**BỘ CÔNG THƯƠNG**

**TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI**

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 1/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

**“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics   
giai đoạn 2017-2020”**

**Hà Nội, 2019**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình chung** 3](#_Toc644557)

[***1.1.*** ***Hoạt động logistics:*** 3](#_Toc644558)

[***1.2.*** ***Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại cố liên quan đến hoạt động logistics*** 5](#_Toc644559)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 6](#_Toc644560)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 6](#_Toc644561)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt:*** 7](#_Toc644562)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 9](#_Toc644563)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường thủy (đường biển và đường thủy nội địa- waterways)*** 10](#_Toc644564)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 10](#_Toc644565)

[**3.** **Các hoạt động khác:** 12](#_Toc644566)

[***3.1.*** ***Cảng biển*** 12](#_Toc644567)

[***3.2.*** ***Logistics cho thương mại điện tử, kho bãi, giao nhận:*** 13](#_Toc644568)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc 6](#_Toc644569)

[Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc 7](#_Toc644570)

[Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng 8](#_Toc644571)

[Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng 9](#_Toc644572)

[Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng 10](#_Toc644573)

[Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn) 10](#_Toc644574)

[Hình 7: Lượng hàng hóa qua các cảng chính của Trung Quốc 12](#_Toc644575)

[Hình 8: Quy mô thị trường (tỷ nhân dân tệ) và tốc độ tăng trưởng (%) của thị trường kho thông minh của Trung Quốc 14](#_Toc644576)

[Hình 9: Robot phân loại hàng hóa trong đóng gói của JD 15](#_Toc644577)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 6](#_Toc532073007)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình chung**
   1. **Hoạt động logistics:**

Theo Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia (NDRC) và Bộ Giao thông Vận tải Trung Quốc (Bộ GTVT), nước này đang đặt mục tiêu thành lập 30 trung tâm logistics quốc gia vào năm 2020 và tăng lên thành 150 trung tâm vào năm 2025.

Theo kế hoạch tổng thể do hai cơ quan này công bố, 127 thành phố đủ điều kiện đã được chọn để thành lập sáu loại trung tâm, bao gồm cảng nội địa, cảng hàng hóa, sân bay, cảng định hướng dịch vụ, thương mại và cảng định hướng thương mại và cảng biên giới đất liền.

Các trung tâm logistics sẽ được khuyến khích áp dụng tự động hóa, bao gồm tự động hóa các cảng, phát triển kho thông minh, sử dụng máy bay không người lái và các công nghệ khác để tăng hiệu quả logistics.

Hợp tác quốc tế cũng sẽ được thiết lập để kết nối các trung tâm logistics toàn cầu quan trọng, như các trung tâm tập trung vào năng lượng và tài nguyên thiên nhiên, cơ sở sản xuất và trung tâm thương mại. Các trung tâm logistics quốc gia của Trung Quốc sẽ sử dụng các dịch vụ tàu chở hàng tuyến Trung Quốc-châu Âu, các tuyến đường biển và hàng không.

Các thành phố được chú ý bao gồm Bắc Kinh, Thượng Hải, Thiên Tân, Nam Kinh, Thâm Quyến và Phúc Châu.

Ngoài ra, theo kế hoạch, tỷ lệ tổng chi phí logistics trên tổng sản phẩm quốc nội (GDP) sẽ giảm xuống 12% vào năm 2035

Thống kê từ NDRC và Bộ GTVT cho thấy, vào cuối năm 2017, tổng số dặm đường sắt và đường cao tốc hoạt động của Trung Quốc đạt lần lượt 127.000 km và 25.000 km, đứng đầu thế giới.

Trung Quốc có 2.366 bến tàu, mỗi bến có sức tải từ 10.000 tấn trở lên và 226 sân bay vận tải dân dụng. Diện tích kho thương mại của cả nước là hơn 1 tỷ mét vuông, trong khi dung lượng kho lạnh đạt khoảng 120m3 mét khối.

Trong Kế hoạch hành động ba năm (giai đoạn 2018-2020) nhằm thúc đẩy tái cấu trúc giao thông của Trung Quốc, một số mục tiêu rõ ràng đã được thống nhất, bao gồm tối ưu hóa cấu trúc vận tải hàng hóa của đất nước vào năm 2020 và tăng khối lượng vận chuyển hàng rời bằng đường sắt và bằng nước.

Vận tải đường sắt và đường thủy sẽ được nâng cấp để phục vụ tốt hơn các cơ sở công nghiệp và khai thác lớn, với các kết nối đường sắt trực tiếp, trong khi các cơ sở cảng sẽ được tối ưu hóa để xử lý hàng rời.

Các phương tiện tiêu thụ năng lượng sạch sẽ được sử dụng nhiều hơn ở nhiều khu vực đô thị.

Cụ thể hơn, các biện pháp được đề xuất bao gồm:

* Thúc đẩy các ứng dụng năng lượng mới

Các phương tiện sử dụng năng lượng mới và năng lượng sạch tuân thủ Tiêu chuẩn VI của Trung Quốc, vào năm 2020, sẽ chiếm hơn 50% số phương tiện mới hoặc thay thế trong lĩnh vực phương tiện giao thông vận tải hạng nhẹ được chế tạo tăng khu vực và 80% trong các lĩnh vực quan trọng.

* Tăng năng lực vận tải đường sắt

Đến năm 2020, hơn 80% các doanh nghiệp công nghiệp và khai thác mỏ lớn và các khu logistics mới hoàn thành với khối lượng hàng hóa vận chuyển hàng năm từ 1,5 triệu tấn trở lên, cùng với sự hình thành của các tuyến đường sắt chuyên dụng.

* Nâng cấp hệ thống giao thông đường thủy

Việc triển khai các hệ thống giao thông chuyên dụng tại các cảng ven biển và nội địa, chẳng hạn như các cảng container lớn chứa quặng khoáng sản, dầu thô và khí hóa lỏng, sẽ được tối ưu hóa.

* 1. **Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại cố liên quan đến hoạt động logistics**

Chính phủ Trung Quốc đã công bố một loạt biện pháp mở cửa mới, trong đó có việc giảm đáng kể thuế nhập khẩu đối với 1.449 mặt hàng tiêu dùng và 1.585 sản phẩm công nghiệp, giảm bớt các hạn chế mang tính tiêu cực đối với đầu tư nước ngoài. Chính phủ Trung Quốc còn cam kết mở cửa hơn nữa đối với đầu tư nước ngoài trong các lĩnh vực tài chính, ô tô, máy bay và tàu thuyền...

Theo một báo cáo của Ngân hàng Thế giới (WB), xếp hạng môi trường kinh doanh của Trung Quốc đã tăng hơn 30 bậc kể từ năm 2017.

Năm 2019, Trung Quốc sẽ tổ chức Diễn đàn cấp cao hợp tác quốc tế về “Vành đai và Con đường” lần thứ hai và Hội chợ nhập khẩu quốc tế Trung Quốc lần thứ hai.

Ngày 9/01/2019, Hội đồng Nhà nước Trung Quốc cho biết sẽ tiếp tục giảm thuế cho các công ty nhỏ hơn. Bộ trưởng Tài chính Trung Quốc Lưu Côn thông báo sẽ tăng cường cắt giảm thuế và phí để giảm bớt gánh nặng cho công ty. Để hạn chế đà giảm tốc của nền kinh tế lớn thứ nhì thế giới, Chính phủ Trung Quốc đưa ra một gói giảm thuế có quy mô 200 tỷ nhân dân tệ, tương đương 29 tỷ USD. Đây là gói giảm thuế trong thời gian 3 năm dành cho các doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ - lực lượng giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế Trung Quốc. Chương trình hỗ trợ này được đưa ra đồng thời với kế hoạch của Bắc Kinh về tăng mục tiêu thâm hụt ngân sách trong năm nay. Trước đó, Ngân hàng Trung ương Trung Quốc (PBoC) từng tiến hành cắt giảm tỷ lệ dự trữ bắt buộc nhằm giải phóng một lượng vốn tương đương khoảng 117 tỷ USD trong hệ thống ngân hàng. Tháng 12/2018, PBoC cũng triển khai một chương trình khuyến khích các ngân hàng thương mại cho vay đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ bị ảnh hưởng bởi chính sách giảm nợ.

Loạt biện pháp này được đưa ra trong bối cảnh kinh tế Trung Quốc có thêm nhiều dấu hiệu giảm tốc đáng lo ngại. Theo các số liệu được công bố ngày 9/01/2019, doanh số thị trường ô tô Trung Quốc giảm 6% trong năm 2018, đánh dấu năm giảm đầu tiên trong hơn 2 thập niên. Do ảnh hưởng của căng thẳng thương mại với Trung Quốc và những điều chỉnh cơ cấu trong nội tại nền kinh tế Trung Quốc, nhiều tổ chức quốc tế dự báo tăng trưởng kinh tế của nước này sẽ chỉ đạt khoảng 6%-6,5% trong năm 2019, giảm so với mức 6,6% trong năm 2018.

1. **Hoạt động vận tải**
   1. **Tình hình vận tải nói chung:**

Theo số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc, trong tháng 12/2018, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 4,72 tỷ tấn, tăng 6,5% so với cùng kỳ năm trước. Cả năm 2018, tổng lượng hàng hóa vận chuyển đạt trên 56 tỷ tấn, tăng 7,1% so với năm 2017.

Tất cả các phương thức vận chuyển (đường sắt, đường bộ, đường thủy và đường hàng không) đều tăng trưởng so với năm 2017, trong đó vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt có tốc độ tăng trưởng cao nhất.

Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc

Nguồn: tính toán từ số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc

Trong năm 2018, đường bộ chiếm tới 78,22% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc.

Đứng thứ 2 là đường thủy, tiếp theo là sắt và cuối cùng là hàng không dân dụng.

Bảng 1: Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc năm 2018

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng**  **(Đvt: 10.000 tấn)** | **Tỷ trọng**  **(%)** | **So cùng kỳ**  **(%)** |
| Tổng | 5.061.510 | 100,00 | 7,1 |
| Đường sắt | 402.573 | 7,95 | 9,1 |
| Đường bộ | 3.959.059 | 78,22 | 7,4 |
| Đường thủy | 699.139 | 13,81 | 4,7 |
| Hàng không dân dụng | 738 | 0,01 | 4,6 |

Nguồn: tính toán từ số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc

**Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc**

Nguồn: tính toán từ số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc

* 1. **Vận chuyển đường sắt:**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của Trung Quốc trong tháng 12/2018 đạt 364,4 triệu tấn, tăng 14% so với cùng kỳ năm trước nhưng giảm so với tháng 11/2018. Đây cũng là mức tăng cao nhất trong tháng so với cùng kỳ năm trước trong số các phương thức vận tải.

Tính chung cả năm 2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt đạt trên 3,02 tỷ tấn, tăng 9,1% so với năm 2017, đây cũng là mức tăng trưởng mạnh nhất trong các phương thức vận tải.

**Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng**

**của Trung Quốc**

Nguồn: tính toán từ số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc

Theo Tổng công ty đường sắt Trung Quốc (CR), hơn 3.200 km đường sắt cao tốc đã được lên kế hoạch xây dựng vào năm 2019, đưa tổng chiều dài của đường ray lên hơn 30.000 km. Nếu kế hoạch này được thực hiện, Trung Quốc sẽ vượt Tây Ban Nha, nước đang sở hữu đường sắt cao tốc dài nhất châu Âu. Trung Quốc cũng sẽ sở hữu mạng lưới đường sắt cao tốc dài nhất thế giới.

Điều này cũng thể hiện quyết tâm của Trung Quốc để hoàn thành mục tiêu xây dựng mạng lưới đường sắt cao tốc bao phủ 80% các thành phố lớn của Trung Quốc vào năm 2020. Tháng 1/2018, CR đã tuyên bố mạng lưới tàu cao tốc sẽ đạt 38.000 km vào năm 2025 và 45.000 km vào năm 2030 .

CR cũng tuyên bố họ đang phát triển một hệ thống vận hành tàu tự động (ATO) để cho phép các đoàn tàu Fuxing của họ hoạt động ở tốc độ cao hơn. Hệ thống này sẽ được triển khai trên các chuyến tàu giữa Bắc Kinh và Trương Giang Khẩu ở tỉnh Hà Bắc và sẽ được đưa vào hoạt động trước Thế vận hội mùa đông 2022.

Các đoàn tàu Fuxing có thể chạy tới 350 km / h và có thể chứa tới 1.283 hành khách. Trong năm 2019, 850 tàu cao tốc Fuxing cũng sẽ đi vào hoạt động. Ước tính 3,54 tỷ hành khách và 3,37 tỷ tấn hàng hóa sẽ được vận chuyển trong năm nay bởi đường sắt của Trung Quốc. CR cũng sẽ tiếp tục quảng bá vé kỹ thuật số và xây dựng các cơ chế giá linh hoạt hơn cho tàu cao tốc.

Vào tháng 11 năm 2018, Trung Quốc tiết lộ kế hoạch xây dựng đường hầm đường sắt cao tốc dưới biển đầu tiên của nước này giữa Ninh Ba và thành phố đảo Zhoushan, hai thành phố ở phía đông tỉnh Chiết Giang. Đường hầm dự kiến sẽ có chiều dài 70,92 km và với phần đường hầm dưới biển là 16,2 km.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Tháng 12/2018 vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ (đường cao tốc) của Trung Quốc đạt 3,59 tỷ tấn, giảm 3,2% so với tháng 11/2018.

Tính chung cả năm 2018, vận tải hàng hóa bằng đường bộ đạt 39,59 tỷ tấn, tăng 7,4% so với năm 2017.

**Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng**

**của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)**

Nguồn: tính toán từ số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc

* 1. **Vận chuyển đường thủy (đường biển và đường thủy nội địa- waterways)**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa và đường biển của Trung Quốc đạt 581 triệu tấn trong tháng 12/2018, giảm 10,6 % so tháng 11/2018.

Cả năm 2018, khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng phương thức này đạt 6,99 tỷ USD, tăng 4,7% so với năm 2017.

**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng**

**của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)**

Nguồn: tính toán từ số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc

* 1. **Vận chuyển hàng không dân dụng:**

Năm 2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung đạt 7,38 triệu tấn, tăng 4,6% so với năm 2017.

**Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)**

Nguồn: tính toán từ số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc

Theo dự báo được đưa ra vào năm 2018 của Hãng sản xuất máy bay hàng đầu thế giới Boeing, nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dự báo sẽ tăng khoảng 4,2% mỗi năm trong 20 năm tới. Với việc Đông Á duy trì vị thế là thị trường lớn nhất cho đến nay, khoảng 52% tổng số hàng hóa hàng không di chuyển đến và đi từ Đông Á, và đến năm 2037, con số này sẽ tăng lên 60%. Điều này có nghĩa là trong 20 năm tới, khoảng 70% tăng trưởng là đến từ thị trường Đông Á.

Ngoài ra, xu hướng phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới, đặc biệt là ở Trung Quốc sẽ thúc đẩy vận tải hàng hóa bằng đường hàng không. Thống kê từ cơ quan Hải quan Trung Quốc, giá trị xuất nhập khẩu của hàng hóa bán lẻ thông qua Nền tảng quản lý thương mại điện tử xuyên biên giới năm 2017 đạt 90,24 tỷ nhân dân tệ (14,1 tỷ USD), tăng 80,6% so với một năm trước. Sự bùng nổ thương mại điện tử xuyên biên giới đang cho phép các công ty logistics hàng không toàn cầu gặt hái thành quả và thực hiện quá trình chuyển đổi.

Trong khi đó, một thỏa thuận về sự phát triển của Vùng Vịnh rộng lớn hơn (Greater Bay area) đã được ký kết vào ngày 1 tháng 7 năm 2017 bởi chính phủ Trung Quốc. Đây kế hoạch lớn của chính phủ Trung Quốc để hợp nhất Hồng Kông, Ma Cao và chín thành phố phía nam đại lục (Quảng Châu, Thâm Quyến, Chu Hải, Phật Sơn, Trung Sơn, Đông Quan, Huệ Châu, Giang Môn và Triệu Khánh) thành một khu vực vịnh lớn nhất thế giới để trở thành một trung tâm hàng đầu cho đổi mới và tăng trưởng kinh tế. Đối với lĩnh vực Hàng không, Sân bay Hồng Kông xếp hạng Sân bay chở hàng số 1 thế giới năm 2017, Sân bay Quảng Châu với đứng thứ 18 thế giới và Sân bay Thâm Quyến đứng thứ 24 Vào ngày 5 tháng 11 năm 2018, Cục Hàng không Dân dụng Trung Quốc (CAAC) và Chính quyền tỉnh Quảng Đông đã ký một thỏa thuận chiến lược để đẩy nhanh việc xây dựng một nhóm các sân bay đẳng cấp thế giới ở Khu vực Vịnh Quảng Đông - Hồng Kông-Macao. Kế hoạch Greater Bay Area được kỳ vọng là cơ hội lớn hơn cho người chơi ngành công nghiệp logistics hàng không.

Với sự hỗ trợ của Cục Hàng không Dân dụng Trung Quốc, Hiệp hội Hàng không Quốc tế và Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương, Tập đoàn GICC sẽ tiếp tục tổ chức Hội nghị Phát triển Logistics Hàng không Trung Quốc lần thứ 4 tại Thành phố Quảng Châu trong thời gian 28-29/3/ 2019, với hơn 30 diễn giả, 20 nhà tài trợ / nhà triển lãm và 200 đại biểu từ cả Trung Quốc và nước ngoài trong cuộc họp công nghiệp hàng đầu này. Đây là một cơ hội để tìm hiểu về chính sách và thị trường hàng hóa và logistics của Trung Quốc, giao tiếp và kết nối với các công ty vận tải hàng hóa và logistics hàng không Trung Quốc và phát triển doanh nghiệp tại Trung Quốc.

1. **Các hoạt động khác:**
   1. ***Cảng biển***

Lượng hàng hóa qua các cảng biển chính của Trung Quốc đạt 741,9 triệu tấn trong tháng 12/2018, giảm nhẹ so với tháng 11/2018.

Tính chung cả năm 2018, lượng hàng hóa qua các cảng biển của Trung Quốc đạt trên 9,21 tỷ tấn, tăng 4,2% so với năm 2017.

**Hình 7:** **Lượng hàng hóa qua các cảng chính của Trung Quốc**

**Đvt: 10.000 tấn**

Nguồn: tính toán từ số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc

Shanghai International Port (Group) Co. Ltd. (SIPG), tập đoàn cảng lớn nhất ở lục địa Trung Quốc, đã báo cáo sản lượng container cao kỷ lục trong năm 2018, đạt 42,01 triệu container tiêu chuẩn (tương đương hai mươi feet), tăng 4,4% so với năm 2017.

Trong báo cáo kết quả kinh doanh của SIPG đã được đệ trình lên Sở giao dịch chứng khoán Thượng Hải, cảng đã dẫn đầu thế giới về sản lượng container trong chín năm liên tiếp. SIPG đã xử lý 561 triệu tấn hàng hóa vào năm 2018, tương đương với mức của năm 2017.

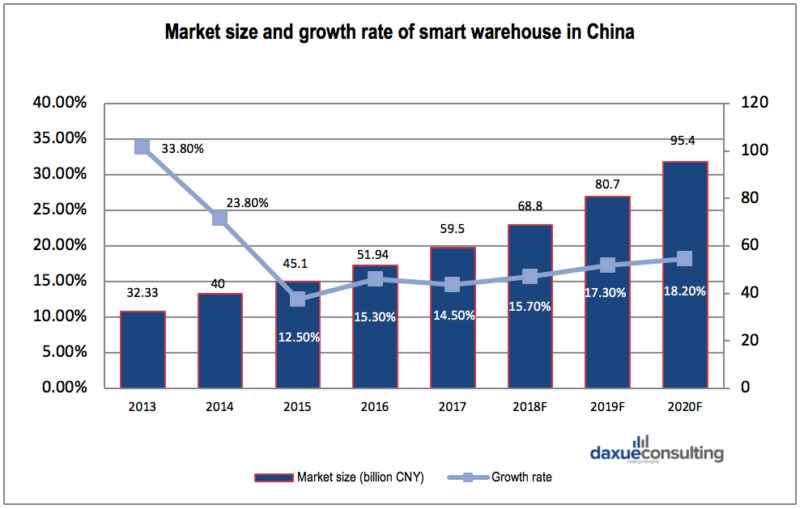
* 1. ***Logistics cho thương mại điện tử, kho bãi, giao nhận:***

**Thị trường kho hàng thông minh ngày càng phát triển tại Trung Quốc**

Trong những năm gần đây, thị trường kho thông minh đã bùng nổ ở Trung Quốc. Trung Quốc có thị trường logistics lớn nhất thế giới với tổng giá trị thị trường là 252,8 nghìn tỷ nhân dân tệ (CNY). Quản lý kho là một phần quan trọng của ngành logistics hiện đại và cũng là phần quan trọng nhất trong nhiều hoạt động hàng ngày của các công ty, nhưng hầu hết trong số họ vẫn gặp khó khăn bởi hiệu quả thấp và chi phí cao của kho truyền thống. Do đó, tối ưu hóa kho bãi là nhiệm vụ của nhiều công ty Trung Quốc và kho thông minh đã được coi là giải pháp tốt nhất.

Là một phần quan trọng của logistics hiện đại, kho thông minh giúp doanh nghiệp tự động lưu trữ và quản lý hàng hóa, tiết kiệm chi phí và cải thiện việc sử dụng không gian kho.

**Hình 8:** **Quy mô thị trường (tỷ nhân dân tệ) và tốc độ tăng trưởng (%) của thị trường kho thông minh của Trung Quốc**



Nguồn: daxueconsulting.com

Cùng với Cách mạng Công nghiệp 4.0 và chương trình “Made in China 2025”, kho thông minh đã được coi là một trong những nỗ lực quan trọng nhất để triển khai công nghệ trong thị trường logistics Trung Quốc.

Năm 2016 có khoảng 180 công ty chính tham gia thị trường kho thông minh. Quy mô thị trường kho thông minh đã vượt quá 59 tỷ CNY trong năm 2017, và sẽ giữ xu hướng tăng trong vài năm tới. Bên cạnh đó, kho thông minh đã được áp dụng rộng rãi trong nhiều lĩnh vực ở Trung Quốc như dược phẩm, thực phẩm và đồ uống, thương mại điện tử xuyên biên giới, các sản phẩm chăm sóc sức khỏe.

Hiện nay, kho tự động là mô hình chính của kho thông minh tại Trung Quốc. Vào cuối năm 2016, số lượng kho tự động đã vượt quá 3000 tại Trung Quốc, tăng 19,3% so với năm 2015. Tổng giá trị của hệ thống kho tự động và các sản phẩm có liên quan đã vượt 39 tỷ CNY tại Trung Quốc với 20% năm tăng trưởng hàng năm.

**Nhà bán lẻ lớn nhất Trung Quốc JD.com đã ra mắt hai trạm phân phối thông minh để cải thiện khả năng giao hàng bằng thiết bị bay không người lái và robot.**

Các robot của JD.com có thể tự động cung cấp tối đa 30 gói hàng trong bán kính 3,1 dặm, lập kế hoạch tuyến đường, tránh chướng ngại vật và nhận biết đèn giao thông. Các robot sử dụng công nghệ nhận dạng khuôn mặt để đảm bảo các gói được gửi đến đúng người nhận.

Khi hoạt động hết công suất, hai trạm giao hàng sẽ hoạt động với 50% robot và 50% nhân viên giao hàng để cung cấp tới 2.000 gói mỗi ngày, bản phát hành cho biết. Mạng lưới logistics nội bộ của JD có thể cung cấp hơn 90% đơn hàng trong cùng ngày hoặc ngày hôm sau. Nền tảng này có hơn 300 triệu người dùng hoạt động.

JD.com đã trở thành một công ty lớn trong sản xuất và phân phối bán lẻ và tự động hóa của Trung Quốc: Nền tảng thương mại điện tử sử dụng thiết bị bay không người lái để cung cấp các sản phẩm tiêu dùng và vật tư y tế đến các vùng xa xôi trên toàn quốc và sử dụng thực tế tăng cường (AR).

**Hình 9:** **Robot phân loại hàng hóa trong đóng gói của JD**



Năm 2017, công ty đã hợp tác với một nhà phát triển bất động sản Trung Quốc để mở các cửa hàng tiện lợi hoàn toàn tự động, tương tự như Amazon Go.

Các dự án này đều là một phần trong tầm nhìn của JD trong đó người tiêu dùng có thể mua bất cứ thứ gì họ muốn, bất cứ khi nào và bất cứ nơi nào họ muốn. Công ty cũng đang thực hiện chiến lược Bán lẻ như một Dịch vụ (RaaS) để mở rộng quy mô công nghệ và thuê ngoài sự các nhà bán lẻ bên thứ ba trên toàn thế giới. Điều này có thể có ý nghĩa lớn đối với các nhà bán lẻ ở Mỹ, bao gồm cả Amazon.

Sự mở rộng của JD sang bán lẻ và giao hàng tự động là một thách đối với các nhà bán lẻ truyền thống.

Các công ty Mỹ cũng đang ngày càng hợp tác với JD: Vào tháng 6/2018, Google đã đầu tư 550 triệu đô la vào công ty này để mở rộng các nỗ lực thương mại điện tử của riêng mình. Walmart cũng đã sở hữu một cổ phần trong trang web như một phần trong chiến dịch thâm nhập sâu vào thị trường Trung Quốc của họ.