**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 3/2019**

**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](#_Toc5634782)

[***1.1.*** ***Hoạt động logistics:*** 3](#_Toc5634783)

[***1.2.*** ***Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại cố liên quan đến hoạt động logistics*** 4](#_Toc5634784)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 5](#_Toc5634785)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 5](#_Toc5634786)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt:*** 7](#_Toc5634787)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 10](#_Toc5634788)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường thủy (đường biển và đường thủy nội địa- waterways)*** 12](#_Toc5634789)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 13](#_Toc5634790)

[**3.** **Các hoạt động khác:** 15](#_Toc5634791)

[***3.1.*** ***Cảng biển*** 15](#_Toc5634792)

[***3.2.*** ***Logistics cho thương mại điện tử, kho bãi, giao nhận:*** 16](#_Toc5634793)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc 5](#_Toc5634800)

[Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc tháng 02/2019 6](#_Toc5634801)

[Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng 8](#_Toc5634802)

[Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng 10](#_Toc5634803)

[Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng 13](#_Toc5634804)

[Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn) 14](#_Toc5634805)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc tháng 01/2019 6](#_Toc5634807)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Chỉ số khối lượng kinh doanh tăng 3,0 điểm so với tháng trước lên 52,6 vào tháng 3/2019, cho thấy sự tăng tốc của các hoạt động logistics trong tháng. Trong khi đó, chỉ số đơn đặt hàng mới tăng từ 52,3 trong tháng 2/2019 lên 54,5 trong tháng 3/2019, cho thấy các đơn đặt hàng mới cho các dịch vụ logistics đã tăng với tốc độ nhanh hơn gần đây. Các cuộc khảo sát cũng cho thấy gần đây các doanh nghiệp logistics đã tăng cường sử dụng các cơ sở của họ.

Tăng mạnh doanh thu hàng tồn kho và chỉ số hàng tồn kho trung bình: Vòng quay hàng tồn kho và các chỉ số hàng tồn kho trung bình tăng mạnh lần lượt 2,4 điểm và 2,9 điểm trong tháng 3/2019, cho thấy sự phục hồi trong hoạt động kho bãi trong tháng.

Chỉ số dòng tiền xuất hiện ở mức 53,0 vào tháng 3/2019, trên 50. Chỉ số mới nhất cho thấy doanh thu tiền mặt nhanh hơn cho các doanh nghiệp logistics được khảo sát.

Doanh nghiệp Logistics trở nên lạc quan hơn về triển vọng kinh doanh: Chỉ số kỳ vọng kinh doanh đã tăng trong hai tháng liên tiếp, cho thấy các doanh nghiệp logistics đã trở nên lạc quan hơn về triển vọng kinh doanh trong quí II tới.

Theo bảng xếp hạng Chỉ số Agility Logistics hàng năm mới nhất (khảo sát hơn 500 chuyên gia logistics trên thế giới) Trung Quốc đứng đầu các thị trường mới nổi về các cơ hội logistics trong năm 2019,.

Trung Quốc cũng chiếm vị trí hàng đầu cho các cơ hội logistics thị trường mới nổi trong nước và vị trí số một cho các cơ hội logistics thị trường mới nổi quốc tế. Ấn Độ ở vị trí số hai. Các quốc gia Trung Đông và Đông Nam Á cũng có cải thiện đáng kể với số lượng đông trong nhóm 20 thị trường mới nổi dẫn đầu về cơ hội logistics năm 2019.

Trung Quốc đã có những bước tiến lớn về tiêu chí tạo điều kiện cho hoạt động kinh doanh (trước đây vị trí hàng đầu là Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất ở Trung Đông).

Trung Quốc đạt 8,87 điểm trong Chỉ số Logistics các thị trường mới nổi Agility 2019. Trong đó chỉ số cơ hội logistics trong nước đạt 8,42 điểm và chỉ số cơ hội logistics quốc tế đạt 9,70. Trung Quốc vươn lên vị trí hàng đầu nhờ các kết nối của mạng lưới logistics nội địa của họ với mạng lưới toàn cầu rộng lớn, qua hệ thống cơ sở hạ tầng chất lượng cao của các thành phố ở khu vực ven biển.

Ấn Độ đứng vị trí số hai trong chỉ số thị trường mới nổi (7,39 điểm), cũng đứng thứ hai trong chỉ số cơ hội logistics trong nước (8,09 điểm) và chỉ số cơ hội logistics quốc tế (7,02 điểm). Trung Quốc và Ấn Độ bỏ cách xa thị trường đứng thứ ba là UAE ở nhiều chỉ số.

Tuy nhiên, căng thẳng thương mại giữa Trung Quốc-Hoa Kỳ với hàng rào thuế quan đang làm hao mòn các động lực của nền kinh tế và tạo ra nguy cơ vỡ bong bóng trong lĩnh vực tài chính và nhà ở. Căng thẳng thương mại đang có tác động lớn nhất trong hoạt động xuất khẩu ở các tỉnh vùng duyên hải với định hướng kinh tế hướng về xuất khẩu, như Quảng Đông, bao gồm Thâm Quyến.

Tại Ấn Độ, 34% dân số sống ở các thành phố, nhưng trong 20 năm tới, con số này sẽ tăng thêm 250 triệu. Ấn Độ kỳ vọng tăng trưởng mạnh mẽ trong giao nhận vận tải hàng không trong thời gian tới.

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

 Các chính sách kích thích tăng trưởng của Trung Quốc đã đem lại hiệu quả là đầu tư, nhất là đầu tư bất động sản, tăng tốc trong tháng 1 và tháng 2/2019, đồng thời doanh số bán lẻ duy trì tương đối ổn định. Tuy nhiên, sản xuất công nghiệp hai tháng đầu năm 2019 đã giảm xuống mức thấp nhất trong vòng nhiều năm do nhu cầu chậm lại trên toàn cầu. Trong bối cảnh kinh tế trong nước đang trên đà tăng chậm lại và nhiều yếu tố bất lợi từ cả bên trong lẫn bên ngoài, tại kỳ họp mới đây nhất, Quốc hội nước này đã hạ mục tiêu về tăng trưởng GDP trong năm 2019, đồng thời chủ trương sẽ thực hiện chính sách tài khóa phù hợp cho năm nay cũng như hàng loạt các biện pháp kích thích như giảm thuế để hỗ trợ nền kinh tế duy trì đà tăng trưởng.

Để đảm báo tính thanh khoản trong hệ thống tài chính, Trung Quốc đã triển khai một số biện pháp như hạ tỷ lệ dự trữ bắt buộc, cung cấp các khoản vay mới…Nhằm hỗ trợ các công ty tư nhân và công ty có quy mô nhỏ, Trung Quốc dự định tăng cường cắt giảm tỷ lệ yêu cầu dự trữ bắt buộc đối với các ngân hàng nhỏ và vừa, với mục tiêu thúc đẩy hoạt động cho vay của các ngân hàng lớn đối với các công ty nhỏ tăng thêm 30%.

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 02/2019, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 2,46 tỷ tấn, giảm mạnh so với tháng 01/2019 do đây là tháng Tết nguyên đán, nhiều hoạt động thương mại, vận chuyển chững lại; nhưng vẫn tăng 0,9% so với cùng kỳ năm trước. Tính chung hai tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 6 tỷ tấn, tăng 4,6% so với 2 tháng đầu năm 2018.

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 tháng 02/2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt và đường hàng không giảm so với cùng kỳ năm trước, riêng vận tải bằng đường hàng không có khối lượng giảm trong cả hai tháng đầu năm so với 2 tháng đầu năm 2018.

Trong tháng 02/2019, vận chuyển hàng hóa đường bộ chiếm 73,73 % tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc. Đứng thứ 2 là đường thủy chiếm 16,17%, tiếp theo là sắt và cuối cùng là hàng không dân dụng.

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  | 659.612,00 | 100,00 | 4,60 |
| Đường sắt | 66.525,00 | 10,09 | 3,30 |
| Đường bộ | 486.314,00 | 73,73 | 4,1 |
| Đường thủy | 106.668,00 | 16,17 | 7,8 |
| Hàng không dân dụng | 105,00 | 0,02 | -4,4 |

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 02/2019**

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

Tại tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc), hoạt động vận tải kết hợp giữa đường sắt và đường biển được mở rộng nhanh chóng, mậu dịch đối ngoại tiếp tục ổn định phát triển. Hoạt động thông quan hàng hóa tại cửa khẩu không ngừng được nâng cao. Bên cạnh đó, tỉnh Quảng Tây tiếp tục đi sâu quán triệt sứ mệnh mới “ba định vị lớn”, yêu cầu mới “năm cái chắc chắn”, đẩy nhanh xây dựng bố cục mới về phát triển mở cửa “hướng về phía Nam, liên kết với phía Bắc, dung hòa với phía Đông, hòa hợp với phía Tây”, kiên trì thúc đẩy cải cách, thúc đẩy phát triển kinh tế mô hình mở cửa không ngừng được nâng lên.

Hiện nay, thời gian thông quan tổng thể nhập khẩu và xuất khẩu qua cửa khẩu tại Quảng Tây lần lượt là 34 giờ và 2,3 giờ. Cửa khẩu Phòng Thành Cảng được mở rộng, dự án mở cửa đối ngoại tạm thời sân bay Bạch Liên (Liễu Châu) được phê duyệt; cửa khẩu Ái Điểm được nâng cấp, cửa khẩu cảng Ngô Châu mở rộng sau khi được Trung Quốc nghiệm thu đã chính thức đưa vào sử dụng; cửa khẩu Long Bang được nâng cấp thành cửa khẩu quốc tế, đồng thời việc mở rộng nâng cấp đã được trình lên Quốc Vụ Viện Trung Quốc; việc mở cửa tạm thời cửa khẩu cầu Bắc Luân 2, lối thông quan Na Tây cửa khẩu Long Bang sắp được phê duyệt. Để tối ưu hóa hơn nữa môi trường thông quan cửa khẩu, Ty Thương vụ Khu tự trị tỉnh Quảng Tây đã xây dựng “một số biện pháp về tối ưu hóa môi trường thông quan thông suốt con đường hướng tới phía nam”, rút ngắn hơn nữa thời gian thông quan hàng hóa, giảm chi phí cửa khẩu, nâng cao trình độ tạo thuận lợi thông quan. Đồng thời, thực hiện phổ biến “một cửa” mậu dịch quốc tế tại tỉnh Quảng Tây, các nghiệp vụ chính như khai báo hàng hóa, khai báo phương tiện vận chuyển và khai báo hàng hóa chở trên tàu được bao phủ trên 80%. Cơ sở hạ tầng của một số cửa khẩu trọng điểm như Phòng Thành Cảng, Hữu Nghị Quan, Đông Hưng, Thủy Khẩu, Động Trung, Thạc Long được đẩy nhanh xây dựng, môi trường thông quan cửa khẩu được cải thiện.

* 1. **Vận chuyển đường sắt:**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của Trung Quốc trong tháng 02/2019 đạt 297,6 triệu tấn, giảm 2,2% so với cùng kỳ năm trước. Tính chung hai tháng đầu năm vận chuyển bằng phương thức này đạt 665 triệu tấn, tăng 3,3% so với hai tháng đầu năm 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

***Các chính sách tạo điều kiện cho sự phát triển của ngành vận tải hàng hóa đường sắt.***

Đến năm 2020, Đường sắt Trung Quốc có kế hoạch tăng con số này lên tới 4,79 tỷ tấn, dự kiến tăng trưởng 30% trong hai năm tới. Để làm điều này, họ đang áp dụng ba chính sách tạo điều kiện cho sự phát triển của ngành vận tải hàng hóa đường sắt. Những nỗ lực đầu tiên nhằm tăng khối lượng vận chuyển hàng hóa là phát triển vận tải đường sắt số lượng lớn bằng các chuyến tàu hạng nặng, đặc biệt là giao hàng than từ các khu vực khai thác chính Sơn Tây, Thiểm Tây, Nội Mông và Tân Cương. Đường sắt Trung Quốc bắt đầu vận hành các chuyến tàu tải trọng lớn vào năm 2006. Năm ngoái, công ty Đường sắt Trung quốc đã cho ra mắt hai đoàn tàu hạng nặng mới trên các tuyến đường sắt Đường Sơn - Hohhot và Watang tựa Rizhao, giúp tăng khối lượng hàng hóa trên các tuyến này lần lượt là 492% và 76%.

Ngoài ra, các tàu từ trường không người lái thế hệ mới với tốc độ nhanh hơn sẽ được ra mắt tại Trung Quốc vào đầu năm 2020. Các tàu này đang được phát triển độc lập tại Trung Quốc bởi CRRC Zhuzhou Locomotives Co. Ltd., đây sẽ là thế hệ thứ ba của tàu maglev.

Tập đoàn CFL multimodal, hợp tác với công ty Dịch vụ đường sắt quốc tế Thành Đô (CDIRS), sẽ ra mắt một chuyến tàu kết hợp giữa Nhà ga liên phương của Bettemme-Dudelange (Luxembourg) và Cảng đường sắt quốc tế Thành Đô Thanh Giang (Trung Quốc). Chuyến tàu đầu tiên từ Luxembourg sẽ đến Thành Đô vào ngày 19/4/2019. Đoàn tàu này được vận hành bởi CDIRS, phối hợp với RTSB và CFL. Mục tiêu của các đối tác là chạy tàu hàng tuần vào giữa năm 2019 và cung cấp các giải pháp trực tiếp cho khách hàng của họ. Khi đến Luxembourg, các container được chuyển đến những khách hàng cuối cùng bằng đường bộ hoặc đường sắt thông qua các chuyến tàu kết hợp hàng ngày đến Lyon, Le Boulou và Barcelona, Trieste (với các chuyến phà đến Thổ Nhĩ Kỳ), Antwerp, Zeebrugge và Gent (với các chuyến phà đến Vương quốc Anh và Scandinavia). Nhà ga đa phương thưhcs Bettemme-Dudelange cũng được kết nối với Paris từ tháng 3/2019.

Nhờ cơ sở hạ tầng rộng lớn và phạm vi cung cấp dịch vụ đa dạng, CFL có thể cung cấp các giải pháp logistics đầy đủ dịch vụ, bao gồm các dịch vụ đầu tiên và cuối cùng, dịch vụ chuyển tiếp, kho bãi và dịch vụ tùy chỉnh.

Tại Trung Quốc, CDIRS cung cấp dặm đầu tiên và cuối cùng cho các trung tâm kinh tế lớn cũng như một bộ dịch vụ logistics toàn diện. Các tuyến đường sắt này tập trung vào các chuyến hàng nối Trung Quốc đến Nam và Tây Âu.

***Vận chuyển đường sắt giữa Kazakhstan và Trung Quốc*** tăng mạnh:

Vận chuyển đường sắt giữa các quốc gia đã tăng trưởng mạnh trong năm 2018. Đặc biệt là giao thông hướng đông tăng đáng kể, với hơn 50%. Đây là một cột mốc tích cực cho giao thông đường sắt Á-Âu, nơi đã chứng kiến phần lớn giao thông theo hướng tây.

Ngaafnh đường sắt Kazakhstan và Trung Quốc đã dự kiến lưu lượng giao thông của hơn 15.700 tấn hàng hóa vào năm 2019. Họ cũng sắp xếp việc vận chuyển ngũ cốc và dầu giữa các nước. Hàng hóa ngũ cốc sẽ được di chuyển trong túi lớn và xe tải wagon chuyên dụng với bánh xe sắp xếp lại. Tuyến đường dẫn qua cả hai cửa khẩu biên giới Alashankou và Khorgos.

Dầu thực vật sẽ được chuyển lên những chiếc xe chuyên chở lên tới 500.000 tấn, từ Kazakhstan và Nga đến Trung Quốc thông qua cửa khẩu biên giới Alashankou-Dostyk. Các toa tàu sẽ được sắp xếp lại tại nhà ga Dostyk, công ty đường sắt cho biết. Bắt đầu từ tháng này, các quốc gia cũng sẽ thấy việc vận chuyển đường ống dẫn khí đốt.

Khối lượng vận tải hàng hóa đường sắt nói chung ở quốc gia Trung Á đã tăng với 11 triệu tấn lên tới 283 triệu tấn trong năm 2018. Sáu phần trăm của tổng khối lượng vận chuyển là quá cảnh; con số này tăng thêm tới 17 triệu tấn hàng hóa, tăng 10% so với một năm trước đó. KZT vận chuyển năm mươi phần trăm của tổng số hàng hóa. Kazakhstan có hơn 20 nghìn km đường ray. Năm ngoái, hơn một ngàn km đường sắt đã được nâng cấp.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ (đường cao tốc) của Trung Quốc đạt 1,67 tỷ tấn trong tháng 02 năm 2019, tăng 0,1% so với tháng 02/2018. Tính chung 2 tháng đầu năm, vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ đạt 4,86 tỷ tấn, tăng 4,1% so với cùng kỳ năm 2018.

**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

Theo đánh giá của các chuyên gia vận tải đường bộ qua lục địa Á-Âu có tiềm năng rất lớn. Đầu tiên, Liên minh châu Âu là đối tác thương mại lớn nhất và là nguồn nhập khẩu lớn nhất cho Trung Quốc, và theo Sáng kiến Vành đai và Con đường, khối lượng thương mại song phương đã tăng đều đặn.

Vận chuyển hàng hóa bằng xe tải giữa Trung Quốc và Châu Âu có thể sẽ khởi sắc sau khi chuyến xe tải chở thiết bị sản xuất công nghệ cao đã hoàn thành chặng đường chuyên chở dài 11.000 km đường từ Dornstadt ở Đức đến Thượng Hải trong hai tuần. Chiếc xe tải chở hàng này đã đi qua Đức, Ba Lan, Bêlarut, Nga và Kazakhstan trước khi vào Trung Quốc cho chặng cuối của hành trình. Đây cũng là chuyến hàng vận chuyển từ châu Âu đến Thượng Hải đầu tiên của công ty quản lý chuỗi cung ứng Tô Châu, Tô Châu Ltd.

Nếu so sánh với các phương thức vận chuyển khác có thể thấy:

- Mặc dù vận chuyển hàng không nhanh hơn, nhưng lại mất nhiều thời gian hơn cho việc thông quan và chuyển tiếp. Ngoài ra, chi phí giao hàng đã giảm 42% thông qua vận tải đường bộ. Vì vậy, một số công ty sẽ sử dụng vận tải bằng xe tải càng nhiều càng tốt trong tương lai.

- Vận tải đường sắt cũng gặp khó khăn do hiệu quả kinh tế. Ngoài ra, goodshad sẽ được gửi đến ga đường sắt trước, sau đó là vận chuyển hàng hóa đến điểm đến cuối cùng.

- Lợi thế của vận chuyển bằng xe tải cũng khá rõ ràng khi so sánh với vận tải biển, vì sau này thường kéo dài từ 45 ngày đến hai tháng (tùy thuộc vào điều kiện thời tiết), và hàng hóa cần phải lên tàu bốn hoặc năm lần do chuyển đổi cần thiết.

Theo Công ước TIR, chúng ta có thể nhận ra cửa đến cửa doortransport mà không cần phải mở các container để kiểm tra. Đây cũng là điều kiện tiên quyết của vận tải đường bộ TIR.

TIR, hay Transports Internationaux Routiers, là hệ thống vận chuyển toàn cầu duy nhất để di chuyển hàng hóa qua biên giới quốc tế. Kể từ khi được thành lập vào năm 1948, nó đã thúc đẩy sự thuận lợi của vận tải đường bộ quốc tế và thúc đẩy sự phát triển của thương mại. Có 76 bên ký kết, TIR chịu sự điều chỉnh của Công ước TIR của Liên hợp quốc và được quản lý bởi IRU (Liên minh vận tải đường bộ quốc tế) có trụ sở tại Thụy Sĩ. Trung Quốc đã là thành viên TIR từ năm 2016.

Về hiệu quả, vận chuyển đường bộ tiết kiệm tới 50% chi phí so với không khí và thời gian giao hàng ít nhất 10 ngày so với đường ray. Tính linh hoạt cao của vận tải đường bộ có thể đảm bảo các dịch vụ 'cửa đến cửa, phù hợp với mức cao. Ngoài ra, nó cũng có thể giải quyết vấn đề vận chuyển hàng rời.

Năm 2018, tổng khối lượng thương mại của Trung Quốc sang EU lên tới 4,5 tỷ nhân dân tệ (669,1 tỷ USD), tăng 7,9% so với cùng kỳ năm ngoái, theo datafrom của Tổng cục Hải quan.

Ngoài ra, các thị trường lớn dọc theo Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa và tất cả các nước EU đều là thành viên TIR. Với việc triển khai và tối ưu hóa TIR ở Trung Quốc, vận tải đường bộ như một công cụ xuyên biên giới sẽ đóng vai trò lớn hơn trong dòng chảy thương mại.

* 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 494 triệu tấn trong tháng 02/2019, tăng 6% so tháng 02/2018. Đây cũng là mức tăng cao nhất trong tháng so với cùng kỳ năm trước trong số các phương thức vận tải.

Tính chung 2 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy đạt 1.06 tỷ tấn, tăng 7,8% so với cùng kỳ năm 2018.

Tuy nhiên, căng thẳng thương mại đã tác động rõ nét hơn đến vận chuyển hàng hóa container của Trung Quốc. Theo thống kê của Sàn giao dịch vận tải Thượng Hải, vận tải container của Trung Quốc cho các mục đích xuất khẩu đã giảm trong tháng trước do nhu cầu yếu. Chỉ số vận chuyển hàng hóa container Trung Quốc (CCFI) trung bình đã giảm xuống 830,81 trong tháng 3/2019, giảm 6,3% so với tháng trước, sàn giao dịch cho biết. Chỉ số trung bình đạt 853,28 trong ba tháng đầu năm 2019.

Chỉ số phụ cho nhiều tuyến đường đã giảm trong tháng ba. Chỉ số phụ cho tuyến Địa Trung Hải cho thấy mức giảm lớn nhất là 9,4% so với tháng Hai, tiếp theo là tuyến đường Nam Mỹ, giảm 9%.

CCFI theo dõi giá cước vận chuyển tại chỗ và theo hợp đồng từ các cảng container của Trung Quốc cho 12 tuyến vận chuyển trên toàn cầu, dựa trên dữ liệu từ 20 hãng vận tải quốc tế.

**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 02/2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung Quốc đạt 380 nghìn tấn, giảm 17,6% so với tháng 02/2018.

Như vậy, trong hai tháng đầu năm 2019, hàng không dân dụng đảm nhiệm 1,05 triệu tấn hàng hóa, giảm 4,4% so với cùng kỳ năm 2018.

Hãng Air China có trụ sở tại Bắc Kinh đã báo cáo lưu lượng hàng hóa trong tháng 1/2019 gần như không đổi với tháng 01/2018 (-0,3%) ở mức 404 triệu RTK.

China Southern Airlines có trụ sở tại Quảng Châu đã báo cáo lưu lượng hàng hóa giảm 1,4% so với năm ngoái vào tháng 1 năm 2019, xuống còn 644 triệu RTK, trong đó lưu lượng quốc tế đã giảm 4,8%, xuống 479 triệu RTK. Lưu lượng hàng hóa nội địa phía Nam Trung Quốc, tăng 10,6%, lên tới 163 triệu RTK.

**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

Cục Hàng không Dân dụng Trung Quốc (CAAC) đặt mục tiêu xây dựng 216 sân bay mới vào năm 2035 để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng đối với du lịch hàng không.

Trung Quốc đã có tổng cộng 234 sân bay dân dụng vào cuối tháng 10 và con số này có thể sẽ đạt 450 vào năm 2035. Đây là một phần trong tham vọng của Trung Quốc để trở thành một cường quốc hàng không.

Dữ liệu cho thấy nhu cầu vận chuyển hành khách hàng không ở Trung Quốc sẽ vượt qua Hoa Kỳ vào năm 2035, chiếm gần một phần tư tổng số chuyến bay trên toàn thế giới.

Các sân bay ở Trung Quốc đã phục vụ 552 triệu khách du lịch vào năm ngoái, dự kiến sẽ tăng lên 720 triệu vào năm 2020.

Số lượng sân bay hiện tại của Trung Quốc sẽ không thể đáp ứng sự gia tăng về lượng hành khách này. Do đó, hãng có kế hoạch xây dựng thêm các sân bay để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng.

Trung Quốc đang lên kế hoạch xây dựng các sân bay ở khu vực Bắc Kinh - Thiên Tân - Hà Bắc, khu vực đồng bằng sông Dương Tử, khu vực vịnh lớn Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao, cũng như tại các thành phố Trùng Khánh và Thành Đô.

Bên cạnh việc cải thiện kết nối giữa các khu vực khác nhau, các sân bay mới sẽ thúc đẩy du lịch và nền kinh tế ở những khu vực này.

Gần đây, Ủy ban cải cách và phát triển quốc gia Trung Quốc (NDRC) đã cấp phép cho dự án mở rộng trị giá 42,1 tỷ nhân dân tệ (6,06 tỷ đồng) của sân bay Urumqi (URC) ở Tân Cương.

Việc xây dựng URC dự kiến ​​sẽ kéo dài đến năm 2030 khi sân bay được dự đoán sẽ quản lý 750.000 tấn hàng hóa và 63 triệu hành khách mỗi năm.

Trong báo cáo mới nhất, nhà cung cấp giải pháp công nghệ thông tin (CNTT) SITA cho biết các sân bay và hãng hàng không Trung Quốc đã tăng chi tiêu cho CNTT của họ với trọng tâm đặc biệt là an ninh mạng. Trọng tâm là trang bị các sân bay và nhà ga mới với công nghệ mới nhất nhằm phục vụ số lượng hành khách ngày càng tăng.

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

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc, vận chuyển hàng hóa tại các cảng biển cấp quốc gia của Trung Quốc đạt 2,2 tỷ tấn trong 2 tháng đầu năm nay, tăng 3% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, vận chuyển hàng hóa nước ngoài đạt 682 triệu tấn, tăng nhẹ khoảng 2%.

Vận chuyển hàng hóa tại các cảng vùng duyên hải của nước này đạt 1,4 tỷ tấn trong 2 tháng đầu năm 2019, tăng 3% so với cùng kỳ năm 2018.

Theo đánh giá của công ty nghiên cứu hàng hải Drewy, trong số 10 cảng vận chuyển container hàng đầu ở châu Á trong năm 2018 thì có tới 7 cảng là của Trung Quốc.



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

Chính phủ Trung Quốc định hướng cải thiện hiệu quả sử dụng đất ở khu vực đô thị của các thành phố hàng đầu nên một số thành phố thay đổi chính sách địa phương về quyền sử dụng đất công nghiệp. Điều này có thể làm giảm thêm nguồn cung đất công nghiệp trong tương lai, và do đó, tăng giá của các nhà kho hiện tại ở những thành phố này.

Các thành phố ven biển ở đồng bằng sông Dương Tử tiếp tục dẫn đầu về tăng giá cho thuê kho. Trong khi căng thẳng thương mại giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ đã khiến các nhà đầu tư lo ngại về thương mại song phương và chi phí phòng ngừa rủi ro cho các nhà đầu tư nước ngoài thì cả các nhà đầu tư trong và ngoài nước vẫn đặc biệt quan tâm đến các tài sản logistics tại Trung Quốc.

Tăng trưởng thương mại điện tử đã thúc đẩy cạnh tranh trong lĩnh vực kho bãi, đặc biệt là hệ thống kho bãi đời mới với các trang bị phù hợp với đặc tính của nhà kho phục vụ thương mại điện tử (khả năng luân chuyển nhanh, phân loại hàng hóa, giao hàng trong ngày…).

Tăng trưởng trong tiêu dùng tiếp tục thúc đẩy nhu cầu đối với thực phẩm tươi sống và hàng hóa xuyên biên giới, và do đó, hỗ trợ nhu cầu cho kho lưu trữ lạnh và kho ngoại quan. Theo iResearch, cả bán hàng trực tuyến xuyên biên giới (chỉ nhập khẩu) và bán thực phẩm tươi trực tuyến đã tăng trưởng mạnh mẽ trong nhiều năm qua và dự kiến sẽ tăng trên 30% trong năm 2018/2019.

Trong khi không gian kho lạnh trên đầu người tăng nhanh từ 53 lít năm 2011 lên khoảng 100 lít như hiện nay, con số này vẫn thấp hơn đáng kể so với khoảng 400 lít ở Mỹ, cho thấy tiềm năng tăng trưởng mạnh mẽ trong lĩnh vực kho lạnh tại Trung Quốc. Người dân Trung Quốc ngày càng nhận thức tốt hơn về an toàn thực phẩm và các báo cáo phương tiện truyền thông gần đây về vụ bê bối vắc-xin Trung Quốc có thể thu hút sự chú ý của người tiêu dùng đối với việc lưu trữ và vận chuyển chuỗi lạnh. Theo iResearch, tăng trưởng doanh số bán lẻ trực tuyến cho thực phẩm tươi sống ước đạt 40% trong năm 2018 và 32% vào năm 2019. Kho lưu trữ phục vụ chuỗi lạnh cũng sẽ được hưởng lợi từ sự tăng trưởng nhanh chóng của Các nhà bán lẻ hàng tươi sống mới như FreshHeMa (盒 马 鲜 ), 7Fresh, Super Species (超级 物), Su Fresh (鲜 生), Siêu thị Ella (象 生鲜), kết hợp siêu thị, cửa hàng tiện lợi, thực phẩm truyền thống hoạt động thị trường.

SF Express đang hợp tác với GLP và Vanke để xây dựng các cơ sở lưu trữ lạnh. Sino-Ocean gần đây cũng đã đầu tư vào logistics kho lạnh, chẳng hạn như Zhengming Logistics và Jiuye Supply. Đầu quý 3/2018, Vanke đã mua lại Swire Cold Chain Logistics. Danh mục đầu tư bao gồm bảy kho lưu trữ chuỗi lạnh tại Thượng Hải, Quảng Châu, Nam Kinh Thành Đô, Hạ Môn, Lang Phường và Ninh Ba, với tổng GFA là 290.000 sm. Điều này cũng khiến Vanke trở thành một trong mười nhà cung cấp hàng đầu trong không gian kho lưu trữ được kiểm soát nhiệt độ tại Trung Quốc.