



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



BẢN TIN VLA

(Số 159, ngày 01/10/2026)

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 Kiến tạo không gian phát triển mới cho logistics Đồng bằng sông Hồng: Từ Lạch Huyện đến mạng lưới chuỗi cung ứng toàn cầu

Ngày 21/9/2026 tại Hải Phòng, Diễn đàn Logistics Vùng lần thứ VII với chủ đề “Kiến tạo không gian phát triển mới cho logistics Vùng Đồng bằng sông Hồng” đã đặt ra yêu cầu chuyển từ phát triển từng hạ tầng riêng lẻ sang tổ chức một hệ sinh thái logistics liên vùng, kết nối cảng biển, vận tải đa phương thức, khu công nghiệp, dữ liệu và thương mại quốc tế.

Diễn đàn do Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và UBND TP Hải Phòng chỉ đạo; Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp phối hợp với Sở Công Thương Hải Phòng, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Hiệp hội Logistics Hải Phòng (HPLA) tổ chức, với hơn 600 đại biểu trong nước và quốc tế.

Sự kiện có sự tham dự của Phó Thủ tướng Chính phủ Hồ Quốc Dũng; ông Stéphane Graber, Tổng Giám đốc FIATA; ông Đào Trọng Khoa, Phó Chủ tịch FIATA, Chủ tịch VLA; cùng đại diện các bộ, ngành, địa phương, hiệp hội, doanh nghiệp và nhà đầu tư.

Phát biểu tại Diễn đàn, Phó Thủ tướng Hồ Quốc Dũng nhấn mạnh logistics cần được nhìn nhận như một bộ phận quan trọng của hạ tầng kinh tế quốc gia. Việt Nam đạt tốc độ tăng trưởng logistics khoảng 14–16%/năm, nhưng những hạn chế về kết nối vận tải, đồng bộ hạ tầng, chi phí, nhân lực và ứng dụng công nghệ vẫn cản trở khả năng khai thác đầy đủ tiềm năng của ngành.



Một trong những trọng tâm của Diễn đàn là bài toán kết nối hậu phương cảng Lạch Huyện

Ông Trần Tiến Dũng, Phó Chủ tịch VLA, Chủ tịch HPLA, cho rằng năng lực cảng biển Hải Phòng đang phát triển nhanh, nhưng vấn đề quan trọng không chỉ là công suất cầu bến hay khả năng tiếp nhận tàu lớn, mà là lượng hàng ngày càng tăng sẽ được tổ chức vận chuyển như thế nào từ cảng vào sâu trong vùng hậu phương.

Trong khi vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn, tiềm năng của đường thủy nội địa và vận tải ven biển phía Bắc chưa được khai thác tương xứng. Điều này làm tăng áp lực lên đường bộ, chi phí logistics và yêu cầu giảm phát thải.

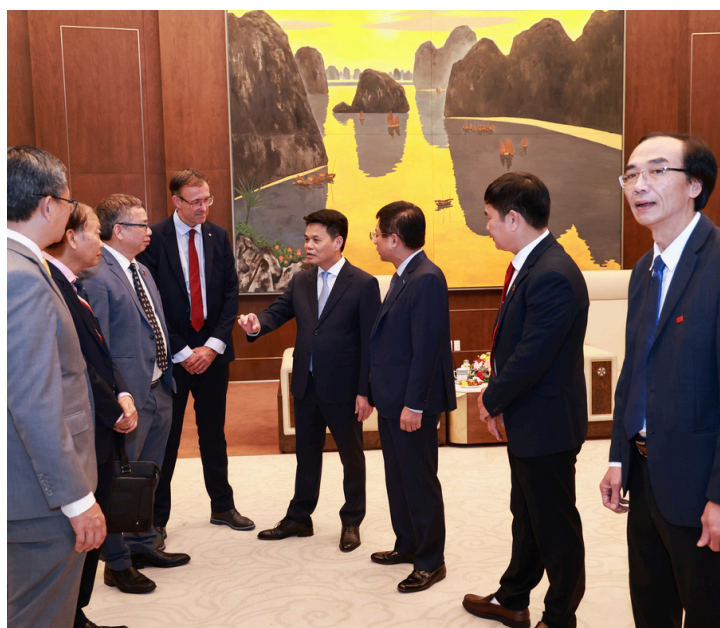
Phiên thảo luận “Thể chế kiến tạo – Khởi thông dòng chảy” do ông Nguyễn Duy Minh, Phó Chủ tịch VLA, Chủ tịch FIATA khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, điều phối tập trung vào câu hỏi: khi cảng biển và các cấu phần hạ tầng đã hình thành, làm thế nào kết nối chúng thành một mạng cung ứng có khả năng tối ưu dòng hàng và tạo năng lực cạnh tranh.

Phiên thứ hai, “Thu hút đầu tư Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện – Mở rộng không gian tăng trưởng”, do ông Trần Chí Dũng, Ủy viên Ban Thường vụ VLA, điều phối, tập trung vào phát triển hệ sinh thái phía sau cảng với ICD, depot, kho bãi, trung tâm phân phối, khu công nghiệp, khu thương mại tự do và mạng lưới vận tải đa phương thức.

Từ góc nhìn quốc tế, Tổng Giám đốc FIATA Stéphane Graber cho rằng một trung tâm trung chuyển cạnh tranh cần đồng thời có hạ tầng phù hợp, kết nối đa phương thức, tốc độ và độ ổn định vận hành, cùng khả năng kết nối dữ liệu và sự đồng bộ pháp lý.

FIATA cũng đề xuất tăng cường chứng từ số có khả năng tương tác, kết nối đa phương thức, hài hòa thủ tục hải quan, hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa tiếp cận công nghệ – tài chính và duy trì đối thoại công – tư.

Thông điệp xuyên suốt Diễn đàn là lợi thế địa lý và hạ tầng chỉ tạo ra cơ hội; năng lực cạnh tranh chỉ hình thành khi cả hệ thống được kết nối và vận hành hiệu quả. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



02 Logistics Việt Nam trên hành trình Go Global

Từ cảng biển, vận tải thủy đến những mạng lưới giao nhận phủ hơn 100 quốc gia, năm doanh nghiệp logistics Việt Nam sẽ cùng hiện diện tại Vietnam Pavilion ở FIATA World Congress 2026 tại Milan. Đồng hành cùng khu gian hàng còn có InterChains trong vai trò Co-Branding Partner. Phía sau sự hiện diện ấy là một câu chuyện lớn hơn: khi doanh nghiệp Việt Nam được thúc đẩy vươn ra thị trường quốc tế, logistics không thể chỉ đứng phía sau phục vụ dòng hàng – chính doanh nghiệp logistics Việt cũng phải bước ra thế giới.

Có một sự thay đổi đáng chú ý trong cách Việt Nam nói về thị trường quốc tế. Nếu trong nhiều năm, trọng tâm là đưa hàng Việt ra nước ngoài, mở rộng xuất khẩu và tận dụng các FTA, thì Chương trình “Vươn ra thị trường quốc tế giai đoạn 2026–2030” (Go Global) được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tháng 4/2026 đã đặt vấn đề xa hơn: thúc đẩy doanh nghiệp Việt Nam hiện diện, đầu tư, kinh doanh và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng, chuỗi giá trị toàn cầu. Logistics nằm trong nhóm dịch vụ kết nối được ưu tiên của chương trình.

Đó là một bước chuyển quan trọng. Bởi một nền kinh tế muốn “Go Global” không thể chỉ có những nhà sản xuất biết bán hàng ra thế giới. Nó cần cả những doanh nghiệp có khả năng đưa hàng đi, tổ chức dòng hàng, kết nối các cửa ngõ, kiểm soát chuỗi cung ứng và cung cấp dịch vụ xuyên biên giới. Nói cách khác, hàng Việt muốn đi xa thì logistics Việt cũng phải đi xa.

Và tháng 10 này tại Milan, có thể nhìn thấy một lát cắt khá rõ của hành trình ấy.

Từ 36 m² tại Milan nhìn ra năng lực logistics Việt Nam

Tại FIATA World Congress 2026, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tổ chức Vietnam Pavilion với thông điệp: “Vietnam: Gateway to the Next Century of Global Supply Chains.” Cùng hiện diện tại Vietnam Pavilion là năm doanh nghiệp đồng trưng bày: Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn (Saigon Newport Corporation – SNP), SOTRANS Group, Bee Logistics Corporation, T&M Forwarding và Macstar Group. InterChains đồng hành cùng khu gian hàng trong vai trò Co-Branding Partner.

**VLA**
Vietnam Logistics
Business Association

VIETNAM PAVILION

FIATA WORLD CONGRESS 2026 • MILAN

**VIETNAM: GATEWAY TO THE NEXT CENTURY
OF GLOBAL SUPPLY CHAINS**

CONNECTING VIETNAM TO GLOBAL OPPORTUNITIES

**VLA**
Vietnam Logistics
Business Association

**T&M**
FORWARDING

**TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN**
SAIGON NEWPORT CORPORATION

**BEELOGISTICS®**
Be expert in logistics

**SOTRANS**
GROUP

**MacStar**

**INTERCHAINS**
CO-BRANDING

**INTERCHAINS**
CO-BRANDING

**SOTRANS**
GROUP

**VLA**
Vietnam Logistics
Business Association

**MacStar**

**T&M**
FORWARDING

**BEELOGISTICS®**
Be expert in logistics

**TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN**
SAIGON NEWPORT CORPORATION

**BEELOGISTICS®**
Be expert in logistics

**TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN**
SAIGON NEWPORT CORPORATION

**INTERCHAINS**
CO-BRANDING

**VLA**
Vietnam Logistics
Business Association

**MacStar**

**T&M**
FORWARDING

**SOTRANS**
GROUP

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

3

Năm doanh nghiệp đồng trưng bày đại diện cho nhiều mắt xích của hệ sinh thái logistics Việt Nam: từ cảng biển, ICD, kho bãi, vận tải thủy và ven biển đến vận tải quốc tế, giao nhận, dịch vụ vận tải biển không sở hữu tàu (NVOCC), dịch vụ hải quan, vận tải xuyên biên giới, hàng dự án và mạng lưới đại lý toàn cầu.

Đó cũng chính là những mắt xích quyết định một quốc gia có thể tham gia sâu đến đâu vào chuỗi cung ứng quốc tế.

Từ cửa ngõ cảng biển...

Ở một đầu của chuỗi là Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn – Saigon Newport Corporation (SNP).

SNP hiện vận hành 15 cảng, 6 ICD và khoảng 1 triệu m² kho; hệ thống cảng của doanh nghiệp nằm trong nhóm 17 hệ thống cảng có sản lượng container lớn trên thế giới. Các trụ cột hoạt động trải từ khai thác cảng, logistics, vận tải biển và dịch vụ hàng hải đến đầu tư khu công nghiệp và khu thương mại tự do.

Quan trọng hơn đối với câu chuyện Go Global, từ các cửa ngõ tại Việt Nam, mạng lưới của SNP có các tuyến kết nối trực tiếp tới Hoa Kỳ, châu Âu, Đông Bắc Á và ASEAN, đồng thời phát triển vận tải xuyên biên giới với Lào và Campuchia. Cảng vì thế không đơn thuần là nơi tàu đến và đi. Trong cấu trúc chuỗi cung ứng hiện đại, đó là điểm nối giữa năng lực sản xuất trong nước với mạng lưới thương mại toàn cầu. Và phía sau cảng phải là một hệ sinh thái logistics đủ sâu.



SOTRANS Group là một trường hợp như vậy. Thành lập từ năm 1975, SOTRANS hiện phát triển mô hình tích hợp qua ba cấu phần: SOTRANS Logistics đảm nhiệm giao nhận, kho bãi và hải quan; SOWATCO về khai thác cảng, vận tải thủy và đóng tàu; VIETRANSTIMEX về vận tải hàng siêu trường, siêu trọng. Hệ sinh thái này có 525.000 m² khu vực cảng, 230.000m² kho, 28 sà lan và 21 cơ sở tại 9 tỉnh, thành; mạng lưới đối tác trải trên hơn 100 quốc gia.

Sự hiện diện của PSA International (Singapore) với tư cách cổ đông chiến lược của SOTRANS còn cho thấy một chiều khác của quốc tế hóa logistics: kết nối không chỉ bằng tuyến vận tải, mà bằng vốn, quản trị và quan hệ đối tác trong hệ sinh thái logistics toàn cầu.

Cảng và hạ tầng tạo nên các cửa ngõ giao thương; doanh nghiệp giao nhận vận tải kết nối những cửa ngõ ấy với mạng lưới đối tác và khách hàng quốc tế

Bee Logistics phát triển theo hướng này từ khi thành lập tại TP.HCM năm 2004. Từ một doanh nghiệp giao nhận vận tải Việt Nam, Bee Logistics đã phát triển thành một tập đoàn logistics quốc tế với hệ thống văn phòng trong và ngoài nước, được hỗ trợ bởi mạng lưới hơn 150 đại lý toàn cầu. Phạm vi dịch vụ cũng đã vượt khỏi hoạt động giao nhận truyền thống, bao gồm vận tải hàng không, vận tải biển và NVOCC, gom hàng, vận tải xuyên biên giới, hải quan, kho vận, phân phối và hàng dự án.

Các thị trường của Bee trải từ châu Á, châu Âu đến Bắc Mỹ và Trung Đông; doanh nghiệp đồng thời tham gia và đáp ứng nhiều hệ thống, tiêu chuẩn quốc tế như FIATA, IATA, FMC NVOCC, ISO 9001:2015 và C-TPAT.



Ở đây có thể nhìn thấy một chuyển động rõ hơn của doanh nghiệp logistics Việt Nam: không chỉ nhận một lô hàng tại Việt Nam rồi chuyển phần còn lại của chuỗi cho đối tác nước ngoài, mà từng bước xây dựng mạng lưới của chính mình để tổ chức dịch vụ xuyên nhiều thị trường.

T&M Forwarding cho thấy hành trình quốc tế hóa của doanh nghiệp logistics Việt Nam đã bắt đầu từ khá sớm. Thành lập năm 1996, trong bối cảnh giao nhận quốc tế còn là lĩnh vực tương đối mới với khu vực doanh nghiệp tư nhân Việt

Nam, T&M đã lựa chọn xây dựng hoạt động kinh doanh dựa trên kết nối và hợp tác quốc tế.

Từ những bước đi ban đầu đó, T&M hiện có mặt tại sáu trung tâm kinh tế và logistics của Việt Nam gồm TP.HCM, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang và Cần Thơ. Thông qua mạng lưới đối tác, doanh nghiệp kết nối Việt Nam và Đông Nam Á với hơn 100 quốc gia. Danh mục dịch vụ cũng được mở rộng từ vận tải biển FCL, LCL và consolidation sang vận tải hàng không, Sea-Air, e-commerce logistics, hải quan, kho bãi và quản trị logistics.

Ba thập niên phát triển của T&M gợi mở một khía cạnh đáng chú ý của Go Global: với doanh nghiệp logistics, đi ra thế giới không nhất thiết bắt đầu bằng việc mở một văn phòng ở nước ngoài. Đó có thể bắt đầu từ việc xây dựng năng lực đáp ứng các chuẩn mực quốc tế, tham gia vào những mạng lưới toàn cầu và từng bước mở rộng khả năng cung cấp dịch vụ qua nhiều thị trường.



Nhưng “đi ra thế giới” không đồng nghĩa mọi năng lực đều phải được xây dựng ở nước ngoài.

Macstar Group cho thấy một hướng tiếp cận khác.

Có lịch sử từ năm 1984, doanh nghiệp đang xây dựng hệ sinh thái gồm vận tải container thủy và ven biển, depot, đóng tàu và đầu tư cảng biển.

Riêng tại miền Bắc, Macstar hiện vận hành các tuyến Hải Phòng – Ninh Bình, Hải Phòng – Nghi Sơn và Hải Phòng – Nghi Sơn – Vũng Áng; đồng thời nghiên cứu các kết nối mới dọc miền Trung, từ Cái Mép tới các địa phương phía Nam và tuyến Cái Mép – Phnom Penh.

Đằng sau những tuyến vận tải tưởng như mang tính nội địa ấy lại là một vấn đề rất “toàn cầu”: tối ưu chi phí logistics và giảm phát thải của chuỗi cung ứng.

Macstar đặt mô hình vận tải thủy trên ba trụ cột “xanh – hiệu quả – kết nối liên vùng”, đồng thời phối hợp với Trường Đại học Hàng hải Việt Nam nghiên cứu tàu container thủy nội địa sử dụng năng lượng pin.

Trong một chuỗi cung ứng quốc tế, sức cạnh tranh của hàng hóa không bắt đầu ở mép cầu cảng. Nó bắt đầu từ cách container được đưa từ nhà máy tới cảng, từ việc lựa chọn đường bộ hay đường thủy, thời gian vận chuyển, chi phí và lượng phát thải tạo ra trên từng chặng.

Muốn Go Global, vì thế, đôi khi phải bắt đầu bằng việc làm tốt hơn những kilomet logistics đầu tiên ngay trên lãnh thổ Việt Nam.

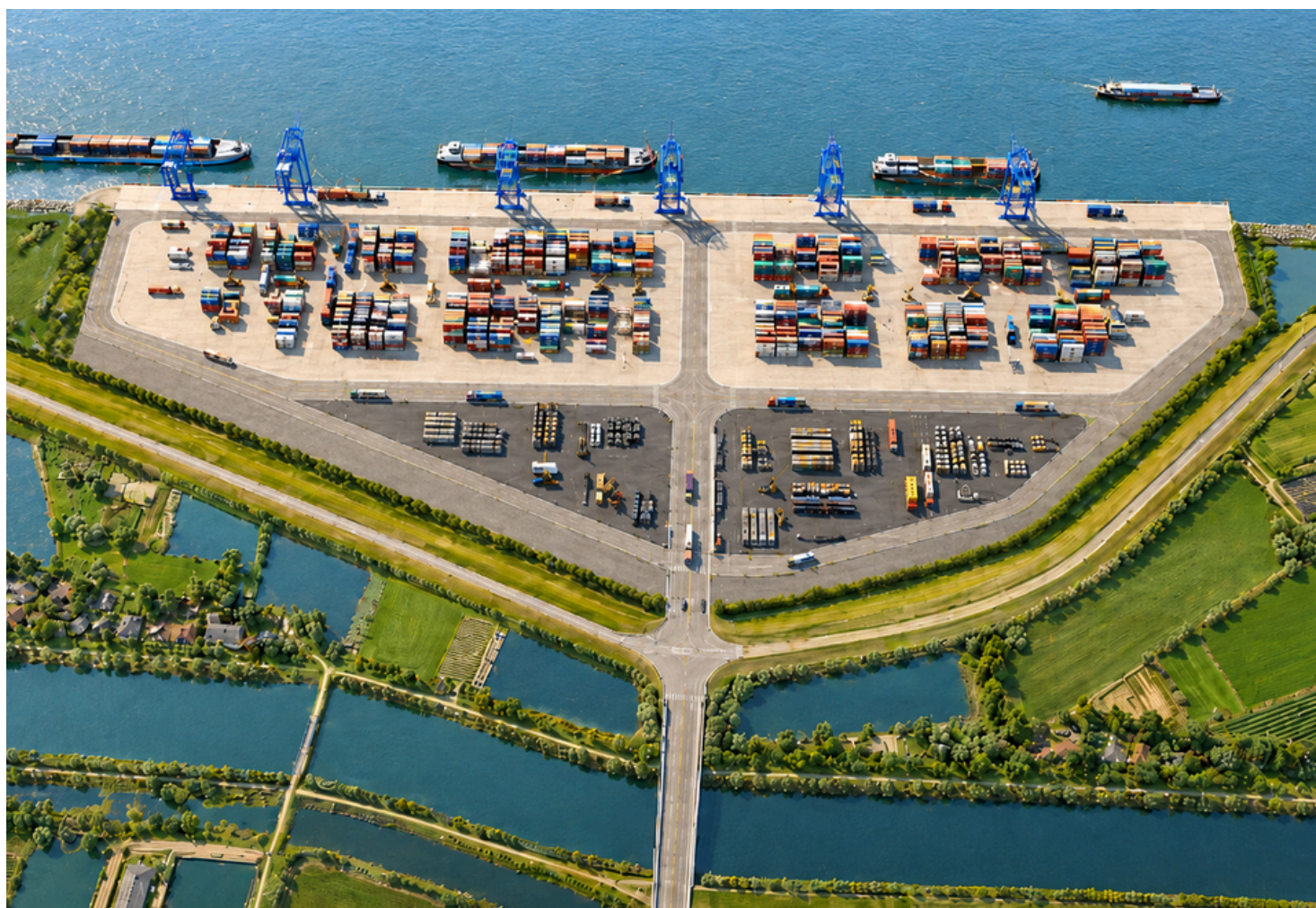


Khi logistics không còn chỉ xoay quanh “chi phí”

Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050 xác định logistics là ngành kinh tế quan trọng, đóng vai trò kết nối sản xuất, lưu thông, phân phối với thị trường trong nước và quốc tế. Mục tiêu đến năm 2035 là đưa tỷ trọng giá trị tăng thêm của ngành đạt 5–7% GDP, tốc độ tăng trưởng bình quân 12–15%/năm.

Những con số ấy quan trọng. Nhưng quan trọng hơn là sự thay đổi trong cách nhìn. Trong một thời gian dài, logistics thường được đặt trong bài toán “giảm chi phí”. Điều đó đúng, nhưng chưa đủ. Khi Việt Nam muốn tham gia ở vị trí cao hơn trong chuỗi giá trị, logistics còn là câu chuyện về quyền tiếp cận thị trường, khả năng tổ chức chuỗi cung ứng, mức độ chủ động trước biến động và phần giá trị mà doanh nghiệp Việt có thể giữ lại trong mỗi dòng hàng xuất nhập khẩu.

Một doanh nghiệp Việt có thể sản xuất được một sản phẩm tốt. Nhưng để sản phẩm ấy xuất hiện đúng lúc tại một thị trường cách Việt Nam hàng nghìn, thậm chí hàng chục nghìn kilomet, phía sau là cả một chuỗi dịch vụ từ cảng biển, kho bãi, vận tải, giao nhận, hãng tàu, hãng hàng không, hải quan đến dữ liệu và mạng lưới đối tác xuyên quốc gia. Càng đảm nhiệm được nhiều mắt xích trong chuỗi ấy, ngành logistics Việt Nam càng có khả năng giữ lại nhiều giá trị hơn cho nền kinh tế. Bởi logistics không chỉ quyết định hàng hóa đi được bao xa, mà còn tác động trực tiếp đến chi phí, tốc độ, độ tin cậy và cuối cùng là sức cạnh tranh của hàng Việt trên thị trường quốc tế.



Vietnam Pavilion – một thông điệp chung từ nhiều thế mạnh

Ý nghĩa của Vietnam Pavilion tại FIATA World Congress 2026 không chỉ nằm ở diện tích 36 m² hay số lượng thương hiệu xuất hiện tại Milan.

Năm doanh nghiệp đồng trưng bày mang đến những năng lực khác nhau, cùng tạo nên một lát cắt của logistics Việt Nam.

SNP đem đến câu chuyện về cảng biển và cửa ngõ quốc tế. SOTRANS cho thấy năng lực xây dựng hệ sinh thái logistics tích hợp. Bee Logistics và T&M Forwarding phản ánh quá trình doanh nghiệp Việt mở rộng mạng lưới giao nhận vượt qua biên giới quốc gia. Macstar bổ sung năng lực vận tải thủy, kết nối hậu phương cảng và định hướng logistics xanh.

Đồng hành cùng Vietnam Pavilion trong vai trò Co-Branding Partner là InterChains, doanh nghiệp logistics Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực giao nhận vận tải quốc tế và logistics tích hợp. Năng lực của doanh nghiệp trải từ vận tải hàng không, vận tải biển đến dịch vụ hải quan và vận tải đường bộ, kết nối các khâu vận chuyển từ điểm đi đến điểm đến. InterChains hiện kết nối tới hơn 170 quốc gia thông qua mạng lưới đối tác logistics quốc tế, hãng hàng không, hãng vận tải và NVOCC. Các hành lang Việt Nam – Canada, Việt Nam – châu Âu, nội Á và Trung Đông được xác định là những tuyến thương mại trọng điểm.

Sự đồng hành của InterChains bổ sung thêm một lát cắt cho câu chuyện Go Global tại Vietnam Pavilion: bên cạnh năm doanh nghiệp trực tiếp trưng bày, một doanh nghiệp logistics Việt Nam khác lựa chọn đồng hành với nhận diện chung của ngành để mở rộng kết nối và quảng bá năng lực logistics Việt Nam tới cộng đồng quốc tế.

Từ những năng lực và cách hiện diện khác nhau, Vietnam Pavilion mang tới Milan một thông điệp chung: “Vietnam: Gateway to the Next Century of Global Supply Chains.”

Một “gateway” không thể chỉ được tạo nên bởi vị trí địa lý thuận lợi. Nó cần những cảng biển đủ năng lực, hạ tầng đủ kết nối, mạng lưới dịch vụ đủ rộng, công nghệ và tiêu chuẩn đủ cao – và trên hết, những doanh nghiệp Việt Nam có khả năng kết nối và cạnh tranh trong chuỗi cung ứng toàn cầu.



03 Giảm chi phí logistics: Không thể chỉ tập trung vào khâu Hải quan

Ngày 22/9 tại Hà Nội, Bộ Công Thương tổ chức Hội nghị trao đổi giải pháp giảm chi phí logistics nhằm thúc đẩy xuất khẩu, với sự tham gia của các bộ, ngành, hiệp hội ngành hàng và cộng đồng logistics.

Theo ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu – Bộ Công Thương, cùng với quy mô thương mại ngày càng lớn, yêu cầu giảm chi phí, đặc biệt là chi phí logistics, trở nên ngày càng cấp thiết.

Trong 8 tháng đầu năm 2026, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 770,14 tỷ USD, tăng 28,7% so với cùng kỳ. Trong đó xuất khẩu đạt 374,84 tỷ USD, nhập khẩu 395,30 tỷ USD. Sự gia tăng của dòng hàng kéo theo nhu cầu ngày càng lớn về vận tải, lưu kho và tổ chức chuỗi cung ứng.

Từ thực tế các ngành hàng, chi phí phát sinh không nằm ở một mắt xích riêng lẻ. Dệt may phải tính chi phí từ nhà máy đến cảng; thủy sản chịu thêm chi phí kho lạnh, container và chứng từ; trong khi một số doanh nghiệp nông sản phải vận chuyển hàng đi xa để thực hiện các dịch vụ như hun trùng, chiếu xạ.

Từ góc độ doanh nghiệp logistics, ông Nguyễn Duy Minh, Phó Chủ tịch VLA, cho rằng cần nhìn chi phí logistics từ nhiều mắt xích, trong đó thời gian thông quan là một yếu tố quan trọng. VLA đề xuất lựa chọn một số hành lang vận tải và ngành hàng cụ thể để thí điểm, xác định rõ điểm nghẽn, cơ quan liên quan và loại chi phí phát sinh.



Ở khâu Hải quan, ngành đang tiếp tục đơn giản hóa thủ tục, số hóa chứng từ và xây dựng Hải quan số. Trong 6 tháng đầu năm, Hải quan đã rà soát, chuẩn hóa 40 mẫu và 44 mẫu văn bản thuộc chứng từ hải quan.

Mục tiêu được đặt ra là dữ liệu doanh nghiệp đã cung cấp thì không yêu cầu cung cấp lại.

Tuy nhiên, điểm nghẽn lớn vẫn nằm ở sự liên thông với quản lý chuyên ngành. Một số giấy phép, chứng nhận và kết quả kiểm tra vẫn yêu cầu bản chính; một số thủ tục chưa hoàn toàn điện tử hoặc vận hành trên các hệ thống riêng biệt.

Theo kết quả đo thời gian thông quan, khoảng 70% tổng thời gian giải phóng hàng nằm ở các thủ tục khác ngoài Hải quan, gồm xin giấy phép, vận chuyển, kiểm tra và thử nghiệm.

Cục Xuất nhập khẩu cho rằng giảm chi phí logistics cần được thực hiện đồng thời trên nhiều nhóm giải pháp: tổ chức vận tải theo hành lang; tăng kết nối đa phương thức; giảm thời gian tại cảng, sân bay, cửa khẩu và kho; xử lý trước khi hàng đến; quản lý rủi ro trong kiểm tra chuyên ngành; và xây dựng nền tảng dữ liệu logistics dùng chung.

Với doanh nghiệp, yêu cầu đặt ra là quản trị theo tổng chi phí đến thị trường, tối ưu tồn kho, hệ số chất xếp, dữ liệu đơn hàng và phương án vận tải thay thế. Doanh nghiệp logistics cần tăng liên kết, phát triển dịch vụ tích hợp, vận tải đa phương thức và chuỗi lạnh. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



04 Tuyến Nam Ninh – Cần Thơ mở thêm hành lang logistics giữa Tây Nam Trung Quốc và Đồng bằng sông Cửu Long

Chuyến tàu đầu tiên trên tuyến vận tải container quốc tế sông – biển trực tiếp Nam Ninh – Cần Thơ đã cập Bến cảng Cái Cui ngày 24/9, mở thêm một hành lang vận tải kết nối Tây Nam Trung Quốc với Đồng bằng sông Cửu Long.

Tuyến được Công ty Cổ phần Cảng Cần Thơ, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và Tập đoàn Cảng Vĩnh Bắc Bộ phối hợp triển khai qua Kênh đào Bình Lục, công trình kết nối hệ thống đường thủy Tây Giang với Vĩnh Bắc Bộ.

Điểm đáng chú ý của tuyến mới là khả năng kết nối nhiều phương thức vận tải. Hàng hóa từ nội địa Trung Quốc có thể vận chuyển bằng đường sắt hoặc đường bộ đến Nam Ninh, sau đó đi bằng đường thủy qua Kênh đào Bình Lục ra Vĩnh Bắc Bộ và tiếp tục hành trình đường biển tới Cần Thơ.

Mô hình kết nối Trùng Khánh – Nam Ninh – Kênh đào Bình Lục đã được triển khai trước khi tuyến chính thức vận hành. Một trong những lô hàng ngoại thương đầu tiên từ Trùng Khánh được đưa bằng đường sắt tới Nam Ninh để tiếp tục hành trình qua kênh đến Cần Thơ.

Việc kéo dài tuyến tới Đồng bằng sông Cửu Long giúp chuỗi vận tải tiếp cận trực tiếp một vùng sản xuất lớn về lúa gạo, thủy sản, trái cây, nông sản và công nghiệp chế biến. Đây cũng là nhóm hàng có nhu cầu đáng kể đối với container lạnh và hệ thống logistics kiểm soát điều kiện bảo quản.

Ông Lê Quang Trung, Phó Tổng giám đốc VIMC, cho biết VIMC sẽ tiếp tục đồng hành trong kết nối nguồn hàng hai chiều, tích hợp cảng biển – vận tải – logistics và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Theo ông Lê Công Lý, Phó Chủ tịch UBND TP Cần Thơ, giá trị của tuyến không chỉ nằm ở việc xuất hiện thêm một chuyến tàu quốc tế, mà quan trọng hơn là mở thêm một hành lang và phương thức kết nối hàng hóa giữa Tây Nam Trung Quốc với Cần Thơ và Đồng bằng sông Cửu Long.

Trước mắt, các bên sẽ tiếp tục khảo sát nhu cầu của doanh nghiệp, phát triển nguồn hàng hai chiều và đánh giá hiệu quả thực tế dựa trên sản lượng, chi phí, thời gian và nhu cầu thị trường. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



05 Truy xuất nguồn gốc trên môi trường số: Dữ liệu hàng hóa được kết nối xuyên suốt chuỗi cung ứng

Ngày 29/9/2026, Chính phủ ban hành Nghị định 372/2026/NĐ-CP về định danh, xác thực và truy xuất nguồn gốc sản phẩm, hàng hóa, trong đó thiết lập Nền tảng quốc gia và cơ chế truy xuất trên môi trường số thông qua mã định danh UID. Nghị định áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân tham gia sản xuất, chế biến, gia công, kinh doanh, phân phối, nhập khẩu, vận chuyển và lưu kho sản phẩm, hàng hóa, cùng các chủ thể liên quan đến khai thác dữ liệu trên Nền tảng quốc gia.

Theo quy định, mỗi sản phẩm hoặc lô, mẻ hàng hóa có thể được gắn một mã UID, là đường dẫn số phù hợp với tiêu chuẩn quốc gia và tiêu chuẩn GS1 quốc tế, cho phép định danh và truy xuất trên môi trường số.

Việc áp dụng được phân theo mức độ rủi ro. Đối với hàng hóa có mức độ rủi ro cao, định danh, xác thực và truy xuất được thực hiện bắt buộc theo lộ trình của cơ quan quản lý chuyên ngành. Với hàng hóa rủi ro trung bình và thấp, việc áp dụng được khuyến khích trên cơ sở tự nguyện.

Đối với hàng xuất khẩu, nguyên tắc chung là tự nguyện, trừ trường hợp pháp luật chuyên ngành có quy định khác. Nhà nước khuyến khích doanh nghiệp áp dụng để đáp ứng yêu cầu của nước nhập khẩu và thương mại quốc tế.

Điểm liên quan trực tiếp tới chuỗi cung ứng và logistics là hoạt động truy xuất sẽ ghi nhận các sự kiện trọng yếu trong quá trình sản xuất, nhập khẩu, xuất khẩu, lưu thông và tiêu dùng.

Trong đó có thể bao gồm việc xuất hóa đơn và thời điểm cơ quan Hải quan quyết định thông quan hàng hóa.

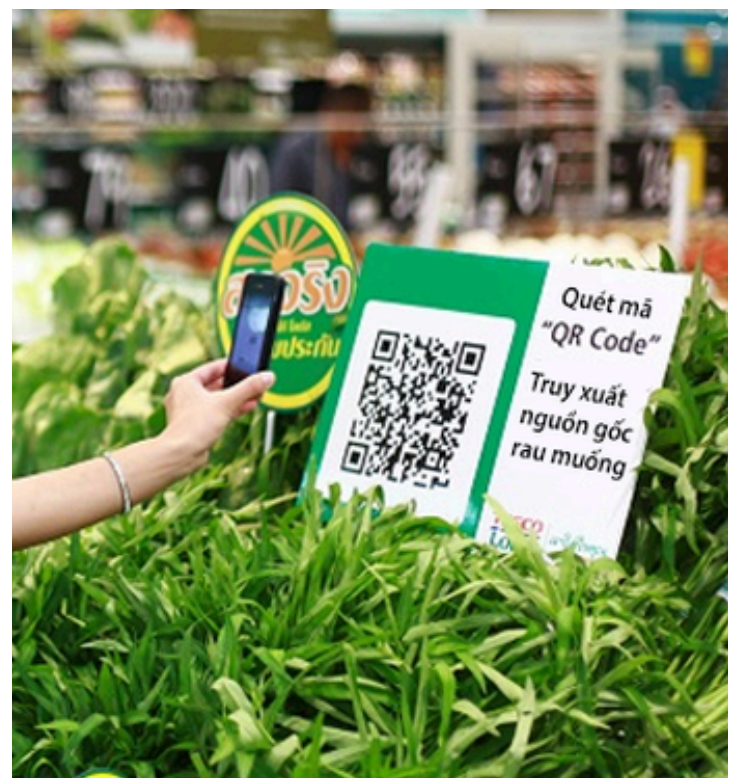
Các chủ thể chịu trách nhiệm tại từng công đoạn trong chuỗi cung ứng phải bảo đảm sự kiện tương ứng được ghi nhận bằng chứng chỉ số thông qua mã UID, trừ trường hợp dữ liệu đã được đồng bộ từ hệ thống khác.

Nghị định cũng hướng tới số hóa và kết nối các giấy tờ gắn với hàng hóa như chứng nhận chất lượng, giấy chứng nhận xuất xứ, chứng nhận hợp quy, hợp chuẩn và các tài liệu chuyên ngành khác.

Đối với các chứng chỉ số đã được khởi tạo trên Nền tảng quốc gia theo quy định, giá trị sử dụng được xác định tương đương bản chính.

Một nguyên tắc đáng chú ý là cơ chế triển khai phải tận dụng dữ liệu sẵn có, kết nối và chia sẻ giữa các hệ thống, không làm phát sinh nghĩa vụ kê khai nhiều lần cho doanh nghiệp.

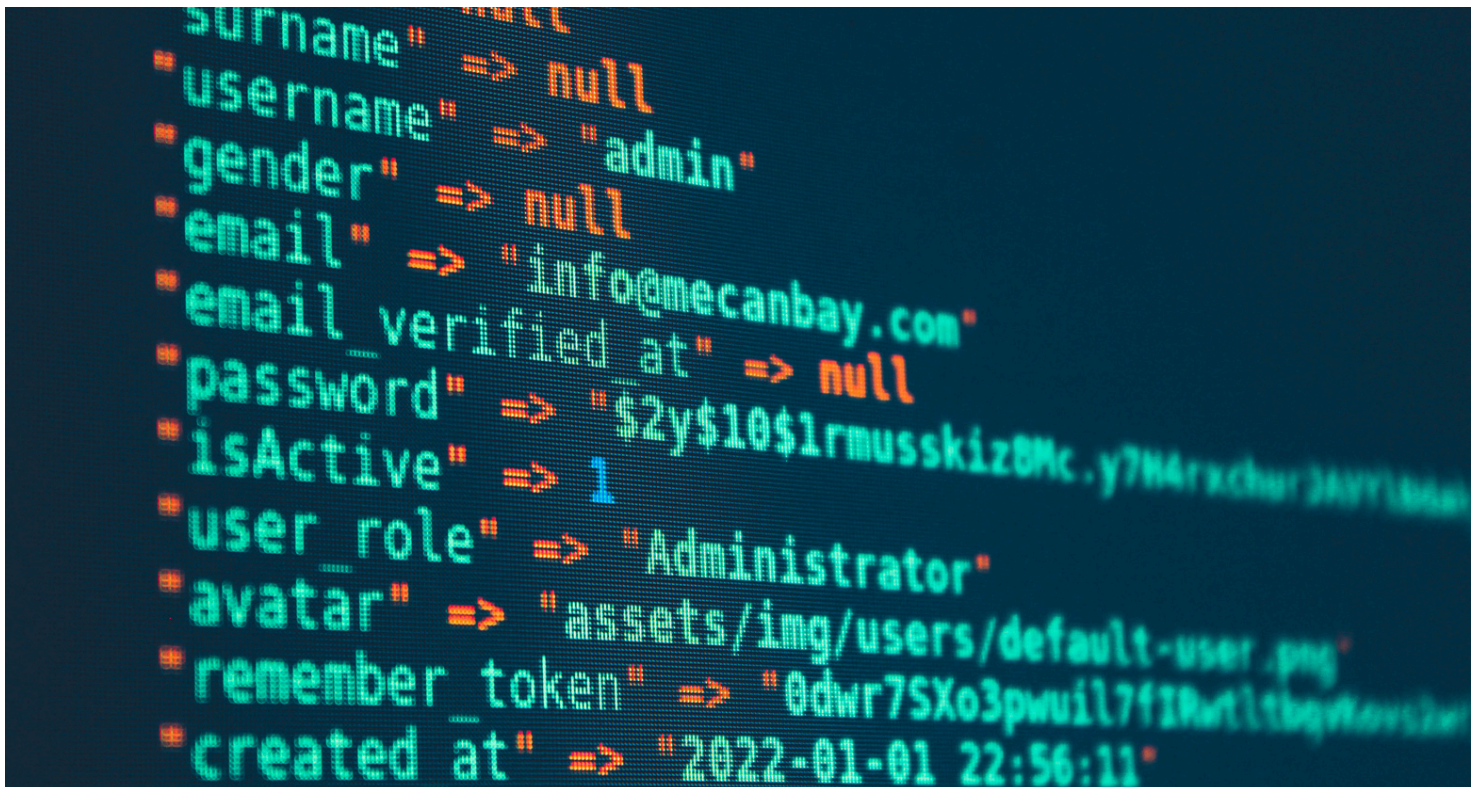
Nghị định 372/2026/NĐ-CP có hiệu lực từ 01/01/2027. **Xem thêm tại: [LINK](#)**



TIN TỨC HẢI QUAN & XUẤT NHẬP KHẨU

01

Ngày 1 tháng 9 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định số **341/2026/NĐ-CP** quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật An ninh mạng về hoạt động mật mã dân sự. Nghị định quy định chi tiết Luật An ninh mạng số 116/2025/QH15 về sản phẩm, dịch vụ mật mã dân sự, điều kiện kinh doanh, xuất nhập khẩu và thủ tục cấp, thu hồi giấy phép. Theo Điều 9, khi xuất khẩu, nhập khẩu sản phẩm mật mã dân sự thuộc Danh mục sản phẩm mật mã dân sự xuất khẩu, nhập khẩu theo giấy phép tại Phụ lục II, doanh nghiệp phải có Giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu sản phẩm mật mã dân sự do Ban Cơ yếu Chính phủ cấp, thời hạn 03 năm; Danh mục chỉ áp dụng đối với sản phẩm mà cả mã số HS, mô tả hàng hóa và mô tả đặc tính kỹ thuật mật mã trùng với Danh mục. Bộ Công an cấp Giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu sản phẩm an ninh mạng đối với sản phẩm lưỡng dụng có tính năng mật mã dân sự và tính năng an ninh mạng, sau khi lấy ý kiến Ban Cơ yếu Chính phủ bằng văn bản về tính năng mật mã dân sự. Điều kiện cấp Giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu sản phẩm mật mã dân sự (Điều 10): có Giấy phép kinh doanh sản phẩm, dịch vụ mật mã dân sự; sản phẩm mật mã dân sự nhập khẩu phải được chứng nhận, công bố hợp quy; đối tượng và mục đích sử dụng sản phẩm không gây phương hại đến quốc phòng, an ninh quốc gia và trật tự, an toàn xã hội. Giấy phép kinh doanh và Giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu sản phẩm mật mã dân sự cấp trước ngày 01/7/2026 tiếp tục có giá trị sử dụng đến hết thời hạn.



02 Ngày 2 tháng 9 năm 2026, Bộ Quốc phòng ra Thông tư số **126/2026/TT-BQP** ban hành Danh mục sản phẩm mật mã dân sự có mức độ rủi ro cao kèm mã HS và yêu cầu quản lý chất lượng. Danh mục gồm ba nhóm: bảo mật luồng IP dùng IPsec/TLS (VPN) theo QCVN 12:2022/BQP và Sửa đổi 1:2026 QCVN 12:2022/BQP; bảo mật dữ liệu lưu giữ (thẻ thông minh, USB, IC, thiết bị lưu trữ) theo QCVN 15:2023/BQP và Sửa đổi 1:2026 QCVN 15:2023/BQP; mật mã dân sự dùng trong ngân hàng theo QCVN 4:2026/BQP, QCVN 5:2016/BQP, QCVN 6:2016/BQP. Yêu cầu quản lý chất lượng: công bố hợp quy trên cơ sở kết quả chứng nhận hợp quy của tổ chức chứng nhận được chỉ định, áp dụng phương thức đánh giá sự phù hợp 5 hoặc 7 theo Thông tư 14/2026/TT-BKHCN; kết quả thử nghiệm làm căn cứ chứng nhận hợp quy phải được thực hiện bởi tổ chức thử nghiệm được Bộ trưởng Bộ Quốc phòng chỉ định hoặc được thừa nhận theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và pháp luật về chất lượng sản phẩm, hàng hóa; hàng nhập khẩu phải kiểm tra nhà nước về chất lượng. Sản phẩm đã được cấp phép và đang lưu thông được chuyển tiếp 24 tháng kể từ ngày Thông tư có hiệu lực để đáp ứng yêu cầu quản lý chất lượng.



03 Ngày 3 tháng 9 năm 2026, Chính phủ ban hành Nghị định số 342/2026/NĐ-CP quy định chi tiết Luật Thương mại và Luật Quản lý ngoại thương về hoạt động mua bán hàng hóa của nhà đầu tư nước ngoài, tổ chức kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài, thay thế Nghị định 09/2018/NĐ-CP và bãi bỏ Điều 36 Nghị định 146/2025/NĐ-CP. Hoạt động mua bán hàng hóa gồm quyền xuất khẩu, quyền nhập khẩu, quyền phân phối; các hoạt động liên quan trực tiếp đến mua bán hàng hóa gồm cung cấp dịch vụ giám định thương mại, dịch vụ logistics, cho thuê hàng hóa (không bao gồm cho thuê tài chính, cho thuê trang thiết bị xây dựng có người vận hành), dịch vụ xúc tiến thương mại (không bao gồm quảng cáo), dịch vụ trung gian thương mại (không bao gồm đại lý bán buôn, bán lẻ), quản lý và vận hành nền tảng thương mại điện tử trung gian, mạng xã hội hoạt động thương mại điện tử, nền tảng thương mại tích hợp, và dịch vụ tổ chức đấu thầu hàng hóa, dịch vụ (khoản 3 Điều 3). Theo khoản 1 Điều 6, ngoài các hoạt động phải cấp Giấy phép kinh doanh quy định tại khoản 1 Điều 5, tổ chức kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài được quyền thực hiện hoạt động mua bán hàng hóa quy định tại khoản 2 Điều 3 (quyền xuất khẩu, quyền nhập khẩu, quyền phân phối) sau khi đăng ký thực hiện các hoạt động đó tại các văn bản được cấp bởi cơ quan có thẩm quyền theo quy định của Luật Đầu tư, Luật Doanh nghiệp. Điều 7 quy định hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu không thuộc danh mục hàng hóa cấm, tạm ngừng xuất khẩu, nhập khẩu và danh mục hàng hóa không được quyền xuất khẩu, nhập khẩu trong các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; đối với hàng hóa thuộc danh mục xuất khẩu, nhập khẩu theo giấy phép, theo điều kiện, tổ chức kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài phải có giấy phép hoặc đáp ứng đủ các điều kiện theo quy định của pháp luật.



04 Ngày 4 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **21310/CHQ-GSQL** về mã loại hình đối với hàng hóa của doanh nghiệp chế xuất bị trả lại và nguyên liệu nhập khẩu. Theo Điều 47 Nghị định 08/2015/NĐ-CP sửa đổi tại Nghị định 167/2025/NĐ-CP, thương nhân được tái nhập hàng hóa chưa qua sử dụng của chính mình nhưng bị trả lại. Sản phẩm của doanh nghiệp chế xuất đã xuất khẩu bị trả lại, tái nhập để sửa chữa, tái chế rồi tái xuất trả lại khách hàng hoặc tái xuất vào khu phi thuế quan khai mã loại hình G13 theo Quyết định 1357/QĐ-TCHQ. Doanh nghiệp chế xuất nhập nguyên liệu để sản xuất hàng xuất khẩu làm thủ tục theo Điều 54, 74, 75 Thông tư 38/2015/TT-BTC đã sửa đổi và khai mã E15.

05 Ngày 5 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **21324/CHQ-GSQL** trả lời doanh nghiệp về khai báo và ghi nhãn hàng xuất khẩu. Thứ nhất, theo khoản 3 Điều 42 Nghị định 37/2026/NĐ-CP, nhãn hàng xuất khẩu thực hiện theo pháp luật nước nhập khẩu, hợp đồng và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, đồng thời tuân thủ khoản 2 Điều 50 Nghị định này. Thứ hai, xuất xứ xác định theo Nghị định 31/2018/NĐ-CP và Thông tư 05/2018/TT-BCT sửa đổi tại Thông tư 44/2023/TT-BCT; Điều 4 Thông tư 05/2018/TT-BCT quy định hàng hóa được xác định xuất xứ theo Thông tư này có xuất xứ tại nước, nhóm nước hoặc vùng lãnh thổ nơi thực hiện quy trình sản xuất cuối cùng làm thay đổi cơ bản hàng hóa. Thứ ba, khai chứng từ chứng nhận xuất xứ hàng xuất khẩu theo Điều 5 Thông tư 33/2023/TT-BTC. Cục Hải quan đề nghị Công ty nghiên cứu các quy định trên, đối chiếu với thực tế; trường hợp còn vướng mắc, liên hệ đơn vị hải quan nơi làm thủ tục.

06 Ngày 5 tháng 9 năm 2026, Bộ Công thương ban hành Thông tư số **48/2026/TT-BCT** bãi bỏ toàn bộ Thông tư 04/2007/TT-BTM, Thông tư liên tịch 14/2009/TTLT-BCT-BTC, Thông tư 25/2012/TT-BCT, Thông tư liên tịch 01/2012/TTLT-BCT-BTC (kim cương thô) và Thông tư 12/2018/TT-BCT; bãi bỏ một phần các Thông tư 41/2019/TT-BCT, 42/2019/TT-BCT, 08/2023/TT-BCT, 38/2025/TT-BCT và 26/2026/TT-BCT (khoản 2, khoản 3 Điều 20). Nội dung gồm: Phụ lục I danh mục hàng tiêu dùng và phương tiện đã qua sử dụng cấm nhập khẩu theo mã HS (gồm các nhóm như dệt may, giày dép, điện gia dụng, nội thất, xe máy, xe đạp...); phụ tùng, linh kiện, bộ phận đã qua sử dụng của các mặt hàng này cũng cấm nhập khẩu; Phụ lục II-III kim cương thô theo cơ chế Kimberley; Phụ lục IV danh mục hàng hóa quản lý theo hạn ngạch thuế quan nhập khẩu theo cam kết của Việt Nam (WTO: trứng gia cầm, đường, lá thuốc lá, muối; và các cam kết tại CPTPP, EVFTA, UKVFTA cùng các FTA, thỏa thuận khác); Phụ lục V-X là các mẫu đơn, giấy phép, báo cáo.



07 Ngày 5 tháng 9 năm 2026, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành Thông tư số 56/2026/TT-BKHCN quy định tiêu chí, hồ sơ, trình tự, thủ tục nhập khẩu và hoạt động giám định máy móc, thiết bị, dây chuyền công nghệ đã qua sử dụng thuộc Chương 84, 85 (Điều 1), ban hành theo thẩm quyền tại khoản 2 Điều 9 Nghị định 292/2026/NĐ-CP. Tiêu chí đối với máy móc, thiết bị đã qua sử dụng (Điều 6): tuổi thiết bị không vượt quá 10 năm (đối với máy móc, thiết bị thuộc một số lĩnh vực cụ thể, tuổi thiết bị quy định tại Phụ lục I); được sản xuất phù hợp với quy định của QCVN về an toàn, tiết kiệm năng lượng và bảo vệ môi trường; trường hợp không có QCVN liên quan thì phải được sản xuất phù hợp với chỉ tiêu kỹ thuật của TCVN hoặc tiêu chuẩn quốc gia của một trong các nước G7, Hàn Quốc về an toàn, tiết kiệm năng lượng và bảo vệ môi trường. Tiêu chí đối với dây chuyền công nghệ (Điều 5): được sản xuất phù hợp với QCVN về an toàn, tiết kiệm năng lượng và bảo vệ môi trường, trường hợp không có QCVN liên quan thì phù hợp với chỉ tiêu kỹ thuật của TCVN hoặc tiêu chuẩn quốc gia của một trong các nước G7, Hàn Quốc; công suất hoặc hiệu suất còn lại đạt từ 85% trở lên so với công suất hoặc hiệu suất thiết kế; mức tiêu hao nguyên, vật liệu, năng lượng không vượt quá 15% so với thiết kế; công nghệ không thuộc Danh mục công nghệ hạn chế chuyển giao, Danh mục công nghệ cấm chuyển giao theo Nghị định 101/2026/NĐ-CP; công nghệ đang được sử dụng tại ít nhất 03 cơ sở sản xuất trong các nước thuộc OECD. Điều kiện chuyển tiếp: tờ khai đăng ký trước 05/9/2026 đang chờ giám định tiếp tục áp dụng Quyết định 18/2019/QĐ-TTg; chứng thư giám định cấp theo Quyết định 18/2019/QĐ-TTg (sửa đổi bởi Quyết định 28/2022/QĐ-TTg) trước ngày Thông tư có hiệu lực được tiếp tục sử dụng đến hết thời hạn (khoản 3, khoản 5 Điều 17).

08 Ngày 7 tháng 9 năm 2026, Bộ Công Thương ra Quyết định số 2174/QĐ-BCT áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm gạch gốm, sứ ốp lát có xuất xứ từ Cộng hòa Ấn Độ thuộc 8 mã HS 6907.21.21 đến 6907.21.24 và 6907.21.91 đến 6907.21.94. Phạm vi là gạch trừ loại thuộc nhóm 69.04, nung ở nhiệt độ tối đa dưới 1.500 °C, độ hút nước không quá 0,5% tính theo trọng lượng, tráng men hoặc không. Mức thuế theo Mục 3 Thông báo kèm theo Quyết định. Cơ quan hải quan kiểm tra ba bước: chứng từ chứng nhận xuất xứ (không có thì áp 45,30%); giấy chứng nhận chất lượng của nhà sản xuất (không nộp hoặc không khớp thì áp 45,30%); tên người xuất khẩu phải trùng tên tại Cột 1 Mục 3 hoặc tên tương ứng theo hàng ngang tại Cột 2 Mục 3 (không trùng thì áp 45,30%).



09

Ngày 7 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **21353/CHQ-GSQL** trả lời doanh nghiệp về tài sản do chi nhánh Hải Dương tạm xuất cho doanh nghiệp chế xuất thuê, trong bối cảnh doanh nghiệp sáp nhập. Điều 50 Nghị định 08/2015/NĐ-CP (sửa đổi tại khoản 28 Điều 1 Nghị định 167/2025/NĐ-CP) không có quy định trường hợp doanh nghiệp thực hiện sáp nhập phải tái nhập hàng hóa trước khi sáp nhập. Sáp nhập làm thay đổi chủ thể quyền, nghĩa vụ đối với hàng hóa và tờ khai, nên cần được đối chiếu với hồ sơ pháp lý về việc sáp nhập; trường hợp chứng minh được việc sáp nhập và việc kế thừa quyền, nghĩa vụ đối với hàng hóa đã tạm xuất của Chi nhánh Hải Dương đúng quy định thì có cơ sở để tiếp tục thực hiện thủ tục tái nhập đối với chính hàng hóa đã tạm xuất trên cơ sở tờ khai tạm xuất đã hoàn thành thủ tục hải quan. Hệ thống hải quan hiện chưa xử lý được việc thay đổi chủ thể đứng tên tờ khai tái nhập do sáp nhập, Cục Hải quan đề nghị doanh nghiệp liên hệ Chi cục Hải quan nơi đăng ký tờ khai tạm xuất để được kiểm tra hồ sơ, xác định tình trạng tờ khai và hướng dẫn thực hiện thủ tục theo khoản 2 Điều 25 Nghị định 08/2015/NĐ-CP (sửa đổi tại khoản 12 Điều 1 Nghị định 167/2025/NĐ-CP).

10

Ngày 7 tháng 9 năm 2026, Ủy ban Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng Quốc gia - Bộ Khoa học và Công nghệ ra Công văn số **3506/TĐC-HCHQ** trả lời Công văn 21198/CHQ-GSQL ngày 03/9/2026 của Cục Hải quan về vướng mắc trong nhập khẩu nhãn in sẵn thông tin xuất xứ, nhãn hiệu. Thứ nhất, về phạm vi áp dụng: căn cứ khoản 2 Điều 3 và khoản 1 Điều 35 Nghị định 37/2026/NĐ-CP, nhãn in sẵn được nhập khẩu dưới dạng hàng hóa độc lập, chưa gắn trên hàng hóa hoặc bao bì thương phẩm của hàng hóa, chưa phải là nhãn hàng hóa của sản phẩm hoàn chỉnh; nội dung in sẵn trên nhãn rời tại thời điểm nhập khẩu chưa thuộc đối tượng áp dụng các quy định về nội dung và cách ghi nhãn đối với sản phẩm hoàn chỉnh sẽ được gắn nhãn. Nghị định 37/2026/NĐ-CP không quy định riêng về điều kiện, hồ sơ, thủ tục nhập khẩu nhãn in sẵn; việc nhập khẩu, kiểm tra, giám sát và xử lý thực hiện theo pháp luật về quản lý ngoại thương, hải quan, sở hữu trí tuệ và pháp luật khác có liên quan. Thứ hai, về trách nhiệm: theo khoản 2

Điều 41, trường hợp đặt gia công sản xuất sản phẩm, hàng hóa theo yêu cầu và tiêu chuẩn chất lượng của mình thì tổ chức, cá nhân đặt hàng có trách nhiệm ghi nhãn, chịu trách nhiệm về hàng hóa và nội dung ghi nhãn; bên thực hiện gia công ghi nhãn theo yêu cầu của bên đặt hàng nhưng không phải là tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm về nhãn hàng hóa. Thứ ba, về giải pháp kiểm soát: việc yêu cầu cung cấp hồ sơ, tài liệu hoặc cam kết của doanh nghiệp cần đúng thẩm quyền, trình tự, thủ tục và không làm phát sinh thành phần hồ sơ, điều kiện nhập khẩu ngoài quy định.



11

Ngày 11 tháng 9 năm 2026, Bộ Công Thương ra Quyết định số **2232/QĐ-BCT** thay thế Quyết định 523/QĐ-BCT ngày 28/02/2025, quy định Cục Xuất nhập khẩu (Agency for Foreign Trade) tham mưu quản lý nhà nước về xuất nhập khẩu, thương mại biên giới, xuất xứ hàng hóa, logistics, kiểm soát thương mại hàng hóa chiến lược, tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, quá cảnh. Một số nhiệm vụ: cấp giấy phép, hạn ngạch thuế quan; kiểm soát thương mại hàng hóa chiến lược; phân luồng thương nhân đề nghị cấp C/O, tổ chức cấp và kiểm tra C/O. Cơ cấu gồm Văn phòng Cục, 5 phòng chuyên môn (có Phòng Xuất xứ hàng hóa) và 4 Phòng Quản lý xuất nhập khẩu khu vực: I Hà Nội, II Đà Nẵng, III Thành phố Hồ Chí Minh, IV Đồng Nai, tham mưu giúp Cục trưởng cấp chứng nhận xuất xứ hàng hóa cho hàng xuất khẩu và giấy chứng nhận xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh hàng hóa.

12

Ngày 11 tháng 9 năm 2026, Cục Hóa chất — Bộ Công Thương ra Công văn số **2347/HC-QLHC** trả lời Công văn 12884/SCT-QLCN ngày 21/8/2026 của Sở Công Thương Thành phố Hồ Chí Minh, Cục Hóa chất hướng dẫn bốn nội dung. Một, quy định giấy phép "là điều kiện để thông quan" tại khoản 2 Điều 14 Nghị định 26/2026/NĐ-CP chỉ xác định giá trị pháp lý của giấy phép trong thủ tục hải quan, không phải điều kiện cấp phép. Hai, điểm a khoản 3 Điều 18 Nghị định 128/2020/NĐ-CP (được cấp phép trong 30 ngày kể từ khi nhận quyết định xử phạt thì không phải thực hiện biện pháp buộc đưa ra khỏi lãnh thổ hoặc buộc tái xuất) có phạm vi khác, không mâu thuẫn; Nghị định 128/2020 nay đã được thay bằng Nghị định 169/2026/NĐ-CP từ 01/7/2026. Ba, việc hàng hóa đã hoàn thành thủ tục thông quan không phải là căn cứ để từ chối cấp giấy phép; hồ sơ đủ điều kiện theo Điều 14 Nghị định 26/2026/NĐ-CP và Thông tư 01/2026/TT-BCT thì Sở cấp phép, hồ sơ không đạt thì Sở trả lời bằng văn bản nêu rõ lý do; việc áp dụng cho từng vụ việc thuộc thẩm quyền người xử phạt, Sở trao đổi với cơ quan hải quan đã ra quyết định xử phạt và thông báo kết quả cho cơ quan

này. Các trường hợp miễn giấy phép thực hiện theo Điều 21 Nghị định 26/2026/NĐ-CP (sửa đổi tại Nghị quyết 19/2026/NQ-CP). Bốn, doanh nghiệp chế xuất thuộc khu vực hải quan riêng nhập khẩu hóa chất cần kiểm soát đặc biệt từ nước ngoài để sử dụng trong khu vực này không áp dụng biện pháp quản lý theo giấy phép theo khoản 2 Điều 57 Luật Quản lý ngoại thương, trừ trường hợp Thủ tướng Chính phủ quyết định khác theo Điều 59.



13

Ngày 14 tháng 9 năm 2026, Bộ Tài chính ban hành Thông tư số **136/2026/TT-BTC** sửa đổi khoản 2 Điều 3 Thông tư 158/2025/TT-BTC về hồ sơ chứng minh 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 theo quy định tại khoản 1 Điều 4 Nghị định 360/2025/NĐ-CP. 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, hợp đồng ủy thác xuất khẩu đã thanh lý toàn bộ hoặc từng phần thì phải có biên bản thanh lý, thể hiện tên, số lượng, chủng loại, mặt hàng, giá bán của hàng hóa thực tế đã xuất khẩu; hình thức thanh toán; số tiền, số và 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 nhận ủy thác xuất khẩu; số, ngày hợp đồng xuất khẩu; số, ngày tờ khai hải quan hàng hóa xuất khẩu. Đối với hàng hóa tổ chức, cá nhân xuất khẩu mua, được ủy thác xuất khẩu nhưng không xuất khẩu mà tiêu thụ trong nước, tổ chức, cá nhân có hàng hóa xuất khẩu phải kê khai, nộp thuế tiêu thụ đặc biệt khi tiêu thụ trong nước.

14

Ngày 14 tháng 9 năm 2026, Bộ Công Thương ra Văn bản số **73/2026/VBHN-TT-BCT** hợp nhất Thông tư 08/2023/TT-BCT ngày 31/3/2023 (hiệu lực 16/5/2023) sửa đổi, bổ sung một số điều quy định Danh mục chi tiết theo mã số HS của hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu ban hành kèm theo một số Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công Thương, với các văn bản sửa đổi, bổ sung: Thông tư 43/2023/TT-BCT (hiệu lực 12/02/2024), Thông tư 41/2026/TT-BCT và Thông tư 48/2026/TT-BCT (cùng hiệu lực 05/9/2026). Theo văn bản hợp nhất, khoản 1 Điều 1 và Phụ lục I (sửa đổi Thông tư 12/2018/TT-BCT) được bãi bỏ theo Thông tư 48/2026/TT-BCT; khoản 2 Điều 1 và Phụ lục II được bãi bỏ theo điểm c khoản 2 Điều 6 Thông tư 41/2026/TT-BCT. Điều 2 thay thế Phụ lục I (thóc, gạo xuất khẩu), Phụ lục VI (nguyên liệu thuốc lá, giấy cuốn điếu thuốc lá) và Phụ lục VII (máy móc, thiết bị chuyên ngành thuốc lá) của Thông tư 41/2019/TT-BCT lần lượt bằng Phụ lục III, IV, V ban hành kèm theo Thông tư 08/2023/TT-BCT; trong đó Phụ lục IV (nguyên liệu thuốc lá, giấy cuốn điếu thuốc lá) đã bị bãi bỏ theo Thông tư 43/2023/TT-BCT từ ngày 12/02/2024. Danh mục thiết bị y tế đã qua sử dụng cấm nhập khẩu tại Phụ lục I Thông tư 12/2018/TT-BCT (sửa đổi bởi Phụ lục I Thông tư 08/2023/TT-BCT) được tiếp tục thực hiện đến hết ngày 31/12/2026 theo khoản 3 Điều 21 Thông tư 48/2026/TT-BCT.



15

Ngày 15 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **21686/CHQ-GSQL** trả lời Công ty TNHH Toyota Gosei Hải Phòng, Cục Hải quan đề nghị Công ty căn cứ quy định tại điểm b khoản 5 Điều 25 và khoản 7 Điều 50 Nghị định 08/2015/NĐ-CP (sửa đổi tại khoản 12, khoản 28 Điều 1 Nghị định 167/2025/NĐ-CP), liên hệ với cơ quan hải quan nơi làm thủ tục hải quan tạm nhập để được hướng dẫn các thủ tục cụ thể theo thẩm quyền.

16

Ngày 15 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **21692/CHQ-CNTT** yêu cầu các Chi cục Hải quan khu vực triển khai kế hoạch làm sạch dữ liệu doanh nghiệp trên Hệ thống Đăng ký và quản lý người sử dụng và phổ biến tới doanh nghiệp. Kể từ 25/9/2026, doanh nghiệp truy cập <https://dksd.customs.gov.vn/client/external> để rà soát, cập nhật và làm sạch dữ liệu người sử dụng đã đăng ký tài khoản trên Hệ thống Đăng ký người sử dụng VNACCS, theo phụ lục hướng dẫn gửi kèm công văn. Các Chi cục hướng dẫn, hỗ trợ doanh nghiệp và báo cáo vướng mắc về Ban Công nghệ thông tin và Thống kê hải quan.

17

Ngày 16 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Thông báo số **21794/TB-CHQ** về kết quả xác định trước mã số cho Công ty TNHH Quản lý chuỗi cung ứng Sirline Hà Nam Việt Nam (mã số thuế 0700884805; Đơn đề nghị 01/YCPTPL-HQ ngày 04/07/2026). Hàng hóa: tên thương mại MPP Cushion; tên gọi theo cấu tạo, công dụng: hộp carton bằng bột giấy nén, kích thước 396x277x61 mm, hàng mới 100% (dùng để đóng gói máy tính xách tay); ký, mã hiệu GWOVR/HKX7F; nhà sản xuất YFY JUPITER LIMITED. Hộp gồm 03 phần: hộp MPP bên trong và hộp MPP bên ngoài (làm từ bột giấy gồm 40% bột tre và 60% bột mía), phần đỡ làm từ giấy sóng; theo tài liệu kèm theo Đơn, bột tre và bột mía là 80,65%, giấy sóng 19,35%; dùng để đựng máy tính xách tay và phụ kiện đi kèm (dây sạc, USB), chống va đập khi vận chuyển. Kết quả xác định trước mã số: thuộc nhóm 42.02, phân nhóm 4202.19 "- - Loại khác", mã số 4202.19.90 "- - - Loại khác" tại Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam.



18

Ngày 16 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **21814/CHQ-GSQL** trả lời Chi nhánh Công ty TNHH AT Á Châu (Công văn 00005-2026/ATA HCM) về việc chưa thể hiện nội dung xuất xứ hàng hóa trên nhãn gốc hàng nhập khẩu. Theo khoản 2 Điều 42 Nghị định 37/2026/NĐ-CP ngày 23/01/2026, nhãn gốc của hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam bắt buộc phải thể hiện bằng tiếng nước ngoài hoặc tiếng Việt khi làm thủ tục thông quan các nội dung: tên hàng hóa; xuất xứ hàng hóa; tên đầy đủ hoặc tên viết tắt và địa chỉ của tổ chức, cá nhân sản xuất hoặc tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm về hàng hóa ở nước ngoài; đối với hàng hóa có nhãn gốc tiếng nước ngoài, tổ chức, cá nhân nhập khẩu phải bổ sung nhãn hàng hóa ghi bằng tiếng Việt theo khoản 1 Điều 42 trước khi đưa hàng hóa vào lưu thông tại thị trường Việt Nam. Theo đó, nhãn gốc của hàng hóa nhập khẩu khi làm thủ tục thông quan chưa ghi nội dung xuất xứ hàng hóa là chưa phù hợp với quy định trên. Về khắc phục hậu quả đối với trường hợp không ghi đủ các nội dung bắt buộc trên nhãn gốc, Cục Hải quan đề nghị Công ty nghiên cứu khoản 8 Điều 31 Nghị định 119/2017/NĐ-CP ngày 01/11/2017, được sửa đổi, bổ sung tại khoản 54 Điều 1 Nghị định 126/2021/NĐ-CP ngày 30/12/2021, và liên hệ đơn vị hải quan nơi làm thủ tục nhập khẩu để được hướng dẫn cụ thể theo thẩm quyền.

19

Ngày 16 tháng 9 năm 2026, Chi cục Hải quan khu vực II ra Công văn số **21712/HQKV2-NVHQ** trả lời doanh nghiệp về miễn trừ giấy phép đối với hóa chất có trong sơn nhập khẩu. Chi cục hướng dẫn: nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập chất ma túy, tiền chất là các hoạt động phải được cơ quan có thẩm quyền cho phép theo Điều 17 Luật Phòng, chống ma túy; Điều 2 Nghị định 28/2026/NĐ-CP ngày 19/01/2026 quy định trách nhiệm quản lý của các Bộ ngành liên quan; doanh nghiệp đối chiếu danh mục hóa chất tại các Phụ lục I, II, III, IV Nghị định 24/2026/NĐ-CP; trường hợp hóa chất không thuộc các Phụ lục II, III, IV thì khi nhập khẩu doanh nghiệp thực hiện thủ tục khai báo hóa chất nhập khẩu qua Cổng thông tin một cửa quốc gia trước khi thông quan theo Điều 6 Nghị định 26/2026/NĐ-CP. Việc miễn trừ cấp Giấy chứng nhận sản xuất, kinh doanh đối với hóa chất có điều kiện và Giấy phép sản xuất, kinh

doanh, xuất khẩu, nhập khẩu đối với hóa chất cần kiểm soát đặc biệt trong trường hợp hóa chất có điều kiện, hóa chất cần kiểm soát đặc biệt chứa trong các sản phẩm được quy định tại khoản 6 Điều 21 Nghị định 26/2026/NĐ-CP và Khoản V Phần C Mục 2 Phụ lục III ban hành kèm theo Điều 5 Nghị quyết 19/2026/NQ-CP ngày 29/4/2026.



20 Ngày 17 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số 21850/CHQ-GSQL trả lời Công ty Cổ phần – Thương mại – Đầu tư Trần Cá Sấu Ngọc Sơn về đề nghị chấp thuận thủ tục hải quan xuất khẩu tại chỗ cho nguyên liệu thuộc CITES. Cục Hải quan nêu: Công văn 18/CTVN ngày 19/02/2025 của Cơ quan thẩm quyền quản lý CITES Việt Nam viện dẫn Nghị định 84/2021/NĐ-CP ngày 22/9/2021, nay đã hết hiệu lực theo Nghị định 42/2026/NĐ-CP ngày 26/01/2026. Quy định về quản lý loài nguy cấp, quý, hiếm, loài động vật rừng thông thường và thực thi công ước CITES thực hiện theo Thông tư 85/2025/TT-BNNMT ngày 31/12/2025. Đề nghị Công ty nghiên cứu Thông tư 85/2025/TT-BNNMT, đối chiếu với lô hàng dự kiến làm thủ tục hải quan để thực hiện; trường hợp phát sinh vướng mắc thì liên hệ Cơ quan thẩm quyền quản lý CITES Việt Nam để được hướng dẫn.

21 Ngày 21 tháng 9 năm 2026, Chi cục Hải quan khu vực II ra Công văn số 21939/HQKV2-NVHQ trả lời Công ty TNHH Green Planet Distribution Centre về thủ tục nhập khẩu theo mã loại hình A12/A11 và khai chuyển đổi mục đích sử dụng đối với hàng hóa của doanh nghiệp chế xuất. Chi cục đề nghị Công ty căn cứ Luật Quản lý ngoại thương 2017, Điều 7 Nghị định 09/2018/NĐ-CP (hiệu lực đến hết 17/10/2026), Điều 7 Nghị định 342/2026/NĐ-CP (hiệu lực từ 18/10/2026), Điều 74 và Điều 77 Thông tư 38/2015/TT-BTC (sửa đổi tại khoản 45, khoản 48 Điều 1 Thông tư 121/2025/TT-BTC) để thực hiện quyền xuất khẩu, quyền nhập khẩu; trường hợp vướng mắc về quyền xuất khẩu, nhập khẩu, liên hệ Bộ Công Thương. Về mã loại hình, Công ty căn cứ Quyết định 1357/QĐ-TCHQ ngày 18/5/2021 và mục 1, 2, 6 Công văn 1478/TCHQ-GSQL, đối chiếu hồ sơ, tài liệu và thực tế hoạt động để xác định mã loại hình phù hợp; trường hợp vướng mắc, liên hệ đơn vị hải quan nơi đăng ký tờ khai.



22 Ngày 21 tháng 9 năm 2026, Cục An toàn thực phẩm - Bộ Y tế ra Thông báo số 1913/ATTP-KN phúc đáp Công văn 21356/CHQ-GSQL ngày 07/9/2026 của Cục Hải quan. Theo Thông tư 27/2026/TT-BYT, dụng cụ chứa đựng thực phẩm, vật liệu bao gói tiếp xúc trực tiếp với thực phẩm bằng nhựa tổng hợp và cao su thuộc danh mục rủi ro trung bình, yêu cầu quản lý là tự công bố sản phẩm theo Điều 4 Nghị định 15/2018/NĐ-CP. Khoản 3 Điều 82 Nghị định 37/2026/NĐ-CP quy định hàng hóa thuộc danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao đã được cấp giấy phép lưu hành hoặc đã thực hiện một biện pháp quản lý chất lượng tương ứng nêu trong danh mục theo quy định của pháp luật chuyên ngành thì không cần thực hiện việc kiểm tra chất lượng hàng hóa nhập khẩu theo khoản 1, khoản 2 Điều 82 mà thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành. Do đó, các sản phẩm này được kiểm tra theo Luật An toàn thực phẩm; nếu thuộc danh mục kèm Thông tư 15/2024/TT-BYT và không được miễn thì phải thực hiện kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm nhập khẩu theo quy định.

23 Ngày 22 tháng 9 năm 2026, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số 22034/CHQ-GSQL trả lời doanh nghiệp về nhập khẩu N2O dạng viên nén 8g chứa trong bình vỏ thép mini dùng làm phụ gia thực phẩm. Về mã số, N2O hàm lượng từ 99% trở lên, chứa trong bình vỏ thép mini dùng một lần, không thể nạp lại, thuộc mã 2811.29.90 "Loại khác". Về tự công bố sản phẩm, kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm, giấy phép nhập khẩu hóa chất cần kiểm soát đặc biệt, kiểm định an toàn bình chịu lực, doanh nghiệp liên hệ Bộ Y tế và Bộ Công Thương theo thẩm quyền.

24 Thực hiện Quyết định 2232/QĐ-BCT ngày 11/9/2026 (có hiệu lực ngày 15/9/2026), Phòng Quản lý xuất nhập khẩu khu vực III (trước đây là Phòng Quản lý xuất nhập khẩu khu vực Thành phố Hồ Chí Minh) thông báo nội dung liên quan đến công tác cấp C/O: đối với C/O mẫu EUR.1 và EUR.1 UK, doanh nghiệp in tên tiếng Anh của Phòng tại ô 11 C/O là "Agency for Foreign Trade (IEMO No. III)"; đối với C/O giấy mẫu EUR.1, EUR.1 UK, EAV, AI, Phòng sẽ ký và gửi C/O ra Cục Xuất nhập khẩu đóng dấu; đối với các mẫu C/O điện tử do Phòng cấp vẫn thực hiện như bình thường. Mẫu EUR.1 minh họa thể hiện tại ô 11: Customs office/Issuing authority "Agency for Foreign Trade (IEMO No. III)", Issuing country "VIET NAM", Place "Ho Chi Minh City".



GÓC PHÁP LUẬT

Bình luận bản án về yêu cầu bồi thường thiệt hại (phần tiếp theo)

Sau khi có bình luận về 3 vấn đề của Bản án dưới đây, người viết nhận được một số phản hồi từ bạn đọc, trong đó có đề nghị tiếp tục cho ý kiến về những vấn đề khác của Bản án - Bản án số 84/2026/KDTM-ST ngày 23/7/2026, thụ lý số 148/2025/TLST-KDTM ngày 18/6/2025 về việc “Tranh chấp về yêu cầu bồi thường thiệt hại phát sinh từ hợp đồng vận chuyển” theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 2532/2026/QĐXXST-KDTM ngày 17/04/2026 và Quyết định hoãn phiên tòa số 7232/QĐST-KDTM ngày 19/5/2026 giữa các đương sự: Nguyên đơn là Công ty VL và các Bị đơn gồm 05 Công ty giao nhận và 03 Hãng tàu/Đại lý Hãng tàu được xét xử trong các ngày 16/6, 15 và 23/7/2026. Bản án đã gây chú ý của nhiều công ty giao nhận, logistics về nội dung quyết định của Bản án. Với tài liệu, chứng cứ, Bản án, Quyết định kháng nghị phúc thẩm do một bị đơn là doanh nghiệp giao nhận cung cấp, người viết có bình luận dưới đây để doanh nghiệp nêu trên và bạn đọc tham khảo.



1. Tóm tắt diễn biến sự việc

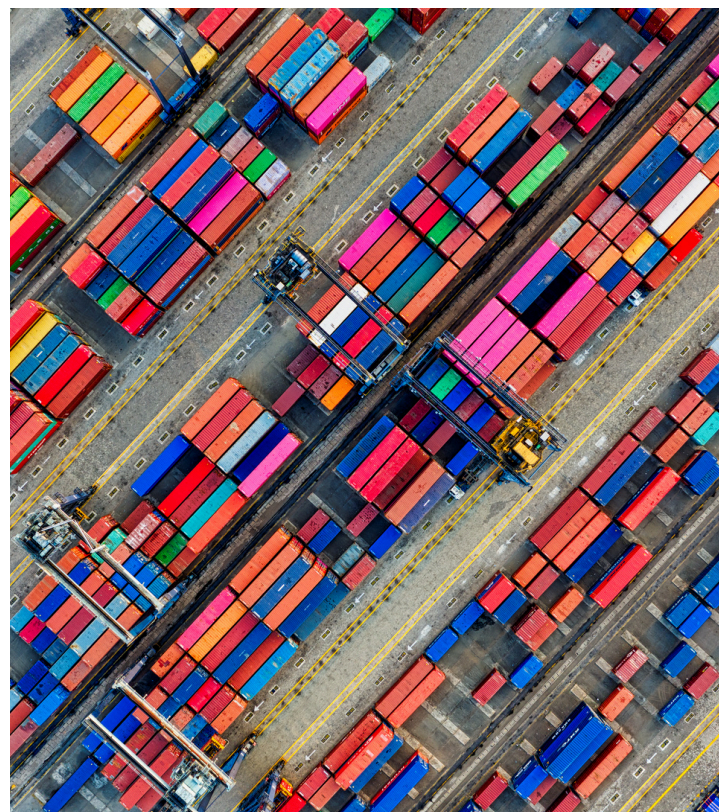
Nguyên đơn: Công ty VL ("VL") là Người giao hàng (Shipper) ghi trên toàn bộ vận đơn gốc do Người vận chuyển (Hãng tàu) cấp. Bị đơn: Gồm 5 Công ty Giao nhận và 3 Hãng tàu/Đại lý Hãng tàu. Theo Bản án thì những Công ty Giao nhận này ký hợp đồng với VL để cung cấp dịch vụ vận chuyển/ logistics/ đặt chỗ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

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

Đến tháng 5/2025, VL đã nộp đơn khởi kiện cả 5 Công ty Giao nhận và 3 Hãng tàu/Đại lý Hãng

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

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



2. Quyết định của Hội đồng xét xử

“Căn cứ khoản 1 Điều 30, điểm b khoản 1 Điều 35, điểm a khoản 1 Điều 39, Điều 147; Điều 266; khoản 1 Điều 273 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015; Điều 148, Điều 152, Điều 153 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Điều 360, Điều 361 Bộ luật Dân sự năm 2015; Nghị quyết 01/2019/NQ-HĐTP ngày 11-01-2019 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định về lãi, lãi suất, phạt vi phạm; Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án; Tuyên xử: ... 2. Chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Công ty VL: 2.1. Buộc Công ty TH và Công ty H có trách nhiệm liên đới bồi thường cho Công ty VL toàn bộ giá trị 10 (mười) container hàng hoá là 433.650 USD tương đương 11.474.379.000 đồng (theo tỷ giá bán USD đăng trên website của Ngân hàng Vietcombank ngày 13/7/2026 là 26.460 đồng/1USD) và khoản lãi vay Ngân hàng với số tiền là 1.252.813.567 đồng. Tổng giá trị bồi thường là 12.727.192.567 đồng. 2.2. Buộc Công ty TH và Công ty R có trách nhiệm liên đới bồi thường cho Công ty VL toàn bộ giá trị 10 (mười) container hàng hoá là 396.000 USD tương đương 10.478.160.000 đồng (theo tỷ giá bán USD đăng trên website của Ngân hàng Vietcombank ngày 13/7/2026 là 26.460 đồng/1USD) và khoản lãi vay Ngân hàng với số tiền là 1.206.825.666 đồng. Tổng giá trị bồi thường là 11.684.985.666 đồng. ... 2.3. ..." (Trang 26, 27 của Bản án). Tổng cộng là TH phải liên đới bồi thường hơn 24 tỷ đồng.

3. Bình luận Bản án

- 3.1. Bị đơn TH có “vận chuyển hàng hóa” hay không? (đã bình luận tại bài trước)
- 3.2. Ai trực tiếp gây ra thiệt hại cho Nguyên đơn? (đã bình luận tại bài trước)
- 3.3. Bị đơn TH có phải “liên đới bồi thường” hay không? (đã bình luận tại bài trước)



• 3.4. Giá trị hàng hóa có được người vận chuyển ghi vào chứng từ vận chuyển hay không?

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

Điều 148 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 quy định về chứng từ vận chuyển như sau: "1. Chứng từ vận chuyển bao gồm vận đơn, vận đơn suốt đường biển, giấy gửi hàng đường biển và chứng từ vận chuyển khác. Mẫu vận đơn, vận đơn suốt đường biển do doanh nghiệp phát hành và phải được gửi, lưu tại cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải. 2. Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. 3. Vận đơn suốt đường biển là vận đơn ghi rõ việc vận chuyển hàng hóa được ít nhất hai người vận chuyển bằng đường biển thực hiện. 4. Giấy gửi hàng đường biển là bằng chứng về việc hàng hóa được nhận như được ghi trong giấy gửi hàng đường biển; là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Giấy gửi hàng đường biển không được chuyển nhượng. 5. Chứng từ vận chuyển khác là chứng từ do người vận chuyển và người thuê vận chuyển thỏa thuận về nội dung, giá trị."

Trong vụ kiện này, hồ sơ của TH cho thấy "chứng từ vận chuyển" chỉ là "vận đơn" - Hãng tàu chỉ phát hành vận đơn; không phát hành vận đơn suốt đường biển, giấy gửi hàng đường biển, chứng từ vận chuyển khác (là chứng từ do người vận chuyển và người thuê vận chuyển thỏa thuận về nội dung, giá trị), và trên các vận đơn không ghi "giá trị hàng hóa" như Hội đồng xét xử trích dẫn. Do đó, Bản án viết như trên ("... Từ những nhận định trên, xét thấy yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn buộc các bị đơn phải liên đới bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn bằng giá trị hàng hóa bị mất là có cơ sở, phù hợp với quy định tại điểm a khoản 3 Điều 152 của Bộ luật Hàng hải 2015 "Trong trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây: a) Đối với hàng hóa bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị đã khai báo") là không đúng với quy định của pháp luật về hàng hải (điểm a khoản 3 Điều 152 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015).

- **3.5. Có cần triệu tập những người vận chuyển, người mua hàng và các ngân hàng hay không?**

Quyết định kháng nghị phúc thẩm số 205/QĐ-VKS-KDTM ngày 07/8/2026 của Viện Kiểm sát nhân dân đối với Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm tuyên ngày 23/7/2026 có đoạn: "... Hội đồng xét xử vi phạm trong việc triệu tập thiếu người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan trong vụ án: Đối với người vận chuyển hàng hóa của nguyên đơn là N và R: Theo đơn khởi kiện, đơn khởi kiện sửa đổi bổ sung và đơn xin rút một phần yêu cầu khởi kiện thì nguyên đơn khởi kiện yêu cầu 04 bị đơn có ký hợp đồng trực tiếp với nguyên đơn là [...] 02 bị đơn là [...] là các công ty đã ký trên các vận đơn vận chuyển hàng hóa phát hành cho nguyên đơn liên đới bồi thường toàn bộ giá trị hàng hóa được ghi nhận trên vận đơn do bị mất tại cảng Ningbo Trung Quốc. Căn cứ các tài liệu chứng cứ trong hồ sơ vụ án và lời trình bày của đương sự, nhận thấy rằng giữa nguyên đơn và 04 bị đơn có ký kết hợp đồng trực tiếp với nguyên đơn [...] thì phạm vi trách nhiệm của 04 bị đơn là người môi giới hàng hải làm dịch vụ trung gian cho các bên liên quan trong việc giao dịch, đàm phán, ký kết hợp đồng vận chuyển... và trách nhiệm của người môi giới chấm dứt khi hợp đồng vận chuyển giữa các bên được giao kết quy định tại Điều 244, 245 Bộ luật Hàng hải. Giữa nguyên đơn và 02 bị đơn là H và R mặc dù không trực tiếp ký kết hợp đồng. Tuy nhiên, căn cứ theo các vận đơn do H và R ký phát hành cho nguyên đơn có cơ sở để xác định quan hệ phát sinh giữa nguyên đơn H, R là hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ được quy định tại khoản 1 Điều 146, khoản 2 Điều 148 Bộ luật Hàng hải năm 2015. Quyền và nghĩa vụ của các bên được quy định tại vận đơn, [...]. Theo quy định tại khoản 1 Điều 170 Bộ luật Hàng hải thì trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi người vận chuyển nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng.



Căn cứ khoản 4 Điều 68 Bộ luật Tố tụng dân sự: “Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan trong vụ án dân sự là người tuy không khởi kiện, không bị kiện nhưng việc giải quyết vụ án có liên quan đến quyền lợi, nghĩa vụ của họ nên họ tự mình đề nghị hoặc được các đương sự đề nghị và được Tòa án chấp nhận đưa họ vào tham gia tố tụng”.

"Người vận chuyển là chủ thể được xác định trên vận đơn với tư cách là bên nhận hàng để vận chuyển và có nghĩa vụ bảo quản, vận chuyển, giao hàng cho người nhận theo đúng nội dung của hợp đồng vận chuyển. Việc giải quyết vụ án này đòi hỏi Tòa án phải xem xét các vấn đề như thời điểm phát sinh trách nhiệm đối với hàng hóa, quá trình quản lý, bảo quản và giao hàng, nguyên nhân dẫn đến việc mất hàng, cũng như việc người vận chuyển đã hoàn thành hay chưa hoàn thành nghĩa vụ giao hàng theo hợp đồng vận chuyển. Những vấn đề này đều liên quan trực tiếp đến quyền và nghĩa vụ pháp lý của người vận chuyển.

Mặt khác, vận đơn trong vụ việc được ký bởi đại lý với tư cách "As Agent for the Carrier", thể hiện người ký chỉ nhân danh người vận chuyển để xác lập giao dịch. Do đó, các quyền và nghĩa vụ phát sinh từ vận đơn thuộc về người vận chuyển. Việc Tòa án đánh giá hiệu lực của vận đơn, xác định có hay không việc vi phạm nghĩa vụ giao hàng hoặc xác định nguyên nhân mất hàng đều có khả năng ảnh hưởng trực tiếp đến quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm pháp lý của người vận chuyển.

Ngoài ra, trong trường hợp Tòa án xác định bị đơn phải bồi thường thiệt hại do mất hàng, bị đơn có thể phát sinh quyền yêu cầu người vận chuyển hoàn trả hoặc bồi hoàn trên cơ sở quan hệ hợp đồng vận chuyển. Nếu người vận chuyển không tham gia tố tụng ngay từ đầu, các vấn đề về nguyên nhân mất hàng, phạm vi trách nhiệm và căn cứ miễn trách nhiệm sẽ phải được giải quyết trong một vụ kiện khác, làm kéo dài quá trình tố tụng." Người viết cho rằng cần phải triệu tập hai người vận chuyển nêu trên.



Hội đồng xét xử cho rằng không cần thiết phải triệu tập các ngân hàng và những người mua hàng. Về việc này, đại diện Viện kiểm sát nhân dân tham gia phiên tòa phát biểu ý kiến (trang 21 của Bản án): "Xét khi giải quyết vụ án cần thiết phải triệu tập các Ngân hàng và đối tác mua hàng của nguyên đơn làm căn cứ cho việc giải quyết vụ án đúng quy định pháp luật. Do đó, đề nghị Hội đồng xét xử triệu tập các Ngân hàng: Zh và Ni và hai công ty mua hàng của nguyên đơn là [...] vào tham gia tố tụng với tư cách người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan trong vụ án. **Do việc triệu tập người tham gia tố tụng chưa đầy đủ, vì vậy Viện kiểm sát không phát biểu ý kiến về nội dung giải quyết vụ án**". Quyết định kháng nghị phúc thẩm nêu trên viết tiếp: "Đối với các đối tác mua hàng của nguyên đơn: Hội đồng xét xử đã nhận định rằng xét trên ý kiến trình bày của các bên về việc sự kiện mất hàng tại cảng Ningbo Trung Quốc và việc bộ chứng từ gốc vẫn còn ở ngân hàng bên mua, nguyên đơn đã thu hồi bộ chứng từ này đồng nghĩa với việc hàng hóa chưa giao cho bên mua hàng, đồng thời đây là vụ án tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa, không phải tranh chấp giữa nguyên đơn và các đối tác nên không cần thiết đưa các đối tác vào tham gia tố tụng.

Xét thấy, việc mất hàng hóa chỉ là lời trình bày của nguyên đơn, các bị đơn [...] không biết việc sự kiện mất hàng hóa vào thời điểm hàng bị mất. Nguyên đơn chỉ trao đổi với H và R, đồng thời H và R cũng không thừa nhận về sự kiện mất hàng và yêu cầu Tòa án thu thập tài liệu chứng cứ ở cơ quan chức năng để xác định sự

kiện mất hàng. Như vậy, chỉ có lời trình bày của nguyên đơn là chưa đủ cơ sở vững chắc cho sự kiện mất hàng hóa của nguyên đơn tại cảng đến Trung Quốc. Do đó, cần thiết phải triệu tập đối tác mua hàng để làm rõ nội dung này."

Người viết đồng ý với quan điểm của Viện kiểm sát là cần phải triệu tập những người vận chuyển và những người mua hàng tham gia tố tụng trong vụ kiện này.

Tuy vậy, đối với các ngân hàng, do mối quan hệ của họ trong vụ kiện này chỉ là nhận tiền hàng (từ người mua) và giao bộ chứng từ (trong đó có vận đơn) cho người mua nhưng việc này đã không xảy ra. Do đó, người viết đồng ý với quan điểm của Hội đồng xét xử là không cần thiết phải triệu tập các ngân hàng vì "... các ngân hàng [...] không có quyền lợi hay nghĩa vụ liên quan gì." (Bản án, trang 22).



- **3.6. Vận đơn giả và vận đơn thật**

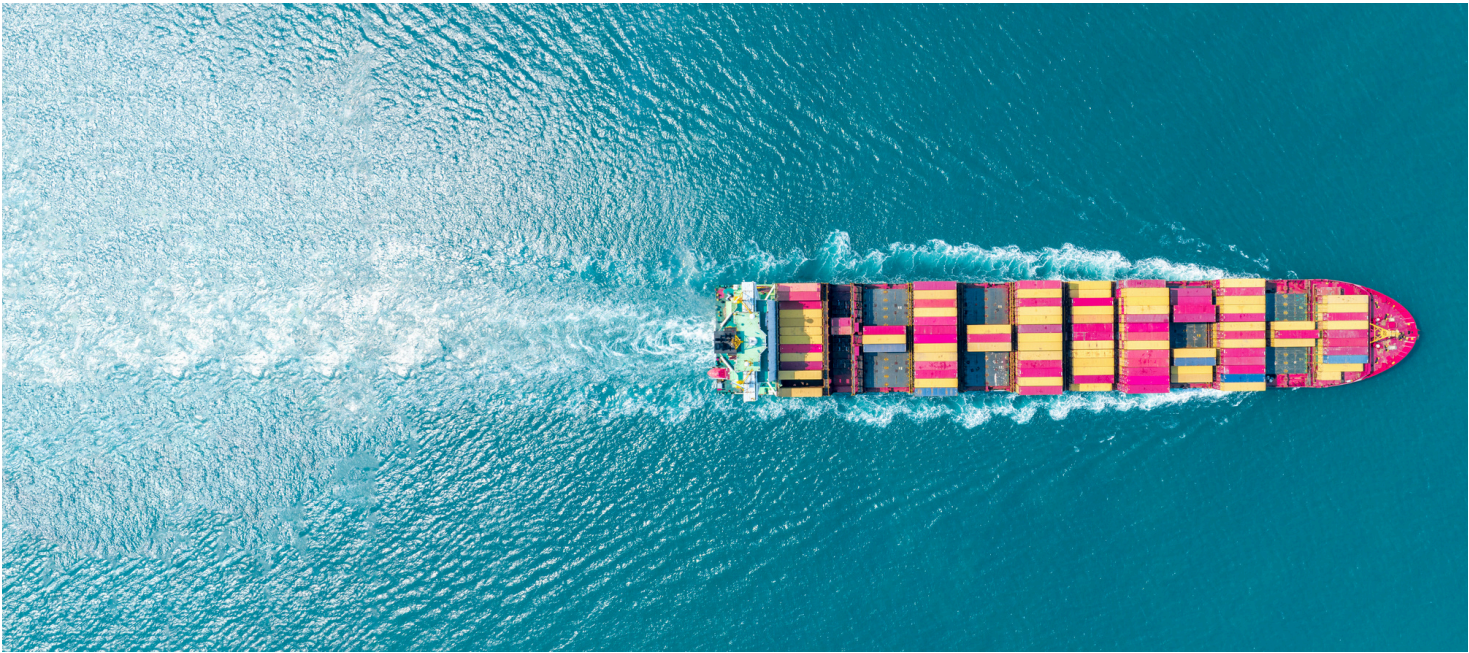
Trang 24 của Bản án có đoạn: "Xét ý kiến nội dung trao đổi, xác nhận giữa các bên đều xác nhận toàn bộ hàng hóa bị mất là do người nhận hàng đã sử dụng vận đơn giả để nhận lô hàng hóa từ đại lý của các hãng tàu tại cảng Ningbo Trung Quốc và thời điểm đó bộ chứng từ gốc vẫn do Ngân hàng liên quan lưu giữ và hiện tại nguyên đơn đã thu hồi."

Những ai biết nội dung và hình thức của vận đơn? Theo thông tin hiện có, những người giao nhận sau khi nhận vận đơn từ các hãng tàu/ đại lý của hãng tàu đều chuyển cho VL là người giao hàng (shipper) theo hợp đồng ký với VL - người bán hàng theo hợp đồng mua bán hàng hóa; VL đã gửi vận đơn (cùng các chứng từ khác) đến ngân hàng để yêu cầu thu tiền hàng, giao chứng từ (trong đó có vận đơn). Như vậy thì chỉ những người trên đây và đại lý tàu tại cảng đi, đại lý tàu tại cảng đến, ngân hàng mới biết được nội dung, hình thức của vận đơn. Thông thường, người mua hàng (người nhận hàng) biết nội dung và hình thức của vận đơn qua việc người bán hàng (shipper) gửi bản chụp (thường là scan) theo quy định của hợp đồng mua bán (nếu có). Nếu người mua hàng phải thanh toán tiền hàng trước khi nhận được bản scan vận đơn hoặc bộ chứng từ từ ngân hàng thì rủi ro về vận đơn giả có thể ít hơn, ngoài những yếu tố khác. Những người giao nhận, theo hợp đồng với VL, không cần biết người nhận hàng là ai.



Những bản chụp (scan) của vận đơn mà người viết được cung cấp là loại “vận đơn theo lệnh” và được ghi ở phần "người nhận hàng" là "to order". Điều đó (theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015) có nghĩa là "to order of the shipper" (theo lệnh của người giao hàng). Người giao hàng (VL) đã đóng dấu công ty và ký tay (có chữ ký bằng tay, không ghi tên người ký) trên vận đơn. Như vậy, vận đơn này trở thành vận đơn "ký hậu bỏ trống" (endorsed in blank) - ai nộp vận đơn này cho đại lý của hãng tàu đều có quyền nhận hàng. Người viết không có hình ảnh vận đơn bị coi là giả nên không biết chữ ký trên đó có giống với chữ ký trên vận đơn mà VL hiện đang lưu giữ hay không. Tuy vậy, giả sử người sử dụng vận đơn giả để nhận hàng và vận đơn giả được làm hầu như hoàn toàn giống với vận đơn thật, kể cả chữ ký do được chụp bản màu tinh vi thì theo người viết, có một điều rõ ràng là khi ký thì hầu như luôn thể hiện có "dấu vết" về việc mặt giấy (nơi có chữ ký) bị 'tì đè' do lực ép của ngòi bút lên giấy. Do đó, nếu dùng tay sờ nhẹ lên mặt giấy ở nơi có chữ ký, sẽ thấy mặt giấy không bằng phẳng như bản chụp có chữ ký màu. Đây là trong trường hợp người nhận hàng dùng bản chụp vận đơn màu, kể cả chụp chữ ký thì đại lý của hãng tàu có thể kiểm tra bằng cách đơn giản này. Còn nếu như người nhận hàng dùng vận đơn giả (được chụp hoặc làm gần như bản thật), dùng bút, ký theo mẫu chữ ký trên vận đơn mà VL đang lưu giữ thì vẫn có dấu vết của hiện tượng "tì đè" khi ký nhưng đại lý tàu tại cảng đến phải dùng biện pháp khác để xác minh vận đơn là thật hay giả. Một điểm nữa chưa được làm rõ tại phiên tòa là đại lý của hãng tàu đã trả hàng cho người nhận tên là gì. Nhiều hãng tàu thường yêu cầu người nhận hàng, ngoài những giấy tờ khác, ký tên, đóng dấu công ty lên vận đơn để biết đây là người nhận hàng thực tế trong trường hợp vận đơn "ký hậu bỏ trống".

(còn nữa)
Ngô Khắc Lễ



TIN QUỐC TẾ

01 EU thông qua cải cách hải quan toàn diện, siết quản lý thương mại điện tử

Ngày 16/9/2026, Nghị viện châu Âu và Hội đồng EU đã thông qua cải cách toàn diện nhất đối với Liên minh Hải quan kể từ năm 1968, hướng tới xây dựng hệ thống hải quan số hóa, dựa trên dữ liệu và có khả năng ứng phó tốt hơn với sự gia tăng của thương mại điện tử, khối lượng hàng nhập khẩu và các rủi ro địa chính trị. Cải cách tập trung vào ba trụ cột: quản lý rủi ro và kiểm soát hải quan thông minh hơn, hiện đại hóa quy định đối với thương mại điện tử và tăng cường hợp tác với doanh nghiệp.

Một điểm đáng chú ý là việc thành lập Cơ quan Hải quan EU (EUCA) tại Lille, Pháp, dự kiến có khoảng 285 nhân sự. EUCA sẽ điều phối hoạt động giữa cơ quan hải quan của 27 quốc gia thành viên, hỗ trợ chia sẻ dữ liệu, phối hợp kiểm tra và quản lý rủi ro ở cấp EU. Cơ quan này cũng sẽ quản lý Trung tâm Dữ liệu Hải quan EU, nền tảng kỹ thuật số duy nhất cho hoạt động hải quan, giúp doanh nghiệp khai báo trên một hệ thống thay vì làm việc với nhiều nền tảng quốc gia. Hệ thống dự kiến giúp các nước thành viên tiết kiệm hơn 2 tỷ EUR mỗi năm chi phí vận hành.



Cải cách đặc biệt tập trung vào thương mại điện tử giá trị thấp. Năm 2025, EU nhập khẩu tới 5,9 tỷ sản phẩm thương mại điện tử giá trị thấp, gấp bốn lần năm 2022. Từ 1/7/2026, EU đã bãi bỏ ngưỡng miễn thuế 150 EUR và áp dụng thuế hải quan tạm thời 3 EUR đối với hàng hóa mua trực tuyến. Từ 1/11/2026, một khoản phí xử lý thống nhất đối với các kiện hàng nhỏ cũng sẽ được áp dụng để bù đắp chi phí giám sát hải quan.

Đáng chú ý, trách nhiệm về thủ tục hải quan, nộp thuế và tuân thủ quy định sẽ chuyển từ người tiêu dùng sang các nền tảng, người bán và đơn vị vận chuyển tham gia giao dịch. Các nền tảng và người bán trực tuyến ngoài EU sẽ phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa bán vào thị trường EU; vi phạm có thể dẫn đến phạt tiền, mất ưu đãi hải quan hoặc bị hạn chế tiếp cận thị trường.

Đối với doanh nghiệp tuân thủ tốt, chương trình “Trust & Check” sẽ đơn giản hóa thủ tục, cho phép cung cấp dữ liệu một lần, giảm kiểm tra và trong một số trường hợp được tự giải phóng hàng hóa. Trung tâm Dữ liệu Hải quan EU sẽ được mở cho các doanh nghiệp thương mại điện tử từ 2028, cho phép doanh nghiệp sử dụng tự nguyện từ 2031 và trở thành bắt buộc đối với tất cả doanh nghiệp nhập khẩu hàng hóa vào EU từ 2034. EUCA dự kiến được thành lập và bắt đầu triển khai một số hoạt động từ 2027. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



02 Mỹ chuẩn bị siết chặt quy định hải quan đối với nhà nhập khẩu nước ngoài

Nhà Trắng đang xem xét quy định mới nhằm siết chặt việc tuân thủ các thủ tục hải quan và xử lý các kẽ hở trong hoạt động nhập khẩu vào Mỹ. Quy định được xây dựng để triển khai Sắc lệnh Hành pháp 14411 do Tổng thống Trump ký ngày 3/6, tập trung vào các hành vi như khai thấp giá trị hàng hóa, trốn thuế, che giấu thông tin nhà nhập khẩu và lợi dụng hoạt động chuyển tải để tránh nghĩa vụ hải quan.

Một trong những thay đổi đáng chú ý là siết quản lý đối với nhà nhập khẩu không cư trú tại Mỹ (foreign IOR). Các doanh nghiệp này sẽ không còn được sử dụng thủ tục nhập khẩu đơn giản đối với hàng giá trị thấp, qua đó thu hẹp lợi thế de minimis của các nền tảng thương mại điện tử và nhà bán hàng nước ngoài. Họ cũng có thể phải đáp ứng các yêu cầu chặt chẽ hơn về bảo lãnh hải quan, tài sản tại Mỹ và sử dụng môi giới được CBP xác nhận.

CBP dự kiến đồng thời xây dựng hệ thống đăng ký “good standing” để quản lý tình trạng tuân thủ của nhà nhập khẩu. Doanh nghiệp có vi phạm có thể bị hạn chế quyền khai báo hàng hóa hoặc chỉ định đại lý hải quan, ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng đưa hàng vào thị trường Mỹ. Các chuyên gia pháp lý khuyến nghị nhà nhập khẩu, môi giới hải quan và nhà sản xuất nước ngoài sớm rà soát tình trạng pháp lý, hồ sơ và hệ thống tuân thủ của mình để chuẩn bị cho việc kiểm tra, giám sát chặt chẽ hơn.

Quy định mới cũng có thể tạo tác động dây chuyền đến các cảng container và hoạt động khai thác tàu tại Mỹ. CBP được trao thêm thẩm quyền đẩy nhanh việc tịch thu, từ bỏ hoặc xử lý hàng hóa không tuân thủ. Điều này làm gia tăng nguy cơ container bị bỏ lại hoặc chưa được thông quan tồn đọng tại bãi, chiếm dụng diện tích và thiết bị khai thác cảng.

Hiện quy định đang được Văn phòng Quản lý và Ngân sách Nhà Trắng (OMB) xem xét theo cơ chế “Quy định tạm thời có hiệu lực ngay” (IFR). Nếu được thông qua theo cơ chế này, các biện pháp có thể được triển khai nhanh chóng sau khi công bố, thay vì phải trải qua quy trình lấy ý kiến công chúng kéo dài. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



03

Giá cước container giao ngay trên tuyến xuyên Thái Bình Dương giảm sau 8 tuần tăng liên tiếp

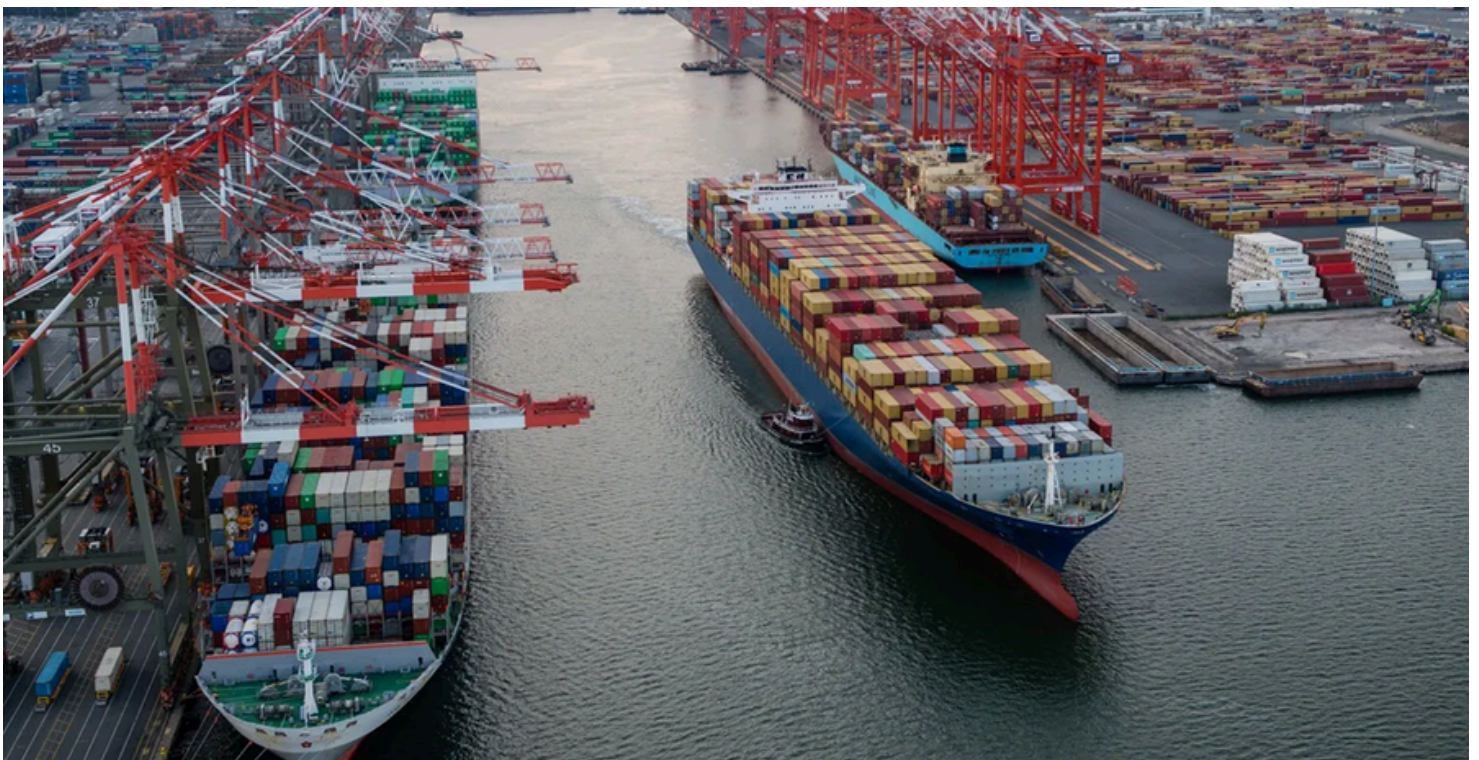
Giá cước container giao ngay từ châu Á đến bờ Đông và bờ Tây nước Mỹ đang hạ nhiệt khi các nhà máy Trung Quốc chuẩn bị bước vào kỳ nghỉ kéo dài một tuần. Theo Linerlytica, đà giảm đã chấm dứt chuỗi tăng 8 tuần liên tiếp, nhưng giá cước được dự báo có thể phục hồi vào tháng 11–12 khi nhu cầu vận chuyển trở lại.

Dù giảm, mặt bằng giá trên tuyến xuyên Thái Bình Dương vẫn cao hơn đáng kể so với đầu tháng 7. Theo Xeneta, chủ hàng hiện phải trả thêm trung bình 2.691 USD/FEU (+31%) và 1.280 USD/FEU (+18%) so với ngày 1/7. Ngược lại, giá cước đến Bắc Âu và Địa Trung Hải giảm lần lượt 29% và 38%, xuống còn 1.590 USD và 2.650 USD/FEU.

Tại châu Âu, các hãng tàu dự kiến tìm cách khôi phục giá vào cuối tháng 10, với mức mục tiêu khoảng 4.000–4.200 USD/FEU sau khi các nhà máy Trung Quốc hoạt động trở lại. Tuy nhiên, việc ngày càng nhiều tàu châu Á – châu Âu quay lại tuyến Suez đang làm giảm hiệu quả của các nỗ lực tăng giá, khi năng lực vận tải được bổ sung trở lại thị trường.

Trong khi đó, độ tin cậy lịch trình toàn cầu tiếp tục suy giảm do ùn tắc tại các cảng châu Á và những gián đoạn khác. Sea-Intelligence cho biết tỷ lệ tàu đến đúng lịch trong tháng 8 giảm 5,9 điểm phần trăm xuống 49,9%, mức thấp nhất kể từ tháng 9/2022. Thời gian chậm trung bình của các tàu đến muộn tăng lên 6,81 ngày, cao nhất kể từ tháng 3/2022.

Trong bối cảnh chất lượng dịch vụ giảm và xung đột tại Trung Đông tiếp tục ảnh hưởng đến thương mại châu Âu, Xeneta khuyến nghị các chủ hàng đánh giá kỹ nhu cầu vận chuyển, chi phí và rủi ro vận hành trước khi bước vào các cuộc đàm phán hợp đồng mới. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



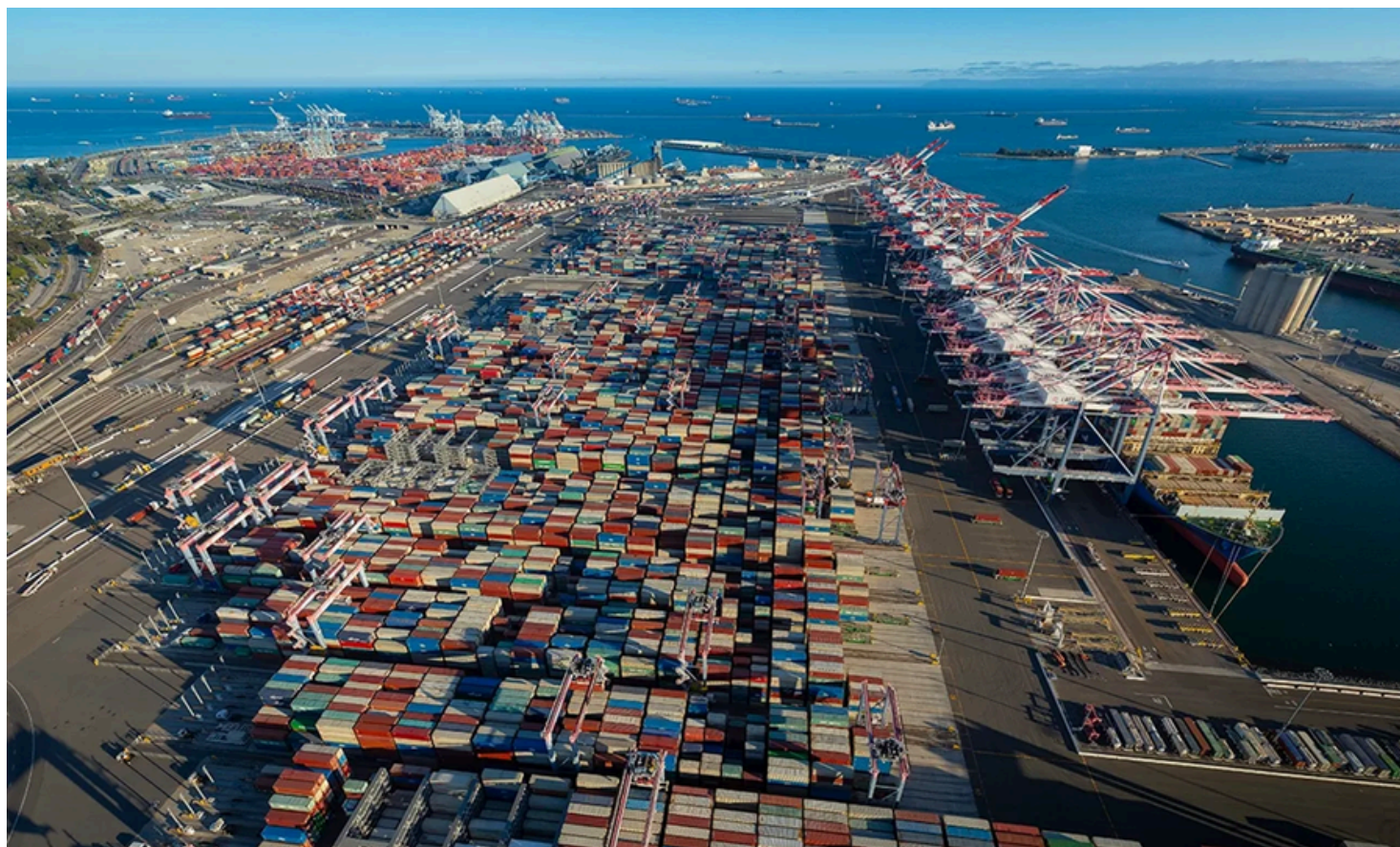
04 Mỹ gia hạn đình chỉ phí cảng đối với tàu Trung Quốc đến tháng 1/2027

Mỹ và Trung Quốc đã thống nhất gia hạn thêm hai tháng việc đình chỉ các khoản phí cảng đối với tàu do Trung Quốc đóng hoặc sở hữu khi cập cảng Mỹ, giúp các hãng tàu và khách hàng tạm thời giảm áp lực chi phí trong bối cảnh cước vận tải biển vẫn ở mức cao.

Bộ trưởng Tài chính Mỹ - Scott Bessent cho biết thỏa thuận đình chỉ các biện pháp thuế và phí theo cuộc điều tra Điều 301 về hàng hải, logistics và đóng tàu sẽ được kéo dài từ ngày 10/11 đến 10/1/2027. Theo chuyên gia Matthew Thomas của Blank Rome, dù còn nhiều yếu tố có thể thay đổi trước thời hạn mới, việc gia hạn là tín hiệu cho thấy khả năng tiếp tục kéo dài chính sách đình chỉ trong tương lai.

Trước đó, hơn 200 nhà nhập khẩu, xuất khẩu và tổ chức vận tải đã kêu gọi Washington tiếp tục đình chỉ các khoản phí, nhằm giảm thêm áp lực lên chuỗi cung ứng. Nếu được áp dụng, tàu container do Trung Quốc đóng cập cảng Mỹ sẽ phải chịu mức phí 18 USD/tấn trọng tải tịnh hoặc 120 USD/container dỡ xuống, tùy mức nào cao hơn.

Theo Alphaliner, chỉ riêng 10 hãng tàu container lớn nhất có thể phải chịu khoảng 3,2 tỷ USD phí USTR trong năm 2026 nếu chính sách được thực thi theo kế hoạch ban đầu. Việc đình chỉ đến tháng 1/2027 vì vậy được xem là khoảng thời gian tạm thời giúp các hãng tàu và chủ hàng giảm áp lực chi phí, đồng thời có thêm thời gian theo dõi diễn biến chính sách thương mại Mỹ – Trung. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



05 Bốn tàu bị tấn công tại eo biển Hormuz trong vòng 24 giờ

Tình hình an ninh tại eo biển Hormuz tiếp tục diễn biến căng thẳng khi UKMTO phát đi 4 cảnh báo liên quan đến các vụ tấn công nhằm vào tàu thương mại trong ngày 28 và 29/9. Các vụ việc đều xảy ra trong phạm vi eo biển, trong đó có tàu chở dầu và tàu LNG.

Vụ việc đầu tiên xảy ra cuối ngày 28/9, khi VLCC Al Funtas bị một vật thể chưa xác định tấn công, gây cháy trên tàu nhưng không có thương vong và không ghi nhận ô nhiễm. Con tàu thuộc sở hữu và khai thác của Kuwait Oil Tanker Company. Ba vụ việc khác xảy ra ngày 29/9 liên quan đến VLCC Mersin Prosperity, tàu Sinbad và Al Ruwais. Các tàu được cho là bị tấn công bằng vật thể chưa xác định, song mức độ thiệt hại hiện chưa được xác định rõ.

Theo Vanguard Tech, Sinbad là tàu duy nhất trong số ba tàu được xác định có tên trong danh sách các tàu “không tuân thủ” của Iran. Theo Cơ quan Quản lý Eo biển Vịnh Ba Tư (PGSA), những tàu nằm trong danh sách này có thể đối mặt với phạt tiền, tạm giữ hoặc tịch thu khi tiếp tục đi qua Hormuz.

Việc UKMTO liên tiếp công bố các báo cáo muộn được đánh giá là bất thường, đặc biệt sau khi Iran tuyên bố đã tấn công 19 tàu trong hai ngày 25–26/9. Tuy nhiên, UKMTO hoạt động dựa trên cơ chế báo cáo tự nguyện, nên khả năng nắm bắt và công bố đầy đủ các sự cố phụ thuộc vào việc tàu và các tổ chức liên quan có báo cáo hay không.

Diễn biến mới tiếp tục làm gia tăng rủi ro đối với hoạt động vận tải biển qua một trong những tuyến hàng hải quan trọng nhất thế giới, trong bối cảnh các hãng tàu và chủ hàng phải theo dõi sát tình hình an ninh tại khu vực. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



06

Gián đoạn các tuyến hàng hải làm gia tăng sức ép lên thương mại và an ninh lương thực

Tại cuộc họp Arria-formula của Hội đồng Bảo an với chủ đề “An toàn hàng hải, an ninh chung”, UNCTAD cảnh báo những gián đoạn tại các điểm nghẽn hàng hải như eo biển Hormuz và Bab el-Mandeb đang nhanh chóng lan rộng thành các vấn đề về chi phí vận tải, chuỗi cung ứng, năng lượng và an ninh lương thực.

Hơn 80% khối lượng thương mại hàng hóa toàn cầu được vận chuyển bằng đường biển. Tại Hormuz, một số mức cước vận chuyển dầu giữa Trung Đông và Đông Á đã vượt 120 USD/tấn vào cuối tháng 8, gấp ba lần so với một năm trước, trong khi phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh vẫn ở mức cao. Cùng lúc, các gián đoạn quanh Bab el-Mandeb khiến hành trình dầu thô từ Yanbu (Saudi Arabia) đến Hàn Quốc phải kéo dài từ khoảng 24 ngày lên 54 ngày nếu tàu tránh khu vực này, làm tăng tiêu thụ nhiên liệu, thời gian vận chuyển, chi phí và phát thải.

Áp lực còn lan sang các cảng. Đầu tháng 9, tàu tại cảng Salalah phải chờ cập bến tới 36 giờ, cho thấy gián đoạn tại các điểm nghẽn có thể kéo theo ùn tắc, chậm lịch trình và giảm độ tin cậy của mạng lưới vận tải biển.

UNCTAD đặc biệt lưu ý tác động đối với an ninh lương thực. Khoảng 16 triệu tấn phân bón, tương đương gần một phần ba lượng phân bón vận chuyển bằng đường biển toàn cầu, thường đi qua Hormuz. Khi giá năng lượng, phân bón và vận tải đồng thời tăng, chi phí sản xuất nông nghiệp, giá lương thực và sản lượng các vụ mùa có thể chịu ảnh hưởng. Theo UNCTAD, 61 nền kinh tế dễ bị tổn thương đang cùng lúc đối mặt với các cú sốc về giá dầu và nhập khẩu ngũ cốc,

trong đó có nhiều nước kém phát triển, quốc đảo nhỏ và các nền kinh tế chịu áp lực nợ cao.

Trước tình hình này, UNCTAD đang phối hợp với Nhóm công tác của Tổng Thư ký Liên Hợp Quốc, UNOPS, IMO và ICC để thúc đẩy một cơ chế xây dựng lòng tin có thời hạn, trước mắt tập trung bảo đảm dòng chảy phân bón và nguyên liệu liên quan. UNCTAD cũng nhấn mạnh cần tăng cường dữ liệu cảnh báo sớm, kế hoạch dự phòng, tạo thuận lợi thương mại và đầu tư vào các cảng, hành lang vận tải có khả năng chống chịu tốt hơn.

Theo UNCTAD, an toàn hàng hải không chỉ là vấn đề an ninh quốc tế mà còn là nền tảng của thương mại ổn định, an ninh lương thực và phát triển bền vững. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 Chủ tịch VLA trả lời phỏng vấn Vietnam Business Forum về nâng cao năng lực logistics Việt Nam

Tạp chí Vietnam Business Forum của VCCI, số 9 (1543), phát hành từ 10/9–09/10/2026, lựa chọn Vietnam Logistics là chủ đề chính với tiêu đề “Strengthening Capabilities for Global Supply Chains”. Trong số này, Tạp chí dành 03 trang (28–30) đăng bài phỏng vấn ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) về cơ hội và định hướng nâng cao năng lực logistics Việt Nam, hướng tới tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Nội dung phỏng vấn tập trung vào những vấn đề trọng tâm như chuyển đổi số, logistics xanh, phát triển dịch vụ giá trị gia tăng, kết nối hạ tầng và dữ liệu, phát triển nguồn nhân lực, đồng thời đề cập các mục tiêu và định hướng của Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050. Qua đó, Chủ tịch VLA chia sẻ góc nhìn về những yêu cầu đặt ra đối với doanh nghiệp logistics Việt Nam trong quá trình nâng cao năng lực và tăng cường hội nhập vào chuỗi cung ứng toàn cầu. **Xem bài viết tại: [LINK](#).**



02 VLA tham dự Diễn đàn Logistics Vùng lần thứ VII

Ngày 21/9/2026, tại Trung tâm Hội nghị – Biểu diễn TP. Hải Phòng, Diễn đàn Logistics Vùng lần thứ VII với chủ đề “Kiến tạo không gian phát triển mới cho logistics Vùng Đồng bằng sông Hồng” đã diễn ra với sự tham dự của hơn 600 đại biểu trong nước và quốc tế. Diễn đàn do VCCI và UBND TP. Hải Phòng chỉ đạo; Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp phối hợp với Sở Công Thương Hải Phòng, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Hiệp hội Logistics Hải Phòng (HPLA) tổ chức.

Đáng chú ý, Diễn đàn có sự tham dự của ông Stéphane Graber – Tổng Giám đốc FIATA và ông Đào Trọng Khoa – Phó Chủ tịch FIATA, Chủ tịch VLA, cùng đại diện các tổ chức và doanh nghiệp quốc tế, góp phần đưa góc nhìn quốc tế vào định hướng phát triển logistics Hải Phòng và Vùng Đồng bằng sông Hồng.

Đại diện VLA tham gia tích cực tại các phiên chuyên môn. Ông Trần Tiến Dũng – Phó Chủ tịch VLA, Chủ tịch HPLA có tham luận về phát triển kết nối hậu phương và vận tải đa phương thức cho Lạch Huyện; ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA, Chủ tịch FIATA RAP điều phối Phiên thảo luận “Thể chế kiến tạo – Khơi thông dòng chảy”; ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ VLA điều phối Phiên thảo luận về thu hút đầu tư Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện.

Thông qua sự tham gia và đóng góp của các đại diện VLA, Diễn đàn tiếp tục là không gian để VLA kết nối tiếng nói của cộng đồng doanh nghiệp với cơ quan quản lý, chuyên gia và các đối tác quốc tế, đồng thời đóng góp vào định hướng phát triển hệ sinh thái logistics vùng theo hướng đồng bộ về hạ tầng, thể chế, dữ liệu và kết nối chuỗi cung ứng.



03 VLA tham dự Hội nghị trao đổi giải pháp giảm chi phí logistics

Ngày 22/9/2026, Bộ Công Thương tổ chức Hội nghị trao đổi giải pháp giảm chi phí logistics nhằm thúc đẩy xuất khẩu, tập trung trao đổi các giải pháp phối hợp giữa cơ quan quản lý và cộng đồng doanh nghiệp nhằm tháo gỡ các điểm nghẽn, rút ngắn thời gian và nâng cao hiệu quả hoạt động xuất nhập khẩu.



Tại Hội nghị, các nội dung được trao đổi xoay quanh việc tiếp tục cải cách, số hóa thủ tục hải quan; hoàn thiện chính sách, thủ tục trong lĩnh vực vận tải; tăng cường liên thông giữa các cơ quan chuyên ngành và nâng cao tính tuân thủ, chủ động phản ánh vướng mắc của doanh nghiệp.

Đại diện VLA, ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA, ông Trần Ngọc Khánh – Ủy viên Ban Chấp hành VLA, ông Nguyễn Xuân Hùng – Ủy viên Ban Chấp hành VLA đã tham dự Hội nghị, qua đó đóng góp góc nhìn của cộng đồng doanh nghiệp logistics vào các giải pháp giảm chi phí, nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh của hoạt động xuất nhập khẩu.

04 VLA tham gia góp ý chính sách phát triển hạ tầng cảng biển và vận tải đường thủy

Sáng ngày 22/9/2026, đại diện VLA gồm ông Đặng Vũ Thành – Phó Chủ tịch VLA, ông Lê Hoài Nam – Trưởng Ban Vận tải VLA và ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã tham dự cuộc họp tại Sở Xây dựng TP. Hồ Chí Minh và đóng góp ý kiến đối với dự thảo Nghị quyết “Quy định chính sách, biện pháp ưu đãi, hỗ trợ phát triển hạ tầng cảng biển, đường thủy nội địa, vận tải đường thủy và tổ chức, hoạt động khu cảng mở”.

Tại cuộc họp, đại diện VLA đã trao đổi, góp ý nhằm hoàn thiện các chính sách hỗ trợ phát triển hạ tầng và vận tải đường thủy, phù hợp với thực tiễn hoạt động của doanh nghiệp và định hướng phát triển logistics của TP. Hồ Chí Minh.



05 VLA tham dự Hội thảo kỷ niệm 50 năm quan hệ Thái Lan – Việt Nam

Ngày 23/9/2026, Đại sứ quán Hoàng gia Thái Lan tại Hà Nội phối hợp với Thai Chamber of Commerce and Industry in Vietnam (ThaiCham) tổ chức Hội thảo “50 Years of Thailand–Vietnam Friendship: Connecting Supply Chains, Shaping the Shared Future”, nhân dịp kỷ niệm 50 năm quan hệ ngoại giao Thái Lan – Việt Nam.

Hội thảo tập trung trao đổi về xu hướng kinh tế toàn cầu, những thay đổi trong chuỗi cung ứng và triển vọng tăng cường kết nối giữa Thái Lan và Việt Nam trong khuôn khổ ASEAN. Tại phiên thảo luận đầu tiên “Connecting Thailand – Viet Nam throughout ASEAN: The Future of Regional Supply Chains”, các diễn giả chia sẻ góc nhìn về cơ hội phát huy thế mạnh của hai quốc gia, qua đó tạo thêm giá trị và thúc đẩy liên kết chuỗi cung ứng trong khu vực.

Đại diện VLA, ông Trần Ngọc Khánh – Ủy viên Ban Chấp hành VLA, tham dự và đảm nhiệm vai trò diễn giả tại phiên thảo luận, đóng góp góc nhìn từ cộng đồng logistics Việt Nam về kết nối chuỗi cung ứng và hợp tác khu vực. Sự tham gia của VLA góp phần tăng cường kết nối giữa cộng đồng logistics Việt Nam với các đối tác Thái Lan, hướng tới mở rộng hợp tác và thúc đẩy chuỗi cung ứng khu vực phát triển bền vững.



06 VLA tham gia thẩm định dự thảo Thông tư về phân loại, phân hạng trung tâm logistics

Ngày 16/9/2026, ông Ngô Khắc Lễ - Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự và đóng góp ý kiến tại cuộc họp Hội đồng thẩm định hồ sơ dự thảo Thông tư quy định tiêu chí phân loại, phân hạng trung tâm logistics do Bộ Công Thương tổ chức. Tại cuộc họp, các thành viên Hội đồng và đại biểu đã trao đổi, góp ý đối với nội dung dự thảo, nhằm hoàn thiện các tiêu chí phân loại, phân hạng trung tâm logistics phù hợp với thực tiễn hoạt động và định hướng phát triển hệ thống trung tâm logistics tại Việt Nam.

Sự tham gia của VLA góp phần phản ánh góc nhìn thực tiễn từ cộng đồng doanh nghiệp logistics, hỗ trợ quá trình hoàn thiện chính sách và khung pháp lý liên quan đến phát triển hệ thống trung tâm logistics.



07 VLA/VLI tham dự Lễ trao bằng FIATA Higher Diploma in Supply Chain Management

Ngày 19/9/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA thay mặt VLA và Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) tham dự và phát biểu tại Lễ trao bằng FIATA Higher Diploma in Supply Chain Management do Trường Đại học Ngoại thương tổ chức.

Chương trình đánh dấu kết quả đào tạo và phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực quản trị chuỗi cung ứng theo chuẩn quốc tế FIATA, đồng thời góp phần tăng cường kết nối giữa các cơ sở đào tạo, VLA/VLI và cộng đồng doanh nghiệp logistics.



08 VLA trao đổi cơ hội hợp tác với Trung tâm Ngoại thương Liên bang Nga

Sáng ngày 29/9/2026, tại Văn phòng VLA Hà Nội, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA và bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội đã tiếp và làm việc với ông Dmitry Ezhov – Phó Giám đốc Trung tâm Ngoại thương trực thuộc Bộ Công nghiệp và Thương mại Liên bang Nga.



Trung tâm Ngoại thương là đơn vị hỗ trợ doanh nghiệp Nga mở rộng tiếp cận thị trường nước ngoài, nâng cao năng lực cạnh tranh và duy trì hoạt động thương mại quốc tế, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp ứng phó với các rủi ro trong quá trình hoạt động.

Tại buổi làm việc, đại diện VLA đã giới thiệu về hoạt động của Hiệp hội, cộng đồng hội viên và lĩnh vực logistics tại Việt Nam; đồng thời trao đổi về các cơ hội hợp tác giữa hai bên, hướng tới tăng cường kết nối doanh nghiệp và thúc đẩy hợp tác logistics Việt Nam – Liên bang Nga.

09 VLA tham gia triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam

Ngày 30/9/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA tham dự và phát biểu tại buổi làm việc về triển khai Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ, do Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) chủ trì, tổ chức tại Tổng công ty Bưu điện Việt Nam (Vietnam Post).

Buổi làm việc tập trung trao đổi về việc triển khai các nhiệm vụ theo Quyết định số 2229/QĐ-TTg, đồng thời thảo luận những nội dung liên quan đến phát triển dịch vụ logistics và tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan, doanh nghiệp và các bên liên quan.

Tại chương trình, ông Ngô Khắc Lễ đã tham gia phát biểu, đóng góp góc nhìn từ cộng đồng doanh nghiệp logistics và vai trò của Hiệp hội trong quá trình triển khai Chiến lược, góp phần thúc đẩy sự phối hợp và phát triển ngành logistics trong thời gian tới.



10 VLA tham dự Webinar 2 “Reweave the Chain” trong khuôn khổ LogiChain 2026

Tiếp nối thành công của Webinar 1, ngày 19/9/2026, Webinar số 2 – “Reweave the Chain” trong chuỗi sự kiện chuyên môn của Cuộc thi LogiChain 2026 đã được tổ chức, mang đến những nội dung trao đổi về chuỗi cung ứng, đồng thời tạo không gian kết nối, giao lưu giữa các thí sinh và cộng đồng quan tâm đến lĩnh vực logistics trên toàn quốc.

Đại diện VLA, bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự chương trình, tiếp tục thể hiện sự đồng hành của VLA với LogiChain 2026 và các hoạt động kết nối, chia sẻ chuyên môn dành cho thế hệ trẻ yêu thích logistics và chuỗi cung ứng.



11 VLA tăng cường kết nối hợp tác với Hàn Quốc trong lĩnh vực logistics

Ngày 24/9/2026, bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội đã tham dự chương trình giao lưu do Đại sứ quán Đại Hàn Dân Quốc tại Việt Nam, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch Hàn Quốc và Trung tâm Văn hóa Việt Nam – Hàn Quốc phối hợp tổ chức.

Tại sự kiện, bà Chu Quỳnh Trang đã giới thiệu với Đại sứ Đặc mệnh Toàn quyền Hàn Quốc tại Việt Nam Lee Miyeon về hoạt động của VLA, đồng thời trao đổi về tiềm năng hợp tác giữa cộng đồng doanh nghiệp hai nước trong lĩnh vực logistics. Đây là dịp để VLA tăng cường kết nối với các đối tác Hàn Quốc, mở rộng cơ hội hợp tác và thúc đẩy liên kết trong chuỗi cung ứng giữa hai thị trường.





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

Bản tin VLA số 159, ngày 01/10/2026

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

