



BẢN TIN

PHÒNG VỆ THƯƠNG MẠI & CẢNH BÁO SỚM



- ◆ Cục Phòng vệ thương mại ban hành Bản câu hỏi điều tra dành cho nhà sản xuất/xuất khẩu nước ngoài để rà soát nhà xuất khẩu mới trong vụ việc áp dụng biện pháp chống lẩn tránh biện pháp phòng vệ thương mại đối với một số sản phẩm đường mía



- ◆ Tiếp nhận hồ sơ đề nghị miễn trừ áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm ván sợi gỗ có xuất xứ từ Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa



NỘI DUNG CHÍNH

TIN TRONG NƯỚC

- ◆ Cục Phòng vệ thương mại ban hành Bản câu hỏi điều tra dành cho nhà sản xuất/xuất khẩu nước ngoài để rà soát nhà xuất khẩu mới trong vụ việc áp dụng biện pháp chống lẩn tránh biện pháp phòng vệ thương mại đối với một số sản phẩm đường mía **3**
- ◆ Bộ Công Thương áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm ván sợi gỗ có xuất xứ từ Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa **5**
- ◆ Tiếp nhận hồ sơ đề nghị miễn trừ áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm ván sợi gỗ có xuất xứ từ Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa **6**

TIN NƯỚC NGOÀI

- ◆ Vương quốc Anh khởi xướng rà soát hạn ngạch thuế quan đối với một số sản phẩm thép (thép mạ và thép tấm) **8**
- ◆ Mê-hi-cô điều tra chống bán phá giá thịt lợn nhập khẩu từ Hoa Kỳ **10**
- ◆ EU áp đặt thuế chống bán phá giá đối với nhôm nung chảy nhập khẩu từ Trung Quốc **11**
- ◆ Số lượng đơn kiện chống bán phá giá tại Hàn Quốc đạt mức kỷ lục trong năm 2025 **12**
- ◆ Ca-na-đa đạt được thỏa thuận thương mại sơ bộ với Trung Quốc **13**
- ◆ In-đô-nê-xi-a kết luận sơ bộ vụ việc điều tra chống bán phá giá đối với thép cán nóng từ Trung Quốc **14**
- ◆ EU bác bỏ tin đồn áp thuế với xe hybrid Trung Quốc **15**
- ◆ Biện pháp chống bán phá giá giúp bảo vệ ngành vật liệu xây dựng của Úc **17**

THÔNG TIN XUẤT NHẬP KHẨU

- ◆ Tình hình xuất khẩu mặt hàng lốp xe tải và xe khách vào thị trường EU **18**

Cục Phòng vệ thương mại ban hành Bản câu hỏi điều tra dành cho nhà sản xuất/xuất khẩu nước ngoài để rà soát nhà xuất khẩu mới trong vụ việc áp dụng biện pháp chống lẩn tránh biện pháp phòng vệ thương mại đối với một số sản phẩm đường mía

Ngày 31 tháng 12 năm 2025, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 3804/QĐ-BCT về việc rà soát nhà xuất khẩu mới trong vụ việc áp dụng biện pháp chống lẩn tránh biện pháp phòng vệ thương mại đối với một số sản phẩm đường mía (mã vụ việc: NR04.AC02.AD13-AS01).

Cục Phòng vệ thương mại (Cơ quan điều tra) đã gửi bản câu hỏi điều tra rà soát chính thức cho các doanh nghiệp sản xuất/xuất khẩu nước ngoài có liên quan để trả lời bản câu hỏi điều tra. Thời hạn để trả lời bản câu hỏi điều tra là **đến hết ngày 25 tháng 02 năm 2025 (theo giờ Hà Nội)**.

Để đảm bảo quyền và lợi ích của mình, Cơ quan điều tra đề nghị nhà sản xuất/xuất khẩu nước ngoài có liên quan tham gia, hợp tác đầy đủ trong suốt quá trình điều tra. Trong trường hợp Cơ quan điều tra không nhận được thông tin trả lời đúng hạn của nhà sản xuất/xuất khẩu nước ngoài hoặc trong trường hợp thông tin cung cấp không chính xác, không đầy đủ theo yêu cầu thì Cơ quan điều tra sẽ sử dụng thông tin sẵn có để đưa ra kết luận theo quy định tại Điều 75 Luật Quản lý ngoại thương.

Các thông tin, số liệu cung cấp trong quá trình trả lời bản câu hỏi của Cơ quan điều tra và quyền tiếp cận thông tin vụ việc của các bên liên quan trong quá trình điều tra sẽ được thực hiện theo đúng quy định pháp luật về bảo mật thông tin tại Điều 11 Nghị định số 86/2025/NĐ-CP ngày 15 tháng 01 năm 2018 quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý ngoại thương về các biện pháp phòng vệ thương mại.



Cách thức trả lời các phần trong bản câu hỏi, hình thức nộp và thời hạn nộp được hướng dẫn chi tiết trong Bản câu hỏi dành cho doanh nghiệp. Doanh nghiệp cần đọc kỹ hướng dẫn trước khi trả lời và nộp bản trả lời đúng thời hạn.

Thông tin liên hệ:

Phòng Điều tra bán phá giá và trợ cấp

Cục Phòng vệ thương mại – Bộ Công Thương

Địa chỉ: 54 Hai Bà Trưng, Phường Cửa Nam, Hà Nội, Việt Nam

Cán bộ phụ trách: Lê Thị Kim Phụng – Phòng Điều tra bán phá giá và trợ cấp

Điện thoại: +84 24 73037898 (số máy lẻ: 111)

Email: phungltk@moit.gov.vn

Bộ Công Thương áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm ván sợi gỗ có xuất xứ từ Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa

Ngày 19 tháng 01 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 121/QĐ-BCT về việc áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm ván sợi gỗ có xuất xứ từ Vương quốc Thái Lan (Thái Lan) và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa (Trung Quốc). Theo đó, mức thuế chống bán phá giá chính thức được áp dụng với hàng hóa bị điều tra từ Trung Quốc là từ 2,59% đến 39,88% và Thái Lan là từ 3,09% đến 20,20%.

Trong quá trình điều tra vụ việc, thực hiện theo quy định của Luật Quản lý ngoại thương, Bộ Công Thương đã phối hợp với các đơn vị liên quan xem xét và đánh giá kỹ lưỡng tác động của hành vi bán phá giá của hàng hóa nhập khẩu đối với hoạt động của ngành sản xuất trong nước, mức độ bán phá giá của các doanh nghiệp sản xuất, xuất khẩu của Thái Lan và Trung Quốc.

Kết luận điều tra cuối cùng của Cơ quan điều tra xác định rằng: (i) có tồn tại hành vi bán phá giá của hàng hóa nhập khẩu bị điều tra từ Thái Lan và Trung Quốc; (ii) có bằng chứng rõ ràng về đe dọa gây thiệt hại đáng kể cho ngành sản xuất trong nước; và (iii) có mối quan hệ nhân quả giữa việc hàng hóa bị yêu cầu điều tra bán phá giá là nguyên nhân chính đe dọa gây thiệt hại đáng kể cho ngành sản xuất trong nước.

Theo đó, Bộ Công Thương quyết định áp dụng thuế CBPG chính thức đối với một số mặt hàng ván sợi gỗ xuất xứ từ Thái Lan và Trung Quốc.

Mức thuế chống bán phá giá đối với sản phẩm ván sợi gỗ từ Thái Lan và Trung Quốc có thể được rà soát, điều chỉnh khi có hồ sơ yêu cầu của các bên liên quan theo quy định pháp luật để đảm bảo biện pháp chống bán phá giá được áp dụng đúng đối tượng, đúng mức độ và trong khoảng thời gian hợp lý.

Tiếp nhận hồ sơ đề nghị miễn trừ áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm ván sợi gỗ có xuất xứ từ Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa

Ngày 19 tháng 01 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 121/QĐ-BCT về việc áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm ván sợi gỗ có xuất xứ từ Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa.

Sản phẩm ván sợi gỗ bị áp dụng thuế CBPG chính thức là sản phẩm ván sợi bằng gỗ hoặc bằng các loại vật liệu có chất gỗ khác, đã hoặc chưa ghép lại bằng keo hoặc bằng các chất kết dính hữu cơ khác, có xuất xứ từ Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa được phân loại theo các mã HS 4411.12.00, 4411.13.00, 4411.14.00, 4411.92.00, 4411.93.00 và 4411.94.00.

Khoản 2 Điều 12 Thông tư số 26/2025/TT-BCT ngày 15 tháng 5 năm 2025 của Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định chi tiết một số nội dung về các biện pháp phòng vệ thương mại quy định như sau:

"Hàng hóa nhập khẩu bị áp dụng biện pháp phòng vệ thương mại được xem xét miễn trừ áp dụng biện pháp phòng vệ thương mại nếu thuộc một trong các trường hợp sau:

- a) Hàng hóa nằm trong danh sách được xem xét miễn trừ được quy định tại quyết định áp dụng biện pháp phòng vệ thương mại hoặc các quyết định về kết quả rà soát của từng vụ việc;*
- b) Hàng hóa mà ngành sản xuất trong nước trong vụ việc tương ứng không sản xuất được;*
- c) Hàng hóa có đặc điểm khác biệt với hàng hóa sản xuất trong nước mà hàng hóa sản xuất trong nước đó không thể thay thế được;*

d) Hàng hóa là sản phẩm đặc biệt của hàng hóa tương tự hoặc hàng hóa cạnh tranh trực tiếp được sản xuất trong nước;

đ) Hàng hóa tương tự, hàng hóa cạnh tranh trực tiếp được sản xuất trong nước không được bán trên thị trường trong nước trong cùng điều kiện thông thường hoặc trong trường hợp bất khả kháng dẫn tới thiếu hụt nguồn cung của ngành sản xuất trong nước;

e) Hàng hóa nhập khẩu nằm trong tổng lượng đề nghị miễn trừ quy định từ điểm a đến điểm đ khoản 2 Điều này phục vụ mục đích nghiên cứu, phát triển và các mục đích phi thương mại khác.”

Căn cứ khoản 1 Điều 17 Thông tư số 26/2025/TT-BCT ngày 15 tháng 5 năm 2025 của Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định chi tiết một số nội dung về các biện pháp phòng vệ thương mại, Cục Phòng vệ thương mại (PVTM) đã thông báo để các doanh nghiệp xem xét nộp hồ sơ đề nghị miễn trừ áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức (vụ việc AD21), bao gồm các tài liệu được quy định tại Điều 16 và Phụ lục II Thông tư số 26/2025/TT-BCT.

Theo quy định tại Điều 18 và khoản 3 Điều 17 Thông tư số 26/2025/TT-BCT, các doanh nghiệp gửi hồ sơ đề nghị miễn trừ tới Cổng dịch vụ công trực tuyến theo địa chỉ: <https://dichvucong.moit.gov.vn> hoặc tới Cục PVTM.

Thông tin liên hệ:

Phòng Điều tra bán phá giá và trợ cấp

Cục Phòng vệ thương mại - Bộ Công Thương

Địa chỉ: 54 Hai Bà Trưng, phường Cửa Nam, Hà Nội, Việt Nam

Chị Vũ Quỳnh Giao,

Điện thoại: (+84-24) 7303 7898

Email: giaovq@moit.gov.vn,

ninhtht@moit.gov.vn

Vương quốc Anh khởi xướng rà soát hạn ngạch thuế quan đối với một số sản phẩm thép (thép mạ và thép tấm)

Theo thông tin từ Thương vụ Việt Nam tại Vương quốc Anh, ngày 14 tháng 01 năm 2026, Cơ quan Phòng vệ thương mại Vương quốc Anh (TRA) đã ban hành thông báo khởi xướng rà soát hạn ngạch thuế quan đối với một số sản phẩm thép bị áp dụng biện pháp tự vệ thuộc Nhóm 4 (thép mạ kim loại) và Nhóm 7 (thép tấm Quarto). Biện pháp tự vệ đối với sản phẩm thép sẽ hết hiệu lực vào tháng 6 năm 2026 tới đây. Một số thông tin liên quan đến đợt rà soát như sau:

- Sản phẩm thuộc phạm vi rà soát: Cuộc rà soát tập trung vào 02 nhóm sản phẩm sau:

+ Nhóm 4 (Category 4): Thép tấm mạ kim loại (Metallic coated sheet). Các mã hàng hóa cụ thể được đề nghị xem xét loại bỏ bao gồm một số mã thuộc nhóm 7210.61 và 7210.69.

+ Nhóm 7 (Category 7): Thép tấm dày cán nóng dạng quarto (Non-alloy and other alloy quarto plates). Các mã hàng hóa cụ thể được đề nghị xem xét loại bỏ bao gồm một số mã thuộc nhóm 7208.51 và 7208.52.

Mục đích của đợt rà soát này là xem xét việc loại bỏ một số mã hàng hóa cụ thể ra khỏi phạm vi áp dụng biện pháp tự vệ của Nhóm 4 và Nhóm 7.

- Thời kỳ điều tra (POI): Từ ngày 01/10/2024 đến ngày 30/09/2025.

- Đăng ký tham gia bên liên quan: Các bên liên quan (bao gồm nhà xuất khẩu, nhà nhập khẩu, chính phủ nước ngoài...) muốn tham gia vào quá trình rà soát phải đăng ký trước ngày 25 tháng 01 năm 2026 và gửi ý kiến thông qua Hệ thống Dịch vụ Phòng vệ Thương mại (Trade Remedies Service) của TRA.

Cục Phòng vệ thương mại khuyến nghị Hiệp hội Thép Việt Nam và các doanh nghiệp sản xuất, xuất khẩu các sản phẩm liên quan (đặc biệt là thép mạ và thép tấm) rà soát lại mã HS sản phẩm xuất khẩu xem có trùng với các mã

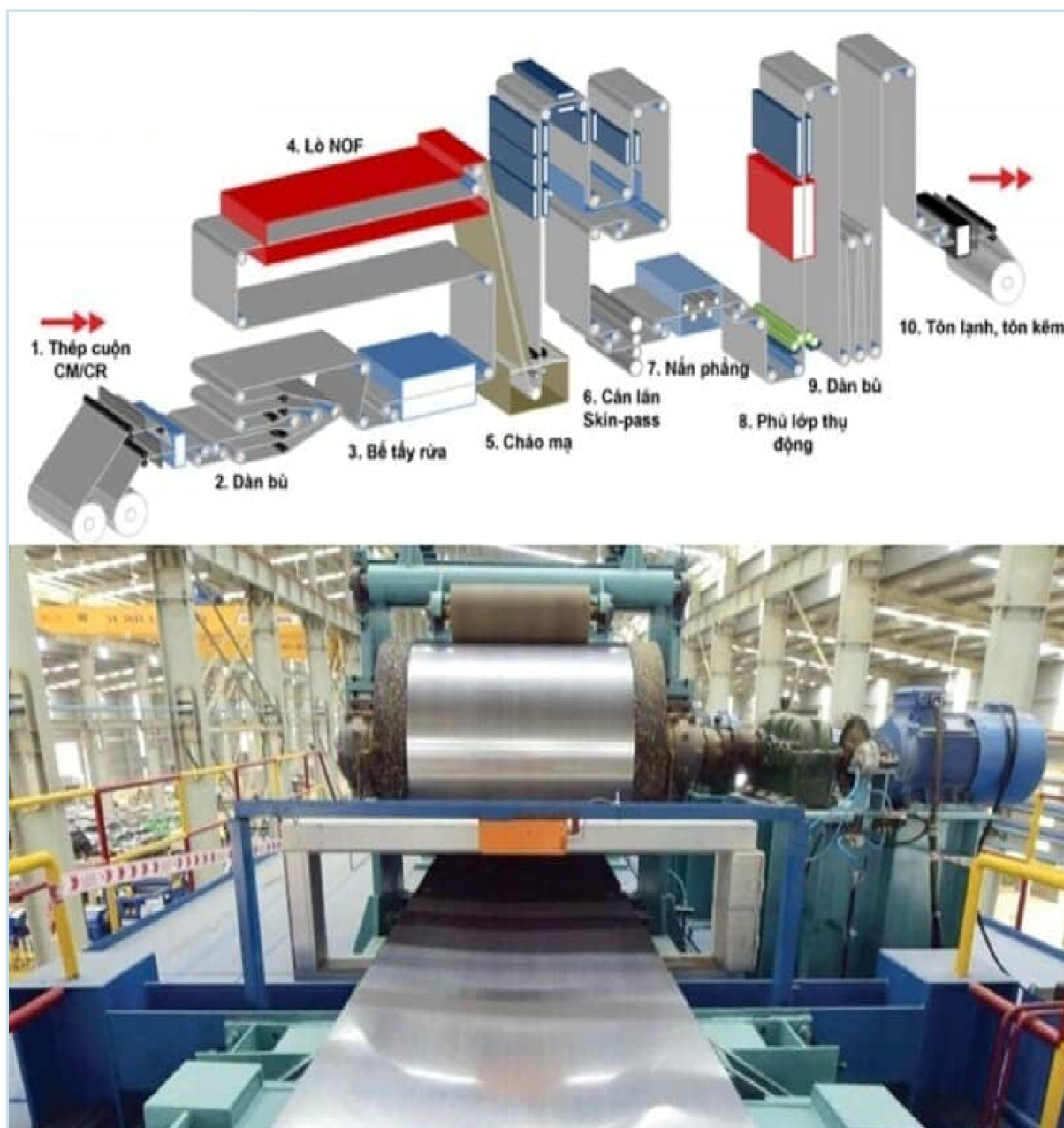
đang được đề nghị rà soát loại bỏ khỏi biện pháp hay không. Trong trường hợp có lợi ích liên quan, cần đăng ký tham gia đúng thời hạn để bảo vệ quyền lợi.

Chi tiết liên hệ:

Phòng Xử lý Phòng vệ thương mại nước ngoài, Cục Phòng vệ thương mại, Bộ Công Thương – 54 Hai Bà Trưng, phường Cửa Nam, Hà Nội.

Cán bộ phụ trách: Nguyễn Việt Hà

Email: hanv@moit.gov.vn; ngocny@moit.gov.vn.



Mê-hi-cô điều tra chống bán phá giá thịt lợn nhập khẩu từ Hoa Kỳ

Mới đây, Mê-hi-cô đã khởi xướng điều tra chống bán phá giá đối với thịt lợn nhập khẩu từ Hoa Kỳ. Động thái này xuất phát từ khiếu nại của các nhà chăn nuôi lợn của Mê-hi-cô, vốn chiếm khoảng 65% sản lượng thịt lợn nội địa, cho rằng sản phẩm từ Hoa Kỳ đang được bán với giá thấp hơn giá trị thực. Các nhà sản xuất nội địa lo ngại điều này gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến ngành chăn nuôi trong nước.

Thị trường Mê-hi-cô có vai trò đặc biệt quan trọng đối với ngành thịt Hoa Kỳ. Đây là thị trường xuất khẩu thịt lợn lớn nhất của Hoa Kỳ, chiếm tỷ trọng cao trong tổng kim ngạch xuất khẩu. Bất kỳ rào cản thương mại nào từ Mê-hi-cô đều có thể tác động mạnh đến giá cả, sản lượng và lợi nhuận của ngành thịt Hoa Kỳ. Ngoài ra, Mê-hi-cô cũng là một trong những quốc gia có mức tiêu thụ thịt lợn cao, nên việc duy trì quan hệ thương mại ổn định là yếu tố sống còn đối với các nhà xuất khẩu Hoa Kỳ.

Liên đoàn Xuất khẩu Thịt Hoa Kỳ (USMEF) đang kêu gọi chính phủ Hoa Kỳ bảo vệ lợi ích của các doanh nghiệp xuất khẩu Hoa Kỳ và củng cố quan hệ thương mại song phương. USMEF đồng thời đóng vai trò quan trọng trong việc phân tích tác động kinh tế, hỗ trợ các nhà xuất khẩu Hoa Kỳ và làm việc với chính phủ để đảm bảo thị trường Mê-hi-cô tiếp tục mở cửa.

Nếu Mê-hi-cô áp thuế chống bán phá giá, giá thịt lợn Hoa Kỳ tại Mê-hi-cô sẽ tăng, làm giảm sức cạnh tranh so với sản phẩm nội địa và từ các nước khác. Điều này có thể dẫn đến suy giảm xuất khẩu, ảnh hưởng đến người chăn nuôi và ngành chế biến thịt Hoa Kỳ. Ngược lại, các nhà sản xuất Mê-hi-cô sẽ được hưởng lợi từ việc giảm áp lực cạnh tranh.

EU áp đặt thuế chống bán phá giá đối với alumin nung chảy nhập khẩu từ Trung Quốc

Ngày 21 tháng 1 năm 2026, Ủy ban châu Âu công bố áp dụng thuế chống bán phá giá từ 88,7% đến 110,6% đối với alumin nung chảy có nguồn gốc từ Trung Quốc. Đây là biện pháp nhằm đối phó với tình trạng bán phá giá, vốn được cho là gây tổn hại đến ngành sản xuất trong EU.

Đồng thời, EU thiết lập một hạn ngạch miễn thuế cho phép một lượng alumin nung chảy nhất định từ Trung Quốc được nhập khẩu mà không phải chịu thuế. Tuy nhiên, bất kỳ khối lượng nào vượt quá hạn ngạch này sẽ phải chịu mức thuế chống bán phá giá. Các biện pháp này sẽ có hiệu lực trong 5 năm.

Alumin nung chảy là nguyên liệu quan trọng trong sản xuất thủy tinh, gốm sứ, thép và các kim loại khác. Quyết định của EU được đưa ra trong bối cảnh ngành công nghiệp nội khối đang đối mặt với “những tình huống đặc biệt” ảnh hưởng đến sản xuất và các ngành chế biến liên quan.

Thị trường alumin nung chảy tại EU có giá trị khoảng 400 – 500 triệu euro, với tổng sản lượng ước tính 380.000 tấn mỗi năm. Trong đó, 200.000 tấn là nhập khẩu, và khoảng 160.000 tấn đến từ Trung Quốc. Ngành sản xuất alumin nung chảy tại EU hiện tạo việc làm cho khoảng 1.000 lao động, với các cơ sở đặt tại Áo, Pháp, Đức, Hungary, Ý và Slovenia.

Ủy ban châu Âu khẳng định rằng việc áp thuế sẽ giúp tái lập môi trường cạnh tranh công bằng giữa sản phẩm nhập khẩu từ Trung Quốc và sản phẩm sản xuất trong EU. Điều này không chỉ bảo vệ các nhà sản xuất nội địa mà còn đảm bảo sự ổn định cho các ngành công nghiệp hạ nguồn vốn phụ thuộc vào nguồn cung alumin nung chảy.

Quyết định của EU phản ánh xu hướng ngày càng mạnh mẽ trong việc bảo vệ ngành công nghiệp nội khối trước áp lực cạnh tranh toàn cầu. Với vai trò là nguyên liệu thiết yếu, alumin nung chảy sẽ tiếp tục là tâm điểm trong các chính sách thương mại của EU, đặc biệt khi Trung Quốc vẫn là nguồn cung lớn nhất.

Tổng hợp từ Glass International (glass-international.com)

Số lượng đơn kiện chống bán phá giá tại Hàn Quốc đạt mức kỷ lục trong năm 2025

Theo số liệu từ Ủy ban Thương mại thuộc Bộ Công nghiệp, Thương mại và Năng lượng Hàn Quốc (MOTIE), các doanh nghiệp trong nước đã nộp tổng cộng 13 đơn kiện chống bán phá giá trong năm 2025. Đây là con số cao nhất kể từ



năm 2002. Trong đó, 9 đơn kiện nhắm vào các công ty Trung Quốc, 3 đơn kiện liên quan đến doanh nghiệp EU và 1 đơn kiện đối với doanh nghiệp Nhật Bản.

Theo đó, Ủy ban Thương mại đã khởi xướng 10 cuộc điều tra chống bán phá giá trong năm 2025. Các ngành chịu ảnh hưởng nhiều nhất gồm là sắt thép và kim loại khác (4 vụ việc), hóa chất (3 vụ việc).

Một số sản phẩm khác cũng nằm trong diện điều tra, cho thấy phạm vi tác động rộng rãi đến nhiều lĩnh vực công nghiệp.

Một trong những vụ kiện nổi bật là Hyundai Steel nộp đơn liên quan đến thép cán nóng từ Nhật Bản và Trung Quốc. Ủy ban Thương mại đã đưa ra quyết định sơ bộ áp thuế chống bán phá giá từ 28,16% đến 33,57% đối với các sản phẩm này.

Bên cạnh đó, Hanwha Solutions cũng nộp đơn kiện liên quan đến nhập khẩu nhựa PVC paste resin (PSR), được sử dụng trong vật liệu xây dựng nội thất. Kết quả sơ bộ cho thấy mức thuế chống bán phá giá có thể lên tới 42,81%.

Việc gia tăng số lượng đơn kiện phản ánh sự cạnh tranh gay gắt giữa các doanh nghiệp Hàn Quốc và các nhà sản xuất nước ngoài, đặc biệt là Trung Quốc. Các biện pháp chống bán phá giá được kỳ vọng sẽ giúp bảo vệ ngành công nghiệp nội địa, duy trì việc làm và ổn định thị trường. Tuy nhiên, chúng cũng có thể làm gia tăng căng thẳng thương mại giữa Hàn Quốc và các đối tác lớn.

Tổng hợp từ Biz Chosun (biz.chosun.com)

Ca-na-đa đạt được thỏa thuận thương mại sơ bộ với Trung Quốc

Trong chuyến thăm chính thức Bắc Kinh ngày 15/1/2026, Thủ tướng Ca-na-đa Mark Carney đã có cuộc hội đàm với Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình. Đây là lần gặp gỡ cấp cao đầu tiên giữa lãnh đạo hai nước kể từ năm 2017, đánh dấu bước ngoặt quan trọng trong quan hệ song phương vốn nhiều năm căng thẳng.

Thỏa thuận sơ bộ đạt được tập trung vào việc tháo gỡ rào cản thương mại. Trung Quốc đồng ý giảm thuế đối với hạt cải dầu nhập khẩu từ Ca-na-đa xuống còn 15% kể từ tháng 3/2026. Ngoài ra, các sản phẩm nông sản khác như bột cải dầu, tôm hùm, cua và đậu Hà Lan cũng sẽ được gỡ bỏ các loại thuế phân biệt đối xử. Đây là tin vui cho các tỉnh sản xuất nông nghiệp, đặc biệt là Saskatchewan – nơi chiếm hơn một nửa sản lượng cải dầu của Ca-na-đa.

Ở chiều ngược lại, Ca-na-đa chấp thuận cho phép nhập khẩu tối đa 49.000 xe điện Trung Quốc mỗi năm với mức thuế 6,1%, thay vì mức 100% như trước đây. Theo Thủ tướng Carney, con số này chỉ chiếm khoảng 3% thị trường xe điện nội địa, do đó không gây ảnh hưởng lớn đến ngành sản xuất trong nước. Tuy nhiên, quyết định này đã vấp phải sự phản đối từ Ontario – trung tâm sản xuất ô tô của Ca-na-đa – khi lo ngại xe điện giá rẻ từ Trung Quốc sẽ tạo áp lực cạnh tranh mạnh mẽ.

Thỏa thuận thương mại đã tạo ra những phản ứng trái chiều trong chính trường Ca-na-đa. Các tỉnh nông nghiệp hoan nghênh động thái này vì mở rộng cơ hội xuất khẩu, trong khi lãnh đạo đối lập Pierre Poilievre và Thủ hiến Ontario Doug Ford bày tỏ lo ngại về tác động tiêu cực đối với ngành công nghiệp ô tô và việc làm trong nước.

Về mặt chiến lược, Thủ tướng Carney khẳng định cách tiếp cận mới của Ca-na-đa là “chủ nghĩa hiện thực dựa trên giá trị”, vừa bảo vệ nguyên tắc dân chủ và nhân quyền, vừa chấp nhận thực tế của môi trường quốc tế. Ông cũng nhấn mạnh rằng quan hệ với Trung Quốc hiện “dễ dự đoán hơn” so với quan hệ với Mỹ, nhờ vào đối thoại thẳng thắn và nhất quán.

Thỏa thuận sơ bộ này được xem là bước khởi đầu cho giai đoạn hợp tác mới giữa Ca-na-đa và Trung Quốc. Nó phản ánh nỗ lực của Ottawa trong việc đa dạng hóa thị trường xuất khẩu ngoài Hoa Kỳ, đồng thời đặt ra thách thức trong việc cân bằng lợi ích giữa ngành nông nghiệp và ngành công nghiệp ô tô nội địa.

Tổng hợp từ CBC (cbc.ca)

In-đô-nê-xi-a kết luận sơ bộ vụ việc điều tra chống bán phá giá đối với thép cán nóng từ Trung Quốc

Uy ban Chống bán phá giá In-đô-nê-xi-a (KADI) thông báo kết luận sơ bộ đối với sản phẩm thép cán nóng (Hot Rolled Coil – HRC) nhập khẩu từ công ty Wuhan Iron & Steel, một trong những tập đoàn thép lớn của Trung Quốc. Theo kết luận ban đầu, sản phẩm này bị cho là bán với giá thấp hơn giá trị thực, gây thiệt hại cho ngành thép trong nước.

Phán quyết sơ bộ cho phép In-đô-nê-xi-a áp dụng biện pháp thuế tạm thời đối với HRC nhập khẩu từ Trung Quốc trong thời gian chờ kết quả điều tra cuối cùng. Thuế tạm thời được áp dụng trong vòng 4 tháng ở mức 17,55% hoặc 95,02 USD/tấn. Đây là bước đi thường thấy trong các vụ kiện chống bán phá giá, nhằm ngăn chặn tình trạng hàng nhập khẩu tiếp tục gây áp lực lên thị trường nội địa.

Thép cán nóng là nguyên liệu quan trọng trong nhiều ngành công nghiệp, từ xây dựng, sản xuất ô tô cho đến chế tạo máy móc. Việc áp thuế tạm thời sẽ giúp các doanh nghiệp thép In-đô-nê-xi-a có thêm không gian để cạnh tranh, đồng thời hạn chế tình trạng giá thép nội địa bị kéo xuống bởi hàng nhập khẩu giá rẻ.

Tuy nhiên, biện pháp này cũng có thể khiến chi phí sản xuất của các ngành hạ nguồn tăng lên, do phải mua thép với giá cao hơn. Điều này đặt ra bài toán cân bằng giữa bảo vệ ngành sản xuất thép và duy trì chi phí hợp lý cho các ngành công nghiệp khác.

In-đô-nê-xi-a không phải là quốc gia duy nhất áp dụng biện pháp chống bán phá giá đối với thép Trung Quốc. Trong những năm gần đây, nhiều nước châu Á và châu Âu cũng đã tiến hành các cuộc điều tra tương tự, phản ánh xu hướng bảo hộ thương mại ngày càng gia tăng trong lĩnh vực thép.

Theo số liệu, lượng thép cán nóng xuất khẩu từ Trung Quốc sang In-đô-nê-xi-a chỉ chiếm tỷ trọng nhỏ trong tổng xuất khẩu của Trung Quốc, nhưng lại có ảnh hưởng đáng kể đến thị trường nội địa In-đô-nê-xi-a.

Phán quyết sơ bộ của In-đô-nê-xi-a đối với Wuhan Iron & Steel cho thấy nỗ lực của nước này trong việc bảo vệ ngành thép nội địa trước áp lực cạnh tranh toàn cầu. Quyết định cuối cùng dự kiến sẽ được đưa ra sau khi hoàn tất quá trình điều tra, và có thể định hình lại cán cân thương mại thép giữa In-đô-nê-xi-a và Trung Quốc trong những năm tới.

Tổng hợp từ News Metal (news.metal.com)

EU bác bỏ tin đồn áp thuế với xe hybrid Trung Quốc

Người phát ngôn về thương mại của EU, ông Olof Gill, đã làm rõ rằng hiện không có bất kỳ cuộc điều tra nào đang được Ủy ban châu Âu tiến hành liên quan đến việc xuất khẩu xe hybrid từ Trung Quốc sang Liên minh châu Âu. Tuyên bố này được đưa ra sau một bài viết đăng trên cổng thông tin Euractiv vào tuần trước, trong đó dẫn nguồn từ văn phòng của Ủy viên EU phụ trách công nghiệp, ông Stéphane Séjourné, cho rằng EU đang cân nhắc khả năng mở rộng phạm vi áp thuế để bao gồm cả xe hybrid. Bối cảnh của cuộc thảo luận này xuất phát từ việc nhập khẩu xe hybrid từ Trung Quốc vào EU gia tăng mạnh.

Tuy nhiên, một số bên liên quan được cho là có khả năng ủng hộ biện pháp này. Theo các báo cáo truyền thông, Ủy viên Công nghiệp EU Stéphane Séjourné đã “nhiều lần” đặt câu hỏi vì sao các biện pháp đang áp dụng đối với xe điện chạy pin (battery-electric vehicles – BEV) lại không được mở rộng sang xe hybrid. Ông cho rằng xe hybrid được “sản xuất trong cùng một điều kiện” và các nhà sản xuất châu Âu “cần được bảo vệ tương đương và có điều kiện cạnh tranh công bằng”.

Bên cạnh việc bác bỏ thông tin trên, người phát ngôn thương mại Olof Gill cho biết các cuộc điều tra chống bán phá giá của EU – vốn là cơ sở cho các mức thuế bổ sung hiện nay – chỉ tập trung duy nhất vào xe điện chạy pin. Ông nhấn mạnh

rằng, theo các quy định của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), việc tiến hành điều tra là điều kiện tiên quyết để áp dụng các biện pháp thuế quan. Do đó, không thể mở rộng các biện pháp này nếu không có các cuộc điều tra mới. Ông Gill cũng lưu ý rằng lĩnh vực pin đã được xác định là một “mô hình thương mại có vấn đề, có thể gây ra mối đe dọa đối với ngành công nghiệp của Liên minh châu Âu”. Mặc dù pin cũng được sử dụng trong xe hybrid sạc ngoài (plug-in hybrid), nhưng dung lượng pin trong các mẫu xe này nhỏ hơn đáng kể.

Kể từ năm 2024, Liên minh châu Âu đã áp dụng thuế bổ sung đối với xe điện chạy pin nhập khẩu từ Trung Quốc, với mức thuế dao động từ 7,8% đến 35,3% tùy theo từng nhà sản xuất, bên cạnh mức thuế nhập khẩu tiêu chuẩn 10%. Các mức thuế này nhằm bảo vệ thị trường EU trước những méo mó cạnh tranh do xe điện Trung Quốc được trợ cấp mạnh.

Cuộc tranh luận liên quan đến xe hybrid gần đây đã trở nên sôi động hơn khi xuất khẩu xe hybrid của Trung Quốc sang EU tăng vọt 155% trong năm 2025. Ngược lại, xuất khẩu xe điện chạy pin – vốn đã chịu mức thuế cao – chỉ tăng 12% trong năm trước. Mặc dù về số lượng tuyệt đối, xe hybrid Trung Quốc tại EU hiện vẫn chưa vượt đáng kể số lượng xe điện thuần túy, nhưng các nhà quan sát trong ngành cho rằng tốc độ tăng trưởng nhanh của xe hybrid phản ánh sự điều chỉnh chiến lược của các nhà sản xuất Trung Quốc nhằm giảm thiểu tác động của thuế đối với xe điện BEV. Xu hướng này cũng thể hiện trên phạm vi toàn cầu: theo một bài viết gần đây của tạp chí *The Economist*, xe hybrid hiện chiếm khoảng một phần ba tổng lượng xe du lịch xuất khẩu của Trung Quốc.

Các mức thuế của EU được áp dụng từ năm 2024, dựa trên kết quả cuộc điều tra chống bán phá giá trước đó, đã vấp phải phản ứng mạnh mẽ từ Bắc Kinh. Sau quá trình đàm phán kéo dài, Chính phủ Trung Quốc gần đây đã đạt được một thỏa hiệp với EU: thay vì áp thuế, các nhà sản xuất Trung Quốc có thể cam kết mức giá tối thiểu khi xuất khẩu xe điện BEV vào EU. Cả hai cơ chế bảo hộ – thuế quan và giá tối thiểu – hiện được xác định sẽ song song cùng tồn tại. Tuy nhiên, vẫn chưa rõ khi nào quy định về giá tối thiểu sẽ chính thức có hiệu lực. Đầu tuần trước, EU mới chỉ thông báo rằng họ đã chuẩn bị các hướng dẫn dành cho các nhà nhập khẩu Trung Quốc, trong đó nêu ra các quy định chung về cam kết giá.

Trong khi Bộ Thương mại Trung Quốc và các nhà sản xuất bị ảnh hưởng coi động thái này là một bước đột phá, thì Brussels cảnh báo rằng việc ban hành các hướng dẫn không đồng nghĩa với việc chắc chắn sẽ bãi bỏ thuế đối với xe điện chạy pin. Nhiều ý kiến hoài nghi đối với cơ chế giá tối thiểu cho rằng EU chưa đạt được một kết quả có lợi từ thỏa thuận này. Khác với thuế quan – vốn tạo nguồn thu cho ngân sách EU – cơ chế giá tối thiểu cho phép các nhà sản xuất giữ lại phần lợi nhuận phát sinh từ mức giá cao hơn.

Tổng hợp từ Electrive (electrive.com)

Biện pháp chống bán phá giá giúp bảo vệ ngành vật liệu xây dựng của Úc

Ngành vật liệu xây dựng của Úc đang phải đối mặt với áp lực lớn từ hàng nhập khẩu giá rẻ, đặc biệt là thép, nhôm và các vật liệu xây dựng khác đến từ những thị trường có chi phí sản xuất thấp. Các doanh nghiệp trong nước cho rằng nhiều sản phẩm ngoại nhập được bán dưới giá trị thực, gây ra tình trạng bán phá giá và làm suy yếu khả năng cạnh tranh của ngành sản xuất nội địa.

Các hiệp hội công nghiệp nhấn mạnh rằng biện pháp chống bán phá giá là công cụ quan trọng để duy trì sự cân bằng trên thị trường. Việc áp thuế hoặc hạn chế nhập khẩu đối với các sản phẩm bị coi là bán phá giá giúp bảo vệ doanh nghiệp Úc khỏi tình trạng cạnh tranh không công bằng, duy trì việc làm trong ngành sản xuất và xây dựng, đồng thời đảm bảo chất lượng sản phẩm, tránh rủi ro từ hàng hóa giá rẻ nhưng kém tiêu chuẩn.

Nếu không có các biện pháp phòng vệ thương mại, ngành vật liệu xây dựng Úc có nguy cơ mất thị phần vào tay hàng nhập khẩu giá rẻ. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến lợi nhuận của doanh nghiệp mà còn tác động tiêu cực đến chuỗi cung ứng nội địa, từ sản xuất nguyên liệu đến các ngành hạ nguồn như xây dựng và bất động sản. Ngược lại, việc áp dụng biện pháp chống bán phá giá có thể khiến giá

thành sản phẩm tăng lên trong ngắn hạn, nhưng được xem là cần thiết để duy trì sự ổn định và phát triển bền vững của ngành công nghiệp trong dài hạn.

Các biện pháp chống bán phá giá cũng phản ánh xu hướng bảo hộ thương mại ngày càng gia tăng trên toàn cầu. Đối với Úc, đây là bước đi chiến lược nhằm bảo vệ lợi ích quốc gia, duy trì năng lực sản xuất trong nước và đảm bảo rằng ngành xây dựng có thể phát triển trong môi trường cạnh tranh công bằng.

Việc duy trì các biện pháp chống bán phá giá không chỉ là vấn đề kinh tế mà còn là cam kết bảo vệ ngành công nghiệp nội địa trước sức ép toàn cầu, đồng thời tạo nền tảng cho sự phát triển bền vững của ngành xây dựng Úc.

Tổng hợp từ Medianet (newshub.medianet.com.au)

Tình hình xuất khẩu mặt hàng lốp xe tải và xe khách vào thị trường EU

1. Mô tả mặt hàng lốp xe tải và xe khách

Mặt hàng lốp xe tải và xe khách (Tyres for buses or lorries) là nhóm sản phẩm công nghiệp cao su kỹ thuật cao, được thiết kế và sản xuất chuyên biệt để đáp ứng yêu cầu vận hành khắt khe của các phương tiện vận tải đường bộ hạng nặng như xe tải nhẹ, xe tải trung, xe tải nặng, xe đầu kéo, xe container, xe buýt và xe khách liên tỉnh, đường dài. Khác với lốp xe du lịch thông thường, lốp xe tải và xe khách phải chịu tải trọng lớn, áp suất lốp cao, tần suất sử dụng liên tục và quãng đường vận hành dài, do đó được cấu tạo từ hỗn hợp cao su thiên nhiên và cao su tổng hợp chất lượng cao, kết hợp với các lớp bố thép và bố sợi gia cường có cường độ chịu lực lớn nhằm đảm bảo độ bền cơ học, khả năng chống biến dạng, chống nứt gãy và chống mài mòn trong suốt vòng đời sử dụng. Cấu trúc lốp thường là lốp bố thép toàn phần hoặc lốp bố thép bán phần, với thành lốp dày, mặt lốp rộng và hệ thống hoa lốp sâu, được thiết kế tối ưu theo từng vị trí lắp đặt trên xe như lốp dẫn hướng, lốp truyền động và lốp rơ-móc, nhằm đảm bảo độ bám đường, khả năng thoát nước, độ ổn định khi vào cua, phanh và vận hành an toàn trong các điều kiện thời tiết, địa hình và mặt đường khác nhau.

Bên cạnh đó, lớp xe tải và xe khách được sản xuất với nhiều kích cỡ, chỉ số tải trọng và chỉ số tốc độ khác nhau, phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật và quy định an toàn của từng quốc gia và thị trường, đồng thời đáp ứng các yêu cầu về tiết kiệm nhiên liệu, giảm lực cản lăn và giảm tiếng ồn trong quá trình vận hành. Nhiều dòng sản phẩm hiện nay còn được thiết kế thân thiện với môi trường, có khả năng tái sử dụng thông qua công nghệ đắp lớp, giúp kéo dài vòng đời sản phẩm, giảm lượng chất thải và tiết kiệm chi phí cho doanh nghiệp vận tải. Ngoài chức năng chịu tải và đảm bảo an toàn, lớp xe tải và xe khách còn đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện, tối ưu chi phí vận hành, góp phần bảo đảm tính liên tục, ổn định và bền vững của hoạt động vận tải hàng hóa và hành khách trong nền kinh tế.

Quy trình sản xuất lớp xe tải và xe khách

Quy trình sản xuất lớp xe tải và xe khách là một quy trình công nghiệp phức tạp, đòi hỏi trình độ công nghệ cao, sự kiểm soát nghiêm ngặt về kỹ thuật và chất lượng ở tất cả các công đoạn nhằm đảm bảo sản phẩm có khả năng chịu tải lớn, độ bền cao và đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn khắt khe. Trước hết, quá trình bắt đầu từ khâu chuẩn bị và phối trộn nguyên liệu, trong đó cao su thiên nhiên, cao su tổng hợp, muội than, lưu huỳnh, chất xúc tiến, chất chống lão hóa và các phụ gia kỹ thuật khác được cân đong chính xác theo công thức riêng cho từng dòng lớp, sau đó đưa vào hệ thống máy trộn kín để tạo ra hỗn hợp cao su đồng nhất, có tính chất cơ lý phù hợp với từng bộ phận của lớp như mặt lớp, hông lớp, lớp đệm và lớp lót trong.

Tiếp theo là công đoạn cán luyện và tạo bán thành phẩm, trong đó hỗn hợp cao su được cán thành các tấm mỏng hoặc ép đùn để tạo hình mặt lớp, hông lớp, lớp cao su phủ bố, đồng thời các sợi bố thép và bố vải được xử lý, phủ cao su nhằm tăng độ bám dính và khả năng chịu lực. Các bán thành phẩm này sau đó được chuyển sang công đoạn tạo hình lớp (building), nơi các lớp bố thép, bố sợi, lớp lót trong, lớp đệm và mặt lớp được lắp ráp tuần tự trên trống tạo hình theo đúng thiết kế kỹ thuật, đảm bảo độ chính xác về kích thước, kết cấu và độ cân bằng của lớp chưa lưu hóa (lớp “xanh”).

Sau khi tạo hình, lốp được đưa vào công đoạn lưu hóa (vulcanization) – bước then chốt quyết định chất lượng sản phẩm, trong đó lốp được đặt vào khuôn, gia nhiệt và ép dưới áp suất cao trong một khoảng thời gian xác định để cao su liên kết hóa học, hình thành hoa lốp, ký hiệu kỹ thuật và đạt được độ đàn hồi, độ bền và khả năng chịu nhiệt cần thiết. Cuối cùng, lốp thành phẩm trải qua công đoạn kiểm tra chất lượng nghiêm ngặt, bao gồm kiểm tra ngoại quan, đo kích thước, cân bằng động, thử độ kín khí, kiểm tra không phá hủy bằng tia X hoặc siêu âm để phát hiện lỗi bên trong, cũng như thử nghiệm độ bền, khả năng chịu tải và vận hành mô phỏng trong điều kiện thực tế. Chỉ những sản phẩm đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn và chất lượng mới được đóng gói, lưu kho và đưa ra thị trường. Toàn bộ quy trình sản xuất lốp xe tải và xe khách không chỉ bảo đảm tính đồng bộ, chính xác và an toàn của sản phẩm, mà còn góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế, tuổi thọ lốp và độ tin cậy của phương tiện vận tải trong quá trình khai thác.

Thị trường lốp xe tải và xe khách của EU và xu hướng

Thị trường lốp xe tải và xe khách tại Liên minh châu Âu (EU) là một trong những thị trường trọng điểm và phức tạp trong ngành cao su - lốp, phản ánh chiều sâu của ngành vận tải đường bộ, mức độ phát triển hạ tầng, cùng các quy định môi trường và an toàn chặt chẽ. EU là một trung tâm lớn của hoạt động vận tải thương mại với mạng lưới logistics rộng khắp và số lượng phương tiện thương mại luôn duy trì ở mức cao, do đó nhu cầu tiêu thụ và thay thế lốp cho xe tải và xe khách luôn duy trì ổn định. Thị trường này được định hình bởi cả sản xuất nội khối và nhập khẩu từ các nước ngoài EU; các quốc gia như Đức, Pháp, Slovakia và Bồ Đào Nha đều là những điểm sản xuất và tiêu thụ lốp thương mại lớn trong khu vực, đóng góp đáng kể vào tổng sản lượng tiêu thụ và xuất khẩu lốp trên toàn EU. Đồng thời, EU cũng là một thị trường nhập khẩu quan trọng, với tổng giá trị nhập khẩu lốp xe tải và xe khách duy trì ở mức hàng tỷ USD hàng năm, phản ánh nhu cầu bổ sung nguồn cung từ bên ngoài khối nhằm đáp ứng tiêu thụ nội địa và thay thế lốp cho đội xe thương mại. Dữ liệu thống kê cho thấy nhu cầu nhập khẩu này đã từng đạt khoảng 1,7-1,8 tỷ USD trong vài năm gần đây, mặc dù có những biến động nhỏ do điều kiện thị trường và nhu cầu tiêu dùng thay đổi.

Một đặc điểm nổi bật của thị trường EU là quy định kỹ thuật và môi trường rất nghiêm ngặt. Các tiêu chuẩn về hiệu suất lốp, mức tiếng ồn, khả năng tiết kiệm nhiên liệu và tuổi thọ trở thành các tiêu chí buộc các nhà sản xuất phải tuân thủ, đồng thời thúc đẩy xu hướng hướng tới phát triển sản phẩm chất lượng cao hơn và thân thiện môi trường. Bên cạnh đó, EU còn áp dụng các biện pháp phòng vệ thương mại nhằm bảo vệ ngành sản xuất nội khối, chẳng hạn như thuế chống bán phá giá và chống trợ cấp đối với lốp nhập khẩu từ một số quốc gia để đảm bảo sự cạnh tranh lành mạnh cho các nhà sản xuất trong EU.

Về quy mô và tăng trưởng, thị trường lốp xe tải và xe khách tại châu Âu được dự báo tiếp tục mở rộng nhẹ trong thập kỷ tới mặc dù mức tăng trưởng không cao như ở các khu vực đang phát triển. Một số nghiên cứu thị trường ước tính rằng thị trường EU sẽ tăng trưởng với tốc độ trung bình hàng năm (CAGR) khoảng 0,4–1,3% đến giữa thập kỷ, với sản lượng tiêu thụ có thể đạt khoảng 55-57 triệu đơn vị và giá trị thị trường khoảng 12-16 tỷ USD trong thời gian tới. Xu hướng này phản ánh sự phục hồi sau giai đoạn suy giảm sản lượng trong vài năm gần đây và sự ổn định trong nhu cầu thay thế lốp trong bối cảnh nền kinh tế vận tải tiếp tục duy trì hoạt động.

Ngoài ra, thị trường EU ngày càng chú trọng các công nghệ lốp tiên tiến và dịch vụ sau bán. Nhiều doanh nghiệp và hãng sản xuất cao cấp đang đẩy mạnh phát triển lốp với khả năng tiết kiệm nhiên liệu tốt hơn, độ bền cao hơn và phù hợp với xe tải, xe buýt chạy quãng đường dài; đồng thời đẩy mạnh dịch vụ bảo trì, thay thế và tái chế lốp để tối ưu chi phí vận hành cho các doanh nghiệp vận tải. Các sáng kiến về tái chế lốp và phát triển lốp “xanh” cũng góp phần định hình xu hướng dài hạn khi EU tiếp tục tăng cường các chính sách môi trường. Nhìn chung, thị trường lốp xe tải và xe khách tại EU vẫn là thị trường quan trọng với tính cạnh tranh cao và định hướng phát triển bền vững trong tương lai.

2. Tình hình nhập khẩu lốp xe tải và xe khách từ các nguồn trên thế giới vào thị trường EU

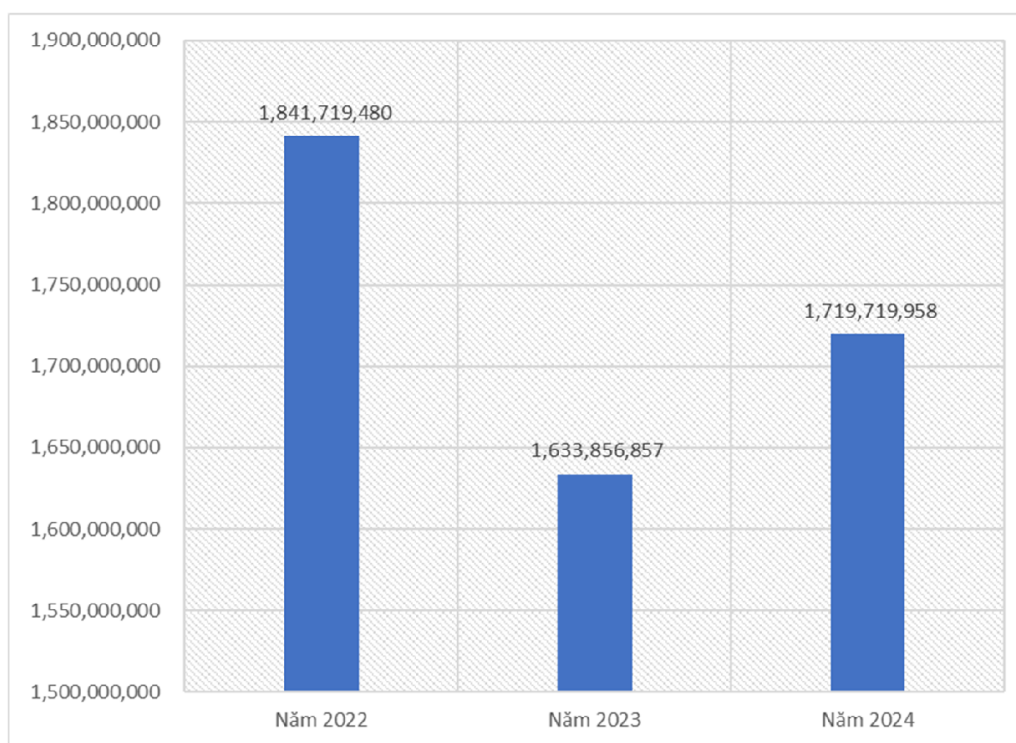
Năm 2022, tổng giá trị nhập khẩu lốp xe tải và xe khách từ tất cả các thị trường trên thế giới vào EU đạt 1,8 tỷ USD, trong đó Thổ Nhĩ Kỳ là nhà cung cấp lớn nhất, tiếp theo là các thị trường như Thái Lan, Trung Quốc, Việt Nam và Hàn

Quốc. Trong năm 2023, trị giá nhập khẩu mặt hàng này có sự sụt giảm so với năm 2022 đạt 1,6 tỷ USD. Tuy nhiên, trong năm 2024, trị giá nhập khẩu vào EU có sự gia tăng trở lại đạt 1,7 tỷ USD.

Về cơ cấu nguồn cung, EU tiếp tục nhập khẩu chủ yếu từ các quốc gia ngoài khối có năng lực sản xuất lớn và chi phí cạnh tranh như Thổ Nhĩ Kỳ, Thái Lan, Trung Quốc và Việt Nam, trong đó Thổ Nhĩ Kỳ thường xuyên giữ vị trí nguồn cung lớn nhất, còn Việt Nam nổi lên là một trong những nhà xuất khẩu tăng trưởng nhanh, mở rộng đáng kể thị phần tại EU trong giai đoạn này. Tuy nhiên, nhập khẩu lớp xe tải và xe khách vào EU cũng diễn ra trong bối cảnh các quy định kỹ thuật, môi trường và các biện pháp phòng vệ thương mại ngày càng chặt chẽ, buộc các nhà xuất khẩu phải đáp ứng tiêu chuẩn cao hơn về chất lượng, xuất xứ và tính bền vững. Nhìn chung, giai đoạn 2022–2024 cho thấy EU vẫn là thị trường nhập khẩu lớn đối với lớp xe tải và xe khách toàn cầu, nhưng quy mô và cơ cấu nhập khẩu có sự điều chỉnh linh hoạt theo diễn biến kinh tế, nhu cầu vận tải và định hướng chính sách thương mại của khối.

Tổng giá trị nhập khẩu lớp xe tải và xe khách sang thị trường EU từ 2022 đến 2024

Đơn vị: USD



Nguồn: IHS Markit

Năm 2023, Thổ Nhĩ Kỳ dẫn đầu danh sách các nguồn cung ứng có trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách lớn nhất sang thị trường EU, trị giá xuất khẩu của Thổ Nhĩ Kỳ đạt 404,8 triệu USD, chiếm 24,8% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Thái Lan đứng thứ hai với trị giá xuất khẩu đạt 303,3 triệu USD, chiếm 18,6% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Trung Quốc đứng thứ ba với trị giá xuất khẩu đạt 227,4 triệu USD, chiếm 13,9% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Việt Nam xếp thứ tư với trị giá xuất khẩu đạt 201,7 triệu USD, chiếm 12,3% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Hàn Quốc và Nhật Bản lần lượt xếp thứ năm và thứ sáu các nguồn cung ứng lớp xe tải và xe khách vào EU với trị giá xuất khẩu đạt 140,3 triệu USD và 82,9 triệu USD. Tổng trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách của mười nguồn cung ứng chính sang thị trường EU đạt 1,5 tỷ USD, chiếm 94,8% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Tổng trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách của các nguồn cung ứng khác đạt 84,7 nghìn USD, chiếm 5,2% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU.

Năm 2024, Thổ Nhĩ Kỳ tiếp tục là nguồn cung cấp có trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách lớn nhất sang thị trường EU, đạt 345 triệu USD, chiếm 20,1% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Thái Lan xếp thứ hai với trị giá xuất khẩu đạt 329,6 triệu USD, chiếm 19,2% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Việt Nam xếp thứ ba với trị giá xuất khẩu đạt 275,1 triệu USD, chiếm 16% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Trung Quốc xếp thứ tư với trị giá xuất khẩu đạt 266,3 triệu USD, chiếm 15,5% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Xéc-bi-a và Hàn Quốc lần lượt đứng thứ năm và thứ sáu với trị giá xuất khẩu đạt 90,4 triệu USD và 85,4 triệu USD. Tổng trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách của mười nguồn cung ứng sang thị trường EU đạt 1,6 tỷ USD, chiếm 94,2% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Tổng trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách của các nguồn cung ứng khác đạt 99,3 triệu USD, chiếm 5,8% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU.

Các nguồn cung ứng chính vào thị trường EU năm 2023 và 2024

Đơn vị: USD

Nguồn cung ứng vào EU	Trị giá NK năm 2023	Trị giá NK năm 2024	2023 so với 2024	Tỷ trọng năm 2023	Tỷ trọng năm 2024
Thổ Nhĩ Kỳ	404.831.431	345.037.059	-14,8%	24,8%	20,1%
Thái Lan	303.297.742	329.641.823	8,7%	18,6%	19,2%
Việt Nam	201.749.304	275.079.228	36,3%	12,3%	16,0%
Trung Quốc	227.407.497	266.344.154	17,1%	13,9%	15,5%
Xéc-bi-a	18.303.858	90.433.714	394,1%	1,1%	5,3%
Hàn Quốc	140.293.560	85.354.713	-39,2%	8,6%	5,0%
Ai Cập	64.709.493	68.545.924	5,9%	4,0%	4,0%
Nhật Bản	82.864.927	66.802.160	-19,4%	5,1%	3,9%
Vương quốc Anh	50.379.321	51.818.490	2,9%	3,1%	3,0%
Ấn Độ	35.440.352	41.322.585	16,6%	2,2%	2,4%

Nguồn: IHS Markit

Trong mười một tháng năm 2025, tổng kim ngạch nhập khẩu lớp xe tải và xe khách của EU tăng 12,6% so với cùng kỳ năm trước đó, đạt 1,6 tỷ USD. Thổ Nhĩ Kỳ tiếp tục là nguồn cung cấp lớp xe tải và xe khách lớn nhất sang thị trường EU, đạt 311,7 triệu USD, chiếm 19,4% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Thái Lan xếp thứ hai trong số các nguồn cung ứng lớn lớp xe tải và xe khách sang thị trường EU với kim ngạch xuất khẩu đạt 292,1 triệu USD,

chiếm 18,2% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Việt Nam xếp thứ ba với trị giá xuất khẩu đạt 276,8 triệu USD, chiếm 17,2% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của EU. Trung Quốc, Xéc-bi-a và Hàn Quốc đứng thứ tư, thứ năm và thứ sáu với trị giá xuất khẩu lần lượt đạt 229,3 triệu USD, 106,3 triệu USD và 93,4 triệu USD.

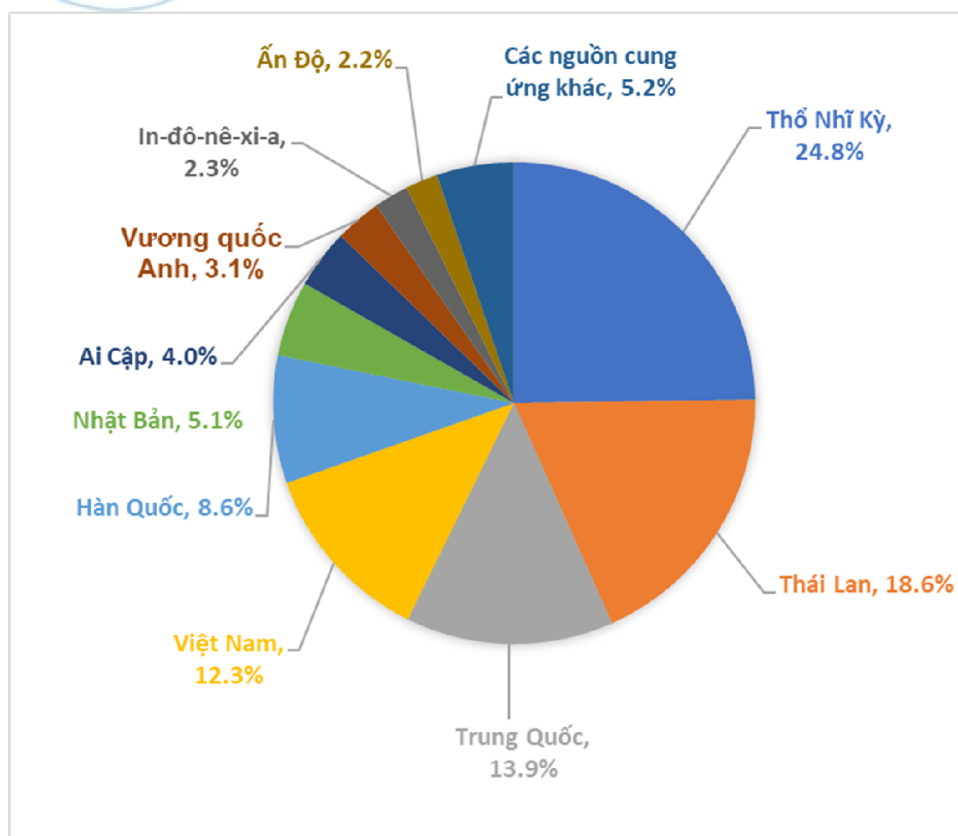
Các nguồn cung ứng chính vào thị trường Hoa Kỳ trong mười một tháng năm 2024 và 2025

Đơn vị: USD

Nguồn cung ứng vào EU	Trị giá NK 11T/2024	Trị giá NK 11T/2025	11T/2025 so với 11T/2024	Tỷ trọng 2025
Thổ Nhĩ Kỳ	288.376.458	311.679.009	8,1%	19,4%
Thái Lan	267.005.022	292.120.043	9,4%	18,2%
Việt Nam	224.285.112	276.791.493	23,4%	17,2%
Trung Quốc	227.907.577	229.310.106	0,6%	14,3%
Xéc-bi-a	72.937.777	106.327.359	45,8%	6,6%
Hàn Quốc	71.092.423	93.432.457	31,4%	5,8%
Ai Cập	59.487.025	67.014.213	12,7%	4,2%
Nhật Bản	55.670.739	59.615.867	7,1%	3,7%
Vương quốc Anh	42.975.060	43.135.410	0,4%	2,7%
In-đô-nê-xi-a	33.544.896	35.935.526	7,1%	2,2%

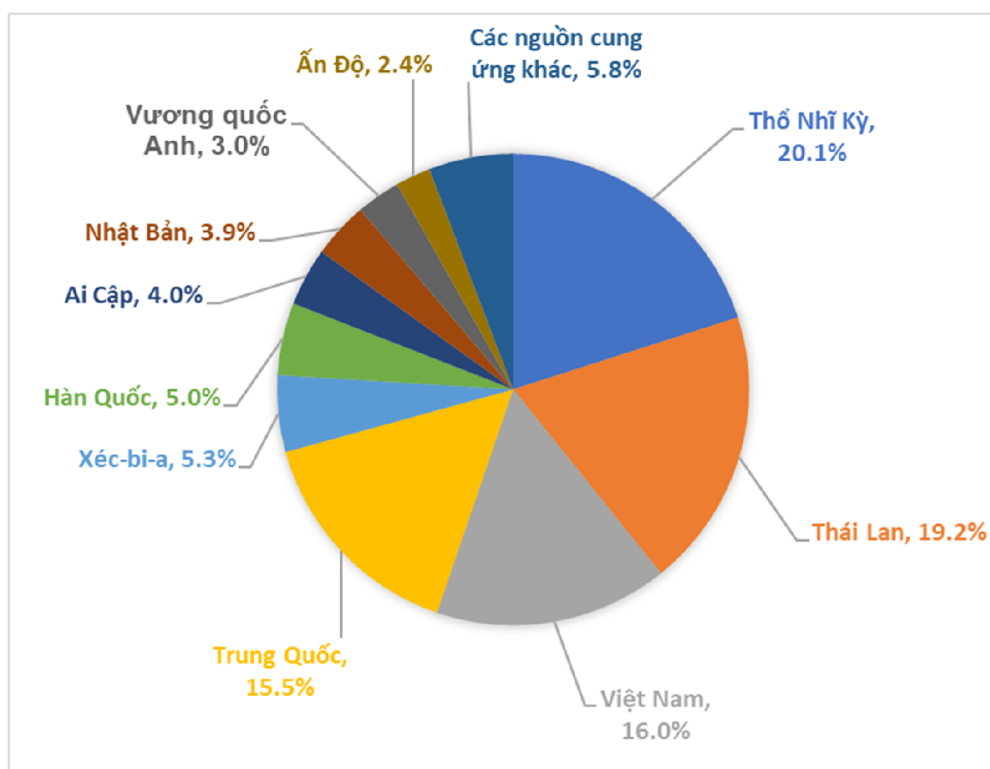
Nguồn: IHS Markit

Tỷ trọng các nguồn cung ứng chính nhập khẩu vào EU năm 2023



Nguồn: IHS Markit

Tỷ trọng các nguồn cung ứng chính nhập khẩu vào EU năm 2024



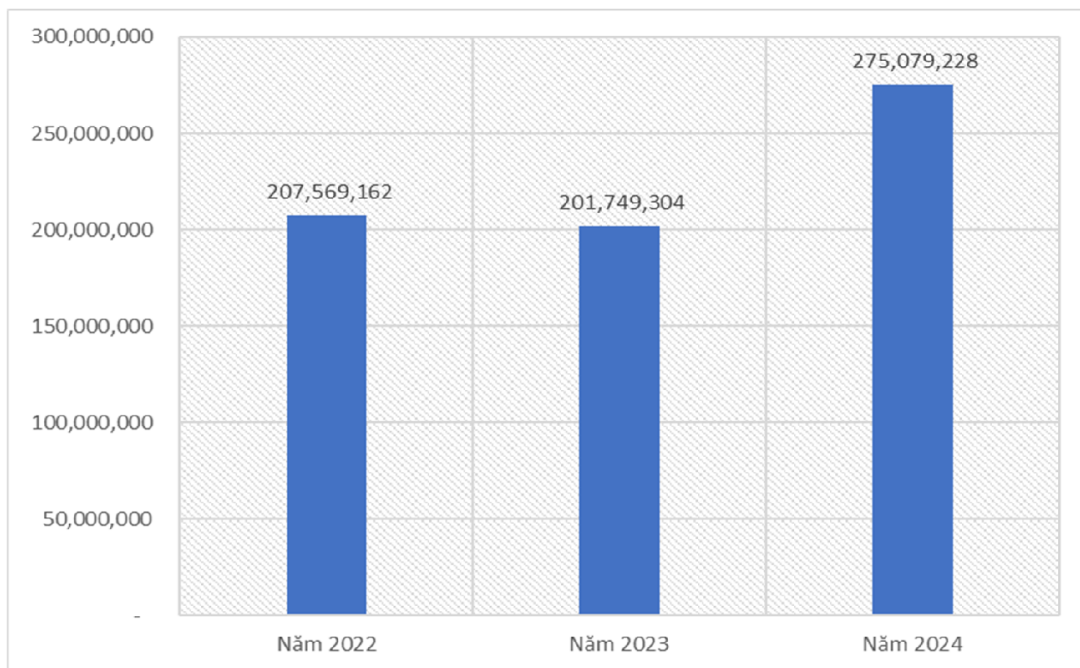
Nguồn: IHS Markit

3. Tình hình nhập khẩu lớp xe tải và xe khách vào EU từ Việt Nam

Năm 2022, trị giá xuất khẩu mặt hàng lớp xe tải và xe khách của Việt Nam đạt 207,6 triệu USD, chiếm 11,3% tổng kim ngạch nhập khẩu mặt hàng lớp xe tải và xe khách của EU, Việt Nam xếp thứ tư trong số các nguồn cung lớn của EU. Năm 2023, trị giá xuất khẩu mặt hàng này của Việt Nam giảm đạt 201,7 nghìn USD, chiếm 12,3% tổng kim ngạch nhập khẩu mặt hàng cùng loại của EU, Việt Nam tiếp tục xếp thứ tư trong số các nguồn cung lớn của EU. Năm 2024, tổng kim ngạch xuất khẩu mặt hàng lớp xe tải và xe khách của EU tăng 36,3% so với năm trước đó đạt 275,1 triệu USD, chiếm 16% tổng kim ngạch nhập khẩu mặt hàng này của EU, Việt Nam xếp thứ ba trong số các nguồn cung lớn của EU.

Tổng trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách của Việt Nam sang EU từ năm 2022 đến 2024

Đơn vị: USD

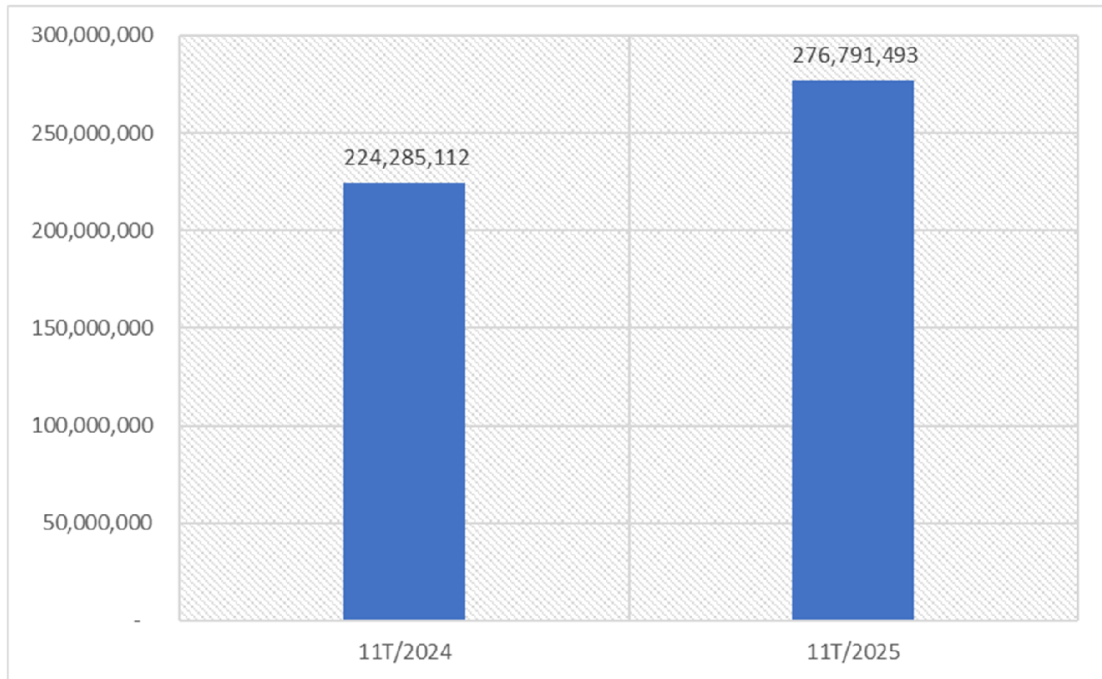


Nguồn: IHS Markit

Trong mười một tháng năm 2024, trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách của Việt Nam sang thị trường EU đạt 224,3 triệu USD. Trong mười một tháng năm 2025, trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách của Việt Nam tăng 23,4% so với cùng kỳ năm trước, đạt 276,8 triệu USD. Việt Nam xếp thứ ba trong số các nguồn cung có trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách lớn nhất sang thị trường EU trong mười một tháng năm 2025.

Trị giá xuất khẩu lớp xe tải và xe khách của Việt Nam sang EU trong mười một tháng năm 2024 và 2025

Đơn vị: USD



Nguồn: IHS Markit

4. Cảnh báo và khuyến nghị

EU đã áp dụng thuế chống bán phá giá và chống trợ cấp đối với lớp xe tải và xe khách nhập khẩu từ Trung Quốc.

Với tỷ trọng kim ngạch ở mức đáng kể và đang có xu hướng tăng lên, các doanh nghiệp xuất khẩu cần theo dõi khả năng EU khởi xướng điều tra phòng vệ thương mại đối với sản phẩm này của Việt Nam trong thời gian tới.

Các doanh nghiệp cần chủ động xây dựng chiến lược phòng vệ thương mại ngay từ sớm, cần minh bạch hóa hệ thống sổ sách kế toán, chi phí sản xuất và giá thành, đảm bảo dữ liệu đầy đủ, chính xác và phù hợp với chuẩn mực quốc tế để sẵn sàng cung cấp cho cơ quan điều tra EU khi cần thiết. Đồng thời, cần rà soát và tuân thủ nghiêm ngặt quy tắc xuất xứ theo EVFTA, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa hợp pháp và kiểm soát chặt nguồn nguyên liệu đầu vào nhằm tránh rủi ro bị cáo buộc lẩn tránh thuế.

Về dài hạn, doanh nghiệp nên chuyển dần từ cạnh tranh bằng giá sang cạnh tranh bằng chất lượng, công nghệ và tính bền vững, đầu tư vào các dòng lớp có

giá trị gia tăng cao, thân thiện môi trường, đáp ứng tiêu chuẩn khắt khe của EU về khí thải, tiếng ồn và khả năng tái chế. Ngoài ra, việc đa dạng hóa thị trường xuất khẩu, tránh phụ thuộc quá lớn vào riêng thị trường EU, cũng là biện pháp quan trọng nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực nếu xảy ra các vụ việc phòng vệ thương mại.

Cuối cùng, doanh nghiệp cần tăng cường phối hợp với Cục Phòng vệ thương mại, hiệp hội ngành hàng và các đơn vị tư vấn pháp lý chuyên sâu để kịp thời cập nhật cảnh báo sớm, nâng cao năng lực ứng phó và bảo vệ lợi ích chính đáng của mình trong bối cảnh cạnh tranh và bảo hộ thương mại ngày càng gia tăng tại thị trường EU.



BỘ CÔNG THƯƠNG CỤC PHÒNG VỆ THƯƠNG MẠI

Thực hiện bởi

TRUNG TÂM THÔNG TIN VÀ CẢNH BÁO

**Địa chỉ: Số 54 Hai Bà Trưng,
Phường Cửa Nam, Thành phố Hà Nội**

E-mail: ciew@moit.gov.vn

Website: www.trav.gov.vn

Chịu trách nhiệm nội dung

Đỗ Thị Sa

Phó Giám đốc Trung tâm

Nhóm Thực hiện: CIEW

Thiết kế: Nguyễn Mạnh Hùng

Bản quyền của TRAV

