**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 12/2018**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình chung** 3](#_Toc535681051)

[***1.1.*** ***Hoạt động logistics:*** 3](#_Toc535681052)

[***1.2.*** ***Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại cố liên quan đến hoạt động logistics*** 3](#_Toc535681053)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 6](#_Toc535681054)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 6](#_Toc535681055)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt:*** 7](#_Toc535681056)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 9](#_Toc535681057)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường thủy (đường biển và đường thủy nội địa- waterways)*** 10](#_Toc535681058)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 13](#_Toc535681059)

[**3.** **Các hoạt động khác:** 15](#_Toc535681060)

[***3.1.*** ***Cảng biển*** 15](#_Toc535681061)

[***3.2.*** ***Logistics cho thương mại điện tử, kho bãi, giao nhận:*** 16](#_Toc535681062)

**DANH MỤC HÌNH**

[**Hình 1: Chỉ số quản lý sức mua của Trung Quốc (đã điều chỉnh theo mùa)** 5](#_Toc535681063)

[Hình 2: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc 6](#_Toc535681064)

[**Hình 3: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc** 7](#_Toc535681065)

[**Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng** 8](#_Toc535681066)

[**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng** 10](#_Toc535681067)

[**Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng** 11](#_Toc535681068)

[**Hình 7: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)** 14](#_Toc535681069)

[**Hình 8:** **Lượng hàng hóa qua các cảng chính của Trung Quốc** 15](#_Toc535681070)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 7](#_Toc535681071)

[Bảng 2:Phụ phí do mức lưu huỳnh thấp của Trung Quốc áp dụng cho các lô hàng được tải / quá cảnh tại khu vực Thượng Hải, Ninh Ba, Nam Kinh và sông Dương Tử 12](#_Toc535681072)

[Bảng 3:Vận chuyển hàng hóa giữa Trung Quốc và châu Âu 19](#_Toc535681073)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Với sự gia tăng của GDP và nhu cầu logistics, ước tính tổng chi phí logistics ở Trung Quốc sẽ đạt khoảng 13 nghìn tỷ nhân dân tệ (1,89 nghìn tỷ USD) trong năm 2018.

Theo báo cáo của Liên đoàn logistics và thu mua Trung Quốc (China Federation of Logistics and Purchasing), chỉ số hoạt động logistics (LPI) đứng ở mức 55,9 trong tháng 11/2018, tăng so với mức 54,5 vào tháng trước đó. Chỉ số này ở mức trên 50 cho thấy sự mở rộng hơn của lĩnh vực logistics. Như vậy sự gia tăng trong những tháng gần đây của chỉ số này cho thấytăng trưởng của các hoạt động logistics trong bối cảnh vận tải than tăng và mùa cao điểm cho ngành bán lẻ trực tuyến Trung Quốc. Trong khi đó, chỉ số đơn đặt hàng mới tăng từ 54,0 trong tháng 10 lên 55,1 trong tháng 11/2018, cho thấy các đơn đặt hàng mới cho các dịch vụ logistics đã tăng với tốc độ nhanh hơn gần đây.

Do kết quả của sự tăng trưởng nhanh hơn của các hoạt động logistics, các doanh nghiệp logistics tăng cường trong thời gian gần đây: Chỉ số sử dụng năng lực vẫn ở trên mức 50 điểm quan trọng, đăng ký 56,9 vào tháng 11/2018.

Chỉ số vòng quay hàng tồn kho tăng 1,9 điểm so với tháng trước lên 55,8 trong tháng 11/2018, trên 50, cho thấy mức hàng tồn kho nhanh hơn. Trong khi đó, chỉ số hàng tồn kho trung bình tăng 2,7 điểm so với tháng trước lên 53,8 trong tháng 11/2018, trên mức 50 điểm, cho thấy sự gia tăng hàng tồn kho trong kho trong tháng.

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

Năm 2018, Chính phủ Trung Quốc đã công bố thêm một loạt biện pháp kích thích kinh tế, 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. Bên cạnh đó, Trung Quốc cũng 4 lần hạ tỷ lệ dự trữ bắt buộc trong năm vừa qua và mới đây nhất, ngày 04/01/2019 tiếp tục hạ thêm một lần nữa. Đồng thời, nước này nỗ lực cải cách để hợp lý hóa hệ thống luật lệ quy định, hoàn thiện và tối ưu hóa các dịch vụ, cũng như tăng cường cải cách để cải thiện môi trường kinh doanh để tạo thêm động lực cho tăng trưởng kinh tế.

Ngày 25/12/2018, Trung Quốc tiếp tục mở rộng hơn cánh cửa thị trường cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước thông qua việc công bố một danh sách hạn chế tiếp cận thị trường ngắn hơn trên phạm vi toàn quốc, theo đó danh sách hạn chế tiếp cận thị trường hiện tại chỉ gồm 151 mặt hàng và 581 qui tắc cụ thể, giảm lần lượt 177 mặt hàng và 288 qui tắc so với trước đó. Danh sách mới đưa ra các lĩnh vực, ngành và doanh nghiệp bị giới hạn đối với nhà đầu tư. Như vậy, những ngành không nằm trong danh sách hoàn toàn mở cửa cho tất cả thành phần tham gia thị trường.

Ngày 24/12/2018, Bộ Tài chính Trung Quốc cho biết sẽ tiến hành điều chỉnh một số thuế quan xuất khẩu và nhập khẩu trong năm 2019 để thúc đẩy thương mại quốc tế khi nền kinh tế đang chậm lại. Theo đó, sẽ không đánh thuế xuất khẩu đổi với 94 mặt hàng trong năm 2019, gồm cả phân bón, quặng sắt, xỉ, nhựa than đá và bột gỗ. Bắc Kinh cũng sẽ giảm hầu hết thuế quan tối huệ quốc đối với 289 sản phẩm công nghệ thông tin từ tháng 7/2019. Đối với nhập khẩu, thuế nhập các loại bột ngũ cốc làm nguyên liệu thức ăn chăn nuôi thay thế, gồm khô dầu hạt cải, bã hạt bông vải, bột hướng dương và khô dầu cọ, được loại bỏ từ ngày 01/01/2019, cùng với nguyên liệu của một số sản phẩm dược.

Ba động lực chính của nền kinh tế là công nghiệp, đầu tư và tiêu dùng đều tăng trưởng thấp. Ngân hàng thế giới ước tính tăng trưởng GDP của Trung Quốc năm 2018 chỉ đạt 6,5% so với mức 6,9% đã đạt được năm 2017.

CPI trung bình trong 11 tháng năm 2018 tăng 2,1% (so với cùng kỳ năm trước), nhiều hơn mức tăng 1,6% của cả năm 2017 do giá đậu tương, thịt lợn tăng mạnh và thời tiết diễn biến thất thường.

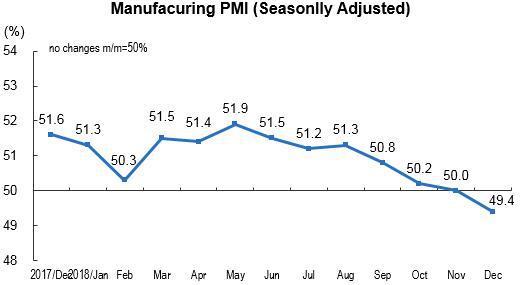
11 tháng năm 2018, xuất khẩu tăng 11,8% (so với mức tăng của năm 2017 là 7,9%), nhập khẩu tăng 18,4% (so với mức tăng cả năm 2017 là 15,9%). Thặng dư thương mại trong 11 tháng năm 2018 giảm mạnh so với cùng kỳ năm trước, xuống 299,6 tỷ USD, so với 422,5 tỷ USD của năm 2017. Các doanh nghiệp đã đẩy mạnh xuất khẩu sang Mỹ trước khi các biện pháp áp thuế liên tiếp được áp đặt, nhưng giảm mạnh xuất khẩu sau khi các mức thuế mới có hiệu lực.

Đầu tư tài sản cố định 11 tháng năm 2018 tăng 5,9% so với cùng kỳ năm trước, chậm hơn mức tăng 7,2% của năm 2017. FDI trong 10 tháng năm 2018 tăng 6,5% so với 4% của năm 2017.

Đồng Nhân dân tệ (NDT) đã giảm 5,6% trong vòng một năm qua so với đồng Đô la Mỹ, do áp lực của căng thẳng thương mại với Mỹ và kinh tế Trung Quốc giảm tốc. Nợ nước ngoài của Trung Quốc không ngừng tăng, lên tới 1.900 tỷ USD vào cuối tháng 9/2018 (cao hơn 2,3% so với 3 tháng trước đó) do tín dụng thương mại, các khoản ứng trước và trái phiếu tăng.

Sản xuất tiếp tục tăng trưởng nhưng có dấu hiệu chậm lại. Chỉ số PMI sản xuất duy trì trên 51 điểm suốt 8 tháng đầu năm 2018, nhưng giảm nhanh trong những tháng tiếp theo và đến tháng 12/2018 chỉ còn 49,7 (dưới ngưỡng 50 cho thấy sự suy giảm sản xuất và báo hiệu sự thu hẹp về hoạt động kinh tế). Đây là lần suy giảm đầu tiên kể từ tháng 5/2017. Số đơn đặt hàng mới cũng giảm lần đầu tiên kể từ tháng 6/2016, trong khi hoạt động kinh doanh xuất khẩu mới giảm tháng thứ 9.

**Hình 1: Chỉ số quản lý sức mua của Trung Quốc (đã điều chỉnh theo mùa)**



Nguồn: Liên đoàn logistics và mua hàng của Trung Quốc

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 11/2018, 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. Tính chung 11 tháng đầu năm 2018, tổng lượng hàng hóa vận chuyển đạt trên 46 tỷ tấn, tăng 7,2% so với 10 tháng đầu năm 2017.

Trừ vận chuyển bằng đường không dân dụng giảm 0,8%, vận chuyển hàng hóa bằng các phương thức vận tải trong 11 tháng đầu năm 2018 đều tăng so với cùng kỳ năm trước, trong đó tăng mạnh nhất là đường sắt 14%.

Hình 2: 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

Tỷ trọng của vận tải đường bộ tiếp tục tăng từ mức 77,63% trong 7 tháng đầu năm lên 77,79% trong 8 tháng đầu năm và 77,96% trong 9 tháng đầu năm, 78,02% trong 10 tháng đầu năm và 78,09% trong 11 tháng năm 2018. Đứng thứ hai là đường thủy với 13,91%. Tỷ trọng của đường sắt giảm từ 8,05% xuống còn 7,98% mặc dù ngành này đạt tốc độ tăng trưởng cao nhất trong các phương thức vận tải. Tỷ trọng của hàng không dân dụng rất khiêm tốn ở mức 0,01%.

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

trong 10 tháng đầu năm 2018

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng**  **(Đvt: 10.000 tấn)** | **Tỷ trọng**  **(%)** | **So cùng kỳ**  **(%)** |
| Tổng | 4.608.736 | 100,00 | 7,2 |
| Đường sắt | 367.925 | 7,98 | 8,7 |
| Đường bộ | 3.599.191.00 | 78,09 | 7,5 |
| Đường thủy | 640.949.00 | 13,91 | 4,7 |
| Hàng không dân dụng | 671.00 | 0,01 | 4,9 |

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

**Hình 3: 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 11/2018 đạt 350,8 triệu tấn, tăng mạnh 14% so với cùng kỳ năm trước. Đây cũng là mức tăng cao nhất trong tháng so với cùng kỳ năm trước trong số các phương thức vận tải.

Tính chung 11 tháng đầu năm 2018 thì vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt đạt trên 3,67 tỷ tấn, tăng 8,7% so với cùng kỳ năm 2017.

**Hình 4: 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 Tập đoàn Đường sắt Trung Quốc, vận tải hàng hóa bằng đường sắt giữa Trung Quốc-châu Âu đã thực hiện 6.363 chuyến trong năm 2018, tăng 73% so với năm 2017.

Lưu lượng vận chuyển hàng hóa đã được cân bằng hơn, với số chuyến đi từ châu Âu đến Trung Quốc chiếm 72% số chuyến, tăng từ 53% trong năm 2017. Các chuyến tàu kết nối 59 thành phố của Trung Quốc với 49 thành phố ở 15 quốc gia châu Âu.

Dịch vụ vận chuyển hàng hóa, một phần quan trọng của Sáng kiến Vành đai và Con đường, bắt đầu hoạt động vào tháng 3 năm 2011. Trong những năm qua, các đoàn tàu dọc tuyến đường này chuyên chở hàng may mặc, phụ tùng ô tô, hóa chất và các hàng hóa khác của Trung Quốc tới châu Âu, và ở chiều về vận chuyển thực phẩm, máy móc, thiết bị và gỗ của châu Âu tới Trung Quốc.

Hầu hết các hành trình là giữa các thành phố của Đức và Trung Quốc, nhưng có những chuyến đi dài hơn, trong đó tuyến dài nhất chạy giữa Nghĩa Ô (Yuwi)- Trung Quốc và Madrid- Tây Ban Nha, tuyến đường dài 12,874km giữ kỷ lục dài nhất thế giới, trước Nghĩa Ô đến chi nhánh Luân Đôn.

Động lực cho sự phát triển của hệ thống đường sắt là do Trung Quốc có thặng dư thương mại 176 tỷ đô la với EU.

Tuy nhiên, châu Âu xuất khẩu gần 200 tỷ đô la hàng hóa sang Trung Quốc mỗi năm và và mức tăng 350% hàng năm giúp vận tải ở chiều về (từ châu Âu về Trung Quốc) cũng trở nên nhộn nhịp hơn.

Ngoài ra, Vận chuyển đường sắt hiện hiện đang đóng góp tỷ trọng lớn trong của dịch vụ bưu chính Trung Quốc Châu Âu.

Một chuyến tàu tuyến Á-Âu có lộ trình 16 ngày và có thể giảm xuống còn 14 ngày nếu cơ sở hạ tầng đường sắt Ba Lan được cải thiện. Đặc biệt, cần có thêm cần cẩu và không gian lưu trữ tại Małaszewicze, một ngôi làng Ba Lan và cảng khô gần biên giới Belorussia, nơi các đoàn tàu phải chuyển từ máy đo rộng của Nga sang máy đo tiêu chuẩn châu Âu.

Cảng khô tại Khorgos trên biên giới Trung Quốc với Kazakhstan, hiện là cảng khô lớn nhất thế giới.

Trong năm năm qua, giao dịch hàng hóa Trung Quốc với các quốc gia dọc theo Vành đai và Con đường đã vượt quá 5,5 nghìn tỷ đô la và đầu tư trực tiếp của Trung Quốc vào các lĩnh vực phi tài chính của các quốc gia này đạt 80 tỷ đô la trong cùng kỳ.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Tháng 11/2018 vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ (đường cao tốc) của Trung Quốc đạt 3,72 tỷ tấn. Tính chung 11 tháng năm 2018, vận chuyển hàng hóa đường bộ đạt 39,5 tỷ tấn, tăng 7,4% so với cùng kỳ năm trước.

Vận chuyển đường bộ tiếp tục chiếm tỷ trọng lớn nhất trong vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc, thậm chí tỷ trọng này còn tăng, phản ánh rõ vận chuyển nội địa gia tăng tại nước này.

**Hình 5: 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)**

Giá vận chuyển một container từ Trung Quốc đến Hoa Kỳ đã tăng đáng kể từ đầu tháng 12/2019. Do các chủ hàng chưa chắc chắn về mức thuế nhập khẩu đối với hàng hóa từ Trung Quốc vào Hoa Kỳ trong năm 2019 nên trong khi mức thuế mới chưa được áp dụng, nhiều chủ hàng đã đẩy mạnh xuất khẩu, dẫn đến chi phí gia tăng do cầu cao.

Trung Quốc và Hoa Kỳ, hai nền kinh tế lớn nhất thế giới đã tiến hành cuộc chiến thuế quan đối với hàng hóa nhập khẩu từ bên kia. Những lo ngại ngày càng tăng về một cuộc chiến thương mại toàn diện đã thúc đẩy cho các nhà xuất khẩu đẩy sớm ngày giao hàng để tránh thuế. Các nhà xuất khẩu Trung Quốc đã gấp rút đưa hàng hóa đến các cảng của Hoa Kỳ trước khi thuế quan mới có hiệu lực, nhưng theo các chuyên gia xu hướng này có thể sắp dừng lại.

Theo dữ liệu từ Freightos, một công ty vận chuyển hàng hóa trực tuyến, giá cước vận chuyển cho các container đi từ Trung Quốc đến Hoa Kỳ đã tăng hơn 100% so với một năm trước, kể từ đầu tháng 12/2018.

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa và đường biển của Trung Quốc đạt 651 triệu tấn trong tháng 11/2018, tăng 7,4% so với cùng kỳ năm trước.

Tính chung 11 tháng đầu năm 2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy của Trung Quốc đạt trên 6,4 tỷ tấn, tăng 4,7% so với cùng kỳ năm 2017. Mức tăng trưởng này thấp hơn so với vận tải bằng đường sắt và đường bộ.

**Hình 6: 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

Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc đã thông báo những thay đổi sắp tới đối với các quy định về nhiên liệu của nước này liên quan đến hàm lượng lưu huỳnh và khí thải. Những thay đổi sẽ làm tăng chi phí cho các hãng vận tải, do đó, các hãng, phải có kế hoạch chuyển chi phí cho các chủ hàng thông qua phụ phí.

Bắt đầu từ năm mới 2019, các khu vực kiểm soát khí thải (ECA) của Trung Quốc sẽ bao gồm toàn bộ bờ biển Trung Quốc. Tàu thuyền đi trong phạm vi 12 hải lý của bờ biển sẽ bị giới hạn hàm lượng lưu huỳnh 0,5% đối với nhiên liệu. Giới hạn này bao gồm khi tàu đang neo đậu.

Ô nhiễm từ lâu đã là một vấn đề ở Trung Quốc, nơi chất lượng không khí thường có thể nhìn thấy bằng mắt thường. Trong thực tế, khói mù ô nhiễm thậm chí có thể nhìn thấy từ không gian.

Việc Trung Quốc thể hiện cam kết cải thiện chất lượng không khí nhận được sự ủng hộ lớn từ quốc tế. Nỗ lực của Trung Quốc thậm chí còn đi trước các thay đổi quy định về nắp lưu huỳnh của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) cũng đang đến rất nhanh.

Bắt đầu từ năm 2020, kế hoạch ở Trung Quốc là giảm giới hạn hàm lượng lưu huỳnh trong nhiên liệu xuống còn 0,1% tại quốc gia ECA với việc nói về việc tăng ECA lên khoảng 20 hải lý từ bờ biển thay vì 12 hải lý.

Những quy định nhiên liệu tăng thêm năm 2020 không xác định tính khả thi và có khả năng việc thực hiện các thay đổi quy định 2019 diễn ra tốt như thế nào cũng sẽ có tác động đến việc thực hiện các kế hoạch quy định vượt quá năm 2020 của IMO.

Thay đổi quy định về lưu huỳnh trong nhiên liệu ở Trung Quốc năm 2019. Mức lưu huỳnh trong nhiên liệu hiện là 3,5%, để giảm tỷ lệ này xuống 0,5% sẽ tạo ra áp lực về chi phí cho các hãng vận tải. Vì vậy, không có gì ngạc nhiên khi quy định này sẽ dẫn đến Phụ phí nồng độ lưu huỳnh thấp từ các hãng.

**Bảng 2: Phụ phí do mức lưu huỳnh thấp của Trung Quốc áp dụng cho các lô hàng được tải / quá cảnh tại khu vực Thượng Hải, Ninh Ba, Nam Kinh và sông Dương Tử**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nhà vận chuyển** | **Ngày có hiệu lực** | **Điểm trả hàng** | **Phụ thu (đvt: USD)** | | | |
| **20’DC** | **40’DC** | **40’HC** | **45’HC** |
| ZIM | 1/11/2018 | Bất kỳ tuyến nào | 20 | 40 | 40 | 40 |
| OOCL | 11/11/2018 | Bờ Tây của Trung Quốc | 6 | 8 | 9 | 10 |
| OOCL | 11/11/2018 | Các điểm không phải ở Bờ Tây | 12 | 15 | 17 | 19 |
| PIL | 1/12/2018 | Tất cả các tuyến | 20 | 40 | 40 | 40 |
| YML | 1/12/2018 |  | 16 | 32 | 32 | 32 |
| HMM | 6/12/22018 | Tất cả các tuyến | 20 | 40 | 40 | 40 |
| Hamburg SUD | 12/12/2018 | Tất cả các tuyến | 10 | 20 | 20 | 20 |
| ONE | 1/1/2019 | Tất cả các tuyến | 15 | 30 | 30 | 30 |

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

Tháng 11/2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung Quốc là phương thức duy nhất sụt giảm so với cùng kỳ năm trước, giảm 0,8%, đạt 0,66 triệu tấn.

Vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung Quốc đạt 6,71 triệu tấn trong 11 tháng 2018, tăng 4,9% so với cùng kỳ năm 2017.

**Hình 7: 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

**Tình hình hoạt động của một số hãng hàng không lớn của Trung Quốc:**

Hãng Air China có trụ sở tại Bắc Kinh đã báo cáo lưu lượng vận chuyển trong tháng 11/2018 tăng 2,1% so với cùng kỳ, lên 702 triệu RTK, đánh dấu mức giảm 0,2% so với lưu lượng tháng 10 năm 2018. Từ đầu năm đến nay, lưu lượng tăng 6,0% so với cùng kỳ năm 2017. Đóng góp phần lớn vào mức tăng trưởng là lưu lượng hàng hóa quốc tế, tăng 3,9% trong tháng 11/2018 và 6,0% trong 11 tháng năm 2018.

Hãng China Southern Airlines có trụ sở tại Quảng Châu đã báo cáo sự gia tăng lưu lượng hàng hóa từ 2,0% lên 675 triệu RTK mỗi năm. 11 tháng 2018, lượng hàng hóa vận chuyển tăng 7,0% lên 6,9 tỷ RTK. Tổng trọng tải hàng hóa và thư đã giảm 1,8% so với cùng kỳ trong tháng 11/2018 xuống còn 152.280 tấn - tăng 5,3% so với tháng trước.

Sân bay quốc tế Hồng Kông (HKG) đã báo cáo lượng hàng hóa trong tháng 11/2018 giảm 2,0% so với cùng kỳ xuống còn 466.000 tấn. 11 tháng đầu năm, lưu lượng vận chuyển của HKG đã tăng 2,5%. Sân bay cho biết tất cả các tuyến đường đều giảm hệ số tải hàng hóa, thấp hơn 3,4%, do nhu cầu không theo kịp sự thay đổi công suất.

Công ty TNHH Hàng hóa Sân bay Quốc tế Thượng Hải Pudong (Pactl, công ty xử lý hàng hóa lớn nhất tại Sân bay Shanghai Pudong) đã báo cáo việc lượng hàng hóa được xử lý trong tháng 11/2018 giảm 5,1% so với cùng kỳ xuống còn 167.134 tấn. Khối lượng hàng hóa quốc tế giảm 5,1%. Khối lượng trong nước đã giảm 10,6%..

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

Lượng hàng hóa qua các cảng biển chính của Trung Quốc đạt 754,8 triệu tấn trong tháng 11/2018, tăng nhẹ 3,3% so với cùng kỳ năm trước.

Tính chung 11 tháng đầu năm nay đạt 8,48 tỷ tấn, tăng 4,3% so với cùng kỳ năm 2017.

**Hình 8:** **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

Do các cảng dọc theo sông Dương Tử không đủ sâu để chứa các tàu container lớn hơn đang được các công ty vận tải sử dụng ngày càng nhiều nên sau khi xem xét lựa chọn, Chính quyền Thượng Hải quyết định xây dựng một cảng nước sâu tại Yangshan, một quần đảo nhỏ nằm ở cửa vịnh Hàng Châu. Khoảng cách từ các đảo tới đất liền vào khoảng hơn 32,5 km (20 dặm), các cổng cần thiết phải dựa vào việc xây dựng các cầu Donghai, khai trương vào ngày 01 tháng 12 năm 2005 và là cầu trên biển dài nhất thế giới tại thời điểm đó (hiện tại cây cầu biển dài nhất thế giới là mới khai trương là cầu nối Hồng Kông - Chu Hải - Ma Cao, dài 55 km / 34 dặm dài).

Giai đoạn 1 của cảng Yangshan được hoàn thành vào năm 2005 với công suất 2,2 triệu TEU mỗi năm. Giai đoạn thứ 4 đã hoàn thành vào tháng 12 năm 2017 và cảng hiện có công suất 6,3 triệu TEU mỗi năm, khiến tổng số cảng Thượng Hải đạt 40 triệu TEU mỗi năm. Theo kế hoạch, cảng Yangshan của Trung Quốc sẽ được hoàn thành vào năm 2020 với 30 bến và công suất 20 triệu TEU mỗi năm. Dự kiến khi hoàn thành, tổng vốn đầu tư vào cảng sẽ đạt 12 tỷ đô la Mỹ. Cảng Yangshan hoàn toàn tự động hóa.

Tất cả các lô hàng gia dụng đến Thượng Hải (không bao gồm các lô hàng ngoại giao) phải được đưa đến hải quan Thượng Hải, nơi tất cả các mặt hàng đều được kiểm tra bằng tia X. Khoảng cách từ Cảng Waigaoqiao- một cảng chính tại Thượng Hải đến cơ quan hải quan Thượng Hải là xấp xỉ 18 km trong khi khoảng cách từ cảng Yangshan đến đó là khoảng 120 km và có thể mất 3-4 giờ. Vì lý do này, các container đến cảng Yangshan thường sẽ phải chịu phí vận chuyển cao hơn so với các container đến cảng Waigaoquiao.

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

Các thành phố ven biển của Trung Quốc đang chứng kiến sự tăng trưởng mạnh của vận chuyển và sản xuất, nhưng cũng phải đối mặt với một vấn đề lớn là là không gian cho logistics đã hết. Điều này đã đẩy một số trung tâm sản xuất và logistics đến các thành phố vệ tinh gần đó nơi còn nhiều quỹ đất cho sự phát triển.

Những thành phố này đóng vai trò là cầu nối đất liền giữa miền đông và miền tây Trung Quốc, và giữa miền tây Trung Quốc và châu Âu hoặc Nga. Nhưng chủ yếu, sự tăng trưởng của họ phục vụ dân số của chính họ, vì Trung Quốc tiêu thụ nhiều hàng hóa hơn trong nước.

Sự phát triển của kho hạng A và cơ sở hạ tầng giao thông hiện đại đang nâng vai trò của các thành phố trong hệ thống logistics tổng thể của Trung Quốc và định vị sự phát triển của các trung tâm phân phối chính.

**3 trung tâm logistics nội địa mới nổi hàng đầu Trung Quốc**

**Trịnh Châu**

Thành phố thủ phủ của tỉnh Hà Nam có liên kết chặt chẽ với Foxconn, công ty đã sản xuất và xuất khẩu khoảng một nửa số sản phẩm iPhone Apple trên thế giới kể từ năm 2010. Đây là khu kinh tế đầu tiên của Trung Quốc được xây dựng quanh một sân bay và được cho là một trong những sân bay phát triển nhanh nhất của Trung Quốc. Tỉnh Hà Nam dự kiến sẽ tăng số lượng các tuyến vận tải hàng không quốc tế lên 40 vào năm 2020, tăng từ 29 trong năm 2016.

Trong năm 2017, bốn chuyến tàu chở hàng đã bắt đầu dịch vụ hàng tuần giữa Trịnh Châu và Hamburg, Đức, mặc dù các chuyến tàu đã chạy giữa các thành phố với mật độ thấp hơn hơn kể từ năm 2013. Tuyến đường sắt Trịnh Châu đến châu Âu chiếm khoảng 30% tổng khối lượng đường sắt cho tất cả các tuyến đường sắt Trung Quốc đến châu Âu, với hàng hóa bao gồm điện tử, robot công nghiệp và phụ tùng ô tô.

**Thành Đô**

Thành phố lớn ở phía tây nam tỉnh Tứ Xuyên của Trung Quốc cũng đang tăng cường dịch vụ đường sắt và hàng không, đồng thời cố gắng thu hút các công ty công nghệ tăng trưởng cao. Vào tháng 5/2018, DHL Global Forwarding, cùng với Tập đoàn Rail Cargo, tuyên bố mở rộng kết nối đường sắt từ Vienna đến Trung Quốc đến Thành Đô. DHL sẽ cung cấp dịch vụ giao hàng tận nơi để xuất khẩu giá trị cao

Lufthansa Cargo cũng bắt đầu một hoạt động vận tải hàng hóa mới vào tháng 5/2018, với hai chuyến bay chở hàng khứ hồi hàng tuần giữa Thành Đô và Frankfurt. Mục tiêu của DHL là phục vụ phía tây Trung Quốc, và đây là bước đột phá đầu tiên của họ vào một thành phố nội địa Trung Quốc. Những container đường sắt này là một phần của mạng lưới đa phương thức với kiểm soát và theo dõi nhiệt độ được giám sát từ xa, và quản lý và thông quan hải quan được quản lý đầy đủ.

**Tây An (Xi'an)**

Tây An ở giữa miền trung Trung Quốc, đã mở một công viên logistics vào năm 2008, với một cảng khô trong khu vực thương mại tự do và một tuyến đường sắt đến Tây Âu. Đây đã từng là một trong những thành phố trung tâm quốc gia hấp dẫn nhất ở Trung Quốc đối với các ngành công nghiệp sản xuất và logistics truyền thống. Để trở thành trung tâm logistics lớn hiện đại, Tây An cần những bước tiến dài, bởi vì cơ sở công nghiệp chưa đủ trưởng thành, có nghĩa là các ngành công nghiệp công nghệ cao chưa thành lập ở Xi'an với quy mô lớn hơn.

Tuy nhiên, đây là một vị trí cực kỳ hấp dẫn đối với các trung tâm R & D, với số lượng ngày càng tăng của các nhà sản xuất, công ty thương mại điện tử và nhà cung cấp dịch vụ logistics của họ dự định đầu tư vào đó, tạo ra nhiều nhu cầu hơn cho kho hạng A.

Trong năm năm qua, công ty logistics GLP ghi nhận nhu cầu không gian kho hàng tăng gấp đôi lên 2,6 triệu mét vuông do sắp xếp lại kho. Công ty hiện có năm công viên logistics và đang lên kế hoạch phát triển thêm hai khu vực lớn hơn ở khu vực Tây An.

**Áp lực không gian ngày càng tăng đối với các trung tâm logistics nội địa**

Theo báo cáo của PwC Hồng Kông, mặc dù chi phí bất động sản và lao động cao hơn ở các khu vực ven biển khiến cho tăng trưởng nội địa trở nên hấp dẫn, các thành phố nội địa phải chịu sự thiếu hụt nhân sự được đào tạo, cơ sở hạ tầng không nhất quán, các hạn chế về quy định trên các khu vực địa lý, hệ thống phân phối phân tán và công nghệ ở một số khu vực. .

Đóng góp lớn cho quá trình tăng trưởng của các trung tâm logistics lớn là xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông. Vận tải đường biển là phương thức vận chuyển hàng hóa có chi phí thấp nhất hiện nay (và hầu hết việc sản xuất được thực hiện ở các khu vực ven biển Trung Quốc). Giải pháp thay thế tầm trung là đường sắt, nhưng sức chứa hàng hóa hạn chế, tính linh hoạt kém và vận tải hàng không, với chi phí cao hơn nhưng giao hàng nhanh hơn.

**Bảng 3:** **Vận chuyển hàng hóa giữa Trung Quốc và châu Âu**

| **Hình thức** | **Tỷ trọng về khối lượng** | **Tỷ trọng về giá trị** |
| --- | --- | --- |
| Đường biển | 94% | 64% |
| Đường hàng không | 1.8% | 28% |
| Đường sắt | 0.9% | 2% |
| Đường bộ | 3% | 6% |

*Nguồn: Center Strategic & International Studies*

Hiện tại các khoản trợ cấp đường sắt của chính phủ đang giúp thúc đẩy sự tăng trưởng đó, nhưng ngành sẽ gặp khó khăn nếu chính phủ giảm hoặc cắt hoàn toàn các khoản trợ cấp. So với dữ liệu vận tải đường biển và hàng không, việc truy cập vào các thông tin cơ bản của tuyến đường sắt như giá cước, khối lượng và thậm chí tần suất tuyến đường là khó khăn, khiến việc sử dụng đường sắt trở nên phức tạp hơn.

**Thương mại điện tử đang chiếm không gian kho**

Trong khi giao thông đường bộ chiếm một khối lượng thương mại nhỏ hơn nhiều, các thành phố nội địa nằm ở trung tâm của mạng lưới đường cao tốc mạnh mẽ kết nối hàng chục thành phố vừa và nhỏ. Tất cả các thành phố này là đầu mối phát triển kinh tế ở miền trung và miền tây Trung Quốc và đang thu hút các nhà phát triển và người thuê nhà đang tìm cách xây dựng mạng lưới phân phối và kho hàng trong khu vực.

Trung Quốc có hơn 700.000 công ty logistics đã đăng ký, nhưng họ không cung cấp dịch vụ trên phạm vi cả nước vì các quy định địa phương hóa. Hơn nữa, tầm ảnh hưởng lớn của các công ty logistics quốc tế, những người đã sớm xuất hiện và chiếm thị phần lớn tại các khu vực duyên hải- nơi diễn ra hoạt động thương mại sôi động của Trung Quốc khiến các công ty logistics nội địa với quy mô nhỏ của nước này rất khó cạnh tranh. Tuy nhiên, thương mại điện tử, e-logistics đang được kỳ vọng sẽ tạo ra những bứt phá lớn cho các DN quy mô nhỏ hơn, giúp họ tạo ra xu hướng mới và sự linh hoạt trong các phân khúc thị trường thuận lợi.