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



BẢN TIN VLA

(Số 162, ngày 15/11/2026)

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 Chuyển từ phát triển dịch vụ sang xây dựng năng lực logistics quốc gia

Ngày 2/11, tại buổi làm việc với Đảng ủy Chính phủ và các cơ quan liên quan, Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm nhấn mạnh yêu cầu chuyển mạnh từ tư duy phát triển dịch vụ logistics sang xây dựng năng lực logistics quốc gia, hướng tới đưa Việt Nam trở thành trung tâm logistics, trung chuyển và phân phối hàng hóa quan trọng của khu vực và thế giới.

Định hướng mới đặt logistics trong tổng thể năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, thay vì tiếp cận như một ngành dịch vụ riêng lẻ. Theo đó, Việt Nam cần phát triển mạng lưới logistics thống nhất, đa trung tâm, đa phương thức; tổ chức hạ tầng theo các hành lang kinh tế và dòng hàng; tăng kết nối cảng biển, sân bay, ga hàng hóa, cửa khẩu với khu công nghiệp và vùng sản xuất.

Các nhiệm vụ đồng thời bao gồm hoàn thiện cơ chế điều phối quốc gia, phát triển dữ liệu logistics dùng chung, chuẩn hóa chứng từ điện tử, thúc đẩy logistics xanh, nâng khả năng chống chịu chuỗi cung ứng và hỗ trợ hình thành các doanh nghiệp logistics Việt Nam đủ năng lực tham gia những khâu có giá trị gia tăng cao trong chuỗi cung ứng quốc tế. ***Xem thêm tại: LINK***



02 Kết nối ASEAN 2026–2035: Logistics và chuỗi cung ứng liền mạch là một trong sáu lĩnh vực chiến lược

Ngày 14/9/2026, Phó Thủ tướng Phan Văn Giang đã ký Quyết định số 1775/QĐ-TTg ngày 14/9/2026 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động thực hiện Kế hoạch chiến lược Kết nối ASEAN tại Việt Nam giai đoạn 2026 - 2030 và giai đoạn 2031 - 2035.

Chương trình xác định sáu lĩnh vực chiến lược gồm: Cơ sở hạ tầng bền vững; Phát triển đô thị thông minh và bền vững; Đổi mới sáng tạo số; Logistics và Chuỗi cung ứng liền mạch; Hợp tác và Quy định xuất sắc; Kết nối giữa con người với con người. Sáu lĩnh vực được triển khai đồng bộ nhằm tăng hiệu quả phối hợp giữa các trụ cột của Cộng đồng ASEAN và thu hẹp khoảng cách phát triển.

Một nội dung đáng chú ý là yêu cầu tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế và chính sách trong các lĩnh vực trọng yếu như cơ sở hạ tầng, đầu tư, hải quan, logistics, thương mại điện tử, kinh tế số, kinh tế xanh và kinh tế tuần hoàn, bảo đảm hài hòa giữa quy định trong nước với các cam kết nội khối ASEAN và thông lệ quốc tế.

Chương trình đồng thời đặt mục tiêu tăng cường điều phối liên ngành, nâng cao năng lực thực thi các cam kết kết nối ASEAN; hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực hội nhập, chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo, qua đó tận dụng tốt hơn cơ hội từ thị trường ASEAN và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng khu vực.

Giai đoạn 2026–2030, các bộ, ngành được yêu cầu xây dựng chương trình hành động cụ thể và lồng ghép các nội dung phù hợp vào kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội. Việc thực hiện sẽ được đánh giá giữa kỳ vào năm 2028 và đánh giá cuối kỳ vào năm 2030, trước khi chuyển sang giai đoạn 2031–2035.

Đối với doanh nghiệp logistics, ý nghĩa của Chương trình nằm ở việc logistics và chuỗi cung ứng liền mạch được xác định là một trong sáu lĩnh vực chiến lược của Kết nối ASEAN 2026–2035, đồng thời doanh nghiệp được đặt ở vị trí trung tâm của quá trình triển khai. Chương trình đặt ra yêu cầu tiếp tục hoàn thiện và hài hòa chính sách trong các lĩnh vực liên quan trực tiếp đến hoạt động logistics như hải quan, logistics, thương mại điện tử và kinh tế số; tăng cường điều phối liên ngành; đồng thời nâng cao năng lực hội nhập, chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo cho doanh nghiệp. Mục tiêu được nêu rõ là hỗ trợ doanh nghiệp tận dụng tốt hơn cơ hội từ thị trường ASEAN và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng khu vực. ***Xem thêm tại: LINK***



03 VLF 2026: Kết nối logistics cao nguyên, nâng năng lực cạnh tranh quốc gia

Diễn đàn Logistics Việt Nam 2026 (VLF 2026) diễn ra ngày 6–7/11 tại Gia Lai với chủ đề "Kết nối logistics cao nguyên, vươn ra chuỗi cung ứng toàn cầu", tập trung vào bài toán kết nối vùng sản xuất với cảng biển, thị trường và chuỗi cung ứng quốc tế.

Tại Diễn đàn, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Phạm Gia Túc cho biết chi phí logistics của Việt Nam hiện tương đương khoảng 16–17% GDP, trong khi mục tiêu đặt ra đến năm 2030 là giảm xuống 12–15% GDP, đáp ứng yêu cầu tăng trưởng kinh tế ở mức cao.

VLF 2026 tập trung vào bốn nhóm vấn đề: hoàn thiện thể chế và cơ chế điều phối logistics quốc gia; phát triển các kết nối tạo giá trị cho vùng và cả nước; thúc đẩy logistics thông minh, chuyển đổi xanh và khả năng ứng phó gián đoạn chuỗi cung ứng; nâng cao năng lực doanh nghiệp Việt Nam, mở rộng sự tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Bộ Công Thương nhấn mạnh kết quả Diễn đàn phải được chuyển thành nhiệm vụ cụ thể, xác định rõ người thực hiện, sản phẩm, tiến độ, nguồn lực và trách nhiệm. **Xem thêm tại: LINK 1, LINK 2 và LINK 3**



04 VLA tại VLF 2026: Nâng chuẩn để được thế giới lựa chọn

Tại Phiên toàn thể VLF 2026, ông Trần Tiến Dũng, Phó Chủ tịch VLA, trình bày tham luận "Doanh nghiệp logistics Việt Nam: Từ nhà cung cấp dịch vụ đến đối tác toàn cầu", tập trung vào yêu cầu nâng năng lực thực chất của doanh nghiệp Việt Nam khi tham gia chuỗi cung ứng quốc tế.

Một điểm đáng chú ý của tham luận là cách tiếp cận về "going global". Doanh nghiệp không nhất thiết chỉ vươn ra nước ngoài mà còn có thể tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu ngay tại Việt Nam, khi đủ năng lực để các tập đoàn quốc tế lựa chọn làm đối tác. Ba hướng phát triển được đặt ra gồm đối tác chuyên môn sâu, nhà tích hợp giải pháp và phát triển mạng lưới kinh doanh quốc tế.

Trong bối cảnh khách hàng ngày càng yêu cầu cao về độ tin cậy, dữ liệu, khả năng thích ứng, tuân thủ và bền vững, doanh nghiệp logistics cần dịch chuyển từ thực hiện từng công đoạn sang cùng khách hàng lựa chọn và điều phối giải pháp, cân bằng tổng chi phí, chất lượng và rủi ro.

Thông điệp của VLA tại Diễn đàn được cô đọng: "Không chỉ vươn ra thế giới, mà cần có năng lực để được thế giới lựa chọn." ***Xem thêm tại: LINK***



05 CTP chi 500 triệu USD mở rộng bất động sản logistics tại Việt Nam

Tập đoàn bất động sản công nghiệp và logistics CTP của Hà Lan đã đạt thỏa thuận mua lại toàn bộ danh mục tài sản và nền tảng vận hành của South-East Asia Logistics Partners (SLP) tại Việt Nam với giá trị khoảng 500 triệu USD.

Danh mục được chuyển nhượng gồm 7 tài sản đã hoàn thành, với tổng diện tích cho thuê khoảng 504.000 m², cùng 6 khu đất phát triển mới có khả năng bổ sung thêm khoảng 585.000 m², nâng tổng quy mô danh mục của CTP tại Việt Nam lên khoảng 1,1 triệu m². Khoảng 59% tài sản nằm tại miền Bắc, tập trung quanh Hà Nội, Bắc Ninh và Hải Phòng; 41% còn lại ở miền Nam.

Các khách thuê hiện tại gồm nhiều doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực chuyển phát, thương mại điện tử và logistics như J&T Express, Shopee Express và Nippon Express. Sau khi thương vụ hoàn tất, hơn 55 nhân sự của SLP dự kiến chuyển sang làm việc cho CTP.

CTP cho biết quyết định mở rộng tại Việt Nam xuất phát một phần từ nhu cầu của các khách hàng quốc tế muốn đa dạng hóa chuỗi cung ứng và mở rộng hoạt động tại châu Á ngoài Trung Quốc. Việt Nam được CTP lựa chọn là một trong những thị trường đầu tiên trong chiến lược mở rộng hoạt động ra ngoài châu Âu. Xem thêm tại: ***LINK***



GÓC LOGISTICS

HỎI - ĐÁP VỀ BẢO HIỂM TRÁCH NHIỆM VÀ BẢO HIỂM HÀNG HÓA (Phần đầu)

Sau khi có hội thảo về bảo hiểm trách nhiệm và bảo hiểm hàng hóa cách đây ít lâu do Ban Pháp luật VLA tổ chức với hai diễn giả là bà Vũ Thị Kim Dung và ông Hoàng Anh Phước, nhiều hội viên cho biết là muốn có được tất cả những câu hỏi, trả lời tại hội thảo cũng như trước và sau đó. Được các diễn giả trên đây đồng ý, phần hỏi – đáp dưới đây đã được biên tập để hội viên tham khảo, và xin lưu ý, đây không phải là những ý kiến tư vấn pháp luật vì mỗi vụ việc cụ thể có những tình tiết, luật áp dụng, phạm vi được chấp thuận bảo hiểm... khác nhau, và do đó, cách giải quyết hoặc kết quả vụ việc thường không giống nhau.



1. Những rủi ro kinh doanh nào được bảo hiểm bởi doanh nghiệp bảo hiểm?

Phạm vi bảo hiểm trách nhiệm pháp lý của người giao nhận được thực hiện thông qua Đơn Bảo hiểm trách nhiệm của Người giao nhận hàng hóa.

Phạm vi bảo hiểm của đơn tùy theo từng Công ty bảo hiểm sẽ bao gồm một phần hoặc toàn bộ các phần sau:

A. Hàng hóa và các trách nhiệm liên quan

- thiệt hại hoặc tổn thất hàng hóa do sự bất cẩn; hoặc
- tổn thất là hậu quả trực tiếp từ thiệt hại hoặc tổn thất hàng hóa; hoặc
- sự chậm trễ, giao hàng sai hoặc không đúng, sự không thực hiện hoặc bỏ sót việc tuân thủ các quy định liên quan; hoặc
- đóng góp tổn thất chung hoặc cứu hộ

B. Trách nhiệm đối với bên thứ ba

- thương tật thân thể bên thứ ba; hoặc
- tổn thất hoặc thiệt hại đối với tài sản của bên thứ ba; hoặc
- tổn thất do hậu quả phát sinh trực tiếp mà bên thứ ba phải chịu

C. Trách nhiệm đối với tiền phạt và thuế

Trách nhiệm pháp lý thanh toán các khoản tiền phạt do chính quyền quy định đối với Người được bảo hiểm khi khiếu nại phát sinh từ một hành vi vi phạm không cố ý theo quy định của pháp luật với điều kiện là vi phạm đó liên quan trực tiếp đến:

- nhập khẩu hoặc xuất khẩu hàng hóa của Khách hàng của Người được bảo hiểm; hoặc thiết bị chuyên chở của Khách hàng của Người được bảo hiểm sử dụng để chuyên chở hoặc xử lý hàng hóa được bảo hiểm; hoặc
- nhập cư; hoặc
- sự an toàn về điều kiện làm việc

D. Chi phí và phí tổn bào chữa (Chi phí này thường phải phát sinh đi kèm với sự cố/thiệt hại/tổn thất phát sinh theo Phần A, B và/hoặc C)

Chi phí giải quyết khiếu nại được sự đồng ý của Công ty bảo hiểm trong việc điều tra, giảm thiểu hoặc bảo vệ một khiếu nại:

- chi phí giám định, luật sư hoặc chuyên gia
- chi phí phát sinh bổ sung trong việc xử lý hàng hóa
- khử trùng hoặc phun trùng phát sinh ngoài quá trình kinh doanh bình thường

2. Đề nghị nêu rõ về một số điểm chính trong văn bản hướng dẫn khiếu nại đòi bồi thường bảo hiểm.

- **Thông báo ngay bằng văn bản** (email, thư tín...) cho doanh nghiệp bảo hiểm về bất kỳ tình huống có thể phát sinh khiếu nại (ví dụ: tổn thất, thiệt hại, chi phí phát sinh do một sự cố trong hoạt động kinh doanh) hoặc bất kỳ khiếu nại nào mà Người được bảo hiểm biết được trong thời hạn bảo hiểm. Lưu ý: **Đơn bảo hiểm của Doanh nghiệp bảo hiểm là đơn dựa trên cơ sở khiếu nại lần đầu tiên** (là khiếu nại mới phát sinh: xảy ra trong thời hạn bảo hiểm hiện tại và chưa từng được biết đến trước đó. Khiếu nại chuyển tiếp/tồn tại từ trước: Nếu một vụ việc đã được bên thứ ba khiếu nại từ năm ngoái (hoặc trước khi mua bảo hiểm), nhưng năm nay họ lại gửi tiếp một văn bản nhắc lại, thì văn bản năm nay không được coi là "khiếu nại lần đầu tiên") **mà** Người được bảo hiểm **nhận được trong thời hạn bảo hiểm.**
- **Thu thập, lưu giữ và cung cấp tất cả các chứng từ liên quan** (hóa đơn, văn bản thông báo, email trao đổi, hợp đồng dịch vụ, báo cáo của công an, v.v...) nhằm xác định sự kiện bảo hiểm, nguyên nhân và mức độ tổn thất, cũng như cơ sở xác lập giá trị bồi thường.
- **Thông tin ban đầu có thể sơ lược song có thể bổ sung thêm** sau khi Doanh nghiệp bảo hiểm có những hướng dẫn hoặc hồi đáp.
- **Hợp tác thiện chí** trong quá trình giải quyết khiếu nại.
- Trong mọi trường hợp Người được bảo hiểm **không được tự ý thừa nhận trách nhiệm với Bên thứ 3.**
- **Thông báo ngay bằng văn bản và kèm theo chứng từ liên quan về tình huống/sự cố/khiếu nại tới Bên thứ 3 có trách nhiệm để Bảo lưu Quyền đòi bồi thường** sau này.
- Doanh nghiệp bảo hiểm sẽ luôn đồng hành cùng Người được bảo hiểm và có những hướng dẫn cụ thể liên quan đến rủi ro/trách nhiệm được bảo hiểm theo Đơn bảo hiểm, nếu ngoài phạm vi bảo hiểm, cũng sẽ có những lời khuyên, khuyến nghị để Người được bảo hiểm tham khảo nếu cần.



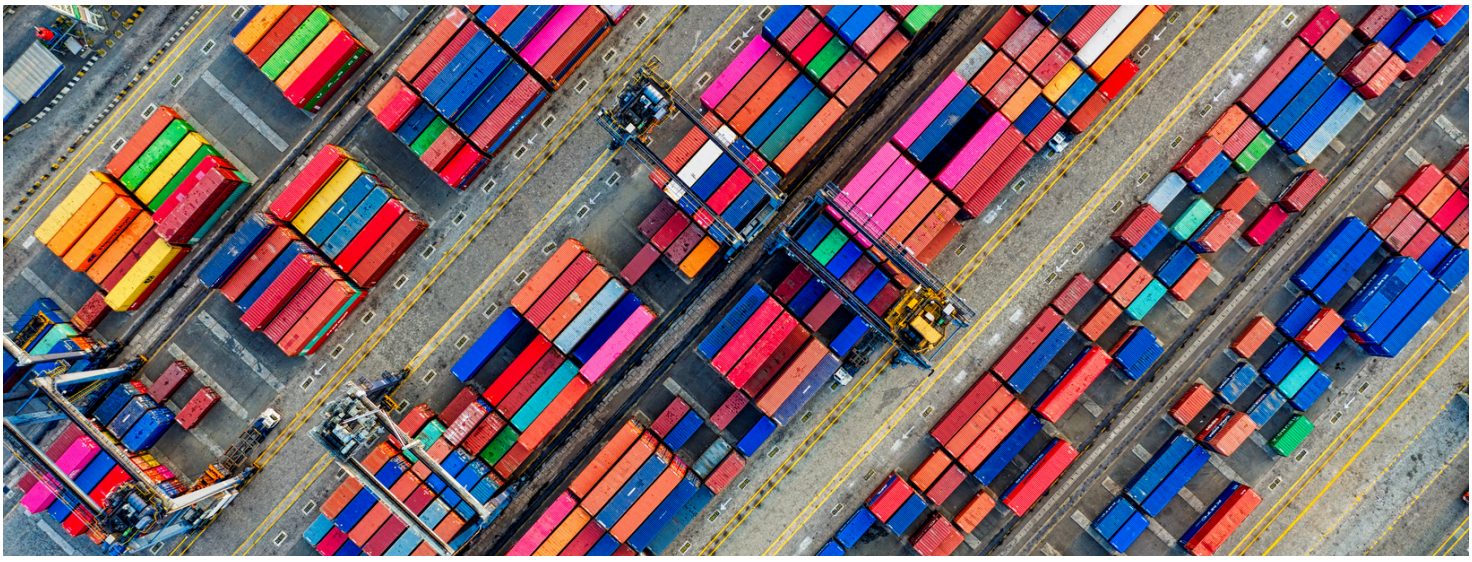
3. Trách nhiệm cung cấp tài liệu, chứng cứ: vui lòng làm rõ và hướng dẫn, tư vấn cho doanh nghiệp vì khi xảy ra tổn thất, có trường hợp Công ty bảo hiểm yêu cầu tài liệu mà khách hàng không thể cung cấp được, ví dụ như năm ngoái có vụ cháy kho hàng ở Hong Kong, Công ty bảo hiểm đòi chứng từ của bên thứ ba mà khách hàng không có được.

Việc xem xét, giải quyết khiếu nại và chi trả bồi thường được thực hiện trên cơ sở tuân thủ các quy định của **Đơn bảo hiểm**, **quy trình giải quyết khiếu nại nội bộ của doanh nghiệp bảo hiểm**, đồng thời phù hợp với **các quy định pháp luật có liên quan** (bao gồm nhưng không giới hạn ở Luật Kinh doanh bảo hiểm, pháp luật về thuế, kiểm toán và các quy định pháp luật hiện hành khác). Trường hợp thiếu hoặc không đầy đủ các tài liệu, chứng cứ nhằm xác định rủi ro được bảo hiểm, nguyên nhân tổn thất, mức độ thiệt hại và cơ sở xác lập giá trị tham chiếu, sẽ làm **hạn chế khả năng xem xét, đánh giá và giải quyết khiếu nại bồi thường** của doanh nghiệp bảo hiểm.

Về trách nhiệm cung cấp tài liệu, chứng cứ, theo pháp luật và nguyên lý bảo hiểm, Người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp các tài liệu liên quan, hợp lý và **nằm trong khả năng kiểm soát của mình** nhằm chứng minh sự kiện bảo hiểm và mức độ tổn thất. Doanh nghiệp bảo hiểm thường yêu cầu những chứng từ cần thiết và khả thi.

Trong trường hợp tổn thất xảy ra ở nước ngoài, nếu Người được bảo hiểm **không có quan hệ pháp lý hoặc quyền kiểm soát đối với bên thứ ba** (ví dụ: chủ kho, đơn vị quản lý kho tại Hong Kong), việc không thể cung cấp chứng từ của bên thứ ba đó CHƯA CHẮC được xem xét là Người được bảo hiểm **vi phạm nghĩa vụ** nếu Người được bảo hiểm chứng minh là mình đã có **nỗ lực hợp lý** trong việc yêu cầu tài liệu từ bên thứ ba (email, giấy tờ...).

Trong một số trường hợp, doanh nghiệp bảo hiểm có thể thu thập thông tin thông qua giám định viên và các kênh chuyên môn phù hợp, trên cơ sở nguyên tắc thiện chí và hợp tác.



4. Những lưu ý khi mua bảo hiểm trách nhiệm của người giao nhận

i) Xác định đúng tư cách pháp lý của người giao nhận

Cần làm rõ phạm vi hoạt động của doanh nghiệp là **đại lý giao nhận (Agent)** hay **người vận chuyển theo hợp đồng (Principal/NVOCC)**, vì trách nhiệm pháp lý và phạm vi bảo hiểm áp dụng cho từng tư cách là khác nhau.

ii) Xem xét kỹ phạm vi bảo hiểm và các rủi ro được bảo hiểm

Bảo hiểm thường chỉ bảo vệ trách nhiệm phát sinh từ **lỗi, sơ suất, bất cẩn** trong quá trình cung cấp dịch vụ; không bảo hiểm trách nhiệm mang tính **cam kết vượt nghĩa vụ pháp lý**, phạt vi phạm, hay các rủi ro bị loại trừ theo điều khoản.

iii) Kiểm tra các điều khoản loại trừ và giới hạn trách nhiệm

Doanh nghiệp cần đặc biệt lưu ý các **điều khoản loại trừ** (hàng nguy hiểm, khai báo sai, giao hàng sai địa chỉ, chậm trễ...) và **giới hạn trách nhiệm** theo từng khiếu nại và theo năm bảo hiểm.

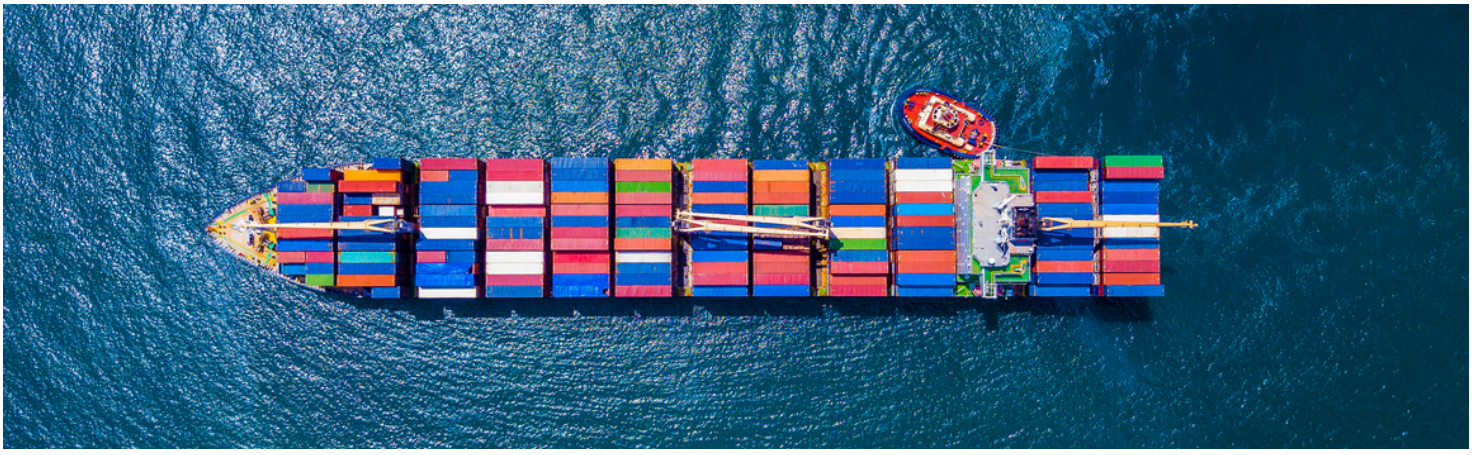
iv) Phù hợp với điều kiện kinh doanh và hợp đồng giao nhận

Điều khoản bảo hiểm cần **phù hợp với điều kiện giao dịch chuẩn** mà doanh nghiệp áp dụng (FIATA, Standard Trading Conditions), tránh trường hợp hợp đồng giao nhận mở rộng trách nhiệm nhưng bảo hiểm không theo kịp.

v) Lưu ý về phạm vi lãnh thổ và thẩm quyền tài phán

Cần xác định rõ bảo hiểm có áp dụng cho **hoạt động quốc tế**, khiếu nại phát sinh ở nước ngoài, và tranh chấp chịu sự điều chỉnh của **pháp luật/thẩm quyền tài phán nào**.

vi) Tuân thủ nghĩa vụ khai báo đầy đủ và trung thực để công ty bảo hiểm có sự đánh giá rủi ro sát với thực tế và cung cấp chào phí bảo hiểm phù hợp với khả năng của công ty bảo hiểm và phù hợp với yêu cầu của Người được bảo hiểm.



5. Những lưu ý khi đòi bồi thường bảo hiểm

i) Thông báo tổn thất kịp thời và đúng quy định

Người được bảo hiểm phải thông báo sự kiện bảo hiểm cho Công ty bảo hiểm **đúng thời hạn, hình thức** theo Hợp đồng/Đơn bảo hiểm để tránh phát sinh tranh chấp về nghĩa vụ thông báo.

ii) Thực hiện các biện pháp hợp lý để hạn chế tổn thất

Sau khi xảy ra tổn thất, Người được bảo hiểm có trách nhiệm áp dụng các biện pháp cần thiết và hợp lý nhằm **giảm thiểu thiệt hại**, đồng thời bảo lưu hiện trường trong phạm vi có thể.

iii) Chuẩn bị hồ sơ, tài liệu khiếu nại đầy đủ và phù hợp

Hồ sơ bồi thường cần bao gồm các **tài liệu, chứng cứ hợp lý và cần thiết** để chứng minh sự kiện bảo hiểm, nguyên nhân tổn thất, mức độ thiệt hại và cơ sở xác lập giá trị bồi thường.

iv) Hợp tác thiện chí trong quá trình giám định và xác minh

Người được bảo hiểm có nghĩa vụ phối hợp với doanh nghiệp bảo hiểm và/hoặc giám định viên trong quá trình xác minh tổn thất theo nguyên tắc **thiện chí và trung thực**.

v) Tuân thủ thời hiệu và quy trình giải quyết khiếu nại

Việc đòi bồi thường phải được thực hiện **trong thời hiệu theo quy định của pháp luật và hợp đồng bảo hiểm**, đồng thời tuân thủ quy trình giải quyết khiếu nại của doanh nghiệp bảo hiểm.



6. Những sai sót mà bên mua bảo hiểm thường gặp khi đòi bồi thường bảo hiểm?

i) Thông báo tổn thất không kịp thời hoặc không đúng quy định

Không thông báo hoặc thông báo chậm so với thời hạn, hình thức quy định trong Hợp đồng/Đơn bảo hiểm, làm ảnh hưởng đến quyền giám định và xác minh của doanh nghiệp bảo hiểm.

ii) Không thực hiện hoặc thực hiện không đầy đủ biện pháp hạn chế tổn thất

Không áp dụng các biện pháp hợp lý để giảm thiểu thiệt hại sau khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, vi phạm nghĩa vụ cơ bản của người được bảo hiểm.

iii) Hồ sơ, chứng từ khiếu nại không đầy đủ hoặc không phù hợp

Thiếu tài liệu chứng minh sự kiện bảo hiểm, nguyên nhân, mức độ tổn thất hoặc cơ sở xác lập giá trị bồi thường, dẫn đến khó khăn trong quá trình xem xét bồi thường.

iv) Hiểu sai phạm vi bảo hiểm và điều khoản loại trừ

Yêu cầu bồi thường đối với các rủi ro không được bảo hiểm hoặc thuộc phạm vi loại trừ theo hợp đồng.

v) Tự ý thừa nhận trách nhiệm hoặc dàn xếp với bên thứ ba

Thỏa thuận, cam kết bồi thường hoặc thanh toán cho bên thứ ba khi chưa có sự chấp thuận của doanh nghiệp bảo hiểm, làm ảnh hưởng đến quyền truy đòi và phạm vi bảo hiểm.



7. Liên quan đến xung đột tại Iran hiện nay tác động đến bảo hiểm, như phạm vi bảo hiểm liên quan đến rủi ro chiến tranh, thay đổi hành trình hoặc chậm trễ được bảo hiểm quy định như thế nào? Nên lưu ý gì?

Liên quan đến tình hình xung đột tại Iran hiện nay, cần lưu ý rằng **Đơn bảo hiểm trách nhiệm của Người vận chuyển do doanh nghiệp bảo hiểm phát hành thường không bảo hiểm** đối với các tổn thất, trách nhiệm, chi phí **gây ra trực tiếp hoặc gián tiếp, hoặc phát sinh từ chiến tranh, xung đột vũ trang, hành động thù địch hoặc các rủi ro tương tự.**

Bên cạnh đó, theo các quy định của pháp luật có liên quan như **Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2015 (Điều 151), Luật Thương mại 2015 (Đ. 294) và Luật Hàng không 2025 (Đ. 65)**, Người vận chuyển được hưởng **các trường hợp miễn trách nhiệm** khi tổn thất phát sinh do **sự kiện bất khả kháng**, trong đó bao gồm hoặc có thể bao hàm **rủi ro chiến tranh**, **xung đột vũ trang và các biện pháp hạn chế của cơ quan có thẩm quyền**.

Trong thực tiễn vận chuyển hàng hóa, **Người vận chuyển theo hợp đồng và/hoặc Người vận chuyển thực tế** có trách nhiệm **thường xuyên theo dõi, cập nhật và đánh giá diễn biến của xung đột tại Iran cũng như các khu vực có rủi ro tương tự**, bao gồm các vùng hàng hải hoặc không phận bị hạn chế hoặc loại trừ rủi ro chiến tranh (ví dụ: các cập nhật của Joint War Listed Areas như JWLA 033); chủ động cập nhật thông tin và điều chỉnh kế hoạch vận chuyển khi cần thiết nhằm **giảm thiểu rủi ro, tổn thất, chi phí phát sinh, chậm trễ hành trình và các hệ quả pháp lý liên quan**, đồng thời phù hợp với nghĩa vụ thận trọng hợp lý của Người vận chuyển theo pháp luật và thông lệ quốc tế.



8. Nên lưu ý gì về các rủi ro pháp lý phát sinh từ các quyết định của hãng vận tải như tuyên bố từ bỏ hành trình (end of voyage) hoặc cấu trúc phụ phí được áp dụng đột ngột?

Doanh nghiệp cần lưu ý rằng các quyết định đơn phương của hãng vận tải như **tuyên bố chấm dứt hành trình (end of voyage)**, thay đổi cảng đến, thay đổi hành trình hoặc **áp dụng đột ngột các loại phụ phí** (war risk surcharge, congestion surcharge, contingency surcharge...) có thể làm phát sinh **tranh chấp về nghĩa vụ hợp đồng và trách nhiệm bồi thường** nếu không có căn cứ rõ ràng trong hợp đồng vận chuyển hoặc điều kiện giao dịch áp dụng. Về trường hợp chi phí phát sinh, chậm trễ hoặc tổn thất gián tiếp do chiến tranh, những rủi ro này thường bị loại trừ theo điều khoản bảo hiểm trách nhiệm người vận chuyển.

Mặc dù vụ việc **KHÔNG** thuộc phạm vi bảo hiểm đơn bảo hiểm trách nhiệm người giao nhận hàng hóa, có một số khuyến nghị mang tính tham khảo để người vận chuyển cân nhắc:

- Trước hết cần làm rõ người vận chuyển đã thực hiện đúng và đầy đủ nghĩa vụ theo hợp đồng dịch vụ logistics với chủ hàng trong việc đặt tàu (book) và làm mọi việc theo đúng tiêu chuẩn quy định hay chưa, người vận chuyển không có trách nhiệm bồi thường cho chủ hàng đối với khoản phụ phí chiến tranh này.
- Rà soát các điều khoản liên quan đến phụ phí chiến tranh (war surcharge), mệnh lệnh của chính phủ (government directions), cầm giữ hàng (lien on cargo) và quyền giữ hàng trong vận đơn của hãng tàu.
- Làm việc với hãng tàu/đại lý để yêu cầu làm rõ cơ sở áp dụng phụ phí chiến tranh, thời điểm áp dụng và đối tượng chịu phí
- Xem xét chuyển tiếp khoản phụ phí này cho chủ hàng theo hợp đồng dịch vụ logistics giữa người vận chuyển và chủ hàng, đồng thời giải thích cho họ khoản phụ phí chiến tranh phát sinh này là không thể lường trước hoặc bị yêu cầu trả thêm do mức độ rủi ro nguy hiểm tăng hoặc thời gian kéo dài hành trình vì phải đổi tuyến đường vận chuyển.
- Đối với các lô hàng tương lai, trong thời điểm xung đột, chiến tranh nhạy cảm, người vận chuyển nên tư vấn thêm cho chủ hàng về việc có thể phát sinh phụ phí chiến tranh và cân nhắc làm rõ các khoản phụ phí chiến tranh nói riêng hoặc các chi phí phát sinh khác nói chung do tình hình chiến sự với hãng tàu và với chủ hàng.

Nhìn chung, người vận chuyển và các bên liên quan cần rà soát kỹ **điều khoản hợp đồng, điều kiện vận chuyển/kinh doanh chuẩn (STC) và phạm vi bảo hiểm, đồng thời thông báo kịp thời và minh bạch** cho các bên có quyền và nghĩa vụ liên quan nhằm hạn chế rủi ro pháp lý và tranh chấp phát sinh.



9. Bảo hiểm trách nhiệm cho người làm công/ nhà thầu phụ được quy định như thế nào?

Theo Đơn bảo hiểm của nhiều doanh nghiệp bảo hiểm, nếu Người được bảo hiểm thuê nhà thầu phụ thì phải đảm bảo và chứng minh rằng các trách nhiệm, nghĩa vụ và bổn phận của nhà thầu phụ theo hợp đồng phụ không thấp hơn trách nhiệm, nghĩa vụ và bổn phận của Người được bảo hiểm cam kết với Khách hàng hoặc như thể bị áp đặt cho Người được bảo hiểm theo bất kỳ luật quốc gia hay quốc tế hay công ước.

Nếu Người được bảo hiểm thuê một nhà thầu phụ hoặc chỉ định một đại lý thay mặt họ, cần cẩn thận kiểm tra nhà thầu phụ hoặc đại lý (tùy từng trường hợp) phải có một danh tiếng nhất định và kinh nghiệm phù hợp để hoàn thành nghĩa vụ của họ. Người được bảo hiểm phải nỗ lực hết sức mình để đảm bảo rằng nhà thầu phụ hoặc đại lý (tùy từng trường hợp) có và duy trì bảo hiểm trách nhiệm đầy đủ trong thời gian hiệu lực của đơn bảo hiểm này hoặc là khả năng tài chính đủ để chịu trách nhiệm cho các lỗi và thiếu sót của họ. Người được bảo hiểm còn phải chỉ dẫn đầy đủ và thỏa đáng cho nhà thầu phụ hoặc đại lý (tùy từng trường hợp) bằng văn bản về trách nhiệm và nghĩa vụ của họ.



10. Doanh nghiệp Logistics và Công ty bảo hiểm đã ký kết Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm giao nhận tổng hợp. Trong quá trình cung cấp dịch vụ cho Khách hàng, Doanh nghiệp Logistics thuê Bên thứ ba thực hiện một phần công việc và thiệt hại phát sinh do lỗi của Bên thứ ba. Khách hàng yêu cầu Doanh nghiệp Logistics phải chịu trách nhiệm trước Khách hàng về hành vi của Bên thứ ba. Trong trường hợp này, Công ty bảo hiểm từ chối bồi thường với lý do "lỗi không phải do Người được bảo hiểm trực tiếp gây ra" có phù hợp theo quy định pháp luật không?

Theo quy định của pháp luật về nghĩa vụ của người vận chuyển, nếu Người được bảo hiểm là người vận chuyển đã ký hợp đồng vận chuyển với khách hàng thì phải chịu trách nhiệm từ lúc nhận hàng đến khi trả hàng theo thỏa thuận. Trong quá trình vận chuyển nếu Nhà thầu phụ (trường hợp Người được bảo hiểm có ký hợp đồng vận chuyển riêng cho lô hàng đó đối với từng công đoạn) gây ra thiệt hại cho lô hàng thì trách nhiệm pháp lý vẫn phát sinh với Nhà thầu phụ và đồng thời với Người được bảo hiểm theo hợp đồng vận chuyển đã ký và/hoặc vận đơn đã cấp. Nếu khách hàng khiếu nại Người được bảo hiểm thì Người được bảo hiểm vẫn phải chịu trách nhiệm với khách hàng đối với thiệt hại do Bên thứ ba thực hiện công việc thay mình gây ra, trừ khi Người được bảo hiểm chứng minh rằng mình được miễn trách theo Điều khoản của hợp đồng vận chuyển hoặc theo quy định của Pháp luật.

Theo Đơn/hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm của người giao nhận mà nhiều doanh nghiệp bảo hiểm cấp cho Người được bảo hiểm, các yêu cầu bồi thường về trách nhiệm pháp lý mà Người được bảo hiểm không cố ý/có ý định và cũng không mong muốn tổn thất xảy ra (từ việc cung cấp các dịch vụ liên quan đến ngành nghề kinh doanh của Người được bảo hiểm cho khách hàng) đều phải tuân thủ các điều khoản và điều kiện của Hợp đồng/ Đơn bảo hiểm. Nếu sau khi điều tra, giám định, thu thập thông tin và bằng chứng, mà tổn thất/thiệt hại/khiếu nại thuộc phạm vi bảo hiểm của Hợp đồng/ Đơn bảo hiểm, Doanh nghiệp bảo hiểm có thể bồi thường cho Người được bảo hiểm sau khi Người được bảo hiểm bồi thường cho khách hàng có hàng hóa bị tổn thất, sau đó sẽ thế quyền của Người được bảo hiểm để đòi Bên thứ ba là Nhà thầu phụ bồi hoàn do đã gây ra thiệt hại.



Vì tình huống gây ra tổn thất nêu tại câu hỏi không rõ ràng, liệu lỗi của Bên thứ ba có được miễn trách hay không, lỗi cố ý hay bất cẩn... Doanh nghiệp bảo hiểm cần xác định rõ các sự việc, nội dung, trước khi đưa ra quyết định bồi thường, từ chối, chế tài... để xem xét mọi vấn đề có phù hợp với quy định của pháp luật hay không; cả Công ty bảo hiểm lẫn Người được bảo hiểm, trong một số trường hợp, cần có thêm ý kiến chuyên môn, pháp lý từ một bên thứ ba độc lập.

1. Hoàn cảnh cụ thể của sự cố (Occurrence), hoàn cảnh xảy ra sự cố, lỗi gây ra thiệt hại là gì, thiệt hại là gì...
2. Các điều khoản cụ thể của Hợp đồng/Đơn bảo hiểm trách nhiệm giao nhận tổng hợp ký giữa Công ty Logistics và Công ty bảo hiểm.
3. Các điều kiện và loại trừ cụ thể.
4. Các mở rộng hay giới hạn cụ thể ... của Hợp đồng/Đơn bảo hiểm.
5. Hợp đồng vận chuyển giữa Người được bảo hiểm (Công ty Logistics) với Nhà thầu phụ là Bên thứ ba...

Ngô Khắc Lễ (biên tập)



TIN QUỐC TẾ

01 Các nhà máy đóng tàu Trung Quốc mở rộng năng lực để đáp ứng lượng đơn đặt hàng tàu container

Các nhà máy đóng tàu Trung Quốc đang tăng tốc mở rộng năng lực sản xuất để đáp ứng lượng đơn hàng tàu container tăng mạnh. Đáng chú ý, Hengli Heavy Industry tại Đại Liên đã có ít nhất 182 tàu trong danh mục chờ đóng, dù chưa bàn giao chiếc tàu container nào.

Theo Alphaliner, Trung Quốc hiện chiếm ưu thế ở hầu hết phân khúc tàu container. Trong năm nay, toàn bộ 152 tàu có sức chở 5.000–7.500 TEU được đặt đóng tại nước này; tỷ trọng đơn hàng tàu trên 20.000 TEU cũng đạt 96%. Hai tập đoàn CSSC và Hengli lần lượt sở hữu lượng đơn hàng 3,86 triệu TEU và 2,47 triệu TEU, chiếm hơn một phần ba tổng đơn hàng toàn cầu.

Làn sóng đóng tàu mới được thúc đẩy bởi lợi nhuận cao của các hãng tàu trong bối cảnh năng lực vận tải hạn chế và giá cước tăng mạnh từ năm 2020. Theo Linerlytica, lượng tàu đang được đặt đóng hiện đạt 16,78 triệu TEU, tương đương 48% quy mô đội tàu toàn cầu. Trong khi đó, Alphaliner ước tính con số này gần 16 triệu TEU, còn MDS Transmodal đưa ra mức 14,2 triệu TEU do độ trễ trong quá trình cập nhật dữ liệu tàu mới. ***Xem thêm tại: LINK.***



02 IMO kêu gọi tăng cường thực thi quy định an toàn hàng hải tại eo biển Hormuz

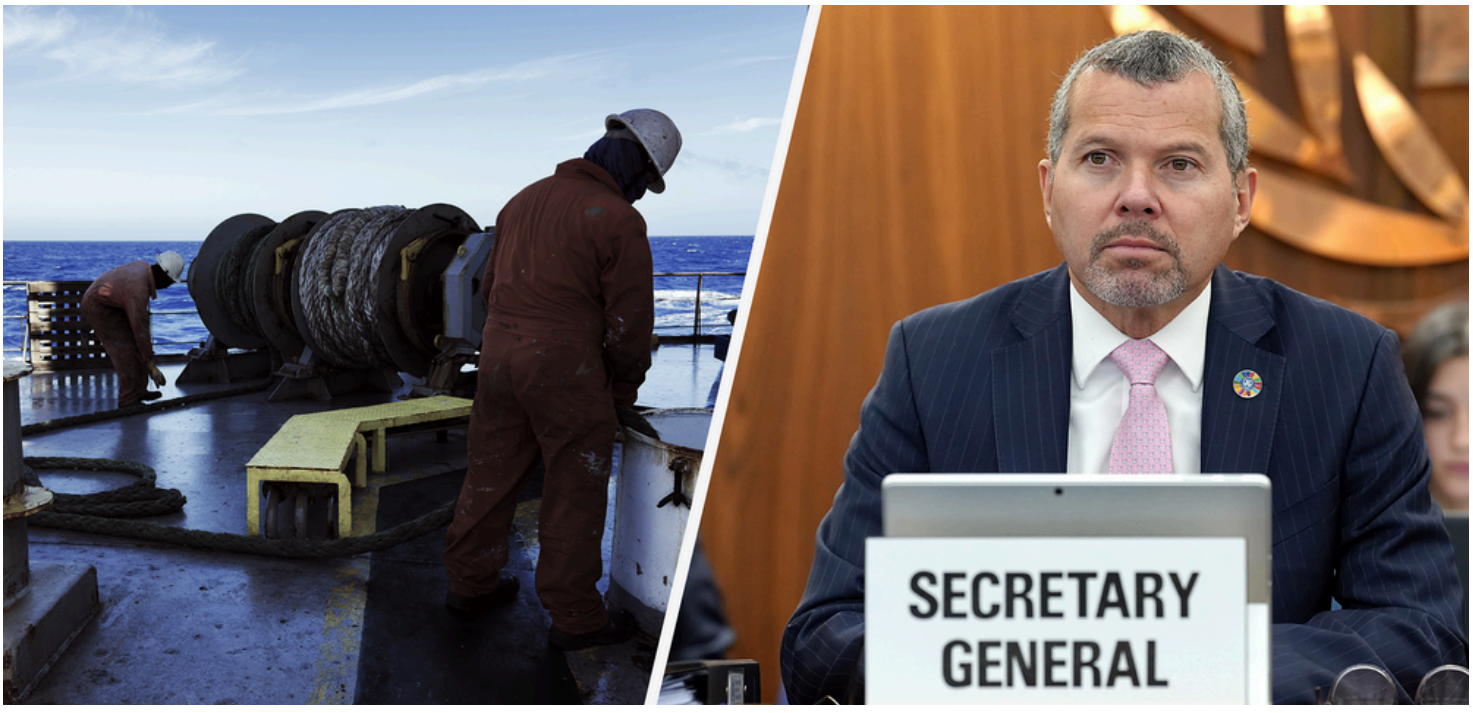
Tổng Thư ký Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) Arsenio Dominguez kêu gọi các quốc gia thành viên tăng cường thực thi quy định về an toàn và an ninh hàng hải tại eo biển Hormuz, trong bối cảnh các cuộc tấn công nhằm vào tàu thương mại trong khu vực vẫn tiếp diễn.

Ông Dominguez cảnh báo nhiều tàu đang lưu thông qua eo biển mà không tuân thủ các quy định cơ bản của những công ước quốc tế, đặc biệt là Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS). IMO cũng bày tỏ quan ngại về tình trạng tàu không đáp ứng tiêu chuẩn, che giấu số nhận dạng IMO, sử dụng đăng ký hoặc treo cờ giả và thực hiện các hoạt động hàng hải không an toàn.

Trước tình hình này, Tổng Thư ký IMO kêu gọi các quốc gia treo cờ, quốc gia có cảng biển và quốc gia ven biển thực hiện đầy đủ trách nhiệm theo các công ước quốc tế, đồng thời xử lý các hành vi vi phạm trong phạm vi quyền hạn và phù hợp với luật pháp quốc tế. Ông cũng khuyến nghị chủ tàu và đơn vị khai thác hạn chế các hoạt động thương mại qua eo biển Hormuz nếu có nguy cơ đặt thuyền viên vào tình huống mất an toàn nghiêm trọng.

Bên cạnh các biện pháp bảo đảm an toàn hàng hải, ông Dominguez nhấn mạnh sự cần thiết phải giải quyết các nguyên nhân gốc rễ của xung đột, vốn không chỉ đe dọa hoạt động vận tải biển mà còn làm gia tăng chi phí sinh hoạt của hàng triệu người trên toàn thế giới.

Sau các quyết định gần đây của Hội đồng IMO, ông tiếp tục kêu gọi các quốc gia thành viên thúc đẩy giải pháp chính trị nhằm khôi phục một khuôn khổ hàng hải thống nhất, an toàn và được quốc tế công nhận tại eo biển Hormuz, bảo đảm quyền và tự do hàng hải theo luật pháp quốc tế. ***Xem thêm tại: LINK.***



03 FIATA thúc đẩy khả năng chống chịu chuỗi cung ứng, số hóa thương mại và phát triển logistics bền vững

FIATA đang đẩy mạnh các sáng kiến nhằm nâng cao khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng, thúc đẩy số hóa thương mại và hỗ trợ doanh nghiệp logistics chuyển đổi theo hướng bền vững. Những nội dung này được FIATA chia sẻ thông qua các hoạt động hợp tác quốc tế và cập nhật chuyên môn gần đây.

Tại Hội nghị Cảng biển Thế giới IAPH 2026 ở London, FIATA đã cùng các tổ chức quốc tế công bố kết quả hoạt động của Nhóm chuyên trách về Khả năng chống chịu chuỗi cung ứng tại cảng. Điểm nổi bật là việc hài hòa hóa 39 sự kiện logistics trọng yếu theo tiêu chuẩn UN/CEFACT, tạo ra ngôn ngữ chung để theo dõi các mốc vận hành của container trong suốt quá trình qua cảng. Sáng kiến cũng đề xuất cơ chế truy cập dữ liệu liên kết, giúp các bên được cấp quyền tiếp cận thông tin cần thiết mà không phải di chuyển dữ liệu khỏi nguồn lưu trữ ban đầu. Qua đó, doanh nghiệp giao nhận và chủ hàng có thể theo dõi hàng hóa tốt hơn, dự báo gián đoạn và cải thiện hiệu quả vận hành. FIATA sẽ tiếp tục phối hợp với các cảng và đối tác để thúc đẩy triển khai thực tế.

Trong lĩnh vực số hóa, FIATA tham gia công bố **Chỉ số Số hóa Thương mại (TDI) 2025/2026** ngày 16/9/2026, đánh giá hơn 170 nền kinh tế. Theo kết quả mới nhất, mức độ triển khai số hóa thương mại trung bình toàn cầu đạt 55%, tăng 5 điểm phần trăm so với kỳ trước. Tuy nhiên, những hạn chế về khung pháp lý, niềm tin, trao đổi dữ liệu xuyên biên giới và tính bền vững vẫn là thách thức đáng kể. FIATA nhấn mạnh số hóa không chỉ là ứng dụng công nghệ hay loại bỏ giấy tờ, mà còn đòi hỏi khả năng tương tác giữa các hệ thống, cơ chế quản trị dữ liệu đáng tin cậy, bảo đảm quyền dữ liệu và thay đổi phương thức kinh doanh.



Ở khía cạnh phát triển bền vững, Trung tâm Vận tải Hàng hóa Thông minh (SFC) đã công bố Khung GLEC phiên bản 3.3 vào ngày 27/10/2026. Đây là phương pháp tham chiếu của ngành để tính toán phát thải khí nhà kính trong hoạt động logistics trên tất cả phương thức vận tải và tại các trung tâm logistics, đồng thời hỗ trợ áp dụng tiêu chuẩn ISO 14083. Phiên bản mới cập nhật dữ liệu phát thải đối với vận tải đường biển, hàng không, xe điện và một số khu vực như Bắc Mỹ, Trung Quốc, Ấn Độ; đồng thời bổ sung hướng dẫn cho lĩnh vực bưu chính, chuyển phát, thương mại điện tử và ngành hóa chất. Các doanh nghiệp đang sử dụng dữ liệu mặc định của GLEC cần rà soát và cập nhật phép tính phát thải phù hợp với những thay đổi mới.

Thông qua các sáng kiến này, FIATA tiếp tục thúc đẩy chuẩn hóa dữ liệu, tăng cường kết nối giữa các chủ thể trong chuỗi cung ứng và nâng cao năng lực chuyên môn cho doanh nghiệp giao nhận vận tải. Đáng chú ý, nội dung phát triển bền vững và tính toán phát thải cũng đã được đưa vào các tiêu chuẩn tối thiểu của Chương trình Văn bằng FIATA về Giao nhận Vận tải, góp phần trang bị kiến thức cần thiết cho lực lượng nhân sự logistics trong tương lai. ***Xem thêm tại: LINK.***



04 Maersk và CMA CGM đồng loạt tăng phụ phí mùa cao điểm trên các tuyến từ châu Á

Hai hãng tàu Maersk và CMA CGM vừa thông báo áp dụng hoặc điều chỉnh phụ phí mùa cao điểm (PSS) đối với hàng hóa vận chuyển từ châu Á đến Địa Trung Hải, Bắc Phi và Mauritius trong tháng 11/2026. Động thái này dự kiến làm tăng chi phí vận tải biển đối với chủ hàng và doanh nghiệp giao nhận trong giai đoạn cuối năm.

Cụ thể, Maersk áp dụng PSS từ ngày 23/11/2026 trên tuyến Đông Á – Địa Trung Hải, với mức 750 USD/container 20 feet và 1.500 USD/container 40 feet, 45 feet. Phụ phí áp dụng cho tất cả các loại container, bao gồm container thường, container lạnh, container bồn và các loại thiết bị chuyên dụng khác. Mức phí được xác định theo ngày tính giá (PCD), tùy thuộc quy định áp dụng đối với từng lô hàng.

Trong khi đó, CMA CGM triển khai PSS từ ngày 25/11/2026 trên tuyến châu Á – Địa Trung Hải và Bắc Phi, với mức 800 USD/container 20 feet và 1.600 USD/container 40 feet. Phụ phí áp dụng cho tất cả các loại thiết bị, bao gồm container thường, container lạnh, hàng quá khổ quá tải (OOG) và container rỗng có tính cước. Ngày hiệu lực được xác định theo ngày xếp hàng lên tàu.

Đối với tuyến Đông Á – Mauritius, CMA CGM điều chỉnh PSS từ ngày 15/11/2026. Hàng hóa xuất phát từ Trung Quốc và các Đặc khu Hành chính của Trung Quốc chịu mức phí 800 USD/TEU, trong khi hàng từ Đông Bắc Á và Đông Nam Á, bao gồm Việt Nam, áp dụng mức 500 USD/TEU.

Các hãng tàu lưu ý PSS được thu riêng ngoài cước vận tải biển cơ bản và có thể cộng thêm các khoản phí khác như phụ phí nhiên liệu, phí xếp dỡ tại cảng (THC), phí an ninh và các khoản phụ phí địa phương. Những điều chỉnh này khiến chủ hàng và doanh nghiệp giao nhận cần chủ động cập nhật biểu phí, tính toán chi phí và lên kế hoạch vận chuyển phù hợp trong những tháng cuối năm 2026. ***Xem thêm tại: LINK 1 & LINK 2.***



05 Lượng hàng nhập khẩu kỷ lục từ châu Á và sự cố của BNSF khiến thời gian lưu container đường sắt tại Nam California kéo dài

Thời gian lưu container đường sắt tại hai cảng Los Angeles và Long Beach vốn đã ở mức cao, nay tiếp tục có dấu hiệu gia tăng trong tháng 11. Tình trạng này xuất phát từ sự kết hợp của hai yếu tố: lượng hàng nhập khẩu từ châu Á đạt mức kỷ lục trong tháng trước và tình trạng ngập lụt gây gián đoạn hoạt động của BNSF tại khu vực Tây Nam nước Mỹ.

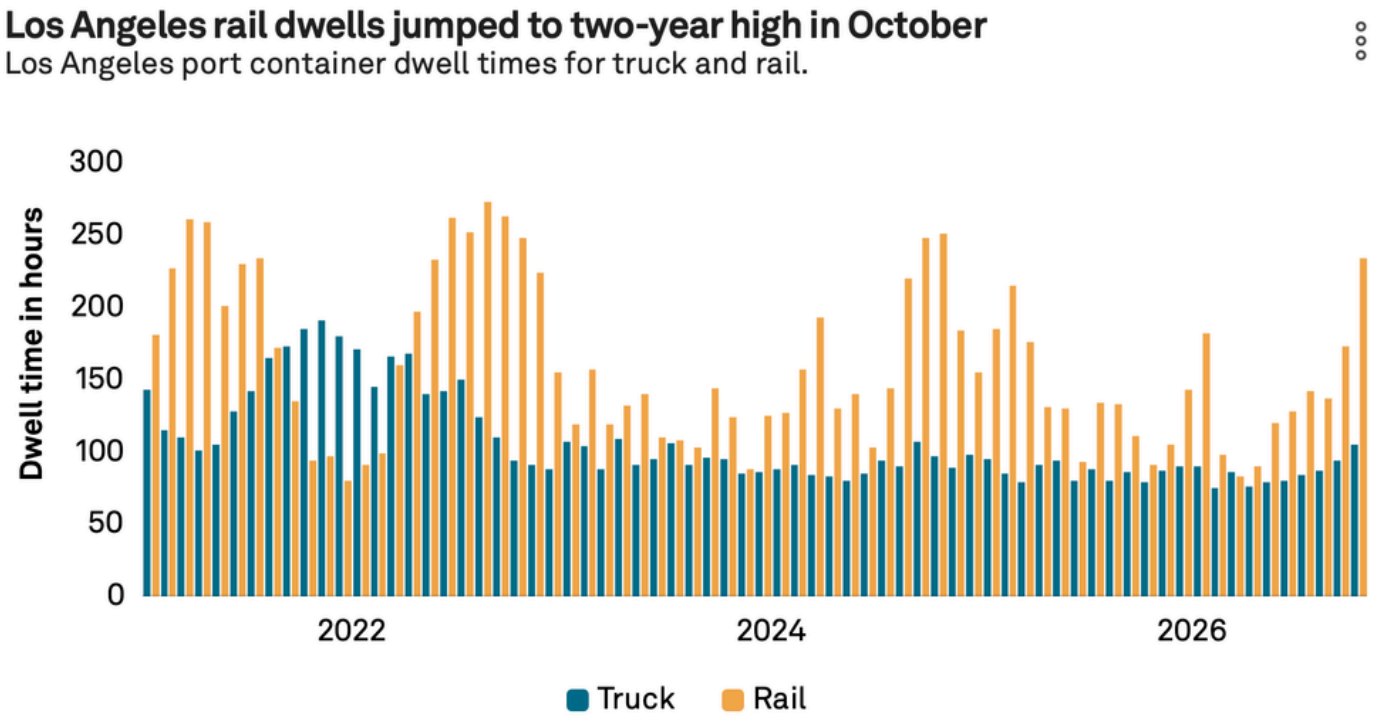
Trong buổi họp báo trực tuyến hôm thứ Năm, ông Gene Seroka, Giám đốc điều hành Cảng Los Angeles, cho biết hiện có khoảng 9.500 container đường sắt tại cảng đã lưu lại từ 9 ngày trở lên.

“Ba phần tư trong số đó là container của BNSF, và một nửa đang nằm tại cảng Fenix Marine”, ông Seroka cho biết. Fenix Marine hiện chưa đưa ra phản hồi dù đã nhận được nhiều yêu cầu bình luận về tình hình dịch vụ tại cảng.

Theo dữ liệu của Infor Nexus được đăng tải trên nền tảng Gateway của Journal of Commerce, thời gian lưu container đường sắt tại Los Angeles trong tháng 10 đã tăng lên gần 10 ngày, mức cao nhất trong vòng hai năm. Tại Long Beach, con số này cũng đạt gần 8 ngày, xác lập mức cao nhất trong cùng giai đoạn.

Tình trạng gia tăng thời gian lưu container chủ yếu bắt nguồn từ lượng hàng nhập khẩu lớn liên tục đổ về hai cảng Los Angeles và Long Beach trong mùa cao điểm kéo dài từ tháng 5 đến nay. Đáng chú ý, thời gian lưu container dường như còn tiếp tục tăng trong những tuần gần đây.

Nguyên nhân phần nào được thể hiện qua số liệu nhập khẩu. Theo PIERS, một sản phẩm cùng hệ thống với Journal of Commerce, lượng hàng nhập khẩu từ châu Á vào Mỹ trong tháng 10 đạt 1,9 triệu TEU, mức cao nhất từng ghi nhận trong một tháng. Khoảng một nửa lượng hàng này được vận chuyển qua hai cảng Los Angeles và Long Beach.



“Trong 5 tháng qua, Los Angeles và Long Beach đã xử lý lượng hàng hóa cao nhất trong lịch sử. Đây là khối lượng hàng hóa vô cùng lớn”, ông Brian Kobza, Giám đốc thương mại của IMC Logistics, nhận định tại hội thảo trực tuyến do Kuehne + Nagel tổ chức trong tuần này.

Ông Kobza cho biết tình trạng ùn ứ hiện tập trung chủ yếu ở khâu vận tải liên phương thức. Theo ước tính của Kuehne + Nagel, có khoảng 27.000 container đang chờ được xếp lên tàu hỏa tại cụm cảng, trong đó khoảng 8.000 container đã lưu lại hơn 9 ngày.

Lượng hàng nhập khẩu kỷ lục từ châu Á bắt đầu được vận chuyển khỏi Nam California đúng thời điểm các cơn bão liên tiếp vào cuối tháng 10 và đầu tháng 11 gây ngập lụt nghiêm trọng, làm gián đoạn hoạt động trên mạng lưới đường sắt Southern Transcon của BNSF tại bang New Mexico. Sự cố này khiến cả hàng hóa nội địa lẫn hàng hóa quốc tế vận chuyển bằng đường sắt liên phương thức phải lưu lại tại bờ Tây lâu hơn bình thường.

Ông David Bennett, Giám đốc thương mại của đơn vị vận tải đường bộ Port X Logistics, cho biết thời gian lưu container đường sắt lên tới 30 ngày tại một số bến thuộc khu vực Los Angeles – Long Beach hiện đã trở nên phổ biến.

“Tình trạng này tạo ra hiệu ứng domino. Chỉ trong thời gian ngắn, nó đã ảnh hưởng đến hoạt động vận tải đường bộ. Hiện chúng tôi cũng đang ghi nhận thời gian chờ tăng lên đối với hoạt động vận chuyển container nội cảng”, ông Bennett cho biết.



“BNSF là vấn đề”

Các bên liên quan tại cảng cho rằng tình trạng lưu container đường sắt nghiêm trọng nhất chủ yếu tập trung tại những cơ sở mà BNSF kiểm soát phần lớn lưu lượng vận tải đường sắt.

“BNSF chính là vấn đề”, một đại diện đơn vị khai thác cảng giấu tên chia sẻ với Journal of Commerce.

SSA Marine, đơn vị vận hành ba bến container tại Long Beach, nơi BNSF không phải hãng vận tải đường sắt chủ lực, từng ghi nhận thời gian lưu container đường sắt trung bình lên tới 10 ngày. Tuy nhiên, ông Sal Ferrigno, Phó Chủ tịch SSA, cho biết tình hình dường như đã cải thiện trong tuần này.

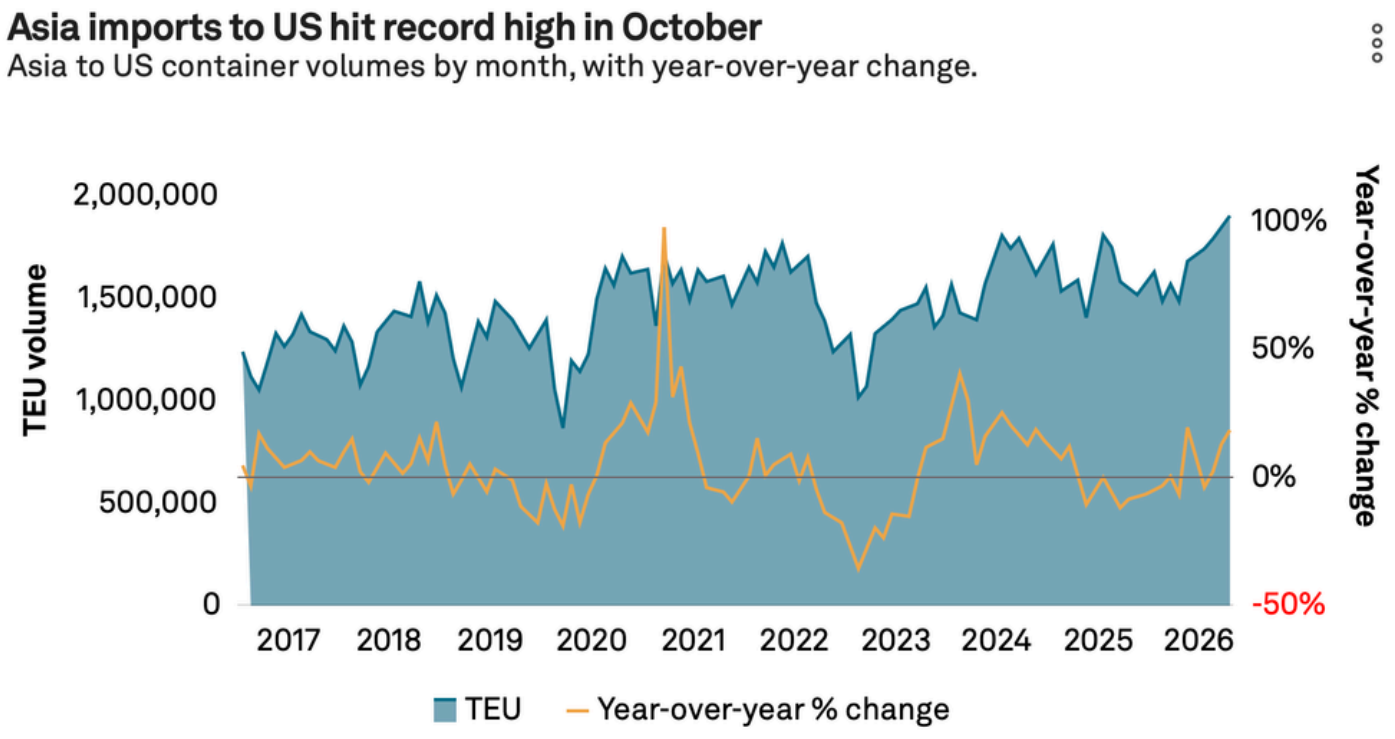
Trong khi đó, ông Alan McCorkle, Chủ tịch Yusen Terminals, cho biết cảng Yusen tại Los Angeles, chủ yếu được phục vụ bởi Union Pacific, không ghi nhận tình trạng ùn ứ container đường sắt kéo dài đáng kể.

“Lượng hàng hóa vẫn duy trì ở mức cao ổn định, trong khi hoạt động vận chuyển container chiều quay về hướng Tây của Union Pacific cũng diễn ra mạnh mẽ”, ông McCorkle cho biết.

Để đáp ứng sản lượng hàng hóa tăng cao, Yusen hiện thường xuyên tổ chức 12 ca làm việc mỗi tuần, trong khi mức hoạt động thông thường tại các cảng Nam California là 10 ca mỗi tuần.

Long Beach Container Terminal (LBCT), cảng chủ yếu được phục vụ bởi BNSF, đang triển khai nhiều biện pháp nhằm hạn chế ùn ứ. Cảng duy trì hoạt động cổng ra vào 24/7, đồng thời phối hợp với các bên liên quan để chuyển container đường sắt từ cảng đến các bãi ngoài cảng, chẳng hạn như bãi Hobart của BNSF, cách cảng khoảng 25 dặm.

“Chúng tôi hoạt động 24/7. Chúng tôi đã đề nghị một số khách hàng vận chuyển container đến bãi Hobart để giải phóng mặt bằng tại cảng và giảm tình trạng ùn ứ”, ông Anthony Otto, Chủ tịch LBCT, cho biết.



BNSF cho biết đang xử lý lượng hàng gia tăng trên mạng lưới

Ông Jon Gabriel, Phó Chủ tịch phụ trách nhóm hàng tiêu dùng của BNSF, cho biết với Journal of Commerce trong tuần này rằng tình trạng các đoàn tàu dồn ứ xảy ra sau đợt thời tiết xấu gần đây tại New Mexico và Arizona, khiến một trong hai tuyến đường sắt thuộc mạng lưới Southern Transcon tại các khu vực này phải tạm ngừng hoạt động.

Sau khi sửa chữa tuyến đường bị ảnh hưởng, BNSF hiện đang ghi nhận lượng tàu đến Nam California tăng đột biến, ông Gabriel cho biết.

"Các cảng sẽ phải hoạt động với cường độ đặc biệt cao trong thời gian này, nhưng tác động đối với khách hàng sẽ giảm dần khi mạng lưới từng bước trở lại ổn định", ông Gabriel nhận định.

Tuy nhiên, khi BNSF khôi phục và đẩy mạnh lưu lượng vận chuyển, áp lực lên hệ thống cũng gia tăng, đặc biệt đối với nguồn cung toa xe đường sắt, đầu máy và đội ngũ nhân viên tại các trung tâm nội địa. Tình trạng này đồng thời tạo thêm sức ép lên những điểm nghẽn khác trên tuyến vận chuyển kết nối với hai cảng Los Angeles và Long Beach.

"Trong năm nay, chúng tôi liên tục lập kỷ lục về sản lượng. Tôi cho rằng 9 trong số 10 tháng đã ghi nhận lượng hàng rời cảng ở mức cao kỷ lục", ông Gabriel nói.

Cảng Long Beach dự báo sẽ tiếp tục xử lý lượng hàng hóa nói chung và container vận chuyển bằng đường sắt ở mức kỷ lục trong những tuần tới.

Ông Noel Hacegaba, Giám đốc điều hành Cảng Long Beach, cho biết: "Hệ thống đường sắt nội cảng của chúng tôi vẫn đang hoạt động với công suất kỷ lục. Một số bến xử lý số lượt vận chuyển bằng đường sắt gần gấp đôi mức thông thường, trong khi thời gian lưu container trung bình chỉ tăng nhẹ".

Theo dự báo được đăng tải trên website của hai cảng, trong tuần này, cụm cảng Los Angeles – Long Beach dự kiến xử lý tổng cộng 268.000 TEU hàng nhập khẩu có hàng. Sản lượng dự kiến tăng lên 315.000 TEU trong tuần tới, trước khi giảm xuống còn 289.000 TEU trong tuần từ ngày 22 đến 28/11. Trong điều kiện thông thường, tổng lượng hàng nhập khẩu có hàng tại hai cảng vào khoảng 200.000 TEU mỗi tuần.

Theo Journal of Commerce



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA trình bày tham luận tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2026

Trong hai ngày 06–07/11/2026, Diễn đàn Logistics Việt Nam 2026 (VLF 2026) với chủ đề "Kết nối logistics cao nguyên, vươn ra chuỗi giá trị toàn cầu" đã diễn ra tại Gia Lai, do Bộ Công Thương chủ trì phối hợp tổ chức. Diễn đàn là dịp để các cơ quan quản lý, chuyên gia và cộng đồng doanh nghiệp trao đổi về định hướng phát triển logistics, tăng cường kết nối vùng và nâng cao khả năng tham gia của Việt Nam vào chuỗi cung ứng quốc tế.

Tại Phiên toàn thể diễn ra ngày 07/11 ở Quy Nhơn, ông Trần Tiến Dũng – Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã trình bày tham luận "Doanh nghiệp logistics Việt Nam: Từ nhà cung cấp dịch vụ đến đối tác toàn cầu". Tham luận tập trung vào một vấn đề cốt lõi: doanh nghiệp logistics Việt Nam cần xây dựng những năng lực gì để không chỉ tham gia mạng lưới vận tải quốc tế mà còn trở thành đối tác được khách hàng toàn cầu tin tưởng lựa chọn.

Thông qua tham luận tại VLF 2026, VLA nhấn mạnh yêu cầu chuyển dịch của doanh nghiệp logistics Việt Nam: từ cung cấp dịch vụ đơn lẻ sang tham gia tổ chức và điều phối chuỗi cung ứng; từ cạnh tranh chủ yếu bằng giá sang cạnh tranh bằng độ tin cậy, dữ liệu, chuyên môn và khả năng thích ứng.



02 VLA tham gia góp ý Đề án hình thành Trung tâm logistics tích hợp đa phương thức tại TP. Đà Nẵng

Chiều ngày 12/11/2026, UBND TP. Đà Nẵng tổ chức Hội thảo tham vấn ý kiến Đề án "Hình thành Trung tâm logistics tích hợp đa phương thức tại TP. Đà Nẵng", với sự tham gia của đại diện các cơ quan quản lý, chuyên gia, nhà khoa học và cộng đồng doanh nghiệp.

Tham dự hội thảo, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) có ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA, tham gia trình bày tham luận, đóng góp ý kiến đối với định hướng phát triển trung tâm logistics tích hợp đa phương thức của thành phố. Đại diện Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI), PGS.TS. Hồ Thị Thu Hòa cũng tham gia báo cáo và trình bày nội dung Đề án.

Việc tham gia hội thảo thể hiện sự đồng hành của VLA trong quá trình xây dựng định hướng phát triển logistics tại các địa phương, đồng thời đóng góp góc nhìn từ cộng đồng doanh nghiệp và chuyên gia nhằm hoàn thiện các giải pháp kết nối vận tải đa phương thức, phát triển hạ tầng và nâng cao năng lực logistics khu vực miền Trung.



03 VLA và VLI trao đổi hợp tác với IESC và TAFSE về phát triển chuỗi lạnh và thương mại nông sản Việt Nam – Hoa Kỳ

Ngày 10/11/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) đã có buổi gặp gỡ, làm việc với đại diện IESC và TAFSE nhằm trao đổi định hướng hợp tác dài hạn, tập trung vào phát triển chuỗi lạnh và thúc đẩy thương mại nông sản giữa Việt Nam và Hoa Kỳ.

Tham dự buổi làm việc, phía IESC/TAFSE có ông Glenn – Giám đốc Dự án và bà Courtney – Giám đốc Thương mại. Đại diện VLA/VLI gồm ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA; ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ VLA; bà Nguyễn Thị Thanh Hải – Phó Tổng Thư ký VLA; PGS.TS. Hồ Thị Thu Hòa – Viện trưởng VLI và bà Tô Thị Hằng – Phó Viện trưởng VLI.

Buổi làm việc là dịp để VLA, VLI và IESC/TAFSE trao đổi sâu hơn về các hướng hợp tác tiềm năng, đồng thời mở rộng kết nối giữa doanh nghiệp logistics hai nước. Qua đó, các bên hướng tới khai thác thế mạnh của mạng lưới doanh nghiệp và chuyên gia, góp phần thúc đẩy thương mại nông sản, phát triển chuỗi lạnh và nâng cao năng lực logistics phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu Việt Nam – Hoa Kỳ.



04 VLA phối hợp tổ chức Hội thảo về quản trị rủi ro tài chính và dòng tiền cho doanh nghiệp logistics

Ngày 05/11/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) phối hợp với Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam – Chi nhánh khu vực TP. Hồ Chí Minh (VCCI-HCM) tổ chức hội thảo "Quản trị rủi ro tài chính, dòng tiền và giải pháp cho doanh nghiệp logistics".

Chương trình có sự đồng hành của Coface với vai trò Nhà tài trợ chính, cùng hai Nhà đồng tài trợ AEGIS và QBE – các hội viên VLA. Hội thảo được tổ chức nhằm tạo diễn đàn trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm và cập nhật các giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp logistics nâng cao năng lực quản trị tài chính trong bối cảnh thị trường có nhiều biến động.

Thông qua chương trình, các doanh nghiệp có cơ hội tiếp cận những vấn đề thiết thực liên quan đến nhận diện và kiểm soát rủi ro tài chính, quản trị dòng tiền cũng như các giải pháp bảo vệ hoạt động kinh doanh. Đây là những nội dung có ý nghĩa quan trọng đối với doanh nghiệp logistics, đặc biệt trong việc duy trì thanh khoản, kiểm soát công nợ và bảo đảm nguồn lực cho hoạt động vận hành.

Thông qua việc phối hợp cùng VCCI-HCM và các đơn vị đồng hành, VLA tiếp tục phát huy vai trò kết nối, hỗ trợ hội viên tiếp cận kiến thức và giải pháp chuyên môn, góp phần nâng cao năng lực quản trị, tăng cường khả năng thích ứng và phát triển bền vững cho cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam. ***Xem tài liệu hội thảo tại đây: LINK.***









05 VLA phối hợp tổ chức Hội thảo quốc tế về doanh nghiệp logistics trong kỷ nguyên tăng trưởng và chuyển đổi kép

Chiều ngày 12/11/2026, Trường Đại học Phan Thiết (phường Phú Thủy, tỉnh Lâm Đồng) phối hợp cùng Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Trường Đại học Tây Đô và Trường Đại học Nam Cần Thơ tổ chức Hội thảo quốc tế với chủ đề "Doanh nghiệp Logistics trong kỷ nguyên tăng trưởng và chuyển đổi kép – Cơ hội và thách thức".

Tham dự hội thảo, đại diện VLA có ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA và Luật sư Nguyễn Thị Hồng Ngân – Trưởng Ban Pháp luật VLA. Chương trình là diễn đàn để các nhà quản lý, chuyên gia, nhà khoa học và cộng đồng doanh nghiệp trao đổi về những vấn đề đặt ra đối với ngành logistics trong giai đoạn phát triển mới.

Các nội dung thảo luận tập trung vào tác động của chuyển đổi số và chuyển đổi xanh đối với hoạt động quản trị, vận hành doanh nghiệp; đồng thời nhận diện những cơ hội, thách thức trong quá trình thích ứng với xu hướng tăng trưởng mới. Bên cạnh đó, hội thảo chú trọng đề xuất giải pháp phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, tăng cường liên kết giữa nhà trường và doanh nghiệp nhằm nâng cao chất lượng đào tạo, đáp ứng nhu cầu thực tế của thị trường lao động.

Thông qua hoạt động phối hợp tổ chức, VLA tiếp tục thúc đẩy kết nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics với các cơ sở đào tạo và giới chuyên gia, góp phần phát triển nguồn nhân lực, nâng cao năng lực doanh nghiệp và hỗ trợ ngành logistics thích ứng với yêu cầu chuyển đổi kép.







06 VLA đóng góp ý kiến tại Tọa đàm khoa học về hội nhập quốc tế của Việt Nam

Ngày 02/11/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA tham dự và phát biểu tại Tọa đàm khoa học với chủ đề "Hội nhập quốc tế của Việt Nam: Kết quả, điểm nghẽn và phương hướng thời gian tới" do Bộ Ngoại giao tổ chức.

Tại tọa đàm, ông Ngô Khắc Lễ khẳng định VLA sẵn sàng phối hợp cùng Bộ Ngoại giao trong các hoạt động thuộc khuôn khổ APEC, không chỉ tham gia với vai trò diễn giả, điều phối viên mà còn đóng góp đề xuất chủ đề, xây dựng chương trình và phối hợp với các nền kinh tế thành viên. Đây là hướng hợp tác có ý nghĩa trong bối cảnh Việt Nam chuẩn bị đăng cai APEC 2027, đánh dấu gần 30 năm Việt Nam gia nhập diễn đàn.

Bên cạnh đó, đại diện VLA kiến nghị Bộ Ngoại giao tiếp tục phối hợp với Bộ Xây dựng theo dõi tiến trình ký kết và triển khai Công ước NCD, hướng tới sớm tham gia Công ước nhằm tạo thuận lợi cho thương mại, vận tải và thanh toán quốc tế. Việc này được kỳ vọng góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam, đồng thời bảo vệ quyền và lợi ích chính đáng của doanh nghiệp xuất khẩu khi sử dụng chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng và thanh toán qua ngân hàng.

Ông Ngô Khắc Lễ cũng ghi nhận vai trò của các cơ quan đại diện ngoại giao Việt Nam ở nước ngoài trong việc thúc đẩy ngoại giao kinh tế, hỗ trợ hiệp hội và doanh nghiệp kết nối đối tác, tiếp cận thông tin thị trường, thương mại và vận tải. VLA mong muốn tiếp tục tăng cường phối hợp với Bộ Ngoại giao và các cơ quan liên quan, qua đó phát huy nguồn lực đối ngoại để mở rộng cơ hội hợp tác quốc tế cho cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam.



07 VLA nhận Bằng khen của Bộ trưởng Bộ Công Thương năm 2026



Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) cùng các cá nhân thuộc Hiệp hội vinh dự được nhận Bằng khen của Bộ trưởng Bộ Công Thương vì đã có thành tích xuất sắc trong công tác phát triển dịch vụ logistics Việt Nam năm 2026.

Các tập thể và cá nhân được khen thưởng gồm:

- **Tập thể:** Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA).
- **Bà Bùi Thị Hải Yến** – Phó Chủ tịch VLA.
- **Bà Phạm Thị Thu Hạnh** – Chánh Văn phòng VLA.
- **Bà Chu Quỳnh Trang** – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội.

Việc được trao tặng Bằng khen là sự ghi nhận của Bộ Công Thương đối với những đóng góp và nỗ lực của tập thể VLA cùng các cá nhân trong hoạt động phát triển ngành logistics Việt Nam. Đây cũng là sự khích lệ để Hiệp hội tiếp tục phát huy vai trò đại diện, kết nối cộng đồng doanh nghiệp, thúc đẩy hợp tác và đồng hành cùng sự phát triển của ngành trong thời gian tới.

08 VLA tham dự Lễ kỷ niệm Quốc khánh Vương quốc Bỉ – King's Day 2026

Nhận lời mời của Đại sứ quán Vương quốc Bỉ tại Việt Nam, tối ngày 13/11/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA và bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội đã tham dự chương trình King's Day 2026.

Sự kiện có sự hiện diện của Đại sứ Vương quốc Bỉ tại Việt Nam Pieter Leenknegt, Thứ trưởng Bộ Ngoại giao Lê Thu Hằng cùng đại diện các cơ quan ngoại giao, đối tác, cộng đồng người Bỉ và doanh nghiệp.

King's Day là dịp kỷ niệm thường niên của Vương quốc Bỉ, đồng thời tạo cơ hội gặp gỡ, giao lưu và tăng cường kết nối giữa các cơ quan, tổ chức và cộng đồng doanh nghiệp hai nước.

Thông qua việc tham dự chương trình, VLA tiếp tục duy trì kết nối với Đại sứ quán Bỉ và các đối tác quốc tế, góp phần thúc đẩy quan hệ hợp tác, mở rộng cơ hội giao lưu và kết nối doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics giữa Việt Nam và Bỉ.



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 162, ngày 15/11/2026

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