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



BẢN TIN VLA

(Số 161, ngày 01/11/2026)

Để đáp ứng nhu cầu trao đổi thông tin nhanh 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 Xuất nhập khẩu Việt Nam vượt mốc 1.000 tỷ USD sau 10 tháng

Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam trong 10 tháng đầu năm 2026 ước đạt 1.010,6 tỷ USD, tăng 32,3% so với cùng kỳ năm 2025, chính thức vượt mốc 1.000 tỷ USD. Riêng tháng 10, kim ngạch xuất nhập khẩu ước đạt 122,2 tỷ USD, tăng 47,6%.

Theo Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương, xuất khẩu tiếp tục duy trì tốc độ tăng trưởng cao, đạt khoảng 499 tỷ USD, tăng 27,4% so với cùng kỳ. Nhóm hàng công nghiệp chế biến tiếp tục giữ vai trò chủ lực, chiếm 87,4% tổng kim ngạch xuất khẩu.

Tăng trưởng được ghi nhận ở cả khu vực doanh nghiệp trong nước và khu vực FDI, đồng thời tại nhiều thị trường lớn như Hoa Kỳ, Trung Quốc, EU, Hàn Quốc và ASEAN.

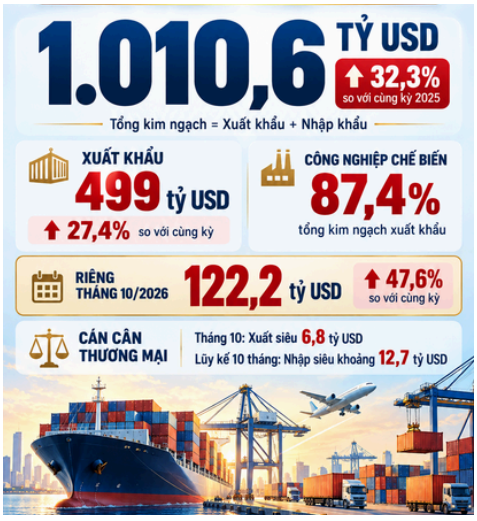
Tháng 10, Việt Nam ước xuất siêu 6,8 tỷ USD, là tháng thứ hai liên tiếp cán cân thương mại thặng dư, qua đó đưa mức nhập siêu lũy kế 10 tháng xuống khoảng 12,7 tỷ USD.

Trong những tháng cuối năm, Bộ Công Thương xác định tiếp tục khai thác các FTA, đa dạng hóa thị trường, tăng năng lực ứng phó với phòng vệ thương mại, các tiêu chuẩn xanh, yêu cầu truy xuất nguồn gốc và quy tắc xuất xứ.

Đáng chú ý đối với lĩnh vực logistics, một trong những định hướng được Bộ Công Thương đặt ra là tăng đầu tư hạ tầng logistics lạnh, chuẩn hóa vùng trồng và cơ sở đóng gói, hỗ trợ mở rộng xuất khẩu chính ngạch và đáp ứng các yêu cầu của từng thị trường.

Quy mô thương mại vượt 1.000 tỷ USD cho thấy lượng hàng hóa cần vận chuyển, lưu kho, giao nhận, thông quan và phân phối tiếp tục bước lên một mặt bằng mới, đặt ra yêu cầu tương ứng đối với năng lực phục vụ của hệ thống logistics Việt Nam. **Xem thêm tại: LINK.**





02 TP.HCM định hình mạng lưới trung tâm logistics tại 10 đầu mối lớn

TP.HCM định hướng phát triển mạng lưới trung tâm logistics hạt nhân tại 10 khu vực, kết nối các khu công nghiệp và vùng sản xuất với cảng biển, sân bay và hệ thống vận tải liên vùng nhằm tổ chức lại dòng hàng và giảm chi phí vận chuyển.

Định hướng được nêu trong nghị quyết về Khu thương mại tự do và Khu logistics tích hợp, được HĐND TP.HCM thông qua ngày 30/10.

Mười khu vực được xác định gồm Cát Lái, Long Bình, Linh Trung, Khu Công nghệ cao, Tân Kiên, Hiệp Phước, Củ Chi, Hóc Môn, Bình Khánh và khu vực Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất.

Điểm đáng chú ý của cách tổ chức mới là các trung tâm không chỉ đóng vai trò kho bãi mà hướng tới trở thành những đầu mối đủ lớn để tập kết, phân loại, xử lý, lưu trữ và trung chuyển hàng hóa, kết nối trực tiếp với các tuyến vận tải và đầu mối sản xuất.

Theo VnExpress, sau quá trình sắp xếp địa giới, TP.HCM tập trung khoảng 60–70% số doanh nghiệp logistics cả nước, với hơn 15.300 doanh nghiệp hoạt động trong logistics, vận tải, kho bãi, kho ngoại quan, cảng biển và các dịch vụ liên quan.

Tuy nhiên, hệ thống hiện vẫn tồn tại các hạn chế như kho bãi phân tán, quy mô nhỏ, thiếu những trung tâm phân phối lớn và phụ thuộc nhiều vào vận tải đường bộ. Kết nối giữa đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, cảng biển và hàng không chưa đồng bộ.

Áp lực đối với hệ thống logistics dự kiến tiếp tục tăng cùng sự phát triển của 105 khu chế xuất, khu công nghiệp theo quy hoạch, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải, cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ, sân bay Tân Sơn Nhất và sân bay Long Thành.

Thành phố cũng xác định hai dạng Khu logistics tích hợp: nằm trong Khu thương mại tự do hoặc hoạt động độc lập bên ngoài. Các dự án đầu tư hạ tầng khu logistics tích hợp được hưởng chính sách miễn tiền thuê đất và hỗ trợ lãi suất vay vốn từ ngân sách thành phố tối đa 7 năm.

Song song với mạng lưới 10 đầu mối, TP.HCM sẽ hình thành Khu thương mại tự do quy mô hơn 4.165 ha gắn với cảng Cái Mép Hạ, tạo không gian cho logistics, công nghiệp, thương mại – dịch vụ, R&D, công nghệ số, trung tâm dữ liệu và khu phi thuế quan. ***Xem thêm tại: LINK.***



Khu công nghiệp Tân Bình, gần khu vực sân bay Tân Sơn Nhất hiện được nhiều doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics thuê làm kho bãi, lưu trữ, phân loại hàng hoá, tháng 5/2026. Ảnh: Lê Bình

03 Hateco và APM Terminals mở hướng phát triển mạng lưới ga hàng hóa đường sắt

Hateco và APM Terminals – thành viên Tập đoàn A.P. Moller – Maersk – ký Biên bản ghi nhớ hợp tác trong việc nghiên cứu đầu tư, phát triển và vận hành mạng lưới ga hàng hóa đường sắt tại Việt Nam, mở rộng hợp tác từ hạ tầng cảng biển sang logistics đa phương thức.

Biên bản ghi nhớ được ký ngày 20/10 tại Đan Mạch trong khuôn khổ Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam – Đan Mạch.

Theo thỏa thuận, hai bên sẽ phối hợp nghiên cứu, đề xuất đầu tư và vận hành ga hàng hóa đường sắt tại Hải Phòng, bao gồm trung tâm xử lý hàng hóa và hệ thống bãi chứa hàng.

Ngoài Hải Phòng, Hateco và APM Terminals dự kiến nghiên cứu thêm ba địa điểm khai thác hàng hóa bằng đường sắt tại miền Bắc, hướng tới hình thành mạng lưới kết nối giữa khu công nghiệp, trung tâm sản xuất, đầu mối logistics và hệ thống cảng biển.

Thỏa thuận đánh dấu bước mở rộng hợp tác giữa hai bên sau lĩnh vực cảng biển. APM Terminals hiện là đối tác chiến lược của Hateco trong phát triển Cảng Container Quốc tế Hateco Hải Phòng tại khu bến Lạch Huyện.

Việc nghiên cứu mạng lưới ga hàng hóa đường sắt hướng tới tăng kết nối giữa hậu phương sản xuất phía Bắc với các cảng biển Hải Phòng, đồng thời tạo thêm phương án tổ chức vận tải ngoài đường bộ.

Theo Báo Điện tử Chính phủ, mục tiêu rộng hơn của hợp tác là xây dựng hệ sinh thái logistics đa phương thức, tăng hiệu quả kết nối thương mại quốc tế và khai thác tốt hơn sự liên kết giữa cảng biển với mạng lưới vận tải nội địa. ***Xem thêm tại: LINK.***



04 Thông tư 127/2026/TT-BTC có hiệu lực: Cập nhật khai báo phương tiện qua cửa khẩu

Từ ngày 15/10/2026, Thông tư 127/2026/TT-BTC của Bộ Tài chính chính thức có hiệu lực, thay thế Thông tư 50/2018/TT-BTC và quy định mới về chỉ tiêu thông tin, mẫu chứng từ khai báo đối với phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh và quá cảnh.

Quy định áp dụng cho phương tiện qua cảng hàng không, cảng biển, đường sắt, đường bộ và đường thủy nội địa.

Ngay trong ngày Thông tư có hiệu lực, Cục Hải quan đã ban hành văn bản hỏa tốc hướng dẫn các Chi cục Hải quan khu vực để bảo đảm triển khai thống nhất, tránh ảnh hưởng đến hoạt động xuất nhập khẩu và lưu thông tại cửa khẩu.

Việc triển khai được gắn với lộ trình đưa thủ tục phương tiện lên Cổng thông tin một cửa quốc gia.

Đối với tàu bay xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh và tàu biển xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh hoặc chuyển cảng, thủ tục đã được thực hiện trên Cổng thông tin một cửa quốc gia.

Với những loại phương tiện hoặc thủ tục chưa được triển khai đầy đủ trên hệ thống, cơ quan Hải quan hướng dẫn tiếp tục thực hiện theo phương thức hiện hành trong giai đoạn chuyển tiếp, nhằm tránh phát sinh ách tắc.

Thông tư mới hướng tới chuẩn hóa hệ thống dữ liệu và mẫu khai báo điện tử, đồng thời vẫn có phương án sử dụng chứng từ trong trường hợp hệ thống gặp sự cố.

Đối với doanh nghiệp vận tải, đại lý và các đơn vị thực hiện khai báo phương tiện, điểm cần lưu ý là cập nhật các chỉ tiêu thông tin và mẫu chứng từ mới tương ứng với từng phương thức vận tải, đồng thời theo dõi lộ trình triển khai trên Cơ chế một cửa quốc gia. ***Xem thêm tại: LINK.***



05 Doanh nghiệp cảng biển ghi nhận kết quả kinh doanh tích cực

Kết quả kinh doanh 9 tháng đầu năm 2026 của nhiều doanh nghiệp cảng biển cho thấy hoạt động cốt lõi cải thiện rõ rệt, trong bối cảnh sản lượng hàng hóa qua hệ thống cảng tiếp tục tăng.

Theo Báo Xây dựng, nhiều doanh nghiệp cảng biển tại cả ba miền ghi nhận mức tăng về doanh thu và lợi nhuận, trong đó có VIMC, Cảng Đà Nẵng, Cảng Quy Nhơn và Cảng Cần Thơ.

Điểm đáng chú ý trong bức tranh này là tăng trưởng không chỉ đến từ các khoản thu bất thường mà gắn với hoạt động khai thác cảng, sản lượng hàng hóa và các dịch vụ liên quan, phản ánh nhu cầu lưu chuyển hàng hóa tiếp tục duy trì ở mức cao.

Diễn biến tích cực tại các doanh nghiệp cảng diễn ra đồng thời với sự mở rộng công suất và năng lực tiếp nhận tàu lớn tại nhiều đầu mối.

Riêng khu vực Hải Phòng, hệ thống cảng nước sâu Lạch Huyện đang cho thấy mức tăng trưởng đáng kể. Chín tháng năm 2026, sản lượng tại khu bến này đạt khoảng 3,1 triệu TEU, tăng 87% so với cùng kỳ. TC-HICT cũng đã đón TEU thứ một triệu trong năm, đánh dấu năm thứ năm liên tiếp đạt mốc này.

Trước đó, TC-HICT tiếp nhận tàu ONE FANTASTIC trọng tải 171.899 DWT, là tàu có trọng tải lớn nhất từng cập cảng kể từ khi cảng đi vào khai thác.

Những kết quả này cho thấy tăng trưởng xuất nhập khẩu đang tiếp tục chuyển hóa thành nhu cầu khai thác tại các cảng đầu mối. Tuy nhiên, bài toán tiếp theo không chỉ là tăng công suất cầu bến mà còn là khả năng kết nối hậu phương cảng, vận tải đa phương thức và các dịch vụ logistics đi kèm để khai thác hiệu quả lượng hàng tăng thêm.

Theo thống kê của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, trong 10 tháng đầu năm 2026, tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển ước đạt hơn 1,042 tỷ tấn, tăng 16% so với cùng kỳ năm 2025.

Trong đó, hàng hóa container ước đạt 30,383 triệu TEU, tăng 7,3% so với cùng kỳ. Hệ thống cảng biển tiếp tục khẳng định vai trò huyết mạch trong kết nối giao thương, lưu thông hàng hóa và thúc đẩy hoạt động kinh tế trên cả nước.

Xem thêm tại: LINK.



Cảng Container quốc tế Hải Phòng - HTIT

TIN TỨC HẢI QUAN & XUẤT NHẬP KHẨU

01 **Ngày 23 tháng 09 năm 2026**, Chính phủ ban hành Nghị định số **365/2026/NĐ-CP** quy định về kinh doanh xuất, nhập khẩu thóc, gạo các loại. Theo Điều 1, hoạt động tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập, chuyển khẩu, quá cảnh, gia công gạo cho nước ngoài; hoạt động xuất khẩu không vì mục đích thương mại, viện trợ, biếu, tặng gạo không thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định. Theo Điều 3, thương nhân Việt Nam thuộc mọi thành phần kinh tế đáp ứng đủ điều kiện quy định tại Điều 4 và được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh xuất khẩu gạo có quyền kinh doanh xuất khẩu gạo. Thương nhân kinh doanh xuất khẩu gạo thực hiện báo cáo định kỳ vào ngày 05 hằng tháng. Đánh giá mức độ tín nhiệm của các thương nhân xuất khẩu gạo theo Điều 14 thực hiện từ ngày 01/01/2028. Thương nhân đã được cấp Giấy chứng nhận theo Nghị định số 107/2018/NĐ-CP không phải đề nghị cấp lại theo Nghị định này, trừ trường hợp đề nghị cấp lại, sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận theo Điều 7; trong vòng 45 ngày kể từ ngày Nghị định có hiệu lực, thương nhân kinh doanh nhập khẩu gạo đăng ký kế hoạch nhập khẩu với Bộ Công Thương. Nghị định có hiệu lực từ ngày 01/10/2026; bãi bỏ Nghị định số 107/2018/NĐ-CP, Nghị định số 01/2025/NĐ-CP và khoản 2 Điều 27 Nghị định số 85/2024/NĐ-CP.



02 **Ngày 29 tháng 9 năm 2026**, Bộ Tài chính ra Thông tư số **142/2026/TT-BTC** - sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 49/2015/TT-BTC (hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu gửi qua dịch vụ bưu chính của doanh nghiệp được chỉ định) và Thông tư số 191/2015/TT-BTC (hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh gửi qua dịch vụ chuyển phát nhanh quốc tế), đã được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 56/2019/TT-BTC và Thông tư số 29/2025/TT-BTC. Người khai hải quan thực hiện định danh, xác thực điện tử theo quy định của pháp luật về định danh và xác thực điện tử khi làm thủ tục hải quan đối với hàng hóa nhóm 1 gửi qua dịch vụ bưu chính và hàng hóa nhóm 1, nhóm 2 gửi qua dịch vụ chuyển phát nhanh quốc tế; trường hợp thay mặt chủ hàng làm thủ tục đối với hàng hóa nhóm 1 gửi qua dịch vụ bưu chính, hàng hóa nhóm 2 gửi qua dịch vụ chuyển phát nhanh quốc tế, doanh nghiệp thông báo cho người gửi hàng (hàng xuất khẩu) và người nhận hàng (hàng nhập khẩu) phối hợp với cơ quan hải quan trong việc định danh, xác thực điện tử. Đối với hàng hóa nhập khẩu gửi qua dịch vụ bưu chính, cơ quan hải quan thực hiện trừ lùi số tiền thuế phải nộp theo quy định; định kỳ hằng ngày hoặc một tuần một lần, cơ quan hải quan lập giấy nộp tiền vào ngân sách nhà nước kèm Bảng tổng hợp tiền thuế trích từ tài khoản tiền gửi theo Mẫu HQ 08-BTH-TT. Trường hợp doanh nghiệp chuyển phát nhanh sử dụng biên lai thì phát hành Biên lai thu thuế, phí, lệ phí để trả cho chủ hàng theo khoản 2 Điều 4 Nghị định số 254/2026/NĐ-CP. Thông tư còn thay thế, bãi bỏ một số cụm từ, biểu mẫu, phụ lục của các Thông tư nêu trên. Thông tư có hiệu lực từ ngày 16/11/2026; Cục Hải quan có trách nhiệm xây dựng Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan, ban hành định dạng thông điệp dữ liệu để đáp ứng các yêu cầu quy định tại Thông tư.



03 **Ngày 30 tháng 9 năm 2026**, Bộ Công thương ra Thông tư số **62/2026/TT-BCT** ban hành Sửa đổi 01:2026 QCVN 09:2015/BCT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với sản phẩm khăn giấy và giấy vệ sinh; Sửa đổi 01:2026 sửa đổi, bãi bỏ một số quy định của QCVN 09:2015/BCT. Theo Điều 3, hồ sơ công bố hợp quy, giấy chứng nhận hợp quy đối với sản phẩm khăn giấy và giấy vệ sinh đã được cấp trước ngày Thông tư có hiệu lực được tiếp tục thực hiện cho đến khi hết thời hạn hiệu lực ghi trong hồ sơ, văn bản đó; sản phẩm đã bao gói, ghi nhãn và lưu thông trên thị trường trước ngày Thông tư có hiệu lực tiếp tục được lưu thông cho đến hết hạn sử dụng ghi trên nhãn sản phẩm; các tổ chức đánh giá sự phù hợp đã được chỉ định thực hiện việc thử nghiệm, chứng nhận theo QCVN 09:2015/BCT được tiếp tục hoạt động cho đến khi hết thời hạn hiệu lực của Quyết định chỉ định. Thông tư có hiệu lực từ ngày 15/11/2026.

04 **Ngày 30 tháng 9 năm 2026**, Chính phủ ban hành Nghị quyết số **43/2026/NQ-CP** về việc kéo dài thời hạn áp dụng thuế nhập khẩu ưu đãi, thuế bảo vệ môi trường, thuế giá trị gia tăng đối với mặt hàng xăng, dầu, nguyên liệu sản xuất xăng, dầu và nhiên liệu bay. Theo Điều 1, thời hạn áp dụng Nghị quyết số 25/2026/NQ-CP ngày 30/4/2026 và Nghị định số 72/2026/NĐ-CP ngày 09/3/2026 của Chính phủ (sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với một số mặt hàng xăng, dầu, nguyên liệu sản xuất xăng, dầu) được kéo dài đến hết ngày 31/12/2026. Theo Điều 2, thời hạn áp dụng Nghị quyết số 19/2026/QH16 ngày 12/4/2026 của Quốc hội đối với thuế bảo vệ môi trường và thuế giá trị gia tăng quy định tại Điều 1 và Điều 2 Nghị quyết số 19/2026/QH16 được kéo dài đến hết ngày 31/12/2026. Thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xăng thực hiện theo Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt số 66/2025/QH15 và các văn bản hướng dẫn thi hành. Nghị quyết có hiệu lực từ ngày 01/10/2026 đến hết ngày 31/12/2026.



05 **Ngày 01 tháng 10 năm 2026**, Bộ Công Thương ra Thông tư số **65/2026/TT-BCT** về việc quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Nghị định số 365/2026/NĐ-CP ngày 23/9/2026 của Chính phủ về kinh doanh xuất, nhập khẩu gạo. Phạm vi gồm: chỉ định thương nhân đầu mối ký kết và tổ chức thực hiện hợp đồng tập trung theo các Bản ghi nhớ, thỏa thuận về thương mại gạo do Bộ Công Thương chủ trì đàm phán, ký kết hoặc trình cấp có thẩm quyền ký kết; chế độ báo cáo của thương nhân kinh doanh xuất, nhập khẩu gạo; đánh giá mức độ tín nhiệm của thương nhân kinh doanh xuất khẩu gạo. Theo Điều 17, Thông tư có hiệu lực từ ngày 01/10/2026 và bãi bỏ Thông tư số 30/2018/TT-BCT, Thông tư số 35/2025/TT-BCT và Điều 26 Thông tư số 42/2019/TT-BCT; danh mục chi tiết theo mã HS đối với thóc, gạo xuất khẩu quy định tại khoản 1 Điều 2 Thông tư số 08/2023/TT-BCT được tiếp tục thực hiện cho đến khi có văn bản sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế. Theo Điều 18, thương nhân đã được chỉ định làm đầu mối giao dịch trước ngày Thông tư có hiệu lực được tiếp tục thực hiện đến khi Bản ghi nhớ, thỏa thuận giữa cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ Việt Nam với cơ quan có thẩm quyền của nước ngoài và các hợp đồng xuất khẩu gạo được ký kết theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ hết hiệu lực hoặc có đề xuất của nước nhập khẩu về việc thay đổi thương nhân đầu mối; hợp đồng xuất khẩu gạo đã được đăng ký, hợp đồng tập trung đã được phân bổ thực hiện trước ngày Thông tư có hiệu lực được tiếp tục thực hiện mà không phải đăng ký, phân bổ lại. Việc đánh giá mức độ tín nhiệm của thương nhân xuất khẩu gạo thực hiện từ ngày 01/01/2028; trong thời gian chưa thực hiện đánh giá, chỉ tiêu được phân bổ bằng nhau cho các thương nhân đăng ký và đáp ứng điều kiện được phân bổ chỉ tiêu theo quy định tại Nghị định số 365/2026/NĐ-CP và Thông tư này.



06 **Ngày 5 tháng 10 năm 2026,** Bộ Xây dựng ra văn bản hợp nhất số **129/2026/VBHN-TT-BXD** - hợp nhất Thông tư 48/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, tiêu thụ năng lượng của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới, thiết bị an toàn cho trẻ em (hiệu lực 01/01/2025) với Thông tư 12/2026/TT-BXD và Thông tư 13/2026/TT-BXD cùng ngày 09/4/2026, cùng có hiệu lực từ 09/10/2026. Thông tư 12/2026/TT-BXD ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về động cơ sử dụng cho xe mô tô điện, xe gắn máy điện, thay thế khoản 19 Điều 1 Thông tư 48/2024/TT-BGTVT; Thông tư 13/2026/TT-BXD ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ắc quy sử dụng cho xe mô tô điện, xe gắn máy điện, thay thế khoản 20 Điều 1 Thông tư 48/2024/TT-BGTVT. Chuyển tiếp theo Thông tư 12/2026/TT-BXD: kiểu loại động cơ xe mô tô điện, xe gắn máy điện đã được tiếp nhận hồ sơ đăng ký kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận trước ngày Thông tư có hiệu lực được tiếp tục kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận theo quy định tại thời điểm tiếp nhận hồ sơ; báo cáo thử nghiệm động cơ cấp trước ngày này được sử dụng để chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

07 **Ngày 5 tháng 10 năm 2026,** Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **22527/CHQ-GSQL** gửi Cục Hóa chất (Bộ Công Thương) và Cục An toàn thực phẩm (Bộ Y tế) đề nghị cho ý kiến về vướng mắc khi nhập khẩu: (i) phụ gia thực phẩm Hương Sữa Chua – Yoghurt Flavor dùng làm nguyên liệu trong thực phẩm, có chứa Acetic Acid hàm lượng 6% (mã CAS 64-19-7); (ii) hương liệu dùng trong ngành thực phẩm Hương sữa dạng lỏng, có chứa hóa chất mã CAS 513-86-0 hàm lượng từ 5% đến dưới 10%. Hai mặt hàng có chứa hóa chất thuộc Danh mục hóa chất sản xuất, kinh doanh có điều kiện hoặc hóa chất cần kiểm soát đặc biệt. Khoản 4 Điều 3 Nghị định 26/2026/NĐ-CP quy định Bộ Y tế quản lý hóa chất sử dụng trong phụ gia thực phẩm, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm, hương liệu thực phẩm; khoản 6 Điều 21 Nghị định này miễn Giấy chứng nhận, Giấy phép đối với hóa chất có điều kiện, hóa chất cần kiểm soát đặc biệt chứa trong một số sản phẩm, trong đó có "thực phẩm". Cục Hải quan đề nghị hai cơ quan cho ý kiến việc áp dụng khoản 6 Điều 21 đối với hóa chất có trong phụ gia thực phẩm, hương liệu thực phẩm, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm và làm rõ các mặt hàng này có được xác định là sản phẩm thực phẩm theo pháp luật về an toàn thực phẩm không; ý kiến đề nghị gửi trước ngày 12/10/2026.



08 **Ngày 6 tháng 10 năm 2026**, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **22588/CHQ-GSQL t**rả lời Công văn 269/2026/ATP-CV ngày 25/9/2026 của Công ty TNHH Xuất nhập khẩu và Thương mại An Thịnh Phát đề nghị hướng dẫn thủ tục hải quan, cửa khẩu thực hiện và cơ chế quản lý, giám sát đối với phương án kinh doanh tạm nhập, tái xuất quặng sắt. Căn cứ khoản 1 Điều 18 Nghị định 292/2026/NĐ-CP, hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất được thực hiện qua cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính. Cục Hải quan đề nghị Công ty căn cứ quy định này để lựa chọn cửa khẩu tạm nhập phù hợp; trường hợp tiếp tục thực hiện phương án kinh doanh tạm nhập, tái xuất thì thực hiện qua cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính theo quy định.



09 **Ngày 7 tháng 10 năm 2026,** Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số 22669/CHQ-GSQL trả lời Công văn 140926/CV-IAD ngày 14/9/2026 của Viện Nghiên cứu và Phát triển Nông nghiệp Việt Nam (Viện IAD) về thủ tục nhập khẩu chủng vi sinh vật; sản xuất, thương mại chế phẩm sinh học. Về chính sách nhập khẩu: văn bản của Viện chỉ cung cấp tên loài, chưa có mã HS, mục đích sử dụng (làm thức ăn chăn nuôi, thức ăn thủy sản, sản phẩm xử lý môi trường nuôi trồng thủy sản, thuốc bảo vệ thực vật...) nên Cục Hải quan chưa có đủ cơ sở xác định chính sách quản lý khi nhập khẩu; đề nghị Viện liên hệ Bộ Nông nghiệp và Môi trường để được hướng dẫn. Về thủ tục hải quan: thực hiện theo Luật Hải quan năm 2014, Nghị định 08/2015/NĐ-CP (sửa đổi, bổ sung tại Điều 1 Nghị định 167/2025/NĐ-CP) và Thông tư 38/2015/TT-BTC (sửa đổi, bổ sung tại Thông tư 39/2018/TT-BTC và Thông tư 121/2025/TT-BTC).



10 **Ngày 9 tháng 10 năm 2026,** Cục An toàn thực phẩm - Bộ Y tế ra Công văn số 2**122/ATTP-KN** trả lời Công văn 22527/CHQ-GSQL ngày 05/10/2026 của Cục Hải quan.

(1) Ngày 03/8/2026, Cục Hóa chất (Bộ Công Thương) đã chủ trì cuộc họp với các đơn vị của Bộ Y tế về xử lý kiến nghị của AMCHAM phản ánh vướng mắc chồng chéo quản lý hóa chất đối với phụ gia, hương liệu, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm theo Thông báo 394/TB-VPCP ngày 21/7/2026. Trên cơ sở kết quả cuộc họp, Bộ Công Thương đã ban hành Công văn 6474/BCT-HC ngày 13/8/2026 gửi UBND các tỉnh, thành phố về thực hiện các thủ tục phân cấp trong lĩnh vực hóa chất; Cục Hóa chất có Công văn 2074/HC-QLHC ngày 17/8/2026 gửi Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh hướng dẫn nhập khẩu hóa chất cần kiểm soát đặc biệt nhóm 2 và Công văn 2135/HC-QLHC ngày 22/8/2026 hướng dẫn địa phương tiếp nhận, cấp Giấy phép nhập khẩu hóa chất cần kiểm soát đặc biệt nhóm 1, nhóm 2 đối với sản phẩm nhập khẩu là phụ gia thực phẩm, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm, hương liệu thực phẩm sử dụng trong sản xuất thực phẩm. (2) Theo khoản 3, 13, 20 Điều 2 Luật An toàn thực phẩm và khoản 3 Điều 3 Thông tư 24/2019/TT-BYT (sửa đổi, bổ sung), chất hỗ trợ chế biến thực phẩm là chất được chủ định sử dụng trong quá trình chế biến nguyên liệu thực phẩm hay các thành phần của thực phẩm; phụ gia thực phẩm là chất được chủ định đưa vào thực phẩm trong quá trình sản xuất; hương liệu (thuộc nhóm phụ gia thực phẩm) là chất được bổ sung vào thực phẩm để tác động, điều chỉnh hoặc làm tăng hương vị. Điểm a khoản 6 Điều 21 Nghị định 26/2026/NĐ-CP (sửa đổi, bổ sung bởi Mục V Phần C Mục 2 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị quyết 19/2026/NQ-CP ngày 29/4/2026) miễn trừ Giấy chứng nhận, Giấy phép đối với hóa chất có điều kiện, hóa chất cần kiểm soát đặc biệt chứa trong thực phẩm.

Do đó, trường hợp thực phẩm nhập khẩu có chứa chất là phụ gia thực phẩm, hương liệu thực phẩm, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm thuộc danh mục hóa chất có điều kiện, hóa chất cần kiểm soát đặc biệt thì được áp dụng quy định miễn trừ này. Việc gọi tắt "sản phẩm thực phẩm" tại Điều 1 Thông tư 25/2019/TT-BYT chỉ nhằm mục đích trích dẫn ngắn gọn trong Thông tư. (3) Hóa chất nhập khẩu thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Hóa chất đồng thời được công bố sử dụng làm phụ gia thực phẩm, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm, hương liệu thực phẩm, ngoài việc tuân thủ pháp luật về hóa chất, còn phải: tự công bố hoặc đăng ký bản công bố sản phẩm theo Chương II, Chương III Nghị định 15/2018/NĐ-CP; kiểm tra nhà nước về an toàn thực phẩm nhập khẩu theo Chương VI Nghị định 15/2018/NĐ-CP và Thông tư 15/2024/TT-BYT ngày 19/9/2024; tuân thủ quy định về sử dụng phụ gia thực phẩm, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm, hương liệu thực phẩm tại các Thông tư của Bộ Y tế.



11 **Ngày 9 tháng 10 năm 2026,** Chính phủ ban hành Nghị định số **384/2026/NĐ-CP** quy định xác định xuất xứ Việt Nam đối với hàng hóa sản xuất và lưu thông trong nước, gồm hàng hóa có xuất xứ thuần túy, hàng hóa có xuất xứ không thuần túy, công đoạn gia công, chế biến đơn giản và yếu tố không được xem xét khi xác định xuất xứ. Nghị định không điều chỉnh việc xác định xuất xứ hàng hóa để áp dụng biện pháp chứng nhận xuất xứ đối với hàng hóa xuất khẩu, hàng hóa nhập khẩu và quy định về cách ghi nhãn hàng hóa. Theo Điều 6, hàng hóa có xuất xứ không thuần túy Việt Nam khi chuyển đổi mã số hàng hóa hoặc có hàm lượng VVC tối thiểu 30% theo công thức trực tiếp hoặc gián tiếp; thương nhân lựa chọn một công thức, áp dụng trong năm tài chính. Điều 7 quy định các công đoạn gia công, chế biến đơn giản không được xét khi xác định xuất xứ hàng hóa Việt Nam. Theo Điều 9, thương nhân, tổ chức, cá nhân thể hiện xuất xứ Việt Nam chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính chính xác, trung thực của thông tin đã công bố; thực hiện lưu trữ hồ sơ, chứng từ chứng minh xuất xứ hàng hóa (bao gồm hóa đơn đầu vào, bảng kê nguyên vật liệu, mô tả quy trình sản xuất và các tài liệu khác có liên quan) và chứng minh hàng hóa có xuất xứ Việt Nam khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu. Theo Điều 12, hàng hóa có nhãn thể hiện xuất xứ Việt Nam theo đúng quy định pháp luật trước thời điểm Nghị định có hiệu lực được tiếp tục sử dụng nhãn đó đến khi hàng hóa hết hạn sử dụng. Nghị định có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2027.

12 **Ngày 9 tháng 10 năm 2026**, Bộ Nông nghiệp và Môi trường ra Thông tư số **44/2026/TT-BNNMT** sửa đổi, bổ sung Thông tư số 27/2026/TT-BNNMT ngày 30/6/2026 ban hành Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Nông nghiệp và Môi trường. Điều 1 sửa đổi yêu cầu quản lý chất lượng tương ứng của các thứ tự số 4.1 đến 4.4 tại Phụ lục I; tên hàng tại thứ tự 4.1 loại trừ thuốc thú y có chứa chất ma túy, tại thứ tự 4.3 loại trừ vắc xin thú y nhược độc. Thuốc thú y dược phẩm (4.1) và hóa chất dùng trong thú y (4.2) có Giấy chứng nhận lưu hành thuốc thú y tại Việt Nam còn hiệu lực được miễn thực hiện công bố hợp quy; khi nhập khẩu không phải thực hiện kiểm tra chất lượng theo quy định. Vắc xin thú y (4.3) và thuốc thú y khác (4.4) có Giấy chứng nhận lưu hành còn hiệu lực được miễn thực hiện công bố hợp quy; khi nhập khẩu không phải thực hiện kiểm tra chất lượng theo quy định. Điều 2 bổ sung thứ tự số 2 vào Phụ lục II gồm thuốc thú y có chứa chất ma túy (mã HS 3004.90.49) và vắc xin thú y nhược độc (mã HS 3002.42.00), áp dụng QCVN 01-187:2018/BNNPTNT; sản phẩm có Giấy chứng nhận lưu hành còn hiệu lực được miễn thực hiện công bố hợp quy, khi nhập khẩu không phải thực hiện kiểm tra chất lượng theo quy định. Điều 3 thay thế một số cụm từ của Thông tư số 27/2026/TT-BNNMT. Thông tư có hiệu lực thi hành từ ngày 09/10/2026.



13 **Ngày 12 tháng 10 năm 2026,** Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **22864/CHQ-GSQL t**rả lời Công văn 025092026/CV ngày 25/9/2026 của Công ty TNHH Vật liệu mới Alpha Việt Nam (TP. Hồ Chí Minh) về thủ tục hải quan và chính sách quản lý khi nhập khẩu bạc. Về thủ tục, hồ sơ hải quan: thực hiện theo Luật Hải quan 2014, Nghị định 08/2015/NĐ-CP (sửa đổi tại Nghị định 167/2025/NĐ-CP) và Thông tư 38/2015/TT-BTC (sửa đổi tại Thông tư 39/2018/TT-BTC và Thông tư 121/2025/TT-BTC). Về chính sách quản lý: doanh nghiệp căn cứ thực tế hàng hóa, đối chiếu Nghị định 292/2026/NĐ-CP ngày 22/7/2026 quy định chi tiết Luật Quản lý ngoại thương và các văn bản hướng dẫn liên quan.

14 **Ngày 13 tháng 10 năm 2026,** Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **22928/CHQ-NVTHQ** trả lời kiến nghị của Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu thủy sản Việt Nam (nêu tại Công văn 2189/LĐTM-PC ngày 02/10/2026 của Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam) về hoàn thuế đối với hàng hóa nhập khẩu. Việc hoàn thuế đối với hàng hóa nhập khẩu để sản xuất, kinh doanh nhưng đã đưa vào sản xuất hàng hóa xuất khẩu và đã xuất khẩu sản phẩm ra nước ngoài hoặc xuất khẩu vào khu phi thuế quan phải đảm bảo đúng đối tượng hoàn thuế tại điểm d khoản 1 Điều 19 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13; cơ sở xác định hàng hóa được hoàn thuế theo điểm c khoản 3 Điều 36 Nghị định 134/2016/NĐ-CP (sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định 18/2021/NĐ-CP), theo đó sản phẩm xuất khẩu được làm thủ tục hải quan theo loại hình sản xuất xuất khẩu; hồ sơ, trình tự, thủ tục hoàn thuế theo Luật Quản lý thuế số 38/2019/QH14, Nghị định 252/2026/NĐ-CP và Điều 11 Thông tư 86/2026/TT-BTC. Cục Hải quan đề nghị Hiệp hội đối chiếu hồ sơ thực tế của doanh nghiệp và liên hệ cơ quan hải quan nơi đăng ký tờ khai để được hướng dẫn chi tiết.



15 **Ngày 14 tháng 10 năm 2026,** Bộ Xây dựng ra Công văn số **16400/BXD-KHCNMT&VLXD** trả lời Công văn 21838/CHQ-GSQL ngày 17/9/2026 của Cục Hải quan. Tại mục về gạch xây dựng, Bộ Xây dựng nêu: các lô hàng vật liệu xây dựng đã đăng ký tờ khai trước 01/7/2026 tiếp tục hoàn thành kiểm tra chất lượng theo chính sách tại thời điểm đăng ký tờ khai (khoản 3 Điều 29 Luật Hải quan, khoản 3 Điều 97 Nghị định 37/2026/NĐ-CP). Tờ khai từ 01/7/2026 áp dụng Nghị định 37/2026/NĐ-CP và Thông tư 41/2026/TT-BXD ngày 26/6/2026: vật liệu rủi ro trung bình không kiểm tra khi nhập khẩu, công bố hợp quy trước khi lưu thông. Tấm thạch cao, panel thạch cao cốt sợi, panel thạch cao sợi thủy tinh thuộc Phụ lục II Thông tư 41/2026/TT-BXD (rủi ro cao), kiểm tra theo Điều 82, Điều 83 Nghị định 37/2026/NĐ-CP và Điều 8 Thông tư 41/2026/TT-BXD. Được áp dụng giảm kiểm tra (điểm a khoản 3 Điều 86 Nghị định 37/2026/NĐ-CP) khi cùng tên gọi, công dụng, nhãn hiệu, kiểu loại, đặc tính kỹ thuật, cơ sở sản xuất, xuất xứ, cùng người nhập khẩu và có 03 lần nhập khẩu liên tiếp đạt yêu cầu chất lượng, không thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 86; doanh nghiệp tự xác định việc đáp ứng và tự lưu giữ hồ sơ chứng minh để phục vụ hậu kiểm. Theo điểm b khoản 3 Điều 86, giảm kiểm tra thực hiện trên cơ sở quản lý rủi ro, không quy định là thủ tục hành chính; cơ quan kiểm tra công bố danh sách tổ chức, cá nhân được áp dụng, thời hạn 02 năm tính từ thời điểm phát sinh kết quả đánh giá phù hợp của lần nhập khẩu thứ ba. Lô hàng chưa có Giấy chứng nhận hợp quy và không thuộc trường hợp miễn, giảm kiểm tra thì đăng ký kiểm tra, làm thủ tục đưa hàng về bảo quản và liên hệ tổ chức chứng nhận được chỉ định. Bộ Xây dựng ghi nhận kiến nghị rà soát Danh mục hàng hóa vật liệu xây dựng rủi ro cao, rủi ro trung bình và khả năng đáp ứng của các tổ chức đánh giá sự phù hợp.



16 **Ngày 15 tháng 10 năm 2026,** Bộ Tài chính ra Thông tư số **154/2026/TT-BTC** sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 80/2019/TT-BTC hướng dẫn thủ tục hải quan, quản lý thuế, phí và lệ phí đối với hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu theo Nghị định số 14/2018/NĐ-CP về hoạt động thương mại biên giới. Điều 1 sửa đổi Điều 4 về thủ tục hải quan, quản lý thuế, phí và lệ phí đối với hàng hoá nhập khẩu của thương nhân mua gom của cư dân biên giới: thời hạn nộp hồ sơ hải quan chậm nhất là 30 ngày kể từ ngày mua gom hàng hoá; thương nhân khai và đăng ký tờ khai hải quan tại Hải quan cửa khẩu gần nhất nơi đã mua gom hàng hoá; hàng hoá phải được tập kết tại kho, bãi, địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan tập trung tại khu vực cửa khẩu; chỉ được bán hoặc vận chuyển hàng hoá ra khỏi khu vực cửa khẩu biên giới hoặc các địa điểm tập kết, kiểm tra vào nội địa khi đã hoàn thành thủ tục hải quan và nộp đủ thuế và các khoản thu khác (nếu có). Trường hợp hàng hoá mua bán, trao đổi của cư dân biên giới đã thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ về thuế, phí, lệ phí và các khoản thu khác (nếu có), chính sách quản lý hàng hoá nhập khẩu và các quy định về kiểm tra chất lượng hàng hoá thì thương nhân không phải thực hiện thủ tục hải quan đối với hàng hoá mua gom của cư dân biên giới. Điều 2, Điều 3 và Điều 4 sửa đổi Điều 5, Điều 6 và Điều 7 của Thông tư số 80/2019/TT-BTC; Điều 5 thay thế một số cụm từ và thay thế Phụ lục I, II, III. Thông tư có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2027.

17 **Ngày 15 tháng 10 năm 2026,** Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **23035/CHQ-GSQL** trả lời Công văn 21517/HQKV2-NVHQ ngày 16/9/2026 của Chi cục Hải quan khu vực II về vướng mắc áp dụng chính sách quản lý hóa chất đối với mặt hàng phụ gia thực phẩm, hương liệu thực phẩm. Ngày 05/10/2026, Cục Hải quan đã có Công văn 22527/CHQ-GSQL đề nghị Cục Hóa chất (Bộ Công Thương) và Cục An toàn thực phẩm (Bộ Y tế) cho ý kiến về việc áp dụng khoản 6 Điều 21 Nghị định 26/2026/NĐ-CP ngày 17/01/2026 đối với hóa chất có điều kiện, hóa chất cần kiểm soát đặc biệt chứa trong phụ gia thực phẩm, hương liệu thực phẩm, chất hỗ trợ chế biến thực phẩm. Ngày 09/10/2026, Cục An toàn thực phẩm có Công văn 2122/ATTP-KN và Cục Hóa chất có Công văn 2689/HC-QLHC phản hồi. Cục Hải quan chuyển hai công văn này để Chi cục Hải quan khu vực II nghiên cứu, triển khai thực hiện; trường hợp phát sinh vướng mắc, khó khăn thì kịp thời báo cáo kèm đề xuất, kiến nghị về Cục Hải quan (qua Ban Giám sát quản lý về Hải quan) để được xem xét, giải quyết.



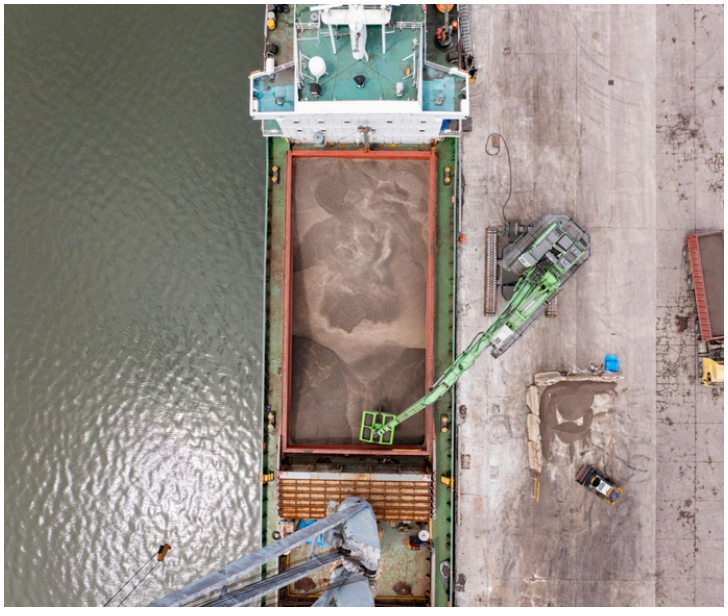
18 **Ngày 19 tháng 10 năm 2026**, Cục Sở hữu trí tuệ - Bộ Khoa học và Công nghệ ra Công văn số **5145/SHTT-TTKN t**rả lời Công văn 23008/CHQ-GSQL ngày 15/10/2026 của Cục Hải quan về vướng mắc liên quan đến việc sử dụng ký hiệu ® trên hàng hóa nhập khẩu. Theo điểm a khoản 1 Điều 7 Thông tư 11/2015/TT-BKHCN (sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư 06/2024/TT-BKHCN), việc sử dụng ký hiệu ® (chỉ dẫn về việc nhãn hiệu được bảo hộ tại Việt Nam) cho nhãn hiệu không được hoặc chưa được bảo hộ là chỉ dẫn sai về tình trạng pháp lý; trường hợp trên hàng hóa, bao bì hàng hóa (bao gồm nhãn phụ đối với hàng hóa nhập khẩu) có chỉ dẫn thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam thì không bị coi là vi phạm điểm b khoản 1 Điều 6 Nghị định 99/2013/NĐ-CP. Cục Sở hữu trí tuệ phân biệt việc "gắn" chỉ dẫn gây hiểu sai lệch với việc "nhập khẩu" hàng hóa chứa chỉ dẫn đó: đối với hàng hóa nhập khẩu nguyên trạng chưa được thông quan, thông tin trên hàng hóa do nhà xuất khẩu, nhà sản xuất nước ngoài thực hiện (trừ khi có bằng chứng rõ ràng toàn bộ thông tin được thực hiện theo yêu cầu của nhà nhập khẩu); nhà nhập khẩu chỉ bị coi là vi phạm nếu không bổ sung chỉ dẫn thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam khi đưa hàng hóa ra thị trường. Cục Hải quan có thể nghiên cứu, hướng dẫn doanh nghiệp bổ sung chỉ dẫn thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam trên hàng hóa, bao bì hàng hóa. Cục Sở hữu trí tuệ sẽ có hướng dẫn cụ thể hơn trong quá trình sửa đổi, bổ sung Thông tư 11/2015/TT-BKHCN.

19 **Ngày 20 tháng 10 năm 2026,** Bộ Tài chính ra Công văn số **16747/BTC-CST** trả lời Công văn 76/2026/BDVN-XNK ngày 26/9/2026 của Công ty TNHH B&D Lingerie Việt Nam về thuế bảo vệ môi trường đối với túi PE nhập khẩu chưa sử dụng nhưng tiêu hủy theo quy định của pháp luật hải quan. Về chính sách thuế, Bộ Tài chính dẫn Luật Thuế bảo vệ môi trường, Nghị định 67/2011/NĐ-CP, Nghị định 69/2012/NĐ-CP (sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 2 Nghị định 67/2011/NĐ-CP) và các Thông tư hướng dẫn, đề nghị Công ty căn cứ quy định hiện hành và hồ sơ thực tế của doanh nghiệp để thực hiện. Việc hướng dẫn thời điểm tính, khai, nộp thuế đối với hàng hóa nhập khẩu bị tiêu hủy thuộc phạm vi hướng dẫn của cơ quan hải quan địa phương; đề nghị Công ty trao đổi với cơ quan hải quan địa phương.



20 **Ngày 22 tháng 10 năm 2026**, Bộ Công Thương ra Công văn số **8744/BCT-PVTM** gửi các Bộ Tài chính, Nông nghiệp và Môi trường, Khoa học và Công nghệ, Công an, Ngoại giao, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, Cục Hải quan và Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, kèm Phụ lục danh sách các mặt hàng xuất khẩu có rủi ro bị điều tra phòng vệ thương mại, gian lận xuất xứ và chuyển tải bất hợp pháp (thị trường, mã HS, kim ngạch xuất khẩu 7 tháng năm 2026) để các cơ quan chủ động triển khai nhiệm vụ tại Quyết định 824/QĐ-TTg và Nghị quyết 119/NQ-CP. Phụ lục gồm 8 nhóm hàng, trong đó có: gỗ (ghế khung gỗ bọc đệm 9401.61, nội thất phòng ngủ 9403.50/9403.90, ván ép gỗ cứng 4412, thanh nẹp gỗ 4409); thép (thép cán nóng 7208, cáp thép dự ứng lực 7312.10, thép mạ hợp kim nhôm-kẽm, thép hình rỗng 7306, mặt bích thép không gỉ 7307.21, dây vi hàn 7229/8311.90, đinh thép 7317.00); kim loại khác (nhôm thanh định hình 7604/7608/7610, ống đồng 7411.10, fero silic mangan 7202.30); vật liệu (kính 7005, 7007, thủy tinh nghiền 3207, gạch ốp lát 6907.21–6907.23); sản phẩm công nghiệp chế tạo (lốp xe 4011, máy giặt 8450.20, xe đạp điện 8711.60, bút chì 9609.10, khung gầm xe công-ten-nơ 8716.39, xe đạp trẻ em 8712.00); hóa chất, nhựa (hạt nhựa PET 3907.61/3907.69, theophylline và caffeine 2939.30, màng nhựa 3920.10/3921.90); xơ, sợi (xơ polyester dạng ngắn 5503.20, sợi filament 5402.33/5402.46); hàng khác (khung nhôm tấm pin năng lượng mặt trời 7610.90/7616.99, nến 3406.00, bìa hồ sơ 4820.30, dứa 2008.20, đệm 9404).

21 **Ngày 26 tháng 10 năm 2026**, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **23463/CHQ-GSQL** trả lời Công văn 3353/HQKV20-NVHQ ngày 24/9/2026 của Chi cục Hải quan khu vực XX xin ý kiến về chính sách xuất khẩu cát xây dựng. Cục Hải quan nêu: năm 2022, theo chỉ đạo tại Công văn 3152/VPCP-CN ngày 21/5/2022, Tổng cục Hải quan có Công văn 2079/TCHQ-GSQL ngày 03/6/2022 yêu cầu dừng thủ tục xuất khẩu cát; sau đó Công văn 4082/TCHQ-GSQL ngày 30/9/2022 đề nghị tiếp tục thực hiện thủ tục xuất khẩu cát theo Thông tư 04/2021/TT-BXD theo ý kiến của Bộ Xây dựng tại Công văn 3846/BXD-VLXD ngày 30/8/2022. Ngày 31/3/2026, Bộ Xây dựng ban hành Thông tư 11/2026/TT-BXD quy định danh mục, quy cách và chỉ tiêu kỹ thuật khoáng sản làm vật liệu xây dựng được phép xuất khẩu (hiệu lực từ 01/6/2026, thay thế Thông tư 04/2021/TT-BXD), có quy định quy cách và chỉ tiêu kỹ thuật đối với mặt hàng cát làm vật liệu xây dựng xuất khẩu. Cục Hải quan đề nghị Chi cục căn cứ Thông tư 11/2026/TT-BXD để thực hiện.



22 **Ngày 26 tháng 10 năm 2026**, Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **23481/CHQ-GSQL** trả lời Công văn 071026/2026/CV-SUR ngày 07/10/2026 của Công ty TNHH Surventis về việc thay đổi tên doanh nghiệp từ "Công ty TNHH BASF Coatings Việt Nam" sang "Công ty TNHH Surventis". Căn cứ Điều 32 Luật Hải quan và điểm a khoản 5 Điều 6 Thông tư 38/2015/TT-BTC, trường hợp các chứng từ thuộc bộ hồ sơ hải quan đối với hàng hóa nhập khẩu thể hiện dưới tên công ty cũ, Cục Hải quan đề nghị Công ty liên hệ các đơn vị có liên quan điều chỉnh tên công ty sang tên mới để làm thủ tục nhập khẩu. Đối với Giấy phép nhập khẩu, Giấy chứng nhận kiểm tra chuyên ngành đã được cấp với tên công ty cũ, Công ty liên hệ cơ quan kiểm tra chuyên ngành đã cấp để được hướng dẫn theo thẩm quyền.

23 **Ngày 26 tháng 9 năm 2026,** Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **23489/CHQ-NVTHQ** trả lời Công văn 1610/2026/CV-CNT ngày 16/10/2026 của Công ty TNHH CNT Solution Vina về phân loại mã HS và áp dụng thuế chống bán phá giá đối với mặt hàng nhôm nhập khẩu từ Trung Quốc. Hàng hóa theo mô tả là thanh nhôm hợp kim A6061 T6, kích thước 50 × 414 × 2805 mm, sản xuất bằng phương pháp cán nóng, không đùn ép, cắt cơ học từ tấm nhôm; tỷ lệ chiều dày/chiều rộng khoảng 0,121, lớn hơn 1/10. Trường hợp hàng hóa thực tế đúng mô tả và đáp ứng đầy đủ định nghĩa thanh và que tại Chú giải 9(a) Phần XV thì phù hợp phân loại vào nhóm 76.04, mã số 7604.29.90. Về thuế chống bán phá giá: căn cứ khoản 3, khoản 4 Điều 15 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 và Điều 67 Luật Quản lý ngoại thương số 05/2017/QH14, việc áp dụng biện pháp phòng vệ thương mại (bao gồm xác định đối tượng, hồ sơ kiểm tra và áp dụng thuế chống bán phá giá) thuộc thẩm quyền của Bộ Công Thương; đề nghị doanh nghiệp liên hệ trực tiếp Bộ Công Thương.

24 **Ngày 28 tháng 9 năm 2026,** Cục Hải quan - Bộ Tài chính ra Công văn số **23616/CHQ-GSQL** hướng dẫn các Chi cục Hải quan khu vực xử lý vướng mắc về hàng hóa nhập khẩu có ký hiệu ® trên hàng hóa, bao bì thương phẩm, trên cơ sở ý kiến của Cục Sở hữu trí tuệ tại Công văn 5145/SHTT-TTKN ngày 19/10/2026. Theo Điều 7 Thông tư 11/2015/TT-BKHCN (sửa đổi, bổ sung tại khoản 5 Điều 1 Thông tư 06/2024/TT-BKHCN), trường hợp hàng hóa, bao bì hàng hóa sử dụng ký hiệu ® mà trên hàng hóa, bao bì hàng hóa (bao gồm nhãn phụ đối với hàng hóa nhập khẩu) có chỉ dẫn thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam thì không bị coi là vi phạm điểm b khoản 1 Điều 6 Nghị định 99/2013/NĐ-CP. Nhà nhập khẩu chỉ bị coi là vi phạm nếu không bổ sung chỉ dẫn thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam khi đưa hàng hóa ra thị trường. Theo đó, khi làm thủ tục hải quan, cơ quan hải quan không thực hiện xử phạt vi phạm hành chính theo điểm b khoản 1 Điều 6 Nghị định 99/2013/NĐ-CP; người khai hải quan chịu trách nhiệm bổ sung chỉ dẫn thông tin trung thực về tình trạng bảo hộ nhãn hiệu tại Việt Nam trên hàng hóa, bao bì hàng hóa nhập khẩu trước khi đưa hàng hóa ra lưu thông trên thị trường.

GÓC PHÁP LUẬT

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

Sau khi có bình luận về 6 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?(đã bình luận tại bài trước)*
- *3.5. Có cần triệu tập những người vận chuyển, người mua hàng và các ngân hàng hay không? (đã bình luận tại bài trước)*
- *3.6. Vận đơn giả và vận đơn thật (đã bình luận tại bài trước)*



- **3.7. Các đương sự đã được tiếp cận đầy đủ tài liệu, chứng cứ hay chưa?**

Khoản 3 Điều 24 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015 quy định như sau: *"Trong quá trình xét xử, mọi tài liệu, chứng cứ phải được xem xét đầy đủ, khách quan, toàn diện, công khai [...] Tòa án điều hành việc tranh tụng, hỏi những vấn đề chưa rõ và căn cứ vào kết quả tranh tụng để ra bản án, quyết định"* và theo khoản 8 Điều 70 Bộ luật này thì *"Đương sự có quyền, nghĩa vụ ngang nhau khi tham gia tố tụng. Khi tham gia tố tụng, đương sự có quyền, nghĩa vụ sau đây: "... Được biết, ghi chép, sao chụp tài liệu, chứng cứ do đương sự khác xuất trình hoặc do Tòa án thu thập [...]"*

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 ("Quyết định kháng nghị") viết như sau: *"... Hội đồng xét xử đã vi phạm đối với quyền được tiếp cận tài liệu, chứng cứ và tranh tụng của đương sự: sau phiên tòa ngày 14/7/2026, Viện kiểm sát ban hành văn bản đề nghị Tòa án thu thập tài liệu chứng cứ là Bộ chứng từ gốc được công chứng, chứng thực hợp lệ kèm bản dịch thuật. Ngày 22/7/2026, nguyên đơn cung cấp bản dịch của phiếu đóng gói và vận đơn cho Tòa án và Viện kiểm sát. Tại phiên tòa ngày 23/7/2026 đại diện Viện kiểm sát và các bị đơn đề nghị Hội đồng xét xử cho đương sự tiếp cận chứng cứ này, tuy nhiên Hội đồng xét xử cho rằng đây là các tài liệu chứng cứ đã được nguyên đơn nộp cho Tòa án trước đó, không phải là tài liệu chứng cứ mới, nguyên đơn chỉ hoàn thiện về mặt hình thức để tài liệu chứng cứ đáp ứng quy định tại Điều 95, 96 Bộ luật Tố tụng dân sự. Xét thấy, tài liệu mà nguyên đơn đã cung cấp trong hồ sơ vụ án liên quan đến các bộ chứng từ gốc gồm hợp đồng mua bán, hóa đơn thương mại, tờ khai hàng hóa, vận đơn kèm đơn khởi kiện của nguyên đơn thì đây chỉ là bản sao không phải bản chính kèm bản dịch thuật của các tài liệu này, riêng vận đơn chỉ dịch thuật ở mặt trước, không có mặt sau. Ngày 22/7/2026, nguyên đơn chỉ cung cấp bản dịch thuật đối với phiếu đóng gói hàng hóa và vận đơn bao gồm mặt sau quy định về điều khoản của vận đơn. Như vậy, tài liệu mà nguyên đơn cung cấp vào ngày 22/7/2026 là các tài liệu chứng cứ mới đặc biệt là điều khoản quy định tại mặt sau của vận đơn. Hội đồng xét xử cũng xác định rằng giữa nguyên đơn và bị đơn đã xác lập quan hệ vận chuyển hàng hóa thông qua vận đơn. Từ đó cho thấy, vận đơn là tài liệu quan trọng trong hồ sơ vụ án cần được xem xét đánh giá và được các bên tiếp cận để bảo vệ quyền lợi ích. Tuy nhiên, Hội đồng xét xử đã không chấp nhận để đương sự có thời gian xem xét và tiếp cận đối với chứng cứ [...]."*



Theo Điều 20 Bộ luật tố tụng dân sự 2015 thì "Tiếng nói và chữ viết dùng trong tố tụng dân sự là tiếng Việt [...]"; và khoản 3 Điều 24 của Bộ luật này quy định như sau: *"Trong quá trình xét xử, mọi tài liệu, chứng cứ phải được xem xét đầy đủ, khách quan, toàn diện, công khai [...] Tòa án điều hành việc tranh tụng, hỏi những vấn đề chưa rõ và căn cứ vào kết quả tranh tụng để ra bản án, quyết định" và theo khoản 8 Điều 70 Bộ luật này thì "Đương sự có quyền, nghĩa vụ ngang nhau khi tham gia tố tụng. Khi tham gia tố tụng, đương sự có quyền, nghĩa vụ sau đây: "... Được biết, ghi chép, sao chụp tài liệu, chứng cứ do đương sự khác xuất trình hoặc do Tòa án thu thập [...]"*
Do đó, người viết cho rằng quan điểm của Viện kiểm sát là có cơ sở pháp lý.

- **3.8. Việc thu thập, đánh giá tài liệu chứng cứ đã phù hợp với quy định của pháp luật hay chưa?**

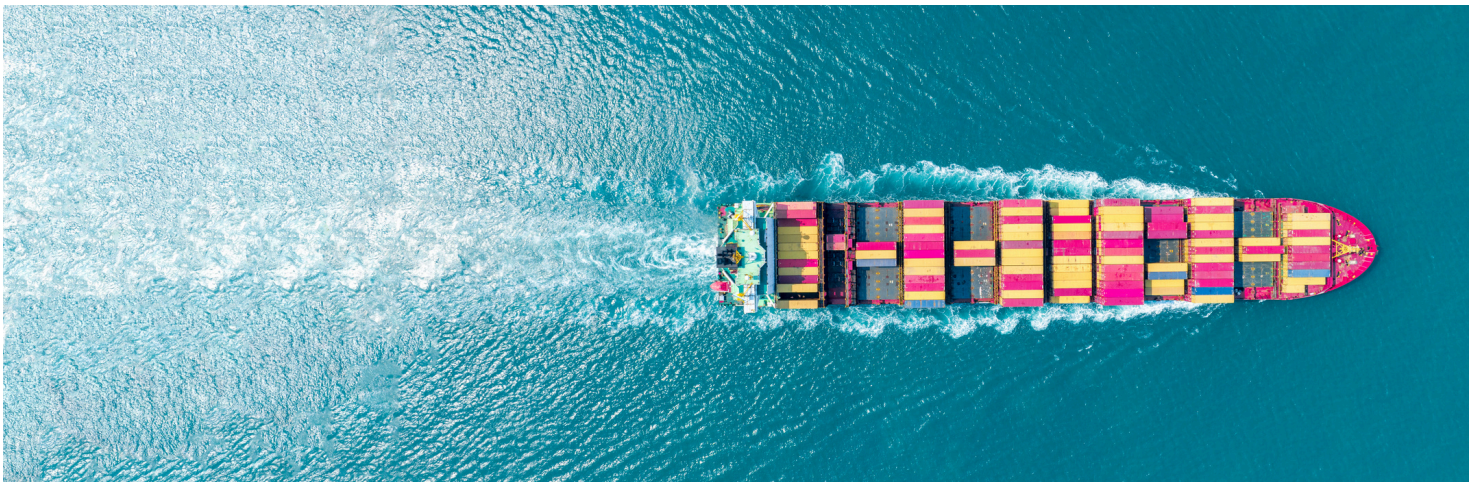
Quyết định kháng nghị có đoạn: *"Hội đồng xét xử vi phạm trong việc thu thập, đánh giá tài liệu chứng cứ: Trong vụ án, Hội đồng xét xử chỉ xem xét đánh giá thông qua các tài liệu mà nguyên đơn cung cấp là bộ chứng từ gốc và sự thừa nhận của các bên về sự mất mát hàng hóa tại cảng Ningbo Trung Quốc. Tuy nhiên, theo lời trình bày của các bị đơn thì các bị đơn không xác nhận sự việc mất hàng, đối với 04 bị đơn là người môi giới thì trách nhiệm của người môi giới đã chấm dứt kể từ thời điểm Công ty H và Công ty R ký phát hành vận đơn thay cho [02 người vận chuyển]. 04 bị đơn là người môi giới hàng hải đã không còn nhận được bất cứ thông tin nào về lịch trình tàu biển, thời gian đi và đến của tàu biển, kể cả khi xảy ra mất hàng 04 nhà môi giới hàng hải cũng không được thông tin sự việc mất hàng. Đồng thời, Công ty H và Công ty R liên tục đề nghị Tòa án thu thập tài liệu chứng cứ liên quan đến vụ án hình sự ở Trung Quốc liên quan sự kiện mất hàng hóa để làm chứng cứ".*
Bên cạnh đó, theo tài liệu dịch thuật mà nguyên đơn cung cấp ngày 22/7/2026 tại Điều 26 mặt sau của các vận đơn do Công ty H ký thay mặt người vận chuyển N phát hành có nội dung: "Luật và thẩm quyền tòa án – Vận đơn này được điều chỉnh bởi luật pháp của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa. Mọi tranh chấp phát sinh theo hoặc liên quan đến vận đơn này sẽ được giải quyết theo luật của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa...". Tại mặt trước của vận đơn do Công ty R ký thay mặt người vận chuyển phát hành có nội dung: "Hợp đồng hiện tại được thỏa thuận tuân theo các điều kiện in ở mặt sau và được điều chỉnh bởi Luật và Thẩm quyền tài phán của SINGAPORE. Xem điều khoản 22 ở mặt sau của Vận đơn này... Điều 22 Luật áp dụng và thẩm quyền xét xử - Hợp đồng này sẽ được điều chỉnh và giải thích theo Luật được ghi trên Vận đơn này". Các bên đã thỏa thuận luật pháp và Tòa án giải quyết tranh chấp liên quan đến vận đơn là các Tòa án ở nước ngoài, tuy nhiên, ***Hội đồng xét xử đã không xem xét đánh giá chứng cứ này để giải quyết vụ án là chưa toàn diện và các đương sự cũng không được tiếp cận nội dung này".***
Người viết cũng đồng ý với quan điểm nêu trên của Viện kiểm sát.

- **3.9. Trong trường hợp có điều tra hình sự liên quan đến việc nhận hàng, vụ án được giải quyết như thế nào?**

"... 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..." (trang 24, Bản án); một bị đơn cho biết tại trang 12 của Bản án như sau: "... việc mất lô hàng của nguyên đơn hiện đang trong quá trình điều tra vụ án hình sự tại Trung Quốc chưa có kết luận...", và Quyết định kháng nghị có đoạn: "*Đồng thời, Công ty H và Công ty R liên tục đề nghị Tòa án thu thập tài liệu chứng cứ liên quan đến vụ án hình sự ở Trung Quốc liên quan sự kiện mất hàng hóa để làm chứng cứ*".

Điều 30 Bộ luật Tố tụng hình sự 2015 quy định việc giải quyết vấn đề dân sự (bao gồm cả tranh chấp tài sản, bồi thường thiệt hại xuất phát từ hành vi phạm tội) được tiến hành cùng với việc giải quyết vụ án hình sự, cụ thể như sau: "Việc giải quyết vấn đề dân sự trong vụ án hình sự được tiến hành cùng với việc giải quyết vụ án hình sự. Trường hợp vụ án hình sự phải giải quyết vấn đề bồi thường thiệt hại, bồi hoàn mà chưa có điều kiện chứng minh và không ảnh hưởng đến việc giải quyết vụ án hình sự thì vấn đề dân sự có thể tách ra để giải quyết theo thủ tục tố tụng dân sự." Xem thêm tại **LINK.**

Trong vụ kiện này, tranh chấp thương mại, vận chuyển có liên quan trực tiếp đến hành vi phạm tội đang bị điều tra (theo như phản ánh nêu trên), có cùng nội dung hành vi có dấu hiệu tội phạm, đó là lừa đảo, dùng vận đơn giả trong việc nhận hàng từ hãng tàu; người viết cho rằng cơ quan tiến hành tố tụng hình sự sẽ thụ lý và giải quyết luôn phần bồi thường thiệt hại, tài sản trong cùng vụ án hình sự đó chứ không cần phải tách rời thành một vụ án kinh doanh, thương mại độc lập; khi một vụ án đang trong quá trình điều tra hình sự, không thể tiến hành xét xử hoặc giải quyết tranh chấp theo thủ tục tố tụng dân sự (kinh doanh, thương mại) đối với cùng nội dung hành vi có dấu hiệu tội phạm đó; và trong trường hợp của vụ kiện này, vấn đề dân sự/thương mại trong vụ án hình sự có điều kiện chứng minh và có ảnh hưởng đến việc giải quyết tội phạm hình sự, cơ quan có thẩm quyền không cần tách ra để giải quyết bằng vụ án dân sự/thương mại theo thủ tục riêng. Tuy vậy, vấn đề này do cơ quan tiến hành tố tụng hình sự quyết định.



- **3.10. Khi nào phải tạm đình chỉ giải quyết vụ án?**

Điều 214 Bộ luật Tố tụng Dân sự 2015 quy định như sau: "*1. Tòa án ra quyết định tạm đình chỉ giải quyết vụ án dân sự khi có một trong các căn cứ sau đây: ... d) Cần đợi kết quả giải quyết vụ án khác có liên quan hoặc sự việc được pháp luật quy định là phải do cơ quan, tổ chức khác giải quyết trước mới giải quyết được vụ án; đ) Cần đợi kết quả thực hiện ủy thác tư pháp, ủy thác thu thập chứng cứ hoặc đợi cơ quan, tổ chức cung cấp tài liệu, chứng cứ theo yêu cầu của Tòa án mới giải quyết được vụ án*".

Trong trường hợp có khởi tố, điều tra hình sự tại Trung Quốc liên quan đến việc nhận hàng bằng vận đơn giả và cơ quan điều tra thấy không cần thiết phải tách vụ án thì Tòa án Việt Nam có thể ra quyết định tạm đình chỉ giải quyết Vụ án kinh doanh thương mại Thụ lý số 148/TB-TLVA ngày 18/6/2025 về "Tranh chấp hợp đồng vận chuyển", đợi kết quả giải quyết vụ án hình sự nêu trên đây.

- **3.11. Xét xử phúc thẩm hay hủy Bản án, giải quyết lại vụ án theo thủ tục sơ thẩm?**

Quyết định kháng nghị viết: *"Từ các nhận định trên, xét thấy việc Hội đồng xét xử chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện còn lại của nguyên đơn về việc tuyên buộc các bị đơn liên đới bồi thường trị giá hàng hóa bị mất và lãi suất trên cơ sở chưa đảm bảo về mặt thủ tục tố tụng, vi phạm trong việc thu thập, đánh giá tài liệu, chứng cứ là vi phạm nghiêm trọng thủ tục tố tụng"* và Viện kiểm sát quyết định: *"1. Kháng nghị toàn bộ Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm tuyên ngày 23/7/2026 của Tòa án nhân dân [...] theo thủ tục phúc thẩm. Đề nghị Tòa Phúc thẩm – Tòa án nhân dân [...] xét xử phúc thẩm vụ án theo hướng hủy Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm tuyên ngày 23/7/2026 của Tòa án nhân dân [...], chuyển hồ sơ vụ án cho Tòa án cấp sơ thẩm giải quyết lại vụ án theo thủ tục sơ thẩm."*

Tòa Phúc thẩm sẽ xem xét vấn đề nêu trên trong thời gian tới.

Ngô Khắc Lễ



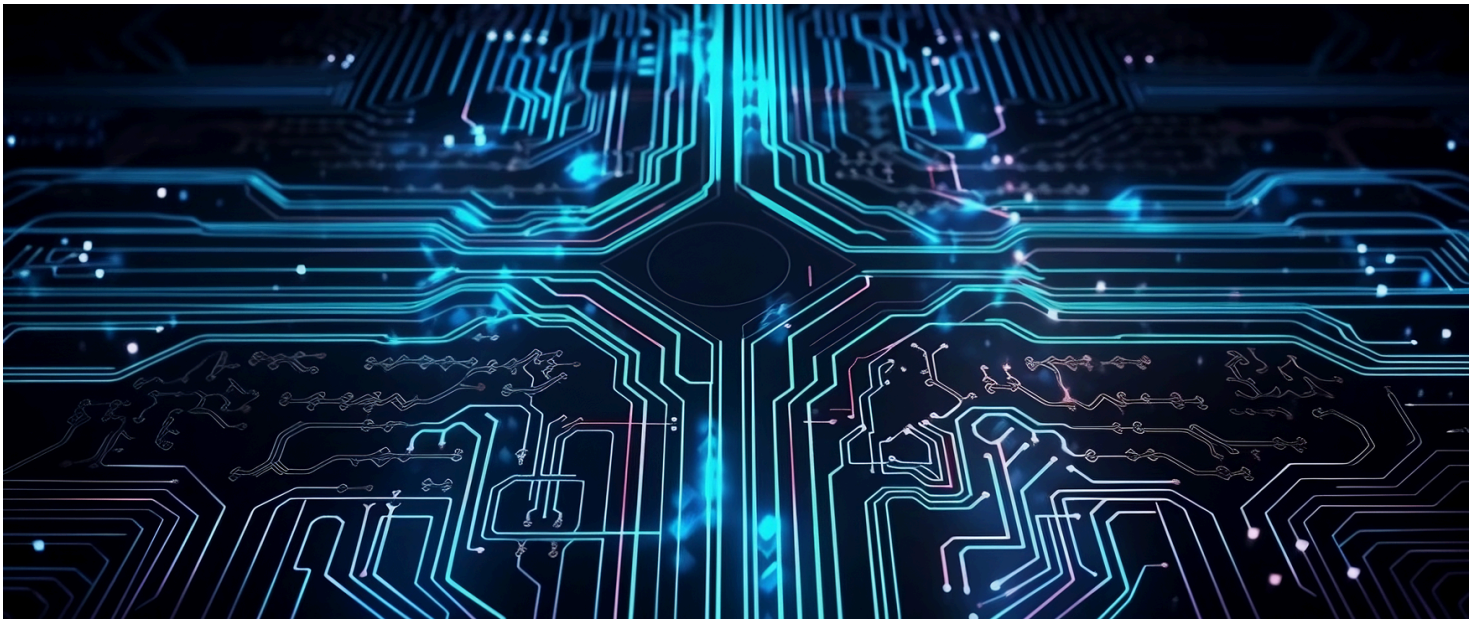
TIN QUỐC TẾ

01 Tỷ lệ áp dụng vận đơn điện tử toàn cầu vượt 51%, khả năng tương tác trở thành thách thức mới

Tỷ lệ áp dụng vận đơn điện tử (eBL) trên toàn cầu tiếp tục tăng, đạt 51,1% trong năm 2026, so với 49,2% năm 2024 và 33% năm 2022. Theo khảo sát mới nhất của FIT Alliance (Future of International Trade Alliance), xu hướng này cho thấy eBL đang dần được sử dụng rộng rãi trong thương mại quốc tế, song khả năng kết nối và trao đổi dữ liệu giữa các nền tảng đang trở thành rào cản lớn đối với việc mở rộng quy mô.

Khảo sát trên 190 bản ghi hợp lệ cho thấy 11,2% người tham gia đã chuyển sang sử dụng hoàn toàn eBL, tăng từ 7,5% năm 2024. Đáng chú ý, 93,8% đánh giá vận đơn điện tử là động lực thúc đẩy chuyển đổi số trong thương mại. Những lợi ích được ghi nhận nhiều nhất gồm rút ngắn thời gian xử lý, cải thiện quy trình nghiệp vụ, nâng cao độ chính xác dữ liệu, tăng cường bảo mật và tiết kiệm chi phí. Bên cạnh đó, khoảng hai phần ba người tham gia đánh giá cao lợi ích môi trường nhờ giảm sử dụng giấy và khí thải từ vận chuyển chứng từ.

Tuy nhiên, thách thức của ngành đang chuyển từ việc hoàn thiện cơ sở pháp lý sang khả năng triển khai trên thực tế. Khả năng tương tác giữa các nền tảng và tình trạng phân mảnh hệ thống là mối quan ngại được đề cập nhiều nhất, tiếp theo là hiệu lực pháp lý, xác minh tính xác thực và khó khăn trong triển khai trên quy mô lớn. Tỷ lệ người xem việc công nhận pháp lý là trở ngại đáng kể đã giảm từ 55% năm 2022 xuống 42,6% năm 2024, cho thấy trọng tâm hiện nay là bảo đảm eBL có thể được xác minh và tin cậy khi luân chuyển giữa các hệ thống khác nhau.



Ngành ngân hàng tiếp tục là lĩnh vực có khoảng cách lớn giữa nhận thức và mức độ áp dụng. Năm 2026, chỉ 22,2% người tham gia thuộc ngành ngân hàng cho biết đã sử dụng eBL ít nhất một phần, gần tương đương mức 21,1% năm 2024, dù tỷ lệ nhận thức về công nghệ này từng đạt 82,5%. Các ngân hàng cần bảo đảm về pháp lý, kỹ thuật và khả năng xác minh quyền kiểm soát, trạng thái cũng như quá trình chuyển giao eBL trên toàn hệ sinh thái, thay vì chỉ trong phạm vi một nền tảng riêng lẻ.

Trước thực trạng này, Liên minh FIT xác định khả năng tương tác là ưu tiên chiến lược trong giai đoạn tiếp theo. Liên minh nhấn mạnh mục tiêu không phải áp đặt một nền tảng duy nhất, mà là xây dựng các tiêu chuẩn và khuôn khổ chung để những giải pháp khác nhau có thể kết nối, trao đổi dữ liệu an toàn và hiệu quả. Về lâu dài, eBL cần trở thành chứng từ dữ liệu có cấu trúc, dựa trên tiêu chuẩn chung và có thể chuyển giao linh hoạt giữa các nền tảng, quốc gia và các bên tham gia thương mại.

Liên minh FIT được thành lập vào tháng 2/2022, với sự tham gia của ICC, BIMCO, DCSA, FIATA và Swift, nhằm thúc đẩy áp dụng vận đơn điện tử theo các tiêu chuẩn thống nhất trong ngành vận tải biển. Khảo sát năm 2026 do liên minh phối hợp với Đại học Hàng hải Thượng Hải và Viện Chuỗi cung ứng số (DSCI) thực hiện. Các phân tích theo khu vực và quy mô doanh nghiệp dự kiến sẽ được khôi phục trong kỳ khảo sát năm 2028. ***Xem thêm tại: LINK.***



02 Công ước Accra được 26 quốc gia ký kết, mở rộng cơ hội phát triển vận tải đa phương thức và thương mại số

Ngày 26/10/2026, tại Accra (Ghana), 26 quốc gia đã ký Công ước Liên hợp quốc về Chứng từ Hàng hóa có thể chuyển nhượng (Công ước Accra), đánh dấu bước tiến quan trọng trong việc hoàn thiện khuôn khổ pháp lý cho vận tải đa phương thức và thương mại số toàn cầu. Sự kiện diễn ra nhân dịp kỷ niệm 60 năm thành lập Ủy ban Liên hợp quốc về Luật Thương mại Quốc tế (UNCITRAL), sau khi Công ước được Đại hội đồng Liên hợp quốc thông qua vào tháng 12/2025.

Công ước Accra lần đầu tiên thiết lập khuôn khổ pháp lý thống nhất, trung lập về công nghệ đối với chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng, áp dụng cho tất cả phương thức vận tải, bao gồm cả chứng từ giấy và điện tử. Văn kiện được kỳ vọng khắc phục những hạn chế pháp lý trước đây vốn chủ yếu gắn chứng từ có thể chuyển nhượng với vận tải biển, qua đó tạo thuận lợi cho hàng hóa lưu chuyển xuyên suốt bằng đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không, qua nhiều quốc gia và khu vực pháp lý.

Công ước đặc biệt có ý nghĩa đối với các hành lang vận tải đa phương thức, nền kinh tế mới nổi và các quốc gia không giáp biển. Việc tăng cường tính chắc chắn về pháp lý, thúc đẩy kết nối vận tải và mở rộng khả năng tiếp cận tài trợ thương mại sẽ tạo thêm cơ hội cho doanh nghiệp, trong đó có các doanh nghiệp siêu nhỏ, nhỏ và vừa.



FIATA đã tích cực tham gia quá trình xây dựng Công ước dưới sự bảo trợ của UNCITRAL, phối hợp với các tổ chức như Diễn đàn Chủ hàng Toàn cầu (GSF) và Ủy ban Ngân hàng thuộc Phòng Thương mại Quốc tế (ICC). Theo Tổng Giám đốc FIATA Stéphane Graber, ngành giao nhận vận tải đã có sẵn những giải pháp thực tiễn thông qua Vận đơn vận tải đa phương thức FIATA (FBL) và phiên bản điện tử eFBL, có thể hỗ trợ triển khai Công ước ngay khi văn kiện có hiệu lực.

Thực tế, FIATA đã tổ chức các giao dịch thử nghiệm ứng dụng eFBL trong khuôn khổ NCD trên những tuyến thương mại quốc tế như Kazakhstan – Trung Quốc, Trung Quốc – Georgia và Turkmenistan – Romania. Các thử nghiệm này cho thấy khả năng sử dụng chứng từ điện tử có thể chuyển nhượng trong vận tải đường sắt, vận tải đa phương thức và các hoạt động liên quan đến tài trợ thương mại.

Sau lễ ký kết, các quốc gia sẽ tiếp tục tiến trình phê chuẩn và triển khai Công ước. FIATA cam kết hỗ trợ chính phủ và doanh nghiệp thông qua các chương trình nâng cao năng lực, hướng dẫn thực tiễn và đào tạo phù hợp với nhu cầu từng thị trường. Đáng chú ý, FIATA sẽ phối hợp với ICC và GSF ra mắt tài liệu hướng dẫn về NCD, bổ trợ cho các hoạt động đào tạo và phổ biến cách thức áp dụng Công ước trong thực tế.

Việc ký kết Công ước Accra không chỉ là dấu mốc pháp lý quan trọng mà còn tạo cầu nối giữa khuôn khổ pháp lý quốc tế với các giải pháp thương mại đã được kiểm chứng. Đây được kỳ vọng sẽ thúc đẩy sử dụng chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng trên nhiều phương thức vận tải, thị trường và hành lang thương mại, góp phần nâng cao hiệu quả kết nối chuỗi cung ứng toàn cầu.

Xem thêm tại: LINK.



03 Giá cước container tăng bất chấp nhu cầu hạ nhiệt, ùn tắc và hủy chuyến tiếp tục gây áp lực

Giá cước vận tải container trên các tuyến châu Á – châu Âu và xuyên Thái Bình Dương tiếp tục tăng trong tuần cuối tháng 10, dù nhu cầu vận chuyển có dấu hiệu chững lại sau mùa cao điểm. Theo Freightos, tình trạng ùn tắc tại các cảng châu Á, việc các hãng tàu hủy chuyến và những bất ổn trên các tuyến hàng hải đang góp phần duy trì giá cước ở mức cao.

Một trong những thay đổi đáng chú ý là các hãng tàu đang đẩy nhanh kế hoạch quay trở lại Biển Đỏ và Kênh đào Suez. Theo Alphaliner, 24 trong tổng số 46 tuyến dịch vụ trực tiếp giữa châu Á và châu Âu đã khai thác qua Biển Đỏ, chiếm 63% tổng năng lực vận tải. Tỷ lệ này đạt 70% trên các tuyến đi Địa Trung Hải và 58% trên các tuyến Bắc Âu. Tuy nhiên, việc quay lại vẫn chưa đồng đều khi một số hãng chỉ sử dụng Suez ở chiều đi và tiếp tục vòng qua châu Phi ở chiều về. Trong khi đó, bão Champi và tình trạng ùn tắc chưa được giải quyết hoàn toàn tại các cảng Trung Quốc tiếp tục ảnh hưởng đến lịch trình, làm gia tăng nguy cơ tàu đến dồn vào cùng thời điểm tại các cảng đích.

Trên tuyến châu Á – châu Âu, giá cước tăng từ giữa tháng 10 nhờ tình trạng thiếu năng lực vận tải do các chuyến tàu bị hủy. Theo Freightos Baltic Index, giá cước đến Bắc Âu đạt 3.551 USD/FEU, tăng 3%, trong khi tuyến Địa Trung Hải tăng 8%, lên 4.252 USD/FEU. Các hãng tàu tiếp tục lên kế hoạch tăng giá và hủy thêm chuyến trong tháng 11. Tuy nhiên, doanh nghiệp giao nhận cho biết vẫn nhận được các mức giá ưu đãi, khiến khả năng duy trì mặt bằng giá cao còn bỏ ngỏ.



Tại thị trường xuyên Thái Bình Dương, giá cước từ châu Á đến Bờ Tây Mỹ tăng 3%, lên 8.368 USD/FEU; tuyến Bờ Đông tăng 9%, đạt 10.565 USD/FEU – mức cao nhất từ đầu năm. Dù vậy, Freightos ghi nhận nhu cầu đang có dấu hiệu hạ nhiệt và việc đặt chỗ trên tàu trở nên dễ dàng hơn. Bên cạnh đó, nguy cơ đình công của khoảng 250 nhân viên an ninh tại cụm cảng Los Angeles – Long Beach từ ngày 1/11 có thể gây gián đoạn hoạt động khai thác. Các bến cảng liên quan xử lý khoảng 85% lượng hàng qua Long Beach và 33% lượng hàng qua Los Angeles, nên đình công có nguy cơ ảnh hưởng đến hoạt động tàu, bãi container và cổng cảng.

Chính sách thương mại Mỹ cũng tạo thêm yếu tố bất định. Dù thỏa thuận đình chiến thương mại Mỹ – Trung đã được gia hạn đến đầu tháng 1/2027, kế hoạch thu phí cảng đối với tàu có liên quan đến Trung Quốc vẫn được ấn định nối lại từ ngày 10/11. USTR đang lấy ý kiến về khả năng hoãn áp dụng đến tháng 1, nhưng chưa có quyết định chính thức. Cơ quan này cũng dự kiến hoàn tất các cuộc điều tra theo Mục 301 về tình trạng dư thừa năng lực sản xuất tại Trung Quốc và 15 quốc gia khác vào cuối năm nay. Kết quả điều tra có thể mở đường cho các biện pháp thuế quan mới, song quy trình tham vấn và điều trần có thể khiến thời điểm triển khai tiếp tục kéo dài sang những tháng đầu năm sau. ***Xem thêm tại: LINK.***



04 Bão lớn và đình công gây áp lực lên hoạt động cảng biển toàn cầu

Hoạt động khai thác cảng biển tại nhiều khu vực trên thế giới tiếp tục đối mặt với tình trạng ùn tắc, chậm trễ và gián đoạn trong giai đoạn 21–27/10/2026. Đáng chú ý, bão Austen gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến các cảng Tây Bắc châu Âu, trong khi kế hoạch đình công phối hợp tại hơn 50 cảng trên thế giới vào ngày 30/10 được dự báo có thể tạo thêm áp lực cho vận tải biển quốc tế.

Tại châu Âu, Rotterdam phải đóng cửa hoàn toàn trong ba ngày (23–25/10) do thời tiết xấu, khiến hoạt động tàu và xử lý hàng hóa bị đình trệ. Các cảng Le Havre, Bremerhaven và nhiều cảng tại Đức cũng chịu ảnh hưởng của gió mạnh, gây gián đoạn khai thác và chậm lịch tàu. Trong khi đó, mật độ sử dụng bãi tại Southampton đã vượt công suất thiết kế, đạt 103% đối với container thường và 107% đối với container lạnh. Tình trạng ùn tắc và thiếu năng lực khai thác cũng tiếp tục được ghi nhận tại Hamburg, Wilhelmshaven và Genoa.

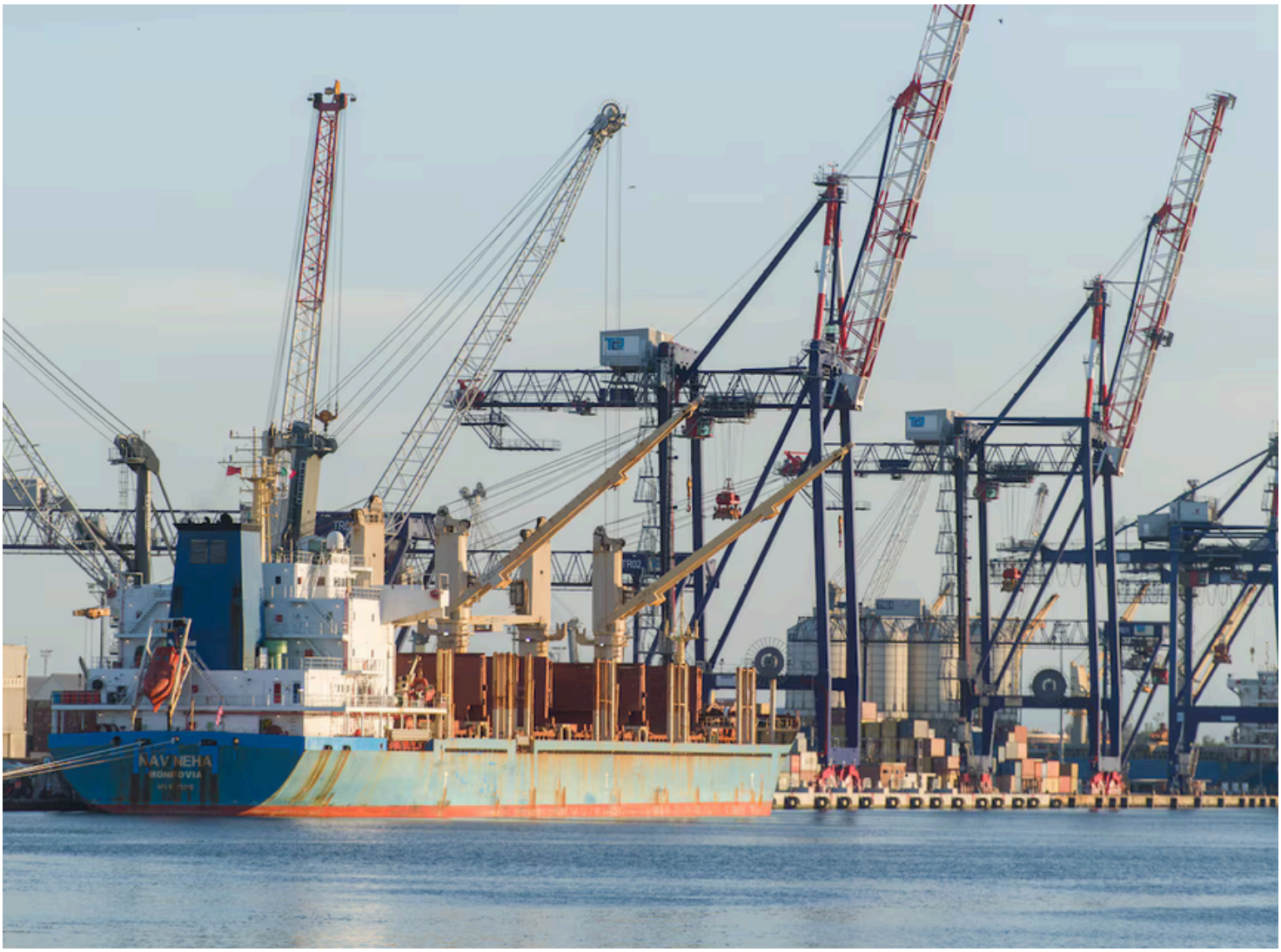
Tại châu Á, hoạt động cảng ở Thượng Hải và Ninh Ba đã cải thiện sau khi chính quyền kết thúc các biện pháp ứng phó với bão vào ngày 26/10. Tuy nhiên, tình trạng tàu đến dồn dập, hàng tồn đọng và hạn chế năng lực vận tải vẫn ảnh hưởng đến lịch trình tại Thượng Hải, Shekou, Singapore và Busan. Đáng chú ý, cảng Vũng Tàu ghi nhận thời gian chờ tàu trung bình 1,5 ngày; riêng tại GML, tàu đến ngoài khung giờ dự kiến có thể chậm đến 4 ngày, trong khi mật độ sử dụng bãi vẫn vượt 90%.



Tại châu Phi, nhiều cảng tiếp tục chịu áp lực lớn. Cảng Beira (Mozambique) ghi nhận thời gian chờ tàu trung bình lên tới 14,5 ngày, trong khi Durban (Nam Phi) có thời gian chờ khoảng 7,29 ngày và lượng hàng tồn đọng tại DGT khoảng 30.000 lượt container. Ở Bắc Mỹ, thời gian lưu container tại ga đường sắt Long Beach lên tới 10 ngày và Miami là 13 ngày. Trong khi đó, cảng Santos (Brazil) tiếp tục chậm trễ do sản lượng hàng hóa lớn và hạn chế năng lực vận tải nội địa.

Bên cạnh những gián đoạn hiện hữu, ngày 30/10, các công đoàn và công nhân tại hơn 50 cảng thuộc Pháp, Hy Lạp, Tây Ban Nha, Thổ Nhĩ Kỳ, Morocco và Italy dự kiến đình công; các tổ chức tại Đức, Ấn Độ, Mexico và Mỹ cũng được cho là ủng hộ. Những cảng có khả năng bị ảnh hưởng gồm Hamburg, Genoa, Marseille, Piraeus, Tangier và Veracruz. Tại Italy, cuộc đình công trên toàn quốc trong 24 giờ đã được đăng ký chính thức, trong khi mức độ ảnh hưởng tại các quốc gia khác còn phụ thuộc vào hình thức và quy mô tham gia.

Những diễn biến trên cho thấy hoạt động cảng biển toàn cầu vẫn chịu tác động đồng thời từ thời tiết cực đoan, ùn tắc kéo dài, hạn chế năng lực khai thác và nguy cơ gián đoạn lao động. Các yếu tố này có thể tiếp tục ảnh hưởng đến thời gian chờ tàu, lịch trình vận chuyển và tiến độ giao nhận hàng hóa trong thời gian tới. Xem thêm tại: ***LINK 1*** & ***LINK 2***.



05 Thương mại Canada – Mỹ có dấu hiệu hạ nhiệt, bất đồng vẫn chưa được giải quyết

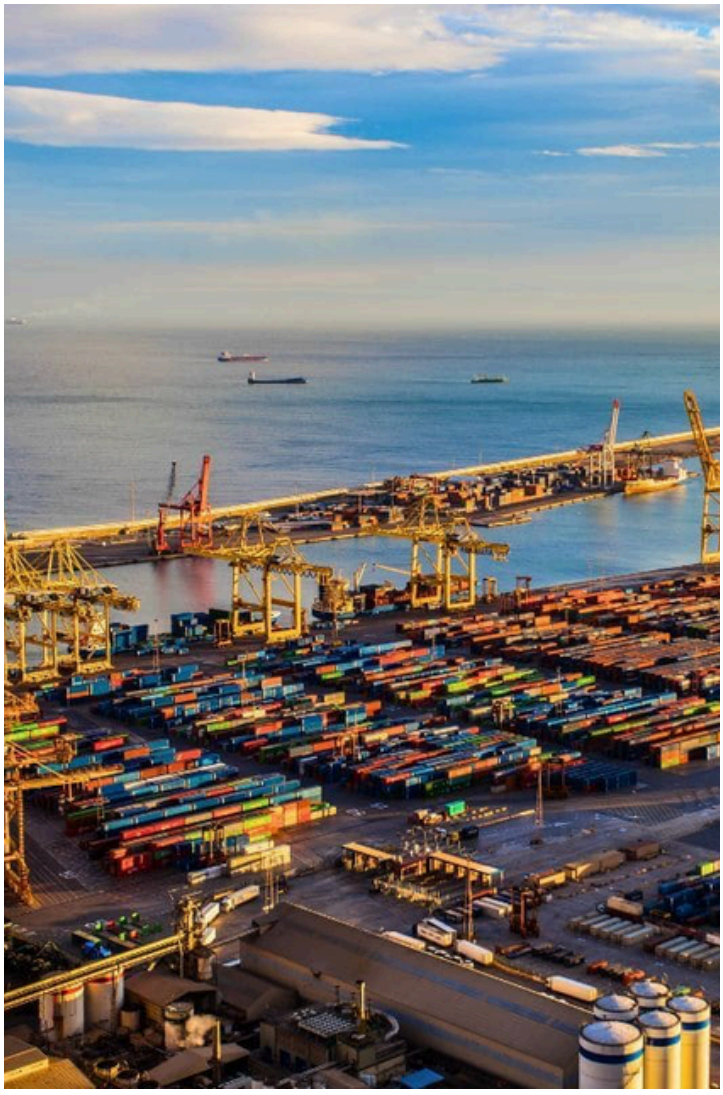
Việc Mỹ miễn mức thuế bổ sung 50% đối với một số mặt hàng của Canada, đồng thời phát tín hiệu lạc quan về đàm phán, đang mở ra kỳ vọng cải thiện quan hệ thương mại song phương. Tuy nhiên, động thái này chủ yếu phản ánh sự điều chỉnh chiến thuật của Washington trước sức ép kinh tế và chính trị trong nước, thay vì thay đổi chính sách thương mại.

Thuế quan đang gây tác động ngược đến chính các doanh nghiệp Mỹ do hai nền kinh tế có chuỗi cung ứng liên kết chặt chẽ, đặc biệt trong các ngành ô tô, thép, nhôm và nông nghiệp. Chi phí nhập khẩu tăng không chỉ ảnh hưởng đến doanh nghiệp mà còn có thể chuyển sang người tiêu dùng. Bên cạnh đó, giá cả cao trước thềm bầu cử giữa nhiệm kỳ ngày 3/11 cũng tạo thêm sức ép lên chính quyền Tổng thống Donald Trump. Khảo sát AP-NORC cuối tháng 9 cho thấy 65% người được hỏi cho rằng các chính sách của ông Trump là nguyên nhân khiến giá cả tăng cao.

Dù đã có những nhượng bộ, Washington vẫn bổ sung một số mặt hàng vào diện chịu thuế nhằm duy trì đòn bẩy đàm phán. Trong khi đó, các bất đồng về thuế thép, nhôm, ô tô, chính sách nông nghiệp và quyền điều tiết kinh tế vẫn là trở ngại lớn. Trước mắt, hai bên có thể đạt được các thỏa thuận từng phần trong những ngành chịu sức ép lớn, nhưng điều này chưa đủ để giải quyết các vấn đề mang tính cấu trúc hoặc bảo đảm tương lai ổn định của Hiệp định Thương mại Canada – Mỹ – Mexico (USMCA).

Trước những bất ổn, Canada tiếp tục đàm phán để duy trì khả năng tiếp cận thị trường Mỹ, đồng thời mở rộng hợp tác với châu Âu và khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương, phát triển sản xuất trong nước và đa dạng hóa chuỗi cung ứng nhằm giảm phụ thuộc vào thị trường Mỹ.

Theo Giáo sư Vũ Mạnh Chiến, Đại học Québec, thước đo quan trọng của tiến trình đàm phán không nằm ở tốc độ đạt thỏa thuận, mà ở khả năng thiết lập các quy tắc thương mại minh bạch, ổn định và có thể dự báo. Những nhượng bộ trước mắt có thể giúp quan hệ Canada – Mỹ hạ nhiệt, nhưng khôi phục lòng tin mới là điều kiện then chốt để bảo đảm ổn định thương mại lâu dài tại Bắc Mỹ. ***Xem thêm tại: LINK.***



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA chúc mừng Đại hội Hiệp hội Logistics Hải Phòng lần thứ II, nhiệm kỳ 2026–2031

Ngày 24/10/2026, Hiệp hội Logistics Hải Phòng (HPLA) tổ chức thành công Đại hội lần thứ II, nhiệm kỳ 2026–2031, đánh dấu chặng đường phát triển mới sau 5 năm thành lập. Đại hội đề ra định hướng nâng cao chất lượng hoạt động, tăng cường liên kết, hỗ trợ hội viên và thúc đẩy năng lực cạnh tranh của cộng đồng doanh nghiệp logistics Hải Phòng.

Tại Đại hội, các đại biểu đã bầu Ban Chấp hành HPLA nhiệm kỳ 2026–2031 gồm 17 thành viên. Ông Trần Tiến Dũng – Phó Chủ tịch VLA tiếp tục nhận được sự tín nhiệm và được bầu giữ chức Chủ tịch HPLA nhiệm kỳ mới.

Tham dự Đại hội, đại diện VLA gồm ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch VLA; ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA; ông Trần Việt Huy – Ủy viên Ban Chấp hành; ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký; ông Dương Tiến Lâm – Trưởng Văn phòng VLA tại Đà Nẵng; và bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội.

Nhân dịp này, lãnh đạo VLA đã trao Bằng khen của Hiệp hội cho hội viên HPLA nhằm ghi nhận và biểu dương những đóng góp tích cực của HPLA trong hoạt động kết nối, phát triển cộng đồng doanh nghiệp logistics và thúc đẩy sự phát triển chung của ngành.



02 VLA tham dự Diễn đàn "Tái cấu trúc doanh nghiệp trong bối cảnh mới"

Ngày 22/10/2026, tại TP. Hồ Chí Minh, Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp phối hợp với Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) tổ chức Diễn đàn "Tái cấu trúc doanh nghiệp trong bối cảnh mới", với sự tham gia của đại diện các cơ quan quản lý, chuyên gia kinh tế và cộng đồng doanh nghiệp.

Diễn đàn là nơi trao đổi về những định hướng và giải pháp giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực nội tại, củng cố nền tảng tài chính, tối ưu hoạt động và tăng cường liên kết trong chuỗi giá trị, qua đó thích ứng với những biến động của môi trường kinh doanh và nắm bắt cơ hội phát triển trong giai đoạn mới.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA đã tham dự chương trình, cập nhật những thông tin, xu hướng và giải pháp được chia sẻ tại diễn đàn. Đây cũng là dịp để VLA tiếp cận thêm các góc nhìn về chiến lược tái cấu trúc doanh nghiệp, qua đó phục vụ hoạt động kết nối, hỗ trợ và đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp logistics trong quá trình thích ứng với bối cảnh mới. ***Xem tài liệu diễn đàn tại: LINK.***









03 VLA tham dự Diễn đàn Kinh tế Mùa thu 2026 tại TP. Hồ Chí Minh



Từ ngày 26–29/10/2026, Diễn đàn Kinh tế Mùa thu 2026 (Autumn Economic Forum – AEF 2026) diễn ra tại TP. Hồ Chí Minh với chủ đề "Tinh thần hợp tác trong kỷ nguyên mới", quy tụ đại diện các cơ quan quản lý, tổ chức quốc tế, chuyên gia, cộng đồng doanh nghiệp và các nhà đầu tư trong nước, quốc tế.

Chương trình do UBND TP. Hồ Chí Minh chủ trì, Trung tâm Cách mạng công nghiệp lần thứ tư TP. Hồ Chí Minh (HCMC C4IR) thực hiện, dưới sự chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ. Diễn đàn hướng đến thúc đẩy đối thoại, tăng cường hợp tác và tìm kiếm các động lực tăng trưởng mới trong bối cảnh kinh tế toàn cầu đang có nhiều chuyển biến.

Tham dự Diễn đàn, đại diện VLA có Chủ tịch Đào Trọng Khoa và Tổng Thư ký VLA Nguyễn Đức Bình. Thông qua sự kiện, VLA tiếp tục tăng cường kết nối và tìm kiếm cơ hội hợp tác trong các lĩnh vực liên quan đến logistics, thương mại và chuỗi cung ứng, góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập.

04 VLA tham dự Lễ công bố sản phẩm đạt Thương hiệu quốc gia Việt Nam năm 2026



Ngày 16/10/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã tham dự Lễ công bố sản phẩm đạt Thương hiệu quốc gia Việt Nam lần thứ 10 năm 2026 do Bộ Công Thương tổ chức.

Sự kiện là dịp tôn vinh các doanh nghiệp có sản phẩm đạt Thương hiệu quốc gia Việt Nam, ghi nhận những nỗ lực trong nâng cao chất lượng sản phẩm, năng lực cạnh tranh và xây dựng thương hiệu Việt Nam trên thị trường trong nước và quốc tế.

Thông qua sự tham dự của đại diện VLA, Hiệp hội tiếp tục tăng cường kết nối với cộng đồng doanh nghiệp và các cơ quan quản lý, đồng thời cập nhật những định hướng, hoạt động liên quan đến xúc tiến thương mại và phát triển thương hiệu quốc gia. Đây cũng là cơ hội để VLA thúc đẩy nhận thức về vai trò của dịch vụ logistics trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, góp phần đưa sản phẩm và thương hiệu Việt Nam vươn xa hơn trên thị trường quốc tế.

05 VLA tham gia trao đổi với Cục Hải quan về triển khai Chương trình ONE Record

Ngày 22/10/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA tham dự và phát biểu tại buổi làm việc với Cục Hải quan về Chương trình ONE Record, với sự tham gia của đại diện Cục Hải quan, Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA), Vietnam Airlines (VNA), VLA và các nhà cung cấp giải pháp công nghệ thông tin CHAMP, CCN.

Tại buổi làm việc, ông Ngô Khắc Lễ đề xuất cần xem xét triển khai thử nghiệm song song giữa quy trình hiện hành và Chương trình ONE Record, nhằm tạo điều kiện đánh giá hiệu quả và khả năng áp dụng trong thực tế. Ông cũng nhấn mạnh ngành hàng không cần quan tâm đến xu hướng phát triển các hành lang vận tải đa phương thức, đặc biệt trong bối cảnh thương mại và chuỗi cung ứng toàn cầu liên tục có những thay đổi khó dự báo. Việc tăng cường kết nối và chuẩn hóa dữ liệu sẽ góp phần giúp các doanh nghiệp thích ứng với những yêu cầu mới trong hoạt động vận tải quốc tế.

Theo đại diện VLA, ONE Record là chương trình nhận được sự quan tâm của nhiều hội viên, đặc biệt trong lộ trình từng bước thay thế chứng từ giấy bằng dữ liệu điện tử. Việc triển khai chương trình được kỳ vọng sẽ đơn giản hóa quy trình trao đổi thông tin, giảm tình trạng doanh nghiệp phải cung cấp đồng thời bản mềm và bản cứng hoặc thực hiện xác nhận thông tin bằng dấu trên chứng từ giấy trong một số trường hợp.

Sự tham gia của VLA tại buổi làm việc thể hiện vai trò kết nối và phản ánh ý kiến từ cộng đồng doanh nghiệp logistics, góp phần thúc đẩy quá trình chuyển đổi số, chuẩn hóa chứng từ và nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải hàng hóa hàng không tại Việt Nam.



06 VLA đóng góp ý kiến tại Diễn đàn quốc tế Mê Công 2026 về kết nối logistics khu vực

Ngày 23/10/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA tham dự và phát biểu tại Diễn đàn quốc tế Mê Công 2026 với chủ đề "Mê Công – Trung tâm kết nối đất liền – biển: Từ các hành lang đến hội nhập khu vực", do Học viện Ngoại giao tổ chức.

Tại diễn đàn, ông Ngô Khắc Lễ đã nêu một số vấn đề cần tiếp tục trao đổi và tháo gỡ nhằm thúc đẩy hợp tác logistics trong khu vực, trong đó có sự khác biệt trong việc sử dụng chứng từ giấy và chứng từ điện tử giữa các quốc gia, cũng như tình trạng kiểm tra hải quan trùng lặp gây ảnh hưởng đến thời gian và chi phí lưu chuyển hàng hóa. Đồng thời, ông đề xuất xây dựng các mẫu hợp đồng tham khảo cho hoạt động vận tải đơn phương thức và đa phương thức, góp phần tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong quá trình giao dịch và triển khai dịch vụ xuyên biên giới.

Bên cạnh đó, đại diện VLA kiến nghị xây dựng danh mục các vấn đề còn tồn tại liên quan đến vận tải, logistics và thủ tục hải quan giữa hai hoặc nhiều quốc gia trong khu vực. Các vấn đề cần được phân loại, xác định lộ trình và thời hạn xử lý cụ thể, đồng thời công khai tiến độ để các bên cùng theo dõi và phối hợp giải quyết.

Những đề xuất này hướng tới tăng cường tính đồng bộ trong chính sách và thủ tục giữa các quốc gia, cải thiện khả năng kết nối vận tải đa phương thức và thúc đẩy hội nhập logistics khu vực Mê Công.



07 VLA đóng góp ý kiến hoàn thiện chính sách, pháp luật trong lĩnh vực hàng hải, cảng biển và logistics

Ngày 27/10/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA cùng đại diện Văn phòng VLA tại Hà Nội tham dự Hội nghị "Tham vấn kết quả tổng rà soát hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và đề xuất các giải pháp hoàn thiện hệ thống pháp luật", do Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) phối hợp với Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam tổ chức.

Tại Hội nghị, ông Ngô Khắc Lễ đã đóng góp ý kiến về việc nâng cao hiệu quả tiếp nhận và xử lý kiến nghị của cộng đồng doanh nghiệp. Theo đó, đối với những kiến nghị chưa thể giải quyết, các cơ quan chủ quản cần tổng hợp, phân loại và thông tin rõ nguyên nhân, lộ trình xử lý, đặc biệt với những vấn đề cần sửa đổi quy định pháp luật hoặc phối hợp giữa nhiều cơ quan. Đối với các nội dung có thể giải quyết nhưng còn vướng mắc về chuyên môn, cần tăng cường đối thoại, mời hiệp hội và doanh nghiệp tham gia giải trình, làm rõ vấn đề. Cách tiếp cận này sẽ hạn chế tình trạng doanh nghiệp, hiệp hội phải liên tục gửi kiến nghị hoặc chờ đợi kéo dài đối với cùng một nội dung, gây lãng phí thời gian và nguồn lực.

Bên cạnh đó, đại diện VLA kiến nghị tiếp tục rà soát, hoàn thiện các quy định pháp luật trong lĩnh vực hàng hải, cảng biển và logistics, tập trung vào một số vấn đề cụ thể:

- Hoạt động khai thác cảng: Hoàn thiện quy định về hoạt động bốc dỡ container trực tiếp giữa tàu và phương tiện vận tải (shipside).
- Vận tải thủy nội địa và ven biển: Xem xét cơ chế miễn hoa tiêu và tàu lai đối với phương tiện vận tải thủy ven biển (tàu VR-SB) có chiều dài đến 99 m.
- Hoạt động xuất khẩu: Thống nhất nguyên tắc áp dụng thời điểm chốt tiếp nhận container xuất khẩu (closing time), tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong lập kế hoạch và điều phối khai thác.
- Quy hoạch cảng biển: Hoàn thiện nguyên tắc quy hoạch theo hướng "liền thửa, liền bờ", bảo đảm tính tích hợp, liên thông và sử dụng chung hạ tầng.
- Giá dịch vụ cảng biển: Tiếp tục xem xét, hoàn thiện cơ chế điều chỉnh khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển.

Những ý kiến và kiến nghị của VLA tại Hội nghị phản ánh các vướng mắc thực tiễn từ cộng đồng doanh nghiệp logistics, đồng thời đề xuất những nội dung cần ưu tiên tháo gỡ nhằm hoàn thiện môi trường pháp lý, nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển, vận tải và thúc đẩy hoạt động logistics phát triển thuận lợi, bền vững.





08 VLA tham dự Lễ kỷ niệm 30 năm thành lập Công ty TNHH Tiếp vận Thăng Long



Nhân dịp kỷ niệm 30 năm thành lập, Công ty TNHH Tiếp vận Thăng Long tổ chức lễ kỷ niệm tại hai địa điểm: Hà Nội vào ngày 16/10/2026 và TP. Hồ Chí Minh vào ngày 30/10/2026.

Tại chương trình tổ chức ở Hà Nội ngày 16/10, đại diện VLA tham dự có bà Chu Quỳnh Trang - Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội. Tiếp đó, tại sự kiện ở TP. Hồ Chí Minh ngày 30/10, ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA đã đại diện Hiệp hội tham dự và phát biểu chúc mừng. Nhân dịp này, VLA gửi tặng lẵng hoa chúc mừng Công ty TNHH Tiếp vận Thăng Long, ghi nhận dấu mốc 30 năm hình thành và phát triển, đồng thời chúc Công ty tiếp tục gặt hái nhiều thành công, phát triển bền vững và có thêm những bước tiến mới trong thời gian tới.

09 VLA tham dự sự kiện kỷ niệm 55 năm quan hệ ngoại giao Việt Nam – Na Uy – Thụy Sĩ và thúc đẩy hợp tác thương mại Việt Nam – EFTA

Ngày 18/10/2026, bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội đã tham dự sự kiện chúc mừng Lễ ký kết Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam – Hiệp hội Mậu dịch tự do châu Âu (EFTA), đồng thời kỷ niệm 55 năm thiết lập quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam với Na Uy và Thụy Sĩ. Chương trình có sự tham dự của Bộ trưởng Bộ Ngoại giao Lê Hoài Trung, Tổng thống Liên bang Thụy Sĩ Guy Parmelin, Thủ tướng Liechtenstein Brigitte Haas cùng đại diện các cơ quan ngoại giao, tổ chức và doanh nghiệp trong nước, quốc tế.

Sự kiện đánh dấu bước tiến mới trong quan hệ hợp tác kinh tế giữa Việt Nam và các quốc gia EFTA. Hiệp định được kỳ vọng mở rộng cơ hội thương mại, đầu tư, tạo thuận lợi cho hàng hóa và dịch vụ tiếp cận thị trường, đồng thời thúc đẩy hợp tác kinh doanh lâu dài giữa doanh nghiệp hai bên. Bên cạnh đó, Việt Nam và Liechtenstein cũng ký kết Hiệp định tránh đánh thuế hai lần, góp phần hoàn thiện khuôn khổ hợp tác kinh tế và đầu tư song phương.

Thông qua sự kiện, VLA tiếp tục cập nhật các cơ hội hợp tác thương mại quốc tế, tăng cường kết nối doanh nghiệp và thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics giữa Việt Nam với các thị trường châu Âu.





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

Trân trọng
CẢM ƠN

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) trân trọng cảm ơn Quý Doanh nghiệp đã đồng hành cùng Vietnam Pavilion tại FIATA World Congress 2026

Co-Exhibitor

T&M FORWARDING

SOTRANS GROUP

TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN
SAIGON NEWPORT CORPORATION

BEELOGISTICS®
Be expert in logistics

MacStar

Co-Branding

INTERCHAINS

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



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

Bản tin VLA số 161, ngày 01/11/2026

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

ĐỒI BÀN TAY THẮP LỬA
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME