**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 2/2019**

**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*** 6](#_Toc644559)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 7](#_Toc644560)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 7](#_Toc644561)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt:*** 9](#_Toc644562)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 10](#_Toc644563)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường thủy (đường biển và đường thủy nội địa- waterways)*** 12](#_Toc644564)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 13](#_Toc644565)

[**3.** **Các hoạt động khác:** 14](#_Toc644566)

[***3.1.*** ***Cảng biển*** 14](#_Toc644567)

[***3.2.*** ***Logistics cho thương mại điện tử, kho bãi, giao nhận:*** 15](#_Toc644568)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc 8](#_Toc4424536)

[**Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc tháng 01/2019** 9](#_Toc4424537)

[**Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng** 9](#_Toc4424538)

[**Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng** 11](#_Toc4424539)

[**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng** 12](#_Toc4424540)

[**Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)** 13](#_Toc4424541)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 8](#_Toc532073007)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Theo Liên đoàn Logistics và mua hàng của Trung Quốc, chỉ số khối lượng kinh doanh giảm 4,1 điểm so với tháng trước xuống 49,6 trong tháng 02/2019, cho thấy sự tăng trưởng yếu của hoạt động logistics trong tháng. Sự sụt giảm đáng kể về chỉ số logistics trong tháng 02/2019 phần lớn do các hoạt động kinh doanh chững lại trong kỳ nghỉ Tết Nguyên đán của Trung Quốc diễn ra vào tháng 02. Trong khi đó, chỉ số đơn đặt hàng mới đã giảm từ 54,1 trong tháng 01/2019 xuống 52,3 trong tháng 02/2019, cho thấy các đơn đặt hàng mới cho các dịch vụ logistics đã tăng với tốc độ chậm hơn.

Chỉ số việc làm giảm 2,4 điểm so với tháng trước xuống 46,0 trong tháng 02/2019, cho thấy việc làm trong lĩnh vực logistics tháng 02/2019 giảm với tốc độ nhanh hơn tháng trước đó.

**Hàng tồn kho trong kho giảm**

Chỉ số vòng quay hàng tồn kho là 49,9 trong tháng 02/2019, cho thấy doanh thu hàng tồn kho ổn định. Trong khi đó, chỉ số hàng tồn kho trung bình giảm 1,1 điểm so với tháng trước xuống còn 48,4 trong tháng 02/2019, dưới mức 50 điểm cho thấy sự sụt giảm hàng tồn kho trong kho trong tháng.

**Doanh nghiệp Logistics vẫn lạc quan về triển vọng kinh doanh**

Chỉ số kỳ vọng kinh doanh đạt 60,3 vào tháng 02/2019, cho thấy các doanh nghiệp logistics vẫn lạc quan về triển vọng kinh doanh trong ba tháng tới.

**Trung Quốc sẽ thúc đẩy tăng trưởng chất lượng cao của ngành logistics vào năm 2019 để kích thích tăng trưởng kinh tế.**

Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia đã ban hành một tài liệu có 25 nhiệm vụ ​​để thúc đẩy sự tăng trưởng của ngành logistics, với sự phối hợp của 24 cơ quan chính phủ bao gồm Bộ Giao thông vận tải, Bộ Thương mại và Ngân hàng Nhân dân Trung Hoa (ngân hàng trung ương của nước này).

Theo đó, cần xây dựng một mạng lưới cơ sở hạ tầng tương xứng với sự phát triển chất lượng cao của dịch vụ logistics, nâng cao năng lực của ngành trong phục vụ nền kinh tế thực, tăng cường động lực nội sinh để phát triển chất lượng cao của ngành, cũng như tối ưu hóa môi trường kinh doanh thuận lợi cho sự phát triển chất lượng cao.

Các hệ thống hỗ trợ về thống kê, tiêu chuẩn hóa, đánh giá và tín dụng cũng cần được thiết lập, trong khi các chính sách tài chính và đất đai đổi mới cần được đảm bảo.

Tổng giá trị hàng hóa của ngành logistics Trung Quốc đã tăng lên tới 256,9 nghìn tỷ nhân dân tệ (khoảng 37,5 nghìn tỷ đô la Mỹ) trong 11 tháng đầu năm 2018, theo dữ liệu được đưa ra bởi Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia.

Trung Quốc đã phải nỗ lực cải tiến logistics đô thị để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng. Với dân số đô thị liên tục tăng khoảng 15 triệu người mỗi năm, 58,52% công dân Trung Quốc hiện đang sống ở các thành phố (tăng từ 36,22% vào năm 2000).

Tiêu dùng tăng đã được thúc đẩy sự tăng trưởng nhanh chóng của thương mại điện tử, với mức tăng trưởng 60% hàng năm (CAGR) trong 7 năm qua. Sự phát triển này đã tạo ra sự bùng nổ cho các công ty logistics tại Trung Quốc, với hoạt động chuyển phát nhanh tăng từ 9 tỷ chuyến hàng năm 2013 lên khoảng 40 tỷ vào năm 2018. Tuy nhiên, điều này này dẫn đến mang đến nhiều thách thức cho cả giao thông trong thành phố cũng như môi trường.

Đổi mới, sáng tạo được cho sẽ là những động lực đột phá cho lĩnh vực logistics tại Trung Quốc và thương mại giữa Trung Quốc với các nước phương tây khi thương mại điện tử và đô thị hóa phát triển mạnh.

Các yêu cầu về tốc độ giao hàng nhanh đang tăng lên. Một báo cáo gần đây của Forrester Research cho thấy gần sáu trong số 10 người dùng Internet ở Bắc Mỹ ở độ tuổi 16-27 cho biết việc giao hàng trong cùng ngày sẽ khiến họ trung thành hơn với một thương hiệu bán lẻ. Điều này có nghĩa là thương mại điện tử giữa Trung Quốc với các nước Bắc Mỹ sẽ cần đến một lực lượng giao hàng chuyên nghiệp xuyên lục địa và đáp ứng dược cả các quy định của hai phía.

Năng lực cạnh tranh của các công ty Trung Quốc giao hàng trong ngày được tăng cường đáng kể không chỉ nhờ lợi thế của lao động năng động, chi phí thấp mà còn do những sáng tạo về công nghệ và mô hình quản lý của khu vực này trong những năm gần đây. Trung Quốc có hơn 35.000 công ty giao hàng với đội ngũ nhân sự hùng hậu trong ngành này.

Các mô hình kinh doanh mới phổ biến ở Trung Quốc - trung tâm lợi nhuận logistics, các công ty công nghiệp và trực tuyến ngoại tuyến - không phổ biến ở phương Tây. Ở Trung Quốc, phần lớn sự thay đổi được thúc đẩy bởi sự tăng trưởng trong thương mại điện tử và đô thị hóa. Các doanh nghiệp ở Trung Quốc đang thực hiện cách tiếp cận mới tập trung vào việc xây dựng tính linh hoạt và các dịch vụ mới thông qua quyền truy cập vào tài nguyên (thuộc sở hữu hoặc thuê ngoài), từ đó sử dụng hiệu quả hơn các nguồn lực cho ngành.

**Trung Quốc đẩy mạnh logistics xanh**

Sự phát triển nhanh chóng của ngành công nghiệp logistics của Trung Quốc đã làm cho dịch vụ giao hàng hàng ngày trở nên nhanh hơn và rẻ hơn. Khoảng 40 tỷ bưu kiện được giao mỗi năm tại Trung Quốc đưa nước và nước này đã 4 năm liên tiếp đứng đầu thế giới về số lượng bưu kiện được vận chuyển. 40 tỷ bưu kiện cần khoảng 8 tỷ phong bì nhựa và một cuộn băng keo khổng lồ, điều này chứng tỏ là mối lo ngại ngày càng tăng đối với ô nhiễm môi trường.

Vấn đề ô nhiễm bao bì bưu kiện đã thu hút sự chú ý từ các cơ quan quản lý và là một trong những chủ đề chính trong các diễn đàn bảo vệ môi trường của Trung Quốc gần đây. Xanh hóa hoạt động logistics là hết sức cần thiết để cải thiện cơ bản về chất lượng môi trường và về cơ bản xây dựng một Trung Quốc tươi đẹp vào năm 2035 (Beautiful China by 2035).

Cục Bưu chính Nhà nước (SPB) và chín cơ quan chính phủ khác đã ban hành các hướng dẫn yêu cầu hơn 50% số lượng bao bì bên ngoài phải là loại có thể phân hủy sinh học, 90% số lô hàng sử dụng hóa đơn điện tử và số lượng bao bì cho bưu kiện giảm 10% vào năm 2020.

Nhiều thành phố đã tham gia vào chiến dịch tái chế chất thải bao bì bằng phần thưởng. Trong Ngày Độc thân năm ngoái (ngày 11 tháng 11), 13 triệu hộp các tông đã được tái chế trong 5.000 trạm tái chế của Alibaba đặt tại 200 thành phố. Theo số liệu chính thức, khối lượng chuyển phát nhanh bưu kiện ở Trung Quốc đạt 50,5 tỷ vào năm ngoái, tăng 25,8% so với năm trước

Tỉnh Chiết Giang, một tỉnh ven biển phía đông của Trung Quốc sẽ đi đầu trong việc "xanh hơn" trong lĩnh vực logistics.

Chiết Giang, được biết đến với các doanh nghiệp tư nhân và là nhà của tập đoàn thương mại điện tử khổng lồ Alibaba, nên thúc đẩy các tiêu chuẩn đóng gói kinh tế chống lại việc đóng gói quá mức.

Các vật liệu đóng gói thân thiện với môi trường được sử dụng nhiều hơn trong những năm qua. Một số thành phố ở Chiết Giang đã hoan nghênh ý tưởng "không cần giấy tờ" với các dịch vụ giao hàng của họ.

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

Sản lượng công nghiệp Trung Quốc trong hai tháng đầu năm nay tăng 5,3%, ít hơn so với dự kiến ​​và là tốc độ chậm nhất kể từ đầu năm 2002, tăng trưởng sản lượng các ngành công nghiệp chủ lực dự kiến ​​sẽ xuống mức 5,5% so với mức 5,7% của tháng 12, theo số liệu chính thức Tổng cục thống kê Trung Quốc công bố, tiếp tục đưa ra chỉ báo kém tích cực của nền kinh tế lớn thứ hai thế giới.

Các nhà sản xuất của Trung Quốc đang phải đối mặt với doanh số giảm ở cả trong và ngoài nước, do hàng xuất khẩu bị Mỹ áp thuế cao, lực cầu trên thị trường thế giới kém khởi sắc. Xuất khẩu của Trung Quốc sang tất cả các thị trường chính cũng đã giảm vào tháng trước.

Tuy nhiên, nền kinh tế Trung Quốc cũng chỉ ra một vài điểm sáng như đầu tư tài sản cố định tăng 6,1%, doanh số bán lẻ tăng 8,2%, đều vượt dự báo. Đầu tư tài sản cố định của lĩnh vực tư nhân, chiếm khoảng 60% tổng đầu tư tại Trung Quốc, tăng 7,5% trong cùng giai đoạn. Con số này cùng kỳ năm 2018 là 8,7%.

Nhu cầu đi lại trong kỳ nghỉ đông và Tết cũng đẩy giá dịch vụ du lịch, vé máy bay cao hơn. Bên cạnh đó, giá xăng và dầu diesel tại Trung Quốc vào cùng giai đoạn cũng tăng 3,9% và 3,6% so với tháng trước đó.

Theo số liệu của Bộ Giao thông Trung Quốc, năm 2018, nước này đã đầu tư 479 tỷ USD cho hệ thống giao thông,t rong đó 119,76 tỷ cho ngành đường sắt, 329,3 tỷ USD cho đường bộ và đường cao tốc, 1,2 tỷ USD cho ngành hàng không dân dụng. Nước này cũng đã xây dựng 2600 kim đường sắt cao tốc và 5000km đường cao tốc.

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

Viện nghiên cứu thuộc Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc đã ban hành chỉ số sản xuất vận tải của Trung Quốc cho tháng 01/2019, cho thấy sự khởi đầu suôn sẻ của lĩnh vực này trong năm nay.

Chỉ số sản xuất giao thông Trung Quốc (CTSI) là một chỉ số toàn diện dựa trên giao thông bằng tất cả các phương tiện giao thông từ đường sắt, đường cao tốc, vận tải đường biển và đường sông, và hàng không dân dụng. Chỉ số này phản ánh tình trạng hoạt động chung của ngành vận tải. Chỉ số này có giá trị tham chiếu là 100 điểm và bao gồm hai chỉ số phụ: hành khách và hàng hóa.

Chỉ số CTSI tổng thể của tháng 01/2019 là 162,3 với tốc độ tăng trưởng hàng năm là 6,4% và cao hơn 1,3% so với tháng 12 năm ngoái. Chỉ số lưu lượng hành khách là 162,1 với tốc độ tăng trưởng hàng năm là 7,6% và tăng 4,7% so với tháng 12 năm ngoái.

Mặt khác, chỉ số vận chuyển hàng hóa đạt 162,6 điểm, giảm 0,5% so với tháng 12 năm ngoái. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng hàng năm là 5,8%.

Theo số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc, trong tháng 01/2019, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 4,1 tỷ tấn, tăng 6,9% so với cùng kỳ năm trước. Vận chuyển hàng hóa bằng tất cả các phương thức đều tăng trưởng so với cùng kỳ năm trước.

Trong tháng 01/2019, vận chuyển hàng hóa đường bộ chiếm 77,22 % tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc.

Đứng thứ 2 là đường thủy chiếm 13,86%, tiếp theo là sắt và cuối cùng là hàng không dân dụng.

Theo Bộ giao thông vận tải Trung Quốc, xu hướng tăng cường vận chuyển đường sắt thay vì đường bộ đang gia tăng, để đảm bảo tính an toàn và giảm ách tắc đường bộ tại Trung Quốc.

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

Bảng 1: Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc tháng 01/2019

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng**  **(Đvt: 10.000 tấn)** | **Tỷ trọng**  **(%)** | **So cùng kỳ**  **(%)** |
| Tổng | 413.073.00 | 100,00 | 6,90 |
| Đường sắt | 36.756.00 | 8,90 | 8,20 |
| Đường bộ | 318.985.00 | 77,22 | 6,3 |
| Đường thủy | 57.264.00 | 13,86 | 9,4 |
| Hàng không dân dụng | 67.00 | 0,02 | 5,2 |

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 tháng 01/2019**

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 01/2019 đạt 364,4 triệu tấn, tăng 14% so với cùng kỳ năm trước nhưng giảm so với tháng 11/2018.

**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

Chính phủ Trung Quốc đã tăng chi tiêu đường sắt sau khủng hoảng tài chính năm 2008, nhưng khoản đầu tư đó đã giảm sau vụ va chạm và trật bánh tàu hỏa năm 2011 ở tỉnh Chiết Giang khiến 40 người thiệt mạng. Từ năm 2014 đến nay, tổng đầu tư vào hệ thống đường sắt đạt khoảng 120 tỷ đô la.

Do nền kinh tế Trung Quốc đã tăng 6,4% trong quý cuối năm 2018, mức thấp nhất kể từ cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2008, thúc đẩy Chính phủ nước này thực hiện các biện pháp kích cầu, bao gồm các dự án xây dựng, cũng như cắt giảm thuế và tăng cung tiền bằng cách điều chỉnh các quy tắc ngân hàng.

Theo kế hoạch năm của ngành Đường sắt Trung Quốc, dự kiến 6.800km đường ray mới sẽ được bổ sung vào mạng lưới đường sắt của nước này. Đường sắt cao tốc sẽ được mở rộng thêm 3.200km, vượt lên trên chiều dài mạng lưới đường sắt của các nước như Tây Ban Nha, Nhật Bản, Đức, Pháp.

Việc sử dụng đường sắt để tăng cường nhu cầu trong nước có nghĩa là Trung Quốc hiện đang đi trước kế hoạch xây dựng 30.000km đường sắt cao tốc vào năm 2020.

Trong số các tuyến mới đang được xem xét có tuyến đường sắt qua địa hình rừng núi giữa Trùng Khánh và Vân Nam.

Các dự án sẽ được thực hiện sau năm 2019 bao gồm một tuyến đường sắt thứ hai từ Tứ Xuyên đến Tây Tạng, một tuyến đường dài 1.700km đặt ra những thách thức lớn về kỹ thuật và có thể có giá tới 36 tỷ đô la Mỹ

Một số dự án khác được lên kế hoạch bao gồm các tuyến giữa Hồ Nam và Giang Tây, Trùng Khánh và Tứ Xuyên và Khu vực mới Xiong Từan và Hà Nam.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ (đường cao tốc) của Trung Quốc đạt 3,19 tỷ tấn trong tháng đầu năm 2019, tăng 6,3% so với tháng 01/2018.

Trung Quốc có khoảng bảy triệu xe tải. Theo truyền thống, những người lái xe tải ký hợp đồng tải tại các trung tâm logistics gần các thành phố lớn và phải chấp nhận tình trạng xe chạy rỗng do việc bố trí các đơn hàng không liền mạch.

Thị trường vận tải hàng hóa của Trung Quốc vẫn là một thị trường không không độc quyền nhưng thiếu hiệu quả. Doanh thu dịch vụ logistics 3PL tại Trung Quốc đạt khoảng 180,3 tỷ USD.

**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

Tình trạng xe rỗng chiều về vẫn rất lớn, dẫn đến lãng phí nhiên liệu, khí thải phi sản xuất, lãng phí giờ lái xe, chi phí vận hành tăng cao cũng như tắc nghẽn đường bộ không cần thiết. Thị trường đòi hỏi một mô hình Uber cho mô hình xe tải để giải quyết vấn đề này. Manbang Group là một công ty đại diện. Một số người có thể phân loại ForU Trucking vào cùng một nhóm với Manbang, nhưng hai mô hình thực sự hoạt động khác nhau.

Dịch vụ chính của Manbangbang là kết hợp miễn phí các tài xế xe tải với các chủ hàng, và công ty tìm ra những người họ có thể tính phí trong các khoản phí và cuối cùng không mất phí cho tài xế. Manbang kết nối đơn đặt hàng lưu lượng truy cập được tạo bởi một số lượng lớn các chủ hàng và trình điều khiển, dựa trên quy mô để tồn tại. Công ty tuyên bố nền tảng đã ký kết tới 70% xe tải chạy trên các tuyến đường huyết mạch và 80% các công ty logistics trong nước. Sau khi sáp nhập, Yunmanman phụ trách nền tảng thông tin để trở thành nhà môi giới tốt nhất trong khi Huochebang nhấn mạnh vào năng lực và đội xe tải của riêng mình, chẳng hạn, Manbang đã mua lại Zi Hong Logistics vào tháng 5 năm 2018. Vấn đề tín dụng và năng lực phục vụ là vô cùng quan trọng cho sự phát triển của công ty.

ForU Trucking lại đóng vai trò là nhà cung cấp thông tin logistics kết nối 3PL và đại lý vận chuyển. Được thành lập vào tháng 3 năm 2015, ForU Trucking (卡车) kết nối các công ty logistics với các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển của bên thứ ba. Công ty vừa có được 170 triệu USD trong loạt tài trợ D mới nhất từ Matrix Partners China và Bank Of China Group Investment Ltd nâng tổng vốn đầu tư của ForU Trucking lên 255 triệu USD. Điều đáng chú ý là công ty đã duy trì các đại lý vận chuyển trên nền tảng của mình trong một thời gian. Ngay từ đầu, ForU Trucking có được một lượng lớn tài nguyên tài xế dựa vào các đại lý đó vì công ty là một người mới khi thành lập. Có tới 200 công ty đang chiến đấu tại một thời điểm, theo Manbang. Uber cho xe tải là loại đầy rẫy tại thời điểm đó ở 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 572 triệu tấn trong tháng 12/2018, tăng 9,4 % so tháng 01/2018. Đây cũng là mức tăng cao nhất trong tháng so với cùng kỳ năm trước trong số các phương thức vận tải.

**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:**

Tháng 01/2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung đạt 670 nghìn tấn, tăng 5% so với tháng 01/2018.

**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

Các hãng hàng không châu Á - Thái Bình Dương chứng kiến nhu cầu vận tải hàng không giảm 3,6% trong tháng 1 năm 2019, so với cùng kỳ năm 2018. Điều kiện sản xuất yếu hơn cho các nhà xuất khẩu trong khu vực, căng thẳng thương mại liên tục và nền kinh tế Trung Quốc chậm lại đã tác động đến thị trường. Công suất tăng 4,1 phần trăm.

Đối với các hãng vận tải châu Á-Thái Bình Dương, hàng hóa hàng không thường chiếm một phần lớn trong hoạt động kinh doanh của hãng hàng không so với các khu vực khác, do vai trò của AsiaPacific, là trung tâm sản xuất toàn cầu, IATA lưu ý. Do đó, điểm yếu này có thể mang lại những thách thức bổ sung cho hiệu quả tài chính cho các hãng hàng không trong khu vực trong giai đoạn tới, nó nói. Căng thẳng thương mại đang diễn ra và dấu hiệu của một số sự chậm lại trong nền kinh tế Trung Quốc, cũng có khả năng cân nhắc kết quả vận chuyển hàng không cho các hãng hàng không châu Á Thái Bình Dương.

Đến cuối tháng 4/2019, hãng hàng không Tứ Xuyên - hãng đang mở rộng đội bay chuyên chở hàng hóa bằng cách mua máy bay vận tải A330, sẽ khởi động ba chuyến bay mỗi tuần, tăng dần số lượng lên sáu chiếc mỗi tuần vào năm 2020.

Hãng vận tải Trung Quốc, có trụ sở tại Sân bay Quốc tế Thành Đô Shuangliu (CDU), đã chọn Sân bay Brussels là điểm đến chở hàng đầy đủ đầu tiên ở châu Âu.

Với 732.000 tấn hàng hóa trong năm 2018, Sân bay Brussels đã trở thành một trung tâm vận chuyển hàng hóa quan trọng của châu Âu. Vị trí chiến lược của nó ở trung tâm châu Âu và các kết nối lý tưởng với mạng lưới đường cao tốc là những yếu tố chính trong việc thu hút các đối tác mới, sân bay nói.

Sau khi chào đón ba hãng hàng không hoàn toàn mới vào năm 2018, sân bay Brussels sẽ bắt đầu năm 2019 một cách tuyệt vời với sự xuất hiện của hãng hàng không Tứ Xuyên, có sự hiện diện để thu hút các công ty khác trong những tháng tiếp theo, củng cố vị trí của một sân bay Brussels trung tâm

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

Cảng Đại Liên của Trung Quốc đã cấm nhập khẩu than từ Australia và sẽ giới hạn nhập khẩu than tổng thể từ tất cả các nguồn đến cuối năm 2019 ở mức 12 triệu tấn.

Lệnh cấm vô thời hạn đối với hàng nhập khẩu từ nhà cung cấp hàng đầu Australia, có hiệu lực kể từ đầu tháng 2/2019. Các cảng lớn ở Trung Quốc kéo dài thời gian thanh toán bù trừ đối với than Australlia ít nhất 40 ngày.

Trung Quốc đã mua 28,26 triệu tấn than cốc từ Australia vào năm 2018, chiếm 43,5% tổng lượng than nhập khẩu của nước này. Nhưng mối quan hệ của Australia với Trung Quốc đã xấu đi kể từ năm 2017, khi Australia cáo buộc Trung Quốc can thiệp vào các vấn đề đối nội. Căng thẳng đã tăng trở lại vào tháng trước sau khi Australia hủy bỏ thị thực của một doanh nhân nổi tiếng Trung Quốc, chỉ vài tháng sau khi cấm công ty viễn thông khổng lồ Trung Quốc Huawei Technologies cung cấp thiết bị cho mạng băng thông rộng 5G.

Than là mặt hàng có doanh thu xuất khẩu lớn nhất của Australia và đồng đô la Úc đã giảm hơn 1% xuống mức thấp nhất là 0,7086 đô la vì lo ngại lệnh cấm trên của Trung Quốc sẽ tác động tiêu cực đến kinh tế nước này.

Nhập khẩu qua Đại Liên chỉ chiếm 1,8% tổng xuất khẩu than của Australia, nhưng lại là một dấu hiệu cho thấy sự suy giảm đáng kể trong mối quan hệ thương mại giữa Úc và Trung Quốc. Năm bến cảng được giám sát bởi hải quan Đại Liên gồm Bayuquan, Panjin, Đan Đông và Beiliang - sẽ không cho phép than từ Australia được thông quan. Nhập khẩu than từ Nga và Indonesia sẽ không bị ảnh hưởng.

Các lô hàng bị trì hoãn sẽ không bao gồm trong 12 triệu tấn theo hạn ngạch năm 2019.

Cảng Đại Liên xử lý cả nhập khẩu than nhiệt và than cốc nhưng lệnh hạn chế này sẽ có tác động lớn hơn đối với than luyện cốc, được sử dụng trong sản xuất thép, thay vì than nhiệt được sử dụng để tạo ra điện.

Đại Liên chiếm 7% tổng lượng than nhập khẩu của Trung Quốc trong năm 2018. Nếu lệnh cấm rộng khắp các cảng của Trung Quốc có thể khiến giá than tăng vọt.

Theo thống kê của Orient Futures, than cốc Australia tại cảng Jingtang phía bắc Trung Quốc rẻ hơn 200 nhân dân tệ (29,85 USD) mỗi tấn so với giá trong nước.

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

Thị trường robot logistics đầy tiềm năng của Trung Quốc

Trong những thập kỷ gần đây, nền kinh tế Trung Quốc đã tăng trưởng nhanh chóng, đòi hỏi sự phát triển nhanh chóng của lĩnh vực logistics để đáp ứng các yêu cầu của nền kinh tế.

Theo dữ liệu trong Báo cáo phân tích Chiến lược đầu tư và dự báo nhu cầu thị trường ngành công nghiệp logistics thông minh của Trung Quốc do Viện nghiên cứu công nghiệp Qianzhan công bố quy mô, thị trường logistics thông minh của Trung Quốc chỉ là 62 tỷ nhân dân tệ (RMB) năm 2008. Năm 2012, quy mô thị trường logistics thông minh của Trung Quốc đã vượt quá 100 tỷ RMB. Sau đó, quy mô của thị trường logistics thông minh của Trung Quốc đang trong tình trạng tăng trưởng nhanh chóng. Vào năm 2017, quy mô của thị trường logistics thông minh của Trung Quốc đã tăng lên tới 339 tỷ RMB và ước tính sơ bộ rằng quy mô thị trường sẽ vượt quá 400 tỷ RMB vào năm 2018, đạt khoảng 407 tỷ RMB. Dự báo quy mô của thị trường logistics thông minh của Trung Quốc sẽ đạt mức 585 tỷ RMB vào năm 2020.

Doanh số bán các sản phẩm rô bôt vận chuyển hàng hóa thông minh (AGV) tại Trung Quốc năm 2014 là 3.400 chiếc, với mức tăng trưởng hàng năm là 33,3%. Trong năm 2015, khối lượng bán hàng của AGV tại Trung Quốc đạt 4.500, với mức tăng trưởng hàng năm là 34,4%. Tính đến năm 2017, khối lượng bán hàng đã tăng lên tới 13,500 đơn vị, với mức tăng hàng năm là 101,6%. Theo ước tính sơ bộ, khối lượng bán hàng của AGV của Trung Quốc sẽ đạt khoảng 18.900 chiếc trong năm 2018, với mức tăng trưởng hàng năm là 39,5%.

Trong thị trường rộng lớn này, ba bước cơ bản nhất - lưu trữ, xử lý và phân loại - chiếm rất nhiều thời gian, tiền bạc và chi phí lao động, do đó "thay thế máy móc" đã trở thành một cách hy vọng để giảm chi phí logistics. Trong lĩnh vực logistics, nhiều doanh nghiệp sử dụng AGV để xử lý nguyên liệu và thực hiện sản xuất linh hoạt tinh gọn.

Tuy nhiên, AGV thế hệ cũ có hệ thống vận hành tương đối cứng nhắc, chỉ có thể tuân theo các hướng dẫn lập trình đơn giản. Trong quá trình cập nhật thiết bị, nó dễ bị phá vỡ; trong quá trình vận chuyển, rất dễ bị hỏng khi gặp chướng ngại vật tĩnh hoặc động, do đó. Thực tế cho thấy chỉ có robot xử lý tự động mới có thể sử dụng trong môi trường sản xuất năng động mới có thể đáp ứng nhu cầu của con người.

Năm 2018, sự phát triển của robot logistics AGV và KIVA tạo ra thế hệ robot vận chuyển mới tương đối trưởng thành. Tuy nhiên, thị trường robot logistics phải đối mặt với các đặc điểm của nhu cầu thị trường lớn và quy mô lớn. Theo phân tích của những người trong ngành, robot logistics sẽ có một đợt bùng phát quy mô nhỏ trong nhiều cảnh vào năm 2019 và thời điểm bùng phát lớn thực sự là năm 2020.