**BỘ CÔNG THƯƠNG**

**TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI**

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG NHẬP KHẨU**

**Số tháng 5/2018**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

**“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics   
giai đoạn 2017-2020”**

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Mặt hàng sắt sắt thép:** 3](#_Toc516175424)

[***1.1.*** ***Phương thức vận tải trong nhập khẩu:*** 3](#_Toc516175425)

[***1.2.*** ***Phương thức giao hàng nhập khẩu*** 4](#_Toc516175426)

[***1.3.*** ***Cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu*** 5](#_Toc516175427)

[***1.4.*** ***Thông tin liên quan:*** 7](#_Toc516175428)

[**2.** **Mặt hàng nhựa:** 8](#_Toc516175429)

[***2.1.*** ***Phương thức vận tải*** 8](#_Toc516175430)

[***2.2.*** ***Phương thức giao hàng*** 9](#_Toc516175431)

[***2.3.*** ***Cảng/cửa khẩu nhập khẩu*** 10](#_Toc516175432)

[***2.4.*** ***Thông tin liên quan:*** 12](#_Toc516175433)

[**3.** **Mặt hàng ô tô:** 13](#_Toc516175434)

[***3.1.*** ***Phương thức giao hàng:*** 13](#_Toc516175435)

[***3.2.*** ***Phương thức thanh toán*** 14](#_Toc516175436)

[***3.3.*** ***Các thông tin liên quan*** 15](#_Toc516175437)

[**4.** **Mặt hàng than:** 16](#_Toc516175438)

[***4.1.*** ***Phương thức vận tải*** 16](#_Toc516175439)

[***4.2.*** ***Phương thức giao hàng*** 17](#_Toc516175440)

[***4.3.*** ***Cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu*** 18](#_Toc516175441)

[***4.4.*** ***Một số thông tin khác*** 20](#_Toc516175442)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu sắt sắt thép 4 tháng đầu năm 2018 4](#_Toc516175713)

[Hình 2: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu sắt thép 4](#_Toc516175714)

[Hình 3: Cơ cấu cảng, cửa khẩu trong nhập khẩu sắt thép 5](#_Toc516175715)

[Hình 4: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và sp từ nhựa trong 4 tháng đầu năm 2018 9](#_Toc516175716)

[Hình 5: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và sp từ nhựa 10](#_Toc516175717)

[Hình 6: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong NK nhựa và sp từ nhựa 10](#_Toc516175718)

[Hình 7: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu ô tô 4 tháng năm 2018 13](#_Toc516175719)

[Hình 8: Cơ cấu phương thức thanh toán trong nhập khẩu ô tô 4 tháng đầu năm 2018 14](#_Toc516175720)

[Hình 9: Cơ cấu phương thức vận tải trong nhập khẩu than 16](#_Toc516175721)

[Hình 10: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu than 4 tháng đầu năm 2018 17](#_Toc516175722)

[Hình 11: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong nhập khẩu than 4 tháng đầu năm 2018 18](#_Toc516175723)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu sắt thép của Việt Nam 6](#_Toc516175761)

[Bảng 2:Tốp 20 cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu nhựa của Việt Nam trong 4 tháng năm 2018 11](#_Toc516175762)

[Bảng 3:Các thị trường đối tác theo phương thức vận tải 16](#_Toc516175763)

[Bảng 4:Top 20 cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu than của Việt Nam trong 4 tháng đầu năm 2018 19](#_Toc516175764)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Mặt hàng sắt sắt thép:**

Theo số liệu của Tổng cục Hải quan, tính chung 4 tháng đầu năm 2018, Việt Nam nhập khẩu trên 4,28 triệu tấn sắt sắt thép các loại, trị giá 3 tỷ USD, giảm 23,5% về lượng và 5,3% về giá so với cùng kỳ năm trước.

* 1. ***Phương thức vận tải trong nhập khẩu:***

Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan, 98,28% lượng sắt sắt sắt thép nhập khẩu của Việt Nam trong 4 tháng đầu năm là từ đường biển, nhập từ các thị trường như Trung Quốc đại lục, Đài Loan (Trung Quốc), Nhật Bản, Hàn Quốc.

Nhập khẩu sắt sắt thép bằng đường biển trong 4 tháng đầu năm nay đã tăng 25,14% về lượng và 46,4% về giá trị so với cùng kỳ năm ngoái.

Nhập khẩu bằng đường sắt chỉ từ Trung Quốc, tăng 17,12% về lượng và 41,54% về giá trị so với 4 tháng năm 2017 và chiếm 0,67% trong tổng lượng sắt sắt thép nhập khẩu trong 4 tháng đầu năm nay.

Nhập khẩu bằng đường bộ, từ Trung Quốc và Campuchia, đạt khoảng 32 nghìn tấn, tăng 623% so với cùng kỳ năm ngoái và chiếm khoảng 0,65% lượng nhập khẩu.

Ngoài ra, có khoảng 13 nghìn tấn sắt sắt thép được nhập khẩu qua đường hàng không từ Nhật Bản, Đức, Thụy Sỹ, Pháp, với trị giá 16 triệu USD.

Việt Nam nhập khẩu sắt sắt thép nhiều nhất là từ thị trường Trung Quốc, bằng cả 3 phương thức vận tải là đường biển, đường bộ và đường sắt. Tổng lượng sắt thép nhập khẩu từ thị trường này trong 4 tháng đầu năm là 1,82 triệu tấn, trị giá 1,32 tỷ USD, chiếm tới 42,6% trong tổng lượng sắt sắt thép nhập khẩu của cả nước và chiếm 43,7% trong tổng kim ngạch, giảm 33,9% về lượng và giảm 13,5% về trị giá so với cùng kỳ. Giá sắt sắt thép nhập khẩu từ Trung Quốc đạt mức trung bình 725,2 USD/tấn tăng mạnh 31% so với cùng kỳ năm trước.

Thị trường Nhật Bản chiếm trên 16% trong tổng lượng và tổng kim ngạch nhập khẩu sắt sắt thép của cả nước, đạt 708.503 tấn, tương đương 486,35 triệu USD, giảm 7,7% về lượng nhưng tăng 6,8% về trị giá so với cùng kỳ. Giá sắt sắt thép nhập khẩu từ Nhật Bản đạt trung bình 686,9 USD/tấn, tăng 15,6%. Nhập khẩu từ Nhật Bản về Việt Nam chủ yếu qua đường biển và một lượng rất nhỏ qua đường hàng không.

**Hình 1: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu sắt sắt thép 4 tháng đầu năm 2018**

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

* 1. ***Phương thức giao hàng nhập khẩu***

Trong 4 tháng đầu năm 2018, phương thức giao hàng được sử dụng chủ yếu trong nhập khẩu sắt thép vẫn là CFR, chiếm khoảng 74,54% về lượng và 65,7% về trị giá nhập khẩu sắt thép. Nhập khẩu bằng phương thức giao hàng này chủ yếu từ Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Hà Lan, Mỹ.

Tiếp theo là phương thức CIF chiếm khoảng 21,42% về lượng và 29,65% về trị giá. Phương thức giao hàng CIF được sử dụng cho các lô hàng sắt thép nhập khẩu từ Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan, Mỹ, Pháp.

Phương thức giao hàng FOB chỉ chiếm 1,52 về lượng và 1,78% về giá trị, chủ yếu là với các đơn hàng nhập khẩu từ Nhật Bản, Trung Quốc và Thái Lan.

Nếu xét về tốc độ tăng trưởng so với cùng kỳ năm 2017 thì nhập khẩu bằng phương thức FOB có tốc độ tăng trưởng cao hơn hẳn so với hai phương thức CFR và CIF.

Hình 2: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu sắt thép

trong 4 tháng đầu năm 2018

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

* 1. ***Cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu***

Trong 4 tháng đầu năm 2018, sắt thép được nhập khẩu về Việt Nam nhiều nhất là qua các cảng, cửa khẩu như Cảng Tân Thuận (tp. Hồ Chí Minh), chiếm 10,9% tổng lượng sắt thép nhập khẩu của cả nước, tiếp theo là cảng Posco (Vũng Tàu), chiếm 9,74%.

Hình 3: Cơ cấu cảng, cửa khẩu trong nhập khẩu sắt thép

trong 4 tháng đầu năm 2018

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

Ở khu vực phía Bắc, sắt thép được nhập khẩu nhiều qua cảng Hoàng Diệu (Hải Phòng), cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa), cảng Cái Lân (Quảng Ninh).

Xét về biến động so với tháng trước và so với cùng kỳ năm trước thì lượng hàng sắt thép nhập khẩu qua cảng Bến Nghé sụt giảm cả về lượng và giá trị, trong khi nhập khẩu qua các cảng Hoàng Diệu (Hải Phòng), cảng Cát Lái (tp. Hồ Chí Minh) tăng trưởng mạnh. Trong nhóm các cảng có lượng sắt thép nhập khẩu lớn được xử lý trong 4 tháng đầu năm nay, cảng SITV (Vũng Tàu) có mức tăng trưởng lớn nhất (524,4% về lượng và 955,2% về giá trị), chủ yếu do lượng nhập của 4 tháng năm ngoái ở mức thấp.

Bảng 1: Các cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu sắt thép của Việt Nam

trong 4 tháng đầu năm 2018

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cửa khẩu/Cảng** | **4 Tháng /2018** | | **Thay đổi so 4T/2017 (%)** | | **Thị trường cung cấp chủ yếu** |
| **Tấn** | **USD** | **Lượng** | **Trị giá** |
| Cảng Tân Thuận (tp.Hồ Chí Minh) | 570.533 | 341.730.478 | 8,49 | 32,76 | Trung Quốc, Ấn Độ |
| Cảng Hoàng Diệu (Hải Phòng) | 425.759 | 260.113.743 | 53,83 | 90,28 | Trung Quốc, Hồng Kông, Nhật Bản, Đài Loan |
| Cảng Cát Lái (tp. Hồ Chí Minh) | 413.834 | 421.024.172 | 35,90 | 67,14 | Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc |
| Cảng Bến Nghé | 405.015 | 235.528.853 | -18,54 | -1,54 | Trung Quốc, Braxin |
| Cảng POSCO (Vũng Tàu) | 509.472 | 345.455.315 | 38,90 | 54,73 | Hàn Quốc, Nhật Bản, Singapore |
| Bến cảng Tổng hợp Thị Vải | 248.622 | 129.679.976 | 79,68 | 105,0 | Hà Lan, Đài Loan, Nhật Bản |
| Cảng SITV (Vũng Tàu) | 345.223 | 152.584.901 | 524,4 | 955,2 | Nga, Trung Quốc, Đài Loan |
| Cảng Lotus/Cảng Bông Sen (Hồ Chí Minh) | 281.486 | 168.733.168 | -29,08 | -15,54 | Trung Quốc, Nhật Bản, Đài Loan |
| Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải | 134.257 | 43.948.073 | 20,67 | 4,47 | Panama, ôtxta Rica, Chilê |
| Cảng Nghi Sơn (Thanh Hoá) | 174.958 | 101.928.927 | 224,3 | 318,1 | Trung Quốc |
| Cảng Vật Cách (Hải Phòng) | 81.203 | 30.532.470 |  |  | Trung Quốc |

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

Trong số các cảng, cửa khẩu nhập khẩu thép, cảng Tân Thuận (tp. Hồ Chí Minh) – một đơn vị thành viên của công ty cổ phần Cảng Sài Gòn, hiện đang xử lý lượng thép nhập khẩu nhiều nhất, nhờ một số lợ ithế sau:

- Dịch vụ kho bãi cảng Tân Thuận: nằm ngay trung tâm Thành Phố, trung tâm các cụm cảng, vị trí ngay trên trục lộ đường vành đai ưu tiên, các lọai phương tịên lưu thông 24/24 trừ xe vận tải nặng trong giờ cao điểm, sẽ rất thuận lợi cho các chủ hàng hàng xuất- nhập và vận chuyển hàng hóa.

-  Dịch vụ kho bãi cảng Tân Thuận có các tiện ích sau: Kho hàng nằm sát mặt đường lộ thoáng mát, cao ráo, rộng rãi, xe ra vào đóng chở hàng rất thuận lợi cho các chủ hàng đưa và nhận hàng đến các cảng Khánh Hội, Bến Nghé, Tân Thuận, Tân Cảng, VICT.

- Cửa kho có mái che, thoáng, xe container 20- 40 feet ra vào đóng và gửi hàng rất thuận tiện 24/24 giờ.

Tuy nhiên, cảng Tân Thuận nằm trong danh sách các cảng cố kế hoạch di dời của tp. Hồ Chí Minh. Bến cảng này đang khai thác đối với các tàu biển có tĩnh không phù hợp với cầu Phú Mỹ là 45m. Cầu Thủ Thiêm 4 với tĩnh không là 10m thì khi thi công và đi vào hoạt động sẽ trực tiếp dừng hoạt động khai thác tiếp nhận tàu biển của các cầu cảng K12, K12A và K12C; cầu cảng K12B chỉ còn khai thác được phần hạ lưu có chiều dài bến khoảng trên 50m do yêu cầu hành lang an toàn rộng 150m của cầu Thủ Thiêm 4. Như vậy, khi xây cầu Thủ Thiêm 4 với tĩnh không 10m thì sẽ phải ngưng gần như toàn bộ khu bến Tân Thuận của cảng Sài Gòn, nên việc di dời bến cảng Tân Thuận là cần thiết.Như vậy từ nay đến cuối năm 2020, các doanh nghiệp nhập khẩu sắt thép có thể sẽ phải tranh thủ tìm các phương án phù hợp về logistics để thích ứng với dự thay đổi vị trí của cảng.

* 1. ***Thông tin liên quan:***

Theo Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) các doanh nghiệp vận tải Việt Nam gặp khó khăn hơn trong việc có được các đơn hàng vận chuyển hàng xuất, nhập khẩu do nghịch lý về chi phí làm hàng tại cảng (THC). Chi phí làm hàng tại cảng là khoản mục chi phí được liên minh các hãng tàu container thống nhất áp dụng thu của chủ hàng xuất nhập khẩu tại từng khu vực thị trường và có thể được điều chỉnh theo hướng bao cả rủi ro tiềm năng phát sinh trong từng thời kỳ.

Tuy nhiên, tại Việt Nam, mức thu THC mà chủ hàng xuất nhập khẩu phải chịu hiện nay cao hơn chi phí làm hàng thực tế hãng tàu thỏa thuận trả cho cảng theo khung giá sàn quy định, chưa tính thêm khoản bao cấp chi phí vận chuyển container giữa cảng và các ICD mà hãng tàu ép cảng phải chịu thay cho chủ hàng (điều kiện giao nhận CY bị biến tướng thành điều kiện CY/ICD tại thị trường Việt Nam).

Đến nay, nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu v ẫn chọn các doanh nghiệp nước ngoài vận chuyển vì năng lực quản lý cạnh tranh, xử lý tranh chấp có yếu tố nước ngoài và phòng vệ thương mại của Việt Nam hiện còn hạn chế và chậm cải tiến trong tình hình hội nhập kinh tế thương mại ngày càng nhanh và sâu rộng, cạnh tranh khu vực và quốc tế ngày càng phức tạp.

Một nguyên nhân khác là do năng lực đáp ứng dịch vụ kho vận tại Việt Nam còn hạn chế, chưa thỏa mãn được các yêu cầu về bảo quản đối với những mặt hàng có tiêu chuẩn kỹ thuật cao. Điều này làm doanh nghiệp vận tải Việt Nam kém cạnh tranh hơn với các doanh nghiệp vận tải nước ngoài. Hơn nữa một bất lợi của các doanh nghiệp vận tải nội địa là các đối tác nước ngoài chưa hiểu rõ về họ, về giá cả, pháp lý, bất đồng về ngôn ngữ nên các doanh nghiệp vẫn ưu tiên lựa chọn doanh nghiệp quốc tế.

Ngoài ra, các doanh nghiệp vận tải nội vẫn hoạt động đơn lẻ, nên vận tải đa phương thức chưa phát triển, chưa có nhiều mô hình vận tải-lưu kho trọn gói. Muốn phát triển được, các doanh nghiệp vận tải nội cần nâng cao tính chuyên nghiệp, xây dựng quy trình khép kín đồng thời phải thúc đẩy sự hợp tác giữa các doanh nghiệp nhỏ và vừa. Song song với đó cũng cần từng bước xây dựng chuỗi cung ứng dịch vụ trọn gói, có như vậy mới tận dụng được hết các cơ hội hợp tác và phát triển.

1. **Mặt hàng nhựa:**
   1. ***Phương thức vận tải***

Trong 4 tháng đầu năm 2018, khoảng 3,8 tỷ USD nhựa và sản phẩm từ nhựa được nhập khẩu bằng đường biển, chiếm 84,56% tổng giá trị nhập khẩu nhựa của cả nước. Nhập khẩu bằng biển tăng 13,5% so với 4 tháng năm 2017 và chủ yếu từ các thị ttrwongf Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản, Thái Lan, Singapore, Malaysia, Hồng Kông, Mỹ, Ả Rập Xê út, Ấn Độ, Đức, Inđônêsia, Kô-eot, Qata, Nga.

Giá trị nhập khẩu bằng đường hàng không giảm 23% trong tháng 4/2018, dẫn đến sự sụt giảm chung 1,2% trong 4 tháng 2018. Tính chung 4 tháng, nhập khẩu nhựa bằng đường hàng không chiếm 10,45% tổng giá trị nhựa nhập khẩu vào Việt Nam, chủ yếu từ các thị trường Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc, Hồng Kông, Mỹ, Đài Loan, Thái Lan, Đức, Singapore, Thụy Sỹ, Italia, Philippines.

**Hình 4: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và sp từ nhựa trong 4 tháng đầu năm 2018**

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

Ngoài ra, Việt Nam cũng nhập khẩu nhựa bằng đường sắt từ Trung Quốc, với giá trị 23 nghìn USD trong tháng 4 và khoảng 725 nghìn USD trong 4 tháng đầu năm, tăng 77,1% so với 4 tháng năm 2017. Tính chung 4 tháng, nhập khẩu bằng đường sắt chỉ chiếm một tỷ lệ nhỏ là 0,02%.

* 1. ***Phương thức giao hàng***

Trong 4 tháng đầu năm 2018, nhựa được nhập khẩu về Việt Nam nhiều nhất bằng phương thức CIF (61,83% tổng giá trị nhựa nhập khẩu), tăng 10,9% so với 4 tháng năm 2017.

Nhập khẩu bằng phương thức CFR tăng 33% so với cùng kỳ năm ngoái chiếm 12,32 tổng giá trị nhựa nhập khẩu. So với mặt hàng sắt thép, nhập khẩu nhựa bằng phương thức FOB cao hơn, chiếm 9,57% tổng giá trị nhựa nhập khẩu.

**Hình 5: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và sp từ nhựa**

**4 tháng năm 201**8

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

* 1. ***Cảng/cửa khẩu nhập khẩu***

**Hình 6: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong NK nhựa và sp từ nhựa**

**4 tháng năm 2018**

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

Khoảng 45,88% trị giá nhập khẩu mặt hàng nhựa và sản phẩm được thực hiện qua cảng Cát Lái (tp. Hồ Chí Minh). Đứng thứ 2 là Tân Cảng Đình Vũ (Hải Phòng) với 8,49% lượng nhựa nhập khẩu trong tháng.

Đối với nhập khẩu qua các cửa khẩu, ở khu vực phía Bắc, nhựa được nhập khẩu qua các cửa khẩu Móng Cái (Quảng Ninh), Cốc Nam, Tân Thanh, Hữu Nghị (Lạng Sơn). Ở khu vực miền Trung là cửa khẩu Lao Bảo (Quảng Trị).

Bảng 2: Tốp 20 cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu nhựa của Việt Nam trong 4 tháng năm 2018

| **Cảng/cửa khẩu** | **4T/2018 (USD)** | **4T/2018 so 4T/2017 (%)** | **Thị trường cung cấp chủ yếu** |
| --- | --- | --- | --- |
| Cảng Cát Lái (Hồ Chí Minh) | 2.189.297.398 | 11,3 | Trung Quốc, Đài Loan, Hàn Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, Singapore, Malaysia, Mỹ, Hồng Kông, Đức, ả Rập Xê út, Inđônêsia, ấn Độ, Kô-eot, Các TVQ Arập Thống nhất |
| Tân Cảng Hải Phòng (Tân Cảng Đình Vũ) | 405.186.260 | -4,8 | Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan, Trung Quốc, Malaysia, Singapore, Hồng Kông, Nigiêria, Philippines, ấn Độ, ả Rập Xê út, Inđônêsia, Nga, Thái Lan, Các TVQ Arập Thống nhất |
| GREEN PORT (HAI PHONG) | 218.304.013 | 40,0 | Hàn Quốc, Thái Lan, Trung Quốc, Singapore, Hồng Kông, Nhật Bản, Nga, Malaysia, ả Rập Xê út, Thổ Nhĩ Kỳ, Inđônêsia, Pháp, Đài Loan, Mỹ, ấn Độ |
| Cảng Đình Vũ - Hải Phòng | 214.571.453 | -1,5 | Hàn Quốc, Trung Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, Hồng Kông, Nga, Inđônêsia, Mỹ, Đài Loan, Myanma, Philippines, Tây Ban Nha, Bỉ, ả Rập Xê út |
| Đình Vũ Nam Hải | 176.294.413 | 7,6 | Trung Quốc, Đài Loan, ả Rập Xê út, Singapore, Malaysia, Thái Lan, Qata, ấn Độ, Nhật Bản, Ôxtrâylia, Hàn Quốc, Kô-eot, Hồng Kông, Các TVQ Arập Thống nhất |
| Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) | 162.541.440 | 57,9 | Trung Quốc, Hồng Kông, Nhật Bản |
| Cảng Tiên sa (Đà Nẵng) | 61.742.142 | 21,8 | Hàn Quốc, Hồng Kông, Trung Quốc, Nhật Bản, Singapore, Đài Loan, Thái Lan, Bỉ, ả Rập Xê út, Malaysia, Đức, ấn Độ, Hà Lan |
| PTSC Đình Vũ | 52.161.580 | 66,6 | Trung Quốc, Nhật Bản, Hồng Kông, ả Rập Xê út, Mỹ, Qata, Thái Lan, Philippines, Andora, Tây Ban Nha, Vênêduêla |
| Cảng Hải An | 59.939.904 | 47,0 | Hàn Quốc, Hồng Kông, Trung Quốc, Qata, Singapore, Hà Lan, Mỹ, Canađa, Đức, Anh |
| Tân Cảng 128 | 41.395.409 | 318,9 | Thái Lan, Malaysia, Singapore, Trung Quốc, Hồng Kông, Mỹ, Italia, Inđônêsia, ấn Độ, Đài Loan, Pháp, Tây Ban Nha |
| Cảng Vict | 56.177.596 | -2,3 | Nhật Bản, Thái Lan, ả Rập Xê út, Singapore, Inđônêsia, ấn Độ, Đức, Hàn Quốc, Bỉ, Trung Quốc |
| Cảng Hải Phòng | 32.584.947 | -9,8 | Trung Quốc, Đài Loan, Hàn Quốc, Nhật Bản, Hồng Kông, Singapore, Thái Lan, Inđônêsia, Mêhicô, Hà Lan, Malaysia, |
| Cảng ICD Phước Long 3 (TP.HCM) | 23.663.624 | -5,5 | ả Rập Xê út, Mỹ, Singapore, Trung Quốc, Bỉ, Đức, Các TVQ Arập Thống nhất, Pháp, Nhật Bản, Malaysia, Hàn Quốc, Inđônêsia |
| Tân Cảng (189) | 15.508.939 | -30,6 | Trung Quốc, Nhật Bản, Hồng Kông, Hàn Quốc, Philippines |
| Nam Hai | 32.758.737 | -37,6 | Trung Quốc, ấn Độ, ả Rập Xê út, Hồng Kông, Thái Lan, Các TVQ Arập Thống nhất, Đức, Bỉ, Hà Lan, Thổ Nhĩ Kỳ |
| Cửa khẩu Móng Cái (Quảng Ninh) | 13.818.480 | 37,2 | Trung Quốc, Papua New Guinea, Philippines, Nhật Bản, Pakixtan |
| Cảng CÁI MÉP - TCIT (Vũng Tàu) | 16.045.740 | 148,3 | Mỹ, Singapore, Hà Lan, Thái Lan, Nhật Bản, Bỉ, Pháp, Đức, |
| Cảng Tân Cảng - Cái Mép (Vũng Tàu) | 12.605.597 | -10,6 | Nhật Bản, Mỹ, |
| Cảng Tổng hợp Bình Dương | 6.736.082 | 24,8 | Nhật Bản, Thái Lan, Mỹ, Trung Quốc, Singapore |

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

* 1. ***Thông tin liên quan:***

Theo thông tin từ Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn (TSCG), bắt đầu từ 1/6/2018, đơn vị này sẽ ngưng tiếp nhận các container nhựa/giấy phế liệu chuyển từ các cảng nội địa khác (kể cả các cảng thuộc hệ thống TCSG) về cảng đích Tân Cảng Cát Lái.

Đối với các container giấy/nhựa phế liệu nhập khẩu trực tiếp tại Tân cảng Cát Lái và Tân cảng Hiệp Phước (TCHP), từ 1/6/2018, TCSG chỉ tiến hành dỡ hàng từ tàu sau khi khách hàng xuất trình đủ giấy phép nhập khẩu của lô hàng được cơ quan có thẩm quyền cấp còn hiệu lực và văn bản cam kết thời gian nhận hàng cụ thể. Trường hợp không đủ chứng từ như yêu cầu, hãng tàu và khách hàng phối hợp để chuyển cảng dỡ hàng cho các lô hàng này về các cảng khác tránh gây bị động khi giải phóng tàu làm phát sinh thời gian và chi phí cho các bên liên quan.

Từ 10/6/2018 đến 30/9/2018, chủ cảng sẽ ngưng tiếp nhận toàn bộ hàng nhựa phế liệu nhập khẩu trực tiếp tại hai cảng này. Thời gian qua, các bộ, ngành đã siết chặt việc cấp giấy phép nhập khẩu các mặt hàng nhựa/giấy phế liệu vào lãnh thổ Việt Nam dẫn đến tình trạng rất nhiều lô hàng đã về đến Việt Nam nhưng chưa thể làm thủ tục dẫn đến tình trạng ùn ứ cục bộ tai cảng biển. Tại Tân cảng Cát Lái – cảng container lớn nhất Việt Nam đang tồn đọng khoảng 7.000 TEU mặt hàng nhựa/giấy phế liệu và trên 3.000 TEU các mặt hàng khác đã lưu bãi trên 90 ngày (chiếm 10% tổng dung lượng bãi).

1. **Mặt hàng ô tô:**
   1. ***Phương thức giao hàng:***

Xét về phương thức giao hàng trong nhập khẩu ô tô, trong 4 tháng đầu năm 2018, phương thức giao hàng CIF được sử dụng cho 76,99% lượng ô tô, tương ứng với khoảng 79,12% trị giá ô tô được nhập khẩu theo phương thức CIF. Chỉ 17,93% về lượng tương ứng với 11,59% về trị giá ô tô được nhập khẩu bằng phương thức FOB (chủ yếu từ Thái Lan, Thụy Điển, Nhật Bản, Italy).

Hình 7: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu ô tô 4 tháng năm 2018

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

Do lượng và trị giá nhập khẩu ô tô của 4 tháng đầu năm nay sụt giảm, nên nhập khẩu theo từng phương thức giao hàng đều sụt giảm, như phương thức CIF giảm 65%, FOB giảm 85% so với cùng kỳ năm 2017.

* 1. ***Phương thức thanh toán***

Phần lớn nhập khẩu ô tô vào Việt Nam trong 4 tháng năm 2018 được thanh toán bằng phương thức TTR và chỉ 10,42% lượng tương ứng với 23,51% trị giá ô tô sử dụng phương thức LC. Điều này cho thấy cơ cấu thanh toán trong nhập khẩu ô tô vẫn chưa có nhiều thay đổi theo hướng có lợi hơn cho doanh nghiệp Việt Nam trong quá trình nhập khẩu.

Hình 8: Cơ cấu phương thức thanh toán trong nhập khẩu ô tô 4 tháng đầu năm 2018

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

* 1. ***Các thông tin liên quan***

Cuối tháng 5/2018, Bộ Giao thông Vận tải đã có báo cáo kết quả Đoàn công tác liên ngành hỗ trợ Doanh nghiệp thực hiện Nghị định 116 ghi nhận những đề xuất của doanh nghiệp liên quan đến những quy định được đưa ra tại Nghị định này.

Theo đó, một số doanh nghiệp kiến nghị khi ban hành chính sách mới không nên hồi tố đối với các yêu cầu đã đáp ứng các quy định trước ngày có hiệu lực của Nghị định 116 và chính sách khi ban hành cần có lộ trình đủ dài để doanh nghiệp đáp ứng.

Liên quan đến nhập khẩu ô tô nguyên chiếc (CBU) từ nước ngoài, Toyota Việt Nam, Honda Việt Nam, Công ty TNHH ô tô Isuzu Việt Nam… cho biết đối với xe nhập từ Thái Lan, Indonesia, doanh nghiệp có thể được cấp Giấy chứng nhận chất lượng kiểu loại ô tô nhập khẩu (VTA), nhưng với các xe nhập khẩu từ Nhật Bản, doanh nghiệp không thể có được do Chính phủ Nhật Bản không cấp cho xe xuất khẩu. Do đó, các doanh nghiệp đề xuất cho phép sử dụng báo cáo thử nghiệm của cơ sở sản xuất.

Doanh nghiệp có thể lấy VTA của bên thứ ba được cơ quan có thẩm quyền nước ngoài thừa nhận hoặc thuê bên thứ 3 chứng nhận.

Đối với xe nhập từ châu Âu có VTA nhưng xe nhập khẩu về Việt Nam thường có sự điều chỉnh so với VTA, do liên quan đến tiêu chuẩn khí thải và nhiên liệu tại Việt Nam yêu cầu túi khí bảo vệ người đi bộ tại châu Âu quy định khí gas điều hoà khác Việt Nam, hiển thị số trên bảng điều khiển đối với xe số sàn. Do đó, doanh nghiệp đề nghị cơ quan chức năng xem xét chấp nhận VTA này để làm thủ tục đối với xe khi nhập khẩu vào Việt Nam.

1. **Mặt hàng than:**

Theo số liệu thống kê sơ bộ của Tổng cục Hải quan, 4 tháng đầu năm 2018, Việt Nam đã nhập khẩu 5,8 triệu tấn than trị giá 697,6 triệu USD, tăng 26,3% về lượng và 40,1% về trị giá so với cùng kỳ năm trước. Mức tăng so với cùng kỳ năm trước cao hơn hẳn so với mức tăng trưởng đã đạt được trong quí 1/2018 là do nhập khẩu than tăng mạnh trong tháng 4/2018, tăng 119,7% về lượng và 187,7% về trị giá so với tháng 4/2017.

Các thị trường cung cấp than chính cho nước ta từ đầu năm 2018 đến nay gồm: Indonesia, Australia, Trung Quốc, Nga…

* 1. ***Phương thức vận tải***

Trong quí 1/2018, gần 42% trị giá than nhập khẩu vào Việt Nam được thực hiện bằng đường biển từ nhiều thị trường như Australia, Nga, Indonesia, Trung Quốc, Đài Loan, Hàn Quốc, Nhật Bản, Malaysia.

Hình 9: Cơ cấu phương thức vận tải trong nhập khẩu than

4 tháng đầu năm 2018

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

Bảng 3: Các thị trường đối tác theo phương thức vận tải

|  |  |
| --- | --- |
| **Phương thức vận tải** | **Các thị trường đối tác chính** |
| Đường biển | Australia, Nga, Indonesia, Trung Quốc, Đài Loan, Hàn Quốc, Nhật Bản, Malaysia |
| Đường bộ | Lào; Trung Quốc |
| Đường hàng không | Indonesia, Malaysia |
| Khác | Campuchia; Pakixtan, Australia, Indonesia |

Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan

Trên thị trường quốc tế, tuần cuối tháng 5/2018, giá cước vận chuyển than từ khu vực phía Bắc của Trung Quốc là cảng Qinhuangdao đến Zhangjiagang, Shanghai (Thượng Hải) và Guangzhou (Quảng Châu) thuộc khu vực phía Đông và phía Nam của Trung Quốc tiếp tục giảm do lượng than dự trữ trong kho tại các nhà máy nhiệt điện ở miền Nam và miền Đông Trung Quốc đều ở mức cao.

Theo đó, giá cước từ Qinhuangdao đến Zhangjiagang thuộc tỉnh Jiangsu đối với tàu có trọng tải từ 20.000 - 30.000 tấn đã giảm 6,80 NDT so với tuần trước đó xuống còn 44,80 NDT/tấn (tương đương 6,98 USD/tấn). Giá cước tuyến Qinhuangdao đến Shanghai đối với tàu có trọng tải từ 40.000 – 50.000 tấn giảm 7,50 NDT/tấn xuống mức 40,30 NDT/tấn, trong khi đó giá cước tuyến Qinhuangdao đến Guangzhou đối với tàu có tải trọng từ 50.000 – 60.000 tấn giảm 7,10 NDT xuống mức 47,50 NDT/tấn. Nguyên nhân khiến giá cước vận chuyển giảm là do

Lượng than dự trữ trong các kho của cảng Qinhuangdao ngày 29/5 đang ở mức 5,295 triệu tấn thống kê hôm vừa qua, tăng so với mức 5,18 triệu tấn ngày 22/5/2018.

* 1. ***Phương thức giao hàng***

Phương thức giao hàng CFR hiện đang chiếm tỷ trọng lớn nhất trong nhập khẩu than của Việt Nam, với tỷ trọng 20.9% về lượng và 21% về trị giá nhập khẩu sắt thép của cả nước trong quí 1/2018. Các thị trường chính sử dụng phương thức này gồm Australia, Nga, Inđônêxia, Trung Quốc, Hàn Quốc, Malaysia, Nhật Bản, Ấn Độ, Đài Loan (Trung Quốc)

Tiếp theo là FOB với 19% về lượng và 23% về giá trị, chủ yếu từ các thị trường Australia, Indonesia, Malaysia, Hàn Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Anh, Canada.

Hình 10: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu than 4 tháng đầu năm 2018

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

* 1. ***Cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu***

Trong 4 tháng đầu năm, than được nhập khẩu qua 3 cảng, cửa khẩu lớn là cảng Sơn Dương, cảng Cẩm Phả và cửa khẩu Lao Cai, trong đó cảng Sơn Dương có tỷ trọng lớn nhất.

Hình 11: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong nhập khẩu than 4 tháng đầu năm 2018

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

Bảng 4: Top 20 cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu than của Việt Nam trong 4 tháng đầu năm 2018

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cảng/cửa khẩu** | **4T/2018** | | **Thay đổi so 4T/2017** | | **Thị trường cung cấp** |
| **Lượng (tấn)** | **Trị giá (USD)** | **Lượng**  **(%)** | **Trị giá (%)** |
| Cảng Sơn Dương | 481,012 | 95,602,167 | -57.7 | -40.6 | Canada, Australia, Đài Loan (TQ), Nga, Nhật Bản, Singapore, Thụy Sỹ |
| Cảng Cẩm Phả (Quảng Ninh) | 369,546 | 74,347,308 | -55.7 | -23.2 | Nga, Australia,Ấn Độ,Indonesia, Manta, Mỹ, Nam Phi |
| Cửa khẩu Lao Cai (Lao Cai) | 134,952 | 52,923,901 | 130.5 | 171.1 | Trung Quốc |
| HOANG DIEU (Hải Phòng) | 58,378 | 21,487,152 | 83.4 | 133.5 | Trung Quốc |
| Khu trung chuyển Gò Da (Vũng Tàu) | 249,366 | 18,039,269 | -48.7 | -39.7 | Australia, Indonesia,Đài Loan, Singapore,Thụy Sỹ |
| Cảng Phú Mỹ (Vũng Tàu) | 151,902 | 15,484,260 | -70.7 | -64.8 | Indonesia, Đài Loan,Nga,Thụy Sỹ, |
| Cảng PTSC (Vũng Tàu) | 202,823 | 12,516,255 | 243.2 | 268.1 | Australia |
| Bến cảng Tổng hợp Thị Vải | 194,002 | 9,846,888 | 113.6 | 112.5 | Indonesia, Malaysia, Đài Loan, Nhật Bản, |
| Cảng Cửa Lò (Nghệ An) | 102,071 | 9,531,558 |  |  | Australia, Nga |
| Cảng Vũng áng (Hà Tĩnh) | 54,029 | 5,456,945 |  |  | Nga |
| Cảng Gò Dầu (Phước Thái - Đồng Nai) | 105,461 | 4,723,377 |  |  | Indonesia |
| Cảng Cẩm Phả (Vũng Tàu) | 54,560 | 4,599,408 |  |  | Australia |
| Cảng Vĩnh Tân | 32,880 | 2,682,679 |  |  | Indonesia |
| Cảng Z (tp. Hồ Chí Minh) | 27,900 | 1,313,612 |  |  | Indonesia |
| Cảng Chùa vẽ (Hải phòng) | 3,800 | 1,255,935 | -70.1 | -64.1 | Anh, Trung Quốc |
| Cửa khẩu Tà Lùng (Cao Bằng) | 2,030 | 689,248 | 2,036.8 | 3,264.6 | Trung Quốc |
| Cảng Lotus/Cảng Bông Sen (tp. Hồ Chí Minh) | 16,158 | 604,616 |  |  | Indonesia |
| Cảng Cát Lái (tp. Hồ Chí Minh) | 7,666 | 482,463 | -84.6 | 143.9 | Đài Loan (TQ),Trung Quốc,Hàn Quốc, Malaysia,Nhật Bản,Anh, |

*Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục hải quan*

* 1. ***Một số thông tin khác***

Trong tháng 5/2018, nhu cầu than của các nhà máy nhiệt điện, phân bón, xi măng tiếp tục ở mức cao, vì vậy các đơn vị đã tập trung đẩy mạnh nhịp độ sản xuất, tích cực chế biến các chủng loại than theo nhu cầu của thị trường. Sản lượng tiêu thụ than đạt cao kỷ lục. Cùng với đó, các lĩnh vực sản xuất điện, khoáng sản vật liệu nổ công nghiệp đều có tăng trưởng so với cùng kỳ.

Tính chung, trong 5 tháng đầu năm 2018, tình hình sản xuất kinh doanh của TKV đạt được nhiều kết quả tích cực. Sản lượng than nguyên khai sản xuất đạt 16,87 triệu tấn, than tiêu thụ đạt 17,6 triệu tấn, tăng 2,8 triệu tấn tương đương tăng 18% so với cùng kỳ.