**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 4/2019**

**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*** 5](#_Toc5634784)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 6](#_Toc5634785)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 6](#_Toc5634786)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt:*** 8](#_Toc5634787)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 12](#_Toc5634788)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường thủy (đường biển và đường thủy nội địa- waterways)*** 14](#_Toc5634789)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 15](#_Toc5634790)

[**3.** **Các hoạt động khác:** 16](#_Toc5634791)

[***3.1.*** ***Cảng biển*** 16](#_Toc5634792)

[***3.2.*** ***Logistics cho thương mại điện tử, kho bãi, giao nhận:*** 17](#_Toc5634793)

**DANH MỤC HÌNH**

[**Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc 7**](#_Toc8068973)

[**Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc quí 1/2019 8**](#_Toc8068974)

[**Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng 8**](#_Toc8068975)

[**Hình 4: Một chuyến tàu CR400BF trên tuyến cao tốc Hàng Châu - Hoàng Sơn. 9**](#_Toc8068976)

[**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng 12**](#_Toc8068977)

[**Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng 14**](#_Toc8068978)

[**Hình 7: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn) 15**](#_Toc8068979)

**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:**

Trung Quốc sẽ bắt đầu xây dựng khoảng 15 trung tâm logistics quốc gia trong năm nay để thiết lập một mạng lưới trung tâm logistics chuyên nghiệp trên toàn quốc.

Về nguyên tắc, các trung tâm logistics quốc gia sẽ được xây dựng trên nền tảng các trung tâm logistics hiện có, có cơ sở hạ tầng tốt, nhu cầu thị trường mạnh mẽ và tiềm năng phát triển lớn, theo kế hoạch thực hiện do Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia và Bộ Giao thông Vận tải Trung Quốc.

Hai cơ quan này sẽ xác định vị trí của trung tâm logistics quốc gia đầu tiên dựa trên nhu cầu phát triển theo chiến lược quốc gia như vành đai kinh tế sông Dương Tử và kế hoạch của chính quyền địa phương.

Trung Quốc đặt mục tiêu xây dựng khoảng 30 trung tâm logistics quốc gia vào năm 2020 và 150 vào năm 2025, khi tỷ lệ tổng chi phí logistics trên GDP sẽ giảm xuống còn khoảng 12%.

Tổng doanh thu logistics của Trung Quốc đạt 283,1 nghìn tỷ nhân dân tệ (42,14 nghìn tỷ đô la Mỹ) vào năm 2018, tăng 6,4% so với năm trước. Tỷ lệ tổng chi phí logistics trên GDP ở mức 14,8%.

*Đầu tư tài sản cố định (FAI) của Trung Quốc cho ngành vận tải tăng trưởng ổn định trong quý đầu năm 2019.*

Theo công bố của Bộ Giao thông Vận tải Trung Quốc, FAI đã tăng 4,8% so cùng kỳ năm trước, đạt mức cao 488,9 tỷ nhân dân tệ (72,64 tỷ USD) trong quí 1/2019.

Tổng vốn đầu tư vào đường cao tốc và đường thủy chiếm phần lớn FAI của sư tử với dòng vốn 372,2 tỷ nhân dân tệ trong ba tháng đầu năm 2019, tăng 3,3% so với cùng kỳ năm 2018.

Cụ thể, đầu tư vào đường cao tốc đã tăng 12,6% đạt mức 191,5 tỷ nhân dân tệ trong khi xây dựng ven biển ghi nhận tốc độ tăng trưởng nhanh nhất là 26,1% lên 10 tỷ nhân dân tệ.

Trung Quốc sẽ mở rộng đầu tư cơ sở hạ tầng vào năm 2019, bao gồm 800 tỷ nhân dân tệ cho xây dựng đường sắt và 1,8 nghìn tỷ nhân dân tệ cho các dự án xây dựng đường bộ và đường thủy.

*Ngành công nghiệp vận tải hàng khô đang bị tác động bởi việc giảm nhập khẩu quặng sắt của Trung Quốc khi sản lượng thép thô của nước này tiếp tục tăng.*

Sản xuất thép của Trung Quốc tăng 12,6 triệu tấn (+ 9,2%) trong hai tháng đầu năm 2019 theo ước tính của Hiệp hội Sắt thép Trung Quốc (CISA). Trong cùng thời gian, Trung Quốc nhập khẩu nguyên liệu sản xuất thép tối cao, quặng sắt, giảm 5,6%, tương đương 10,3 triệu tấn.

Trong hai thập kỷ, ngành vận tải hàng khô đã dựa vào sự tăng trưởng trong sản xuất thép của Trung Quốc để liên tục thúc đẩy nhập khẩu quặng sắt chất lượng cao trên biển - từ Úc và Brazil. Khi nhập khẩu của Trung Quốc sụt giảm, các tàu Capesize hoạt động trên thị trường giao bị tác động mạnh. Quặng sắt ngày càng được vận chuyển nhiều hơn theo hợp đồng dài hạn.

Lượng nhập khẩu quặng sắt của Trung Quốc giảm 10,3 triệu tấn, tương đương với 57 tải Capesize (180.000 tấn) chỉ trong hai tháng đầu năm 2019.

Những thay đổi trong ngành công nghiệp sản xuất thép của Trung Quốc đã thúc đẩy việc sử dụng kim loại phế liệu ngày càng tăng, tránh sử dụng hỗn hợp quặng sắt nhập khẩu và khai thác trong nước thành một lượng than cốc rắn.

Nhập khẩu than luyện cốc của Trung Quốc đã giảm 11,2% (4,9 triệu tấn) trong năm 2018, và sẽ tiếp tục giảm vào năm 2019. Nhập khẩu than luyện cốc của Trung Quốc giảm 16% hai tháng đầu năm 2019 so với cùng kỳ năm 2018.

Ấn Độ hiện đã vượt Nhật Bản trở thành nhà sản xuất thép lớn thứ hai thế giới nhưng sản lượng thép thô của Ấn Độ chỉ tăng 22.000 tấn (+ 0,1%) .

Tại Brazil, sự cố vỡ đập I của mỏ Córrego de Feijão vào tháng 1 năm 2019 đã làm gián đoạn các nhà máy xuất khẩu quặng sắt của Brazil và các hoạt động khai thác do một loạt các vấn đề khó có thể sớm biến mất. Chưa đầy hai tháng sau khi đập I sụp đổ, xuất khẩu của Úc đã bị gián đoạn bởi cơn bão nhiệt đới Veronica. Các cảng trên bờ biển Pilbara ở Tây Úc đã ngừng hoạt động vào cuối tháng 3/2019.

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

Theo đánh giá của Chính phủ Trung Quốc, trong 5 năm triển khai Sáng kiến Vành đai- Con đường (BRI) đã đạt được những kết quả tích cực và mang lại nhiều lợi ích thiết thực cho Trung Quốc và các nước tham gia. Sau khi hoàn thành, dự án xây dựng kết cấu hạ tầng đồ sộ này sẽ tăng cường khả năng kết nối của Trung Quốc với các khu vực khác, cả trên đất liền lẫn trên biển, mở rộng lĩnh vực thương mại và công nghệ của Trung Quốc sang các thị trường mới.

Về thương mại, sau 5 năm thực hiện, BRI đã nhận được sự hưởng ứng tích cực và tham gia sâu rộng của hơn 100 quốc gia, vùng lãnh thổ và các tổ chức quốc tế. Tính đến tháng 4-2018, Trung Quốc đã cùng với 86 quốc gia thuộc phạm vi Sáng kiến và tổ chức quốc tế ký kết trên 100 thỏa thuận triển khai các dự án hợp tác trên nhiều lĩnh vực thuộc khuôn khổ BRI. Trung Quốc cùng với 24 quốc gia và vùng lãnh thổ, như Hàn Quốc, Pa-ki-xtan, ASEAN, Pê-ru, Chi-lê và nhiều nước khác ký 16 hiệp định thương mại tự do (FTA). Tổng kim ngạch thương mại giữa Trung Quốc với các nước dọc các tuyến BRI trong 5 năm qua đã vượt trên 5.000 tỷ USD(1).

Trung Quốc cũng đã đầu tư trực tiếp ra nước ngoài hơn 50 tỷ USD vào 53 quốc gia và vùng lãnh thổ. Chỉ tính riêng trong năm 2017, Trung Quốc đã nhập khẩu trên 666 tỷ USD hàng hóa từ các nước tham gia BRI, chiếm 25% tổng giá trị nhập khẩu của Trung Quốc, đồng thời, tổng kim ngạch thương mại giữa Trung Quốc với các nước này đã tăng ở mức kỷ lục là 14,2%. Trung Quốc đã xây dựng trên 50 khu hợp tác kinh tế, thương mại tại khoảng 20 nước tham gia BRI, giúp các nước tăng nguồn thu thuế, thu nhập thêm 1,1 tỷ USD và tạo 180.000 việc làm mới.

Về các dự án kết cấu hạ tầng, Trung Quốc đẩy mạnh đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng ra bên ngoài, trong đó có dự án đường sắt và các cảng biển.

+ Về đường sắt, Theo trang The Diplomat (Nhật Bản), Trung Quốc sẽ xây dựng 81.000km đường sắt cao tốc đi qua các quốc gia tham gia BRI - nhiều hơn tổng chiều dài đường sắt cao tốc trên thế giới hiện nay và đã tuyên bố kế hoạch chi 35.000 tỷ nhân dân tệ (tương đương 503 tỷ USD) để mở rộng mạng lưới đường sắt quốc gia vào năm 2020 với tổng số hơn 30.000km, kết nối 80% các thành phố lớn ở Trung Quốc. Các dự án tiêu biểu mà Trung Quốc đang thực hiện, như dự án đường sắt Môm-ba-sa - Nai-rô-bi của Kê-ni-a với tổng chiều dài khoảng 2.700km, trị giá 3,8 tỷ USD, hoàn thành năm 2017, đã giúp người dân nước này giảm thời gian đi từ ga đầu Môm-ba-sa tới ga cuối - Thủ đô Nai-rô-bi chỉ còn 5 giờ đồng hồ thay vì 10 giờ đồng hồ như trước; tuyến đường sắt Viên-chăn - Bô-ten dự kiến hoàn thành vào năm 2021 với tổng chi phí lên đến 7,2 tỷ USD; dự án đường sắt cao tốc Gia-các-ta - Băng-đung tại In-đô-nê-xi-a có tổng chiều dài 142km với tổng vốn đầu tư là 5,13 tỷ USD.

+ Về dự án cảng biển, tính đến hết năm 2017, Trung Quốc đã đầu tư một phần hoặc giành được quyền kinh doanh, vận hành trong dài hạn với 76 cảng biển trên toàn thế giới. Trung Quốc không chỉ đầu tư vào các cảng lớn mà còn tìm cách kinh doanh vận hành nhiều cảng nhỏ trên toàn thế giới. Các dự án cảng biển tiêu biểu, như dự án cảng Goa-đa (Gwadar) ở Pa-ki-xtan, dự án cảng Cô-lôm-bô ở Xri Lan-ca, dự án cảng Pi-ra-ớt (Piraeus) ở Hy Lạp và rất nhiều dự án khác.

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 3/2019, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 4,25 tỷ tấn, tăng 8,6% so với cùng kỳ năm trước và tăng mạnh so với tháng 02/2019 (tăng 72%), do hoạt động thương mại và sản xuất đã sôi động trở lại sau tháng Tết nguyên đán.

Tính chung quí 1 năm 2019, vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 10 tỷ tấn, tăng 6,1 % so với cùng kỳ 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 quí đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa đường bộ chiếm 75,54% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc.

Đứng thứ 2 là đường thủy chiếm 15,11%, tiếp theo là sắt và cuối cùng là hàng không dân dụng ở mức khiêm tốn 0,02%.

Vận chuyển hàng không dân dụng là phương thức vận tải duy nhất có lượng vận chuyển giảm trong quí đầu năm nay so với cùng kỳ năm 2018.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng****(Đvt: 10.000 tấn)** | **Tỷ trọng****(%)** | **So cùng kỳ****(%)** |
| Tổng  | 1,084,724 | 100,00 | 6,10 |
| Đường sắt | 101,277 | 9,34 | 3,00 |
| Đường bộ | 819,428 | 75,54 | 5,9 |
| Đường thủy | 163,851 | 15,11 | 11,7 |
| Hàng không dân dụng | 168 | 0,02 | -1,9 |

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 quí 1/2019**

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 3/2019 đạt 347,5 triệu tấn, tăng 2,3% so với cùng kỳ năm trước.

**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

Tính chung ba tháng đầu năm vận chuyển bằng phương thức này đạt 1012 triệu tấn, tăng 2,7% so với hai tháng đầu năm 2018.

***Trung Quốc sắp khởi động các dự án mở rộng mạng lưới đường sắt cao tốc thêm 3200km trong năm nay.***

Những nỗ lực này nhằm thúc đẩy chương trình mạng lưới đường sắt tốc độ cao nhanh chóng của Trung Quốc. Ngoài ra, Tập đoàn Đường sắt Trung Quốc (CRC) chuẩn bị mở 6800km đường dây mới, bao gồm 4100km cơ sở hạ tầng tốc độ cao, cao hơn 45% so với tổng số dặm đã đi vào năm 2018. Mục tiêu là cung cấp một mạng lưới tốc độ cao 30.000km bao phủ 80% các thành phố lớn của họ vào năm 2020.

Trung Quốc chuẩn bị đầu tư hơn 850 tỷ nhân dân tệ (125 tỷ đô la Mỹ) vào đường sắt trong năm nay - số tiền cao nhất từ ​​trước đến nay và 10% so với ngân sách ban đầu - vì chính phủ sẽ giảm bớt tác động của thuế quan Mỹ và nền kinh tế đang chậm lại.

**Hình 4: Một chuyến tàu CR400BF trên tuyến cao tốc Hàng Châu - Hoàng Sơn.**



Một nghiên cứu khả thi hiện đang được thực hiện cho tuyến 1700km sẽ đi qua Hymalaya. Dự án dự kiến có giá trị khoảng 36 tỷ đô la Mỹ, và dư kiến xây dựng sẽ bắt đầu vào quý 3 năm 2019.

Tuy nhiên vấn đề kinh phí và tính hiệu quả cũng chưa thống nhất. Một trong những tuyến tốc độ cao nhất của mạng lưới gây tranh cãi nhất là đường Lan Châu - Tân Cương, trải dài hơn 1700km. Ước tính trị giá 140 tỷ nhân dân tệ và kết nối với các tỉnh phía tây bắc Trung Quốc.

*Trung Quốc cũng đang dẫn đầu về tự động hóa tốc độ cao trong ngành đường sắt*

Tuyến Bắc Kinh - Trương Gia Khẩu dự kiến sẽ trở thành tuyến cao tốc đầu tiên được trang bị Vận hành tàu tự động (ATO). Hệ thống này đã được thử nghiệm trên tuyến Bắc Kinh - Thẩm Dương trong khoảng thời gian từ tháng 7 đến tháng 9 năm ngoái với mức giá lên tới 186.000km.

Mặc dù vậy, vẫn có những lo ngại xung quanh mức nợ tích lũy từ việc cung cấp chương trình đầu tư đường sắt cao tốc của Trung Quốc và rủi ro tài chính đáng kể khi kết hợp với các khoản lỗ hoạt động từ các dịch vụ tốc độ cao hiện tại và tương lai.

Theo giáo sư Zhao Jian của Đại học Giao thông Bắc Kinh, việc xây dựng nhanh mạng lưới tốc độ cao đã tạo ra một trách nhiệm lớn đối với CRC và chính quyền khu vực. CRC đã báo cáo các khoản nợ khoảng Yuan 5,28 nghìn tỷ trong quý cuối cùng của năm 2018, và ước tính có đến 80% gánh nặng nợ của CRC có liên quan đến việc xây dựng đường sắt cao tốc.

Làn sóng mở rộng đường sắt tiếp theo này có khả năng gây quá tải cho chính quyền địa phương và chính quyền trung ương và với khả năng trả nợ của những người vay nợ không chắc chắn, có khả năng xảy ra khủng hoảng nợ.

Vào giữa tháng 01/2019, Trung Quốc đã cắt giảm tỷ lệ dự trữ ngân hàng (RRR) thêm 1% trong lần thứ năm liên tiếp, và đã phát hành 1,5 nghìn tỷ đồng cho các khoản vay mới. Trái phiếu doanh nghiệp và các khoản nợ của chính quyền địa phương chiếm phần lớn trong tổng nợ của Trung Quốc, đã đạt mức 34 nghìn tỷ đô la.

Việc xây dựng đã nhanh chóng làm tổng số nợ tăng gấp bốn lần chỉ trong bảy năm. Nhiều đường ray tốc độ cao của Trung Quốc phụ thuộc vào trợ cấp của chính phủ, có nghĩa là các dịch vụ sẽ phải tính gộp phần trả lãi và các khoản thanh toán chính cho các khoản vay xây dựng vào giá dịch vụ sau này. CRC hoàn toàn phụ thuộc vào trợ cấp và tăng nợ để trả các khoản nợ cũ, do đó không đảm bảo tính bền vững về tài chính.

Trung Quốc vẫn có các công cụ để đối phó với nợ đường sắt nếu cần thiết; bao gồm cắt giảm lãi suất, hoán đổi nợ cho vốn chủ sở hữu thông qua các chương trình mở rộng và khuyến khích thả nổi cổ phiếu.

Tuy nhiên, vẫn có nguy cơ rằng các khoản đầu tư đường sắt của Trung Quốc có thể trở thành lực cản đối với nền kinh tế thế giới trong nhiều thập kỷ hoặc thậm chí gây ra khủng hoảng.

# *Trung Quốc, Lào và Thái Lan ký kết biên bản hợp tác liên Chính phủ về dự án kết nối đường sắt khu vực*

Trung Quốc đã cơ bản chấp thuận từ lâu về việc chấp thuận hợp tác kết nối đường sắt khu vực từ Vân Nam đến thủ đô Viêng Chăn và chờ đợi Thái Lan quyết định đặt bút ký vào thỏa thuận kết nối đường sắt Nongkhai – Viêng Chăn tại Hội nghị diễn đàn Vành đai – Con đường lần thứ 2 diễn ra tại thủ đô Bắc Kinh, Trung Quốc trong các ngày 25-27/4/2019.

Lễ ký kết biên bản ghi nhớ hợp tác liên Chính phủ về việc kết nối tuyến đường sắt Nongkhai –  Viêng Chăn đã diễn ra giữa 3 Bộ trưởng Giao thông Trung Quốc Hu Zucai, Bộ Trưởng giao thông Thái Lan Arkhom Termpittayapaisith và Bộ trưởng Giao thông Lào Bunchanh Sinthavong. Theo đó, ba nước sẽ nhanh chóng thúc đẩy tiến độ dự án đường sắt của mỗi bên thông qua các nội dung của biên bản hợp tác.

Các bên đã thống nhất sử dụng công nghệ của Trung Quốc với tiêu chuẩn đường ray rộng 1.435m. Đồng thời ba bên cũng thống nhất xây dựng Cầu hữu nghị Mekong Lào Thái dành riêng cho đường sắt cách Cầu Hữu nghị Lào Thái I 30m về phía Nam

Ngoài ra, Lào đang lên kế hoạch chi tiết dự án thi công tuyến đường mới dài 14.5 Km đang được triển khai thi công để nối cầu Hữu nghị mới với nhà ga Dongxanghin tại Quận Xaythany, thủ đô Viêng Chăn.

Bên cạnh thi công đường sắt, các trung tâm trung chuyển hàng hóa, dịch vụ Logistic cũng được các bên đưa ra thảo luận. Thái Lan cho biết nước này sẽ xây dựng một trạm trung chuyển, bốc dỡ hàng hóa cách Cầu Hữu nghị mới khoảng 9 Km. Về phía Lào, Chính phủ Lào tiếp tục ủy quyền cho các chuyên gia Trung Quốc nghiên cứu tính khả thi dự án xây dựng trung tâm dịch vụ Logistic tại nước này.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ (đường cao tốc) của Trung Quốc đạt 3,31 tỷ tấn trong tháng 3 năm 2019, tăng 8,7% so với tháng 3/2018.

Tính chung 3 tháng đầu năm, vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ đạt 8,19 tỷ tấn, tăng 5,9% so với cùng kỳ năm 2018.

**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

Hệ thống giao thông đường bộ với tuyến đường cao tốc nối các thành phố với nhau, về cơ bản rất hiện đại, mỗi chiều đi khoảng 6 làn đường, tốc độ lưu thông tối thiểu 60km/h và tốc độ tối đa 120km/h. Các tuyến đường nội thị có từ 3 đến 5 làn đường mỗi bên, cấm xe máy lưu thông tại khu vực nội thành; quy định tốc độ lưu thông trong nội thị từ 60km/h đến 80km/h, có làn đường dành riêng cho xe máy điện, xe đạp được phân cách với phương tiện ô tô bằng dải phân cách cứng (rào chắn bằng thép).

Hệ thống xe buýt cũng được chú trọng, có 1.200 tuyến xe buýt đáp ứng được lượng vận chuyển hơn 12 triệu lượt khách/ngày. Việc di chuyển bằng hệ thống công cộng đơn giản, thuận tiện và giá thành rẻ đã khiến nhiều người lựa chọn các phương tiện giao thông này.

Trung Quốc bố trí các loại hình giao thông công cộng gần nhau để nâng cao tính tiện dụng càng khiến người dân lựa chọn sử dụng giao thông công cộng. Các bãi xe đạp công cộng được đặt ngay gần các trạm xe buýt hay ga tàu điện ngầm. Sau khi sử dụng xong xe đạp, người dân khóa để xe vào vị trí quy định trên vỉa hè, sẽ có nhân viên thu gom đưa về bãi xe đạp công cộng gần đó. Mức phí sử dụng loại hình xe đạp công cộng gần như chỉ là tượng trưng, nhiều thời điểm trong năm còn được miễn phí hoàn toàn.

Hiện nay, Bắc Kinh đã cấm hẳn xe máy, xe ô tô cá nhân đăng ký, lưu hành hạn chế. Được biết Bắc Kinh có gần 6 triệu xe ô tô, tình hình ùn tắc giao thông ở Bắc Kinh đang có chiều hướng tiếp tục tăng cao và trở thành một thách thức lớn đối với chính quyền thành phố.  Đặc biệt, ở thành phố Bắc Kinh còn tiến hành hạn chế xe lưu hành theo từng ngày (căn cứ vào biển số xe mà cấm lưu hành một ngày trong tuần) và hạn chế tối đa xe ô tô biển ngoại tỉnh vào thành phố, xe ngoại tỉnh phải có giấy phép mới được vào trong thành phố.

Với hệ thống camera giám sát giao thông phủ khắp thành phố (khoảng 60.000 chiếc) người tham gia giao thông nếu vi phạm sẽ bị hệ thống này ghi lại và gửi thông báo đến tận nhà nên hình thức xử phạt các lỗi vi phạm giao thông hầu hết là phạt nguội. Bắc Kinh cũng xử lý nghiêm những người uống rượu, bia rồi điều khiển ô tô, xe máy; nếu vi phạm sẽ bị tịch thu bằng lái, thậm chí có thể sẽ bị phạt giam giữ và lao động công ích.

* 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 571 triệu tấn trong tháng 3/2019, tăng 11,7% so tháng 3/2018. Đây cũng là mức tăng cao nhất trong tháng so với cùng kỳ năm trước trong số các phương thức vận tải.

Tính chung 3 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy đạt 1,63 tỷ tấn, tăng 9,1% so với cùng kỳ năm 2018.

**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

Nhu cầu đối với các hãng vận tải số lượng lớn Panamax dự kiến ​​sẽ giảm do quyết định của Trung Quốc về việc hạn chế nhập khẩu than vào năm 2019 dưới mức 2018.

Chính phủ Trung Quốc có kế hoạch kiềm chế nước nhập khẩu than đá 3-4% trong năm 2019, chuyển thành mức giảm khoảng 10 triệu tấn.

Indonesia, Úc, Nga và Mông Cổ là những nhà cung cấp than lớn, cùng chiếm hơn 95% lượng nhập khẩu trong năm 2018. Thương mại của Mông Cổ diễn ra trên đất liền, nhưng việc buôn bán từ các địa điểm quan trọng khác sẽ gây bất lợi cho Panamaxes. Giả sử không có thay đổi về nguồn cung ứng vào năm 2019, thương mại hàng năm bằng đường biển có thể giảm 8,6 triệu tấn, khiến hơn 10 Panamax không có đơn hàng.

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

Tháng 3/2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung Quốc đạt 630 nghìn tấn, tăng 2,4% so với tháng 3/2018.

Như vậy, trong quí đầu năm 2019, hàng không dân dụng đảm nhiệm 1,68 triệu tấn hàng hóa, giảm 1,9% so với cùng kỳ năm 2018.

**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

Shanghai International Airport Co., Ltd. đã báo cáo mức tăng trưởng lợi nhuận ròng 36,7% hàng năm trong quý đầu tiên của năm 2019.

Trong một hồ sơ gửi lên Sở giao dịch chứng khoán Thượng Hải, nhà điều hành sân bay quốc tế Phố Đông Thượng Hải (Shanghai Pudong), cho biết họ đã đạt ược lợi nhuận ròng 1,39 tỷ nhân dân tệ (206 triệu đô la Mỹ) trong quí 1/2019. Doanh thu tăng 21,6% so với cùng kỳ lên 2,77 tỷ nhân dân tệ.

Năm 2018, sân bay quốc tế Shanghai Pudong đã xử lý 74 triệu hành khách và 3,77 triệu tấn hàng hóa và thư, bận rộn thứ hai của đất nước.

 Hãng hàng không Hải Nam (Haina Airlines Holding Co. Ltd.,), hãng hàng không lớn thứ tư của Trung Quốc, đã báo cáo lợi nhuận ròng giảm tới 208% trong năm 2018 sau khi các khoản lỗ chênh lệch tăng đột biến.

Theo báo cáo tài chính hàng năm nộp cho Sở giao dịch chứng khoán Thượng Hải, hãng hàng không Hải Nam đã lỗ 3,59 tỷ nhân dân tệ (533 triệu đô la Mỹ) vào năm ngoái, giảm so với lợi nhuận 3,32 tỷ nhân dân tệ năm 2017. Chi phí tài chính tăng vọt 203,2% so với cùng kỳ lên 6,37 tỷ nhân dân tệ chủ yếu do các khoản lỗ chênh lệch tỷ giá.

Hãng hàng không ngày chứng kiến ​​doanh thu hàng năm tăng 13,1% lên 67,8 tỷ nhân dân tệ khi vận chuyển nhiều hành khách, hàng hóa và thư tín.

Năm ngoái, công ty đã vận chuyển 79,88 triệu hành khách và 559.100 tấn hàng hóa và thư, tăng lần lượt 11,4% và 16,7%. Đội tàu bay của hãng này đạt 463 máy bay vào cuối năm 2018.

Trong quý đầu tiên của năm 2019, lợi nhuận ròng của hãng đạt 1,14 tỷ nhân dân tệ, giảm 14,8% trong khi doanh thu đạt 18,6 tỷ nhân dân tệ, tăng 10,9%.

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 3,15 tỷ tấn trong 3 tháng đầu năm nay, tăng 4,3% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, vận chuyển hàng hóa nước ngoài đạt 1038 triệu tấn, tăng nhẹ khoảng 3,1%.

Sản lượng hàng hóa ngoại thương tăng 5%, trong khi thương mại nội địa tăng 3,1%. Thông lượng container tại các cảng đã tăng 6,1% so với cùng kỳ năm ngoái lên 60,33 triệu đơn vị tương đương 20 feet (TEU).

Cảng Thượng Hải (Trung Quốc) đã duy trì vị trí là cảng container lớn nhất thế giới. Tuy nhiên, dữ liệu mới từ Alphaliner hôm nay cho thấy khoảng cách với cảng đứng thứ hai thế giới là Singapore đang bị thu hẹp.

Cảng Thượng Hải đã công bố thông lượng năm 2018 là 42,01 triệu TEU, tăng trưởng 4,4% vào năm 2017, trong khi Singapore xử lý 36,6 triệu TEU, tăng trưởng 8,7%. Như vậy, khoảng cách giữa hai cảng đã thu hẹp xuống còn 5,41 triệu TEUs so với 6,56 triệu TEU trong năm 2017. Như vậy Singapore đã vượt Thượng Hải để trở thành cảng có tốc độ tăng trưởng tốt nhất về khối lượng trong năm 2018.

120 cảng lớn nhất thế giới đã xử lý 654 triệu tấn vào năm ngoái, tăng 4,9% vào năm 2017. Trong số đó, 104 cảng có khối lượng tăng lên, trong khi 16 cảng giảm và một số cảng thua lỗ lớn.

Cảng Hồng Kông (Trung Quốc) chứng kiến ​​sự sụt giảm lớn nhất về khối lượng, giảm 1,1 triệu TEU, khiến cảng từ vị trí thứ năm xuống thứ bảy trong top 120 với thông lượng 19,6 triệu TEU.

Cơ sở hàng đầu của DP World Dubai tại Dubai cũng chứng kiến ​​khối lượng giảm, 2,7% và với thông lượng hàng năm là 14,95 triệu TEU, khiến vị trí của cảng này từ thứ 10 xuống thứ mười một nhưng vẫn xếp trên cảng Thiên Tân phía bắc Trung Quốc.

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

Theo báo cáo được phát hành bởi DBS Group, hoạt động xây dựng kho đã tăng trưởng nhanh chóng từ năm 2012 do sự phát triển nhanh mạnh của thương mại điện tử tại Trung Quốc. Một số công ty đầu tư vào thị trường bất động sản logistics Trung Quốc trong thời gian đó. Tuy nhiên, đồng Nhân dân tệ (bắt đầu mất giá và các khoản đầu tư vào lĩnh vực kho cũng giảm.

Thị trường bất động sản logistics đã hồi phục. Trong quý 3 năm 2018, nguồn cung kho mới tại các thành phố lớn đã tăng lên 1,19 triệu m2. Khoảng 75% nằm ở các thành phố cấp 1, đó là Bắc Kinh, Thượng Hải, Quảng Châu và Thâm Quyến. Hầu hết người thuê có nhu cầu kho hàng kích thước lớn đạt tổng cộng 727.000 m2 tại các thành phố cấp 1.

Đối với các nhà phát triển và nhà đầu tư, tiếp cận nguồn tài nguyên đất với vị trí tốt vẫn là chìa khóa để bắt kịp tốc độ nhanh chóng.

Các nhà bán lẻ Trung Quốc đang bắt đầu gặt hái những lợi ích của kho thông minh - cơ sở được trang bị robot và cho phép tự động hóa nhiều hơn từ dịch vụ kho tự động và không người lái đầu tiên của Hong Kong.

Các nhà đầu tư kỳ vọng sự gia tăng giá trị bất động sản kho bãi và sự mở rộng không gian kho ở Trung Quốc.

Ở Mỹ, việc nâng cấp các kho truyền thống lên kho thông minh đã vấp phải khó khăn khi chủ sở hữu và người thuê không thống nhất được ai sẽ trả tiền nâng cấp, với chi phí 150- 200 đô la mỗi dặm vuông.

Kho thông minh không chỉ là về công nghệ mà còn liên quan đến việc thay đổi các cơ sở hạ tầng liên quan. Ví dụ tòa nhà phải nâng cấp cấu trúc để chứa thiết bị mới, trần nhà cao hơn và điều hòa không khí mạnh hơn (các robot thường đòi hỏi ngưỡng nhiệt độ phù hợp để đảm bảo độ bền và hạn chế các sự cố do nhiệt) và tất cả những nâng cấp đó có thể khiến chi phí cho công việc nội thất tăng vọt.

Ở Trung Quốc, chi phí lao động thấp là trở ngại chính cho sự tăng trưởng của không gian kho thông minh. Nhưng các nhà bán lẻ lớn của Trung Quốc bao gồm JD.com và Alibaba đang đầu tư vào công nghệ kho thông minh, đưa ra các quyết định và nâng cấp công nghệ khá đơn giản, nhưng đối với các nhà khai thác kho và chủ hàng, làm thế nào để cấu hình một nhà kho phù hợp nhất với yêu cầu của các bên liên quan không phải là đơn giản.