



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



BẢN TIN VLA

(Số 133, ngày 01/09/2025)

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 và GÓC PHÁP LUẬT. Trân trọng cảm ơn.



FIATA WORLD CONGRESS

GREEN & RESILIENT LOGISTICS

2025

**DURING 5 DAYS
OF CONFERENCE & EXHIBITION**

**NATIONAL CONVENTION CENTER,
HA NOI, VIETNAM**

+50

INDUSTRY VISIONARIES

+1000

VALUABLE PARTICIPANTS

+100

EXHIBITION BOOTHS



**REGISTRATION FOR FWC 2025 IS OPEN,
RESERVE YOUR SEAT NOW**

FIATA2025.VN
(+84) 866 78 79 56
INFO@FIATA2025.VN

SPONSORS



Official Airlines



**OCTOBER
06 - 10/2025**

TIN TRONG NƯỚC

01 Dấu ấn VLA tại Triển lãm A80: Logistics Việt Nam - 80 năm “huyết mạch” kết nối các đầu tàu kinh tế ra khơi

Sáng ngày 28/08 Triển lãm Quốc gia với chủ đề “80 năm Độc lập – Tự do – Hạnh phúc” đã diễn ra tại Trung tâm Hội chợ Triển lãm Quốc gia (VEC) tại Đông Anh, Hà Nội. Đây là hoạt động đặc biệt được tổ chức nhân dịp kỷ niệm 80 năm Quốc khánh nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (02/9/1945 – 02/9/2025).

Tham gia triển lãm “80 năm có một” này, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) ở vị trí đặc biệt Gian H2-025 – Hall 2, khu “Đầu tàu kinh tế” của Triển lãm Quốc gia, Trung tâm Triển lãm Quốc gia (VEC).

Vinh dự là một trong số 300 đơn vị, tổ chức, doanh nghiệp tham gia trưng bày tại triển lãm, gian hàng VLA có chủ đề “Logistics Việt Nam: 80 năm “huyết mạch” kết nối các đầu tàu kinh tế ra khơi”, gian hàng VLA tái hiện hành trình hình thành và phát triển của ngành logistics từ hậu cần kháng chiến đến vai trò là “huyết mạch” của thương mại và nền kinh tế Việt Nam trong quá trình 80 năm phát triển kinh tế đất nước, kết nối các trung tâm kinh tế vùng, vùng động lực quốc gia và chuỗi cung ứng toàn cầu.



Ngay sau Lễ Khai mạc, Gian hàng VLA đã vinh dự đón Ông Lê Tiến Châu, Bí thư TP. Hải Phòng (đứng thứ 2, từ trái sang) tới tham quan và chúc mừng VLA

02 Diễn đàn Logistics Vùng lần VI: Logistics xuyên biên giới – Động lực chiến lược cho miền Trung bứt phá

Ngày 22/8/2025, tại thành phố Huế, Diễn đàn Logistics Vùng lần VI với chủ đề “Logistics xuyên biên giới – Sức bật tăng trưởng vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung” đã được tổ chức dưới sự chỉ đạo của VCCI và UBND thành phố Huế, với sự phối hợp của Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp, Sở Công Thương Huế, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), và nhiều đơn vị liên quan. Diễn đàn thu hút hơn 500 đại biểu là lãnh đạo bộ, ngành, địa phương, các chuyên gia, doanh nghiệp trong và ngoài nước.

Các tham luận tại Diễn đàn đều thống nhất đánh giá vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung có vị trí địa chiến lược đặc biệt, là “ngã tư” của các hành lang vận tải Bắc – Nam, Đông – Tây, vừa là cầu nối nội địa, vừa là cửa ngõ ra biển Đông và kết nối tiểu vùng Mekong mở rộng. Hệ thống cảng biển nước sâu, sân bay quốc tế và cửa khẩu quốc tế là những nền tảng quan trọng để khu vực trở thành trung tâm logistics quốc gia và khu vực.

Nhiều ý kiến nhấn mạnh tiềm năng của Khu kinh tế Chân Mây – Lăng Cô để trở thành trung tâm logistics xanh và khu thương mại tự do (FTZ). Với hạ tầng cảng nước sâu, cao tốc Bắc – Nam, đường sắt quốc gia và gần các sân bay quốc tế, Chân Mây – Lăng Cô hội tụ đầy đủ điều kiện để phát triển thành cực tăng trưởng mới, góp phần đưa Huế thành trung tâm logistics cấp vùng. Tại Diễn đàn Thứ trưởng Bộ Công Thương Nguyễn Sinh Nhật Tân đã đề xuất 7 giải pháp trọng tâm:

- Rà soát, điều chỉnh quy hoạch phát triển hạ tầng logistics phù hợp định hướng vùng.
- Đầu tư đồng bộ hạ tầng đa phương thức, gắn kết cảng biển – đường sắt – đường bộ – hàng không.
- Xây dựng các trung tâm logistics quốc tế, cảng cạn, khu trung chuyển hàng hóa.
- Khuyến khích thuê ngoài logistics, có chính sách ưu đãi thu hút nguồn hàng.
- Đẩy mạnh hợp tác quốc tế, hướng tới hải quan “một cửa” với các nước láng giềng.
- Thúc đẩy chuyển đổi số, chuyển đổi xanh trong logistics.
- Tăng cường đào tạo và thu hút nhân lực logistics chất lượng cao cho miền Trung.



Có bài tham luận với chủ đề “Phát triển hành lang vận tải thể hệ mới, đánh thức tiềm năng hành lang kinh tế Đông - Tây, và kết nối thương mại xuyên biên giới Việt Nam - Lào” tại Diễn đàn, ông Nguyễn Duy Minh, Phó Chủ tịch VLA khẳng định, phát triển hành lang vận tải thể hệ mới là giải pháp “đánh thức” tiềm năng của hành lang kinh tế Đông – Tây, mở rộng kết nối thương mại xuyên biên giới Việt – Lào – Thái Lan. VLA đề xuất chiến lược phát triển logistics dựa trên “kiềng ba chân”: xây dựng FTZ, phát triển cảng trung chuyển quốc tế, và tăng cường vận tải kết nối xuyên biên giới.



Phó Chủ tịch VCCI Hoàng Quang Phòng nhấn mạnh logistics chính là “át chủ bài” nâng cao sức cạnh tranh quốc gia, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng. Trong khi đó, ông Nguyễn Đức Hiên – Phó Trưởng Ban Kinh tế Trung ương – khẳng định logistics xuyên biên giới chính là khâu đột phá chiến lược để mở rộng không gian phát triển của miền Trung, đồng thời gợi mở việc nghiên cứu mô hình khu thương mại tự do thể hệ mới tại Chân Mây – Lăng Cô.

Diễn đàn Logistics Vùng lần VI đã phác họa một tầm nhìn chiến lược: đưa Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung trở thành trung tâm logistics xanh, bền vững, kết nối xuyên biên giới, đóng vai trò “mắt xích chiến lược” trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Đây không chỉ là cơ hội để bứt phá phát triển kinh tế biển, mà còn là động lực lan tỏa giúp Việt Nam nâng cao vị thế trong mạng lưới logistics và thương mại quốc tế.

03

Cửa khẩu thông minh Việt-Trung: Mở rộng không gian thương mại biên giới

Trong những năm gần đây, hợp tác giữa Việt Nam và Trung Quốc trong việc xây dựng “cửa khẩu thông minh” đã trở thành điểm nhấn quan trọng, góp phần tháo gỡ những nút thắt trong lưu thông hàng hóa, đặc biệt là nông sản. Thực tiễn thời gian qua cho thấy, tại cửa khẩu Hữu Nghị Quan, Quảng Tây (Trung Quốc), quy trình thông quan đã thay đổi căn bản.

Nếu như trước đây một chuyến xe phải mất 3-5 ngày để hoàn tất thủ tục thì nay chỉ mất khoảng 15 giây. Hệ thống quét mã, nhận diện khuôn mặt, lấy dấu vân tay được triển khai đồng bộ, cho phép tài xế nhanh chóng hoàn tất khâu nhập cảnh.

Đặc biệt, các loại trái cây có thời gian bảo quản ngắn như sầu riêng, mặt hàng đang rất được ưa chuộng tại Trung Quốc, đã có thể vận chuyển xuyên biên giới mà không lo hư hỏng do chậm trễ.

Từ năm 2023, Hải quan Hữu Nghị Quan đã đưa vào vận hành hệ thống kiểm dịch thông minh, giúp Việt Nam và Trung Quốc số hóa toàn bộ quy trình phối hợp. Thời gian chờ đợi mỗi chuyến xe giảm bình quân 3,5 giờ, đồng thời hạn chế tối đa việc bốc dỡ trung chuyển.



Chỉ trong năm 2024, lượng xe thông quan qua các cửa khẩu biên giới Việt-Trung đạt mức kỷ lục 3.300 xe/ngày, gấp đôi so với năm 2019.

Một điểm nhấn khác là việc ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến. Theo đó, xe tải không người lái, cần cầu thông minh, công nghệ 5G và hệ thống định vị Bắc Đẩu được triển khai, giúp quá trình vận hành tại cửa khẩu cơ bản tự động hóa, tiến tới vận hành 24/24 giờ.

Đây là mô hình cửa khẩu thông minh xuyên biên giới đầu tiên của Trung Quốc, mang lại hiệu quả thực tế và đang tiếp tục được mở rộng. Việc xây dựng và đưa vào vận hành cửa khẩu thông minh không chỉ giải quyết khó khăn trước mắt cho nông dân và doanh nghiệp xuất nhập khẩu, mà còn mang tầm vóc chiến lược, mở ra không gian phát triển rộng lớn cho thương mại biên giới Việt-Trung. Mục đích xây dựng cửa khẩu thông minh là thực hiện mục tiêu thông quan hàng hóa nhanh chóng, đảm bảo hàng hóa vận chuyển từ Nam Ninh đến Hà Nội và chiều ngược lại được thực hiện trong vòng 24 giờ, nhằm đảm bảo tối đa sự ổn định của chuỗi cung ứng và chuỗi sản xuất hàng hóa giữa hai nước. **Xem thêm tại: [Link](#)**

04 Khởi công cảng Tổng hợp lưỡng dụng Hòn Khoai

Cụm đảo Hòn Khoai được coi là "cánh cửa ngoài khơi" của cực nam Tổ quốc. Nằm ở phía đông nam Mũi Cà Mau, cách đất liền khoảng 15 km, Hòn Khoai cùng các đảo vệ tinh Hòn Sao, Hòn Go, Hòn Đồi Mồi và Hòn Đá Lẻ tạo thành vành đai tự nhiên án ngữ biển Tây Nam. Chỉ cách tuyến hàng hải quốc tế 11-12 hải lý, độ sâu tự nhiên lớn, việc phát triển đảo này không chỉ phục vụ dân sinh, kinh tế, mà quan trọng hơn là kết hợp chặt chẽ giữa kinh tế với quốc phòng - an ninh. Ngày 19.8 vừa qua, Bộ Quốc phòng đã khởi công ba dự án trọng điểm gắn liền với Hòn Khoai, gồm: cao tốc Cà Mau - Đất Mũi, tuyến giao thông vượt biển ra đảo Hòn Khoai và cảng tổng hợp lưỡng dụng Hòn Khoai. Đây được xem là bước ngoặt lớn, biến đảo tiền tiêu này thành trung tâm kết nối chiến lược của khu vực.



Tuyến cầu vượt biển dài khoảng 18 km, nối điểm cuối cao tốc Cà Mau - Đất Mũi với đảo Hòn Khoai, được thiết kế theo tiêu chuẩn hiện đại với 4 làn xe, tốc độ tối đa 80 km/giờ. Khi hoàn thành, đây sẽ là cây cầu vượt biển dài nhất Việt Nam, tổng vốn đầu tư hơn 25.700 tỉ đồng, dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2028. Cầu không chỉ giải quyết "điểm nghẽn" giao thông, mà còn đưa Hòn Khoai từ một đảo xa bờ trở thành điểm đến kết nối trực tiếp với hệ thống hạ tầng quốc gia.

Song song, dự án Cảng tổng hợp lưỡng dụng Hòn Khoai được triển khai ngay trên đảo, cách đất liền khoảng 17 km. Quy mô giai đoạn đầu gồm một bến tàu dài 1.000 m, công suất 20 triệu tấn/năm; khu nước và vùng quay tàu rộng khoảng 203 ha, tiếp nhận được tàu trọng tải tới 250.000 DWT. Ở giai đoạn hoàn thiện, cảng sẽ mở rộng lên 686 ha, có thêm hai cầu cảng tổng hợp dài 1.000 m đón tàu container 250.000 DWT và hai cầu cảng hàng lỏng, khí, tiếp nhận tàu 150.000 DWT.

Khi hoàn thành, hệ thống cao tốc và cảng biển sẽ tạo kết nối thông suốt từ Bắc xuống Nam, từ đất liền ra đảo, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội Đồng bằng sông Cửu Long và đảm bảo quốc phòng vùng biển Tây Nam. **Xem thêm tại: [Link](#)**



05 Việt Nam mong muốn thúc đẩy đàm phán, nâng cấp Hiệp định ATIGA

Ngày 28/8, Hội nghị Bộ trưởng Kinh tế ASEAN đặc biệt về đàm phán rà soát, nâng cấp Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN-Ấn Độ (ATIGA) đã diễn ra theo hình thức trực tuyến. Đoàn Việt Nam tham dự hội nghị do Thứ trưởng Nguyễn Sinh Nhật Tân làm trưởng đoàn, thành phần đoàn gồm đại diện Bộ Công Thương, Bộ Tài chính và Bộ Khoa học và Công nghệ. Tại hội nghị, Chủ tọa Ủy ban hỗn hợp về đàm phán rà soát, nâng cấp Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN-Ấn Độ đã trình bày báo cáo về tình hình đàm phán, các vấn đề tồn đọng, vướng mắc và đề xuất nhằm thúc đẩy đàm phán.

Hội nghị ghi nhận mục tiêu hoàn tất cơ bản đàm phán rà soát, nâng cấp Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN-Ấn Độ trong năm 2025, xác định đây là một trong sáng kiến ưu tiên hợp tác kinh tế của nước Chủ tịch ASEAN 2025.

Thay mặt đoàn Việt Nam, Thứ trưởng Nguyễn Sinh Nhật Tân nhấn mạnh tầm quan trọng của Ấn Độ với khu vực ASEAN, tái khẳng định mong muốn thúc đẩy, sớm kết thúc đàm phán rà soát, nâng cấp Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN-Ấn Độ của Việt Nam nhằm củng cố quan hệ kinh tế giữa hai bên, tạo thuận lợi hơn cho thương mại hàng hóa và hoạt động kinh doanh của cộng đồng doanh nghiệp.

Hội nghị kết thúc trong ngày 28/8 tạo cơ sở cho các nước chuẩn bị cho chuỗi Hội nghị Bộ trưởng Kinh tế ASEAN và các hội nghị liên quan sẽ diễn ra vào cuối tháng 9 năm 2025.

Thống kê từ Bộ Công Thương, năm 2024, kim ngạch thương mại giữa ASEAN và Ấn Độ đạt 106,9 tỷ USD, tăng 6,05% so với năm 2023; trong đó ASEAN xuất khẩu sang Ấn Độ 70,8 tỷ USD, tăng 7,6%, ASEAN nhập khẩu từ Ấn Độ 36,1 tỷ USD, tăng 3,4%.

Cùng đó, kim ngạch thương mại song phương giữa Việt Nam và Ấn Độ năm 2024 đạt 14,9 tỷ USD, tăng 4,5% so với năm 2023; trong đó, xuất khẩu của Việt Nam sang Ấn Độ đạt 9,06 tỷ USD, tăng 7,6%, trong khi nhập khẩu từ Ấn Độ vào Việt Nam đạt 5,83 tỷ USD, giảm 0,6%. **Xem thêm tại đây:**

[Link](#)



TIN TỨC HẢI QUAN & XNK

01

Ngày 30 tháng 7 năm 2025, Cục Hải quan ra công văn số **16946/CHQ-GSQL** hướng dẫn thủ tục hải quan đối với hàng hóa mua bán, thuê mượn giữa doanh nghiệp chế xuất với doanh nghiệp nội địa. Để đảm bảo yêu cầu quản lý, theo dõi tờ khai xuất khẩu, nhập khẩu và tự động xác nhận hàng qua khu vực giám sát, khi làm thủ tục hải quan, các Chi cục Hải quan khu vực hướng dẫn doanh nghiệp như sau:

- Doanh nghiệp xuất khẩu mở tờ khai xuất khẩu, doanh nghiệp nhập khẩu mở tờ khai nhập khẩu theo loại hình tương ứng. Doanh nghiệp xuất khẩu khai “#&XKTC” tại ô “Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp” trên tờ khai xuất khẩu; doanh nghiệp nhập khẩu khai “#&NKTC#&Số tờ khai xuất khẩu tương ứng của doanh nghiệp xuất khẩu (11 ký tự đầu)” tại ô “Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp” trên tờ khai nhập khẩu.
- Chính sách thuế: thực hiện như đối với hàng hóa xuất nhập khẩu thương mại.
- Chính sách kiểm tra chuyên ngành: Thực hiện theo quy định về quản lý hàng hóa giữa nội địa và khu vực hải quan riêng tại Luật Quản lý ngoại thương số 05/2017/QH14 và quy định tại pháp luật chuyên ngành.

02

Ngày 07 tháng 8 năm 2025, Cục Hải quan ra công văn số **17994/CHQ-GSQL** hướng dẫn doanh nghiệp về cách kê khai tại ô số 7 trên C/O mẫu E và D. Theo quy định về việc hướng dẫn kê khai C/O mẫu E tại Phụ lục III ban hành kèm Thông tư số 12/2019/TT-BTC ngày 30/7/2019 và hướng dẫn kê khai C/O mẫu D tại Phụ lục III ban hành kèm Thông tư số 10/2022/TT-BTC ngày 01/6/2022 của Bộ Công Thương, nội dung kê khai tại ô số 7 bao gồm số kiện hàng, loại kiện hàng, mô tả hàng hóa (bao gồm số lượng và mã HS ở cấp độ 6 số). Tại mục 5 mặt sau (overleaf notes) của C/O mẫu E tại Phụ lục II ban hành kèm Thông tư số 10/2022/TT-BTC ngày 01/6/2022 và C/O mẫu D tại Phụ lục III ban hành kèm Thông tư số

10/2022/TT-BTC ngày 01/6/2022 của Bộ Công Thương quy định mô tả hàng hóa tại ô số 7 phải đầy đủ thông tin chi tiết để cơ quan Hải quan có cơ sở xác định hàng hóa.



03

Ngày 07 tháng 8 năm 2025, Cục Hải quan ra công văn số **18019/CHQ-NVTHQ** về việc hướng dẫn xuất hóa đơn bán hàng trong thời gian tham vấn giá. Căn cứ tại Điều 36 Luật Hải quan và tại khoản 1 Điều 32 Nghị định 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 15 Điều 1 Nghị định 59/2018/NĐ-CP ngày 20/4/2018 quy định: Giải phóng hàng là việc cơ quan hải quan cho phép xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa đã đủ điều kiện để được xuất khẩu, nhập khẩu nhưng chưa xác định được số thuế chính thức phải nộp; người khai hải quan đã nộp thuế hoặc được tổ chức tín dụng bảo lãnh số thuế trên cơ sở tự kê khai, tính thuế của người khai hải quan. Căn cứ tại khoản 3 Điều 21 Nghị định 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 9 Điều 1 Nghị định 59/2018/NĐ-CP ngày 20/4/2018 của Chính phủ quy định: Trường hợp nghi vấn về trị giá khai báo, cơ quan Hải quan thông báo cơ sở nghi vấn, mức giá, phương pháp do cơ quan Hải quan thực hiện tham vấn với cơ quan Hải quan nhằm làm rõ về tính chính xác của trị giá khai báo. Trường hợp hàng hóa nhập khẩu đáp ứng đủ các điều kiện theo quy định nêu trên và được cơ quan Hải quan quyết định giải phóng hàng hóa thì hàng hóa được phép nhập khẩu và lưu thông trên thị trường, doanh nghiệp được phép bán hàng và xuất hóa đơn theo quy định của pháp luật.



04 Ngày 13 tháng 8 năm 2025, Cục Hải quan ra công văn số **19220/CHQ-NVTHQ**, hướng dẫn vướng mắc về khoản điều chỉnh cộng đối với khoản tiền người mua phải trả cho người bán liên quan đến khoản mua lợi ích kinh doanh xuất khẩu. Căn cứ theo quy định Điều 14 Thông tư số 39/2015/TT-BTC ngày 23/5/2015 được sửa đổi, bổ sung tại Điều 14 Thông tư số 60/2019/TT-BTC ngày 30/8/2019, thì khoản này là khoản phải cộng vào trị giá hải quan. Về việc phân bổ khoản điều chỉnh cộng này trên tờ khai hải quan, doanh nghiệp được lựa chọn phương pháp phân bổ theo khoản 2 Điều 16 Thông tư 39/TT-BTC ngày 23/5/2015. Về chính sách thuế, căn cứ Điều 1 và Điều 2 Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 ngày 6/4/2016, thì trường hợp này thực hiện chính sách thuế như đối với hàng hóa nhập khẩu.

05 Ngày 14 tháng 8 năm 2025, Bộ Công Thương ban hành quyết định **2310/QĐ-BCT**, áp dụng thuế chống bán phá giá (CBPG) chính thức đối với một số sản phẩm thép mạ có xuất xứ từ Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa và Đại Hàn Dân Quốc. Hàng hoá bị áp dụng thuế CBPG phải có đặc tính cơ bản và mã HS theo phụ lục ban hành kèm quyết định này. Quyết định này có hiệu lực từ ngày 14 tháng 8 năm 2025 và áp dụng trong thời hạn năm năm kể từ ngày có hiệu lực (trừ trường hợp được gia hạn, thay đổi, huỷ bỏ theo Quyết định khác của Bộ trưởng bộ Công Thương).



06 Ngày 22 tháng 8 năm 2025, Cục Hải quan ra công văn số **20617/CHQ-GSQL** ra công văn hướng dẫn vướng mắc thủ tục về việc thanh lý nguyên liệu của doanh nghiệp chế xuất theo hình thức xuất khẩu. Trên cơ sở hướng dẫn về mã loại hình tại Phụ lục ban hành kèm theo Quyết định số 1357/QĐ-TCHQ ngày 18/5/2021 của Tổng cục Hải quan (nay là Cục Hải quan), trường hợp xuất khẩu hàng hóa có nguồn gốc nhập khẩu đã qua quá trình gia công, chế biến thì không áp dụng mã loại hình B13. Thủ tục thanh lý hàng hóa của doanh nghiệp chế xuất được quy định tại Điều 79 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015 được sửa đổi bổ sung tại khoản 55 Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính. **20617/CHQ-GSQL** ra công văn hướng dẫn vướng mắc thủ tục về việc thanh lý nguyên liệu của doanh nghiệp chế xuất theo hình thức xuất khẩu. Trên cơ sở hướng dẫn về mã loại hình tại Phụ lục ban hành kèm theo Quyết định số 1357/QĐ-TCHQ ngày 18/5/2021 của Tổng cục Hải quan (nay là Cục Hải quan), trường hợp xuất khẩu hàng hóa có nguồn gốc nhập khẩu đã qua quá trình gia công, chế biến thì không áp dụng mã loại hình B13. Thủ tục thanh lý hàng hóa của doanh nghiệp chế xuất được quy định tại Điều 79 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015 được sửa đổi bổ sung tại khoản 55 Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính.

TIN QUỐC TẾ

01 25 quốc gia tạm dừng gửi bưu phẩm đến Mỹ vì lo ngại quy định thuế mới

Liên minh Bưu chính Thế giới (UPU) xác nhận đã có 25 quốc gia tạm ngừng dịch vụ gửi bưu phẩm sang Mỹ, sau khi Washington tuyên bố chấm dứt chính sách miễn thuế đối với hàng hóa trị giá dưới 800 USD, bắt đầu từ 29/8. Danh sách các nước đình chỉ dịch vụ gồm nhiều nền kinh tế lớn như Pháp, Đức, Italy, Ấn Độ, Hàn Quốc, Australia, New Zealand, cùng một số quốc gia châu Âu khác. Quy định mới được cho là sẽ tác động mạnh đến hoạt động bưu chính quốc tế và thương mại xuyên biên giới.

UPU cho biết đang làm việc với chính quyền Mỹ để làm rõ các yêu cầu mới, đồng thời nỗ lực giảm thiểu nguy cơ gián đoạn dịch vụ. Trong thư gửi Ngoại trưởng Mỹ Marco Rubio, Tổng Giám đốc UPU, ông Masahiko Metoki bày tỏ lo ngại về những hệ lụy với khách hàng toàn cầu và kêu gọi Mỹ cân nhắc lại cách triển khai. Động thái này làm dấy lên lo ngại chuỗi cung ứng hàng hóa qua đường bưu chính quốc tế có thể gián đoạn nghiêm trọng, ảnh hưởng trực tiếp tới người tiêu dùng và doanh nghiệp nhỏ. **Xem thêm tại: [Link](#)**



02 OOCL cảnh báo về tác động của phí cảng Hoa Kỳ và sự bất ổn của thị trường

Hãng vận tải container Orient Overseas Container Line (OOCL) vừa công bố kết quả nửa đầu năm 2025 với lợi nhuận ròng đạt 954 triệu USD, tăng so với 833 triệu USD cùng kỳ năm trước. Doanh thu cũng ghi nhận mức tăng nhẹ lên 4,88 tỷ USD.



Dù kết quả kinh doanh khả quan, Orient Overseas International Ltd (OOIL - công ty mẹ của OOCL) cảnh báo các khoản phí cảng mới của Mỹ áp lên tàu Trung Quốc từ tháng 10 sẽ gây ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động của hãng. OOIL cho rằng xu hướng thương mại toàn cầu ngày càng phân mảnh sẽ buộc các hãng vận tải phải điều chỉnh chiến lược.

Ngoài ra, công ty nhấn mạnh nhiều yếu tố bất định đang bao phủ ngành, từ diễn biến ở Biển Đỏ, sự gia tăng nguồn cung tàu mới, biến động kinh tế toàn cầu, đến các quy định môi trường ngày càng nghiêm ngặt. Theo OOIL, nếu khủng hoảng Biển Đỏ là nhân tố chính của năm 2024, thì năm 2025 lại đang được định hình bởi các chính sách thuế quan và căng thẳng thương mại, đẩy thị trường vào trạng thái khó lường. **Xem thêm tại: [Link](#)**

03 Mỹ khởi động áp thuế 50% vào hàng nhập khẩu từ Ấn Độ

Rạng sáng ngày 27/8 (khoảng 9h30 theo giờ Ấn Độ), Tổng thống Mỹ Donald Trump chính thức áp mức thuế 50% lên hàng hóa nhập khẩu từ Ấn Độ. Đây là bước đi khiến quan hệ giữa hai đồng minh vốn rất thân thiết gia tăng căng thẳng. Quyết định này bổ sung vào mức thuế 25% trước đó mà chính quyền Mỹ nhằm vào nhiều sản phẩm của Ấn Độ, nhằm “trừng phạt” Ấn Độ vì tiếp tục nhập khẩu dầu từ Nga.

Mức thuế này đã ảnh hưởng sâu rộng đến nhiều ngành xuất khẩu chủ lực của Ấn Độ như dệt may, đá quý, thủy sản, gia dụng và hóa chất. Đây cũng là một trong những mức thuế cao nhất Mỹ từng áp đặt với đối tác thương mại, có thể làm trượt hàng chục tỷ đô giá trị xuất khẩu và ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế cũng

như công ăn việc làm tại Ấn Độ. Hành động này đồng thời là tín hiệu căng thẳng rõ nét trong chính sách thương mại của Mỹ, đặt ra thách thức lớn cho chiến lược xuất khẩu và quan hệ ngoại giao của Ấn Độ. **Xem thêm tại: [Link](#)**



04 Ngành vận tải container đối mặt với thập kỷ dư thừa công suất



Ngành vận tải container toàn cầu đang đứng trước nguy cơ dư thừa công suất kéo dài suốt thập kỷ tới, khi số đặt đóng tàu mới đạt mức kỷ lục, tương đương 31,7% tổng quy mô đội tàu hiện hữu – mức cao nhất kể từ năm 2010.

Theo phân tích của Linerlytica, tình trạng này gợi nhớ giai đoạn 2004–2009, khi lượng đơn hàng đóng tàu quá lớn đã tạo ra “bóng mây” dư thừa công suất kéo dài cả chục năm. Dự báo từ nay đến cuối 2025 sẽ có thêm khoảng 1 triệu TEU được bàn giao, trong khi nhu cầu đang chững lại.

Một yếu tố khác làm thị trường thêm bất ổn là chính sách thuế quan của Mỹ với hàng hóa từ Trung Quốc, khiến các chủ hàng đẩy mạnh vận chuyển sớm trong mùa hè, làm cao điểm vận tải kết thúc trước thời hạn. Điều này kéo giá cước về lại xu hướng giảm, đặc biệt khi một số hãng lớn như Maersk và Hapag-Lloyd vẫn kiên định duy trì lịch trình, thay vì cắt chuyến để cân bằng cung cầu. Trong bối cảnh đó, giá cước vận tải tuyến xuyên Thái Bình Dương và châu Âu đều đang giảm mạnh. Ví dụ, cước từ Thượng Hải đi bờ Tây nước Mỹ đã hạ xuống còn 1.759 USD/FEU, thậm chí một số hãng nhỏ chào giá dưới 1.600 USD. Cước đi Bắc Âu và Địa Trung Hải cũng đã rớt dưới 3.000 USD/FEU – dấu hiệu rõ ràng cho thấy mùa cao điểm đã khép lại.

Đáng chú ý, hoạt động phá dỡ tàu cũ vẫn ở mức thấp kỷ lục, chỉ 3 tàu với tổng sức chở chưa đến 2.000 TEU bị loại bỏ trong tháng qua, trong khi đơn hàng mới vẫn nối tiếp đến năm 2029. Điều này cho thấy đội tàu toàn cầu sẽ còn tiếp tục phình to, tạo áp lực lớn lên giá cước trong nhiều năm tới.

Với việc các hãng vận tải chưa đạt được đồng thuận trong việc kiểm soát công suất, triển vọng thị trường cuối năm và sang 2026 được đánh giá là “thiếu chắc chắn”, báo hiệu một giai đoạn đầy thách thức đối với toàn ngành. **Xem thêm tại: [Link](#)**

05 Ông Trump mở điều tra để áp thuế quan lên hàng nội thất

Ngày 22/8, Tổng thống Mỹ Donald Trump tuyên bố chính quyền đã mở một cuộc điều tra thuế quan quy mô lớn đối với đồ nội thất nhập khẩu, với kỳ vọng sẽ công bố mức áp thuế cụ thể trong vòng 50 ngày tới. Trên nền tảng Truth Social, ông Trump khẳng định: “Đồ nội thất từ các quốc gia khác vào Mỹ sẽ bị áp thuế theo thuế suất chưa được xác định”.



Ông Trump giải thích rằng chiến dịch này nhằm “đưa ngành nội thất trở lại các bang như Bắc Carolina, Nam Carolina và Michigan”, đánh dấu nỗ lực nâng cao sản xuất trong nước. Được biết, Mỹ nhập khẩu khoảng 25,5 tỷ USD trị giá đồ nội thất trong năm 2024, tăng 7% so với năm trước, trong đó khoảng 60% đến từ Việt Nam và Trung Quốc.

Tuy nhiên, Liên minh Đồ nội thất gia dụng Mỹ (AHFA) cho rằng sự kết nối giữa nhập khẩu nội thất và an ninh quốc gia là không rõ ràng, và cảnh báo thuế quan có thể gây tổn hại đến các hoạt động sản xuất hiện tại. **Xem thêm tại: [Link](#)**

06 EU trình luật xóa thuế nhập khẩu hàng công nghiệp Mỹ về 0%

Ủy ban châu Âu (EC) khẳng định sẽ trình dự luật đưa thuế nhập khẩu hàng công nghiệp Mỹ về mức 0%, bất chấp cảnh báo từ Tổng thống Donald Trump về khả năng áp thêm thuế và hạn chế xuất khẩu với các nước có chính sách thuế hay quy định số.

Theo khuôn khổ thỏa thuận chung công bố tuần trước, EU xóa bỏ thuế hàng công nghiệp Mỹ để đổi lấy việc Mỹ áp trần 15% với thuế ô tô, phụ tùng, dược phẩm và gỗ. Hiện ô tô EU đang chịu mức thuế 27,5% tại Mỹ. Bộ Thương mại Mỹ cũng đang điều tra theo Mục 232 về bán dẫn, dược phẩm và gỗ – có thể dẫn đến thêm biện pháp thuế quan.

Đề xuất của EU chỉ có hiệu lực sau khi Nghị viện châu Âu phê chuẩn, trong khi phía Mỹ sẽ

áp dụng hồi tố đối với thuế ô tô. Tuy nhiên, tiến trình này có thể phức tạp hơn do cảnh báo áp thuế mới từ ông Trump.

Liên quan đến các quy định số như DSA và DMA, EC khẳng định đây là vấn đề “tách biệt” và mang tính chủ quyền, áp dụng bình đẳng cho mọi nền tảng. EU cũng bác bỏ cáo buộc “kiểm duyệt” từ Mỹ, khẳng định DSA yêu cầu các nền tảng thực thi chính điều khoản của họ.

Xem thêm tại: [Link](#)



GÓC PHÁP LUẬT

Tìm hiểu vận đơn đường sắt (Railway Waybill), SMGS trong vận tải hàng hóa bằng đường sắt và Luật Đường sắt (Việt Nam)

Trong thế giới phức tạp của vận tải hàng hóa bằng đường sắt, đặc biệt là trên các tuyến đường trải dài từ Trung Quốc đến Châu Âu, Trung Á hoặc Mông Cổ, việc hiểu được các sắc thái (nuances) của vận đơn đường sắt, bao gồm cả thể loại cụ thể được gọi là SMGS (Thỏa thuận về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế), là điều bắt buộc.

Định nghĩa về vận đơn đường sắt: Vận đơn đường sắt, thường được gọi là chứng từ đường sắt (rail document), là chứng từ hướng dẫn chi tiết cho quá trình vận chuyển, cung cấp thông tin toàn diện về hàng hóa được vận chuyển, người gửi hàng (shipper), người nhận hàng và hành trình. Chứng từ này đóng vai trò quan trọng trong hệ thống luồng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt, đảm bảo tất cả các bên liên quan trong quá trình vận chuyển đều có các thông tin chi tiết cần thiết.



Vai trò và lịch sử của SMGS trong vận tải hàng hóa bằng đường sắt: Thỏa thuận về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế (SMGS) là một loại vận đơn đường sắt riêng biệt (specific type of railway waybill), được sử dụng chủ yếu ở Châu Âu và Châu Á. Thỏa thuận này, áp dụng lần đầu tiên vào ngày 1 tháng 11 năm 1951, được sửa đổi, bổ sung ngày 1 tháng 7 năm 2018, nhằm mục đích chuẩn hóa các thủ tục và quy định về vận tải đường sắt quốc tế. Việc chuẩn hóa này đảm bảo quá trình vận chuyển hàng hóa qua biên giới diễn ra suôn sẻ và hiệu quả. Phiếu gửi hàng SMGS (SMGS consignment note) thường được gọi là SMGS của Trung Quốc do được sử dụng rộng rãi trong vận tải đường sắt từ Trung Quốc, đóng vai trò là vận đơn đường sắt tại các quốc gia SMGS, khiến phiếu này trở thành một chứng từ quan trọng trong quá trình vận chuyển.

Sự khác biệt giữa vận đơn đường sắt và SMGS: Trong khi vận đơn đường sắt là một chứng từ chung (universal) được sử dụng trong vận tải đường sắt trên toàn cầu, thì SMGS là một biến thể của vận đơn đường sắt, chủ yếu được sử dụng ở Châu Âu và Châu Á. Phiếu gửi hàng SMGS đóng vai trò là vận đơn đường sắt tại các quốc gia SMGS và nêu bật vai trò quan trọng của mình trong vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt từ Trung Quốc.

Thông tin chi tiết về Phiếu gửi hàng SMGS: Phiếu gửi hàng SMGS, một biến thể của vận đơn đường sắt, được thiết kế riêng để đáp ứng các yêu cầu về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt trên nhiều khu vực địa lý. Phiếu này đặc biệt quan trọng đối với vận chuyển hàng hóa giữa Trung Quốc, Châu Âu, Mông Cổ và Trung Á. Tài liệu này chứa nhiều thông tin quan trọng cho việc hàng hóa được vận chuyển thông suốt, bao gồm: Tên ga khởi hành, ga đến và mã số gồm 5 chữ số. Tên tiếng Anh và mã số 5 chữ số tương ứng của ga khởi hành và ga đến rất quan trọng để xác định chính xác điểm xuất phát và điểm đến của lô hàng; thông tin về biên giới quá cảnh (transit border) là ghi chú nêu rõ biên giới quá cảnh mà tàu chở hàng sẽ đi qua. Ví dụ, Alashankou thường là biên giới quá cảnh chính cho các chuyến tàu chở hàng bằng đường sắt từ Trung Quốc đến Châu Âu và Kazakhstan; chi tiết hàng hóa của Phiếu gửi hàng SMGS bao gồm thông tin chi tiết về hàng hóa đang được vận chuyển. Thông tin này bao gồm tên hàng hóa cùng với mã HS tương ứng, trọng lượng hàng hóa và số lượng kiện hàng cùng với thông tin chi tiết về bao bì hàng hóa.

Thông tin về container: Phiếu này cũng bao gồm các chi tiết về container, chẳng hạn như số container, số niêm phong/niêm chì (seal) và kích thước container; con dấu (stamp) và Ngày: Con dấu, thường nằm ở góc dưới bên trái của phiếu và là một thành phần quan trọng. Con dấu này xác nhận tính xác thực, tình trạng (status) của phiếu và nêu rõ ngày khởi hành của tàu. Hiểu được vai trò và các thành phần của vận đơn đường sắt, bao gồm cả loại riêng biệt, được gọi là SMGS của Trung Quốc, là điều cần thiết trong lĩnh vực vận tải hàng hóa bằng đường sắt. Những tài liệu đường sắt quan trọng này không chỉ cung cấp khuôn khổ pháp lý để vận chuyển hàng hóa mà còn đảm bảo việc giao hàng hiệu quả và chính xác trên các tuyến đường chính, trải dài từ Trung Quốc đến Châu Âu, Trung Á và Mông Cổ.

Luật Đường sắt, số 95/2025/QH15, ngày 27 tháng 6 năm 2025, có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 58

Điều 49. Kinh doanh vận tải đường sắt

1. Kinh doanh vận tải đường sắt là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, gồm kinh doanh vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt.
2. Giá vận tải hành khách nội địa trên đường sắt quốc gia do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định trên cơ sở mức giá tối đa do Nhà nước định giá. Giá vận tải hành khách trên đường sắt địa phương do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể.
3. Phụ thu ngoài giá vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa nội địa trên đường sắt quốc gia là khoản tiền phải trả thêm cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt; phụ thu ngoài giá do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định và chịu trách nhiệm.
4. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm cho hành khách.
5. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.
6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về vận tải đường sắt trên đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý.
7. Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường sắt; quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, hành khách, người thuê vận tải; việc miễn, giảm giá vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội.

Điều 50. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội và vận tải hàng hóa nguy hiểm

1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt là vận tải người, hàng hóa và trang thiết bị để phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, dịch bệnh, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh.
2. Vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách trên tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn đường sắt nhằm phục vụ cộng đồng dân cư của một khu vực lãnh thổ mà Nhà nước cần duy trì để bảo đảm lợi ích chung và việc vận tải này không có khả năng bù đắp chi phí.
3. Vận tải hàng hóa nguy hiểm là vận tải hàng hóa có chứa các chất hoặc vật phẩm nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.
4. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được hỗ trợ theo quy định.
5. Nhà nước hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo nguyên tắc bảo đảm đủ chi phí hợp lý của doanh nghiệp.
6. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Luật Đường sắt hiện nay, có hiệu lực thi hành đến ngày 31 tháng 12 năm 2025

Số: **07/VBHN-VPQH**, ngày 16 tháng 9 năm 2024

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16 tháng 6 năm 2017 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2018, được sửa đổi, bổ sung bởi: 1. Luật số 35/2018/QH14 ngày 20 tháng 11 năm 2018 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2019. 2. Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024; 3. Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18 tháng 01 năm 2024 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 8 năm 2024[1];

4. Luật số 43/2024/QH15 ngày 29 tháng 6 năm 2024 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đất đai số 31/2024/QH15, Luật Nhà ở số 27/2023/QH15, Luật Kinh doanh bất động sản số 29/2023/QH15 và Luật Các tổ chức tín dụng số 32/2024/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 8 năm 2024. Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; Quốc hội ban hành Luật Đường sắt

Điều 55. Hợp đồng vận tải hàng hóa

1. Hợp đồng vận tải hàng hóa là sự thỏa thuận giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt với người thuê vận tải, theo đó doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt nhận vận chuyển hàng hóa từ nơi nhận đến nơi đến và giao hàng hóa cho người nhận hàng được quy định trong hợp đồng. Hợp đồng vận tải hàng hóa xác định quan hệ về quyền và nghĩa vụ của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thỏa thuận.

2. Hóa đơn gửi hàng hóa là bộ phận của hợp đồng vận tải do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phát hành theo quy định của pháp luật. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm lập hóa đơn và giao cho người thuê vận tải sau khi người thuê vận tải giao hàng hóa; có chữ ký của người thuê vận tải hoặc người được người thuê vận tải ủy quyền. Hóa đơn gửi hàng hóa là chứng từ giao nhận hàng hóa giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải, là

chứng cứ để giải quyết tranh chấp.

3. Hóa đơn gửi hàng hóa phải ghi rõ loại hàng hóa; ký hiệu, mã hiệu hàng hóa; số lượng, khối lượng hàng hóa; nơi giao hàng hóa, nơi nhận hàng hóa, tên và địa chỉ của người gửi hàng, tên và địa chỉ của người nhận hàng; giá vận tải và các chi phí phát sinh; các chi tiết khác mà doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thỏa thuận ghi vào hóa đơn gửi hàng hóa; xác nhận của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt về tình trạng hàng hóa nhận vận tải.



Điều 56. Giá vận tải đường sắt

- 1.[8] Giá vận tải hành khách, hành lý, hàng hoá trên đường sắt quốc gia do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định; giá vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá theo quy định của pháp luật về giá; giá vận tải trên đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng quyết định.
2. Giá vận tải đường sắt phải được niêm yết tại ga đường sắt và công bố công khai trên phương tiện thông tin đại chúng hoặc trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trước thời điểm áp dụng.
3. Giá vận tải hàng siêu trường, siêu trọng do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thỏa thuận.
4. Chính phủ quy định việc miễn, giảm giá vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội.

Điều 57. Vận tải quốc tế

1. Vận tải quốc tế là vận tải từ Việt Nam đến nước ngoài, vận tải từ nước ngoài đến Việt Nam hoặc quá cảnh Việt Nam đến nước thứ ba bằng đường sắt.
2. Hoạt động vận tải quốc tế bằng đường sắt phải đáp ứng quy định của điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.



Điều 61. Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải

1. Người thuê vận tải có các quyền sau đây:

- a) Thay đổi hợp đồng vận tải hàng hóa kể cả khi hàng hóa đã giao cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc hàng hóa đã xếp lên toa xe và chịu chi phí phát sinh do thay đổi hợp đồng vận tải;
- b) Chỉ định lại người nhận hàng khi hàng hóa đó chưa được giao cho người có quyền nhận hàng trước đó; được thay đổi địa điểm giao hàng hoặc yêu cầu vận chuyển hàng hóa trở lại nơi gửi hàng và phải chịu mọi chi phí phát sinh do thay đổi người nhận hàng và địa điểm giao hàng;
- c) Được bồi thường thiệt hại khi hàng hóa bị mất mát, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng, quá thời hạn vận chuyển do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt gây ra theo quy định của pháp luật.

2. Người thuê vận tải có các nghĩa vụ sau đây:

- a) kê khai hàng hóa trung thực và chịu trách nhiệm về việc kê khai đó;
- b) Trả tiền vận tải đúng thời hạn, hình thức thanh toán đã thỏa thuận trong hợp đồng;
- c) Thực hiện việc đóng gói hàng hóa và các điều kiện vận chuyển hàng hóa theo hướng dẫn của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;
- d) Giao hàng hóa cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm;
- đ) Cung cấp giấy tờ, tài liệu và thông tin cần thiết khác về hàng hóa;
- e) Bồi thường thiệt hại do việc kê khai không trung thực về hàng hóa gây thiệt hại cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc thiệt hại khác do lỗi của mình gây ra theo quy định của pháp luật.

Ngô Khắc Lễ (dịch và giới thiệu)

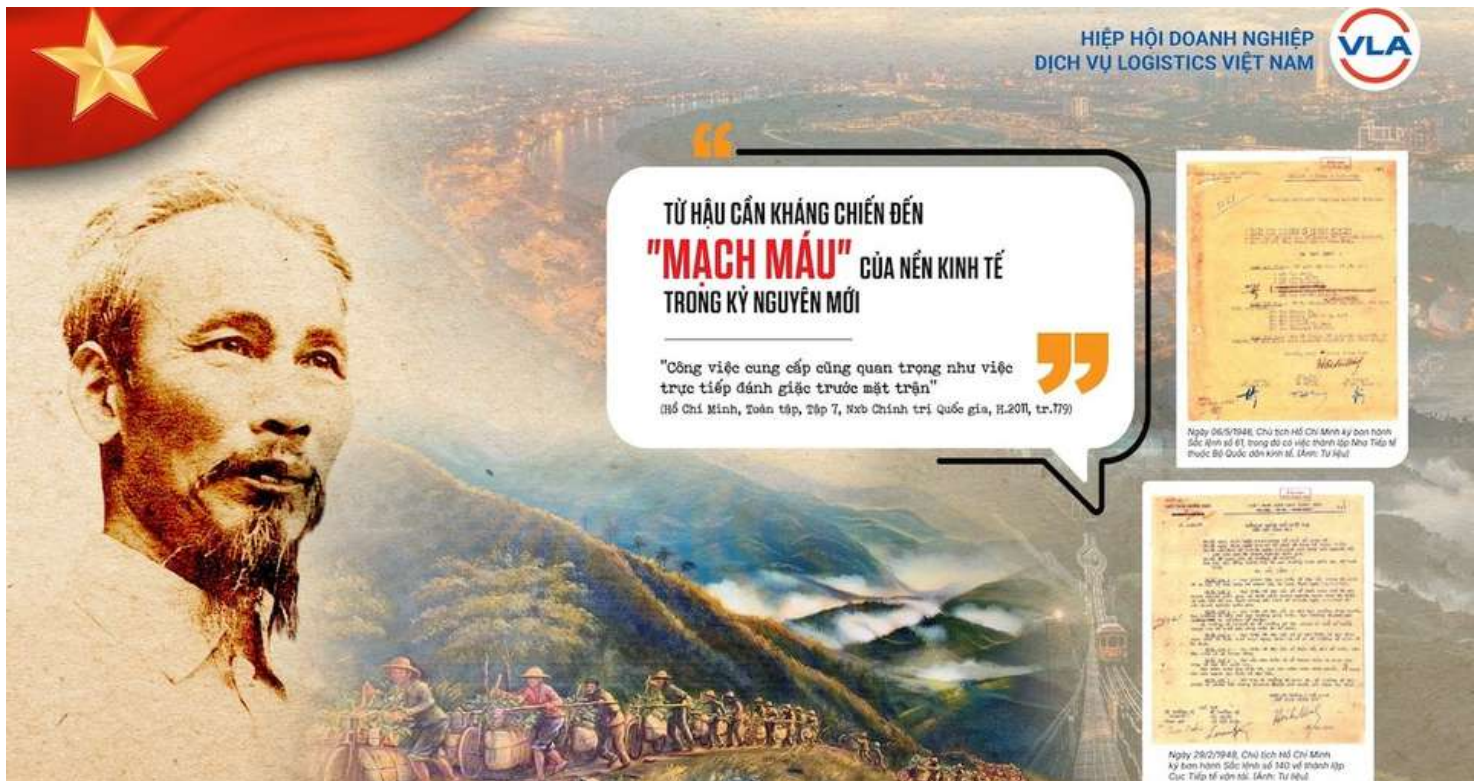


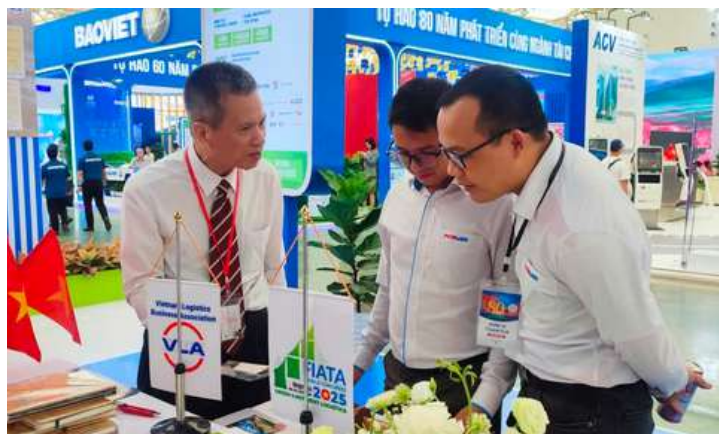
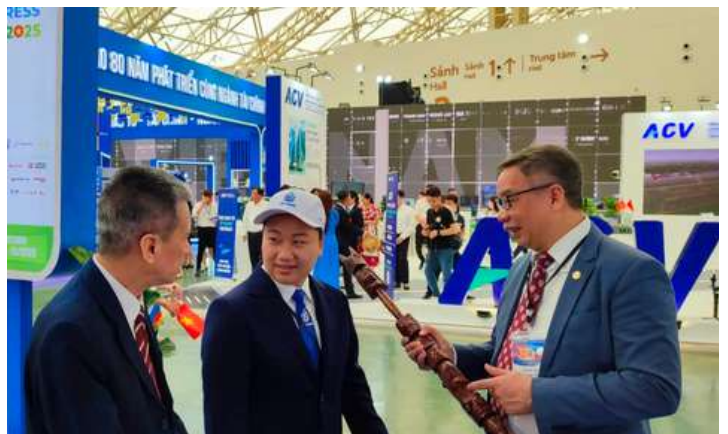
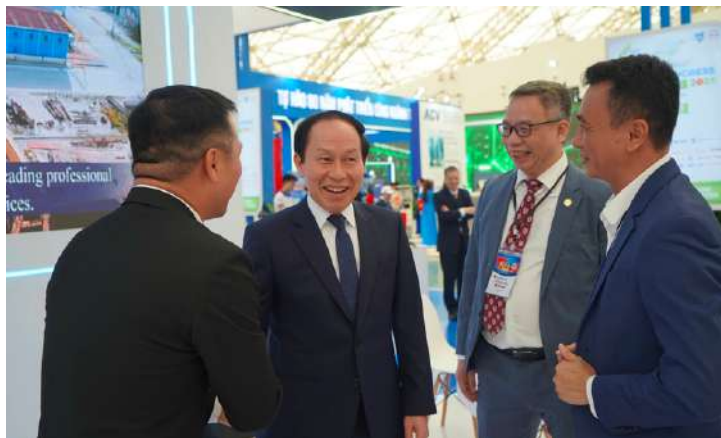
HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA tham gia Triển lãm Quốc gia “80 năm Độc lập – Tự do – Hạnh phúc”

Tại Triển lãm Quốc gia “80 năm Độc lập – Tự do – Hạnh phúc”, diễn ra từ ngày 28/8 – 5/9, tại Trung tâm Triển lãm Quốc gia (VEC), Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham gia trưng bày và giới thiệu vai trò của logistics như “huyết mạch” trong tiến trình phát triển kinh tế đất nước.

Nằm tại gian H2-025, Hall 2 – khu Đầu tàu kinh tế, VLA mang đến chủ đề “Logistics Việt Nam: 80 năm ‘huyết mạch’ kết nối các đầu tàu kinh tế ra khơi”. Gian hàng trưng bày nổi bật với hai sắc lệnh do Chủ tịch Hồ Chí Minh ký lập Nhà Tiếp tế và Cục Tiếp tế Vận tải – những tổ chức logistics đầu tiên sau Cách mạng tháng Tám; cùng bộ vận đơn đường biển phản ánh hành trình chuỗi cung ứng xuất khẩu từ 1975 đến nay. Điểm nhấn đặc biệt là Quyển trưng FIATA, biểu tượng nghi lễ cao nhất của Liên đoàn Giao nhận Vận tải Quốc tế, khải định Việt Nam đăng cai FIATA World Congress 2025. VLA cũng giới thiệu mô hình logistics xanh và chuỗi cung ứng thông minh, thể hiện khát vọng đổi mới, số hóa và phát triển bền vững. Tham gia Triển lãm, đoàn VLA gồm có: Chủ tịch Đào Trọng Khoa, Phó Chủ tịch Nguyễn Duy Minh, Ủy viên BCH, Bà Bùi Thị Hải Yến, PTTK ông Ngô Khắc Lễ. Trong ngày đầu triển lãm, gian hàng VLA đã vinh dự được sự tiếp đón các vị khách quý là lãnh đạo Bộ, Ban, Ngành TƯ, Địa phương, lãnh đạo các Doanh nghiệp trong cả nước.





02 VLA tổ chức Diễn đàn Logistics vùng lần VI: Sức bật tăng trưởng vùng Bắc Trung Bộ và Duyên Hải Miền Trung

Sáng ngày 22/8/2025, TP. Huế – Dưới sự chỉ đạo của Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) cùng UBND thành phố Huế, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp phối hợp với Sở Công Thương TP. Huế, Công ty CP Tập đoàn LEC và các đơn vị liên quan đã tổ chức Diễn đàn Logistics Vùng lần VI với chủ đề “Sức bật tăng trưởng vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung”.

Sự kiện tập trung phân tích chiến lược phát triển logistics trong bối cảnh hội nhập, tháo gỡ các khúc mắc cho doanh nghiệp, đồng thời thúc đẩy logistics xuyên biên giới và định hướng các dự án trọng điểm tại Chân Mây – Lăng Cô và đã thu hút gần 400 doanh nghiệp logistics và xuất nhập khẩu từ Bắc Trung Bộ, Duyên hải miền Trung và khu vực lân cận.

Đáng chú ý, trong tham luận với chủ đề “Phát triển hành lang vận tải thể hệ mới, đánh thức tiềm năng hành lang kinh tế Đông – Tây và kết nối thương mại xuyên biên giới Việt Nam – Lào”, ông Nguyễn Duy Minh, Phó Chủ tịch VLA, nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phát triển hệ thống vận tải đa phương thức, coi đây là “chìa khóa” để mở rộng không gian kinh tế, tăng cường liên kết vùng và nâng tầm vị thế logistics Việt Nam trên bản đồ khu vực.



03 VLA tham dự hội thảo góp ý mở ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng G-LOGSI

Ngày 15/8/2025, Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Hội thảo lấy ý kiến mở ngành đào tạo Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng với chương trình Logistics toàn cầu và đổi mới chuỗi cung ứng (G-LOGSI) do Trường Đại học Ngoại thương Hà Nội tổ chức.

Hội thảo quy tụ đông đảo nhà khoa học, chuyên gia, nhà quản lý và doanh nghiệp, cùng thảo luận nhằm hoàn thiện đề án mở ngành, xây dựng chương trình đào tạo hiện đại, hội nhập quốc tế và gắn kết chặt chẽ với nhu cầu thực tiễn.



04 VLA tổ chức hội thảo trực tuyến về xuất xứ hàng hóa, ghi nhãn và sở hữu trí tuệ

Ngày 12/8/2025, Ban Hải quan – Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tổ chức hội thảo trực tuyến với chủ đề “Về xuất xứ hàng hóa, ghi nhãn và sở hữu trí tuệ” trên nền tảng Zoom, thu hút sự tham gia của gần 900 đại biểu từ cộng đồng doanh nghiệp logistics và xuất nhập khẩu.

Hội thảo có sự đồng hành của các diễn giả: Bà Đặng Thị Hải Bình – Phó tổ trưởng Tổ nghiệp vụ xuất, sở hữu trí tuệ và tổng hợp; Bà Bùi Mai Phương – Chuyên gia Ban Giám sát quản lý về Hải quan, Cục Hải quan. Bên cạnh đó, chương trình ghi nhận sự tham dự của Ông Nguyễn Anh Tài – Phó trưởng Ban Giám sát quản lý về Hải quan, Cục Hải quan và Ông Trần Việt Huy, UV BCH – Trưởng Ban Hải quan VLA.

Nội dung thảo luận tập trung vào các vấn đề then chốt: kiểm tra xuất xứ hàng hóa xuất nhập

khẩu, thực thi bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ của cơ quan hải quan, và quy định ghi nhãn hàng hóa.

Hội thảo không chỉ mang lại kiến thức chuyên sâu mà còn tạo diễn đàn để doanh nghiệp trao đổi trực tiếp cùng cơ quan quản lý, góp phần nâng cao tính tuân thủ, minh bạch và năng lực cạnh tranh trong hoạt động logistics – xuất nhập khẩu.



05 VLA tổ chức đoàn giao dịch thương mại logistics tại Trung Quốc, quảng bá FWC 2025

Từ 13–19/8/2025, nhằm kết nối thị trường, tìm kiếm cơ hội hợp tác quốc tế và quảng bá sự kiện FIATA World Congress 2025 (FWC 2025), Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) phối hợp cùng Công ty CP Đầu tư Thương mại MEGA A đã tổ chức Đoàn giao dịch thương mại ngành logistics tại Trung Quốc với lộ trình Thượng Hải – NingBa – Nghĩa Ô – Hàng Châu.

Trong các ngày 14, 15 và 16/8, đoàn đã tham gia nhiều hoạt động quan trọng như làm việc với hãng tàu SITC, tham dự hội chợ thương mại, trao đổi với Ban Quản lý Trung tâm Thương mại Nghĩa Ô – chợ bán buôn lớn nhất thế giới, cũng như tham quan thực tế các mô hình kho logistics và e-logistics hiện đại. Những hoạt động này giúp các doanh nghiệp Việt Nam có thêm hiểu biết thực tiễn, tìm kiếm cơ hội hợp tác và tiếp cận mô hình logistics tiên tiến của Trung Quốc.

Đặc biệt, ngày 17/8, đoàn gồm 22 đại biểu, do Bà Bùi Thị Hải Yến – Ủy viên BCH, Trưởng ban Công nghệ và Đổi mới sáng tạo VLA – dẫn đầu, đã tới thăm và làm việc với Văn phòng Xúc tiến Thương mại (Bộ Công Thương) tại Hàng Châu.

Tại buổi gặp, bà Hải Yến nhấn mạnh tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ của ngành logistics Việt Nam, đạt quy mô 40–42 tỷ USD/năm, song cũng thẳng thắn nhìn nhận sự chênh lệch về quy mô và trình độ so với Trung Quốc, đồng thời khẳng định tiềm năng hợp tác giữa hai nước là rất lớn.

Đại diện Văn phòng XTTM, ông Lò Xuân Quyết, khẳng định sẵn sàng hỗ trợ kết nối, chia sẻ thông tin, thúc đẩy hợp tác và cung cấp hỗ trợ pháp lý cho doanh nghiệp hai bên. Nhân dịp này, bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng đại diện tại Hà Nội – đã giới thiệu về sự kiện FWC 2025, kêu gọi sự phối hợp từ Văn phòng XTTM trong việc lan tỏa thông tin và thu hút cộng đồng doanh nghiệp Trung Quốc tham dự.

Buổi làm việc diễn ra trong không khí cởi mở, đánh dấu bước tiến quan trọng trong hợp tác logistics Việt Nam – Trung Quốc.



Chào mừng

80  **năm**

NGÀY QUỐC KHÁNH

NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

2/9/1945 – 2/9/2025



**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 133, ngày 1/9/2025

Thông tin liên hệ

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam

Lầu 5 tòa nhà Cảng Sài Gòn, số 3 Nguyễn Tất Thành,

*phường Xóm Chiếu (phường 13 quận 4 cũ) TP. HCM, **Phone:** 028 39432658*

Email: vla-hcm1@vla.com.vn

Website: www.vla.com.vn



HỘI BÀN TAY THẤP LỬA™
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME