**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 6/2018**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình chung** 3](#_Toc519068016)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 3](#_Toc519068017)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 3](#_Toc519068018)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt:*** 5](#_Toc519068019)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 7](#_Toc519068020)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường thủy*** 8](#_Toc519068021)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 9](#_Toc519068022)

[***2.6.*** ***Vận chuyển đường ống*** 11](#_Toc519068023)

[**3.** **Các hoạt động khác:** 11](#_Toc519068024)

[***3.1.*** ***Cảng biển*** 12](#_Toc519068025)

[***3.2.*** ***Cửa khẩu*** 13](#_Toc519068026)

[***3.3.*** ***Thủ tục hải quan*** 13](#_Toc519068027)

[***3.4.*** ***Phân tích sâu:*** 14](#_Toc519068028)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc các tháng 2017-2018 4](#_Toc519068035)

[Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc (5 tháng 2018) 5](#_Toc519068036)

[Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của Trung Quốc qua các tháng (10.000 tấn) 6](#_Toc519068037)

[Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ của Trung Quốc 2017-2018 (10.000 tấn) 7](#_Toc519068038)

[Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy của Trung Quốc (2017-2018) (10.000 tấn) 8](#_Toc519068039)

[Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (10.000 tấn) 9](#_Toc519068040)

[Hình 7: Lượng hàng hóa qua các cảng chính của Trung Quốc 12](#_Toc519068041)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc trong 5 tháng đầu năm 2018 4](#_Toc519068046)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình chung**

Ngành logistics của Trung Quốc đã cho thấy sự tăng trưởng đáng kể vào tháng 5/2018. Liên đoàn Logistics và Mua hàng của Trung Quốc công bố chỉ số hoạt động logistics trong tháng 5/2018 đạt 56,1%, tăng so với mức 54,6% trong tháng 4/2018.

Chỉ số phụ cho các đơn đặt hàng mới đã tăng từ mức 52,9% trong tháng 4/2018 lên mức 54,5%, trong khi đó giá trị hàng tồn kho ở mức 52%, tăng từ 51,4% trong tháng 4/2018.

Lĩnh vực sản xuất của nước này trong tháng 5 tăng trưởng mạnh, chỉ số quản lý mua hàng tăng 51,9%.

Thị trường logistics bên thứ ba (3PLs) tại Trung Quốc được dự đoán sẽ tăng trưởng với tốc độ ổn định khoảng 9% trong giai đoạn dự báo (2018-2022). Những yêu cầu ngày càng tăng của các chủ hàng cũng như người mua bắt buộc các bên phải giảm chi phí hàng tồn kho và giảm thiểu rủi ro, qua đó thúc đẩy triển vọng tăng trưởng cho thị trường hậu cần của bên thứ ba tại Trung Quốc cho đến cuối năm 2021.

Một số thách thức mà một công ty gặp phải là chi phí lưu trữ hàng tồn kho, nguy cơ thiếu hàng tồn kho và giao hàng không hiệu quả cho khách hàng. CKhi các công ty này thuê dịch vụ 3PL, họ chuyển các rủi ro liên quan đến hàng tồn kho của họ cho nhà cung cấp dịch vụ 3PL để tiết kiệm chi phí quản lý hàng tồn kho của họ.

Với xu hướng phát triển công nghệ nhanh chóng tại Trung Quốc các nhà cung cấp 3PL chuyên nghiệp tại nước này đang ngày càng tập trung vào quản lý luồng hàng tồn kho hiệu quả và giao hàng kịp thời để cung cấp các dịch vụ bổ sung như đóng gói, xác định xu hướng bán hàng cho nhiều loại sản phẩm khác nhau.

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 5/2018, vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 400 triệu tấn, tăng 8,5% so với cùng kỳ năm trước. Tính chung 5 tháng đầu năm 2018, tổng lượng hàng hóa vận chuyển đạt 18,85 tỷ tấn, tăng 7% so với cùng kỳ.

Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc các tháng 2017-2018

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 trong 5 tháng đầu năm 2018

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng** **(10.000 tấn)** | **Tỷ trọng (%)** | **So cùng kỳ (%)** |
| Tổng  | 1,885,947 | 100.00 | 7.0 |
| Đường sắt | 162,801 | 8.63 | 7.2 |
| Đường bộ | 1,457,974 | 77.31 | 8.0 |
| Đường thủy | 264,878 | 14.04 | 1.9 |
| Hàng không dân dụng | 294 | 0.02 | 6.6 |

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

Vận tải đường bộ đảm nhiệm khoảng 77,31% lượng hàng hóa vận chuyển trong 5 tháng đầu năm 2018, tiếp theo là đường thủy (14,04%) và đường sắt 8,63%. Tỷ trọng của ngành hàng không dân dụng vẫn giữ ở mức rất nhỏ (0,02%).

**Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc (5 tháng 2018)**

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 tăng giảm theo biểu đồ hình sin kể từ đầu năm đến nay, sau khi giảm trong tháng 4/2018 so với tháng trước đó thì đã tăng trở lại trong tháng 5. Tính chung trong 5 tháng đầu năm 2018 đạt 1,62 tỷ tấn, tăng 7,2% so với cùng kỳ năm 2017.

Đặc biệt trong tháng 5/2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt có tốc độ tăng trưởng so với cùng kỳ năm trước cao nhất trong số các phương thức vận tải, tăng 11,8%. Tuy nhiên, tính chung 5 tháng thì tăng trưởng của vận tải hàng hóa đường sắt chỉ đứng thứ 2, sau vận tải đường bộ.

**Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của Trung Quốc qua các tháng (10.000 tấn)**

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

Trung Quốc vẫn đang đẩy mạnh quá trình mở rộng phạm vi hoạt động của ngành đường sắt ra khu vực và quốc tế. Tháng 6/2018, Tổng giám đốc Tập đoàn Đường sắt Trung Quốc và Chủ tịch của công ty Đường sắt Nga, Oleg Belozerov đã ký vào Bản ghi nhớ về tổ chức vận tải hàng hóa đường sắt tốc độ cao trên trục Trung Quốc-Nga-Châu Âu. Buổi lễ diễn ra trong một chuyến tàu cao tốc Bắc Kinh - Thiên Tân, với sự chứng kiến của tổng thống Nga Vladimir Putin, và Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình.

Theo thỏa thuận, hai nước sẽ cùng phát triển các dịch vụ vận tải và vận chuyển hàng hóa đường sắt, bao gồm cả dịch vụ vận chuyển tốc hành giữa Trung Quốc, Nga và châu Âu.

Công ty Đường sắt Nga và China Railway Corp sẽ tiến hành phân tích thị trường vận chuyển hàng hóa đường sắt cho các dịch vụ chuyển phát nhanh và thương mại điện tử xuyên biên giới, bao gồm dự báo khối lượng vận chuyển và các sản phẩm mới. China Railway Express, RZD-Logistics và Công ty Hành khách Liên bang Nga sẽ vận hành dịch vụ vận tải.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ tiếp tục xu hướng tăng từ tháng 3/2018 đến nay, tính chung 5 tháng đầu năm 2018 đạt 14,57 tỷ tấn, tăng 8% so với cùng kỳ năm 2017. Đây cũng là mức tăng trưởng cao nhất trong số các phương thức vận tải trong 5 tháng đầu năm.

**Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ của Trung Quốc 2017-2018 (10.000 tấn)**

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

Theo công ty tư vấn quản lý toàn cầu Bain & Company, Trung Quốc đã trở thành thị trường vận tải đường bộ lớn nhất thế giới và vận tải đường bộ của quốc gia đã lên tới 6,1 nghìn tỷ tấn với một đội gồm hơn 5 triệu xe tải hạng nặng và hơn 14 triệu chiếc và xe tải trung bình.

Trung Quốc đang hướng tới cải tạo giao thông đường bộ của mình với xe tải không người lái. Một loạt các công ty trong đó có Tập đoàn Manbang, nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa lớn nhất của Trung Quốc, đang phát triển các công nghệ tự động hóa nhằm nâng cao hiệu quả tổng thể của ngành vận tải.

So với các loại xe chở khách không người lái, xe chở hàngk bao gồm xe tải không người lái theo một lộ trình cố định, ví dụ, từ kho này sang nhà kho khác, và chạy trong điều kiện đường tương đối đơn giản. Đó cũng là một trong những lý do tại sao xe thương mại có khả năng được thương mại hóa nhanh hơn so với xe chở khách.

* 1. **Vận chuyển đường thủy**

Tháng 5/2018, vận chuyển bằng đường thủy của Trung Quốc đạt trên 588 triệu tấn, tăng 5,4% so với cùng kỳ năm trước.

Tính chung 5 tháng năm 2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy đạt 2,64 tỷ tấn, tăng 1,9% so với cùng kỳ năm 2017 và chiếm 14,04% tổng lượng hàng hóa vận chuyển trong 5 tháng đầu năm.

**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy của Trung Quốc (2017-2018) (10.000 tấn)**

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

 Ngân hàng Thế giới vừa phê duyệt khoản vay 150 triệu đô la Mỹ để nâng cao năng lực và độ tin cậy của giao thông đường thuỷ nội địa dọc theo sông Hàn ở tỉnh Hồ Bắc của Trung Quốc. Dự án sẽ tăng cường kết nối giữa các khu vực miền Trung và miền Tây kém phát triển và các tỉnh miền Đông thịnh vượng hơn, thúc đẩy phương thức vận tải xanh và sản xuất năng lượng tái tạo.

Là một phần của Vành đai kinh tế sông Dương Tử, Trung Quốc đang di dời các ngành công nghiệp ở các khu vực nội địa kém phát triển ở giữa và thượng nguồn của sông Dương Tử. Điều này đòi hỏi một phương tiện vận tải đa phương thức hiệu quả có thể di chuyển hàng hóa trên một khoảng cách dài một cách bền vững.

Dự án cải tạo đường thủy nội địa Hồ Bắc sẽ xây dựng Khu liên hợp thủy điện hàng hải Yakou ở giữa sông Hàn. Nó sẽ nâng cấp khoảng 53 km đường thủy giữa Yakou và Cuijiaying Complex đến các tiêu chuẩn điều hướng Cấp III và giúp cho các khoản đầu tư hoàn thành tại các thác khác để nhận ra năng lực điều hướng và lợi ích kinh tế. Trạm thủy điện sẽ cung cấp năng lượng tái tạo cho thành phố Yicheng, cách Yakou 16 km.

Dự án cũng sẽ cung cấp thủy lợi cho hơn 5.300 ha đất nông nghiệp hiện có. Các lợi ích dự kiến ​​khác của dự án bao gồm giảm đáng kể chi phí nâng, cải thiện khả năng phục hồi lũ lụt và tạo ra cảnh quan tốt hơn cho du lịch giải trí.

Tổng mức đầu tư của dự án là 515,13 triệu USD; khoản vay IBRD sẽ tài trợ 150 triệu đô la Mỹ và Chính quyền tỉnh Hồ Bắc sẽ đầu tư 365,13 triệu đô la Mỹ. Khoảng 5.61 triệu cư dân dọc sông Hàn dự kiến ​​sẽ được hưởng lợi từ sự phát triển kinh tế và cải thiện sinh thái do chế độ vận chuyển xanh hơn mang lại.

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

Vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung Quốc đạt 630.000 tấn trong tháng 5/2018, tăng 4,1% so với cùng kỳ năm trước và đạt 2,94 triệu tấn trong 5 tháng đầu năm 2018, tăng 6,6%.

**Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (10.000 tấn)**

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

Nhu cầu vận chuyển hàng không năm 2017 và vào quý 1 năm 2018 được thúc đẩy bởi tăng trưởng kinh tế và thương mại, đặc biệt, với sự tăng trưởng thương mại điện tử và chu kỳ kho hàng tồn kho rộng hơn, giữ không gian chặt chẽ và cước vận chuyển cao. Tuy nhiên, bước vào quí 2, vận chuyển chậm lại.

Ngành hàng không đang chuẩn bị cho một kịch bản xấu nhất để ứng phó với những thách thức của cuộc chiến thương mại có nguy cơ lan rộng trên toàn cầu, nhưng hầu hết các hàng hóa bị ảnh hưởng bởi thuế quan thường không được vận chuyển bằng đường hàng không.

Các chính sách bảo hộ tổng thể của chính quyền Trump có thể có tác động làm giảm bớt nền kinh tế toàn cầu nói chung và ngăn cản sự gia tăng khối lượng vận chuyển hàng hóa dự kiến.

Tuy nhiên, cần lưu ý rằng, Trung Quốc là một thị trường quan trọng cho Boeing và Airbus khi nước này dự kiến ​​sẽ vượt Mỹ để trở thành thị trường hàng không lớn nhất thế giới vào đầu năm 2022. Boeing dự đoán Trung Quốc sẽ cần hơn 7.200 máy bay mới trị giá trên 1 nghìn tỷ USD trong 20 (tới năm 2036).

Đơn đặt hàng Airbus trị giá 18 tỷ đô la Mỹ, nếu được xác nhận, sẽ gửi một tín hiệu mạnh mẽ tới Hoa Kỳ rằng Trung Quốc có các lựa chọn hiệu quả đổi với ngành hàng không cucar mình. Thay vì lựa chọn Boeing, cuộc chiến thương mại với Mỹ sẽ thúc đẩy Trung Quốc có những đơn đặt hàng với Airbus.

Tuy nhiên, Trung Quốc và các hãng vận tải của mình sẽ gặp bất lợi nếu họ chỉ có một nhà cung cấp máy bay vì họ sẽ mất lợi thế đàm phán về giá với Airbus. Ngoài ra, các hãng hàng không sẽ có rất ít thời gian để thay đổi đơn đặt hàng giữa các nhà sản xuất máy bay do các dòng máy bay phổ biến đã được đưa vào vận hành, chẳng hạn như A320neo, được bán hết thông những đơn đặt hàng đến năm 2020.

* 1. **Vận chuyển đường ống**

Trung Quốc đang có kế hoạch kết hợp các công trình đường ống dẫn dầu và khí đốt thuộc sở hữu của ba công ty năng lượng quốc gia, trị giá tới 500 tỷ nhân dân tệ (78 tỷ đô la). Đây là một trong những nỗ lực cải tổ các doanh nghiệp nhà nước và hợp lý hóa năng lực công nghiệp cũng như bảo vệ môi trường thông qua sử dụng khí tự nhiên hơn thay vì than để cắt giảm ô nhiễm.

Công ty đường ống quốc gia sẽ được tạm thời đặt tên là China Pipelines Corp.,. Theo kế hoạch, các quỹ do nhà nước kiểm soát và tư nhân sẽ bơm vốn đủ để giảm số lượng cổ phần kết hợp do ba công ty dầu mỏ nắm giữ xuống còn khoảng 50%. Công ty sau đó có thể nộp đơn xin chào bán lần đầu ra công chúng,. Đề xuất này chưa được hoàn thiện và có thể thay đổi.

Đây cũng là cơ hội tham gia lĩnh vực này cho các nhà cung cấp bên thứ ba đối với các tài sản hoạt động chủ yếu bởi các tập đoàn quốc doanh gồm Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Trung Quốc, Tập đoàn Hóa dầu Trung Quốc và Tập đoàn Dầu khí ngoài khơi (offshore) Trung Quốc nhằm đáp ứng nhu cầu đang tăng mạnh cũng như tránh tình trạng gián đoạn nguồn cung như đã diễn ra vào mùa đông năm ngoái.

Theo thống kê sơ bộ, mạng lưới đường ống dẫn khí của Trung Quốc kéo dài 70.000 km (43.500 dặm), trong đó 3 tập đoàn trên kiểm soát khoảng 66.000 km. PetroChina, nhà sản xuất và nhập khẩu khí đốt lớn nhất của Trung Quốcquản lý khoảng 70%.

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

Lượng hàng hóa qua các cảng biển chính của Trung Quốc trong 5 tháng đầu năm 2018 đạt 3,77 tỷ tấn, tăng 3,6% so với cùng kỳ năm trước.

**Hình 7:** **Lượng hàng hóa qua các cảng chính của Trung Quốc**

**(từ 3/2017-4/2018). Đvt: 10.000 tấn**

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

Tập đoàn cảng Zhoushan Ningbo, quản lý khu cảng Ningbo và Zhoushan ở Trung Quốc đã tham gia Hiệp hội cảng và cảng quốc tế, sau Diễn đàn hợp tác quốc tế cảng biển đường tơ lụa diễn ra ở Ningbo vào giữa tháng 6/2018.

Ningbo và Zhoushan là tổ hợp khu cảng lớn nhất thế giới. Trong năm 2017, tập đoàn này xử lý tổng sản lượng hàng hóa đạt 1 tỷ tấn. Khu phức hợp cảng là một phần của Con đường tơ lụa Hàng hải và có các cảng nước sâu lớn nhất ở Trung Quốc. Các kết nối hàng hải của cảng tăng đáng kể sau sáng kiến Vành đai –Con đường của Trung Quốc. Ngoài ra, cảng cũng đưa ra các dịch vụ vận tải đường sắt cung cấp dịch vụ cho hơn 30 thành phố ở Trung Quốc cũng như các quốc gia ở Trung và Bắc Á và Đông Âu. Khối lượng vận chuyển container của vận tải đường sắt dự kiến sẽ vượt 400.000 TEU trong năm nay, tăng 60% so với năm 2017. Ningbo-Zhoushan đã xử lý hơn 10 triệu TEU từ các quốc gia dọc theo Vành đai- Con đường vào năm 2017, tăng 16% so với 2016

* 1. ***Cửa khẩu***

Quốc vụ viện Trung Quốc đã phê chuẩn mở rộng cửa khẩu Phòng Thành Cảng. Điều này có ý nghĩa quan trọng đối với việc đẩy nhanh phát triển ngành công nghiệp gần cảng, giảm chi phí logistics của doanh nghiệp, tăng cường nội lực của ngành ngoại thương, du lịch qua biên giới, du lịch trên biển của Phòng Thành Cảng.

Phòng Thành Cảng là một [địa cấp thị](https://vi.wikipedia.org/wiki/%C4%90%E1%BB%8Ba_c%E1%BA%A5p_th%E1%BB%8B) ven biển phía nam thuộc tỉnh Quảng Tây, giáp biên giới với tỉnh [Quảng Ninh](https://vi.wikipedia.org/wiki/Qu%E1%BA%A3ng_Ninh)([Việt Nam](https://vi.wikipedia.org/wiki/Vi%E1%BB%87t_Nam)) ở phía tây nam, huyện [Ninh Minh](https://vi.wikipedia.org/wiki/Ninh_Minh) (địa cấp thị [Sùng Tả](https://vi.wikipedia.org/wiki/S%C3%B9ng_T%E1%BA%A3)) ở phía tây, địa cấp thị [Khâm Châu](https://vi.wikipedia.org/wiki/Kh%C3%A2m_Ch%C3%A2u) ở phía đông, huyện [Phù Tuy](https://vi.wikipedia.org/wiki/Ph%C3%B9_Tuy) (địa cấp thị Sùng Tả) ở phía bắc, quận [Ung Ninh](https://vi.wikipedia.org/wiki/Ung_Ninh) (địa cấp thị [Nam Ninh](https://vi.wikipedia.org/wiki/Nam_Ninh)) ở phía đông bắc. Phía nam là [vịnh Bắc Bộ](https://vi.wikipedia.org/wiki/V%E1%BB%8Bnh_B%E1%BA%AFc_B%E1%BB%99).

Việc mở rộng cửa khẩu Phòng Thành Cảng cùng với việc mở rộng cửa khẩu đường bộ Động Trung (bao gồm lối thông quan Lý Hỏa), mở rộng cửa khẩu đường bộ Đông Hưng (Trung Quốc) đến cầu Bắc Luân 2 (Việt Nam), đã hình thành một bố cục phát triển bổ sung lẫn nhau hướng ra biển, ra biên giới của Phòng Thành Cảng, thiết lập một nền tảng cho sự phát triển kinh tế của khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ, tạo thuận lợi đẩy nhanh phát triển ngoại thương Quảng Tây.

Cửa khẩu Phòng Thành Cảng sẽ thúc đẩy xây dựng cơ sở hạ tầng, sau khi Tổng cục Hải quan và các ngành chức năng nghiệm thu xong sẽ chính thức đi vào hoạt động.

* 1. ***Thủ tục hải quan***

Tổng cục Hải quan của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa (GACC) đang thay đổi các yêu cầu về khai thác và xuất khẩu hải quan Trung Quốc (CCAM) theo Thông báo GACC số 56. Các yêu cầu mới bao gồm dữ liệu phải được chia sẻ bằng điện tử với GACC cho tất cả hàng nhập khẩu trong và ngoài nước và xuất khẩu từ Trung Quốc.

Các nội dung sau đây là bắt buộc:

* Mã doanh nghiệp của người gửi hàng phải được hiển thị trên AWB giấy và trong dòng OCI của thông điệp FWB / FHL
* Số nhận dạng tín dụng xã hội thống nhất của người nhận hàng (USCI) phải được hiển thị trên giấy AWB và trong dòng OCI của thông báo FWB / FHL
* Người liên hệ, tên và số liên lạc của người nhận hàng phải được hiển thị trên giấy AWB và trong các mục dữ liệu SHP và CNE của thông báo FWB và FHL
* Người gửi và số điện thoại của người nhận hàng.
	1. ***Phân tích sâu:***

42% thương mại điện tử toàn cầu đang diễn ra ở Trung Quốc và nền kinh tế kỹ thuật số của Trung Quốc đã tăng trưởng mạnh trong thập kỷ qua, đang mở ra những cánh cửa mới cho ngành dịch vụ logistics của nước này.

Khoảng 10 năm trước, Trung Quốc chiếm chưa đến một phần trăm thị trường thương mại điện tử toàn cầu; ngày nay tỷ lệ đó là 42%. Trong khi đó, thị phần của Hoa Kỳ giảm từ 35% năm 2005 xuống còn 24% như hiện nay.

Đây là kết quả khảo sát thị trường của công ty tư vấn nổi tiếng McKinsey, đánh giá những điểm mạnh của hệ thống kỹ thuật số của Trung Quốc, mức độ số hóa các ngành công nghiệp và phạm vi công nghệ kỹ thuật số để thay đổi và tạo ra giá trị.

Hơn nữa, một phần ba trong tổng số 262 công ty khởi nghiệp tư nhân trên thế giới có trị giá trên 1 tỷ đô la - còn được gọi là ‘kỳ lân’ – có nguồn gốc từ Trung Quốc, chiếm 43% giá trị toàn cầu của khối doanh nghiệp này.

Lĩnh vực đầu tư mạo hiểm (venture) của Trung Quốc cũng đã tăng lên trong những năm gần đây, từ 12 tỷ USD trong giai đoạn 2011-2013, lên khoảng 80 tỷ USD tương đương 19% tổng đầu tư mạo hiểm toàn cầu.

Theo báo cáo, phần lớn vốn đầu tư mạo hiểm là trong các công nghệ kỹ thuật số như dữ liệu lớn (big data) và trí thông minh nhân tạo (AI), và các công ty fintech. Trong đó 42% đến từ ba công ty lớn của Trung Quốc là Baidu, Alibaba và Tencent.

Ngoài ra, Baidu, Alibaba và Tencent đã đạt được 35 giao dịch quốc tế trong hai năm qua, so với 20 giao dịch được thực hiện bởi ba công ty internet hàng đầu tại Hoa Kỳ

Một trong những lực đẩy cho quá trình này là sự bùng nổ trong việc sử dụng thanh toán di động, tăng từ 25% người dùng internet di động trong năm 2013 lên 68% trong năm 2016. Tổng cộng có 731 triệu công dân của Trung Quốc sử dụng internet.

Các khoản thanh toán di động liên quan đến tiêu thụ đạt 790 tỷ đô la trong năm 2016 - gấp 11 lần so với Hoa Kỳ, với 262 triệu người dùng internet di động, báo cáo cho thấy

Kết quả là Trung Quốc có thặng dư dịch vụ kỹ thuật số hàng năm vào khoảng 10-15 tỷ USD trong 5 năm trở lại đây.

Tuy nhiên, xét tổng thể, Trung Quốc vẫn đi sau các nền kinh tế hiện đại trên thế giới về mức độ số hóa các ngành công nghiệp.

Các ngành công nghiệp của Trung Quốc sẽ trải qua những thay đổi lớn trong doanh thu và lợi nhuận, trong thời gian tới. Theo dự báo của McKinsey, đến năm 2030, số hóa ở Trung Quốc có tiềm năng thay đổi thị trường và tạo ra giá trị tương đương với 10% đến 45% tổng doanh thu trên các ngành hàng tiêu dùng và bán lẻ, ô tô và di động, chăm sóc sức khỏe và vận chuyển hàng hóa và logistics. d