**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

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

**Số tháng 4/2018**

**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 thép:** 3](#_Toc514104388)

[***1.1.*** ***Phương thức vận tải trong nhập khẩu:*** 3](#_Toc514104389)

[***1.2.*** ***Phương thức giao hàng nhập khẩu*** 4](#_Toc514104390)

[***1.3.*** ***Cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu*** 5](#_Toc514104391)

[**2.** **Mặt hàng nhựa:** 5](#_Toc514104392)

[***2.1.*** ***Phương thức vận tải*** 5](#_Toc514104393)

[***2.2.*** ***Phương thức giao hàng*** 6](#_Toc514104394)

[***2.3.*** ***Cảng/cửa khẩu nhập khẩu*** 7](#_Toc514104395)

[***2.4.*** **Thông tin liên quan:** 8](#_Toc514104396)

[**3.** **Mặt hàng ô tô:** 8](#_Toc514104397)

[***3.1.*** ***Phương thức giao hàng:*** 9](#_Toc514104398)

[***3.2.*** ***Các thông tin liên quan*** 10](#_Toc514104399)

[**4.** **Mặt hàng than:** 10](#_Toc514104400)

[***4.1.*** ***Phương thức vận tải*** 11](#_Toc514104401)

[***4.2.*** ***Phương thức giao hàng*** 12](#_Toc514104402)

[***4.3.*** ***Cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu*** 13](#_Toc514104403)

[***4.4.*** ***Một số thông tin khác*** 16](#_Toc514104404)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu thép quí 1/2018 3](#_Toc514104422)

[Hình 2: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu thép quí 1/2018 4](#_Toc514104423)

[Hình 3: Cơ cấu cảng, cửa khẩu trong nhập khẩu thép quí 1/2018 5](#_Toc514104424)

[**Hình 4: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và sp từ nhựa quí 1/2018** 6](#_Toc514104425)

[**Hình 5: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và sp từ nhựa quí 1/2018** 6](#_Toc514104426)

[**Hình 6: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong NK nhựa và sp từ nhựa quí 1/2018** 7](#_Toc514104427)

[Hình 7: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu ô tô quí 1/2018 9](#_Toc514104428)

[Hình 8: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK than quí 1/2018 12](#_Toc514104429)

[Hình 9: Cơ cấu phương thức giao hàng trong NK than quí 1/2018 13](#_Toc514104430)

[Hình 10: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong NK than quí 1/2018 13](#_Toc514104431)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu than của Việt Nam trong quí 1/2018 7](#_Toc514104432)

[Bảng 2:Các thị trường đối tác theo phương thức vận tải 12](#_Toc514104433)

[Bảng 3:Các cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu than của Việt Nam trong quí 1/201 14](#_Toc514104434)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Mặt hàng thép:**

Theo số liệu của Tổng cục Hải quan, tính chung quý I/2018, tổng lượng thép nhập về nước ta đạt 3,12 triệu tấn với trị giá 2,18 tỷ USD, giảm 25,69% về lượng và giảm 7,44% về trị giá so với 3 tháng đầu năm 2017. Các thị trường cung cấp thép cho Việt Nam gồ m có Trung Quốc, chiếm 36%, Nhật Bản chiếm tỷ trọng 20,21%; Hàn Quốc chiếm 13,24%; Đài Loan chiếm 10,5%; Ấn Độ chiếm 5,49%;...

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

Trong quí I/2018, 98% lượng thép nhập khẩu của Việt Nam là từ đường biển, nhập từ các nước như Trung Quốc đại lục, Đài Loan (Trung Quốc), Nhật Bản, Hàn Quốc. Nhập khẩu thép bằng đường biển tăng khoảng 17% về lượng và 41% về trị giá so với quí I/2018.

Ngoài ra còn có một lượng nhỏ được nhập khẩu bằng đường sắt (từ Trung Quốc), tăng 60% về lượng và 102% về trị giá so với quí 1/2017.

Hình 1: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu thép quí 1/2018

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

Nhập khẩu đường bộ (từ Trung Quốc, Campuchia)

Nhập khẩu bằng đường hàng không (từ Đức, Pháp, Nhật Bản) tăng mạnh (khoảng 300% về lượng và 600% về trị giá so với cùng kỳ năm trước).

Trung Quốc vẫn là thị trường cung cấp thép nhiều nhất cho Việt Nam, với tổng lượng thép nhập khẩu từ Trung Quốc quý I/2018 đạt 1,12 triệu tấn, giảm 48,75% so với cùng kỳ năm 2017, chiếm tỷ trọng 36,04 % tổng nhập khẩu thép của cả nước. Nhập khẩu thép từ Trung Quốc bằng đường biển vẫn chiếm tỷ trọng chủ yếu, ngoài ra còn khoảng 28,9 nghìn tấn thép nhập khẩu từ Trung Quốc về bằng đường bộ (xe tải, container).

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

Hình 2: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu thép quí 1/2018

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

Trong nhập khẩu thép, phương thức giao hàng được sử dụng chủ yếu vẫn là CFR, chiếm khoảng 60% về lượng và 74% về trị giá nhập khẩu thép trong quí 1/2018. Đứng thứ hai là phương thức CIF chiếm khoảng 21% về lượng và 25% về trị giá. Phương thức giao hàng FOB chỉ chiếm 1,67%. Điều này trái ngược hoàn toàn với cơ cấu tỷ lệ trong xuất khẩu thép, khi FOB là phương thức giao hàng được sử dụng nhiều nhất. Như vậy trong cả xuất khẩu và nhập khẩu, cơ cấu phương thức giao hàng như hiện nay sẽ mang lại các khoản doanh thu logistics chủ yếu cho các đối tác vận tải, logistics nước ngoài thay vì là cơ hội tăng doanh thu cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam.

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

Trong số các cảng, cửa khẩu nhập khẩu thép thì Posco (Vũng Tàu) có lượng thép nhập khẩu đi qua lớn nhất, chiếm 10,56%, tiếp theo là Cảng Tân Thuận (tp. Hồ Chí Minh) chiếm 10,29%. Ngoài ra, thép còn được nhập khẩu nhiều từ các cảng Hoàng Diệu (tp. Hải Phòng), Bến Nghé (tp. Hồ Chí Minh), Cảng SITV (Vũng Tàu) …Ở khu vực phía Bắc, các cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa), Cái Lân (Quảng Ninh) cũng đảm nhận 145 nghìn tấn và 43 nghìn tấn thép trong quí 1/2018.

Hình 3: Cơ cấu cảng, cửa khẩu trong nhập khẩu thép quí 1/2018

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

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

Trong quí 1/2018, khoảng 84% trị giá nhập khẩu nhựa và sản phẩm từ nhựa của Việt Nam được nhập khẩu bằng đường biển và 10,79% bằng đường hàng không.

Chỉ một tỷ lệ nhỏ (4%) nhập khẩu bằng đường bộ từ Trung Quốc, Thái Lan, Campuchia, Lào, Hàn Quốc.

Nhập khẩu bằng đường sắt duy nhất từ thị trường Trung Quốc và chỉ chiếm 0,02% kim ngạch xuất khẩu.

**Hình 4: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và sp từ nhựa quí 1/2018**

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

* 1. ***Phương thức giao hàng***

So với mặt hàng thép, tỷ trọng của điều kiện giao hàng FOB trong nhập khẩu nhựa cao hơn hẳn, đạt 10,27%, tỷ lệ của phương thức CIF đạt 64,64%, EXW đạt 8,96%.

**Hình 5: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK nhựa và sp từ nhựa quí 1/2018**

*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 quí 1/2018**

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

Khoảng 48% trị giá nhập khẩu mặt hàng nhựa và sản phẩm được thực hiện qua cảng Cát Lái (tp. Hồ Chí Minh). Tân Cảng Đình Vũ (Hải Phòng) đảm nhiệm 9,25%.

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 1: Các cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu than của Việt Nam trong quí 1/2018

| **Cảng/cửa khẩu** | **3T/2018 (USD)** | **3T/2018 so 3T/2017 (%)** |
| --- | --- | --- |
| Cảng Cát Lái (Hồ Chí Minh) | 1,657,293,427 | 12.3 |
| Tân Cảng Hải Phòng (Tân Cảng Đình Vũ) | 314,354,383 | 0.7 |
| Cảng Đình Vũ - Hải Phòng | 159,671,307 | 1.6 |
| GREEN PORT (HAI PHONG) | 156,348,200 | 39.1 |
| Đình Vũ Nam Hải | 129,749,907 | -0.2 |
| Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) | 119,968,332 | 54.3 |
| Cảng Tiên sa (Đà Nẵng) | 46,650,564 | 22.6 |
| Cảng Vict | 48,596,408 | 8.7 |
| Cảng Hải An | 48,467,773 | 76.7 |
| PTSC Đình Vũ | 38,741,991 | 90.6 |
| Tân Cảng 128 | 31,923,118 | 454.0 |
| Cảng Hải Phòng | 25,748,566 | -9.5 |
| Nam Hải | 28,639,127 | -26.8 |
| Cảng ICD Phước Long 3 (TP.HCM) | 17,442,340 | -16.2 |
| Cảng CÁI MÉP - TCIT (Vũng Tàu) | 13,019,552 | 155.1 |
| Cảng Tân Cảng - Cái Mép (Vũng Tàu) | 9,640,975 | -6.3 |
| Cửa khẩu Móng Cái (Quảng Ninh) | 9,757,097 | 35.5 |
| Tân Cảng (189) | 10,347,399 | -40.8 |
| Cảng ICD Phước Long 1 (TP.HCM) | 4,045,125 | 268.9 |
| Cảng HAPHONG-TRANSVINA (Hải Phòng) | 3,113,508 | 2,499.1 |
| Cảng Tổng hợp Bình Dương | 4,666,494 | 27.7 |
| Cảng Tân cảng - Hiệp Phước | 3,411,401 | 861.8 |
| Cảng Cái Lân (Quảng Ninh) | 1,267,907 | 15,172.1 |
| Cửa khẩu Cốc Nam (Lạng Sơn) | 2,126,906 | 45.6 |
| CP Đình Vũ | 2,739,544 | 287.7 |
| Ga Yên Viên | 686,682 | 341.7 |
| Cảng Tân cảng (Hồ Chí Minh) | 1,682,935 | 28.2 |
| Cảng Đồng Nai | 826,048 | -15.9 |
| Cảng Đà Nẵng | 755,477 | -27.4 |
| Cửa khẩu Lao Bảo (Quảng Trị) | 1,115,566 | 119.7 |
| Cửa khẩu Tân Thanh (Lạng Sơn) | 779,172 | 46.0 |
| Cửa khẩu Lao Cai (Lao Cai) | 673,027 | 6.8 |
| **Cảng-cửa khẩu khác** | **505,249,126** | **25.9** |

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

* 1. **Thông tin liên quan:**

Tiềm năng tăng trưởng ngành nhựa còn khá lớn do nhu cầu sử dụng các sản phẩm nhựa của Việt Nam còn thấp so với khu vực và thế giới. Đồng thời, Nhà nước cũng đã có chính sách phát triển ngành công nghiệp phụ trợ phục vụ cho ngành nhựa, và định hướng đến năm 2020 nhập khẩu nguyên liệu của ngành chỉ còn khoảng 50%.

1. **Mặt hàng ô tô:**

Trong quý I/2018, sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước đạt 58.600 chiếc, tăng 9,2% so với cùng kỳ năm 2016. Riêng tháng 3, sản lượng sản xuất, lắp ráp tăng 10,5%. Tiêu thụ ô tô lắp ráp trong nước quý I/2018 tăng 3,3% trong khi tiêu thụ ô tô nhập khẩu giảm mạnh 41,6%. Nhập khẩu ô tô nguyên chiếc đạt 4.217 nghìn chiếc, trị giá 118,4 triệu USD, giảm lần lượt 84,1% và 75,7% về lượng và trị giá so với cùng kỳ năm 2017.

* 1. ***Phương thức giao hàng:***

Xét về phương thức giao hàng trong nhập khẩu ô tô, quí 1/2018, có đến trên 76,2% lượng ô tô và 80% trị giá ô tô được nhập khẩu theo phương thức CIF. Chỉ 17% về lượng và 10% về trị giá ô tô được nhập khẩu bằng phương thức FOB (chủ yếu từ Thái Lan, Trung Quốc, Italy). Điều này là do phần lớn thép nhập khẩu của Việt Nam vẫn do đội tàu nước ngoài đảm nhận, họ có lợi thế về việc huy động nguồn hàng hai chiều, thay vì chỉ chạy một chiều như đội tàu của Việt Nam.

Hình 7: Cơ cấu phương thức giao hàng trong nhập khẩu ô tô quí 1/2018

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

Nhập khẩu ô tô từ ASEAN 3 tháng đầu năm 2018 đạt 3.473 chiếc, trị giá 73,20 triệu USD, giảm 76% và 71,4% so với cùng kỳ năm ngoái.

Nhập khẩu ô tô từ thị trường Trung Quốc đạt 180 chiếc, trị giá 4,77 triệu USD, giảm lần lượt 79,7% và 85,7% so với cùng kỳ.

* 1. ***Các thông tin liên quan***

Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam đã gửi văn bản cho Bộ Tài Chính, Bộ Công thương và Bộ Giao thông Vận tải về đề xuất cho phép [**ô tô nhập khẩu**](https://tinxe.vn/tin-tuc/se-co-tieu-chuan-moi-ve-ky-thuat-cho-o-to-nhap-khau-id20180330134704479) chưa qua sử dụng được vận chuyển qua đường hàng không, thay vì bó hẹp trong phạm vi 5 cảng biển Việt Nam.

Theo Hiệp hội, đề xuất về ô tô nhập khẩu này được thông qua có thể tạo ra một số thuận lợi về việc tăng thêm nguồn thu thuế nhập khẩu cho ngân sách nhà nước, do cước hàng không hiện cao hơn so với cước vận chuyển bằng đường biển. Ngoài ra, có thêm cửa hàng không, doanh nghiệp nhập khẩu ô tô có thể rút ngắn thời gian giao nhận cho khách hàng. Nếu được đề nghị được chấp thuận, đây sẽ là cơ hội đa dạng hóa phương thức vận tải trên thị trường.

Hiện nay, các loại xe dưới 16 chỗ  nguyên chiếc hiện chỉ được nhập khẩu về Việt Nam qua 5 cảng biển quốc tế theo quy định tại Thông tư 25 có hiệu lực từ 29/7/2010 gồm Cái Lân (Quảng Ninh), Hải Phòng, Đà Nẵng, TPHCM và Bà Rịa Vũng Tàu. Thủ tục khai báo cũng được thực hiện tại các cửa khẩu này.

Cơ quan hải quan chỉ được làm thủ tục thông quan cho các ô tô nhập khẩu dưới 16 chỗ khi lô hàng đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu hoặc cấp thông báo miễn kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu. Những thủ tục trên sẽ thực hiện theo quy định của Bộ Giao thông Vận tải. Việc giới hạn nhập khẩu ô tô ở 5 cảng biển được xem là một trong những giải pháp của Liên bộ Tài Chính – Công thương – Giao thông Vận tải để giảm ùn tắc giao thông, gỡ nút thắt về hạ tầng và thuận lợi trong kiểm soát trong nhập khẩu ô tô.

1. **Mặt hàng than:**

Quý I/2018, Việt Nam đã nhập khẩu 3,67 triệu tấn than trị giá 449 triệu USD, tăng 2% về lượng và 9,6% về trị giá so với cùng kỳ năm trước.

Các thị trường cung cấp than chính cho nước ta trong tháng 3 và 3 tháng đầu năm 2018 gồm: Indonesia, Australia, Trung Quốc, Nga…

**Bảng 1: Thị trường cung cấp than đá cho Việt Nam quý I/2018**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Thị trường** | **Quý I/2018** | | | **Thay đổi so Quý I/2017 (%)** | | | **Cơ cấu Quý I/2018 (%)** | |
| ***Lượng (Nghìn tấn)*** | ***Trị giá (Triệu USD)*** | ***Giá XKTB (USD/tấn)*** | ***Lượng*** | ***Trị giá*** | ***Giá XKTB*** | ***Lượng*** | ***Trị giá*** |
| **Tổng KN** | **3.677,05** | **449,06** | **122,1** | **2,0** | **9,6** | **7,5** | **100,00** | **100,00** |
| ***ASEAN*** | ***2.036,76*** | ***153,11*** | ***75,2*** | ***79,8*** | ***91,1*** | ***6,3*** | ***55,39*** | ***34,09*** |
| *Indonesia* | *2.009,56* | *151,15* | *75,2* | *87,1* | *95,9* | *4,7* | *54,65* | *33,66* |
| *Malaysia* | *27,20* | *1,96* | *71,9* | *-53,4* | *-33,7* | *42,3* | *0,74* | *0,44* |
| Australia | 909,50 | 136,87 | 150,5 | -27,7 | -13,0 | 20,4 | 24,73 | 30,48 |
| Trung Quốc | 163,50 | 61,91 | 378,7 | -29,8 | 17,8 | 67,8 | 4,45 | 13,79 |
| Nga | 295,68 | 34,90 | 118,0 | -46,8 | -41,7 | 9,5 | 8,04 | 7,77 |
| Nhật Bản | 4,89 | 1,65 | 337,7 |  |  |  | 0,13 | 0,37 |

*Nguồn: Tính toán từ số liệu thống kê sơ bộ của Tổng cục Hải quan*

* 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.

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) và Tập đoàn Galaxy đã ký biên bản ghi nhớ cùng tiến hành nghiên cứu phát triển hoạt động vận tải và logistics nhằm phục vụ cho các nhà máy, khu công nghiệp tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.đã thống nhất chủ trương thúc đẩy hợp tác trong lĩnh vực vận tải, cung cấp than từ Australia cho các nhà máy nhiệt điện, sản xuất thép, xi măng tại Việt Nam; hợp tác trong quản lý chuỗi cung ứng than và logistics từ Australia về Việt Nam.

Theo nhu cầu các đối tác đang đặt hàng với Vinalines, sản lượng than nhập khẩu trong vòng một năm tới khoảng 5 triệu tấn (trị giá khoảng 300 triệu USD).

Vinalines đã chủ động tìm kiếm, kết nối để làm việc với các đối tác có hoạt động và mối quan hệ tốt với các chủ than lớn tại Australia nhằm tìm kiếm cơ hội tham gia vận tải than nhập khẩu về Việt Nam.

Nhập khẩu bằng đường bộ từ Trung Quốc, Lào chiếm 7,33% trị giá than nhập khẩu trong quí 1/2018.

Hình 8: Cơ cấu phương thức vận tải trong NK than quí 1/2018

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

Bảng 2: 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

* 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 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 9: Cơ cấu phương thức giao hàng trong NK than quí 1/2018

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

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

Trong quí 1/2018, cửa khẩu nhập khẩu than lớn nhất là cảng Sơn Dương (Hà Tĩnh) với gần 12% về lượng và gần 14% về trị giá nhập khẩu than của cả nước, chủ yếu phục vụ khu liên hợp gang thép. Cảng nước sâu Sơn Dương nằm trong Dự án Khu liên hợp gang thép và cảng nước sâu Sơn Dương của Công ty TNHH gang thép Hưng Nghiệp Formosa Hà Tĩnh, tại KKT Vũng Áng. Cảng có 11 bến tàu được chia làm 2 khu vực: khu bến tàu nguyên liệu và khu bến tàu thép thành phẩm. Đến nay, cảng có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải trên 20 vạn tấn.

Hình 10: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong NK than quí 1/2018

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

Bảng 3: Các cảng biển, cửa khẩu nhập khẩu than của Việt Nam trong quí 1/2018

| **Cảng/cửa khẩu** | **3T/2018** | | **Thay đổi so 3T/2017 (%)** | | **Thị trường cung cấp chủ yếu** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lượng (tấn)** | **Trị giá (USD)** | **Lượng** | **Trị giá** |  |
| Cảng Sơn Dương | 481,012 | 95,602,167 | -51.63 | -32.84 | Canada, Australia, Đài Loan (TQ), Nga, Nhật Bản, Singapore, Thụy Sỹ |
| Cảng Cẩm Phả (Quảng Ninh) | 251,878 | 55,428,098 | -68.57 | -40.47 | Nga,Australia,ấn Độ,Inđônêxia,Manta,Mỹ,Nam Phi |
| Cửa khẩu Lao Cai (Lao Cai) | 98,965 | 38,797,339 | 134.36 | 173.78 | Trung Quốc |
| Khu trung chuyển Gò Da (Vũng Tàu) | 221,355 | 17,017,543 | -28.90 | -15.99 | Australia,Inđônêxia,Đài Loan,Singapore,Thụy Sỹ |
| HOANG DIEU (Hải Phòng) | 36,500 | 13,658,812 | 34.46 | 71.35 | Trung Quốc |
| Cảng Cửa Lò (Nghệ An) | 75,710 | 7,002,432 |  |  | Australia,Nga, |
| Cảng Vũng áng (Hà Tĩnh) | 54,029 | 5,456,945 |  |  | Nga |
| Bến cảng Tổng hợp Thị Vải | 163,752 | 8,673,357 | 229.11 | 210.72 | Inđônêxia,Malaysia,Đài Loan,Nhật Bản, |
| Cảng Cẩm Phả (Vũng Tàu) | 54,560 | 4,599,408 |  |  | Australia |
| Cảng Phú Mỹ (Vũng Tàu) | 120,570 | 12,278,841 | -69.87 | -63.97 | Inđônêxia,Đài Loan,Nga,Thụy Sỹ, |
| Cảng PTSC (Vũng Tàu) | 119,622 | 8,320,220 |  |  | Australia |
| Cảng Gò Dầu (Phước Thái - Đồng Nai) | 96,416 | 4,185,952 |  |  | Inđônêxia |
| Cảng Vĩnh Tân | 32,880 | 2,682,679 |  |  | Inđônêxia |
| Cảng Z (Hồ Chí Minh) | 27,900 | 1,313,612 |  |  | Inđônêxia |
| Cảng Chùa vẽ (Hải phòng) | 3,800 | 1,255,935 | -70.10 | -64.06 | Anh,Trung Quốc, |
| Cảng Lotus/Cảng Bông Sen (Hồ Chí Minh) | 16,158 | 604,616 |  |  | Inđônêxia |
| Cảng Cát Lái (Hồ Chí Minh) | 7,213 | 451,230 | -85.46 | 331.93 | Đài Loan,Trung Quốc,Hàn Quốc,Malaysia,Nhật Bản,Anh, |
| Cảng Cần Thơ | 7,947 | 304,852 |  |  | Inđônêxia |
| Cửa khẩu La Lay (Quảng Trị) | 3,793 | 189,666 |  |  | Lào |
| Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) | 490 | 182,986 | 36.21 | 81.38 | Trung Quốc |
| PTSC Đình Vũ | 687 | 169,949 | 591.15 | 468.64 | Trung Quốc,Malaysia, |
| Cửa khẩu Trà Lĩnh (Cao Bằng) | 410 | 159,550 | -32.90 | -9.57 | Trung Quốc |
| Đình Vũ Nam Hải | 459 | 138,748 |  |  | Trung Quốc,Đài Loan, |
| Cảng Hải Phòng | 2,588 | 125,960 | 1,045.24 | 41.49 | Hồng Kông,Malaysia,Mỹ,Nhật Bản,Trung Quốc |
| Cửa khẩu Tà Lùng (Cao Bằng) | 290 | 100,884 | 205.26 | 392.48 | Trung Quốc |
| Cảng CÁI MÉP - TCIT (Vũng Tàu) | 166 | 69,506 | -16.16 | 34.96 | Trung Quốc,Anh, |
| Nam Hai | 220 | 66,102 | 1,471.43 | 2,146.38 | Đài Loan,Trung Quốc, |
| GREEN PORT (HAI PHONG) | 6,272 | 59,915 | 5,306.97 | 34.81 | Trung Quốc,Malaysia, |
| Cảng Tiên sa (Đà Nẵng) | 5,044 | 30,700 | 89,964.29 | 560.17 | Hàn Quốc,Nhật Bản,Hồng Kông |
| Cửa khẩu Thanh Thủy (Hà Giang) | 92 | 18,291 | -87.68 | -87.69 | Trung Quốc |
| Cảng POSCO (Vũng Tàu) | 52 | 9,592 |  |  | Hàn Quốc |
| Tân cảng Hiệp phước | 443 | 7,806 |  |  | Latvia |
| Cảng Nam Đình Vũ | 14 | 3,286 |  |  | Đài Loan |
| Cảng Tân Vũ | 11 | 2,349 |  |  | Đài Loan |
| Khác | 2,119,710 | 198,205,120 | 137.46 | 118.76 |  |
| Tổng | 4,011,009 | 477,174,447 | 11.56 | 16.28 |  |

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

* 1. ***Một số thông tin khác***

Theo kế hoạch của Tập đoàn Than - Khoáng sản Việt Nam (TKV), trong giai đoạn từ 2016-2020 sẽ phải nhập một lượng than lớn. Theo đó, kế hoạch nhập than được bắt đầu từ năm 2017 và tăng mạnh từ năm 2020, chủ yếu là than cung cấp cho các nhà máy nhiệt điện. Cụ thể, lượng than nhập khẩu năm 2017 là 11,71 triệu tấn, 2018 là 20,972 triệu tấn, năm 2020 là 40,256 triệu tấn, năm 2025 là 70,331 triệu tấn, năm 2030 sẽ lên đến trên 100 triệu tấn. hiện Việt Nam đang rơi vào thực trạng thiếu nguồn than chất lượng cao, trong khi đó lượng than tồn kho đang ở mức trên 9 triệu tấn.

Do than trong nước sẽ không đáp ứng đủ nhu cầu cho nhiệt điện và các hộ tiêu dùng khác, cộng với việc khai thác than bắt đầu gặp rất nhiều khó khăn, nên việc nhập khẩu than chắc chắn sẽ còn gia tăng trong thời gian tới.

.