**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG XUẤT 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 than:** 3](#_Toc513930434)

[***1.1.*** ***Phương thức vận tải:*** 3](#_Toc513930435)

[***1.2.*** ***Phương thức giao hàng:*** 4](#_Toc513930436)

[***1.3.*** ***Cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu:*** 5](#_Toc513930437)

[***1.4.*** ***Các thông tin liên quan*** 7](#_Toc513930438)

[**2.** **Mặt hàng thép:** 7](#_Toc513930439)

[***2.1.*** ***Phương thức vận tải*** 7](#_Toc513930440)

[***2.2.*** ***Phương thức giao hàng*** 9](#_Toc513930441)

[***2.3.*** ***Cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu*** 9](#_Toc513930442)

[***2.4.*** ***Một số thông tin khác*** 11](#_Toc513930443)

[**3.** **Mặt hàng dệt may** 11](#_Toc513930444)

[***3.1.*** ***Phương thức vận tải:*** 12](#_Toc513930445)

[***3.2.*** ***Phương thức giao hàng:*** 12](#_Toc513930446)

[***3.3.*** ***Cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu:*** 13](#_Toc513930447)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Cơ cấu phương thức vận tải trong XK than quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu) 3](#_Toc513930419)

[Hình 2: Cơ cấu phương thức giao hàng trong XK than quí 1/2018 4](#_Toc513930420)

[Hình 3: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong XK than quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu) 6](#_Toc513930421)

[Hình 4: Cơ cấu phương thức vận tải trong XK thép quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu) 8](#_Toc513930422)

[Hình 5: Cơ cấu phương thức giao hàng trong XK thép quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu) 9](#_Toc513930423)

[Hình 6: Cơ cấu phương thức giao hàng trong XK thép quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu) 10](#_Toc513930424)

[Hình 7: Cơ cấu phương thức vận tải trong XK dệt may tháng 3/2018 12](#_Toc513930425)

[Hình 8: Cơ cấu phương thức giao hàng trong XK dệt may tháng 3/2018 13](#_Toc513930426)

[Hình 9: Cơ cấu cảng, cửa khẩu XK dệt may tháng 3/2018 14](#_Toc513930427)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các thị trường đối tác theo phương thức vận tải 8](#_Toc513930428)

[Bảng 2:Các cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu than của Việt Nam trong quí 1/2018 10](#_Toc513930429)

[Bảng 3:Các cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu dệt may của Việt Nam trong tháng 3/2018 14](#_Toc513930430)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Mặt hàng than:**

Năm 2018, được dự báo là năm có nhiều thuận lợi trong sản xuất kinh doanh than, bởi có nhiều nhà máy nhiệt điện đi vào hoạt động, nên nhu cầu tiêu thụ than tăng cao. Quý I/2018, xuất khẩu than của cả nước đạt 579,2 nghìn tấn, trị giá đạt 75,4 triệu USD, tăng khá 44,5% về lượng và 16,4% về trị giá so với cùng kỳ năm 2017. Giá than xuất khẩu trung bình của nước ta đạt 130,3 USD/tấn, giảm 19,5% so với cùng kỳ năm 2017. Các thị trường xuất khẩu than của Việt Nam trong quí gồm Nhật Bản (trên 40%), Singapore, Ấn Độ, Hàn Quốc, Indonesia và Đài Loan (Trung Quốc) và một lượng nhỏ sang các thị trường khác

* 1. ***Phương thức vận tải:***

Phương thức vận tải chủ đạo đối với than xuất khẩu của Việt Nam hiện nay là đường biển.

 Trong quí 1/2018, khoảng 80,93% lượng than được xuất khẩu bằng đường biển, chiếm 81,19% về trị giá xuất khẩu than trong quí. Vận tải than xuất khẩu bằng đường biển chủ yếu sang các thị trường như Nhật Bản, Singapore, Ấn Độ, Hàn Quốc, Indonesia và Đài Loan (Trung Quốc). Trong đó, Nhật Bản chiếm tới 43% lượng than xuất khẩu của Việt Nam trong quí và toàn bộ lượng than xuất khẩu sang Nhật Bản qua đường biển.

Chỉ khoảng 4,28% lượng than được xuất khẩu bằng đường bộ, chủ yếu sang các nước có láng giềng. Trung Quốc đang tranh thủ nhập khẩu than khi giá thế giới xuống thấp nhưng không còn là thị trường tiêu thụ lớn cho than đá Việt Nam. Trong tháng 3/2018, Trung Quốc nhập khẩu tổng cộng 26,7 triệu tấn từ các thị trường khác nhau, tăng 21% so với cùng kỳ 2017, tăng 27,7% so với tháng 2/2018. Tính chung 3 tháng đầu 2018, Trung Quốc nhập khẩu 75,41 triệu tấn từ các nước, tăng 16,6% so với cùng kỳ 2017.

Hình 1: Cơ cấu phương thức vận tải trong XK than quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu)

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

* 1. ***Phương thức giao hàng:***

Xét về phương thức giao hàng trong xuất khẩu than, quí 1/2018, có đến trên 76% lượng than được xuất khẩu theo phương thức FOB, khoảng trên 4% theo phương thức DDU[[1]](#footnote-2) và 3,63% theo phương thức CFR. Điều này là do phần lớn than xuất khẩu của Việt Nam vẫn do đội tàu nước ngoài đảm nhiệm, 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 2: Cơ cấu phương thức giao hàng trong XK than quí 1/2018

 (về lượng và giá trị xuất khẩu)

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

* 1. ***Cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu:***

Quí 1/2018, trên 80% lượng và trị giá than xuất khẩu được thực hiện tại Cảng Cẩm Phả (Quảng Ninh). Trong quí đầu năm, Công ty Kho vận và Cảng Cẩm Phả đã chủ động bố trí phương tiện vào làm hàng kịp thời, an toàn. Công ty thường xuyên công bố lịch tàu làm hàng trên bảng điện tử và trang web chính thức của Công ty, giúp các phương tiện cập nhật linh hoạt thời gian ra vào cảng thuận tiện. Ngoài ra, Công ty còn đang nghiên cứu và ứng dụng hệ thống tích hợp thống kê - kế toán nhằm đồng bộ hóa việc nhập dữ liệu than vào phần mềm kế toán giúp thông tin điều hành trong ngày nhanh chóng, chính xác. Năm 2017, Công ty Kho vận và Cảng Cẩm Phả đã tiêu thụ được hơn 28 triệu tấn than, trong đó than xuất khẩu đạt trên 1,1 triệu tấn; than nội địa đạt 26,9 triệu tấn. Nhận định thị trường tiêu thụ than năm 2018 sẽ có dấu hiệu tăng trưởng trở lại, TKV đã giao kế hoạch cho Công ty tiêu thụ hơn 30 triệu tấn than trong năm nay (tăng 2,2 triệu tấn so với năm 2017).

Nhằm đáp ứng đồng bộ hoá, khép kín từ khâu sản xuất tới tiêu thụ than theo hướng ngày càng nâng cao chất lượng dịch vụ cảng biển, năm 2018 Công ty Kho vận và Cảng Cẩm Phả triển khai đầu tư trọng điểm dự án hệ thống vận tải than từ nhà máy tuyển Khe Chàm - Kho G9 - Trung tâm nhiệt điện Mông Dương. Đồng thời, tiếp tục hoàn thiện các dự án: Đầu tư xây dựng kho than số 2 và các hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ sản xuất tại khu vực kho G9; cảng Hoá chất thuộc cụm cảng Mông Dương - Khe Dây; hệ thống băng tải than G9 - Cảng Hoá chất; dự án nhà làm việc, phục vụ đảm bảo an toàn hàng hải và hệ thống quản lý tuyến luồng ra vào cảng Cẩm Phả; nâng cấp, hiện đại hóa các hệ thống camera giám sát phục vụ sản xuất, hệ thống định vị vệ tinh GPS để quản lý phương tiện vận tải.

Ngoài ra còn có khoảng 4% lượng than được xuất khẩu qua cửa khẩu Cầu Treo (Hà Tĩnh). Các cảng, cửa khẩu khác như cảng Hòn Chông (Kiên Giang), cảng Tiên Sa (Đà nẵng), cửa khẩu Cha lo (Quảng Bình) chỉ chiếm một tỷ lệ nhỏ dưới 1%.

Hình 3: Cơ cấu cảng/cửa khẩu trong XK than quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu)

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

Trong tháng 4/2018, Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam (TKV) chỉ đạo các đơn vị kho vận, các đơn vị tham gia vận tải tại các cảng than tạo điều kiện thuận lợi nhất cho các phương tiện vào giao nhận than tại các cảng.

TKV cũng yêu cầu các đơn vị thực hiện các nhiệm vụ kho vận, vận tải thủy phối hợp tốt với các chủ phương tiện ăn than của khách hàng, điều hành hợp lý việc bố trí các phương tiện ra, vào các cảng giao than cho khách hàng, đảm bảo thông suốt, tuyệt đối tránh tình trạng để xảy ra các khiếu kiện từ khách hàng trong công tác giao nhận tiêu thụ than.

* 1. ***Các thông tin liên quan***

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, sản lượng than quý I/2018 đạt 9,86 triệu tấn, tăng 2,9% so với cùng kỳ năm 2017; trong đó, sản lượng tháng 3/2018 ước đạt 3,64 triệu tấn, tăng 0,7% so với tháng 3/2017.

Tính chung 3 tháng đầu năm 2018, giá than xuất khẩu trung bình của nước ta đạt 130,3 USD/tấn, giảm 19,5% so với cùng kỳ năm 2017.

1. **Mặt hàng thép:**

Quý I/2018, xuất khẩu thép của Việt Nam đạt 1,43 triệu tấn và trị giá đạt 1,04 tỷ USD, tăng gần 38% về lượng và 56,83% về trị giá so với cùng kỳ năm ngoái.

ASEAN vẫn là thị trường xuất khẩu chính của Việt Nam trong quý I/2018 do thị trường khu vực này có nhu cầu cao về số lượng nhưng yêu cầu về chất lượng lại không quá khắt khe như các thị trường EU, Hoa Kỳ...Thị trường này hiện chiếm 58,2% lượng thép xuất khẩu của Việt Nam.

* 1. ***Phương thức vận tải***

Trong quí 1/2018, thép được xuất khẩu chủ yếu bằng phương thức vận tải đường biển, chiếm khoảng 74,6% về lượng và gần 78% về lượng. Vận tải đường biển chủ yếu sang các thị trường ASEAN (Malaysia, Thái Lan, Indonesia), Mỹ và châu Âu và một phần nhỏ sang Campuchia. Trong đó sang Hoa Kỳ chiếm 15,17%, sang EU chiếm 9,97%, Hàn Quốc 3,61% và Đài Loan (Trung Quốc) khoảng 3,61%.

Xuất khẩu bằng đường bộ chiếm khoảng 3,5% lượng và trị giá, sang Lào, Campuchia và Trung Quốc. Trong khi đó thị trường Campuchia chiếm 19,81% lượng thép xuất khẩu của Việt Nam trong quí 1, cho thấy một lượng không nhỏ thép vẫn được xuất khẩu sang Campuchia theo đường biển. Hiện thị trường Trung Quốc chỉ chiếm 0,23% về lượng và 0,43% về lượng thép xuất khẩu của Việt Nam trong quí 1/2018, còn thị trường Lào chiếm khoảng 2,43% lượng thép xuất khẩu của nước ta trong quí.

Một lượng nhỏ được vận chuyển bằng đường hàng không sang Nhật Bản ngoài lượng vận chuyển bằng đường biển.

Hình 4: Cơ cấu phương thức vận tải trong XK thép quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu)

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

Bảng 1: Các thị trường đối tác theo phương thức vận tải

|  |  |
| --- | --- |
| **Phương thức vận tải** | **Các thị trường đối tác chính** |
| Đường biển | Mỹ; Malaysia; Indonesia; Thái Lan; Italia |
| Khác (đa phương thức) | Campuchia; Pakixtan |
| Đường bộ | Lào; Campuchia; Trung Quốc |
| Đường hàng không | Nhật Bản (một lượng rất nhỏ) |

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

* 1. ***Phương thức giao hàng***

Khoảng 42,5% lượng thép vẫn được xuất khẩu theo phương thức giao hàng FOB và 36,8% bằng phương thức CFR (có chi phí vận tải). Trong khi đó xuất khẩu theo phương thức CIF chỉ chiếm khoảng 12,6% về lượng và khoảng 15% về giá trị trong tổng lượng và trị giá thép xuất khẩu trong quí 1/2018. Điều này cho thấy ngành logistics nói chung và ngành vận tải nói riêng vẫn chưa tận dụng được hết các cơ hội từ xuất khẩu thép. Những phân khúc có giá trị gia tăng cao hiện vẫn do các hãng vận chuyển và giao nhận của nước ngoài đảm nhiệm.

Hình 5: Cơ cấu phương thức giao hàng trong XK thép quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu)

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

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

Trong quí 1/2018, khoảng 36,6% lượng thép, tương ứng với 44,11% trị giá thép xuất khẩu được thực hiện qua cảng Cát Lái. Ngoài ra cảng Sơn Dương đảm nhận khoảng 29,5% về lượng và 23% về trị giá thép xuất khẩu trong quí. Cảng Posco (Vũng Tàu) và bến cảng tổng hợp Thị Vải cũng lần lượt chiếm 17,5% và 16% về lượng xuất khẩu.

Ngoài ra, thép cũng được xuất khẩu qua các cảng của Hải Phòng, Đà Nẵng và Quảng Ninh.

Hình 6: Cơ cấu phương thức giao hàng trong XK thép quí 1/2018 (về lượng và giá trị xuất khẩu)

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

Bảng 2: Các cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu than của Việt Nam trong quí 1/2018

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cửa khẩu/Cảng** | **Quí 1/2018**  | **Thay đổi so Quí 1/2017 (%)** | **Thị trường đối tác chủ yếu sử dụng phương thức này (TTNK) liệt kê tên** |
| **Tấn** | **USD** | **Lượng** | **Trị giá** |
| Cảng Tân Thuận (tp. Hồ Chí Minh) |  413,110  |  244,490,620  | 3.32 | 26.16 | Trung Quốc; ấn Độ |
| Cảng Cát Lái (tp. Hồ Chí Minh) |  300,679  |  317,571,012  | 25.52 | 63.49 | Trung Quốc; Nhật Bản; Hàn Quốc; Đài Loan |
| Cảng POSCO (Vũng Tàu) |  423,591  |  276,194,536  | 38.73 | 58.58 | Hàn Quốc; Mỹ; Ôxtrâylia |
| Cảng Hoàng Diệu (Hải Phòng) |  310,888  |  183,688,787  | 40.18 | 69.12 | Trung Quốc; Nhật Bản; Hồng Kông |
| Cảng Bến Nghé (Hồ Chí Minh) |  309,209  |  179,886,110  | -18.69 | -0.95 | Trung Quốc; Nhật Bản; Nga |
| Cảng SITV (Vũng Tàu) |  276,638  |  115,755,027  | 400.31 | 700.54 | Braxin; Nhật Bản; Hàn Quốc |
| Cảng Lotus/Cảng Bông Sen (Hồ Chí Minh) |  230,021  |  136,496,198  | -19.50 | -3.76 | Nhật Bản; Nga; Trung Quốc |
| Bến cảng Tổng hợp Thị Vải |  166,645  |  90,234,204  | 25.22 | 49.83 | Đài Loan; Nhật Bản |
| Cảng SP-PSA (Vũng Tàu) |  96,539  |  34,706,595  | -22.72 | -36.10 | Mỹ; Nhật Bản |
| Cảng Tiên sa (Đà Nẵng) |  83,929  |  38,159,755  | 75.78 | 100.41 | Nhật Bản; Nga; Hồng Kông |
| Cảng Tân Thuận Đông (Hồ Chí Minh) |  73,689  |  53,203,554  | 36.62 | 44.09 | Nhật Bản; Đài Loan |
| Tân Cảng Hải Phòng (Tân Cảng Đình Vũ) |  60,811  |  53,143,282  | -6.06 | -0.14 | Nhật Bản; Đài Loan; Trung Quốc |
| Cảng Hải Phòng |  65,330  |  36,371,466  | 37.58 | 29.59 | Trung Quốc; Nhật Bản |
| Cảng Cái Lân (Quảng Ninh) |  43,274  |  16,900,600  | 73.73 | 151.79 | Nhật Bản |
| Cảng Nghi Sơn (Thanh Hoá) |  145,439  |  83,781,113  | 181.66 | 259.23 | ấn Độ |
| Cảng Chùa vẽ (Hải phòng) |  43,379  |  31,553,860  | 76.32 | 102.54 | Thái Lan; Nhật Bản |
| Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải |  97,889  |  31,793,264  | -2.40 | -17.95 | Panama; ôtxta Rica; Chilê |
| Cảng Đoạn Xá - Hải Phòng |  54,912  |  33,604,000  | 417.11 | 597.15 | Hàn Quốc; Đài Loan ;Nhật Bản |
| Cảng Đình Vũ - Hải Phòng |  66,259  |  53,178,691  | 124.39 | 157.49 | Nhật Bản; Trung Quốc; Hồng Kông |
| Khác |  750,543  |  469,866,285  | 1.33 | 25.91 |   |

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

* 1. ***Một số thông tin khác***

Lượng xuất khẩu thép từ Việt Nam sang Hoa Kỳ tăng mạnh trong thời gian qua nhưng vẫn chỉ chiếm thị phần không đáng kể trong tổng nhập khẩu thép vào Hoa Kỳ, do đó, không thể gây ra hoặc đe dọa thiệt hại cho ngành sản xuất thép của Hoa Kỳ. Như vậy, Việt Nam vẫn còn có cơ hội được Hoa Kỳ miễn giảm thuế. Do đó, Chính phủ Việt Nam thông qua các cuộc đàm phán Hiệp định Thương mại song phương Việt Nam - Hoa Kỳ đề nghị phía Hoa Kỳ không áp dụng các biện pháp hạn chế nhập khẩu nói trên.

1. **Mặt hàng dệt may**

Quý I/2018, kim ngạch xuất khẩu hàng dệt may đạt trên 7,92 tỷ USD, tăng 14,88% so với cùng kỳ năm 2017. Trong đó, xuất khẩu sang thị trường Hoa Kỳ đạt 3,11 tỷ USD, tăng 12,1% so với cùng kỳ năm 2017, chiếm tỷ trọng 39,25% tổng xuất khẩu hàng dệt may của cả nước.

* 1. **Phương thức vận tải:**

Khoảng 83% giá trị hàng dệt may của Việt Nam vẫn được xuất khẩu bằng đường biển, tới các thị trường như Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Anh, Canada.

Ngoài ra, khoảng 14% giá trị hàng dệt may còn được xuất khẩu bằng đường hàng không tới các thị trường ở xa như Mỹ, Hàn Quốc, Nhật Bản, Đức, Tây Ban Nha, Trung Quốc.

Xuất khẩu bằng đường bộ chiếm một tỷ lệ nhỏ là 1,37% sang các nước láng giềng như Trung Quốc, Campuchia, Thái Lan và Lào.

Hình 7: Cơ cấu phương thức vận tải trong XK dệt may tháng 3/2018

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

* 1. **Phương thức giao hàng:**

Gần 80% trị giá hàng dệt may được xuất khẩu theo phương thức FOB và khoảng 2,72% trị giá xuất khẩu bằng phương thức CIF (tương ứng với khoảng 83% trị giá hàng dệt may đang được xuất khẩu bằng đường biển). Phương thức FCA (giao hàng cho người vận chuyển) hiện chiếm khoảng 12,55% trị giá hàng dệt may xuất khẩu.

Như vậy cũng như mặt hàng thép, ngành logistics Việt Nam vẫn đang phải nhường các khâu có giá trị gia tăng cao trong hoạt động logistics phục vụ xuất khẩu dệt may cho phía người nhập khẩu.

Hình 8: Cơ cấu phương thức giao hàng trong XK dệt may tháng 3/2018

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

* 1. **Cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu:**

Trong số các cảng biển, cửa khẩu của Việt Nam, cảng Cát Lái (tp. Hồ Chí Minh) hiện đang chiếm tỷ trọng lớn nhất so với các cảng khác về trị giá hàng dệt may xuất khẩu (khoảng 14,2%), phục vụ cho hoạt động xuất khẩu của các doanh nghiệp dệt may ở phía Nam. Ngoài ra còn có cảng ICD Phước Long ở tp. Hồ Chí Minh (2% trị giá), cảng Cái Mép (4,4%), Tân Cảng- Cái Mép…

Tuy nhiên, các cảng biển ở thành phố Hồ Chí Minh đang gặp khó khăn lớn về vấn đề giao thông. Trong quí 1/2018 và tháng 4, nhiều lần cảng Cái Lái ở trong tình trạng kẹt cứng các cung đường vào.  Ách tắc giao thông không những làm chi phí vận tải tăng mà còn làm cho hiệu suất hoạt động của đội xe giảm mạnh. Nếu như ngày trước, các xe có thể “xoay vòng” 2 chuyến/ngày thì những ngày tắc đường chỉ có thể thực hiện 1 chuyến/ngày. Thậm chí, gặp ùn tắc giao thông kéo dài, nhiều đơn vị vận tải phải mất hơn 1 ngày mới chở được 1 chuyến hàng, tốn thêm thời gian và nhiên liệu, làm cho giá cả hàng hóa tăng.

Ở phía Bắc, cảng Hải Phòng, Tân Vũ- Hải Phòng, Đình Vũ- Hải phòng, đảm nhận khoảng gần 20%. Ngoài ra hàng dệt may còn được xuất khẩu qua cảng Cái Lân (Quảng Ninh), cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn), cửa khẩu Móng Cái (Quảng Ninh)…

Ở miền Trung, cảng Tiên Sa (Đà nẵng) đảm nhận lượng hàng dệt may xuất khẩu lớn nhất, ngoài ra còn có cảng Hải An (Đà nẵng)…

Hình 9: Cơ cấu cảng, cửa khẩu XK dệt may tháng 3/2018

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

Bảng 3: Các cảng biển, cửa khẩu xuất khẩu dệt may của Việt Nam trong tháng 3/2018

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cửa khẩu/Cảng** | **Tháng 3/2018 (USD)** | **Thay đổi so T3/2017 (%)** | **Thị trường XK chủ yếu** |
| Cảng Cát Lái (tp. Hồ Chí Minh) |  334,474,219  | -3.18 | Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc, Mỹ, Anh, Indonesia |
| Cảng Hải Phòng |  150,655,595  | 10.21 | Mỹ, Canada, Trung Quốc, Nhật Bản, Anh, Hàn Quốc, Hà Lan… |
| Cảng Tân Vũ - Hải Phòng |  138,194,931  |   | Mỹ, Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản, Hàn Quốc, Anh… |
| Cảng Đình Vũ - Hải Phòng |  124,223,148  | -3.02 | Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Canada, Thái Lan, ĐỨc… |
| Cảng CÁI MÉP - TCIT (Vũng Tàu) |  104,556,078  | -24.73 | Mỹ, Nhật Bản, Canada, Luxembua, Đức, Hà Lan… |
| Cảng Tiên sa (Đà Nẵng) |  89,438,245  | 11.29 | Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Pháp, Ba Lan, Canada |
| Cảng Xanh Vip |  68,008,569  | 8.68 | Mỹ, Tây Ban Nha, Nhật Bản, Hà Lan, Đức, Anh |
| Cảng Hải An |  66,372,914  | 76.99 | Mỹ, Hàn Quốc, Hà Lan, Đức, Chilê, Anh, Canada… |
| Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) |  62,992,316  | 66.59 | Mỹ, Hà Lan, Luxembua, Canada, Chilê, Đức, Nhật Bản |
| Tân Cảng Hải Phòng (Tân Cảng Đình Vũ) |  45,512,873  | -74.34 | Mỹ, Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan, Anh, Hà Lan |
| Cảng ICD Phước Long 3 (TP.HCM) |  43,919,118  | 64.31 | Mỹ, Pháp, Canada, Anh, Ôxtrâlia, Nhật Bản… |
| Tân Cảng Cái Mép TVAI |  37,306,952  | 434.67 | Mỹ, Nhật Bản, Canada, Ấn Độ, Mehico |
| Cảng Vict |  26,026,111  | 2.46 | Nhật Bản, hàn Quốc, Mỹ, Anh, Italia, Thổ Nhĩ Kỳ… |
| Cửa khẩu Mộc Bài (Tây Ninh) |  16,805,015  | 167.88 | Campuchia, Thái Lan |
| Tân Cảng (189) |  14,147,611  | 41.55 | Nhật Bản, Trung Quốc, Malaysia, Phippines |
| Cảng Tân Cảng - Cái Mép (Vũng Tàu) |  10,140,367  | -26.67 | Mỹ, Canada, Nhật Bản |
| Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) |  5,571,329  | 154.73 | Trung Quốc, Đức, Hồng Kông |
| Cửa khẩu Móng Cái (Quảng Ninh) |  4,785,981  | 75341.06 | Trung Quốc |
| Cảng Cont Spitc |  3,379,429  |   | Campuchia, Thụy Điển, Anh, Mehico |
| Cảng Cái Lân (Quảng Ninh) |  3,327,036  |   | Hàn Quốc, Mỹ |
| Cảng, cửa khẩu khác |  1,005,856,222  | 16.27 |   |

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

1. DDU là Giao hàng chưa nộp thuế, được quy định trong Incoterms 2000. Đến Incoterms 2010, 4 điều khoản DAF, DES, DEQ, DDU đã được thay thế bởi 2 điều khoản mới là DAT và DAP, tuy nhiên trong tờ khai hải quan các DN Việt Nam vẫn kê khai sử dụng điều kiện giao hàng DDU. [↑](#footnote-ref-2)