

# PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH HOẠT ĐỘNG LOGISTICS QUỐC TẾ VÀ TÁC ĐỘNG ĐẾN DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU

Hoàng Thị Minh  
Trường Cao đẳng Sư phạm Bà Rịa - Vũng Tàu

**Tóm tắt:** Bài báo phân tích khung pháp luật điều chỉnh hoạt động logistics quốc tế và đánh giá tác động đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu, tập trung vào thực tiễn Việt Nam. Nghiên cứu làm rõ tính đa nguồn, đa tầng của pháp luật logistics quốc tế, đồng thời chỉ ra những hạn chế như phân mảnh pháp lý, chi phí tuân thủ cao, hiệu quả thực thi chưa đồng đều và mức độ hài hòa quốc tế còn hạn chế. Các yếu tố này ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí, rủi ro và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Trên cơ sở đó, bài báo đề xuất một số kiến nghị nhằm hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực thi, góp phần thúc đẩy phát triển logistics bền vững và hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

**Từ khóa:** logistics quốc tế; pháp luật logistics; doanh nghiệp xuất nhập khẩu; chi phí logistics; hội nhập kinh tế quốc tế.

## LAWS GOVERNING INTERNATIONAL LOGISTICS AND THEIR IMPACT ON IMPORT-EXPORT BUSINESSES

**Abstract:** This paper analyzes the legal framework governing international logistics and its impact on import-export enterprises, with a focus on Vietnam. It highlights the multi-source and multi-layered nature of logistics law while identifying key limitations, including legal fragmentation, high compliance costs, inconsistent enforcement, and limited international harmonization. These issues directly affect costs, legal risks, and business competitiveness. The paper proposes policy recommendations to improve the legal framework and its enforcement, thereby promoting sustainable logistics development and deeper integration into global supply chains.

**Keywords:** international logistics; logistics law; import-export enterprises; logistics costs; economic integration.

Nhận bài: 10/03/2026

Phản biện: 10/04/2026

Duyệt đăng: 14/04/2026

### I. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, logistics đã chuyển từ hoạt động vận chuyển thuần túy sang hệ thống dịch vụ tích hợp, giữ vai trò then chốt trong tối ưu hóa chuỗi cung ứng và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Khi thương mại ngày càng mang tính xuyên biên giới, logistics quốc tế không chỉ hỗ trợ mà còn trực tiếp chi phối chi phí, thời gian và rủi ro pháp lý của hoạt động kinh doanh.

Cùng với sự phát triển của thương mại quốc tế và các hiệp định thương mại tự do, pháp luật logistics quốc tế ngày càng hoàn thiện nhưng cũng trở nên phức tạp với đặc trưng đa nguồn, đa tầng, bao gồm pháp luật quốc gia, điều ước quốc tế và tập quán thương mại. Điều này vừa tạo thuận lợi cho giao thương, vừa đặt ra thách thức lớn về tuân thủ và quản trị rủi ro.

Trong bối cảnh Việt Nam hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu, việc nghiên cứu có hệ thống pháp luật logistics quốc tế và đánh giá tác động đến doanh nghiệp xuất nhập khẩu có ý nghĩa cấp thiết cả về lý luận và thực tiễn, nhằm nâng cao năng lực thích ứng và cạnh tranh trong môi trường pháp lý ngày càng phức tạp.

### II. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU

#### 2.1. Khái quát pháp luật điều chỉnh hoạt động logistics quốc tế

Logistics quốc tế được hiểu là tổng thể các hoạt động tổ chức, quản lý dòng hàng hóa, dịch vụ và thông tin xuyên biên giới từ nơi xuất phát đến nơi tiêu thụ cuối cùng. Khác với logistics nội địa, hoạt động này mang tính xuyên quốc gia, chịu sự chi phối đồng thời của nhiều hệ thống pháp luật, nhiều chủ thể tham gia và phụ thuộc chặt chẽ vào hạ tầng vận tải - hải quan của từng quốc gia. Do đó, tính phức tạp và rủi ro pháp lý trong logistics quốc tế luôn ở mức cao, đặc biệt trong bối cảnh khác biệt về thể chế, chính sách và môi trường kinh doanh giữa các quốc gia.

Về phương diện pháp lý, logistics quốc tế không được điều chỉnh bởi một văn bản thống nhất mà hình thành từ hệ thống nguồn đa dạng. Trước hết là pháp luật quốc gia, bao gồm các quy định về thương mại, vận tải, hải quan, thuế và bảo hiểm; tại Việt Nam, khung pháp lý cơ bản được thiết lập trong Luật Thương mại 2005 (Điều 233–240 về dịch vụ logistics) và các văn bản hướng dẫn như Nghị định số 163/2017/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định 163/2017/NĐ-CP

và Nghị định 12/2023/NĐ-CP). Thứ hai là các điều ước quốc tế, đóng vai trò thống nhất hóa quy tắc, điển hình như Công ước Hague-Visby 1968, Công ước Hamburg 1978 về vận tải biển, và Công ước Montreal 1999 về vận tải hàng không. Bên cạnh đó, tập quán thương mại quốc tế, đặc biệt là Incoterms do Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) ban hành (phiên bản mới nhất là Incoterms 2020), giữ vai trò quan trọng trong việc chuẩn hóa phân chia chi phí, rủi ro và nghĩa vụ giữa các bên trong giao dịch quốc tế.

## 2.2. Nội dung pháp luật điều chỉnh hoạt động logistics quốc tế

*Thứ nhất, pháp luật về hợp đồng và điều kiện thương mại quốc tế giữ vai trò trung tâm trong điều chỉnh hoạt động logistics.* Hợp đồng thương mại quốc tế là cơ sở xác lập quyền và nghĩa vụ của các bên, trong đó việc lựa chọn điều kiện Incoterms có ý nghĩa quyết định đối với thời điểm chuyển giao rủi ro, phân bổ chi phí logistics, nghĩa vụ thuê phương tiện vận tải và thực hiện thủ tục hải quan. Thực tiễn cho thấy, sai sót trong việc lựa chọn hoặc diễn giải điều kiện giao hàng có thể dẫn đến tranh chấp và thiệt hại đáng kể cho doanh nghiệp.

*Thứ hai, pháp luật về vận tải quốc tế điều chỉnh trực tiếp trách nhiệm pháp lý của người vận chuyển.* Tùy theo phương thức vận tải, các chế độ trách nhiệm khác nhau được áp dụng, như quy định về giới hạn trách nhiệm và miễn trách trong các công ước Hague-Visby, Hamburg hoặc Montreal. Đối với vận tải đa phương thức, khung pháp lý còn phân tán, chủ yếu dựa trên thỏa thuận hợp đồng và các quy định khu vực. Các quy định này có ý nghĩa đặc biệt trong việc xác định trách nhiệm khi xảy ra mất mát, hư hỏng hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

*Thứ ba, pháp luật về hải quan và quản lý xuất nhập khẩu đóng vai trò điều tiết và kiểm soát dòng hàng hóa xuyên biên giới.* Tại Việt Nam, Luật Hải quan 2014 (sửa đổi, bổ sung năm 2018) quy định chi tiết về thủ tục thông quan, kiểm tra, giám sát và quản lý rủi ro. Tuy nhiên, sự khác biệt về quy trình và chính sách hải quan giữa các quốc gia vẫn là nguyên nhân chủ yếu gây chậm trễ và gia tăng chi phí logistics.

*Thứ tư, pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics quy định điều kiện gia nhập thị trường, trách nhiệm pháp lý và nghĩa vụ của doanh nghiệp cung ứng dịch vụ.* Theo Luật Thương mại 2005 và Nghị định 163/2017/NĐ-CP, doanh nghiệp logistics phải đáp ứng các điều kiện về kinh doanh, trách nhiệm bồi thường và tuân thủ quy định về cạnh tranh. Đây là cơ sở pháp lý quan trọng nhằm bảo

đảm tính minh bạch và an toàn trong cung ứng dịch vụ logistics.

## 2.3. Tác động của pháp luật logistics quốc tế đến doanh nghiệp xuất nhập khẩu

Hệ thống pháp luật logistics quốc tế có tác động hai chiều đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Một mặt, các quy tắc pháp lý thống nhất góp phần tạo lập môi trường kinh doanh minh bạch, giúp doanh nghiệp dự đoán chi phí, phân bổ rủi ro hợp lý và hạn chế tranh chấp. Đồng thời, đây cũng là nền tảng thúc đẩy hội nhập kinh tế quốc tế và mở rộng thị trường.

Mặt khác, tính đa nguồn và khác biệt giữa các hệ thống pháp luật làm gia tăng chi phí tuân thủ và rủi ro pháp lý. Doanh nghiệp phải đầu tư đáng kể vào tư vấn pháp lý, đào tạo nhân sự và hệ thống quản trị rủi ro. Đặc biệt, các doanh nghiệp nhỏ và vừa thường gặp bất lợi trong việc tiếp cận và tuân thủ các quy định phức tạp, từ đó ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh. Trên phương diện chiến lược, pháp luật logistics tác động trực tiếp đến việc lựa chọn phương thức vận tải, đối tác logistics, cấu trúc chi phí và chiến lược thị trường của doanh nghiệp.

## 2.4. Thực tiễn tại Việt Nam và những vấn đề đặt ra

Trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế, Việt Nam đã từng bước hoàn thiện khung pháp lý điều chỉnh hoạt động logistics theo hướng tiệm cận chuẩn mực quốc tế. Nền tảng pháp lý cơ bản được xác lập trong Luật Thương mại 2005, Luật Hải quan 2014 (sửa đổi, bổ sung năm 2018) và các văn bản dưới luật như Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ về kinh doanh dịch vụ logistics (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 12/2023/NĐ-CP ngày 14/4/2023 của Chính phủ). Đồng thời, việc tham gia các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới như Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Liên minh châu Âu (EVFTA) đã tạo động lực cải cách thể chế, đặc biệt trong lĩnh vực dịch vụ logistics và tạo thuận lợi thương mại.

Tuy nhiên, xét dưới góc độ hiệu quả điều chỉnh pháp luật và mức độ tương thích thể chế, thực tiễn tại Việt Nam vẫn tồn tại những hạn chế đáng kể:

*Thứ nhất, sự phân mảnh pháp lý làm suy giảm tính hiệu lực và khả năng dự đoán của hệ thống pháp luật.* Pháp luật điều chỉnh logistics hiện nay được phân tán trong nhiều lĩnh vực như thương mại, hàng hải, hàng không, hải quan và thuế, dẫn đến tình trạng thiếu thống nhất trong áp dụng.

Theo nghiên cứu của Hội nghị Liên Hợp Quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD, 2018), một hệ thống pháp luật logistics hiệu quả cần bảo đảm tính tích hợp và đồng bộ nhằm giảm chi phí giao dịch và tăng tính minh bạch. Tuy nhiên, tại Việt Nam, các quy định về trách nhiệm pháp lý trong dịch vụ logistics (Điều 233 - 240 Luật Thương mại 2005) vẫn mang tính khung, chưa tương thích đầy đủ với các chế độ trách nhiệm trong các công ước vận tải quốc tế, làm gia tăng rủi ro trong giải quyết tranh chấp xuyên biên giới.

*Thứ hai, chi phí logistics cao phản ánh hạn chế về chất lượng thể chế và hiệu quả thực thi pháp luật.* Mặc dù Việt Nam đã triển khai cơ chế một cửa quốc gia và hải quan điện tử theo định hướng của Luật Hải quan 2014, song thực tế cho thấy thủ tục kiểm tra chuyên ngành vẫn còn chồng chéo. Theo World Bank (2023), chi phí logistics của Việt Nam ước tính chiếm khoảng 16 - 20% GDP, cao hơn đáng kể so với mức trung bình toàn cầu (khoảng 10 - 12%). Báo cáo Chỉ số hiệu quả logistics (LPI) cũng chỉ ra rằng các yếu tố như thủ tục hải quan, chất lượng hạ tầng và năng lực dịch vụ logistics vẫn là những điểm hạn chế chính (World Bank, 2023). Điều này cho thấy chi phí tuân thủ pháp luật và chi phí thể chế vẫn là rào cản lớn đối với doanh nghiệp.

*Thứ ba, khoảng cách giữa quy định pháp luật và thực tiễn thực thi còn đáng kể.* Theo OECD (2021), hiệu quả của hệ thống pháp luật không chỉ phụ thuộc vào nội dung quy định mà còn phụ thuộc vào năng lực thực thi và mức độ phối hợp giữa các cơ quan quản lý. Tại Việt Nam, cơ chế phối hợp liên ngành trong quản lý logistics còn thiếu hiệu quả, dẫn đến tình trạng áp dụng pháp luật không thống nhất giữa các địa phương. Đồng thời, khung pháp lý hiện hành chưa theo kịp sự phát triển của logistics số và thương mại điện tử xuyên biên giới, tạo ra khoảng trống pháp lý đáng kể.

*Thứ tư, năng lực pháp lý của doanh nghiệp còn hạn chế, làm gia tăng rủi ro trong giao dịch quốc tế.* Theo khảo sát của Ngân hàng Thế giới và các nghiên cứu trong nước, phần lớn doanh nghiệp logistics Việt Nam là doanh nghiệp nhỏ và vừa, với hạn chế về nguồn lực và năng lực pháp lý (World Bank, 2023). Việc thiếu hiểu biết về Incoterms 2020, các công ước vận tải quốc tế hoặc cơ chế giải quyết tranh chấp dẫn đến nhiều rủi ro phát sinh trong thực tiễn. Các tranh chấp thương mại quốc tế thường không xuất phát từ vi phạm nghĩa vụ cơ bản, mà từ việc thiết kế hợp đồng chưa chặt chẽ hoặc không dự liệu đầy đủ rủi ro pháp lý (ICC, 2020).

*Thứ năm, mức độ hài hòa pháp luật quốc tế còn hạn chế.* Theo WTO (Trade Facilitation Agreement) và các khuyến nghị của UNCTAD, việc hài hòa hóa pháp luật với các chuẩn mực quốc tế là điều kiện tiên quyết để nâng cao hiệu quả logistics. Tuy nhiên, Việt Nam chưa tham gia đầy đủ một số công ước quốc tế quan trọng trong lĩnh vực vận tải biển, đồng thời hệ thống pháp luật về vận tải đa phương thức còn chưa hoàn thiện. Điều này làm giảm tính dự đoán và gia tăng chi phí pháp lý trong các giao dịch quốc tế.

Thực tiễn tại Việt Nam cho thấy những hạn chế mang tính cấu trúc của hệ thống pháp luật logistics không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý nhà nước mà còn trực tiếp làm gia tăng chi phí giao dịch, rủi ro pháp lý và hạn chế năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

## **2.5. Kiến nghị hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực thi trong lĩnh vực logistics quốc tế**

Xuất phát từ những hạn chế mang tính cấu trúc của hệ thống pháp luật logistics tại Việt Nam, việc hoàn thiện cần được tiếp cận một cách tổng thể, đồng bộ, trên cơ sở ba trụ cột: hoàn thiện khung pháp lý, nâng cao hiệu quả thực thi và tăng cường năng lực thích ứng của doanh nghiệp.

*Thứ nhất, hoàn thiện khung pháp lý theo hướng tích hợp và hài hòa quốc tế.* Cần xây dựng một cách tiếp cận lập pháp mang tính hệ thống đối với hoạt động logistics, khắc phục tình trạng phân mảnh pháp luật hiện nay. Về dài hạn, có thể nghiên cứu ban hành một đạo luật riêng về logistics hoặc thiết lập cơ chế pháp lý tích hợp nhằm điều chỉnh thống nhất các hoạt động logistics đa phương thức. Đồng thời, cần đẩy mạnh nội luật hóa các cam kết quốc tế và xem xét gia nhập các công ước quốc tế quan trọng trong lĩnh vực vận tải (đặc biệt là vận tải biển), qua đó nâng cao mức độ hài hòa pháp luật và khả năng dự đoán pháp lý trong giao dịch quốc tế. Việc hoàn thiện các quy định về vận tải đa phương thức, trách nhiệm của người kinh doanh dịch vụ logistics và cơ chế phân bổ rủi ro cũng là yêu cầu cấp thiết.

*Thứ hai, cải cách thủ tục hành chính và nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật.* Trọng tâm là tiếp tục đơn giản hóa, chuẩn hóa và số hóa các thủ tục hành chính trong lĩnh vực logistics, đặc biệt là thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành. Cần hoàn thiện cơ chế một cửa quốc gia và một cửa ASEAN theo hướng liên thông thực chất giữa các cơ quan quản lý, giảm thiểu kiểm tra chồng chéo. Đồng thời, cần áp dụng mạnh mẽ phương pháp quản lý

rủi ro, hậu kiểm thay cho tiền kiểm, phù hợp với thông lệ quốc tế và các cam kết trong Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại của WTO. Bên cạnh đó, việc nâng cao năng lực cán bộ thực thi, tăng cường trách nhiệm giải trình và minh bạch hóa quy trình xử lý thủ tục là yếu tố then chốt để thu hẹp khoảng cách giữa “luật trên giấy” và “luật trong thực tiễn”.

*Thứ ba, phát triển hạ tầng pháp lý cho logistics số và chuỗi cung ứng thông minh.* Trong bối cảnh chuyển đổi số và thương mại điện tử xuyên biên giới phát triển mạnh, cần sớm hoàn thiện khung pháp lý điều chỉnh các mô hình logistics mới như logistics số (digital logistics), chứng từ điện tử, hợp đồng điện tử và quản lý dữ liệu trong chuỗi cung ứng. Việc xây dựng các tiêu chuẩn pháp lý về chia sẻ dữ liệu, an ninh thông tin và xác thực điện tử sẽ góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và giảm chi phí giao dịch.

*Thứ tư, nâng cao năng lực pháp lý và quản trị rủi ro của doanh nghiệp.* Doanh nghiệp xuất nhập khẩu cần chuyển từ tư duy “tuân thủ bị động” sang “quản trị pháp lý chủ động”. Điều này đòi hỏi việc đầu tư vào nguồn nhân lực pháp lý, tăng cường đào tạo về Incoterms, hợp đồng thương mại quốc tế, pháp luật vận tải và cơ chế giải quyết tranh chấp. Đồng thời, doanh nghiệp cần chú trọng thiết kế hợp đồng chặt chẽ, lựa chọn điều kiện giao hàng phù hợp với phương thức vận tải và năng lực thực tế, cũng như sử dụng hiệu quả các công cụ bảo hiểm và phòng ngừa rủi ro pháp lý. Việc hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp và tư vấn pháp lý quốc tế cũng là một giải pháp quan trọng.

*Thứ năm, thúc đẩy liên kết công - tư và phát triển hệ sinh thái logistics.* Nhà nước cần đóng vai trò kiến tạo, thúc đẩy cơ chế đối thoại thường xuyên với cộng đồng doanh nghiệp nhằm kịp thời

nhận diện và tháo gỡ các vướng mắc pháp lý. Đồng thời, cần khuyến khích phát triển các hiệp hội logistics, nâng cao vai trò tự điều chỉnh của thị trường và hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận thông tin pháp lý quốc tế. Việc xây dựng một hệ sinh thái logistics hiện đại, minh bạch và hiệu quả sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Việc hoàn thiện pháp luật logistics quốc tế tại Việt Nam cần được triển khai theo hướng đồng bộ giữa cải cách thể chế, nâng cao hiệu quả thực thi và phát triển năng lực doanh nghiệp. Chỉ khi ba trụ cột này được thực hiện một cách nhất quán, hệ thống pháp luật mới thực sự trở thành công cụ thúc đẩy, thay vì là rào cản, đối với hoạt động xuất nhập khẩu trong bối cảnh hội nhập sâu rộng.

### III. KẾT LUẬN

Trong bối cảnh hội nhập sâu rộng, logistics quốc tế giữ vai trò then chốt trong chuỗi giá trị toàn cầu và trực tiếp tác động đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Hệ thống pháp luật điều chỉnh lĩnh vực này mang tính đa tầng, vừa tạo thuận lợi cho giao thương vừa đặt ra yêu cầu cao về tuân thủ.

Nghiên cứu cho thấy, dù Việt Nam đã đạt nhiều tiến bộ trong hoàn thiện khung pháp lý, vẫn tồn tại các hạn chế như phân mảnh pháp luật, chi phí tuân thủ cao và khoảng cách giữa quy định với thực thi. Những bất cập này làm gia tăng rủi ro và chi phí, ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

Vì vậy, cần hoàn thiện pháp luật theo hướng đồng bộ, nâng cao hiệu quả thực thi và tăng cường năng lực pháp lý của doanh nghiệp. Về dài hạn, một hệ thống pháp luật hiện đại, minh bạch và hài hòa quốc tế sẽ là nền tảng quan trọng để nâng cao vị thế của Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Bộ Công Thương. (2023). Báo cáo logistics Việt Nam năm 2023. Hà Nội: Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương.
- Hague-Visby Rules. (1968). International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading.
- International Chamber of Commerce (ICC). (2020). Incoterms® 2020 Rules.
- OECD. (2021). Trade Facilitation and the Global Economy. OECD Publishing.
- Quốc hội. (2005). Luật Thương mại Việt Nam.
- Quốc hội. (2014). Luật Hải quan Việt Nam.
- United Nations. (1978). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules).
- United Nations. (1999). Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention).
- UNCTAD. (2018). Review of Maritime Transport. United Nations.
- World Bank. (2023). Logistics Performance Index Report. World Bank.
- World Trade Organization (WTO). (1995). General Agreement on Trade in Services (GATS).
- World Trade Organization (WTO). (2017). Trade Facilitation Agreement.