

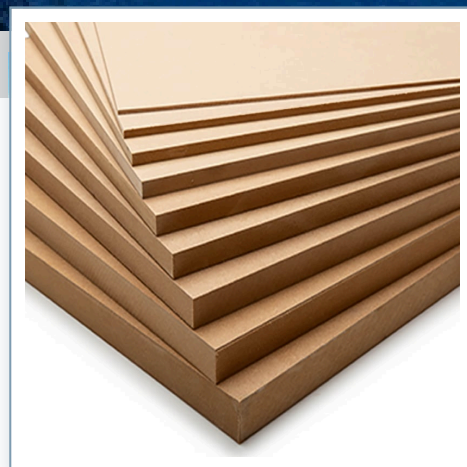


BẢN TIN

PHÒNG VỆ THƯƠNG MẠI & CẢNH BÁO SỚM

Hàng tuần

♦ Bộ Công Thương gia hạn rà soát nhà xuất khẩu mới trong vụ việc điều tra chống bán phá giá ván sợi gỗ từ Thái Lan và Trung Quốc



♦ Cảnh báo đối với mặt hàng phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp xuất khẩu vào thị trường Hoa Kỳ



TRUNG TÂM THÔNG TIN VÀ CẢNH BÁO

Số 54 Hai Bà Trưng, Phường Cửa Nam, Thành phố Hà Nội
www.trav.gov.vn; E-mail: ciew@moit.gov.vn



NỘI DUNG CHÍNH

TIN TRONG NƯỚC

- ♦ Bộ Công Thương gia hạn rà soát nhà xuất khẩu mới trong vụ việc điều tra chống bán phá giá ván sợi gỗ từ Thái Lan và Trung Quốc
- ♦ Cục Phòng vệ thương mại ban hành Bản câu hỏi rà soát nhà sản xuất, xuất khẩu nước ngoài trong vụ việc thép hình chữ H từ Trung Quốc
- ♦ Bộ Công Thương quyết định rà soát lần thứ tư biện pháp chống bán phá giá đối với thép hình chữ H từ Trung Quốc

TIN NƯỚC NGOÀI

- ♦ Vương quốc Anh đề xuất áp thuế chống bán phá giá lên tới 63,66% đối với sản phẩm titan đi-ô-xít từ Trung Quốc
- ♦ Hoa Kỳ công bố mức thuế chống bán phá giá sơ bộ lên tới 23,40% đối với thép chống ăn mòn nhập khẩu từ Hàn Quốc
- ♦ Liên minh Kinh tế Á – Âu gia hạn biện pháp chống bán phá giá đối với ống thép dẫn dầu nhập khẩu từ Trung Quốc thêm 5 năm
- ♦ Băng-la-đét đề nghị Ấn Độ gỡ bỏ rào cản xuất khẩu và thuế chống bán phá giá
- ♦ Ấn Độ khởi xướng điều tra chống trợ cấp đối với lưu huỳnh không tan nhập khẩu từ Trung Quốc
- ♦ Niu Di-lân quyết định không áp dụng biện pháp tự vệ đối với sản phẩm nhôm định hình nhập khẩu

THÔNG TIN XUẤT NHẬP KHẨU

- ♦ Cảnh báo đối với mặt hàng phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp xuất khẩu vào thị trường Hoa Kỳ

BỘ CÔNG THƯƠNG GIA HẠN RÀ SOÁT NHÀ XUẤT KHẨU MỚI TRONG VỤ VIỆC ĐIỀU TRA CHỐNG BÁN PHÁ GIÁ VÁN SỢI GỖ TỪ THÁI LAN VÀ TRUNG QUỐC

Ngày 17 tháng 7 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 1784/QĐ-BCT về việc rà soát nhà xuất khẩu mới trong vụ việc áp dụng biện pháp chống bán phá giá đối với một số sản phẩm ván sợi gỗ có xuất xứ từ Thái Lan và Trung Quốc.

Nhằm xem xét toàn diện, khách quan các vấn đề liên quan đến vụ việc, căn cứ Điều 82 Luật Quản lý ngoại thương số 05/2017/QH14, ngày 12 tháng 10 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 2641/QĐ-BCT về việc gia hạn thời hạn rà soát nhà xuất khẩu mới thêm 03 tháng. Theo đó, thời hạn kết thúc rà soát vụ việc NR01.AD21 được gia hạn đến ngày 17 tháng 01 năm 2027.



Ảnh minh họa ván sợi gỗ

CỤC PHÒNG VỆ THƯƠNG MẠI BAN HÀNH BẢN CÂU HỎI RÀ SOÁT NHÀ SẢN XUẤT, XUẤT KHẨU NƯỚC NGOÀI TRONG VỤ VIỆC THÉP HÌNH CHỮ H TỪ TRUNG QUỐC

Ngày 05 tháng 10 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 2506/QĐ-BCT về việc rà soát lần thứ tư việc áp dụng biện pháp chống bán phá giá đối với một số sản phẩm thép hình chữ H có xuất xứ từ Trung Quốc (mã vụ việc AR04.AD03). Trên cơ sở đó, Cục Phòng vệ thương mại ban hành Bản câu hỏi rà soát dành cho Nhóm công ty Jinxi và các công ty liên quan thuộc phạm vi rà soát.

Thời hạn trả lời Bản câu hỏi là đến hết ngày 15 tháng 11 năm 2026 (giờ Hà Nội). Theo Điều 61 Nghị định số 86/2025/NĐ-CP, thời hạn trả lời là 30 ngày kể từ ngày nhận được Bản câu hỏi; văn bản được coi là đã nhận sau 07 ngày kể từ ngày Cơ quan điều tra gửi.

Cục Phòng vệ thương mại đề nghị các nhà sản xuất, xuất khẩu nước ngoài liên quan đọc kỹ hướng dẫn trong Bản câu hỏi, cung cấp thông tin đầy đủ, chính xác và nộp bản trả lời đúng thời hạn, hình thức theo quy định nhằm bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của mình. Trường hợp không nhận được thông tin đúng hạn hoặc thông tin cung cấp không đầy đủ, chính xác theo yêu cầu, Cơ quan điều tra có thể sử dụng thông tin sẵn có để đưa ra kết luận theo Điều 75 Luật Quản lý ngoại thương. Việc cung cấp và tiếp cận thông tin của các bên liên quan được thực hiện theo quy định về bảo mật tại Điều 75 Luật Quản lý ngoại thương và Điều 11 Nghị định số 86/2025/NĐ-CP.



Ảnh minh họa thép hình chữ H

BỘ CÔNG THƯƠNG QUYẾT ĐỊNH RÀ SOÁT LẦN THỨ TƯ BIỆN PHÁP CHỐNG BÁN PHÁ GIÁ ĐỐI VỚI THÉP HÌNH CHỮ H TỪ TRUNG QUỐC

Ngày 19 tháng 8 năm 2022, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 1640/QĐ-BCT về kết quả rà soát cuối kỳ biện pháp chống bán phá giá đối với một số sản phẩm thép hình chữ H có xuất xứ từ Trung Quốc, theo đó gia hạn áp dụng biện pháp thêm 05 năm.

Theo khoản 1 Điều 51 Nghị định số 86/2025/NĐ-CP ngày 11 tháng 4 năm 2025, trong bốn năm đầu kể từ ngày quyết định áp dụng hoặc gia hạn biện pháp chống bán phá giá, chống trợ cấp có hiệu lực, bên yêu cầu rà soát có quyền nộp hồ sơ đề nghị rà soát định kỳ hằng năm. Trên cơ sở hồ sơ của Công ty Cổ phần Thép Posco Yamato Vina, nhà sản xuất trong nước, đề nghị rà soát biên độ bán phá giá và mức thuế chống bán phá giá áp dụng đối với Nhóm công ty Jinxi, ngày 05 tháng 10 năm 2026, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 2506/QĐ-BCT về việc rà soát lần thứ tư trong vụ việc mã AR04.AD03.

Để bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của các bên liên quan, Cục Phòng vệ thương mại đề nghị các tổ chức, cá nhân có liên quan đăng ký tham gia vụ việc theo mẫu tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư số 26/2025/TT-BCT ngày 15 tháng 5 năm 2025. Hồ sơ đăng ký được gửi qua Hệ thống tiếp nhận hồ sơ phòng vệ thương mại trực tuyến (TRAV ONLINE) tại địa chỉ <https://online.trav.gov.vn>, hoặc qua đường bưu điện, thư điện tử đến Cơ quan điều tra trong thời hạn 60 ngày làm việc kể từ ngày quyết định tiến hành rà soát có hiệu lực.



Ảnh minh họa thép hình chữ H

VƯƠNG QUỐC ANH ĐỀ XUẤT ÁP THUẾ CHỐNG BÁN PHÁ GIÁ LÊN TỚI 63,66% ĐỐI VỚI SẢN PHẨM TITAN ĐI-Ô-XÍT TỪ TRUNG QUỐC

Ngày 7 tháng 10 năm 2026, Cơ quan Phòng vệ thương mại Vương quốc Anh (TRA) ban hành thông báo đề xuất áp dụng biện pháp chống bán phá giá (CBPG) trong thời hạn 5 năm đối với sản phẩm titan đi-ô-xít dạng rutile có xuất xứ từ Trung Quốc, với mức thuế đề xuất từ 48,29% đến 63,66%. Phương pháp thu thuế được đề xuất là áp dụng mức cao hơn giữa thuế suất tính theo tỷ lệ phần trăm giá trị hàng hóa và mức thuế tối thiểu trên mỗi đơn vị sản phẩm.

Sản phẩm thuộc phạm vi điều tra là titan đi-ô-xít dạng rutile, thường được gọi là bột màu titan đi-ô-xít, có hàm lượng titan đi-ô-xít không dưới 80% tính theo khối lượng chất khô. Sản phẩm được sử dụng rộng rãi làm chất tạo trắng và chất tạo độ đục trong các ngành sơn, chất phủ, nhựa và giấy. Các dạng tinh thể khác của titan đi-ô-xít như anatase và brookite không thuộc phạm vi áp dụng biện pháp được đề xuất. Các mã HS bao gồm: 2823 0000 10, 2823 0000 30, 2823 0000 80, 2823 0000 83, 3206 1100 10, 3206 1100 30, 3206 1100 80 và 3206 1100 85.

Theo đề xuất của TRA, các nhà xuất khẩu Trung Quốc hợp tác thuộc diện được lựa chọn để điều tra và các nhà xuất khẩu hợp tác không được lựa chọn điều tra sẽ chịu mức thuế CBPG là 48,29% hoặc mức thuế tối thiểu 0,665 bảng Anh/kg. Đối với các nhà xuất khẩu Trung Quốc không hợp tác khác, mức thuế được đề xuất là 63,66% hoặc mức thuế tối thiểu 0,876 bảng Anh/kg. Biện pháp dự kiến có hiệu lực trong 5 năm nếu được cơ quan có thẩm quyền của Vương quốc Anh quyết định áp dụng.

Theo số liệu của TRA, Trung Quốc hiện là nguồn cung titan đi-ô-xít dạng rutile lớn nhất cho thị trường Vương quốc Anh, chiếm khoảng 53% tổng lượng nhập khẩu sản phẩm này của nước này. TRA cho biết kể từ khi cuộc điều tra CBPG được khởi xướng vào tháng 3 năm 2026, lượng nhập khẩu sản phẩm từ Trung Quốc đã tăng đáng kể. Riêng trong tháng 5 năm 2026, lượng nhập khẩu đạt hơn 299% so với cùng kỳ năm 2025, tương đương mức tăng khoảng 199%.

Xét trên quy mô xuất khẩu của Trung Quốc, tổng lượng titan đi-ô-xít xuất khẩu của nước này trong năm 2025 đạt khoảng 1,817 triệu tấn, trong đó thị trường Vương quốc Anh chiếm dưới 1%. Do đó, biện pháp được đề xuất có thể không ảnh hưởng

lớn đến tổng thể hoạt động xuất khẩu của ngành titan đi-ô-xít Trung Quốc, nhưng sẽ tác động trực tiếp đến các doanh nghiệp xuất khẩu sản phẩm sang Vương quốc Anh. Các doanh nghiệp liên quan cần theo dõi tiến trình vụ việc và đánh giá phương án ứng phó phù hợp, bảo đảm tuân thủ quy định thương mại hiện hành.

Trung Quốc hiện là quốc gia sản xuất titan đi-ô-xít lớn nhất thế giới, trong đó sản phẩm dạng rutile chiếm tỷ trọng chủ yếu. Một số doanh nghiệp sản xuất lớn của Trung Quốc gồm Longbai Group, với công suất sản xuất titan đi-ô-xít khoảng 1,51 triệu tấn/năm; CNNC Titanium White, khoảng 550.000 tấn/năm; Panzhihua Iron and Steel Vanadium and Titanium, khoảng 220.000 tấn/năm; Annada, khoảng 250.000 tấn/năm; Huiyun Titanium Industry, với công suất titan đi-ô-xít dạng rutile khoảng 130.000 tấn/năm; và Jinpu Titanium Industry, khoảng 160.000 tấn/năm. Các doanh nghiệp này phục vụ cả thị trường trong nước và xuất khẩu, với mức độ phụ thuộc vào thị trường nước ngoài khác nhau. Do quy mô thị trường Vương quốc Anh tương đối nhỏ trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Trung Quốc, biện pháp được đề xuất chủ yếu tác động đến hoạt động xuất khẩu sang thị trường này. Các doanh nghiệp Trung Quốc có thể tham gia quá trình xử lý vụ việc để bảo vệ quyền lợi và đề nghị xem xét mức thuế riêng, đồng thời mở rộng thị trường tại Đông Nam Á, Trung Đông và Mỹ La-tinh nhằm đa dạng hóa thị trường xuất khẩu.

Tổng hợp từ ChemNet

HOA KỲ CÔNG BỐ MỨC THUẾ CHỐNG BÁN PHÁ GIÁ SƠ BỘ LÊN TỚI 23,40% ĐỐI VỚI THÉP CHỐNG ẲN MÒN NHẬP KHẨU TỪ HÀN QUỐC

Bộ Thương mại Hoa Kỳ (DOC) đã công bố mức thuế sơ bộ trong các đợt rà soát hành chính đối với lệnh áp thuế chống bán phá giá (CBPG) và chống trợ cấp (CTC) đối với sản phẩm thép chống ăn mòn nhập khẩu từ Hàn Quốc. Theo kết quả sơ bộ, biên độ bán phá giá tăng đáng kể so với mức 0% được áp dụng cho tất cả các doanh nghiệp trong kỳ rà soát trước.

Trong đợt rà soát CBPG cho giai đoạn từ tháng 7 năm 2024 đến tháng 6 năm 2025, biên độ bán phá giá sơ bộ được xác định ở mức 23,40% đối với KG Dongbu Steel; 19,43% đối với Dongkuk Coated Metal và Aju Steel; và 20,58% đối với các doanh nghiệp không được rà soát riêng, bao gồm Hyundai Steel, POSCO, POSCO International, SeAH Coated Metal và SeAH Steel. Trong kỳ rà soát trước, áp dụng cho giai đoạn từ tháng 7 năm 2023 đến tháng 6 năm 2024, tất cả các doanh nghiệp đều có biên độ bán phá giá ở mức 0%.

Đối với đợt rà soát CTC cho giai đoạn từ tháng 1 đến tháng 12 năm 2024, mức thuế chống trợ cấp sơ bộ được xác định là 4,82% đối với KG Dongbu Steel, 0,58% đối với Hyundai Steel và 2,22% theo bình quân gia quyền đối với các doanh nghiệp không được rà soát riêng. Các mức thuế này thấp hơn mức thuế cuối cùng của kỳ rà soát trước, lần lượt là 5,34%, 1,28% và 2,88%. DOC đã chấm dứt rà soát CTC đối với Dongkuk Coated Metal sau khi yêu cầu rà soát đối với doanh nghiệp này được rút lại.

Trong thời gian chờ kết luận cuối cùng, mức thuế đối với các doanh nghiệp không thuộc diện rà soát vẫn được giữ nguyên, gồm 8,31% đối với thuế CBPG và 1,19% đối với thuế CTC.

Tổng hợp từ news.metal.com

LIÊN MINH KINH TẾ Á – ÂU GIA HẠN BIỆN PHÁP CHỐNG BÁN PHÁ GIÁ ĐỐI VỚI ỚNG THÉP DẪN DẦU NHẬP KHẨU TỪ TRUNG QUỐC THÊM 5 NĂM

Ngày 9 tháng 10 năm 2026, Cục Bảo vệ thị trường nội địa thuộc Ủy ban Kinh tế Á – Âu ban hành Thông báo số 2026/520/AD16R2 về kết quả rà soát cuối kỳ lần thứ hai đối với biện pháp chống bán phá giá (CBPG) áp dụng đối với sản phẩm ống thép dùng trong ngành dầu khí (OCTG) có xuất xứ từ Trung Quốc. Theo Nghị quyết số 127 ngày 6 tháng 10 năm 2026 của Ủy ban Kinh tế Á – Âu, Liên minh quyết định gia hạn biện pháp CBPG hiện hành theo Nghị quyết số 101 năm 2015, với mức thuế từ 12,23% đến 31,00%, đồng thời rút tư cách cam kết giá đối với Công ty Hunting Energy Technology (Wuxi) Co., Ltd.

Kết quả rà soát cho thấy biện pháp CBPG tiếp tục được duy trì trong giai đoạn 5 năm tiếp theo, đến hết ngày 5 tháng 10 năm 2031. Quyết định có hiệu lực sau 30 ngày kể từ ngày thông báo được ban hành. Các mức thuế CBPG phân biệt theo từng doanh nghiệp được giữ nguyên. Sau khi bị rút khỏi danh sách doanh nghiệp được chấp nhận cam kết giá, sản phẩm OCTG do Hunting Energy Technology (Wuxi) Co., Ltd. xuất khẩu sang Liên minh sẽ chịu mức thuế CBPG tương ứng, thay vì được áp dụng cơ chế cam kết giá như trước đây.

Vụ việc bắt đầu từ ngày 31 tháng 3 năm 2014, khi Liên minh Kinh tế Á – Âu khởi xướng điều tra CBPG ban đầu đối với OCTG nhập khẩu từ Trung Quốc. Tháng 8 năm 2015, Nghị quyết số 101 được triển khai, chính thức áp dụng thuế CBPG và thiết lập cơ chế cam kết giá với một số doanh nghiệp. Tháng 5 năm 2020, Liên minh khởi xướng rà soát cuối kỳ lần thứ nhất và năm 2021 quyết định duy trì biện pháp đến ngày 26 tháng 4 năm 2026. Ngày 22 tháng 12 năm 2025, rà soát cuối kỳ lần thứ hai được khởi xướng. Trong quá trình rà soát, biện pháp hiện hành được tạm thời gia hạn nhằm tránh gián đoạn việc bảo vệ ngành sản xuất trong nước. Kết quả công bố tháng 7 năm 2026 cho thấy việc chấm dứt biện pháp có thể khiến tình trạng bán phá giá và thiệt hại đối với ngành sản xuất trong nước tiếp diễn. Vì vậy, cơ quan điều tra đề xuất tiếp tục áp dụng biện pháp. Trong các giai đoạn xử lý vụ việc trước đây, Công ty Shanghai Hailong Petroleum Drilling Tools Co., Ltd. cũng đã bị rút khỏi danh sách doanh nghiệp được chấp nhận cam kết giá.

OCTG là nhóm ống thép chuyên dụng phục vụ hoạt động thăm dò và khai thác dầu khí, bao gồm các loại ống chống, ống khai thác và một số loại ống thép dùng trong khoan giếng. Đây là nhóm sản phẩm có vai trò quan trọng trong quá trình khoan, hoàn thiện và khai thác các giếng dầu, khí. Liên minh Kinh tế Á – Âu có các quốc gia giàu tài nguyên dầu khí như Nga và Ca-dắc-xtan, đồng thời có ngành sản xuất OCTG trong nước nên duy trì việc giám sát và áp dụng các biện pháp phòng vệ thương mại đối với ống thép nhập khẩu từ Trung Quốc.

Việc gia hạn biện pháp tiếp tục tạo áp lực chi phí đối với các doanh nghiệp Trung Quốc xuất khẩu OCTG sang thị trường Liên minh. Các doanh nghiệp vẫn được chấp nhận cam kết giá cần tuân thủ nghiêm túc các nghĩa vụ liên quan, bao gồm mức giá xuất khẩu cam kết, lượng hàng xuất khẩu, khai báo hải quan và báo cáo dữ liệu. Trường hợp vi phạm, doanh nghiệp có thể bị rút tư cách cam kết giá và phải chịu thuế CBPG theo mức áp dụng tương ứng. Đối với Hunting Energy Technology (Wuxi) Co., Ltd., việc không còn được áp dụng cơ chế cam kết giá có thể làm tăng chi phí xuất khẩu, đòi hỏi doanh nghiệp rà soát lại phương án chào giá và kế hoạch đơn hàng. Các doanh nghiệp xuất khẩu OCTG khác cần theo dõi diễn biến thực hiện biện pháp, chủ động đánh giá tác động đến hoạt động xuất khẩu và cân nhắc tham gia các thủ tục rà soát tiếp theo khi có cơ hội.

Tổng hợp từ ChemNet

BĂNG-LA-ĐÉT ĐỀ NGHỊ ẮN ĐỘ GỠ BỎ RÀO CẢN XUẤT KHẨU VÀ THUẾ CHỐNG BÁN PHÁ GIÁ

Băng-la-đét đề nghị Ấn Độ dỡ bỏ các hạn chế đối với hàng hóa xuất khẩu của nước này qua các cửa khẩu đường bộ của Ấn Độ, chấm dứt biện pháp chống bán phá giá (CBPG) đối với sản phẩm đay và màng PET của Băng-la-đét, đồng thời tiếp tục duy trì các ưu đãi thuế quan sau khi nước này rời khỏi nhóm các nước kém phát triển (LDC).

Các đề xuất được Băng-la-đét đưa ra tại cuộc họp lần thứ 16 của Nhóm công tác chung về thương mại Băng-la-đét – Ấn Độ, diễn ra trong hai ngày tại Niu Đê-li, theo thông cáo chính thức được công bố tại Đắc-ca. Đoàn đàm phán gồm 10 thành viên của Băng-la-đét do bà Ayesha Akhter, Thứ trưởng Bộ Thương mại dẫn đầu. Băng-la-đét cũng đề nghị tiếp tục được hưởng các ưu đãi thuế quan hiện có theo Hiệp định Khu vực mậu dịch tự do Nam Á (SAFTA) sau khi rời khỏi nhóm LDC.

Nhằm tạo thuận lợi cho hàng hóa Băng-la-đét tiếp cận thị trường Ấn Độ, Băng-la-đét đề xuất hài hòa hóa tiêu chuẩn sản phẩm, thúc đẩy công nhận lẫn nhau và đơn giản hóa thủ tục chứng nhận theo quy định của Cục Tiêu chuẩn Ấn Độ (BIS) đồng thời đề nghị cải thiện cơ sở hạ tầng tại các cửa khẩu đường bộ của Ấn Độ, bao gồm đường dẫn, bãi đỗ xe, kho hàng, nhà kho có mái che và cơ sở kiểm tra hàng hóa, kiểm dịch. Hai bên cũng thảo luận việc nâng cao năng lực thông quan và rút ngắn thời gian xử lý hàng hóa nhằm giảm chi phí, hạn chế tình trạng chậm trễ trong thương mại xuyên biên giới.

Băng-la-đét đề nghị tạo điều kiện thuận lợi hơn cho xe tải chở hàng của nước này quá cảnh qua lãnh thổ Ấn Độ để đến Nê-pan và Bu-tan, đồng thời mở rộng hoạt động vận tải hàng hóa trong khu vực Nam Á. Ngoài ra, Băng-la-đét cũng đề xuất đưa CEOs' Forum vào hoạt động nhằm tăng cường trao đổi trực tiếp giữa cộng đồng doanh nghiệp hai nước, qua đó xác định các cơ hội mở rộng thương mại và đầu tư song phương.

Hai bên xem xét việc cải thiện các tuyến thương mại, trong đó có tuyến kết nối Akhaura – Agartala, tăng cường kết nối đường sắt và giải quyết những vướng mắc liên quan đến các chợ biên giới. Về phía Ấn Độ, nước này đề xuất gỡ bỏ các hạn chế đối với việc xuất khẩu sợi bông và một số sản phẩm khác sang Băng-la-đét qua một

số cửa khẩu đường bộ. Ấn Độ cũng đề nghị giảm bớt các rào cản ảnh hưởng đến xuất khẩu từ các bang đông bắc của nước này sang Băng-la-đét, đồng thời cải thiện kết nối khu vực và mở rộng vận tải đa phương thức.

Hai nước nhấn mạnh sự cần thiết phải giảm thời gian và chi phí thương mại song phương thông qua nâng cao hiệu quả hoạt động của các cửa khẩu đường bộ, đơn giản hóa thủ tục hải quan và cải thiện quy trình xử lý hàng hóa tại biên giới. Việc tháo gỡ các rào cản tiếp cận thị trường và đẩy nhanh lưu chuyển hàng hóa được xác định là những yếu tố quan trọng nhằm khai thác tiềm năng thương mại, mở rộng cơ hội kinh doanh giữa hai nước.

Tổng hợp từ The Bussiness Standard

ẤN ĐỘ KHỞI XƯƠNG ĐIỀU TRA CHỐNG TRỢ CẤP ĐỐI VỚI LƯU HUỖNH KHÔNG TAN NHẬP KHẨU TỪ TRUNG QUỐC

Ngày 30 tháng 9 năm 2026, Tổng vụ Phòng vệ thương mại Ấn Độ (DGTR) khởi xướng điều tra chống trợ cấp (CTC) đối với sản phẩm lưu huỳnh không tan nhập khẩu từ Trung Quốc, trên cơ sở đơn đề nghị của Công ty OCCL Ltd., nhà sản xuất duy nhất sản phẩm này tại Ấn Độ. Thông báo khởi xướng được đăng trên Công báo Ấn Độ ngày 7 tháng 10 năm 2026.

Theo hồ sơ gửi cơ quan quản lý, OCCL cho rằng các khoản trợ cấp của Chính phủ Trung Quốc đối với sản phẩm bị điều tra đã gây thiệt hại đáng kể cho ngành sản xuất trong nước. Trên cơ sở các bằng chứng sơ bộ do ngành sản xuất trong nước cung cấp, cơ quan điều tra nhận thấy có đủ căn cứ ban đầu để xác định sự tồn tại của trợ cấp đối với hàng hóa bị điều tra, thiệt hại đáng kể đối với ngành sản xuất trong nước và mối quan hệ nhân quả giữa việc trợ cấp với thiệt hại này.

Cuộc điều tra xem xét 79 chương trình trợ cấp bị cáo buộc của Chính phủ Trung Quốc. Giai đoạn điều tra trợ cấp kéo dài từ ngày 1 tháng 4 năm 2025 đến ngày 31 tháng 3 năm 2026. Giai đoạn điều tra thiệt hại bao gồm các năm tài chính 2022–2023, 2023–2024, 2024–2025 và giai đoạn điều tra. DGTR sẽ xác định sự tồn tại, mức độ và tác động của các khoản trợ cấp bị cáo buộc, đồng thời đề xuất mức thuế chống trợ cấp, nếu có, cần thiết để loại bỏ thiệt hại đối với ngành sản xuất trong nước.

Sản phẩm bị điều tra là lưu huỳnh không tan (Insoluble Sulphur), thuộc các mã hàng hóa quy định trong Luật Thuế quan của Ấn Độ, có xuất xứ từ hoặc được xuất khẩu từ Trung Quốc. OCCL xác định mình là ngành sản xuất trong nước và là nhà sản xuất duy nhất sản phẩm thuộc phạm vi điều tra tại Ấn Độ.

Vụ việc diễn ra trong bối cảnh sản phẩm lưu huỳnh không tan nhập khẩu từ Trung Quốc và Nhật Bản đang chịu biện pháp chống bán phá giá (CBPG) tại Ấn Độ. Biện pháp này được áp dụng trong thời hạn 5 năm kể từ tháng 6 năm 2025. Ngoài ra, tháng 9 năm 2026, DGTR đã hoàn tất điều tra chống CBPG đối với sản phẩm lưu huỳnh không tan và đề xuất Bộ Tài chính Ấn Độ điều chỉnh mức thuế CBPG hiện hành.

OCCL cho biết cho biết quyết định cuối cùng sẽ phụ thuộc vào kết quả điều tra của DGTR và quyết định của Bộ Tài chính Ấn Độ về việc có áp dụng thuế chống trợ cấp hay không.

Tổng hợp từ The Legal World

NIU DI-LÂN QUYẾT ĐỊNH KHÔNG ÁP DỤNG BIỆN PHÁP TỰ VỆ ĐỐI VỚI SẢN PHẨM NHÔM ĐỊNH HÌNH NHẬP KHẨU

Niu Di-lân đã quyết định không áp dụng biện pháp tự vệ đối với sản phẩm nhôm định hình nhập khẩu. Theo thông tin được đăng tải trên Sina Finance, Bộ trưởng Thương mại Niu Di-lân Cameron Brewer cho biết trong tuyên bố qua thư điện tử rằng Bộ Kinh doanh, Đổi mới và Việc làm Niu Di-lân đã kết thúc quá trình điều tra sau khi xác định thiệt hại đáng kể của ngành sản xuất trong nước. Trên cơ sở xem xét lợi ích công cộng nói chung, cơ quan này kết luận không nên áp dụng biện pháp tự vệ đối với mặt hàng liên quan.

Theo kết quả điều tra, ngành sản xuất trong nước thực sự đang chịu nhiều áp lực và hàng nhập khẩu góp phần làm gia tăng những khó khăn này. Tuy nhiên, điều tra cũng xác định hàng nhập khẩu chỉ là một trong nhiều nguyên nhân ảnh hưởng đến tình hình của ngành, bên cạnh hoạt động xây dựng suy yếu và chi phí sản xuất gia tăng.

Bộ Kinh doanh, Đổi mới và Việc làm Niu Di-lân nhận định việc áp dụng biện pháp tự vệ có thể làm tăng chi phí đối với các nhà sản xuất ở khâu tiếp theo trong chuỗi cung ứng, người sử dụng cuối cùng và người tiêu dùng. Biện pháp này cũng có thể ảnh hưởng bất lợi đến quan hệ quốc tế và các mục tiêu thương mại của Niu Di-lân.

Bộ trưởng Cameron Brewer cho biết ngành sản xuất trong nước vẫn có thể đề nghị tiến hành các cuộc điều tra riêng biệt về chống bán phá giá hoặc chống trợ cấp nhằm xác định liệu sản phẩm nhập khẩu có bị bán với giá không công bằng hoặc được trợ cấp hay không.

Tổng hợp từ Binnace Square



Ảnh minh họa nhôm định hình

CẢNH BÁO ĐỐI VỚI MẶT HÀNG PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN CÁ NHÂN TỐC ĐỘ THẤP XUẤT KHẨU VÀO THỊ TRƯỜNG HOA KỲ

1. Mô tả mặt hàng phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp

Phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp (Low-Speed Personal Transportation Vehicles) là nhóm phương tiện được thiết kế nhằm phục vụ nhu cầu đi lại của một cá nhân trong phạm vi quãng đường ngắn hoặc trung bình, đặc biệt phù hợp với hoạt động di chuyển trong đô thị, khu dân cư, khuôn viên trường học, bệnh viện, khu công nghiệp, khu du lịch và các khu vực có mật độ giao thông cao. Nhóm mặt hàng này có đặc điểm chung là kích thước tương đối nhỏ gọn, trọng lượng nhẹ, khả năng vận hành linh hoạt, tốc độ di chuyển được giới hạn ở mức thấp hoặc trung bình và thường sử dụng động cơ điện hoặc kết hợp giữa sức người với hệ thống hỗ trợ điện. So với các phương tiện giao thông truyền thống như ô tô, xe máy và xe gắn máy, phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp hướng đến việc đáp ứng nhu cầu di chuyển thuận tiện, tiết kiệm năng lượng, giảm chi phí vận hành và hạn chế tác động tiêu cực đến môi trường. Trong bối cảnh quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh chóng, tình trạng ùn tắc giao thông và ô nhiễm không khí tại nhiều thành phố ngày càng gia tăng, nhóm phương tiện này đang trở thành một lựa chọn đáng chú ý trong xu hướng phát triển giao thông xanh, giao thông thông minh và các giải pháp di chuyển bền vững.

Xét về chủng loại, phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp có thể bao gồm xe scooter điện, xe trượt điện, xe đạp điện có giới hạn tốc độ thấp, xe một bánh điện, xe cân bằng điện hai bánh, xe điện tự cân bằng, một số loại xe điện cỡ nhỏ phục vụ nhu cầu di chuyển cá nhân và các phương tiện tương tự. Tùy theo thiết kế và mục đích sử dụng, phương tiện có thể được điều khiển bằng tay lái, bàn đạp, bộ phận điều khiển điện tử hoặc cơ chế cảm biến cân bằng cơ thể. Một số sản phẩm được thiết kế để người sử dụng đứng trên sàn để chân, trong khi các sản phẩm khác có yên ngồi, khung xe, bàn đạp hoặc cấu trúc hỗ trợ tư thế ngồi. Đặc biệt, nhiều dòng sản phẩm hiện đại sử dụng động cơ điện công suất nhỏ, hệ thống pin sạc và bộ điều khiển điện tử để hỗ trợ quá trình tăng tốc, duy trì vận tốc và kiểm soát khả năng vận hành. Tuy nhiên, phạm vi mặt hàng cụ thể cần được xác định căn cứ vào cấu tạo, đặc tính kỹ thuật, công suất động cơ, tốc độ thiết kế, phương thức điều khiển và mục đích sử dụng của từng loại sản phẩm, bởi không phải tất cả các phương tiện có kích thước nhỏ hoặc sử dụng động cơ điện đều được xếp vào cùng một nhóm hàng hóa.

Về cấu tạo, phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sử dụng điện thường bao gồm một số bộ phận chính như khung hoặc thân xe, bánh xe, động cơ điện, bộ pin lưu trữ năng lượng, bộ điều khiển điện tử, hệ thống truyền động, bộ phận điều khiển vận hành, hệ thống phanh, thiết bị chiếu sáng và các chi tiết phụ trợ. Khung xe thường được sản xuất từ hợp kim nhôm, thép hoặc các vật liệu có đặc tính nhẹ, độ bền cơ học phù hợp và khả năng chịu tải đáp ứng yêu cầu sử dụng. Bánh xe có thể được chế tạo từ cao su, cao su tổng hợp hoặc vật liệu polymer, với thiết kế phù hợp với điều kiện mặt đường và đặc điểm vận hành của từng sản phẩm. Động cơ điện thường được tích hợp trực tiếp vào bánh xe hoặc bố trí tại một vị trí thích hợp trong hệ thống truyền động nhằm chuyển hóa năng lượng điện thành cơ năng, giúp phương tiện di chuyển. Bộ pin, phổ biến là pin lithium-ion hoặc các loại pin sạc khác tùy theo phân khúc sản phẩm, cung cấp năng lượng cho động cơ và hệ thống điện tử. Bộ điều khiển có nhiệm vụ tiếp nhận tín hiệu từ tay ga, cảm biến, bàn đạp hoặc các thiết bị điều khiển khác để điều chỉnh hoạt động của động cơ, kiểm soát tốc độ và hỗ trợ bảo đảm tính ổn định trong quá trình vận hành. Ngoài ra, nhiều sản phẩm được trang bị màn hình hiển thị dung lượng pin, tốc độ, quãng đường đã di chuyển, chế độ vận hành, hệ thống phanh tái sinh, kết nối Bluetooth, ứng dụng điện thoại thông minh, hệ thống định vị hoặc chức năng chống trộm. Mức độ tích hợp các công nghệ này phụ thuộc vào phân khúc giá, thương hiệu và định hướng phát triển sản phẩm của nhà sản xuất.

Về nguyên lý hoạt động, đối với các phương tiện sử dụng động cơ điện, năng lượng được cung cấp từ bộ pin và truyền đến động cơ thông qua hệ thống điều khiển điện tử. Khi người sử dụng kích hoạt bộ phận điều khiển hoặc tạo tín hiệu vận hành, bộ điều khiển sẽ điều chỉnh dòng điện cung cấp cho động cơ để tạo lực kéo và làm phương tiện di chuyển. Tốc độ và khả năng vận hành của phương tiện phụ thuộc vào công suất động cơ, dung lượng và điện áp pin, khối lượng phương tiện, tải trọng người sử dụng, điều kiện mặt đường, độ dốc và các giới hạn kỹ thuật được thiết lập. Một số sản phẩm có thể được thiết kế với nhiều chế độ tốc độ nhằm phù hợp với người mới sử dụng, điều kiện giao thông hoặc yêu cầu an toàn. Đối với xe đạp điện có hỗ trợ bàn đạp, động cơ có thể hỗ trợ lực đạp của người sử dụng; trong khi đó, xe scooter điện và các phương tiện tương tự có thể vận hành chủ yếu bằng động cơ điện. Các sản phẩm không sử dụng động cơ hoặc chỉ có cơ chế hỗ trợ cơ học có thể có cấu tạo và nguyên lý vận hành khác biệt, do đó cần được xem xét riêng khi phân loại mặt hàng.

Về đặc tính thương mại, phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp là nhóm hàng hóa có sự đa dạng đáng kể về thiết kế, chất lượng, công nghệ và mức giá. Các sản phẩm phổ thông thường tập trung vào tính tiện dụng, độ bền, khả năng vận hành cơ bản và chi phí hợp lý, trong khi các dòng sản phẩm cao cấp chú trọng đến trọng lượng tối ưu, khả năng gấp gọn, phạm vi di chuyển sau mỗi lần sạc, thời gian sạc pin, hệ thống phanh an toàn, khả năng chống nước, độ bền của khung xe và các tính năng kết nối thông minh. Khả năng gấp gọn là một đặc điểm quan trọng của nhiều dòng scooter điện và phương tiện tương tự, cho phép người dùng dễ dàng mang theo, cất giữ trong nhà hoặc kết hợp với phương tiện giao thông công cộng. Bên cạnh đó, các nhà sản xuất ngày càng quan tâm đến việc nâng cao hiệu suất sử dụng pin, cải thiện tuổi thọ linh kiện, giảm trọng lượng tổng thể và tăng cường các chức năng an toàn như chống quá nhiệt, bảo vệ quá dòng, chống sạc quá mức và cảnh báo mức pin thấp. Những yếu tố này không chỉ ảnh hưởng đến trải nghiệm của người sử dụng mà còn quyết định khả năng cạnh tranh của sản phẩm trên thị trường quốc tế.

Về mục đích sử dụng, nhóm phương tiện này chủ yếu đáp ứng nhu cầu đi lại cá nhân trong phạm vi ngắn, chẳng hạn như di chuyển từ nhà đến nơi làm việc, từ bãi đỗ xe đến văn phòng, đi lại trong khuôn viên trường học, khu công nghiệp hoặc các khu đô thị có khoảng cách giữa các điểm đến tương đối gần. Một số dòng sản phẩm còn được sử dụng trong hoạt động du lịch, giải trí, quản lý khuôn viên và dịch vụ cho thuê phương tiện. Đối với người cao tuổi hoặc người gặp khó khăn trong vận động, một số loại xe điện di chuyển tốc độ thấp được thiết kế với ghế ngồi, tay vịn, hệ thống điều khiển đơn giản và các tính năng hỗ trợ thăng bằng. Tuy nhiên, những phương tiện phục vụ người khuyết tật hoặc hỗ trợ di chuyển chuyên dụng có thể thuộc nhóm hàng hóa riêng tùy theo thiết kế, công dụng và quy định phân loại áp dụng. Vì vậy, khi mô tả hoặc xác định phạm vi của mặt hàng, cần phân biệt phương tiện di chuyển cá nhân thông thường với các thiết bị hỗ trợ vận động chuyên dụng, phương tiện giao thông cơ giới được quản lý theo quy định riêng và các loại đồ chơi vận hành bằng điện.

Nhìn chung, phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp là nhóm sản phẩm có đặc trưng nổi bật là tính cơ động, kích thước nhỏ gọn, khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại cá nhân và xu hướng ứng dụng công nghệ điện hóa. Sự phát triển của nhóm mặt hàng này gắn liền với nhu cầu giảm phát thải trong giao thông, mở rộng các giải pháp di chuyển chặng cuối và ứng dụng công nghệ trong quản lý phương tiện. Tuy nhiên, xét dưới góc độ quản lý thương mại và phòng vệ thương mại, đây là một nhóm hàng hóa có phạm vi tương đối rộng, bao gồm nhiều chủng loại có cấu tạo,

công năng và đặc điểm kỹ thuật khác nhau. Do đó, việc xác định chính xác mặt hàng cần dựa trên các tiêu chí như tên thương mại, mô tả kỹ thuật, cấu tạo, nguyên lý hoạt động, loại động cơ, nguồn năng lượng, tốc độ thiết kế, tải trọng, phương thức điều khiển và công dụng chủ yếu. Trường hợp nghiên cứu xuất nhập khẩu hoặc đánh giá nguy cơ bị áp dụng các biện pháp phòng vệ thương mại, cần xác định cụ thể mã HS, phạm vi hàng hóa theo quy định của thị trường nhập khẩu và mô tả sản phẩm trong các văn bản điều tra liên quan, tránh gộp chung những phương tiện có đặc tính kỹ thuật và phân loại hải quan khác nhau vào một nhóm hàng hóa duy nhất.

Quy trình sản xuất phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp

Quy trình sản xuất phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp thường bao gồm nhiều công đoạn liên tiếp, từ nghiên cứu và thiết kế sản phẩm, chuẩn bị nguyên vật liệu, gia công các bộ phận cơ khí, sản xuất hoặc lắp ráp hệ thống động lực, tích hợp hệ thống điện tử, hoàn thiện sản phẩm đến kiểm tra chất lượng và đóng gói trước khi đưa ra thị trường. Tùy thuộc vào chủng loại phương tiện, công nghệ sản xuất, công suất động cơ, kết cấu khung xe và mức độ tự động hóa của nhà máy, quy trình cụ thể có thể khác nhau. Đối với các sản phẩm phổ biến như scooter điện, xe trượt điện, xe điện cân bằng và một số loại xe đạp điện có giới hạn tốc độ thấp, hoạt động sản xuất thường tập trung vào việc chế tạo hoặc lắp ráp khung xe, tích hợp động cơ điện, pin sạc, bộ điều khiển điện tử, hệ thống phanh và các thiết bị hỗ trợ vận hành. Trong thực tế, nhiều doanh nghiệp không tự sản xuất toàn bộ linh kiện mà nhập khẩu động cơ, pin, bộ điều khiển, màn hình hiển thị và các cụm linh kiện chuyên dụng từ nhà cung cấp bên ngoài, sau đó thực hiện gia công một số bộ phận, lắp ráp hoàn chỉnh và kiểm tra chất lượng tại nhà máy của mình.

Thứ nhất, nghiên cứu, thiết kế và phát triển sản phẩm. Đây là công đoạn đầu tiên, có vai trò xác định các đặc tính kỹ thuật, kiểu dáng, kết cấu và khả năng vận hành của phương tiện. Nhà sản xuất tiến hành nghiên cứu nhu cầu thị trường, phân khúc khách hàng mục tiêu, điều kiện sử dụng, yêu cầu về tốc độ, tải trọng, quãng đường di chuyển, thời gian sạc và mức độ an toàn. Trên cơ sở đó, doanh nghiệp xây dựng bản vẽ thiết kế tổng thể, lựa chọn vật liệu, xác định thông số động cơ, dung lượng pin, cấu trúc khung xe, kích thước bánh xe và phương án bố trí các bộ phận điện tử. Các công cụ thiết kế hỗ trợ bằng máy tính (CAD) và mô phỏng kỹ thuật có thể được sử dụng để đánh giá độ bền kết cấu, khả năng chịu tải, độ ổn định và tính thuận tiện trong quá trình sử dụng. Đối với những dòng phương tiện có thiết kế mới, doanh

nghiệp có thể chế tạo mẫu thử, đánh giá khả năng vận hành và điều chỉnh các thông số kỹ thuật trước khi chuyển sang sản xuất hàng loạt. Công đoạn này ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí sản xuất, chất lượng, độ bền và khả năng cạnh tranh của sản phẩm.

Thứ hai, chuẩn bị nguyên vật liệu và linh kiện đầu vào. Sau khi hoàn thiện thiết kế, nhà sản xuất tiến hành thu mua hoặc nhập khẩu các nguyên vật liệu và linh kiện phục vụ sản xuất. Các vật liệu thường được sử dụng bao gồm hợp kim nhôm, thép, nhựa kỹ thuật, cao su, vật liệu cách điện và các loại linh kiện điện tử. Những bộ phận quan trọng như động cơ điện, bộ pin, bộ điều khiển, cảm biến, dây dẫn, hệ thống phanh, đèn chiếu sáng và thiết bị hiển thị có thể được cung cấp dưới dạng linh kiện rời hoặc cụm linh kiện hoàn chỉnh. Đối với pin lithium-ion, nhà sản xuất cần kiểm tra dung lượng, điện áp, khả năng sạc và xả, chất lượng cell pin, hệ thống quản lý pin và các yêu cầu an toàn liên quan. Khung xe, bánh xe và các bộ phận cơ khí cũng cần được kiểm tra về kích thước, độ bền, chất lượng bề mặt và mức độ phù hợp với bản vẽ thiết kế. Việc kiểm soát nguyên vật liệu đầu vào giúp hạn chế lỗi kỹ thuật, bảo đảm tính đồng bộ giữa các bộ phận và giảm tỷ lệ sản phẩm không đạt yêu cầu trong quá trình lắp ráp.

Thứ ba, gia công và chế tạo các bộ phận cơ khí. Trong công đoạn này, nguyên vật liệu được xử lý để tạo thành khung xe, thân xe, sàn để chân, giá đỡ động cơ, giá đỡ pin, tay lái và các chi tiết kết cấu khác. Đối với khung kim loại, quy trình có thể bao gồm cắt vật liệu, uốn, dập, khoan, phay, hàn và gia công cơ khí theo kích thước thiết kế. Một số doanh nghiệp sử dụng công nghệ cắt laser, gia công CNC hoặc dây chuyền dập tự động nhằm nâng cao độ chính xác và tính đồng nhất của sản phẩm. Đối với các bộ phận bằng nhựa, doanh nghiệp có thể sử dụng công nghệ ép phun để sản xuất vỏ bảo vệ, ốp thân xe, tay cầm, tấm che và các chi tiết trang trí. Sau khi gia công, các bộ phận được làm sạch, xử lý bề mặt, sơn phủ hoặc anod hóa tùy theo vật liệu và yêu cầu thiết kế nhằm tăng khả năng chống ăn mòn, cải thiện tính thẩm mỹ và kéo dài tuổi thọ. Các chi tiết sau gia công được kiểm tra kích thước, hình dạng, độ bền và độ chính xác lắp ghép trước khi chuyển sang công đoạn tiếp theo.

Thứ tư, sản xuất hoặc lắp ráp hệ thống động cơ và pin. Đây là công đoạn quan trọng quyết định khả năng vận hành của phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sử dụng điện. Đối với động cơ điện, doanh nghiệp có thể tự sản xuất hoặc mua động cơ hoàn chỉnh từ các nhà cung cấp chuyên dụng. Nếu tự sản xuất, quy trình có thể bao gồm gia công lõi stator và rotor, quấn dây đồng, lắp ráp các bộ phận từ tính, lắp ổ bi, hoàn thiện vỏ động cơ và kiểm tra các thông số điện, cơ học. Đối với bộ pin,

các cell pin được lựa chọn, ghép nối theo cấu hình điện áp và dung lượng thiết kế, tích hợp mạch bảo vệ hoặc hệ thống quản lý pin (BMS), sau đó lắp vào vỏ bảo vệ và kết nối với hệ thống điện của phương tiện. BMS có nhiệm vụ giám sát các thông số như điện áp, dòng điện và nhiệt độ, đồng thời hỗ trợ bảo vệ pin trước các tình trạng vận hành bất thường. Tùy theo mô hình sản xuất, doanh nghiệp có thể chỉ thực hiện công đoạn lắp ráp bộ pin từ cell pin nhập khẩu hoặc tiếp nhận bộ pin hoàn chỉnh để tích hợp vào phương tiện. Do đặc điểm liên quan đến an toàn điện và nguy cơ quá nhiệt, pin và động cơ cần được kiểm tra kỹ thuật trước khi đưa vào dây chuyền lắp ráp cuối cùng.

Thứ năm, lắp ráp hệ thống điện và các thiết bị điều khiển. Sau khi hoàn thiện các cụm cơ khí, động cơ và pin, nhà sản xuất tiến hành lắp đặt bộ điều khiển điện tử, hệ thống dây dẫn, cảm biến, tay ga, công tắc, màn hình hiển thị, đèn chiếu sáng và các thiết bị hỗ trợ khác. Bộ điều khiển có nhiệm vụ tiếp nhận tín hiệu từ người sử dụng hoặc cảm biến, xử lý dữ liệu và điều chỉnh hoạt động của động cơ nhằm đáp ứng yêu cầu về tốc độ, lực kéo và khả năng vận hành. Đối với các phương tiện sử dụng công nghệ tự cân bằng, hệ thống cảm biến và bộ xử lý điện tử được tích hợp để nhận biết sự thay đổi tư thế, góc nghiêng hoặc chuyển động của người sử dụng, từ đó điều chỉnh mô-men động cơ phù hợp. Một số sản phẩm còn được tích hợp các chức năng kết nối không dây, định vị, chống trộm hoặc theo dõi tình trạng phương tiện thông qua ứng dụng trên điện thoại thông minh. Trong công đoạn này, việc bố trí dây dẫn, đầu nối và các bộ phận điện tử phải đáp ứng yêu cầu về độ chắc chắn, khả năng cách điện, chống rung và hạn chế sự xâm nhập của bụi, nước theo thiết kế sản phẩm.

Thứ sáu, lắp ráp hoàn chỉnh phương tiện. Đây là công đoạn tích hợp các bộ phận riêng lẻ thành sản phẩm hoàn chỉnh. Khung xe được lắp với bánh xe, động cơ, bộ pin, tay lái hoặc yên ngồi, sàn để chân, hệ thống phanh và các thiết bị điều khiển. Đối với scooter điện, quá trình lắp ráp thường bao gồm việc lắp cụm bánh xe và động cơ, hệ thống cổ lái, tay lái, sàn để chân, pin và các bộ phận điện tử. Đối với xe cân bằng điện, trọng tâm của công đoạn này là lắp ráp hai bánh xe, thân xe, cảm biến cân bằng, bộ điều khiển và sàn đặt chân sao cho bảo đảm khả năng giữ thăng bằng theo thiết kế. Đối với xe đạp điện tốc độ thấp, ngoài động cơ và pin, quy trình còn có thể bao gồm lắp khung, bộ truyền động, bàn đạp, xích, hệ thống phanh và các bộ phận cơ khí liên quan. Các chi tiết được lắp theo trình tự công nghệ nhằm bảo đảm độ chính xác, độ chắc chắn của liên kết và khả năng vận hành đồng bộ. Tại các nhà

máy có quy mô lớn, công đoạn này thường được tổ chức theo dây chuyền lắp ráp, trong đó mỗi vị trí thực hiện một nhóm thao tác nhất định để nâng cao năng suất và kiểm soát chất lượng.

Thứ bảy, kiểm tra chất lượng và thử nghiệm sản phẩm. Sau khi lắp ráp, phương tiện được kiểm tra tổng thể nhằm đánh giá mức độ đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật và an toàn. Nội dung kiểm tra có thể bao gồm kích thước, khối lượng, độ chắc chắn của khung xe, khả năng chịu tải, độ ổn định của bánh xe, hiệu quả phanh, khả năng tăng tốc, tốc độ vận hành, hoạt động của động cơ và độ chính xác của hệ thống điều khiển. Đối với các sản phẩm sử dụng pin, nhà sản xuất có thể kiểm tra khả năng sạc, xả, độ ổn định điện áp, tình trạng kết nối và chức năng bảo vệ của BMS. Các thiết bị chiếu sáng, màn hình hiển thị, cảm biến, còi và chức năng kết nối điện tử cũng được kiểm tra trước khi sản phẩm được xuất xưởng. Tùy theo loại phương tiện và yêu cầu của thị trường tiêu thụ, doanh nghiệp có thể tiến hành thử nghiệm độ bền, độ rung, khả năng chống bụi và nước, khả năng chịu tác động môi trường hoặc các thử nghiệm an toàn điện và pin theo tiêu chuẩn áp dụng. Những sản phẩm không đạt yêu cầu được chuyển sang bộ phận xử lý lỗi để sửa chữa, thay thế linh kiện hoặc loại bỏ. Việc kiểm soát chất lượng ở công đoạn này có ý nghĩa quan trọng trong việc giảm thiểu sự cố khi sử dụng và bảo đảm sản phẩm phù hợp với quy định kỹ thuật của thị trường nhập khẩu.

Thứ tám, hoàn thiện, đóng gói và xuất xưởng. Sau khi vượt qua các bước kiểm tra, phương tiện được vệ sinh, hoàn thiện bề mặt, lắp đặt các chi tiết cuối cùng và cập nhật phần mềm điều khiển nếu cần thiết. Nhà sản xuất có thể thực hiện sạc kiểm tra pin, cài đặt chế độ vận hành mặc định, ghi nhận số sê-ri, mã sản phẩm và thông tin truy xuất nguồn gốc. Sản phẩm sau đó được đóng gói cùng bộ sạc, phụ kiện, tài liệu hướng dẫn sử dụng, thông tin bảo hành và các cảnh báo an toàn. Bao bì thường được thiết kế để bảo vệ phương tiện khỏi va đập, độ ẩm và hư hỏng trong quá trình lưu kho, vận chuyển đường bộ, đường biển hoặc đường hàng không. Đối với các phương tiện sử dụng pin lithium-ion, việc đóng gói, lưu kho và vận chuyển cần tuân thủ các yêu cầu áp dụng đối với pin và hàng hóa nguy hiểm, tùy thuộc vào tình trạng pin, phương thức vận chuyển và quy định liên quan. Trước khi xuất xưởng, doanh nghiệp hoàn thiện hồ sơ chất lượng, hồ sơ sản xuất và chứng từ thương mại cần thiết, sau đó chuyển sản phẩm đến nhà phân phối, đại lý hoặc khách hàng cuối cùng.

Nhìn chung, quy trình sản xuất phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp có tính chất kết hợp giữa gia công cơ khí, sản xuất hoặc lắp ráp linh kiện điện – điện tử và tích hợp hệ thống điều khiển. Mức độ tham gia của doanh nghiệp vào từng công đoạn phụ thuộc vào mô hình tổ chức sản xuất. Một số nhà sản xuất thực hiện tương đối đầy đủ các công đoạn từ gia công khung xe, chế tạo linh kiện đến lắp ráp hoàn chỉnh; trong khi nhiều doanh nghiệp áp dụng mô hình lắp ráp từ các cụm linh kiện nhập khẩu, tập trung vào thiết kế sản phẩm, kiểm soát chất lượng, hoàn thiện và phân phối. Trong bối cảnh nghiên cứu thương mại quốc tế và phòng vệ thương mại, việc phân tích quy trình sản xuất cần làm rõ nguồn gốc nguyên vật liệu, xuất xứ các linh kiện chính, mức độ gia công tại nước xuất khẩu, giá trị gia tăng nội địa và các công đoạn thực tế được thực hiện tại cơ sở sản xuất. Những thông tin này có thể hỗ trợ đánh giá cơ cấu chi phí, năng lực sản xuất, chuỗi cung ứng và mức độ phụ thuộc vào linh kiện nhập khẩu, đồng thời giúp doanh nghiệp chuẩn bị hồ sơ về quy trình sản xuất và xuất xứ hàng hóa khi cơ quan có thẩm quyền của thị trường nhập khẩu tiến hành xác minh hoặc điều tra thương mại.

Thị trường phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Hoa Kỳ và xu hướng

Thị trường phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Hoa Kỳ đang phát triển nhờ nhu cầu đi lại trong đô thị, xu hướng sử dụng phương tiện thân thiện với môi trường và sự gia tăng nhu cầu di chuyển chặng cuối. Nhóm mặt hàng này chủ yếu bao gồm scooter điện, xe trượt điện, xe đạp điện và các phương tiện điện cỡ nhỏ phục vụ nhu cầu đi lại cá nhân. Người tiêu dùng Hoa Kỳ ngày càng quan tâm đến các sản phẩm có thiết kế nhỏ gọn, giá cả hợp lý, dung lượng pin lớn, phạm vi di chuyển rộng và tích hợp công nghệ thông minh. Trong thời gian tới, thị trường được dự báo tiếp tục phát triển theo hướng nâng cao hiệu suất pin, cải thiện độ an toàn, đa dạng hóa phân khúc sản phẩm và mở rộng các dịch vụ cho thuê phương tiện. Tuy nhiên, thị trường cũng đối mặt với những thách thức như cạnh tranh về giá, yêu cầu ngày càng cao về chất lượng và an toàn sản phẩm, cũng như sự khác biệt trong quy định quản lý giữa các bang. Đặc biệt, việc Hoa Kỳ áp dụng các biện pháp chống bán phá giá và chống trợ cấp đối với phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp thuộc phạm vi điều tra từ Trung Quốc cho thấy nguy cơ phòng vệ thương mại trong lĩnh vực này cần được quan tâm. Do đó, doanh nghiệp Việt Nam có nhu cầu xuất khẩu sang Hoa Kỳ cần chủ động cập nhật chính sách nhập khẩu, nâng cao chất lượng sản

phẩm, kiểm soát chi phí, lưu giữ đầy đủ hồ sơ sản xuất và chứng minh rõ ràng nguồn gốc nguyên liệu, xuất xứ hàng hóa nhằm hạn chế rủi ro bị điều tra phòng vệ thương mại và nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường.

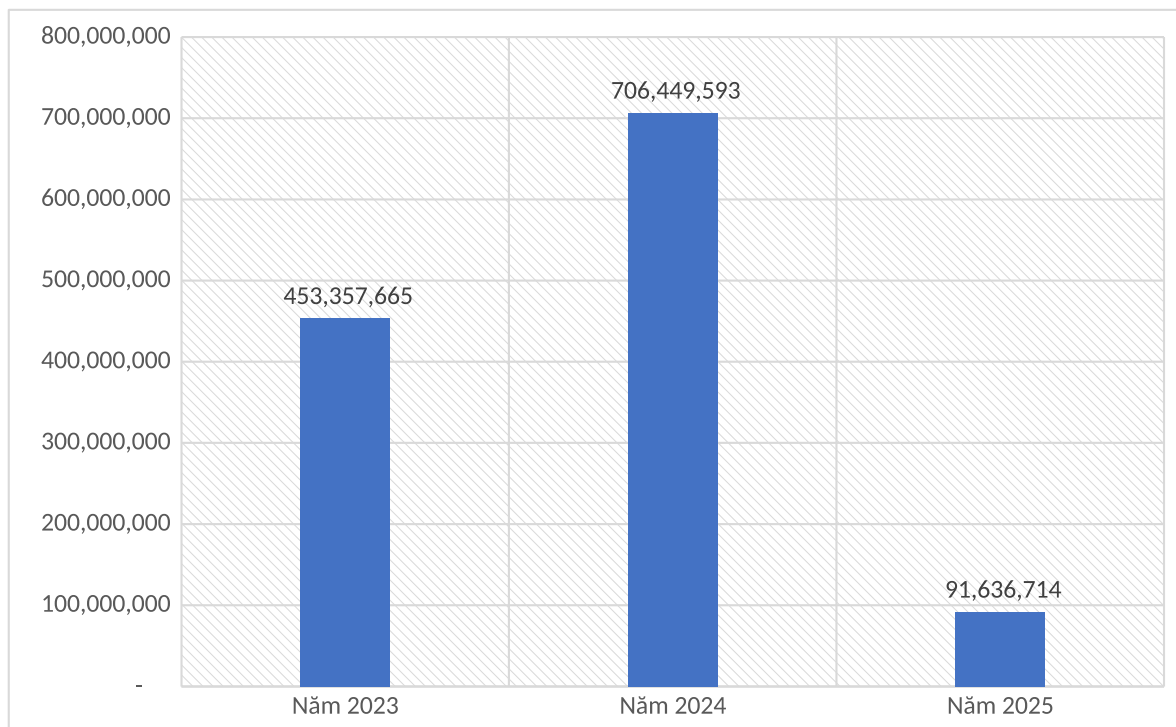
2. Tình hình xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp từ các nguồn trên thế giới sang thị trường Hoa Kỳ

Năm 2023, tổng kim ngạch xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp từ tất cả các nguồn trên thế giới sang Hoa Kỳ đạt 453,4 triệu USD, trong đó Trung Quốc là nhà cung cấp lớn nhất, tiếp theo là các thị trường như Ca-na-đa, Hàn Quốc, Đan Mạch và Hồng Kông. Trong năm 2024, kim ngạch xuất khẩu mặt hàng này sang Hoa Kỳ tăng 55,8% so với năm 2023 đạt 706,4 triệu USD. Tuy nhiên, năm 2025, kim ngạch xuất khẩu sang Hoa Kỳ lại có sự sụt giảm 87%, đạt 91,6 triệu USD.

Nhìn chung, trong giai đoạn 2023–2025, hoạt động xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang thị trường Hoa Kỳ chịu tác động đồng thời của nhu cầu tiêu dùng, lợi thế sản xuất của các nguồn cung quốc tế và sự gia tăng các biện pháp phòng vệ thương mại. Năm 2023 ghi nhận quy mô nhập khẩu đáng kể từ Trung Quốc đối với nhóm hàng thuộc phạm vi điều tra, năm 2024 đánh dấu việc khởi xướng và tiến hành điều tra chống bán phá giá, chống trợ cấp, trong khi năm 2025 chứng kiến việc áp dụng các biện pháp cuối cùng đối với hàng hóa Trung Quốc thuộc phạm vi vụ việc. Những diễn biến này cho thấy thị trường Hoa Kỳ vẫn có tiềm năng đối với các nhà cung cấp quốc tế, nhưng điều kiện tiếp cận thị trường ngày càng gắn chặt với năng lực cạnh tranh, tính minh bạch của chuỗi cung ứng và mức độ tuân thủ quy định thương mại.

Tổng giá trị xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp từ các nguồn trên thế giới sang thị trường Hoa Kỳ từ 2023 đến 2025

Đơn vị: USD



Nguồn: S&P Global

Năm 2024, Trung Quốc là nguồn cung cấp có trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp lớn nhất sang thị trường Hoa Kỳ, đạt 701,1 triệu USD, chiếm 99,2% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Ba Lan xếp thứ hai với trị giá xuất khẩu đạt 3,4 triệu USD, chiếm 0,5% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Việt Nam xếp thứ ba với trị giá xuất khẩu đạt 1,1 triệu USD, chiếm 0,1% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Hàn Quốc xếp thứ tư với trị giá xuất khẩu đạt 450,9 nghìn USD, chiếm 0,1% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Ca-na-đa, I-ta-li-a và Đan Mạch lần lượt xếp thứ năm, thứ sáu và thứ bảy với trị giá xuất khẩu đạt 180,9 nghìn USD, 104,5 nghìn USD và 77,8 nghìn USD. Tổng trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của mười nguồn cung ứng chính sang thị trường Hoa Kỳ đạt 706,4 triệu USD, chiếm gần 100% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Tổng trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của các nguồn cung ứng khác đạt 8,1 nghìn USD, chiếm 0,01% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ.

Năm 2025, với kim ngạch xuất khẩu tăng đột biến, Việt Nam là nguồn cung cấp có trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp lớn nhất sang thị trường Hoa Kỳ, đạt 51,5 triệu USD, chiếm 56,2% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Trung Quốc xếp thứ hai với trị giá xuất khẩu đạt 25,3 triệu USD, chiếm 27,6% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Thái Lan xếp thứ ba với trị giá xuất khẩu đạt gần 9 triệu USD, chiếm 9,8% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Hàn Quốc xếp thứ tư với trị giá xuất khẩu đạt 1,2 triệu USD, chiếm 1,3% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Đài Loan (Trung Quốc) xếp thứ năm với trị giá xuất khẩu đạt 1,1 triệu USD, chiếm 1,2% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Ma-lai-xi-a, Nhật Bản và Mê-hi-cô lần lượt xếp thứ sáu, thứ bảy và thứ tám với trị giá xuất khẩu đạt 762,3 nghìn USD, 729,1 nghìn USD và 701,9 nghìn USD. Tổng trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của mười nguồn cung ứng sang thị trường Hoa Kỳ đạt 91,2 triệu USD, chiếm 99,5% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Tổng trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của các nguồn cung ứng khác đạt 431,9 nghìn USD, chiếm 0,5% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ.

Các nguồn cung ứng chính sang thị trường Hoa Kỳ năm 2024 và 2025

Đơn vị: USD

Nguồn cung ứng vào Hoa Kỳ	Trị giá NK năm 2024	Trị giá NK năm 2025	2025 so với 2024	Tỷ trọng năm 2024	Tỷ trọng năm 2025
Việt Nam	1.058.834	51.497.654	4763,6%	0,1%	56,2%
Trung Quốc	701.089.740	25.306.868	-96,4%	99,2%	27,6%
Thái Lan		8.976.485	N/A	0,0%	9,8%
Hàn Quốc	450.900	1.233.417	173,5%	0,1%	1,3%
Đài Loan (Trung Quốc)		1.141.894	N/A	0,0%	1,2%
Ma-lai-xi-a		762.273	N/A	0,0%	0,8%
Nhật Bản		729.096	N/A	0,0%	0,8%
Mê-hi-cô	8.300	701.858	8356,1%	0,0%	0,8%
Ba Lan	3.453.727	576.941	-83,3%	0,5%	0,6%
Hà Lan		278.362	N/A	0,0%	0,3%

Nguồn: S&P Global

Trong 8 tháng đầu năm 2026, tổng kim ngạch nhập khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Hoa Kỳ tăng 136,9% so với cùng kỳ năm trước đó, đạt 112,5 triệu USD. Việt Nam là nguồn cung cấp phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp lớn nhất sang thị trường Hoa Kỳ, đạt 80,6 triệu USD, chiếm 71,7% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Thái Lan xếp thứ hai trong số các nguồn cung ứng lớn phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang thị trường Hoa Kỳ với kim ngạch xuất khẩu đạt 20,7 triệu USD, chiếm 18,4% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Đài Loan (Trung Quốc) xếp thứ ba trong số các nguồn cung ứng lớn phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang thị trường Hoa Kỳ với kim ngạch xuất khẩu đạt 6,5 triệu USD, chiếm 5,8% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Cam-pu-chia xếp thứ tư trong số các nguồn

cung ứng lớn phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang thị trường Hoa Kỳ với kim ngạch xuất khẩu đạt 1,6 triệu USD, chiếm 1,4% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Ma-lai-xi-a xếp thứ năm trong số các nguồn cung ứng lớn phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang thị trường Hoa Kỳ với kim ngạch xuất khẩu đạt 1,3 triệu USD, chiếm 1,1% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ. Trung Quốc, Mê-hi-cô và Ba Lan lần lượt xếp thứ sáu, thứ bảy và thứ tám với trị giá xuất khẩu đạt 683,9 nghìn USD, 413,3 nghìn USD và 206,6 nghìn USD.

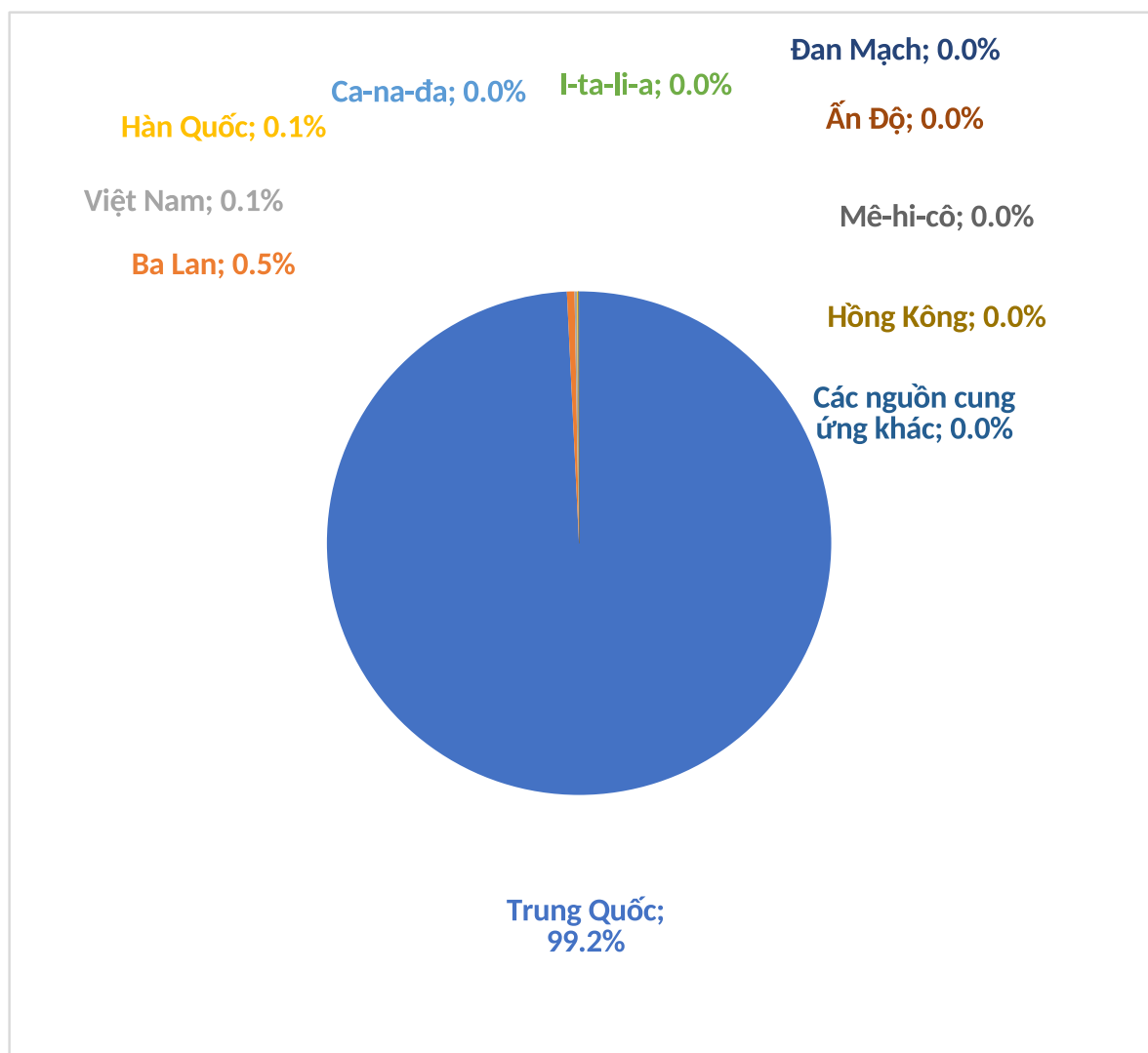
Các nguồn cung ứng chính sang thị trường Hoa Kỳ trong 8 tháng đầu năm 2025 và 2026

Đơn vị: USD

Nguồn cung ứng vào Hoa Kỳ	Trị giá NK 8 tháng/2025	Trị giá NK 8 tháng/2026	8T/2026 so với 8T/2025	Tỷ trọng 2026
Việt Nam	20.172.853	80.628.344	299,7%	71,7%
Thái Lan	678.954	20.667.696	2944,0%	18,4%
Đài Loan (Trung Quốc)	497.236	6.477.898	1202,8%	5,8%
Cam-pu-chia		1.595.064	N/A	1,4%
Ma-lai-xi-a	682.036	1.286.351	88,6%	1,1%
Trung Quốc	24.034.708	683.880	-97,2%	0,6%
Mê-hi-cô	52.510	413.339	687,2%	0,4%
Ba Lan	250.292	206.643	-17,4%	0,2%
Hàn Quốc	945.477	183.221	-80,6%	0,2%
Ca-na-đa	32.478	173.644	434,7%	0,2%

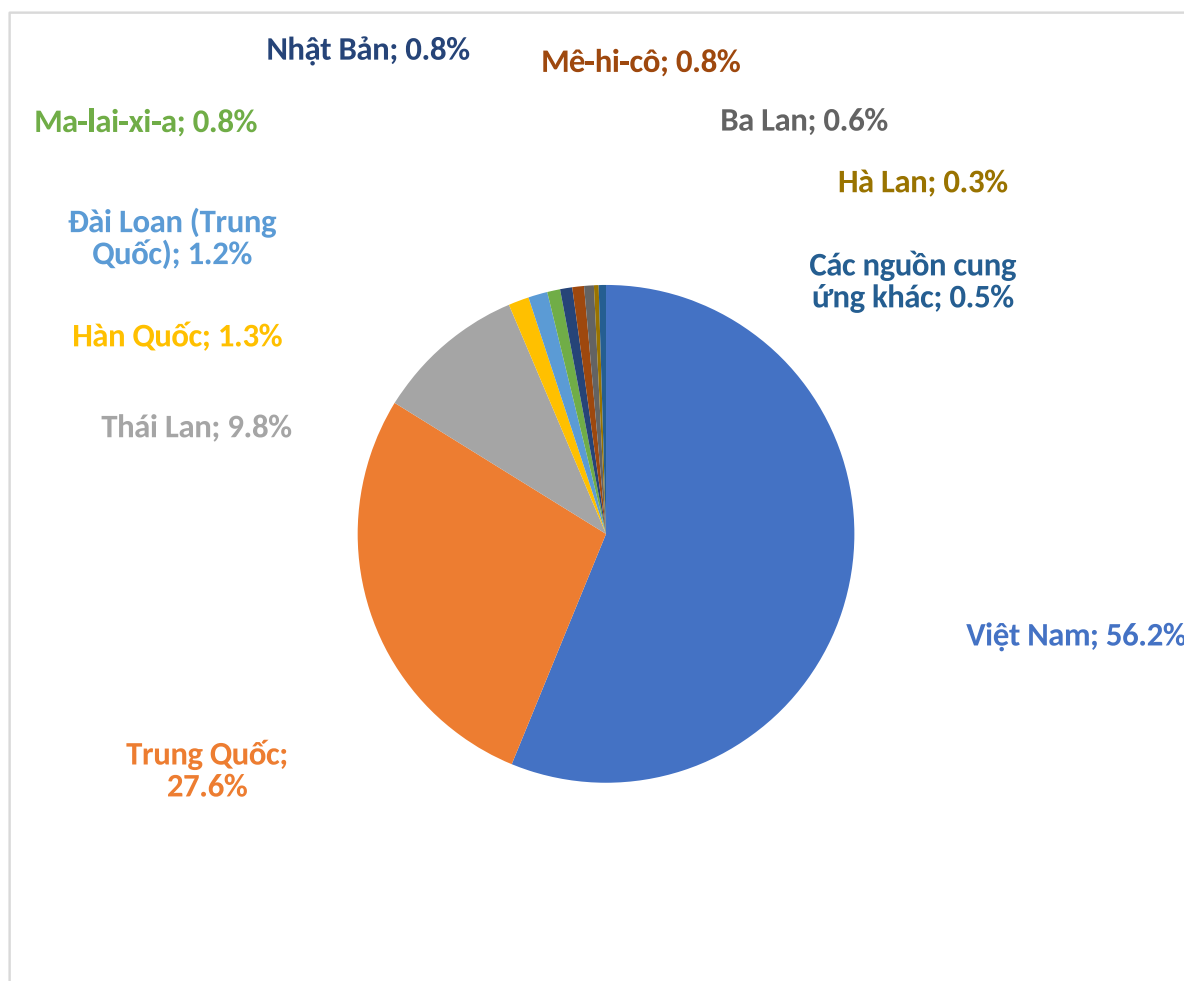
Nguồn: S&P Global

Tỷ trọng các nguồn cung ứng chính xuất khẩu sang Hoa Kỳ năm 2024



Nguồn: S&P Global

Tỷ trọng các nguồn cung ứng chính xuất khẩu sang Hoa Kỳ năm 2025



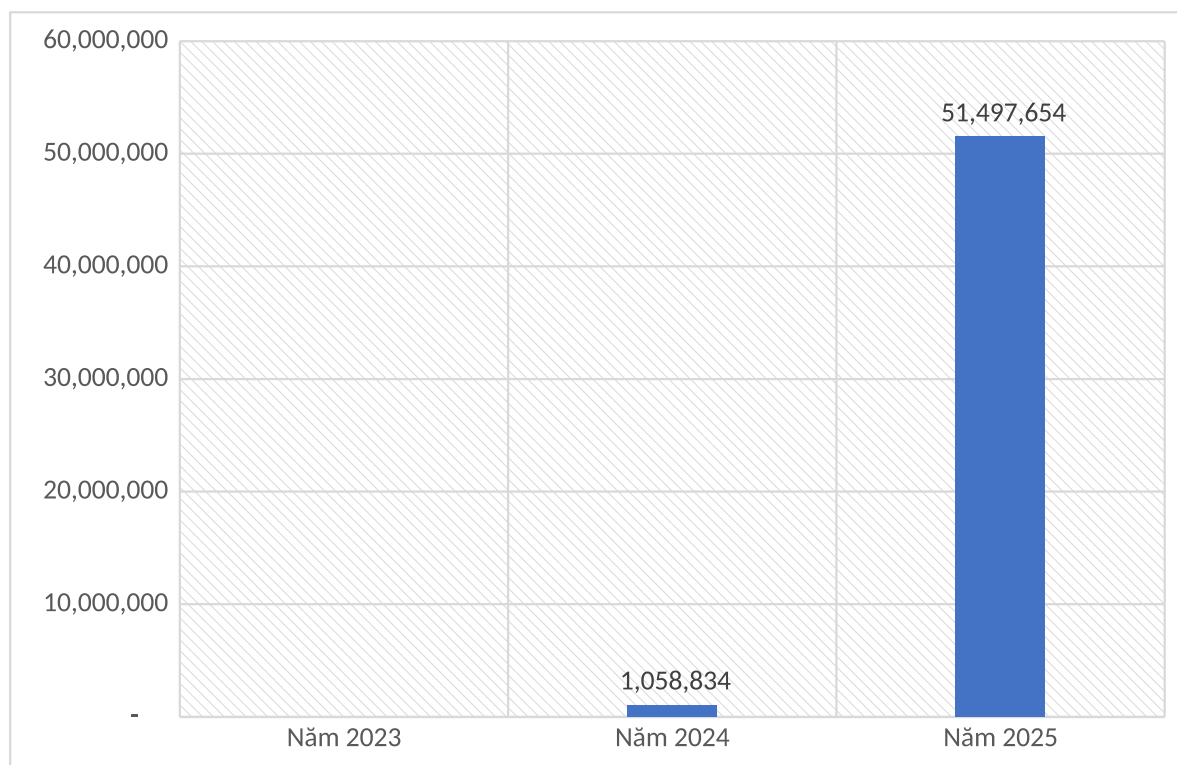
Nguồn: S&P Global

3. Tình hình xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Việt Nam sang thị trường Hoa Kỳ

Năm 2023, Việt Nam không xuất khẩu mặt hàng phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang thị trường Hoa Kỳ. Năm 2024, trị giá xuất khẩu mặt hàng này của Việt Nam đạt 1,1 triệu USD, chiếm 0,1% tổng kim ngạch nhập khẩu mặt hàng cùng loại của Hoa Kỳ, Việt Nam xếp thứ ba trong số các nguồn cung cấp phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang thị trường Hoa Kỳ. Năm 2025, tổng kim ngạch xuất khẩu mặt hàng phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Việt Nam tăng đột biến so với năm trước đó, đạt 51,5 triệu USD, chiếm 56,2% tổng kim ngạch nhập khẩu mặt hàng này của Hoa Kỳ, Việt Nam là nguồn cung cấp phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp lớn nhất sang thị trường Hoa Kỳ.

Tổng trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Việt Nam sang Hoa Kỳ từ năm 2023 đến 2025

Đơn vị: USD

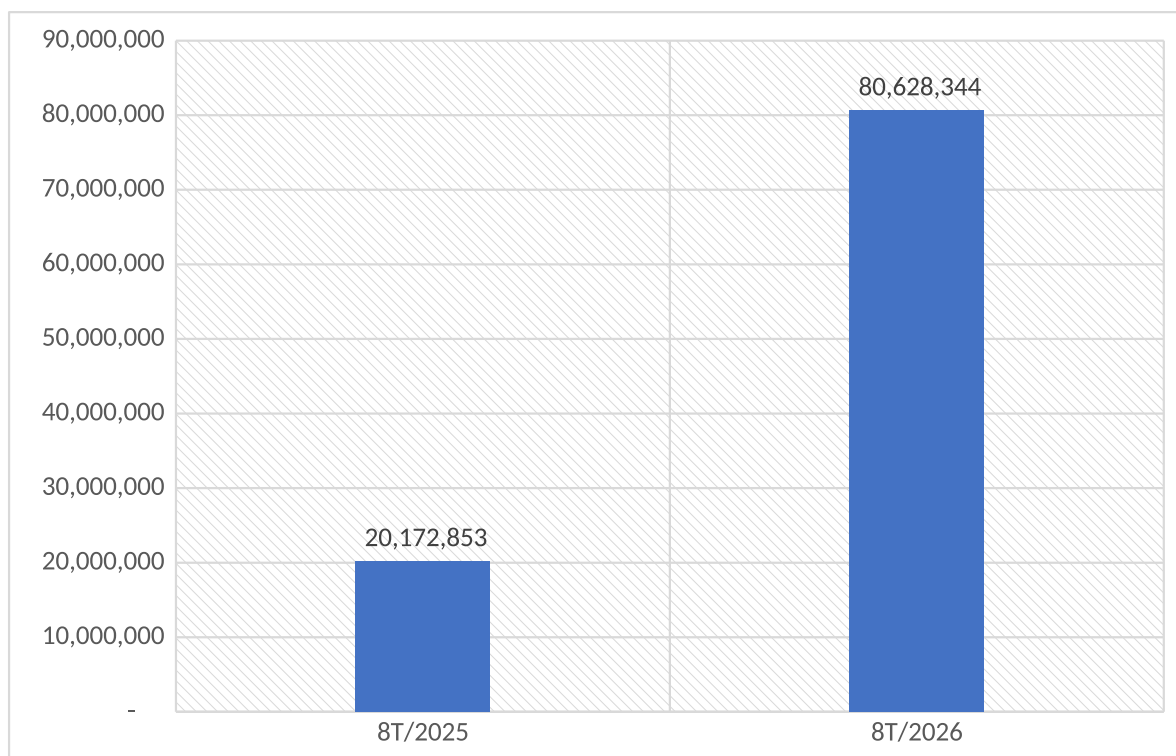


Nguồn: S&P Global

Trong 8 tháng đầu năm 2025, trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Việt Nam sang thị trường Hoa Kỳ đạt 20,2 triệu USD, chiếm 42,5% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ, Việt Nam xếp thứ hai trong số các nguồn cung cấp phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang thị trường Hoa Kỳ. Trong 8 tháng đầu năm 2026, trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Việt Nam tăng mạnh 299,7% so với cùng kỳ năm trước, đạt 80,6 triệu USD, chiếm 71,7% tổng kim ngạch nhập khẩu sản phẩm cùng loại của Hoa Kỳ, Việt Nam là nguồn cung cấp phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp lớn nhất sang thị trường Hoa Kỳ.

Trị giá xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp của Việt Nam sang Hoa Kỳ trong 8 tháng đầu năm 2025 và 2026

Đơn vị: USD



Nguồn: S&P Global

4. Cảnh báo và khuyến nghị

Hoa Kỳ đã áp dụng thuế chống bán phá giá và chống trợ cấp đối với sản phẩm phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp nhập khẩu từ Trung Quốc

Với tỷ trọng lớn và kim ngạch tăng nhanh, doanh nghiệp xuất khẩu cần lưu ý khả năng Hoa Kỳ khởi xướng điều tra phòng vệ thương mại đối với sản phẩm này của Việt Nam trong thời gian tới.

Để hạn chế rủi ro phòng vệ thương mại, doanh nghiệp cần xây dựng hệ thống quản lý hồ sơ sản xuất và xuất khẩu đầy đủ, minh bạch, bao gồm chứng từ nhập khẩu nguyên liệu, linh kiện, định mức tiêu hao, chi phí lao động, chi phí sản xuất, dữ liệu bán hàng, giá xuất khẩu và chứng từ chứng minh xuất xứ hàng hóa. Đồng thời, doanh nghiệp cần duy trì hệ thống kế toán phản ánh chính xác giá thành và các giao dịch thương mại, bảo đảm khả năng giải trình khi cơ quan điều tra Hoa Kỳ yêu cầu cung cấp thông tin về giá xuất khẩu, hoạt động sản xuất hoặc các chương trình hỗ trợ của Nhà nước.

Đối với các khoản ưu đãi thuế, tín dụng, hỗ trợ tài chính hoặc hỗ trợ đất đai được hưởng, doanh nghiệp cần lưu giữ hồ sơ liên quan để phục vụ việc rà soát trong trường hợp phát sinh điều tra chống trợ cấp. Khi nhận được yêu cầu cung cấp thông tin hoặc bảng câu hỏi điều tra, doanh nghiệp cần phối hợp chặt chẽ với nhà nhập khẩu, hiệp hội ngành hàng, cơ quan quản lý và đơn vị tư vấn pháp lý có chuyên môn để chuẩn bị câu trả lời đầy đủ, chính xác, nhất quán và đúng thời hạn. Ngoài ra, doanh nghiệp nên chủ động đa dạng hóa thị trường xuất khẩu, mở rộng mạng lưới khách hàng, nâng cao chất lượng sản phẩm, cải tiến công nghệ và tăng cường năng lực sản xuất thực chất tại Việt Nam nhằm giảm sự phụ thuộc vào một nguồn cung hoặc một thị trường nhất định. Nhìn chung, việc kết hợp theo dõi cảnh báo sớm, minh bạch hóa chuỗi cung ứng, kiểm soát chi phí, bảo đảm xuất xứ và nâng cao năng lực ứng phó điều tra sẽ giúp doanh nghiệp Việt Nam hạn chế nguy cơ bị áp dụng các biện pháp phòng vệ thương mại, củng cố uy tín với đối tác và duy trì hoạt động xuất khẩu phương tiện di chuyển cá nhân tốc độ thấp sang Hoa Kỳ một cách ổn định, bền vững.



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

