầu tư công đối với hạ tầng và hợp tác công – tư đối với các dự án phù hợp. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



Ngày 14/9, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 136/2026/TT-BTC sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 3 của Thông tư số 158/2025/TT-BTC quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 360/2025/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật thuế Tiêu thụ đặc biệt.

Thông tư số 136/2026/TT-BTC được ban hành trên cơ sở Luật thuế Tiêu thụ đặc biệt số 66/2025/QH15 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 09/2026/QH16; Nghị định số 360/2025/NĐ-CP của Chính phủ; Nghị định số 29/2025/NĐ-CP được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 166/2025/NĐ-CP và theo đề nghị của Cục trưởng Cục Quản lý, giám sát chính sách thuế, phí và lệ phí.

Theo đó, khoản 2 Điều 3 của Thông tư số 158/2025/TT-BTC được sửa đổi, bổ sung theo hướng quy định cụ thể hồ sơ đối với hàng hóa do tổ chức, cá nhân sản xuất, gia công, thuê gia công bán hoặc ủy thác cho tổ chức, cá nhân kinh doanh khác để xuất khẩu ra nước ngoài, không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 4 Nghị định số 360/2025/NĐ-CP.

Tổ chức, cá nhân phải có các hồ sơ gồm: hợp đồng mua bán hàng hóa để xuất khẩu hoặc hợp đồng ủy thác xuất khẩu; hóa đơn bán hàng, giao hàng ủy thác xuất khẩu. Trường hợp hợp đồng mua bán hàng hóa để xuất khẩu hoặc hợp đồng ủy thác xuất khẩu đã thanh lý toàn bộ hoặc từng phần thì phải có biên bản thanh lý.

Thông tư quy định biên bản thanh lý toàn bộ hoặc từng phần phải thể hiện các nội dung: tên, số lượng, chủng loại, mặt hàng, giá bán của hàng hóa đã thực tế xuất khẩu; hình thức thanh

toán; số tiền và số, ngày của chứng từ thanh toán không dùng tiền mặt của người mua nước ngoài cho tổ chức, cá nhân xuất khẩu và giữa tổ chức, cá nhân sản xuất với tổ chức, cá nhân xuất khẩu hoặc tổ chức, cá nhân nhận ủy thác xuất khẩu; số, ngày của hợp đồng xuất khẩu; số, ngày của tờ khai hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu.

Đối với thời điểm có chứng từ thanh toán không dùng tiền mặt, Thông tư số 136/2026/TT-BTC quy định thời điểm này được xác định theo hợp đồng hoặc phụ lục hợp đồng (nếu có). Chứng từ thanh toán không dùng tiền mặt được xác định theo quy định của pháp luật về thuế giá trị gia tăng.

Một nội dung đáng chú ý khác tại Thông tư số 136/2026/TT-BTC là quy định đối với hàng hóa tổ chức, cá nhân xuất khẩu mua hoặc được ủy thác xuất khẩu nhưng không xuất khẩu mà tiêu thụ trong nước.

Theo đó, tổ chức, cá nhân có hàng hóa xuất khẩu phải kê khai, nộp thuế tiêu thụ đặc biệt đối với các hàng hóa này khi tiêu thụ (bán) trong nước.

Thông tư số 136/2026/TT-BTC quy định có hiệu lực thi hành từ ngày 15/9/2026. **Xem thêm tại:**

[LINK](#)



GÓC LOGISTICS

Giới thiệu giấy vận tải đường bộ quốc tế

Hiện nay, nhiều hội viên khi thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới bằng đường bộ (từ Việt Nam ra nước ngoài và ngược lại) thường phải dùng mẫu hợp đồng của những đối tác quốc tế lớn (không được quyền sửa đổi, bổ sung), hoặc dùng hợp đồng dịch vụ logistics tích hợp, tự soạn thảo cho những dịch vụ vận chuyển thông thường, đôi khi có ghi chú theo các điều kiện kinh doanh chuẩn của hiệp hội, điều chỉnh nội dung về giải quyết tranh chấp (trọng tài/tòa án) cho phù hợp. Vì vậy, khó tránh khỏi việc bỏ sót hoặc có những điều khoản “vô lý” như bồi thường tiền thuế, truy thu tiền thuế nếu khai báo hải quan sai, bồi thường tổn thất, hư hỏng hàng hóa trong mọi trường hợp, v.v.

Theo quy định của pháp luật Việt Nam thì các doanh nghiệp vận tải quốc tế bằng đường bộ sử dụng "Giấy vận tải là giấy tờ để xác nhận việc người lái xe đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng hàng hóa để vận tải đến nơi trả hàng; là bằng chứng của hợp đồng vận tải hàng hóa" (khoản 1 Điều 61 Luật Đường bộ năm 2024); và có thể tham khảo chứng từ, tài liệu của các nước để soạn thảo các điều khoản, điều kiện phù hợp cho Giấy vận tải của mình trong hoạt động vận tải đường bộ quốc tế ("Hoạt động vận tải đường bộ quốc tế là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe cơ giới để vận tải người, hàng hóa qua lại giữa Việt Nam với các nước. Hoạt động vận tải đường bộ quốc tế phải tuân thủ quy định của Luật này, quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và phù hợp với điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên ..." - khoản 3 Điều 56 Luật Đường bộ 2024).

Gần đây, TIFFA (Thailand International Freight Forwarder Association – Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế Thái Lan) đã soạn thảo **Giấy vận tải TIFFA (TIFFA Consignment Note – TCN)** dùng cho vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường bộ, và đồng ý để các nước thành viên của AFFA (ASEAN Federation of Forwarders Associations – Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận ASEAN) sử dụng chứng từ này với tên gọi **AFFA Consignment Note (Giấy vận tải AFFA)** sau khi Hội đồng AFFA (AFFA Council) phê duyệt việc sử dụng Giấy vận tải (TCN) của TIFFA có sửa đổi **Điều khoản Tối cao (Paramount Clauses)** và **Điều khoản về Thẩm quyền tài phán (Jurisdiction)**, AFFA sẽ thông báo tới **Nhóm Công tác Thuận lợi hóa Thương mại ASEAN (ASEAN Trade Facilitation Working Group - ASEAN TFWG)** để công nhận mẫu TCN (có sửa đổi) với tên gọi **AFFA Consignment Note** được chính thức áp dụng và các hiệp hội quốc gia thành viên của AFFA được phép in và cung cấp chứng từ này cho hội viên của mình sử dụng trong phạm vi ASEAN. Trong khi chờ đợi thông báo chính thức nêu trên của AFFA về việc sử dụng “Giấy vận tải AFFA”, dưới đây là một số điều khoản của giấy này để hội viên và bạn đọc tham khảo.

Định nghĩa

"Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô" (Carrier) là tổ chức/doanh nghiệp (entity) phát hành Giấy vận tải TCN này, được ghi tên trên Giấy vận tải và chịu trách nhiệm thực hiện việc vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường bộ theo hợp đồng này. **"Người gửi hàng"** (Shipper) là người ký kết Hợp đồng mẫu điều chỉnh Giấy vận tải TCN cho việc vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường bộ. **"Người nhận hàng"** (Consignee) là người có quyền nhận hàng hóa từ Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô. **"Nhận hàng để vận chuyển"** (Taken in charge) là việc hàng hóa đã được giao cho và được Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô chấp nhận vận chuyển tại địa điểm nhận hàng ghi trên Giấy vận tải TCN. **"Hàng hóa"** (Goods) là mọi loại tài sản, bao gồm container, pallet hoặc các phương tiện, thiết bị vận tải, đóng gói tương tự không do Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô cung cấp, được vận chuyển trên phương tiện vận tải đường bộ của Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô hoặc của Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô kế tiếp. **"Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô kế tiếp"** (Successive Carrier) là người được Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô giao thực hiện việc vận chuyển hàng hóa theo Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế, dù là toàn bộ hay một phần hành trình. Thuật ngữ này cũng bao gồm đại lý của Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô kế tiếp và bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô kế tiếp giao thực hiện việc vận chuyển hàng hóa, không phụ thuộc vào

số lần giao lại việc vận chuyển. **"Hợp đồng vận tải hàng hóa"** (Contract of Carriage) là thỏa thuận giữa Người gửi hàng và Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô, được xác lập thông qua việc Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô chấp nhận lệnh vận chuyển (transport order) và theo đó Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô có nghĩa vụ vận tải hàng hóa để được hưởng tiền cước vận chuyển. **"Phương tiện và thiết bị"** (Vehicle and Equipment) bao gồm xe cơ giới, xe tải, xe đầu kéo, rơ-moóc, sơ-mi rơ-moóc và container. **"Kiện hàng"** (Package) là một đơn vị vận tải bao gồm một lượng hàng hóa được đóng gói để vận chuyển. **"TCN"** (TIFFA Non-Negotiable Consignment Note) là Giấy vận tải không chuyển nhượng của TIFFA (Thailand International Freight Forwarder Association) dành cho vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường bộ.



Phạm vi áp dụng của TCN (Điều 1)

Các điều kiện này (these conditions) áp dụng đối với việc vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường bộ trong trường hợp phương tiện (xe cơ giới) chở hàng vận chuyển toàn bộ hoặc một phần hành trình bằng đường biển, đường sắt, đường thủy nội địa hoặc đường hàng không, với điều kiện hàng hóa không bị dỡ khỏi phương tiện vận tải đường bộ (xe cơ giới). Các điều kiện này cũng áp dụng đối với: Vận chuyển liên bang và vận chuyển quá cảnh (transit transport). Các điều kiện này không áp dụng đối với vận tải khu vực biên giới (frontier traffic); hoạt động vận tải hoàn toàn trong phạm vi lãnh thổ mà Giấy vận tải được sử dụng như một chứng từ sở hữu hàng hóa. Các điều kiện này cũng không áp dụng đối với việc vận chuyển bưu gửi quốc tế (international postal), hàng phục vụ tang lễ, hàng chuyển nhà; và động vật sống.

Phát hành Giấy vận tải TCN (Điều 2)

- **2.1.** Khi phát hành Giấy vận tải này, Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô:
 - a) Cam kết tự mình thực hiện hoặc nhân danh mình tổ chức thực hiện toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng ghi trên Giấy vận tải TCN này đến địa điểm giao hàng được nêu trên Giấy vận tải TCN này.
 - b) Chịu trách nhiệm theo các điều kiện này.
- **2.2.** Theo các điều kiện của Giấy vận tải TCN này, Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô phải chịu trách nhiệm đối với mọi hành vi hoặc thiếu sót của Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô kế tiếp, nhà thầu phụ, người làm công, hoặc đại lý hoạt động trong phạm vi công việc được giao hoặc bất kỳ cá nhân nào mà Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô sử dụng để thực hiện Hợp đồng được chứng minh bằng Giấy vận tải TCN này, như thể đó là hành vi hoặc thiếu sót của chính Người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô.



Giới hạn trách nhiệm và mất quyền giới hạn trách nhiệm (Điều 9)

- **9.1.** Việc xác định mức bồi thường đối với Hàng hóa bị mất hoặc hư hỏng được căn cứ theo giá giao dịch trên thị trường hàng hóa (commodity exchange price); hoặc nếu không có giá đó thì căn cứ theo giá thị trường hiện tại; nếu cũng không có những giá nêu trên thì căn cứ theo giá trị thông thường của Hàng hóa tại địa điểm và thời điểm Người vận chuyển nhận hàng để chuyên chở. Trong trường hợp mất toàn bộ Hàng hóa, ngoài khoản bồi thường giá trị Hàng hóa, Người vận chuyển còn phải hoàn trả toàn bộ chi phí vận chuyển và tiền thuế. Đối với tổn thất một phần, Người vận chuyển phải bồi thường theo tỷ lệ tổn thất của Hàng hóa.
- **9.2.** Đối với mất mát hoặc hư hỏng Hàng hóa, dù là toàn bộ hay một phần, trách nhiệm của Người vận chuyển không vượt quá 8,33 Quyền rút vốn đặc biệt (Special Drawing Rights – SDR) cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của phần hàng hóa bị mất hoặc hư hỏng. Đối với chậm giao hàng, trách nhiệm của Người vận chuyển không vượt quá số tiền cước vận chuyển.
- ...
- **9.3.** ... Nếu mất mát, hư hỏng Hàng hóa hoặc chậm giao hàng là do hành động hoặc sơ xuất của Người vận chuyển, Người vận chuyển kế tiếp, người làm công, đại lý hoặc bất kỳ người nào khác với chủ ý hoặc bất cẩn gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ trong việc giao hàng tuy biết rằng những mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng đó có thể xảy ra, thì Người vận chuyển, Người vận chuyển kế tiếp, người làm công, đại lý hoặc bất kỳ người nào khác phải bồi thường thiệt hại thực tế cho Người gửi hàng hoặc Người nhận hàng và không được hưởng giới hạn trách nhiệm.

Toàn văn các điều khoản, điều kiện của Giấy gửi hàng ASEAN (ASEAN Consignment Note) có thể xem tại: [LINK](#).

Ngô Khắc Lễ (giới thiệu và trích dịch)



TIN QUỐC TẾ

01 Giá cước hàng hóa hàng không toàn cầu ổn định, áp lực tăng giá nhiên liệu gia tăng

Thị trường hàng hóa hàng không toàn cầu có dấu hiệu chững lại trong tuần 36 (31/8–6/9/2026) khi sản lượng giảm 1% so với tuần trước. Tuy nhiên, giá cước vẫn duy trì ổn định ở mức 3,00 USD/kg, trong bối cảnh năng lực vận tải giảm nhẹ và căng thẳng địa chính trị tiếp tục tác động đến thị trường.

Tại châu Á – Thái Bình Dương, sản lượng giảm 1%, trong đó lượng hàng vận chuyển sang Mỹ giảm 3%. Kỳ nghỉ lễ tại một số quốc gia Đông Nam Á, bao gồm Việt Nam và Malaysia, góp phần làm chậm hoạt động xuất khẩu trong tuần. Riêng Việt Nam ghi nhận lượng hàng đến Mỹ giảm 23% và đến châu Âu giảm 24% so với tuần trước. Trong khi đó, Hong Kong và Trung Quốc bắt đầu cho thấy tín hiệu phục hồi trên tuyến châu Âu sau thời gian chịu ảnh hưởng từ các biện pháp kiểm soát hàng thương mại điện tử của EU.

Dù sản lượng giảm, giá cước từ châu Á – Thái Bình Dương vẫn đi lên, với giá giao ngay đến Mỹ tăng 2% và đến châu Âu tăng 3% so với tuần trước. So với cùng kỳ năm 2025, giá cước trên hai tuyến này lần lượt cao hơn 40% và 15%, cho thấy mặt bằng giá vẫn ở mức cao.

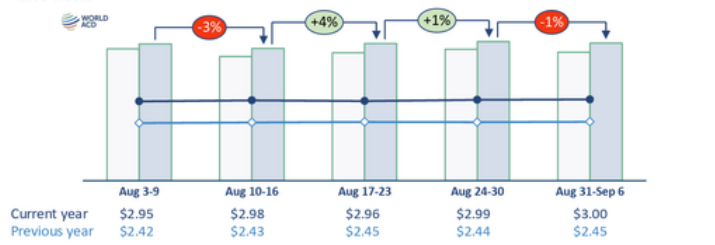
Năng lực vận tải toàn cầu giảm 1% và nhìn chung ít biến động trong những tuần gần đây. Việc các hãng hàng không linh hoạt điều chuyển máy bay chở hàng sang những thị trường có

nhu cầu cao hơn cũng góp phần giữ cân bằng cung – cầu và hạn chế biến động giá cước.

Đáng chú ý, giá dầu vượt 100 USD/thùng sau khi căng thẳng Iran – Mỹ gia tăng trở lại, làm dấy lên lo ngại chi phí nhiên liệu và phụ phí hàng không sẽ tăng trong thời gian tới. Trong bối cảnh nguồn cung vận tải chưa mở rộng đáng kể, giá nhiên liệu cao có thể trở thành yếu tố tạo thêm áp lực lên mặt bằng giá cước hàng hóa hàng không toàn cầu. **Xem thêm tại: [LINK](#).**

Latest week: Mon 31 Aug - Sun 06 Sep 2026 (Week 36) Published: Sep 10, 2026

Worldwide Rate (US\$) Previous year Rate (US\$) Current year Ch.weight Previous year Ch.weight Current year

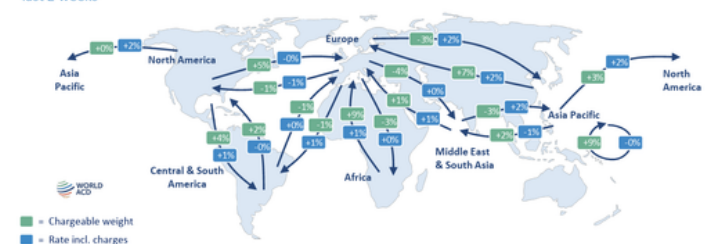


Origin Regions last 2 to 5 weeks

	Capacity ¹			Chargeable weight ¹			Rate ¹		
	Last 5 wks	2Wo2W	YoY	Last 5 wks	2Wo2W	YoY	Last 5 wks	2Wo2W	YoY
Africa		-1%	+7%		+6%	+7%		-1%	+19%
Asia Pacific		+1%	+2%		+6%	+7%		+0%	+20%
C. & S. America		+0%	+4%		+1%	+3%		+1%	+10%
Europe		+2%	+1%		-2%	+4%		+0%	+23%
M. East & S. Asia		+1%	+3%		-1%	+3%		+3%	+51%
North America		-1%	+3%		+2%	+13%		-1%	+21%
Worldwide		+1%	+2%		+3%	+6%		+1%	+23%

¹ 2Wo2W compares the last 2 weeks with the preceding 2 weeks this year. YoY compares the last 2 weeks with the same 2 weeks last year.

Region to Region last 2 weeks



These trends are based on more than 500,000 transactions per week. This public report only shows high level trends. For companies that subscribe to our more detailed market data, we publish weekly information for thousands of markets. For more information, please send an email to contact@worldacd.com. WorldACD Market Data B.V. All rights reserved.

02 Maersk áp thêm phụ phí 500 USD/container đối với hàng đến Vùng Vịnh

Maersk tiếp tục điều chỉnh chi phí vận chuyển đến Trung Đông khi công bố phụ phí khẩn cấp 500 USD/container đối với hàng hóa đến UAE, Bahrain, Qatar, Kuwait và Iraq. Khoản phí mới được áp dụng bên cạnh các loại phụ phí và chi phí phát sinh hiện có, phản ánh áp lực vận hành ngày càng lớn trong bối cảnh tình hình khu vực diễn biến phức tạp.

Phụ phí Emergency Operational Cost Recovery Surcharge áp dụng cho cả container khô, container lạnh và container đặc biệt, bao gồm các booking theo hợp đồng. Hàng đến UAE bắt đầu chịu phụ phí từ 15/9, trong khi Bahrain, Qatar, Kuwait và Iraq áp dụng từ 17/9; một số thị trường thuộc diện quản lý đặc biệt sẽ có thời điểm áp dụng muộn hơn.

Đây là khoản chi phí mới nhất trong chuỗi phụ phí Maersk triển khai do gián đoạn tại Trung Đông. Trước đó, hãng đã áp dụng mức cước khẩn cấp lên tới 3.800 USD/container đối với một số loại hàng đến các cảng trong khu vực, đồng thời thu thêm 1.000 USD/container đối với hàng phải đi qua eo biển Hormuz nhằm bù đắp chi phí bảo hiểm và rủi ro đối với thủy thủ đoàn.

Maersk cũng đang điều chỉnh phương án vận chuyển để thích ứng với tình hình. Một số lô hàng có điểm đến Khor Fakkan tại UAE sẽ được dỡ tại Fujairah, sau đó vận chuyển đường bộ đến Jebel Ali, Dubai.

Áp lực chi phí đang lan rộng ra toàn bộ chuỗi vận tải. Maersk hiện áp dụng phụ phí nhiên liệu khẩn cấp từ 100–600 USD/container tùy tuyến và loại thiết bị; đồng thời tăng phụ phí nhiên liệu đối với vận tải hàng không và vận tải nội địa tại một số thị trường. Diễn biến này cho thấy bất ổn tại Trung Đông đang tiếp tục đẩy chi phí logistics lên cao, đặc biệt đối với các tuyến vận chuyển liên quan đến khu vực Vùng Vịnh. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



03 Các hãng tàu tăng tốc đưa tàu trở lại châu Á qua Suez để khắc phục chậm trễ trên tuyến Á – Âu

Các hãng vận tải biển đang đẩy nhanh việc đưa tàu trên chiều về từ châu Âu sang châu Á qua Kênh đào Suez, nhằm cải thiện độ tin cậy lịch trình vốn suy giảm nghiêm trọng sau hàng loạt cơn bão ảnh hưởng đến các cảng lớn của Trung Quốc trong những tuần gần đây.

Tuy nhiên, việc các dịch vụ qua Suez được khôi phục nhanh chóng diễn ra đúng thời điểm xung đột giữa lực lượng Houthi tại Yemen và Saudi Arabia gia tăng. Các cuộc tấn công trên bộ của Houthi trong những ngày gần đây đã giúp lực lượng này kiểm soát toàn bộ bờ Biển Đỏ của Yemen, bao gồm đảo Maayan tại eo biển Bab el-Mandeb.

Ông Alan Murphy, CEO Sea-Intelligence Maritime Analysis, cho biết Houthi đã tuyên bố tàu thuyền quốc tế vẫn có thể tự do đi qua Biển Đỏ, ngoại trừ các tàu liên quan đến Saudi Arabia.

Dù vậy, ông cảnh báo tình hình an ninh vẫn rất khó lường. Việc chuyển hướng trở lại Suez tiềm ẩn rủi ro lớn bởi các điều kiện hiện tại có thể thay đổi bất cứ lúc nào nếu Houthi nổi lại các cuộc tấn công nhằm vào tàu thương mại trên Biển Đỏ.

Hiện khoảng 35% năng lực vận tải trên chiều chính châu Á – Địa Trung Hải đã được đưa trở lại tuyến Suez. Ở chiều ngược lại từ Địa Trung Hải về châu Á, tỷ lệ này cao hơn đáng kể, dao động 50–60%.

Theo Sea-Intelligence, xu hướng trở lại Suez rõ nét nhất trên chiều Địa Trung Hải – châu Á, với gần 60% năng lực vận tải được triển khai qua Kênh đào Suez vào giữa tháng 9.

Các tuyến châu Á – Bắc Âu cũng đang tăng dần số chuyến qua Suez, nhưng tốc độ chậm hơn đáng kể so với các tuyến Địa Trung Hải. Hiện chỉ khoảng 6% năng lực trên chiều chính đi qua Suez, trong khi chiều về đạt 30% trong tháng 9 và dự kiến tăng lên 40% vào tháng 10. Tính trung bình cả tháng 9, hoạt động qua Biển Đỏ đã phục hồi khoảng 27% so với trạng thái bình thường, trong đó chiều chính đạt 18% và chiều về đạt 38%.

Theo ông Murphy, sự chênh lệch này cho thấy các hãng tàu đang ưu tiên đưa tàu và năng lực vận tải trở lại châu Á, nhằm bù đắp những khoảng trống trong mạng lưới do tình trạng ùn tắc cảng và chậm trễ lịch trình gần đây.



Lịch trình vận tải bị đảo lộn

Hoạt động trên tuyến Á – Âu chịu ảnh hưởng nặng nề sau 4 cơn bão chỉ trong 7 tuần, khiến thời gian chờ cập bến tại Thượng Hải, Ninh Ba – Chu Sơn và Yantian có thời điểm kéo dài tới 14 ngày. Nhiều cảng phải tạm đóng cửa, trong khi tàu buộc phải tìm nơi trú bão, khiến lịch trình toàn tuyến bị xáo trộn.

Theo Sea-Intelligence, các tàu đến muộn trên tuyến Á – Âu hiện chậm trung bình hơn 6 ngày, lần đầu tiên vượt ngưỡng này kể từ giai đoạn gián đoạn do đại dịch.

Dữ liệu của Xeneta cho thấy tỷ lệ tàu đến đúng lịch trên cả tuyến châu Á – Bắc Âu và châu Á – Địa Trung Hải giảm xuống chỉ còn 6% trong tháng 8. Tình trạng chậm trễ được dự báo có thể kéo dài đến tháng 10, khi kỳ nghỉ Tuần lễ Vàng tại Trung Quốc và việc các nhà máy tạm ngừng hoạt động tiếp tục làm gia tăng lượng container tồn đọng.

Trong bối cảnh đó, Gemini Cooperation của Maersk và Hapag-Lloyd thông báo bốn dịch vụ AE5/NE4, AE11/SE2, AE12/SE1 và ME2/IEX sẽ chuyển sang đi qua Suez thay vì vòng qua Mũi Hảo Vọng. Các tuyến này sẽ cùng AE15/SE3 và AE19/SE4 – hai dịch vụ của Gemini hiện đã sử dụng hành trình qua Suez.

Maersk cho rằng tuyến qua Suez và Biển Đỏ là phương án nhanh, bền vững và hiệu quả nhất cho vận tải giữa châu Á và châu Âu. Tuy nhiên, hãng nhấn mạnh việc duy trì tuyến này vẫn phụ thuộc vào tình hình an ninh tại Biển Đỏ và nguy cơ xung đột leo thang trong khu vực.

Rủi ro này đang trở nên đáng lo ngại hơn sau các hoạt động quân sự mới của Houthis. Dù hơn một năm qua chưa ghi nhận tàu container nào

bị tấn công khi đi qua phía nam Biển Đỏ và eo biển Bab el-Mandeb, một số tàu dầu hướng đến các cảng Saudi Arabia đã trở thành mục tiêu trong những tuần gần đây, gây nhiều thương vong.

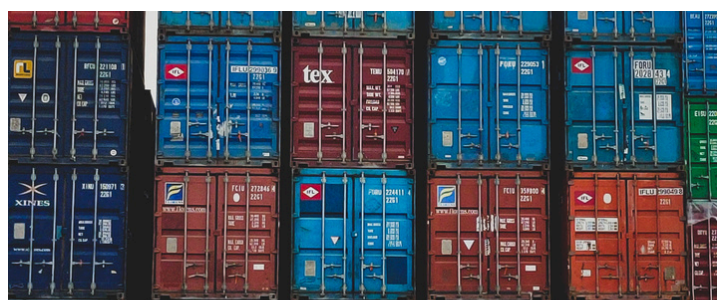
Ông James Hookham, Giám đốc Global Shippers Forum, cho rằng việc các hãng tàu tăng cường trở lại Suez giữa môi trường an ninh bất ổn hiện nay là “một canh bạc liều lĩnh”.

Ông Peter Sand, Trưởng bộ phận phân tích của Xeneta, cũng nhận định việc năng lực vận tải quay trở lại Biển Đỏ đang là một trong những biến số lớn nhất của thị trường vận tải biển. Dù việc khôi phục tuyến Suez có thể mang lại lợi ích cho chủ hàng, những thay đổi liên tục trong mạng lưới và lịch trình cũng làm gia tăng rủi ro cho chuỗi cung ứng.

Theo Xeneta, đi qua Biển Đỏ thay vì vòng Mũi Hảo Vọng có thể rút ngắn khoảng 11 ngày trên hành trình điển hình từ Trung Quốc đến Genoa. Tuy nhiên, nếu chủ hàng không theo sát các thay đổi về tuyến vận chuyển và khả năng tàu bị chuyển hướng vào phút chót, nguy cơ gián đoạn chuỗi cung ứng vẫn rất lớn.

Trước những lo ngại này, CEO Maersk Vincent Clerc khẳng định hãng luôn đánh giá kỹ lưỡng các yếu tố an ninh và rủi ro trước khi quyết định đưa tàu qua tuyến Biển Đỏ.

Theo Journal of Commerce



04 Các nhà bán lẻ Mỹ dự báo tháng 9 sẽ là tháng nhập khẩu nhộn nhịp nhất năm

Những gián đoạn trong chuỗi cung ứng, từ tình trạng tàu chậm lịch do bão tại Trung Quốc đến các hạn chế về mớn nước tại Kênh đào Panama, đang khiến mùa cao điểm vận tải của Mỹ kéo dài sang tháng 9. Trong bối cảnh đó, một hiệp hội bán lẻ lớn của Mỹ dự báo tháng 9 có thể trở thành tháng nhập khẩu nhộn nhịp nhất của năm 2026.

Theo Global Port Tracker (GPT), báo cáo được Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia Mỹ (NRF) và Hackett Associates công bố hàng tháng, các cảng Mỹ dự kiến xử lý khoảng 2,31 triệu TEU hàng nhập khẩu trong tháng 9, vượt mức cao nhất từ đầu năm là 2,3 triệu TEU ghi nhận vào tháng 7.

“Chúng tôi từng cho rằng mùa cao điểm phần lớn đã đi qua, nhưng thực tế lại không như vậy,” ông Jonathan Gold, Phó Chủ tịch phụ trách chính sách chuỗi cung ứng và hải quan của NRF, cho biết.

Theo ông Gold, một phần lượng hàng đang và sẽ cập cảng Mỹ trong những tuần tới thực chất là các lô hàng bị chậm trễ do hàng loạt cơn bão ảnh hưởng đến những cảng xếp hàng chủ chốt tại Trung Quốc. Cùng với đó, các hạn chế ngày càng nghiêm ngặt về mớn nước tại Kênh đào Panama cũng buộc một số tàu phải thay đổi hành trình.

“Tuy nhiên, người tiêu dùng vẫn tiếp tục mua sắm bất chấp thuế quan, lạm phát và giá nhiên liệu cao, trong khi các nhà bán lẻ vẫn phải nhập hàng để đáp ứng nhu cầu,” ông Gold nhận định.

Trong báo cáo công bố ngày 7/8, NRF từng cho rằng mùa cao điểm vận tải đang dần kết thúc. Tuy nhiên, diễn biến mới cho thấy mùa cao điểm đã kéo dài sang tháng 9. Dù vậy, NRF đồng thời điều chỉnh giảm dự báo nhập khẩu trong quý IV, với lượng hàng trong tháng 10, 11 và 12 được dự báo thấp hơn so với ước tính đưa ra một tháng trước.

Trong dự báo đầu tiên cho tháng 1/2027, NRF ước tính lượng hàng nhập khẩu qua các cảng Mỹ đạt 2,09 triệu TEU, giảm 1% so với cùng kỳ năm trước.



Mức nhập khẩu cao trong tháng 7 cũng phù hợp với dữ liệu trên nền tảng Gateway của Journal of Commerce. Theo PIERS, lượng hàng Mỹ nhập khẩu từ châu Á trong tháng 7 đạt 1,74 triệu TEU, cao nhất kể từ đầu năm. Riêng hàng nhập khẩu từ Trung Quốc đạt 946.320 TEU, cũng là mức cao nhất của năm 2026 tính đến thời điểm đó.

Ông Ben Hackett, nhà sáng lập Hackett Associates, cho rằng hoạt động nhập khẩu của Mỹ vẫn duy trì tích cực trong ba tháng qua bất chấp nhiều trở ngại, từ việc chính quyền Tổng thống Trump tăng thuế quan đến giá dầu đi lên do xung đột với Iran. Theo ông, doanh số bán lẻ vẫn ở mức cao và dòng hàng nhìn chung được lưu chuyển tương đối thuận lợi, dù tình trạng tàu chậm lịch và thời gian vận chuyển kéo dài đã bắt đầu xuất hiện.

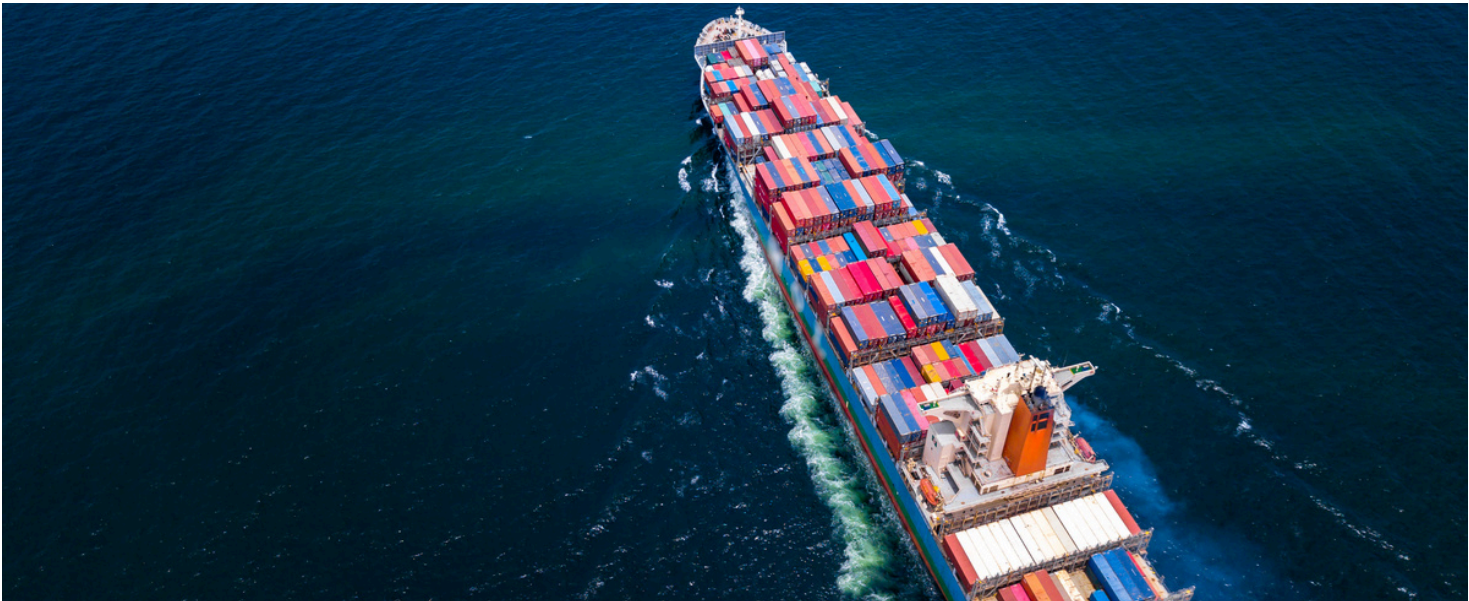
Bất chấp những gián đoạn do thuế quan, bão tại Trung Quốc và nguy cơ mực nước thấp kéo dài tại Kênh đào Panama, Retail Industry Leaders Association (RILA) – tổ chức đại diện chủ yếu cho các nhà bán lẻ lớn – cũng dự báo nhập khẩu của Mỹ sẽ tiếp tục duy trì ở mức cao trong mùa thu.

Trong cuộc họp báo hôm thứ Tư cùng ông Gene Seroka, Giám đốc điều hành Cảng Los Angeles, CEO RILA Brian Dodge cho biết phần lớn hàng hóa phục vụ mùa mua sắm cuối năm đã được nhập về trong mùa xuân và mùa hè, nhưng lượng hàng cần thiết vẫn chưa được đưa vào đầy đủ. Mùa cao điểm năm nay bắt đầu sớm từ tháng 5, khi các doanh nghiệp đẩy nhanh nhập khẩu trước các thời hạn áp thuế của Mỹ.

“Nhưng hàng hóa vẫn chưa được nhập hết,” ông Dodge cho biết. “Các doanh nghiệp sẽ tiếp tục nhập hàng trong vài tháng tới để đáp ứng nhu cầu.”

GPT hiện theo dõi và dự báo lượng hàng nhập khẩu tại 13 cảng lớn của Mỹ, gồm Los Angeles, Long Beach, Oakland, Seattle, Tacoma, New York/New Jersey, Virginia, Charleston, Savannah, Port Everglades, Miami, Jacksonville và Houston.

Theo Journal of Commerce



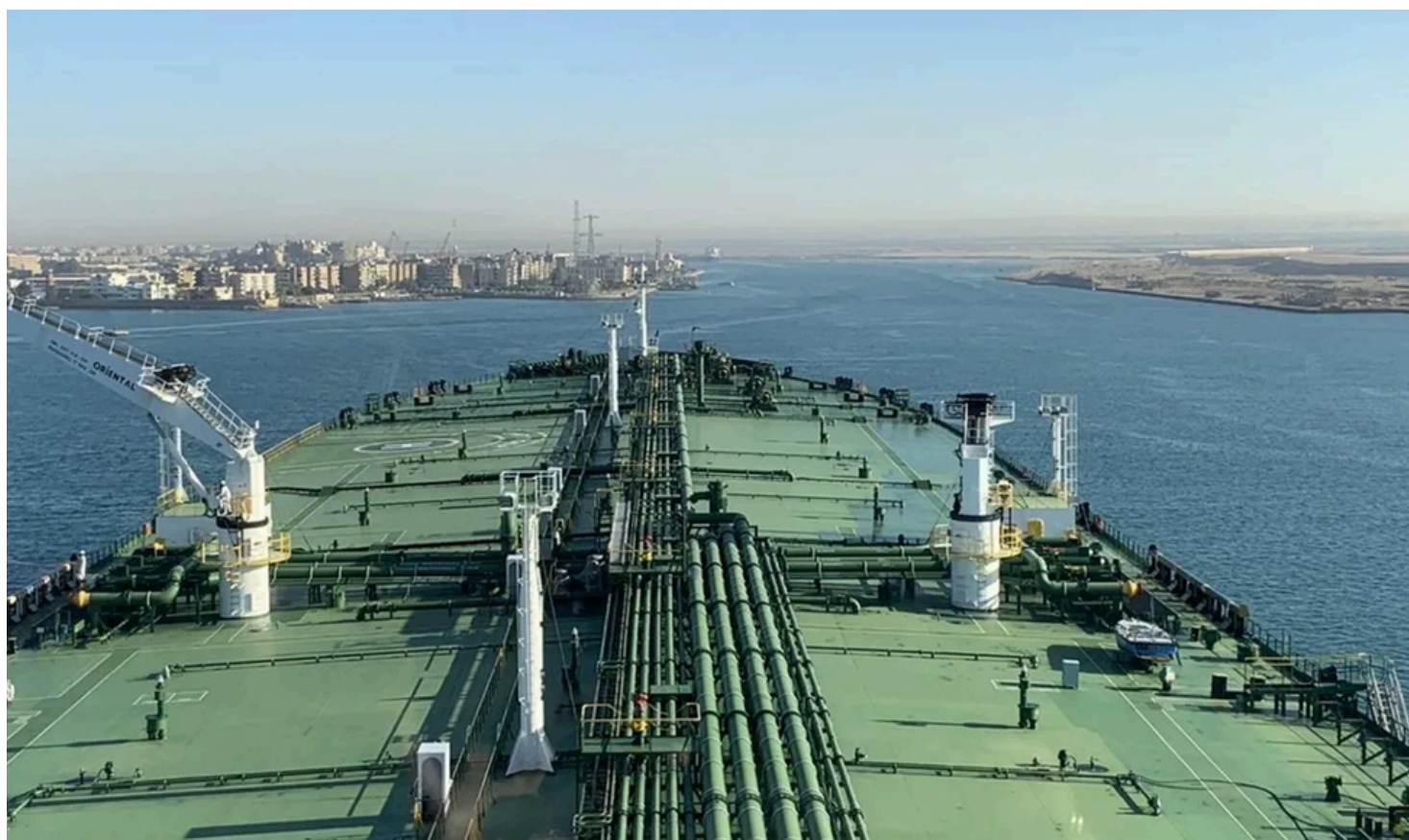
05 Căng thẳng Hormuz đẩy giá cước VLCC lên mức kỷ lục

Căng thẳng an ninh tại eo biển Hormuz đang đẩy thị trường tàu dầu lên mức giá chưa từng thấy. Trong bối cảnh tàu thuyền liên tục đối mặt với nguy cơ bị tấn công tại Hormuz, cùng những gián đoạn đối với hoạt động xuất khẩu dầu qua Biển Đỏ, giá cước tàu chở dầu thô siêu lớn (VLCC) trên các tuyến từ Vịnh Ả-rập đến châu Á tăng mạnh.

Theo dữ liệu thị trường, giá thuê VLCC giao ngay từ Vịnh Ả-rập đến châu Á đã vượt 600.000 USD/ngày, trong khi mức giá tham chiếu trên tuyến Vịnh Ả-rập – Viễn Đông có thời điểm vượt 800.000 USD/ngày trong tháng 9. Potentially chỉ một số ít chủ tàu sẵn sàng chấp nhận rủi ro đi qua eo biển Hormuz, khiến nguồn cung tàu bị thu hẹp và giá cước tăng vọt.

Mặt bằng giá cao cũng lan sang các tuyến nằm ngoài khu vực xung đột. VLCC nhận hàng tại Vịnh Oman có thể đạt khoảng 450.000 USD/ngày, trong khi tuyến Tây Phi – Viễn Đông lên tới 380.000 USD/ngày và tuyến Vịnh Mỹ – châu Á khoảng 275.000 USD/ngày. Điều này cho thấy rủi ro tại Hormuz đang tác động rộng hơn đến thị trường vận tải dầu thô toàn cầu.

Tuy nhiên, mức giá kỷ lục hiện nay có thể khó duy trì trong dài hạn. Potentially cảnh báo những giai đoạn lợi nhuận đặc biệt cao thường kích thích làn sóng đặt đóng tàu mới, sau đó có thể dẫn đến dư thừa nguồn cung và kéo giá cước đi xuống. Hiện lượng tàu VLCC đang được đặt đóng đã tương đương khoảng 40% quy mô đội tàu hiện hữu, tạo áp lực đáng kể lên triển vọng thị trường trong những năm tới. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA trao đổi cơ hội hợp tác với Cargo Nomics

Ngày 9/9/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) gồm ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA và ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã có buổi gặp gỡ và làm việc với Cargo Nomics, tổ chức hoạt động trong lĩnh vực đào tạo và các chương trình dành cho doanh nghiệp logistics.

Tại buổi làm việc, Cargo Nomics đã giới thiệu một số chương trình và dự án dự kiến triển khai trong thời gian tới. Hai bên đồng thời trao đổi về các lĩnh vực cùng quan tâm, khả năng phối hợp và những cơ hội hợp tác tiềm năng giữa VLA và Cargo Nomics.

Buổi gặp gỡ là dịp để hai bên tăng cường kết nối, tìm hiểu định hướng hoạt động của nhau và mở ra những cơ hội hợp tác phù hợp trong tương lai.



02 VLA trao đổi cơ hội hợp tác với New Land-Sea Corridor

Ngày 9/9/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) gồm ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA, ông Trần Việt Huy – Trưởng Ban Hải quan và Thuận lợi hóa thương mại VLA và ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã có buổi gặp gỡ và làm việc với đại diện New Land-Sea Corridor đến từ Trùng Khánh, Trung Quốc.

Tại buổi làm việc, hai bên đã giới thiệu về hoạt động, mạng lưới và định hướng phát triển, đồng thời trao đổi về thị trường logistics Việt Nam, nhu cầu tăng cường kết nối giữa Việt Nam và Trung Quốc cũng như một số chương trình, dự án và cơ hội hợp tác tiềm năng trong thời gian tới.

Buổi gặp gỡ góp phần tăng cường kết nối giữa VLA và các đối tác logistics quốc tế, mở ra những định hướng hợp tác mới nhằm thúc đẩy giao thương và kết nối chuỗi cung ứng giữa Việt Nam, Trung Quốc và khu vực.



03 VLA tham dự Tọa đàm “Văn hóa Doanh nhân Hải Phòng – Trí tuệ, Bản lĩnh, Tiên phong”

Ngày 14/9/2026, Sở Tài chính TP. Hải Phòng phối hợp cùng Hiệp hội Doanh nghiệp TP. Hải Phòng và Học viện Doanh nhân HPM tổ chức Tọa đàm “Văn hóa Doanh nhân Hải Phòng – Trí tuệ, Bản lĩnh, Tiên phong”, nhằm trao đổi, chia sẻ về xây dựng đạo đức kinh doanh, văn hóa doanh nghiệp và trách nhiệm xã hội trong bối cảnh phát triển mới.



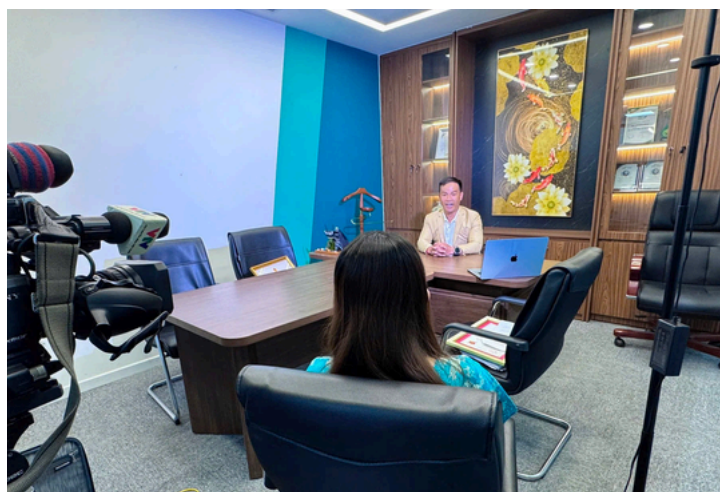
Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Trần Tiến Dũng – Phó Chủ tịch VLA đã tham dự và chia sẻ tại Tọa đàm. Ông nhấn mạnh vai trò của uy tín, hợp tác và trách nhiệm trong hoạt động doanh nghiệp, đồng thời chia sẻ một số góc nhìn về tăng cường liên kết, nâng cao năng lực cạnh tranh và hướng tới phát triển bền vững.

Thông qua chương trình, VLA tiếp tục tăng cường kết nối với cộng đồng doanh nghiệp, góp phần thúc đẩy trao đổi, hợp tác và lan tỏa các giá trị kinh doanh bền vững.

04 VLA chia sẻ góc nhìn về tháo gỡ điểm nghẽn thúc đẩy tăng trưởng kinh tế

Ngày 3/9/2026, ông Trần Ngọc Khánh – Ủy viên Ban Chấp hành Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham gia trả lời phỏng vấn của Ban Chuyên đề – Khoa giáo, Đài Truyền hình Việt Nam (VTV) trong chương trình Tiêu điểm, xoay quanh chủ đề tháo gỡ các điểm nghẽn để thúc đẩy phát triển kinh tế, hướng tới mục tiêu tăng trưởng hai con số.

Tại chương trình, ông Trần Ngọc Khánh đã chia sẻ góc nhìn về việc tháo gỡ các điểm nghẽn, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế, góp phần thực hiện mục tiêu tăng trưởng hai con số theo định hướng của Chính phủ.



05 VLA tham gia Tọa đàm thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam

Ngày 9/9/2026, Tạp chí Công Thương - Bộ Công Thương tổ chức Chương trình Tọa đàm về thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam, tập trung trao đổi các định hướng, giải pháp và nhiệm vụ trọng tâm nhằm đưa Chiến lược vào thực tiễn, thúc đẩy ngành logistics phát triển hiệu quả và bền vững.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Trần Ngọc Khánh – Ủy viên Ban Chấp hành VLA và ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã tham gia các phiên tọa đàm, chia sẻ góc nhìn và kinh nghiệm thực tiễn từ cộng đồng doanh nghiệp logistics.

Thông qua chương trình, VLA tiếp tục phát huy vai trò cầu nối giữa cơ quan quản lý và cộng đồng doanh nghiệp hướng tới nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ logistics Việt Nam.



06 VLA tham gia Tọa đàm thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam

Ngày 4/9/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) gồm bà Nguyễn Thị Hồng Ngân – Trưởng Ban Pháp luật VLA và ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã có buổi gặp gỡ và làm việc với Tập đoàn Bảo hiểm COFACE.

Tại buổi làm việc, hai bên đã trao đổi về kế hoạch phối hợp tổ chức chương trình hội thảo và tập huấn “Tăng cường năng lực phòng ngừa rủi ro tín dụng” dành cho hội viên VLA. Chương trình dự kiến tập trung cung cấp kiến thức, kinh nghiệm và các giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp nhận diện, đánh giá và chủ động phòng ngừa rủi ro tín dụng trong hoạt động kinh doanh.

Buổi làm việc mở ra cơ hội hợp tác giữa VLA và COFACE trong việc nâng cao năng lực quản trị rủi ro cho cộng đồng doanh nghiệp logistics, đặc biệt trong bối cảnh hoạt động thương mại và chuỗi cung ứng ngày càng tiềm ẩn nhiều biến động.



07 VLA trao đổi cơ hội hợp tác với doanh nghiệp Trung Quốc

Ngày 4/9/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA cùng đại diện Văn phòng VLA đã tiếp và làm việc với đại diện Chongqing Highway Logistics Base Construction Co., Ltd. và Chongqing Shunjunyi International Trade Co., Ltd. (Trung Quốc).

Tại buổi làm việc, các bên đã giới thiệu về hoạt động, thế mạnh và định hướng phát triển, đồng thời trao đổi về thị trường logistics, nhu cầu kết nối và những cơ hội hợp tác tiềm năng trong thời gian tới.

Buổi gặp gỡ góp phần tăng cường kết nối giữa VLA với cộng đồng doanh nghiệp Trung Quốc, tạo tiền đề để các bên tiếp tục trao đổi và tìm kiếm những hướng hợp tác phù hợp trong lĩnh vực logistics và thương mại.



08 VLA tham gia Tọa đàm hoàn thiện thể chế pháp luật về logistics

Ngày 11/9/2026, Tạp chí Công Thương tổ chức Tọa đàm “Hoàn thiện thể chế pháp luật về logistics, gỡ điểm nghẽn, mở không gian phát triển”, với sự tham gia của đại diện cơ quan quản lý, chuyên gia, cơ sở đào tạo và cộng đồng doanh nghiệp nhằm trao đổi về những vướng mắc và giải pháp hoàn thiện môi trường pháp lý cho ngành logistics.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã tham gia và chia sẻ ý kiến tại Tọa đàm. Theo đại diện VLA, các quy định và yêu cầu quản lý cần được xem xét trên cơ sở tính hợp lý và khả năng thực thi trong thực tế. Đồng thời, cần tăng cường cơ chế phối hợp giữa cơ quan quản lý, hiệp hội và doanh nghiệp để kịp thời tiếp nhận, tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc phát sinh trong hoạt động logistics.

Thông qua Tọa đàm, VLA tiếp tục đóng góp tiếng nói từ thực tiễn doanh nghiệp vào quá trình hoàn thiện chính sách, hướng tới tạo môi trường thuận lợi hơn cho ngành logistics phát triển.



Ngày 8/9/2026 tại Hà Nội, Họa báo phát động Cuộc thi LogiChain 2026: The VeilReign & Talkshow “The Aurora Clue” đã được Câu lạc bộ Logistics & Chuỗi cung ứng (LSC) tổ chức, chính thức khởi động mùa thứ 6 của cuộc thi giải Case Study về Logistics và Chuỗi cung ứng dành cho sinh viên trên toàn quốc.

Tiếp nối 5 mùa tổ chức, LogiChain 2026 lựa chọn chủ đề “Sustainable Supply Chain in the Garment and Textile Industry – Chuỗi cung ứng bền vững trong ngành công nghiệp dệt may”, tạo cơ hội để sinh viên tiếp cận và giải quyết các bài toán thực tiễn về nguồn cung, vận hành và dòng chảy hàng hóa trong bối cảnh yêu cầu phát triển bền vững ngày càng được chú trọng.

Cuộc thi nhận được sự bảo trợ chuyên môn chính thức của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Viện Thương mại & Kinh tế Quốc tế – Đại học Kinh tế Quốc dân, cùng sự đồng hành của các chuyên gia trong ngành. Đại diện VLA, bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA Hà Nội – đã tham dự sự kiện phát động, thể hiện sự đồng hành của Hiệp hội với các hoạt động kết nối đào tạo, thực tiễn và phát triển thế hệ nhân lực trẻ cho ngành logistics.





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

Bản tin VLA số 158, ngày 15/9/2026

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

