

HIỆN TRẠNG VÀ THÁCH THỨC CỦA NGÀNH MÍA ĐƯỜNG VIỆT NAM KHI THỰC THI HIỆP ĐỊNH THƯƠNG MẠI TỰ DO HÀNG HÓA ASEAN (ATIGA/AEC)

Trần Công Thắng¹, Đặng Kim Khôi¹, Bùi Thị Việt Anh¹,

Đoàn Thị Mỹ Hạnh², Nguyễn Văn Trọng¹

TÓM TẮT

Nghiên cứu đã sử dụng phương pháp điều tra, thu thập số liệu, phân tích thống kê và tham vấn chuyên gia để đánh giá hiện trạng ngành mía đường tại tỉnh Tây Ninh, qua đó đã phân tích rõ hiện trạng và những thay đổi của ngành mía đường Việt Nam trong 10 năm qua, đánh giá những điểm mạnh, điểm yếu, nguyên nhân và khả năng cạnh tranh của ngành kết hợp với rà soát và phân tích cam kết trong khuôn khổ hiệp định thương mại tự do hàng hóa ASEAN (ATIGA/AEC). Từ hiện trạng phát triển, nghiên cứu này đã đánh giá một số thách thức chính của ngành mía đường khi thực thi cam kết thương mại trong khuôn khổ hiệp định ATIGA/AEC và đề xuất giải pháp nhằm hạn chế rủi ro thách thức trong thời gian tới.

Từ khóa: Nhập khẩu mía đường, AEC, ATIGA, thách thức.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong nhiều thập kỷ qua ngành mía đường đã được bảo hộ mạnh với việc duy trì hạn ngạch nhập khẩu và áp dụng thuế nhập khẩu ở mức cao. Mặc dù được bảo hộ, nhưng mía đường vẫn liên tục là ngành xếp vào vị trí yếu thế, năng lực cạnh tranh thấp, vẫn gặp khó khăn cả về phía doanh nghiệp, nông dân trong khi người tiêu dùng trong nước vẫn phải sử dụng đường giá cao. Những hạn chế trên do nhiều nguyên nhân như năng lực hạn chế của các tác nhân trong ngành, chính sách quản lý về thương mại như thương mại mậu biên, thuế nhập khẩu, trong khi chính sách hỗ trợ ngành mía đường chậm đổi.

Kể từ năm 2018 theo lộ trình cam kết trong khuôn khổ hiệp định tự do hàng hóa ASEAN (ATIGA/AEC), Việt Nam sẽ phải thực hiện cam kết xóa bỏ hạn ngạch nhập khẩu và duy trì thuế nhập khẩu dưới 5%. Việc thực thi cam kết này sẽ khiến ngành mía đường Việt Nam vốn dĩ đang gặp nhiều khó khăn sẽ chịu áp lực cạnh tranh lớn hơn do sức ép từ đường nhập khẩu từ các nước ASEAN, đặc biệt là Thái Lan. Đến nay 6/2018 Chính phủ đã đồng ý tiếp tục duy trì hạn ngạch thuế quan đối với mặt hàng đường đến hết năm 2019 và thực hiện cam kết theo hiệp định ATIGA sẽ bắt đầu từ năm 2020 sẽ là cơ hội cho doanh nghiệp và nông dân chuẩn bị thích ứng với cạnh tranh. Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc

tế, khi mà các ngành nông sản khác đẩy mạnh đổi mới và tái cơ cấu nhằm thích ứng với điều kiện mở cửa, thì việc tiếp tục gia hạn bảo hộ là giải pháp tạm thời, khó có thể giải quyết được hết những điểm yếu của ngành mía đường, khó có thể cạnh tranh tốt tại thị trường trong nước mà chưa thể kể đến mở rộng thị trường xuất khẩu nếu không có các giải pháp đồng bộ với các quyết tâm đổi mới và tái cơ cấu đối với ngành mía đường Việt Nam.

Nghiên cứu "*Hiện trạng và thách thức của ngành mía đường Việt Nam khi thực thi hiệp định thương mại tự do hàng hóa ASEAN (ATIGA/AEC)*" được thực hiện nhằm cung cấp bức tranh tổng quan về ngành mía đường Việt Nam trước sức ép thực thi cam kết, đánh giá những thách thức đối với ngành mía đường Việt Nam khi thực hiện các cam kết trong khuôn khổ hiệp định thương mại tự do hàng hóa ASEAN và tham gia cộng đồng kinh tế ASEAN, từ đó đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển ngành mía đường, thích ứng với điều kiện mở cửa thị trường trong thời gian tới.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Phương pháp thu thập thông tin, số liệu và tài liệu

Số liệu thống kê thứ cấp: Thu thập số liệu giai đoạn 2005-2017 về tình hình sản xuất với các tiêu chí năng suất, sản lượng, giá trị, quy mô; tiêu dùng và thương mại của Việt Nam, các chỉ số phân tích năng lực cạnh tranh từ các nguồn số liệu như Hiệp hội mía đường, Tổng cục Thống kê, Tổng cục Hải quan và

¹ Viện Chính sách và Chiến lược nông nghiệp, nông thôn

² Học viện Hành chính Quốc gia

Bộ Nông nghiệp và PTNT, UN Comtrade, FAOSTAT và kế thừa một số nghiên cứu.

Thông tin và số liệu sơ cấp: Khảo sát tại tỉnh Tây Ninh – tỉnh điển hình sản xuất mía đường ở Đông Nam bộ, thứ sáu về diện tích và thứ 5 về sản lượng và diện tích trong cả nước, có 3 nhà máy mía đường lớn đang sắp xếp và cổ phần hóa lại.

Các thông tin và tài liệu chính thức về hiệp định thương mại (HDTM) và các cam kết: Thu thập các văn bản liên quan trong phạm vi cộng đồng kinh tế ASEAN, tổ chức thương mại từ trang Trung tâm WTO Việt Nam, trang thông tin chính thức của Tổ chức thương mại thế giới (WTO).

2.2. Phương pháp tổng hợp, phân tích và đánh giá

Thống kê mô tả: Sử dụng các phần mềm thống kê gồm Excel, Stata để tổng hợp, phân tích số liệu.

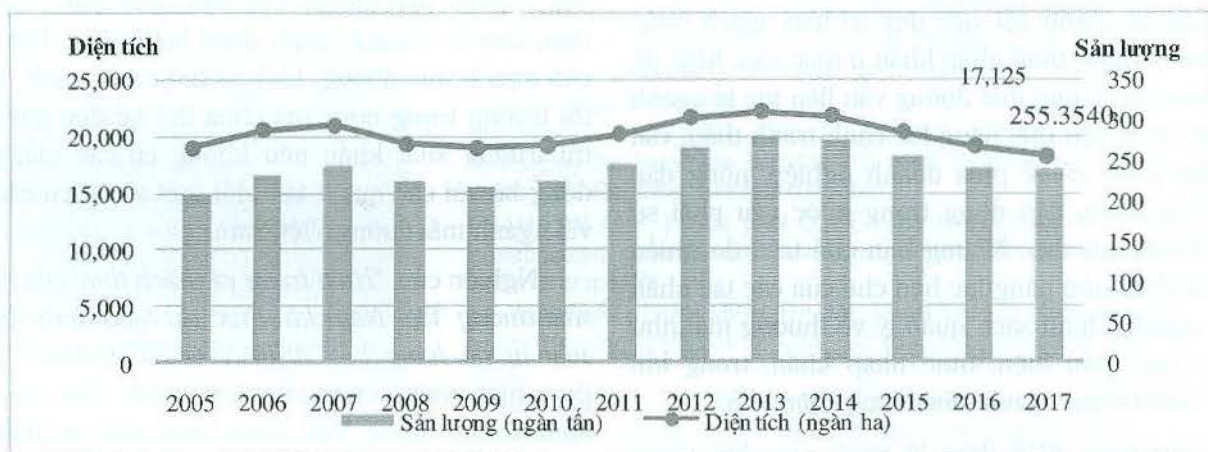
Rà soát, phân tích cam kết và so sánh đối chiếu: Tổng hợp các cam kết hiện hành theo văn bản hiệp định, so sánh với hiện trạng và các quy định hiện hành trong thương mại trong ATIGA/AEC.

Phương pháp SWOT (điểm mạnh – điểm yếu, cơ hội – thách thức): Phân tích điểm mạnh, điểm yếu nội tại của ngành mía đường gắn kết với đánh giá thách thức, cơ hội từ cam kết trong phạm vi ATIGA/AEC từ đó chỉ rõ những ảnh hưởng của việc thực thi cam kết đối với ngành mía đường trong thời gian tới.

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

3.1. Hiện trạng sản xuất mía đường Việt Nam trong 10 năm qua

Hơn 10 năm qua (2005 – 2017) diện tích sản xuất mía giữ ổn định ở quy mô 266-270 nghìn ha trong giai đoạn 2005-2016. Trong 2 năm gần đây diện tích lại có xu hướng giảm mạnh và trong niên vụ 2017-2018 chỉ còn 255.354 ha, năng suất trung bình 63,33 tấn/ha.



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Hình 1. Diện tích và sản lượng mía giai đoạn 2005-2017

Sự suy giảm về diện tích mía trong hai năm gần đây có nhiều nguyên nhân, trong đó có thể kể đến điều kiện thời tiết khí hậu khắc nghiệt như khô hạn, mưa nắng thất thường do tác động của biến đổi khí hậu. Mặt khác, sản xuất mía nhiều vùng kém hiệu quả, lợi nhuận thấp trong khi các cây trồng trên cùng loại đất có hiệu quả hơn (cây ăn quả tại đồng bằng sông Cửu Long, cao su và sắn, cây ăn quả vùng Đông Nam bộ) nên nông dân tự chuyển đổi sang cây trồng khác khi Nhà nước có chính sách cho phép chuyển đổi linh hoạt đất nông nghiệp.

Diện tích trồng mía hiện tập trung chủ yếu tại vùng nguyên liệu của 25 nhà máy bao gồm vùng Bắc

Trung bộ và Duyên hải miền Trung với gần 41% tổng diện tích mía của Việt Nam. Trong những năm gần đây sản xuất mía được mở rộng ra vùng Tây Nguyên chiếm 20,32%, đồng bằng sông Cửu Long với 17,51% và đồng bằng sông Hồng. Trong hai năm gần đây diện tích trồng mía ở các vùng nguyên liệu đều giảm, trừ Tây Nguyên được duy trì ổn định hơn. Trong đó, Tây Ninh là một tỉnh sản xuất mía đường đứng thứ 6 về diện tích, thứ 5 về sản lượng và năng suất trong cả nước, có tốc độ giảm diện tích khá mạnh (giảm 8,5%/năm), trong khi sản lượng giảm chậm hơn (giảm 6,5%/năm) do năng suất được cải thiện (tăng 1,9%/năm, đạt mức trung bình trên 75 tấn/ha). Trong 5 năm gần đây do hiệu quả sản xuất thấp và

đầu ra không ổn định nông dân chuyển đổi một phần diện tích trồng mía sang trồng cao su, sắn và cây ăn quả có lợi nhuận cao hơn và thích ứng điều kiện khí hậu, thời tiết thất thường. Khoảng 20% nông dân trồng mía trong tỉnh đã cho thuê lại đất hoặc bán đất và chuyển đổi sang ngành nghề khác. Lao động trong sản xuất mía cũng rút bớt do áp dụng cơ giới hóa. Diện tích đất trồng mía của tỉnh năm 2016 giảm

manh từ 31 nghìn ha năm 2005 xuống còn gần 13 nghìn ha và mức sản lượng chỉ bằng 1/2 sản lượng năm 2005. Xu hướng chuyển đổi đất trồng mía sang các cây trồng khác tại Tây Ninh có xu hướng tiếp tục tăng lên khi hiệu quả của cây trồng khác cao hơn và lo ngại giá bán mía thấp khi đường ngoại nhập mạnh vào trong nước.

Bảng 1. Sự thay đổi diện tích, năng suất và sản lượng mía của tỉnh Tây Ninh 10 năm qua

Năm	2005	2010	2015	2016
Diện tích (ha)	31.572	25.478	14.245	12.932
Năng suất (tấn/ha)	61,58	63,09	73,43	75,35
Sản lượng (tấn)	1.944.225	1.607.356	1.046.003	974.466

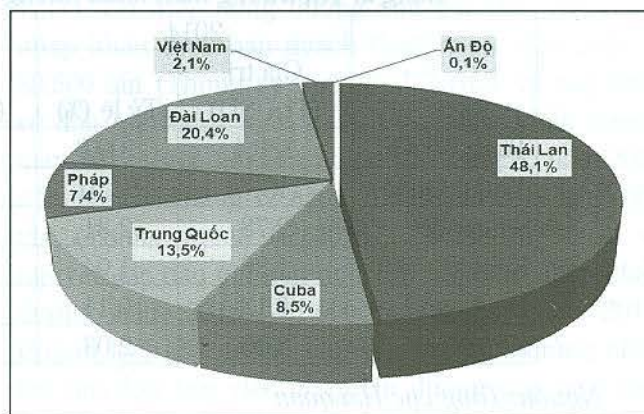
Nguồn: Sở NN&PTNT Tây Ninh 2017

Cùng với xu hướng thay đổi về diện tích, sản lượng mía cả nước trong giai đoạn 2005-2014 duy trì tăng trưởng với mức độ ổn định hơn, từ gần 15 triệu tấn năm 2005 lên hơn 19,8 triệu tấn năm 2014, nhưng có xu hướng giảm nhẹ xuống còn 17,2 triệu tấn vào năm 2016 và giảm thêm 0,7% vào năm 2017. Năng suất mía cũng được cải thiện đáng kể trong hơn 10 năm trở lại đây, đóng góp chủ yếu trong tăng trưởng về sản lượng nhờ việc áp dụng đa dạng các loại giống và kỹ thuật canh tác mới, cơ giới hóa, đầu tư thâm canh. Nếu năng suất mía trung bình năm 2005 chỉ đạt 56,1 tấn/ha thì đến năm 2016 đạt mức 64,6 tấn/ha (tăng thêm 15,1%), đến năm 2017 lại giảm nhẹ xuống mức 63,3 tấn/ha do ảnh hưởng của thời tiết. Năng suất mía hoàn toàn có thể tiếp tục cải thiện thêm khi các điều kiện về cơ sở hạ tầng giao thông, thủy lợi được cải thiện phù hợp hơn với sản xuất mía đường, tích tụ và tập trung đất đai được thúc đẩy để tăng quy mô, mở rộng áp dụng cơ giới hóa và công nghệ sản xuất mới. Trên thực tiễn có nhiều vùng sản xuất mía quy mô lớn đạt năng suất cao 90 – 140 tấn/ha.

Chất lượng mía cũng có sự cải thiện trong thời gian qua nhưng không đáng kể. Trung bình trấu đường (CCS) tăng bình quân 0,5%/năm, tăng từ 9,7% CCS năm 2010 lên 9,9% CCS năm 2014, thấp hơn các nước trong khu vực như Thái Lan, Trung Quốc (đạt mức 12%-14% CCS). Năng suất và chất lượng mía có sự khác biệt giữa các vùng nguyên liệu trong cả nước. Năng suất mía năm 2015 của vùng Đông Nam bộ đã đạt mức trên 70 tấn/ha và đồng bằng sông Cửu Long là trên 87 tấn/ha so với mức trung bình cả nước 64,4 tấn/ha, nhưng trấu đường thường ở mức dưới 10%

CCS. Trong khi đó, những vùng nguyên liệu phía Bắc và miền Trung năng suất rất thấp ở mức 54-61 tấn/ha song lại có trấu đường khá cao với 10,5% CCS.

Trong thời gian qua, bộ giống mía đã được cải thiện đáng kể về năng suất, chất lượng. Với các điều kiện thương mại mở rộng, việc nhập khẩu giống mía từ Thái Lan, Trung Quốc, Đài Loan, Cu Ba, Pháp, Ấn Độ, Úc, Philippin.v.v... có xu hướng gia tăng. Đồng thời, các cơ quan, đơn vị trong nước đã và đang đẩy mạnh nghiên cứu chọn, tạo giống mới theo hướng năng suất, chất lượng, chống chịu sâu bệnh và khô hạn (Theo số liệu tổng hợp của Cục Trồng trọt (1986-2017) với nỗ lực trong lai tạo giống, Việt Nam đã chính thức công nhận 16 giống mới, đưa thêm 60 loại giống và sản xuất thử).



Hình 2. Cơ cấu giống mía toàn quốc theo nguồn gốc

Nguồn: Tổng hợp số liệu điều tra của Viện QH&TKNN 2014-2015

(Báo cáo Viện Mía đường – 2017)

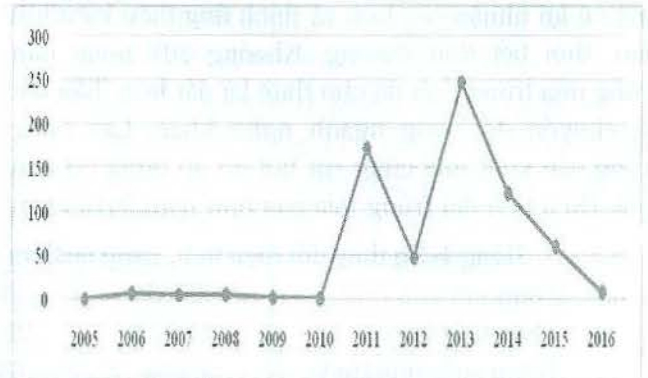
Số lượng giống tăng nhanh với hàng trăm loại giống được phát triển trong nước và nhập ngoại trong đó tỷ lệ giống nhập ngoại chiếm phần lớn. Ở

các tỉnh phía Nam giống nhập nội từ Thái Lan như K88-200, K83-29, K88-92, v.v...chiếm 48,1%, trong khi giống tạo ra trong nước chỉ chiếm 2,1%. Các tỉnh phía Bắc thường sử dụng các giống nhập nội từ Trung Quốc như QDD94-119, VDD55, HB1. Nhiều giống khác, người dân và doanh nghiệp đưa vào sản xuất tự phát cũng khá lớn. Tuy nhiên, sự tiến bộ này chưa cải thiện đáng kể được năng suất mía của Việt Nam, năng suất trong nước vẫn thấp hơn khoảng 7% so với bình quân của thế giới với mức 70,2 tạ/ha.

3.2. Hiện trạng về thương mại ngành đường Việt Nam trong 10 năm qua

- *Xuất khẩu:* Xuất khẩu đường mía của Việt Nam trong 10 năm qua đạt giá trị thấp và không ổn định, chưa tiếp cận được thị trường giá trị cao. Năm 2005, giá trị xuất khẩu đạt dưới 300 ngàn USD, tăng lên gần 5 triệu USD năm 2008 nhưng sau đó giảm còn gần 800 ngàn USD năm 2010, tăng lên 240 triệu USD năm 2013 và có xu hướng giảm mạnh trong các năm gần đây. Giá trị xuất khẩu năm 2014 đạt hơn 120 triệu USD đã giảm xuống chỉ còn gần 60 triệu USD năm 2015 và năm 2016 - chỉ đạt hơn 8 triệu USD. Việc mất ổn định trong xuất khẩu đường do ảnh hưởng của cân đối cung cầu trong nước, nhu cầu nhập khẩu và chính sách thương mại của quốc gia đối tác. Hiện nay, Việt Nam xuất khẩu do hiện tượng cung vượt cầu trong nước trong một số thời điểm khi

sản xuất đường tăng mạnh, trong khi lượng nhập khẩu và nhập lậu qua biên giới vẫn tăng.



Hình 3. Giá trị xuất khẩu đường của Việt Nam 2005-2016 (triệu USD)

Nguồn: Tổng cục Hải quan

Về thị trường xuất khẩu đã có sự chuyển dịch. Năm 2005, 96% lượng đường được xuất khẩu sang Trung Quốc. Đến năm 2010 Việt Nam xuất khẩu chủ yếu sang Ấn Độ (44%), Campuchia (37%), Singapore (17%) và hiện nay lại chuyển dịch chủ yếu xuất khẩu sang Trung Quốc qua đường tiểu ngạch - chiếm hơn 90% giá trị. Trung Quốc là thị trường chính của đường mía Việt Nam nhưng là thị trường không ổn định về nhu cầu, có nhiều thay đổi trong chính sách thương mại mậu biên. Đài Loan, Singapore là các thị trường tiếp theo nhưng tỷ lệ không đáng kể. Về thị trường xuất khẩu, kim ngạch xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc cũng không ổn định.

Bảng 2. Thị trường xuất khẩu đường mía của Việt Nam giai đoạn 2014-2016

	2014		2015		2016	
	Giá trị (Tr.USD)	Tỷ lệ (%)	Giá trị (Tr.USD)	Tỷ lệ (%)	Giá trị (Tr.USD)	Tỷ lệ (%)
Tổng GTXK	120,4	100,0	59,7	100,0	8,3	100,0
Trung Quốc	113,78	94,51	54,01	90,41	-	-
Singapore	2,78	2,31	1,98	3,31	0,18	2,20
Kenya	1,26	1,04	1,54	2,58	-	-
Đài Loan	0,13	0,11	1,51	2,53	0,02	0,23
Khác	2,45	2,03	0,66	1,17	8,1	97,57

Nguồn: Tổng cục Hải quan

Về cơ cấu sản phẩm xuất khẩu Việt Nam chủ yếu xuất khẩu đường tinh luyện và không có sự thay đổi đáng kể trong cơ cấu sản phẩm xuất khẩu trong thời gian qua.

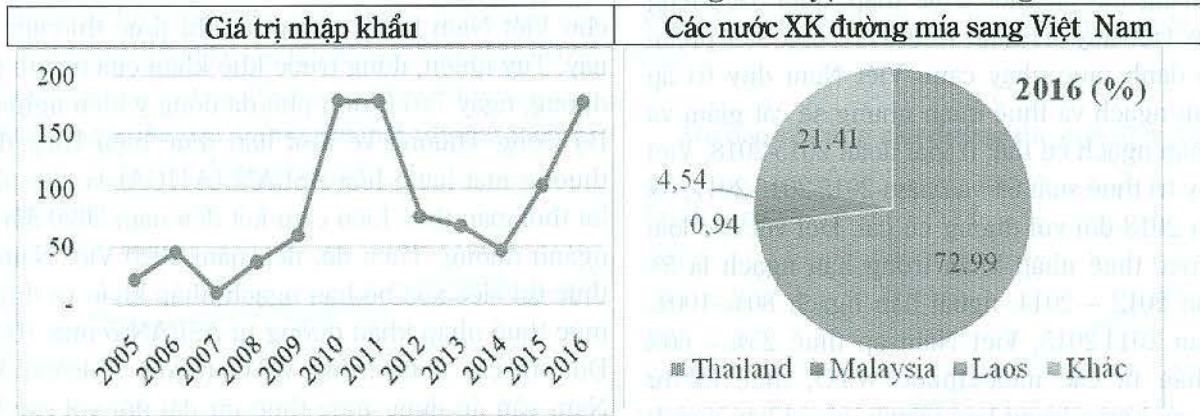
- *Nhập khẩu:* Giá trị đường nhập khẩu vào thị trường Việt Nam biến động mạnh và cũng không ổn định trong giai đoạn 2005 - đến nay. Giá trị nhập

khẩu tăng từ 22 triệu USD năm 2005 lên gần 178 triệu USD năm 2011, giảm liên tục xuống 48 triệu USD năm 2014 và gần đây tăng trở lại và lên tới 177 triệu USD năm 2016, tăng gấp 9 lần so với năm 2005. Việc nhập khẩu đường tiếp tục diễn ra trong nhiều năm trong khi cung trong nước đã vượt cầu là do cam kết của Việt Nam trong WTO về hạn ngạch tối thiểu và giá đường nhập khẩu rẻ hơn so với đường

trong nước. Theo cam kết trong WTO hàng năm Việt Nam phải cho phép nhập khẩu ít nhất 55.000 tấn với mức thuế ưu đãi 25-40%, mỗi năm tăng 5% về sản lượng. Năm 2017 Việt Nam đã cấp hạn ngạch nhập khẩu khối lượng lên đến 89.500 tấn. Mặt khác, giá đường thế giới rẻ hơn đường trong nước, đặc biệt là đường nhập khẩu trong khối ASEAN (thuế trong hạn

ngạch là 5%), nên lượng nhập khẩu vào trong nước có xu hướng tăng.

Cơ cấu nhập khẩu đường của Việt Nam cũng có sự thay đổi, từ việc nhập gần 100% đường tinh luyện cho tiêu dùng, chuyển sang tăng lượng nhập đường thô (chiếm 19,6% năm 2016) cho ngành chế biến và đường tinh luyện chiếm khoảng trên 80%.



Hình 4. Tình hình nhập khẩu đường của Việt Nam 2005-2016 (triệu USD)

Nguồn: Tổng cục Hải quan và Uncomtrade

Thị trường nhập khẩu chủ yếu từ Thái Lan, Lào và Malaysia, trong đó giá trị nhập khẩu đường từ Thái Lan tăng liên tục. Giá trị nhập khẩu đường từ 3 quốc gia ASEAN này chiếm tới 95%-98% tổng giá trị nhập khẩu đường các năm 2014 và 2015 và vẫn giữ mức gần 80% vào năm 2016 cho dù có xu hướng đa dạng hóa thị trường nhập khẩu hơn, từ các quốc gia khác như Australia, châu Âu và Trung Quốc.

Ngoài lượng đường nhập khẩu chính ngạch, lượng đường được nhập lậu từ Thái Lan qua biên giới phía Tây Nam cũng khá lớn, ước tính 300-500 ngàn tấn đường mỗi năm (Theo thống kê thương mại của Thái Lan, trong 3 năm gần đây, hàng năm ít nhất 300.000 tấn đường Thái Lan được xuất khẩu sang Việt Nam trong khi theo số lượng nhập khẩu của Việt Nam theo chính ngạch chỉ ở mức dưới 90.000 tấn (theo hạn ngạch), cao hơn rất nhiều so hạn ngạch nhập khẩu đường mía hàng năm, chiếm 30% tổng sản lượng đường sản xuất trong nước. Nguyên nhân là giá đường nhập lậu rẻ hơn rất nhiều so với đường nhập khẩu chính ngạch trong mức hạn ngạch và chỉ bằng một nửa giá đường nhập khẩu chính ngạch với mức ngoài hạn ngạch cho phép. Điều này được lý giải là do chính sách kiểm soát thương mại biên của Việt Nam thiếu chặt chẽ, đồng thời Chính phủ cho phép một số doanh nghiệp trong nước tạm nhập tái xuất nhưng không kiểm soát được việc đường "tạm nhập" tuồn vào trong nước, cùng với việc áp

dụng thuế cao với lượng đường nhập khẩu ngoài hạn ngạch nên đã góp phần gia tăng tình trạng đường lậu vào Việt Nam. Hiện nay, mức thuế ưu đãi đặc biệt trong hạn ngạch là 5% đối với đường nhập khẩu từ ASEAN và thuế ưu đãi 25%-40% đối với các loại đường nhập khẩu từ các nước tham gia WTO khác. Sản lượng ngoài hạn ngạch chịu thuế ở mức 80% - 100%. Mức hạn ngạch của Việt Nam sẽ được Bộ Công Thương công bố hàng năm, theo đúng cam kết WTO. Cụ thể, lượng đường đầu giá (Mã HS 1701) nhập khẩu theo hạn ngạch thuế quan năm 2017 là 89.500 tấn (Thông tư 05/2017/TT-BCT về quy định về đầu giá hạn ngạch thuế quan nhập khẩu đường năm 2017 (hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 05 năm 2017 đến ngày 31 tháng 12 năm 2017), năm 2016 là 85.000 tấn (Thông tư số 07/2016/TT-BCT quy định về nguyên tắc đầu giá hạn ngạch thuế quan nhập khẩu đường năm 2016), 81.000 tấn đường năm 2015. Chênh lệch giá đường chịu thuế và giá đường nhập lậu quá lớn làm việc nhập lậu đường qua biên giới tăng mạnh. Mặt khác, Chính phủ Thái Lan áp dụng chính sách duy trì giá đường xuất khẩu thấp trong khi giữ giá đường tiêu thụ nội địa cao để bù đắp, do đó giá đường Thái Lan rẻ hơn nhiều so với đường Việt Nam, điều này cũng thúc đẩy việc đường Thái Lan nhập vào Việt Nam rất lớn cả chính ngạch và tiểu ngạch, nhập lậu.

3.3. Thực thi cam kết cắt giảm thuế nhập khẩu đường trong ATIGA/AEC - cơ hội và thách thức đối với ngành mía đường Việt Nam trong thời gian tới

3.3.1. Lộ trình cam kết và tình hình thực thi cam kết trong ATIGA/AEC

Theo cam kết trong ATIGA/AEC các quốc gia cơ bản đang duy trì mức thuế thấp, dưới 5%. Riêng Philippin vẫn duy trì mức thuế cao, đưa sản phẩm này vào danh mục nhạy cảm. Việt Nam duy trì áp dụng hạn ngạch và thuế quan nhưng sẽ cắt giảm và xóa bỏ hạn ngạch cụ thể: i) giai đoạn 2015-2018, Việt Nam duy trì thuế suất 5% vào năm 2015-2016-2017, 0% vào năm 2018 đối với đường củ cải. Đối với các loại đường mía, thuế nhập khẩu trong hạn ngạch là 5% giai đoạn 2012 – 2014, ngoài hạn ngạch 80% -100%. Giai đoạn 2014-2015, Việt Nam áp thuế 25% – 60% nhập khẩu từ các nước thuộc WTO, thuế 5% từ ASEAN với lượng trong hạn ngạch, ngoài hạn ngạch áp thuế 80%-100%. Trong đó, mức hạn ngạch Việt

Nam được thực hiện theo cam kết WTO (55.000 tấn mỗi năm, tăng 5%/năm). Trong giai đoạn vừa qua Việt Nam cơ bản thực hiện đúng cam kết về hạn ngạch và thuế nhập khẩu khẩu đường các loại.

Kể từ 1/1/2018 theo cam kết ATIGA, Việt Nam sẽ xóa bỏ hạn ngạch (HN) và áp thuế dưới 5% đối với đường nhập khẩu từ ASEAN. Đây là thách thức lớn cho Việt Nam trong tương lai khi thực thi cam kết này. Tuy nhiên, đứng trước khó khăn của ngành mía đường, ngày 7/6 Chính phủ đã đồng ý kiến nghị của Bộ Công Thương về thời hạn thực hiện Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA) là cho phép lùi thời gian thực hiện cam kết đến năm 2020 đối với ngành đường. Theo đó, đến năm 2020 Việt Nam sẽ thực thi việc xóa bỏ hạn ngạch nhập khẩu và duy trì mức thuế nhập khẩu đường từ ASEAN ở mức 0%-5%. Đối với các nước trong WTO (ngoài ASEAN) Việt Nam vẫn áp dụng mức thuế ưu đãi đối với các loại đường là 25%-60%.

Bảng 3. Cam kết thuế quan và hạn ngạch nhập khẩu của Việt Nam trong ATIGA/AEC và WTO

Sản phẩm		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Đường mía, đường củ cải và đường sucroza tinh khiết về mặt hoá học, ở thể rắn (Mã 1701)	Cam kết thuế (%)	Trong HN (từ ASEAN): 5% Trong HN (từ WTO): 25%-60% Ngoài HN: 80%- 100%			Trong HN từ ASEAN: 0% - 5% Ngoài HN (từ WTO): 25%-60% Ngoài HN: 80%-100%	0-5% từ ASEAN 25%-60% từ WTO (ngoài ASEAN) Ngoài WTO và ASEAN: 80%-100%	
	Thực thi thuế	Đúng cam kết			Dự kiến theo đúng cam kết		—
	Hạn ngạch (HN) Cam kết (tấn)	81.260	85.323	89.589	94.068	98.772	Bỏ hạn ngạch (theo cam kết)
	Thực thi về hạn ngạch (tấn)	81.000	85.000	89.500	Chưa công bố	Chưa công bố	

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả từ ATIGA/AEC, biểu thuế XNK của Việt Nam và quyết định của Chính phủ về thực thi ATIGA

**Mức hạn ngạch (HN) Việt Nam áp dụng: Theo cam kết trong WTO, trong ASEAN không quy định cụ thể về mức HN*

3.3.2. Thách thức đối với ngành mía đường Việt Nam khi thực thi cam kết cắt giảm thuế quan và xóa bỏ hạn ngạch trong ATIGA/AEC

Tiềm năng để mở rộng sản xuất cho xuất khẩu đường mía Việt Nam trong thị trường ASEAN và thị trường thế giới là rất thấp, mặc dù nhu cầu thị trường đường tương đối lớn. Trong thời gian tới với xu hướng mở cửa, khối lượng và kim ngạch xuất khẩu

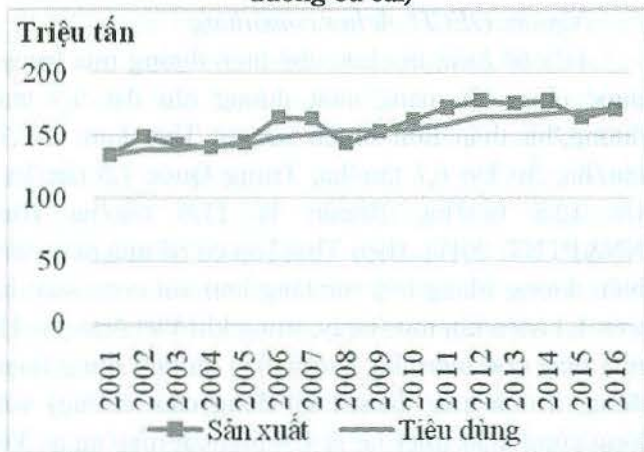
Việt Nam tiếp tục không ổn định do phụ thuộc chủ yếu vào cung cầu trong nước và năng lực cạnh tranh, nhu cầu thị trường các nước, đặc biệt là thị trường Trung Quốc.

Đường là nông sản quan trọng trong thương mại nông sản trên thế giới. Tuy nhiên, có trên 71% đường được tiêu thụ ngay tại quốc gia sản xuất, nên quy mô thương mại đường thế giới chỉ ở khoảng 60 triệu tấn

(trung đương 24 tỷ USD hàng năm), phụ thuộc vào sản lượng cung và nhu cầu của một số thị trường chính. Hiện nay, nguồn cung thị trường thế giới tương đối ổn định, cung xấp xỉ đáp ứng được nhu cầu. Theo thống kê, niên vụ 2015/2016, tổng sản lượng đường bao gồm đường mía và đường củ cải, thế giới đạt 170,81 triệu tấn, trong khi tổng lượng tiêu dùng 171,87 triệu tấn do đó cân đối cung cầu thiếu hụt khoảng 1,06 triệu tấn đường. Đến năm 2025 thì lượng đường sản xuất sẽ tăng thêm 30 triệu tấn,

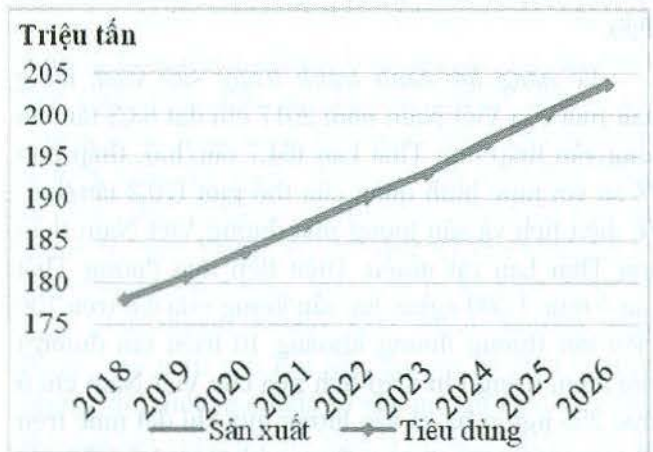
đạt mức 204 triệu tấn cao hơn 1 triệu tấn so với nhu cầu tiêu dùng. Xét về cung cầu thị trường, theo dự báo FABRI, tổng tiêu dùng tăng bình quân khoảng 1,5%-1,7%/năm, cùng xu hướng với mức tăng sản lượng sản xuất với mức tăng khoảng 1,5%-1,9%/năm, sản lượng cung đường thế giới sẽ theo kịp và đáp ứng được nhu cầu thế giới. Do đó, cơ hội để mở rộng sản xuất để xuất khẩu ra thị trường thế giới là rất hạn chế.

Sản xuất và tiêu thụ đường thế giới (đường mía và đường củ cải)



Nguồn: USDA

Dự báo về cung cầu đường thế giới đến 2025



Nguồn: FABRI

Hình 5. Cung cầu đường thế giới

Trung Quốc tiếp tục là thị trường xuất khẩu chính của đường Việt Nam, tuy nhiên lượng xuất khẩu không ổn định, phụ thuộc vào cung cầu, chịu cạnh tranh mạnh mẽ với các đối thủ cạnh tranh khác như Thái Lan và Brazil. Quy mô giao dịch toàn cầu nhỏ, giá đường thế giới thường nhạy cảm phụ thuộc vào thông tin về sản xuất của các quốc gia sản xuất và tiêu thụ hàng đầu như Braxin, Thái Lan, Ấn Độ, Trung Quốc và Indonexia, đặc biệt là Braxin là quốc gia xuất khẩu đường lớn nhất, chiếm 45%-50% tổng lượng đường xuất khẩu toàn thế giới. Các quốc gia sản xuất đường lớn nhất thế giới như Ấn Độ (chiếm gần 14,6% tổng sản lượng), Trung Quốc (gần 8,5% sản lượng thế giới) sẽ tiếp tục gia tăng nhập khẩu do nhu cầu tiêu thụ lớn nên hàng năm vẫn phải nhập khẩu đường. Tuy nhiên, giá đường nội địa của các quốc gia này lại phụ thuộc phần lớn và chính sách điều hành của Chính phủ trong sản xuất, chế biến và thương mại đường trong nước. Do đó, tình hình xuất khẩu của Việt Nam cũng sẽ phụ thuộc rất lớn vào chính sách và tình hình cung cầu của các quốc gia này, đặc biệt là phụ thuộc vào Trung Quốc. Hàng năm, Việt Nam xuất khẩu đường đi các nước, nhưng

đường Việt Nam chưa có thương hiệu rõ ràng, giá trị thấp. Chất lượng đường mía chưa được đánh giá cao, sản phẩm xuất khẩu ít có giá trị gia tăng và không có thương hiệu tại các thị trường tiêu thụ là những điểm bất lợi cho xuất khẩu đường mía Việt Nam trên thị trường thế giới. Ngoài ra, giá xuất khẩu vẫn thấp hơn mức trung bình, sẽ là bất lợi về mặt kinh doanh đối với các doanh nghiệp trong ngành đường.

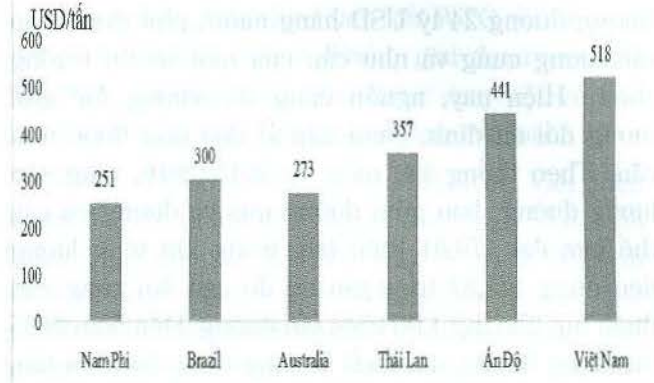
Lượng đường từ các nước ASEAN, đặc biệt là từ Thái Lan, có thể chính thức vào Việt Nam với số lượng không bị hạn chế, làm gia tăng áp lực lên giá trong nước, gây quan ngại tới đến hoạt động sản xuất, kinh doanh trong nước khi ngành đường Việt Nam sẽ phải mở cửa hoàn toàn cho đường của các nước ASEAN với mức thuế 0%-5% và xóa bỏ hạn ngạch nhập khẩu (dự kiến đến năm 2020, theo ATIGA/AEC). Điều này chủ yếu là do năng lực cạnh tranh của ngành đường Việt Nam thấp nên rất khó cạnh tranh so với sản phẩm nhập khẩu.

Về năng lực cạnh tranh trong thương mại: so sánh chỉ số năng lực cạnh tranh hiện hữu (RCA - Hệ số lợi thế so sánh hiện hữu (RCA) được sử dụng để đánh giá lợi thế so sánh của ngành mía đường Việt

Nam so với các đối thủ cạnh tranh trên thị trường thế giới. Theo đó, các nước có lợi thế cạnh tranh càng cao, sẽ càng có nhiều khả năng xâm nhập mạnh vào thị trường không có lợi thế cạnh tranh, đặc biệt trong trường hợp giữa hai khu vực có hiệp định thương mại tự do. Kết quả tính toán của nhóm nghiên cứu cho thấy Việt Nam không có lợi thế so sánh trong sản xuất và xuất khẩu đường mía này khi vào năm 2015/2016 hệ số RCA đối với ngành đường của Việt Nam (0,3) thấp hơn rất nhiều so với của các quốc gia trong khối đối thủ cạnh tranh như Thái Lan (7,0), Braxin (21,6), Lào (8,6), Myanmar (12,5), EU 28 (0,5).

Về năng lực cạnh tranh trong sản xuất, năng suất mía của Việt Nam năm 2017 chỉ đạt 63,3 tấn/ha song vẫn thấp hơn Thái Lan (64,7 tấn/ha), thấp hơn 9% so với mức bình quân của thế giới (70,2 tấn/ha). Về diện tích và sản lượng mía đường Việt Nam thấp hơn Thái Lan rất nhiều. Diện tích mía đường Thái Lan ở mức 1.500 nghìn ha, sản lượng mía đạt trên 106 triệu tấn (tương đương khoảng 10 triệu tấn đường) mỗi năm, trong khi diện tích mía của Việt Nam chỉ ở mức 255 nghìn ha và sản lượng mía chỉ đạt mức trên 17 triệu tấn mía (tương đương khoảng 1,5-1,6 triệu tấn đường), chỉ bằng 1/7 của Thái Lan. Mỗi năm Thái Lan xuất khẩu 7-8 triệu tấn đường bao gồm đường thô và đường tinh luyện. Mặt khác, Thái Lan có chi phí vận chuyển thấp hơn nhiều so với Việt Nam do chính sách giới hạn về trọng tải. Ví dụ, trọng tải xe vận chuyển mía Việt Nam chỉ cho phép 15 tấn thì trong khi Thái Lan là 60 tấn/xe. Do đó, vận chuyển nhiều lần, quá lâu sẽ giảm chất lượng đường và tăng chi phí sản xuất.

Chất lượng mía của Việt Nam cũng tương đối thấp, trong hơn 10 năm qua trữ đường chỉ đạt ở mức bình quân xấp xỉ 10% CCS, trong khi trữ đường của Thái Lan, Trung Quốc đạt ở mức 11%-14% CCS. Giá thành sản xuất đường Việt Nam còn cao hơn nhiều so với các nước trong khu vực, đặc biệt là Thái Lan. Giá mía nguyên liệu ở Việt Nam đưa vào sản xuất đường khoảng 900.000 – 1.100.000 đồng/tấn mía với trữ đường 10 CCS (IPSARD, 2017). Do đó, chi phí nguyên liệu mía đưa vào sản xuất đường cao, ở mức trung bình khoảng 8.000 – 10.000 đồng/kg, cao hơn Thái Lan khoảng 2000 – 3000 đồng/kg (giá mua nguyên liệu của Thái Lan chỉ ở mức 30 – 35 USD/tấn, tương đương chi phí mía nguyên liệu là 6.500 – 7.500 đồng/kg).



Hình 6. Giá thành sản xuất đường năm 2015

Nguồn: OECD, Acher consulting

Về chế biến: tổ chức chế biến đường mía trong nước chưa tốt, năng suất đường chỉ đạt 5,5 tấn đường/ha thấp hơn nhiều so với Thái Lan là 7,7 tấn/ha, Ấn Độ 6,7 tấn/ha, Trung Quốc 7,5 tấn/ha, Úc 12,5 tấn/ha, Braxin là 11,8 tấn/ha (Bộ NN&PTNT, 2017). Hiện Thái Lan có 56 nhà máy chế biến đường (đang tiếp tục tăng lên) với công suất là trên 1,1 triệu tấn mía/ngày, trong khi Việt Nam có 41 nhà máy chế biến (có 2 nhà máy đã tạm dừng hoạt động, 2 nhà máy đang hoạt động cầm chừng) với tổng công suất thiết kế là 150.500 tấn mía/ngày. Về chế biến các sản phẩm phụ hiện nay các nhà máy Việt Nam và Thái Lan đều đã bắt đầu đẩy mạnh chế biến, đa dạng hóa sản phẩm (điện, ethanol, cồn, mật rỉ, ...), giảm giá thành đường. Tuy nhiên, Thái Lan đã có nhiều chính sách khuyến khích sản xuất sản phẩm phụ như khuyến khích sản xuất cồn nhiên liệu thông qua bắt buộc sử dụng nhiên liệu sinh học E5, đang hướng tới E20 với chương trình hỗ trợ giảm giá, áp giá bán điện hấp dẫn là 9-11 cent/Kwh. Trong khi chính sách của Việt Nam còn chậm hơn rất nhiều khi mới khuyến khích sử dụng xăng sinh học E5 và áp giá điện đồng phát từ bã mía là 5,8 cent/Kwh.

Mặt khác, ngành mía đường Thái Lan tiếp tục lớn mạnh và có sức cạnh tranh cao nhờ vào chính sách quản lý và hỗ trợ mạnh của Chính phủ nước này đối với ngành đường thông qua i) đạo Luật Mía đường 1984 (đảm bảo lợi nhuận cho các bên, quản lý giá, phân bổ các hạn ngạch), ii) quỹ mía đường để duy trì hỗ trợ cho nông dân, iii) thành lập hội đồng đường và mía Thái Lan (gồm đại diện nông dân, nhà máy và nhà nước) để ban hành các chính sách hỗ trợ và quản lý. Chính phủ Thái Lan đứng vai trò điều tiết và trung gian trên thị trường đường nhằm đảm bảo lợi nhuận người nông dân (70%) và doanh nghiệp (30%), kiểm soát giá đường trong nước, xuất khẩu.

Chính phủ phân bổ hạn ngạch A (tiêu dùng nội địa), hạn ngạch B (xuất khẩu bởi công ty đường và mía Thái Lan – TCSC), hạn ngạch C (các nhà chế biến đường địa phương xuất khẩu) và thu phí đối với các hạn ngạch nhập vào quỹ mía đường để hỗ trợ nông dân. Hội đồng mía và đường ban hành các chính sách nhằm hạn chế sự xâm nhập đường ngoại, trợ cấp sản xuất, cung cấp tín dụng cho nông dân, tham gia kiểm soát giá, tham gia phân bổ hạn ngạch. Tổ chức sản xuất, kinh doanh khá chặt chẽ nên đã giúp ngành mía đường Thái Lan phát triển mạnh và cạnh tranh tốt trên thị trường thế giới.

Với vị trí thuận lợi, năng lực sản xuất lớn, cạnh tranh cao trong 5-10 năm tới đường mía từ Thái Lan sẽ tiếp tục nhập khẩu vào Việt Nam và tạo ra sức ép cạnh tranh lớn và trực tiếp vào sản xuất và kinh doanh, các tác nhân liên quan đến ngành mía đường trong nước. Cụ thể, khi xóa bỏ thuế và bỏ hạn ngạch, xu hướng nhập khẩu đường thô nguyên liệu cho chế biến sẽ tăng mạnh thay thế cho nguồn nguyên liệu trong nước. Điều này làm cho nông dân mía đường trong nước khó có thể duy trì sản xuất được, đặc biệt với các hộ quy mô nhỏ lẻ, năng suất thấp. Diện tích sản xuất mía sẽ tiếp tục giảm. Theo đó, nông dân sẽ có hai xu hướng i) rút lui khỏi sản xuất, chuyển đổi sang cây trồng khác hiệu quả hơn, ii) chuyển nhượng lại cho các hộ quy mô lớn sản xuất hiệu quả hơn và chuyển đổi ngành nghề. Với cả hai xu hướng này đều tạo ra rủi ro cho người nông dân khi chưa rõ về hướng chuyển đổi ngành nghề hay đầu ra thị trường cho các loại cây trồng được chuyển đổi. Hiện nay, nông dân mía đường Việt Nam đang phụ thuộc hoàn toàn vào các nhà máy thu mua mía về i) giá thu mua, ii) cơ chế xác định trữ đường, iii) thời điểm thu mua mà hầu như chưa có một cơ chế nào để đảm bảo lợi nhuận cho nông dân mía đường. Trong điều kiện mới, nông dân tiếp tục trở nên ngày càng yếu thế và chịu nhiều rủi ro trong một thị trường nhiều bất ổn.

Một điểm quan trọng khác là khi các điều kiện về đầu tư trong AEC có hiệu lực, ngành đường được tự do trong chu chuyển dòng vốn đầu tư và các công ty được phép mở rộng đầu ra nước ngoài và ngược lại, các nhà đầu tư nước ngoài đẩy mạnh đầu tư vào trong nước, trong đó có ngành mía đường. Môi trường đầu tư kinh doanh trong nước thuận lợi hơn, thu hút các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư vào các lĩnh vực có liên quan như hệ thống phân phối hiện đại để phân phối trực tiếp sản phẩm của các nước. Hiện nay Thái Lan đã bắt đầu xây dựng hệ thống

phân phối trực tiếp tại Việt Nam, các sản phẩm đường của Thái Lan có mặt trong các hệ thống phân phối bán lẻ trực tiếp đến tay người tiêu dùng với giá cạnh tranh, trong khi hầu hết các doanh nghiệp mía đường Việt Nam chưa có hệ thống phân phối tốt, chi phí giao dịch khá cao, giá đường cung cấp tới tay người tiêu dùng kém cạnh tranh hơn. Do đó, điều này giúp tăng lợi thế cho đường Thái Lan, tăng áp lực cạnh tranh đối với đường mía sản xuất trong nước.

Việc gia tăng áp lực cạnh tranh trong sản xuất, kinh doanh, xuất nhập khẩu đường trong nước sẽ tạo ra hai xu hướng: i) các doanh nghiệp/nhà máy quy mô nhỏ (dưới 3.000 TMN), chỉ tập trung sản xuất đường, hoạt động không hiệu quả sẽ rút lui thông qua hình thức bán lại cho các doanh nghiệp mía đường khác hoặc dừng hẳn hoạt động; ii) các doanh nghiệp khác đẩy mạnh đổi mới hình thức hoạt động, tổ chức, ứng dụng công nghệ cao, đa dạng hóa sản phẩm từ mía đường, có thể duy trì sản xuất, hạ giá thành sản xuất đường, giảm rủi ro từ hoạt động sản xuất kinh doanh đường. Các doanh nghiệp mạnh trong 5-10 năm gần đây vẫn duy trì và phát triển do những đổi mới và chuẩn bị sẵn nội lực nên việc thực thi cam kết cũng không phải là áp lực quá lớn đối với họ do i) với thuế đường nhập khẩu cao, thì họ sẽ thu mua mía nguyên liệu để chế biến, ii) thuế nhập khẩu thấp thì sẽ nhập khẩu đường thô về chế biến trong nước. Điển hình như tập đoàn Thành Công đã chủ động sáp nhập, cổ phần hóa, áp dụng công nghệ, đa dạng hóa sản phẩm và phân bổ lại chi phí sản xuất đường nên đã sản xuất được đường với giá thấp là 10.000 đồng/kg và tự tin cạnh tranh được trên thị trường. Do đó, ảnh hưởng lớn nhất vẫn nhằm vào các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh kém hiệu quả và người nông dân trực tiếp sản xuất mía đường.

4. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Trong giai đoạn 2005 – 2015, diện tích sản xuất mía của Việt Nam được duy trì ổn định với quy mô xấp xỉ 270 nghìn ha nhưng trong hai năm gần đây đã giảm mạnh chỉ còn 255 nghìn ha. Nguyên nhân cơ bản của việc giảm diện tích là do sản xuất mía ở nhiều vùng kém hiệu quả, lợi nhuận thấp hơn các cây trồng khác và điều kiện thời tiết khắc nghiệt.

Nhờ thực hiện hiệu quả Chương trình một triệu tấn đường, ngành sản xuất và chế biến mía đường phát triển mạnh, đáp ứng đủ nhu cầu tiêu thụ trong nước và xuất khẩu. Năng suất mía năm 2016 tăng hơn 15% so với năm 2005 đã góp phần tăng sản lượng 26% trong khi diện tích giảm. Việc cải thiện về năng

suất, sản lượng và chất lượng mía chủ yếu xuất phát từ việc đầu tư thâm canh, áp dụng những tiến bộ KHKT, bắt đầu có sự tích tụ và tập trung đất đai, tăng mức cơ giới hóa và đa dạng về giống mía.

Mặc dù sản xuất phát triển khá ổn định nhưng xuất khẩu đường trong 10 năm gần đây với giá trị thấp và không ổn định, chưa tiếp cận được thị trường có giá trị cao do ảnh hưởng của cân đối cung cầu trong nước, chính sách thương mại của quốc gia đối tác khi tham gia WTO và các hiệp định thương mại tự do song và đa phương. Mặt khác, giá thành sản phẩm cao hơn 15%-20% so với giá thành sản xuất đường của các nước là nguyên nhân chính cản trở xuất khẩu và tăng nhập khẩu đường của Việt Nam.

Ngành đường Việt Nam có năng lực cạnh tranh yếu trong nhiều năm qua và trong bối cảnh yêu cầu thực thi cam kết ATIGA/AEC, do đó thách thức là rất lớn trong khi cơ hội là không đáng kể. Thực thi cam kết sẽ dẫn đến việc nhập khẩu đường từ ASEAN, đặc biệt là từ Thái Lan vào Việt Nam tăng mạnh, ảnh hưởng đến toàn bộ ngành mía đường trong nước từ sản xuất, kinh doanh và chế biến. Tuy nhiên, sức ép cạnh tranh cũng là cơ hội để đẩy mạnh đổi mới và cơ cấu lại ngành mía đường, trong đó cần thúc đẩy vai trò của các doanh nghiệp sản xuất và chế biến đường trong nước là trung tâm trong liên kết và tổ chức sản xuất, nhà nước đóng vai trò hỗ trợ nông dân trong tổ chức sản xuất để giảm chi phí sản xuất và nâng cao

chất lượng đường mía, hỗ trợ doanh nghiệp để hạ giá thành sản phẩm.

Việc nhập khẩu đường vẫn tăng khi nguồn cung trong nước đã vượt cầu là do cam kết mở cửa thị trường của Việt Nam khi tham gia WTO và cả do vấn đề nhập lậu đường qua đường tiểu ngạch. Việc gia hạn thời gian thực hiện ATIGA/AEC sau 2 năm sẽ tạo cơ hội cho ngành mía đường có thêm thời gian để đổi mới và hoàn thiện, chuẩn bị tham gia cạnh tranh tại thị trường trong nước và nước ngoài. Trong hai năm gia hạn thực hiện cam kết, ngành mía đường cần đẩy mạnh khai thác điều kiện lợi thế từ bên trong và bên ngoài theo hướng tái đầu tư tăng năng lực cạnh tranh và cần sự quyết tâm mạnh mẽ từ các bên liên quan.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Hiệp định thương mại hàng hóa ATIGA/AEC.
2. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, 2017. *Kỷ yếu 22 năm phát triển ngành mía đường Việt Nam. Thanh Hóa - 9/2017.*
3. Phạm Hồng Dương (Chủ tịch HĐQT Tổng công ty Mía đường TTC Biên Hòa), 2017. *Báo cáo "Đổi mới công nghệ và chính sách phát triển: Hành động để hội nhập"* – Hội nghị tổng kết 22 năm phát triển ngành mía đường Việt Nam, Thanh Hóa - 9/2017.
4. Sở NN và PTNT Tây Ninh, 2017. *Báo cáo tổng kết ngành nông nghiệp và phát triển nông thôn 2016 – phương hướng nhiệm vụ năm 2017.*
5. Trung tâm WTO: <http://trungtamwto.vn/>.

SITUATION AND CHALLENGES OF VIETNAM'S SUGARCANE SETOR IN THE CONTEXT OF IMPLEMENTING THE COMMITMENTS UNDER THE ASEAN TRADE IN GOODS AGREEMENT (ATIGA /AEC)

**Tran Cong Thang, Dang Kim Khoi, Bui Thi Viet Anh,
Doan Thi My Hanh, Nguyen Van Trong**

Summary

By using data collection and descriptive statistical analysis, carrying out a survey on sugar cane situation in Tay Ninh province and consulting experts, this research analyzes and assesses the situation and changes in the Vietnamese sugar cane sector over the past 10 years, assessing the strengths, weaknesses, causes and competitiveness of the sector in comparison with its competitors. Along with that, the report reviews and analyzes commitments under ASEAN free trade agreements (ATIGA/AEC). Thereby, the co-authors have assessed some of the key challenges when Vietnam implements the commitments under ATIGA/AEC trade agreements relating to Vietnam's sugar sector in the coming time.

Keywords: *Sugar import, AEC, ATIGA, challenges, sugarcane.*

Người phản biện: TS. Đào Thế Anh

Ngày nhận bài: 6/7/2018

Ngày thông qua phản biện: 8/8/2018

Ngày duyệt đăng: 15/8/2018