



BÁO CÁO NGÀNH ĐƯỜNG

07/2017



ĐỔI MỚI ĐỂ PHÁT TRIỂN



“... Rủi ro lớn nhất của ngành sắp tới đến từ hội nhập kinh tế với khu vực ASEAN. Ngành phải cạnh tranh trực tiếp với đường Thái Lan, nước xuất khẩu đường lớn thứ 2 thế giới với giá thành sản xuất đường thấp hơn 31% so với Việt Nam. Các công ty trong ngành đang phải nỗ lực đổi mới, phấn đấu theo định hướng phát triển của bộ NN&PTNT để đạt được khả năng cạnh tranh vào giai đoạn 2020-2030...”

Ngô Thị Thanh Tâm

Chuyên viên phân tích

E: tamntt@fpts.com.vn

P: (08) - 6290 8686 - Ext: 7581



Ngành thế giới

- Trong thị trường chất tạo ngọt, đường được tiêu thụ nhiều nhất. Giá trị theo doanh thu năm 2016 đạt 60 tỷ USD (chiếm 85%); đứng thứ hai là HFCS với 7 tỷ USD (chiếm 10%); tiếp theo là HIS với 3 tỷ USD (chiếm 4%) và thấp nhất là cỏ ngọt với 0,2 tỷ USD (chiếm 0,28%). Giai đoạn 2000-2016, tốc độ tăng trưởng sản lượng đường bình quân đạt 6,7%/năm trong khi HFCS chỉ đạt 0,44%/năm.
- Với đặc điểm là mặt hàng tiêu dùng thiết yếu, nhu cầu tiêu thụ đường đã tăng đều qua các năm nhờ vào gia tăng dân số và tiêu thụ đường bình quân/người tăng. Trong khi sản lượng đường lại có sự biến động tăng giảm do nhiều yếu tố. Do đó, các biến động của ngành đường thế giới phụ thuộc chủ yếu vào sản lượng sản xuất. Sản lượng biến động hình thành nên các chu kỳ giá của ngành. Từ năm 1959-2015, giá đường có xu hướng tăng từ 3,02 cents/lb lên 18,16 cents/lb. Trong đó, ngành đường đã trải qua hai chu kỳ lớn là giai đoạn 1968-1984 và giai đoạn 1984-2003. Hiện nay, ngành đường đang ở trong chu kỳ lớn thứ 3 bắt đầu từ vụ 2003/2004. Theo quan sát lịch sử giá đường cho thấy, bình quân 1 chu kỳ kéo dài khoảng 16-19 năm.
- Những yếu tố chính ảnh hưởng đến sản lượng đường thế giới:
 - Thời tiết ảnh hưởng đến sản lượng cũng như chất lượng mía và củ cải
 - Cạnh tranh diện tích với các cây trồng khác và chính sách ở các quốc gia gây ra biến động diện tích mía/củ cải
 - Yếu tố chính trị
 - Nhu cầu sản xuất ethanol từ mía
 - Mức độ mạnh yếu của đồng tiền các nước xuất khẩu đường chính
- Nhìn chung trong suốt 55 năm qua, khối lượng tiêu thụ và sản lượng sản xuất đường của thế giới có xu hướng gia tăng. Khối lượng tiêu thụ tăng từ 36,69 triệu tấn lên 172,51 triệu tấn (+190%). Sản lượng tăng từ 57,21 triệu tấn lên 165,83 triệu tấn (+370%), chủ yếu do đường mía tăng từ 38,6 triệu tấn lên 132,6 triệu tấn trong khi đường củ cải không biến động nhiều, duy trì quanh mức 35 triệu tấn. Về tốc độ tăng trưởng, trong giai đoạn 1960-2016, tốc độ tăng trưởng ngành đường thế giới đi theo xu hướng giảm dần. 10 năm trở lại đây, tốc độ tăng trưởng của ngành đường là 1,40%/năm (theo USDA) thấp hơn nhiều so với tốc độ tăng trưởng GDP thực có điều chỉnh lạm phát của thế giới là 3,36%/năm (theo OECD). Dự báo tốc độ này sẽ đạt 2,09%/năm trong vòng 10 năm tới (theo OECD). **Như vậy, trên bình diện toàn cầu, ngành đường đang trong giai đoạn bão hòa.**
- Trong thập kỷ tới, mỗi quốc gia/khu vực sản xuất đường đều phải đối mặt với những áp lực chi phí khác nhau, điều này sẽ tạo ra lợi thế cạnh tranh riêng cho từng khu vực.
 - Với giá thành sản xuất và % chi phí lao động trong tổng chi phí sản xuất đường cao hơn các khu vực khác cho thấy, ngành đường Châu Á tập trung vào thâm dụng lao động vì chi phí tiền lương thấp, tiêu biểu như Thái Lan và Ấn Độ. Tuy nhiên, khu vực này đang dần mất đi lợi thế này vì chi phí tiền lương đang tăng lên nhanh chóng. Bên cạnh đó, diện tích cánh đồng còn hạn chế và trình độ cơ giới hóa (đặc biệt là áp dụng trong thu hoạch) còn thấp dẫn đến chưa tiết kiệm được chi phí sản xuất.
 - Ở chiều ngược lại, theo LMC 2017, ở Châu Âu, những tiến bộ trong công nghệ đã giúp cho chi phí sản xuất củ cải đường thấp hơn so với chi phí sản xuất cây mía ở Châu Á. Từ đó làm thay đổi vị thế cạnh tranh của ngành đường củ cải.
 - Brazil có giá thành sản xuất đường thấp hơn các nước Châu Á nhưng vẫn cao hơn Úc. Để hạ được giá thành, Brazil đang có những bước phát triển ngành đường mới bằng cách áp dụng triệt để cơ giới hóa, sử dụng công nghệ hiện đại trong khâu sản xuất và chế biến như bước đi mà Úc đã và đang làm được. Bên cạnh đó, mặc dù giá thành sản xuất cao hơn do chưa khai thác tối đa lợi thế của cơ giới hóa nhưng chi phí lao động trong tổng chi phí sản xuất đường của Brazil vẫn

thấp so với Úc nhờ vào mức tiền lương cho lao động thấp. Đây là một lợi thế cạnh tranh của ngành đường Brazil.

- Hiện nay, tiêu thụ đường toàn cầu vẫn có xu hướng tăng trưởng ổn định. Động lực đến từ các nước đang và kém phát triển, cũng là khu vực đang dẫn đầu về tỷ trọng tiêu thụ đường toàn cầu (chiếm 78%). Sự tăng trưởng dân số là yếu tố quan trọng nhất để tăng tiêu thụ đường ở các khu vực này. Điểm sáng là Châu Á và Châu Phi, hai khu vực có mức tiêu thụ đường bình quân/người thấp nhất so với các khu vực khác, tăng trưởng kinh tế cao và sự có sẵn của đường nội địa sẽ giúp cho khối lượng tiêu thụ của khu vực này ngày càng gia tăng. Ngược lại, Bắc Mỹ và EU có nhu cầu tiêu thụ đường không tăng trưởng được do dân số tăng trưởng chậm, mức tiêu thụ đường bình quân/người đã cao và có sẵn chất tạo ngọt thay thế đường trong nội địa. Một số khu vực khác như Trung Mỹ, Nam Mỹ và Caribe có sự ổn định trong tiêu thụ đường. Tiêu thụ đường của thế giới đã tăng trưởng đều với CAGR 1,85%/năm trong vòng 5 năm trở lại đây. Theo dự báo của OECD, trong giai đoạn 2016-2019, mức tiêu thụ này tiếp tục gia tăng với CAGR 1,67%/năm. Nhờ vào tiêu thụ đường bình quân/người và dân số tăng với CAGR lần lượt là 0,58%/năm và 1,1%/năm.
- Dự báo cung cầu:
 - Vụ 2016/2017, theo J.P. Morgan, Bloomberg và ISO dự báo, sự thiếu hụt đường vẫn tiếp tục xảy ra, tỷ lệ tồn kho so với tiêu dùng ở mức thấp. Cụ thể, sản lượng đường thế giới dự báo đạt 168,3 triệu tấn (+1,36% yoy), nhưng vẫn còn thấp so với nhu cầu khoảng 6 triệu. Do sản lượng tăng lên ở EU và Brazil không bù đắp được sự sụt giảm sản lượng ở Ấn Độ. Xuất khẩu được dự báo giảm còn 58,25 triệu tấn (-1,2% yoy), do sản lượng đường ở các nước xuất khẩu giảm và nhu cầu nhập khẩu đường cũng giảm do các nước nhập khẩu đường tăng sản lượng sản xuất trong nước.
 - Vụ 2017/2018, theo F.O.Licht sản lượng đường thế giới có thể đạt kỷ lục 190 triệu tấn (+14,5% so với vụ 2015/2016). Do đó, sản xuất và tiêu thụ đường toàn cầu sẽ tiến đến cân bằng và giai đoạn thiếu hụt đường thế giới có khả năng kết thúc.
- Dự báo giá đường: Năm 2016, nhìn chung giá đường có xu hướng tăng do kỳ vọng thâm hụt đường trong vụ 2016/2017. Đây là vụ thứ 2 liên tiếp xảy ra thâm hụt đường sau 5 năm thặng dư trước đó. Tuy nhiên, từ tháng 3/2017, giá đường thế giới có xu hướng giảm do kỳ vọng dư cung trong vụ 2017/2018. Theo ISO, vụ 2017/2018 sản lượng đường thế giới gia tăng do thời tiết thuận lợi cùng với sự gia tăng sản lượng ở EU sau khi dỡ bỏ hạn ngạch. Trong khi tiêu thụ vẫn tăng ổn định do dân số và thu nhập bình quân đầu người ở các nước đang phát triển như Châu Á, Châu Phi dự kiến vẫn tiếp tục tăng lên. Như vậy, vụ 2017/2018, chúng tôi đánh giá cung đường nhiều khả năng sẽ tăng cao hơn nhu cầu và giá đường sẽ có xu hướng giảm. Quan điểm này cũng phù hợp với dự báo của LMC và World Bank.

Ngành Việt Nam

- Trong số các cây nông nghiệp cạnh tác ở Việt Nam, mía là cây trồng có sự gắn kết chặt chẽ nhất giữa nông dân với các doanh nghiệp chế biến thông qua hợp đồng đầu tư và tiêu thụ sản phẩm. Đây là ngành tiêu dùng thiết yếu quan trọng cho tiêu dùng trong nước. Nó không chỉ là một ngành kinh tế mà còn mang ý nghĩa xã hội, giúp kinh tế vùng nông thôn phát triển, ổn định xã hội, gia tăng việc làm. Vụ 2015/2016 cả nước có 41 nhà máy đường phân bố khắp từ bắc đến nam. Diện tích mía nguyên liệu đạt 284.000 ha chiếm 5% diện tích đất nông nghiệp cả nước. Ngành sản xuất được 1.237.300 tấn đường, với giá đường bán lẻ bình quân cả nước khoảng 20.000 đồng/kg thì doanh thu toàn ngành đạt 24,8 ngàn tỷ đồng, chiếm 0,53% GDP cả nước.
- So với ngành đường thế giới, Việt Nam hiện nay đứng thứ 14 về diện tích trồng mía và sản lượng đường. Quy mô sản xuất còn khá nhỏ, diện tích và sản lượng đường chiếm tỷ trọng lần lượt là 1,16% và 0,85% toàn cầu. Quy mô sản xuất ngành mía đường của Việt Nam chỉ bằng 16% quy mô của Thái Lan và gần tương đồng với quy mô của Phi-lip-pin. Năng suất trồng mía của Việt Nam cũng còn hạn chế, chỉ đạt 65 tấn/ha, thấp hơn so với trung bình của thế giới (68 tấn/ha) và các nước sản xuất mía lớn như Brazil (67 tấn/ha), Ấn Độ (70 tấn/ha), Trung Quốc (70 tấn/ha) và Thái Lan (77 tấn/ha). Bên cạnh đó, mức tiêu hao mía trong quá trình sản xuất đường của nước ta cũng còn rất cao, lên đến 14 tấn mía để sản xuất ra 1 tấn đường, trong khi các nước khác tỷ lệ này thấp hơn nhiều, ở Thái Lan và Brazil chỉ khoảng 8-9 tấn mía cho 1 tấn đường.
- **Ngành đường Việt Nam vẫn còn non trẻ và đang ở giai đoạn đầu của quá trình phát triển.** Ngành mang tính tự cung tự cấp, sản lượng sản xuất trong nước xấp xỉ nhu cầu tiêu dùng, có năm phải nhập khẩu thêm vì thiếu hụt sản lượng cho nhu cầu tiêu thụ. Năng lực cạnh tranh của ngành còn kém hơn so với các nước

trong khu vực và trên thế giới nên xuất khẩu gặp nhiều khó khăn, nguyên nhân chính do giá thành mía nguyên liệu còn cao. Trong 10 năm qua, sản lượng sản xuất và tiêu thụ đường tăng trưởng với CAGR lần lượt là 0,92%/năm và 11,68%/năm. Trong 4 năm tiếp theo, từ 2016 đến 2020, bộ NN&PTNT dự báo sản lượng sản xuất và tiêu thụ đường sẽ tăng trưởng với CAGR tương ứng 12,76%/năm và 5,74%/năm.

- Giá thành mía nguyên liệu của nước ta cao, năng lực cạnh tranh còn thấp. Nếu như giá mía ở Thái Lan chỉ khoảng 600 ngàn đồng/tấn thì ở Việt Nam con số này cao hơn gần gấp đôi, vào khoảng 900-1.200 ngàn đồng/tấn. Nguyên nhân đến từ một số khó khăn nội tại của ngành:
 - Quy mô sản xuất mía còn manh mún nhỏ lẻ, dễ thay đổi diện tích, khó áp dụng cơ giới hóa.
 - Vùng nguyên liệu cả nước chưa phân bổ hợp lý, còn nhiều bất cập.
 - Công tác nghiên cứu và ứng dụng giống mía phù hợp với từng địa phương còn hạn chế.
 - Tỷ trọng diện tích mía được tưới còn thấp.
 - Trình độ kỹ thuật của người dân trồng mía còn thấp; làm đất chưa kỹ; đầu tư phân bón còn ít, bón còn lãng phí và chưa đúng thời điểm.
 - Tổ chức sau thu hoạch còn nhiều bất cập, làm giảm hiệu suất thu hồi đường trong mía.
- Bên cạnh sản phẩm chính là đường, các nhà máy còn sản xuất ra các phụ phẩm khác. Theo Công ty Cổ phần Mía đường 333, việc sản xuất phụ phẩm sẽ giúp giảm được khoảng 7% giá thành đường. Tuy nhiên, hoạt động này hiện nay còn rất hạn chế, có đến 28/41 nhà máy đường trên cả nước không có sản phẩm phụ sau đường, 32/41 nhà máy đường không có hệ thống sản xuất điện sinh khối. Hai phụ phẩm chính hiện nay của các nhà máy đường là mật rỉ và điện.
- Việt Nam có chi phí sản xuất đường cao hơn nhiều so với các quốc gia sản xuất khác trên thế giới. Cụ thể, giá thành đường Việt Nam cao hơn 45% so với Thái Lan và 72% so với Brazil. Do 3 nguyên nhân chính:
 - Chi phí sản xuất mía cao. So với Thái Lan - một quốc gia cùng nằm trong khu vực Đông Nam Á với Việt Nam, giá mía ở đây chỉ khoảng 600.000 đồng/tấn trong khi giá mía tại ruộng của Việt Nam dao động từ 900.000-1.200.000 đồng/tấn.
 - Tỷ lệ chuyển đổi mía - đường trong chế biến của nước ta cũng cao hơn so với Thái Lan, điều này cho thấy chất lượng mía của Việt Nam chưa cao. Việt Nam trung bình cần tới 14 tấn mía cho sản xuất 1 tấn đường, trong khi tỷ lệ này ở Thái Lan 9 và ở Brazil 8.
 - Như đã phân tích ở trên, quy mô nhà máy đường nước ta còn thấp, chưa đạt được lợi thế theo quy mô.
- Giai đoạn 2009-2016 sản đường được cải thiện tăng từ 0,92 triệu tấn lên 1,24 triệu tấn, tốc độ tăng trung bình khoảng 5%/năm. Sản lượng tăng như vậy là nhờ vào giá đường tăng cao trong giai đoạn 2008-2012 nên diện tích mía được mở rộng và ổn định hơn; việc đầu tư thâm canh được quan tâm nên diện tích, năng suất, sản lượng mía liên tục tăng. Vụ 2014/2015 và vụ 2015/2016 sản lượng đường cả nước lần lượt 1,42 và 1,24 triệu tấn, giảm so với vụ liền trước tương ứng 11% và 13%. Đánh dấu 2 vụ giảm sản lượng liên tiếp sau một quá trình tăng trước đó. Nguyên nhân chính do giá đường thế giới thấp, kinh tế đất nước đi xuống (tốc độ tăng trưởng GDP thấp, sức tiêu thụ nội địa giảm, lãi suất vốn vay ở mức cao) trong vụ 2014/2015 và thời tiết bất lợi, gây ra sự suy giảm trong cả sản lượng mía (-8% yoy) lẫn chữ đường (-0,6 CSS yoy) vụ 2015/2016.
- Khối lượng tiêu thụ đường của Việt Nam có xu hướng gia tăng từ vụ 2001/2002 đến nay với CAGR 9%/năm. Vụ 2015/2016 cả nước tiêu thụ 1,74 triệu tấn (tăng 2,4% yoy). Như đã phân tích trong đặc điểm tiêu thụ đường của thế giới, những nước đang phát triển như Việt Nam có nhu cầu tiêu thụ đường ngày càng tăng nhờ vào sự gia tăng dân số và mức tiêu thụ đường bình quân/người.
- Cùng với sự gia tăng trong nhu cầu tiêu thụ, trong giai đoạn 2000-2011 kim ngạch nhập khẩu đường của nước ta tăng từ 3,3 triệu USD lên 290 triệu USD. Bước sang giai đoạn 2012-2014, kim ngạch nhập khẩu đường nước ta lại giảm xuống thấp bình quân 173 triệu USD/năm. Nguyên nhân do gia tăng sản lượng đường tự sản xuất và sự chững lại trong nhu cầu tiêu thụ. Đến năm 2015 và 2016 nhu cầu nhập khẩu tăng

trở lại do sản lượng đường sản xuất trong nước vụ 2014/2015 và 2015/2016 giảm trong khi nhu cầu tiêu thụ tăng nhẹ. Kim ngạch nhập khẩu đường năm 2015 đạt 218 triệu USD (+32% yoy); lũy kế 11 tháng năm 2016 đạt 166 triệu USD (+27% cùng kỳ năm trước).

- Mức độ cạnh tranh của ngành mía đường Việt Nam từ năm 2018 sẽ tăng cao. Nguyên nhân do các doanh nghiệp trong ngành phải cạnh tranh với nhau và với đường từ khối ASEAN, đặc biệt là đường Thái Lan khi hạn ngạch được xóa bỏ theo hiệp định ATIGA.
- **Xu hướng sản xuất:** Theo ước tính sơ bộ của VSSA, vụ 2016/2017, sản lượng đường sản xuất trong nước đạt 1.227 ngàn tấn (-1% yoy), tồn kho gốc vụ từ vụ trước 311 ngàn tấn, cùng với lượng nhập khẩu 119 ngàn tấn thì tổng cung đường trong nước đạt 1.677 ngàn tấn (chưa tính sản lượng đường nhập lậu). Tiêu thụ được dự báo đạt 1.600 ngàn tấn. Sau khi cân đối cung - cầu, sản lượng đường trong nước vụ 2016/2017 được dự báo thặng dư 77 ngàn tấn. Đến năm 2020 nước ta vẫn duy trì 4 vùng nguyên liệu mía lớn là Tây Nguyên, Duyên hải Nam Trung bộ, Bắc Trung bộ và Đồng bằng sông Cửu Long. Diện tích vùng nguyên liệu cả nước tăng 6% so với hiện tại đạt 300 ngàn ha, năng suất tăng 8 tấn/ha lên 72 tấn/ha và chữ đường tăng 0,86 CCS lên 10,6 CCS. Kết hợp với sự gia tăng công suất thiết kế của nhà máy giúp cho sản lượng đường dự kiến đạt 2 triệu tấn, tăng 62% so với hiện tại.
- **Xu hướng tiêu thụ:** Tổng mức tiêu thụ đường trong nước những năm gần đây dao động trong khoảng 1,5-1,6 triệu tấn/năm. Dự kiến, đến năm 2020, mức tiêu thụ đường cả nước là 2 triệu tấn/năm, tăng 25% so với hiện nay, tương xứng với sản lượng đường sản xuất được trong nước hàng năm theo định hướng của bộ NN&PTNT cũng như dự báo trong quyết định 26/2007/QĐ-TTg. Sự gia tăng trong tiêu thụ này nhờ vào: (1) Mức tiêu thụ đường bình quân/người còn thấp: Mức tiêu thụ đường/người của Việt Nam hiện nay vẫn còn thấp, theo WHO mức tiêu thụ đường/người/ngày của Việt Nam là 46,5 gram còn thấp hơn ngưỡng tiêu thụ an toàn 50gram/ngày. Còn theo OECD, mức tiêu thụ đường của Việt Nam đạt 20,2 kg/người/năm, thấp hơn nhiều quốc gia châu Á khác như Thái Lan 37 kg/người/năm, Cam-pu-chia 31 kg/người/năm, Ấn Độ 22,4 kg/người/năm, Indonesia 21,7 kg/người/năm và bình quân của thế giới là 21 kg/người/năm. (2) Giai đoạn 2016-2021, dân số Việt Nam được dự báo tăng bình quân 0,98%/năm (theo IMF). (3) Cũng trong giai đoạn 2016-2021, GDP bình quân/người dự báo tăng 7,3%/năm (theo IMF).
- **Xu hướng giá đường:** Đối với giá đường vụ 2016/2017, thời gian đầu vụ sản lượng đường chưa nhiều trong khi nhu cầu sử dụng đường lớn để phục vụ sản xuất bánh kẹo, đồ uống vào dịp Tết nguyên đán nên giá đường tăng đến tháng 11. Tuy nhiên, với giá đường thế giới có xu hướng giảm, thời điểm chính vụ nên tồn kho cao và tình hình buôn lậu phức tạp khiến cho giá đường trong nước đi theo chiều giảm dần đến tháng 5/2017, thời điểm này cũng đánh dấu tháng đầu tiên của vụ giá đường bán buôn RE và RS thấp hơn so với cùng kỳ vụ trước. Những tháng còn lại của vụ, với xu hướng giảm của giá đường thế giới, lượng đường nhập khẩu được thực hiện và tình trạng đường nhập lậu hoành hành, giá đường nhiều khả năng sẽ tiếp tục giảm.

Khuyến nghị đầu tư

- **Khuyến nghị trung lập đến cuối năm 2017:** Sản lượng sản xuất trong nước thặng dư không đáng kể sau khi cân đối cung - cầu vụ 2016/2017, tuy nhiên, cần theo dõi tình hình đường nhập lậu ngày càng phức tạp, ảnh hưởng đến nhu cầu sử dụng đường và giá đường trong nước. Hơn nữa, giá đường thế giới đang có xu hướng giảm sẽ ảnh hưởng đến giá đường trong nước nhưng không nhiều, do ngoài lượng nhập khẩu trong hạn ngạch và đường nhập khẩu từ Lào, năm nay có thể sẽ không phải nhập khẩu bổ sung như vụ trước.
- **Ngành kém khả quan trong giai đoạn 2018-2019:** Ngành được đánh giá là kém khả quan do đường sản xuất trong nước bị cạnh tranh bởi đường Thái Lan trong khi chưa kịp nâng cao năng lực cạnh tranh.
- **Ngành có sự phân hóa trong giai đoạn 2020-2022:** Giai đoạn này ngành sẽ có mức độ cạnh tranh cao. Các doanh nghiệp đạt được hiệu quả từ những cải cách hiện tại và trong thời gian tới có thể hạ được giá thành sản xuất và tiếp tục tăng trưởng. Còn những doanh nghiệp nhỏ, sức cạnh tranh yếu sẽ dần bị đào thải ra khỏi ngành. Cần theo dõi diễn biến trong các xu hướng M&A của ngành, và các doanh nghiệp quy mô lớn như SBT, QNS, LSS và doanh nghiệp có giá thành sản xuất mía thấp như SLS.

NỘI DUNG

1.	TỔNG QUAN NGÀNH ĐƯỜNG THẾ GIỚI	1
1.1.	Sơ lược lịch sử hình thành và đặc điểm ngành đường thế giới	1
1.2.	Vòng đời ngành đường thế giới	16
1.3.	Chuỗi giá trị ngành đường thế giới	20
1.4.	Cung - cầu, giá và xu hướng ngành đường thế giới	34
2.	TỔNG QUAN NGÀNH ĐƯỜNG VIỆT NAM	38
2.1.	Tổng quan ngành đường Việt Nam	38
2.2.	Vòng đời ngành đường Việt Nam	41
2.3.	Chuỗi giá trị ngành đường Việt Nam	43
2.4.	Cung - cầu và giá cả ngành đường Việt Nam	61
2.5.	Môi trường kinh doanh	66
2.6.	Mức độ cạnh tranh	69
3.	TRIỂN VỌNG VÀ XU HƯỚNG NGÀNH ĐƯỜNG VIỆT NAM	71
3.1.	SWOT ngành đường Việt Nam	71
3.2.	Triển vọng và xu hướng ngành đường Việt Nam	71
3.3.	Khuyến nghị đầu tư	73
4.	CẬP NHẬT DOANH NGHIỆP	74
4.1.	Cập nhật quy mô và biến động của các công ty	74
4.2.	Cập nhật tình hình HĐKD và những chỉ số tài chính quan trọng của các công ty	75
4.3.	Cập nhật hiệu quả hoạt động của các công ty	76
4.4.	Tình hình tài chính	82
4.5.	Phân tích dòng tiền	86
4.6.	Cơ cấu sở hữu	88
4.7.	Cập nhật thông tin công ty	89
	PHỤ LỤC	98

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

ATIGA Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN

Bộ NN&PTNT Bộ nông nghiệp và phát triển nông thôn

CAGR Tốc độ tăng trưởng kép hàng năm

CCS Hàm lượng % đường có trong mía

ENSO Chỉ hai hiện tượng El Nino và La Nina

FTA Hiệp định Thương mại tự do

HFCS Xi-rô bắp_high fructose corn syrup

HIS Chất ngọt cường độ cao_high intensity sweetener

LIS Chất ngọt cường độ thấp_low intensity sweetener

MSM Trading International DMCC (MSM Dubai)

ISO Tổ chức đường thế giới

OCSB Cục mía đường Thái Lan

OECD Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế

WTO Tổ chức thương mại thế giới

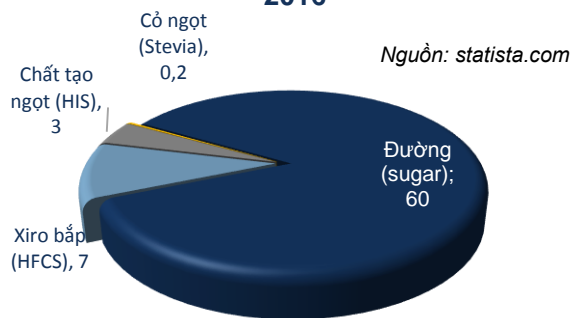
1. TỔNG QUAN NGÀNH ĐƯỜNG THẾ GIỚI

1.1. Sơ lược lịch sử hình thành và đặc điểm ngành đường thế giới

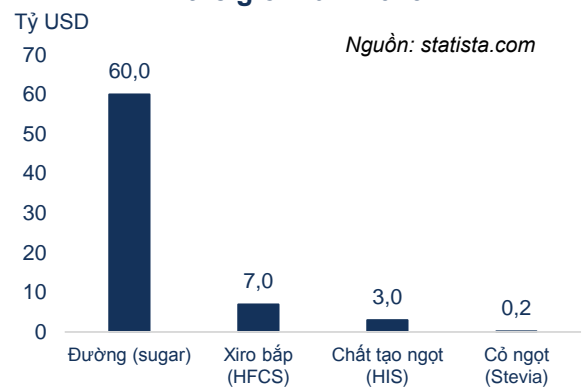
1.1.1. Tổng quan về thị trường chất tạo ngọt

Chất tạo ngọt gồm hai nhóm lớn là đường – sucrose, và chất tạo ngọt thay thế đường – sweetener. Hai loại này có thể dùng trực tiếp như gia vị hay nguyên liệu đầu vào cho các ngành công nghiệp thực phẩm, đồ uống. Trong đó, đường được chế biến từ mía hoặc củ cải đường. Chất ngọt thay thế đường có thể được chế biến từ các nguyên liệu tự nhiên như quả mọng (berries), trái cây, xi-rô bắp, xi-rô lá phong (maple)... hoặc nguyên liệu nhân tạo có nguồn gốc hóa học. Các chất ngọt thay thế đường phổ biến hiện nay là: xi-rô bắp (HFCS), chất ngọt cường độ cao (HIS) và chất ngọt cường độ thấp (LIS).

Cơ cấu thị trường chất tạo ngọt 2016

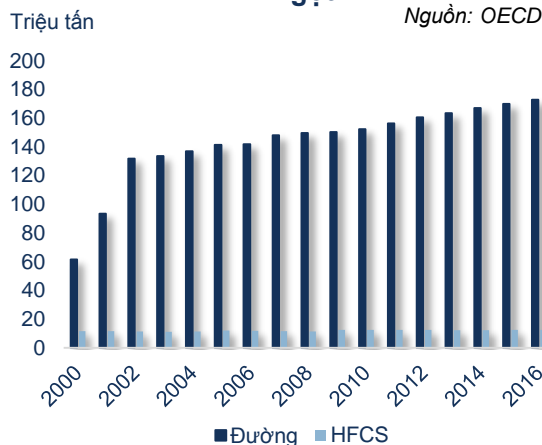


Doanh thu các chất tạo ngọt trên thế giới năm 2016



Trong thị trường chất tạo ngọt, đường được tiêu thụ nhiều nhất. Giá trị theo doanh thu năm 2016 đạt 60 tỷ USD (chiếm 85%); đứng thứ hai là HFCS với 7 tỷ USD (chiếm 10%); tiếp theo là HIS với 3 tỷ USD (chiếm 4%) và thấp nhất là cỏ ngọt với 0,2 tỷ USD (chiếm 0,28%).

Sản lượng tiêu thụ các chất tạo ngọt



Giai đoạn 2000-2016, tốc độ tăng trưởng sản lượng đường bình quân đạt 6,7%/năm trong khi HFCS chỉ đạt 0,44%/năm. HFCS được sản xuất chủ yếu ở Mỹ (60%), Trung Quốc (12%), Nhật (7%) và EU (5%). HFCS có thị trường tiêu thụ chính là ở các nước phát triển. Do lo ngại về vấn đề sức khỏe, sử dụng chất ngọt thay thế đường đang là một xu hướng mới ở các quốc gia phát triển. Tại các quốc gia đang phát triển như Thái Lan, Thổ Nhĩ Kỳ, Phi-lip-pin, Campuchia và Việt Nam sự xuất hiện của HFCS còn thấp.

1.1.2. Lịch sử hình thành và đặc điểm ngành đường thế giới

a) Lịch sử hình thành

Ngành sản xuất đường là một trong những ngành chế biến thực phẩm (ngành tiêu dùng thiết yếu) lâu đời nhất trên thế giới với hơn 100 quốc gia và vùng lãnh thổ tham gia vào chuỗi giá trị.

Cây mía được dùng để sản xuất đường lần đầu tiên ở Ấn Độ vào khoảng 300 năm trước Công nguyên. Những năm 1000 sau Công nguyên, mía được trồng rộng rãi ở bán đảo Đông Dương và Địa Trung Hải. Lúc bấy giờ, đường được xem như một loại gia vị đắt tiền. Sau đó, các nhà máy đường bắt đầu được xây dựng ở Châu Âu, họ nhập khẩu mía để chế biến thành đường trắng. Sau năm 1500, nhà thám hiểm Christopher Columbus đã mang mía đến vùng biển Caribe và Châu Mỹ. Từ đó, cây mía được trồng phổ biến ở đây nhờ điều kiện thời tiết phù hợp, khí hậu nóng, mưa lớn và đất đai màu mỡ. Những năm 1540, sản xuất đường trở thành ngành công nghiệp chính tại các nước Châu Mỹ. Cũng trong thời gian này, mía được trồng rộng rãi ở Anh, Hà Lan và các nước thuộc địa của Pháp. Không lâu sau, ngành công nghiệp luyện đường đã phát triển mạnh mẽ và cây mía trở thành loài cây biểu trưng cho các siêu cường quốc ở Châu Âu.

Thế kỷ 18, Châu Âu bắt đầu thử nghiệm sản xuất đường từ củ cải. Kể từ đó, củ cải trở thành nguyên liệu sản xuất đường chính ở Châu Âu và Bắc Mỹ. Sau đó, chiến tranh Napoleon xảy ra, Pháp và phần lục địa Châu Âu bị cắt nguồn cung đường từ vùng biển Caribbean khiến nhu cầu tự cung tự cấp tăng cao. Sản lượng đường củ cải ở Châu Âu nhờ đó mà phát triển, đường trở nên phổ biến và không còn là món hàng đắt đỏ. Tuy nhiên, khi phong tỏa lục địa được gỡ bỏ, đường mía từ các thuộc địa tràn ngập thị trường Châu Âu khiến cho các ngành công nghiệp đường củ cải mới chớm phát triển đã đi vào sụp đổ. Sau đó, thông qua các cải tiến kỹ thuật, các cơ sở sản xuất quy mô lớn được xây dựng lên đã giúp nền công nghiệp đường củ cải Châu Âu hồi phục.

Công nghiệp đường tuy có từ lâu đời, nhưng 200 năm gần đây mới được cơ khí hóa. Nhiều thiết bị quan trọng được phát minh vào thế kỷ 19-20 đã giúp cho ngành đường phát triển một cách mạnh mẽ. Sản lượng đường toàn cầu đã tăng lên nhanh chóng, từ 57,2 triệu tấn lên đến 171 triệu tấn trong giai đoạn 1959-2016. Động lực trước tiên đến từ sự gia tăng trong diện tích trồng mía. Ở nửa sau thế kỷ 20, Châu Á, Châu Phi và Nam Mỹ đã phát triển diện tích mía để đáp ứng nhu cầu tiêu thụ đường trong nước và xuất khẩu, nhất là giai đoạn sau cuộc khủng hoảng thiếu đường vào năm 1974. Bốn thập kỷ cuối thế kỷ 20, mỗi thập kỷ diện tích mía lại tăng trung bình 2,5 triệu ha. Ngoài ra, sản lượng đường tăng được cũng nhờ sự gia tăng trong năng suất mía. Năng suất mía bình quân thế giới năm 1961 đạt 50,3 tấn/ha, đến năm 2015 đã tăng lên 60 tấn/ha.

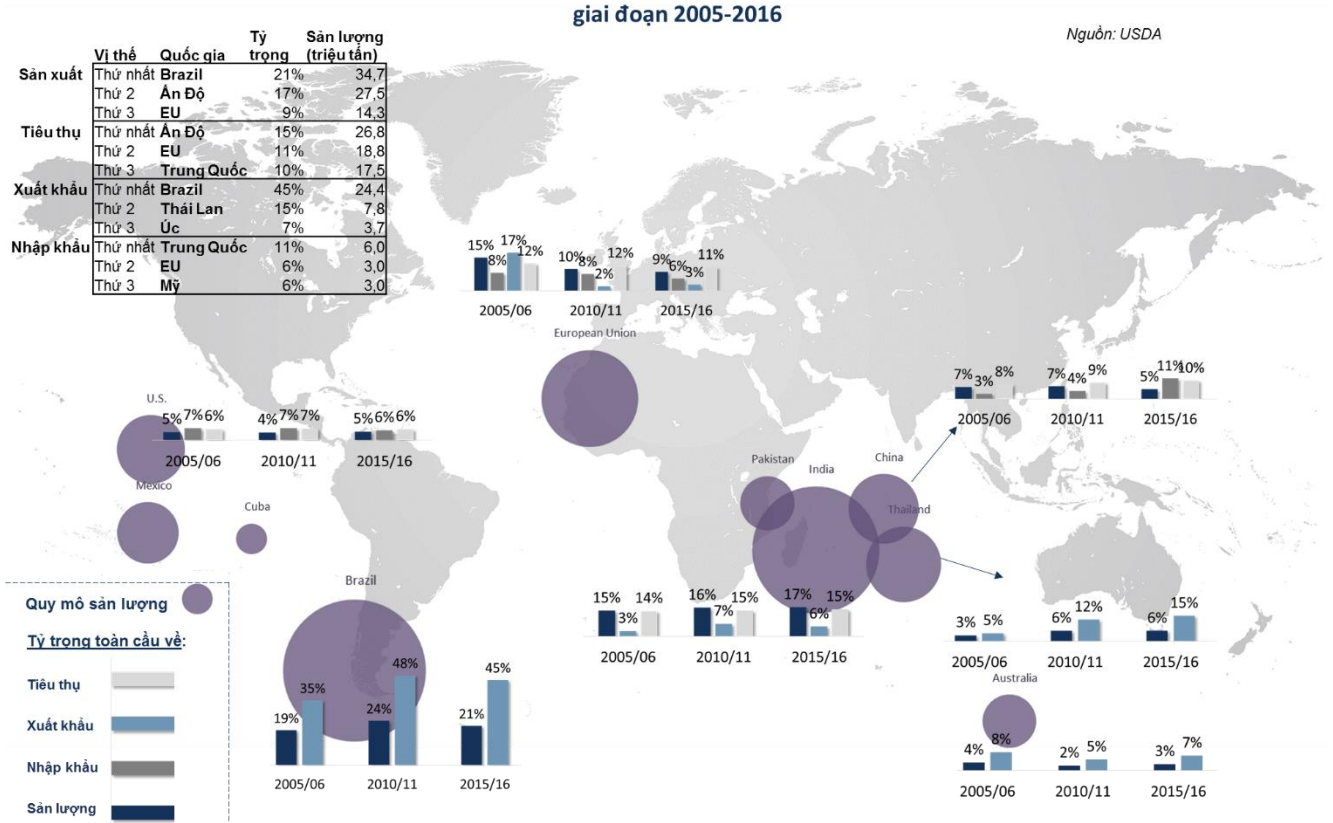
Mặc dù ngành đường đã trải qua nhiều biến động, nhưng do yêu cầu về sản xuất và điều kiện tự nhiên cần phải phù hợp với đặc tính sinh trưởng của mía/củ cải nên các khu vực sản xuất đường chính trên thế giới không có nhiều thay đổi. Ngày nay, đường mía được sản xuất chủ yếu ở Brazil và các quốc gia Châu Á, đường củ cải được sản xuất chủ yếu ở Châu Âu, Nga và Mỹ. Vụ 2015/2016 cả thế giới sản xuất được 172,15 triệu tấn đường từ 4,5 triệu ha củ cải và 27,0 triệu ha mía tại hơn 123 quốc gia, xuất khẩu được 54,87 triệu tấn. Riêng Brazil đã chiếm khoảng 21% tổng sản lượng sản xuất và 45% sản lượng đường xuất khẩu toàn cầu.

Hiện nay, các quốc gia ảnh hưởng lớn nhất đến ngành đường thế giới (xét theo tỷ trọng về sản lượng) là:

- Về sản xuất: Brazil (21%), Ấn Độ (17%), EU (9%).
- Về tiêu thụ: Ấn Độ (15%), EU (11%), Trung Quốc (10%).
- Về xuất khẩu: Brazil (45%), Thái Lan (15%), Úc (7%).
- Về nhập khẩu: Trung Quốc (11%), EU (6%), Mỹ (6%).

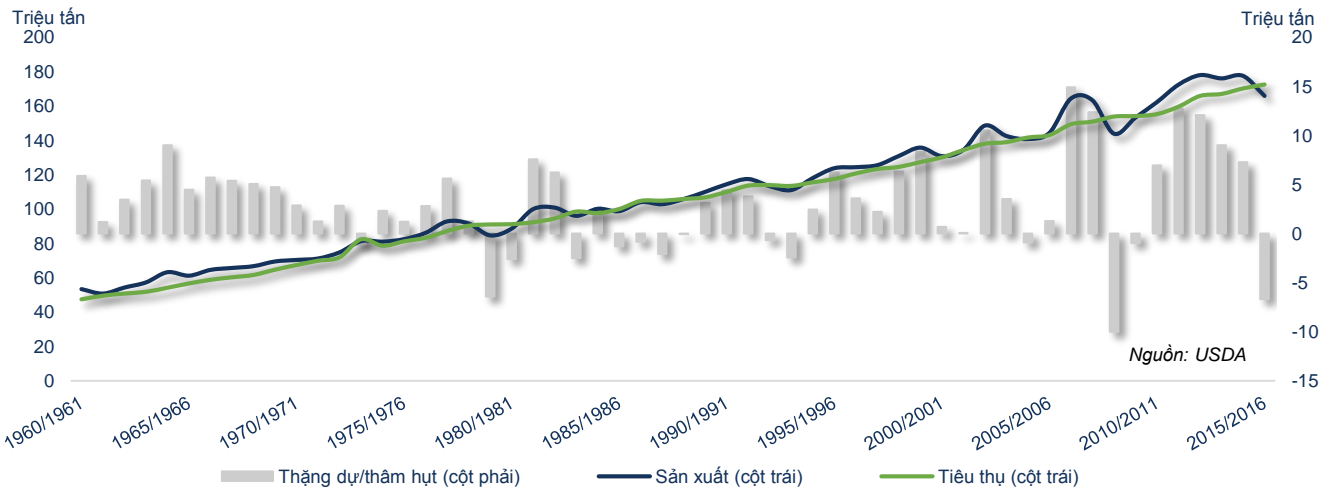
Chi tiết xem trong biểu đồ dưới đây:

Các quốc gia ảnh hưởng lớn đến ngành đường thế giới giai đoạn 2005-2016



b) Đặc điểm ngành đường thế giới

Sản xuất và tiêu thụ đường thế giới giai đoạn 1960-2016

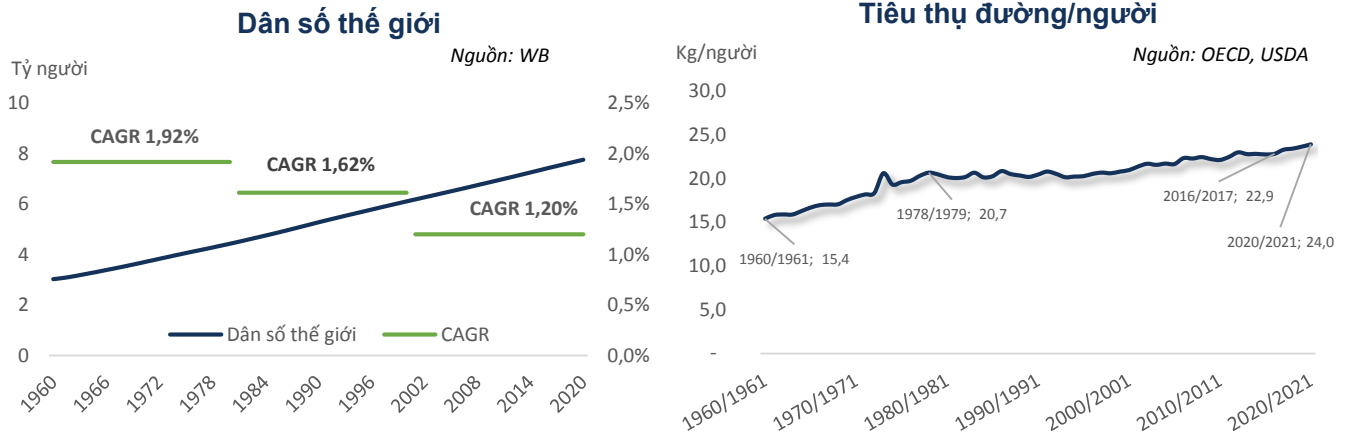


Vụ sản xuất đường trên thế giới tính từ cuối tháng 9 năm trước tới đầu tháng 10 năm sau.

Nhìn chung trong suốt 55 năm qua, khối lượng tiêu thụ và sản lượng sản xuất đường hàng năm của thế giới có xu hướng gia tăng. Khối lượng tiêu thụ tăng từ 36,69 triệu tấn lên 172,51 triệu tấn (+190%). Sản lượng tăng từ 57,21 triệu tấn lên 165,83 triệu tấn (+370%), chủ yếu do đường mía tăng từ 38,6 triệu tấn lên 132,6 triệu tấn trong khi đường củ cải không biến động nhiều, duy trì quanh mức 35 triệu tấn.

Với đặc điểm là mặt hàng tiêu dùng thiết yếu, nhu cầu tiêu thụ đường đã tăng đều qua các năm nhờ vào gia tăng dân số và tiêu thụ đường bình quân/người tăng. Trong khi sản lượng đường lại có sự biến động tăng

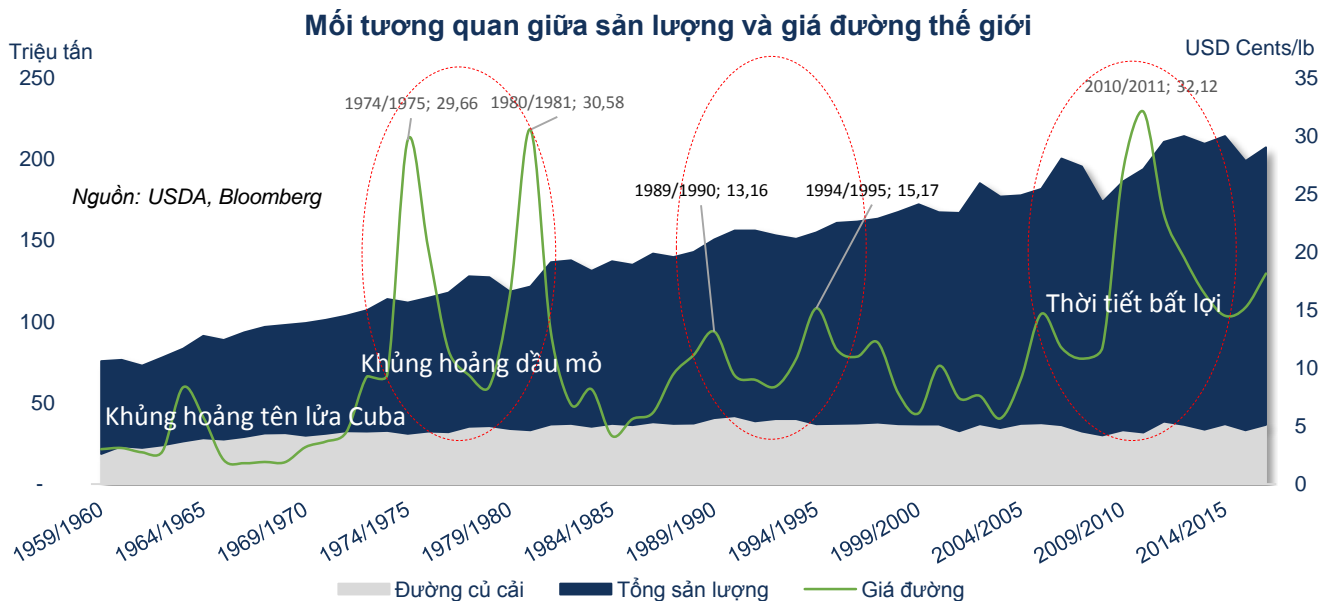
giảm do nhiều yếu tố. Do đó, các biến động của ngành đường thế giới phụ thuộc chủ yếu vào sản lượng sản xuất.



- Dân số thế giới 55 năm trở lại đây đã tăng từ 3 tỷ người lên đến 7,4 tỷ người. Tốc độ tăng trưởng dẫn số dương và có xu hướng giảm dần, từ 1,92%/năm giai đoạn 1960-1980 giảm xuống 1,62%/năm giai đoạn 1980-2000. Theo WB, dự kiến dân số vẫn tiếp tục tăng trưởng với tốc độ 1,20%/năm giai đoạn 2000-2020.
- Cũng xét từ năm 1960 đến nay, tiêu thụ đường bình quân/người của thế giới tăng đều từ 15,4 kg/người lên 20,7 kg/người. OECD dự kiến, tiêu thụ đường bình quân/người sẽ tiếp tục tăng lên 24 kg/người vào vụ 2020/2021.

Trong vòng 55 năm trở lại đây, sản lượng đường dù nằm trong xu hướng tăng nhưng thường xuyên có những giai đoạn tăng giảm xen kẽ nhau làm xuất hiện tình trạng thặng dư/thâm hụt của ngành. Từ đó tạo nên các đợt tăng giảm giá đường theo quy luật:

Sản lượng tăng → giá giảm → sản lượng giảm → giá tăng



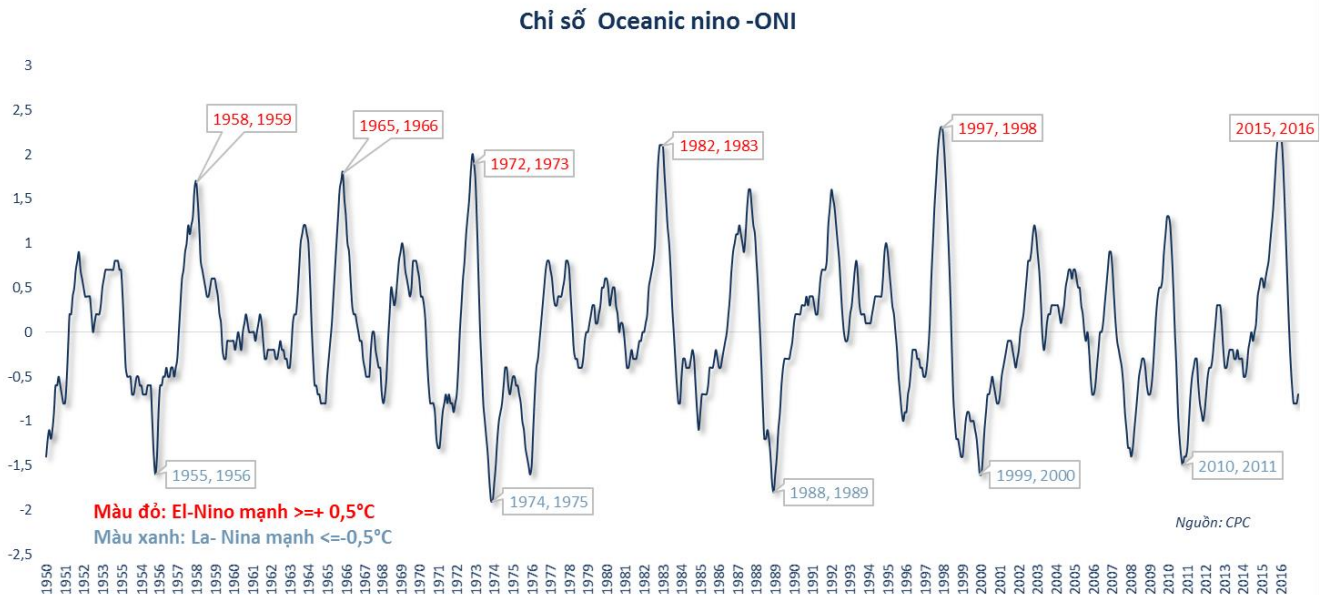
Từ năm 1959-2015, giá đường có xu hướng tăng từ 3,02 cents/lb lên 18,16 cents/lb. Trong đó, ngành đường đã trải qua hai chu kỳ lớn là giai đoạn 1968-1984 và giai đoạn 1984-2003. Hiện nay, ngành đường đang ở

trong chu kỳ lớn thứ 3 bắt đầu từ vụ 2003/2004. Theo quan sát lịch sử giá đường cho thấy, bình quân 1 chu kỳ sẽ kéo dài khoảng 16-19 năm.

Những yếu tố ảnh hưởng đến sản lượng đường trên thế giới:

(1) Thời tiết ảnh hưởng đến sản lượng cũng như chất lượng mía và củ cải

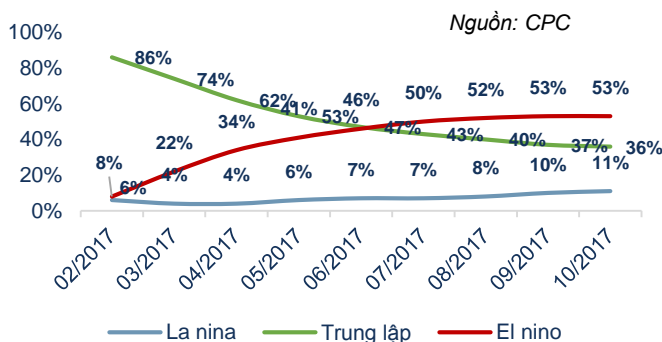
Thời tiết là một trong những yếu tố quan trọng nhất tác động đến ngành. Các đợt El-nino và La-Nina mạnh xảy ra ảnh hưởng đến giảm sản lượng và chất lượng mía và củ cải, từ đó sản lượng đường giảm theo, gây nên sự tăng lên của giá đường.



Chỉ số ONI được dùng để giám sát, đánh giá và dự báo cho ENSO

Thời tiết xấu ở vụ 2009/2010 làm sản lượng đường sản xuất ra không đáp ứng đủ nhu cầu, toàn cầu thiếu hụt 963 ngàn tấn đường. Từ đó, giá đường tăng cao lên 32,12 cents/lb vào năm 2010 và 23,3 cents/lb vào năm 2011. Gần đây nhất là đợt El-nino vụ 2015/2016 xảy ra nghiêm trọng làm giảm sản lượng đường ở các khu vực sản xuất đường lớn như Thái Lan, Ấn Độ. Toàn cầu thiếu hụt 6,7 triệu tấn đường. Đây là nguyên nhân chính khiến giá đường tăng cao bắt đầu từ tháng 8/2015.

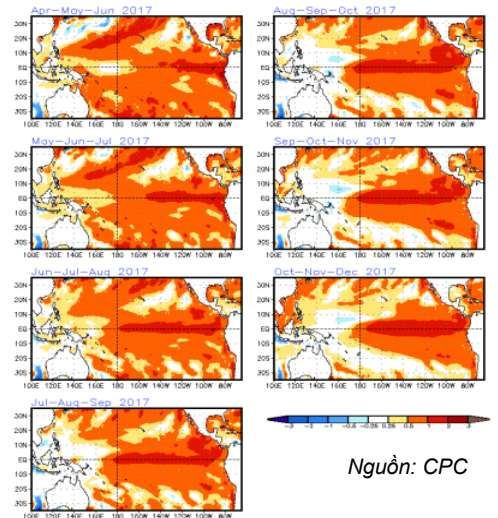
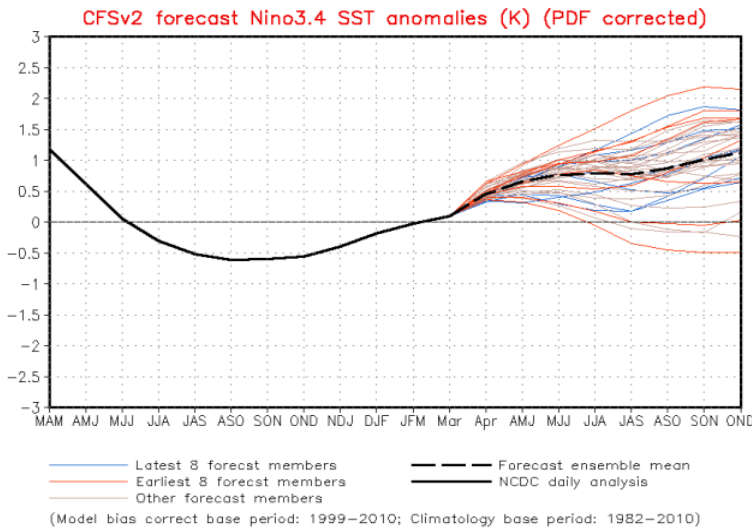
Dự báo chính thức của CPC/IRI về khả năng ENSO 2017



Theo CPC/IRI, ENSO sẽ ở trạng thái trung lập cho đến giữa năm 2017 cùng một sự phát triển dần nghiêng về phía El Nino trong suốt mùa hè. Bước sang mùa thu, kể từ tháng 7 đến cuối năm, khả năng trên 50% El Nino sẽ xảy ra.

Về độ mạnh, theo chỉ báo CFCv2 dưới đây, khả năng ONI chạm mức 1, với điều kiện này, El Nino sẽ ảnh hưởng xấu đến sản lượng các nước trồng mía trên thế giới vụ 2017/2018 nhưng không quá mạnh như vụ 2015/2016 (ONI trên mức 2).

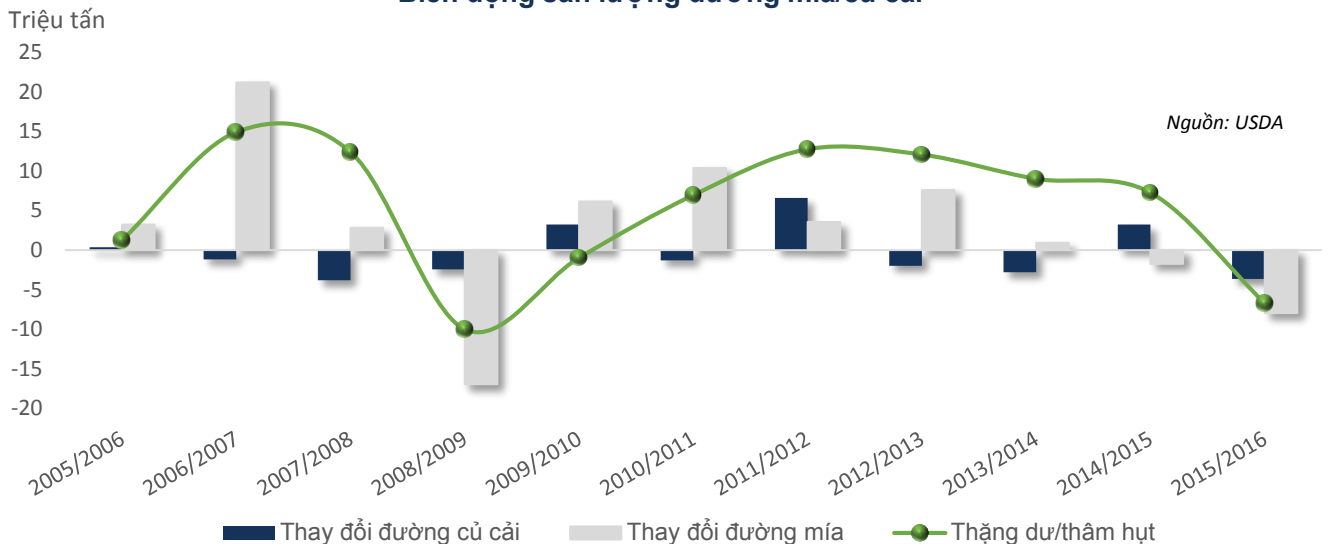
Độ mạnh của El Nino năm 2017



(2) Cạnh tranh diện tích với các cây trồng khác và chính sách ở các quốc gia gây ra biến động diện tích mía/củ cải

Củ cải và mía đều chỉ mất tối đa khoảng 1 năm để thu hoạch nên có thể được xem là cây ngắn ngày. Tuy nhiên, riêng với cây mía, nếu xét về khả năng tái sinh hằng năm từ gốc cũ thì là cây dài ngày (tức chu kỳ gieo trồng dài, một gốc có thể tái sinh tối đa được từ 7-10 lần tức 7-10 năm). Nhìn chung, diện tích mía/củ cải dễ dàng thay thế bằng cây trồng khác, đặc biệt là nông dân trồng mía/củ cải ở Châu Á vì họ có khả năng chuyển đổi cây trồng dễ dàng. Theo LMC, diện tích trồng mía/củ cải ở các quốc gia Bắc bán cầu (hầu hết các vùng sản xuất đường nằm ở Bắc bán cầu, trừ Brazil) được quyết định vào quý 1 hàng năm.

Biến động sản lượng đường mía/củ cải



Xét trong vụ 2011/2012 sản lượng đường thế giới thặng dư cao khiến cho giá đường giảm, nhưng 2 vụ tiếp sau chỉ có sản lượng đường củ cải giảm, sản lượng đường mía vẫn tiếp tục tăng lên khiến thặng dư đường liên tục xảy ra mặc cho giá đường giảm sâu. Vậy yếu tố nào ảnh hưởng đến diện tích hay quyết định trồng trọt hai loại nguyên liệu này?

Có hai yếu tố ảnh hưởng đến quyết định trồng trọt là:

(1) Sự cạnh tranh diện tích (do chênh lệch lợi ích kinh tế) với các loại cây trồng khác. Ngành trồng mía/củ cải trên thế giới có những cơ chế giá khác nhau: Đường là sản phẩm đầu ra của mía/củ cải, tuy nhiên, ở một số quốc gia, giá mía/củ cải được trả cho nông dân không phản ánh theo biến động của giá đường. Do sự tác động từ chính sách của chính phủ lên giá mía/củ cải nhằm bảo vệ thu nhập cho nông dân mặc dù thị trường đường biến động.

(2) Chu kỳ gieo trồng của mía và các cây trồng thay thế khác.

Đặc điểm gieo trồng ở các quốc gia sản xuất đường chính trên thế giới		
	Hạn chế thay thế bởi cây trồng khác	Dễ dàng bị thay thế bởi cây trồng khác
Chu kỳ gieo trồng dài (Long crop cycle) – cây mía	Úc, Nam Phi, Trung Mỹ	Brazil, Colombia, Mexico
Chu kỳ gieo trồng ngắn (Short crop cycle) – cây mía hoặc củ cải		EU, Nga , Ấn Độ, Pakistan, Thái Lan , Trung Quốc, Philippin , Indonesia , Mỹ, Việt Nam.

Nguồn: LMC

*Những quốc gia **bồi đắp** có giá mía/củ cải liên quan mật thiết với giá đường.*

Nhóm 1: Nhóm các quốc gia có giá mía liên quan mật thiết với giá đường.

Hầu hết các nước này (nhóm các nước **bồi đắp**) đều sử dụng chính sách chia sẻ doanh thu giữa nông dân và nhà máy đường nên giá mía cơ bản sẽ đi theo giá đường. Tuy nhiên, biến động giá mía không phải là yếu tố duy nhất quyết định đến diện tích gieo trồng mà còn do đặc điểm chu kỳ gieo trồng và sự thay thế bởi cây trồng khác.

- Các quốc gia như Úc, Nam Phi, Trung Mỹ có chu kỳ gieo trồng dài và sự thay thế bởi các cây trồng khác thấp nên diện tích mía khá ổn định, nguồn cung mía do đó không có nhiều đột biến. Đối với các quốc gia như Brazil, Colombia có chu kỳ gieo trồng dài diện tích mía cũng ổn định, tuy sự thay thế bởi các cây trồng khác cao nhưng hết một chu kỳ gieo trồng nông dân mới so sánh lợi ích kinh tế với các cây trồng khác, khi đó diện tích mía mới có sự thay đổi. Nguồn cung mía do đó cũng không có nhiều đột biến trong suốt chu kỳ gieo trồng.
- Nga, Thái Lan, Philippin, Indonesia có chu kỳ gieo trồng ngắn, dễ dàng bị thay thế bởi cây trồng khác nên diện tích và sản lượng mía dễ dàng thay đổi tùy theo thay đổi lợi ích kinh tế giữa các loại cây trồng.

Nhóm 2: Nhóm các nước có giá mía không gắn liền với giá đường.

Cụ thể, nông dân trồng củ cải ở NAFTA (trong đó có Mỹ và Mexico) được chính phủ bảo vệ khỏi những biến động từ thị trường thế giới. Ở Mexico, chính phủ trợ cấp cho nông dân nhằm giảm giá thành sản xuất.

Ở các nước Trung Quốc, EU, Ấn Độ, Pakistan, Việt Nam, chính phủ áp dụng quy định mức giá tối thiểu hoặc cố định đối với giá mía/củ cải. Điều này có nghĩa giá đường thế giới biến động không ảnh hưởng trực tiếp đến quyết định thay đổi diện tích trồng mía/củ cải của nông dân các quốc gia này.

Như vậy, với mục tiêu theo dõi các nước có diện tích và sản lượng mía/củ cải dễ biến động từ đó tác động đến sản lượng đường thế giới. Chúng ta chú ý:

- Trong nhóm các nước có giá mía gắn liền với giá đường, cần chú ý theo dõi các nước có diện tích cũng như sản lượng mía/củ cải dễ dàng biến động là Nga, Thái Lan, Philippin thông qua chính sách chia sẻ doanh thu giữa nông dân và nhà sản xuất đường, cũng như so sánh lợi ích kinh tế giữa

mía/củ cải với các cây trồng khác. Trong đó, đặc biệt chú ý đến Thái Lan, nước sản xuất đường lớn thứ 2 thế giới.

- Trong nhóm các nước có giá mía không gắn liền với giá đường, cần chú ý đến Mỹ và Mexico, Trung Quốc, EU, Ấn Độ, Pakistan, Việt Nam thông qua những biến động chính sách của chính phủ. Đặc biệt là các khu vực sản xuất đường lớn trên thế giới như Ấn Độ, Trung Quốc, EU.

Thái Lan

Trong quá khứ, không giống như các nước cố định giá mua mía, chính phủ Thái Lan quy định chính sách phân chia doanh thu đường và mật rỉ giữa nông dân và nhà sản xuất đường theo tỷ lệ cao cho nông dân là 70:30 và kiểm soát giá đường nội địa. Như vậy, nếu giá đường thế giới giảm thì có thể giá mía nông dân nhận lại cũng giảm. Tuy nhiên, trên thực tế, khi giá đường thế giới giảm thì nông dân được nhận thêm một khoản trợ cấp trên mỗi tấn mía họ bán ra nhằm duy trì lợi ích cho việc trồng mía hơn các cây trồng khác. Khoản trả thêm này được trả từ quỹ mía và đường (Cane and Sugar Fund), được góp từ phí đánh trên 1kg doanh thu đường nội địa. Dẫn đến sản lượng đường của Thái Lan tăng trong mấy năm qua nhờ vào trợ cấp cho sản xuất mía mặc dù giá đường thế giới ở mức thấp.

Năm 2016, Brazil khiếu nại lên WTO về chính sách trợ cấp ngành đường của Thái Lan. Brazil khẳng định rằng sự trợ cấp này của Thái Lan đã kéo giá đường toàn cầu giảm xuống và nâng thị phần đường của Thái Lan trên thế giới từ mức 12,1% lên 15,8% trong vòng 4 năm qua trong khi thị phần của Brazil giảm từ 50% xuống còn 44,7%. Theo đó, để tránh bị kiện tại WTO, OCSB đã hoàn thành kế hoạch kiểm tra, sửa đổi chính sách đường, dự kiến sẽ thực hiện vào tháng 11/2017. Cụ thể, Thái Lan sẽ hủy bỏ hệ thống phân chia lợi nhuận 70:30 giữa người trồng mía và nhà máy đường, hủy bỏ hạn ngạch A và thả nổi giá đường trong nước. Nhiều khả năng, quyết định này sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến diện tích mía ở đây vào vụ 2017/2018 do giá đường thế giới đang trong xu hướng giảm.

Giới thiệu ngành đường Thái Lan, xem tại [Phụ lục 6a](#)

Ấn Độ

Giá mía nước này được ấn định bởi chính phủ cho mỗi vụ nhằm ổn định thu nhập cho vùng nông thôn. Nhờ đó, sản lượng đường ở đây được gia tăng từ 25,3 triệu tấn lên 28 triệu tấn trong vòng 5 năm trở lại đây. Vụ 2016/2017, sản lượng đường của Ấn Độ giảm nghiêm trọng do El-nino khiến Ấn Độ phải nhập khẩu 500 ngàn tấn đường. Nhằm ổn định sản xuất trong nước và gia tăng diện tích trồng mía, hồi tháng 5/2017, chính phủ nước này đã tăng gần 11% giá mía trả cho nông dân trong vụ 2017/2018.

Sự tăng sản lượng gây áp lực lên giá đường trong nước trong khi giá mía trả cho nông dân đã được ấn định, khiến các nhà sản xuất gặp khó khăn. Vì thế, các nhà sản xuất đường ở đây thường xuyên sử dụng chính sách trả chậm (đặc biệt ở Uttar Pradesh, vùng trồng mía chính của Ấn Độ) cho hoạt động mua mía nguyên liệu nhằm giảm áp lực tài chính. Do đó, nông dân ở đây sẽ chỉ thay đổi diện tích mía bằng cây trồng khác nếu họ không nhận được khoản thanh toán cho mía từ nhà máy hoặc thanh toán chậm trễ.

Trung Quốc

Chính phủ Trung Quốc ấn định giá mua mía vào tháng 1 hàng năm. Bên cạnh đó, chính phủ nước này còn tiến hành mua dự trữ đường nội địa nhằm điều tiết giá đường trong nước. Vì vậy, chính phủ cũng được coi là một tay chơi lớn của ngành. Mục đích chính của chính phủ là kiểm soát tồn kho, kiểm soát giá đường trong nước, từ đó bảo vệ lợi nhuận cho nông dân. Vụ 2016/2017, khoảng 1,6 triệu tấn đường từ tồn kho được chính phủ đưa vào thị trường để hạ nhiệt giá đường trong nước.

Với đặc thù là một nước nhập khẩu ròng đường phục vụ nhu cầu tiêu thụ ngày càng gia tăng. Những giai đoạn giá đường xuống thấp như giai đoạn 2010-2015, giá đường trong nước cũng giảm theo. Tương tự như ở Ấn Độ, kết quả là các nhà máy đường chịu áp lực tài chính lớn do phải thanh toán tiền mía cho nông dân.

Do đó, nông dân ở đây sẽ chỉ thay đổi diện tích mía bằng cây trồng khác nếu họ không nhận được khoản thanh toán cho mía từ nhà máy hoặc thanh toán chậm trễ.

Vào cuối tháng 5/2017 vừa qua, đường nhập khẩu tăng đột biến gây ảnh hưởng đến ngành đường trong nước, nước này chính thức áp dụng thuế tự vệ đối với đường nhập khẩu ngoài hạn ngạch trong vòng 3 năm tới. Điều này sẽ làm hạn chế dòng xuất khẩu đường thế giới vào Trung Quốc. Giá đường thế giới do đó sẽ chịu ảnh hưởng tiêu cực. Thật vậy, sau khi thông báo này được đưa ra, giá đường thế giới kỳ hạn giảm hơn 1%.

Như vậy, ở quốc gia này cần lưu ý những chính sách điều tiết của chính phủ như: giá mía quy định của chính phủ, tình hình tích trữ đường của chính phủ, tăng ưu đãi vốn cho nhà máy để thanh toán tiền mía cho nông dân, các rào cản nhập khẩu.

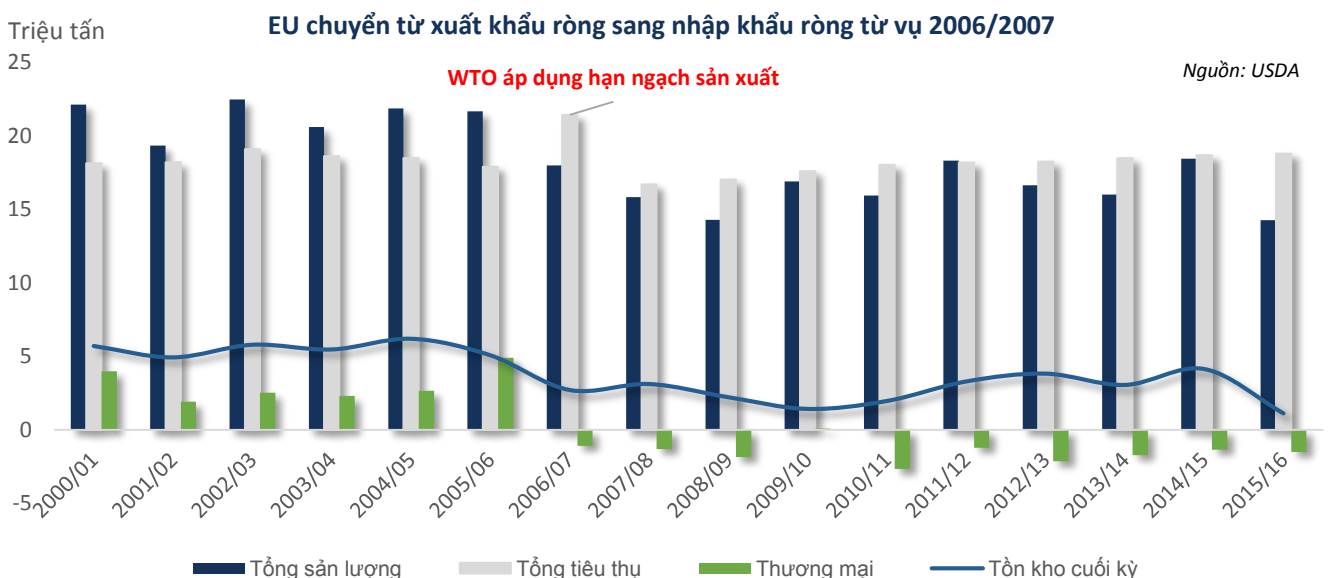
Việt Nam

Ngành sản xuất đường của Việt Nam còn nhiều điểm yếu nên giá thành sản xuất mía cao. Mặt khác giá đường đầu ra trong nước lại bị cạnh tranh bởi đường nhập lậu giá rẻ. Nên các nhà máy đường không thể đưa ra một mức giá mua mía cao để ngăn việc nông dân chuyển sang trồng cây trồng mới. Nhất là ở những khu vực có năng suất và chữ đường thấp. Ở Việt Nam giá mía được nhà máy và người dân quyết định trên chữ đường (CCS-Commercial cane sugar).

Vi vậy, đặc điểm ngành trồng mía ở Việt Nam là diện tích mía dễ dàng thay đổi bởi cạnh tranh với cây trồng khác.

EU

Từ năm 2006, Brazil, Thái Lan và Úc khiếu nại về chính sách trợ cấp xuất khẩu của EU. Từ đó, WTO áp hạn ngạch sản xuất lên EU khiến diện tích và sản lượng củ cải giảm mạnh. Sau khi bị WTO áp hạn ngạch sản xuất vào năm 2006, EU chuyển từ trạng thái xuất khẩu ròng sang nhập khẩu ròng. Vào cuối tháng 9/2017, hạn ngạch sản xuất này sẽ được gỡ bỏ.



Chính sách đường của EU đến 30/9/2017

Bị áp hạn ngạch sản xuất đường

Chính sách mới từ 1/10/2017

Loại bỏ hạn ngạch sản xuất đường

Hiện nay, EU quy định giá tối thiểu cho củ cải đường. Tuy nhiên, sau 30/09/2017, chính sách này sẽ được hủy bỏ.

EU vẫn duy trì chính sách thuế nhập khẩu EU để bảo vệ ngành trong nước, với mức thuế như hiện nay (thuế nhập khẩu 419

Giới hạn xuất khẩu khoảng 1,4 triệu tấn/năm	Không giới hạn xuất khẩu
Áp giá tối thiểu cho củ cải	Không có giá tối thiểu cho củ cải

euro/tấn đường trắng và 339 euro/tấn đường thô từ các nước không ưu đãi), giá đường nhập khẩu cao gấp đôi giá đường trong nước.

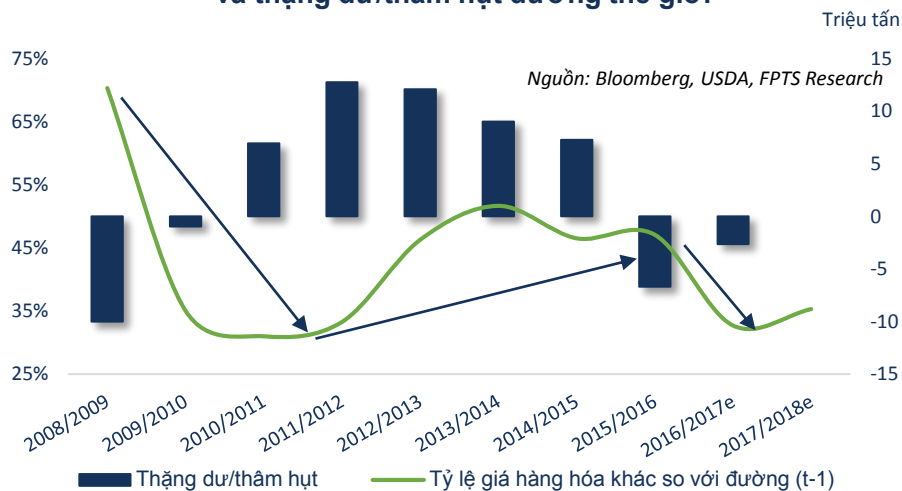
Sau thời điểm gỡ bỏ hạn ngạch, nguồn cung đường ở đây sẽ tăng mạnh. Nhu cầu nhập khẩu đường từ Caribbean, Nam Phi và Thái Bình Dương sẽ giảm đáng kể. Các quốc gia nhập khẩu đường vào EU sẽ gặp nhiều khó khăn khi có chi phí sản xuất đường cao hơn so với EU trong khi chính sách thuế không đổi. Cạnh tranh giữa các nguồn cung đường sẽ tăng lên từ đó làm thay đổi dòng thương mại đường thô trên thế giới.

Trong bối cảnh vụ 2015/2016, xét trong hạn ngạch, EU vẫn phải nhập khẩu 20% nhu cầu tiêu thụ tương ứng với 3,25 triệu tấn đường (theo F.O Licht) do diện tích canh tác củ cải bị thu hẹp khi giá đường xuống thấp trong quá khứ (diện tích giảm 3,3% trong giai đoạn 2011-2015). Vì vậy, dự báo vụ 2016/2017 sản lượng đường ở đây sẽ không tăng kịp khi gỡ bỏ hạn ngạch, dự báo đạt 15,8 triệu tấn (+11% yoy) (theo ISO). Tuy nhiên, từ vụ 2017/2018, EU sẽ trở thành nước xuất khẩu ròng, có vị trí quan trọng trong đáp ứng nhu cầu tiêu thụ đường toàn cầu nhờ gia tăng sản lượng, năng suất đường.

Những chính sách ở các khu vực trên cho thấy sự hỗ trợ vào giá mía/củ cải. Tuy nhiên, đó mới chỉ là một nửa câu chuyện, quyết định diện tích trồng mía của nông dân còn bị ảnh hưởng bởi giá các loại cây trồng cạnh tranh diện tích với nó.

Nếu giá các nông sản khác tăng cao hơn tương đối so với mía/củ cải thì nông dân có thể sẽ có thể giảm diện tích trồng mía/củ cải. Đặc biệt là diện tích mía/củ cải ở Châu Á.

Tỷ lệ giá trung bình các loại hàng hóa so với giá đường và thặng dư/thâm hụt đường thế giới



Giá hàng hóa khác: được tính dựa trên giá lúa mì sàn Chicago, đậu nành sàn Chicago, bắp sàn Chicago, sắn Thái Lan, gạo Thái Lan. Tỷ lệ giá hàng hóa khác so với giá đường được tính bằng bình quân giá các mặt hàng chia cho giá đường.

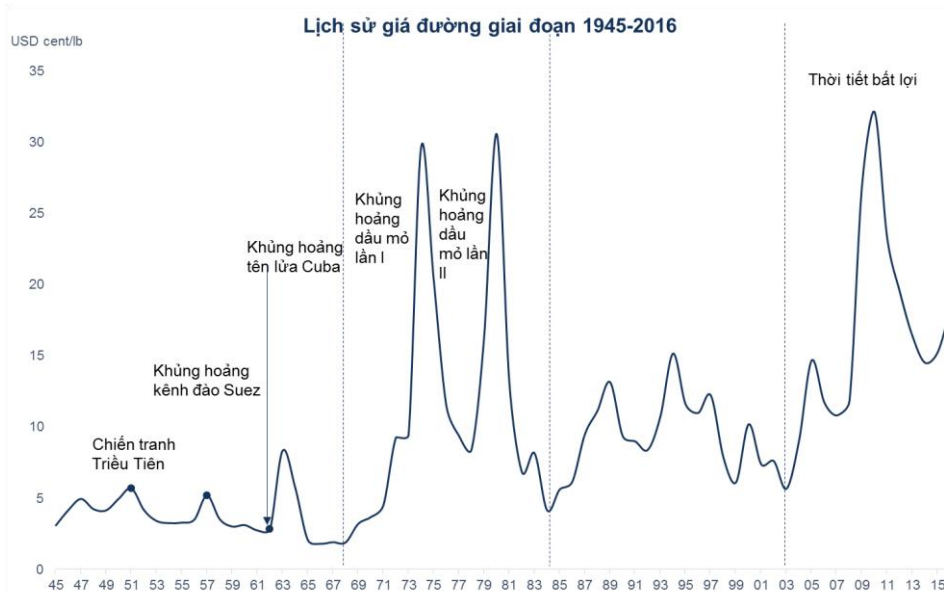
Vi nông dân quyết định diện tích trồng vào quý 1 hàng năm nên sử dụng giá t-1 so với thời điểm tính sản lượng.

Biểu đồ trên cho thấy, có một mối tương quan ngược chiều quan trọng giữa thặng dư/thâm hụt đường với trung bình tỷ lệ giá nhóm hàng hóa khác so với giá đường với độ trễ 1 năm. Giai đoạn 2011-2015 tỷ lệ này có xu hướng tăng, tức giá đường rẻ hơn tương đối so với nhóm hàng hóa khác khiến nông dân có xu hướng sản xuất ít mía/củ cải hơn, dẫn đến thặng dư đường giảm dần. Tuy nhiên, trong quý 1/2016, tỷ lệ giá nhóm hàng hóa khác/giá đường thấp hơn so với quý 1/2015, đồng nghĩa với việc giá đường đã tăng hơn tương

đối so với nhóm hàng hóa khác nên sản lượng đường đường vụ 2016/2017 ước tính sẽ gia tăng đáng kể, thâm hụt đường được USDA dự báo thu hẹp từ 6,7 triệu tấn của vụ trước xuống còn 2,6 triệu tấn. Những tháng đầu năm 2017, tỷ lệ giá nhóm hàng hóa khác so với giá đường đạt mức 35%, tăng nhẹ so với mức 33% vụ 2016/2017. Điều này cho thấy, so với vụ trước, giá đường có giảm nhưng ở mức độ nhẹ so với các hàng hóa khác nên sẽ không ảnh hưởng nhiều đến diện tích trồng mía/củ cải trong vụ 2017/2018.

Kết luận: Có hai khía cạnh cần quan tâm khi xét đến sự thay thế diện tích trồng mía/củ cải với các loại cây trồng khác là: (1) Những chính sách can thiệp của chính phủ để bảo vệ nông dân khỏi biến động của giá đường. Tuy nhiên, cần phải thấy rõ là, giá đường thế giới xuống thấp vẫn ảnh hưởng gián tiếp đến nông dân. Cụ thể, áp lực tài chính của các nhà sản xuất đường tăng khiến nông dân khó khăn trong việc nhận lại khoản thanh toán cho sản lượng mía đã bán để tái đầu tư cho vụ tiếp theo. Vì thế, những chính sách này chỉ làm chậm lại quá trình giá đường thế giới giảm làm sản lượng giảm hay ngược lại, làm chậm quá trình giá đường thế giới tăng làm sản lượng tăng. Đặc điểm này khiến cho một chu kỳ tăng hay giảm giá đường thường kéo dài; (2) Mối tương quan giữa giá đường và giá nhóm hàng hóa khác, gây ra sự khác biệt lợi ích làm thay đổi quyết định gieo trồng của nông dân.

(3) Yếu tố chính trị



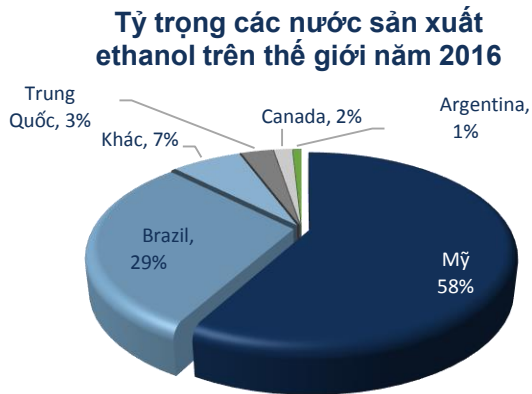
Năm 1951, do chiến tranh Triều Tiên làm tăng giá hàng hóa, giá đường thô thế giới tăng cao đạt mức 5,75 cents/lb (1lb = 0,454gr). Sau đó, giá đường giảm 40% vào năm 1953 xuống còn 3,41 cents/lb. Tiếp theo, đến năm 1957, chiến tranh lạnh ở Trung Đông xảy ra, giá đường lại tăng lên đạt 5,2 cents/lb.

Năm 1959 xảy ra cách mạng Cuba làm thay đổi dòng thương mại đường lớn nhất trên thế giới (thời bấy giờ, Cuba là nhà xuất khẩu đường lớn nhất thế giới). Trước đó, giai đoạn 1954-1959 trung bình Cuba xuất sang Mỹ 2,86 triệu tấn đường mỗi năm (chiếm 75% khối lượng tiêu thụ đường của Mỹ). Sau năm 1960, Mỹ ra lệnh cấm nhập khẩu đường từ Cuba. Dẫn đến hai hậu quả: Mỹ tìm nguồn nhập khẩu mới từ Mỹ Latinh và Philipin, khiến cho hai khu vực mới này gia tăng sản xuất liên tục để đáp ứng; trong khi đó, Cuba được hỗ trợ nhập khẩu từ Liên bang Nga và Trung Quốc. Tuy nhiên, sản lượng đường tự sản xuất của Liên bang Nga ngày càng tăng, khiến cho khu vực này thặng dư đường và đường từ Cuba nhập về phải đem tái xuất sang các nước đang phát triển khác. Sự kiện này đã làm cho sản lượng đường trên thế giới gia tăng, gây nên thặng dư đường. Khiến cho giá đường thế giới xuống thấp vào năm 1965 còn 2,08 cents/lb. (Sở dĩ giá đường có đột biến tăng lên 8,34 cents/lb vào năm 1963 do mất mùa ở Cuba nhưng đây chỉ là yếu tố tạm thời).

(4) Nhu cầu sản xuất ethanol từ mía

Ethanol là nhiên liệu có nguồn gốc từ cồn (alcohol) chứa 70% là xăng, sạch hơn nên bảo vệ môi trường tốt hơn xăng. Ethanol được sản xuất từ các nguyên liệu như: mía, bắp, lúa mì và củ cải đường. Trong đó, mía và bắp là hai nguyên liệu chủ đạo.

Trong quá khứ, khi cuộc khủng hoảng dầu mỏ lần thứ 1 diễn ra vào năm 1973 đã kéo theo giá đường leo thang. Tháng 10 năm 1974, giá đường đạt mức cao kỷ lục 29,7 cents/lb. Chủ yếu do nhu cầu sử dụng ethanol thay thế cho xăng tăng cao khiến sản lượng mía chuyển sang sản xuất ethanol thay vì đường nhiều hơn, gây ra thâm hụt hơn 1 triệu tấn đường trên toàn cầu. Tương tự với cuộc khủng hoảng dầu mỏ lần thứ 2 vào năm 1979, giá đường đạt mức 30,6 cents/lb vào tháng 10/1980.



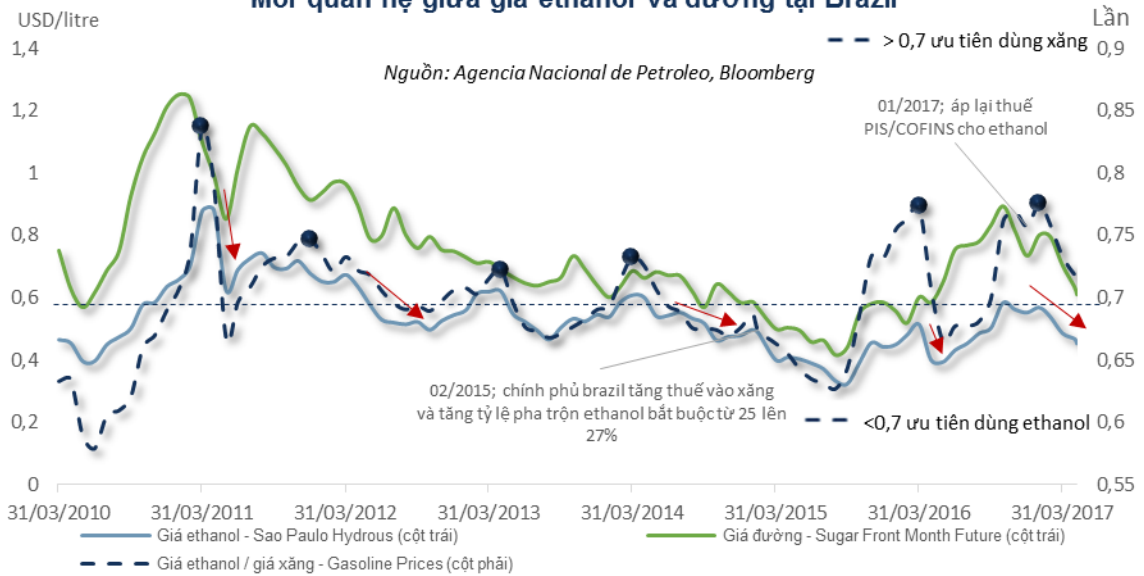
Nguồn: Bloomberg

Hiện nay, Mỹ và Brazil là hai nhà sản xuất và tiêu thụ ethanol chính, với sản lượng lần lượt chiếm tỷ trọng 58% và 29% toàn cầu. Ước tính sản lượng ethanol năm 2016 của Mỹ là 56 tỷ lít. Tại Mỹ, ethanol được sản xuất chủ yếu từ bắp, còn ở Brazil sản xuất từ mía. Nhu cầu ethanol toàn cầu đang có xu hướng tăng lên nhằm giảm sự phụ thuộc vào các nước xuất khẩu dầu cũng như việc thúc đẩy sử dụng nhiên liệu sinh học bảo vệ môi trường.

Hầu hết hệ thống nhà máy của Brazil đều có thể sản xuất cả hai sản phẩm đầu ra là ethanol và đường từ mía. Vì vậy các nguyên nhân tác động đến tỷ lệ mía dùng để sản xuất đường và ethanol sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến sản lượng và giá đường. Nhìn chung, giá ethanol và giá đường có sự tương quan cùng chiều khá rõ ràng.

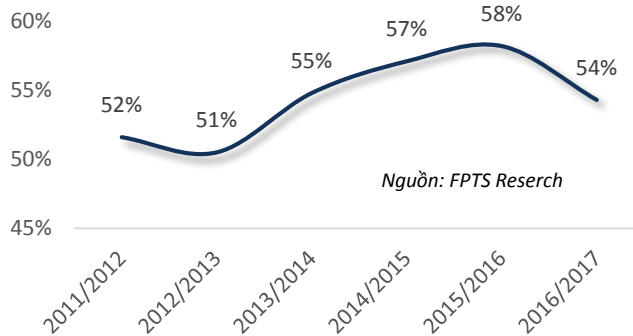
- Tại Brazil, quy định bắt buộc sử dụng xăng sinh học để bảo vệ môi trường với tỷ lệ pha trộn tối thiểu ethanol vào xăng là 27% (quy định này được áp dụng lần đầu tiên vào năm 1993 với tỷ lệ 22%). Vì vậy, luôn có một lượng ethanol tối thiểu được sản xuất ra để đáp ứng nhu cầu này.
- Trong ethanol chứa 70% là xăng nên nếu tỷ lệ giá ethanol/xăng cao hơn 0,7 người tiêu dùng sẽ ưu tiên sử dụng xăng hơn là ethanol, ngược lại, nếu tỷ lệ này thấp hơn 0,7 thì ethanol sẽ được ưa chuộng hơn. Nhu cầu ethanol cao thì lượng mía dùng cho sản xuất ethanol sẽ nhiều hơn dẫn đến sản lượng đường sản xuất từ mía sẽ giảm, góp phần làm tăng giá đường.

Mối quan hệ giữa giá ethanol và đường tại Brazil



Điển hình như tháng 4/2011, tỷ lệ giá ethanol/giá xăng tăng cao đạt mức 0,84 lần khiến giá ethanol đắt hơn tương đối so với giá xăng làm cho nhu cầu sử dụng ethanol giảm. Từ đó mía được dùng để sản xuất đường nhiều hơn kéo theo giá đường giảm từ mức 0,99 USD/lit xuống còn 0,85 USD/lit. Gần đây nhất vào 1/1/2017, chính phủ nước này dừng chính sách miễn thuế PIS/COFINS đối với ethanol áp dụng từ 2013 nhằm cải thiện tình hình thâm hụt ngân sách. Theo đó, thuế này làm tăng giá ethanol thêm 4cent/1 lit. Tỷ lệ giá ethanol/xăng tăng lên mức 0,71x so với mức 0,66x cuối năm 2016. Điều này khiến người dân ưu tiên dùng xăng hơn là ethanol và làm cho sản lượng mía dùng cho sản xuất đường nhiều hơn. Cụ thể, tỷ trọng mía dùng cho sản xuất ethanol của Brazil vụ 2016/2017 là 54%, giảm 4% so với vụ trước.

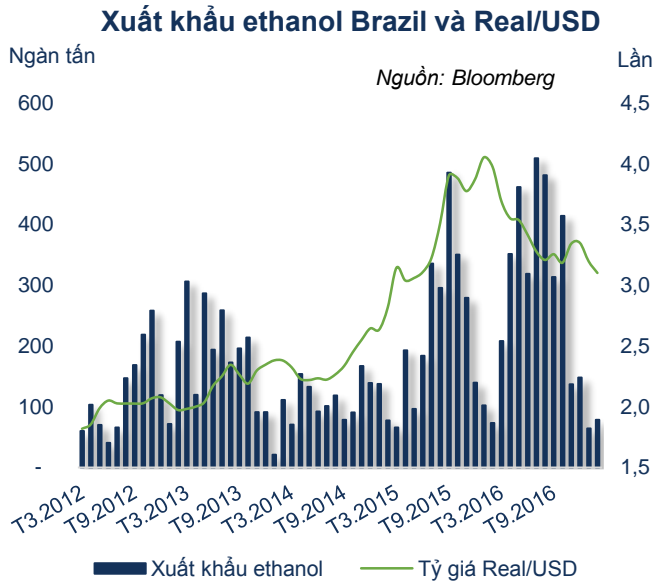
Tỷ lệ sản lượng mía sản xuất ra Ethanol của Brazil



- Bên cạnh xem xét tương quan giữa giá ethanol và giá xăng để xác định nhu cầu sử dụng ethanol của thị trường thì các nhà máy ở đây cũng xét cả tương quan giữa giá đường và giá ethanol để quyết định đầu ra sao cho đạt được lợi ích tốt nhất. Vụ 2014/2015, cả giá dầu và giá đường đều xuống thấp. Giá đường thấp do hiệu ứng giá tăng sản lượng sau khi giá đường đạt đỉnh vụ 2010/2011. Giá dầu thấp do bùng nổ dầu đá phiến của Mỹ và sản lượng dầu ở các nước OPEC không được cắt giảm. Giá dầu thấp làm giá ethanol cũng thấp theo nhưng so với sản xuất đường thì lợi ích của ethanol vẫn cao hơn. Do đó nhu cầu sử dụng mía để sản xuất ethanol của Brazil vẫn được gia tăng. Giá đường và ethanol ngày càng chênh lệch cao kể từ tháng 3/2016. Tính đến tháng 03/2016 so với tháng 8/2015, giá đường tương lai đã tăng 70% trong khi giá ethanol chỉ tăng 45%. Điều này làm

giảm nhu cầu sử dụng mía để sản xuất ethanol trong vụ 2016/2017 khiến sản lượng đường được gia tăng.

- Ngoài tiêu thụ trong nước, khoảng 10% sản lượng ethanol của Brazil được sử dụng để xuất khẩu. Vì vậy, nhu cầu nhập khẩu của thế giới đối với ethanol của Brazil cũng sẽ ảnh hưởng đến sản lượng ethanol sản xuất ra.



Cuối năm 2016 so với thời điểm đầu năm, đồng Real đã mạnh lên 30% so với USD. Điều này làm nhu cầu nhập khẩu ethanol của thế giới từ Brazil sụt giảm. Sản lượng xuất khẩu ethanol của Brazil có tốc độ giảm bình quân 5,14%/tháng. Mỹ là thị trường nhập khẩu lớn nhất đối với ethanol của Brazil cũng đang có sự thay thế nhập khẩu ethanol từ Nam Hàn. Hơn nữa, do giá bắp đang ở vùng đáy nên ethanol ở Mỹ đang có sức cạnh tranh mạnh hơn so với ethanol của Brazil. Tuy nhiên, giá bắp được dự báo sẽ có xu hướng tăng trong thời gian tới. Nhờ đó, nhu cầu sản xuất ethanol từ mía được kỳ vọng gia tăng trong vụ 2017/2018 tới đây. Đây có thể xem là một trong số ít tín hiệu có thể hỗ trợ giá đường trong vụ 2017/2018. (Phân tích chi tiết mối quan hệ giữa giá bắp và đường xem tại [Phụ lục 1](#)).

Tóm lại, ethanol sẽ được sản xuất nhiều hơn mức tối thiểu theo quy định tỷ lệ pha trộn vào xăng của chính phủ Brazil khi giá ethanol rẻ hơn tương đối so với xăng và có lợi ích kinh tế hơn so với đường cũng như nhu cầu nhập khẩu thế giới đối với ethanol của Brazil tăng.

(5) Mức độ mạnh yếu của đồng tiền các nước xuất khẩu đường chính

Mức độ mạnh yếu của đồng tiền các nước xuất khẩu chính sẽ ảnh hưởng đến dòng thương mại đường. Cụ thể, đồng tiền các nước xuất khẩu yếu đi tương đối (so sánh với USD) sẽ giúp giá đường tính bằng USD thấp đi, kích thích các nước gia tăng nhu cầu nhập khẩu đường, từ đó kích thích các nước xuất khẩu gia tăng sản xuất, tăng cung đường. Hơn nữa, suốt từ năm 1986 đến nay, khoảng 70% sản lượng đường trên thế giới được tiêu thụ tại chính quốc gia sản xuất và chỉ 30% được giao dịch trên thị trường toàn cầu thông qua hoạt động xuất - nhập khẩu. Vì vậy, giá đường thế giới phụ thuộc chính yếu vào hoạt động xuất khẩu này.



Từ cuối năm 2011 đến đầu năm 2012, giá đường thế giới ở mức cao, giá đường thô và đường tinh luyện lần lượt là 28,42 và 32,63 cents/pound. Sau đó quay đầu giảm do xuất khẩu được kích thích nhờ vào sự giảm giá của đồng tiền các nước xuất khẩu chính so với USD, đặc biệt là đồng Real của Brazil (nước chiếm đến 45% sản lượng xuất khẩu đường toàn cầu. Đồng Real (BRL) đã yếu đi so với đồng USD khoảng 33% kể từ tháng 9/2014 tới tháng 6/2015. Theo đó, giá đường xuống đáy vào tháng 8/2015 với giá đường thô và đường tinh luyện chạm mức 10,67 cent/pound và 15,57 cent/pound. Tuy nhiên, sau đó các đồng tiền tăng giá trở lại so với USD, nếu như tháng 9/2015, 3,9 BRL=1 USD thì đến tháng 6/2016 đã xuống còn 3,42 BRL=1 USD, tăng 14%. Đồng BRL tăng giá làm giá đường xuất khẩu của nước này tăng, khiến nhu cầu của các nước nhập khẩu giảm đi. Từ đó làm cung đường của Brazil giảm, hơn nữa, chi phí sản xuất đường quy ra đồng USD cũng tăng theo. Vì thế, thị trường cần phải đưa ra mức giá bằng USD cao hơn để kích thích các nhà sản xuất bắt kịp nhu cầu. Các yếu tố này đã góp phần làm giá đường thế giới tăng gần 50% so với cùng kỳ năm trước. Xét từ tháng 10/2016 đến tháng 6/2017, đồng Real của Brazil đã giảm 5%, gây áp lực giảm lên giá đường.

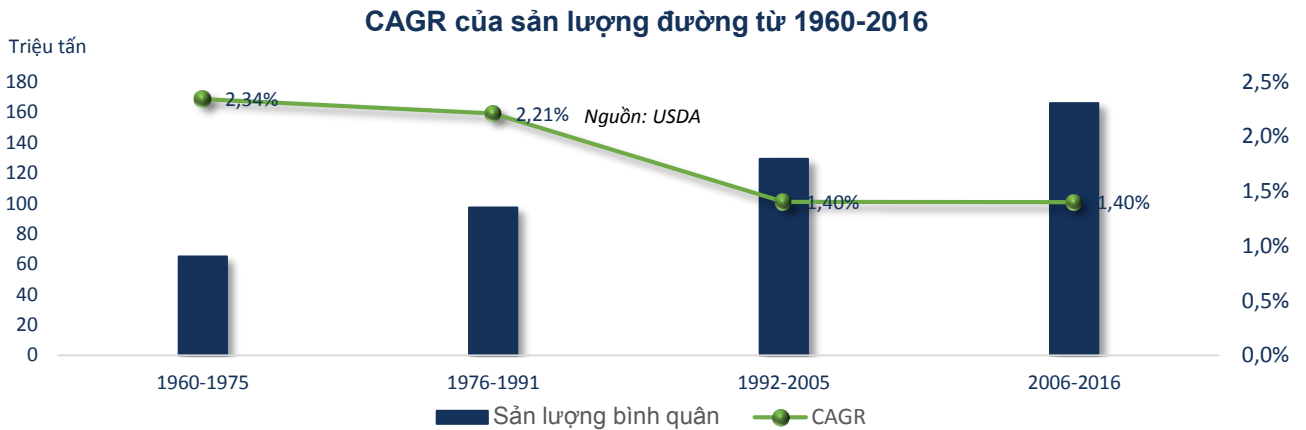
(6) Một số công ty lớn ảnh hưởng đến ngành đường thế giới

Raizen là công ty liên doanh giữa Cosan và Royal Dutch Shell. Đây là nhà sản xuất đường và ethanol lớn nhất Brazil. Biosev Bunge & Tereos, Sao martinho là hai công ty lớn tiếp theo của quốc gia này.

Sudzucker, AB Foods's British Sugar, Azucarera, Tereos là những nhà sản xuất đường hiệu quả nhất EU. Trong đó, Tereos là nhà sản xuất đường lớn nhất của Pháp, được xếp hàng công ty đường lớn thứ 5 thế giới, có 60% doanh thu tại EU và 27% doanh thu tại Brazil.

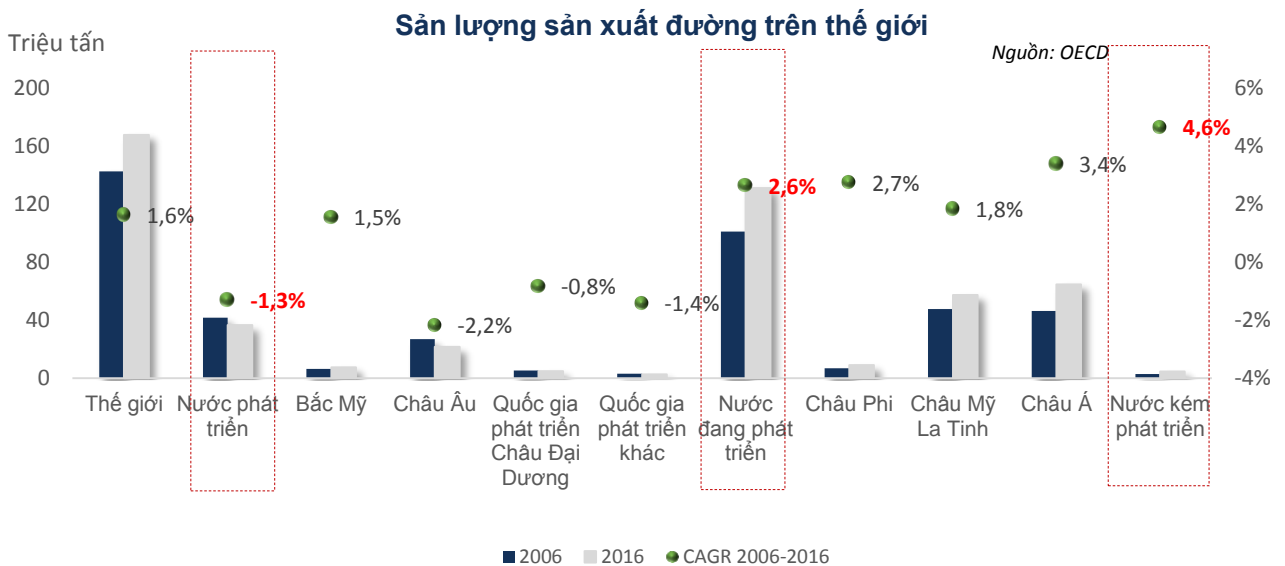
Illovo là nhà máy lớn nhất và có chi phí thấp nhất Châu Phi.

1.2. Vòng đời ngành đường thế giới

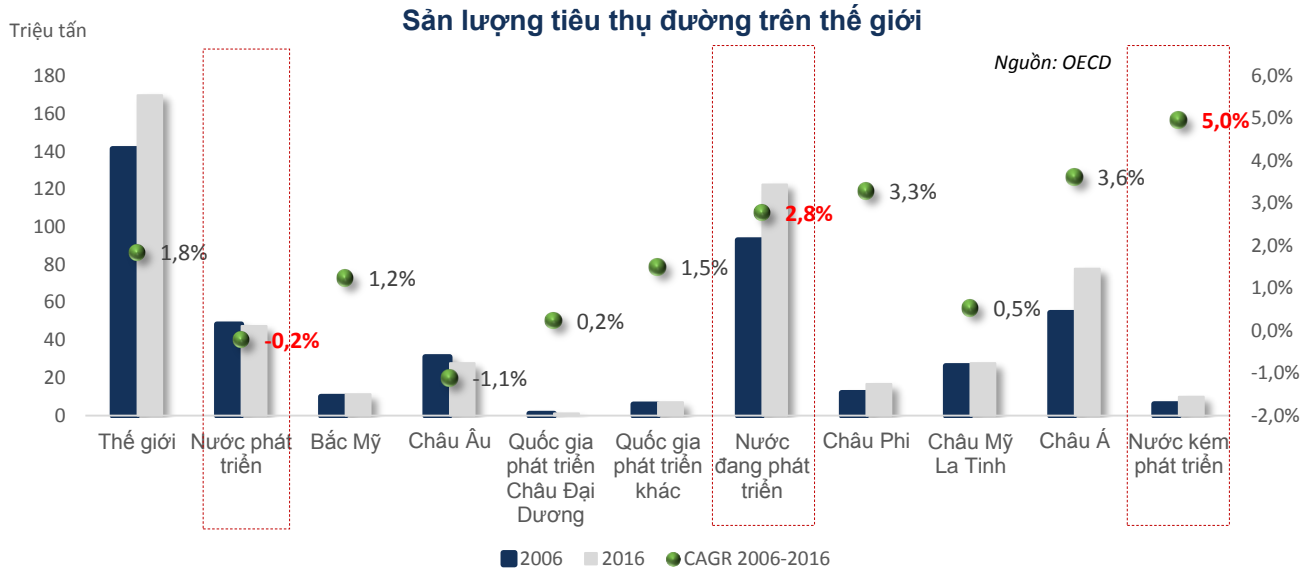


Nhìn tổng thể, trong giai đoạn 1960-2016, tốc độ tăng trưởng ngành đường thế giới đi theo xu hướng giảm. 10 năm trở lại đây, tốc độ tăng trưởng của ngành đường là 1,40%/năm (theo USDA) thấp hơn nhiều so với tốc độ tăng trưởng GDP thực có điều chỉnh lạm phát của thế giới là 3,36%/năm (theo OECD). Dự báo tốc độ này sẽ đạt 2,09%/năm trong vòng 10 năm tới (theo OECD). Như vậy, trên bình diện toàn cầu, ngành đường đang trong giai đoạn bão hòa.

Tuy nhiên, xét theo từng khu vực thì có sự phân hóa rất lớn: trong vòng 10 năm qua, từ 2006 đến 2016, các nước phát triển đang có xu hướng giảm sản lượng với tốc độ 1,5%/năm, ngược lại các nước đang phát triển và kém phát triển có tốc độ tăng trưởng sản lượng lần lượt là 2,6%/năm và 4,6%/năm. Nguyên nhân chính do



nhu cầu tiêu thụ ở các nước phát triển giảm với tốc độ 0,2%/năm trong khi các nước đang phát triển tăng trưởng 2,8%/năm và các nước kém phát triển tăng 5,0%/năm.



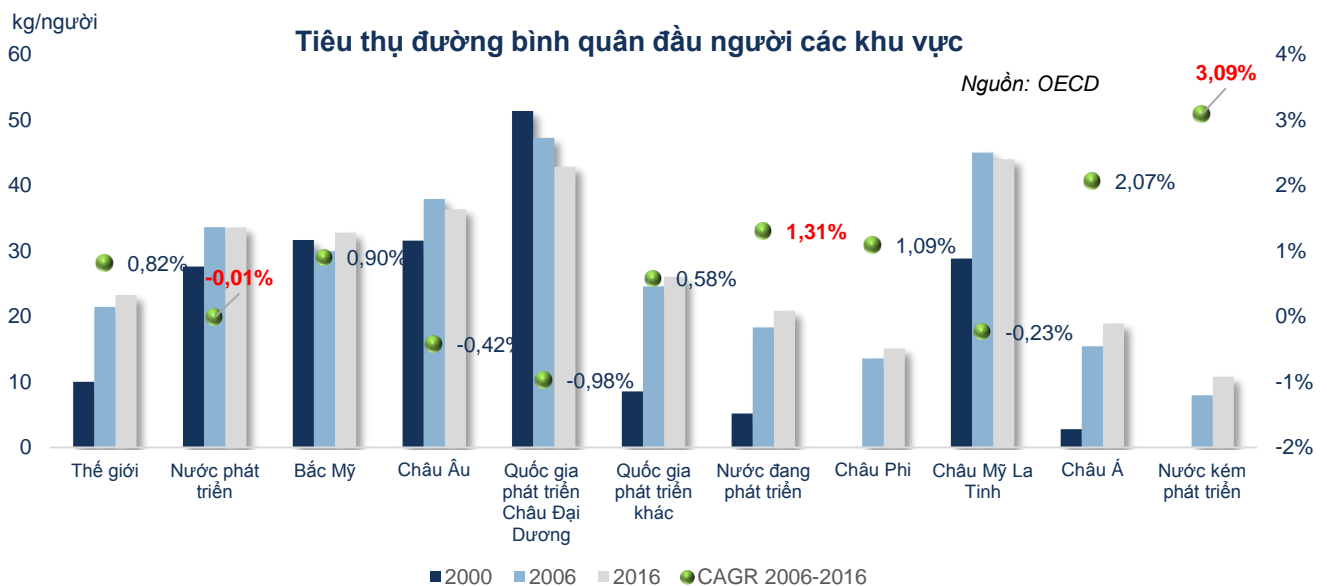
OECD kỳ vọng trong 10 năm tới, khu vực các nước phát triển sẽ tăng trưởng sản lượng với tốc độ đạt 1,86%/năm và khu vực các nước đang và kém phát triển có tốc độ lần lượt là 2,24%/năm và 5,15%/năm. Sản lượng khu vực các nước phát triển quay đầu tăng được là do từ năm 2006, Châu Âu (khu vực sản xuất lớn nhất trong nhóm các nước này) bị áp hạn ngạch sản xuất khiến khu vực này từ trạng thái xuất khẩu ròng chuyển sang nhập khẩu ròng, và quy định này sẽ được dỡ bỏ vào cuối tháng 9/2017.

Nguyên nhân có sự phân hóa trong nhu cầu tiêu thụ trên đến từ những khác biệt trong mức độ gia tăng dân số và mức tiêu thụ đường bình quân/người giữa các khu vực:

Về dân số

Theo World Bank, 10 năm trở lại đây các nước thu nhập cao có tốc độ tăng trưởng dân số thấp, đạt 0,65%/năm. Các nước thu nhập trung bình thấp và thấp có tốc độ tăng trưởng dân số cao lần lượt đạt 1,53%/năm và 2,76%/năm góp phần làm gia tăng nhu cầu tiêu thụ đường ở hai khu vực này.

Về mức tiêu thụ đường bình quân/người

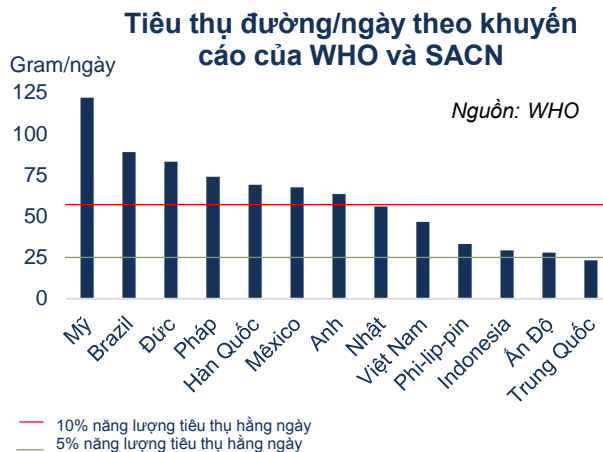


Theo OECD, giai đoạn 2006-2016 lượng đường tiêu thụ bình quân/người ở các quốc gia đã phát triển suy giảm với tốc độ 0,01%/năm trong khi ở các quốc gia đang phát triển và kém phát triển tăng lần lượt 1,3% và 3,1%/năm.

Tiêu thụ đường bình quân/người được quyết định bởi các yếu tố như: văn hóa tiêu dùng, sản phẩm thay thế đường, tính sẵn có của đường trong khu vực, thay đổi trong thu nhập của người tiêu dùng và ảnh hưởng của giá đường. Cụ thể:

- Văn hóa tiêu dùng

Ở hầu hết các quốc gia đã phát triển, nơi có tiêu thụ đường bình quân/người cao, ở mức 34 kg/người gây ảnh hưởng không tốt đến sức khỏe (theo số liệu năm 2016). Vì vậy, các nước phát triển đang có sự thay đổi trong thói quen sử dụng đường. Nhu cầu tiêu thụ đường trực tiếp giảm đi theo thời gian, thay vào đó là xu hướng sử dụng thực phẩm đồ uống không đường hoặc sản phẩm thay thế đường để ăn kiêng. Tiêu thụ đường chỉ tăng được qua kênh gián tiếp sản xuất ra các sản phẩm có đường. Ngược lại, các nước đang phát triển, có tiêu thụ đường bình quân/người còn thấp, lần lượt chỉ khoảng 21 kg/người và 11 kg/người (theo số liệu năm 2016). Vì vậy, hai khu vực này vẫn có tiêu thụ đường bình quân/người tăng đều qua các năm.



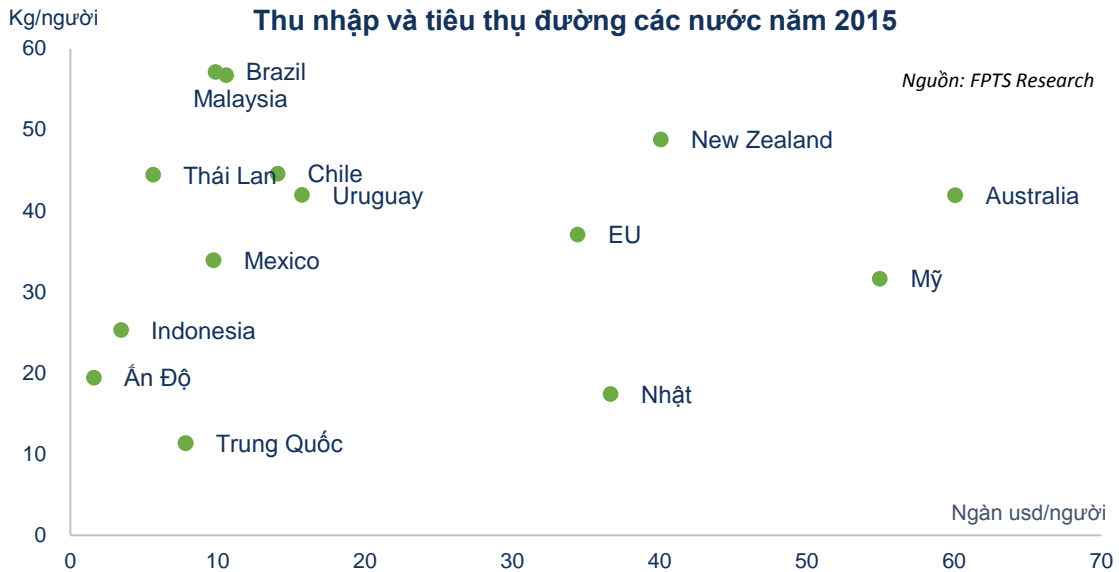
Theo khuyến cáo của WHO và SACN, năm 2016 các nước phát triển đang có mức tiêu thụ đường gram/ngày/người cao, đặc biệt là Mỹ, Brazil, Đức, Pháp. Trong khi các nước đang phát triển như Việt Nam, Phi-lip-pin, Indonesia, đặc biệt là Ấn Độ và Trung Quốc đang có mức tiêu thụ đường còn thấp.

- Tiêu thụ đường liên quan mật thiết đến mức độ có sẵn đường của khu vực

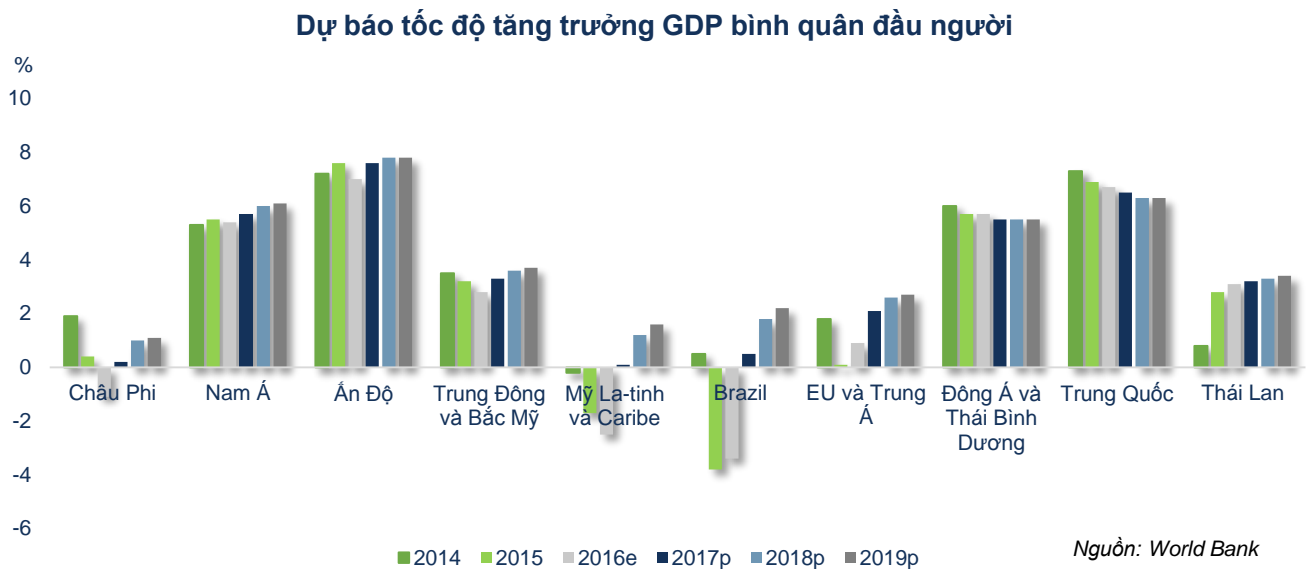
Nếu sản lượng đường sản xuất ra trong nội địa cao như ở Cuba, Brazil, Châu Á thì nhu cầu tiêu thụ/người sẽ cao. Ngược lại, mức này sẽ thấp ở những nơi không tự sản xuất được như Trung Đông và Bắc Phi.

- Thay đổi trong thu nhập của người tiêu dùng

Tăng thu nhập bình quân/người sẽ làm tăng tiêu thụ đường ở các thị trường đang phát triển. Tuy nhiên, không tồn tại mối quan hệ này ở các nước đã phát triển do sự lo lắng về sức khỏe cũng như sự sẵn có của các sản phẩm thay thế đường.



Biểu đồ thu nhập và tiêu thụ đường các nước năm 2015 ở trên cho ta thấy, chỉ cần một sự tăng lên nhẹ trong thu nhập đã làm tiêu thụ đường của các quốc gia đang phát triển tăng lên đáng kể, trong khi đó, sự co giãn này trong nước nước phát triển là không nhiều.



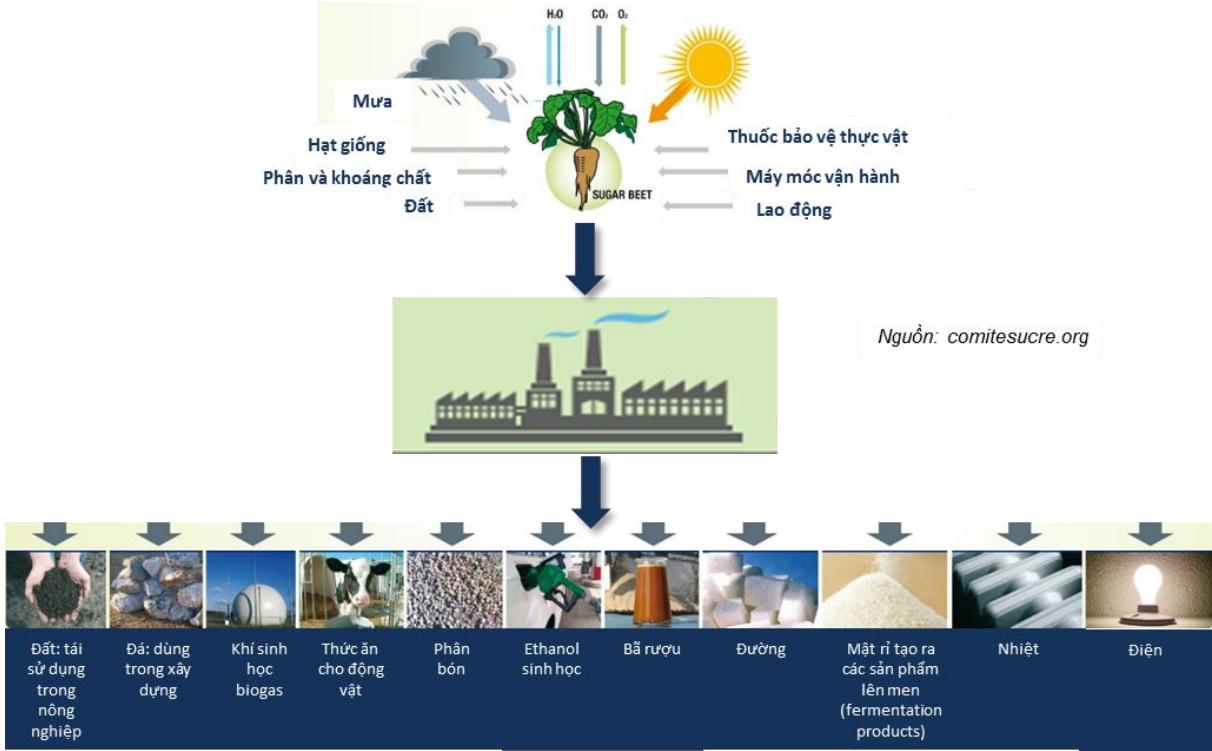
Hiện nay, Châu Á và Châu Phi là hai châu lục có nhiều quốc gia đang và kém phát triển, đồng thời cũng là khu vực có tốc độ tăng trưởng GDP bình quân/người cao nhất thế giới. Giai đoạn 2017-2019, theo dự báo của World Bank, tốc độ tăng trưởng GDP bình quân/người hai châu lục này sẽ đều gia tăng. Đặc biệt là Trung Quốc và Ấn Độ là nước tiêu thụ đường lớn thứ nhất và thứ 3 của thế giới, tốc độ tăng trưởng GDP bình quân/người bình quân được dự báo lần lượt là 6,4%/năm và 7,7%/năm.

- Sự tăng lên trong giá đường sẽ ảnh hưởng đến nhu cầu tiêu thụ đường

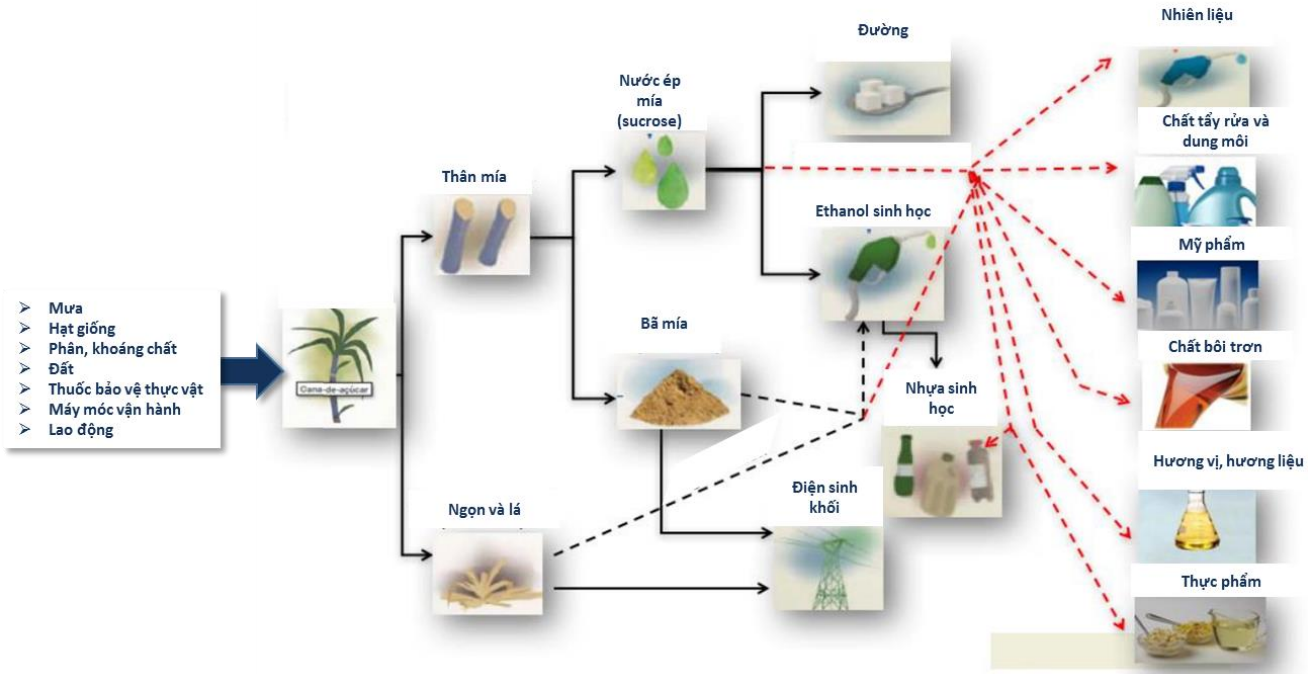
Khi giá đường tăng lên, ở các nước đang phát triển nhu cầu tiêu dùng sẽ giảm sút, trong khi các nước đã phát triển không có sự thay đổi. Ảnh hưởng của giá đường lên tiêu dùng được gọi là độ co giãn của giá đường và nhu cầu. ISO đã tính ra độ co giãn này của các nước đã phát triển là 0; tức tăng giá không ảnh hưởng đến tiêu thụ. Đối với các nước đang phát triển là -0,1; tức 1% tăng trong giá gây ra sự sụt giảm 0,1% trong tiêu thụ.

1.3. Chuỗi giá trị ngành đường thế giới

Chuỗi giá trị ngành đường củ cải



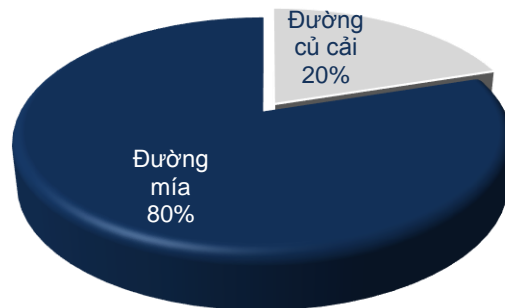
Chuỗi giá trị ngành đường mía



Nguồn: Unica

1.3.1. Đầu vào

Tỷ trọng sản lượng đường từ mía và củ cải vụ 2015/2016



Nguồn: OECD

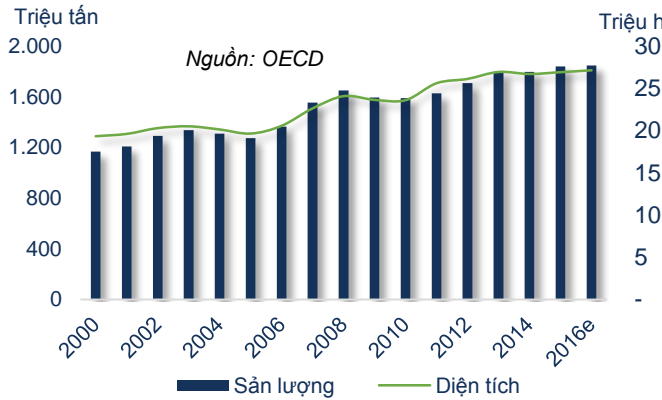
Đường có nhiều nhất trong thân cây mía và củ cải đường nên đường trên thế giới được sản xuất từ hai nguyên liệu này. Các quốc gia sản xuất đường chính cũng là các quốc gia trồng mía/củ cải chính do đặc điểm mía/củ cải sau khi thu hoạch phải đem vào chế biến ngay nhằm giữ được chữ lượng đường. Vụ 2015/2016, theo OECD, tỷ trọng đường sản xuất từ mía và củ cải lần lượt là 80%, 20%.

Đặc điểm của nguyên liệu mía và củ cải

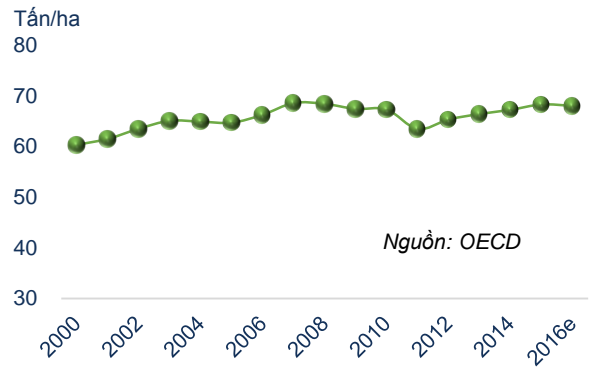
Chỉ tiêu	Mía	Củ cải								
Tỷ lệ tối ưu tạo ra 1kg đường	7,7kg	7kg								
Vùng trồng	Vùng khí hậu nhiệt đới và cận nhiệt đới. Chủ yếu ở Brazil và Châu Á	Củ cải được trồng ở vùng khí hậu ôn đới, chủ yếu là EU và Mỹ.								
Tuổi thu hoạch	Mía được thu hoạch khi 12-24 tháng tuổi. Sau khi thu hoạch, mía bắt đầu một chu kỳ phát triển mới từ gốc hiện có, gốc mới thường được trồng lại sau 7 hoặc 10 năm thu hoạch.	7-8 tháng.								
Thời gian trồng	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Brazil</td> <td>Miền Trung-Nam: T5-T11 Miền Bắc: T9-T3</td> </tr> <tr> <td>Ấn Độ</td> <td>Nhiệt đới: T10-T3 Cận nhiệt đới: T9-T4</td> </tr> <tr> <td>Thái Lan</td> <td>T6-T7 và T11</td> </tr> <tr> <td>Trung Quốc</td> <td>T11-T4</td> </tr> </tbody> </table>	Brazil	Miền Trung-Nam: T5-T11 Miền Bắc: T9-T3	Ấn Độ	Nhiệt đới: T10-T3 Cận nhiệt đới: T9-T4	Thái Lan	T6-T7 và T11	Trung Quốc	T11-T4	Từ T5-T1 hoặc T1-T9
Brazil	Miền Trung-Nam: T5-T11 Miền Bắc: T9-T3									
Ấn Độ	Nhiệt đới: T10-T3 Cận nhiệt đới: T9-T4									
Thái Lan	T6-T7 và T11									
Trung Quốc	T11-T4									

Như đã phân tích ở phần đặc điểm ngành đường thế giới, ba yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến sản lượng nguyên liệu mía/củ cải dùng cho sản xuất đường là thời tiết, sự cạnh tranh diện tích trồng của các cây trồng khác và tình hình sử dụng mía để sản xuất ethanol. Chi tiết xem [tại đây](#).

Diện tích và sản lượng mía thế giới

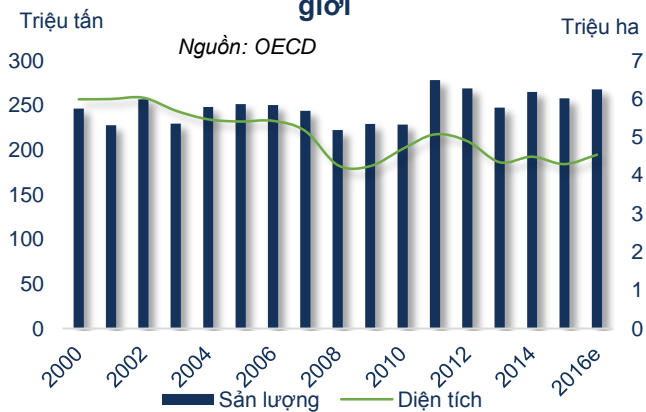


Năng suất mía thế giới

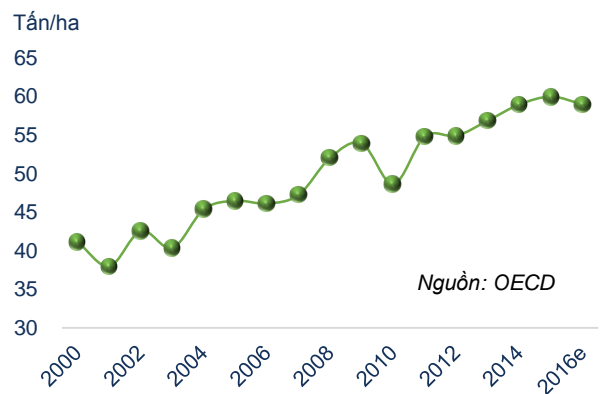


Giai đoạn 2000-2016 sản lượng mía toàn cầu tăng trưởng với CAGR là 3,1%, nhờ vào sự gia tăng trong diện tích và năng suất mía (tăng trưởng lần lượt 2,2%/năm và 0,8%/năm). Vụ 2015/2016, tổng sản lượng mía thu hoạch đạt 1,84 triệu tấn, tăng 2% so với vụ trước. Sự gia tăng này đến từ diện tích trồng mía nguyên liệu đạt gần 27 triệu ha, tăng 1% so với vụ trước. Năng suất mía cũng có sự cải thiện tăng 1,5% so với vụ trước đạt 68,4 tấn/ha.

Diện tích và sản lượng củ cải thế giới



Năng suất củ cải thế giới



Giai đoạn từ năm 2000-2016, sản lượng củ cải tăng trưởng với CAGR là 0,3%/năm, nhờ vào sự gia tăng năng suất với mức tăng bình quân 2,6%/năm, mặc dù diện tích trồng củ cải đường đạt 4,3 triệu ha với năng suất bình quân 60 tấn/ha thì tổng sản lượng củ cải toàn cầu đạt hơn 258 triệu tấn, giảm 2,6% so với vụ trước.

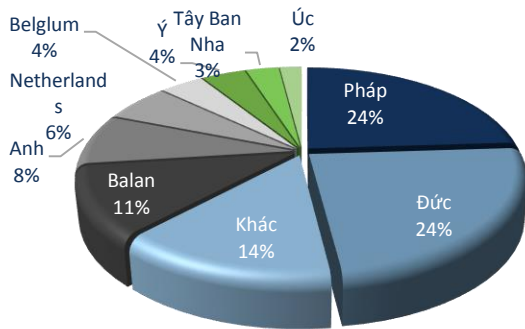
Tình hình vùng nguyên liệu mía và củ cải năm 2015

Khu vực	Diện tích (ngàn ha)	Sản lượng (ngàn tấn)	Năng suất (tấn/ha)	
Mía	Brazil	9.900	661.070	66,8
	Ấn Độ	5.039	353.198	70,1
	Trung Quốc	1.848	130.244	70,5
	Thái Lan	1.394	106.808	76,6
	Pakistan	1.157	67.962	58,8
	Mexico	816	59.271	72,6
	Indonesia	480	29.323	61,1
	Philippines	443	32.150	72,6
	Thế Giới	26.954	1.842.197	68,4
Củ cải	EU-28	1.410	97.605	69,2
	Nga	959	51.312	53,5
	Hoa Kỳ	463	32.004	69,1
	Thế Giới	4.303	258.155	60,0

Nguồn: OECD

Brazil là quốc gia trồng mía nhiều nhất với 9,90 triệu ha (chiếm 36% tổng diện tích toàn thế giới), kế tiếp là Ấn Độ đạt 5,04 triệu ha (19%), Trung Quốc đạt 1,85 triệu ha (7%) và Thái Lan đạt 1,39 triệu ha (5%). Mặc dù chỉ đứng thứ 3 về diện tích nhưng Thái Lan lại dẫn đầu về năng suất mía thu hoạch toàn thế giới với 77 tấn/ha, trong khi Brazil, Ấn Độ và Trung Quốc chỉ đạt lần lượt 67 tấn/ha, 70 tấn/ha và 71 tấn/ha.

Các nước sản xuất chính ở EU

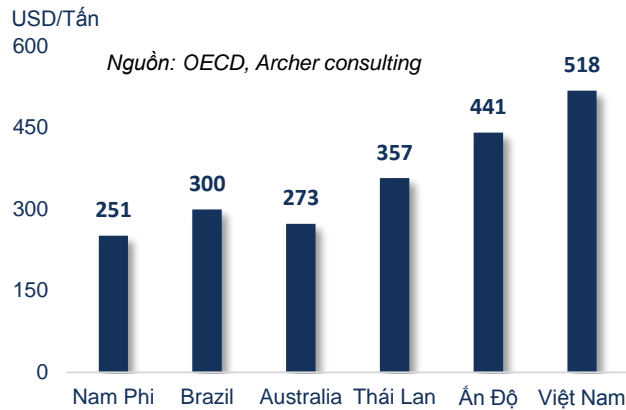


Nguồn: CEFS

Về tình hình sản xuất củ cải đường, EU là khu vực có diện tích củ cải lớn nhất, chiếm 35% diện tích củ cải toàn cầu (trong đó, Pháp và Đức là hai quốc gia dẫn đầu), theo sau là Nga (22%) và Mỹ (10%). Với công nghệ kỹ thuật hiện đại, EU và Mỹ hiện đang dẫn đầu về năng suất trồng củ cải của thế giới với 69 tấn/ha.

Ngành đường thế giới có mức độ tập trung sản xuất lớn vào một số quốc gia/khu vực do đặc thù yêu cầu về khí hậu, đất đai và địa hình. Đặc biệt là Brazil, chiếm tới 32% tổng diện tích trồng mía và củ cải thế giới. Đất nước này được mệnh danh là OPEC của ngành đường khi kiểm soát gần 50% sản lượng đường xuất khẩu trên toàn cầu. Ở Brazil, mía được sản xuất ở vùng Trung - Nam (chiếm 88% sản lượng mía cả nước) còn lại đến từ vùng Đông - Bắc. Chi phí sản xuất đường ở khu vực Trung - Nam thấp hơn khu vực Đông - Bắc do địa hình và khí hậu thuận lợi, cơ sở hạ tầng giao thông phát triển hơn, các nhà máy gần các cảng và trung tâm tiêu thụ lớn. Mía trồng ở Brazil có thể thu hoạch 5-6 lần trước khi trồng lại gốc mới so với 2-3 lần ở Ấn Độ. Năng suất mía của Brazil đã tăng đáng kể trong suốt hơn 30 năm qua do giống, kỹ thuật trồng và kỹ thuật thu hoạch được cải thiện. Nhờ vậy mà Brazil có chi phí sản xuất mía thấp hơn một số nước xuất khẩu đường chính như Ấn Độ và Thái Lan. Đường thô xuất khẩu của Brazil (còn gọi là đường VHP) có hàm lượng sucrose cao hơn so với đường thô điển hình, được coi là một sản phẩm đường cao cấp, dẫn đầu với mức giá cao hơn so với giá đường thô trên thị trường quốc tế.

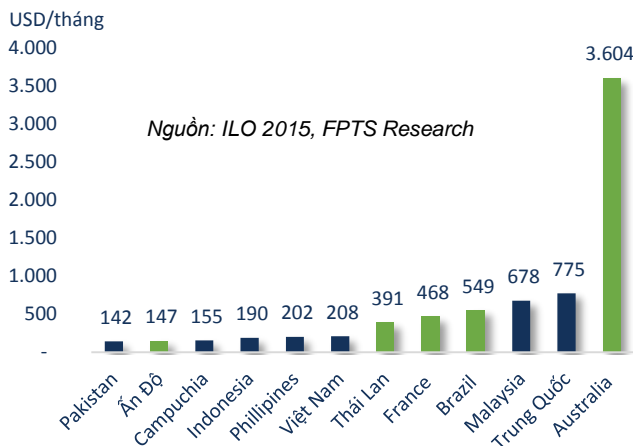
Giá thành sản xuất đường năm 2015



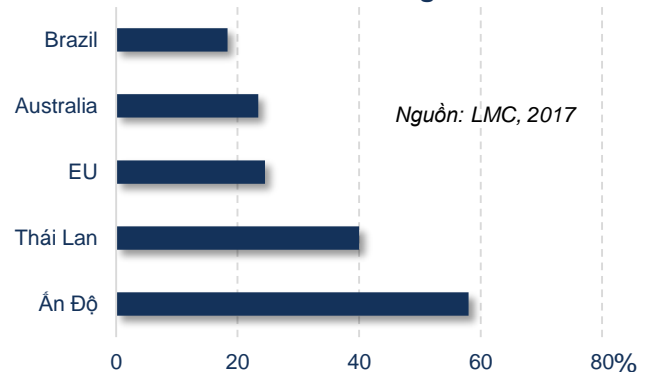
Hiện nay, giá thành sản xuất đường của các nước có sự khác biệt do năng suất, chất lượng mía cũng như các chi phí đầu vào khác nhau. Brazil có chi phí sản xuất đường cạnh tranh hơn so với các khu vực Châu Á như Thái Lan, Ấn Độ. Năm 2015, giá thành 1 tấn đường của Brazil là 300 USD, trong khi Thái Lan và Ấn Độ lần lượt là 357 USD và 441 USD.

Trong thập kỷ tới, mỗi quốc gia/khu vực sản xuất đường đều phải đối mặt với những áp lực chi phí khác nhau, điều này sẽ tạo ra lợi thế cạnh tranh riêng cho từng khu vực.

Tiền lương bình quân theo tháng



% chi phí lao động trong tổng chi phí sản xuất đường

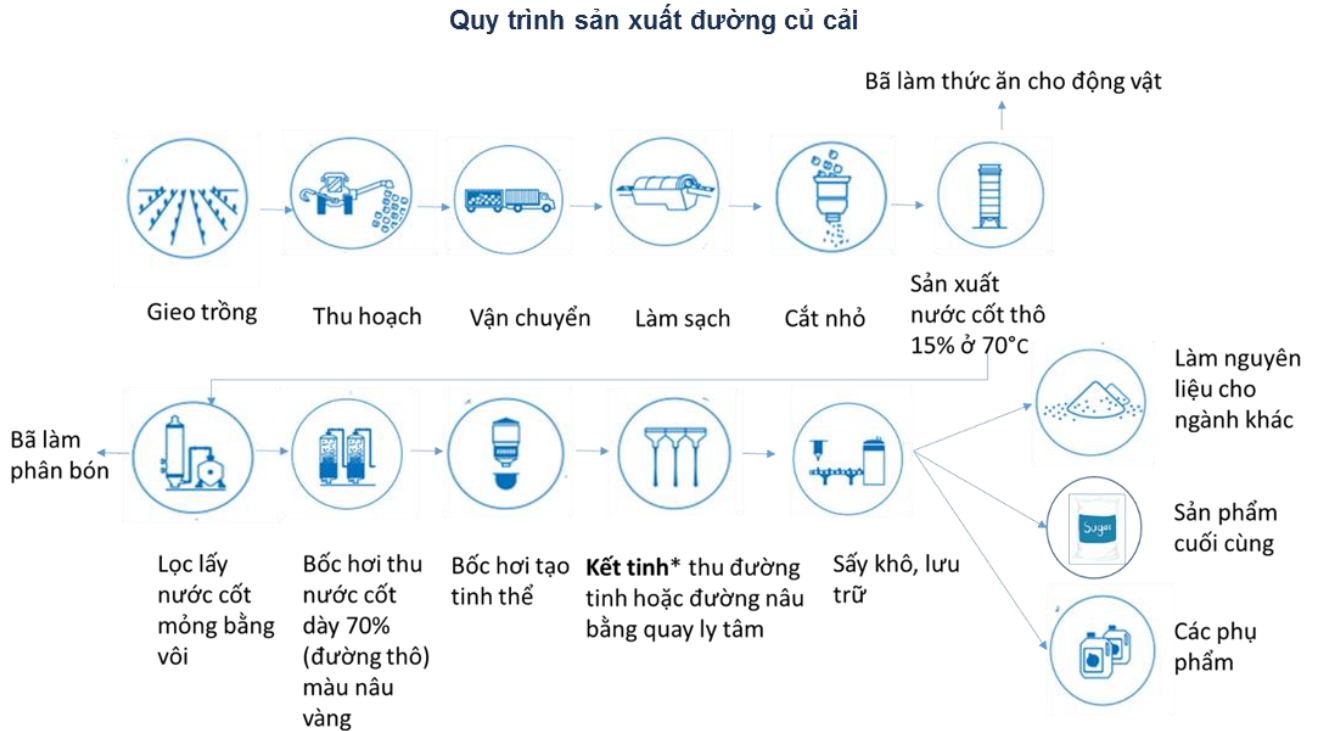


- Với giá thành sản xuất và % chi phí lao động trong tổng chi phí sản xuất đường cao hơn các khu vực khác cho thấy, ngành đường Châu Á tập trung vào thâm dụng lao động vì chi phí tiền lương thấp, tiêu biểu là Thái Lan và Ấn Độ. Tuy nhiên, khu vực này đang dần mất đi lợi thế này vì chi phí tiền lương đang tăng lên nhanh chóng. Bên cạnh đó, diện tích cánh đồng còn hạn chế và trình độ cơ giới hóa (đặc biệt là áp dụng trong thu hoạch) còn thấp dẫn đến chưa tiết kiệm được chi phí sản xuất.
- Ở chiều ngược lại, theo LMC 2017, ở Châu Âu, những tiến bộ trong công nghệ đã giúp cho chi phí sản xuất củ cải đường thấp hơn so với chi phí sản xuất cây mía ở Châu Á. Từ đó làm thay đổi vị thế cạnh tranh của ngành đường củ cải.
- Brazil có giá thành sản xuất đường thấp hơn các nước Châu Á nhưng vẫn cao hơn Úc. Để hạ được giá thành, Brazil đang có những bước phát triển ngành đường mới bằng cách áp dụng triệt để cơ giới hóa, sử dụng công nghệ hiện đại trong khâu sản xuất và chế biến như bước đi mà Úc đã và đang làm được. Bên cạnh đó, mặc dù giá thành sản xuất cao hơn do chưa khai thác tối đa lợi thế

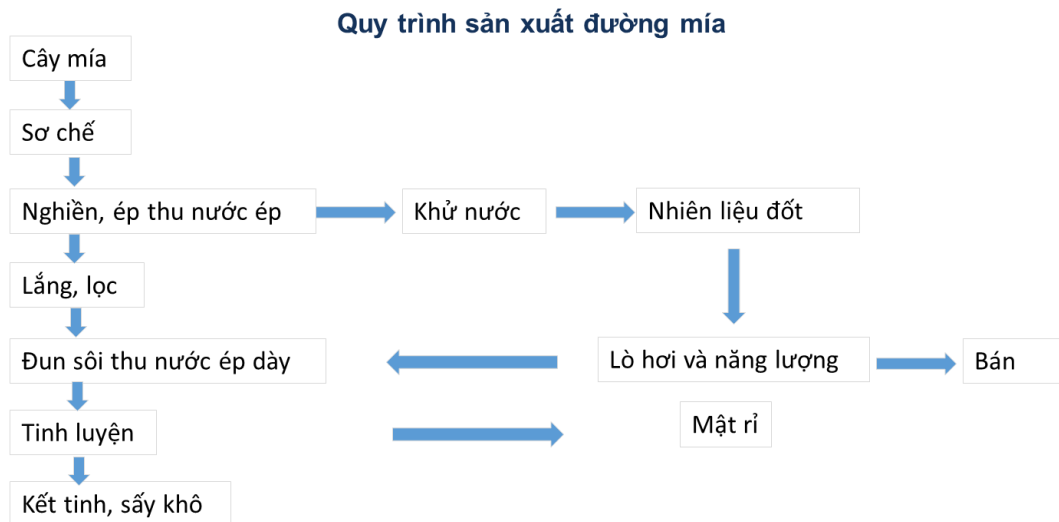
của cơ giới hóa nhưng chi phí lao động trong tổng chi phí sản xuất đường của Brazil vẫn thấp so với Úc nhờ vào mức tiền lương cho lao động thấp. Đây là một lợi thế cạnh tranh của ngành đường Brazil.

1.3.2. Sản xuất

a) Quy trình sản xuất đường



Nguồn: Suedzucker



Nguồn: International Sugar Journal

Nhìn chung, quy trình sản xuất đường từ mía và từ củ cải khá giống nhau:

- Công đoạn sơ chế - ép nước cốt: Củ cải và mía sau khi thu hoạch được đem về nhà máy. Sau đó, củ cải và mía được làm sạch, nghiền/ép để có nước cốt; đem đun sôi nước cốt đến khi thu được nước cốt mỏng.

- Công đoạn lọc vật liệu không đường: Cho vôi sữa và cacbon dioxit vào nước cốt mỏng tạo ra canxi cacbonat, để thu hút các vật liệu không đường như sáp, chất béo...; lọc tất cả vật liệu không đường ra khỏi hỗn hợp, ta được nước cốt đường.
- Công đoạn luyện đường: Tác động nhiệt vào nước cốt đường để bốc hơi thu được đường thô (chứa khoảng 96-98% sucrose); cuối cùng, loại bỏ những nguyên liệu thực vật và màu sắc còn sót lại, quay ly tâm và sấy khô để kết tinh đường.

Hai loại sản phẩm đường chính có thể tạo ra ở giai đoạn kết tinh này là:

- **Đường tinh:** Đường thô qua kết tinh cho 2 sản phẩm là đường tinh (đường li tâm) và xi-rô cuối cùng gọi là mật rỉ (chứa 50% sucrose). Đường tinh được sấy khô, làm lạnh, lưu trữ trước khi đưa vào sàng lọc và đóng gói.
- **Đường nâu:** Đường thô qua kết tinh cho sản phẩm là đường nâu. Đường nâu là tinh thể được phủ trong xi-rô mật với hương vị và màu sắc tự nhiên.

Đường tinh sản xuất từ mía và củ cải không có sự khác nhau về mùi, hương vị, và các tính chất khác. Tuy nhiên, đường thô sản xuất từ mía thì không nhất thiết phải qua công đoạn tinh luyện ngay mà vẫn có thể lưu kho và xuất khẩu. Còn đường thô từ củ cải bắt buộc phải được tinh luyện ngay để loại bỏ mùi vị của củ cải.

Vì kỹ thuật sản xuất đường khá đơn giản nên công nghệ sản xuất đường cũng không quá phức tạp, sản phẩm đầu ra không có sự khác biệt nhiều, rào cản kỹ thuật không cao. Quan trọng là quy mô nhà máy (công suất thiết kế) phải đủ lớn để đạt được lợi thế theo quy mô, từ đó nâng cao được năng lực cạnh tranh về giá thành. Quy mô nhà máy thường gắn chặt với quy mô vùng nguyên liệu vì ngành mang đặc tính sản xuất tại chỗ, nhà máy phải ở gần vùng nguyên liệu để giữ được chất lượng cho nguyên liệu khi đưa vào chế biến, tránh hao hụt chũr đường.

Về thời gian hoạt động, các nhà máy xay ép và chế biến đường thô chỉ hoạt động trong thời gian thu hoạch mía/củ cải trong khi các nhà máy tinh luyện đường có thể hoạt động quanh năm.

b) Các phụ phẩm trong quá trình sản xuất đường

Trên thế giới, các phụ phẩm được tạo ra trong quá trình sản xuất đường được tận dụng tối đa để tạo thêm giá trị gia tăng.



Nước: chứa trong thân mía, được dùng cho nhà máy đường.



Đất: được thu lại trong quá trình sơ chế mía, có thể chuyển trực tiếp ra ruộng để cải tạo nông nghiệp.



Đường vôi (Sugar factory lime): được hình thành trong quá trình lắng nước cốt, dùng làm phân bón.



Bã rượu (Vinasse): Trong quá trình sản xuất ra ethanol, sẽ tạo ra một đồng sản phẩm là Vinasse. Nó được dùng làm thức ăn chăn nuôi hoặc phân bón hoặc cũng có thể quay lại làm nguyên liệu thô để sản xuất ra ethanol.



Mật rỉ (Molasses): là xi-rô thu được từ giai đoạn kết tinh cuối cùng. Các loại mật rỉ theo độ ngọt giảm dần và màu sắc tối dần là: light molasses (dùng trong nấu nướng), tiếp theo là



Bioethanol: được sản xuất thông qua quá trình lên men các loại nước ép thô, nước ép mỏng, nước ép dày hoặc mật rỉ. Ethanol sinh học dùng để làm nhiên liệu hoặc sản xuất đồ uống.

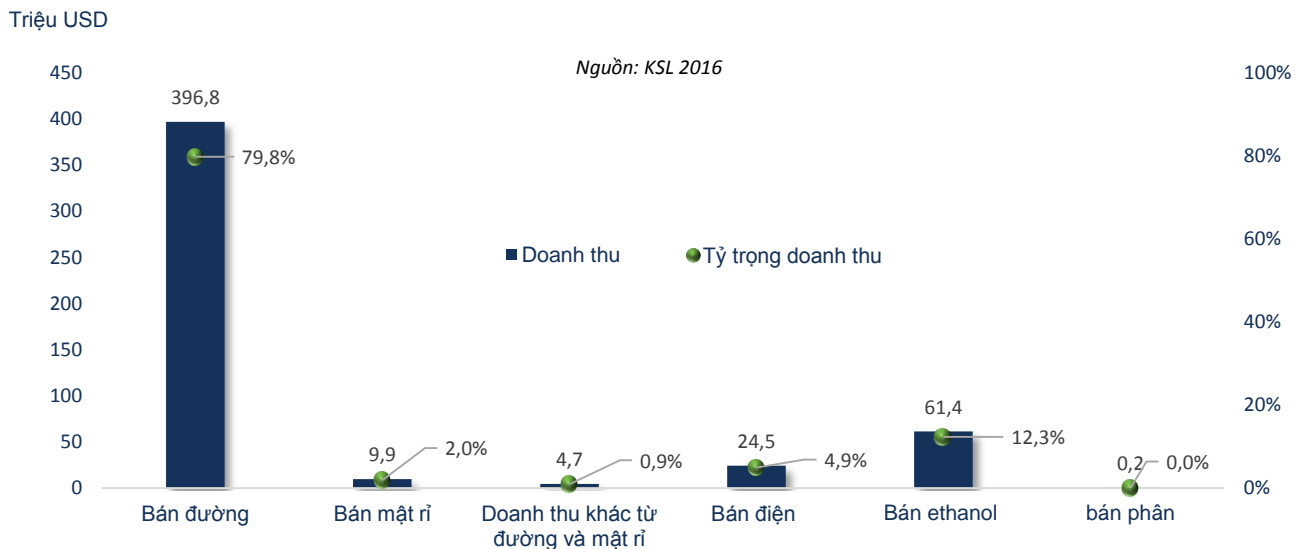
dark molasses (dùng trong chế biến baked beans), cuối cùng là blackstrap molasse (dùng làm thức ăn cho gia súc). Một số ứng dụng khác của mật rỉ như: dùng trong công nghiệp lên men, sản xuất thành cồn, thuốc, mỹ phẩm và công nghiệp in ấn. Đây là một phụ phẩm quan trọng của sản xuất đường. Vụ 2015/2016, có 60,8 triệu tấn mật rỉ được sản xuất ra. Cứ 100 tấn đường thì có từ 35-38 tấn mật rỉ, tỷ lệ này duy trì ổn định từ năm 2005 đến nay.



Nhiệt và điện: Chất xơ, bã mía (cane fibre), rác mía (cane trash) được sử dụng làm nhiên liệu sinh học tái tạo hay còn gọi là khí sinh học biogas (chứa 75% methane) để tạo ra năng lượng nhiệt dùng trong các nồi hơi trong chế biến đường hoặc tạo ra năng lượng điện dùng cho nhà máy, tưới tiêu hay bán cho lưới điện quốc gia. Ngoài ra, bã mía còn được chiết xuất để sản xuất furfural và các dẫn xuất của nó. Furfural được ứng dụng để sản xuất furfuryl alcohol và làm hương liệu hay gia vị cho thực phẩm.

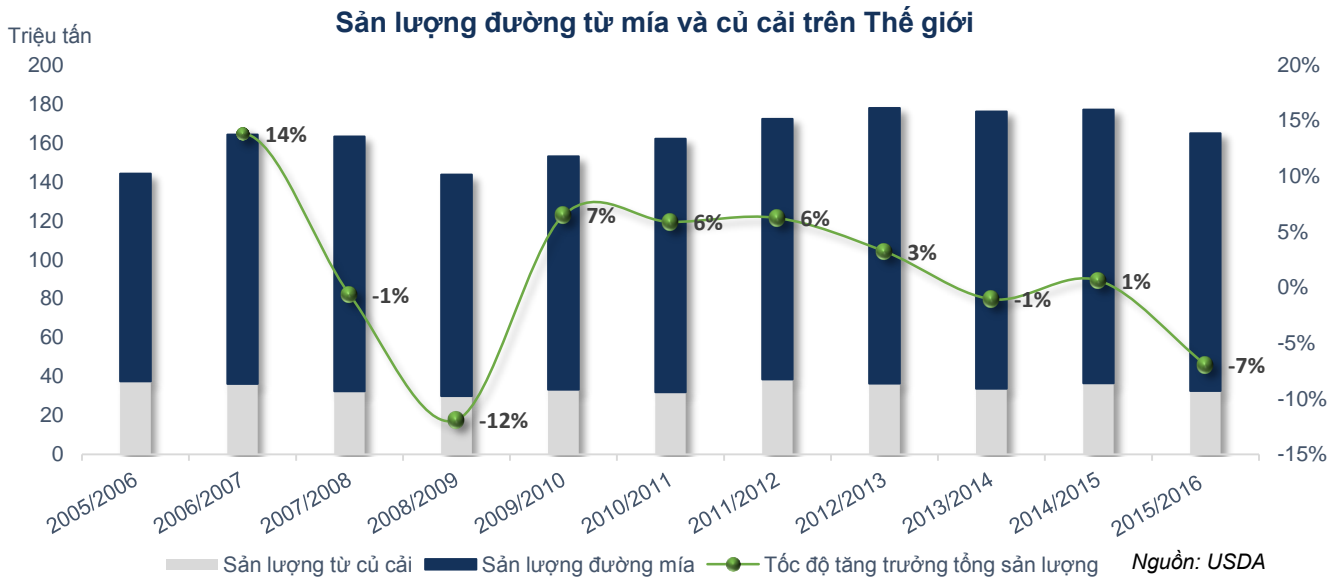
Nguồn: *comitesucre.org* và *Illovo Sugar Limited*

Doanh thu từ đường và các phụ phẩm của đường của KSL



KSL là một trong 5 tập đoàn sản xuất đường lớn nhất của Thái Lan. Trong cơ cấu doanh thu năm 2016, doanh thu bán đường cao nhất đạt 396,8 triệu USD chiếm 80%, các phụ phẩm khác chiếm 20% còn lại. Trong đó, ethanol và điện chiếm tỷ trọng cao nhất lần lượt là 12,3% và 4,9%. Ngoài ra trong 20% doanh thu này còn có sự đóng góp từ các phụ phẩm khác như mật rỉ (2%), phân bón (0,03%).

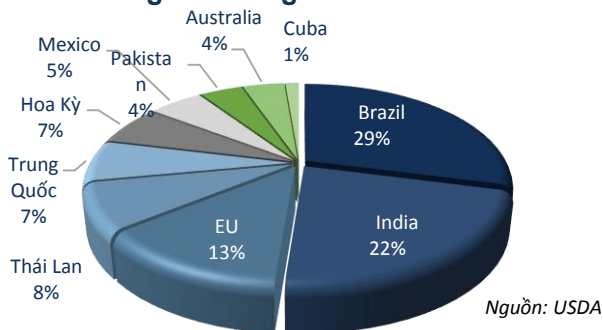
c) Tình hình sản xuất đường của thế giới



Trong vòng 10 năm trở lại đây, từ vụ 2005/2006-2015/2016, sản lượng đường thế giới tăng trưởng với tốc độ CAGR 1,34%/năm, từ 144,3 triệu tấn lên 164,9 triệu tấn. Trong đó, tỷ trọng đường củ cải duy trì ổn định khoảng 20% tổng sản lượng. Vụ 2015/2016, sản lượng đường sản xuất trên toàn cầu đạt 165 triệu tấn (-7% yoy), trong đó 32,5 triệu tấn là đường củ cải.

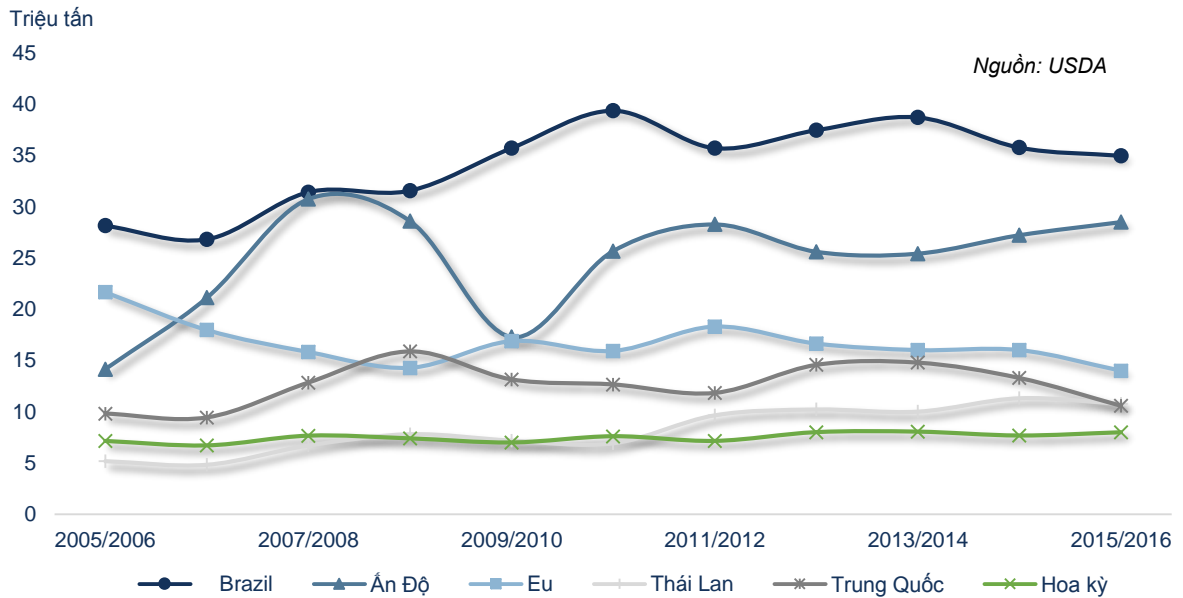
Từ cuối năm 2005 đến đầu 2006 sản lượng đường thế giới xuống thấp đạt 144,3 triệu tấn do Brazil tăng sản xuất ethanol từ mía nguyên liệu. Tuy nhiên, đến đầu 2007, sản lượng này đã tăng trở lại nhờ vào sự gia tăng sản lượng ở các nước xuất khẩu lớn. Sau đó, vụ 2008/2009 và 2009/2010 sản lượng thế giới xuống thấp lại do tình trạng dư cung trước đó làm giá đường thấp (đến đầu 2007, giá đường lại giảm xuống chỉ còn 9,88 cents/lb), nên diện tích trồng mía trên thế giới giảm và tỷ lệ mía sử dụng sản xuất ethanol tăng lên, cùng với thời tiết xấu. Từ đó, giá đường tăng cao đạt 32,12 cents/lb vào năm 2010 và 23,3 cents/lb vào năm 2011. Điều này đã kích thích sản lượng đường tăng liên tục từ 162,2 triệu tấn lên 177,5 triệu tấn trong giai đoạn 2010-2014. Khiến thặng dư đường liên tục nên giá đường giảm xuống còn 11,93 cents/lb vào cuối tháng 3/2015. Xu hướng này thay đổi khi sản lượng đường sụt giảm trong vụ 2015/2016 gây thâm hụt đường, nguyên nhân: chi phí sản xuất tăng khiến diện tích trồng mía giảm; El-nino xảy ra làm giảm sản lượng mía ở các khu vực sản xuất đường lớn như Thái Lan, Ấn Độ; nhu cầu sản xuất ethanol từ mía của Brazil tăng.

Tỷ trọng các nước sản xuất đường trên thế giới 2015/2016



Vụ 2015/2016, nước sản xuất đường lớn nhất thế giới là Brazil (đường mía) sản xuất được 35 triệu tấn (chiếm 22% sản lượng đường toàn cầu), đứng thứ hai là Ấn Độ (đường mía) sản xuất được 28 triệu tấn (16%); đứng thứ 3 là EU (đường củ cải) 14 triệu tấn (10%), tiếp theo là Thái Lan (đường mía) 11,4 triệu tấn (7%) và Trung Quốc (92% đường mía, 8% đường củ cải) với 11 triệu tấn (6,9%).

Sản lượng sản xuất đường của các khu vực lớn trên thế giới



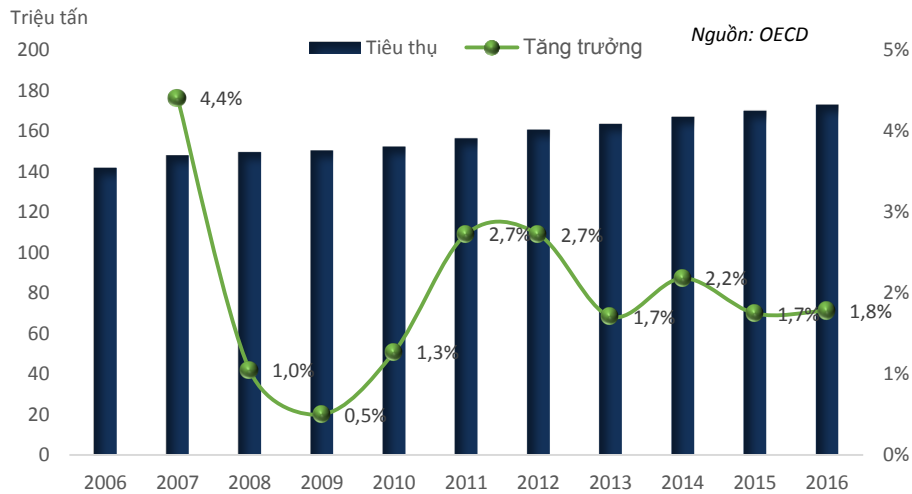
Suốt 10 năm qua, vị thế các nền sản xuất đường nhìn chung không biến động nhiều, Brazil, Ấn Độ và EU vẫn là ba khu vực sản xuất đường lớn nhất thế giới.

Xu hướng sắp tới, ngành đường ở Brazil có lợi thế đặc biệt về tự nhiên nên ngành được tập trung phát triển khá ổn định, yếu tố ảnh hưởng đến sản lượng đường quan trọng ở nước này là cạnh tranh với sản phẩm đầu ra ethanol. Ngành đường Ấn Độ sau khi sụt giảm sản lượng trong vụ 2009/2010 do ảnh hưởng thời tiết khô hạn đã phát triển trở lại. Ngành đường nước này có nhiều động lực phát triển do khối lượng tiêu thụ đường trong nước hiện đang lớn nhất thế giới trong khi mức tiêu thụ đường/người còn thấp. EU bị áp hạn ngạch sản xuất từ vụ 2006/2007 nên sản lượng đường giai đoạn sau này giảm đi. Cuối tháng 9/2017 sắp tới, hạn ngạch này được gỡ bỏ dự kiến sẽ giúp cho sản lượng đường khu vực này gia tăng đáng kể, củng cố hơn vị thế của nhà sản xuất đường lớn thứ 3 thế giới. Trung Quốc có xu hướng giảm dần sản lượng đường sản xuất do chi phí nhân công, chi phí thuế đất cao, mức độ cơ giới hóa thấp và lợi nhuận của các mặt hàng nông sản khác cao hơn ngày càng làm hạn chế sự hấp dẫn của sản xuất đường làm cho vị thế sản xuất ngành đường nước này từ thứ 4 xuống thứ 5 của thế giới nhường chỗ cho Thái Lan trong vụ 2015/2016 mới đây. Thái Lan tăng đáng kể sản lượng đường trong suốt 10 năm qua, nhờ vào các chính sách trợ cấp cho ngành đường của nước này như đã phân tích tại phần [đặc điểm ngành đường thế giới](#). Tuy nhiên, đến cuối năm 2017, quy định này sẽ được gỡ bỏ, đây có thể là yếu tố làm giảm bớt đà tăng trưởng sản lượng đường của quốc gia sản xuất lớn thứ 4 thế giới này.

1.3.3. Đầu ra

Trên thế giới, đường được sản xuất ra dưới hai dạng chính là đường thô và đường trắng tinh luyện. Như đã giới thiệu trong phần quy trình sản xuất đường, đường thô là đường vẫn còn chứa mật rỉ, có nhiều màu sắc và tạp chất hơn đường trắng tinh luyện. Đường trắng tinh luyện được luyện từ đường thô, có chất lượng tốt hơn đường thô. Khối lượng đường thô và đường tinh quy ra thành đường thô như sau:

Tiêu thụ đường thế giới



Giai đoạn 2006-2016, khối lượng đường tiêu thụ của thế giới được gia tăng liên tục, với tốc độ tăng trưởng CAGR 2%/năm. Vụ 2015/2016 toàn cầu tiêu thụ 173 triệu tấn đường, tăng 1,8% yoy.

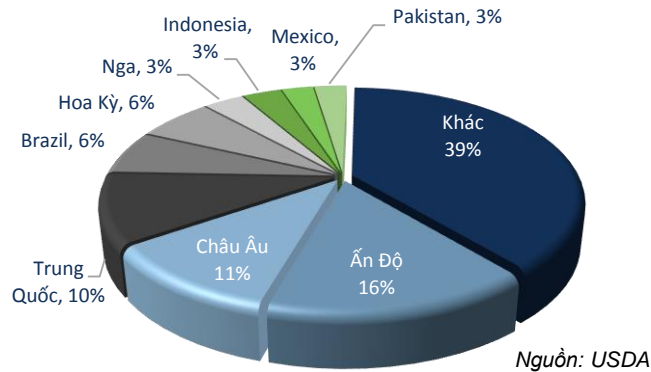
Xu hướng và thị trường tiêu thụ

Khu vực	Tiêu thụ (ngàn tấn)			Tỷ trọng (%)			Tiêu thụ bình quân/người (kg/người)			
	2000	2006	2016	CAGR 2016-2000	2000	2016	2000	2006	2016	CAGR 2016-2000
Châu Á	9.708	58.417	79.944	14%	16	46	3	15	19	12%
Mỹ La Tinh & Caribe	15.182	25.710	28.194	4%	25	16	29	45	44	3%
Châu Âu	23.277	28.097	27.238	1%	38	16	32	38	36	1%
Châu Phi	35	12.130	17.356	47%	0	10	0,05	14	15	44%
Bắc Mỹ	9.934	9.929	11.811	1%	16	7	32	30	33	0%
Châu đại dương (các nước đã phát triển)	1.180	1.172	1.237	0%	2	1	51	47	43	-1%
Khác	2.118	6.341	7.160	8%	3	4	-	-	-	-
Thế Giới	61.434	141.797	172.940	7%	100	100	10	21	23	5%

Nguồn: OECD

Trong những năm gần đây, xu hướng tiêu thụ đường có rất nhiều thay đổi. Năm 2000, Châu Âu, Châu Mỹ là hai khu vực tiêu thụ đường lớn nhất thế giới với sản lượng lần lượt là 23 và 25 triệu tấn, tương ứng với tỷ trọng lần lượt là 38% và 41% tổng khối lượng tiêu thụ toàn cầu. Trong khi Châu Á tiêu thụ 10 triệu tấn (chiếm 16%) và Châu Phi tiêu thụ không đáng kể chỉ 35 ngàn tấn (chiếm ~0%). Tuy nhiên, hiện nay Châu Á đã vươn lên trở thành khu vực dẫn đầu tiêu thụ đường của thế giới với gần 80 triệu tấn (chiếm 46% tổng nhu cầu), Châu Phi tiêu thụ hơn 17 triệu tấn (chiếm 10% tổng nhu cầu). Ngược lại, tỷ trọng tiêu thụ của Châu Âu, Châu Mỹ đều giảm xuống, lần lượt là 27 triệu tấn (chiếm 16%) và 30 triệu tấn (23%). Giai đoạn 2000-2016, khối lượng tiêu thụ đường ở Châu Á và Châu Phi có tăng trưởng CAGR lần lượt là 14% và 47%, trong khi ở Châu Âu và Châu Mỹ tăng trưởng rất thấp, lần lượt là 1% và 1-4% (4% của Mỹ La Tinh và Caribe; 1% của Bắc Mỹ) (theo số liệu năm 2016). Hiện nay, 5 khu vực tiêu thụ đường lớn nhất thế giới là Ấn Độ, EU, Trung Quốc, Brazil và Mỹ lần lượt chiếm 16%, 11%, 10%, 6% và 6% tổng khối lượng tiêu thụ toàn cầu.

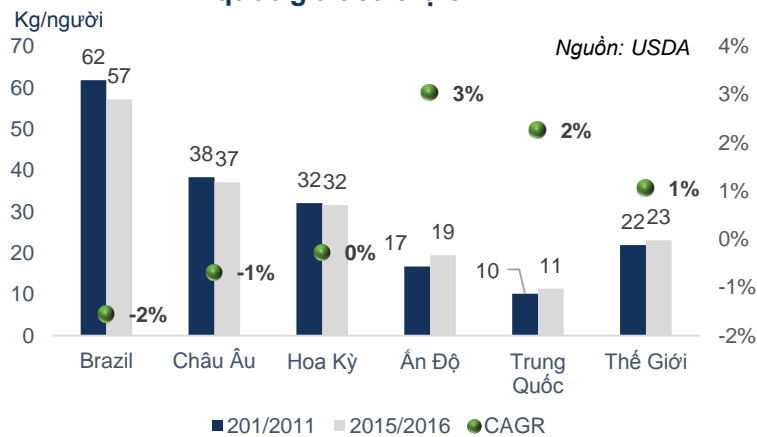
Tỷ trọng tiêu thụ đường theo quốc gia vụ 2015/2016



Nguyên nhân dẫn đến sự thay đổi mạnh về tỉ trọng trong số lượng đường tiêu thụ tại các quốc gia, khu vực là do:

- Giai đoạn 2000-2016, dân số thế giới tăng trung bình khoảng 1,2%/năm. Trong đó, dân số tăng nhanh ở khu vực Châu Á, Châu Phi và chững lại ở các khu vực Châu Mỹ, Châu Âu.
- Giai đoạn 2000-2016, tiêu thụ đường bình quân/người của thế giới tăng 13kg/người. Trong đó, Châu Á và Châu Phi có tiêu thụ đường bình quân/người thấp nhất thế giới, và đang có xu hướng gia tăng, hiện nay trung bình nằm trong khoảng 15kg/người - 19kg/người (ví dụ như Trung Quốc và Ấn Độ). Trong khi các khu vực Châu Mỹ và Châu Âu mức này đã cao và có xu hướng chững lại, hiện nay trung bình nằm vào khoảng 33-44 kg/người (ví dụ như Brazil, EU và Mỹ).

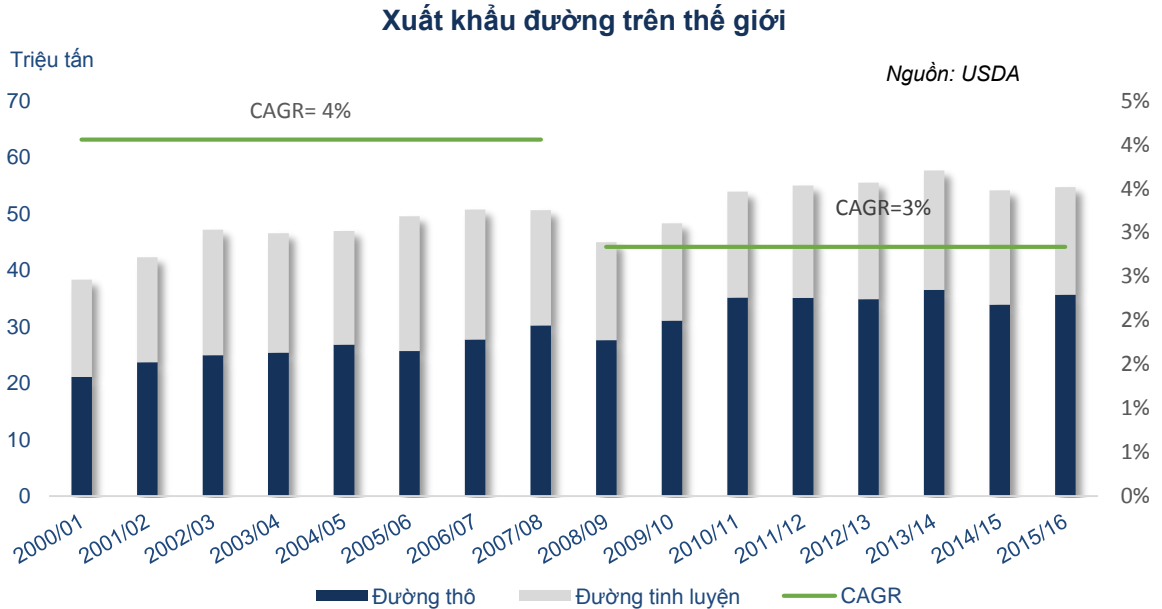
Tiêu thụ đường trên đầu người một số quốc gia tiêu thụ chính



Trung Quốc, Ấn Độ là 2 quốc gia tiêu thụ đường lớn nhất lại đang có tiêu thụ đường bình quân/người thấp nhất thế giới, lần lượt đạt 11 kg/người và 19 kg/người. Hơn nữa, 2 nước này đang có sự tăng lên trong thu nhập bình quân đầu người, số lượng dân số, mức độ đô thị hóa và sự mở rộng ngành chế biến thực phẩm, nước giải khát. Nhờ đó, khối lượng tiêu thụ đường ở các khu vực này dự kiến sẽ ngày càng gia tăng. Đây sẽ là động lực gia tăng lớn cho tiêu thụ đường toàn cầu. Trong các năm tới, những quốc gia đã có mức độ tiêu thụ đường/người đã cao như Brazil, EU, Mỹ thì nhu cầu tiêu thụ đường/người sẽ có xu hướng giảm đi do lo ngại ảnh hưởng đến sức khỏe trong khi mức độ gia tăng dân số giảm dần. Người tiêu dùng có xu hướng chuyển sang sử dụng chất tạo ngọt thay thế đường. Kỳ vọng mức giảm tối đa của xu hướng này là mức tiêu thụ hợp lý cho người bình thường vào khoảng 25-50 gram đường/ngày/người (theo WHO) vì thay thế hoàn toàn đường bằng các chất tạo ngọt khác gần như không thể do con người cần năng lượng từ carbohydrate (có trong tinh bột và đường) để hoạt động và vì đường có những đặc tính riêng khó thay thế trong sản xuất thực phẩm, đồ uống. Xem chi tiết tại [Phụ lục 2](#).

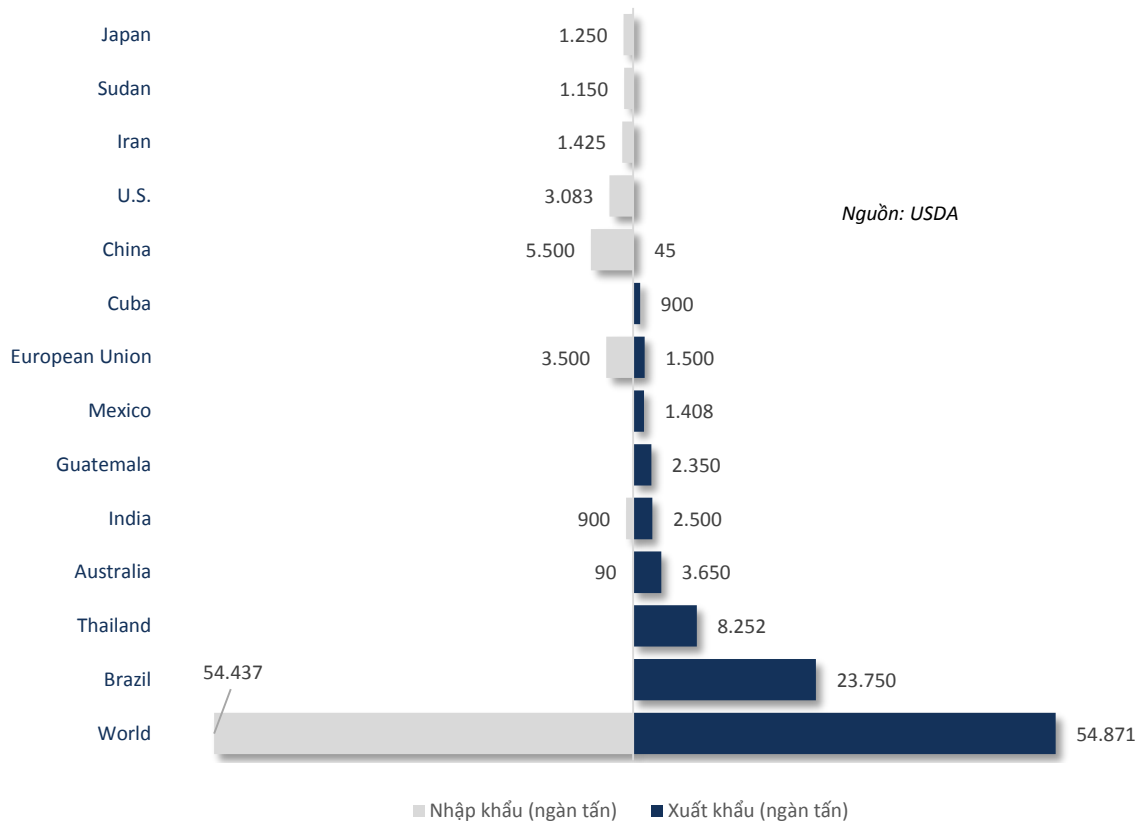
Về khách hàng, trên thế giới, 15,3% lượng đường được tiêu dùng trực tiếp bởi các hộ gia đình, 84,7% còn lại tiêu thụ gián tiếp thông qua các ngành công nghiệp chế biến như: thực phẩm & đồ uống, sữa, bánh kẹo, dược phẩm...

Hoạt động xuất nhập khẩu



Giai đoạn 2000-2016, lượng đường tham gia vào thương mại của thế giới có xu hướng ngày càng gia tăng. Cụ thể, giai đoạn 2000-2008 sản lượng đường xuất khẩu tăng từ mức 38 triệu tấn lên 51 triệu tấn, tốc độ tăng 4%/năm, riêng vụ 2008/2009 sản lượng đường tham gia thương mại giảm mạnh còn 45 triệu tấn (-6 triệu tấn so với vụ trước) do sản lượng đường toàn cầu sản xuất ra giảm. Giai đoạn gần đây 2009-2016, sản lượng đường xuất khẩu hàng năm tăng trở lại, từ mức 45 triệu tấn lên 55 triệu tấn, tốc độ tăng 3%/năm. Xuất khẩu đường hai vụ 2014/2015 và 2015/2016 lần lượt đạt 54,1 triệu tấn và 54,7 triệu tấn, giảm khoảng 3 triệu tấn so với sản lượng xuất khẩu trung bình 3 vụ liền trước.

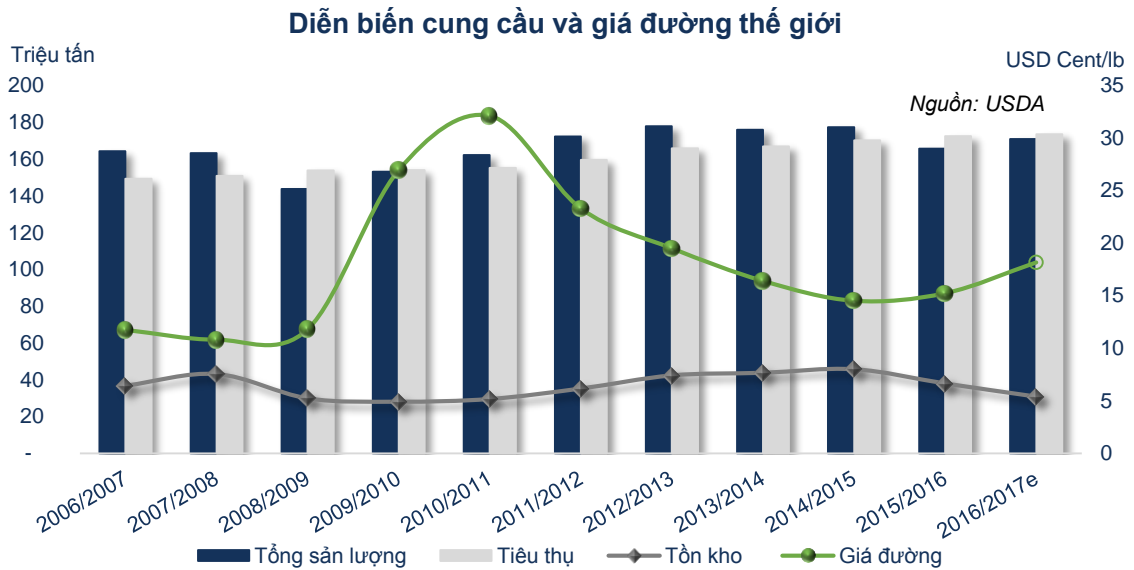
Các quốc gia xuất-nhập khẩu đường hàng đầu thế giới (ngàn tấn) vụ 2015/2016



Hiện nay, dẫn đầu hoạt động xuất khẩu đường của thế giới là Brazil với sản lượng xuất khẩu hàng năm khoảng 24 triệu tấn, chiếm 55% tổng sản lượng xuất khẩu đường toàn cầu. Đứng thứ 2 là Thái Lan 8 triệu tấn (19%), kế tiếp là Australia 4 triệu tấn (8%) và Ấn Độ 3 triệu tấn (6%). Về nhập khẩu, Trung Quốc, EU và Mỹ là 3 nhà nhập khẩu đường lớn nhất thế giới với khối lượng hàng năm lần lượt là 6 triệu tấn (chiếm 10% sản lượng đường nhập khẩu toàn cầu), 4 triệu tấn (chiếm 7%), 3 triệu tấn (chiếm 6%). Có thể thấy, sản xuất đường chỉ tập trung ở một số quốc gia chính và từ đó xuất khẩu ra thế giới, trong khi số quốc gia nhập khẩu nhiều hơn và không có tính tập trung như bên xuất khẩu.

Trong giai đoạn 2000-2016, trong cơ cấu sản phẩm xuất khẩu, tỷ trọng của đường thô là nhiều nhất và ngày càng được gia tăng. Nếu như vụ 2000/2001 tỷ lệ đường thô và đường tinh luyện xuất khẩu là 55-45 thì đến vụ 2015/2016 tỷ lệ này là 65-35. Các quốc gia nhập khẩu đang có xu hướng nhập khẩu đường thô về tinh luyện trong nước để tăng thêm giá trị gia tăng trong nước. Vụ 2015/2016, sản lượng đường thô xuất khẩu của các nước là: Brazil xuất được 19,5 triệu tấn (chiếm 82% trong tổng sản lượng đường xuất khẩu), Thái Lan xuất được 4,8 triệu tấn (chiếm 64%), Úc xuất được 3,8 triệu tấn (chiếm 96%), Ấn Độ xuất được 0,15 triệu tấn (chiếm 7%). Như vậy, Brazil và Úc chủ yếu xuất khẩu đường thô, Thái Lan xuất khẩu cả đường thô và đường tinh luyện với tỷ lệ không chênh lệch nhiều và Ấn Độ chủ yếu xuất khẩu đường tinh luyện.

1.4. Cung - cầu, giá và xu hướng ngành đường thế giới

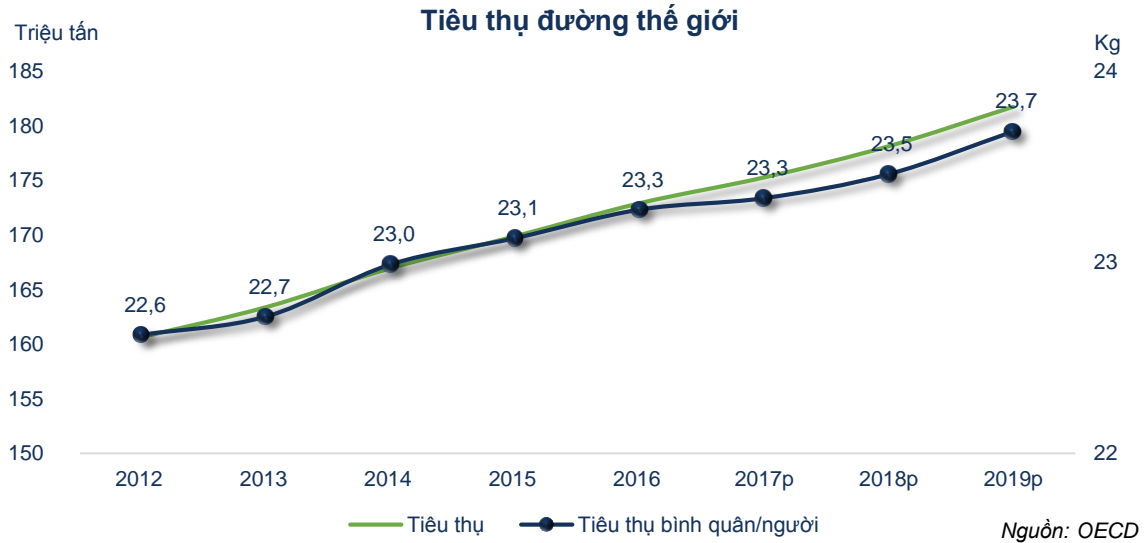


Như đã phân tích trong phần lịch sử ngành thế giới, đặc điểm của ngành đường thế giới là nguồn cầu tăng trưởng ổn định, trong khi nguồn cung biến động liên tục gây ra sự tăng giảm trong lượng hàng tồn kho. Mỗi khi lượng đường tồn kho tăng cao, giá đường sẽ xuống thấp và ngược lại. Trong ba vụ 2008/2009-2010/2011, diện tích trồng mía trên thế giới giảm khá mạnh, cùng với đó là nhu cầu sử dụng mía để sản xuất ethanol tăng và ảnh hưởng tiêu cực của thời tiết đã dẫn đến sản lượng mía bị giảm sút. Tồn kho đường vì vậy cũng giảm theo chỉ đạt bình quân 29 triệu tấn/vụ. Hệ lụy là vụ 2010/2011 giá đường đã lên đến 32,12 cents/lb (tăng 20,31 cents/lb so với vụ 2008/2009). Giá đường ở mức cao làm cho sản lượng đường giai đoạn 2010/2011-2014/2015 liên tục tăng từ 162,2 triệu tấn lên 177,5 triệu tấn khiến tồn kho liên tục gia tăng theo. Dẫn đến giá đường giảm xuống còn 11,93 cents/lb vào cuối tháng 3/2015. Gần đây nhất là đợt tăng của giá đường từ tháng 8/2015 đến tháng 10/2016. Nguyên nhân là do sản lượng đường toàn cầu sụt giảm vì: chi phí sản xuất tăng làm diện tích trồng mía giảm; El-nino làm giảm sản lượng mía ở các khu vực sản xuất đường lớn như Thái Lan, Ấn Độ; nhu cầu sản xuất ethanol từ mía của Brazil tăng.

1.4.1. Xu hướng nguồn cầu của ngành đường thế giới

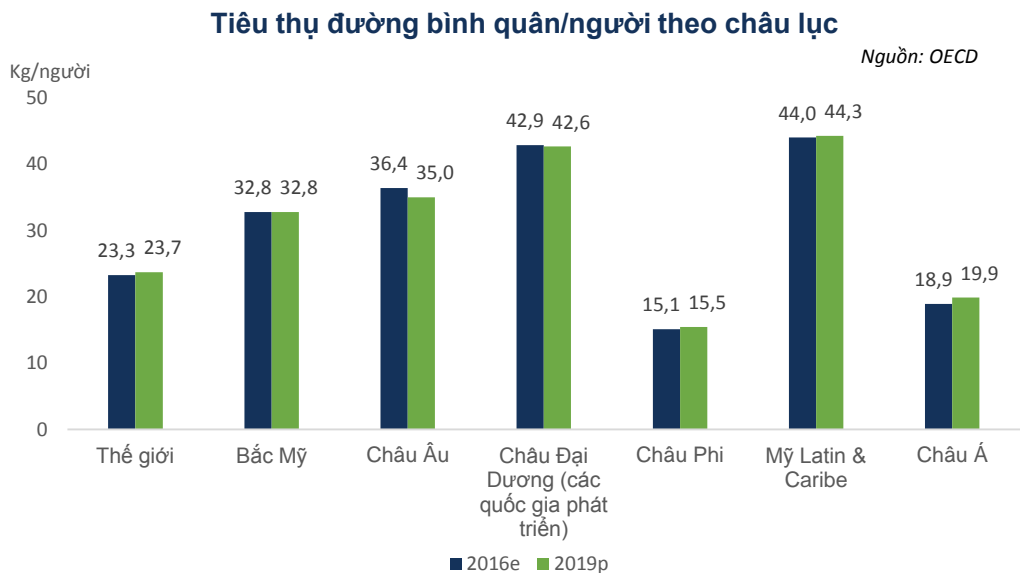
Với đặc điểm là mặt hàng tiêu dùng thiết yếu, sản xuất đường luôn biến động xung quanh nhu cầu tiêu thụ. Việc sản xuất đường của thế giới là dễ dàng, dư địa sản xuất còn nhiều. **Do đó, sự tăng trưởng của nguồn cung đường cũng như tăng trưởng của ngành đường thế giới được quyết định từ phía nhu cầu tiêu thụ.**

Hiện nay, tiêu thụ đường toàn cầu vẫn có xu hướng tăng trưởng ổn định. Động lực đến từ các nước đang và kém phát triển, cũng là khu vực đang dẫn đầu về tỷ trọng tiêu thụ đường toàn cầu (chiếm 78%). Sự tăng trưởng dân số là yếu tố quan trọng nhất để tăng tiêu thụ đường ở các khu vực này. Điểm sáng là Châu Á và Châu Phi, hai khu vực có mức tiêu thụ đường bình quân/người thấp nhất so với các khu vực khác, tăng trưởng kinh tế cao và sự có sẵn của đường nội địa sẽ giúp cho khối lượng tiêu thụ của khu vực này ngày càng gia tăng. Ngược lại, Bắc Mỹ và EU có nhu cầu tiêu thụ đường không tăng trưởng được do dân số tăng trưởng chậm, mức tiêu thụ đường bình quân/người đã cao và có sẵn chất tạo ngọt thay thế đường trong nội địa. Một số khu vực khác như Trung Mỹ, Nam Mỹ và Caribe có sự ổn định trong tiêu thụ đường.



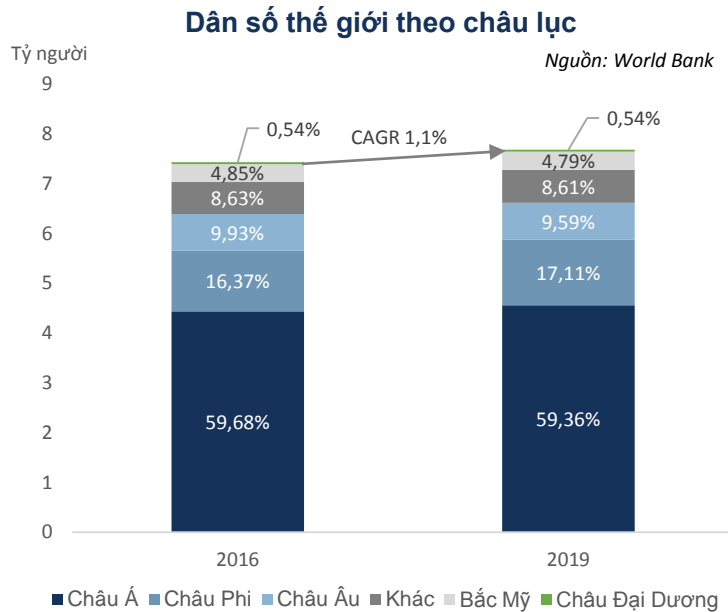
Tiêu thụ đường của thế giới đã tăng trưởng đều với CAGR 1,85%/năm trong vòng 5 năm trở lại đây. Theo dự báo của OECD, trong giai đoạn 2016-2019, mức tiêu thụ này tiếp tục gia tăng với CAGR 1,67%/năm. Nhờ vào tiêu thụ đường bình quân/người và dân số tăng với CAGR lần lượt là 0,58%/năm và 1,1%/năm.

- Ở mức độ toàn cầu, theo OECD, giai đoạn 2016-2019, tiêu thụ đường bình quân/người dự kiến sẽ tăng thêm 0,4kg/người. Tuy nhiên, ở mức độ khu vực, mức thay đổi này cũng có sự khác biệt, nếu như các nước ở khu vực Châu Á và Châu Phi lượng tiêu thụ đường sẽ tăng thêm lần lượt 1kg/người và 0,4kg/người thì ở các nước Châu Âu và Châu Đại Dương lại giảm lần lượt 1,4kg/người và 0,4kg/người, chỉ riêng khu vực Bắc Mỹ là không thay đổi.



- Hiện nay dân số thế giới phân bố tập trung ở khu vực Châu Á và Châu Phi với tỷ trọng lần lượt là 60% và 16% tổng dân số toàn cầu. Giai đoạn 2016-2019, theo dự báo của World Bank, dân số thế giới sẽ tiếp tục tăng 1,1%/năm. Trong đó, Châu Á và Châu Phi sẽ dẫn đầu tốc độ tăng trưởng, với 0,9%/năm đối với Châu Á và 2,6%/năm đối với Châu Phi. Còn các khu vực phát triển, ở Châu Âu thì dân số có xu hướng giảm đi 0,07%/năm, ở Bắc Mỹ dân số tăng trưởng thấp chỉ đạt 0,7%/năm. Việc tăng trưởng dân số từng khu vực sẽ ảnh hưởng rất lớn đến khối lượng tiêu thụ đường toàn thế giới. Khu vực Châu Á và Châu Phi chiếm đến 76% dân số toàn cầu lại đang có mức độ tăng dân số dẫn

đầu trong các khu vực giúp cho nhu cầu tiêu thụ đường tăng lên ở những khu vực này. Điều này sẽ tạo ra tiềm năng tăng trưởng dài hạn cho ngành.



Vụ 2016/2017, ISO dự báo lượng tiêu thụ đường toàn cầu tăng lên 174,2 triệu tấn (+1,62% yoy).

1.4.2. Xu hướng nguồn cung của ngành đường thế giới

Vụ 2016/2017, theo J.P. Morgan, Bloomberg và ISO dự báo, sự thiếu hụt đường vẫn tiếp tục xảy ra, tỷ lệ tồn kho so với tiêu dùng ở mức thấp. Cụ thể, sản lượng đường thế giới dự báo đạt 168,3 triệu tấn (+1,36% yoy), nhưng vẫn còn thấp so với nhu cầu khoảng 6 triệu. Do sản lượng tăng lên ở EU và Brazil không bù đắp được sự sụt giảm sản lượng ở Ấn Độ. Xuất khẩu được dự báo giảm còn 58,25 triệu tấn (-1,2% yoy), do sản lượng đường ở các nước xuất khẩu giảm và nhu cầu nhập khẩu đường cũng giảm do các nước nhập khẩu đường tăng sản lượng sản xuất trong nước. Tình hình sản xuất đường từng khu vực như sau:

- Theo MSM tháng 2/2017, Ấn Độ có khả năng chuyển từ nước xuất khẩu ròng sang nước nhập khẩu ròng khoảng 1,5-2,5 triệu tấn trong vụ 2016/2017 (mùa trước Ấn Độ xuất khẩu ròng 1,15 triệu tấn). Ước tính sản lượng xuống thấp còn 20 triệu tấn (-27% yoy) (theo dự báo của ISMA - hiệp hội mía đường Ấn Độ là 21,3 triệu tấn, ISO là 21 triệu tấn) trong khi tiêu thụ dự báo đạt 23 triệu tấn. Nguyên nhân do gió ngược từ EL Nino gây hạn hán nghiêm trọng, lượng mưa thấp và sự sụt giảm diện tích trồng mía. Chính phủ nước này đã đưa ra chính sách khuyến khích nông dân giữ lại gốc mía hiện tại thay vì trồng mới làm giảm năng suất, hiện nay có tới 191/483 nhà máy phải đóng cửa hoạt động do thiếu nguyên liệu. Giá đường trong nước đã tăng lên mức cao nhất trong vòng 3 năm trở lại đây. Trong tháng 4, chính phủ Ấn Độ đã ra quyết định nhập khẩu 500 ngàn tấn đường thô ngoài hạn ngạch thuế quan.
- Brazil có một mùa vụ tích cực. Các nhà máy đường nơi đây dự kiến sẽ sản xuất thêm đường trong vụ này. Tỷ lệ sản xuất đường thay vì ethanol lớn hơn. Lượng mưa thuận lợi cho một vụ mùa bình thường. Thông thường vụ thu hoạch mía sẽ bắt đầu vào đầu tháng 3, nhưng năm nay sẽ bắt đầu vào tháng 4, khoảng cách thời gian này sẽ giúp cho cây mía phát triển hơn, giúp tăng sản lượng và chất lượng mía. Dự kiến sản lượng sẽ tăng lên 38,7 triệu tấn (+11,7% yoy).
- Hệ thống hạn ngạch của EU sẽ kết thúc vào cuối tháng 9/2017. Trước khi bị áp hạn ngạch vào năm 2006, EU xuất khẩu khoảng 7 triệu tấn đường mỗi năm. Theo ISO, một số công ty ở đây đã thông báo kế hoạch tăng nhanh sản lượng, toàn khu vực phấn đấu tăng 20%-40% sản lượng đường so

với vụ 2015/2016. Tuy nhiên, các nhà sản xuất phải mất một thời gian mới đạt được mức sản lượng này. Trước mắt, vụ 2016/2017 sản lượng dự báo đạt 15,8 triệu tấn (+11% yoy).

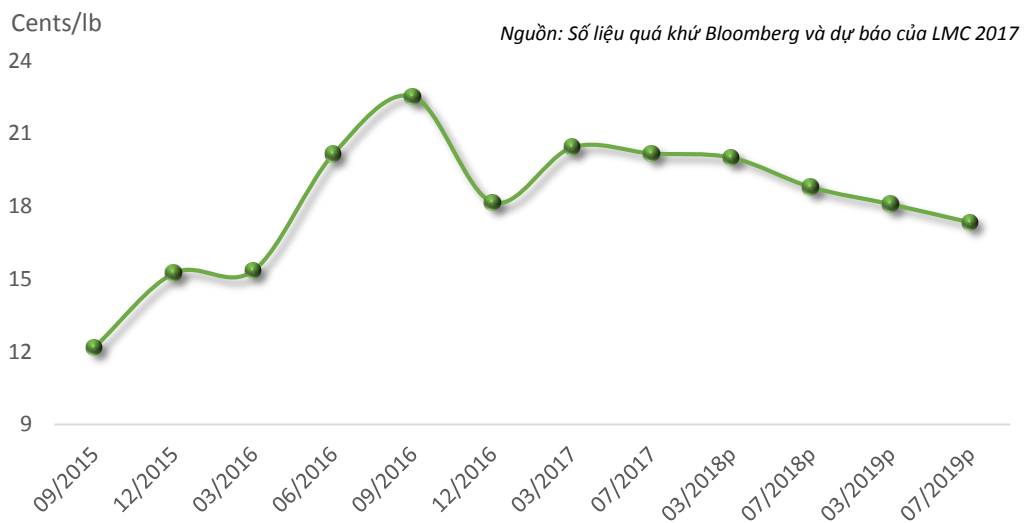
- Một số diễn biến khác (theo ISO): Thái Lan dự kiến sẽ giảm sản lượng mía do thời tiết bất lợi, đạt mức 93 triệu tấn (-1 triệu tấn yoy), lượng đường sản xuất ra đạt 9,9 triệu tấn (+2,5% yoy) nhờ chất lượng mía tăng, tồn kho dùng quanh mức 3,5 triệu tấn (-1 triệu tấn yoy). Trung Quốc dự kiến sản xuất được 9,9 triệu tấn đường (+13,8% yoy), giúp giảm nhu cầu nhập khẩu khoảng 500 ngàn tấn yoy. Vừa qua, chính phủ nước này đã thực hiện bán 250 ngàn tấn đường tồn kho để trấn áp đường buôn lậu. Bước đầu áp dụng mã QR cho đường trong nước bán tại các chợ để hạn chế đường lậu và hạ nhiệt giá đường trong nước.

Vụ 2017/2018, theo F.O.Licht sản lượng đường thế giới có thể đạt kỷ lục 190 triệu tấn (+14,5% so với vụ 2015/2016). Do đó, sản xuất và tiêu thụ đường toàn cầu sẽ tiến đến cân bằng và giai đoạn thiếu hụt đường thế giới có khả năng kết thúc. Những yếu tố kỳ vọng giúp sản lượng đường thế giới gia tăng (theo ISO):

- Sự phục hồi sản lượng của Châu Á, Châu Âu (dỡ bỏ hạn ngạch) và Brazil.
- Thời tiết sẽ không có ảnh hưởng quá mạnh đến sản lượng mía, củ cải các nước/khu vực.
- Sự gia tăng diện tích sau đợt giá đường tăng cao vừa qua.

1.4.3. Xu hướng giá đường thế giới

Giá đường thô theo hợp đồng tương lai NY No.11



Năm 2016, nhìn chung giá đường có xu hướng tăng do kỳ vọng thâm hụt đường trong vụ 2016/2017. Đây là vụ thứ 2 liên tiếp xảy ra thâm hụt đường sau 5 năm thặng dư trước đó. Cụ thể, theo ISO, nhu cầu tiêu thụ đường toàn cầu được dự báo sẽ thiếu hụt khoảng 6 tỷ tấn với sản lượng 168,3 triệu tấn (+1,36% yoy), nhu cầu sử dụng 174,2 triệu tấn (+1,62% yoy), tồn kho thế giới xuống thấp còn 76,3 triệu tấn (-7,3% yoy). % tồn kho/tiêu thụ chỉ đạt 22%, đây là mức đã gây ra sự tăng giá đường trong giai đoạn 2009/2010-2011/2012.

Tuy nhiên, từ tháng 3/2017, giá đường thế giới có xu hướng giảm do kỳ vọng dư cung trong vụ 2017/2018. Theo ISO, vụ 2017/2018 sản lượng đường thế giới gia tăng do thời tiết thuận lợi cùng với sự gia tăng sản lượng ở EU sau khi dỡ bỏ hạn ngạch. Trong khi tiêu thụ vẫn tăng ổn định do dân số và thu nhập bình quân đầu người ở các nước đang phát triển như Châu Á, Châu Phi dự kiến vẫn tiếp tục tăng lên. Như vậy, vụ 2017/2018, chúng tôi đánh giá cung đường nhiều khả năng sẽ tăng cao hơn nhu cầu và giá đường sẽ có xu hướng giảm. Quan điểm này cũng phù hợp với dự báo của LMC và World Bank.

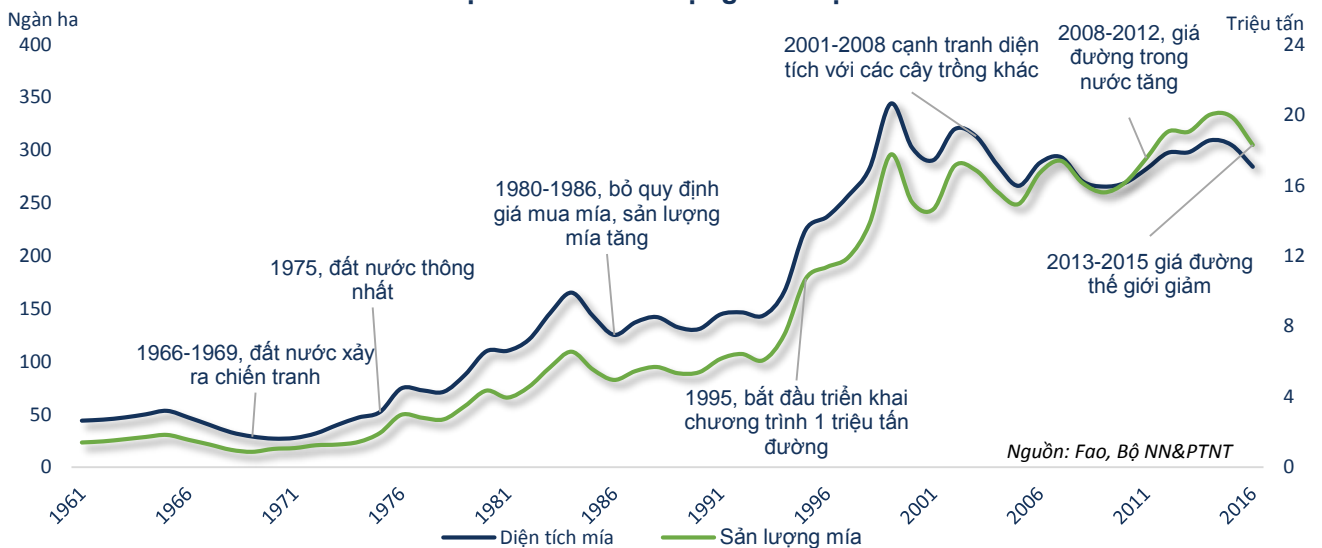
2. TỔNG QUAN NGÀNH ĐƯỜNG VIỆT NAM

2.1. Tổng quan ngành đường Việt Nam

2.1.1. Sơ lược lịch sử hình thành ngành đường Việt Nam

Việt Nam nằm trong vùng phân bố cây mía của thế giới, có điều kiện tự nhiên phù hợp để cây mía sinh trưởng tốt. Khoảng 250 năm trước Công Nguyên, người Âu Lạc đã biết trồng mía để lấy mật, nấu đường. Đến thế kỷ 19 nghề mía đường ở Việt Nam được xem như một nghề phụ bên cạnh nghề trồng lúa. Lúc này, sản xuất đường còn thô sơ, chủ yếu là ép che thủ công. Đến cuối thế kỷ 19 đầu thế kỷ 20, nghề chế biến đường bắt đầu được cơ khí hóa và các nhà máy dần được xây dựng với công suất 350-500 TMN (tấn mía/ngày), khi này nghề trồng mía đã không còn là một nghề phụ.

Diện tích và sản lượng mía Việt Nam



Giai đoạn 1870-1940 ngành đường nước ta phát triển một cách chậm chạp, chưa đầu tư vùng nguyên liệu, sản xuất thủ công là chủ yếu. Cả nước chỉ có 3 nhà máy là Cái Răng, Đồng Bò và Hiệp Hòa. Năm 1940, cả nước sản xuất được 21,0-24,7 ngàn tấn đường từ 820,4 ngàn tấn mía.

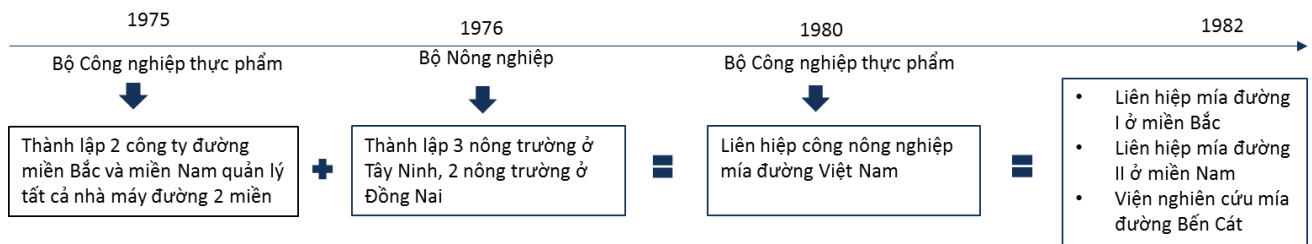
Giai đoạn sau tháng 8/1945-1974 ngành đường bị ảnh hưởng bởi chiến tranh.

Từ 1946 đến 1954, nước ta thực hiện kháng chiến nên hoạt động sản xuất đường bị ảnh hưởng, phần lớn các nhà máy phải đóng cửa. Lúc này, sản lượng đường trắng và đường thô sản xuất trên cả nước lần lượt chỉ bằng 2% và 8% so với thời kỳ trước năm 1945.

Sau hiệp định Genevơ năm 1954, ngành đường hoạt động bình thường trở lại, nhiều nhà máy đường được xây dựng.

- Miền Bắc chủ trương khôi phục kinh tế, sản xuất đường do đó cũng được chú trọng, bắt đầu hình thành các nhà máy lớn như Đường Việt Trì, Vạn Điểm, Sông Lam... Tuy nhiên, công suất thiết kế vẫn còn khiêm tốn, từ 350-1000TMN. Sản xuất cả đường thô và đường tinh luyện. Đến 1966-1972, các nhà máy bị gián đoạn sản xuất do đất nước xảy ra chiến tranh.
- Miền Nam tiến hành xây dựng hàng loạt nhà máy đường: nhà máy tinh luyện đường Khánh Hội (1953), Công ty đường Việt Nam (1957), nhà máy đường Tháp Chàm - Phan Rang (1974), nhà máy đường Bình Dương (1966), nhà máy đường Quảng Ngãi (1971). Thời gian này hoạt động luyện đường tinh từ đường thô bắt đầu được chú ý, hình thành 2 nhà máy tinh luyện đường Biên Hòa, Khánh Hội. Bên cạnh các nhà máy đường lớn, chính phủ cũng khuyến khích các địa phương xây dựng những cơ sở sản xuất nhỏ từ 15 TMN-100 TMN.

Giai đoạn 1975-1985 đất nước đã thống nhất, ngành đường được mở rộng nhanh chóng, hoạt động liên kết giữa sản xuất mía và nhà máy đường được chú trọng. Năm 1985 sản lượng mía cả nước tăng hơn 86% so với năm 1975 từ 1,96 triệu tấn lên 5,56 triệu tấn. Tuy nhiên, ngành vẫn còn nhiều bất cập.



- Do không vay được ngoại tệ để phát triển nhà máy nên các địa phương đã chủ trương khuyến khích xây dựng các nhà máy đường nhỏ cỡ 100-150 TMN. Tuy nhiên, do thiếu sự quan tâm chỉ đạo nên chương trình này cũng đã thất bại ở nhiều nơi.
- Các nhà máy đường vẫn bị thiếu mía nguyên liệu, luôn hoạt động dưới 50% công suất thiết kế. Nguyên nhân do nhà nước quy định giá mua mía của nhà máy đường quá thấp, chỉ bằng 30% giá đường sản xuất ra, trong khi các lò đường thủ công mua mía với giá gấp đôi giá mua của nhà máy đường. Vì thế, một lượng lớn mía được luyên ở các lò thủ công (chiếm 88% tổng sản lượng mía cả nước) trong khi các lò này lại có hiệu quả sản xuất thấp hơn nhiều so với nhà máy đường.

Giai đoạn từ 1986 đến 1994 nhà nước đã có nhiều chính sách đổi mới để phát triển ngành mía đường, sản lượng mía năm 1994 đạt 7,55 triệu tấn (tăng 51% so với 1986).

- Cơ chế giá mua mía thấp của giai đoạn trước được bãi bỏ. Biện pháp này đã khuyến khích được nông dân cung cấp mía cho nhà máy đường. Liên kết giữa nhà máy đường và người trồng mía ngày càng chặt chẽ thông qua các hợp đồng đầu tư, thu mua. Bên cạnh đó, nhà máy đường cũng chủ động xây dựng các nông trại mía với diện tích khoảng 100 ha mỗi nông trại để chủ động nguồn mía. Chất lượng và sản lượng mía theo đó cũng tăng lên.
- Thời gian này, công suất nhà máy đường cũng được cải thiện. Năm 1986 nhà máy đường Lam Sơn được thành lập với công suất thiết kế 1.500 TMN thì đến năm 1993 nhà máy đã nâng cấp công suất thiết kế lên 2.000 TMN, sản xuất cả đường thô và đường trắng tinh.

Giai đoạn từ 1994 đến 2000, theo viên nghiên cứu mía đường - bộ NN&PTNT, ngành đường lột xác khi tiến hành chương trình 1 triệu tấn đường kết thúc vào năm 2000. Đường sản xuất trong nước đã đáp ứng đủ nhu cầu tiêu dùng.

- Không chỉ có ý nghĩa về mặt kinh tế mà còn mang lại nhiều ý nghĩa về mặt xã hội như: thực hiện chuyển đổi cơ cấu cây trồng; đưa hàng trăm ngàn ha đất đồi, đất chua phèn vào sử dụng có hiệu quả; bố trí lại lao động nông thôn, giải quyết được công ăn việc làm cho trên 700.000 lao động công nghiệp, nông nghiệp và hàng vạn người làm dịch vụ, ổn định đời sống cho khoảng 2 triệu người.
- Sau khi thực hiện chương trình 1 triệu tấn đường, diện tích mía tăng lên 344.200 ha (+206% so với 1994), năng suất mía đạt 51,6 tấn/ha (+13,9% so với 1994) và sản lượng mía đạt 17,76 triệu tấn (+235% so với 1994). Trong đó, có 59% diện tích là vùng nguyên liệu tập trung của các nhà máy và 28% diện tích được trồng mới lại. Cơ sở hạ tầng đạt 50% yêu cầu cho vận chuyển, hệ thống thủy lợi đảm bảo tưới được 8% diện tích vùng nguyên liệu.

Cả nước có 44 nhà máy, với tổng công suất thiết kế 78.200 TMN. Trong đó, 3 vùng trọng điểm là Thanh Hóa - Nghệ An, Quảng Ngãi, Tây Ninh chiếm 54% sản lượng mía cả nước. Sản xuất đường công nghiệp đã giảm thất thoát so với ép thủ công. Doanh số từ đường và các phụ phẩm đạt 5.000 tỷ đồng, tiết kiệm được một lượng lớn ngoại tệ (từ 150-300 triệu USD mỗi năm) do không phải nhập khẩu đường. Đặc biệt, sản xuất 1 triệu tấn đường đã làm ổn định giá đường trong nước, mang lại

lợi ích thiết thực cho người tiêu dùng. Đến năm 2000, 3 đơn vị là Công ty đường Lam Sơn, Công ty đường La Ngà và Phân xưởng bánh kẹo Công ty đường Biên Hòa đã được cổ phần hóa.

Tuy đạt được nhiều thành tựu nhưng chương trình vẫn còn nhiều hạn chế như:

- Tiến độ xây dựng vùng nguyên liệu chưa kịp với tiến độ xây dựng nhà máy do thiếu vốn, dưới 50% nhu cầu.
- Năng suất và chất lượng mía nguyên liệu còn thấp: do giống mía chưa phù hợp với điều kiện tự nhiên của Việt Nam, tỷ trọng diện tích mía có tuổi thấp (chỉ đạt 8% tổng diện tích); mức đầu tư phân bón thấp (chỉ đạt 50-60% tổng diện tích).
- Tổ chức hệ thống tiêu thụ và ngăn chặn đường nhập lậu chưa tốt.
- Đa số vốn đầu tư xây dựng nhà máy đường là vốn vay nên khấu hao và lãi vay chiếm tỷ trọng lớn trong giá thành.

Giai đoạn từ 2001 đến nay, sản lượng đường cả nước quay quanh mốc 1 triệu tấn.

Giai đoạn 2001-2008, diện tích trồng mía trên cả nước giảm dần do không cạnh tranh lại với một số cây trồng có thu nhập cao hơn, khiến tình trạng thiếu nguyên liệu thường xuyên xảy ra. Không đạt được kế hoạch ngành đường 2000-2010 theo quy hoạch của chính phủ. Theo số liệu của Tổng cục thống kê, sản lượng đường gần 1 triệu tấn, -33,3% so với kế hoạch đặt ra.

Giai đoạn 2008-2012, do giá đường cao nên diện tích mía được mở rộng và ổn định hơn, việc đầu tư thâm canh được quan tâm nên diện tích, năng suất, sản lượng mía liên tục tăng. Theo Bộ NN&PTNT, vụ 2012/2013, sản lượng mía cả nước là 19,04 triệu tấn (+1,5 triệu tấn yoy).

Hai vụ gần đây vụ 2014/2015 và 2015/2016, sau khi tăng trưởng tốt thì ngành đường lại bước vào giai đoạn khó khăn, sản lượng lần lượt 19,9 triệu tấn (-120 ngàn tấn yoy), 18,3 triệu tấn (-1.600 ngàn tấn yoy). Nguyên nhân chính do giá đường thế giới thấp, kinh tế đất nước đi xuống (tốc độ tăng trưởng GDP thấp, sức tiêu thụ nội địa giảm, lãi suất vốn vay ở mức cao) và thời tiết bất lợi.

Như vậy, ngành mía đường nước ta trong vòng hơn 70 năm qua đã có những bước tiến đáng kể, thay đổi hoàn toàn bộ mặt của ngành, từ sản lượng khiêm tốn 820,4 ngàn tấn mía vào năm 1940 thì nay đã đạt hơn 18 triệu tấn, với CAGR khoảng 4,1%/năm.

2.1.2. Vị thế ngành mía đường Việt Nam

Trong số các cây nông nghiệp cạnh tác ở Việt Nam, mía là cây trồng có sự gắn kết chặt chẽ nhất giữa nông dân với các doanh nghiệp chế biến thông qua hợp đồng đầu tư và tiêu thụ sản phẩm. Đây là ngành tiêu dùng thiết yếu quan trọng cho tiêu dùng trong nước. Nó không chỉ là một ngành kinh tế mà còn mang ý nghĩa xã hội, giúp kinh tế vùng nông thôn phát triển, ổn định xã hội, gia tăng việc làm. Vụ 2015/2016 cả nước có 41 nhà máy đường phân bố khắp từ bắc đến nam. Diện tích mía nguyên liệu đạt 284.000 ha chiếm 5% diện tích đất nông nghiệp cả nước. Ngành sản xuất được 1.237.300 tấn đường, với giá đường bán lẻ bình quân cả nước khoảng 20.000 đồng/kg thì doanh thu toàn ngành đạt 24,8 ngàn tỷ đồng, chiếm 0,53% GDP cả nước.

Vị thế ngành mía đường Việt Nam so với thế giới

Số liệu vụ 2015/2016								Số liệu vụ 2014/2015		
STT	Khu vực	Diện tích mía (ngàn ha)	Sản lượng mía (triệu tấn)	Năng suất mía (tấn/ha)	Sản lượng đường (triệu tấn)	Năng suất đường (tấn/ha)	Tấn mía/tấn đường	Độ dài vụ sản xuất	Số nhà máy	Công suất thiết kế (TMN)
1	Brazil	9.900	661	67	35,0	8,5	8	250	430	
2	Ấn Độ	5.039	353	70	27,0	5,4	13	120		
3	Trung Quốc	1.848	130	70	9,8	5,3	13	90	233	400.000
4	Thái Lan	1.394	107	77	11,5	8,3	9	120	51	940.000
5	Pakistan	1.157	68	59	5,2	4,5	13	NA		
6	Mexico	816	59	73	6,0	7,3	10	155		
7	Indonesia	480	29	61	2,5	5,3	12	200		
8	Phi-lip-pin	443	32	73	2,3	5,2	14	NA	27	200.000
9	Colombia	410	39	95	2,4	5,9	16	265		
10	Australia	393	33	84	4,8	12,2	7	140		
11	Argentina	374	23	62	2,1	5,6	11	NA		
12	Nam Phi	315	18	57	2,1	6,7		NA		
13	Mỹ	343	28	82	7,4	21,4	4	110		
14	Việt Nam	314	20	65	1,4	4,5	14	180	41	150.000
	Thế giới	26.954	1.842	68	167,5	6,2				

Nguồn: FPTS Research

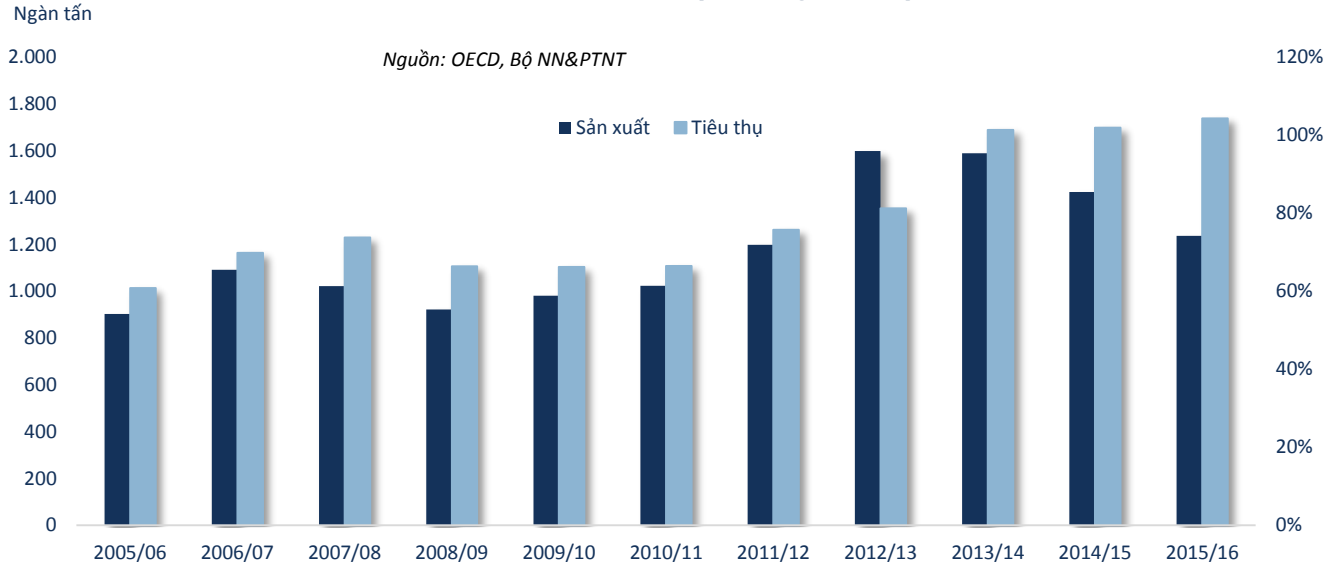
So với ngành đường thế giới, Việt Nam hiện nay đứng thứ 14 về diện tích trồng mía và sản lượng đường. Quy mô sản xuất còn khá nhỏ, diện tích và sản lượng đường chiếm tỷ trọng lần lượt là 1,16% và 0,85% toàn cầu. Quy mô sản xuất ngành mía đường của Việt Nam chỉ bằng 16% quy mô của Thái Lan và gần tương đồng với quy mô của Phi-lip-pin. Năng suất trồng mía của Việt Nam cũng còn hạn chế, chỉ đạt 65 tấn/ha, thấp hơn so với trung bình của thế giới (68 tấn/ha) và các nước sản xuất mía lớn như Brazil (67 tấn/ha), Ấn Độ (70 tấn/ha), Trung Quốc (70 tấn/ha) và Thái Lan (77 tấn/ha). Bên cạnh đó, mức tiêu hao mía trong quá trình sản xuất đường của nước ta cũng còn rất cao, lên đến 14 tấn mía để sản xuất ra 1 tấn đường, trong khi các nước khác tỷ lệ này thấp hơn nhiều, ở Thái Lan và Brazil chỉ khoảng 8-9 tấn mía cho 1 tấn đường.

2.2. Vòng đời ngành đường Việt Nam

Dựa vào quá trình phân tích lịch sử hình thành và phát triển cũng như xu hướng cung cầu sắp tới của ngành đường Việt Nam, chúng tôi đưa ra nhận định sau:

Ngành đường Việt Nam vẫn còn non trẻ và đang ở giai đoạn đầu của quá trình phát triển. Ngành mang tính tự cung tự cấp, sản lượng sản xuất trong nước xấp xỉ nhu cầu tiêu dùng, có năm phải nhập khẩu thêm vì thiếu hụt sản lượng cho nhu cầu tiêu thụ. Năng lực cạnh tranh của ngành còn kém hơn so với các nước trong khu vực và trên thế giới nên xuất khẩu gặp nhiều khó khăn, nguyên nhân chính do giá thành mía nguyên liệu còn cao.

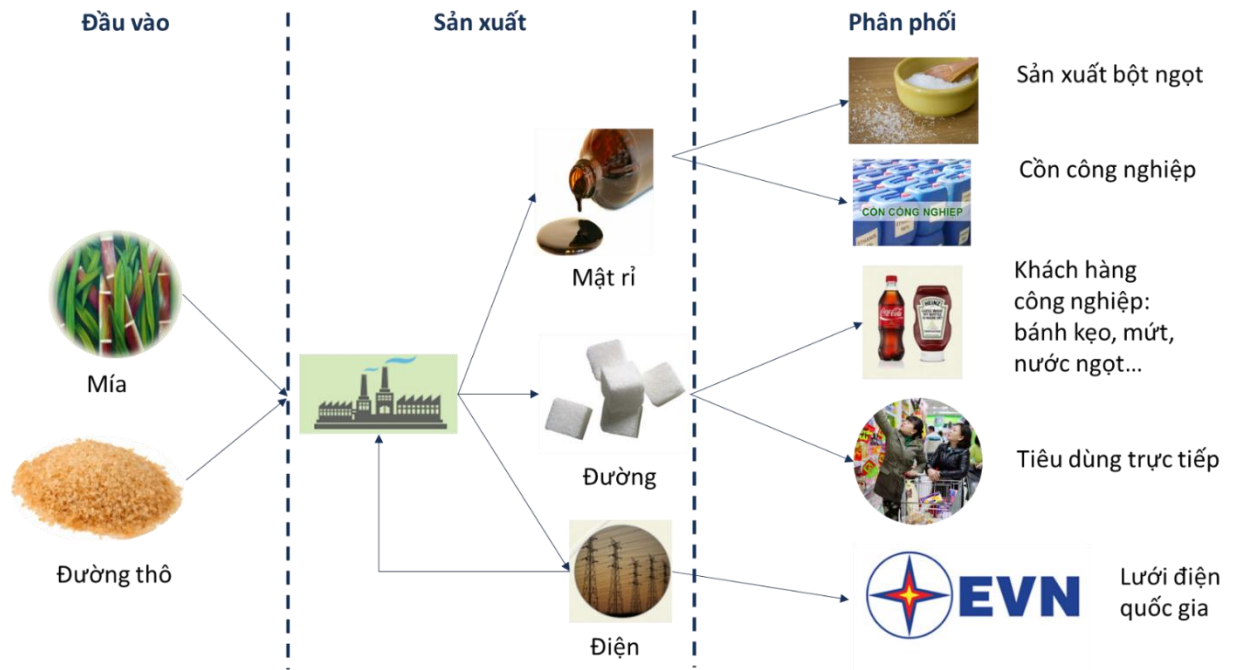
Tình hình sản xuất - tiêu thụ đường của Việt Nam



Trong 10 năm qua, sản lượng sản xuất và tiêu thụ đường tăng trưởng với CAGR lần lượt là 0,92%/năm và 11,68%/năm. Trong 4 năm tiếp theo, từ 2016 đến 2020, bộ NN&PTNT dự báo sản lượng sản xuất và tiêu thụ đường sẽ tăng trưởng với CAGR tương ứng 12,76%/năm và 5,74%/năm.

- Nguồn cung đường của Việt Nam còn nhiều tiềm năng tăng trưởng. Hiện diện tích mía thường xuyên bị ảnh hưởng bởi thời tiết cũng như sự cạnh tranh của các cây trồng khác. Năng suất và chất lượng mía cũng còn thấp. Đồng thời, đa số quy mô nhà máy đường còn khá nhỏ so với thế giới, hiệu suất sản xuất chưa cao.
- Đầu ra của ngành là nhu cầu tiêu thụ trong nước và xuất khẩu. Nhu cầu trong nước còn nhiều dư địa tăng trưởng nhờ vào sự gia tăng của dân số và mức tiêu thụ bình quân đường/người. Theo IMF, dự kiến dân số Việt Nam sẽ có tốc độ tăng trưởng CAGR là 1,12%/năm trong giai đoạn 2016-2020. Về mức tiêu thụ đường/người, theo OECD, hiện nay tiêu thụ đường của Việt Nam là 20,1 kg/người, thấp hơn so với mức bình quân thế giới 21,5 kg/người và thấp hơn so với các quốc gia khác trong khu vực như Indonesia 21,6kg/người, Cam-pu-chia 31 kg/người, Thái Lan 37 kg/người, Ấn Độ 22,4 kg/người. Còn hoạt động xuất khẩu đường của Việt Nam hiện vẫn còn hạn chế vì chưa cạnh tranh được về giá.

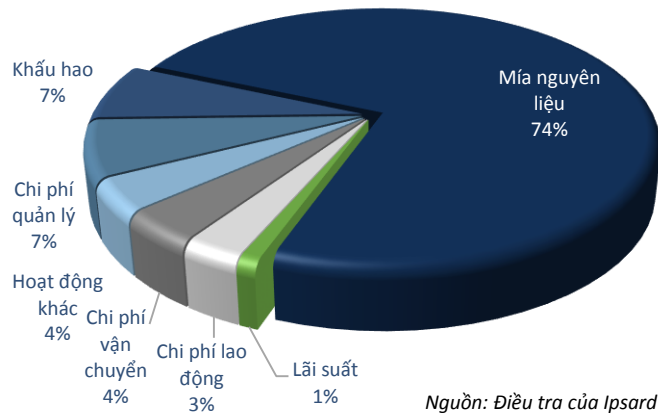
2.3. Chuỗi giá trị ngành đường Việt Nam



Nguồn: FPTs Research

2.3.1. Đầu vào

Cơ cấu chi phí tại nhà máy đường 2014



Theo thống kê của Agroinfo năm 2014, mía nguyên liệu là chi phí lớn nhất của một nhà máy đường, chiếm 74% tổng chi phí. Ngoài mía nguyên liệu thì nhà máy đường còn sản xuất đường tinh luyện từ đường thô. Nguồn đường thô chủ yếu mua bán giữa các nhà máy đường trong nước và nhập khẩu từ nước ngoài. Sử dụng mía luyện đường cho hiệu quả hơn so với sử dụng đường thô. Bên cạnh đó là các chi phí khác như khấu hao, quản lý, vận chuyển, lao động lần lượt chiếm tỷ trọng tổng chi phí là 7%, 7%, 4% và 3%. Như vậy, nhà máy đường chỉ tác động đến 20-25% giá thành sản xuất đường, phần lớn còn lại do chi phí mía nguyên liệu quyết định.

Mía là cây trồng hàng năm, tuy nhiên xét về khả năng tái sinh lưu gốc lại là cây nhiều năm, trồng một lần nhưng thu hoạch nhiều vụ (một vụ tơ + các vụ gốc). Một ruộng mía tốt, chu kỳ kinh tế có thể kéo dài 5 - 7 năm. Chi phí sản xuất vụ gốc thấp hơn khoảng 30% chi phí sản xuất vụ tơ do giảm chi phí ở khâu làm đất, giống mía và công trồng... Mía gốc tăng trưởng nhanh hơn so với mía tơ nếu cùng thời gian bắt đầu vụ, số cây trên mỗi bụi mía gốc cũng thường nhiều hơn ở mía tơ và năng suất cũng như hàm lượng đường trên

mía gốc luôn cao hơn mía tơ. Khi mía chín, là lúc hàm lượng đường trong thân mía đạt tối đa và lượng đường khử còn lại ít nhất từ 0,3%-1%. Tùy theo giống mía và điều kiện thời tiết mà lượng đường này duy trì khoảng 15-60 ngày sau đó bắt đầu giảm dần (gọi là mía quá lứa, hay mía quá chín). Nên sau khi thu hoạch, mía cần được vận chuyển ngay về nhà máy và tiến hành ép càng sớm càng tốt.

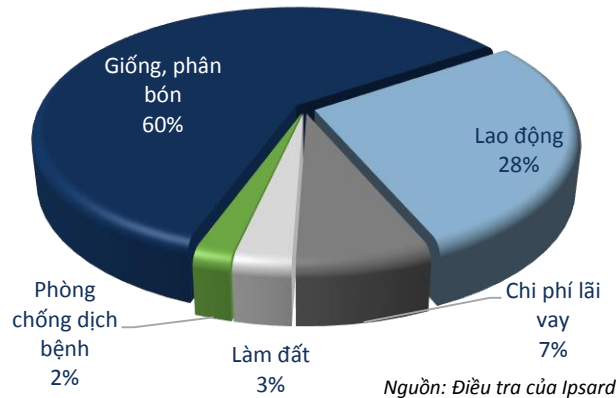
Các vụ trồng mía chính ở Việt Nam

Vùng	Vụ	Thời gian trồng	Tuổi mía (tháng)	Đặc điểm
Miền Bắc gồm Trung du miền núi phía Bắc & Đồng bằng Bắc bộ	Vụ chính: Vụ Đông-Xuân	T11-T3.	10-12	Tránh rét tháng giêng không nên trồng.
	Vụ phụ: Vụ Thu	T9	13-15	Thời gian sinh trưởng dài, năng suất cao (80-100 tấn/ha). Vụ gặp nhiều bão.
Bắc Trung bộ (Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh)	Vụ chính	T1-T4		
	Vụ phụ	T10-T12		
Duyên hải miền Trung (từ Đà Nẵng đến Bình Thuận)	Vụ chính	T12-T3	10-12	Gieo trồng vào thời điểm nắng nóng.
Tây Nguyên	Vụ chính	T10-T12		
	Vụ phụ	T5-T7		
Đông Nam bộ	Vụ chính: cuối mùa mưa	T10-T12	12-15	Thời gian sinh trưởng dài, năng suất cao, giống mía chịu hạn.
	Vụ phụ: vụ xuân	T12-T2		Áp dụng những nơi đất thấp, giữ ẩm tốt, có điều kiện tưới nước vào mùa khô
	Vụ phụ: đầu mùa mưa	T4-T6	10-12	Giống mía phải có tốc độ sinh trưởng nhanh, không hoặc ít ra hoa
Tây Nam bộ	Vụ chính: đầu mùa mưa	T4-T6	10-12	Đa số ở vùng đất thấp, phải lên liếp
	Vụ phụ	T11-T01	8-10	Đa số ở vùng đất ngập lũ, không lên liếp mà làm mương nhỏ. Sử dụng giống mía chín sớm

Nguồn: FPT S Research

Thời gian thu hoạch mía và chế biến đường ở nước ta nói chung thường diễn ra trong vòng 6 tháng kể từ đầu tháng 10-11 năm trước đến tháng 4-5 năm sau, sản xuất một vụ cho tiêu thụ cả năm. Thời gian này là thích hợp vì đến độ mía chín, thời tiết thuận lợi cho thu hoạch và vận chuyển vì ít mưa, nhiệt độ thấp ở miền Bắc và là mùa khô ở miền Nam. Vùng đồng bằng miền Bắc bắt đầu từ tháng 10 năm trước và kết thúc vào cuối tháng 3 năm sau; vùng Trung du và miền núi phía Bắc cũng bắt đầu từ tháng 10 nhưng thường kéo dài hơn đến cuối tháng 4 là kết thúc. Ở Quảng Ngãi và Duyên Hải miền trung bắt đầu vào tháng 12 năm trước và kết thúc vào tháng 6 năm sau, riêng Ninh Thuận (có nhà máy đường Phan Rang – Tháp Chàm) mùa chế biến có thể dài hơn đến tháng 8 mới kết thúc. Ở Nam Bộ bắt đầu từ giữa tháng 11 năm trước và kết thúc vào tháng 4-5 năm sau. Đặc biệt hơn ở vùng Tây Nam bộ, vì thường xuyên có lũ vào độ mía chín nên vùng mía ở đây thường phải thu hoạch sớm, thường bắt đầu vào tháng 5-6 và kết thúc vào tháng 12.

Cơ cấu chi phí trồng mía của nông hộ vụ 2013/2014



Để sản xuất mía nguyên liệu thì chi phí giống - phân bón và lao động là những chi phí lớn nhất, lần lượt tương ứng với 60% và 28% tổng chi phí sản xuất mía. Tiếp sau là các chi phí như lãi vay (7%), làm đất (3%) và chống dịch bệnh (2%).

Các công tác sản xuất mía và đặc điểm

Giống mía

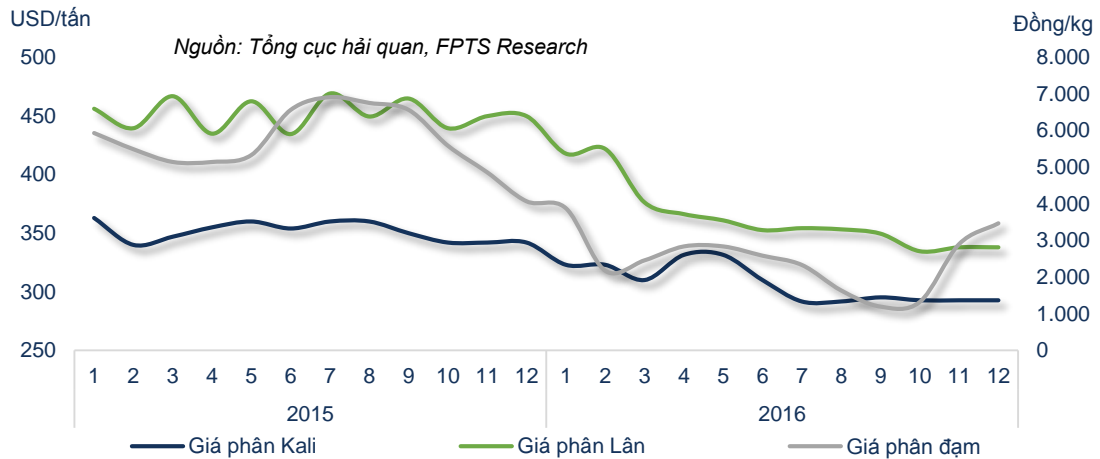
Trong sản xuất mía, giống mía giữ vai trò rất quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến năng suất mía, số vụ gốc, chữ đường trong mía.

Hiện nay, nhà nước và các doanh nghiệp chế biến đường đã quan tâm hỗ trợ phát triển giống mía mới. Cơ cấu giống trong các vùng nguyên liệu có nhiều thay đổi, không còn tình trạng giống cũ chiếm tỷ lệ lớn như trước đây. Tuy nhiên, về chất lượng và mức độ phủ rộng của giống mía phù hợp với từng vùng nguyên liệu còn hạn chế. Các giống mía mới đưa vào sản xuất ở nước ta 5 năm gần đây do lai tạo trong nước cũng như nhập nội mới chỉ chiếm khoảng 50% tổng diện tích. Trong khi ở các nước sản xuất đường lớn trên thế giới đều có những loại giống riêng phù hợp và sử dụng trên hầu hết diện tích. Như ở Ấn Độ, giống mía Coimbatore (Co) sử dụng cho gần như 100% diện tích trồng mía quốc gia này. Ở Indonesia, sử dụng phổ biến giống POJ2878. Ở Trung Quốc, sản xuất được 64 giống mía mới có ký hiệu từ F135 đến F178 và từ ROC 1 đến ROC 27. Ở Nam Phi sử dụng giống có ký hiệu N11, N12, N14, N41... được lai từ giống Co của Ấn Độ, gần như 100% diện tích mía ở đây đều sử dụng các giống này. Ở Úc, sử dụng giống mía ký hiệu là Q và cũng sử dụng cho gần như 100% diện tích mía ở đây.

Phân bón

Hiện nay, phần lớn diện tích mía trên cả nước đã được bón phân. Các vùng có ký hợp đồng đầu tư tiêu thụ sản phẩm với nhà máy đường thường được ứng trước phân bón từ đầu vụ. Tính từ thời điểm đầu năm 2015 đến cuối năm 2016, phân kali, lân, đạm lần lượt giảm 19%, 27%, 78%. Nhờ đó, chi phí sản xuất mía nguyên liệu được tiết kiệm hơn so với năm 2015.

Giá phân Lân, Kali và Đạm 2015-2016



Cơ giới hóa

Theo Công ty cổ phần Mía đường Thành Thành Công Tây Ninh (SBT), tình hình áp dụng cơ giới hóa vào sản xuất mía nguyên liệu nước ta vẫn còn thấp, chủ yếu là thủ công và bán thủ công. Trong khi hoạt động cơ giới hóa sẽ giúp tiết kiệm được rất nhiều chi phí. Cụ thể, cơ giới hóa làm đất có thể giảm được 25-30% chi phí làm đất và 55-56% chi phí thu hoạch so với hình thức truyền thống.

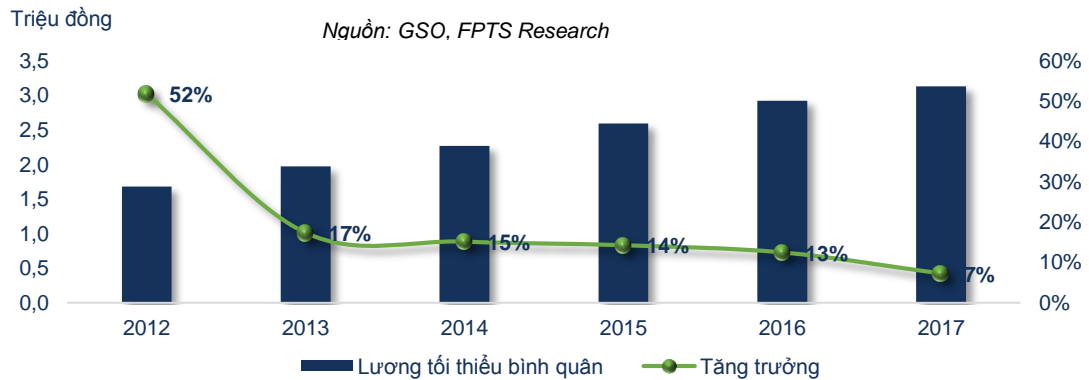
Khâu làm đất				Khâu thu hoạch	
Phương thức	Chi phí (triệu đồng/ha)	Độ sâu	Phương thức	Chi phí (ngàn đồng/tấn)	
Truyền thống	3,8-4,5	25-30	Truyền thống	180-220	
Cơ giới hóa	2,8-3,0	50-60	Cơ giới hóa	58-100	
Hiệu quả	25-30%	100%	Hiệu quả	55-65%	

Nguồn: SBT năm 2016

Hoạt động cơ giới hóa bị hạn chế do phần lớn diện tích mía cả nước còn manh mún, nhỏ lẻ, bình quân 0,6 – 0,8 ha/hộ nông dân. Tình hình xây dựng cánh đồng mẫu lớn bằng cách dồn điền đổi thửa đã được chú trọng, nhưng vẫn còn rất hạn chế, chỉ đạt được một phần rất nhỏ so với tổng diện tích mía cả nước. Năm 2016, cả nước mới có các cánh đồng mẫu lớn tiêu biểu như Tuyên Quang đạt 405 ha/5 cánh đồng (3% diện tích mía của tỉnh); Thanh Hóa đạt 492 ha/6 cánh đồng (1,5% diện tích mía của tỉnh); Đồng Nai đạt 141 ha (1,5% diện tích mía của tỉnh); Khánh Hòa dự kiến xây dựng 272,24 ha mía (1,4% diện tích mía của tỉnh).

Vì cơ giới hóa thấp dẫn đến chi phí lao động chiếm đến 28% tổng chi phí mía nguyên liệu. Với mức độ sử dụng lao động thủ công lớn, tình hình chi phí tiền lương ngày càng gia tăng đã gây áp lực lên giá thành sản xuất mía. Giai đoạn 2012-2017 tiền lương tối thiểu tăng liên tục với CAGR là 13,3%/năm.

Mức lương tối thiểu bình quân



Tưới tiêu

Nước chiếm trên 70% khối lượng cây mía, vì vậy việc cung cấp đủ nước sẽ giúp cây sinh trưởng và phát triển tốt, đạt năng suất cao. Ngoài vùng Đồng bằng sông Cửu Long, hầu hết diện tích còn lại không có điều kiện tự nhiên thuận lợi để tưới bổ sung. Có thể thấy rõ vai trò của nước tưới đối với cây mía khi so sánh năng suất mía giữa các vùng, vùng Đồng bằng sông Cửu Long năng suất bình quân 87 tấn/ha trong khi năng suất tại Bắc Trung bộ 58 tấn/ha, Duyên hải Nam Trung bộ chỉ đạt 54 tấn/ha, Tây Nguyên đạt 61 tấn/ha. Theo Công ty CP đường Biên Hòa, nếu áp dụng kỹ thuật tưới hữu hiệu, năng suất mía có thể tăng lên đến 100 tấn/ha.

Hiện nay, tổng diện tích mía được tưới ở nước ta là 16.726 ha (chỉ bằng 6% tổng diện tích mía cả nước), trong đó, đi đầu là Tây Ninh đạt 9.000 ha (chiếm 63% diện tích mía toàn tỉnh).

Thu mua

Vụ 2015/2016, diện tích mía cả nước 284.367 ha. Diện tích mía 25 tỉnh có nhà máy đường 272.805 ha (chiếm 96% tổng diện tích), trong đó, 85% diện tích mía đều có hợp đồng bao tiêu. Hợp đồng đầu tư và tiêu thụ sản phẩm có ở hầu hết miền Bắc, miền Trung, Tây Nguyên và Đồng Nam Bộ (chiếm 69% diện tích mía 25 tỉnh có nhà máy đường) nên công tác thu mua mía khá thuận tiện, diện tích còn lại chỉ có hợp đồng bao tiêu hoặc mua bán thỏa thuận (không đầu tư) tập trung ở Đồng Bằng Sông Cửu Long. Từ tỷ lệ lớn diện tích bao tiêu với người trồng mía một lần nữa cho thấy, phần lớn diện tích trồng mía nước ta là của nông dân, quy mô nhỏ lẻ.

Nước ta không có quy định giá sàn mua mía. Tùy theo điều kiện vùng nguyên liệu mía như cự ly vận chuyển, năng suất, chất lượng mía... Từng nhà máy sẽ có quy định riêng cho giá thu mua mía. Ví dụ, vụ 2016/2017, công ty CP Mía đường 333 quy định giá sàn cho mía là 800.000 đ/tấn mía. Riêng giá mua mía 10 CCS tại ruộng theo khuyến cáo của VSSA thì giá mua mía tương đương với giá bán 60 kg đường chưa thuế tại cổng Nhà máy. Tuy nhiên hiện nay các Nhà máy đường đều mua mía cho Nông dân với giá tương đương từ 65–70 kg đường để chia sẻ thêm thu nhập cho người trồng mía và ổn định phát triển vùng nguyên liệu.

Vụ 2015/2016, giá mía 10 CCS tại ruộng là 850.000-950.000 đồng/tấn (tăng 100.000-150.000 đồng/tấn yoy), giá không có sự khác biệt nhiều tại các địa phương với mía cùng chất lượng. Với giá này, lợi nhuận của người dân trồng mía được cải thiện, bù đắp phần nào tổn thất do thiên tai, hạn hán. Tuy nhiên, so với các loại cây trồng khác thì thu nhập từ cây mía vẫn ở mức khá thấp. Theo bộ NN&PTNT, vụ 2015/2016, nếu tính bình quân cho 3 miền Bắc, Trung và Nam và một gốc mía sẽ cho 3 vụ là 1 vụ tơ + 2 vụ gốc thì chi phí đầu tư tương đối đầy đủ cho 1 ha mía tơ là khoảng 50 triệu; cho 1 ha mía gốc khoảng

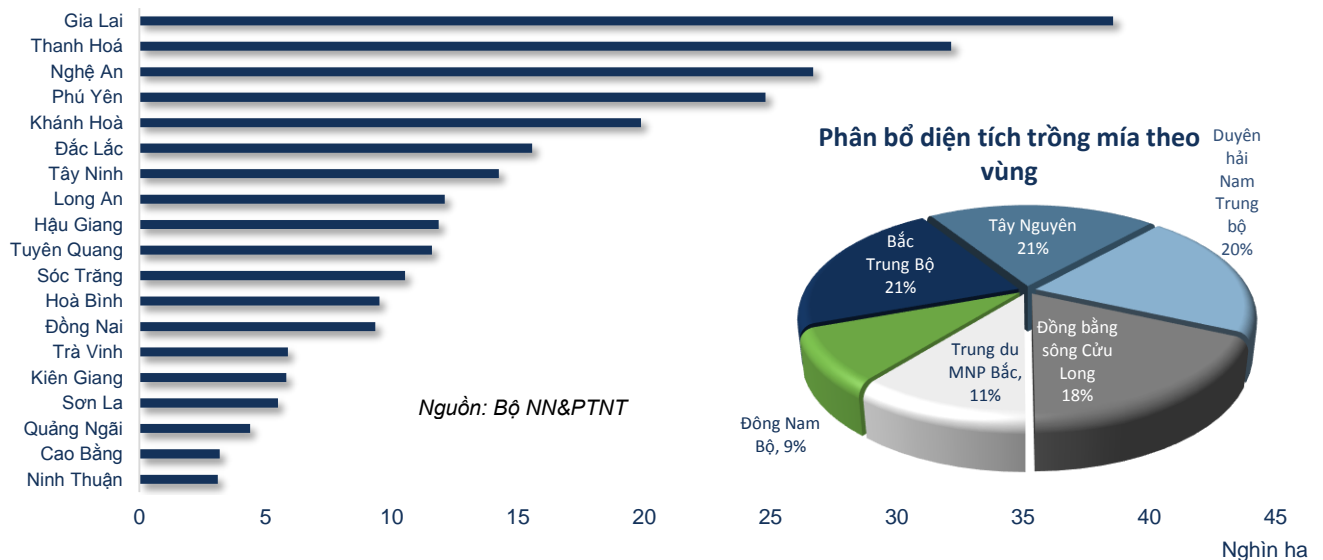
36 triệu/ha; trung bình lại mỗi vụ là 40,6 triệu đồng/ha. Với năng suất bình quân là 65 tấn/ha x 900.000 đồng/tấn = 58,5 triệu thì lãi chỉ đạt khoảng 18 triệu đồng/ha/năm.

Công tác thu mua mía còn nhiều bất cập:

- Vụ 2015/2016, năng suất mía bình quân thống kê tại ruộng khoảng 64 tấn/ha, trong khi năng suất mía bình quân khi về đến nhà máy khi tính toán lại chỉ còn 56 tấn/ha. Từ đó cho thấy, có một sự chênh lệch đáng kể do những tổn thất sau thu hoạch mía như thời gian sau khi chặt mía đến khi đưa về nhà máy kéo dài gây hao hụt, chặt mía không sát gốc...
- Tình trạng mưa xô, mưa qua thương lái vẫn còn tiếp diễn nên vẫn chưa khuyến khích được những người trồng mía có chất lượng tốt, tạp chất trong mía nguyên liệu ở nhiều nhà máy vẫn còn cao.

Thông tin thêm về công tác sản xuất mía nguyên liệu như: giống mía, phân bón, hoạt động cơ giới hóa, tưới tiêu và công tác thu mua mía ở Việt Nam, xem chi tiết tại [Phụ lục 3](#)

Diện tích trồng mía các tỉnh năm 2015



Vụ 2015/2016, cả nước có 62 tỉnh trồng mía với tổng diện tích 284.367 ha. Vùng Bắc Trung Bộ, Tây Nguyên và Duyên hải Nam Trung bộ là 3 vùng có diện tích mía lớn nhất cả nước lần lượt là 58,8 ngàn ha, 56,3 ngàn ha và 54,8 ngàn ha, tương ứng với 21%, 21% và 20% tổng diện tích mía cả nước. Trong đó, Gia Lai và Thanh Hóa là 2 tỉnh có diện tích trồng mía lớn nhất nước, với 38,6 ngàn ha (chiếm 14% diện tích mía cả nước) ở Gia Lai và 32,2 ngàn ha (chiếm 11% diện tích mía cả nước) ở Thanh Hóa.

Tình hình các vùng mía nguyên liệu Việt Nam vụ 2015/2016

STT	Vùng, miền	Diện tích (nghàn ha)	Năng suất (tấn/ha)	Sản lượng (triệu tấn)	Diện tích hạn, mặn (nghàn ha)	Diện tích tưới nước bổ sung (nghàn ha)	Tỷ lệ mía đường	Tiềm năng phát triển
	Cả Nước	284	64	18,3	37,0	16,7	10,5	
I	Các tỉnh không có nhà máy đường	12	49	0,6	0,0	0,0		
II	Các tỉnh có nhà máy đường	273	65	17,8	0,0	0,0		
1	MIỀN BẮC	89	60	5,3	14,4	4,4	9,7	
	Trung du MNP Bắc	30	63	1,9	0,0	0,0		Kém
	Bắc Trung Bộ	59	58	3,4	14,4	4,4		Trung bình-kém
2	MIỀN TRUNG & T. NGUYÊN	111	58	6,5	18,6	3,0	10,8	
	Duyên hải Nam Trung bộ	55	55	3,0	10,6	2,3		Tốt
	Tây Nguyên	56	61	3,5	8,0	0,7		Tốt
3	MIỀN NAM	73	82	6,0	4,0	9,3	10,7	
	Đông Nam Bộ	24	73	1,7	1,4	9,3		Tốt
	Đồng bằng sông Cửu Long	49	87	4,3	2,5	0,0		Trung bình

Nguồn: Tổng cục Thống kê, Bộ NN&PTNT

Ở nước ta, Miền Nam là vùng có năng suất mía cao nhất 82 tấn/ha, miền Bắc và miền Trung - Tây Nguyên có năng suất thấp, giao động từ 58-60 tấn/ha. Ở khía cạnh chất lượng, vị thế lại đảo ngược, Miền Nam và miền Trung – Tây Nguyên có chất lượng mía thấp nhất, với tỷ lệ mía/đường là 10,7-10,8 (tức 10,7-10,8 tấn mía cho 1 tấn đường). Miền Bắc lại có chất lượng mía cao nhất, với tỷ lệ mía/đường là 9,7.

- Miền Nam có điều kiện thuận lợi để tưới tiêu, diện tích tưới 9,3 ngàn ha (chiếm 13% diện tích mía của vùng), trong khi miền Trung & Tây Nguyên chỉ 3 ngàn ha (chiếm 3% diện tích mía của vùng), miền Bắc 4,4 ngàn ha (chiếm 5% diện tích mía của vùng). Hơn nữa, miền Bắc có diện tích hẹp, nền đất xấu, dốc nên việc tổ chức tưới cho mía rất khó, lại xa nguồn nước lớn làm cho chi phí đầu tư cơ sở hạ tầng thủy lợi tốn kém, các phương pháp tưới tiêu hiện đại chưa thật sự phù hợp với đặc điểm tự nhiên ở đây. Khiến cho năng suất ở miền Nam cao hơn miền Bắc và miền Trung – Tây Nguyên.
- Miền Nam cũng là khu vực thường xuyên bị ngập nước. Thêm nữa, vùng nguyên liệu chưa ổn định, nhà máy thiếu liên kết với nông dân, vẫn còn tình trạng tranh giành mía nguyên liệu nên hoạt động đầu tư chưa tốt (Đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu thực hiện hợp đồng thu mua và thương lượng thu mua, không có nhiều hợp đồng đầu tư), từ đó ảnh hưởng đến chữ đường trong mía. Ngược lại so với miền Nam, miền Bắc chữ đường lại cao do thường xuyên gặp hạn, nắng nóng kéo dài nhưng lại không có điều kiện tưới.

Đánh giá của Viện mía đường Việt Nam về tiềm năng phát triển ngành mía đường ở các khu vực trên cả nước: *(đặc điểm chi tiết từng vùng và nhà máy hoạt động trong vùng xem tại [Phụ lục 4](#))*

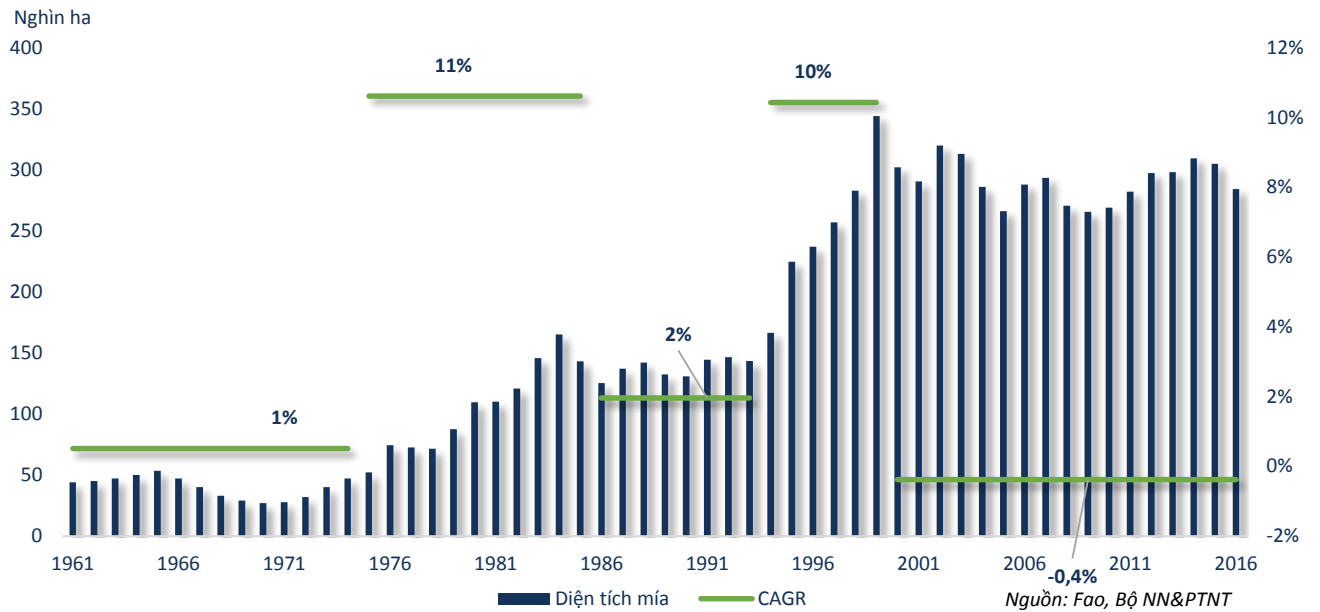
- Vùng tiềm năng tốt: Duyên hải Nam Trung bộ, Gia Lai, miền Đông Nam bộ.
- Vùng tiềm năng trung bình: Thanh Hóa, Kon Tum, Đắk Lắk, phía Bắc Đồng bằng sông Cửu Long.
- Vùng tiềm năng kém: Trung du Bắc bộ, Duyên hải Bắc Trung bộ, phía Nam Đồng bằng sông Cửu Long.

Tóm lại, như đã đề cập ở phần vị thế ngành đường Việt Nam, chữ đường và năng suất mía của Việt Nam còn thấp hơn nhiều so với thế giới, khiến cho giá thành mía nguyên liệu của nước ta cao, năng lực cạnh tranh còn thấp. Nếu như giá mía ở Thái Lan chỉ khoảng 600 ngàn đồng/tấn thì ở Việt Nam con số này cao hơn gần gấp đôi, vào khoảng 900-1.200 ngàn đồng/tấn. Nguyên nhân đến từ một số khó khăn nội tại của ngành:

- Quy mô sản xuất mía còn manh mún nhỏ lẻ, dễ thay đổi diện tích, khó áp dụng cơ giới hóa.
- Vùng nguyên liệu cả nước chưa phân bổ hợp lý, còn nhiều bất cập.
- Công tác nghiên cứu và ứng dụng giống mía phù hợp với từng địa phương còn hạn chế.
- Tỷ trọng diện tích mía được tưới còn thấp.
- Trình độ kỹ thuật của người dân trồng mía còn thấp; làm đất chưa kỹ; đầu tư phân bón còn ít, bón còn lãng phí và chưa đúng thời điểm.
- Tổ chức sau thu hoạch còn nhiều bất cập, làm giảm hiệu suất thu hồi đường trong mía.

Nằm trong ngành đường thế giới, ngoài những khó khăn nội tại trên thì ngành đường Việt Nam còn chịu ảnh hưởng bởi các yếu tố khách quan như yếu tố thời tiết và sự cạnh tranh diện tích các cây trồng khác ảnh hưởng tới diện tích và năng suất mía

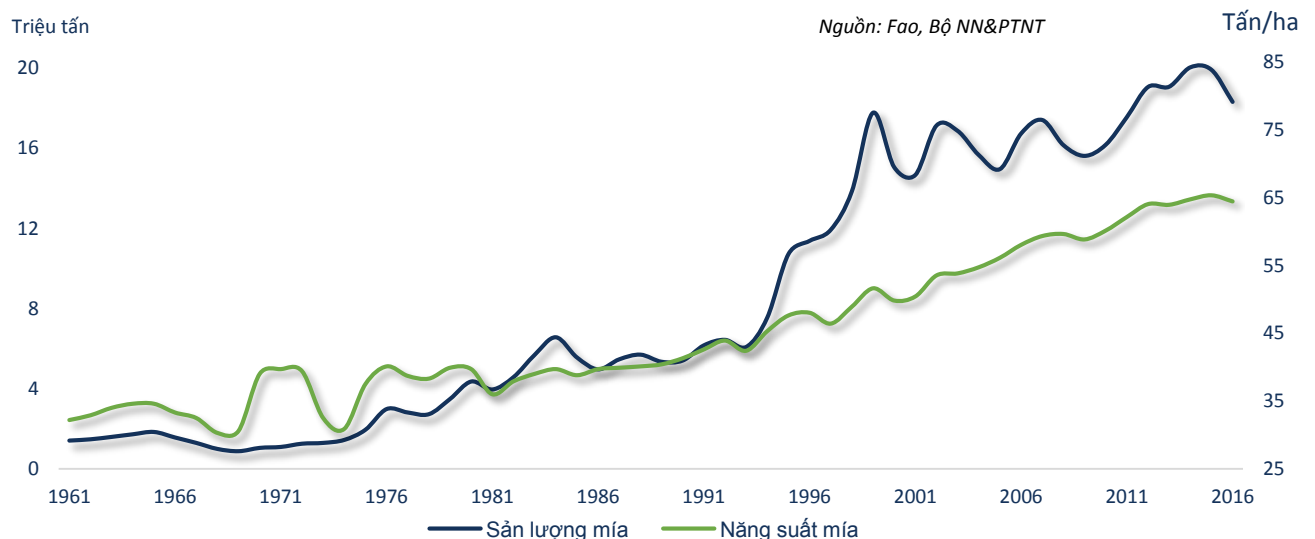
Diện tích trồng mía Việt Nam giai đoạn 1961-2016



Từ vụ 1960/1961 đến vụ 1999/2000, diện tích tăng từ mức 44 nghìn ha lên 302,3 nghìn ha. Sau khi thực hiện chương trình 1 triệu tấn đường từ vụ 1999/2000 đến nay, diện tích mía cả nước giảm với CAGR 0,4%/năm. Vụ 2015/2016 cả nước có 284 nghìn ha mía, giảm 20,6 nghìn ha yoy. Đây là vụ giảm diện tích thứ hai liên tiếp, sau khi đã giảm 4,4 nghìn ha trong vụ 2014/2015. Do hai nguyên nhân chính sau:

- Giá mía vụ 2014/2015 thấp nên một số vùng năng suất thấp, không hiệu quả đã chuyển sang trồng cây màu khác như lúa, ngô, sắn, cây ăn quả... hay nuôi trồng thủy sản có giá trị cao hơn. Giá mía mua tại ruộng vụ 2014/2015 giảm xuống còn 700.000-850.000 (giảm từ 300.000-350.000 đồng yoy) do giá đường trong nước giảm.
- Thêm vào đó, vụ 2015/2016, hạn hán và xâm nhập mặn làm giảm diện tích mía, tổng diện tích mía bị ảnh hưởng trên cả nước là 36.970 ha. Theo Ông Nguyễn Lộc An, phó Vụ trưởng Vụ Thị trường trong nước thuộc Bộ Công Thương, hiện tượng El Nino đã làm cho mưa và mực nước chảy sụt giảm ở Đồng bằng sông Cửu Long từ 20-50%, khiến vùng này bị thiếu nước tưới và đất bị nhiễm mặn nặng.

Sản lượng và năng suất mía Việt Nam

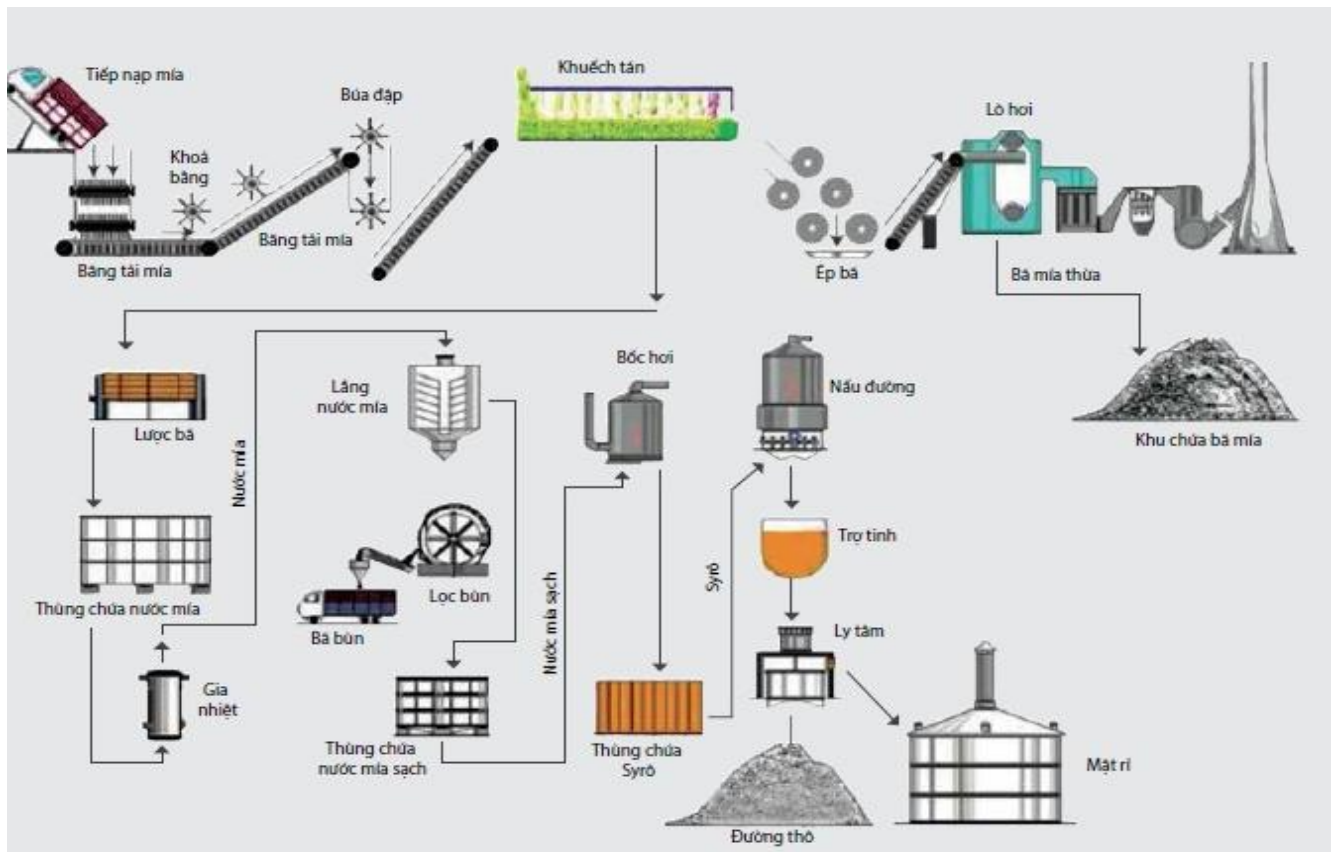


Từ vụ 1999/2000 đến vụ 2015/2016, mặc dù diện tích có xu hướng giảm nhưng năng suất mía được cải thiện đáng kể, tăng liên tục với CAGR 1,3%/năm. Kết quả là, sản lượng mía cả nước từ 15,0 triệu tấn lên 18,3 triệu tấn tăng với CAGR 1,2%/năm. Trong đó, năng suất tăng đóng góp 135% và diện tích giảm làm giảm 35% vào mức tăng trưởng này. Hai vụ sản xuất gần đây sản lượng mía cả nước đều liên tiếp sụt giảm, vụ 2014/2015 sản lượng mía đạt 19,9 triệu tấn, giảm 120 ngàn tấn (do diện tích giảm 1% trong khi năng suất tăng được 1% yoy); vụ 2015/2016, sản lượng mía đạt 18,3 triệu tấn giảm 1.600 ngàn tấn (do diện tích giảm 8% và tăng suất giảm 1% yoy).

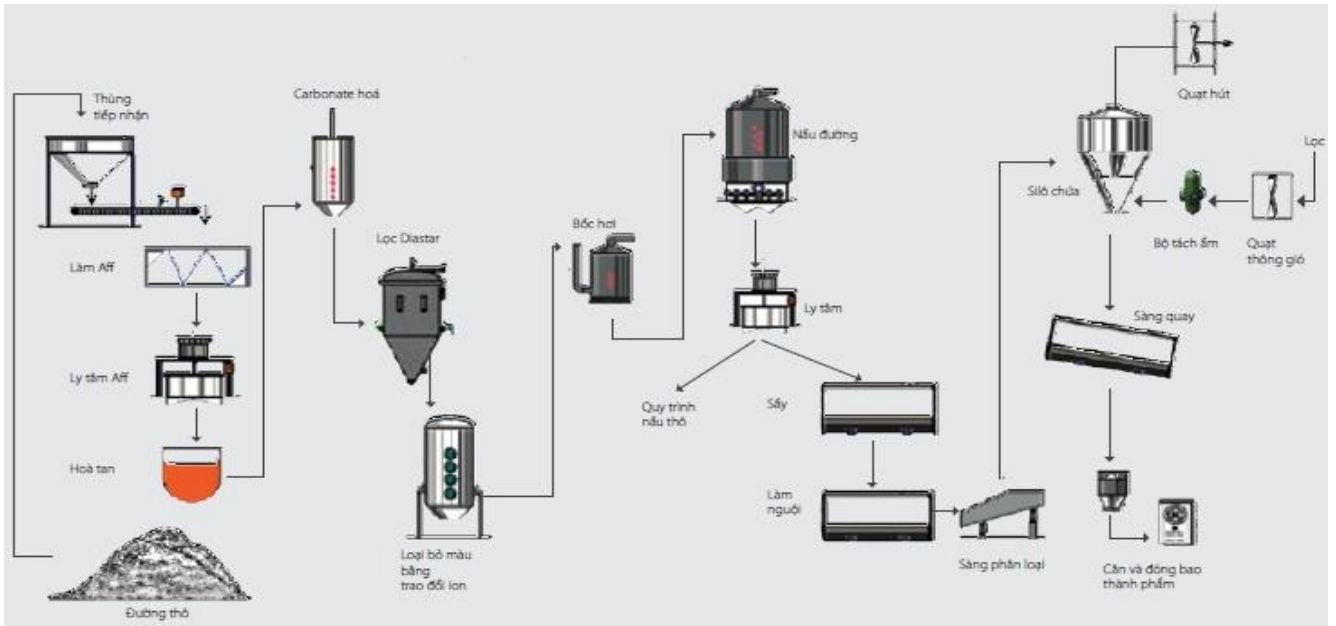
Về chất lượng mía, vụ 2015/2016 chữ đường bình quân mía đưa vào nhà máy chế biến cả nước khoảng 9,64 CCS, thấp hơn vụ trước gần 0,56 CCS. Trong đó, chữ đường của mía tại các tỉnh miền Bắc không giảm nhưng tại các tỉnh miền Trung - Tây Nguyên và miền Nam giảm khá nhiều. Nguyên nhân do hạn hán, xâm nhập mặn (độ mặn trong cây mía gây ảnh hưởng đến tỷ lệ thu hồi đường) và người dân thu hoạch mía non để chạy lũ.

2.3.2. Sản xuất

Quy trình luyện đường thô từ mía



Quy trình luyện đường tinh từ đường thô



Nguồn: SBT

Quy trình tóm tắt:

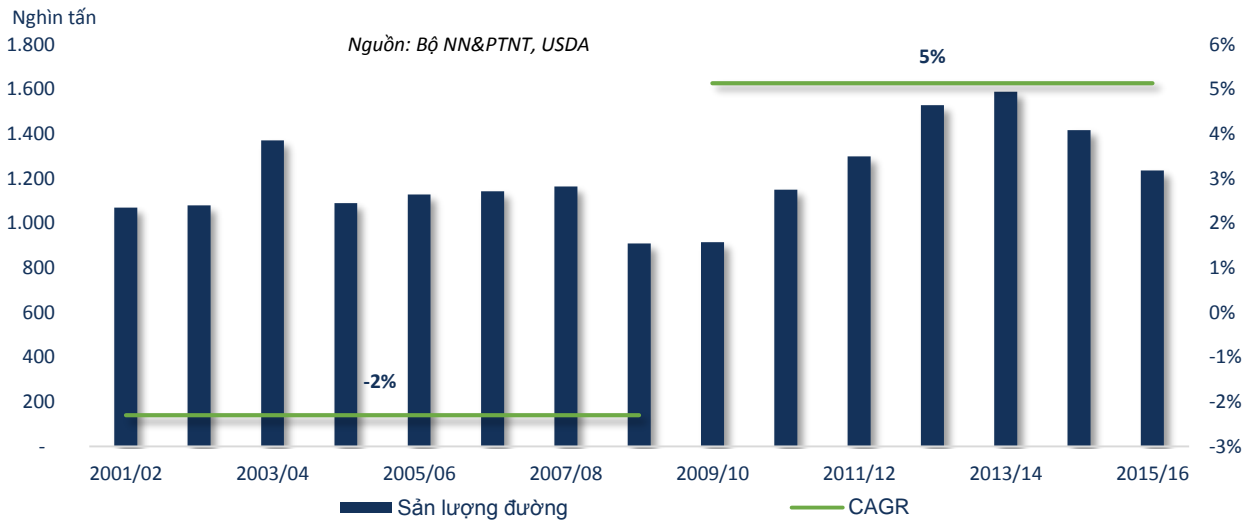


Nguồn: FPTs Research

Nhìn chung, quy trình sản xuất đường khá đơn giản, không đòi hỏi nhiều kỹ thuật cao, phức tạp so với các mặt hàng khác. So với thế giới thì Việt Nam có công nghệ sản xuất đường tương đương về chất lượng đường. Tuy nhiên, quy mô và chất lượng thiết bị thì kém hơn.

Bên cạnh đó, quy trình chế biến đường ở nước ta cũng chưa tận dụng hết các nguồn lực để tạo ra phụ phẩm có giá trị như ở các nước/khu vực sản xuất đường lớn trên thế giới, mới chủ yếu sản xuất được mật rỉ và điện. Trong cơ cấu doanh thu của các doanh nghiệp ngành đường niêm yết (tổng sản lượng đường sản xuất ra chiếm 44,6% sản lượng đường cả nước), trên 90% đến từ sản xuất đường, 2-4% đến từ mật rỉ và 1-2% từ điện, phần còn lại thuộc về doanh thu khác.

Sản lượng đường của Việt Nam



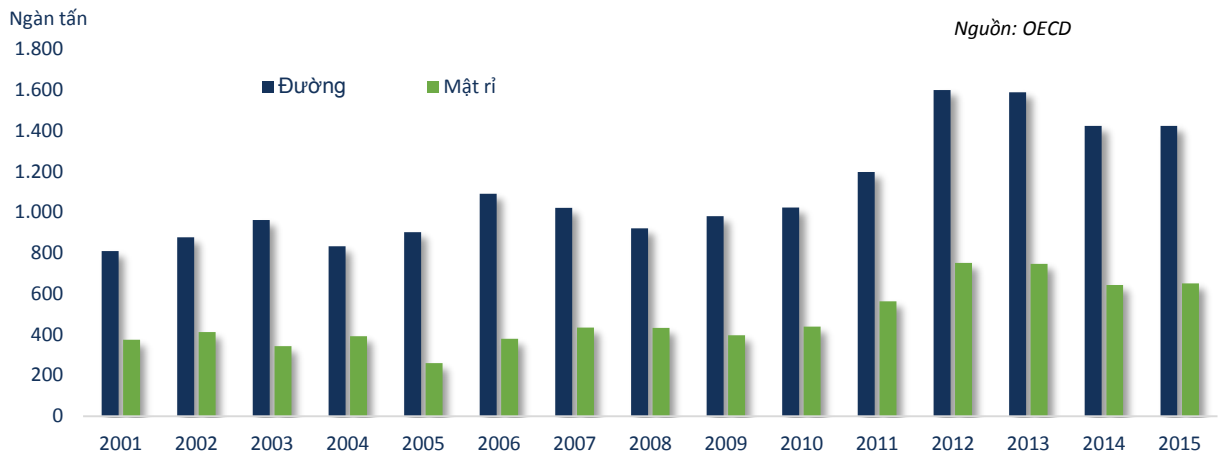
Từ vụ 2001/2002 đến vụ 2015/2016, sản lượng đường cả nước có sự biến động khá mạnh. Trong đó, giai đoạn 2001-2008, sản lượng đường cả nước từ 1,07 triệu tấn giảm còn 0,91 triệu tấn, tốc độ giảm khoảng 2%/năm. Nguyên nhân chính do diện tích trồng mía giảm dần vì không cạnh tranh lại với một số cây trồng có thu nhập cao hơn, khiến tình trạng thiếu mía nguyên liệu thường xuyên xảy ra. Giai đoạn 2009-2016 sản lượng đường được cải thiện tăng từ 0,92 triệu tấn lên 1,24 triệu tấn, tốc độ tăng trung bình khoảng 5%/năm. Sản lượng tăng như vậy là nhờ vào giá đường tăng cao trong giai đoạn 2008-2012 nên diện tích mía được mở rộng và ổn định hơn; việc đầu tư thâm canh được quan tâm nên diện tích, năng suất, sản lượng mía liên tục tăng. Vụ 2014/2015 và vụ 2015/2016 sản lượng đường cả nước lần lượt 1,42 và 1,24 triệu tấn, giảm so với vụ liền trước tương ứng 11% và 13%. Đánh dấu 2 vụ giảm sản lượng liên tiếp sau một quá trình tăng trước đó. Nguyên nhân chính do giá đường thế giới thấp, kinh tế đất nước đi xuống (tốc độ tăng trưởng GDP thấp, sức tiêu thụ nội địa giảm, lãi suất vốn vay ở mức cao) trong vụ 2014/2015 và thời tiết bất lợi, gây ra sự suy giảm trong cả sản lượng mía (-8% yoy) lẫn chữ đường (-0,6 CSS yoy) vụ 2015/2016.

Các nhà máy đường Việt Nam hiện nay sản xuất được 4 loại đường chính: đường trắng (RS-Refined Standard), đường tinh (RE-Refined Extra), đường vàng và đường thô. Trong đó, đường RE và RS chiếm trên 90% sản lượng đường thương phẩm cả nước, có chất lượng tương tự với tiêu chuẩn quốc tế. Đường RE có chất lượng tốt hơn, trắng và ít tạp chất hơn đường RS. Vụ 2015/2016, sản lượng đường cả nước 1.237 ngàn tấn, trong đó, sản lượng đường tinh RE chiếm 57% đạt 700 ngàn tấn. Hiện cả nước có 5 đơn vị chính sản xuất đường RE là SBT, BHS, LSS và công ty cổ phần NIVL và công ty TNHH Công nghiệp KCP Việt Nam. Nguyên nhân do cung cầu được cân đối và yếu tố hiệu quả đầu tư. Vì vậy, sản xuất đường RE ít bị cạnh tranh. Bên cạnh đó, đường RE chủ yếu cung cấp cho khách hàng công nghiệp nên giá ít biến động. Giúp cho các doanh nghiệp này có lợi thế hơn so với các doanh nghiệp chỉ sản xuất được đường RS.

Bên cạnh sản phẩm chính là đường, các nhà máy còn sản xuất ra các phụ phẩm khác. Theo Công ty Cổ phần Mía đường 333, việc sản xuất phụ phẩm sẽ giúp giảm được khoảng 7% giá thành đường. Tuy nhiên, hoạt động này hiện nay còn rất hạn chế, có đến 28/41 nhà máy đường trên cả nước không có sản phẩm phụ sau đường, 32/41 nhà máy đường không có hệ thống sản xuất điện sinh khối. Hai phụ phẩm chính hiện nay của các nhà máy đường là mật rỉ và điện.

Về sản xuất mật rỉ, chủ yếu dùng sản xuất bột ngọt trong nước, một phần nhỏ dùng sản xuất cồn công nghiệp và gần như không có xuất khẩu. Tỷ lệ sản lượng mật rỉ/đường của Việt Nam duy trì khoảng 45% từ năm 2001 đến nay. Trong khi tỷ lệ này trên thế giới bình quân chỉ quanh mức 37%, từ đó cho thấy hiệu suất thu hồi đường của Việt Nam chưa cao.

Sản lượng đường và mật ri ở Việt Nam



Về sản xuất điện sinh khối, hiện nay các nhà máy đường vẫn chưa mặn mà phát triển phụ phẩm này mặc dù mía là cây sinh khối lớn, tiềm năng phát điện cao. Theo VSSA 1 tấn mía cho 0,3 tấn bã mía, có thể sử dụng để sản xuất được 100-120 kwh điện, trừ đi nhu cầu tiêu thụ của nhà máy khoảng 50 kwh, còn lại 60-70 kwh có thể phát lên lưới điện quốc gia. Hiện tại, vụ 2015/2016 sản lượng mía cả nước khoảng 12,9 triệu tấn, cho 3,87 triệu tấn bã, như vậy nếu theo tỷ lệ chuẩn thì lượng mía này sẽ sản xuất được 1.419 triệu kwh, tương ứng với công suất thiết kế 493 MW và phát được lên lưới điện quốc gia 838,5 triệu kwh, tương ứng với công suất thiết kế 291 MW. Tuy nhiên, thực tế công suất thiết kế cả nước chỉ đạt 362 MW và nối lưới điện quốc gia được 105 MW (bằng 36% công suất tối đa theo lý thuyết). Chứng tỏ bã mía chưa được các nhà máy tận dụng triệt để, chỉ mới sử dụng 1/3 khả năng. Nguyên nhân do nhiều bất cập về chính sách giá trong khi đầu tư trang thiết bị tốn kém.

- Về chính sách giá, theo quyết định số 24/2014/QĐ-TTg và quyết định 942/QĐ-BC, những dự án đồng phát nhiệt - điện từ nguyên liệu sinh khối có giá bán điện là 5,8 US cents/kwh (tương đương 1.316 đồng/kwh). Đối với dự án chỉ phát điện (không đồng phát nhiệt và điện, tức không trích hơi cho nhà máy đường) được áp dụng mức giá cao hơn 7,3-7,6 US cents/kwh (giá năm 2016, đang chờ quyết định thay thế cho năm 2017). EVN có trách nhiệm mua toàn bộ sản lượng điện từ năng lượng sinh khối. Như vậy, giá bán điện sinh khối của các nhà máy đường vẫn ở mức thấp so với điện sinh khối thuần phát điện. Điều này làm cản trở động lực để các nhà máy đường sản xuất điện nối lưới, năng lượng sinh khối tại nhà máy không được tận dụng hết gây lãng phí. Trong khi giá điện đồng phát của các nhà máy đường Thái Lan ở mức rất cao, khoảng 13 US cents/kwh.
- Về đầu tư, nếu chỉ sản xuất điện sử dụng cho nhà máy thì chi phí sản xuất thấp, nhưng nếu muốn nối lên lưới điện quốc gia để bán phải đầu tư hệ thống thiết bị cao cấp hơn đi kèm theo đó là chi phí đầu tư cao hơn.

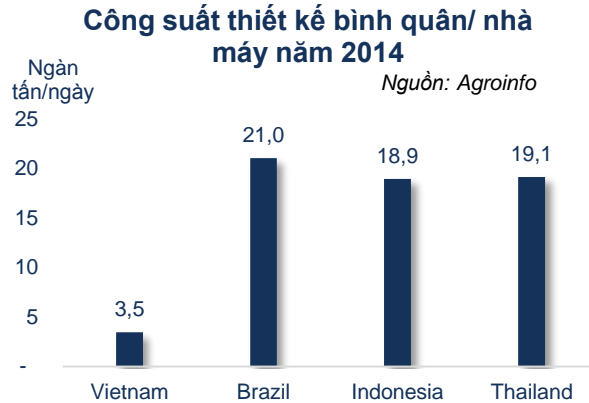
Thời gian qua, các nhà máy đường đã liên tục đầu tư, mở rộng công suất hoạt động, nâng cấp thiết bị nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh. Công suất thiết kế năm 2000 chỉ đạt 75,6 ngàn TMN, đến nay đã lên 150,5 ngàn TMN, tăng gấp hai lần so với năm 2000.

Tình hình nhà máy đường Việt Nam vụ 2015/2016

Vùng, miền	Số nhà máy	Công suất thiết kế TMN	% cả nước	Sản lượng mía ép (Triệu tấn)	Sản lượng đường (triệu tấn)	Tỷ lệ mía đường	Năng suất đường/ha
Miền Bắc	11	44.850	30%	3,63	0,373	9,7	4,2
Miền Trung-Tây Nguyên	15	60.900	43%	5,18	0,480	10,8	4,3
Miền Nam	15	44.750	30%	4,12	0,384	10,7	5,3
Cả nước	41	150.500	100%	12,99	1,237	10,5	4,4

Nguồn: Bộ NN&PTNT

Vụ 2015/2016, cả nước có 25 tỉnh có nhà máy đường, Miền Trung Tây Nguyên và miền Nam có mật độ nhà máy dày hơn miền Bắc. Với 41 nhà máy đường hoạt động trên cả nước, tổng công suất thiết kế là 150.500 TMN (tương đương với vụ trước) thì bình quân công suất thiết kế 1 nhà máy 3,5 ngàn TMN. Với quy mô này, công suất bình quân 1 nhà máy đường của Việt Nam mới chỉ bằng khoảng 1/6 quy mô nhà máy ở Brazil, Indonesia và Thái Lan.



Hơn nữa, tiêu chuẩn theo điều kiện ở Việt Nam, 1 nhà máy đường có công suất ít nhất 4.000 mới đạt được lợi thế theo quy mô, hiện tại chỉ có 13/41 nhà máy (chiếm 61% tổng công suất thiết kế cả nước) đạt tiêu chuẩn này. Từ đó cho thấy một thực trạng, các nhà máy đường ở Việt Nam còn nhỏ, phần lớn nhà máy chưa có được lợi thế theo quy mô.

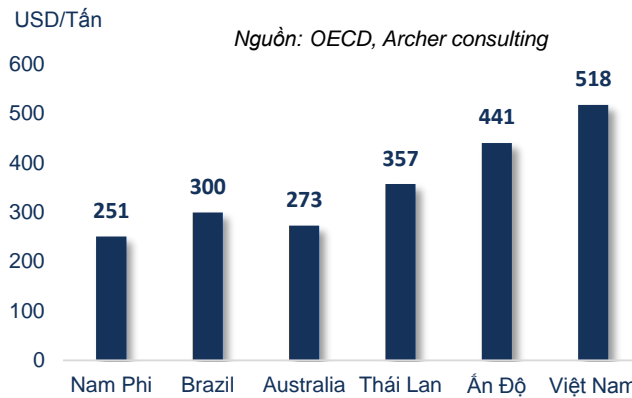
Bản đồ phân bố các công ty mía đường trên cả nước



Nguồn: VSSA

5 nhà máy đường lớn nhất nước: nhà máy đường Lam Sơn 10.500 TMN và nhà máy đường Nghệ An 9.000 TMN ở miền Bắc; nhà máy đường Khánh Hòa 9.000 TMN và nhà máy đường An Khê 12.000 ở miền Trung - Tây Nguyên và nhà máy đường TTC Tây Ninh 9.800 TMN ở miền Nam.

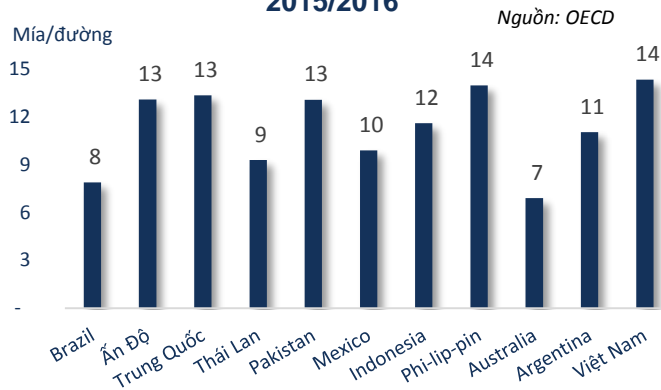
Giá thành sản xuất đường năm 2015



Việt Nam có chi phí sản xuất đường cao hơn nhiều so với các quốc gia sản xuất khác trên thế giới. Cụ thể, giá thành đường Việt Nam cao hơn 45% so với Thái Lan và 72% so với Brazil. Do 3 nguyên nhân chính:

- (1) Chi phí sản xuất mía cao. So với Thái Lan - một quốc gia cùng nằm trong khu vực Đông Nam Á với Việt Nam, giá mía ở đây chỉ khoảng 600.000 đồng/tấn trong khi giá mía tại ruộng của Việt Nam dao động từ 900.000-1.200.000 đồng/tấn.
- (2) Tỷ lệ chuyển đổi mía - đường trong chế biến của nước ta cũng cao hơn so với Thái Lan, điều này cho thấy chất lượng mía của Việt Nam chưa cao. Việt Nam trung bình cần tới 14 tấn mía cho sản xuất 1 tấn đường, trong khi tỷ lệ này ở Thái Lan 9 và ở Brazil 8.

Tỷ lệ chuyển đổi mía-đường vụ 2015/2016



- (3) Như đã phân tích ở trên, quy mô nhà máy đường nước ta còn thấp, chưa đạt được lợi thế theo quy mô.

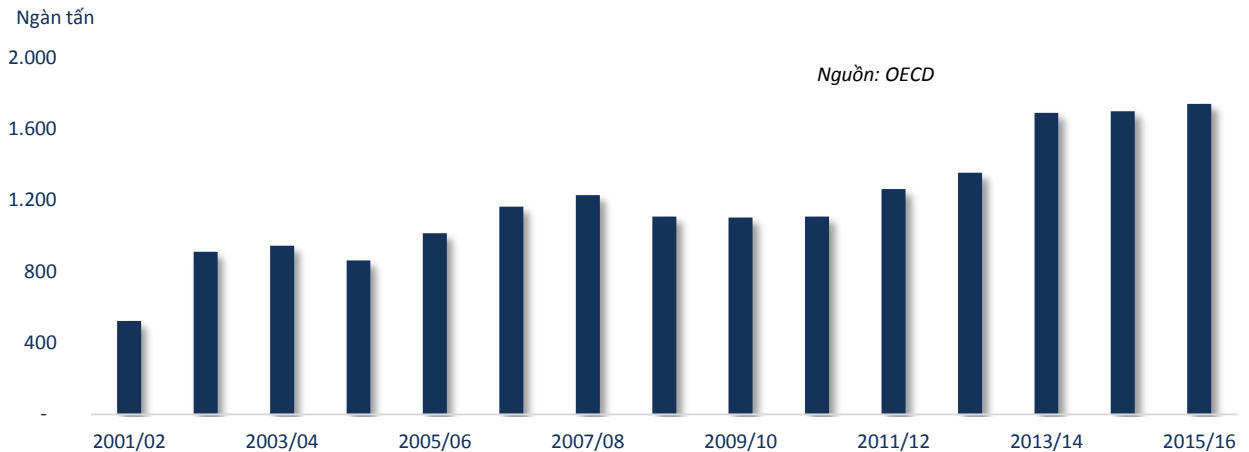
2.3.3. Đầu ra

Theo Bộ công thương, hiện nay nước ta tiêu thụ khoảng 1,5-1,6 triệu tấn đường/năm. Trong đó, gần 70% được dùng làm nguyên liệu đầu vào trong chế biến thực phẩm và đồ uống; 30% còn lại cho tiêu dùng trực tiếp.

Cụ thể theo sản phẩm, như đã đề cập trong phần sản xuất của chuỗi giá trị ngành đường Việt Nam, đường RE và RS chiếm 90% đường thương phẩm cả nước, trong đó, đường RE chiếm 57%. Đường RE chủ yếu bán cho doanh nghiệp sản xuất nước uống, sữa có đường qua kênh bán buôn. Còn đường RS chủ yếu bán cho doanh nghiệp sản xuất bánh, kẹo, mứt qua kênh bán buôn; cho tiêu dùng trực tiếp qua kênh bán lẻ cho tiêu thụ trong các hộ gia đình.

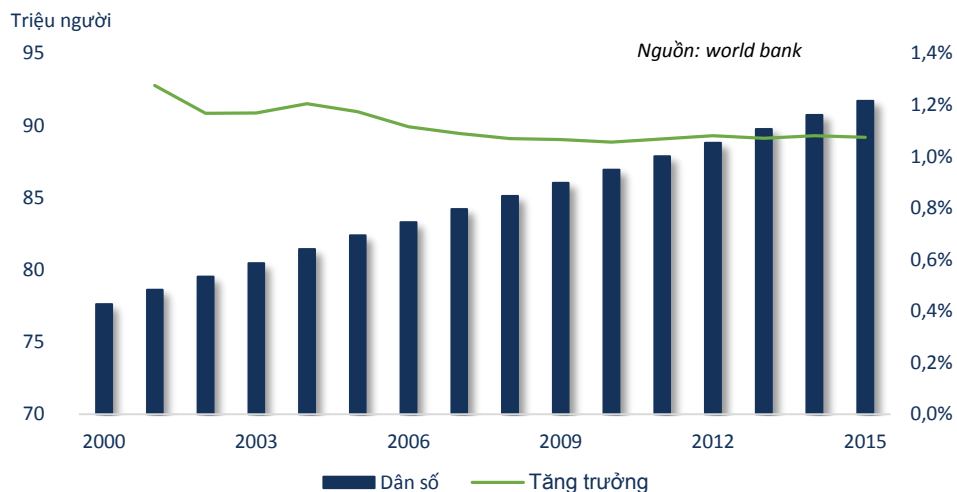
Theo số liệu của OECD, lượng đường tiêu thụ của Việt Nam quy ra đường thô như sau:

Tình hình tiêu thụ đường Việt Nam 2001-2016



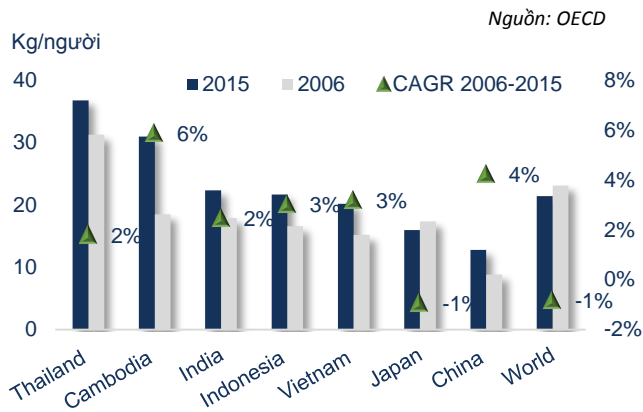
Khối lượng tiêu thụ đường của Việt Nam có xu hướng gia tăng từ vụ 2001/2002 đến nay với CAGR 9%/năm. Vụ 2015/2016 cả nước tiêu thụ 1,74 triệu tấn (tăng 2,4% yoy). Như đã phân tích trong đặc điểm tiêu thụ đường của thế giới, những nước đang phát triển như Việt Nam có nhu cầu tiêu thụ đường ngày càng tăng nhờ vào sự gia tăng dân số và mức tiêu thụ đường bình quân/người.

Dân số Việt Nam giai đoạn 2000-2015

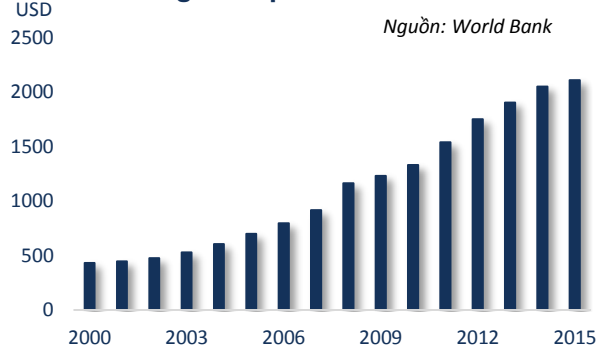


Dân số Việt Nam tăng trưởng liên tục trong giai đoạn 2000-2015, từ 78 triệu người lên 92 triệu người, bình quân tăng 1,1%/năm. Độ lớn dân số ngày càng cao, song song với đó là tốc độ tăng trưởng dân số có xu hướng giảm dần từ 1,3% năm 2001 xuống còn 1,1% năm 2015.

Tiêu thụ đường bình quân/người



Thu nhập bình quân đầu người giai đoạn 2000-2015

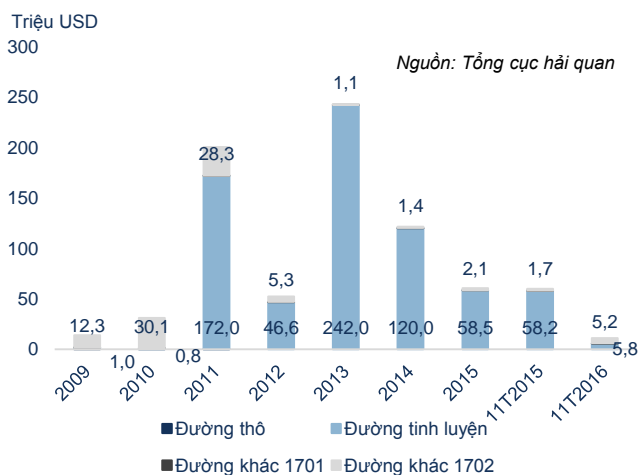


Bên cạnh dân số tăng thì mức tiêu thụ đường bình quân/người ở Việt Nam cũng ngày một tăng lên, giai đoạn 2006-2015 tăng từ 15 lên 20 kg/người, tăng với CAGR 3%/năm. Mặc dù đã tăng khá nhiều nhưng mức tiêu thụ bình quân đường/người của nước ta vẫn còn thấp so với các nước cùng khu vực và bình quân thế giới. Ngoài ra, tiêu thụ đường bình quân/người tăng được cũng nhờ vào thu nhập bình quân/người tăng. Giai đoạn 2000-2015 thu nhập bình quân/người của nước ta tăng từ 433 USD/người lên 2111 USD/người, tăng trưởng với CAGR 11%/năm.

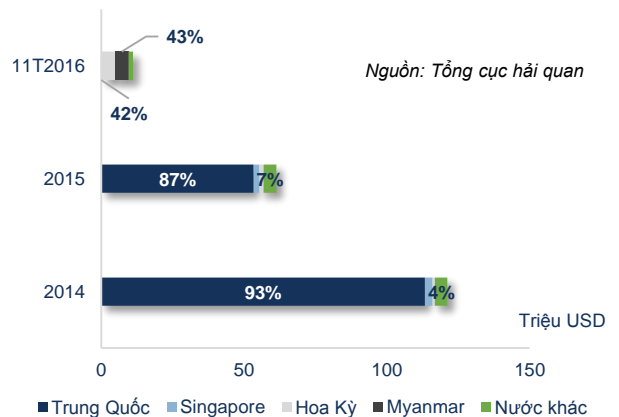
Hoạt động xuất nhập khẩu

Về xuất khẩu, bên cạnh sử dụng cho tiêu dùng trong nước, một lượng nhỏ sản lượng đường Việt Nam sản xuất ra còn sử dụng cho xuất khẩu.

Xuất khẩu đường các loại của Việt Nam



Thị trường xuất khẩu đường Việt Nam

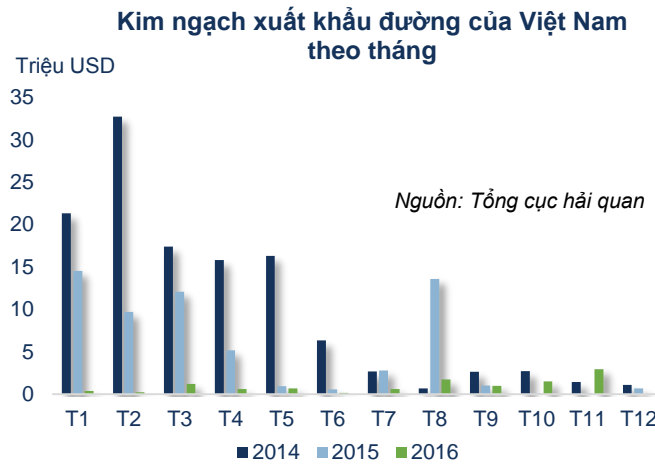


Định nghĩa các loại đường xem chi tiết tại [Phụ lục 5](#)

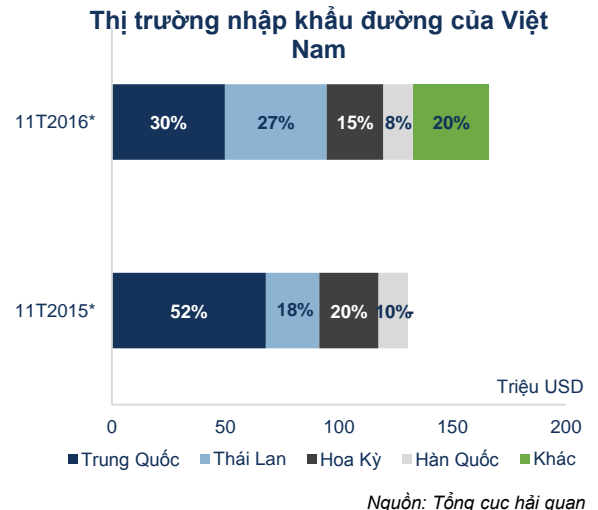
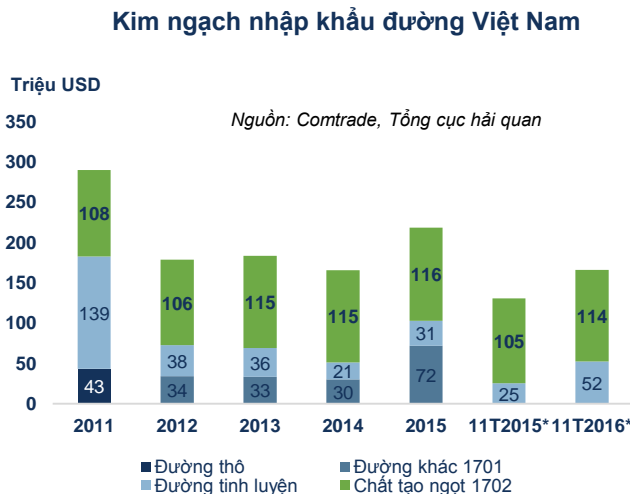
Việt Nam đã tham gia xuất khẩu đường từ nhiều năm, tuy nhiên, đến năm 2008 kim ngạch xuất khẩu mới bắt đầu đáng kể, đạt 4 triệu USD. Sau đó, đến năm 2013 cả nước xuất khẩu được 243,6 triệu USD và cũng là năm xuất khẩu được nhiều nhất từ trước đến nay. Kể từ đó, kim ngạch xuất khẩu nước ta giảm dần đến năm 2015, chỉ còn 61,3 triệu USD. 11T đầu năm 2016, kim ngạch xuất khẩu rất thấp đạt 11,1 triệu USD, bằng 18% kim ngạch cùng kỳ năm trước. Nguyên nhân do lượng cung đường trong nước giảm, sản xuất không đáp ứng đủ nhu cầu tiêu dùng trong nước. Việt Nam chủ yếu xuất khẩu đường tinh luyện, chiếm trên 90% tổng kim ngạch, còn lại là các loại đường khác.

Đường Việt Nam có giá thành sản xuất cao, năng lực cạnh tranh kém, bất lợi về giá, thuế và các loại phí liên quan nên xuất khẩu theo đường chính ngạch dạng đóng gói không đáng kể, chủ yếu xuất qua đường tiểu ngạch (các doanh nghiệp đường phía bắc có vị trí địa lý thuận lợi cho hoạt động này). Thị trường xuất khẩu lớn nhất của đường Việt Nam là Trung Quốc chiếm trên 80% tổng kim ngạch, các thị trường còn lại như Singapore, Hoa Kỳ có kim ngạch xuất khẩu không đáng kể. Riêng năm 2016, Việt Nam xuất một lượng đường nhỏ chủ yếu sang Myanmar và Hoa Kỳ, không xuất tiểu ngạch sang Trung Quốc. Lượng đường xuất khẩu thay đổi hàng năm, phụ thuộc vào mức độ dư thừa đường trong nước, và sự quản lý cửa khẩu phụ giữa Trung Quốc và Việt Nam. *Giới thiệu ngành đường Trung Quốc, xem tại [Phụ lục 6b](#).*

Nước ta thường xuất khẩu đường mạnh vào những tháng đầu năm do nửa cuối năm nhu cầu tiêu thụ trong nước lớn.



Về nhập khẩu, với tình trạng sản lượng trong nước không đáp ứng đủ cho nhu cầu tiêu thụ, Việt Nam thường xuyên tiến hành nhập khẩu đường.



*Số liệu lũy kế 11 tháng đầu 2015, 2016 chưa tính đường thô và đường khác 1701.

Cùng với sự gia tăng trong nhu cầu tiêu thụ, trong giai đoạn 2000-2011 kim ngạch nhập khẩu đường của nước ta tăng từ 3,3 triệu USD lên 290 triệu USD. Bước sang giai đoạn 2012-2014, kim ngạch nhập khẩu đường nước ta lại giảm xuống thấp bình quân 173 triệu USD/năm. Nguyên nhân do gia tăng sản lượng đường tự sản xuất và sự chững lại trong nhu cầu tiêu thụ. Đến năm 2015 và 2016 nhu cầu nhập khẩu tăng trở lại do sản lượng đường sản xuất trong nước vụ 2014/2015 và 2015/2016 giảm trong khi nhu cầu tiêu thụ

tăng nhẹ. Kim ngạch nhập khẩu đường năm 2015 đạt 218 triệu USD (+32% yoy); lũy kế 11 tháng năm 2016 đạt 166 triệu USD (+27% cùng kỳ năm trước).

Trong 4 năm trở lại đây, chất tạo ngọt 1702, đường khác 1701 và đường tinh luyện chiếm hầu hết kim ngạch nhập khẩu đường của nước ta. Trong đó, đường tinh luyện và đường khác 1701 chiếm 40% tổng kim ngạch, 60% còn lại thuộc về chất tạo ngọt 1702. Do chất tạo ngọt 1702 được áp dụng mức thuế suất nhập khẩu ưu đãi từ 10-15% (Nghị định số 122/2016/NĐ-CP) và không bị ràng buộc bởi hạn ngạch nên kim ngạch nhập về cao.

Về thị trường nhập khẩu, chất tạo ngọt 1702 nhập chủ yếu từ Trung Quốc (44%), Hoa Kỳ (21%) và Hàn Quốc (12%); đường tinh luyện và đường khác 1701 có trên 80% kim ngạch nhập từ Thái Lan và một lượng nhỏ từ Lào.

Hiện tại, có 4 kênh nhập khẩu đường chính thống vào thị trường Việt Nam: Thứ nhất, theo cam kết của WTO, Việt Nam cam kết hạn ngạch nhập khẩu đường hàng năm, tính từ năm 2007 là 55.000 tấn, sau đó mỗi năm tăng 5%. Năm 2016, hạn ngạch này là 85.000 tấn. Theo đó, bộ Công Thương tiến hành nhập 40.000 tấn đường thô và 45.000 tấn đường tinh luyện. Thứ hai, Bộ công thương tiến hành cân đối cung - cầu trong nước, sau đó có thể cấp thêm hạn ngạch bổ sung nếu tiêu thụ trong nước còn thiếu hụt. Hạn ngạch bổ sung năm 2016 là 100.000 tấn gồm cả đường tinh luyện và đường thô. Thứ ba, đường nhập từ Lào về theo giấy phép cấp cho Tập đoàn Hoàng Anh Gia Lai (HAG), năm 2016 đường từ Lào nhập về đạt 30.000 tấn. Và nguồn thứ 4 là nhập khẩu ngoài hạn ngạch của các công ty trong nước.

Ngoài ra, thị trường đường Việt Nam còn bị ảnh hưởng bởi đường nhập lậu. Các nước có sản xuất đường gần khu vực địa lý của Việt Nam là Thái Lan, Lào, Cam-pu-chia, Myanmar. Trong đó, Lào và Cam-pu-chia là nước nhập khẩu ròng; Myanmar tự cung tự cấp trong nước; chỉ có Thái Lan là nước xuất khẩu (lớn thứ 2 thế giới). Vì thế đường nhập lậu vào Việt Nam chủ yếu từ Thái Lan. Trước năm vụ 2015/2016, ước tính lượng đường nhập lậu từ Thái Lan trung bình khoảng 400-500 ngàn tấn/năm, chiếm 30% tổng sản lượng đường sản xuất của Việt Nam (theo ước tính tổng cục hải quan và ISO). Vụ 2015/2016, nhờ công tác chống buôn lậu hiệu quả mà lượng đường nhập lậu đã giảm đáng kể, nhiều đường dây buôn lậu lớn được triệt phá. Tuy nhiên, đến vụ 2016/2017 này thì tình hình đường buôn lậu trở lại phức tạp hơn, lượng đường nhập lậu có thể lên đến 400 ngàn tấn (theo VSSA). Nguyên nhân đường nhập lậu từ Thái Lan ngày càng tăng có thể do giá đường thế giới đang có xu hướng giảm, trong khi giá đường nội địa Việt Nam cao hơn. Bên cạnh đó, từ tháng 11/2017, Thái Lan hủy bỏ quy định giá bán lẻ đường nội địa, có thể càng kích thích hơn lượng đường nước này nhập lậu vào Việt Nam. Xem chi tiết tại [Phụ lục 6a](#).

Theo VSSA, đường lậu hiện có giá thấp hơn nhiều so với đường trong nước. Tháng 5/2017, đường nhập lậu của Thái Lan ở các cửa khẩu giao động chỉ 14-15 ngàn đồng/kg, trong khi giá đường trắng bán buôn trong nước từ 15-16,4 ngàn đồng/kg. Như vậy, giá đường lậu của Thái Lan thấp hơn giá đường trong nước từ 1-1,4 ngàn đồng/kg. Đường nhập lậu chủ yếu là đường RS nên đặc biệt ảnh hưởng đến các doanh nghiệp sản xuất đường RS trong nước.

2.4. Cung - cầu và giá cả ngành đường Việt Nam

Tình hình cung- cầu ngành đường Việt Nam giai đoạn 2001-2016



Việt Nam thường xuyên ở vị thế nước nhập khẩu ròng mặt hàng đường do năng lực sản xuất trong nước còn thấp, trong khi với một nước đang phát triển như Việt Nam thì nhu cầu tiêu thụ đường có xu hướng ngày một gia tăng khiến cho nhu cầu tiêu thụ đường thường xuyên không được đáp ứng đủ. Theo số liệu của OECD, 3 vụ gần đây từ vụ 2013/2014, nhu cầu tiêu thụ đường hàng năm có xu hướng tăng từ 1,69 triệu tấn/năm lên 1,74 triệu tấn/năm. Trong khi sản lượng sản xuất giảm từ 1,59 triệu tấn/năm xuống còn 1,2 triệu tấn/năm. Kết quả là Việt Nam từ xuất khẩu ròng 73 ngàn tấn vụ 2013/2014 trở thành nước nhập khẩu ròng 315 ngàn tấn vào vụ 2015/2016.

Xu hướng sản xuất: Theo ước tính sơ bộ của VSSA, vụ 2016/2017, sản lượng đường sản xuất trong nước đạt 1.227 ngàn tấn (-1% yoy), tồn kho gối vụ từ vụ trước 311 ngàn tấn, cùng với lượng nhập khẩu 119 ngàn tấn thì tổng cung đường trong nước đạt 1.677 ngàn tấn (chưa tính sản lượng đường nhập lậu). Tiêu thụ được dự báo đạt 1.600 ngàn tấn. Sau khi cân đối cung - cầu, sản lượng đường trong nước vụ 2016/2017 được dự báo thặng dư 77 ngàn tấn.

BÁO CÁO NGÀNH ĐƯỜNG

STT	Chỉ tiêu (tấn)		2015/2016	2016/2017	Thay đổi	
Cung	I	Tổng sản lượng	1.596.800	1.677.000	5%	
	1	Sản lượng trong nước	1.237.300	1.227.000	-1%	
	2	Tồn kho đầu vụ	144.500	331.000	129%	
	3	Nhập khẩu	Tổng NK	215.000	119.000	-45%
	a		Theo hạn ngạch	85.000	89.000	5%
	b		Bổ sung	100.000		
	c		HAGL từ Lào	30.000	30.000	0%
	II	Nhập lậu		250.000	400.000	60%
A	Tổng cung		1.846.800	2.077.000	12%	
Cầu	I	Xuất khẩu				
	II	Tiêu thụ	1.600.000	1.600.000	0%	
	B	Tổng cầu	1.600.000	1.600.000	0%	
	C	Tồn kho gói vụ	246.800	477.000	93%	
Cân đối	D	Thiếu hụt/thặng dư (chưa tính đường nhập khẩu)	-3.200	77.000		

Nguồn: VSSA, Bộ NN&PTNT, FPTS Research

Một số điều chỉnh trong dự báo:

- Số liệu tồn kho gói vụ của vụ 2015/2016 tính đến nửa đầu tháng 6/2016 là 246,8 ngàn tấn, điều chỉnh theo tình hình cung - cầu thực tế trong những tháng cuối vụ (nửa tháng 6, tháng 7 và 8 năm 2016) thành là 331 ngàn tấn.
- Nếu như vụ 2015/2016, đường nhập lậu được kiểm soát tốt hơn so với vụ trước, ước tính trung bình còn khoảng 200.000 - 300.000 tấn. Đường gian lận thương mại hoặc đường tạm nhập tái xuất chuyển qua tiêu thụ nội địa cũng được kiểm soát chặt chẽ. Thị những tháng đầu năm 2017, diễn biến đường nhập lậu và đường tạm nhập tái xuất lại diễn biến phức tạp hơn so với các năm trước, dự kiến, đường lậu vụ 2016/2017 ở mức 400.000 tấn.

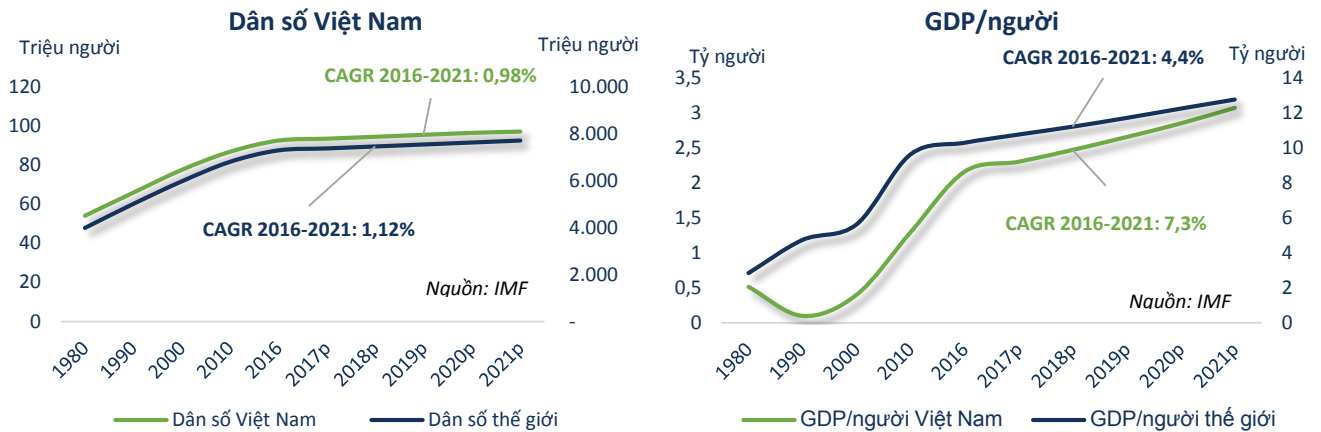
Trong trung hạn, theo dự thảo quy hoạch phát triển sản xuất mía đường đến năm 2020, định hướng phát triển đến năm 2030 của bộ NN&PTNT:

Chỉ tiêu	2016	2020	+/- 2016	2030	+/- 2020
Tổng diện tích	284.000	300.000 ha Trong đó vùng nguyên liệu tập trung là 286.000 ha (chiếm 95%)	6%	300.000 ha Trong đó vùng tập trung là 296.800 ha (chiếm 99%)	0%
Năng suất mía bình quân	64 tấn/ha	72,0 tấn/ ha	13%	80- 84 tấn/ha	14%
Chữ đường bình quân	9,64 CCS	10,5 CCS	9%	10,6 CCS	1%
Sản lượng mía	18,3 triệu tấn	21,6 triệu tấn.	18%	24,0-25,0 triệu tấn	13%
Sản lượng đường	1,237	2 triệu tấn Trong đó đường luyện 1 triệu tấn, đường trắng và đường khác 1 triệu tấn	62%	2,7 triệu tấn Trong đó đường luyện 1,6 triệu tấn, đường trắng và các loại đường khác 1,1 triệu tấn	35%
Tổng công suất thiết kế	150.500 TMN	173.700 TMN Không xây dựng thêm nhà máy chế biến đường mới; chỉ tập trung hiện đại hóa trang thiết bị, công nghệ, nâng cao công suất các nhà máy đường	15%	236.400TMN	36%
Thời gian ép trong một vụ	180 ngày	100 đến 120 ngày		100 đến 120 ngày	

Nguồn: dự thảo của Bộ NN&PTNT ban hành vào quý III/2016

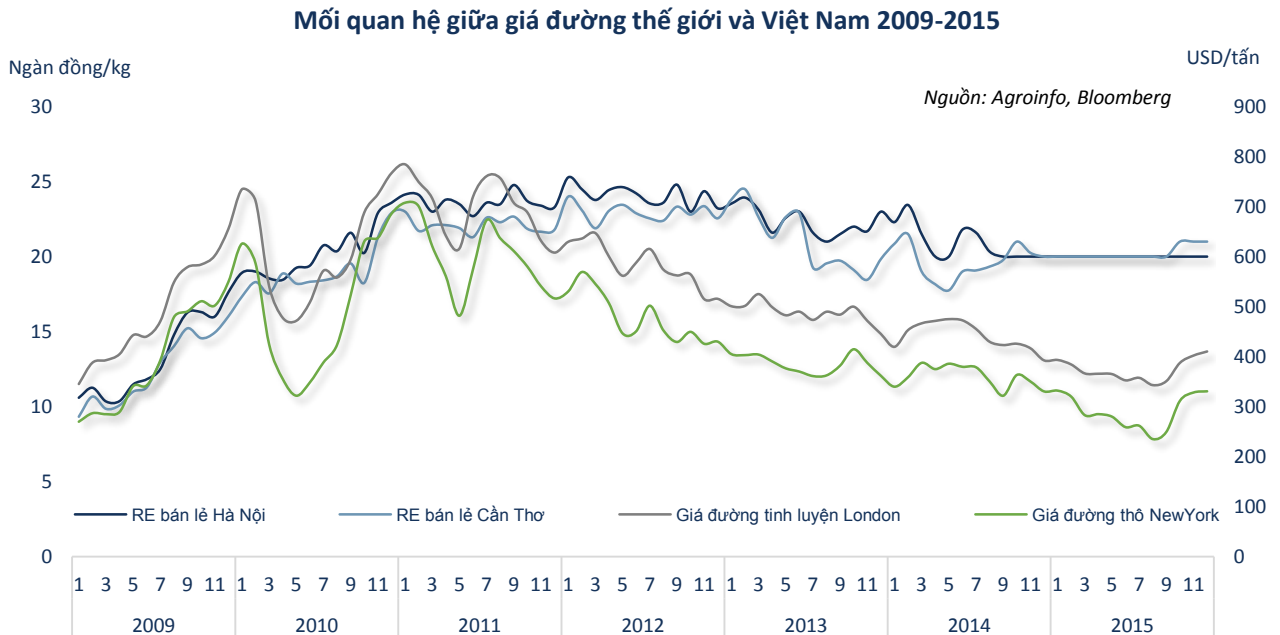
Đến năm 2020 nước ta vẫn duy trì 4 vùng nguyên liệu mía lớn là Tây Nguyên, Duyên hải Nam Trung bộ, Bắc Trung bộ và Đồng bằng sông Cửu Long. Diện tích vùng nguyên liệu cả nước tăng 6% so với hiện tại đạt 300 ngàn ha, năng suất tăng 8 tấn/ha lên 72 tấn/ha và chữ đường tăng 0,86 CCS lên 10,6 CCS. Kết hợp với sự gia tăng công suất thiết kế của nhà máy giúp cho sản lượng đường dự kiến đạt 2 triệu tấn, tăng 62% so với hiện tại. Định hướng đến 2030, sản lượng đường tăng thêm 700 ngàn tấn đạt 2,7 triệu tấn nhờ vào sự gia tăng trong năng suất mía từ 8-12 tấn/ha, chữ đường tăng nhẹ 0,1 CCS và sự cải thiện lớn trong công suất thiết kế của nhà máy so với năm 2020. Từ định hướng trên cho thấy, ngành sẽ không tăng nhiều diện tích mía và nhà máy mới mà tập trung vào quy hoạch vùng nguyên liệu, tập trung hình thành cánh đồng lớn nhằm tạo thuận lợi trong đầu tư cơ giới hóa, tăng cường thâm canh từ đó tăng được năng suất và chất lượng mía.

Xu hướng tiêu thụ: Tổng mức tiêu thụ đường trong nước những năm gần đây dao động trong khoảng 1,5-1,6 triệu tấn/năm. Dự kiến, đến năm 2020, mức tiêu thụ đường cả nước là 2 triệu tấn/năm, tăng 25% so với hiện nay, tương xứng với sản lượng đường sản xuất được trong nước hàng năm theo định hướng của bộ NN&PTNT cũng như dự báo trong quyết định 26/2007/QĐ-TTg. Sự gia tăng trong tiêu thụ này nhờ vào: (1) Mức tiêu thụ đường bình quân/người còn thấp: Mức tiêu thụ đường/người của Việt Nam hiện nay vẫn còn thấp, theo WHO mức tiêu thụ đường/người/ngày của Việt Nam là 46,5 gram còn thấp hơn ngưỡng tiêu thụ an toàn 50gram/ngày. Còn theo OECD, mức tiêu thụ đường của Việt Nam đạt 20,2 kg/người/năm, thấp hơn nhiều quốc gia châu Á khác như Thái Lan 37 kg/người/năm, Cam-pu-chia 31 kg/người/năm, Ấn Độ 22,4 kg/người/năm, Indonesia 21,7 kg/người/năm và bình quân của thế giới là 21 kg/người/năm. (2) Giai đoạn 2016-2021, dân số Việt Nam được dự báo tăng bình quân 0,98%/năm (theo IMF). (3) Cũng trong giai đoạn 2016-2021, GDP bình quân/người dự báo tăng 7,3%/năm (theo IMF).



Đặc điểm và xu hướng giá đường Việt Nam:

Một số đặc điểm quan trọng của giá đường Việt Nam



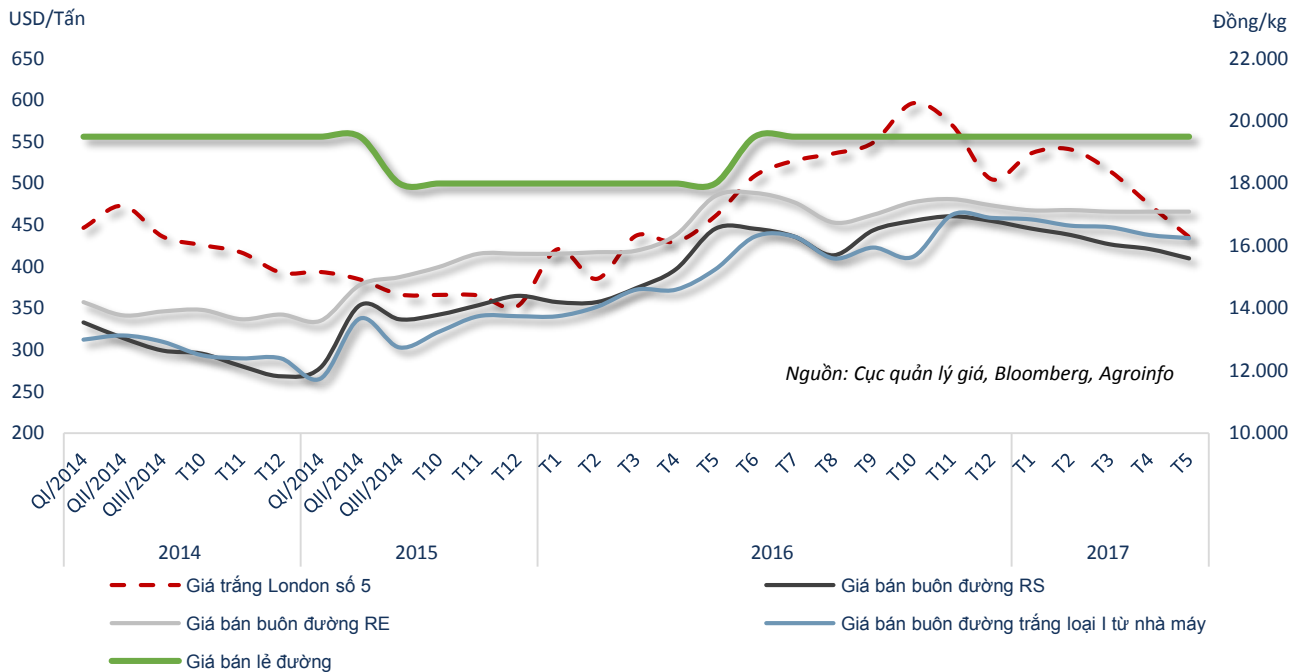
(1) Do thường xuyên phải nhập khẩu đường nên giá đường trong nước tương quan khá chặt chẽ với giá đường thế giới. Vụ 2008/2009 đến vụ 2011/2012, Việt Nam nhập khẩu ròng đường trong khi giá đường thế giới tăng cao khiến giá đường trong nước cũng có xu hướng tăng. Hay trong vụ 2014/2015, Việt Nam tiếp tục nhập khẩu ròng, giá đường thế giới giảm đã làm giá đường trong nước giảm theo.

Bên cạnh đó, cũng có một số giai đoạn Việt Nam ở vị thế xuất khẩu ròng thì giá đường trong nước ít biến động theo giá đường thế giới, duy trì ở mức cao do giá đường sản xuất trong nước vốn đã cao. Điển hình vụ 2012/2013 sản lượng sản xuất đã bắt kịp và vượt qua nhu cầu tiêu thụ đường, lần đầu tiên kể từ vụ 2001/2002, nước ta xuất khẩu ròng được 200 ngàn tấn đường. Vì không phải nhập khẩu nên trong giai đoạn này mặc dù giá đường thế giới giảm nhưng giá đường trong nước vẫn duy trì ở mức cao.

(2) Giá đường trong nước của Việt Nam còn có sự khác biệt giữa các vùng miền, giá bán lẻ đường RE ở Cần Thơ luôn thấp hơn ở Hà Nội, đại diện cho đặc điểm của hai thị trường đường miền Nam và

miền Bắc. Ở miền Bắc nhà máy thừa thớt, trong khi ở miền Nam có nhiều nhà máy đường quy mô lớn cùng với hệ thống phân phối tốt nên khả năng đáp ứng tiêu thụ tốt hơn, do đó giá đường cũng thấp hơn.

Giá đường bán buôn và bán lẻ trong nước 2014-2017



- (3) Mía là cây trồng theo mùa vụ 1 năm thu hoạch 1 lần. Sau khi thu hoạch được đưa ngay vào nhà máy để sản xuất đường, hoạt động sản xuất này kéo dài trong vòng 6 tháng. Với đặc điểm sản xuất 6 tháng cho tiêu dùng cả năm nên giá đường trong nước cũng biến động theo mùa. Vào những tháng không sản xuất, đường tồn kho từ vụ trước được đưa ra tiêu thụ nên giá đường thường có xu hướng tăng dần theo lượng tồn kho giảm dần cho đến vụ sản xuất mới. Sau đó khi vào chính vụ (từ T10-T11 đến T4-T5) giá đường sẽ giảm dần.
- (4) Hơn nữa, nhu cầu tiêu thụ đường cũng theo mùa, thời điểm tiêu thụ cao vào tháng 1 và tháng 7-8 do nhu cầu phục vụ sản xuất bánh kẹo và đồ uống vào dịp Tết nguyên đán và trung thu cao. Tại những thời điểm này giá đường cũng lên cao.
- (5) Từ năm 2015 đến nay, giá bán buôn với giá bán lẻ luôn chênh lệch khoảng 2-4 ngàn đồng/1 kg, tức bằng 13-26% giá bán buôn. Phần chênh lệch lớn này thuộc về các nhà làm thương mại, phân phối trung gian. Như vậy, phân bổ lợi ích giữa các thành phần trong chuỗi giá trị còn nhiều điểm bất hợp lý, ảnh hưởng đến lợi nhuận của nhà máy đường cũng như nông dân trồng mía.

Về diễn biến giá đường, giá đường trong nước vụ 2015/2016 đã tăng trở lại sau 4 vụ giảm giá liên tiếp, giá đường trắng bán buôn loại I (đã có VAT) tại nhà máy đầu vụ là 12.750-13.250 đồng/kg, đến giữa vụ tăng lên 13.750-14.050 đồng/kg, cuối vụ tiếp tục tăng lên 14.600-16.300 đồng/kg. Cuối vụ 2015/2016, do lo ngại sản lượng sản xuất trong nước giảm, Bộ công thương đã bổ sung hạn ngạch (theo WTO) cho nhập thêm 100.000 tấn nên thị trường đã bình ổn hơn, giá đường bán buôn đã giảm. Tuy nhiên, theo quy luật hàng năm, đến cuối tháng 9/2016 là thời gian vào đầu vụ sản xuất mới (giáp vụ), đường tồn kho vụ cũ còn thấp nên giá đường bán buôn đã quay đầu tăng. So với vụ 2014/2015, giá đường vụ 2015/2016 đã tăng 3.500-4.500 đồng/kg. Sự tăng giá này đến từ các nguyên nhân sau:

- Chi phí sản xuất tăng do tăng giá vật tư nông nghiệp, chi phí hỗ trợ cho nông dân và chi phí lao động.

- Sản lượng đường sản xuất trong nước vụ 2015/2016 giảm 13,2% so với vụ trước, không đáp ứng đủ nhu cầu tiêu thụ ngày một gia tăng, tồn kho xuống thấp khiến nước ta phải nhập khẩu ròng 315 ngàn tấn trong khi giá đường thế giới tăng cao.
- Tình hình đường lậu được kiểm soát tốt, hạn chế nhiều loạn giá đường trong nước.

Đối với giá đường vụ 2016/2017, thời gian đầu vụ sản lượng đường chưa nhiều trong khi nhu cầu sử dụng đường lớn để phục vụ sản xuất bánh kẹo, đồ uống vào dịp Tết nguyên đán nên giá đường tăng đến tháng 11. Tuy nhiên, với giá đường thế giới có xu hướng giảm, thời điểm chính vụ nên tồn kho cao và tình hình buôn lậu phức tạp khiến cho giá đường trong nước đi theo chiều giảm dần đến tháng 5/2017, thời điểm này cũng đánh dấu tháng đầu tiên của vụ giá đường bán buôn RE và RS thấp hơn so với cùng kỳ vụ trước. Những tháng còn lại của vụ, với xu hướng giảm của giá đường thế giới, lượng đường nhập khẩu được thực hiện và tình trạng đường nhập lậu hoành hành, giá đường nhiều khả năng sẽ tiếp tục giảm.

2.5. Môi trường kinh doanh

2.5.1. Môi trường pháp lý

Ngành mía đường nước ta không chỉ là một ngành kinh tế, phục vụ nhu cầu tiêu dùng đường trong nước và nhen nhóm hoạt động xuất khẩu mà còn mang ý nghĩa xã hội, góp phần phát triển kinh tế các vùng nông nghiệp, gia tăng công ăn việc làm... Vì vậy, ngành này được nhà nước đặc biệt quan tâm, có nhiều chính sách hỗ trợ trong nước cũng như bảo hộ trước đường nhập khẩu.

Các cơ quan quản lý của ngành: Bộ công thương, Bộ NN&PTNT, ngoài ra còn có Hiệp hội mía đường Việt Nam hỗ trợ các hoạt động cho ngành.

Một số chính sách liên quan đến ngành mía đường Việt Nam bao gồm:

- Nghị định 210/2013/NĐ-CP hỗ trợ đầu tư.
- Quyết định 24/2014/QĐ-TTg hỗ trợ điện sinh khối.
- Quyết định 62/2013/QĐ-TTg khuyến khích liên kết sản xuất.
- Quyết định 68/2013/QĐ-TTg hỗ trợ giảm tổn thất sau thu hoạch.
- Công văn số 2345/VPCP-KTTH quy định đấu giá công khai hạn ngạch nhập khẩu

Ngoài ra, Việt Nam tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do liên quan đến mặt hàng đường như:

- Hiệp định ký kết với WTO.
- ASEAN +1 (Niu-Di-Lân, Úc, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ).
- Hiệp định thương mại biên giới Việt – Lào
- Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA)
- AFTA (ATIGA) của khối cộng đồng kinh tế Asean (AEC).

Trong đó, tác động mạnh nhất đến ngành đường Việt Nam là AFTA (ATIGA).

Hạn ngạch thuế quan ngành hàng đường theo cam kết WTO và các hiệp định thương mại của Việt Nam (%)

Mã HS	Hàng hóa	ATIGA			WTO		ASEAN- Úc và Niu-Di-Lân (AANZFTA)			ASEAN- Trung Quốc (ACFTA)		
		2016	2017	2018	Trong hạn ngạch	Ngoài hạn ngạch	2016	2017	2018	2016	2017	2018
1701 Đường mía, đường củ cải												
Đường thô chưa pha hương liệu hoặc chất màu												
1701.12.00	Đường củ cải	5	5	0	25	80	7	5	5	20	20	20
1701.13.00	Đường mía	5	5	5	25	80	7	5	5	*	*	50
1701.14.00	Các loại đường mía khác	5	5	5	25	80	7	5	5	*	*	50
Đường đã pha thêm hương liệu hoặc chất màu												
1701.91.00	Đường tinh luyện	5	5	5	40	100	7	5	5	*	*	50
Đường tinh luyện												
1701.99.11	Đường trắng	5	5	5	40	85	7	5	5	*	*	50
1701.99.19	Loại khác	5	5	5	40	85	7	5	5	*	*	50
1702 Chất tạo ngọt		0	0	0	0-15	Không có hạn ngạch	0-5	0-5	0-5	0	0	0

Nguồn: FPTs Research

a) Một số hiệp định thương mại tự do

Hiệp định ký kết với WTO quy định từ năm 2007, hạn ngạch nhập khẩu cả nước là 55.000 tấn/năm sau đó tăng mỗi năm 5%, như vậy đến năm 2017, hạn ngạch nhập khẩu là 89.000 tấn/năm. Nhập khẩu đường trong hạn ngạch sẽ được ưu đãi thuế từ 25%-40%, ngoài hạn ngạch mức thuế này lên rất cao từ 80%-100%. Năm 2016, nước ta bắt đầu thực hiện đấu giá hạn ngạch công khai. Đường nhập trong hạn ngạch số lượng ít, thường dùng để luyện đường RE và thông qua cơ chế đấu giá nên giá đấu thành công thường không thấp hơn giá đường trong nước nhiều. Do đó không ảnh hưởng nhiều đến giá đường trong nước. Đối với đường nhập ngoài hạn ngạch, các doanh nghiệp chủ yếu nhập đường thô về luyện. Tùy vào tình hình giá đường thô thế giới, thêm vào 80% chi phí thuế so với giá đường trong nước mà các doanh nghiệp quyết định số lượng đường nhập.

Đối với các hiệp định ASEAN +1, Việt Nam đã cam kết cắt giảm thuế nhập khẩu đường, nhưng vẫn bảo lưu việc áp dụng cơ chế hạn ngạch thuế quan (HNTQ), lượng HNTQ được tính vào trong lượng HNTQ chung của WTO. Về thuế suất, ASEAN - Trung Quốc, đến năm 2020, thuế suất nhập khẩu về Việt Nam đối với đường mía giảm về 30% (hiện nay vẫn áp dụng thuế theo cam kết WTO). ASEAN-Úc và Niu-Di-Lân, đến năm 2020, thuế nhập khẩu trong hạn ngạch đối với đường thô và đường trắng tinh của Việt Nam về 0%.

Hiệp định thương mại biên giới Việt – Lào được công bố ngày 27/6/2015 nhằm tạo điều kiện khuyến khích phát triển kinh tế giữa 2 nước. Theo đó, thông tư 08/2015/TT-BCT quy định hạn ngạch nhập khẩu cấp cho đường có xuất xứ từ Lào là 50.000 tấn, thuế suất trong hạn ngạch là 25%. Như vậy, hàng năm ngành đường nước ta ngoài hạn ngạch bắt buộc nhập theo cam kết với WTO, nước ta còn nhập đường từ Lào do HNG đầu tư trước đây. Lào nằm trong khối ASEAN nên hạn ngạch nhập khẩu đường từ Lào về Việt Nam cũng được xóa bỏ từ năm 2018.

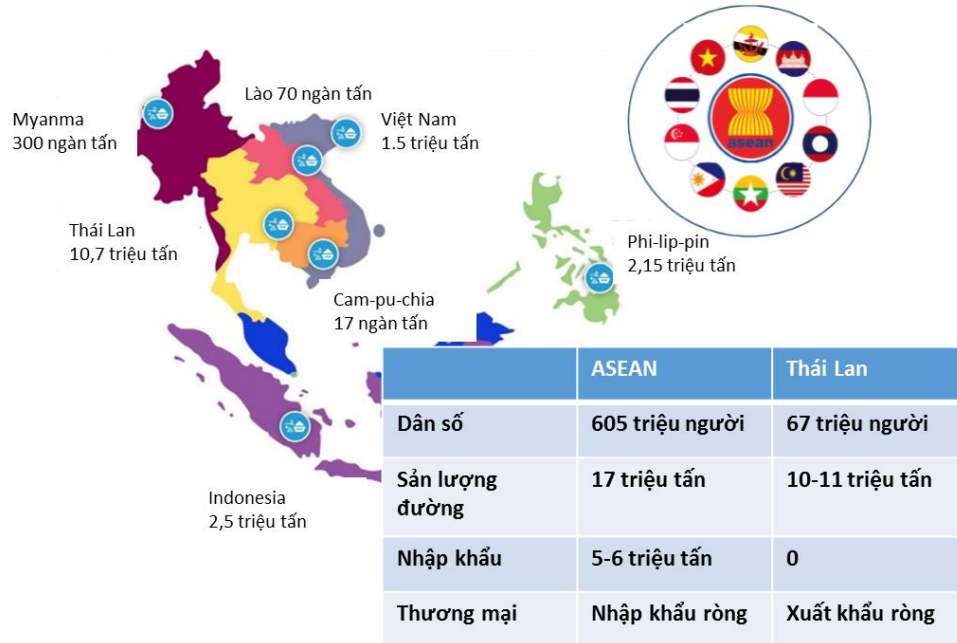
Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA) sẽ có hiệu lực vào năm 2018, mặt hàng đường có hạn ngạch 20.000 tấn (quy theo đường thô) với thuế suất 41,9 Euro/100 kg cho đường trắng và 33,9 Euro/100 kg cho đường thô, cùng với 400 tấn đường mía khác với thuế 41,9 Euro/100 kg.

b) Hiệp định ATIGA

ATIGA là hiệp định thương mại tự do trong khu vực Đông Nam Á, hiện nay, hầu hết các nước ASEAN đã thực hiện giảm thuế về 0% theo hiệp định ATIGA cho mặt hàng đường, ngoại trừ Phi-lip-pin (5%), Indonesia (5-10%) và Myanmar (0-5%), Cam-pu-chia và Việt Nam (5%). Theo lộ trình cam kết, đến năm 2020, thuế này

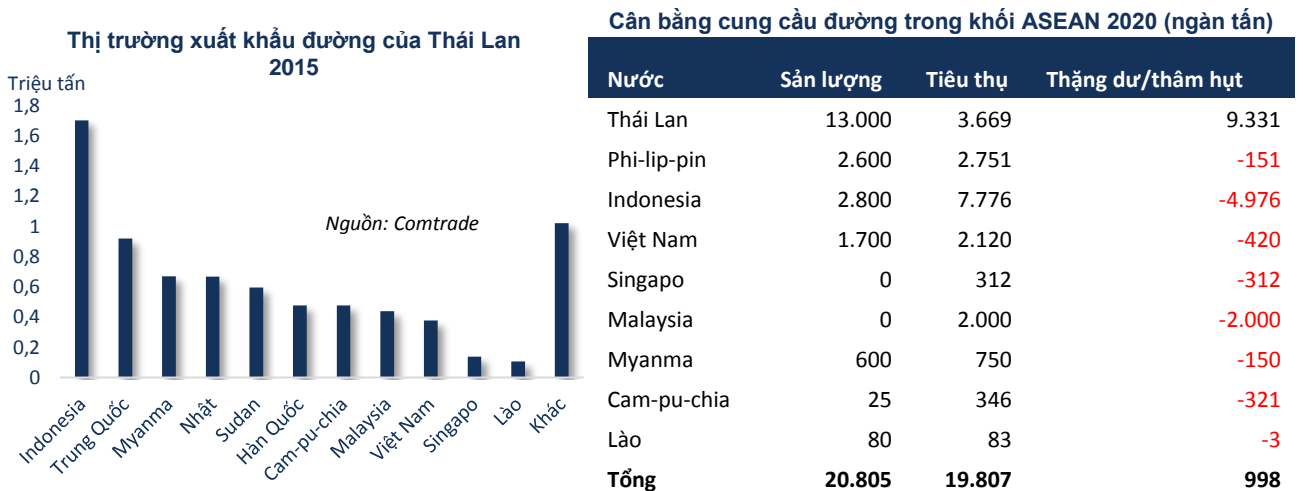
phải giảm về 0%. Bên cạnh đó, đầu năm 2018, hạn ngạch nhập khẩu đường thô, đường trắng và đường tinh luyện trong khối sẽ được xóa bỏ. Vì đây là hiệp định duy nhất Việt Nam phải xóa bỏ hạn ngạch nên nó sẽ tác động mạnh nhất đến ngành trong thời gian sắp tới.

Ngành đường ở ASEAN theo sản lượng 2016



Nguồn: MSM

Trong khối ASEAN, Thái Lan là nước có sản lượng đường lớn nhất, chiếm đến 62% sản lượng đường cả khu vực và cũng là quốc gia duy nhất xuất khẩu ròng. Myanmar, Phi-lip-pin và Việt Nam tự cung tự cấp trong nước. Indonesia, Cam-pu-chia, Lào và Malaysia nhập khẩu ròng; Brunei và Singapo không sản xuất đường.



Nguồn: MSM

Thị trường xuất khẩu đường của Thái Lan chủ yếu là các nước trong khu vực ASEAN, vì vậy, khi hiệp định ATIGA quy định không giới hạn hạn ngạch nhập khẩu vào năm 2018 sẽ là động lực gia tăng xuất khẩu của nước này vào khối. Theo MSM dự báo, đến năm 2020, trong nội khối ASEAN, sản xuất sẽ đáp ứng được nhu cầu tiêu thụ đường, nhờ vào sản lượng cung cấp từ Thái Lan trong khi các nước khác đều vẫn thâm hụt.

Như vậy, hiệp định này khiến ngành đường nước ta phải cạnh tranh trực tiếp với đường Thái Lan. Tất cả đường Việt Nam nhập theo hạn ngạch của WTO từ năm 2007 đến nay chủ yếu từ Thái Lan. Theo VSSA, từ khi hiệp định ATIGA được ký kết vào năm 2015, thuế nhập khẩu đường vào Việt Nam theo hiệp định này

thấp hơn thuế trong hạn ngạch của WTO, dựa vào đây Thái Lan đã bán đường giá cao hơn cho Việt Nam, do giá đường nước này vào Việt Nam vẫn cạnh tranh hơn so với giá đường của các nước xuất khẩu đường khác.

So sánh ngành đường Thái Lan và Việt Nam năm 2016

	Thái Lan	Việt Nam
Giá đường trắng RS (VNĐ/tấn)	10.533.000	15.496.000
Giá đường bán buôn (VNĐ/kg)	13.200	15.496
Giá mía về tới nhà máy (VNĐ/tấn)	526.500	1.100.000-1.200.000
	(dự báo: năm 2017, 2018 lần lượt là 684.100 và 586.400 VNĐ/tấn)	
Năng suất đường (kg)/ mía (tấn)	104,05	71,4
Năng suất mật ri (kg)/ mía (tấn)	46,0	32,6

Nguồn: OCSB, VSSA, cục quản lý giá, SBT

2.5.2. Các yếu tố khác

Thị hiếu tiêu dùng: Như đã phân tích, Việt Nam có mức tiêu thụ đường bình quân/người vẫn còn thấp, và không có sẵn các chất tạo ngọt thay thế đường trong nước, nên đây sẽ là động lực giúp đầu ra của ngành mía đường ngày một gia tăng.

Dân số: Như đã phân tích, nước ta có quy mô dân số khá lớn và đang tiếp tục gia tăng, bên cạnh đó là một cơ cấu dân số tương đối trẻ (theo World Bank dân số trong độ tuổi lao động từ 15-64 tuổi chiếm trên 60% dân số cả nước). Cùng với sự gia tăng lên của GDP bình quân/người thì các yếu tố này sẽ thúc đẩy nhu cầu gia tăng nhu cầu tiêu thụ đường của cả nước.

2.6. Mức độ cạnh tranh

- **Rủi ro từ đối thủ mới gia nhập ngành thấp:** Theo quyết định 26/2007/QĐ-TTg và quy hoạch của bộ NN&PTNT giai đoạn 2020-2030, định hướng ngành mía đường đến năm 2020, không lập thêm nhà máy mới mà đầu tư chiều sâu cho các nhà máy hiện tại. Không tăng nhiều diện tích mía mà tập trung vào quy hoạch vùng nguyên liệu, quy hoạch thành những cánh đồng lớn. Nhìn vào xu hướng M&A của các doanh nghiệp trong ngành gần đây, ta cũng có thể thấy sự tập trung quy hoạch lại nhà máy mô lớn nhằm nâng cao năng lực của ngành.
- **Rủi ro từ sản phẩm thay thế thấp:** Việt Nam là nước có mức tiêu thụ đường bình quân/người còn thấp hơn ngưỡng cảnh báo của WHO cũng như không có sẵn chất tạo ngọt thay thế đường trong nước nên việc sử dụng chất tạo ngọt thay thế đường chưa phát triển. Chất tạo ngọt thay thế (Mã HS 1702) chủ yếu được nhập khẩu với kim ngạch ổn định khoảng 110 triệu USD/năm.
- **Sức mạnh của khách hàng thấp ở hiện tại và cao kể từ năm 2018:** Hiện nay, đầu ra không phải là vấn đề đáng lo ngại của ngành. Sự cạnh tranh đầu ra giữa các doanh nghiệp trong ngành không quá gay gắt do đặc thù của một ngành bảo hộ cũng như sản xuất trong nước chưa đáp ứng đủ nhu cầu sử dụng. Tuy nhiên, đến năm 2018, khách hàng có thêm sự lựa chọn từ đường ngoại nhập có giá cả cạnh tranh, khi đó, khả năng mặc cả của khách hàng sẽ được gia tăng.

- **Sức mạnh của nhà cung cấp ở mức trung bình:** Phần lớn nhà cung cấp là các nông hộ với mức độ tập trung thấp, có văn hóa tiểu nông manh mún. Vì vậy, sự liên kết giữa các nông hộ còn thấp, chưa có tổ chức chính thức nào đứng ra bảo vệ nên sức mạnh ép giá của các nhà cung cấp thấp. Tuy nhiên, do mía nguyên liệu là yếu tố sống còn của nhà máy đường nên việc ổn định vùng nguyên liệu là rất quan trọng. Các nhà máy phải đưa ra mức giá hợp lý, hài hòa lợi ích cho nông dân thì họ mới gắn bó và không dễ dàng thay đổi diện tích mía sang trồng loại cây, con khác.
- **Cạnh tranh giữa các công ty trong ngành thấp ở hiện tại và cao kể từ năm 2018:** Hiện tại, sản xuất đường trong nước chưa đáp ứng đủ nhu cầu, hơn nữa, các nhà máy lại được phân bổ theo vùng miền, nên chủ yếu sản xuất và tiêu thụ tại chỗ. Vì vậy, mức độ cạnh tranh giữa các công ty trong ngành thấp. Sau năm 2018, đường nhập khẩu vào nhiều sẽ ảnh hưởng đến thị trường tiêu thụ của các doanh nghiệp đường trong nước. Khi này, mức độ cạnh tranh của các công ty trong ngành sẽ tăng cao.

Kết luận: Mức độ cạnh tranh của ngành mía đường Việt Nam trong năm nay là thấp, từ năm 2018 mức độ cạnh tranh của ngành sẽ tăng cao. Nguyên nhân do các doanh nghiệp trong ngành phải cạnh tranh với nhau và với đường từ khối ASEAN, đặc biệt là đường Thái Lan.

3. TRIỂN VỌNG VÀ XU HƯỚNG NGÀNH ĐƯỜNG VIỆT NAM

3.1. SWOT ngành đường Việt Nam

a) Điểm mạnh

- Điều kiện tự nhiên của Việt Nam thuận lợi cho sự sinh trưởng và phát triển của cây mía.
- Nước ta có kinh nghiệm trồng mía và sản xuất đường lâu đời.
- Nhân công dồi dào, chi phí thấp.
- Ngành được nhà nước quan tâm, hỗ trợ.
- Chất lượng đường tương đối tốt, chú trọng phát triển sản xuất đường tinh luyện có giá trị cao.

b) Điểm yếu

- Giá thành sản xuất mía và đường còn cao do phân bố vùng mía nguyên liệu chưa hiệu quả, diện tích mía còn nhỏ lẻ nhiều, tỷ lệ cơ giới hóa thấp, cơ sở hạ tầng còn nhiều hạn chế, tổn thất sau thu hoạch cao...
- Vùng nguyên liệu mía chưa phù hợp với nhu cầu sản xuất của nhà máy nên tình trạng tranh mua mía vẫn còn xảy ra (như vùng Đồng bằng Sông Cửu Long).
- Chưa tận dụng được tối đa các phụ phẩm trong quá trình sản xuất.
- Công suất bình quân của các nhà máy chưa cao, số nhà máy chưa đạt được lợi thế theo quy mô còn nhiều.
- Liên kết giữa các thành phần tham gia vào chuỗi giá trị chưa chặt chẽ, phân phối lợi nhuận còn nhiều bất hợp lý.
- Chính sách quản lý của nhà nước còn nhiều bất cập, rời rạc và thiếu đồng bộ.

c) Cơ hội

- Nhu cầu tiêu dùng đường trong nước ngày càng tăng do mức tiêu thụ đường bình quân/người còn thấp.
- Nhiều hiệp định thương mại được ký kết, đem lại các thị trường xuất khẩu tiềm năng cho ngành cũng như động lực để ngành nâng cao chất lượng và hiệu quả sản xuất. Bộ máy quản lý cũng đòi hỏi phải đổi mới về các chính sách, luật pháp minh bạch, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh.

d) Thách thức

- Biến đổi khí hậu, thiên tai ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất của ngành.
- Diện tích mía bị cạnh tranh với các cây trồng khác như lúa, ngô, khoai, sắn...
- Tình trạng đường nhập lậu vẫn tiếp diễn.
- Tham gia hiệp định ATIGA trong khối AEC, từ năm 2018 hạn ngạch nhập khẩu đường trong khối được gỡ bỏ, đường Việt Nam phải cạnh tranh trực tiếp với đường Thái Lan. Hơn nữa, Thái Lan đang thực hiện mở rộng phát triển ngành đường, càng làm tăng mối đe dọa cho ngành đường Việt Nam.

3.2. Triển vọng và xu hướng ngành đường Việt Nam

a) Tốc độ tăng trưởng

Ngành đường nước ta còn nhiều bất cập về vùng nguyên liệu khiến giá thành sản xuất mía cao hơn so với hầu hết các nước trên thế giới. Môi trường cạnh tranh trong thời hội nhập ngày càng gay gắt khiến các nhà

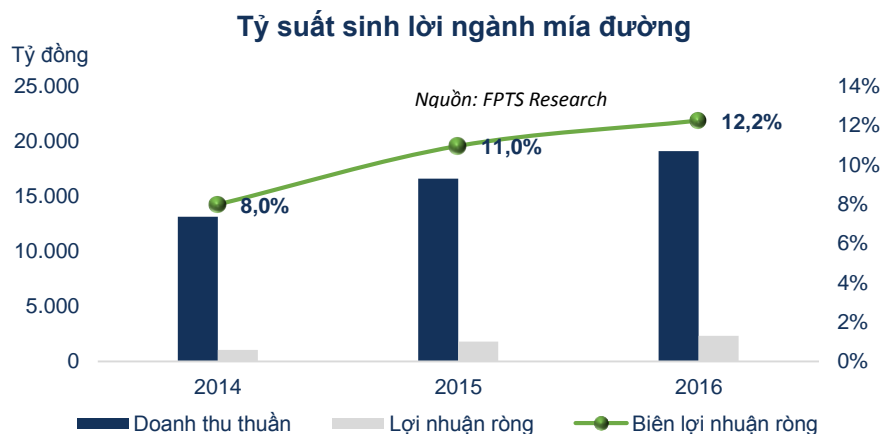
máy đường đã có nhiều thay đổi. Các nhà máy chú trọng gia tăng tỷ lệ cơ giới hóa, liên kết chặt hơn với nông dân trồng mía thông qua hỗ trợ vốn, giống, các thiết bị kỹ thuật... cũng như bao tiêu đầu ra, ổn định và mở rộng vùng nguyên liệu tự chủ. Vụ 2015/2016, nhiều nhà máy nằm trong vùng thiên tai đã chủ động giữ mức giá tối thiểu 850 ngàn đồng/tấn cho mía dưới 8,5 CCS để giữ thu nhập cho người dân. Bên cạnh phát triển vùng nguyên liệu, các nhà máy cũng tăng cường áp dụng kỹ thuật tiên tiến và mở rộng quy mô cho nhà máy đường. Điển hình là Công ty CP Mía đường Lam Sơn thuê chuyên gia nước ngoài về để khảo sát, thử nghiệm nhằm đưa ra được giống mía phù hợp với vùng nguyên liệu của nhà máy. Công ty CP Đường Quảng Ngãi đã nhập khẩu trang thiết bị, máy móc đưa cơ giới hóa vào cánh đồng. Công ty CP mía đường Thành Thành Công Tây Ninh bước đầu xây dựng vùng nguyên liệu tự chủ có chi phí sản xuất thấp. Từ đó cho thấy, đây là thời gian ngành có những bước chuyển dịch lớn nhằm cải thiện năng lực cạnh tranh.

Tốc độ tăng trưởng phụ thuộc vào khả năng sản xuất của ngành đáp ứng cho nhu cầu tiêu thụ trong nước và xuất khẩu. Theo bộ NN&PTNT, nhu cầu trong nước được dự báo sẽ giữ nguyên trong năm 2017 với mức 1,6 triệu tấn và tăng dần đến mức 2 triệu tấn vào năm 2020. Hoạt động xuất khẩu chỉ diễn ra khi sản xuất đáp ứng dư thừa nhu cầu tiêu thụ trong nước. Khả năng sản xuất của ngành năm 2016 đạt 1,237 triệu tấn, ước tính năm 2017 1,227 triệu tấn (-1% so với 2016), năm 2020 2 triệu tấn (+62% so với 2016), năm 2030 2,7 triệu tấn (+35% so với năm 2020). Như vậy, giai đoạn 2016-2020 ngành được dự báo sẽ tăng trưởng với CAGR là 12,76%/năm.

Đối với các mảng phụ phẩm:

- Về điện sinh khối, VSSA đang kiến nghị Thủ tướng không phân biệt giá điện của nhà máy thuần phát điện và nhà máy đồng phát điện. Kỳ vọng tương lai gần, giá điện đồng phát của nhà máy đường bán cho lưới điện quốc sẽ cao hơn, giúp mảng phụ phẩm này phát triển hiệu quả hơn. Dự kiến vụ 2016/2017, công suất thiết kế điện của các nhà máy đường cả nước tăng lên 457 MW và nối lưới được 175 MW. Theo quy hoạch tổng thể ngành mía đường Việt Nam, đến năm 2020 cả nước có khoảng 20 triệu tấn mía, sản xuất ra được 2,4 triệu MWh điện (+130% so với 2016) tương ứng với tổng công suất phát 840 MW. Năm 2030 cả nước có khoảng 24 triệu tấn mía, sản xuất được 2,8 triệu MWh điện (+169% so với 2016) tương ứng tổng công suất phát 970 MW.
- Về mật rỉ, sản lượng mật rỉ sản xuất ra đi theo sản lượng đường với tỷ lệ ổn định 41%, tăng trưởng phụ phẩm này dự kiến sẽ đi theo tăng trưởng của sản lượng đường.

b) Tỷ suất sinh lời



Theo cân đối cung - cầu vụ 2016/2017, cả nước thặng dư 77.000 tấn (chưa kể đường nhập lậu), con số cao hơn không nhiều so với mức tồn kho gối vụ tối thiểu cho tiêu thụ vụ tiếp theo (150.000-200.000 tấn), tuy nhiên, đường nhập lậu vụ này có thể cao hơn vụ trước, ước đạt khoảng 400.000 tấn. Bên cạnh đó, giá đường thế giới đang trong xu hướng giảm. Cụ thể, giá đường thế giới và trong nước từ tháng 1 đến tháng 4 năm 2017 cao hơn so với cùng kỳ năm ngoái, tuy nhiên, từ tháng 5 giá đường thế giới và bán buôn trong

nước có xu hướng giảm thấp hơn cùng kỳ năm ngoái. Những yếu tố trên cho thấy, nhiều khả năng xu hướng giảm này sẽ tiếp tục, ảnh hưởng khiến biên lợi nhuận ròng của ngành trong năm 2017 sẽ không cao hơn so với năm 2016.

Về trung hạn, biên lợi nhuận của ngành sẽ rất khó để cải thiện. Theo kế hoạch phát triển ngành đến năm 2020-2030, ngành sẽ tập trung nâng cao năng lực sản xuất để giảm giá thành mía và đường. Cụ thể, so với năm 2016, đến năm 2020 năng suất mía bình quân cả nước đạt 80-84 tấn/ha (+14%), chử đường đạt 10,5 CCS (+9%), công suất thiết kế nhà máy đạt 173.700 TMN (+15%). Tuy nhiên, vì mở cửa hội nhập nên giá đường bán ra cũng phải giảm xuống để đảm bảo tính cạnh tranh, hơn nữa giá đường thế giới vụ 2017/2018 được dự báo sẽ giảm.

c) Rủi ro

Rủi ro hội nhập: Rủi ro lớn nhất của ngành sắp tới đến từ hội nhập kinh tế với khu vực ASEAN. Ngành phải cạnh tranh trực tiếp với đường Thái Lan, nước sản xuất đường lớn thứ 2 thế giới. Trong khi giá thành đường của Việt Nam hiện đang cao hơn 45% so với đường của Thái Lan.

Rủi ro đường nhập lậu: Tình hình đường nhập lậu từ Thái Lan vào nước ta ngày càng phức tạp, ảnh hưởng đến cầu đường và giá đường trong nước.

Rủi ro thời tiết: Gần đây, diện tích mía nước ta thường xuyên bị ảnh hưởng bởi El-Nino và La-Nina gây sụt giảm sản lượng và chất lượng mía. Tình hình thời tiết biến đổi thất thường này là rủi ro lớn đối với ngành.

Rủi ro biến động vùng nguyên liệu: Diện tích mía nguyên liệu nước ta không ổn định, do cạnh tranh với các cây trồng, vật nuôi khác. Khiến cho năng suất và chất lượng mía khó cải thiện, làm giá thành sản xuất mía và đường nước ta cao.

3.3. Khuyến nghị đầu tư

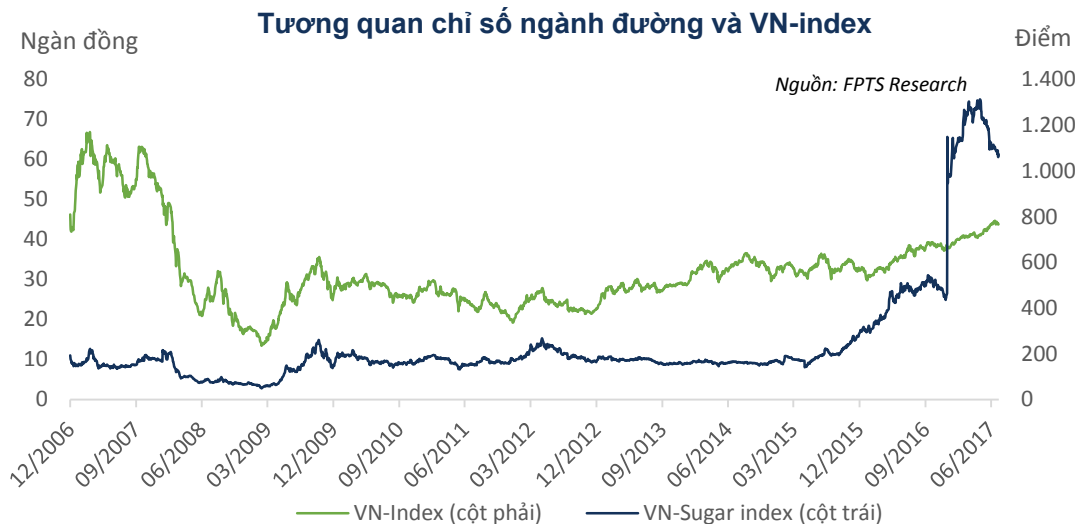
- *Khuyến nghị trung lập đến cuối năm 2017:* Sản lượng sản xuất trong nước thặng dư không đáng kể sau khi cân đối cung - cầu vụ 2016/2017, tuy nhiên, cần theo dõi tình hình đường nhập lậu ngày càng phức tạp, ảnh hưởng đến nhu cầu sử dụng đường và giá đường trong nước. Hơn nữa, giá đường thế giới đang có xu hướng giảm sẽ ảnh hưởng đến giá đường trong nước nhưng không nhiều, do ngoài lượng nhập khẩu trong hạn ngạch và đường nhập khẩu từ Lào, năm nay có thể sẽ không phải nhập khẩu bổ sung như vụ trước.
- *Ngành kém khả quan trong giai đoạn 2018-2019:* Ngành được đánh giá là kém khả quan do đường sản xuất trong nước bị cạnh tranh bởi đường Thái Lan trong khi chưa kịp nâng cao năng lực cạnh tranh.
- *Ngành có sự phân hóa trong giai đoạn 2020-2022:* Giai đoạn này ngành sẽ có mức độ cạnh tranh cao. Các doanh nghiệp đạt được hiệu quả từ những cải cách hiện tại và trong thời gian tới có thể hạ được giá thành sản xuất và tiếp tục tăng trưởng. Còn những doanh nghiệp nhỏ, sức cạnh tranh yếu sẽ dần bị đào thải ra khỏi ngành. Cần theo dõi diễn biến trong các xu hướng M&A của ngành, và các doanh nghiệp quy mô lớn như SBT, QNS, LSS và doanh nghiệp có giá thành sản xuất mía thấp như SLS.

4. CẬP NHẬT DOANH NGHIỆP
4.1. Cập nhật quy mô và biến động của các công ty
Tổng vốn hóa ngành mía đường Việt Nam


*Tính từ 6 công ty đang niêm yết và đăng ký giao dịch trên HSX, HNX và UpCom, trừ S33 và CBS

Sàn	Mã CP	Số CP đang lưu hành 27/07/2017	Thị giá (VNĐ) 27/07/2017	Vốn hóa (tỷ đồng) 27/07/2017	Vốn chủ sở hữu (tỷ đồng)	Tổng tài sản (tỷ đồng)
HOSE	SBT	253.188.300	41.250	10.444	2.944	7.250
Upcom	QNS	243.813.100	80.700	19.676	3.910	6.125
HOSE	BHS	297.874.400	25.200	7.506	2.278	6.028
HOSE	LSS	70.000.000	13.400	938	1.666	2.489
HNX	SLS	8.159.980	168.500	1.375	246	412
Upcom	S33	8.331.400	26.800	223	221	354
HNX	KTS	5.070.000	52.800	268	140	145

BHS thực hiện niêm yết vào ngày 22/12/2006 và cũng là công ty niêm yết đầu tiên của ngành mía đường Việt Nam. Sau đó lần lượt các công ty trong ngành khác lên sàn như SBT và LSS năm 2008, KTS năm 2010, S33 năm 2011, SLS năm 2012 và mới đây nhất là QNS vào ngày 23/12/2016. Hiện tại, ngành có tổng cộng 7 công ty niêm yết. Trong đó, SBT có quy mô tài sản lớn nhất và QNS có quy mô vốn hóa lớn nhất. Hai công ty này cũng dẫn đầu về quy mô vốn chủ sở hữu của ngành. Đứng thứ 3 về quy mô vốn hóa là BHS. 3 công ty đầu ngành này chiếm đến 93% vốn hóa của ngành. Còn lại, LSS có quy mô trung bình và 3 công ty KTS, S33 và KTS có quy mô khá nhỏ.



*VNSugar-index đã được điều chỉnh theo tỷ trọng vốn hóa các công ty, trừ S33 và CBS.

Từ sau tháng 8/2015, giá đường thế giới và trong nước tăng cao đã giúp cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp trong ngành đạt kết quả tốt, do đó giá các cổ phiếu ngành mía đường tăng cao.

4.2. Cập nhật tình hình HĐKD và những chỉ số tài chính quan trọng của các công ty

Đặc điểm sản xuất của các công ty đường niêm yết vụ 2014/2015

	Diện tích (Ha)	Năng suất (T/ha)	Chỉ số đường (CCS)	Công suất TK (TMN)	Sản lượng mía ép (T)	Sản lượng đường (T)*	Tỷ lệ mía/đường
QNS	24.314	60	9,7	14.000	1.500.600	157.340	9,8
BHS	26.630	52	9,0	13.100	1.498.900	142.920	10,6
SBT	23.580	62	9,6	15.800	1.472.200	137.410	10,6
LSS	18.328	50	10,0	13.500	1.010.900	102.680	9,9
SLS	4.936	72	10,2	2.500	347.400	39.970	8,7
S33	6.076	59	10,0	2.500	303.600	33.140	9,2
KTS	3.215	56	10,3	2.000	173.400	18.800	9,2
Tổng	107.079			63.400	6.307.000	632.260	
Cả nước	255.891	48	8,2	150.500	14.403.800	1.417.800	10,2
Tỷ trọng	41,8%			42,1%	43,8%	44,6%	

Nguồn: FPT S Research

Nhà máy sở hữu

QNS: Phổ Phong, An Khê; **BHS:** nhà máy chính ở Biên Hòa, Biên Hòa-Trị An, Ninh Hòa, Phan Rang, Biên Hòa Tây Ninh; **SBT:** TTC Tây Ninh, Gia Lai; **LSS:** Lam Sơn, Nông Cống

*Chỉ tính đường sản xuất từ mía, không tính đường luyện từ đường thô.

Trong các công ty ngành mía đường đang niêm yết, QNS, BHS, SBT và LSS có quy mô sản xuất lớn nhất, đều đạt trên 100 ngàn tấn đường mỗi năm. QNS sản xuất được 11% tổng sản lượng đường cả nước, hiện đang sở hữu nhà máy đường An Khê và nhà máy điện sinh khối An Khê có công suất thiết kế lớn nhất cả nước, lần lượt là 12.000TMN (tiếp tục điều chỉnh lên 18.000TMN vào năm 2017) và 95 MW. SBT và BHS là hai doanh nghiệp sản xuất đường lớn nhất khu vực kinh tế trọng điểm Đông Nam Bộ, có vùng trồng mía lớn nhất so với các công ty cùng niêm yết. BHS dự kiến sẽ nâng công suất nhà máy luyện đường chính ở Biên Hòa từ 320 TMN lên 1.000 TMN vào năm 2018 giúp gia tăng thêm sản lượng đường tinh luyện. 3 công ty còn lại là SLS, S33, KTS có quy mô khá nhỏ, công suất thiết kế đều từ 3.500 TMN trở xuống. Trong đó, S33 đã nâng công suất lên 3.500 TMN trong vụ 2015/2016; SLS nâng công suất lên 3.000 TMN trong vụ 2016/2017 và dự kiến nâng tiếp lên 4.000TMN trong vụ 2017/2018.

Ngoài ra, tập đoàn Thành Thành Công còn sở hữu một nhà máy đường có biên lợi nhuận cao tại Lào (mua lại từ HNG) dự kiến vụ 2017/2018 sẽ chuyển lợi ích về cho SBT. Một số đặc điểm của nhà máy:

- Diện tích vùng nguyên liệu của nhà máy đạt 6.000 ha (cao hơn diện tích mía của SLS 1.000ha), là khu đồng bằng rộng lớn, được áp dụng giống mía phù hợp, ứng dụng cơ giới hóa triệt để, hệ thống tưới tiêu 24/24. Năng suất mía cao hơn nhiều so với vùng nguyên liệu của các doanh nghiệp trong nước, tiết kiệm chi phí và thời gian sản xuất, giá thành mía nguyên liệu thấp. Năm 2015, đa số diện tích đi vào những năm cuối của chu kỳ canh tác nên năng suất giảm dần, đạt 96 tấn/ha, nhưng vẫn cao hơn rất nhiều so với vùng nguyên liệu có năng suất cao nhất trong nước của SLS (72 tấn/ha).
- Công suất nhà máy năm 2015 là 7.000 TMN.
- Sản phẩm chính là đường trắng RS, phục vụ cho cả khách hàng tiêu dùng trực tiếp và khách hàng công nghiệp.
- Năm 2015, HNG đã nhập về Việt Nam theo hạn ngạch được cấp là 50 ngàn tấn với mức thuế nhập khẩu 2,5%. Từ năm 2018, đường từ Lào nhập về sẽ không bị áp hạn ngạch, sẽ tạo điều kiện tốt cho SBT phát triển mảng đường tại đây.

Bước sang năm 2018, ngành đường nói chung và các công ty niêm yết của ngành ở Việt Nam sẽ phải cạnh tranh trực tiếp với đường Thái Lan. Trong khi quy mô các doanh nghiệp niêm yết ngành mía đường của nước ta còn rất khiêm tốn. Như tập đoàn Mitr Phol của Thái Lan, có 5 nhà máy với tổng công suất ép 130.500 tấn mía/ngày; kể đó là Tập đoàn Thai Roong Ruang có 7 nhà máy với tổng công suất ép 121.800 tấn mía/ngày. So với công suất thiết kế của 4 doanh nghiệp đứng đầu là QNS, SBT, BHS, LSS thì chỉ bằng 1/8 quy mô của các tập đoàn lớn ở Thái Lan.

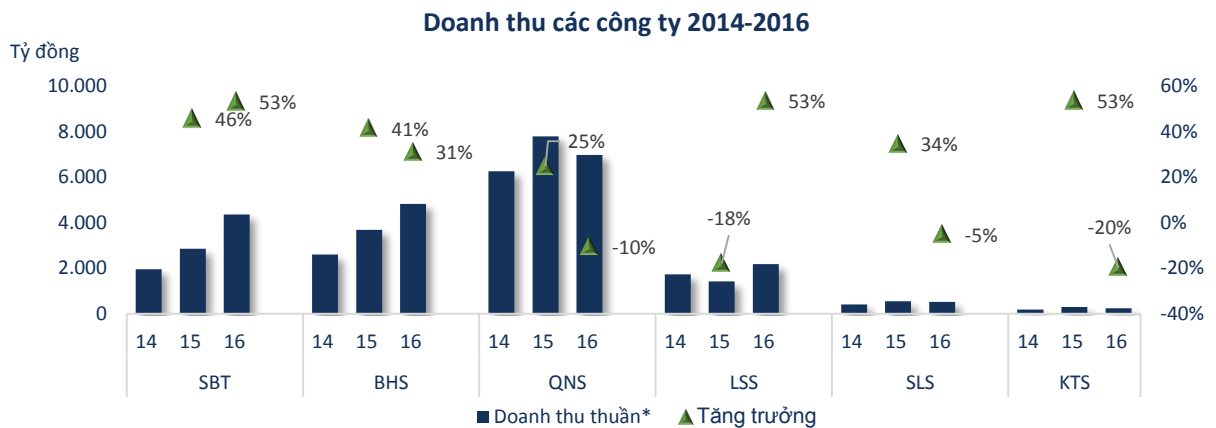
Mã CP	Vốn hóa (tỷ đồng) 27/07/2017	P/E T12M	Doanh thu thuần (tỷ đồng)	Tỷ suất LN gộp %	LNST (tỷ đồng)	Nợ vay/tổng TS	ROE %	ROA %
QNS	19.676	14,0	6.972,1	32,6	1.409,9	0,36	0,75	0,24
SBT	10.444	34	4.363,1	13,5	302,9	0,59	0,12	0,05
BHS	7.506	25,8	4.813,8	14,0	290,7	0,62	0,22	0,06
SLS	1.375	10	524,1	30,0	137,3	0,47	1,68	0,34
LSS	938	6,1	2.182,4	15,6	155,0	0,33	0,22	0,07
KTS	268	7	235,1	19,2	41,0	0,30	0,81	0,24
S33	223	8,8	475	13	36	0,37	0,17	0,10
Trung vị	1.375	10,0	2.182,4	15,6	155,0	0,37	0,22	0,10
Trung bình	5.776	15,1	2.795,0	19,8	339,0	0,44	0,57	0,16

Nguồn: FPTIS Research

4.3. Cập nhật hiệu quả hoạt động của các công ty

*Các chỉ tiêu trong Báo cáo tài chính được điều chỉnh về theo năm bắt đầu từ 1/1 đến 31/12 cho các công ty. QNS chưa tách riêng mảng đường.

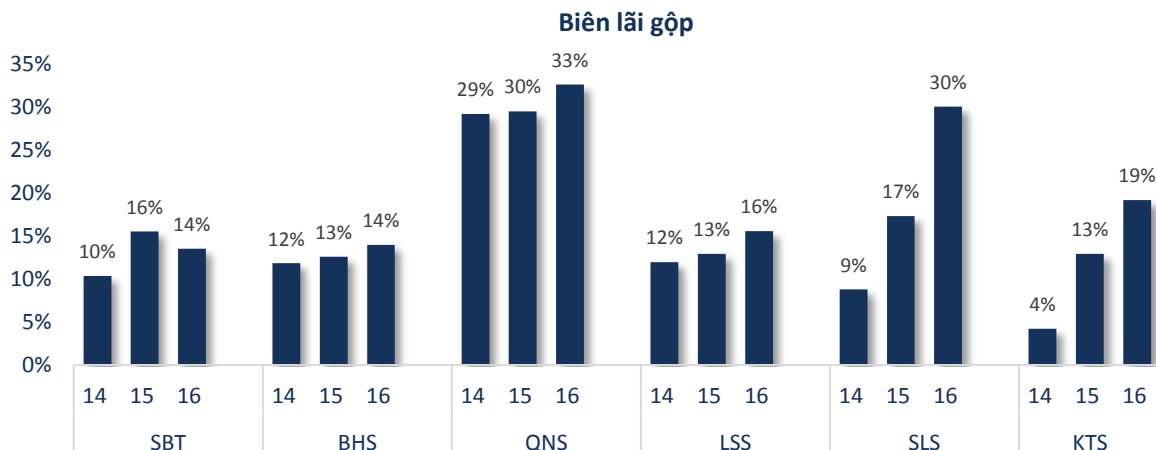
4.3.1. Doanh thu



Năm 2016 các doanh nghiệp ngành đường đều được hưởng lợi từ giá đường trong nước tăng cao, tuy nhiên, thời tiết bất lợi cũng ảnh hưởng đến sản lượng mía và đường của các công ty. Trong khi SBT, BHS và LSS tăng trưởng doanh thu rất tốt thì QNS, SLS và KTS lại có xu hướng giảm. Nếu chỉ xét mảng doanh thu từ đường thì SBT và BHS có doanh thu lớn nhất lần lượt đạt 4,8 và 4,3 ngàn tỷ đồng, trong khi của QNS và LSS chỉ đạt khoảng 2 ngàn tỷ đồng. Mặc dù diện tích vùng nguyên liệu và công suất nhà máy của QNS, SBT và BHS khá tương đồng, trong khi diện tích của LSS nhỏ hơn của QNS đến 6 ngàn ha, nhưng do QNS có tiêu thụ đường nội bộ và chỉ sản xuất đường RS còn SBT, BHS và LSS có thêm hoạt động luyện đường thô nên doanh thu của 3 công ty này được gia tăng.

- Doanh thu của SBT năm 2016 tăng 53% yoy, do khối lượng tiêu thụ tăng 58% và giá bán tăng 4-5% so với cùng kỳ. SBT đã sản xuất được 131.591 tấn đường, không biến động nhiều so với vụ trước. SBT hiện sở hữu hai nhà máy đường chính là TTC Tây Ninh và Gia Lai, trong đó TTC Tây Ninh chỉ sản xuất đường RE chiếm 62% và Gia Lai chỉ sản xuất đường RS chiếm 38% tổng sản lượng đường sản xuất toàn công ty. Ngoài ra, TTC Tây Ninh còn luyện được 100.000 tấn đường (+67% yoy) từ đường thô, chiếm 43% sản lượng đường của công ty.
- Doanh thu của BHS năm 2016 tăng 31% yoy. Lượng đường sản xuất được và đường luyện từ đường thô của công ty đều tăng. Lượng đường sản xuất tăng 2% yoy nhờ vào chất lượng mía tăng cao mặc dù sản lượng mía ép giảm. Tỷ lệ hao hụt mía/đường ở các nhà máy Biên Hòa - Trị An và Ninh Hòa giảm lần lượt là 13% và 18%, đây là hai nhà máy có vùng nguyên liệu khá tập trung và chiếm 62% sản lượng ép mía toàn hệ thống BHS. Sản lượng mía ép toàn công ty giảm 9% so với vụ trước, còn 1.357,5 ngàn tấn. Ngoài ra, BHS còn luyện được 124.565 tấn đường tinh (+19% yoy) từ đường thô tại nhà máy chính ở Biên Hòa, chiếm 47% sản lượng đường của công ty. Hiện BHS sở hữu 5 nhà máy, trong đó, nhà máy đường Biên Hòa - Tây Ninh chỉ sản xuất đường thô, nhà máy Phan Rang 70% là sản xuất đường thô, 30% là đường thành phẩm. Các nhà máy còn lại sản xuất đường thành phẩm.
- QNS là doanh nghiệp hoạt động đa ngành, trong đó, hai mảng kinh doanh cốt lõi cũng như đóng góp vào doanh thu lớn nhất của QNS là sữa và đường, lần lượt có tỷ trọng trong doanh thu năm 2015 là 48% và 30%. Năm 2016 sản lượng đường sản xuất ra của QNS giảm 15% do thời tiết bất lợi làm sản lượng mía giảm 10% và tỷ lệ hao hụt mía/đường tăng nhẹ lên 10,07 trong khi vụ trước là 9,80. QNS hiện sở hữu hai nhà máy đường là Phổ Phong và An Khê.
- Doanh thu của LSS năm 2016 tăng 53% yoy. Công ty tăng được 4% sản lượng mía so với vụ trước đạt 763.854 tấn, đồng thời tiến hành nhập khẩu và mua đường thô trong nước để luyện và kinh doanh thương mại, đường thương mại chiếm 31,3% tổng sản lượng và chiếm 28,4% doanh thu toàn công ty.

4.3.2. Biên lợi nhuận gộp

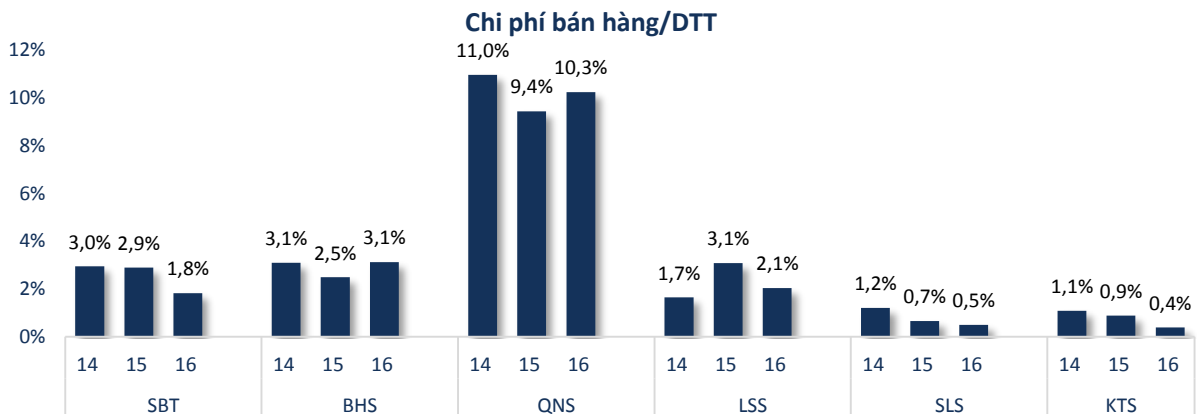


Biên lợi nhuận gộp của ngành nhìn chung tăng trưởng tốt trong giai đoạn 2015-2016 (trừ SBT) nhờ vào giá đường trong nước tăng. Đồng thời, biên lợi nhuận gộp của các công ty còn phụ thuộc trực tiếp bởi giá mía nguyên liệu. Có sự khác biệt về giá mía nguyên liệu mỗi vùng do đặc điểm điều kiện tự nhiên, cơ sở hạ tầng... Những vùng có năng suất và chất lượng mía thấp cũng như diện tích mía không ổn định, cơ sở hạ tầng kém phát triển sẽ khiến giá mía nguyên liệu cao, từ đó làm tăng giá thành sản xuất đường.

- SLS là công ty có biên lợi nhuận cao nhất mặc dù quy mô doanh thu nhỏ. Nhà máy của SLS ở vùng Trung du và miền núi phía Bắc, nơi mía nguyên liệu không đủ cung cấp cho nhà máy do diện tích hạn chế nên quy mô nhà máy nhỏ, cơ sở hạ tầng kém phát triển. Nhưng bù lại, vùng nguyên liệu của SLS nằm khuất bên dãy Hoàng Liên Sơn có điều kiện khí hậu tốt cho cây mía phát triển, cùng với việc gắn kết với nông dân tốt nên năng suất và chữ đường rất cao. Vùng hoạt động của SLS không có nhiều nhà máy đường cạnh tranh.
- SBT, BHS và LSS có biên lợi nhuận tương tự nhau quanh mức 13-16%. Do một số hạn chế nên biên lợi nhuận vẫn thấp hơn so với SLS.
 - Nhà máy của SBT, BHS ở vùng Đông Nam Bộ cơ sở hạ tầng phát triển, điều kiện tự nhiên thuận lợi, tuy nhiên chữ đường lại thấp nhất so với các công ty cùng niêm yết. Nhà máy của LSS ở vùng Bắc Trung Bộ, cụ thể là tỉnh Thanh Hóa, đất đai tập trung điều kiện phát triển hơn vùng của SLS, mặc dù mía có chữ đường khá cao nhưng năng suất lại thấp, thấp nhất trong các công ty niêm yết của ngành.
 - Cả ba công ty này đều có hoạt động luyện đường tinh luyện RE từ đường thô. Trong đó, BHS và SBT có quy mô luyện đường tinh từ đường thô lớn nhất cả nước, giúp hai doanh nghiệp tận dụng triệt để công suất nhà máy. BHS và SBT tập trung phát triển sản phẩm chủ lực là đường tinh luyện, năm 2016 lần lượt sản xuất được 32,5% và 29,0% đường tinh luyện cả nước. Vì luyện đường RE từ đường thô có biên lợi nhuận thấp hơn so với luyện từ mía nên mặc dù hoạt động này giúp quy mô doanh thu tăng nhưng cũng ảnh hưởng làm thấp biên lợi nhuận xuống so với doanh nghiệp chỉ sản xuất luyện đường từ mía.
- Biên lợi nhuận gộp của SBT giảm trong năm 2016. Nguyên nhân do giá đường trong nước tăng khiến giá mía nguyên liệu tăng theo, nhưng giá bán của SBT không tăng được tương ứng. Giá đường bán buôn bình quân cả nước tăng 10% nhưng giá bán của SBT chỉ tăng 4-5% so với cùng kỳ do công ty sử dụng các hợp đồng tương lai trong khâu bán hàng.
- Xét riêng mảng đường của QNS, biên lợi nhuận đạt khoảng 14-16%. Nhà máy của QNS ở Duyên Hải Miền Trung có tiềm năng phát triển ngành mía đường tốt, đất đai và thời tiết thuận lợi, chữ đường cao hơn so với vùng nguyên liệu phía Nam. Xét toàn công ty, biên lợi nhuận của QNS lên đến 33% do mảng sữa, bia và bánh kẹo có biên lãi gộp cao.

- Nhà máy của KTS ở vùng Tây Nguyên, chữ đường trong mía cao nhất nước nhưng năng suất thấp.

4.3.3. Chi phí bán hàng



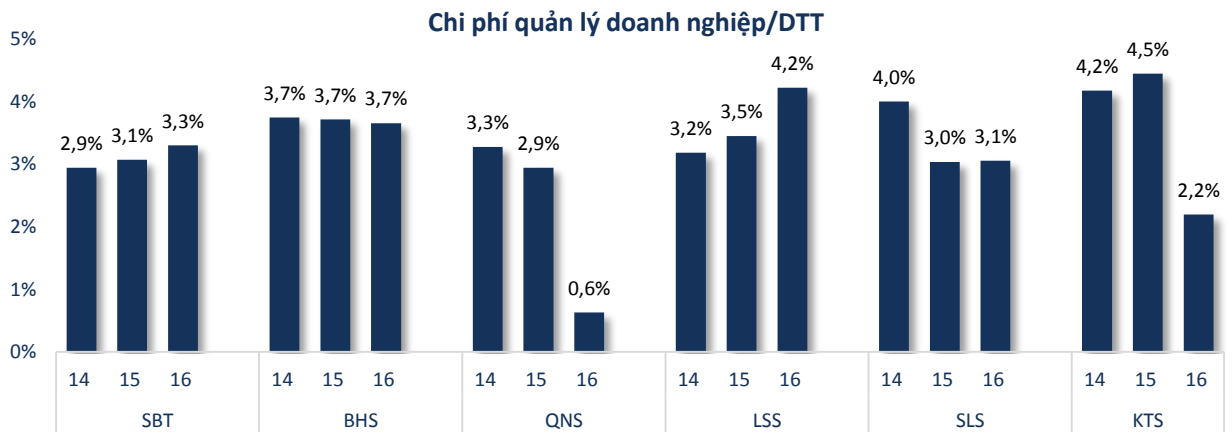
% chi phí bán hàng/doanh thu (CPBH/DT) của 3 công ty SBT, BHS và LSS khá tương đồng, ở mức 2-3%; của hai công ty SLS và KTS thì khá thấp từ 0,4-1%.

- BHS, SBT và LSS phân phối đường chủ yếu qua kênh bán buôn chiếm trên 80% sản lượng đường bán ra của mỗi công ty. BHS là công ty có thương hiệu và mạnh về hệ thống phân phối. Thị trường bán buôn của BHS tập trung hơn 90% tại TP.HCM, Đồng Nai và Bình Dương, còn thị trường bán lẻ thì rộng khắp cả nước. Riêng SBT có thêm 6,3% doanh thu đến từ hoạt động bán hàng ra thị trường nước ngoài.
- QNS bán buôn đường sản xuất từ nhà máy An Khê (chiếm 88% tổng sản lượng) và sử dụng cho tiêu thụ nội bộ đường sản xuất từ nhà máy Phổ Phong (chiếm 12% tổng sản lượng). Hai nhà máy đường này chỉ sản xuất đường RS. CPBH/DTT cả công ty ở mức cao do chi phí bán hàng của mảng sữa cao. CPBH/DTT mảng sữa lên tới 20% và có thể gia tăng hơn nữa do cạnh tranh ngày càng cao với sữa bò và sự chững lại trong tiêu thụ của ngành.
- SLS bán hàng thông qua cả hai kênh bán lẻ và bán buôn, công ty được hỗ trợ bán hàng thông qua công ty Kim Hà Việt, một công ty chuyên kinh doanh đường thuộc sở hữu của bà Trần Thị Thái (cổ đông lớn nhất của SLS).

Khách hàng lớn của các công ty

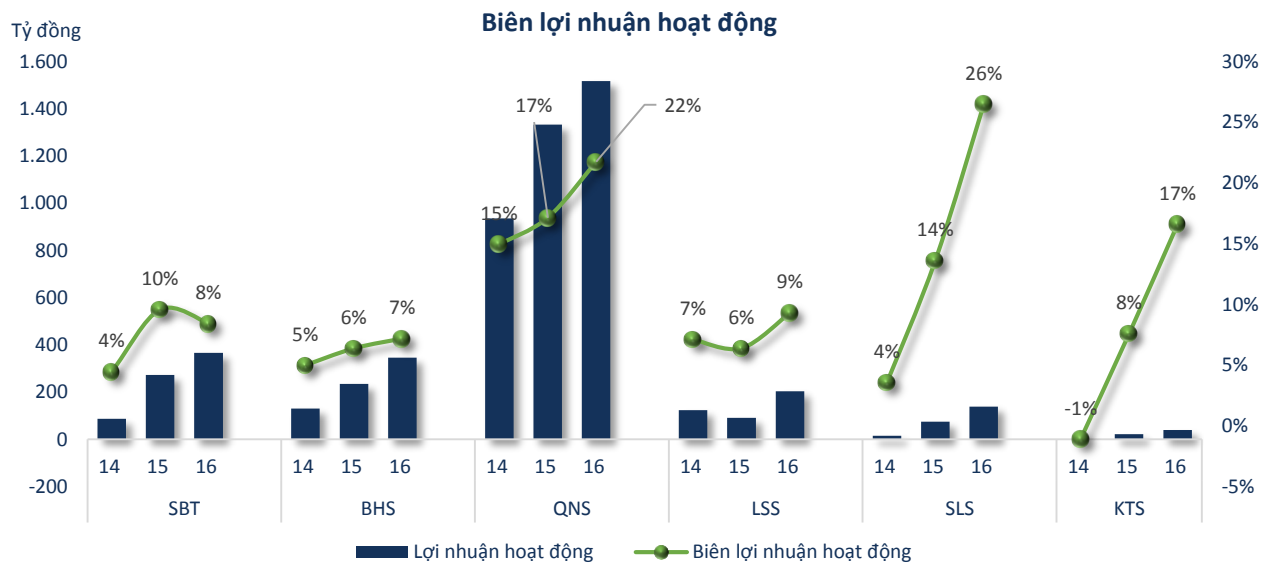
SBT	BHS	LSS	SLS
Pepsi, Vinamilk, Trung Nguyên	Vinamilk, Vinacafe bien hòa, pepsico việt nam, Công ty TNHH URV Việt Nam, Công ty TNHH Friesland Campina Việt Nam	Pepsi, Coca Cola, Vinamilk, ULC...	TNHH Kim Hà Việt, TNHH Thái Liên

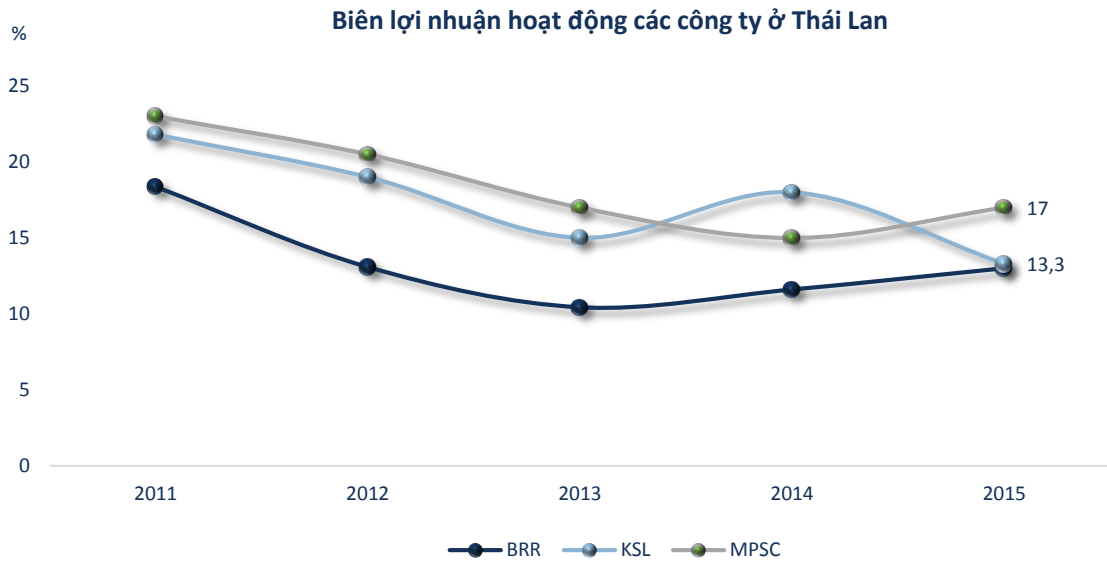
4.3.4. Chi phí quản lý doanh nghiệp



Chi phí quản lý của các công ty nhìn chung ở mức 3-4% doanh thu. Riêng QNS, chi phí quản lý năm 2016 có sự đột biến giảm từ mức 2,9% xuống 0,6% doanh thu, nguyên nhân do công ty hòa nhập quỹ phát triển khoa học công nghệ 90 tỷ, năm 2015 trích trước 115 tỷ nhưng không sử dụng hết, số dư cuối năm của quỹ này lúc đó là 128 tỷ. Sang năm 2016, công ty hoàn nhập 90 tỷ quỹ này nên số dư cuối kỳ chỉ còn lại 14,8 tỷ. Bằng cách này, chi phí quản lý của công ty năm 2016 giảm mạnh còn 44,1 tỷ trong khi năm trước là 229,4 tỷ.

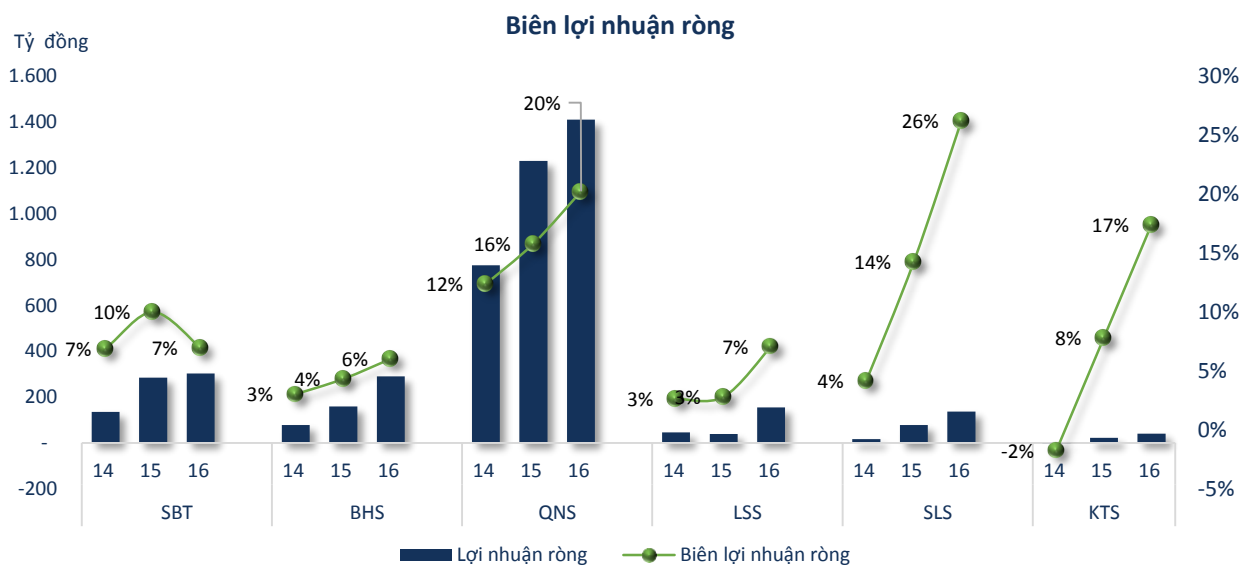
4.3.5. Biên lợi nhuận hoạt động





Nhìn chung, so với các công ty ở Thái Lan, biên lợi nhuận hoạt động của các công ty ngành đường nước ta còn thấp, ba công ty hàng đầu là SBT, BHS và LSS đều có biên lợi nhuận quanh mức 6-9% trong khi biên lợi nhuận của công ty Thái Lan từ 13-17%. Chỉ có SLS là có biên lợi nhuận cao hơn so với đường Thái Lan tuy nhiên quy mô lại nhỏ. Như vậy, khi bước vào hội nhập năm 2018, hầu hết đường của Việt Nam sẽ không có lợi thế cạnh tranh do giá bán đường đang ở mức cao hơn trong khi biên lợi nhuận lại thấp hơn.

4.3.6. Lợi nhuận sau thuế



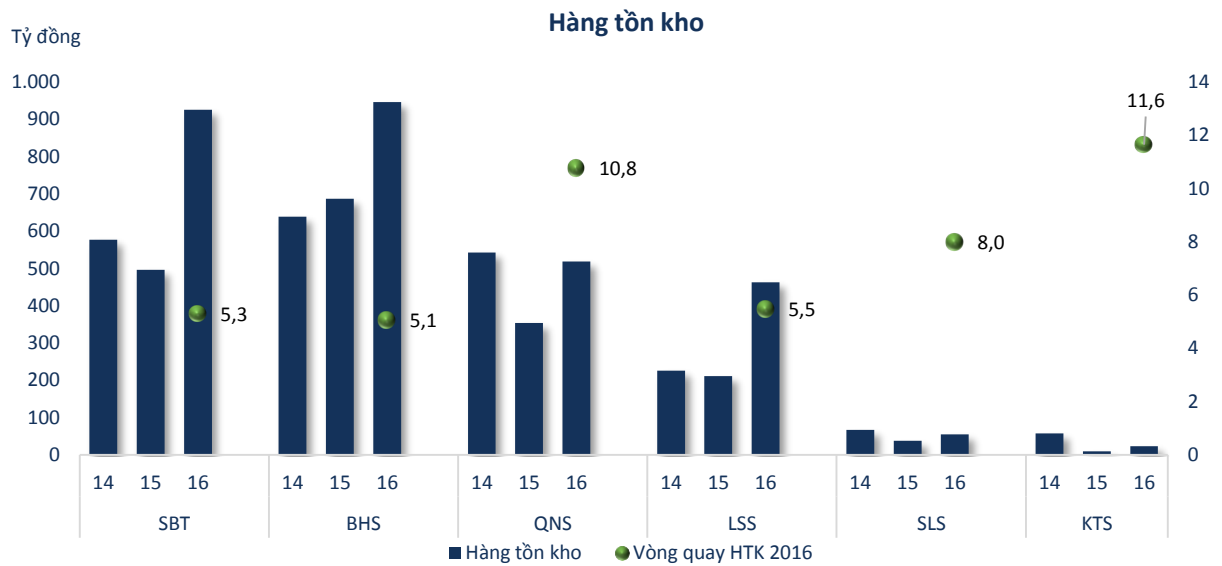
Nhìn chung năm 2016 biên lợi nhuận ròng các công ty đều tăng do giá đường trong nước tăng.

Trong ngành, SLS là doanh nghiệp có biên lợi nhuận ròng lớn nhất, bên cạnh lợi thế biên lợi nhuận gộp cao nhất, CPHB/DT thấp nhất thì SLS còn được hưởng chính sách miễn thuế thu nhập doanh nghiệp của nhà nước do hoạt động chế biến đường tại Sơn La, địa bàn kinh tế đặc biệt khó khăn.

Năm 2016 biên lợi nhuận ròng của SBT giảm còn 7%, một phần do chi phí tài chính tăng cao lên 186 tỷ đồng (+107 tỷ yoy). BHS và LSS có biên lợi nhuận ròng khá tương đồng khoảng 6-7%. QNS có biên lợi nhuận ròng cao đến từ các hoạt động kinh doanh sữa, bia, nước khoáng, bánh kẹo.

4.4. Tình hình tài chính

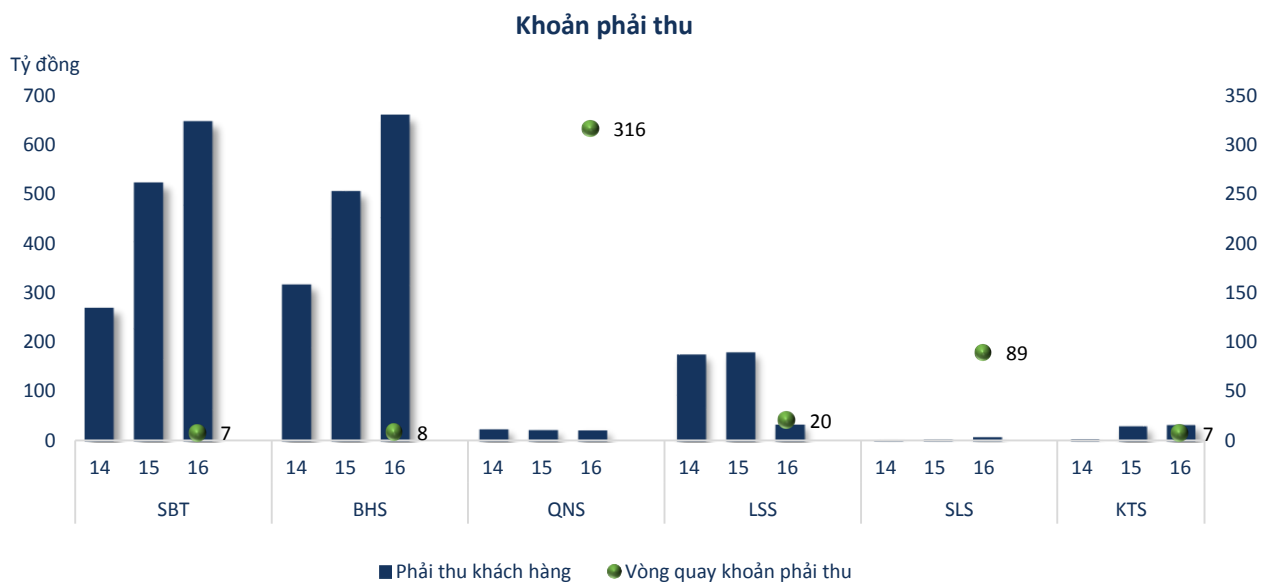
4.4.1. Tình hình hàng tồn kho

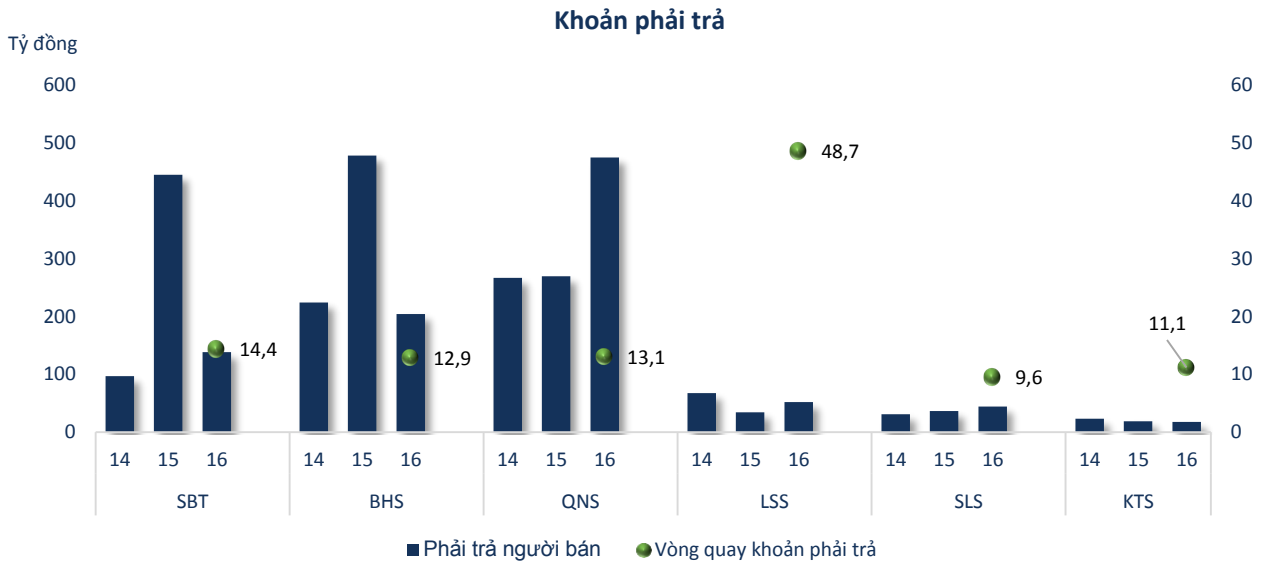


Do đặc thù nhà máy đường chỉ sản xuất 6 tháng cho tiêu thụ cả năm nên hàng tồn kho của các công ty trong ngành ở mức cao. Năm 2016 hàng tồn kho xu hướng gia tăng có thể do các công ty dự trữ hàng tồn kho nhiều để hưởng lợi từ xu hướng giá tăng trong năm. Tiêu biểu như SBT, mua đường thô từ cuối năm 2015 để sử dụng cho năm 2016.

Chỉ số vòng quay hàng tồn kho của SBT, BHS và LSS thấp hơn so với các công ty trong ngành, một phần do cả ba công ty đều có tồn kho đường thô để tinh luyện ra đường RE. SLS và KTS có vòng quay hàng tồn kho cao cho thấy khả năng tiêu thụ hàng hóa của hai công ty tốt.

4.4.2. Khoản phải thu & khoản phải trả



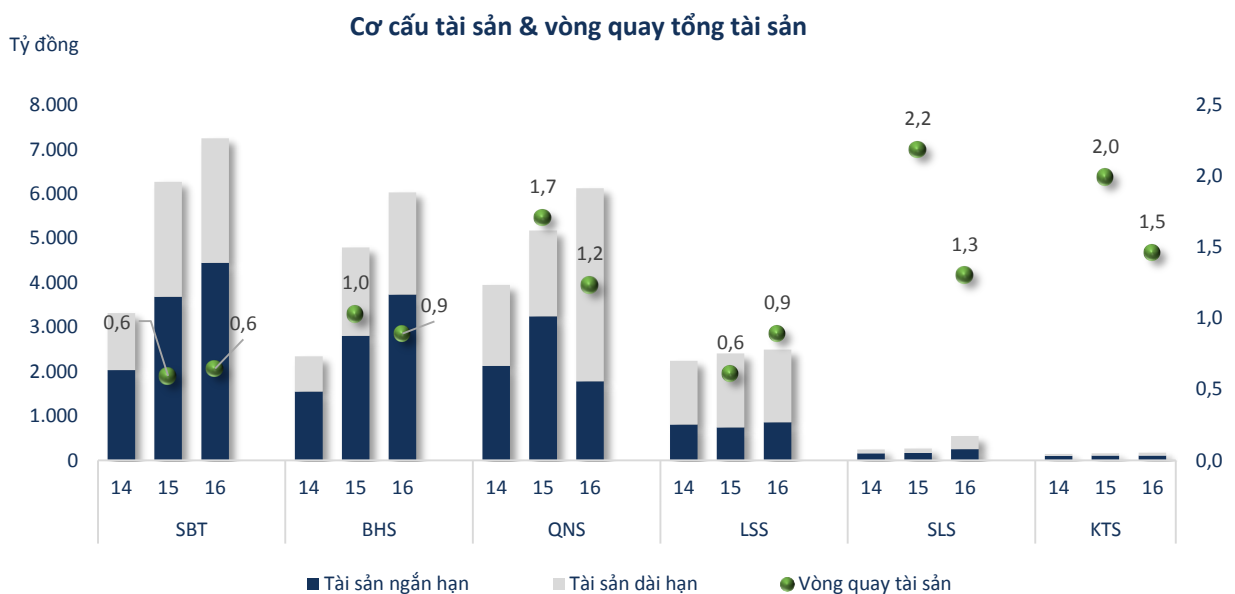


Nhìn chung, vòng quay khoản phải thu của các công ty (trừ QNS và SLS) thấp hơn số vòng quay khoản phải trả. Cho thấy các công ty bị khách hàng chiếm dụng vốn nhiều hơn là công ty chiếm dụng được vốn từ nhà cung cấp, làm gia tăng nhu cầu sử dụng vốn lưu động.

Khoản phải thu của SBT và BHS khá tương đồng nhau, khoản phải thu có xu hướng tăng theo sự gia tăng doanh thu trong 3 năm qua. Khoản phải thu của BHS và SBT chủ yếu của các khách hàng công nghiệp như PepsiCo, VNM và các doanh nghiệp trong tập đoàn TTC. Do đặc thù ngành bán buôn, phải giữ mối quan hệ làm ăn lâu dài với khách hàng nên khoản phải thu cao là điều không tránh khỏi. Đặc biệt, cánh cửa hội nhập sắp mở sẽ khiến cho sức mạnh của khách hàng ngày càng gia tăng nên việc giữ lại được khách hàng hiện tại là điều rất quan trọng đối với các công ty. Khoản phải trả của BHS và SBT cũng khá tương đồng, chủ yếu với các công ty trong tập đoàn TTC.

Riêng SLS và QNS có lợi thế là vòng quay khoản phải thu rất cao trong khi vòng quay khoản phải trả thấp giúp cho hai công ty tiết kiệm được vốn lưu động.

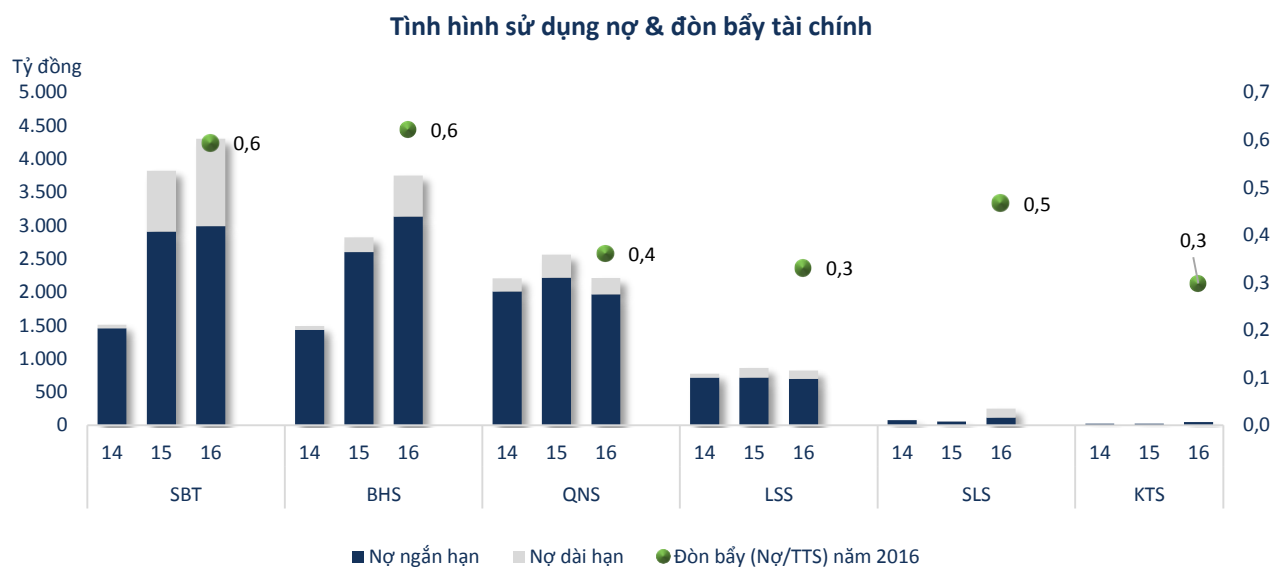
4.4.1. Tình hình tài sản



Quy mô tài sản của SBT, QNS và BHS lớn nhất ngành, lần lượt đạt 7,2 ngàn tỷ đồng, 6,1 ngàn tỷ đồng và 6,0 ngàn tỷ đồng. Tiếp theo là LSS có quy mô trung bình 2,5 ngàn tỷ đồng. Nhỏ nhất là SLS và KTS có quy mô dưới 600 tỷ đồng. Năm 2015, SEC sáp nhập vào SBT và NHS sáp nhập vào BHS nên tài sản của SBT và BHS tăng mạnh. Đặc điểm của ngành đường là tài sản ngắn hạn lớn, chủ yếu do hàng tồn kho dự trữ cao.

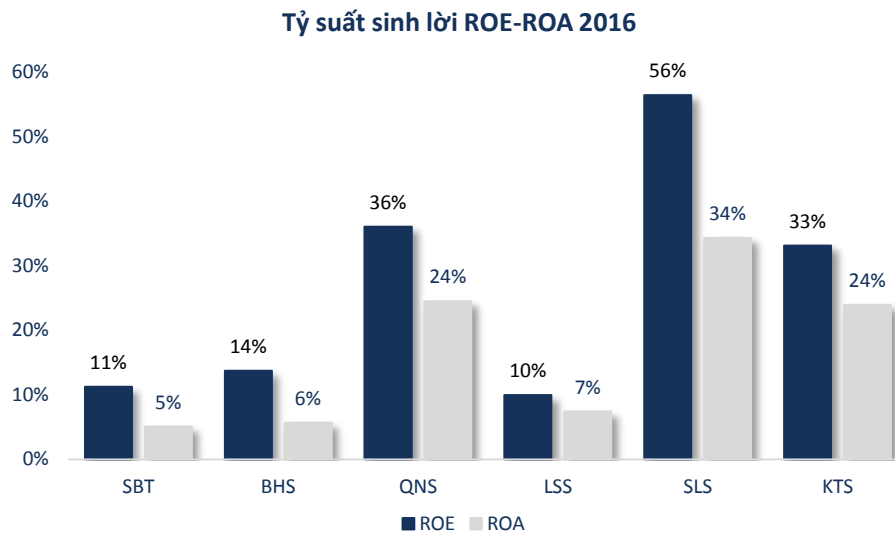
Hiệu quả sử dụng tài sản của SLS và KTS ở mức cao nhất so với các công ty trong ngành, vòng quay tài sản trên 1 lần, do quy mô tài sản nhỏ. Hiệu quả sử dụng tài sản của SBT còn khá thấp, vòng quay tài sản chỉ đạt 0,6 lần, do mới sáp nhập SEC vào trong khi chưa ổn định sản xuất. Tiếp theo là LSS và BHS có hiệu quả khá hơn so với SBT, vòng quay tài sản đạt 0,9 lần, LSS tăng được hiệu quả sử dụng tài sản năm 2016 do quy mô tài sản không biến động nhiều trong khi doanh thu tăng trưởng tốt.

4.4.2. Tình hình nguồn vốn



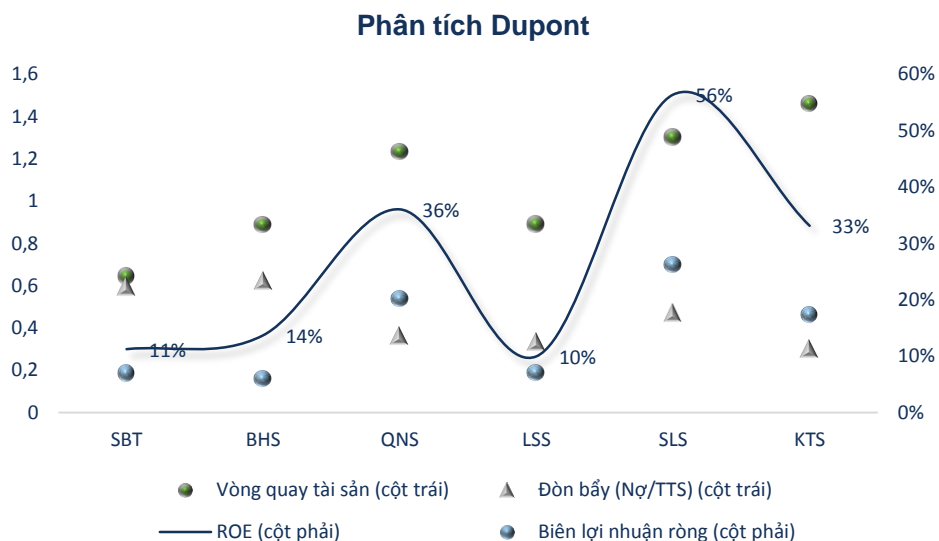
Do đặc thù ngành dự trữ hàng tồn kho nhiều, vốn tài trợ cho chi phí sản xuất của nông dân ở các diện tích liên kết thường được ứng trước từ đầu vụ nên nhu cầu vốn lưu động của các công ty ngành mía đường lớn. Vì vậy, trong cơ cấu nợ vay, phần lớn là nợ ngắn hạn. BHS và SBT có nhu cầu sử dụng nợ lớn nhất, tỷ trọng nợ trong tổng tài sản ở mức cao khoảng 60%, các công ty còn lại vào khoảng 30-40%. Ngành đường là ngành thâm dụng vốn, có chu kỳ đầu tư và hiện tại đang là chu kỳ tái đầu tư mới để chuẩn bị hội nhập 2018-2020 nên các công ty trong ngành có nhu cầu nguồn vốn lớn. Năm 2016, SBT và BHS đã phát hành lần lượt phát hành 1.000 tỷ và 500 tỷ trái phiếu để đầu tư tăng vùng nguyên liệu, xúc tiến khoa học, tăng công suất nhà máy, tăng sở hữu trong các công ty cùng ngành...

4.4.1. Hiệu suất sinh lời



Với quy mô tài sản cũng như nguồn vốn lớn, chưa đem lại hiệu quả ngay nên tỷ suất sinh lời của SBT và BHS khá thấp, ROE lần lượt là 11% và 14%, ROA lần lượt là 5% và 6%. Hiệu suất sinh lời của các công ty quy mô nhỏ hơn như SLS và KTS lại ở mức cao, với ROE lần lượt là 56% và 33%, ROA lần lượt là 34% và 24%.

4.4.2. Phân tích Dupont

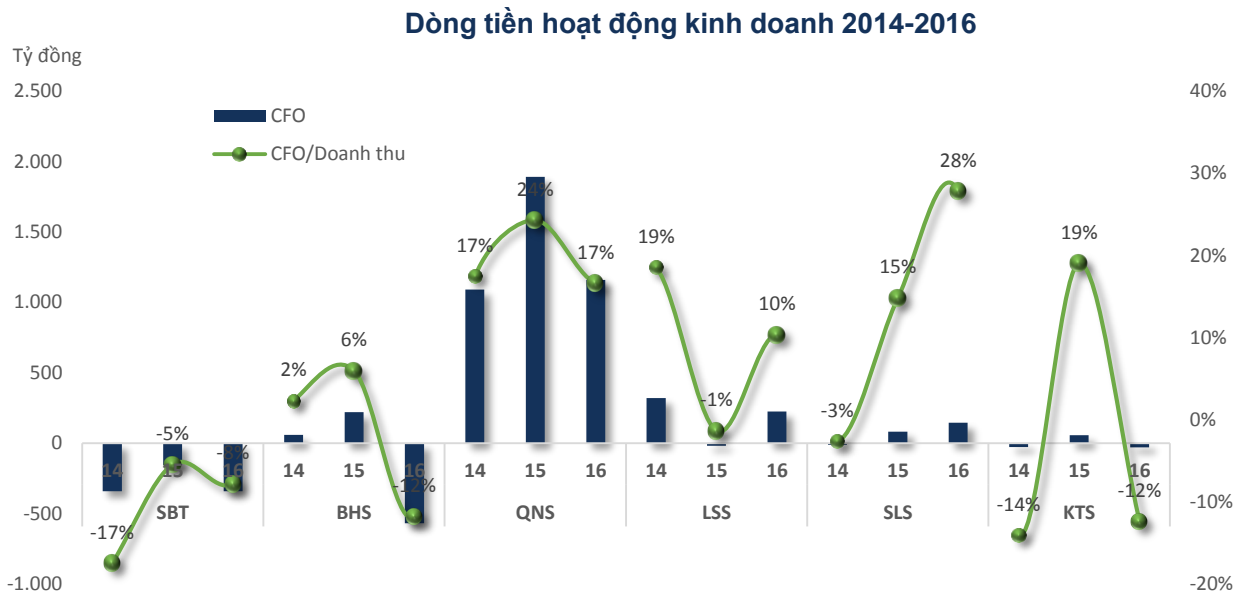


SLS là công ty dẫn đầu về tỷ suất sinh lời ROE, theo sau là KTS và QNS nhờ vào vòng quay tài sản và biên lợi nhuận ròng cao mặc dù sử dụng đòn bẩy tài chính ở mức thấp.

3 công ty có quy mô lớn trong ngành là SBT, BHS và LSS lại có ROE thấp, do hiệu quả sử dụng tài sản và biên lợi nhuận ròng thấp. ROE của SBT và BHS thấp, do hai công ty mới tăng một lượng vốn lớn để đầu tư nên hiện tại chưa đem lại ngay lợi ích tương ứng, chi phí sử dụng vốn lớn ăn mòn vào lợi nhuận và vòng quay tài sản ở mức thấp. Còn LSS có công suất thiết kế nhà máy gần như tương đồng với SBT, BHS nhưng lại có diện tích vùng nguyên liệu nhỏ hơn, đồng thời nhà máy của LSS luyện cũng ít đường thô hơn so với SBT và BHS nên hiệu quả chưa cao, vòng quay tài sản cũng thấp.

4.5. Phân tích dòng tiền

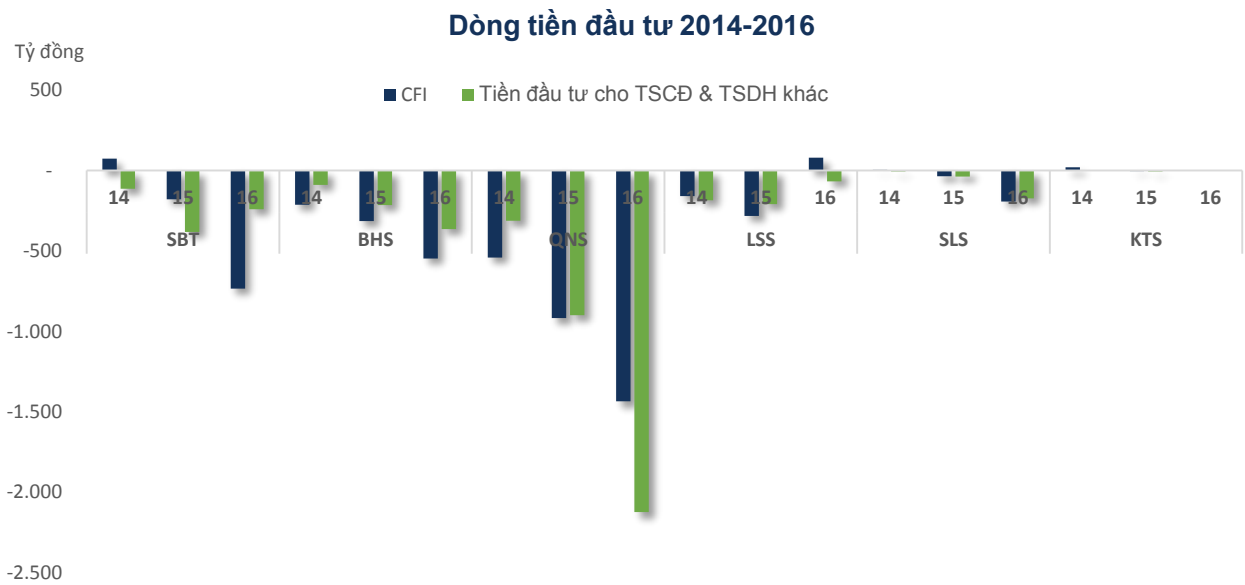
4.5.1. Dòng tiền kinh doanh



Nhìn chung, trong những năm gần đây dòng tiền thuần từ hoạt động kinh doanh (CFO) của các doanh nghiệp ngành mía đường có sự phân hóa, trong khi QNS, LSS và SLS có CFO dương thì SBT, BHS và KTS lại có CFO âm hoặc dương với độ lớn thấp. Những biến động này chủ yếu đến từ tình hình tiêu thụ cũng như giá bán đường của doanh nghiệp có khả quan hay không. Hầu hết các công ty đều có kết quả kinh doanh không tốt trong năm 2014 và khả quan trong năm 2016. Xét riêng tác động này thì CFO sẽ bị ảnh hưởng tương ứng giảm trong năm 2014 và tăng trong năm 2016. Tuy nhiên, do mỗi doanh nghiệp có những chính sách quản trị vốn lưu động khác nhau, theo đó là những tác động khác nhau đến các thay đổi trong hàng tồn kho, khoản phải thu hay trả trước cho nhà cung cấp (đa số là doanh nghiệp thương mại cung cấp đường thô và nông dân trồng mía) hay sự chiếm dụng vốn từ các doanh nghiệp thương mại. Từ đó, khiến cho CFO cũng biến động khác nhau. Đặc biệt, SBT thường xuyên thực hiện việc trả trước cho nhà cung cấp, bên cạnh đó lại bị khách hàng chiếm dụng vốn cùng với việc thường xuyên tích trữ hàng tồn kho khiến CFO của công ty liên tục âm.

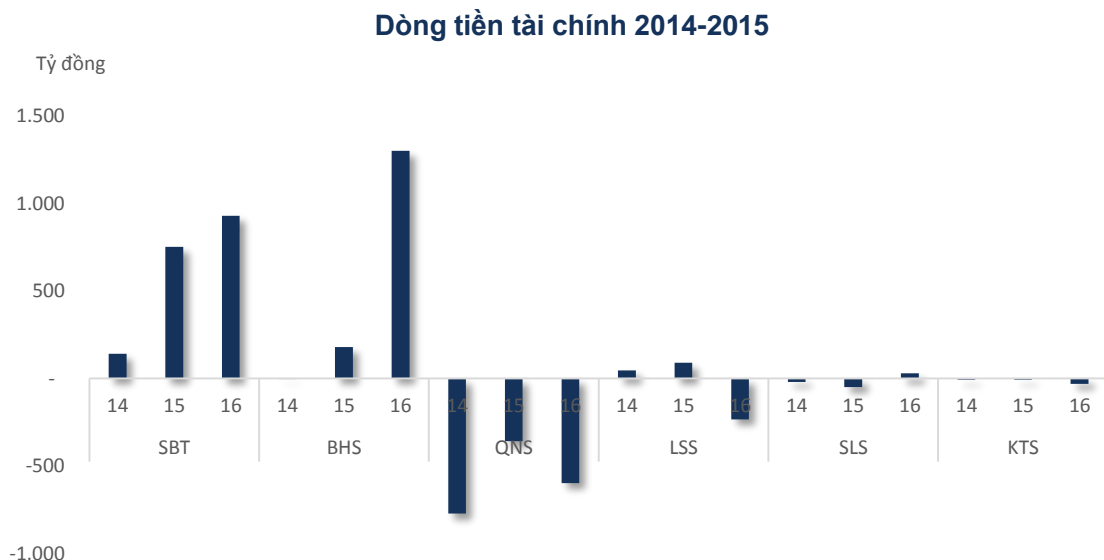
Năm 2014, giá đường xuống thấp, các công ty có xu hướng tăng tích trữ hàng tồn kho cả về nguyên vật liệu lẫn thành phẩm khiến CFO giảm thấp (ngoại trừ LSS có tồn kho giảm mạnh). Năm 2015, nhờ vào hàng tồn kho năm 2014 giúp cho kết quả kinh doanh của SBT tăng trưởng mạnh mẽ, tuy nhiên, do thực hiện trả trước cho người bán (là các công ty thương mại và ứng trước tiền cho nông dân trồng mía) khiến CFO của công ty tiếp tục âm; tương tự LSS tăng các khoản phải thu khiến CFO âm; trong khi đó, SLS và BHS đều có CFO dương và tăng về độ lớn do bên cạnh kết quả kinh doanh tốt, thì SLS có hàng tồn kho giảm và BHS có khoản phải trả tăng mạnh (khoản phải trả này đến từ khoản phải trả người bán ngắn hạn là các bên liên quan và đều là thành viên của tập đoàn TTC). Sang năm 2016, hầu hết các công ty có kết quả kinh doanh khả quan nhưng lượng tồn kho cả thành phẩm và nguyên vật liệu đều tăng (có thể do vào cuối kỳ, hoạt động tiêu thụ đường trong nước bị chững lại). SBT và BHS tăng khoản phải thu về cho vay ngắn hạn và giảm các khoản chiếm dụng vốn được từ nhà cung cấp, cùng một phần áp lực từ chi phí lãi vay làm CFO của hai công ty âm. LSS và SLS nhờ vào kết quả kinh doanh tốt mà có CFO dương. Ngoài ra, LSS còn giảm được khoản phải thu khách hàng giúp bù lại dòng tiền dùng tích trữ hàng tồn kho, và trả các khoản phải trả.

4.5.1. Dòng tiền đầu tư



Nhìn chung, trong những năm gần đây các công ty trong ngành có hoạt động đầu tư khá đơn giản và có xu hướng âm hoặc dương không đáng kể. Hầu hết các công ty đều có nhu cầu chi đầu tư thường xuyên mua tài sản cố định và tài sản dài hạn khác. Nhu cầu chi đầu tư lớn, đột biến không có do công suất hoạt động của các nhà máy đường vẫn chưa sử dụng hết, ngoại trừ SLS chi đầu tư để nâng công suất nhà máy từ 2.500TMN lên 3.000 TMN khiến dòng tiền đầu tư của công ty năm 2016 âm lớn. SBT và BHS có thêm hoạt động chi đầu tư vào các doanh nghiệp khác, đa số là doanh nghiệp cùng ngành. Từ đó cho thấy mức độ tập trung vào hoạt động kinh doanh cốt lõi của hai công ty cao.

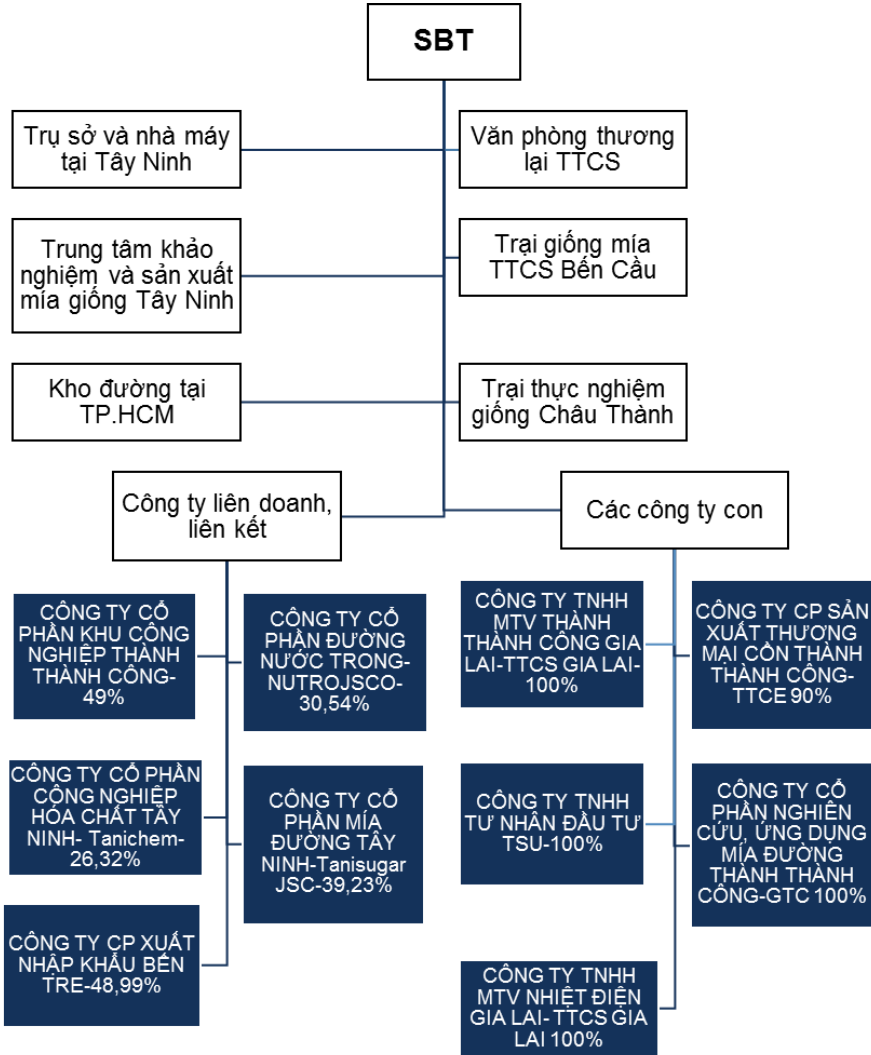
4.5.2. Dòng tiền tài chính

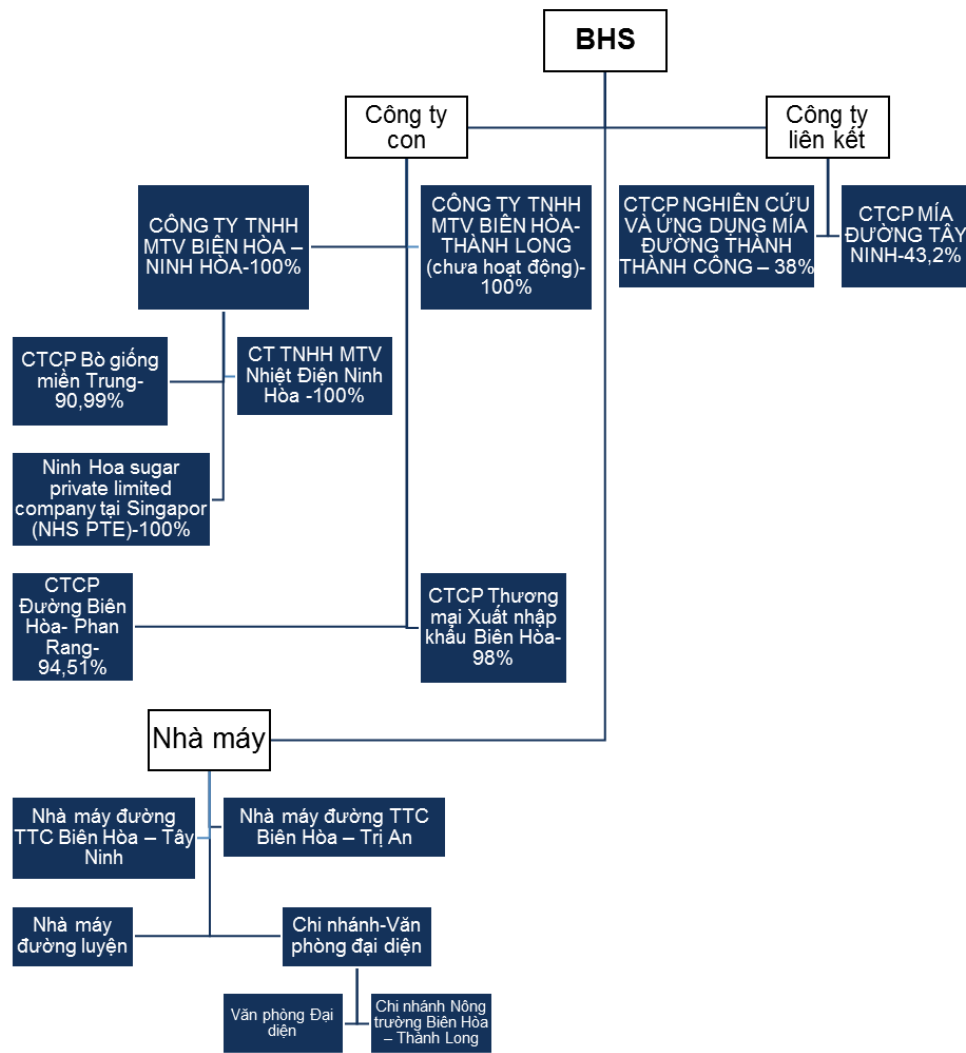


Dòng tiền tài chính của SBT và BHS liên tục dương do gia tăng các hoạt động đi vay (cao hơn so với nhu cầu trả nợ gốc vay). Năm 2016, SBT và BHS thực hiện 2 gói phát hành trái phiếu lớn nhằm gia tăng đầu tư, cải thiện hoạt động kinh doanh chuẩn bị cho thời kỳ hội nhập. Do đó, năm 2016 hai công ty này có đòn bẩy tài chính cao nhất ngành (như đã đề cập ở trên). Các doanh nghiệp khác như SLS, KTS có dòng tiền tài chính khá ổn định, một điểm đáng chú ý là dòng tiền trả cổ tức bằng tiền của hai doanh nghiệp này là thường xuyên và ở mức cao so với các doanh nghiệp cùng ngành khác.

4.6. Cơ cấu sở hữu

Các công ty mía đường ở phía Nam có cơ cấu sở hữu chéo phức tạp, đầu mối sở hữu lớn nhất là tập đoàn Thành Thành Công của vợ chồng ông Đặng Văn Thành và bà Huỳnh Bích Ngọc. Vừa qua, SBT và BHS đã thông qua phương án sáp nhập. Sau sáp nhập, SBT trở thành công ty mía đường lớn nhất ngành, chiếm 36% sản lượng đường sản xuất cả nước. **Sơ đồ cơ cấu tổ chức 2 công ty trước sáp nhập:**





Các chỉ tiêu của công ty sau sáp nhập

Tỷ trọng/biến động

Diện tích trồng mía	49.000 ha	17% toàn ngành
Sản lượng mía	3.000 ngàn tấn	21% toàn ngành
Công suất thiết kế	30.000 TMN	20% toàn ngành
Sản lượng đường sản xuất từ mía	280 ngàn tấn	20% tổng sản lượng đường cả nước
Sản lượng đường từ đường thô	224 ngàn tấn	16% tổng sản lượng đường cả nước
Doanh thu dự kiến 2017/2018	8.353 tỷ đồng	+ 2,08 lần KH 2016/2017
LNTT dự kiến 2017/2018	674,5 tỷ đồng	+ 2,14 lần KH 2016/2017
Vốn điều lệ	5.570 tỷ đồng	+ 2,2 lần
Tổng tài sản	14.676 tỷ đồng	+ 1,8 lần
Tổng nợ	9.313 tỷ đồng	63,4% TTS

4.7. Cập nhật thông tin công ty

4.7.1. Công ty cổ phần Mía đường Thành Thành Công Tây Ninh (HOSE)

Công ty cổ phần Mía đường Thành Thành Công Tây Ninh (HOSE) 27/07/2017			
Vốn hóa (tỷ đồng)	10.444	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu

Giá đóng cửa gần nhất	41.250	CTCP Đầu tư Thành Thành Công	23,6
Giá cao nhất 52 tuần	41.400	CTCP Thương mại Đầu tư Thuận Thiên	17,3
Giá thấp nhất 52 tuần	22.000	Market Vectors Vietnam ETF	3,3
KLĐLH hiện tại (triệu cp)	253	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	6,8
P/E (năm gần nhất)	34	P/B (năm gần nhất)	3,5

Danh mục sản phẩm

- Đường các loại, trong đó 62% sản lượng là đường tinh luyện RE, 38% còn lại là đường trắng RS.
- Các sản phẩm cạnh đường: mật rỉ, điện thương phẩm, nước đóng chai, phân vi sinh hữu cơ, bã mía.

Doanh thu & chi phí chính

SBT là doanh nghiệp thuần sản xuất đường, vụ 2015/2016 tỷ trọng đóng góp trong doanh thu thuần từ đường là 93,4% (doanh thu từ đường RE chiếm 76%, RS chiếm 17%), từ mật rỉ là 2,6%, từ điện là 1,5%, còn lại đến từ phân bón và doanh thu khác. Mật rỉ và điện có xu hướng thu nhỏ tỷ trọng trong doanh thu của SBT 3 năm trở lại đây. Năm 2017 SBT dự định thực hiện đầu tư 200 tỷ vào nâng cấp công suất nhà máy điện.

Địa bàn hoạt động kinh doanh chính của SBT là miền Nam, đóng góp khoảng 87% doanh thu, xuất khẩu chiếm tỷ trọng nhỏ khoảng 6% doanh thu. SBT chiếm 27% thị phần đường ở miền Nam, 23% ở miền Trung - Tây Nguyên và 17% cả nước. Trên 90% doanh thu của SBT đến từ nhóm khách hàng công nghiệp, một phần nhỏ doanh thu đến từ mảng bán lẻ với thương hiệu Bonsu. Vì phục vụ khách hàng công nghiệp nên chính sách giá bán của SBT cũng được cố định theo từng quý hoặc 6 tháng với sản lượng cam kết.

Mang đặc điểm của một nhà máy đường, chi phí mía và đường thô nguyên liệu là chi phí lớn nhất, chiếm 70-80% tổng chi phí sản xuất đường của công ty.

Điểm mạnh

- Hoạt động trong vùng có đất đai tập trung, bằng phẳng, thuận tiện cho cơ giới hóa, điều kiện tưới tốt. Công ty đang phát triển vùng nguyên liệu tự chủ, dự kiến đáp ứng 30-40% nhu cầu mía nguyên liệu của nhà máy vào vụ 2018/2019 với chi phí thấp ngang với chi phí mía của Thái Lan.
- Cơ sở hạ tầng, kho bãi đầy đủ, hệ thống giao thông phát triển, vị trí địa lý thuận lợi cho việc cung cấp đường RE đến khách hàng công nghiệp.
- Quy mô tài sản lớn, thời hạn sử dụng còn dài trong khi khấu hao gần hết.
- Khách hàng công nghiệp là chủ yếu, đầu ra ổn định.
- Sở hữu công ty thương mại ở Sing-ga-po hỗ trợ cho hoạt động xuất khẩu đường.
- Khả năng luyện đường RE lớn trong khi mức độ cạnh tranh đường tinh luyện RE thấp do rào cản đầu tư, (phải đầu tư máy móc, thiết bị đặc thù), bên cạnh đó, nhu cầu đường RE trong nước gần như đã được đáp ứng đủ nên hạn chế đối thủ cạnh tranh mới.
- Đường RE có giá cao và ít biến động hơn so với đường RS. Bên cạnh đó, luyện đường RE từ đường thô còn giúp công ty tận dụng được công suất nhà máy khi mía nguyên liệu chưa kịp đáp ứng và việc điều chỉnh giá bán dễ dàng hơn so với đường RS khi giá nguyên liệu đầu vào thay đổi.
- Đường nhập lậu chủ yếu là đường RS nên ít ảnh hưởng đến thị trường đường RE của SBT.
- Sở hữu mảng đường tại Lào (mua từ HNG) vào vụ 2017/2018.

Điểm yếu

- Diện tích mía nguyên liệu bị cạnh tranh với các cây trồng khác. Mía nguyên liệu không đủ cung cấp nên doanh nghiệp sử dụng đường thô để luyện đường RE, khiến biên lợi nhuận giảm đi.
- Chi phí tồn kho cao.
- Khách hàng chiếm dụng vốn nhiều.
- Dòng tiền hoạt động kinh doanh liên tục âm, áp lực lãi vay cao.

Rủi ro đầu tư

- Yếu tố thời tiết thường xuyên biến động ảnh hưởng đến sản lượng và chất lượng mía. Từ đó gây biến động chi phí nguyên liệu đầu vào.
- Công ty có xu hướng sử dụng các hợp đồng tương lai. Vụ 2015/2016, công ty bán forward 60-70% sản lượng đường để giảm rủi ro. Đây là chiến lược ổn định giá bán trong suốt năm tài chính của SBT. Giá đường đầu năm 2016 vừa qua tăng cao nhưng giá bán của SBT chỉ tăng được 4-5% khiến cho doanh nghiệp không tận dụng được đà tăng giá thực tế này.
- Biến động giá đường thế giới ảnh hưởng trực tiếp đến giá đường trong nước, theo dự báo, giá đường thế giới có thể giảm trong vụ 2017/2018.
- Nằm trong rủi ro chung của ngành đường Việt Nam, năm 2018 công ty phải cạnh tranh với đường giá rẻ từ Thái Lan khi dỡ bỏ hạn ngạch nhập khẩu.
- Xu hướng M&A với các công ty trong ngành.

4.7.2. Công ty Cổ phần Đường Biên Hòa (HOSE)

Công ty Cổ phần Đường Biên Hòa (HOSE) 27/07/2017			
Vốn hóa (tỷ đồng)	7.506	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	25.200	CTCP Global Mind Việt Nam	16,1
Giá cao nhất 52 tuần	26.500	CTCP Đầu tư Thành Thành Công	13,4
Giá thấp nhất 52 tuần	9.944	Tổng Công ty Mía đường II - CTCP	6,1
KLĐLH hiện tại (triệu cp)	298	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	6,9
P/E (năm gần nhất)	26	P/B (năm gần nhất)	1,4

Danh mục sản phẩm

- Đường các loại, chủ yếu là đường tinh luyện RE.
- Các sản phẩm cạnh đường: tro mía, bã bùn, mật rỉ, cồn, điện thương phẩm.

Doanh thu & chi phí chính

Phần lớn doanh thu đến từ sản xuất và kinh doanh đường, vụ 2015/2016 tỷ trọng trong doanh thu gồm: đường sản xuất chiếm 69,8%; đường hàng hóa chiếm 6,61%; dịch vụ kinh doanh khác chiếm 23,58%.

BHS có 3 mảng doanh thu chia theo đối tượng khách hàng: doanh thu công nghiệp 80%, bán lẻ 10%, tiểu thủ công nghiệp 10%. Từ 2009 đến nay, BHS tập trung tăng thị trường bán lẻ để giảm bớt sự phụ thuộc vào khách hàng công nghiệp lớn, hiện mảng đường bán lẻ của BHS đã bao phủ được 56 tỉnh thành trên cả nước. Chiến lược đến 2020, giảm tỷ trọng khách hàng công nghiệp lớn còn 65%; tăng tỷ trọng bán lẻ lên 20%; tỷ trọng tiểu thủ công nghiệp cũng tăng lên 15%.

Mang đặc điểm của một nhà máy đường, chi phí mía và đường thô nguyên liệu là chi phí lớn nhất, chiếm 70-80% tổng chi phí sản xuất đường của công ty.

Điểm mạnh

- Vùng hoạt động có đất đai tập trung, bằng phẳng, thuận tiện cho cơ giới hóa, điều kiện tưới tốt.
- Cùng nằm trong vùng Đông Nam Bộ với SBT, BHS có những thuận lợi về cơ sở hạ tầng và vị trí cho việc cung ứng đường cho khách hàng công nghiệp.
- Khách hàng công nghiệp là chủ yếu, đầu ra ổn định.
- Khả năng luyện đường RE lớn trong khi mức độ cạnh tranh đường tinh luyện RE thấp do rào cản đầu tư, (phải đầu tư máy móc, thiết bị đặc thù), bên cạnh đó, nhu cầu đường RE trong nước gần như đã được đáp ứng đủ nên hạn chế đối thủ cạnh tranh mới.
- Đường RE có giá cao và ít biến động hơn so với đường RS. Bên cạnh đó, luyện đường RE từ đường thô còn giúp công ty tận dụng được công suất nhà máy khi mía nguyên liệu chưa kịp đáp ứng và việc điều chỉnh giá bán dễ dàng hơn so với đường RS khi giá nguyên liệu đầu vào thay đổi.
- Đường nhập lậu chủ yếu là đường RS nên ít ảnh hưởng đến thị trường đường RE của BHS.
- Là công ty duy nhất ở Việt Nam sở hữu công nghệ tinh luyện đường của Nhật Bản.
- Thương hiệu phổ biến, mức độ nhận biết cao với 42 nhãn hiệu độc quyền, hệ thống phân phối rộng khắp.

Điểm yếu

- Diện tích mía nguyên liệu tiếp tục giảm, bị cạnh tranh với nhiều cây trồng khác như cao su, khoai mì, cà phê. Sản lượng mía chưa đáp ứng đủ nhu cầu cho nhà máy đường Biên Hòa Tây Ninh (chiếm 30% công suất toàn hệ thống), nhà máy cần 480.000 tấn mía để tối đa công suất trong khi vụ 2015/2016 chỉ đạt 350.000 tấn (đáp ứng 73% nhu cầu). Mía nguyên liệu không đủ cung cấp nên doanh nghiệp sử dụng đường thô để luyện đường RE, khiến biên lợi nhuận giảm đi.
- BHS có hoạt động thu mua đường thô để tinh luyện chiếm khoảng 60% tổng sản lượng đường của công ty khiến biên lợi nhuận gộp thấp hơn so với các doanh nghiệp trong ngành.
- Chi phí tồn kho cao.
- Khách hàng chiếm dụng vốn nhiều.
- Áp lực lãi vay cao.

Rủi ro đầu tư

- Yếu tố thời tiết thường xuyên biến động ảnh hưởng đến sản lượng và chất lượng mía. Từ đó gây biến động chi phí nguyên liệu đầu vào.
- Biến động giá đường thế giới ảnh hưởng trực tiếp đến giá đường trong nước, theo dự báo, giá đường thế giới có thể giảm trong vụ 2017/2018.
- Nằm trong rủi ro chung của ngành đường Việt Nam, năm 2018 công ty phải cạnh tranh với đường giá rẻ từ Thái Lan khi dỡ bỏ hạn ngạch nhập khẩu.
- Xu hướng M&A với các công ty trong ngành.

4.7.3. Công ty Cổ phần Mía đường Lam Sơn (HOSE)

Công ty Cổ phần Mía đường Lam Sơn (HOSE) 27/07/2017			
Vốn hóa (tỷ đồng)	938	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu (%)
Giá đóng cửa gần nhất	13.400	Hiệp hội Mía đường Lam Sơn – Thanh Hóa	22,3
Giá cao nhất 52 tuần	16.500	CTCP Thương mại và Đầu tư Thăng Long Hà Nội	15,9
Giá thấp nhất 52 tuần	10.900	Nguyễn Thị Phương	6,2

KLĐLH hiện tại (triệu cp)	70	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	5,1
P/E (năm gần nhất)	6	P/B (năm gần nhất)	0,6

Danh mục sản phẩm

- Đường các loại. Trong đó, đường RE chiếm trên 80%.
- Các sản phẩm cạnh đường: mật rỉ, cùn, điện thương phẩm.

Doanh thu & chi phí chính

Phần lớn doanh thu đến từ sản xuất và kinh doanh đường, trong vụ 2015/2016 doanh thu các sản phẩm từ đường chiếm 98,01% tổng doanh thu.

Năm 2015 công ty chính thức nâng cấp 100% đường tinh luyện và bắt đầu đưa đường thô vào luyện. Đường thương mại chiếm 31,3% tổng sản lượng và chiếm 28,4% doanh thu. 10% sản lượng đường của LSS được phân phối cho kênh bán lẻ, 90% cho kênh bán buôn.

Mang đặc điểm của một nhà máy đường, chi phí mía và đường thô nguyên liệu là chi phí lớn nhất, chiếm 70-80% tổng chi phí sản xuất đường của công ty.

Điểm mạnh

- Công ty có nhiều hoạt động chú trọng phát triển năng suất và chất lượng mía như dự án nông nghiệp công nghệ cao Lam Sơn để cung cấp giống mía chất lượng.
- Nhà máy LSS gần các khu công nghiệp nên thuận lợi cho tiêu thụ.
- Khách hàng công nghiệp là chủ yếu, đầu ra ổn định.
- Thanh Hóa là tỉnh có nhiều cơ hội phát triển, thu hút đầu tư, được sự quan tâm của nhà nước cũng như lãnh đạo địa phương.
- Khả năng luyện đường RE lớn trong khi mức độ cạnh tranh đường tinh luyện RE thấp do rào cản đầu tư, (phải đầu tư máy móc, thiết bị đặc thù), bên cạnh đó, nhu cầu đường RE trong nước gần như đã được đáp ứng đủ nên hạn chế đối thủ cạnh tranh mới.
- Đường nhập lậu chủ yếu là đường RS nên ít ảnh hưởng đến thị trường đường RE của LSS.

Điểm yếu

- Diện tích mía đang dần bị thu hẹp do xây dựng các khu công nghiệp, đô thị, khiến người dân không yên tâm đầu tư. Những diện tích còn lại có quy mô nhỏ và mảnh mún, gây trở ngại cho cơ giới hóa.
- Lao động địa phương bị hấp dẫn bởi các công việc khác.

Rủi ro đầu tư

- Yếu tố thời tiết thường xuyên biến động ảnh hưởng đến sản lượng và chất lượng mía. Từ đó gây biến động chi phí nguyên liệu đầu vào.
- Biến động giá đường thế giới ảnh hưởng trực tiếp đến giá đường trong nước, theo dự báo, giá đường thế giới có thể giảm trong vụ 2017/2018.
- Nằm trong rủi ro chung của ngành đường Việt Nam, năm 2018 công ty phải cạnh tranh với đường giá rẻ từ Thái Lan khi dỡ bỏ hạn ngạch nhập khẩu.

4.7.4. Công ty cổ phần Mía đường Sơn La (HNX)

Vốn hóa (tỷ đồng)	1.375	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu (%)
Giá đóng cửa gần nhất	168.500	Trần Thị Thái	27,4
Giá cao nhất 52 tuần	201.000	Công ty TNHH Thái Liên	15,0
Giá thấp nhất 52 tuần	79.500	Tạ Ngọc Hương (Vợ của ông Trần Ngọc Hiếu)	2,9
KLĐLH hiện tại (triệu cp)	8	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	0,2
P/E (năm gần nhất)	10	P/B (năm gần nhất)	3,6

Danh mục sản phẩm

- Đường RS, RE.
- Các sản phẩm cạnh đường: phân bón, mật rỉ.
- Sản phẩm nông nghiệp: sắn, ngô.
- Thuốc trừ sâu, mía giống, xăng, dầu...

Doanh thu & chi phí chính

Phần lớn doanh thu đến từ sản xuất và kinh doanh đường, trong năm 2015, tỷ trọng doanh thu từ đường và mật rỉ của công ty là 85%; từ xăng dầu là 5%; từ phân bón, thuốc trừ sâu và mía giống là 5%.

Mang đặc điểm của một nhà máy đường, chi phí mía và đường thô nguyên liệu là chi phí lớn nhất, chiếm 70-80% tổng chi phí sản xuất đường của công ty.

Điểm mạnh

- Hoạt động trong khu vực nhà máy thừa thớt, ít cạnh tranh nên vùng nguyên liệu ổn định. Công ty có sự gắn bó chặt chẽ với nông dân.
- Năng suất và chữ đường mía cao nhất trong ngành.
- Công ty có kế hoạch nâng công suất nhà máy lên 3000 TMN vào vụ 2016/2017 và lên 4000 TMN vào vụ 2017/2018 nhằm mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh.
- Được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp.
- Ban lãnh đạo có nhiều kinh nghiệm và tâm huyết với công ty. Ban điều hành và sở hữu công ty đều thuộc về gia đình bà Trần Thị Thái.

Điểm yếu

- Vùng nguyên liệu khó cơ giới hóa do đất đồi núi nhiều, diện tích nhỏ khả năng mở rộng diện tích khó, quy mô công ty nhỏ.
- Cơ sở hạ tầng, giao thông vùng hoạt động chưa phát triển.

Rủi ro đầu tư

- Việc phân phối đường thông qua công ty Kim Hà Việt - chuyên kinh doanh đường của bà Trần Thị Thái có thể ảnh hưởng đến doanh thu và lợi nhuận của SLS thông qua điều chỉnh về sản lượng và giá bán đường.
- Yếu tố thời tiết thường xuyên biến động ảnh hưởng đến sản lượng và chất lượng mía. Từ đó gây biến động chi phí nguyên liệu đầu vào.
- Biến động giá đường thế giới ảnh hưởng trực tiếp đến giá đường trong nước, theo dự báo, giá đường thế giới có thể giảm trong vụ 2017/2018.

- Nằm trong rủi ro chung của ngành đường Việt Nam, năm 2018 công ty phải cạnh tranh với đường giá rẻ từ Thái Lan khi dỡ bỏ hạn ngạch nhập khẩu.

4.7.5. Công ty cổ phần Đường Kon Tum (HNX)

Công ty cổ phần Đường Kon Tum (HNX) 27/07/2017			
Vốn hóa (tỷ đồng)	268	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu (%)
Giá đóng cửa gần nhất	52.800	Công ty TNHH Kim Hà Việt	15,0
Giá cao nhất 52 tuần	65.000	Nguyễn Tất Đạt	7,1
Giá thấp nhất 52 tuần	36.000	Trần Thị Thái	3,0
KLĐLH hiện tại (triệu cp)	5	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	9,2
P/E (năm gần nhất)	7	P/B (năm gần nhất)	1,9

Danh mục sản phẩm

- Đường RS, đường thô.
- Các sản phẩm cạnh đường: mật rỉ, bã bùn, phân bón.

Doanh thu & chi phí chính

Phần lớn doanh thu đến từ sản xuất và kinh doanh đường, trong năm 2015, tỷ trọng doanh thu từ đường là 93%, từ mật rỉ là 4%, còn lại từ bã bùn và phân bón. Thị trường tiêu thụ đường và mật của KTS ở Tp HCM, các tỉnh miền Trung - Tây Nguyên và một số tỉnh phía Bắc.

Mang đặc điểm của một nhà máy đường, chi phí mía và đường thô nguyên liệu là chi phí lớn nhất, chiếm 70-80% tổng chi phí sản xuất đường của công ty.

Điểm mạnh

- Mía có chữ đường cao.
- Biên lợi nhuận cao.

Điểm yếu

- KTS có vùng nguyên liệu ở Kon Tum và một số huyện của Gia Lai có địa hình đồi núi gây trở ngại cho cơ giới hóa và vận chuyển.
- Vùng nguyên liệu chưa ổn định, chưa khuyến khích được người dân gắn bó lâu dài.
- Bị tranh mua mía bởi các nhà máy đường lân cận.
- Tỷ lệ thu hồi vốn đầu tư cho nông dân chưa đạt, khoản phải thu có xu hướng gia tăng từ năm 2015 trở lại đây do một số diện tích trồng mía mới không đảm bảo được sản lượng để người dân trả nợ.
- Quy mô công ty nhỏ.

Rủi ro đầu tư

- Cổ phiếu có thanh khoản thấp.
- Yếu tố thời tiết thường xuyên biến động ảnh hưởng đến sản lượng và chất lượng mía. Từ đó gây biến động chi phí nguyên liệu đầu vào.
- Biến động giá đường thế giới ảnh hưởng trực tiếp đến giá đường trong nước, theo dự báo, giá đường thế giới có thể giảm trong vụ 2017/2018.

- Nằm trong rủi ro chung của ngành đường Việt Nam, năm 2018 công ty phải cạnh tranh với đường giá rẻ từ Thái Lan khi dỡ bỏ hạn ngạch nhập khẩu.

4.7.6. Công ty Cổ phần Đường Quảng Ngãi (UpCOM)

Công ty Cổ phần Đường Quảng Ngãi (UpCOM) 27/07/2017			
Vốn hóa (tỷ đồng)	19.676	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu (%)
Giá đóng cửa gần nhất	80.700	Công ty TNHH MTV Thương mại Thành Phát	15,8
Giá cao nhất 52 tuần	99.077	Foremost Worldwide Limited	5,0
Giá thấp nhất 52 tuần	66.231	Võ Thành Đàng	4,6
KLĐLH hiện tại (triệu cp)	244	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	-
P/E (năm gần nhất)	14	P/B (năm gần nhất)	4,2

Danh mục sản phẩm

- Sữa, đường RS.
- Bia, nước khoáng, bánh kẹo.

Doanh thu & chi phí chính

Hai mảng kinh doanh cốt lõi cũng như đóng góp vào doanh thu lớn nhất của QNS là sữa và đường, lần lượt chiếm 48% và 30% doanh thu năm 2015.

QNS hiện sở hữu hai nhà máy đường Phở Phong và An Khê. Chi phí mía và đường thô nguyên liệu là chi phí lớn nhất, chiếm khoảng 70-80% tổng chi phí sản xuất đường.

Điểm mạnh của mảng đường

- Diện tích mía của nhà máy nằm trong vùng có điều kiện tự nhiên, cơ sở hạ tầng giao thông, tưới tiêu thuận lợi.
- Diện tích mía của nhà máy đường Phở Phong có năng suất khá cao, vùng nguyên liệu ổn định. Tỷ lệ trồng mía bằng cơ giới chiếm 63%, cho năng suất bình quân từ 80-90 tấn/ha.
- Vụ 2016/2017 nhà máy đường An Khê đạt công suất 12.000 TMN, và tiếp tục được hiệu chỉnh thiết bị lên 18.000 ngàn TMN, trở thành nhà máy đường lớn nhất cả nước. Bên cạnh đó, QNS cũng sở hữu nhà máy điện lớn nhất nước với công suất 95 MW. Công suất lớn giúp QNS có được lợi thế kinh tế theo quy mô.
- Có nhà máy sữa đầu nành vinasoy, thương hiệu bánh kẹo biscafun hỗ trợ đầu ra cho sản phẩm đường, nhất là khi phải cạnh tranh với đường Thái Lan vào năm 2018.
- Nguồn tài chính tốt, sử dụng ít nợ.

Điểm yếu của mảng đường

- Vùng nguyên liệu của nhà máy đường An Khê đa phần là đồi núi gây trở ngại cho cơ giới hóa và vận chuyển.
- Nhà máy đường An Khê chỉ sản xuất đường RS (chiếm trên 80% sản lượng đường của công ty) và dùng để bán buôn nên biên lợi nhuận còn hạn chế so với hoạt động bán lẻ và luyện đường RE từ mía.

Rủi ro đầu tư của mảng đường

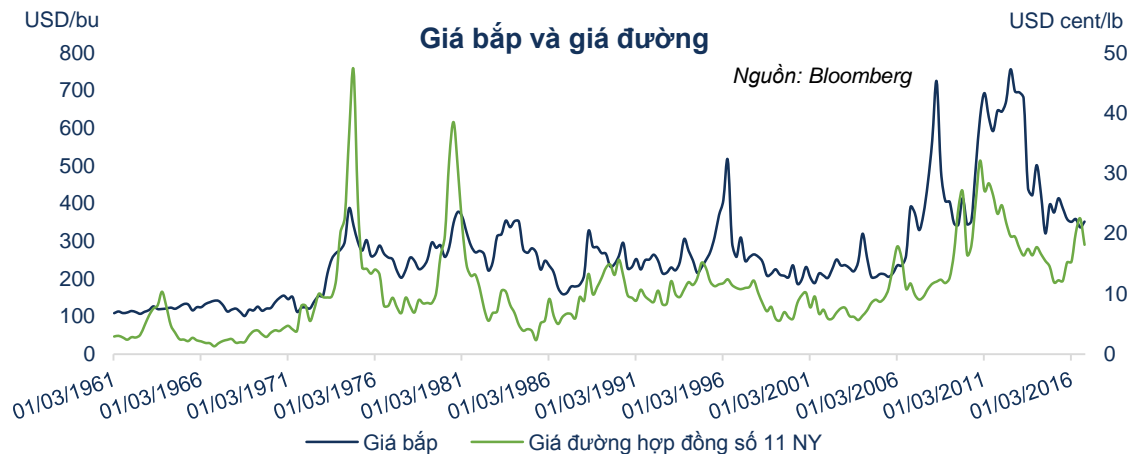
- Đường do nhà máy Phở Phong sản xuất ra được sử dụng nội bộ nên có thể xảy ra việc điều chỉnh giá bán và sản lượng.

BÁO CÁO NGÀNH ĐƯỜNG

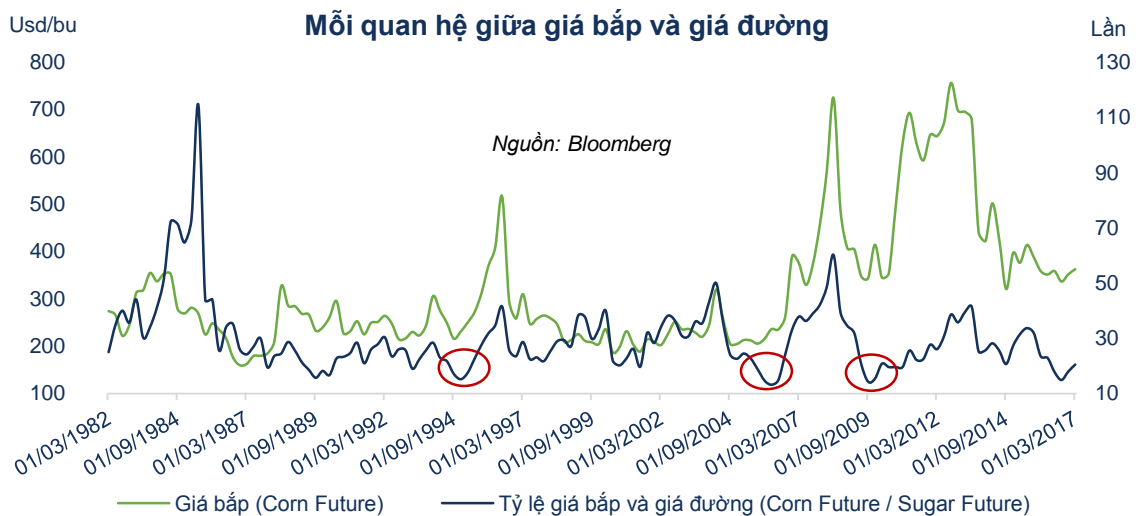
- Yếu tố thời tiết thường xuyên biến động ảnh hưởng đến sản lượng và chất lượng mía. Từ đó gây biến động chi phí nguyên liệu đầu vào.
- Biến động giá đường thế giới ảnh hưởng trực tiếp đến giá đường trong nước, theo dự báo, giá đường thế giới có thể giảm trong vụ 2017/2018.
- Nằm trong rủi ro chung của ngành đường Việt Nam, năm 2018 công ty phải cạnh tranh với đường giá rẻ từ Thái Lan khi dỡ bỏ hạn ngạch nhập khẩu.

PHỤ LỤC
Phụ lục 1: Mối quan hệ giữa giá bắp và giá đường (trở về mục chính)

Giá đường tương quan cùng chiều khá rõ ràng với giá bắp, do cả hai đều là nguyên liệu đầu vào sản xuất ra ethanol. Cụ thể, 50-60% sản lượng mía của Brazil và 35% sản lượng bắp ở Mỹ được dùng để sản xuất ethanol.



Để nhìn rõ được mối quan hệ giữa giá bắp và giá đường, người ta thường sử dụng chỉ báo tỷ lệ chuyển đổi giữa giá bắp và giá đường tương lai.



Giá bắp đang ở vùng thấp nhất kể từ năm 2005 đến nay, tỷ lệ chuyển đổi giữa giá bắp và đường tương lai do đó cũng thấp theo. Trong quá khứ, đã có 3 lần tỷ lệ này xuống thấp, đó là vào những năm 1994, 2006 và 2009. Một năm sau các mức đáy này, giá bắp đã tăng lên trung bình 60%. Vào cuối năm 2016, giá đường đã tăng 27% so với đầu năm trong khi giá bắp giảm 2%. Như vậy, giá bắp có thể sẽ phục hồi để thu hẹp khoảng cách này trong năm 2017. Thật vậy, 3 tháng đầu năm 2017 giá bắp đã tăng 3%.

Phụ lục 2: Vai trò của đường đối với con người ([trở về mục chính](#))
Đường và các chất tạo ngọt thay thế thường sử dụng trong thực phẩm

Loại chất tạo ngọt	Đặc điểm
Đường - sugars (4 cal/g)	<ul style="list-style-type: none"> Các loại đường phổ biến nhất hiện nay trong thực phẩm bao gồm: sucrose (mía và củ cải); các loại glucose, fructose (mật ong, trái cây và rau quả); maltose (mầm ngũ cốc), lactose (sữa) Chứa carbohydrate (ảnh hưởng đến sức khỏe, gây sâu răng, tiểu đường)
Đường alcohols - polyols (0.2 - 3 cal/g)	<ul style="list-style-type: none"> Sorbitol, xylitol, erythritol, maltitol, lactitol (có trong trái cây và thảo mộc), không ngọt hơn đường mía, thường được sử dụng trong công nghiệp. Đường alcohol không gây sâu răng. Có thể làm tăng đường huyết vì có chứa carbohydrate (Tuy nhiên, do cơ thể không hấp thu hoàn toàn loại đường này nên ít làm rối loạn đường huyết hơn đường tinh thông thường). Tiêu thụ nhiều đường alcohols có thể bị đầy khí ở bụng, ảnh hưởng đến nhuận tràng. Chứa carbohydrate.
Chất tạo ngọt thay thế cường độ cao - High Intensity Sweeteners (0 cal/g vì chỉ dùng lượng rất nhỏ)	<ul style="list-style-type: none"> Sucralose (ví dụ: Splenda), Aspartame (ví dụ: Equal, NutraSweet), Steviol Glycosides (ví dụ: Stevia, Truvia). Kém ngon và thiếu các tính chất sinh lý hóa so với đường - sugars thông thường. Không chứa carbohydrate.

Nguồn: H. Douglas Goff, PhD1, Julian Cooper, PhD2 2016 & comitesucre.org

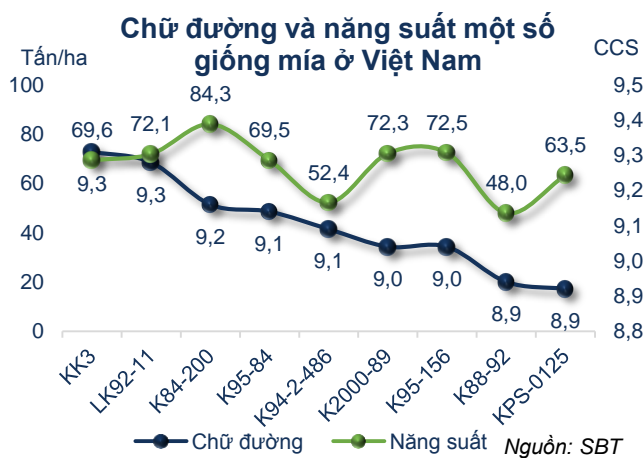
Con người có thể sử dụng đường ở mức phù hợp như một phần dinh dưỡng cần thiết. Theo Canada sugar institute, đường không phải là nguyên nhân béo phì, mà do quá nhiều calories từ thực phẩm nói chung. Đường cung cấp 4 calories năng lượng/gram, tương tự như tinh bột và proteins. Chất béo cung cấp 9 calories năng lượng/gram, alcohol cung cấp 7 calories/gram và chất xơ là 2 calories/gram. Hiệp hội tiểu đường Canada (CDA) và cơ quan tư vấn khoa học của EU (EFSA) khuyến cáo rằng, 45-60% của năng lượng ăn vào hàng ngày của con người nên đến từ carbohydrate (bao gồm tinh bột và đường). Carbohydrates là năng lượng quan trọng nhất cho não và các cơ quan để hoạt động. Phần năng lượng còn lại nên đến từ chất béo (20-35%) và protein (10-15%). Bên cạnh đó, tiêu thụ đường trong phạm vi cho phép cũng không làm tăng rủi ro bệnh tiểu đường, tim mạch (theo March 2010 by the European Food Safety Authority expert panel, In 2002, the National Academy of Sciences, In 1986, the FDA Sugars Task Force, The 1989 National Academy of Sciences, In 1997, a joint FAO/WHO). Vì vậy, tiêu thụ đường ở mức phù hợp là thiết yếu cho hoạt động sống của con người.

Hơn nữa:

- Việc thay đổi lại công thức sản xuất nhằm cải thiện danh mục dinh dưỡng (giảm caloric, hạ thấp chỉ số đường huyết...) cho sản phẩm chứa đường sẽ phải thay đổi vị ngọt đặc trưng của đường bằng vị ngọt khác, thay đổi lại thành phần cấu thành sản phẩm. Trong khi một số chất ngọt thay thế đường không được người tiêu dùng chấp nhận và được coi là chất phụ gia và nó cũng có những ảnh hưởng không hoàn toàn tốt cho sức khỏe.
- Bên cạnh đó, đường có những tính chất hóa - sinh - lý riêng như: thành phần hóa học cơ bản, cấu trúc phân tử, tương tác với nước và các thành phần khác trong thực phẩm, mùi vị, độ ngọt, độ mịn, độ hòa tan, điểm đóng băng, điểm sôi, bảo quản... Nên để đảm bảo đặc tính của thực phẩm đồ uống sản xuất ra thì việc thay thế hoàn toàn đường bởi những sản phẩm thay thế khác gần như là không thể.

Phụ lục 3: Các công tác sản xuất mía nguyên liệu Việt Nam ([trở về mục chính](#))
a) Giồng mía

Trong sản xuất mía, giồng mía giữ vai trò rất quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến năng suất mía, số vụ gốc, chữ đường trong mía... Giai đoạn thực hiện chương trình 1 triệu tấn đường, do chưa có giồng mía phù hợp với điều kiện ở Việt Nam nên năng suất và chất lượng mía bị giảm sút. Hiện nay, nhà nước và các doanh nghiệp chế biến đường đã quan tâm hỗ trợ phát triển giồng mía mới. Cơ cấu giồng trong các vùng nguyên liệu có nhiều thay đổi, không còn tình trạng giồng cũ chiếm tỷ lệ lớn như trước đây. Tuy nhiên, về chất lượng và mức độ phủ rộng của giồng mía mới phù hợp với từng vùng nguyên liệu còn hạn chế. Chỉ xét riêng về yếu tố khí hậu thì vùng miền núi phía Bắc thiếu những giồng mía chịu các điều kiện rét đậm rét hại, gió bão. Vùng mía đồi trung du Bắc Bộ và vùng đất cao như Trung Bộ, Tây Nguyên, Đông Nam Bộ thiếu những giồng mía chịu hạn. Vùng đất thấp chua phèn Tây Nam Bộ cũng chưa có những giồng mía trồng thích hợp.



Các giồng mới đưa vào sản xuất ở nước ta trong khoảng 5 năm gần đây do lai tạo trong nước cũng như nhập nội chiếm hơn 50% diện tích. Đặc biệt, ở các tỉnh phía Nam trước đây tỷ lệ giồng cũ như các giồng R579, F156, ROC10... nay đã được thay thế bằng các giồng có nguồn gốc Thái Lan như K88-65, K95-156, LK92-11, KK3, Sunphaburi7 hoặc giồng được lai tạo trong nước như VN09-108. Ở phía Bắc trồng các giồng mới có nguồn gốc Trung Quốc như các giồng Viên Lâm, Quế Đường, Việt Đường, Liễu Thành... và các giồng mía có khả năng chịu hạn, tái sinh gốc tốt đang được thử nghiệm như My55-14, VN84-4137, ROC22, K84-200, LK92-11, KK3...

b) Phân bón

Theo bộ NN&PTNT, tiêu chuẩn dinh dưỡng tham khảo cho 1 ha mía gồm:

- Vôôi: 0,8 – 1,5 tấn
- Phân hữu cơ: 10 - 20 tấn (phân chuồng, phân rác, bã bùn, tro...) hoặc 1 – 2 tấn phân hữu cơ vi sinh
- Phân hoá học: từ 195-226 kg Nitơ (trong phân đạm); 97 - 110 kg P₂O₅ (trong phân lân); 194 - 213 kg K₂O (trong phân kali)

Tùy theo loại đất và điều kiện canh tác ở mỗi vùng mà điều chỉnh lượng phân bón sao cho phù hợp.

c) Cơ giới hóa

Theo Công ty cổ phần Mía đường Thành Thành Công Tây Ninh (SBT), tình hình áp dụng cơ giới hóa vào sản xuất mía nguyên liệu nước ta vẫn còn thấp:

- Khâu làm đất: chủ yếu dùng máy kéo CS khoảng 90HP kết hợp cày 7 chảo, cày 3 chảo, xới hoặc bừa đĩa nhẹ.
- Khâu gieo trồng: thủ công hoặc bán thủ công; (so với Brazil thì 30-40% diện tích mía của nước này trồng bằng máy, còn lại là bán cơ giới, không trồng thủ công).
- Khâu chăm sóc: bón phân thủ công bằng tay trên mặt hoặc dùng bò cày lấp, làm cỏ thủ công.

- Khâu thu hoạch: chủ yếu bằng thủ công. (Cả nước vụ 2015/2016 có 15 máy thu hoạch).

d) Tưới tiêu

Mỗi ngày một cây mía tiêu hao khoảng 750gr nước, mức tưới tham khảo theo bộ NN&PTNT là 400 – 500 m³/ha/lần tưới, tưới 1 - 2 lần/tháng.

Các phương pháp tưới phổ biến như tưới thấm, tưới nhỏ giọt, tưới phun mưa, tưới bằng giàn và tưới tràn theo rãnh mía. Một số công ty như LSS, QNS, SBT, BHS đã áp dụng các biện pháp tưới phù hợp cho vùng nguyên liệu. Trong đó, LSS và BHS đã đi đầu ứng dụng phương thức tưới nhỏ giọt hiệu quả, thí điểm trên ruộng mía đạt năng suất cao từ 80 – 120 tấn/ha; ở Quảng Ngãi ứng dụng mô hình ống nổi tưới tràn; ở Tây Ninh, SBT triển khai mô hình tưới phun mưa hiệu quả.

e) Công tác thu mua

Vụ 2015/2016, diện tích mía cả nước đạt 284.367 ha. Diện tích mía của 25 tỉnh có nhà máy đường là 272.805 ha (chiếm 96% tổng diện tích), trong đó, 85% diện tích mía đều có hợp đồng đầu tư và bao tiêu.

- Diện tích mía ký hợp đồng đầu tư và tiêu thụ sản phẩm: 188.022 ha (69%); hầu hết là diện tích ở các tỉnh miền Bắc, miền Trung, Tây Nguyên và Đồng Nam bộ.
- Diện tích mía chỉ ký hợp đồng tiêu thụ sản phẩm: 43.352 ha (16%); chủ yếu ở các tỉnh vùng Đồng bằng sông Cửu Long.
- Diện tích mía người dân tự trồng, mua bán theo thỏa thuận với đơn vị chế biến hoặc qua thương lái: khoảng 20.000 ha (7%); chủ yếu ở các tỉnh vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Phụ lục 4: Đặc điểm các vùng sản xuất mía đường của Việt Nam ([trở về mục chính](#))**▪ Vùng Trung du miền núi phía Bắc**

Tiềm tăng phát triển ngành mía đường của vùng kém. Các nhà máy đường hoạt động trong vùng: nhà máy đường Cao Bằng, Tuyên Quang, Sơn La, Hòa Bình, Sơn Dương.

Đây là khu vực có mùa đông lạnh, sương muối có thể gây hại cho cây trồng, mùa ít mưa diễn ra trong vòng 6 tháng nhưng có đến 1,5 - 2 tháng mưa phùn. Nông nghiệp nơi đây chủ yếu phát triển dựa vào nước mưa tự nhiên. Bên cạnh đó, diện tích các vùng mía nguyên liệu nhỏ, bị chia cắt nhiều, có độ dốc cao do địa hình chủ yếu là đồi núi. Chỉ có 13 - 18% diện tích có độ dốc dưới 15%, còn lại 82 - 87% diện tích là đồi núi dốc. Đất nghèo dinh dưỡng, chủ yếu là đất đỏ vàng và đất mùn trên núi chiếm 80% tổng diện tích, đây là loại đất có mùn và đạm thấp; còn đất phù sa thì chiếm tỷ trọng rất thấp chỉ khoảng 2,6% tổng diện tích. Điều kiện tự nhiên khắc nghiệt như vậy làm cho thời gian tăng trưởng của mía bị hạn chế, năng suất mía vụ 2015/2016 đạt 63 tấn/ha, thấp hơn mức bình quân cả nước là 64 tấn/ha. Bù lại, chất lượng mía lại cao nhất nước bình quân tỷ lệ mía/đường đạt 9,7. Thời gian thu hoạch, chế biến dưới 130 ngày.

Riêng khu vực Tây Bắc khuất bên dãy Hoàng Liên Sơn (gồm ba tỉnh Lai Châu, Điện Biên, Sơn La) có nhiệt độ cao hơn, số giờ nắng cao hơn và mùa đông ấm hơn so với toàn vùng, tạo điều kiện giúp cây mía phát triển tốt.

Cơ sở hạ tầng kém phát triển, giao thông khó khăn, đặc biệt là đường thủy khiến thời gian mía về tới nhà máy bị kéo dài, giảm chất lượng mía. Mật độ dân số thấp (109 người/km² thấp hơn mức 232 người/km² của cả nước), lao động có trình độ kỹ thuật về nông nghiệp ít, do đó, xảy ra tình trạng thiếu lao động vào mùa thu hoạch mía thường xuyên xảy ra. Ngoài ra, diện tích mía trong vùng còn chịu sự cạnh tranh của các cây trồng khác như chè, cà phê, cây ăn trái có hiệu quả kinh tế cao hơn. Vùng có 30 ngàn ha mía, chiếm 10,6% diện tích mía cả nước. Định hướng của bộ NN&PTNT đến năm 2020 sẽ giữ ổn định số diện tích này.

Vùng có nghề làm đường mía lâu đời từ những năm 1960, tuy nhiên không phát triển được do những khó khăn nêu trên, mía nguyên liệu không cung cấp đủ cho nhà máy. Hiện tổng diện tích mía của vùng đạt 33.000 ha, tập trung chủ yếu ở ven sông Lô - Tuyên Quang (11,59 ngàn ha), Hòa Bình (9,5 ngàn ha), Sơn La (5,5 ngàn ha), Phúc Hòa - Cao Bằng (3,2 ngàn ha).

▪ Vùng đồng bằng sông Hồng

Đây là vùng có điều kiện tự nhiên và xã hội thuận lợi để phát triển ngành mía đường, tuy nhiên, vì sự cạnh tranh với các cây trồng có giá trị hơn khiến cho diện tích mía suy giảm dần. Hiện vùng không có nhà máy đường nào hoạt động.

Cùng nằm ở miền Bắc, nên đồng bằng sông Hồng có khí hậu tương tự như vùng Trung du miền núi phía Bắc. Vùng có mùa đông lạnh, từ tháng 7 đến tháng 10 bị ảnh hưởng bão và cuối mùa thu hoạch hay có nhiều mưa phùn. Với điều kiện khí hậu này thì cây mía của vùng có thời gian sinh trưởng ngắn. Năng suất rất thấp, vụ 2015/2016 đạt 53,4 tấn/ha. Thời gian thu hoạch chế biến dưới 150 ngày.

Điều kiện địa hình và đất đai của vùng thuận lợi cho hoạt động trồng mía, bề mặt đất bằng phẳng, cách ra biển, có độ cao từ 0 - 10m. Phần lớn diện tích chủ yếu là đất phù sa màu mỡ: Đất phù sa mới châu thổ sông Hồng, phù sa cổ Hà Tây chiếm 35,9% diện tích; đất đỏ vàng chiếm 21,96%; đất xám bạc màu chiếm 1,4%.

Cơ sở hạ tầng giao thông ở vùng phát triển thuận lợi, hệ thống tưới tiêu thủy lợi tốt, có khả năng đáp ứng nhu cầu tưới 80 - 85% diện tích. Đây là vùng đông dân và trình độ dân trí cao. Vùng có nhiều đô thị và các khu công nghiệp mới phát triển. Diện tích mía ở đây thường xuyên bị cạnh tranh bởi các cây trồng khác như lúa, đậu đỗ, cây ăn quả và đặc biệt là rau để phục vụ các đô thị, khu công nghiệp. Tổng diện tích của vùng hiện nay đạt 2.141 ha, chỉ chiếm 0,7% diện tích mía cả nước. Tập trung chủ yếu ở các tỉnh Ninh Bình, Quảng Ninh, Vĩnh Phúc, Nam Định, Thái Bình.

Hiện vùng không có nhà máy đường nào hoạt động.

▪ Vùng Bắc Trung bộ

Vùng này thuộc miền sinh thái Đông Trường Sơn, Bắc Trung bộ, nằm ở phía bắc đèo Hải Vân. Vùng có diện tích đất nông nghiệp lớn đạt 725 ngàn ha, chiếm 14% diện tích đất tự nhiên. Trong đó, diện tích mía đạt 59 ha, chiếm 21% diện tích mía cả nước. Định hướng đến năm 2020 của Bộ NN&PTNT sẽ giảm diện tích này xuống còn 55 ngàn ha.

Vì là vùng eo trên bản đồ hình chữ S của Việt Nam, nên diện tích hẹp về bề ngang, có sườn dốc theo hướng Tây - Bắc, Đông Nam. Đồng bằng ven biển nơi đây nhỏ và hẹp, bị chia cắt bởi nhiều núi thấp song song và so le nhau, chia nhánh đâm ra biển. Vùng có độ cao trung bình từ 650 đến 700m. Do đặc điểm về khí hậu khác nhau, chủ yếu là điều kiện mưa khác nhau nên vùng được chia thành hai vùng nhỏ là: khu vực đồng bằng ven biển Thanh Hóa - Nghệ An - Hà Tĩnh và Quảng Bình - Quảng Trị - Thừa Thiên Huế.

Khu vực Thanh Hóa - Nghệ An - Hà Tĩnh:

Tiềm tăng phát triển ngành mía đường của vùng khá kém. Các nhà máy hoạt động trong vùng: nhà máy Lam Sơn, Nông Công, Nghệ An, Việt - Đài, Sông Lam, Sông Con.

Nhìn chung, vùng này có mùa đông ít mưa, lạnh nhưng mức độ lạnh ít hơn so với miền Bắc, khí hậu ẩm ướt. Khi bắt đầu vào mùa hạ, có gió Tây khô nóng (hay còn gọi là gió Lào). Vùng đồng bằng Nghệ An và Hà Tĩnh có gió Tây rải rác từ tháng 4 đến tháng 7 tập trung lại thành 20 - 30 ngày, còn ở Thanh Hóa thì có ít ngày có gió Tây hơn. Thời gian xảy ra gió Tây lại là lúc ít mưa mà cũng là thời gian tăng trưởng của mía. Sau khi các đợt gió Tây kết thúc thì bão xuất hiện, bắt đầu từ tháng 7 đến tháng 10 và nhiều nhất vào tháng 9.

Riêng khu vực Thanh Hóa và Tây Bắc Nghệ An có điều kiện phát triển ngành mía đường khá với lượng mưa nhiều, ít gió Tây khô nóng, đất đai tương đối tốt và tập trung hơn. Năng suất mía thấp, vụ 2015/2016 đạt 57 tấn/ha, thấp hơn nhiều so với mức bình quân cả nước là 64 tấn/ha; nhưng chất lượng mía cao, tỷ lệ chuyển đổi mía/đường chỉ ở mức 9,7. Các loại cây cạnh tranh diện tích là lạc, cà phê, cao su (ở vùng phía Tây). Mùa thu hoạch chế biến khoảng 150 ngày dài hơn vùng đồng bằng Nghệ An và Hà Tĩnh.

Đối với vùng đồng bằng Nghệ An và Hà Tĩnh thì điều kiện phát triển ngành mía đường kém, mía được sản xuất thủ công và coi như một nghề phụ. Mặc dù là vùng đất phù sa quanh lưu vực sông Lam nhưng bị ảnh hưởng bởi gió Tây khô nóng, không có điều kiện tưới tiêu nên năng suất và chất lượng mía của vùng kém; ngoài ra diện tích mía của vùng còn bị cạnh tranh bởi các cây trồng khác như lạc, bắp. Diện tích bị chia cắt nhiều, không có diện tích rộng như Thanh Hóa và Tây Bắc Nghệ An. Từ những năm 1960 nghề làm đường ở đây đã được hình thành nhưng nhà máy vẫn trong tình trạng thiếu mía để sản xuất.

Khu vực Bình - Trị - Thiên

Tiềm tăng phát triển ngành mía đường của vùng kém, năng suất và tỷ lệ đường không cao. Không có nhà máy nào hoạt động trong vùng.

Vùng này có tiềm năng phát triển ngành mía đường kém, năng suất mía rất thấp chỉ đạt 22 tấn/ha. Vùng vẫn chịu gió Tây khô nóng mạnh như ở Nghệ An và Hà Tĩnh. Đồng thời cũng chịu tác hại nhiều của bão trong tháng 9 và tháng 10. Vào thời gian khô hạn như mùa xuân - hè, nhiệt độ cao lại có gió Tây khiến cho cây sinh trưởng kém. Sau đó, bước sang thời kỳ mía tích lũy đường thì lại gặp nhiều mưa làm cho mía chứa nhiều nước hơn, chữ đường thấp đi. Mùa thu hoạch ở đây có thể kéo dài.

Đất phù sa chỉ chiếm 3,95% diện tích trong khi đất đỏ vàng chiếm tới 55,1%, ngoài ra còn có cồn cát và bãi cát chiếm 4,52%. Cơ sở hạ tầng, tưới tiêu kém phát triển, cây trồng cạnh tranh nhiều như lúa, cây lương thực, cà phê, cao su. Người dân trong vùng cũng chưa có nhiều kinh nghiệm về kỹ thuật trong nghề.

▪ Vùng Duyên hải miền Trung

Tiềm năng phát triển ngành mía đường tốt. Các nhà máy hoạt động trong vùng: Nhà máy đường Phổ Phong, An Khê, Bình Định, KCP Phú Yên, Tuy Hòa, Vạn Phát, Ninh Hòa, Khánh Hòa, Phan Rang, Sugar VN.

Đa số diện tích phía Tây của vùng là đồi núi thuộc dãy Trường Sơn, còn phía Đông thì giáp biển, đi từ Bắc xuống Nam là những đồng bằng hẹp được ngăn cách bởi những nhánh núi ngang tiến ra sát biển. Gồm các tỉnh: Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận và Bình Thuận.

Vùng thường xuyên có bão vào tháng 9 và 10 nhưng cường độ nhẹ và ít đợt hơn vùng ven biển phía Bắc. Về đất đai tương đối tốt, có thành phần cơ giới nhẹ, riêng phù sa sông Ba (Phú Yên) phần lớn có thành phần cơ giới thịt nặng đến sét. Phần lớn diện tích mía của các tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên là đất phù sa các sông Trà Khúc, sông Vệ, sông Côn và sông Ba. Về tưới tiêu, vùng này đã chú trọng phát triển các công trình thủy lợi phục vụ mùa khô hạn như: Quảng Ngãi có công trình thủy lợi Thạch Nham, hồ nước trong tưới cho mía nhà máy đường Quảng Ngãi; Phú Yên có đập Đồng Cam tưới cho mía nhà máy đường Tuy Hòa; Bình Định tự chủ nguồn nước tưới cho 73% diện tích, Khánh Hòa tưới được trên 20% diện tích. Còn ở Ninh Thuận và Bình Thuận, nước tưới mía được lấy từ sông Đồng Nai. Đây là vùng có năng suất mía bình quân thấp nhất cả nước, đạt 55 tấn/ha; bù lại tỷ lệ chuyển đổi mía/đường cao nhất nước bình quân là 10,8.

Điều kiện giao thông thuận lợi cả đường bộ, đường thủy, kinh nghiệm trồng mía làm đường có từ lâu đời từ những năm 1930. Cây trồng cạnh tranh là lúa, bắp, đậu phộng, thuốc lá, bông, nho và sắn. Vùng có diện tích mía là 55 ngàn ha, chiếm 19,3% diện tích mía cả nước. Định hướng đến năm 2020 của Bộ NN&PTNT sẽ tăng diện tích này lên 66 ngàn ha.

Vùng này có lợi thế là thời gian cho vụ chế biến dài, từ 180 - 250 ngày, cho mùa ít mưa kéo dài 6 tháng ở Quảng Ngãi, 8 tháng ở Bình Định - Phú Yên - Khánh Hòa, 9 tháng ở Ninh Thuận. Giúp cho nhà máy tăng hiệu quả sử dụng công suất, hạ giá thành sản phẩm.

▪ Vùng Tây Nguyên

Vùng này có diện tích trồng mía lớn, chiếm 21% tổng diện tích cả nước. Tiềm năng phát triển mía đường ở mức trung bình – khá. Các nhà máy hoạt động trong vùng: nhà máy đường Kon Tum, 333, Đắc Nông, Gia Lai.

Ở đây có mùa khô gay gắt và kéo dài, địa hình ở đây cũng khó giữ nước làm cho nguy cơ gặp hạn nghiêm trọng dễ xảy ra. Bù lại, công tác thủy lợi ở đây được phát triển khá tốt, có nhiều hồ chứa và đập dâng nước lấy nước từ những con sông như: phía Tây là thượng nguồn sông Sêsan thuộc tỉnh Kon Tum, Gia Lai; phía Nam có hồ Lắc và các sông Krông Ana, Krông Knô (là các nhánh của sông mẹ Sêrêpôk) thuộc Buôn Ma Thuột. Khí hậu ôn hòa nhất là Gia Lai, Đắc Lắc và vùng thấp Đức Trọng của Lâm Đồng, tháng lạnh nhất nhiệt độ cũng trên 19 - 20°C, số giờ nắng cao, mùa khô kéo dài 5 tháng, thích hợp cho cây mía tích lũy đường. Đất ở đây ít chua, có thành phần cơ giới từ thịt nặng đến sét, hàm lượng mùn nghèo đến trung bình. Vùng có năng suất mía trung bình cao hơn vùng Duyên hải miền Trung đạt 61 tấn/ha; tỷ lệ chuyển đổi mía/đường cao ở mức bình quân 10,8. Mùa thu hoạch chế biến có thể đạt 150 ngày.

Vùng còn hạn chế về điều kiện giao thông, cơ sở hạ tầng chưa phát triển, trình độ dân trí thấp và kinh nghiệm sản xuất mía đường chưa nhiều. Diện tích mía ở vùng đất ít dốc của vùng bị cạnh tranh bởi các loại cây truyền thống ở đây như cà phê, chè, lạc, đậu tương, bông. Vùng có diện tích mía là 56 ngàn ha, chiếm 19,7% diện tích mía cả nước. Định hướng đến năm 2020 của Bộ NN&PTNT sẽ tăng diện tích này lên 64,8 ngàn ha.

Nguồn nước và chống xói mòn bảo vệ đất là hai vấn đề quan trọng của vùng diện tích mía vùng này.

▪ Vùng Đồng bằng Nam bộ

Gồm vùng Tây Trường Sơn và vùng Nam bộ (Đông Nam bộ và Đồng bằng sông Cửu Long). Nơi đây có khí hậu nhiệt đới gió mùa điển hình, nhiệt độ cao quanh năm, có hai mùa rõ rệt là mùa mưa và mùa khô. Vùng

ít có bão, bão ở đây có sức gió yếu và lượng mưa thấp. Về nông nghiệp, vùng chia làm hai khu vực lớn là: Khu vực Đông Nam bộ: Gồm các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, TP. Hồ Chí Minh; và khu vực Đồng bằng sông Cửu Long: Gồm các tỉnh Long An, Đồng Tháp, Tiền Giang, Bến Tre, An Giang, Vĩnh Long, Kiên Giang, Cần Thơ, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau.

Khu vực Đông Nam bộ

Vùng này có tiềm năng phát triển ngành mía đường tốt. Các nhà máy hoạt động trong vùng: nhà máy đường La Ngà, TTC Tây Ninh, Nước Trong, Biên Hòa Trị An, Biên Hòa Tây Ninh.

Địa lý nơi đây ưu đãi, thuận lợi cho nông nghiệp, đất dày trên 70cm chiếm tới 80% diện tích, độ dốc thấp dưới 15° chiếm 92%, địa hình bằng phẳng, ít bị chia cắt, tập trung thành vùng lớn, thuận lợi cơ giới hóa và giao thông, có thể hình thành những vùng mía lớn. Tuy nhiên, vùng có mùa khô gay gắt, nước mặt ít nhưng bù lại nguồn nước ngầm phong phú, nhiều công trình thủy lợi lớn giúp tưới tiêu thuận lợi như công trình thủy lợi Dầu Tiếng, Hồ Trị An, Phước Hòa (Bình Dương), Đá Đen, Song Ray (Vũng Tàu). Đến mùa chín thì đã vào mùa khô, thuận tiện cho công tác thu hoạch, vụ thu hoạch chế biến tầm 150 ngày hoặc ít hơn. Nhờ điều kiện tưới tiêu tốt nên đây là một trong những vùng có năng suất mía cao nhất nước, đạt 73 tấn/ha; nhưng chất lượng mía lại thấp, tỷ lệ chuyển đổi mía/đường cao ở mức bình quân 10,7.

Các khu công nghiệp ở đây ngày càng đang phát triển, làm giảm diện tích đất cho nông nghiệp, như khu công nghiệp Bình Dương, Đồng Nai. Diện tích mía không những bị cạnh tranh bởi công nghiệp hóa mà còn đối mặt với cạnh tranh từ các cây trồng khác như cà phê, cao su, điều, lạc, bông. Vùng có diện tích mía là 24 ngàn ha, chiếm 8,5% diện tích mía cả nước. Định hướng đến năm 2020 của Bộ NN&PTNT sẽ tăng nhẹ diện tích này lên 26,5 ngàn ha.

Điều kiện giao thông phát triển cả về đường bộ lẫn đường thủy, dân trí cao và có kinh nghiệm trồng mía lâu đời.

Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long

Vùng này có tiềm năng phát triển ngành mía đường trung bình - khá. Các nhà máy hoạt động trong vùng: nhà máy đường Hiệp Hoà, Sóc Trăng, Bến Tre, Cần Thơ, Phụng Hiệp, Vị Thanh, Long Mỹ Phát, Kiên Giang, Cà Mau, Trà Vinh, NIVL.

Vùng có khí hậu nóng, ẩm và đầy đủ ánh sáng và nước nên có điều kiện thuận lợi cho cây mía sinh trưởng tốt, thời gian sinh trưởng dài. Vụ thu hoạch hạn chế trong mùa khô tầm 150 ngày. Khó khăn ở đây là mùa lũ kéo dài từ tháng 8 đến tháng 11, nước sông lên từ từ và cao trào vào cuối tháng 9 đầu tháng 10 sau đó xuống từ từ vào tháng 11 và đi vào mùa khô cạn. Trừ vùng ngập lụt, các tỉnh còn lại như Bến Tre, Vĩnh Long, Long An, Trà Vinh, Sóc Trăng... đều có khả năng phát triển mía. Các tỉnh ngập nặng là Đồng Tháp, An Giang, Long An, Kiên Giang, Cần Thơ, Tiền Giang, một ít của Vĩnh Long, Bến Tre. Vào mùa cạn, nước sông xuống thấp. Để tưới, tiêu chua, xổ phèn, ngăn mặn, chống lũ, nhiều công trình thủy lợi cũng như đắp bao đê được vùng chú trọng đầu tư. Đây là một trong những vùng có năng suất mía cao nhất nước, đạt 87 tấn/ha; nhưng chất lượng mía thấp, tỷ lệ chuyển đổi mía/đường cao ở mức bình quân 10,7.

Diện tích vùng tập trung thành những khu vực có diện tích lớn, đồng nhất về đặc điểm. Đất có độ phì trung bình đến khá, hầu hết có thành phần cơ giới nặng, hàm lượng chất hữu cơ khá, đạm từ trung bình đến khá, lân từ nghèo đến trung bình, hơn 50% diện tích đất chua và rất chua. Đất ở đây chịu lực yếu nên khó xây dựng nhà máy công suất lớn. Vùng này có công nghiệp hóa chưa phát triển mạnh, tuy nhiên phát triển nhiều về sản xuất lúa gạo, thủy hải sản và cây ăn trái nên diện tích mía cũng bị cạnh tranh. Vùng có diện tích mía là 49 ngàn ha, chiếm 17,25% diện tích mía cả nước. Định hướng đến năm 2020 của Bộ NN&PTNT sẽ giảm diện tích này xuống còn 44,6 ngànha.

Về giao thông, ở đây phát triển đường thủy, kênh rạch chằng chịt, có cảng biển giao thông quốc tế, người dân có kinh nghiệm trồng mía lâu đời.

Phụ lục 5: Định nghĩa các loại đường ([trở về mục chính](#))

Mã hàng	Mô tả hàng hoá
1701	Đường mía hoặc đường củ cải và đường sucroza tinh khiết về mặt hoá học, ở thể rắn.
	- Đường thô chưa pha thêm hương liệu hoặc chất màu:
1701.12.00	-- Đường củ cải
1701.13.00	-- Đường mía đã nêu trong Chú giải phân nhóm 2 của Chương này
1701.14.00	-- Các loại đường mía khác
	- Loại khác:
1701.91.00	-- Đã pha thêm hương liệu hoặc chất màu
1701,99	-- Loại khác:
	--- Đường đã tinh luyện:
1701.99.11	---- Đường trắng
1701.99.19	---- Loại khác
1701.99.90	--- Loại khác
1702	Đường khác, kể cả đường lactoza, mantoza, glucoza và fructoza, tinh khiết về mặt hoá học, ở thể rắn; xirô đường chưa pha thêm hương liệu hoặc chất màu; mật ong nhân tạo, đã hoặc chưa pha trộn với mật ong tự nhiên; đường caramen.
	- Lactoza và xirô lactoza:
1702.11.00	-- Có hàm lượng lactoza khan từ 99% trở lên, tính theo trọng lượng chất khô
1702.19.00	-- Loại khác
1702.20.00	- Đường từ cây thích (maple) và xirô từ cây thích
1702,30	- Glucoza và xirô glucoza, không chứa hoặc có chứa hàm lượng fructoza dưới 20% tính theo trọng lượng ở thể khô:
1702.30.10	-- Glucoza
1702.30.20	-- Xirô glucoza
1702.40.00	- Glucoza và xirô glucoza, chứa hàm lượng fructoza ít nhất là 20% nhưng dưới 50% tính theo trọng lượng ở thể khô, trừ đường nghịch chuyển
1702.50.00	- Fructoza tinh khiết về mặt hoá học
1702,60	- Fructoza và xirô fructoza khác, chứa hàm lượng fructoza trên 50% tính theo trọng lượng ở thể khô, trừ đường nghịch chuyển:
1702.60.10	-- Fructoza
1702.60.20	-- Xirô fructoza
1702,90	- Loại khác, kể cả đường nghịch chuyển và đường khác và hỗn hợp xirô đường có chứa hàm lượng fructoza là 50% tính theo trọng lượng ở thể khô:
	-- Mantoza và xirô mantoza:
1702.90.11	--- Mantoza tinh khiết về mặt hoá học
1702.90.19	--- Loại khác
1702.90.20	-- Mật ong nhân tạo, đã hoặc chưa pha trộn với mật ong tự nhiên
1702.90.30	-- Đường đã pha hương liệu hoặc chất màu (trừ mantoza)
1702.90.40	-- Đường caramen
	-- Loại khác:
1702.90.91	--- Xi rô
1702.90.99	--- Loại khác
1703	Mật thu được từ chiết xuất hoặc tinh chế đường.
1703,10	- Mật mía:

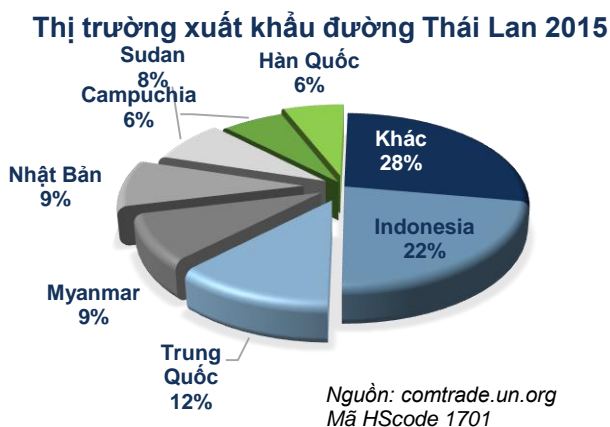
1703.10.10	- - Đã pha hương liệu hoặc chất màu
1703.10.90	- - Loại khác
1703.90	- Loại khác:
1703.90.10	- - Đã pha hương liệu hoặc chất màu
1703.90.90	- - Loại khác

Phụ lục 6:
a) Ngành sản xuất đường mía Thái Lan (trở về mục chính)

Thái Lan là quốc gia sản xuất đường lớn thứ tư thế giới và đứng thứ hai về xuất khẩu, chỉ sau Brazil. Ngành mía đường là ngành kinh tế quan trọng ở Thái Lan với doanh thu 6 tỷ đôla mỗi năm với 8% đất nông nghiệp được sử dụng để trồng mía. Những yếu tố ảnh hưởng đến ngành đường của Thái Lan là: thời tiết (El-nino/La-nina), giấy phép cho nhà máy mới, quỹ đất (cạnh tranh với các cây trồng khác), giá đường thế giới và dân số đang già đi cùng tình trạng thiếu lao động đang được cảnh báo.

Diện tích trồng mía của Thái Lan tăng liên tục từ năm 2010 đến 2016, bình quân tăng 6,34%/năm từ mức 978 ngàn ha lên 1.415 ngàn ha. Diện tích được mở rộng nhờ chính sách khuyến khích nông dân chuyển từ trồng lúa sang trồng mía của chính phủ và lợi ích kinh tế của mía cao hơn so với các cây trồng khác. Vụ 2015/2016 diện tích trồng mía của Thái Lan tăng kỷ lục đạt 1.394 ngàn ha. Tuy nhiên, lượng đường sản xuất ra lại giảm, chỉ đạt 9,8 triệu tấn (-13,3% yoy). Đây là vụ giảm sản lượng thứ 2 liên tiếp, nguyên nhân do thời tiết không thuận lợi, hạn hán nghiêm trọng làm giảm sản lượng cũng như chất lượng mía. Vụ 2015/2016, mía sản xuất ra đạt 94 triệu tấn (-11,2%), tỷ lệ đường/mía đạt 104 kg/1 tấn (-3kg/tấn yoy).

Tiêu dùng đường của Thái Lan bị ảnh hưởng bởi sự tăng trưởng kinh tế. Đường ở Thái Lan được tiêu thụ trực tiếp và gián tiếp với tỷ lệ lần lượt là 53% và 47%. Hiện nay, tiêu thụ đường trong nước tăng khoảng 6% mỗi năm. Về nhập khẩu, dự kiến vẫn duy trì ở mức biên hạn ngạch là 13.760 tấn với thuế suất 65% (thuế ngoài hạn ngạch là 94%) theo cam kết với WTO.



Về xuất khẩu, chính phủ nước này còn tiến hành trợ cấp xuất khẩu khiến giá đường xuất khẩu của Thái Lan có sức cạnh tranh hơn. Các thị trường xuất khẩu đường của Thái Lan chủ yếu là Châu Á. Trong đó, Indonesia (22%), Trung Quốc (12%), Myanmar (9%), Nhật Bản (9%), Sudan (8%), Campuchia (6%) và Hàn Quốc (6%) là 7 thị trường hàng đầu. Xuất khẩu vụ 2015/2016 giảm xuống 7,8 triệu tấn từ mức 8,3 triệu tấn trong vụ trước. Nguyên nhân đến từ sự sụt giảm xuất khẩu đường trắng tinh luyện (-18% yoy) do kinh tế Châu Phi suy thoái và giá đường thế giới tăng cao; ngược lại xuất khẩu đường thô tăng do tăng xuất khẩu vào Indonesia (nhờ vào mức thuế thấp 5-10% do ATIGA có hiệu lực từ 31/12/2015).

Ngành đường Thái Lan được chính phủ kiểm soát chặt nên mức độ cạnh tranh thấp. Hiện nay, OCSB phân bổ sản lượng đường theo ba hạn ngạch: hạn ngạch A là đường trắng cho tiêu dùng trong nước khoảng 2,2-2,5 triệu tấn, hạn ngạch B cho xuất khẩu theo cam kết của nhà nước và hạn ngạch C là xuất khẩu tự do sau khi hạn ngạch A và B được đáp ứng đầy đủ. Năm 2016, OCSB quyết định mở rộng lượng đường bán ra trong nước theo phân bổ hạn ngạch A, từ 2,5 lên 2,6 triệu tấn vì lo ngại sự gia tăng tiêu dùng trong nước làm giảm dự trữ.

Tuy nhiên, bắt đầu từ tháng 11/2017, hạn ngạch A sẽ được nước này gỡ bỏ. Sau chính sách này, các nhà máy đường ở đây bắt buộc phải dự trữ một lượng đường trắng nhất định mỗi tháng cho tiêu dùng trong nước. Đến khi trữ đủ theo yêu cầu mới được bán ra. Như vậy, các nhà máy thay vì dự trữ đủ cho hạn ngạch A sau đó tự do bán đường thì nay phải bán đường hàng tháng vì yêu cầu dự trữ được xác định theo kỳ mỗi tháng.

Bên cạnh đó, nước này cũng hủy bỏ quy định giá bán lẻ cố định (0,65 USD/kg). Giá đường trong nước sẽ được neo vào giá đường trắng kỳ hạn London theo xu hướng toàn cầu. Điều này có thể khiến giá trong nước

của Thái Lan thấp xuống so với giá cố định trước đó do xu hướng giảm đi của giá đường thế giới. Từ đó, kích thích dòng đường xuất sang các nước lân cận (như Việt Nam, Campuchia...) có giá đường cao hơn. ([quay lại](#)).

Sự thay đổi trong chính sách ngành đường Thái Lan sẽ có tác động làm giá đường xuất khẩu của nước này tăng cao hơn so với hiện tại: (1) Hủy bỏ chính sách trợ cấp phân chia lợi nhuận 30-70 giữa nhà máy đường và nông dân, khiến chi phí sản xuất cũng như giá thành đường Thái Lan cao hơn. (2) Hủy bỏ quy định giá bán lẻ trong nước. Giá bán lẻ trong nước của Thái Lan được áp cao nhằm giúp doanh nghiệp bù lại với giá xuất khẩu thấp, nhằm tăng sản lượng xuất khẩu. Khi cơ chế này bãi bỏ sẽ làm cho giá xuất khẩu đường của Thái Lan tăng lên.

Cả nước có 5 tập đoàn sản xuất chính là: MPSC, Thai Roong Ruang, Thai Ekkalak, KSL và Wang Kanai chiếm hơn 60% doanh thu đường nội địa. Nước này đang có kế hoạch mở rộng quy mô sản xuất, thúc đẩy ngành phát triển theo kế hoạch 10 năm (2015-2026). Cụ thể, đầu năm 2015 cả nước có 51 nhà máy thì đến 12/01/2016, chính phủ đã cấp phép thêm cho 12 nhà máy mới và thông qua mở rộng một số nhà máy đường hiện tại. Đến tháng 9/2016, tiếp tục thông qua xây dựng 25 nhà máy đường mới và 17 dự án mở rộng. Việc xây dựng nhà máy mới phải hoàn thành trong vòng 5 năm. Theo kế hoạch, 10 năm tới so với hiện tại, diện tích mía sẽ tăng lên 2,56 ha (+60%), sản lượng mía đạt 180 triệu tấn (+91%) và sản lượng đường đạt 20,4 (+55%) triệu tấn.

b) Ngành sản xuất đường mía và củ cải Trung Quốc ([trở về mục chính](#))

Trung Quốc là nước nhập khẩu đường lớn nhất thế giới chiếm 11,24% tổng lượng đường nhập khẩu toàn cầu, vụ 2015/2016, Trung Quốc đã nhập 6 triệu tấn đường. Tiêu thụ đường trong ngành công nghiệp ở đây chiếm 75%, hộ gia đình chỉ chiếm 25%.

Trên 90% lượng đường của Trung Quốc sản xuất từ mía, 10% còn lại sản xuất từ củ cải. Trung Quốc cũng đang thực hiện hoạt động thành lập các công ty đường quy mô lớn như xu hướng ở EU và Thái Lan. Thúc đẩy hợp nhất 28 công ty ở Quảng Tây thành 6 tập đoàn chính, trong đó có 2 tập đoàn nhà nước thuộc Chính phủ Trung ương, 2 tập đoàn nhà nước thuộc Chính phủ địa phương và 2 tập đoàn tư nhân. Chính phủ Trung Quốc kỳ vọng mỗi tập đoàn sẽ sản xuất 1,5 – 2 triệu tấn đường mỗi vụ.

Bộ Nông nghiệp nước này dự báo vụ 2016/2017, cả nước sản xuất được 83,7 triệu tấn mía, chế biến ra 9,9 triệu tấn đường, tăng 13,8% so với vụ trước nhờ diện tích trồng mía và năng suất tăng do sự hấp dẫn của giá đường và các chính sách khuyến khích của chính phủ. Chính phủ nước này đã tiến hành cấp hạt giống, máy móc, màng phủ gốc, phân bón cho nông dân và quy định mức giá mua mía tối thiểu. Tuy nhiên sự gia tăng này chỉ mang tính tạm thời vì chi phí nhân công cao, chi phí thuê đất cao, cơ giới hóa thấp và lợi nhuận của các mặt hàng nông sản khác cao hơn làm hạn chế sự hấp dẫn của sản xuất đường về dài hạn. ISO dự báo vụ 2016/2017, tiêu thụ đường của Trung Quốc duy trì ở mức 16,2 triệu tấn, do suy thoái kinh tế và giá đường tăng cao. Nhu cầu nhập khẩu đường trong vụ 2016/2017 khoảng 4,7 triệu tấn. Tồn kho xuống thấp, khoảng 1,6 triệu tấn từ tồn kho sẽ được chính phủ đưa vào thị trường để hạ nhiệt giá đường trong nước.

Tuyên bố miễn trách nhiệm

Các thông tin và nhận định trong báo cáo này được cung cấp bởi FPTTS dựa vào các nguồn thông tin mà FPTTS coi là đáng tin cậy, có sẵn và mang tính hợp pháp. Tuy nhiên, chúng tôi không đảm bảo tính chính xác hay đầy đủ của các thông tin này.

Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này cần lưu ý rằng các nhận định trong báo cáo này mang tính chất chủ quan của chuyên viên phân tích FPTTS. Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

FPTTS có thể dựa vào các thông tin trong báo cáo này và các thông tin khác để ra quyết định đầu tư của mình mà không bị phụ thuộc vào bất kỳ ràng buộc nào về mặt pháp lý đối với các thông tin đưa ra.

Tại thời điểm thực hiện báo cáo phân tích, FPTTS nắm giữ 09 cổ phiếu SBT, 112 cổ phiếu BHS, 06 cổ phiếu SLS, 12 cổ phiếu LSS, 80 cổ phiếu KTS. Chuyên viên phân tích không nắm giữ bất kỳ cổ phiếu nào của các doanh nghiệp trên.

Các thông tin có liên quan đến chứng khoán khác hoặc các thông tin chi tiết liên quan đến cổ phiếu này có thể được xem tại <https://ezsearch.fpts.com.vn> hoặc sẽ được cung cấp khi có yêu cầu chính thức.

Bản quyền © 2010 Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT

Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT

Trụ sở chính

Số 52 đường Lạc Long Quân,
Quận Tây Hồ, Hà Nội, Việt Nam
ĐT: (84.4) 3 773 7070 / 271 7171
Fax: (84.4) 3 773 9058

Chi nhánh Hồ Chí Minh

Tầng 3 – Bến Thành Tower,
136–138 Lê Thị Hồng Gấm, Quận
1, Tp.HCM, Việt Nam
ĐT: (84.8) 6 290 8686
Fax: (84.8) 6 291 0607

Chi nhánh Đà Nẵng

100 Quang Trung, Quận Hải Châu,
Tp. Đà Nẵng, Việt Nam
ĐT: (84.511) 3553 666
Fax: (84.511) 3553 888