



BỘ CÔNG THƯƠNG
CỤC PHÒNG VỆ THƯƠNG MẠI

Số 09
2024

Bản tin

PHÒNG VỆ THƯƠNG MẠI & CẢNH BÁO SỚM

Hàng tuần



Thực hiện bởi
**TRUNG TÂM THÔNG TIN
VÀ CẢNH BÁO**

Địa chỉ: Số 23 Ngô Quyền,
Hoàn Kiếm, Hà Nội
Tel: (024) 22205304
Website: www.trav.gov.vn

Chịu trách nhiệm nội dung

Đỗ Thị Sa

Phó Giám đốc

Trung tâm thông tin và Cảnh báo

Nhóm Thực hiện:

CIEW

Thiết kế:

Nguyễn Mạnh Hùng
E-mail: ciew@moit.gov.vn

Bản quyền của TRAV

NỘI DUNG CHÍNH

TIN TRONG NƯỚC

- ♦ Cục Phòng vệ thương mại thông báo về việc tiếp nhận hồ sơ yêu cầu rà soát cuối kỳ biện pháp chống bán phá giá đối với một số sản phẩm bột ngọt có xuất xứ từ Cộng hòa In-đô-nê-xi-a và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa
- ♦ Hoa Kỳ tiếp tục gia hạn thời gian ban hành kết luận cuối cùng điều tra xem xét phạm vi sản phẩm và chống lẫn tránh thuế phòng vệ thương mại đối với tủ gỗ từ nhập khẩu Việt Nam
- ♦ Bra-xin khởi xướng điều tra chống bán phá giá với xơ sợi staple nhân tạo từ polyester

TIN NƯỚC NGOÀI

- ♦ Trung Quốc thực hiện các biện pháp chống bán phá giá đối với Polycarbonate Đài Loan
- ♦ Sắp áp thuế chống bán phá giá cao su tổng hợp
- ♦ Anh đề xuất dỡ bỏ biện pháp chống bán phá giá đối với thép Trung Quốc
- ♦ Thuế quan của Chile đối với các sản phẩm thép của Trung Quốc thúc đẩy cổ phiếu của nhà sản xuất thép địa phương CAP.

THÔNG TIN XUẤT NHẬP KHẨU

- ♦ Tổng quan thị trường xe đạp điện Hoa Kỳ và xu hướng

Cục Phòng vệ thương mại thông báo về việc tiếp nhận hồ sơ yêu cầu rà soát cuối kỳ biện pháp chống bán phá giá đối với một số sản phẩm bột ngọt có xuất xứ từ Cộng hòa In-đô-nê-xi-a và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa

Ngày 22 tháng 7 năm 2020, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 1933/QĐ-BCT về việc áp dụng thuế chống bán phá giá chính thức đối với một số sản phẩm bột ngọt có xuất xứ từ Cộng hòa In-đô-nê-xi-a và Cộng hòa nhân dân Trung Hoa (mã vụ việc: AD09).

Căn cứ theo quy định tại Khoản 2 Điều 82 Luật Quản lý ngoại thương, 01 năm trước khi kết thúc thời hạn áp dụng biện pháp chống bán phá giá, Bộ trưởng Bộ Công Thương ra quyết định tiến hành rà soát cuối kỳ đối với việc áp dụng biện pháp chống bán phá giá. Nội dung rà soát cuối kỳ được quy định chi tiết tại Khoản 2 Điều 82 Luật Quản lý ngoại thương và Điều 63 Nghị định số 10/2018/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 (sau đây gọi tắt là Nghị định số 10/2018/NĐ-CP).

Cục Phòng vệ thương mại thông báo chính thức tiếp nhận hồ sơ yêu cầu rà soát cuối kỳ của vụ việc. Theo quy định tại Khoản 2 Điều 62 Nghị định số 10/2018/NĐ-CP, trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày có thông báo này của Cơ quan điều tra, nhà sản xuất trong nước có quyền nộp Hồ sơ yêu cầu rà soát cuối kỳ việc áp dụng biện pháp chống bán phá giá. Thời hạn Cục Phòng vệ thương mại tiếp nhận hồ sơ chậm nhất là ngày 24 tháng 5 năm 2024.

Hồ sơ phải được nộp trực tiếp tại Cục Phòng vệ thương mại trong thời hạn nêu trên theo địa chỉ như sau:

Cục Phòng vệ thương mại – Tầng 8, 23 Ngô Quyền, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại: (024) 7303.7898, máy lẻ 112



Hoa Kỳ tiếp tục gia hạn thời gian ban hành kết luận cuối cùng điều tra xem xét phạm vi sản phẩm và chống lẫn tránh thuế phòng vệ thương mại đối với tử gỗ từ nhập khẩu Việt Nam

Cục Phòng vệ thương mại (PVTM) nhận được thông tin về việc Bộ Thương mại Hoa Kỳ (DOC) tiếp tục gia hạn thời gian ban hành kết luận cuối cùng về điều tra xem xét phạm vi sản phẩm và chống lẫn tránh thuế phòng vệ thương mại đối với tử gỗ nhập khẩu từ Việt Nam.

Theo thông báo của DOC, kết luận cuối cùng về điều tra xem xét phạm vi sản phẩm dự kiến được ban hành vào ngày 14 tháng 6 năm 2024. Đối với điều tra lẫn tránh thuế, DOC cũng đã tiếp tục gia hạn thời gian ban hành kết luận sơ bộ và kết luận cuối cùng của vụ việc tới ngày 28 tháng 6 và ngày 26 tháng 9 năm 2024.

Ngoài ra, DOC đã thiết lập mã vụ việc của nước thứ ba theo hệ thống tự động của Cơ quan Hải quan và Bảo vệ Biên giới

Hoa Kỳ (CBP) cho Việt Nam: A-552-106-000 và C-552-107-000. Việc cập nhật mã vụ việc nhằm theo dõi các quy trình nhập khẩu sản phẩm liên quan vào Hoa Kỳ.

Đồng thời, DOC đã đưa ra dự thảo hướng dẫn về các quy trình và thủ tục nhằm xác minh nguồn gốc và phạm vi sản phẩm của tử gỗ nhập khẩu, trong đó có những lưu ý về tạm ngừng thanh khoản và đặt cọc thuế; cơ chế chứng nhận của DOC và CBP. Đối với dự thảo hướng dẫn về các quy trình và thủ tục này, các bên quan tâm có thời hạn bình luận đến ngày 19 tháng 4 năm 2024, và thời hạn đưa ra ý kiến phản biện (rebuttal comments) là ngày 26 tháng 4 năm 2024.

Vụ việc điều tra phạm vi sản phẩm và lẫn tránh thuế PVTM bị DOC lần lượt khởi xướng từ tháng 5 và tháng 6 năm 2022. Tháng 9 năm 2023, DOC ban hành thông

báo điều chỉnh kết luận sơ bộ tháng 3 năm 2023, theo đó liệt kê 3 trường hợp tử gỗ nhập khẩu từ Việt Nam có các bộ phận sản xuất tại Trung Quốc thuộc phạm vi của lệnh áp thuế gốc với Trung Quốc.

Trước đó, từ tháng 4 năm 2020 đến nay, Hoa Kỳ áp thuế chống bán phá giá (CBPG) và chống trợ cấp (CTC) với tử gỗ có xuất xứ từ Trung Quốc với mức thuế CBPG là từ 4,37% đến 262,18%, mức thuế CTC là từ 13,33% đến 293,45%.

Mọi chi tiết vui lòng liên hệ:

Phòng Xử lý PVTM nước ngoài, Cục PVTM, Bộ Công Thương, 23 Ngô Quyền, Hoàn Kiếm, Hà Nội. Chuyên viên phụ trách: Hà Văn Hiếu, Điện thoại: 024.7303.7898 (máy lẻ 110), Email: hieuhv@moit.gov.vn; ngocny@moit.gov.vn.

Bra-xin khởi xướng điều tra chống bán phá giá với xơ sợi staple nhân tạo từ polyeste

Mới đây, Cục Phòng vệ thương mại (PVTM) nhận được thông báo về việc Ủy ban Ngoại thương (SECEX) thuộc Bộ Phát triển, Công nghiệp, Thương mại và Dịch vụ Bra-xin khởi xướng điều tra chống bán phá giá với sản phẩm xơ sợi staple nhân tạo từ polyeste (Polyester Staple Fiber) nhập khẩu từ Trung Quốc, Ấn Độ, Việt Nam, Malaysia và Thái Lan, cụ thể như sau:

- Sản phẩm bị điều tra: xơ sợi staple nhân tạo từ polyeste (Polyester Staple Fiber) có mã HS. 5503.20.90.

- Nguyên đơn: Hiệp hội Sản xuất Sợi Nhân tạo và Tổng hợp Bra-xin ("ABRAFAS")

- Biên độ phá giá cáo buộc:

Trung Quốc: USD 467,64/t / 45%

Việt Nam: USD 385,25/t / 39,3%

Thái Lan: USD 288,64/t / 26,9%

Malaysia: USD 459,43/t / 49,1%

- Thời kỳ điều tra: từ tháng 7 năm 2022 đến tháng 6 năm 2023.

- Thời kỳ điều tra thiệt hại: từ tháng 7 năm 2018 đến tháng 6 năm 2023.

Theo thông báo của SECEX, thời hạn đăng ký bên quan tâm vụ việc là ngày 10 tháng 4 năm 2024, thời hạn để trả lời bằng câu hỏi đối với Bị đơn bắt buộc và các nhà xuất khẩu quan tâm tới vụ việc là ngày 02 tháng 05 năm 2024, có thể gia hạn muộn nhất tới ngày 03 tháng 06 năm 2024 đối với Bị đơn bắt buộc của vụ việc. Thời hạn trả lời bản câu hỏi đối với các nhà nhập khẩu và doanh nghiệp sản xuất trong nước của Bra-xin là ngày 26 tháng 4 năm 2024, có thể gia hạn muộn nhất tới ngày 27 tháng 5 năm 2024.

Hiện tại, Hoa Kỳ đang khởi xướng tự vệ toàn cầu với sản phẩm xơ sợi staple nhân tạo từ polyeste (Fine Denier Polyester Staple Fiber) có mã HS. 5503.20.0025 và đang gửi bản câu hỏi tới các nhà sản xuất/xuất khẩu sản phẩm liên quan vào Hoa Kỳ nhằm xác định thiệt hại.

Mọi chi tiết vui lòng liên hệ:

Phòng Xử lý PVTM nước ngoài, Cục PVTM, Bộ Công Thương, 23 Ngô Quyền, Hoàn Kiếm, Hà Nội.

Chuyên viên phụ trách: Hà Văn Hiếu, Điện thoại: 024.7303.7898 (máy lẻ 110),

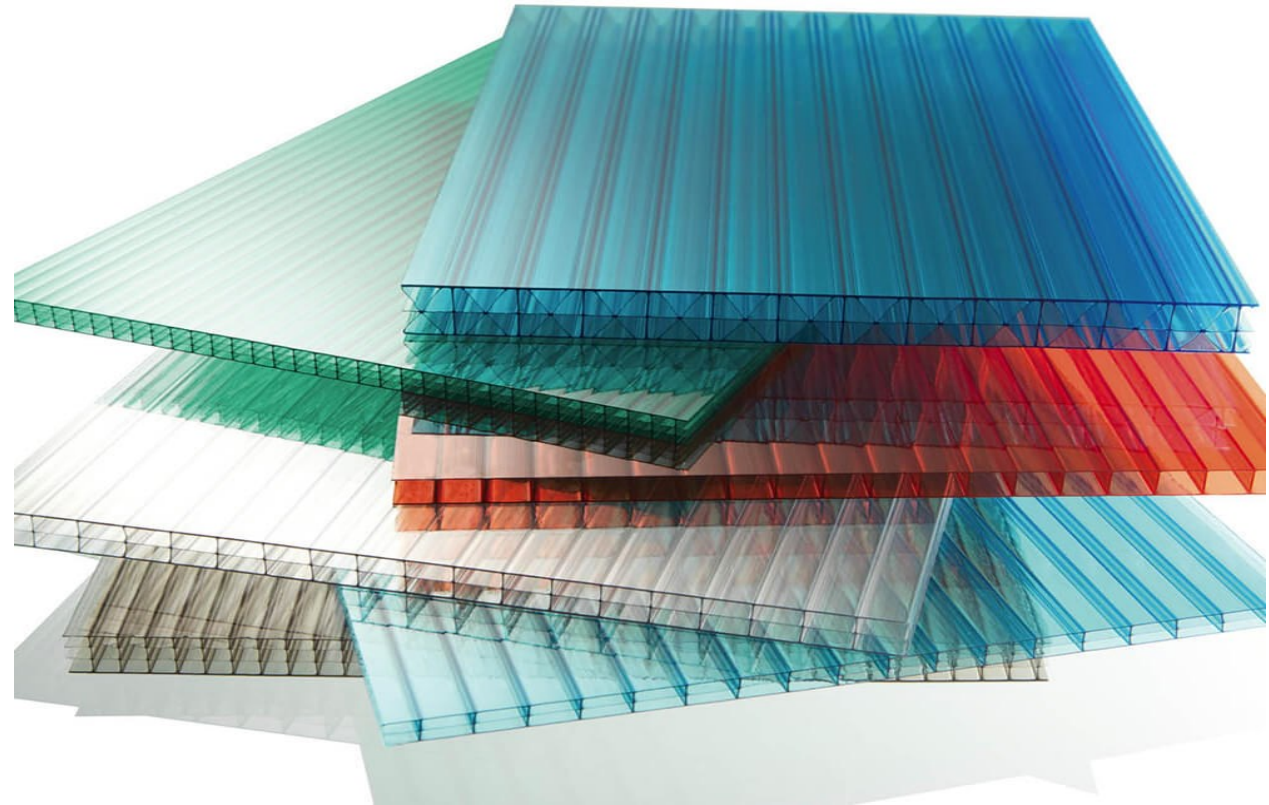
Email: hieuhv@moit.gov.vn; ngocny@moit.gov.vn.

Trung Quốc thực hiện các biện pháp chống bán phá giá đối với Polycarbonate Đài Loan

Bộ Thương mại Trung Quốc đã gây chấn động lớn trong lĩnh vực kinh tế khi công bố kế hoạch áp thuế chống bán phá giá đối với polycarbonate nhập khẩu từ Đài Loan. Biện pháp này sẽ có hiệu lực ngay lập tức và dự kiến sẽ kéo dài trong khoảng thời gian 5 năm.

Tuyên bố của Bộ cung cấp sự rõ ràng về quyết định ban hành các biện pháp chống bán phá giá nhằm vào polycarbonate nhập khẩu có nguồn gốc từ Đài Loan. Cuộc điều tra do Bộ tiến hành đã tìm ra bằng chứng thuyết phục về hành vi bán phá giá, được cho là gây tổn hại đáng kể cho ngành công nghiệp polycarbonate nội địa của Trung Quốc.

Cơ quan Hải quan Đài Loan đã cung cấp dữ liệu thống kê nhấn mạnh tầm quan trọng kinh tế sâu sắc của thị trường Trung Quốc đối với xuất khẩu polycarbonate của Đài Loan. Chỉ riêng năm ngoái, lượng pol-



ycarbonate trị giá 830 triệu USD đã được xuất khẩu sang Trung Quốc, chiếm tới 78,5% tổng lượng polycarbonate xuất khẩu của Đài Loan. Đáng chú ý là polycarbonate đã được đưa vào danh sách “thu hoạch sớm” của Hiệp định khung hợp tác

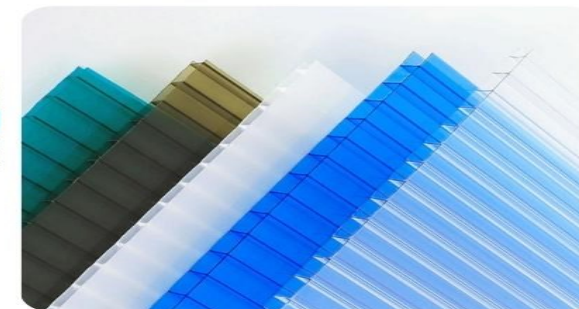
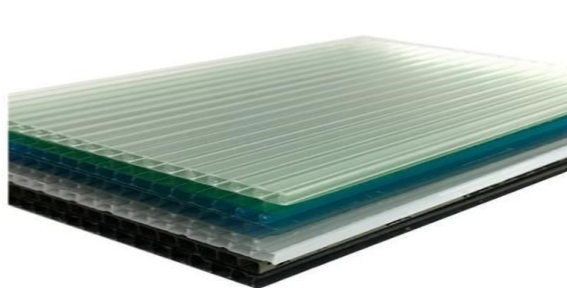
kinh tế (ECFA) được ký kết giữa Đài Loan và Trung Quốc vào năm 2010.

Các chuyên gia và học giả đã suy đoán rằng việc áp dụng thuế chống bán phá giá đối với polycarbonate, một vật liệu linh

hoạt không thể thiếu trong vô số lĩnh vực như điện tử, ô tô, quang học, bao bì, thiết bị y tế và thiết bị an toàn, có thể được hiểu là động thái chiến lược của Trung Quốc trong ứng phó với những căng thẳng và áp lực địa chính trị lớn hơn.

Nguồn gốc của cuộc điều tra này bắt nguồn từ tháng 11 năm 2022 khi Bộ Thương mại Trung Quốc khởi động cuộc điều tra chống bán phá giá đối với polycarbonate nhập khẩu từ Đài Loan. Những phát hiện sơ bộ, được tiết lộ vào tháng 8 năm 2023, đã chứng minh sự tồn tại của hành vi bán phá giá và hậu quả là sự tàn phá đối với ngành công nghiệp polycarbonate của Trung Quốc. Trong suốt thời gian tạm thời, thuế chống bán phá giá đối với polycarbonate của Đài Loan đã tăng vọt lên mức đáng kinh ngạc là 22,4%.

Ban đầu kết luận của cuộc điều tra này dự kiến sẽ được đưa ra vào ngày 29 tháng 5 nhưng nó đã được xúc tiến thực hiện nhanh chóng và công bố ngày hôm qua, ngay trước lễ nhậm chức của tổng thống



đắc cử William Lai vào ngày 20 tháng 5. Thông báo của Bộ nêu rõ các mức thuế chống bán phá giá cụ thể được ấn định cho nhiều công ty Đài Loan khác nhau. Các đơn vị nổi bật như Tập đoàn sợi hóa học Đài Loan (9%), Tập đoàn hóa chất Idemitsu Đài Loan (9%), Chimei Corp (12,2%), Chi Lin Technology Co, Ltd (12,2%), cùng với các đơn vị khác của Đài Loan (22,4%).

Phản ứng trước động thái của Trung Quốc, người phát ngôn của Đài Loan Lin

Tzu-lun nêu lên những lo ngại sâu sắc về tính công bằng và bình đẳng của các biện pháp đó đối với các doanh nghiệp Đài Loan. Lin nhấn mạnh rằng các hành động của Trung Quốc hầu như không thúc đẩy bình thường hóa quan hệ thương mại giữa hai bờ eo biển và kêu gọi Trung Quốc kiểm chế chính trị hóa các vấn đề thương mại. Ngoài ra, ông nhiệt tình ủng hộ việc khôi phục thương mại xuyên eo biển và tuân thủ các chuẩn mực quốc tế.

Sắp áp thuế chống bán phá giá cao su tổng hợp

Tổng cục Phòng vệ thương mại (DGTR) đã khuyến nghị áp dụng thuế chống bán phá giá tạm thời đối với hàng nhập khẩu Cao su Isobutylene-Isoprene (IIR) hoặc cao su butyl từ Trung Quốc, Ả Rập Saudi, Nga, Singapore và Hoa Kỳ sau khi nhận được đơn khởi kiện của Reliance Sibur Elastomers (RSEPL), nhà sản xuất duy nhất sản phẩm này ở Ấn Độ.

Các mức thuế đề xuất đối với hàng nhập khẩu IPR từ 5 quốc gia gây thiệt hại cho nhà sản xuất Ấn Độ dao động từ 319 USD đến 647 USD/tấn tùy thuộc vào quốc gia xuất xứ của sản phẩm. Mức thuế cao nhất được áp dụng là đối với cao su butyl nhập khẩu từ Ả Rập Saudi trong khi mức thuế thấp nhất được áp dụng là đối với sản phẩm đến từ Trung Quốc. Cuộc điều tra của DGTR cho thấy tỷ lệ thiệt hại do bán phá giá là từ 15% đến 60%, đây là tỷ lệ lớn và gây tổn hại cho ngành sản xuất



trong nước. Ban Thuế gián thu và Hải quan Trung ương dự kiến sẽ sớm thông báo về mức thuế này.

IIR là sản phẩm thu được từ quá trình “cracking” của nhà máy lọc dầu và được sử dụng trong sản xuất lốp xe, vòng đệm,

thiết bị kiểm soát độ rung, vật liệu chống thấm và các sản phẩm cao su công nghiệp. Nó cũng được sử dụng trong màng chắn, miếng đệm, cách điện dây và cáp, lớp lót, vòng chữ O, vòng đệm và đóng nắp chai.

DGTR đã bắt đầu điều tra khiếu nại về việc bán phá giá sản phẩm từ các quốc gia trên vào tháng 6 năm 2023 theo đơn đăng ký của RESPL, công ty do Reliance Industries Ltd (RIL) sở hữu phần lớn.

Quá trình điều tra cũng có sự tham gia của các doanh nghiệp thuộc ngành sử dụng chính thường xuyên nhập khẩu IIR bao gồm các nhà sản xuất lốp xe như Ceat và MRF và Hiệp hội các nhà sản xuất lốp ô tô (ATMA).

Công ty thuộc tập đoàn RIL đã bắt đầu sản xuất thương mại IIR vào tháng 3 năm 2022 và trong văn bản đệ trình trước cơ quan điều tra cho rằng giá bán cao su tổng hợp thấp hơn giá bán của ngành công nghiệp trong nước, khiến công ty này phải chịu lỗ.

Họ cho biết do giá sản phẩm nhập khẩu thấp nên họ buộc phải giữ giá thấp và vận hành các cơ sở sản xuất dưới công suất và đôi khi thậm chí phải đóng cửa các nhà máy. Công ty cũng buộc phải bán lỗ sản



phẩm ra nước ngoài vì áp lực giá ở thị trường địa phương. Các tuyên bố về thiệt hại đã được DGTR chấp nhận và khuyến nghị áp dụng thuế chống bán phá giá tạm thời.

Nhập khẩu sản phẩm này trong năm 2021-22 là 29808 tấn và RSEPL cũng cho biết

năng lực sản xuất của họ có thể đáp ứng nhu cầu địa phương.

Thông báo về nhiệm vụ sẽ do Cục Doanh thu thuộc Bộ Tài chính ban hành. Trong khi chờ đợi, DGTR mời công chúng nêu ý kiến và tổ chức điều trần công khai trước khi đưa ra kết luận cuối cùng.

Anh đề xuất dỡ bỏ biện pháp chống bán phá giá đối với thép Trung Quốc

Cơ quan Phòng vệ Thương mại Anh (TRA) đề xuất dỡ bỏ các biện pháp chống bán phá giá đối với thép gia cường của Trung Quốc, Anh cho biết cần nhập khẩu nhiều hơn để đáp ứng sự sụt giảm nguồn cung từ các nước khác vì cuộc chiến ở Ukraine.

Các biện pháp này đã được thực hiện từ năm 2016, nhưng TRA cho biết việc duy trì chúng sẽ không mang lại lợi ích kinh tế cho Anh do nhu cầu thép cho lĩnh vực xây dựng rất cao trong khi nguồn cung từ Nga, Belarus và Ukraine giảm.

TRA cho biết, ba quốc gia Nga, Belarus và Ukraine đã cung cấp 27% lượng thép cây nhập khẩu của Anh trong năm 2020 và 2021, con số này có thể sẽ giảm đáng kể do Nga xâm lược Ukraine và Anh sẽ đưa ra các lệnh trừng phạt tiếp theo đối với Nga và Belarus.



TRA cho biết việc giữ các biện pháp phòng vệ thương mại đối với thép gia cố (hay còn được gọi là HFP Rebar) từ Trung Quốc sẽ có tác động "nghiêm trọng" đối với nền kinh tế Anh.

Giám đốc điều hành TRA Oliver Griffiths cho biết việc thiếu nguồn cung và giá tăng cao sẽ có tác động đáng kể, gây ra ảnh hưởng đến nền kinh tế Anh còn lớn hơn

việc các nhà sản xuất thép của Anh phải chịu khi dỡ bỏ thuế đối với hàng nhập khẩu từ Trung Quốc.

Đề xuất trên của TRA sẽ phải trải qua thời gian tham vấn 30 ngày trước khi đưa ra khuyến nghị cuối cùng để chính phủ Anh đưa ra quyết định.

Trung Quốc áp thuế chống bán phá giá đối với hóa chất nhập khẩu của Mỹ trong bối cảnh cạnh tranh thương mại gia tăng

Trung Quốc đã áp thuế nhập khẩu một loại axit từ Hoa Kỳ được sử dụng rộng rãi trong thực phẩm, thức ăn chăn nuôi, thuốc trừ sâu và lĩnh vực y tế trong bối cảnh cạnh tranh gia tăng giữa hai quốc gia về thương mại song phương.

Bộ Thương mại Trung Quốc tuyên bố rằng nhập khẩu axit propionic từ Hoa Kỳ sẽ phải chịu mức thuế 43,5%, sau khi tiến hành cuộc điều tra vào tháng 7 cho thấy ngành công nghiệp axit propionic nội địa của Trung Quốc “bị thiệt hại nghiêm trọng”.

Tranh chấp thương mại giữa hai nền kinh tế lớn nhất thế giới ngày càng gia tăng bất chấp các chuyến thăm ngoại giao gần đây.

Mỹ đe dọa sẽ tăng thuế đối với thép nhập khẩu của Trung Quốc và đang gây áp lực để buộc Mexico cấm Trung Quốc gián tiếp bán sản phẩm kim loại của mình cho Mỹ. Bộ thương mại Trung Quốc cho biết họ kiên quyết phản đối việc Mỹ tăng thuế và sẽ thực hiện mọi biện pháp cần thiết để bảo vệ quyền và lợi ích của mình.



Thuế quan của Chile đối với các sản phẩm thép của Trung Quốc thúc đẩy cổ phiếu của nhà sản xuất thép địa phương CAP.

Quyet định của chính phủ Chile áp dụng thuế chống bán phá giá đối với hai sản phẩm thép từ Trung Quốc đã thúc đẩy cổ phiếu của nhà sản xuất thép địa phương CAP khiến họ quyết định đình chỉ thông báo đóng cửa một nhà máy.

Cổ phiếu của công ty thép địa phương đã tăng tới 3,1% vào sáng thứ Hai trên Sở giao dịch chứng khoán Santiago.

Bộ tài chính Chile cuối tuần qua đã công bố nghị định áp dụng “thuế chống bán phá giá tạm thời” là 24,9% đối với các thanh thép để sản xuất bi mài thông thường có đường kính dưới 4 inch và 33,5% đối với bi thép có cùng kích thước xuất xứ từ Trung Quốc.

Vào tháng 3, CAP đã đồng ý đình chỉ hoạt động tại Compañía Siderúrgica Huachipato (CSH) ở miền nam Chile trong



khoảng ba tháng sau khi cho rằng động thái chống lại hàng nhập khẩu từ Trung Quốc của cơ quan quản lý địa phương là không đủ.

Sau đó, hội đồng quản trị CAP đã gửi thư cho cơ quan quản lý chứng khoán cho biết công ty “đã đưa ra quyết định đảo ngược quy trình đình chỉ vô thời hạn”.

Biện pháp này được đưa ra sau khi một ủy ban nhận được kháng cáo từ công ty và

các cá nhân quan tâm đến việc sửa đổi khuyến nghị về các biện pháp tạm thời đối với nhập khẩu thanh và bi thép từ Trung Quốc.

CAP cho biết quyết định này giúp cho việc vận hành sản xuất thép tại khu vực CSH sẽ được duy trì và đảm bảo tính liên tục, cho phép các doanh nghiệp trong khu vực này hoạt động trong một môi trường cạnh tranh, đồng thời điều đó sẽ giúp tạo việc làm cho người lao động, nhà cung cấp và nhà thầu.

Công ty này cũng cho biết họ đang phân tích “chi phí không thể hoàn lại” của quá trình đình chỉ. Theo các nghị định, mức thuế đối với các sản phẩm của Trung Quốc có thể không quá sáu tháng, kể từ cuối tháng 3.

Tổng quan thị trường xe đạp điện Hoa Kỳ và xu hướng

1. Tổng quan thị trường xe đạp điện Hoa Kỳ và xu hướng

Xe đạp điện là một loại phương tiện vận động được trang bị động cơ, pin và cảm biến, hoạt động hỗ trợ người lái tăng công suất đạp xe. Sản phẩm này mang tính đa năng cao, với khả năng điều chỉnh các mức công suất và tốc độ tùy theo điều kiện thực tế. Nhờ vào sự hỗ trợ này, người sử dụng xe đạp điện có thể:

- **Tăng tốc độ di chuyển:** So với xe đạp truyền thống, xe đạp điện giúp người lái đạt tốc độ nhanh hơn mà không cần dùng quá nhiều sức lực.
- **Luyện tập thể thao linh hoạt:** Khi người lái muốn tập luyện, họ có thể tắt động cơ và sử dụng pedal truyền thống để đạp như xe đạp thường.

Giải pháp thay thế khả thi cho ô tô

Theo thống kê, hơn 50% các chuyến đi bằng ô tô hàng ngày của người Mỹ có quãng đường dưới 10 dặm. Pin của xe đạp điện có thể hoạt động hiệu quả trong phạm vi từ 40 đến 50

dặm sau mỗi lần sạc, làm cho xe đạp điện trở thành một lựa chọn thay thế hợp

viết thành đoạn 5000 từ

Dưới đây là bài phân tích toàn diện, dài khoảng 5000 từ, về ngành công nghiệp xe đạp điện tại Hoa Kỳ, từ đặc điểm sản phẩm, cơ hội phát triển, đến các thách thức mà ngành này đang đối mặt:

Xe đạp điện là sự kết hợp hoàn hảo giữa truyền thống và công nghệ hiện đại. Dòng xe này được trang bị pin, động cơ, và cảm biến, cho phép người sử dụng điều chỉnh mức công suất và tốc độ để đáp ứng nhu cầu di chuyển đa dạng. Điểm nổi bật của xe đạp điện là khả năng vừa mang lại trải nghiệm vận tốc nhanh như xe máy vừa hỗ trợ hoạt động thể chất thông qua chế độ đạp pedal truyền thống.

Khả năng hoạt động sau mỗi lần sạc của pin xe đạp điện là từ 40 đến 50 dặm, một phạm vi lý tưởng khi xét đến thống kê tại Hoa Kỳ, nơi hơn 50% các chuyến đi ô tô hàng ngày có tổng quãng đường dưới 10 dặm. Xe đạp điện giúp người dùng linh

hoạt di chuyển mà không đổ mồ hôi, cũng như đáp ứng nhu cầu luyện tập thể thao nếu muốn.

Trong bối cảnh ngày càng chú trọng đến giao thông xanh và bền vững, xe đạp điện được xem là một giải pháp thay thế lý tưởng cho ô tô, đặc biệt tại các thành phố lớn ở Hoa Kỳ. Xe đạp điện không chỉ giảm khí thải carbon mà còn khuyến khích việc di chuyển bằng phương tiện thân thiện với môi trường. Ngoài ra, đây còn là phương tiện lý tưởng giúp người dân nâng cao sức khỏe và duy trì lối sống năng động.

Ngành công nghiệp xe đạp điện tại Hoa Kỳ được chia thành ba phân khúc chính, dựa trên mục đích sử dụng và đối tượng khách hàng:

- 1. Phân khúc xe điện đường dài:** Nhắm đến những người cần phương tiện di chuyển bền bỉ để thực hiện các chuyến đi xa, như đi phượt hoặc các hoạt động ngoài trời kéo dài.
- 2. Phân khúc xe điện giải trí:** Dành cho những khách hàng tìm kiếm trải nghiệm mới mẻ và thú vị, ví dụ như người sử dụng xe đạp điện tại các khu du lịch hoặc công viên lớn.

3. Phân khúc xe điện đi lại ngắn hạn và vận chuyển

hàng ngày: Đây là phân khúc lớn nhất, phục vụ nhu cầu di chuyển hằng ngày của người dân, đặc biệt tại các khu vực đô thị.

Nhờ khả năng đáp ứng nhu cầu đa dạng, xe đạp điện đã trở thành lựa chọn hàng đầu cho cả người trẻ tuổi muốn tiết kiệm chi phí và bảo vệ môi trường, cũng như người cao tuổi muốn kéo dài khả năng di chuyển độc lập của mình.

Cơ hội phát triển của xe đạp điện tại Hoa Kỳ

Với các thành phố tại Hoa Kỳ ngày càng tập trung vào phát triển giao thông xanh, xe đạp điện được kỳ vọng sẽ trở thành phương tiện chủ đạo trong kế hoạch cải thiện hệ thống vận tải đô thị. Chính sách hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng như làn đường dành riêng cho xe đạp, trạm sạc, và không gian lưu giữ xe tại các khu vực công cộng đang tạo động lực lớn cho ngành công nghiệp này.

Xe đạp điện đáp ứng nhu cầu của nhiều nhóm người tiêu dùng khác nhau:

- **Người trẻ tuổi:** Tận dụng công nghệ hiện đại để thay thế xe hơi, giảm chi phí nhiên liệu.

- **Người cao tuổi:** Sử dụng xe đạp điện để kéo dài sự năng động và duy trì sức khỏe, đặc biệt khi tốc độ của xe phù hợp với khả năng kiểm soát.
- **Những người yêu thể thao:** Xe đạp điện có thể trở thành một lựa chọn hoàn hảo để rèn luyện sức khỏe hoặc chinh phục những địa hình khó khăn.

Theo báo cáo năm 2019 của Modor Intelligence, thị trường xe đạp điện toàn cầu đạt giá trị 15,42 tỷ USD và dự kiến tăng trưởng 7,5% hàng năm trong 5 năm tới. Mặc dù có nhiều nhà cung ứng trên toàn thế giới, các thương hiệu mạnh như Giant Bike, Merida, Trek Bikes, Riese & Muller, và M1 Sporttechnik đang chiếm phần lớn thị phần tại Hoa Kỳ.

Thách thức đối với ngành xe đạp điện tại Hoa Kỳ

1. Chi phí sản xuất cao

Xe đạp điện là sản phẩm công nghệ cao, đòi hỏi sự kết hợp của nhiều bộ phận từ các nhà sản xuất khác nhau trên toàn cầu. Ví dụ, khung xe thường được thiết kế tại Hoa Kỳ, chế tạo ở Đài Loan, trang thiết bị phụ tùng được nhập khẩu từ Philip-pines, và thậm chí sơn từ Hà Lan. Việc phối hợp này không chỉ làm tăng chi phí sản xuất mà còn khiến chuỗi cung ứng dễ bị đứt đoạn, gây khó khăn cho cả nhà sản xuất và nhà bán lẻ.

2. Rào cản pháp lý

Một trong những thách thức lớn nhất của ngành xe đạp điện tại Hoa Kỳ là sự thiếu đồng nhất về quy định pháp luật đối với xe đạp điện ở các bang. Một số bang, chẳng hạn như New York, vẫn phân loại xe đạp điện như xe máy và yêu cầu chúng sử dụng làn đường dành cho ô tô. Để khắc phục tình trạng này, hệ thống phân loại xe đạp điện đã được giới thiệu, chia xe đạp điện thành ba loại:

- **Loại 1:** Tốc độ tối đa 20 dặm/giờ.
- **Loại 2:** Tương tự loại 1 nhưng có van tiết lưu.
- **Loại 3:** Tốc độ tối đa 28 dặm/giờ.

Tuy nhiên, cần thêm nhiều nỗ lực để thúc đẩy các dự án cơ sở hạ tầng hỗ trợ xe đạp điện và giúp các nhà lập pháp chính thức công nhận xe đạp điện là một phần trong hệ thống giao thông đô thị.

3. Khách hàng khắt khe

Khách hàng tại Hoa Kỳ có xu hướng đánh giá cao tính thực chứng trong quá trình mua sắm. Họ muốn thử nghiệm sản phẩm trước khi mua, đồng thời rất quan tâm đến dịch vụ sửa chữa và hậu mãi. Điều này đòi hỏi chuỗi cung ứng phải vận

hành hiệu quả và ổn định. Bất kỳ vấn đề nào trong chuỗi cung ứng – từ bảo hành, phụ tùng hết hàng, đến nhà cung cấp nước ngoài không đáng tin cậy – đều có thể làm giảm lòng tin của khách hàng và ảnh hưởng xấu đến doanh số bán hàng.

4. Đối mặt với tư tưởng truyền thống

Mặc dù xe đạp điện được ca ngợi vì sự tiện lợi và thân thiện với môi trường, một số người đi xe đạp truyền thống tại Hoa Kỳ, đặc biệt là những người ưa thích tập luyện thể dục thể thao, phản đối mạnh mẽ dòng xe này vì cho rằng nó phá vỡ ý nghĩa “đạp xe chân thực”.

Triển vọng và giải pháp thúc đẩy phát triển

1. Đầu tư vào công nghệ

Việc giảm chi phí sản xuất thông qua công nghệ hiện đại và tự động hóa là cách tiếp cận quan trọng để làm cho xe đạp điện trở nên cạnh tranh hơn về giá. Đầu tư vào nghiên cứu và phát triển (R&D) cũng cần thiết để cải thiện hiệu suất pin, động cơ và các tính năng thông minh khác.

2. Phát triển cơ sở hạ tầng

Các chính quyền thành phố cần đẩy mạnh việc xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ xe đạp điện, bao gồm các làn đường riêng

biệt, hệ thống trạm sạc, và điểm lưu trữ công cộng. Điều này không chỉ tăng sự thuận tiện mà còn giảm bớt mối lo ngại của người tiêu dùng.

3. Xây dựng thương hiệu mạnh

Để cạnh tranh với các thương hiệu lớn như Giant hoặc Trek Bikes, các công ty mới cần tập trung vào xây dựng thương hiệu thông qua chiến lược marketing sáng tạo, dịch vụ hậu mãi tốt, và tạo niềm tin với khách hàng.

4. Giáo dục và khuyến khích người tiêu dùng

Tăng cường nhận thức về lợi ích của xe đạp điện – từ tác động tích cực đối với môi trường đến lợi ích sức khỏe cá nhân – là chiến lược dài hạn để mở rộng thị phần. Chính phủ cũng có thể hỗ trợ bằng cách cung cấp các khoản trợ cấp hoặc ưu đãi thuế cho người mua xe đạp điện.

Kết luận

Ngành công nghiệp xe đạp điện tại Hoa Kỳ đang đứng trước những cơ hội lớn trong bối cảnh các thành phố chuyển mình sang giao thông bền vững và nhu cầu về phương tiện thân thiện với môi trường ngày càng tăng. Mặc dù gặp nhiều thách thức

2. Nhập khẩu xe đạp điện vào Hoa Kỳ từ các nước trên thế giới và từ Việt Nam

2.1. Tình hình chung về nhập khẩu nhóm hàng mã HS 8711.60 từ các nước trên thế giới vào Hoa Kỳ

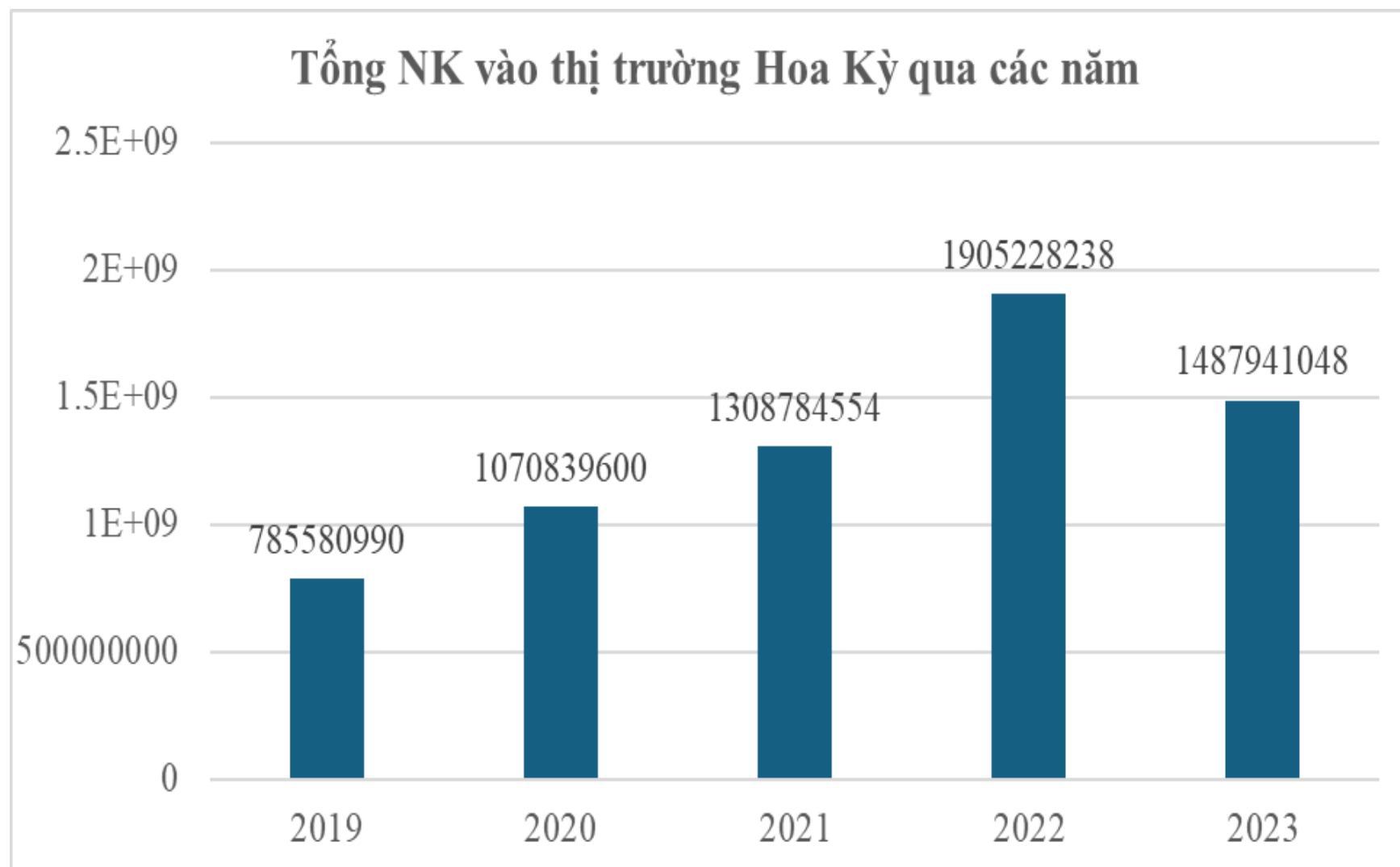
Kim ngạch nhập khẩu xe đạp điện tại thị trường Hoa Kỳ có xu hướng tăng mạnh trong giai đoạn từ 2020 – 2022. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu xe đạp điện từ Trung Quốc vẫn tăng 3,5%, từ 711 triệu USD năm 2020 lên 735 triệu USD năm 2021.

Trong cùng giai đoạn 2019-2020, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam cũng tăng lên nhưng chưa đáng kể và vẫn chỉ chiếm tỉ trọng nhỏ trong cơ cấu nhập khẩu xe đạp điện của Hoa Kỳ. Xuất khẩu xe đạp điện của Việt Nam sang Hoa Kỳ chỉ tăng gấp 1,6 lần, từ 18,6 triệu USD năm 2019 lên 30,3 triệu USD năm 2020. Nhưng trong năm 2021 tổng kim ngạch nhập khẩu từ Việt Nam vào Hoa Kỳ đối với mặt hàng này lại có sự sụt giảm 1,02% tương ứng với xuất khẩu vào Hoa Kỳ năm 2021 là 26,3 triệu USD.

Tổng giá trị nhập khẩu xe đạp điện vào thị trường Hoa Kỳ có xu hướng gia tăng qua từng năm, năm 2019 chỉ đạt 785 triệu USD nhưng đến năm 2021 đã tăng tới gần 40%. Năm 2021 là

năm trị giá nhập khẩu xe đạp điện vào Hoa Kỳ đạt mức cao kỷ lục 1,9 tỷ USD, tăng vọt so với cùng kỳ năm trước đó. Tuy nhiên, trị giá nhập khẩu mặt hàng xe đạp điện đã có sự sụt giảm đáng kể vào năm 2023 khi chỉ đạt 1,48 tỷ USD, thấp hơn nhiều so với kỳ vọng của năm trước đó.



Biểu đồ 1: Biến động tổng trị giá nhập khẩu mã HS 8711.60 vào Hoa Kỳ giai đoạn 2019-2023

Nguồn: Tính toán từ số liệu của HIS

2.2. So sánh tương quan thị phần của Việt Nam và các nguồn cung ứng khác trên thế giới

Trung Quốc là quốc gia luôn dẫn đầu thế giới về sản xuất và xuất khẩu xe đạp điện sang thị trường hoa kỳ, thị phần của Trung Quốc luôn giữ ở mức trên 56% qua nhiều năm và kim ngạch nhập khẩu xe đạp điện của Hoa Kỳ từ thị trường này luôn có giá trị trên 850 triệu USD. Trong các quốc gia mà Hoa Kỳ cũng nhập khẩu xe đạp điện còn có Việt Nam và Đức là những nước có giá trị nhập khẩu tương đối lớn tuy vẫn thấp hơn nhiều so với Trung Quốc. Nhìn chung năm 2023 có trị giá nhập khẩu nhóm mặt hàng mã HS 8711.60 có sự sụt giảm mạnh và rất nhiều thị trường lớn nhỏ đều sụt giảm. Trị giá xuất khẩu của Trung Quốc giảm tới 25,34% trong khi Việt Nam và Đức đều giảm tới hơn 40%.

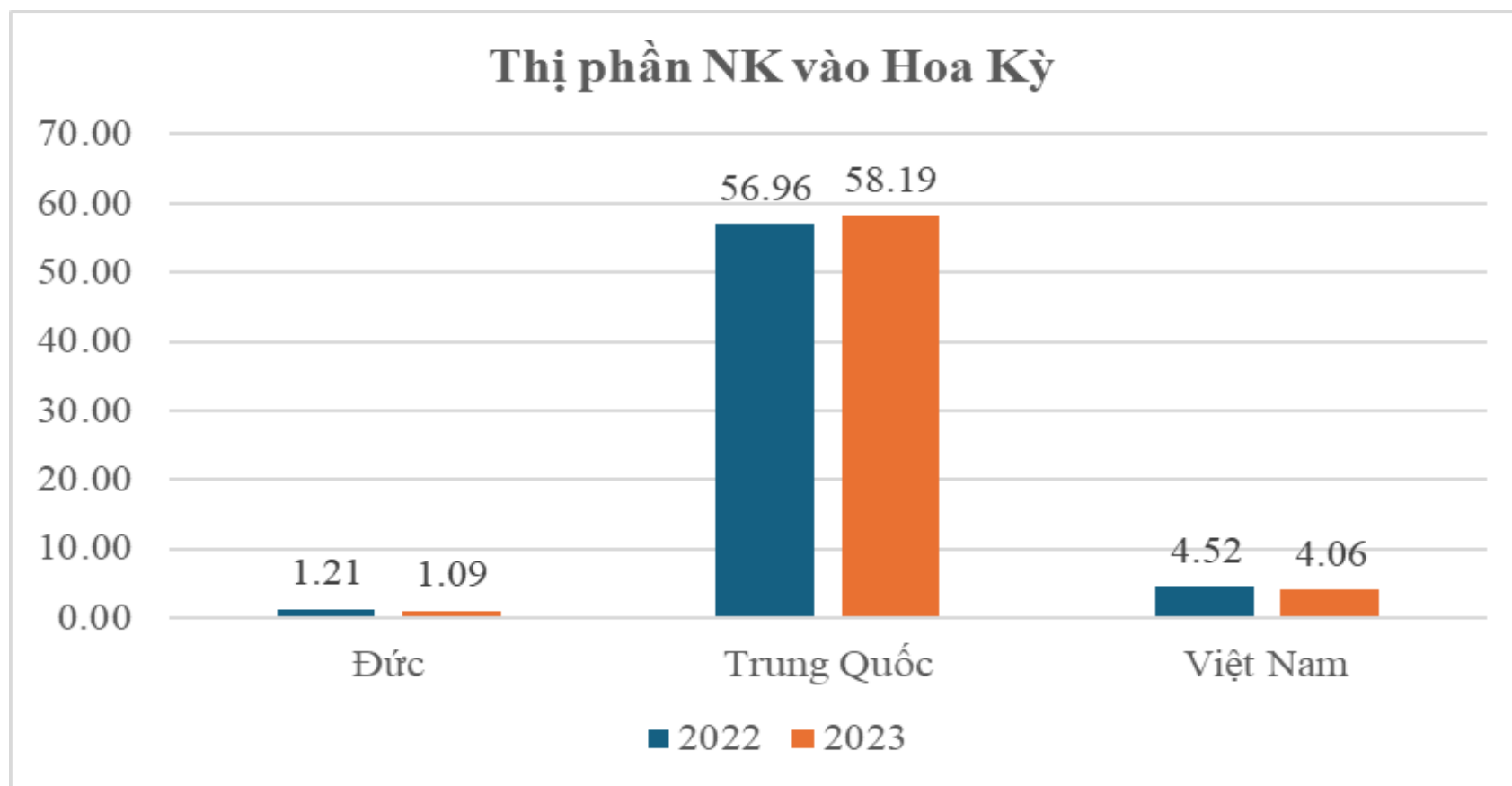
Bảng 1: Các nguồn cung ứng chính nhóm sản phẩm mã HS 8711.60

Nguồn cung ứng vào Hoa Kỳ	Trị giá NK 2022	Trị giá NK 2023	So sánh 2023 với 2022
Tổng NK vào Hoa Kỳ	1.905.228.238	1.487.941.048	-28,04
Đức	22.970.329	16.216.904	-41,64
Trung Quốc	1.085.203.042	865.809.112	-25,34
Việt Nam	86.149.030	60.453.487	-42,50

Nguồn: Tính toán từ số liệu của HIS

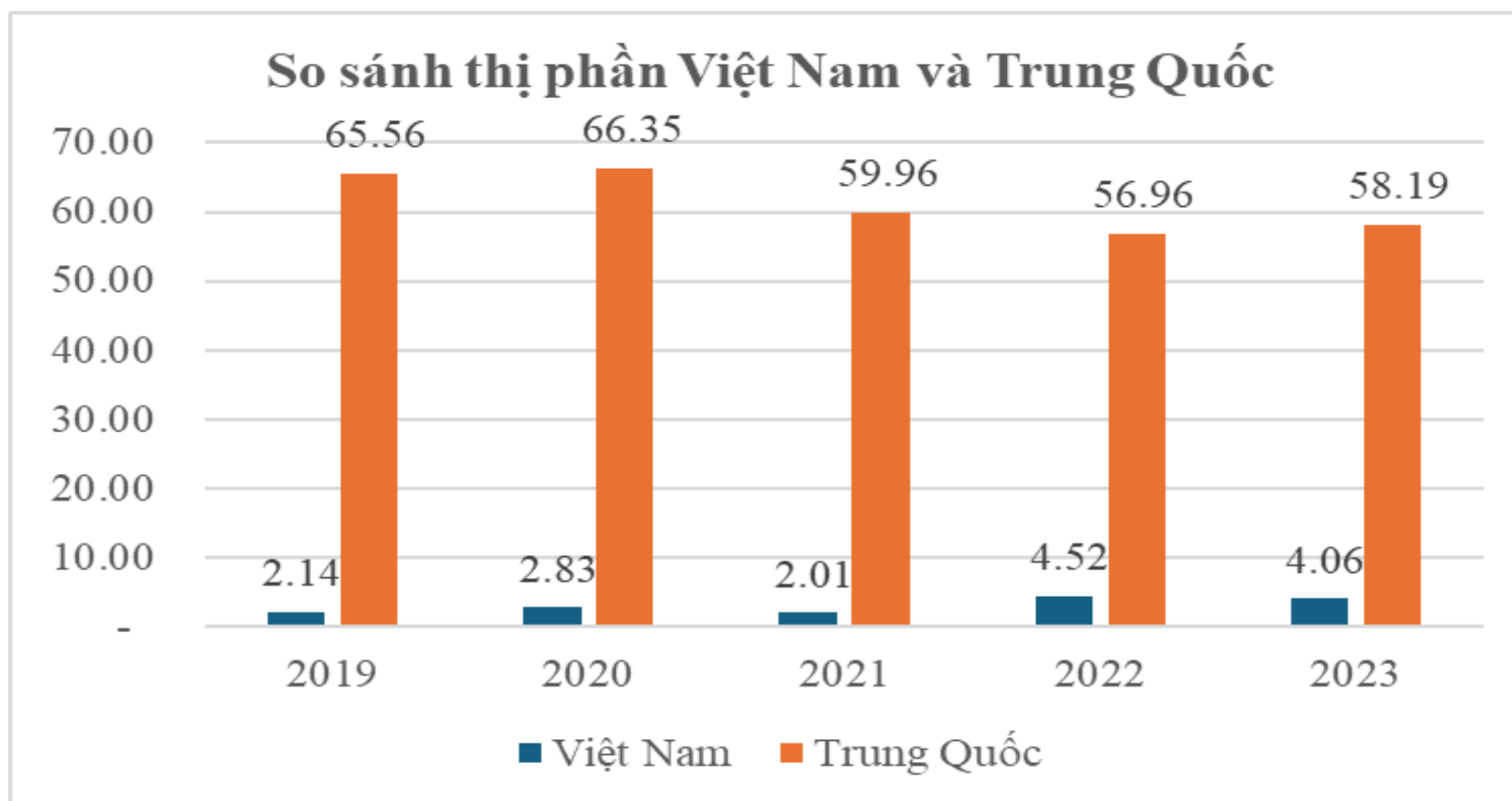
Tuy giảm mạnh về trị giá nhập khẩu vào thị trường Hoa Kỳ nhưng Việt Nam vẫn luôn duy trì thị phần của mình vào thị trường này ở mức trên 4% trong hai năm liên tiếp. Trung Quốc dù có sự suy giảm về giá trị nhập khẩu sang Hoa Kỳ nhưng thị phần lại tăng so với cùng kỳ năm trước do các quốc gia khác còn có sự sụt giảm mạnh hơn.

Biểu đồ 2: So sánh thị phần nhập khẩu từ Việt Nam với các nguồn cung ứng chính nhóm hàng mã HS 8711.60 vào Hoa Kỳ trong năm 2022 và 9 tháng năm 2023



Nguồn: Tính toán từ số liệu của HIS

Biểu đồ 3: So sánh biến động thị phần của Việt Nam và Trung Quốc trong nhập khẩu nhóm hàng mã HS 9401.61 vào Hoa Kỳ giai đoạn 2019-2023



Nguồn: Tính toán từ số liệu của HIS

3. Cảnh báo và khuyến nghị:

Từ năm 2019, Bộ Công Thương đã bắt đầu đưa mặt hàng xe đạp điện vào nhóm mặt hàng theo dõi và cảnh báo khi xuất khẩu sang thị trường Hoa Kỳ. Nghiên cứu về thị trường xe đạp điện Hoa Kỳ cho thấy áp lực cạnh tranh về giá cả trên thị trường

đang hạn chế sản xuất nội địa ở quy mô lớn, bởi chi phí sản xuất tại Hoa Kỳ thường cao hơn tại các thị trường đang phát triển. Một số nhà sản xuất nội địa đang tập trung vào dòng xe cao cấp, nhưng đa phần là các lô hàng có quy mô nhỏ, trong khi các nhà bán lẻ trực tuyến giá rẻ lại lựa chọn những sản phẩm được sản xuất từ các phụ tùng giá rẻ và không bền để đáp ứng được các chương trình giảm giá ngày càng sâu của mình. Chính điều này khiến cho xe đạp điện ở Hoa Kỳ vẫn bị giới hạn ở nhóm trang thiết bị thể dục cho phục vụ hoạt động giải trí chứ không phải là phương tiện giao thông được sử dụng rộng rãi có thay thế cho ô tô ở những quãng đường khoảng 30-40 dặm.

Chi phí để sản xuất cũng như duy trì hệ thống bảo dưỡng, sửa chữa, bảo hành đối với xe đạp điện ở Hoa Kỳ nhìn chung lớn, vì hoạt động bảo dưỡng tại đây yêu cầu thợ cơ khí được đào tạo về điện. Nếu so với xe đạp truyền thống, xe đạp điện có thể dễ dàng bị hư hỏng do tác động bởi thời tiết hơn. Các cơ sở bảo hành có thể ngừng hoạt động kinh doanh sau vài năm đầu tiên, dẫn đến việc không thể kiểm được các bộ phận thay thế để bảo dưỡng xe đạp nếu không có nguồn phụ tùng nhập khẩu đều đặn từ các nước sản xuất.

Trong thời gian bị ảnh hưởng của đại dịch COVID-19, các nhà bán lẻ xe đạp điện tại Hoa Kỳ đã phải đang tìm kiếm các nhà cung cấp xe đạp điện trong nước để lấp đầy cửa hàng của họ do hàng xuất khẩu từ châu Á bị đình trệ đáng kể và đắt đỏ hơn. Sau dịch bệnh, các quy định ngày càng khắt khe và luật thuế quan sửa đổi cũng sẽ ảnh hưởng đến nguồn hàng nhập khẩu từ các thị trường đang phát triển. Điều này đã thúc đẩy nỗ lực điều phối một mạng lưới các nhà sản xuất có trụ sở tại Hoa Kỳ để sản xuất các bộ phận cần thiết cho xe đạp, bao gồm các biến thể và nâng cấp mẫu mã cho cả công ty mới và công ty hiện có.

Cảnh báo của Cục phòng vệ thương mại (Bộ Công Thương) cung cấp những biện pháp xử lý kịp thời trong trường hợp Bộ Thương mại Hoa Kỳ quyết định khởi xướng điều tra phòng vệ thương mại. Theo lập luận của các nhà sản xuất nội địa của Hoa Kỳ, mặc dù tổ chức sản xuất trong nước làm tăng chi phí trong ngắn hạn do giá lao động cao, nhưng về lâu dài có thể giảm thời gian chờ đợi vận chuyển đối với hàng nhập khẩu, rủi ro thuế quan, giảm lượng khí thải độc hại từ vận chuyển vào môi trường và tạo ra nhiều việc làm trong tương lai.

Hơn nữa như đã phân tích ở trên, với các quy định về tốc độ cho từng phân nhóm, cộng với việc thói quen di chuyển bằng

ô tô của người Mỹ (khoảng 50% trong số đó là dưới 10 dặm mỗi ngày), nên trong tương lai nhu cầu đối với xe đạp điện là khá lớn. Một số chiến lược kích cầu và tăng tầm ảnh hưởng cho các dòng xe sản xuất nội địa đang được các nhà kinh doanh xe đạp điện tại Hoa Kỳ triển khai như sử dụng các nền tảng truyền thông xã hội, tăng phạm vi tiếp cận quảng cáo cho các cửa hàng xe đạp điện dành cho doanh nghiệp nhỏ tại địa phương, tài trợ cho các vận động viên chuyên nghiệp hoặc các cuộc thi, thúc đẩy quảng cáo thương mại và in ấn ở các khu vực đô thị hóa và các tổ chức bảo vệ môi trường. Để tiếp tục xử lý, ứng phó hiệu quả các vụ việc PVTM trong thời gian tới, cần có sự tham gia tích cực và sự phối hợp chặt chẽ của Chính phủ và doanh nghiệp. Một số khuyến nghị với các doanh nghiệp sản xuất, xuất khẩu xe đạp điện như sau:

- Theo dõi sát tình hình và các thông tin Hoàn thiện hệ thống truy xuất nguồn gốc, hệ thống sổ sách kế toán để phục vụ công tác điều tra PVTM (khi xảy ra) và phục vụ lưu trữ chứng từ để hưởng cơ chế tự xác nhận không bị áp thuế chống lẩn tránh (thời hạn lưu trữ theo quy định của Hoa Kỳ là 5 năm).
- Hợp tác đầy đủ với cơ quan điều tra nước ngoài, Bộ Công Thương (Cục PVTM) trong suốt thời gian diễn ra

vụ việc để đạt hiệu quả kháng kiện tốt nhất. Lưu ý thời hạn do cơ quan điều tra đặt ra, theo dõi sát ngay cả khi đã thu luật sư.

- Các doanh nghiệp được khuyến cáo không tham gia, tiếp tay cho các hành vi gian lận xuất xứ, chuyển tải bất hợp pháp: thực tiễn cho thấy, nếu phát hiện các hành vi này, nước nhập khẩu sẽ áp dụng chế tài trừng phạt rất nặng, trong nhiều trường hợp doanh nghiệp sẽ mất toàn bộ thị trường xuất khẩu liên quan.
- Nếu phát hiện các dấu hiệu vi phạm, doanh nghiệp cần chủ động phối hợp với các cơ quan chức năng để điều tra, ngăn chặn, tránh để hành vi của một vài doanh nghiệp làm ảnh hưởng tới các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh chân chính. ./.