**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

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

**Số tháng 6/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2019**

Mục lục

[**1.** **Mặt hàng sắt thép:** 2](#_Toc15370319)

[***1.1.*** ***Phương thức vận tải trong nhập khẩu:*** 2](#_Toc15370320)

[***1.2.*** ***Phương thức giao hàng nhập khẩu*** 3](#_Toc15370321)

[***1.3.*** ***Cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu*** 4](#_Toc15370322)

[***1.4.*** ***Thông tin liên quan:*** 7](#_Toc15370323)

[**2. Mặt hàng nhựa:** 8](#_Toc15370324)

[***2.1.*** ***Phương thức vận tải*** 8](#_Toc15370325)

[***2.2.*** ***Phương thức giao hàng*** 9](#_Toc15370326)

[***2.3.*** ***Cảng/cửa khẩu nhập khẩu*** 10](#_Toc15370327)

[***2.4.*** ***Thông tin liên quan:*** 13](#_Toc15370328)

[**3.** **Mặt hàng máy móc thiết bị:** 14](#_Toc15370329)

[***3.1.*** ***Phương thức giao hàng:*** 14](#_Toc15370330)

[***3.2.*** ***Phương thức thanh toán*** 15](#_Toc15370331)

[***3.3.*** ***Các thông tin liên quan*** 15](#_Toc15370332)

[**4. Mặt hàng than:** 16](#_Toc15370333)

[***4.1*** ***Phương thức vận tải*** 16](#_Toc15370334)

[***4.2*** ***Phương thức giao hàng*** 18](#_Toc15370335)

[***4.3*** ***Cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu*** 18](#_Toc15370336)

[**5. Mặt hàng ô tô:** 20](#_Toc15370337)

[***5.1*** ***Phương thức giao hàng:*** 21](#_Toc15370338)

[***5.2*** ***Phương thức thanh toán*** 22](#_Toc15370339)

[***5.3*** ***Các thông tin liên quan*** 22](#_Toc15370340)

1. **Mặt hàng sắt thép:**

Trong tháng 5/2019, nhập khẩu thép về Việt Nam đạt 1,44 triệu tấn với trị giá 976,8 triệu USD, tăng 11,6% về lượng và 12,5% về trị giá so với tháng trước; so với tháng cùng kỳ năm ngoái, tăng 2,7% về lượng nhưng lại giảm 4,4% về trị giá . Trong đó, nhập khẩu thép của các doanh nghiệp FDI trong tháng 5/2019 đạt 462,8 nghìn tấn với trị giá 364,6 triệu USD, tăng 8,4% về lượng và 9,3% về trị giá so với tháng trước, tăng 5,2% về lượng và giảm 0,6% về trị giá so với tháng 05/2018.

Như vậy 5 tháng đầu năm 2019, nhập khẩu thép về nước ta đạt 6,11 triệu tấn với trị giá 4,1 tỷ USD, tăng 7,7% về lượng và tăng 1,1% về trị giá so với cùng kỳ năm 2018. Trong đó, nhập khẩu thép của các doanh nghiệp FDI trong 5 tháng năm 2019 đạt 1,95 triệu tấn với trị giá 1,58 triệu USD, tăng 1,4% về lượng nhưng lại giảm 0,31% về trị giá so với cùng kỳ năm trước.

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

Nhập khẩu thép của Việt Nam trong 5 tháng đầu năm nay qua đường biển là chủ yếu, chiếm 98,85% về lượng và 98,71% về kim ngạch, và chủ yếu áp dụng cho nhập khẩu từ các thị trường sau: Ấn Độ, Ba Lan, Bỉ, Campuchia, Canađa, Đài Loan (Trung Quốc), Đan Mạch, Đức, Hà Lan, Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Indonesia, Italy, Malaysia, Mexico, Mỹ, Nga, Nhật Bản, Australia, Phần Lan, Pháp, Philippines, Singapore, Thụy Điển, Trung Quốc, Ả Rập Xê út.

Nhập khẩu mặt hàng này bằng đường sắt chỉ chiếm 0,59% về lượng và 0,51% về trị giá, giảm 9,18% về lượng và 11,29% về trị giá so với cùng kỳ năm ngoái, từ các thị trường Campuchia, Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Lào, Nhật Bản, Thái Lan, Trung Quốc.

Trong 5 tháng đầu năm nay, các doanh nghiệp cũng nhập sắt thép bằng đường bộ và đường hàng không, nhưng chỉ đạt hơn 5 nghìn tấn, từ các thị trường: Áo, Thái Lan, Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc, Pháp, Đức, Hà Lan, Đài Loan (Trung Quốc), Thụy Sỹ, Thái Lan, Ấn Độ, Anh, Canada, Hunggary, Indonesia, Italy, Malaysia…

**Hình 1: Cơ cấu phương thức vận tải trong nhập khẩu sắt sắt thép 5 tháng năm 2019**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

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

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

Phương thức giao hàng được sử dụng chủ yếu trong nhập khẩu sắt thép trong 5 tháng đầu năm 2019 là CFR chiếm 72,32% về lượng và 62,31% về kim ngạch, từ các thị trường cung cấp như: Indonesia, Italy, Malaysia, Mexico, Mỹ, Nhật Bản, Niu Zi Lân, Australia, Trung Quốc, Ấn Độ, Ba Lan, Canađa, Đài Loan (Trung Quốc), Đan Mạch, Đức, Hà Lan,Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc).

 Nhập khẩu mặt hàng này bằng phương thức CIF đứng thứ 2 chiếm khoảng 23,04% về lượng và 32,84% về trị giá. Phương thức giao hàng này được sử dụng cho các lô hàng sắt thép nhập khẩu từ: Tây Ban Nha, Thái Lan, Thổ Nhĩ Kỳ, Thụy Điển, Trung Quốc, Ấn Độ, Canađa, Chile, Đài Loan (Trung Quốc), Đức, Hà Lan, Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Indonesia, Malaysia, Nga, Nhật Bản, Niu Zi Lân, Phần Lan, Pháp, Philippines, Singapore.

Trong khi đó, nhập khẩu bằng phương thức FOB chỉ chiếm 2,33% về lượng và 2,26% về trị giá và được sử dụng trong nhập khẩu từ các thị trường nhừ Campuchia, Đài Loan (Trung Quốc), Đức, Hàn Quốc, Hồng Kông, Malaysia, Nhật Bản, Singapore, Thái Lan, Trung Quốc, Ai Cập, Braxin, Ba Lan.

Ngoài các phương thức chính trên, nhập khẩu sắt thép còn được thực hiện bằng các phương thức khác như: DAP, C&F, DAF, EXW…

Hình 2: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu sắt thép trong 5 tháng năm 2019

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

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

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

Trong 5 tháng đầu năm 2019, sắt thép được nhập khẩu về Việt Nam nhiều nhất qua Tân Cảng Cát Lái (Tp Hồ Chí Minh), chiếm 13,78% tổng lượng sắt thép nhập khẩu của cả nước và chủ yếu từ các thị trường: Achentina, Ấn Độ, Anh, BỉBraxin, UAE, Campuchia, Canađa, Đài Loan (Trung Quốc), Đan Mạch, Đức, Hà Lan, Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc)

Nhập khẩu qua Cảng Hoàng Diệu (Tp Hải Phòng) đứng thứ 2 về lượng nhập khẩu mặt hàng này, chiếm 13,29%. Nguồn cung ứng thép qua cảng này chủ yếu từ Ả Rập Xê út, Ấn Độ, Đài Loan, Hàn Quốc, Hồng Kông, Indonesia, Macao, Malaysia, Nga, Nhật Bản, Singapore, Thái Lan, Trung Quốc.

Cảng Bến Nghé (Tp Hồ Chí Minh) đứng thứ 3 chiếm 10,73% lượng nhập khẩu mặt hàng này. Sắt thép nhập khẩu qua cảng này chủ yếu từ các thị trường như: Ấn Độ, Braxin, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Indonesia, Malaysia, Nga, Nhật Bản, Niu Zi Lân, Trung Quốc.

Nhập qua các cảng/cửa khẩu khác Cảng Lotus, Cảng Tân Thuận, Bến cảng Tổng hợp Thị Vải, Cảng Đoạn Xá - Hải Phòng… đều đạt trên 200 nghìn tấn và từ các thị trường chủ yếu như: Ấn Độ, Braxin, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Indonesia, Malaysia, Nga, Nhật Bản, Singapore, Trung Quốc, Ba Lan.

Hình 3: Cơ cấu cảng, cửa khẩu trong nhập khẩu sắt thép trong 5 tháng năm 2019

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

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

Bảng 1: Nhập khẩu sắt thép vào Việt Nam qua một số cảng biển, cửa khẩu trong 5 tháng năm 2019

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cảng, cửa khẩu** | **5 Tháng 2019** | **5T/2019 so cùng kỳ năm 2019 (%)** | **Thị trường cung cấp** |
| **Lượng****(đvt: tấn)** | **Trị giá****(đvt: USD)** | **Lượng** | **Trị giá** |
| Cảng Cát Lái (Tp Hồ Chí Minh) | 788.068 | 708.285.706 | 37,03 | 23,77 | Achentina, Ấn Độ, Anh, BỉBraxin, UAE, Campuchia, Canađa, Đài Loan (Trung Quốc), Đan Mạch, Đức, Hà Lan, Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc). |
| Cảng Hoàng Diệu (Tp Hải Phòng) | 760.045 | 421.077.585 | 48,17 | 35,32 | Ả Rập Xê út, Ấn Độ, Đài Loan, Hàn Quốc, Hồng Kông, Inddooneessia, Macao, Malaysia, Nga, Nhật Bản, Singapore, Thái Lan, Trung Quốc |
| Cảng Bến Nghé (Tp Hồ Chí Minh) | 613.550 | 333.863.065 | 9,20 | 0,23 | Ấn Độ, Braxin, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Indonesia, Malaysia, Nga, Nhật Bản, Niu Zi Lân, Trung Quốc. |
| Cảng Lotus/Cảng Bông Sen (Tp Hồ Chí Minh) | 548.182 | 327.075.254 | 36,44 | 32,01 | Ấn Độ, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Indonesia, Malaysia, Nga, Nhật Bản, Singapore, Trung Quốc. |
| Cảng Tân Thuận (Tp Hồ Chí Minh) | 477.459 | 259.613.891 | -35,74 | -42,02 | Ấn Độ, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Indonesia, Malaysia, Trung Quốc, Oxtrayia. |
| Bến cảng Tổng hợp Thị Vải | 290.800 | 154.691.604 | -6,37 | -6,89 | Ấn Độ, Macao, Đài Loan (Trung Quốc), Hồng Kông (Trung Quốc), Mỹ, Nhật Bản, Pakixtan, Philippines. |
| Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải | 278.809 | 170.986.425 | 78,38 | 232,26 | Ấn Độ, Canađa, CH Dominica, Chile, Hàn Quốc, Malaysia, Mỹ, Nhật Bản, Suriname. |
| Cảng Đoạn Xá - Hải Phòng | 267.980 | 200.244.688 | 155,34 | 190,11 | Ba Lan, Ấn Độ, Bỉ, Đài Loan, Hàn Quốc, Indonesia, Malaysia, Nga, Nhật Bản, Hàn Quốc |
| Cảng POSCO (Tp Vũng Tàu) | 266.189 | 222.199.207 | -54,86 | -47,09 | Australia, Brunei, Hàn Quốc, Inddooneessia, Mỹ, Nhật Bản, Singapore, Trung Quốc. |
| Cảng SITV (Tp Vũng Tàu) | 260.660 | 121.489.653 | -31,04 | -29,22 | Ấn Độ, Braxin, Đài Loan (Trung Quốc), Hồng Kông (Trung Quốc), Macao, Mỹ, Nhật Bản, Philippines, Trung Quốc, Nga, Ôxtraylia |
| Cảng Quốc tế Thị Vải | 172.270 | 69.401.076 | 176,78 | 155,64 | Ấn Độ, Andora, Đài Loan (Trung Quốc), Hồng Kông (Trung Quốc), Mỹ, Nhật Bản, Pakixtan, Philippines. |
| Cảng Nghi Sơn (Thanh Hoá) | 131.276 | 68.022.287 | -41,79 | -48,31 | Braxin, Nga, Trung Quốc, Ấn Độ |
| Cảng Cái Lân (Quảng Ninh) | 111.310 | 39.400.469 | 9,00 | -3,14 | Ấn Độ, Hồng Kông (Trung Quốc), Nhật Bản, Philippines, Trung Quốc. |
| Cảng Đình Vũ - Hải Phòng | 93.595 | 70.532.582 | -15,96 | -23,59 | Ấn Đô, Bỉ, Hà Lan, Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Indonesia, Italy, Malaysia, Mỹ, Nhật Bản, Australia, Philippines, Thái Lan, Trung Quốc |
| Cảng Nam Hải | 78.494 | 57.378.239 | 362,24 | 100,25 | Ấn Độ, Anh, Bỉ, Đài Loan, Hàn Quốc, Hồng Kông, Indonesia, Nhật Bản, Australia |
| Cảng Tân Thuận Đông (Hồ Chí Minh) | 67.428 | 47.218.032 | -30,63 | -32,82 | Đài Loan, Hàn Quốc, Indonesia, Nhật Bản, Niu Zi Lân, Trung Quốc |
| Cảng cá Hạ Long | 61.822 | 24.220.622 | -43,55 | -54,93 | Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Nhật Bản, Trung Quốc |
| Tân Cảng Hải Phòng (Tân Cảng Đình Vũ) | 60.320 | 53.551.364 | -46,61 | -45,87 | Baraxin, Ai len, Ấn Độ, Anh, Ba Lan, Bỉ, UAE, Canađa, Chile, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Trung Quốc, Thụy Điển |
| Cảng Hải Phòng | 57.238 | 31.290.616 | -49,98 | -55,16 | Ấn Độ, áo, Bỉ, Đài Loan, Hàn Quốc, Hồng Kông, Indonesia, Macao, Malaysia, Nhật Bản, Singapore, Thái Lan, Trung Quốc |
| Cảng Đình Vũ Nam Hải | 53.087 | 45.194.565 | -18,90 | -25,96 | Ấn Độ, Bỉ, Braxin, Canađa, Đài Loan (Trung Quốc), Đức, Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Italy, Malaysia, Mỹ, Nhật Bản, Niu Zi Lân, Australia, Philippines, Singapore, Tây Ban Nha, Thái Lan, Thổ Nhĩ Kỳ, Thụy Điển, Trung Quốc |

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

* 1. ***Thông tin liên quan:***

***Tháng 6/2019, sản lượng thép thô của Nhật Bản tăng nhẹ so với cùng kỳ***

Sản lượng thép của Nhật Bản tăng lần đầu tiên sau 10 tháng, khi các nhà máy tích hợp tiếp tục sản xuất bình thường sau một số cơ sở kể từ cuối năm 2018.Sản lượng thép thành phẩm không tăng nhiều như thép thô, nhưng đó chỉ là do chênh lệch thời gian, vì vậy sản lượng sản phẩm thép sẽ hưởng ứng và tăng.

Tổng sản lượng của các sản phẩm cán nóng trong tháng 6 là 7.72 triệu tấn, giảm 3.2% so với năm ngoái nhưng tăng 2,6% so với tháng 5. Trong tổng sản lượng của tháng 6, sản lượng thép thô của các bộ chuyển đổi oxy cơ bản tăng 2.7% so với năm ngoái và 0.3% so với tháng 5, ở mức 6,6 triệu tấn, trong khi đó của các nhà máy lò hồ quang điện giảm 5,9% so với năm ngoái nhưng tăng 4,7% so với tháng 5, ở mức 2,19 triệu tấn.

Nhu cầu thép trong nước đã ổn định nhưng mức tồn kho cao với các nhà máy cắt giảm khối lượng cho các đơn đặt hàng trong nước để điều chỉnh tồn kho do các nhà phân phối nắm giữ. Nhưng họ đang nâng xuất khẩu của họ, vì vậy họ có thể giữ sản lượng của họ cao hơn.

Mức tồn kho dự kiến ​​sẽ được điều chỉnh về mức phù hợp vào mùa thu do các nhà máy lò điện đã ngừng hoạt động vào mùa hè, và điều đó sẽ làm giảm mức cung và hỗ trợ của họ xuống thấp hơn. Và nhu cầu thép trong mùa thu thường cao hơn vì lý do theo mùa -xây dựng nhiều hơn hy vọng các nhà máy sẽ giữ sản lượng của họ ổn định sau mùa hè.

**2. Mặt hàng nhựa:**

Hiện nay, 70% nguyên liệu sản xuất nhựa tại Việt Nam là nhập khẩu. Các doanh nghiệp có thể đầu tư sản xuất nhựa từ sản phẩm nhựa tái chế thay cho việc nhập khẩu, với việc làm chủ nguồn nguyên liệu nhựa sản xuất. Ngoài ra, cùng với chủ trương hạn chế tiến tới việc cấm nhập khẩu nhựa phế liệu để tái chế nhằm bảo vệ môi trường từ sau ngày 31/12/2024 của Chính phủ Việt Nam hồi tháng 3 vừa qua, thì đây thực sự là cơ hội lớn cho các nhà đầu tư, doanh nghiệp tham gia vào thị trường vẫn còn mới mẻ và tiềm năng này.

Theo thống kê sơ bộ, trong tháng 5 năm 2019, nhập khẩu nguyên liệu nhựa vào Việt Nam đạt 550,82 nghìn tấn, trị giá 823,03 triệu USD, tăng 17% về lượng và 15,7% về trị giá so với tháng 4 năm 2019; so với cùng kỳ năm 2018 tăng 15,5% về lượng và tăng 5,8% về trị giá. Tổng nhập khẩu nguyên liệu nhựa trong 5 tháng đầu năm nay đạt 2,49 tỷ tấn, trị giá 3,68 tỷ USD, tăng lần lượt 13,5% về lượng và 3,4% về trị giá so với 5 tháng đầu năm 2018.

Trong đó, 5 năm 2019 kim ngạch nhập khẩu sản phẩm từ nhựa của nước ta đạt 564,91 triệu USD, tăng 10,9% so với tháng trước và tăng 8,9% so với tháng cùng kỳ 2018. Tổng kim ngạch 5 tháng đầu năm 2019, nước ta nhập khẩu 2,56 tỷ USD, tăng 10,9% so với 5 tháng đầu năm 2018.

* 1. ***Phương thức vận tải***

Trong 5 tháng đầu năm 2019, giá trị nhập khẩu mặt hàng sản phẩm nhựa và nguyên liệu nhựa bằng đường biển vẫn dẫn đầu, chiếm 94,60% tổng giá trị nhập khẩu nhựa của cr nước, tăng 5,05% và chủ yếu áp dụng cho nhập khẩu từ các thị trường Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Nhật Bản, Thái Lan, Singapore, Mỹ, Hồng Kông (Trung Quốc), Malaysia, Ả Rập Xê út, Indonesia, Ấn Độ, Đức, Nam Phi, Italy, Bỉ.

Nhập khẩu mặt hàng này bằng đường bộ đứng thứ 2, nhưng chỉ chiếm khoảng 5,08% tỷ trọng, tăng 11,63% và dùng cho nhập khẩu từ các thị trường Trung Quốc, Lào, Papua New Guinea, Hàn Quốc, Thái Lan, Dimbabue, Hồng Kông (Trung Quốc), Campuchia, Nhật Bản, Đài Loan (Trung Quốc), Ba Lan

**Hình 4: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và SP từ nhựa trong 5 tháng đầu năm 2019 (% tính theo trị giá, đvt: Usd)**



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

Ngoài ra mặt hàng này còn được nhập khẩu qua đường sắt và đường hàng không nhưng chỉ chiếm thị phần nhỏ. Hơn nữa, nhập khẩu từ hai phương thức này đều giảm khá so với cùng kỳ, trong đó từ đường sắt giảm 86,19%, đường hàng không giảm 66,89%.

* 1. ***Phương thức giao hàng***

Phương thức giao hàng nhập khẩu mặt hàng nhựa và nguyên liệu nhựa trong 5 tháng đầu năm 2019 về Việt Nam được sử dụng nhiều nhất vẫn là CIF (chiếm 65,40% tổng giá trị nhựa nhập khẩu), tăng 2,81% so với cùng kỳ, được sử dụng cho các lô hàng nhập khẩu từ các thị trường Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Nhật Bản, Thái Lan, Singapore, Malaysia, Mỹ, Ả Rập Xê út, Hồng Kông (Trung Quốc), Indonesia, Kô-eot, Ấn Độ, Đức, Qatar, UAE, Italy.

Nhập khẩu mặt hàng này bằng phương thức CFR đứng thứ 2 (chiếm 9,92%), tăng 14,66% so với tháng cùng kỳ năm ngoái, và sử dụng cho nhập khẩu từ các thị trường như: Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan (Trung Quốc), Mỹ, Singapore, Hồng Kông (Trung Quốc), Thái Lan, Ả Rập Xê út, Malaysia, Indonesia, Đức, Philippines, UAE, Pháp, Ấn Độ.

**Hình 5: Cơ cấu phương thức giao hàng trong NK nhựa và SP từ nhựa trong 5 tháng đầu năm 2019 (% tính theo trị giá; đvt: usd)**



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

Phương thức FOB chiếm 9,05%, tăng 19,27% so với cùng kỳ năm ngoái và từ các thị trường cung cấp Trung Quốc, Hàn Quốc, Đài Loan (Trung Quốc),, Hồng Kông (Trung Quốc), Nhật Bản, Thái Lan, Malaysia, Singapore, Indonesia, Đức, Ấn Độ, Mỹ, Philippines. Ixraen, Tây Ban Nha, Italy.

Ngoài các phương thức trên các doanh nghiệp trong nước còn nhập khẩu mặt hàng này bằng các phương thức giao hàng khác như: EXW, CIP, DAF, FCA…và đều đạt kim ngạch trên 100 triệu USD.

* 1. ***Cảng/cửa khẩu nhập khẩu***

Trong 5 tháng đầu năm 2019 các doanh nghiệp trong nước nhập khẩu mặt hàng nhựa và nguyên liệu nhựa qua khoảng hơn 20 cảng cửa khẩu khác nhau. Trong đó, qua cảng Cát Lái (Tp. Hồ Chí Minh) chiếm tỷ trọng lớn nhất (chiếm 58,16%) đạt 3,0 tỷ USD, tăng 4,26% so với cùng kỳ năm ngoái, được thực hiện từ các thị trường: Trung Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, Singapore, Malaysia, Mỹ, Hồng Kông (Trung Quốc), Ả Rập Xê út, Indonesia, Đức, Ấn Độ, Qata, Kô-eot, Indonesia, Đức, Nam Phi, Hà Lan, Bỉ.

Nhập khẩu mặt hàng này qua cảng Tân Cảng Hải Phòng (Tân Cảng Đình Vũ) đứng thứ 2 đạt 631,2 triệu USD, chiếm 12,05% giá trị trong tháng, nhập từ các thị trường chính như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Trung Quốc, Malaysia, Ả Rập Xê út, Hồng Kông (Trung Quốc), Thái Lan, Singapore, Mỹ, Ấn Độ, Philippines, Italy, Indonesia, Australia, Qata , Italy

**Hình 6: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong NK nhựa và SP từ nhựa trong 5 tháng đầu năm 2019 (% tính theo trị giá, đvt: Usd)**



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

Trong 5 tháng qua, nhập khẩu sản phẩm nhựa và nguyên liệu nhựa qua Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) vẫn duy trì là cảng có sự tăng trưởng mạnh nhất, chỉ đạt 25,6 triệu USD nhưng tăng tới 629,2% so với tháng cùng kỳ năm ngoái và được nhập qua các thị trường: Mỹ, Nhật Bản, Anh, Trung Quốc, Italy, Australia, Canađa, Pháp.

Bảng 2: Nhập khẩu nhựa vào Việt Nam qua một số cảng biển, cửa khẩu 5 tháng năm 2019

| **Cảng/cửa khẩu** | **5T/2019(USD)** | **5T/2019so 5T/2018 (%)** | **Thị trường cung cấp chính** |
| --- | --- | --- | --- |
| Cảng Cát Lái (Tp Hồ Chí Minh) | 3.045.858.856 | 4,26 | Trung Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Thái Lan, Nhật Bản, Singapore, Malaysia, Mỹ, Hồng Kông (Trung Quốc), Ả Rập Xê út, Ấn Độ, Indonesia, Đức, Nam Phi, Hà Lan, Bỉ |
| Tân Cảng Hải Phòng (Tân Cảng Đình Vũ) | 631.213.658 | 21,55 | Đài Loan (Trung Quốc), Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Hồng Kông (Trung Quốc), Ả Rập Xê út, Malaysia, Singapore, Indonesia, Mỹ, Ấn Độ, Qata, Australia, Philippines, Italy |
| Cảng Đình Vũ - Hải Phòng | 303.635.636 | 8,60 | Hàn Quốc, Trung Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, Hồng Kông (Trung Quốc), Indonesia, Philippines, Đài Loan (Trung Quốc), Andora, Triều Tiên, Mỹ, Italy, Anh, Bỉ, Australia, |
| Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) | 229.481.931 | 7,92 | Trung Quốc, Nhật Bản, Hồng Kông (Trung Quốc), Hàn Quốc, Dimbabue, Papua New Guinea, Singapore, Đài Loan (Trung Quốc) |
| GREEN PORT (Tp Hải Phòng ) | 258.232.413 | -6,43 | Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Trung Quốc, Mỹ, Đài Loan (Trung Quốc), Nhật Bản, Indonesia, Thái Lan, Bỉ, Pháp, Philippines, Hà Lan, Singapore |
| Đình Vũ Nam Hải | 219.799.614 | -3,18 | Trung Quốc, Singapore, Mỹ, Đài Loan (Trung Quốc), Ả Rập Xê út, Australia, Malaysia, Hàn Quốc, Indonesia, Hồng Kông (Trung Quốc), Ấn Độ, Nhật Bản, Thái Lan |
| PTSC Đình Vũ | 126.330.240 | 65,62 | Trung Quốc, Nhật Bản, Mỹ, Singapore, Hồng Kông (Trung Quốc), Malaysia, Đài Loan (Trung Quốc), UAE, Italy, Australia, Pháp, Philippines, Tây Ban Nha, Hàn Quốc, Canađa, Ả Rập Xê út |
| Cảng Tiên sa (Tp Đà Nẵng) | 71.623.616 | -7,99 | Hàn Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Singapore, Trung Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Thái Lan, Nhật Bản, Ả Rập Xê út, Italy, Đức, Slovenia, Kô-eot, Malaysia, Tây Ban Nha, Mỹ |
| Cảng Hải An | 68.632.526 | -0,93 | Hàn Quốc, Kô-eot, Mỹ, Trung Quốc, Tây Ban Nha, Italy, Canađa, Hồng Kông (Trung Quốc), Bỉ, Hà Lan, Đức, Nhật Bản, Pháp, Thổ Nhĩ Kỳ |
| Cảng Hải Phòng | 38.536.744 | -7,32 | Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Thái Lan, Hồng Kông (Trung Quốc), Trung Quốc, Singapore, Nhật Bản, Mỹ, UAE, Indonesia, Braxin, Ấn Độ, Malaysia, Đức, Ả Rập Xê út |
| Tân Cảng 128 | 47.747.786 | -17,08 | Thái Lan, Trung Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Slovenia, Bỉ, Mỹ, Ả Rập Xê út, Pháp, Malaysia, Singapore, Kô-eot |
| Tân Cảng (189) | 34.935.876 | 66,32 | Nhật Bản, Trung Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Hàn Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Philippines, Thái Lan, |
| Cảng Vict | 41.835.197 | -35,85 | Thái Lan, Singapore, Oman, Nhật Bản, Mỹ, Ả Rập Xê út, Hàn Quốc, Anh, Trung Quốc, Bỉ, Tây Ban Nha, Ấn Độ, Australia, |
| Cảng ICD Phước Long 1 (TP.HCM) | 21.819.302 | 242,18 | Ả Rập Xê út, Trung Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Indonesia, Thái Lan, Nhật Bản, Singapore |
| Cửa khẩu Móng Cái (Quảng Ninh) | 23.864.692 | 31,80 | Trung Quốc, Papua New Guinea, Nhật Bản, Dimbabue, Hồng Kông (Trung Quốc), Ba Lan |
| Cảng CÁI MÉP - TCIT (Vũng Tàu) | 22.555.741 | 18,42 | Mỹ, Anh, Nhật Bản, Bỉ, Đức, Tây Ban Nha, Hồng Kông (Trung Quốc), Thái Lan, Hà Lan, Ấn Độ, Malaysia, Hàn Quốc, Trung Quốc, |
| Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) | 25.660.590 | 629,92 | Mỹ, Bỉ, Nhật Bản, Canađa, Italy, Pháp, Australia |
| Cảng ICD Phước Long 3 (TP.HCM) | 24.994.279 | -15,16 | Mỹ, Trung Quốc, Singapore, Đức, Italy, Nhật Bản, Hàn Quốc, Malaysia, Braxin, Thái Lan, Anh, Hồng Kông (Trung Quốc), Bỉ, Philippines |

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

* 1. ***Thông tin liên quan:***

​***Polyplastic khánh thành nhà máy ống đa lớp1.5 triệu EURO***

 Tập đoàn ống nhựa hàng đầu tại Nga là Polyplastic Group đầu tư gần 1,5 triệu Euro cho nhà máy ống đa lớp chịu lực để tải nước, phân phối gas và các ứng dụng khác. Nhà máy này hoàn thành gần nhà máy sản xuất ống chính Klimovsk, với 900 nhân viên và sản xuất sản phẩm tiêu chuẩn từ 10mm tới 3m và ống gân PE.

Sự tiến bộ của ống đa lớp chịu lực “MULTIPIPE” sẽ được đưa vào 5 dây chuyền đùn ngay khi mở rộng nhà máy cuối cũng của Polypaslic. Nhà máy này đã tuyển thêm 45 nhân viên cho việc vận hành nhà máy. Nhà máy có 5 dây chuyền sản xuất ông hiện đại cung cấp cho vận chuyển nuowcs, gas và cáp điện cao thế sẽ được sản xuất với công suất 20.000 tấn sản phẩm.

Nhà máy Klimovsk được xây dựng năm 2002, với 900 nhân viên và 25 dây chuyên đùn ống, cho ra thị trường khoảng 60.000 tấn ống PE/năm trên diện tích 50.000m2. Nhà máy mới sẽ nâng công suất lên 80.000 tấn sản phẩm/năm

Hầu hết sản phẩm ống đa lớp từ nhà máy mới được ky vọng sẽ đáp ứng được cá công trình xã hội bao quanh Moscow. Đây thực sự là sản phẩm tiên tiến - ống đa lớp cho các ứng dụng đặc biệt, với các lớp bên trong không thể bỏ đi và không thể đốt cháy.

Năm ngoái, nhà máy Klimovsk, một trong những nhà máy sản xuất ống PE lớn nhất châu Âu, đã sản xuất ra khoảng 50.000 tấn ống PE. Lượng sản phẩm này chiếm khoảng 1/5 tổng lượng sản phẩm ở Nga. Tập đoàn này còn sản xuất ông PP và PVC-U, không chỉ là một trong những công ty quốc gia sản xuất ống lớn nhất mà nước Nga còn là nơi dẫn đầu công nghệ xử lý sản phẩm nhựa.

1. **Mặt hàng máy móc thiết bị:**

Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan, trong tháng 5/2019 nhập khẩu máy móc thiết bị dụng cụ phụ tùng của nước ta đạt trên 3,28 tỷ USD, tăng 9,1% so với tháng trước và tăng 7% so với cùng kỳ năm 2018. Tính đến hết 5 tháng đầu năm 2019 nhập khẩu mặt hàng máy móc thiết bị của nước ta đạt trên 14,83 tỷ USD, tăng 12,9% so với cùng kỳ năm trước.

* 1. ***Phương thức giao hàng:***

Về phương thức giao hàng trong nhập khẩu máy móc thiết bị, trong tháng 5 tháng đầu năm 2019, phương thức CIF được sử dụng cho 47,53% lượng máy móc tương ứng với khoảng 1,4 tỷ trị giá máy móc được nhập khẩu theo phương thức này, tăng 8,92% so với cùng kỳ, và được sử dụng cho nhập khẩu từ các thị trường như: Mỹ, Anh, Trung Quốc, Singapore, Pháp, Hà Lan, Đức, Bỉ, Hàn Quốc, Italy, UAE, Australia.

Hình 7: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu máy móc trong 5 tháng đầu năm 2019 (% tính theo trị giá, đvt: Usd)



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

Nhập khẩu bằng FOB chiếm 20,36% đạt 447,5 triệu USD và tăng 1,7% so với cùng kỳ năm ngoái; áp dụng cho các lô hàng nhập khẩu từ các thị trường Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan (Trung Quốc), Malaysia, Hồng Kông (Trung Quốc), Thái Lan, Singapore, Ấn Độ, Đức, Hà Lan, Italy, Bỉ, Australia, Anh, Mỹ, Pháp, Bỉ, Thổ Nhĩ Kỳ.

Ngoài các phường thức chính trên, nhập khẩu sản phẩm nhựa và nguyên liệu nhựa được sử dụng với những phương thức khác như: EXW, CIP DAF, FCA… với kim ngạch đạt trên 90 triệu USD.

* 1. ***Phương thức thanh toán***

Trong 5 tháng đầu năm 2019, nhập khẩu máy móc thiết bị vào Việt Nam sử dụng phương thức thanh toán TTR đạt 711,8 triệu USD, chiếm 22,81% tổng kim ngạch nhập khẩu mặt hàng này. TTR được áp dụng cho nhập khẩu từ khá nhiều thị trường như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Hồng Kông (Trung Quốc), Đài Loan (Trung Quốc), Đức, Mỹ, Malaysia, Ấn Độ, Hà Lan, Italy, Pháp, Indonesia, Thái Lan, Thổ Nhĩ Kỳ, Bỉ, Indonesia, Anh, Hà Lan.

Nhập khẩu sử dụng phương thức LC đạt 290,2 triệu USD (chiếm 9,30% tỷ trọng), và sử dụng cho nhập khẩu từ những thị trường Ấn Độ, Trung Quốc, Hàn Quốc, Singapore, Đức, Nhật Bản, Hà Lan, Malaysia, Đài Loan (Trung Quốc), Canađa, Italy, Luxembua, Thái Lan, Anh, Hồng Kông (Trung Quốc), Tây Ban Nha, Malaysia, Mỹ, Anh, Thổ Nhĩ Kỳ.

Phương thức GV (góp vốn) đạt 41,8 triệu USD, chiếm 1,34% tỷ trọng từ các thị trường như: Trung Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan (Trung Quốc), Andora, Philippines, Indonesia, Đức, Bỉ, Singapore, Đan Mạch.

Từ các phương thức khác như: OA, CANTRU, DP … đều đạt kim ngạch trên 2 triệu USD.

* 1. ***Các thông tin liên quan***

***Ngành cơ khí máy móc Việt Nam cần được đổi mới từ cơ chế, chính sách đến công nghệ***

Trong bối cảnh hội nhập sâu rộng, để có chỗ đứng trong chuỗi giá trị toàn cầu, ngành cơ khí máy móc Việt Nam cần được đổi mới từ cơ chế, chính sách đến công nghệ, nhất là ở những khâu có giá trị gia tăng cao.

Hiện ngành chỉ mới đáp ứng được hơn 30% nhu cầu, tổng giá trị sản xuất công nghiệp toàn ngành ước đạt 50 tỷ USD, trong đó, sản xuất trong nước đạt 16 tỷ USD, chỉ đáp ứng được 32,5% nhu cầu, trong khi đó, mục tiêu đề ra phải đáp ứng được 45 - 50% nhu cầu sản xuất trong nước.

Sau 20 năm phát triển, trình độ công nghệ, thiết bị sản xuất cơ khí của Việt Nam vẫn còn lạc hậu so với thế giới. Nguyên nhân khiến ngành cơ khí Việt Nam tụt hậu là do tình trạng đầu tư tự phát, yếu kém của các trong nghiên cứu thị trường. Hơn nữa, quản lý sản xuất, thiết bị công nghệ yếu kém dẫn đến các sản phẩm cơ khí vẫn chủ yếu là gia công kết cấu thép. Bên cạnh đó, ngành cơ khí vẫn chưa có các cơ sở công nghiệp có thiết bị tiên tiến đủ khả năng thiết kế, chế tạo máy, thiết bị công nghệ cao đủ sức cạnh tranh với quốc tế.

Trước những điểm nghẽn đang khiến ngành cơ khí Việt Nam phát triển chậm, nhiều doanh nghiệp ngành cơ khí đề xuất Chính phủ nên tập trung lựa chọn sản phẩm cơ khí trọng điểm thay vì làm một lúc nhiều chủng loại. Các tập đoàn công nghiệp lớn nên quan tâm đầu tư cho lực lượng cơ khí của mình. Để phát triển ngành thời gian tới Nhà nước cần ban hành những chính sách mới và đưa ra những giải pháp để tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp. Đồng thời phối hợp với cộng đồng doanh nghiệp đề xuất những điều chỉnh về chính sách thuế nhằm tạo bình đẳng, thuận lợi cho hoạt động sản xuất và hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho ngành.

**4. Mặt hàng than:**

Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan, tháng 5/2019, nhập khẩu than các loại của nước ta đạt 3,86 triệu tấn, trị giá 380,5 triệu USD, giảm 0,49% về lượng và 6,97% về trị giá so với tháng trước; ngược lại so với cùng kỳ năm 2018 tăng 57,21% về lượng và 52,77% về trị giá.

Tính chung 5 tháng đầu năm 2019, tổng lượng than các loại nhập khẩu vào nước ta đạt 17,19 triệu tấn, trị giá là 1,65 tỷ USD, tăng 103,2% về lượng và 67,47% về trị giá so cùng kỳ năm trước.

* 1. ***Phương thức vận tải***

Nhập khẩu than trong 5 tháng đầu năm 2019, bằng đường bộ chiếm tỷ trọng lớn nhất (chiếm 71,93% trị giá) đạt 27,2 nghìn tấn với kim ngạch 54,1 triệu USD, tăng rất mạnh về lượng, tăng hơn 10 nghìn % nhưng lại giảm 12,05%. Đến từ các thị trường Trung Quốc,

Nhập khẩu mặt hàng này bằng đường biểm chỉ chiếm 17,90%; bằng đường sắt chiếm 2,37% với hai phương thức này từ các thị trường Canada, Indonesia, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Trung Quốc, Malaysia, Australia…

Hình 8: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK than trong 5 tháng đầu năm 2019 *(về trị giá)*



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

Bảng 3: Các thị trường đối tác theo phương thức vận tải NK than 5 tháng năm 2019

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **PT Vận chuyển** | **5 tháng 2019** | **So cùng kỳ năm 2018** | **Thị trường cung cấp** |
| **Lượng (Tấn)** | **Trị giá** **(Usd)** | **% về lượng** | **% về trị giá** |
| Đường bộ | 27.296.864 | 54.181.886 | 16.968,65 | -12,05 | Trung Quốc |
| Đường biển | 6.794.274 | 537.666.838 | 168,86 | 58,46 | Canada, Indonesia, Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc, Trung Quốc, Malaysia, Australia |
| Đường sắt | 899.297 | 1.156.844 | 7.972,28 | -68,14 | Trung Quốc |
| Đường hàng không | 10 | 6.249 | -100,00 | -99,98 | Ấn Độ, Pakixtan, Philipine, Indonesia, Mỹ |
| Khác | 2.957.391 | 22.861.079 | 882,39 | 5,69 | Nga, Indonesia, Australia, Đức |

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

* 1. ***Phương thức giao hàng***

Phương thức giao hàng DAP hiện đang chiếm tỷ trọng lớn nhất về lượng trong nhập khẩu than của Việt Nam, với tỷ trọng 68,35% về lượng nhưng chỉ đạt 8,06% về trị giá nhập khẩu than của cả nước trong 5 tháng đầu 2019. Các thị trường chính sử dụng phương thức này gồm: Trung Quốc, Australia, Canada.

Hình 9: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu than 5 tháng đầu năm 2019

|  |  |
| --- | --- |
| **Cơ cấu phương thức giao hàng NK** **Than 5 tháng năm 2019 (Lượng: Tấn)** | **Cơ cấu phương thức thanh toán NK Than****5 tháng 2019 (Trị giá; USD)** |
|  |  |

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

Các lô hàng nhập khẩu than sử dụng phương thức DAT chỉ chiếm 9,54% về lượng và 0,62% về trị giá duy nhất từ thị trường Trung Quốc; tiếp theo nhập khẩu mặt hàng này bằng phương thức FOB chiếm 9,20% về lượng từ thị trường Australia, Trung Quốc, Nhật Bản; FOB chiếm 5,56% từ các thị trường: Đài Loan (Trung Quốc), Trung Quốc, Mỹ, Indonesia, Australia, Ấn Độ.

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

Trong tháng 5 tháng đầu năm 2019, nhập khẩu than qua 3 cảng, cửa khẩu đạt trị giá cao nhất là: Cảng Cẩm Phả (Quảng Ninh), Cảng Sơn Dương, Khu trung chuyển Gò Da (Tp Vũng Tàu). Trong đó, Cảng Cẩm Phả (Quảng Ninh), dẫn đầu chiếm 52,07% tỷ trọng từ các thị trường: Australia, Nga, Trung Quốc, Nhật Bản.

Nhập khẩu qua các cửa khẩu khác như: Cảng Sơn Dương chiếm 15,20% nhưng duy nhất từ thị trường Australia. Nhập khẩu qua Khu trung chuyển Gò Da (Tp Vũng Tàu) từ các thị trường Indonesia, Canada, Australia và chiếm 14,71% tỷ trọng.

Ngoài các cảng chính trên các doanh nghiệp trong nước còn nhập khẩu than qua các cảng/cửa khẩu khác như: Cửa khẩu Lao Cai, Cảng PTSC (Tp Vũng Tàu), Cảng Cửa Lò (Nghệ An)…với kim ngạch đạt trên 8 triệu USD.

Hình 10: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong nhập khẩu than 5 tháng năm 2019

|  |  |
| --- | --- |
| **Cơ cấu cảng/cửa khẩu NK Than 5 tháng năm 2019****(Lượng: Tấn)** | **Cơ cấu cảng, cửa khẩu NK Than 5 tháng 2019** **(Trị giá; USD)** |
|  |  |

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

Bảng 4: Top 20 số cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu than của Việt Nam 5 tháng năm 2019

| **Cửa khẩu** | **5 tháng 2019** | **So cùng kỳ năm 2018** | **Thị trường cung cấp** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Số lượng (Tấn)** | **Trị giá (Usd)** | **% về lượng** | **% về trị giá** |
| Cửa khẩu Lao Cai (Lao Cai) | 26.462.773 | 41.981.509 | 15.144,07 | -37,68 | Trung Quốc |
| Cảng Cẩm Phả (Quảng Ninh) | 1.999.821 | 216.679.338 | 220,93 | 89,52 | Australia, Nga, Trung Quốc, Nhật Bản |
| Khu trung chuyển Gò Da (Tp Vũng Tàu) | 1.061.310 | 68.513.591 | 166,73 | 141,37 | Indonesia, Canada, Australia |
| Cảng Sơn Dương | 881.191 | 60.845.826 | 24,19 | -54,02 | Australia |
| Cửa khẩu Thanh Thủy (Hà Giang) | 800.000 | 227.852 | 734,59 | 5,58 | Trung Quốc |
| Cảng PTSC (Tp Vũng Tàu) | 263.830 | 17.894.910 | 30,08 | 42,97 | Indonesia |
| Bến cảng Tổng hợp Thị Vải | 239.503 | 9.154.970 | -25,29 | -44,61 | Indonesia |
| Cảng Cửa Lò (Nghệ An) | 157.646 | 11.699.531 | 54,45 | 22,75 | Australia |
| Cảng Phú Mỹ (Tp Vũng Tàu) | 105.792 | 9.019.216 | -42,31 | -50,90 | Indonesia |
| Cảng Vạn Gia (Quảng Ninh) | 103.350 | 8.683.655 |  |  | Trung Quốc |
| Cảng Nghi Sơn (Thanh Hoá) | 92.454 | 5.330.666 |  |  | Nga |
| Cảng Cát Lái (Tp Hồ Chí Minh) | 35.030 | 819.978 | 251,52 | -7,74 | Hàn Quốc, Na Uy, Trung Quốc |
| Cảng Gò Dầu (Phước Thái - Đồng Nai) | 34.112 | 360.692 | -74,10 | -93,69 | Ấn Độ |
| Đình Vũ Nam Hải | 27.267 | 95.515 | 5.342,51 | -36,41 | Đài Loan |
| Hoàng Diệu (Hải Phòng) | 21.645 | 7.474.639 |  |  | Trung Quốc |
| Cảng Bình trị (Kiên Giang) | 18.565 | 1.834.634 | 157,61 | 513,83 | Indonesia |
| Cửa khẩu Tà Lùng (Cao Bằng) | 6.453 | 1.997.184 | 168,88 | 150,73 | Trung Quốc |
| Green Port (Tp Hải Phòng) | 1.481 | 339.266 |  |  | Trung Quốc |
| Cảng Hải Phòng | 513 | 111.795 | -87,30 | -78,18 | Trung Quốc |
| Cảng Đình Vũ - Hải Phòng | 507 | 167.673 | 136,89 | 97,48 | Trung Quốc |

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

**5. Mặt hàng ô tô:**

Theo thống kê sơ bộ của Tổng cục Hải quan, lượng ô tô nguyên chiếc các loại nhập khẩu tháng 5 năm 2019 đạt 14.332 chiếc với trị giá 308,43 triệu USD, tăng 31,9% về lượng và tăng 26,3% về trị giá so với tháng 4 năm 2019; còn so với tháng 5 năm 2018 tăng mạnh 521,8% về lượng và 356,2% về trị giá.

Lũy kế 5 tháng đầu năm, nhập khẩu ô tô nguyên chiếc các loại vào nước ta đạt 64.795 chiếc, đạt trị giá 1,43 tỷ USD, tăng mạnh 615,5% về lượng và 475,3% về trị giá so với cùng kỳ năm 2018.

* 1. ***Phương thức giao hàng:***

Xét về phương thức giao hàng trong nhập khẩu ô tô, trong tháng 5 đầu năm 2019, phương thức giao hàng CIF được sử dụng cho 68,00% lượng ô tô, tương ứng với khoảng 62,61% trị giá ô tô được nhập khẩu theo phương thức này, và sử dụng cho nhập khẩu từ các thị trường: Indonesia, Thái Lan, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Ấn Độ, Thụy Điển, Italy, Hoa Kỳ, Pháp, Slovenia, Anh, Thổ Nhĩ Kỳ, Đức, Nga.

Nhập khẩu bằng phương thức giao hàng FOB chiếm 23,42% về lượng và 24,41% về trị giá và từ thị trường Thái Lan, Trung Quốc, Hàn Quốc, Italy, Hoa Kỳ, Pháp.

Nhập khẩu bằng phương thức FCA chiếm 3,60% về lượng và 2,47% về trị giá, chủ yếu được sử dụng cho các lô hàng từ Thái Lan, Trung Quốc, Nhật Bản.

Hình 11: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu ô tô 5 tháng năm 2019

|  |  |
| --- | --- |
| **Cơ cấu phương thức giao hàng NK ô tô 5 tháng năm 2019 (Lượng)** | **Cơ cấu phương thức giao hàng NK ô tô 5 tháng đầu năm 2019 (Trị giá)** |
|  |  |

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

* 1. ***Phương thức thanh toán***

Về phương thức thanh toán, TTR chiếm đến 19,87% về lượng và 23,66% về trị giá nhập khẩu ô tô trong 5 tháng đầu năm 2019, từ các thị trường Thái Lan, Trung Quốc, Đức, Anh, Italy, Nga, Hà Lan, Tây Ban Nha, Ấn Độ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Hoa Kỳ, Áo.

Phương thức LC đứng thứ 2, chiếm 9,54% về lượng và 14,43% về trị giá, chủ yếu sử dụng cho nhập khẩu từ các thị trường Thái Lan, Trung Quốc, Thụy Điển, Hàn Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản, Italy, Nga, Hoa Kỳ, Indonesia, Đức.

Ngoài hai phương thức chính trên các doanh nghiệp trong nước còn nhập khẩu mặt hàng này bằng các phương thức thanh toán khác như: OA, DA…

* 1. ***Các thông tin liên quan***

***Trong năm 2020, hãng Ford sẽ đóng cửa nhà máy sản xuất động cơ tại xứ Wales***

Hãng ô tô lớn của Mỹ-Ford đang cắt giảm hoạt động tại một số thị trường do tình trạng thua lỗ và cũng nhiều lần cảnh báo Chính phủ Anh về sự cần thiết phải duy trì thương mại tự do với Liên minh châu Âu (EU) sau Brexit, chỉ việc Anh rời EU. Ford có hai nhà máy sản xuất động cơ tại Anh, sau đó xuất khẩu để lắp ráp vào các xe ô tô được sản xuất tại Đức, Thổ Nhĩ Kỳ, Mỹ cùng với các nơi khác. Việc xuất khẩu động cơ có thể bị chậm trễ và bị đội chi phí nếu Anh rời EU mà không đạt được thỏa thuận.

Nhà sản xuất ô tô Ford của Mỹ sẽ đóng cửa nhà máy sản xuất động cơ tại Bridgend, xứ Wales vào tháng 9/2020, gây thêm khó khăn cho ngành công nghiệp ô tô của Anh và khiến khoảng 1,7 nghìn người mất việc làm.

Nhà máy tại Bridgend sản xuất khoảng 20% trong 2,7 triệu động cơ ô tô của Anh trong năm 2018. Nhà máy tại Bridgend đã hoạt động trong nhiều thập niên và là một trong những nhà máy sử dụng nhiều lao động ở khu vực này. Quyết định đóng cửa nói trên cũng sẽ ảnh hưởng đến nhiều doanh nghiệp cung ứng hàng hóa và dịch vụ cho nhà máy này.

Tuy nhiên, hãng xe của Mỹ khẳng định sẽ có một kế hoạch toàn diện để hỗ trợ những lao động tại nhà máy Bridgend bị mất việc làm như sắp xếp các cơ hội việc làm tại nhà máy khác của hãng tại Anh, hỗ trợ họ tìm việc làm tại các công ty khác, theo đuổi các cơ hội việc làm mới bằng việc thành lập doanh nghiệp hoặc đào tạo các ngành nghề mới.

Thông tin Ford đóng cửa nhà máy là điều không được mong đợi đối với ngành công nghiệp ô tô nước này, khi những bất ổn gia tăng liên quan đến Brexit cũng như trong bối cảnh ngành công nghiệp ô tô toàn cầu đối mặt với những thách thức lớn.

Bên cạnh đó, hãng chế tạo ô tô Honda của Nhật Bản đã thông báo kế hoạch đóng cửa nhà máy tại Anh vào năm 2021, trong khi hãng đồng hương Nissan cũng đảo ngược quyết định sản xuất dòng xe mới tại nhà máy ở Đông Bắc nước này. Jaguar Land Rover, thuộc sở hữu của Tata Motors của Ấn Độ, cũng sẽ cắt giảm việc làm tại Anh.