**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 5/2019**

**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** 7](#_Toc5634785)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 7](#_Toc5634786)

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

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 11](#_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:*** 14](#_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: Đường sắt tại Thiểm Tây, Trung Quốc** 4](#_Toc10017959)

[**Hình 2: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc** 7](#_Toc10017960)

[**Hình 3: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc trong 4 tháng đầu năm 2019** 8](#_Toc10017961)

[**Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng** 9](#_Toc10017962)

[**Hình 5: CSX double-stack train tại cảng Virginia (Mỹ)** 10](#_Toc10017963)

[**Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng** 12](#_Toc10017964)

[**Hình 7: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng** 13](#_Toc10017965)

[**Hình 8: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)** 14](#_Toc10017966)

**DANH MỤC BẢNG**

[**Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 4 tháng đầu năm 2019** 8](#_Toc10017974)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

*Tóm tắt:*

*Đến tháng 4/2019, các chỉ số về logistics của Trung Quốc vẫn cơ bản khả quan. Tuy nhiên, theo đánh giá của các chuyên gia Trung Quốc và quốc tế, nếu cuộc chiến thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc kéo dài và mở rộng hơn nữa, ngành kho vận nói riêng và toàn bộ ngành logistics của Trung Quốc sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng trong thời gian tới.*

*Các công ty logistics xuyên biên giới (phần lớn thuộc sở hữu của Trung Quốc) đã ghi nhận số lượng các đơn hàng dịch chuyển nhà máy lớn chưa từng có từ Trung Quốc sang các nước lân cận để tránh áp lực thuế từ Hoa Kỳ.*

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

Theo Hiệp hội logistics và mua hàng Trung Quốc, chỉ số thịnh vượng logistics của Trung Quốc- China Logistics Prosperity Index (LPI) đạt 53,5 trong tháng 4/2019, tăng so với mức 52,6 trong tháng 3/2019

*Tăng trưởng trong hoạt động logistics*

Trong tháng 4/2019, chỉ số khối lượng kinh doanh tăng trong tháng thứ hai liên tiếp, tăng 0,9 điểm phần trăm so với tháng trước lên 53,5, cho thấy sự tăng tốc liên tục các hoạt động logistics. Trong khi đó, chỉ số đơn đặt hàng mới tăng 0,7 điểm phần trăm lên 55,2 trong tháng 4, cho thấy nhu cầu dịch vụ logistics tiếp tục tăng và xu hướng tăng trưởng ổn định trong lĩnh vực này.

*Hàng tồn kho trung bình giảm trong khi doanh thu hàng tồn kho tăng*

Chỉ số hàng tồn kho trung bình giảm 2,0 điểm xuống 49,3 trong tháng 4/2019, trong khi chỉ số vòng quay hàng tồn kho tăng 2,7 điểm lên 55,0, cho thấy nhu cầu của người tiêu dùng tăng, từ đó làm giảm hàng tồn kho trong kho.

*Chỉ số dòng tiền tăng mạnh*

Chỉ số dòng tiền tiếp tục tăng lên 55,0 trong tháng 4/2019, tăng 2,7 điểm so với tháng trước, cho thấy sự cải thiện về khả năng sẵn có của quỹ với việc thực hiện các biện pháp chính sách của Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc để tăng cường cho vay đối với các doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ và các công ty thuộc khu vực tư nhân.

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

Chỉ số kỳ vọng kinh doanh vẫn tương đối cao ở mức 61,3 trong tháng 4/2019, mặc dù thấp hơn so với tháng trước, cho thấy các doanh nghiệp ngành logistics tiếp tục lạc quan về triển vọng kinh doanh trong ba tháng tới.

*Các hành lang vận tải và thương mại ngày càng mở rộng, tạo ra năng lực mới cho ngành logistics và sản xuất, thương mại của Trung Quốc.*

 Thiểm Tây là tỉnh mới nhất tham gia một hành lang thương mại trên biển, tạo thuận lợi cho thương mại giữa các tỉnh miền tây Trung Quốc và các quốc gia và khu vực khác.

**Hình 1: Đường sắt tại Thiểm Tây, Trung Quốc**



Ngoài ra, phải kể đến hành lang thương mại trên đất liền- tuyến thương mại và logistics được xây dựng bởi các khu vực phía tây Trung Quốc và Singapore trong khuôn khổ Sáng kiến ​​trình diễn Trung Quốc-Singapore (Trùng Khánh) về kết nối chiến lược.

Trùng Khánh là một trung tâm hoạt động trong các hành lang này. Hàng hóa được vận chuyển đến Vịnh Beibu ở Khu tự trị dân tộc Choang- Quảng Tây và được chuyển đến các tuyến đường biển. Hành lang này giúp các tỉnh phía tây Trung Quốc và các khu tự trị khác lựa có thêm lựa chọn ngoài vận chuyển hàng hóa từ bờ biển phía đông.

Thiểm Tây, điểm khởi đầu của Con đường tơ lụa cổ đại, trở thành tỉnh thứ chín tham gia vào hành lang sau Trùng Khánh, Quảng Tây, Quý Châu, Cam Túc, Thanh Hải, Khu tự trị Tân Cương, Vân Nam và Khu tự trị Hồi Ninh Hạ.

Theo Han Baochang, tổng giám đốc của Sáng kiến ​​Biểu tình Trung Quốc-Singapore (Trùng Khánh) về Cục Hành chính Kết nối Chiến lược Các tỉnh và khu tự trị dự kiến ​​sẽ cải thiện cơ sở hạ tầng logistics, tăng cường quan hệ thương mại và trao đổi thông tin, cũng như đổi mới trong hoạch định chính sách.

Đến cuối tháng 3/2019, đã có 901 chuyến tàu chở hàng trên các tuyến, bao gồm 166 cảng ở 71 quốc gia và khu vực.

Tuy nhiên, nếu cuộc chiến thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc kéo dài và mở rộng, ngành kinh doanh vận tải container Trung Quốc sẽ sụt giảm trong vòng 12 đến 18 tháng tới.

Theo một báo cáo của công ty Dịch vụ đầu tư Moody, tốc độ tăng trưởng hàng năm của sản lượng container có thể giảm do cuộc chiến thương mại kéo dài giữa Mỹ và Trung Quốc sẽ kìm hãm sự phát triển của ngành kinh doanh vận tải container Trung Quốc trong vòng 12 đến 18 tháng tới.

Tốc độ tăng trưởng hàng năm của sản lượng container có thể giảm xuống rất thấp so với mức 4,7% trong năm 2018 và 8,3% trong năm 2017

Phí xử lý hàng hóa tại cảng, được đo bằng doanh thu trung bình trên mỗi đơn vị tương đương 20 feet (TEU), cũng sẽ giảm, làm giảm tổng doanh thu và lợi nhuận của China Merchants Port Holdings, Hutchison Port Holdings và Shanghai International Port, ba cảng nhà khai thác được theo dõi bởi hãng Moody.

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

Trong quá trình chuyển đổi, các ngành công nghiệp mới nổi đã trở thành một lực lượng liên tục thúc đẩy tăng trưởng kinh tế tại Trung Quốc. Dữ liệu chính thức cho thấy các ngành dịch vụ thông tin và công nghệ hiện đóng góp tới hơn 60% tăng trưởng GDP ở Bắc Kinh.

Trong quý đầu tiên của năm 2019, tỉnh Vân Nam ghi nhận tăng trưởng tổng sản phẩm quốc nội 9,7%, cao nhất trong số 31 tỉnh, thành phố và khu tự trị của Trung Quốc, tiếp theo là tỉnh Quý Châu (9,2%) và khu vực tự trị Tây Tạng (9,1%). Trong khi đó GDP của Trung Quốc tăng 6,4% trong quí 1/2019.

Quý Châu giáp với tỉnh [Tứ Xuyên](https://vi.wikipedia.org/wiki/T%E1%BB%A9_Xuy%C3%AAn) và thành phố [Trùng Khánh](https://vi.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%B9ng_Kh%C3%A1nh) ở phía bắc, giáp với tỉnh [Vân Nam](https://vi.wikipedia.org/wiki/V%C3%A2n_Nam) ở phía tây, giáp với [Quảng Tây](https://vi.wikipedia.org/wiki/Qu%E1%BA%A3ng_T%C3%A2y) ở phía nam và giáp với tỉnh [Hồ Nam](https://vi.wikipedia.org/wiki/H%E1%BB%93_Nam) ở phía đông. Ngành công nghiệp dựa vào tự nhiên của tỉnh là lâm nghiệp. Quý Châu cũng là tỉnh sản xuất thuốc lá lớn thứ ba tại Trung Quốc, và là nơi có thương hiệu thuốc lá Quý Châu nổi tiếng. Các ngành công nghiệp quan trọng khác tại Quý Châu bao gồm năng lượng ([sản xuất điện năng](https://vi.wikipedia.org/wiki/S%E1%BA%A3n_xu%E1%BA%A5t_%C4%91i%E1%BB%87n_n%C4%83ng)) - một phần lớn trong đó được đưa đến Quảng Đông và các tỉnh khác - và khai mỏ, đặc biệt là [than đá](https://vi.wikipedia.org/wiki/Than_%C4%91%C3%A1), [đá vôi](https://vi.wikipedia.org/wiki/%C4%90%C3%A1_v%C3%B4i), [thạch tín](https://vi.wikipedia.org/wiki/Asen), [thạch cao](https://vi.wikipedia.org/wiki/Th%E1%BA%A1ch_cao), và [đá phiến dầu](https://vi.wikipedia.org/wiki/%C4%90%C3%A1_phi%E1%BA%BFn_d%E1%BA%A7u).

Trong quý đầu tiên, giá trị gia tăng của các doanh nghiệp công nghiệp tại Quý Châu tăng trưởng 10,1% so với cùng kỳ năm trước, trong đó có các doanh nghiệp công nghiệp có doanh thu hàng năm từ hoạt động kinh doanh chính đạt 20 triệu nhân dân tệ (2,89 triệu đô la Mỹ) trở lên. Giá trị gia tăng của ngành công nghiệp sản xuất thiết bị tăng 24,3% trong quý đầu tiên so với năm trước, cho thấy hiệu quả của tái cơ cấu công nghiệp, chuyển đổi và nâng cấp cho toàn tỉnh đã dần xuất hiện trong những năm gần đây.

Bên cạnh đó, việc tích hợp dữ liệu lớn (big data) và các nền tảng của Cách mạng công nghiệp 4.0 trong lĩnh vực dịch vụ đã tạo ra sự tăng tốc liên tục ở Quý Châu. Đối với các doanh nghiệp ngành dịch vụ, thu nhập hoạt động của các công ty internet và các công ty có liên quan tăng 134,5% so với cùng kỳ trong hai tháng đầu năm 2019.

Năm 2017, một bản Thỏa thuận Hợp tác về Hành lang Dịch vụ Logistics quốc tế Tứ Xuyên-Quý Châu-Quảng Đông-Hongkong-Macao-Nam Á đã được ký kết giữa Chính quyền Vùng  Kiềm Nam, Hiệp hội Logistics Quảng Đông, Hiệp hội Logistics Hongkong, Liên đoàn Vận tải bộ ASEAN và Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam.

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 4/2019, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 4,49 tỷ tấn, tăng 5,4% so với tháng trước đó và tăng 6,1% so với cùng kỳ năm trước.

Tính chung 4 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 15,3 tỷ tấn, tăng 6,1 % so với cùng kỳ năm 2018.

**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

Trong 4 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa đường bộ chiếm 76,61% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc.

Đứng thứ 2 là đường thủy chiếm 15,58%. Tỷ trọng của vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng tiếp tục giảm, do sụt giảm mạnh về lượng, khiến phương thức này chỉ còn chiếm 0,01% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc trong 4 tháng đầu năm 2019.

**Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 4 tháng đầu năm 2019**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng****(Đvt: 10.000 tấn)** | **Tỷ trọng****(%)** | **So cùng kỳ****(%)** |
| Tổng  | 1,534,258 | 100.00 | 6.10 |
| Đường sắt | 134,873 | 8.79 | 4.60 |
| Đường bộ | 1,175,396 | 76.61 | 5.8 |
| Đường thủy | 223,761 | 14.58 | 8.6 |
| Hàng không dân dụng | 228 | 0.01 | -1.6 |

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 trong 4 tháng đầu năm 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 4/2019 tiếp tục tăng mạnh, đạt 335,4 triệu tấn, tăng 29,2% so với tháng 3/2019 và tăng 10% 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.

**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

Tính chung 4 tháng đầu năm vận chuyển bằng phương thức này đạt 1348 triệu tấn, tăng 4,6% so với cùng kỳ năm 2018.

Vận chuyển đường sắt đa lớp container - Giải pháp tránh tắc nghẽn cho vận chuyển đường sắt giữa Trung Quốc và Châu Âu.

Số lượng tàu chạy giữa Trung Quốc và châu Âu tăng lên hàng năm. Để tránh tắc nghẽn, các công ty logistics đang tìm kiếm các tuyến mới. Giải pháp khác để tăng công suất của Con đường tơ lụa mới là chuyển đổi nó thành hành lang đường sắt chồng được 2 tầng container -“double-stack train” (Như hình dưới). Đại học Khoa học Ứng dụng Zurich và công ty tư vấn hàng đầu Roland Berger đã nghiên cứu khả năng này.

Nghiên cứu dựa trên một thực tiễn là sự kết hợp giữa giao thông đường sắt “double-stack” với các phương thức vận tải khác ở Bắc Mỹ, đặc biệt là ở Mỹ. Nghiên cứu các tuyến đường sắt Bắc Mỹ cho thấy cách giao thông vận tải đường sắt có thể hoạt động mà không phải bù lỗ, ngay cả khi chạy chặng dài, qua những vùng hầu như không có hoạt động kinh tế. Bảy Đường sắt chính loại I của Hoa Kỳ tạo ra tỷ suất lợi nhuận trung bình hơn 35% (dữ liệu năm 2017). Nghiên cứu xem xét khả năng tạo ra một hành lang vận chuyển hàng hóa đường sắt hai tầng trên Con đường Tơ lụa Mới - trên đoạn đường dài 1520 mm xuyên qua Kazakhstan, Nga và Belarus. Đây là phần lớn nhất của hành lang Á-Âu và hầu hết các chuyến tàu sử dụng chính xác cùng một tuyến đường.

**Hình 5: CSX double-stack train tại cảng Virginia (Mỹ)**



Ấn Độ vận hành một mạng lưới gồm tám hành lang đường sắt chuyên dụng vận chuyển hàng hóa “double stack strain” với tổng chiều dài khoảng 10 nghìn km.

Tuy nhiên, hành lang đường sắt “double stack”, ngay cả khi là phiên bản dành riêng cho vận tải hàng hóa, không thể không có sự đầu tư cơ sở hạ tầng để tránh những thách thức và trở ngại chính. Đó là các thông số kỹ thuật cần được theo dõi (tải trọng trục, v.v.), hầm đường sắt, cầu và cầu vượt cấp. Khó khăn nhất là hành lang xếp chồng đôi chuyên dụng vận chuyển hàng hóa không được điện khí hóa do các vấn đề giải phóng mặt bằng với các đường dây trên không.

Vận chuyển đường sắt cao tốc Trung Quốc- Nam Á

Theo ủy ban quản lý đường sắt cao tốc Cam Túc (Lan Châu, Trung Quốc), dịch vụ đường sắt là một phần của liên kết logistics mở rộng giữa miền tây Trung Quốc và Nam Á. Pakistan và các nước Nam Á khác là một thị trường khổng lồ và họ có nhu cầu lớn đối với hàng hóa được sản xuất ở phía tây Trung Quốc. Nếu như vận chuyển hàng bằng đường biển từ các khu vực phía tây Trung Quốc đến Nam Á phải mất 40 ngày thì vận chuyển trên đất liền chỉ mất 10 ngày với chi phí tương tự.

Lan Châu đã ra mắt dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt và đường bộ đầu tiên với Kathmandu, Nepal vào năm 2016. Tuyến đường này là tuyến giao thương đầu tiên giữa Cam Túc và Nam Á.

Vào tháng 10/2019, một tuyến đường thứ hai đã được triển khai, với hành trình từ Lan Châu qua Kashgar ở phía tây bắc Tân Cương của Trung Quốc đến Islamabad, Pakistan.

Tỉnh Cam Túc cũng tham gia các tuyến vận chuyển hàng hóa đường bộ kéo dài giữa Trùng Khánh, Quý Châu và Quảng Tây và các nước Đông Nam Á.

Năm 2018, ngành đường sắt Lan Châu đã triển khai tổng cộng 185 chuyến tàu đi đến Châu Âu, Trung và Nam Á.

Vật liệu nhôm và nông sản như hành tây từ Cam Túc được vận chuyển về phía nam, trong khi các loại trái cây và thủy sản nhiệt đới được vận chuyển từ Đông Nam Á đến người tiêu dùng ở vùng nội địa phía tây bắc Trung Quốc.

Số liệu của Hải quan của Lan Châu cho thấy trong 3 tháng đầu năm 2019, giao thương giữa tỉnh Cam Túc và các quốc gia trong tuyến Vành đai và Đường bộ đạt 4,78 tỷ nhân dân tệ (713 triệu đô la Mỹ), tăng 6% so với cùng kỳ năm ngoái.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ (đường cao tốc) của Trung Quốc đạt 3,55 tỷ tấn trong tháng 4 năm 2019, tăng 5,6% so với tháng 4/2018.

Tính chung 4 tháng đầu năm, vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ đạt 11,7 tỷ tấn, tăng 5,8% so với cùng kỳ năm 2018.

Vận chuyển đường bộ xuyên quốc gia của Trung Quốc theo các tuyến Á- Âu dự báo sẽ tiếp tục tăng trưởng, và là động lực quan trọng cho duy trì tăng trưởng vận chuyển đường bộ trong thời gian tới.

Theo Liên hiệp vận chuyển đường bộ quốc tế (IRU), sử dụng vận tải đường bộ giữa Trung Quốc và châu Âu có thể tiết kiệm tới 10 ngày thời gian giao hàng so với đường sắt và chi phí thấp hơn nhiều so với vận chuyển hàng không.

Vận chuyển hàng hóa bằng xe tải giữa Trung Quốc và châu Âu được dự báo sẽ tăng đáng kể sau khi thử nghiệm thành công chuyến xe chở đầy thiết bị sản xuất công nghệ cao với ành trình dài 6.840 dặm từ Dornstadt ở miền nam nước Đức đến Thượng Hải. Chiếc xe tải chở hàng đã đi qua Đức, Ba Lan, Bêlarut, Nga và Kazakhstan trước khi vào Trung Quốc cho chặng cuối của hành trình. Đây cũng là dịch vụ vận tải hàng hóa từ châu Âu đến Thượng Hải đầu tiên của Công ty quản lý chuỗi cung ứng Tô Châu Daoxin của Tô Châu, tỉnh Giang Tô, Trung Quốc.

**Hình 6: 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)**

Trong tháng 4/2019, có hơn 599 triệu tấn hàng hóa được vận chuyển bằng đường thủy nội địa và đường biển tại Trung Quốc, tăng 7,2% so với cùng kỳ năm trước.

Tính chung 4 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy đạt 2,23 tỷ tấn, tăng 8,6% so với cùng kỳ năm 2018.

**Hình 7: 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

 Theo một báo cáo được công bố bởi Sàn giao dịch vận tải Thượng Hải, vận chuyển container đường biển của Trung Quốc cho mục đích xuất khẩu tiếp tục giảm trong tháng 4/2019 do nhu cầu yếu. Chỉ số vận chuyển hàng hóa container Trung Quốc (CCFI) trung bình đạt 799,65 trong tháng 4/2019, giảm 3,8% so với tháng trước. Tuy nhiên, mức giảm này thấp hơn so với mức giảm 6,3% trong tháng 3/2019.

Tính chung bốn tháng đầu năm 2019, chỉ số CCFI trung bình đạt 839,88, tăng từ mức trung bình 817,8 của cả năm 2018.

Các chỉ số phụ cho hầu hết các tuyến vận chuyển đã giảm trong tháng 4/2019, trong đó tuyến Trung Quốc- Nam Phi giảm lớn nhất (9%) so với một tháng trước đó. Tuyến châu Âu và tuyến Địa Trung Hải chứng kiến các chỉ số phụ lần lượt giảm 8,4% và 7,4%.

CCFI theo dõi giá cước vận chuyển 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. Chỉ số được đặt ở mức 1.000 vào ngày 1 tháng 1 năm 1998.

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

Tháng 4/2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung Quốc tiếp tục đà sụt giảm, chỉ đạt 600 nghìn tấn, giảm 5% so với tháng trước và giảm 0,7% so với cùng kỳ năm trước.

Như vậy, trong 4 tháng đầu năm 2019, hàng không dân dụng chuyên chở 2,28 triệu tấn hàng hóa, giảm 1,6% so với cùng kỳ năm 2018.

**Hình 8: 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

Vận chuyển hàng khóa bằng hàng không của Trung Quốc sụt giảm theo xu hướng chung của khu vực. Tháng 4 năm 2019, khối lượng hàng hóa hàng không tuyến châu Á-Thái Bình Dương giảm 9,1% so với cùng kỳ năm ngoái, do sự gián đoạn đối với chuỗi cung ứng toàn cầu trong bối cảnh căng thẳng thương mại gia tăng, đặc biệt là giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc.

Hiệp hội hàng không dân dụng quốc tế (AAPA) cho biết đà sụt giảm của các đơn hàng xuất khẩu ảnh hưởng trực tiếp đến khối lượng vận chuyển hàng không.

FTKs của các hãng vận chuyển hàng không khu vực châu Á-Thái Bình Dương đã giảm 3,4% so với cùng kỳ vào tháng 3 năm 2019, sau khi giảm 4,8% trong tháng 01/2019 và giảm 12% vào tháng 02/2019. Sự sụt giảm FTK phản ánh dấu hiệu chững lại trong thương mại toàn cầu.

Tuyến Châu Á-Châu Âu phục hồi sau bốn tháng tăng trưởng âm, trong khi tuyến Châu Á-Bắc Mỹ và trong nội bộ Châu Á tiếp tục ghi nhận khối lượng giảm. Tăng trưởng FTK tăng ở các thị trường quốc tế nhỏ hơn, bao gồm mức tăng trưởng 4,9% tại thị trường châu Á-châu Phi. Hệ số tải hàng hóa ở Châu Á- Thái Bình Dương đạt 55,6%.

Kể từ quý cuối năm 2018, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng hàng không đã sụt giảm khi tranh chấp chưa được giải quyết và đe dọa thuế quan thương mại dẫn đến dòng chảy thương mại quốc tế chậm lại.

Các hãng hàng không lớn nhất của Trung Quốc tìm kiếm sự bồi thường từ Công ty Boeing vì sự chậm trễ và tổn thất đơn hàng do sự cố máy bay 737 Max.

Air China Ltd. và China Southern Airlines Co. đã đệ đơn yêu cầu chính thức với nhà sản xuất máy bay của Hoa Kỳ về bồi thường tổn thất do sự cố ngừng bay dòng máy bay 737 Max.

Theo Cục Hàng không Dân dụng Trung Quốc 65% hành khách nội địa đã sử dụng dịch vụ bay của các hãng hàng không Trung Quốc vào năm 2018 và dòng máy bay này đảm nhận một lượng lớn số ghế.

Máy bay 737 MAX bị cấm bay tại nhiều nước vì những lo ngại về an ninh và các vấn đề kỹ thuật vẫn chưa được giải quyết, gây khó khăn thiệt hại lớn cho các hãng hàng không Trung Quốc, do đó một công ty có thể yêu cầu quyền lợi hợp pháp của mình.

Các tuyên bố có thể giúp các hãng hàng không tăng sức ép đòi Boeing bồi thường khi ảnh hưởng của Trung Quốc trong thị trường hàng không thế giới tăng mạnh trong những năm gần đây. Các hãng khác của Trung Quốc bao gồm Xiamen Airlines Co., Hainan Airlines Holding Co, Shenzhen Airlines Co. và Công ty Shandong Airlines cũng đã nhận các đợt giao hàng 727 Max, trong khi Ruili Airlines Co., Donghai Airlines Co. và Okay Airways đang chờ nhận các đơn hàng đầu tiên. Nếu sự cố của dòng máy bay này không được giải quyết thì thiệt hại sẽ càng tăng lelen trong thowfif gian tới.

Cơ quan quản lý hàng không Hoa Kỳ hy vọng các đề xuất sửa chữa phần mềm của Boeing cho dòng máy bay này sẽ sớm được thực hiện, và sau đó sẽ bắt đầu xem xét lại các chuyến bay thử nghiệm và đầu vào từ một ban cố vấn kỹ thuật.

Trong khi đó, Boeing đang hoàn thiện bản cập nhật cho một hệ thống phần mềm liên quan đến cả hai sự cố. Chuyến bay 610 của Lion Air là chiếc Max đầu tiên gặp nạn, ở vùng biển ngoài khơi Indonesia vào cuối tháng 10/2019 làm tử vong 189 người trên máy bay. Chưa đầy năm tháng sau, một chiếc Max thứ hai đã bị rơi ở Ethiopia, khiến 157 hành khách thiệt mạng.

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 4,29 tỷ tấn trong 4 tháng đầu năm nay, tăng 4,2% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, các cảng duyên hải đảm nhận 2,91 tỷ tấn hàng hóa, tăng 2,9% so với cùng kỳ năm trước.

Hàng hóa ngoại thương thông qua cảng Thiên Tân (một cảng ở phía Bắc Trung Quốc đã tăng 7,8% so với cùng kỳ trong bốn tháng đầu năm do nhập khẩu mạnh hơn. Theo số liệu của Cơ quan Hải quan Thiên Tân, giá trị thương mại đạt 441,6 tỷ nhân dân tệ (63,9 tỷ đô la Mỹ) trong 4 tháng đầu năm 2019. Xuất khẩu tăng 2,1% so với cùng kỳ lên tới 207,1 tỷ nhân dân tệ trong khi nhập khẩu tăng 13,4% lên mức 234,5 tỷ nhân dân tệ, cơ quan hải quan cho biết. Chỉ riêng ngoại thương trong tháng 4/2019 đã tăng trưởng với tốc độ hàng năm hơn 14,2% lên 118,2 tỷ nhân dân tệ. Ba nhóm hàng xuất khẩu chính qua cảng này gồm có thép, nông sản và dệt may trong khi ba sản phẩm nhập khẩu hàng đầu là ô tô, nông sản và dầu thô.

Khí đốt tự nhiên và dầu thô đã thúc đẩy tăng trưởng nhập khẩu tăng 5,6 điểm phần trăm. Trong bốn tháng đầu năm nay, nhập khẩu khí đốt tự nhiên đạt 3,1 triệu tấn, tăng 110% so với cùng kỳ năm ngoái, trong khi giá trị nhập khẩu tăng 170% lên 12,5 tỷ nhân dân tệ.

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

Cuộc “di cư” sản xuất do chiến tranh thương mại Mỹ-Trung thúc đẩy sự bùng nổ cho các công ty logistics Trung Quốc. Các công ty logistics xuyên biên giới đã gấp rút giúp các nhà sản xuất Trung Quốc di chuyển khỏi thị trường nội địa sang các nước lân cận. Số lượng các công ty chuyển đến Đài Loan, Việt Nam, Campuchia, Thái Lan và các khu vực khác của Đông Nam Á ngày càng tăng. Điều này không chỉ do chiến tranh thương mại, mà còn do chi phí lao động tăng và đáp ứng các quy định về môi trường ở Trung Quốc cũng dẫn đến các công ty tìm kiếm các trung tâm sản xuất rẻ hơn trong những năm gần đây.

Ví dụ, công ty R & T Transport có trụ sở tại Quảng Châu đã giúp 10 công ty chuyển toàn bộ nhà máy của họ ra khỏi Trung Quốc kể từ năm 2018 và 500 công ty chuyển một phần sản xuất sang nước khác.

Hàng rào thuế quan của Mỹ đã thúc đẩy xu hướng trên, buộc các nhà sản xuất di chuyển từ trung tâm công nghiệp Trung Quốc sang các khu công nghiệp mới được xây dựng ở các nước láng giềng.

Khi cuộc chiến thương mại leo thang trong những tuần gần đây, tốc độ của cuộc di cư cũng tăng tốc. Vào ngày 10/5/2019, Mỹ đã tăng thuế đối với 200 tỷ đô la hàng hóa Trung Quốc từ 10% lên 25%. Một danh sách hàng hóa mới phải chịu mức thuế 25%, bao gồm gần như tất cả hàng xuất khẩu của Trung Quốc sang Hoa Kỳ, trị giá ước tính 300 tỷ USD.

Overland Total Logistics (OTL), một công ty có trụ sở tại Quảng Tây (Trung Quốc) đã giúp 300 nhà sản xuất chuyển giao một phần dây chuyền sản xuất, cũng như nguyên liệu và thiết bị cho các nhà máy mới được xây dựng của họ ở Đông Nam Á. Trong số đó có các nhà sản xuất tấm pin mặt trời quang điện, hàng điện tử và khuôn mẫu.

Các công ty nhỏ hơn cũng đang phải điều chỉnh kế hoach logistics của mình khi khách hàng của họ - các nhà sản xuất lớn hơn – chuyển sang Việt Nam hoặc Indonesia. Trong chuỗi cung ứng, hệ sinh thái của các nhà cung cấp nguyên vật liệu, phụ kiện… thường ở xung quanh những công ty lớn. Khi các công ty lớn rời khỏi Trung Quốc, hệ sinh thái này cũng di chuyển theo, dẫn đến một cuộc di cư lớn của các nhà cung cấp nguyên liệu thô, bán thành phẩm và thành phẩm.

Năng lực hiện tại của OTL lên tới 500 xe tải 45 feet với hơn 1.000 tài xế, cung cấp dịch vụ logistics tận nhà để giao nhận, vận chuyển, xử lý hàng hóa và kho bãi cho các công ty sản xuất Trung Quốc và các nhà máy mới được xây dựng tại sáu quốc gia ở Nam Á: Singapore, Thái Lan, Việt Nam, Malaysia, Lào và Campuchia.

Xu hướng, đã được tiến hành trong nhiều năm, ngày càng trở nên hiệu quả, với việc chuyển đổi nguyên liệu và linh kiện từ các nhà máy Trung Quốc sang các đối tác của họ ở Đông Nam Á diễn ra ngày càng nhanh chóng.