

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

BÁO CÁO
TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC
Số tháng 12/2022

THUỘC NHIỆM VỤ
“Cập nhật, cung cấp thông tin và cơ sở dữ liệu lĩnh vực Logistics
Việt Nam giai đoạn 2021-2025” năm 2022

Hà Nội, 2022

MỤC LỤC

TÓM TẮT	3
PHẦN 1. CẬP NHẬT TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC TRONG THÁNG	4
1. Tình hình phát triển ngành logistics Trung Quốc và liên quan.....	4
1.1. <i>Chỉ số phát triển ngành logistics Trung Quốc</i>	<i>4</i>
1.2. <i>Tổng hợp phân tích và dự báo về thị trường logistics Trung Quốc.....</i>	<i>7</i>
2. Hoạt động vận tải.....	10
2.1. <i>Tình hình chung.....</i>	<i>10</i>
2.2. <i>Vận tải đường bộ</i>	<i>11</i>
2.3. <i>Vận tải đường sắt</i>	<i>12</i>
2.4. <i>Vận tải hàng không</i>	<i>13</i>
2.5. <i>Vận tải đường thủy</i>	<i>14</i>
3. Cảng biển.....	14
4. Hoạt động giao nhận, kho bãi.....	21
4.1. <i>Giao nhận, thương mại điện tử</i>	<i>21</i>
4.2. <i>Kho bãi, chuỗi lạnh.....</i>	<i>23</i>
PHẦN 2. PHÂN TÍCH SÂU: TRUNG QUỐC DẪN ĐẦU TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN CÁC CẢNG THÔNG MINH TRÊN TOÀN CẦU	25

DANH MỤC HỘP

Hộp 1: Kế hoạch 5 năm về logistics hiện đại lần thứ 14 (2021-2025) tại Trung Quốc.....	6
Hộp 2: Thị trường vận tải container xuất khẩu của Trung Quốc trong tháng 11/2022.....	15

TÓM TẮT

- ❖ Trong tháng 11/2022, chỉ số phát triển ngành logistics Trung Quốc do Liên đoàn logistics và mua hàng Trung Quốc công bố là 46,4%, giảm 2,4 điểm phần trăm so với tháng trước.
- ❖ Trong tháng 11/2022, Trung Quốc vẫn triển khai mạnh các biện pháp phòng chống dịch Covid – 19. Trong đó, Bộ Giao thông vận tải nước này đã triển khai nhiều công việc liên quan đến công tác vận tải để kiểm soát dịch bệnh và đảm bảo chuỗi cung ứng.
- ❖ Trong 11 tháng năm 2022, các tuyến vận tải đường sắt Trung Quốc như Trung Quốc – Lào, Trung Quốc – Châu Âu cũng đều tăng trưởng so với cùng kỳ năm 2021.
- ❖ Trong 11 tháng năm 2022, lượng hàng hóa khu vực và quốc tế của sân bay Thâm Quyển, Trung Quốc tăng 21,1% so với cùng kỳ năm 2021, dự kiến sẽ đạt tốc độ tăng trưởng hơn 20% trong năm thứ ba liên tiếp kể từ năm 2020. Riêng trong tháng 11/2022, khối lượng kinh doanh xuất khẩu thương mại điện tử xuyên biên giới của sân bay này đã đạt mức cao mới chỉ trong một tháng.
- ❖ Vào đầu tháng 11/2022, khối lượng container tại 8 cảng lớn của Trung Quốc đã tăng 8,5% so với cùng kỳ năm 2021. Trong đó, 3 cảng chính trên sông Dương Tử là Nam Kinh, Vũ Hán và Trùng Khánh đã đạt mức tăng trưởng 11,6% về sản lượng hàng hóa nhưng giảm 0,56% về lượng container.
- ❖ Theo Cục Bưu điện Nhà nước Trung Quốc, lĩnh vực chuyển phát nhanh của Trung Quốc đã được mở rộng trong tháng 11/2022 với chỉ số chuyển phát nhanh tăng 1,2% so với cùng kỳ năm 2021, đạt 338,7.
- ❖ Trong tháng 11/2022, chỉ số logistics thương mại điện tử của Trung Quốc do Liên đoàn Logistics và Mua hàng Trung Quốc và JD.com phối hợp khảo sát đạt 106,6 điểm, giảm 0,3 điểm so với tháng trước.
- ❖ Trong tháng 11/2022, chỉ số kho bãi của Trung Quốc do Liên đoàn logistics và Mua hàng Trung Quốc và Công ty TNHH Phát triển Lưu trữ Trung Quốc cùng khảo sát đạt 44,1%, giảm 2,6 điểm phần trăm so với tháng trước, mức thấp thứ hai kể từ khi xảy ra dịch bệnh.
- ❖ **PHẦN 2. PHÂN TÍCH SÂU: TRUNG QUỐC DẪN ĐẦU TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN CÁC CẢNG THÔNG MINH TRÊN TOÀN CẦU**

NỘI DUNG BÁO CÁO

PHẦN 1. CẬP NHẬT TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC TRONG THÁNG

1. Tình hình phát triển ngành logistics Trung Quốc và liên quan

1.1. Chỉ số phát triển ngành logistics Trung Quốc

Trong tháng 11/2022, chỉ số phát triển ngành logistics Trung Quốc do Liên đoàn logistics và mua hàng Trung Quốc công bố là 46,4%, giảm 2,4 điểm phần trăm so với tháng trước.

Các biện pháp kiểm soát dịch bệnh tại Trung Quốc vẫn chưa được nới lỏng đáng kể tại nhiều nơi tại Trung Quốc, khiến hoạt động của chuỗi cung ứng logistics bị ảnh hưởng, các chỉ số sụt giảm ở mức độ nhất định, chỉ số tổng hợp doanh nghiệp và chỉ số đơn hàng mới phía cầu giảm mạnh.

Trong tháng 11/2022, tổng chỉ số kinh doanh là 46,4%, giảm 2,4 điểm phần trăm so với tháng trước. Dịch bệnh bùng phát gần như đồng thời tại các khu vực trọng điểm ở miền đông, miền trung và miền tây đã tác động đến sự ổn định của chuỗi công nghiệp và chuỗi cung ứng. Ngoài ra, do các khu vực thành thị và nông thôn, tiêu dùng của cư dân vẫn bị hạn chế đi lại nên một số địa điểm logistics tạm thời đóng cửa. Tổng chỉ số kinh doanh khu vực miền Đông và miền Trung lần lượt giảm 4 và 3,5 điểm phần trăm, tổng chỉ số kinh doanh khu vực phía Tây phục hồi từ mức thấp.

- Đơn đặt hàng mới và kỳ vọng của các doanh nghiệp giảm, khách hàng cũng có xu hướng thận trọng trong việc đặt hàng các dịch vụ logistics theo hợp đồng kỳ hạn. Trong tháng 11/2022, chỉ số đơn đặt hàng mới là 45,9%, giảm 2,6 điểm phần trăm so với tháng trước. Xét theo khu vực, chỉ số ở miền Đông và miền Trung lần lượt giảm 3,2 và 0,6 điểm phần trăm so với tháng trước, chỉ số ở miền Tây tăng trở lại từ mức thấp.

- Chỉ số kỳ vọng hoạt động kinh doanh là 48,5%, giảm 5,3 điểm phần trăm so với tháng trước. Xét theo khu vực, ba khu vực chính đều sụt giảm với mức độ khác nhau, trong đó khu vực phía Đông giảm mạnh nhất với hơn 5 điểm phần trăm;

- Ngành vận tải đường bộ, vận tải đường ống, vận tải đường thủy, kho bãi và bưu chính chuyển phát nhanh và các ngành công nghiệp có sự sụt giảm tương đối lớn, trong đó chỉ số kỳ vọng hoạt động ngành kinh doanh chuyển phát nhanh bưu chính giảm hơn 10 điểm phần trăm, với vận tải đường bộ giảm khoảng 5 điểm phần trăm. Từ góc độ nghiên cứu doanh nghiệp, điều này chủ yếu phản ánh rằng sự gián đoạn của hoạt động kinh doanh logistics, kinh doanh phân phối đô thị và kinh doanh chuyển phát nhanh do tình hình dịch bệnh đã làm gia tăng sự không chắc chắn về nhu cầu.

- Hoạt động kinh doanh logistics liên quan đến vận tải đường bộ chững lại, trong tháng 11/2022, chỉ số sản lượng kinh doanh của ngành vận tải đường bộ, kho bãi và bốc xếp xếp dỡ lần lượt giảm 1,3 điểm phần trăm, 5,9 điểm phần trăm và 6,1 điểm phần trăm. Đơn hàng mới cũng giảm ở mức độ khác nhau, trong khi biên lợi nhuận tiếp tục giảm. Chỉ số lợi nhuận ngành vận tải đường bộ giảm 2,1 điểm phần trăm xuống mức thấp trong năm nay, chỉ số lợi nhuận của ngành kho bãi và bốc xếp giảm khoảng 5% điểm tương ứng.

- Chỉ số khối lượng kinh doanh của ngành logistics hàng không đã tăng trở lại trong hai tháng liên tiếp, chỉ số khối lượng kinh doanh và lợi nhuận kinh doanh chính đã đạt hơn 60%, nằm trong phạm vi phát triển tương đối cao.

- Ngành vận tải đường thủy duy trì tương đối ổn định, chỉ số sản lượng kinh doanh phục hồi 1,1 điểm phần trăm so với tháng trước và chỉ số đơn hàng mới tăng 1,5 điểm phần trăm so với tháng trước, được hỗ trợ bởi hoạt động kinh doanh container và vận tải hàng rời ven biển.

- Mạng lưới logistics tổng thể vẫn có khả năng phục hồi nhưng vẫn cần chú ý đến tác động tiếp theo của dịch bệnh. Trong 10 ngày đầu tháng 11/2022, các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ, mạng lưới chuyển phát nhanh cơ bản thông suốt, nửa cuối năm do dịch bệnh bùng phát tập trung tại một số thành phố lớn nên hoạt động logistics bị gián đoạn. Nhưng nhìn chung, trong tháng 11/2022, ngành logistics tiếp tục duy trì khả năng cung ứng mạnh mẽ và khối lượng vật chất của ngành tăng đều đặn.

Thông tin từ khảo sát tại một số doanh nghiệp Trung Quốc cho thấy lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt, vận tải đa phương thức, đường bộ tăng 1-2% theo tháng; hàng rời lĩnh vực vận tải thủy tăng khoảng 2% theo tháng, vận tải liên phương thức container tăng gần 5% theo tháng.

Hiện nay, tình hình dịch bệnh vẫn phức tạp ở nhiều nơi của Trung Quốc, đặc biệt là tình hình dịch bệnh nghiêm trọng tại các thành phố trung tâm, trọng điểm đã tác động nhất định đến hoạt động của mạng lưới logistics, chỉ số phát triển giảm hai tháng liên tiếp. Tuy nhiên, đánh giá từ các xu hướng trước đây và những thay đổi cơ cấu trong tháng 11/2022, tác động vẫn mang tính cục bộ và ngắn hạn, và tác động đối với phía cung nhỏ hơn so với phía cầu.

+ Từ góc độ của phía cung, khả năng hỗ trợ của các công ty logistics và khả năng phục hồi của các dịch vụ mạng vẫn đang được củng cố dưới sự điều chỉnh của dịch bệnh, khối lượng hàng hóa vận chuyển của logistics đang tăng đều đặn và các chỉ số hoạt động trong chỉ số đã trải qua một suy giảm nhỏ.

+ Từ phía cầu, sự không chắc chắn của môi trường kinh tế do dịch bệnh đã dẫn đến nhu cầu không ổn định ở thượng nguồn và hạ nguồn của chuỗi cung ứng, đồng thời chỉ số khối lượng kinh doanh và chỉ số đơn đặt hàng mới đã sụt giảm nhiều hơn so với tháng trước, phản ánh nhu cầu yếu hơn trong giai đoạn hiện tại, và triển vọng thị trường có xu hướng thận trọng hơn.

Thời gian cuối năm 2022 và đầu năm 2023 là thời điểm quan trọng để phối hợp các mục tiêu chống dịch bệnh, tổng kết kinh tế cuối năm và xây dựng kế hoạch phát triển cho năm tới do đó Hội đồng Nhà nước Trung Quốc đã sẵn sàng lên kế hoạch để ngăn chặn và kiểm soát dịch bệnh và hoạt động ổn định của logistics.

Theo đó, Trung Quốc đã công bố kế hoạch 5 năm đầu tiên về dịch vụ logistics quốc gia nhằm đẩy nhanh việc xây dựng một hệ thống logistics hiện đại và thúc đẩy phát triển chất lượng cao.

Hộp 1: Kế hoạch 5 năm về logistics hiện đại lần thứ 14 (2021-2025) tại Trung Quốc

Kế hoạch nhấn mạnh công việc nâng cao khả năng phục hồi và an toàn của chuỗi công nghiệp và chuỗi cung ứng, thúc đẩy xây dựng hệ thống logistics hiện đại, nâng cao chất lượng, tăng hiệu quả và cắt giảm chi phí của logistics hiện đại.

Đến năm 2025, hệ thống logistics hiện đại, đáp ứng nhu cầu cung cầu, kết nối bên trong và bên ngoài về cơ bản sẽ hình thành, an toàn, hiệu quả, thông minh và xanh, theo kế hoạch.

Kế hoạch liệt kê các nhiệm vụ theo 6 khía cạnh, bao gồm đẩy nhanh việc tích hợp các nguồn lực trung tâm logistics, xây dựng các kênh logistics lớn trong nước và quốc tế, cải thiện mạng lưới dịch vụ logistics hiện đại, mở rộng chuỗi giá trị dịch vụ logistics, tăng cường bảo đảm dịch vụ logistics hiện đại cho sinh kế của người dân, nâng cao năng lực ứng phó khẩn cấp của logistics hiện đại.

Nguồn: Văn phòng Tổng hợp Quốc vụ viện Trung Quốc

1.2. Tổng hợp phân tích và dự báo về thị trường logistics Trung Quốc

Trong 10 tháng năm 2022, theo Liên đoàn Logistics và Mua hàng Trung Quốc, ngành logistics của Trung Quốc đã tăng trưởng ổn định với mức tăng 3,6% so với cùng kỳ năm ngoái lên 275,4 nghìn tỷ nhân dân tệ (khoảng 38,26 nghìn tỷ USD).

Theo báo cáo, trong giai đoạn này, hoạt động logistics cho các sản phẩm công nghiệp đã tăng 4% so với cùng kỳ năm ngoái khi sản xuất công nghiệp tiếp tục mở rộng.

Logistics cho sản xuất công nghệ cao đã tăng 10,6% so với cùng kỳ trong tháng 10/2022, tăng 1,3 điểm phần trăm so với tháng 9/2022.

Cũng theo báo cáo, khi hàng loạt chính sách tạo thuận lợi cho dòng chảy logistics và hỗ trợ doanh nghiệp dần có hiệu lực, hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực logistics nhìn chung đã ổn định.

- Nhu cầu logistics duy trì xu hướng phục hồi, đồng thời điều chỉnh cơ cấu

Xét theo xu hướng trong năm, kể từ quý III/2022, tốc độ tăng trưởng cộng dồn của tổng dịch vụ logistics xã hội tiếp tục tăng nhẹ, nhu cầu logistics có xu hướng phục hồi dần và vai trò hỗ trợ nền kinh tế vẫn còn tương đối rõ ràng.

+ Công nghiệp tiếp tục phát triển và logistics cho lĩnh vực công nghiệp có đà phục hồi tốt

Từ tháng 1 đến tháng 10/2022, sản xuất công nghiệp duy trì xu hướng phục hồi và tổng khối lượng logistics sản phẩm công nghiệp tăng 4,0% so với cùng kỳ năm ngoái, cao hơn 0,1 điểm phần trăm so với từ tháng 1 đến tháng 9. Đánh giá tình hình trong tháng 10/2022, tổng khối lượng logistics sản phẩm công nghiệp trong tháng đã tăng 5% so với cùng kỳ năm ngoái, giảm 1,3 điểm phần trăm so

với tháng trước. Nhìn chung, mặc dù tốc độ tăng trưởng trong tháng này có chậm lại nhưng vẫn cao hơn mức bình quân chung trong quý III/2022, cho thấy hoạt động logistics công nghiệp nhìn chung duy trì xu hướng phục hồi tốt.

+ Cầu nội địa phục hồi, logistics phục vụ hoạt động nhập khẩu chuyển biến tích cực

Trong tháng 10/2022, tổng khối lượng logistics nhập khẩu tăng 1,2% so với cùng kỳ năm ngoái. Được thúc đẩy bởi sự phục hồi sản xuất trong lĩnh vực sản xuất thiết bị, sản xuất công nghệ cao và các lĩnh vực khác, khối lượng logistics nhập khẩu hàng tháng lần đầu tiên đạt được mức tăng trưởng trong năm nay. Tuy nhiên, xét theo xu hướng trong năm, trong 10 tháng năm 2022, tổng khối lượng logistics nhập khẩu cộng dồn vẫn trong phạm vi giảm, với mức giảm 5,5% so với cùng kỳ năm ngoái, thấp hơn 0,7 điểm phần trăm so với từ tháng 1 đến tháng 9. Trong đó, khối lượng logistics nhập khẩu của các sản phẩm nông nghiệp như ngũ cốc và đậu tương tiếp tục giảm, các mặt hàng rời như dầu thô và than đá duy trì tốc độ tăng trưởng, các sản phẩm cơ điện như máy công cụ, ô tô và khung gầm ô tô tăng mạnh trở lại, và cơ cấu thương mại logistics nhập khẩu đã được tối ưu hóa hơn nữa.

+ Sự đóng góp của logistics phục vụ lĩnh vực thương mại điện tử đã tăng lên và sự tăng trưởng của logistics tiêu dùng cá nhân của người dân đã tăng.

Trong 10 tháng năm 2022, tổng khối lượng logistics của các doanh nghiệp và cư dân tăng 4,2% so với cùng kỳ năm ngoái và tốc độ tăng trưởng cao hơn 1,1 điểm phần trăm so 9 tháng năm 2022. Tỷ lệ đóng góp của logistics thương mại điện tử trực tuyến vào sự tăng trưởng của logistics tiêu dùng sinh kế của người dân đã tăng lên. Xét theo mức độ tăng trưởng, trong tháng 10/2022, chỉ số tổng khối lượng kinh doanh của dịch vụ logistics thương mại điện tử là 116,6 điểm, tiếp tục hoạt động ở mức tương đối cao; trong đó, tỷ trọng tích lũy của doanh số bán lẻ trực tuyến của hàng hóa vật chất tăng 0,5 điểm phần trăm so với tháng trước, có tốc độ tăng và tỷ trọng tăng ba tháng liên tiếp.

- Chỉ số phát triển được điều chỉnh theo mùa, hoạt động của ngành logistics cơ bản ổn định

Trong 10 tháng năm 2022, chỉ số phát triển trung bình của ngành logistics Trung Quốc là 49,1%, nhìn chung nằm trong phạm vi hợp lý, và các biến động nằm trong phạm vi dự kiến.

Tổng doanh thu ngành logistics duy trì tăng trưởng ổn định, tỷ trọng dịch vụ logistics chuyên ngành ngày càng tăng. Từ tháng 1 đến tháng 10/2022, tổng doanh thu của ngành logistics là 10,3 nghìn tỷ nhân dân tệ, tăng 5,8% so với cùng kỳ năm 2017. Tốc độ tăng trưởng giảm nhẹ 0,1 điểm phần trăm từ tháng 1 đến tháng 9/2022, nhưng tốc độ tăng trưởng vẫn cao hơn tổng chi phí logistics xã hội và tổng chi phí logistics xã hội trong cùng thời kỳ, cho thấy hoạt động của ngành logistics cơ bản ổn định.

- Chi phí hoạt động vi mô đang tăng lên và lợi nhuận doanh nghiệp vẫn chịu áp lực bởi chi phí:

+ Từ tháng 1 đến tháng 10/2022, thu nhập kinh doanh logistics của các công ty logistics chính được khảo sát đã tăng 7,0% so với cùng kỳ năm ngoái và tốc độ tăng trưởng giảm 1 điểm phần trăm so với giai đoạn từ tháng 1 đến tháng 9/2022. Từ góc độ của các ngành công nghiệp khác nhau, tốc độ tăng trưởng thu nhập kinh doanh của các công ty logistics chuỗi cung ứng vẫn cao hơn đáng kể so với các loại hình công ty khác và tốc độ tăng trưởng còn tăng nhanh hơn nữa. Hoạt động của các doanh nghiệp vận tải, kho bãi, logistics cơ bản đi ngang, tốc độ tăng trưởng của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kho bãi chịu tác động của yếu tố giá nên tốc độ tăng trưởng giảm đáng kể.

+ Có nhiều yếu tố gây áp lực lên hoạt động kinh doanh. Một mặt, giá dịch vụ logistics nhìn chung đã được điều chỉnh trở lại, trong tháng 10/2022, chỉ số vận tải hàng hóa logistics đường bộ và chỉ số vận tải hàng hóa container xuất khẩu của Trung Quốc đều giảm ở các mức độ khác nhau, giảm 0,15% và 24,8% so với tháng trước. Mặt khác, chi phí hoạt động đã tăng trở lại, từ tháng 1 đến tháng 10/2022, chi phí của các doanh nghiệp logistics trên 100 nhân dân tệ, doanh thu logistics là 93,8 nhân dân tệ, vẫn ở mức tương đối cao. Theo đó, lợi nhuận của doanh nghiệp lớn và vừa duy trì tăng trưởng, trong khi lợi nhuận của doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ giảm mạnh, áp lực hoạt động của doanh nghiệp nhỏ tiếp tục gia tăng.

Nhìn chung, trong 11 tháng năm 2022, tổng cầu logistics tiếp tục xu hướng phục hồi trước đó, triển vọng có thể đảm bảo hiệu quả cho sự vận hành ổn định của nền kinh tế trong năm 2023.

Hoạt động logistics trong giai đoạn sắp tới còn nhiều yếu tố tích cực và được kỳ vọng sẽ tiếp tục phục hồi và cải thiện. Từ góc độ nhu cầu, nền kinh tế

tổng hợp, hệ thống công nghiệp hoàn chỉnh và lợi thế quy mô thị trường siêu lớn của Trung Quốc hỗ trợ mạnh mẽ cho nhu cầu logistics. Sự tăng trưởng của tổng khối lượng logistics đã đạt được sự phục hồi liên tục và khả năng phục hồi phát triển của ngành logistics đã vượt qua thử thách.

Về mặt cung ứng, năng lực cung ứng dịch vụ logistics đã dần phục hồi và cải thiện, cùng với những nỗ lực gần đây nhằm tối ưu hóa hơn nữa 20 biện pháp phòng chống dịch bệnh, và một số biện pháp như hỗ trợ doanh nghiệp để cứu trợ, sẽ giúp đảm bảo dòng luân chuyển logistics thông suốt, giúp chuỗi công nghiệp, chuỗi cung ứng ổn định và hoạt động hiệu quả.

2. Hoạt động vận tải

2.1. Tình hình chung

Trong tháng 11/2022, Trung Quốc vẫn triển khai mạnh các biện pháp phòng chống dịch Covid – 19. Trong đó, Bộ Giao thông vận tải nước này đã triển khai các công tác vận tải để phòng ngừa và kiểm soát dịch bệnh với các nội dung sau:

- Tối ưu hóa các biện pháp phát hiện và kiểm tra axit nucleic. Hành khách đi du lịch giữa các khu vực thông qua vận tải hành khách đường bộ và đường thủy, xe buýt và taxi (gọi xe trực tuyến) sẽ không còn bị kiểm tra giấy chứng nhận xét nghiệm axit nucleic âm tính và mã số sức khỏe.

- Đảm bảo các dịch vụ vận chuyển có trật tự. Thực hiện yêu cầu “khu vực không có nguy cơ cao không được hạn chế dòng người, không được đình chỉ công việc, sản xuất, kinh doanh”, không được tùy tiện đình chỉ, hạn chế phục vụ hành khách tại khu vực không có nguy cơ cao.

- Đảm bảo sự thông suốt của giao thông và dịch vụ logistics. Phối hợp với các sở, ngành liên quan thực hiện các chốt phòng chống dịch đường bộ, đường thủy, âu thuyền “thu hồi càng nhiều càng tốt”, không tùy tiện hạn chế phương tiện, tàu thuyền. Không được tự ý đóng cửa các khu dịch vụ đường cao tốc, bến cảng, nhà ga, sân bay hàng không, trung tâm phân phối chuyên phát nhanh bưu điện vì lý do phòng, chống dịch. Nghiêm cấm chặn hoặc đóng đường cao tốc, đường thông thường và các âu thuyền đường thủy khi chưa được phép.

- Tăng cường bảo vệ người lao động. Tổ chức chu đáo các nhân viên vận tải và logistics tuyến đầu được đưa vào quản lý, đồng thời giám sát, đôn đốc việc bảo vệ cá nhân, tiêm chủng và theo dõi sức khỏe.

- Duy trì hoạt động sản xuất, kinh doanh bình thường. Các đơn vị liên quan phối hợp với các sở, ngành liên quan đôn đốc, hướng dẫn các đơn vị quản lý như các ga đầu mối hành khách, hàng hóa trọng điểm, đường trục, trục đường thủy, công trình thông thuyền, khu dịch vụ đường bộ (thủy bộ), công ty cảng, công ty vận tải... để tối ưu hóa và cải thiện số lượng nhân viên bị nhiễm virus. Có kế hoạch dự phòng, tăng cường quản lý nhân sự và cải thiện các biện pháp ứng phó và xử lý để đảm bảo công việc ổn định và dịch vụ liên tục.

- Thực hiện mọi nỗ lực để đảm bảo sự thông suốt của mạng lưới giao thông. Tăng cường giám sát, phân tích hoạt động của mạng lưới vận tải, logistics, chú trọng công tác phòng, chống dịch bệnh tại các đầu mối logistics trọng điểm, giám sát, hướng dẫn các địa phương đóng cửa hạ tầng giao thông, logistics theo quy định của pháp luật, thực hiện các biện pháp kiểm soát chính xác cho việc đi qua của xe tải. Tuân thủ ca trực 24 giờ, bỏ chặn điện thoại đảm bảo vận chuyển khẩn cấp ở tất cả các cấp, đồng thời giám sát và khắc phục ngay các vấn đề kiểm soát giao thông quá mức được báo cáo bởi các tài xế xe tải và các công ty logistics và kiên quyết ngăn chặn các vấn đề kiểm soát giao thông quá mức tái diễn.

- Tăng cường quản lý kế hoạch đầu tư, tích cực mở rộng đầu tư có hiệu quả vào giao thông vận tải và thực hiện việc giới thiệu các doanh nghiệp hỗ trợ các chính sách và biện pháp cứu trợ cung cấp dịch vụ vận tải đảm bảo hỗ trợ và ổn định thị trường kinh tế và thúc đẩy sự vận hành bền vững và ổn định của nền kinh tế và xã hội.

2.2. Vận tải đường bộ

Trong tháng 11/2022, chỉ số vận chuyển hàng hóa dịch vụ logistics đường bộ Trung Quốc do Liên đoàn logistics và mua hàng Trung Quốc và Tập đoàn logistics Linan phối hợp khảo sát đạt 103,3 điểm, tăng 0,03% so với tháng trước và tăng 1,8% so với cùng kỳ năm 2021. Trong đó, chỉ số vận chuyển hàng hóa tăng trở lại trong tuần đầu tiên và thứ ba nhưng giảm trong tuần thứ hai và thứ tư.

Về chỉ số loại phương tiện, chỉ số hàng hóa nhẹ dưới tải trọng là 105,2 điểm, giảm 0,10% so với tháng trước và tăng 6% so với cùng kỳ năm trước; chỉ số hàng hóa nặng hơn tải trọng là 102,8 điểm, tăng 0,05% so với tháng trước và tăng 1% so với cùng kỳ năm trước.

Thị trường đường bộ đã thừa cung trong một thời gian dài và chỉ số giá cước vận tải tháng 11/2022 vẫn duy trì xu hướng ổn định nhờ thúc đẩy thương mại điện tử và cơ chế thị trường điều chỉnh. Giá cước vận tải tại các khu vực Đông Bắc, Bắc Trung Quốc, Châu thổ sông Châu Giang và Tây Bắc giảm, trong khi giá cước tại các khu vực khác nhìn chung ổn định.

2.3. Vận tải đường sắt

Tính đến cuối tháng 11/2022, hải quan thành phố Trùng Khánh phía tây nam Trung Quốc đã khai trương 263 chuyến tàu hàng Trung Quốc-Lào chở tổng cộng 5.720 TEU container, với tổng giá trị hàng hóa vượt quá 800 triệu nhân dân tệ (khoảng 113,4 triệu USD).

Theo thông tin, việc hoạt động thường xuyên của tàu hàng Trung Quốc-Lào đã mở ra một kênh xuất khẩu thuận tiện hơn cho các sản phẩm chất lượng cao sản xuất tại Trùng Khánh vào thị trường ASEAN.

Để vận chuyển những hàng hóa này thông qua tuyến đường sắt Trung Quốc-Lào chỉ trong vòng 4-5 ngày, tiết kiệm hơn 20 ngày so với vận chuyển đường biển truyền thống, cải thiện đáng kể hiệu quả vận chuyển hàng hóa từ nội địa Trung Quốc đến Đông Nam Á.

Bên cạnh đó, số chuyến tàu chở hàng Trung Quốc-Châu Âu đã tăng nhanh trong những năm gần đây, giúp ổn định chuỗi cung ứng quốc tế, theo chính quyền tỉnh Giang Tô phía đông Trung Quốc.

Tính đến cuối tháng 10/2022, 82 tuyến tàu chở hàng Trung Quốc-châu Âu đã được triển khai đến 204 thành phố ở 24 quốc gia châu Âu. Các tuyến này đã xử lý 62.000 chuyến tàu hàng, vận chuyển 5,76 triệu TEU hàng hóa.

Hiện tại, 5 thành phố ở Giang Tô bao gồm Nam Kinh và Liên Vân Cảng đang khai thác 23 tuyến bay, đến gần 80 thành phố ở châu Âu, Trung Á và Đông Nam Á.

Từ tháng 1 đến tháng 11/2022, số chuyến tàu chở hàng giữa Giang Tô và châu Âu đạt 1.800 chuyến, tăng 12% so với cùng kỳ năm ngoái.

Theo Sở Ngoại vụ Giang Tô, dịch vụ tàu chở hàng đã thúc đẩy giao lưu hữu nghị ở cấp khu vực. Tỉnh đã ký kết 354 quan hệ đối tác quốc tế giữa các thành phố với 64 quốc gia.

2.4. Vận tải hàng không

Sân bay Thâm Quyển gần đây đã tổ chức một cuộc họp xúc tiến kinh doanh logistics hàng không năm 2022. Kể từ đầu năm nay, sân bay này đã tập trung vào việc đảm bảo sự ổn định của chuỗi công nghiệp chuỗi cung ứng và cùng đưa ra các chính sách tạo thuận lợi cho thủ tục hải quan. Tăng cường cơ sở vật chất, phát triển thương mại điện tử xuyên biên giới và tăng cường các biện pháp an ninh hàng hóa chuỗi lạnh mới đã thúc đẩy sự gia tăng đáng kể trong hoạt động kinh doanh hàng hóa quốc tế của sân bay này.

Theo dữ liệu, trong 11 tháng năm 2022, lượng hàng hóa khu vực và quốc tế của sân bay Thâm Quyển tăng 21,1% so với cùng kỳ năm 2021, dự kiến sẽ đạt tốc độ tăng trưởng hơn 20% trong năm thứ ba liên tiếp kể từ năm 2020. Riêng trong tháng 11/2022, khối lượng kinh doanh xuất khẩu thương mại điện tử xuyên biên giới của sân bay này đã đạt mức cao mới chỉ trong một tháng.

Trong 11 tháng năm 2022, các hãng hàng không liên doanh trong và ngoài nước của Sân bay Thâm Quyển đã mở 6 tuyến hàng hóa quốc tế mới bao gồm Hà Nội, Doha, New York, Leipzig, Bangalore, và Riyadh. Có 10 tuyến vận chuyển hàng hóa quốc tế ở Clark và Bangkok, 35 điểm vận chuyển hàng hóa quốc tế và khu vực, đến 23 quốc gia và khu vực trên thế giới, đồng thời số tuyến vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế đã tăng lên 57.

Một mạng lưới tuyến vận tải hàng hóa nội địa, nội Á và liên lục địa rộng khắp và tần suất cao đã được xây dựng, về cơ bản thực hiện việc giao hàng hóa nội địa xuất phát từ Thâm Quyển trong vòng 1 ngày và giao hàng hóa quốc tế đến các thành phố lớn ở châu Á trong vòng 2 ngày và trong vòng 3 ngày Giao hàng đến các điểm đến ở các thành phố lớn khác trên thế giới bên ngoài Châu Á.

Về đối tác, hiện tại, có 28 hãng hàng không trong và ngoài nước khai thác các tuyến hàng hóa bằng máy bay chở hàng tại Sân bay Thâm Quyển, bao gồm

các hãng hàng không toàn cầu mới ra mắt như Qatar Airways và các hãng hàng không cơ sở như SF Airlines, DHL và UPS là cũng mới được khai trương tại Thâm Quyển trong năm nay và một số tuyến hàng hóa quốc tế. Đồng thời, trong năm nay, Sân bay Thâm Quyển đã liên tiếp ký kết các thỏa thuận hợp tác chiến lược với các công ty thương mại điện tử xuyên biên giới hàng đầu như DHL, Yuntu và Cainiao, đồng thời đẩy nhanh tiến độ xây dựng một số dự án trọng điểm như DHL South China Distribution Center và SF Express South China Hub Giai đoạn II.

2.5. Vận tải đường thủy

Theo dữ liệu chính thức của Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc, vận tải hàng hóa đường thủy của Trung Quốc tiếp tục xu hướng tăng trưởng ổn định từ tháng 1 đến tháng 10/2022, với khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt hơn 7 tỷ tấn, tăng 4,8% so với cùng kỳ năm 2021.

Chỉ riêng trong tháng 10/2022, các tuyến đường thủy của Trung Quốc đã xử lý 753,56 triệu tấn hàng hóa, tăng so với 717,17 triệu tấn được xử lý trong tháng 9/2022.

Từ tháng 1 đến tháng 10/2022, tỉnh Hồ Bắc, miền trung Trung Quốc, tiếp tục dẫn đầu việc mở rộng khối lượng hàng hóa đường thủy giữa các khu vực cấp tỉnh, đạt mức tăng trưởng hàng năm là 24,6%.

Tỉnh Liêu Ninh ở Đông Bắc Trung Quốc và tỉnh Hải Nam ở phía nam Trung Quốc đã đăng ký mức tăng trưởng hàng năm lần lượt là 24,3% và 18,1%, và là một trong những khu vực dẫn đầu về mở rộng hàng hóa đường thủy.

3. Cảng biển

Vào đầu tháng 11/2022, khối lượng container tại 8 cảng lớn của Trung Quốc đã tăng 8,5% so với cùng kỳ năm 2021. Trong đó,

- Sản lượng container xuất khẩu tăng 9,2% trong khi sản lượng nội địa tăng 6,6%. Tăng trưởng sản lượng container xuất khẩu chủ yếu đến từ hàng container rỗng về nước.

- Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng trung tâm ven biển lớn tăng 9,01%. Sản lượng hàng hóa thương mại quốc tế thông qua tăng 3,96% trong khi sản lượng nội địa tăng 13,39%.

- Các chuyên hàng dầu thô tại các cảng lớn ven biển đạt tốc độ tăng trưởng 15,5% so với cùng kỳ năm ngoái. Tốc độ tăng trưởng tại Thanh Đảo, Yên Đài và Quảng Châu đều vượt 10% trong khi cảng Đại Liên đạt tốc độ tăng trưởng trên 20%.

- Các lô hàng quặng kim loại tại các cảng lớn của Trung Quốc giảm 2,9% trong khi hàng tồn kho tại cảng tăng 2,34%.

Cũng vào đầu tháng 11/2022, 3 cảng chính trên sông Dương Tử là Nam Kinh, Vũ Hán và Trùng Khánh đã đạt mức tăng trưởng 11,6% về sản lượng hàng hóa nhưng giảm 0,56% về lượng container.

Hộp 2: Thị trường vận tải container xuất khẩu của Trung Quốc trong tháng 11/2022

- Do giá cước vận tải container liên tục giảm nên thị trường thuê container suy yếu, giá thuê hầu hết các loại tàu tiếp tục giảm. Theo thống kê của Clarkson, trong tháng 11/2022, giá thuê các tàu 1700TEU, 2750TEU, 4400TEU và 6800TEU giảm lần lượt 2.6%, 14.3%, 19% và 10.2% so với tháng trước.

- Đối với các tuyến châu Âu, theo dữ liệu do tổ chức nghiên cứu Markit công bố, chỉ số quản lý mua hàng sản xuất (PMI) của khu vực đồng Euro trong tháng 11/2022 là 47,3, nằm dưới ngưỡng tăng và giảm trong 5 tháng liên tiếp. Hoạt động kinh doanh tiếp tục co lại khi nhu cầu tiếp tục giảm khi người tiêu dùng cắt giảm chi tiêu. Đồng thời, cuộc xung đột đang diễn ra giữa Nga và Ukraine đã dẫn đến giá năng lượng cao và lạm phát cao. Khi mùa đông đến gần, giá năng lượng có thể tiếp tục tăng, khiến lạm phát tiếp tục tăng và triển vọng kinh tế không mấy lạc quan. Tháng này, nhu cầu vận tải tiếp tục thiếu đà tăng trưởng, cung cầu chưa cân đối, giá cước thị trường tiếp tục điều chỉnh. Trong tháng 11/2022, chỉ số vận chuyển hàng hóa trung bình của hàng xuất khẩu của Trung Quốc sang châu Âu và tuyến Địa Trung Hải là 2.598,89 điểm và 2.726,11 điểm, giảm lần lượt 21,2% và 17,6% so với tháng trước.

- Đối với các tuyến Bắc Mỹ, theo dữ liệu do Cục Thống kê Lao động Hoa Kỳ công bố, việc làm phi nông nghiệp của Hoa Kỳ đã tăng 261.000 trong tháng

10/2022, mức thấp nhất kể từ tháng 01/2022 và tỷ lệ thất nghiệp tăng nhẹ lên 3,7%, cho thấy tình hình việc làm ở Mỹ đã bắt đầu chững lại. Ngoài ra, lượng nhập khẩu của Cảng Los Angeles, cảng lớn nhất của Hoa Kỳ, đã giảm 28% so với cùng kỳ trong tháng 10/2022, lượng nhập khẩu trong tháng 10/2022 thấp nhất kể từ cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2009. Do đó, thị trường xuất khẩu tuyến Bắc Mỹ nhìn chung không bận rộn vào mùa cao điểm, lượng hàng hóa tương đối yếu và giá cước thị trường tiếp tục giảm. Trong tháng 11/2022, chỉ số vận chuyển hàng hóa xuất khẩu trung bình của Trung Quốc sang các tuyến Tây Mỹ và Đông Mỹ lần lượt là 1083,92 điểm và 1825,70 điểm, giảm trung bình 21,0% và 14,1% so với tháng trước.

- Trên tuyến Úc-New Zealand, nhu cầu về các nhu yếu phẩm hàng ngày tại thị trường nội địa đang tăng yếu, nhu cầu vận chuyển yếu, quan hệ cung cầu không tốt, giá cước thị trường tiếp tục giảm. Trong tháng 11/2022, chỉ số vận chuyển hàng hóa xuất khẩu trung bình của Trung Quốc sang Australia và New Zealand là 1714,78 điểm, giảm trung bình 21,4% so với tháng trước.

- Đối với tuyến Nam Mỹ, nền tảng kinh tế của các nước điểm đến chính không ổn định, dễ bị ảnh hưởng bởi rủi ro biến động lớn của thị trường tài chính trong chu kỳ tăng lãi suất của đồng USD. Nhu cầu vận tải yếu, các yếu tố cơ bản của cung cầu suy yếu, giá cước thị trường giảm nhẹ. Trong tháng 11/2022, chỉ số giá cước trung bình đối với hàng xuất khẩu của Trung Quốc sang các tuyến Nam Mỹ là 1145,62 điểm, giảm trung bình 3,9% so với tháng trước.

- Tại tuyến Nhật Bản, nhu cầu vận tải nhìn chung ổn định, giá cước thị trường giảm nhẹ. Trong tháng 11, chỉ số vận chuyển hàng hóa trung bình của tuyến xuất khẩu của Trung Quốc sang Nhật Bản là 1145,01 điểm, giảm trung bình 0,9% so với tháng trước.

Nguồn: Shanghai Shipping Exchange

Mặc dù dữ liệu chính thức của Ningbo Shipping Exchange cho hai tháng cuối năm vẫn chưa được công bố, nhưng ngành hàng hải của Trung Quốc đã có một năm 2022 rất thành công và bận rộn.

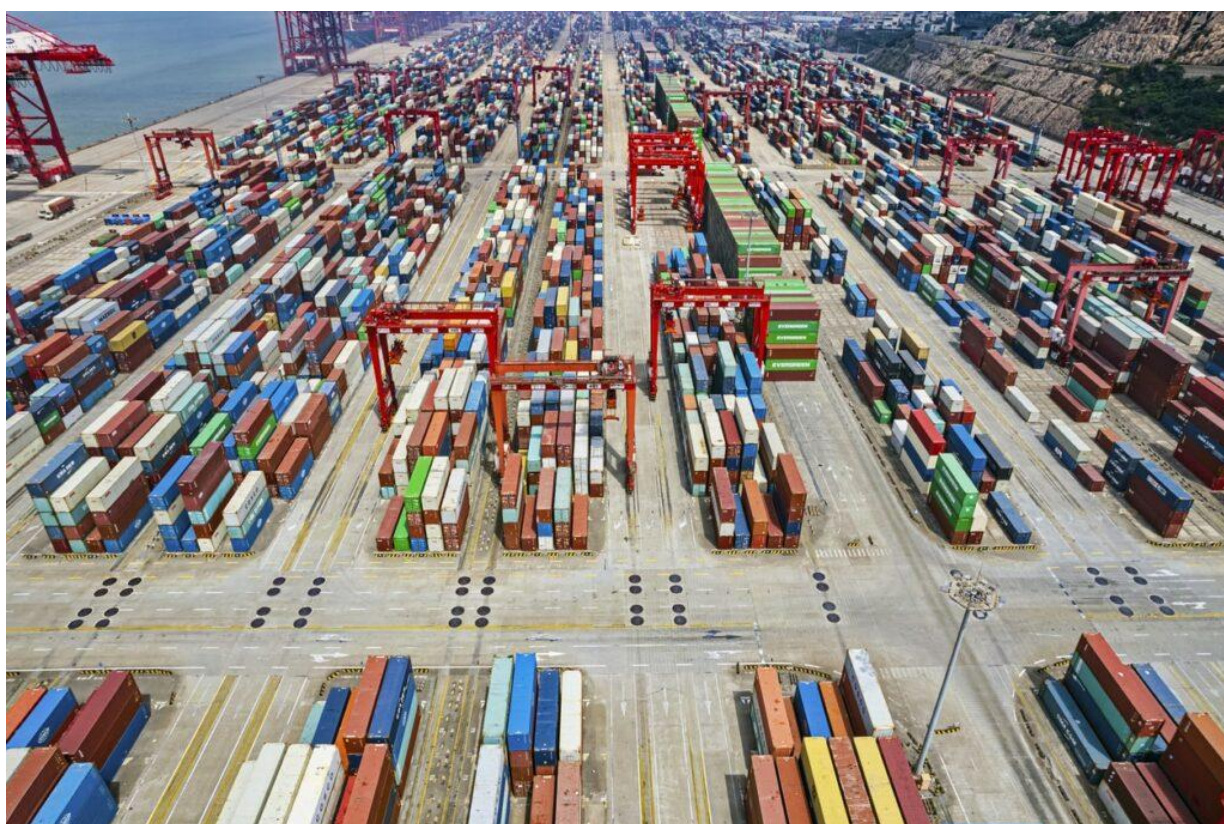
Hiện tại, top 10 cảng hàng đầu ở Trung Quốc năm 2022 như sau:

1. Cảng Thượng Hải

Cảng Thượng Hải, đã vượt qua Cảng Singapore để trở thành cảng lớn nhất thế giới, hiện có tổng cộng năm khu vực hoạt động.

Cảng Thượng Hải, cũng đứng đầu bảng xếp hạng, đã xử lý 39.080.000 TEU đáng kinh ngạc trong 10 tháng năm 2022. Tính đến năm 2021, đây là cảng duy nhất vượt quá 30 triệu TEU cho đến nay trong năm 2022 này.

Cảng Thượng Hải, cảng container lớn nhất thế giới, đã khai trương hoạt động của một trung tâm vận chuyển container rộng . Theo các nguồn tin chính phủ, trung tâm mới có thể xử lý 3 triệu TEU hàng năm, sẽ tăng khả năng xử lý hàng hóa của cảng, thúc đẩy thương mại trong nước và quốc tế, đồng thời củng cố vị thế của Thượng Hải như một trung tâm vận chuyển quốc tế.



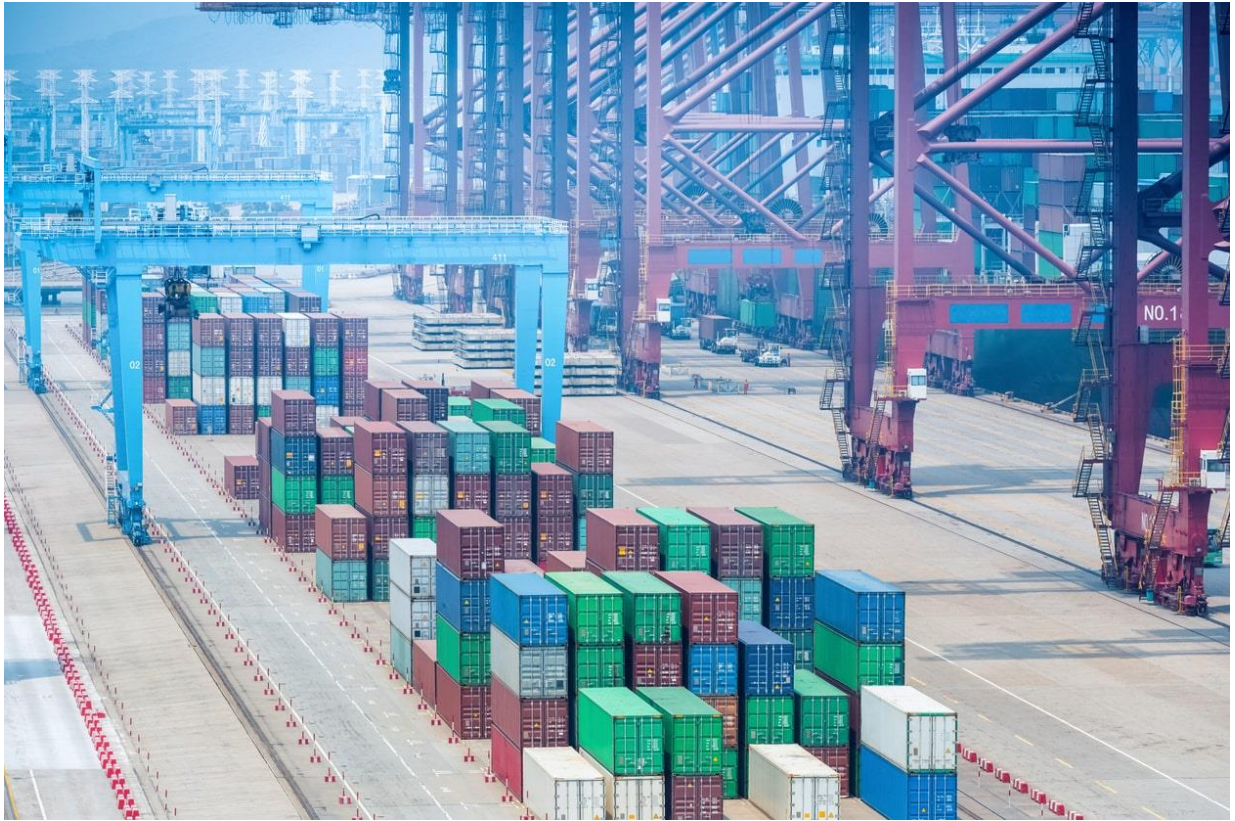
Ảnh: Cảng Thượng Hải

2. Cảng Ninh Ba-Chu Sơn

Từng giữ vị trí thứ ba vào năm 2020, Cảng Ninh Ba-Zhoushan vẫn là cảng bận rộn thứ hai ở Trung Quốc trong năm 2022.

Từ tháng 1 đến tháng 10 năm 2022, cảng ở tỉnh Chiết Giang đã xử lý 28.890.000 TEU, tăng 8,1% so với cùng kỳ năm 2019. Tuy nhiên, so với năm 2021, khi mức tăng hàng năm là 11%.

Tất cả các tỉnh miền Đông đã nâng cấp các nỗ lực phòng chống dịch bệnh do Trung Quốc chứng kiến sự gia tăng COVID-19 lớn nhất trong năm qua kể từ khi đại dịch bắt đầu. Mặc dù tạm thời đóng cửa các lối ra đường cao tốc và các khu vực dịch vụ, Cảng Ningbo-Zhoushan vẫn tiếp tục hoạt động ổn định.



Ảnh: Cảng Ninh Ba-Zhoushan

3. Cảng Thâm Quyến

Cảng Thâm Quyến, từng là cảng bận rộn thứ hai trong cả nước, chỉ tăng trưởng 1,7% so với năm 2021 với mức xử lý 24.180.000 TEU, giảm 9% so với mức tăng trưởng xử lý container của năm 2021 so với năm 2020.

4. Cảng Thanh Đảo

Cảng Thanh Đảo tăng một hạng so với danh sách năm trước lên vị trí thứ tư, củng cố vị trí của cảng này trong số 5 cảng hàng đầu của Trung Quốc.

Từ tháng 1 đến tháng 10 năm 2022, cảng quan trọng trên Hoàng Hải này đã xử lý 21.390.000 TEU, tăng 7,6% so với năm trước. Mặc dù tăng thứ hạng này, mức tăng phần trăm của Cảng Thanh Đảo thấp hơn 2,7% so với năm 2021 (đạt mức tăng 10,3% so với năm 2020).

Một trong những cảng phát triển nhanh nhất của Trung Quốc là cảng Thanh Đảo, nơi có một số sáng kiến công nghệ tiên tiến nhằm thúc đẩy thương mại và minh bạch thương mại. Một cụm công nghệ thông minh đang được SITC phát triển tại cảng Thanh Đảo. Ngoài ra, Cảng Thanh Đảo đã trở thành cảng thông minh 5G và cảng chạy bằng hydro đầu tiên trên thế giới .

5. Cảng Quảng Châu

Cảng Quảng Châu, trước đây đứng thứ tư trong bảng xếp hạng các cảng bận rộn nhất Trung Quốc, giờ đã xuống vị trí thứ 5.

Cảng tỉnh Quảng Đông này đã xử lý tổng cộng 20.270.000 TEU từ tháng 1 đến tháng 10 năm 2022, tăng 1,8%, mức tăng trưởng tỷ lệ phần trăm thấp thứ hai kể từ năm 2021 so với tất cả các cảng trong danh sách này.

Sự thay đổi về số ca nhiễm COVID-19 trong suốt cả năm có thể đã tác động nghiêm trọng đến trung tâm công nghiệp của Quảng Châu và góp phần làm giảm khối lượng vận tải biển xuất nhập khẩu sau khi áp dụng các biện pháp phong tỏa do COVID-19.

6. Cảng Thiên Tân

Lối vào hàng hải chính đến thủ đô của Trung Quốc được cung cấp bởi Cảng Thiên Tân, cảng lớn nhất ở miền bắc Trung Quốc. Cảng đã xử lý tổng cộng 18.360.000 TEU, tăng 4,3% so với năm trước. Thiên Tân là một trong những cảng đi đầu trong cải cách môi trường và khử cacbon cho ngành hàng hải.

Cảng Thiên Tân hiện là một trong những cơ sở có công nghệ phức tạp nhất trên thế giới nhờ Tập đoàn Cảng Thiên Tân (TPG) và nhà ga thông minh mới được xây dựng hoàn chỉnh của Huawei vào đầu năm nay .

7. Cảng Hạ Môn

Cảng Hạ Môn, nằm dọc theo sông Cửu Long Giang ở phía nam Phúc Kiến, là một cảng nước sâu quan trọng đối với nền kinh tế Trung Quốc.

Cảng đã xử lý tổng cộng 10.180.000 triệu TEU trong 10 tháng năm 2022, tăng 1,8% so với cùng kỳ năm 2021.

Năm 2021, COSCO SHIPPING đã giới thiệu một chuyến tàu liên vận đường biển Vũ Hán-Hạ Môn mới, với chuyến đi đầu tiên diễn ra vào ngày 26/6/2021. Điều này đã góp phần làm tăng sản lượng của Hạ Môn.

8. Cảng Bắc Bộ Loan

Cảng Bắc Bộ Loan, còn được gọi là Cảng Vịnh Bắc Bộ, là một cảng biển ở tỉnh Quảng Tây của Trung Quốc thuộc sở hữu của Tập đoàn Cảng Quốc tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây.

Cảng này có mức tăng trưởng hàng năm lớn nhất so với bất kỳ cảng nào trong danh sách này trong 10 tháng năm 2022, với tổng sản lượng thông qua là 5.580.000 TEU, mức tăng 17% so với cùng kỳ năm 2021.

Beibuwan đạt điểm cao nhất tăng hàng năm trên bảng xếp hạng này trong năm thứ hai liên tiếp.

9. Cảng Nhật Chiêu

Cùng với việc tăng số lượng xử lý container, Cảng Nhật Chiêu gần đây đã đạt được thành công.

Trong 10 tháng năm 2022, sản lượng container tại cảng biển nước sâu trên bờ biển thành phố Nhật Chiêu đạt 4.860.000 TEU, tăng 12,7% so với cùng kỳ năm 2021.

Cảng Nhật Chiêu ở tỉnh Sơn Đông phía Đông Trung Quốc đã tăng khối lượng container lên hơn 1/5 kể từ đầu năm 2022. Khối lượng các chuyến tàu chở hàng quốc tế đã tăng vọt, tăng 81,5% so với cùng kỳ năm 2021, qua đó góp phần vào mức tăng hàng năm của cảng này.

10. Cảng Liên Vân Cảng

Gần cửa sông Qiangwei ở khu vực phía Bắc Giang Tô của Trung Quốc, Liên Vân Cảng đã xử lý 4.440.000 TEU trong 10 tháng năm 2022, đạt mức tăng trưởng 6,4% so với năm trước.

Tháng 7/2022, Công ty Xếp dỡ Vostochnaya (VSC) đã khai trương tuyến SITC Hàn Quốc – Trung Quốc – Việt Nam. Cảng Liên Vân Cảng là một trong những cảng nằm trong vòng xoay cảng của tuyến mới này.

Chi phí vận chuyển hàng hóa từ Trung Quốc tăng đáng kể trong khoảng thời gian từ tháng 01/2019 đến tháng 11/2022. Trong khi tháng 01/2019, chỉ số đạt khoảng 880 điểm thì đến tháng 11/2022, chỉ số đạt giá trị khoảng 1.560 điểm. Trong đó,

- Chi phí vận chuyển hàng hóa container từ Trung Quốc sang châu Âu tăng từ 1.100 điểm vào tháng 01/2019 lên 2.300 điểm vào tháng 11/2022.

- Chi phí vận chuyển hàng hóa container từ Trung Quốc đến Bờ Tây Hoa Kỳ (Mỹ) tăng từ 716 điểm từ tháng 01/2019 lên 989 điểm vào tháng 11/2022.

Tính đến tháng 11/2022, APM-Maersk là nhà khai thác tàu container hàng đầu về số lượng tàu sở hữu và thuê. Trong đó, có 345 tàu container thuộc sở hữu của APM-Maersk và 366 tàu thuê.

Nguồn: statista.com

4. Hoạt động giao nhận, kho bãi

4.1. Giao nhận, thương mại điện tử

Theo Cục Bưu điện Nhà nước Trung Quốc, lĩnh vực chuyển phát nhanh của Trung Quốc đã được mở rộng trong tháng 11/2022 với chỉ số chuyển phát nhanh tăng 1,2% so với cùng kỳ năm 2021, đạt 338,7. Trong đó,

Chỉ số về chất lượng dịch vụ chuyển phát tăng 13,3% so với một năm trước đó.

Chỉ số về quy mô, năng lực và xu hướng phát triển đều suy giảm do ảnh hưởng của dịch COVID-19.

Các doanh nghiệp chuyển phát bưu chính của Trung Quốc đã nhận chuyển 453 triệu bưu kiện trong lễ hội mua sắm "Double 12" năm nay. Con số này tương tự như năm 2021, cho thấy sự phục hồi nhanh chóng của ngành.

Cục Bưu điện Nhà nước cho biết ngành này đã tăng tốc phục hồi kể từ đầu tháng 12 và đang trải qua một đỉnh cao kinh doanh mới.

Theo dữ liệu, khoảng 4,3 tỷ bưu kiện đã được chuyển phát nhanh ở Trung Quốc từ ngày 01 đến ngày 12/12/2022, tăng 5,6% so với một năm trước. Được biết hầu hết các điểm tắc nghẽn trong mạng lưới chuyển phát nhanh của Trung Quốc đã được giải quyết.

Tuy nhiên, việc giao hàng chậm ở một số khu vực vẫn tồn tại do các công việc tồn đọng vẫn chưa được giải quyết triệt để và các công ty chuyển phát nhanh ở một mức độ nào đó bị thiếu nhân lực do đại dịch COVID-19.

Dịch vụ logistics thương mại điện tử

Trong tháng 11/2022, chỉ số logistics thương mại điện tử của Trung Quốc do Liên đoàn Logistics và Mua hàng Trung Quốc và JD.com phối hợp khảo sát đạt 106,6 điểm, giảm 0,3 điểm so với tháng trước. Trong đó, chỉ số tổng khối lượng kinh doanh, chỉ số khối lượng kinh doanh ở nông thôn, chỉ số tỷ lệ hài lòng và chỉ số chi phí đều tăng nhưng chỉ số hiệu quả hoạt động, chỉ số nhân sự, chỉ số vòng quay hàng tồn kho và chỉ số kịp thời logistics giảm, còn chỉ số tốc độ tải thực tế không đổi.

Bị ảnh hưởng bởi các yếu tố như dịch bệnh, chỉ số chung về logistics thương mại điện tử tiếp tục giảm trong tháng 11/2022, nhưng tốc độ giảm đã thu hẹp đáng kể. Không giống như sự suy giảm của chỉ số trong tháng 10/2022 chủ yếu đến từ phía cầu, được kích thích bởi lễ hội mua sắm thương mại điện tử truyền thống vào tháng 11/2022, tổng khối lượng kinh doanh của dịch vụ logistics thương mại điện tử và khối lượng kinh doanh ở nông thôn đều tăng, nhưng mức tăng không nhiều. Điều đó cho thấy vẫn còn những bất ổn trong quá trình phục hồi của thị trường logistics thương mại điện tử của Trung Quốc.

Sự sụt giảm của chỉ số chung trong tháng 11/2022 chủ yếu là do phía cung, bị ảnh hưởng bởi dịch bệnh, chuyển phát nhanh bị chặn và hầu hết các chỉ số phụ của phía cung đều không đạt được mức tăng, chỉ số lãi suất giảm mạnh. Ở giai đoạn sau, việc điều chỉnh chính sách phòng chống dịch bệnh là yếu tố tích cực cho sự phục hồi của thị trường logistics thương mại điện tử, tuy nhiên sau khi công bố nhu cầu tiêu dùng trực tuyến vào tháng 11/2022, chỉ số logistics thương mại điện tử tháng 12/2022 vẫn chưa được chắc chắn.

Tổng khối lượng kinh doanh của logistics thương mại điện tử phục hồi nhẹ. Trong tháng 11/2022, chỉ số tổng khối lượng kinh doanh của logistics thương mại điện tử là 116,9 điểm, tăng 0,3 điểm so với tháng trước. Xét theo khu vực, ngoại trừ khu vực phía đông, các khu vực khác đã phục hồi trở lại, khu vực đông bắc và phía tây thấp hơn mức trung bình của cả nước, nhưng tốc độ phục hồi tương đối nhiều.

Khối lượng kinh doanh logistics thương mại điện tử ở nông thôn đã tăng trở lại đáng kể. Trong tháng 11/2022, chỉ số khối lượng doanh nghiệp logistics thương mại điện tử nông thôn là 118,2 điểm, tăng 1,4 điểm so với tháng trước. Xét theo khu vực, chỉ số khối lượng doanh nghiệp nông thôn ở tất cả các

vùng trên cả nước đã tăng trở lại, khu vực phía đông và miền trung cao hơn mức trung bình của cả nước.

Trong tháng 11/2022, chỉ số hài lòng đã tăng ba tháng liên tiếp, đạt 98,2 điểm, gần với mức cao nhất của năm là 98,4 vào tháng 02/2022. Chỉ số tải thực tế không thay đổi và tiếp tục duy trì mức cao mới trong năm. Chỉ số tỷ lệ hiệu suất thay đổi từ tăng sang giảm và chỉ số vòng quay hàng tồn kho, chỉ số kịp thời logistics và chỉ số nhân sự đã giảm trong hai tháng liên tiếp. Ngược lại, chỉ số chi phí tăng 0,4 điểm so với tháng trước.

Trong lĩnh vực bán lẻ trực tuyến, theo dữ liệu từ Cục Thống kê Quốc gia (NBS), trong 11 tháng năm 2022, doanh số bán lẻ trực tuyến của Trung Quốc đã tăng 4,2% so với cùng kỳ năm 2021.

Trong đó, doanh số bán hàng tiêu dùng trực tuyến tăng 6,4% so với cùng kỳ năm ngoái, chiếm 27,1% tổng doanh số bán lẻ hàng tiêu dùng.

Doanh số bán lẻ trực tuyến thực phẩm và hàng tạp hóa hàng ngày tăng 15,1% và 6,1% so với cùng kỳ năm ngoái.

Các cửa hàng truyền thống cung cấp nhu yếu phẩm hàng ngày như cửa hàng tiện lợi và cửa hàng tạp hóa cũng có mức tăng trưởng bán lẻ tích cực trong giai đoạn này.

Dự kiến, với việc thực hiện các biện pháp ứng phó với COVID-19 và hỗ trợ tiêu dùng được tối ưu hóa, doanh số bán lẻ của Trung Quốc sẽ phục hồi dần dần.

4.2. Kho bãi, chuỗi lạnh

Trong tháng 11/2022, chỉ số kho bãi của Trung Quốc do Liên đoàn logistics và Mua hàng Trung Quốc và Công ty TNHH Phát triển Lưu trữ Trung Quốc cùng khảo sát đạt 44,1%, giảm 2,6 điểm phần trăm so với tháng trước, mức thấp thứ hai kể từ khi xảy ra dịch bệnh. Chỉ số này đã thể hiện xu hướng giảm trong ba tháng liên tiếp và tháng này tiếp tục chạy ở mức thấp dưới đường tăng trưởng. Các chỉ số như đơn đặt hàng mới, khối lượng kinh doanh, lợi nhuận kinh doanh, số vòng quay hàng tồn kho trung bình, nhân viên doanh nghiệp và kỳ vọng hoạt động kinh doanh đều giảm đáng kể, lần lượt đạt 6,7; 4,5; 2,1; 2,7; 2,8 và 5,0 điểm phần trăm.

Nhìn chung, do sự bùng phát nhiều mặt, trên diện rộng và thường xuyên của dịch bệnh, sự phát triển của ngành kho bãi tại Trung Quốc càng bị chậm lại. Cụ thể như sau:

- *Khối lượng kinh doanh giảm, nhân viên doanh nghiệp giảm.* Trong tháng 11/2022, chỉ số doanh nghiệp là 42,5%, giảm 4,5 điểm phần trăm so với tháng trước; chỉ số lao động doanh nghiệp là 46,2%, giảm 2,8 điểm phần trăm so với tháng trước. Trong tháng 11/2022, dịch bệnh bùng phát trên diện rộng và thường xuyên, hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp bị gián đoạn, nhân sự bị cản trở đến nơi làm việc, nhu cầu hàng rời theo mùa giảm sút, cung cầu thị trường đều co cụm, khối lượng hoạt động kinh doanh kho bãi đã giảm đáng kể. Tuy nhiên, do tác động của hoạt động thương mại điện tử, một số mặt hàng tiêu dùng vẫn hoạt động tốt, khối lượng kinh doanh thực phẩm, quần áo, dệt may và nhu yếu phẩm hàng ngày đều tăng.

- *Chi phí tăng và lợi nhuận kinh doanh giảm.* Trong tháng 11/2022, chỉ số chi phí kinh doanh chính là 51,7%, tăng 1,7 điểm phần trăm so với tháng trước và vượt lên trên đường tăng trưởng. Chỉ số lợi nhuận kinh doanh là 41,0%, giảm 2,1 điểm phần trăm so với tháng trước, lùi về mức thấp hơn dưới đường tăng trưởng. Trong bối cảnh cầu chững lại, doanh nghiệp đối mặt với năng lực vận tải eo hẹp, giá cước tăng, khó tuyển dụng nhân sự, chi phí liên tục tăng, áp lực tài chính tăng, lợi nhuận vẫn sụt giảm, tình hình hoạt động tương đối gay gắt.

- *Hiệu quả doanh thu giảm và mức tồn kho giảm.* Trong tháng 11/2022, chỉ số vòng quay hàng tồn kho bình quân là 45,8%, giảm 2,7 điểm phần trăm so với tháng trước và tiếp tục thể hiện xu hướng giảm trong biên độ co lại, mức tồn kho tiếp tục giảm. Tồn kho hàng rời và hàng tiêu dùng đều có xu hướng giảm.

Trong tháng 11/2022, chỉ số đơn đặt hàng mới là 40,8%, giảm 6,7 điểm phần trăm so với tháng trước; chỉ số kỳ vọng hoạt động kinh doanh là 50,9%, giảm 5,0 điểm phần trăm so với tháng trước. Nhìn chung, dưới tác động của dịch bệnh, ngành kho bãi đang đứng trước áp lực suy giảm trong ngắn hạn. Tuy nhiên, với việc triển khai gói chính sách và biện pháp ổn định nền kinh tế và các chính sách tiếp theo, cùng với việc từng bước tối ưu hóa các chính sách phòng chống dịch bệnh, tác động của dịch bệnh đối với ngành sẽ dần suy yếu.

PHẦN 2. PHÂN TÍCH SÂU: TRUNG QUỐC DẪN ĐẦU TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN CÁC CẢNG THÔNG MINH TRÊN TOÀN CẦU

Ngành vận tải đường biển và cảng biển toàn cầu đã bị ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch COVID-19. Tuy nhiên, nhờ phòng chống dịch bệnh tốt, cũng như lợi thế sản xuất của quốc gia, các cảng lớn của Trung Quốc đã chứng kiến sản lượng tăng và đạt được tiến bộ lớn về xây dựng thông minh và kỹ thuật số, đóng vai trò dẫn đầu trong sự phát triển các cảng thông minh trên toàn cầu.

- Cảng thông minh là cảng tập trung vào việc nâng cao mức độ thông minh đối với các sự kiện và diễn biến trong hoạt động kinh doanh cảng, đồng thời phát triển mức độ kiểm soát cao nhất đối với chúng.

Trung Quốc đã nỗ lực tích cực để xây dựng các cảng thông minh và dẫn đầu sự phát triển thông minh của các cảng trên khắp thế giới.

Cảng thông minh đại diện cho một mô hình vận tải cảng hiện đại mới. Mô hình tích hợp các doanh nghiệp cảng truyền thống với điện toán đám mây, dữ liệu lớn, internet vạn vật và các công nghệ thông tin thế hệ mới khác, đồng thời có tính năng quản lý và sản xuất thông minh, cũng như khả năng hỗ trợ mạnh mẽ.

- Các cảng được tự động hóa cao là một ví dụ điển hình của việc xây dựng cảng thông minh của Trung Quốc, nơi mà việc bốc dỡ container cũng như vận chuyển ngang hoàn toàn không cần giám sát.

Theo Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc, nước này hiện dẫn đầu thế giới về số lượng bến cảng (terminal) tự động đã và đang được xây dựng. Cùng với sự tăng trưởng về quy mô, Trung Quốc đã hình thành một lộ trình phát triển trong đó việc xây dựng lại các cầu cảng mới và các cầu cảng truyền thống song hành với nhau, với nhiều lộ trình công nghệ khác nhau được thực hiện đồng thời.

Ở giai đoạn thứ tư của dự án Cảng nước sâu Dương Sơn Thượng Hải, khoảng cách điều khiển từ xa của thiết bị vượt quá 100 km. Tại bến cảng tự động ở Thanh Đảo, tỉnh Sơn Đông, 16 cần cầu cầu tự động và 76 cần cầu đường ray tự động chạy trơn tru, và 83 phương tiện tự động dẫn đường đưa đón qua lại. Đây là những thành tựu mới nhất trong việc xây dựng các thiết bị đầu cuối thông minh ở Trung Quốc trong những năm gần đây.

Mặc dù Trung Quốc bắt đầu xây dựng các cảng thông minh tương đối muộn, nhưng các chính sách thuận lợi đã liên tiếp được đưa ra trong những năm gần đây để thúc đẩy tiến trình thông minh hóa hệ thống cảng biển này.

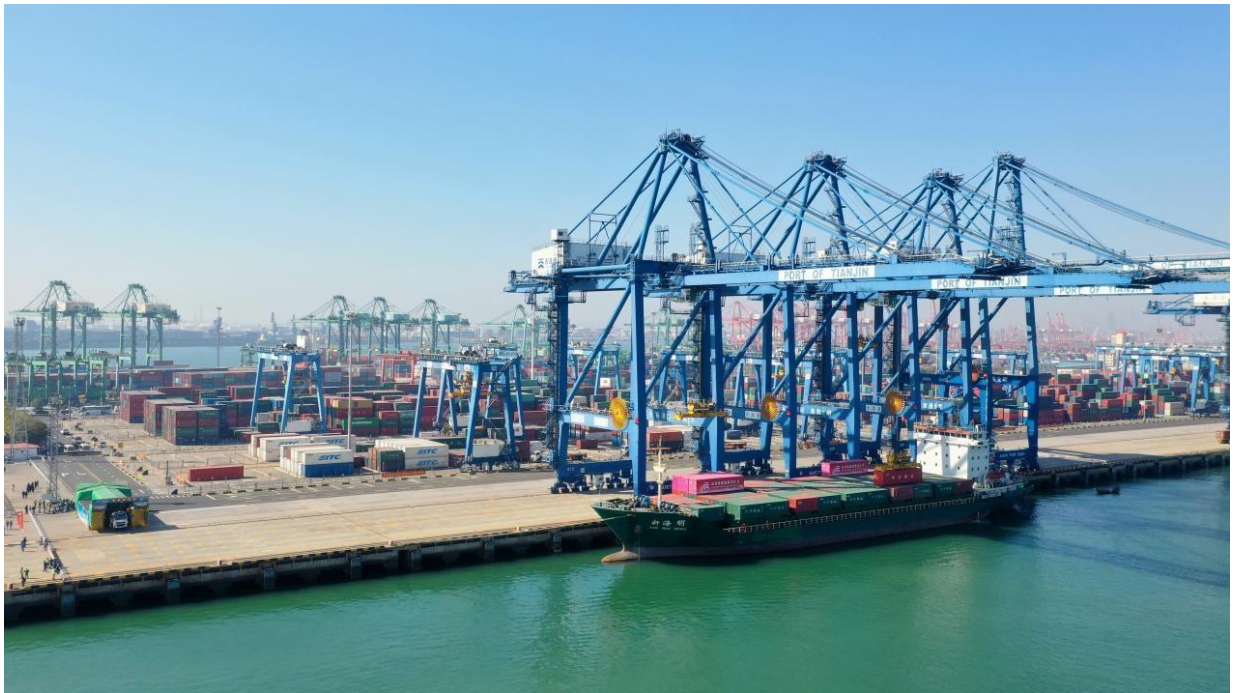
Cùng với việc đầu tư liên tục vào các cảng trong nước và một số lượng lớn các doanh nghiệp công nghệ cao, khái niệm và thực tiễn xây dựng cảng thông minh đã có nhiều đổi mới.

Đến cuối năm 2022, mức độ thông minh của các cảng Trung Quốc đã thuộc nhóm đầu thế giới, đóng vai trò đi đầu và gương mẫu trong sự phát triển thông minh của các cảng toàn cầu.

- Theo Tập đoàn Khoa học và Công nghệ Cảng Sơn Đông, trước khi hợp nhất các cảng Sơn Đông, tất cả các cảng đều là doanh nghiệp nhà nước hoạt động độc lập, với mức độ phát triển thông tin không cân bằng và các tuyến kỹ thuật đa dạng, và hiện tượng đảo dữ liệu là một vấn đề nghiêm trọng.

Kể từ năm 2020, tập đoàn này đã hợp tác với các doanh nghiệp khác để nâng cấp các cơ sở hiện có ở Sơn Đông thành một bến cảng container ven sông hoàn toàn tự động, giúp giảm 70% tổng chi phí so với các bến mới được xây dựng.

Hiện tại, tại cảng Sơn Đông có thiết bị đầu cuối truyền thông, thiết bị đầu cuối bán tự động và thiết bị đầu cuối hoàn toàn tự động nên việc bốc dỡ một con tàu có thể được thực hiện ở ba loại thiết bị đầu cuối khác nhau, giúp tối đa hóa việc tích hợp các tài nguyên thiết bị đầu cuối.



Ảnh: hoạt động không có người giám sát tại một bến container của Cảng Thiên Tân ở thành phố Thiên Tân phía bắc Trung Quốc. (People's Daily Online/Zhou Wei)

- Kể từ khi cọc đầu tiên được đặt vào tháng 12/2019, Trung Quốc chỉ mất 33 tháng để xây dựng các bến cảng (terminal) thông minh không carbon của Cảng Thiên Tân từ một bãi biển hoang vắng, với hiệu suất vận hành của cây cầu đơn tăng hơn 40% và phân bổ nhân sự giảm 60 phần trăm so với nhà ga truyền thống. Đến ngày 13/10/2022, khu C của Quận Cảng Beijiang, Cảng Thiên Tân ở thành phố Thiên Tân phía bắc Trung Quốc đã chứng kiến sản lượng container vượt quá 1 triệu đơn vị tương đương 20 feet (TEU).

Là cảng thông minh không có carbon đầu tiên trên thế giới, cảng Thiên Tân là một ví dụ điển hình cho các cảng toàn cầu trong việc ứng dụng các công nghệ thông minh.

Tại trung tâm điều khiển thông minh của khu C, có một màn hình độ phân giải cực cao cho phép người vận hành bốc dỡ container từ xe tải cách xa hàng km. Chỉ mất khoảng một phút để dỡ một container.

Theo một nhà điều hành, tất cả các thiết bị ở đó đều chạy bằng điện nên đã làm giảm đáng kể độ khó vận hành và cường độ lao động.

Một dự án cảng thông minh hỗ trợ 5G do Tập đoàn Cảng Thiên Tân, công ty công nghệ Huawei và nhà mạng viễn thông China Mobile đồng phát triển đã

được ra mắt tại khu C. Dự án này xây dựng một mạng 5G riêng và internet công nghiệp an toàn và hiệu quả, tự động cảm nhận và phân tích tất cả các yếu tố sản xuất tại nhà ga và thiết lập một hệ thống quản lý thông minh cho vận chuyển ngang để đưa ra các quyết định dựa trên cơ sở khoa học cho tất cả các thiết bị sản xuất. Hiện nay, toàn bộ công tác điều độ của Khu C được thực hiện tại trung tâm điều hành thông minh.

Gần Khu C, có hai tua-bin gió tạo ra điện năng xanh không ngừng cho nhà ga. Phần C là nhà ga đầu tiên trên thế giới được cung cấp hoàn toàn bằng điện xanh và tự túc 100% trong việc cung cấp điện xanh.

Các tua-bin gió đã được kết nối với lưới điện quốc gia trong 10 tháng và tạo ra 20,77 triệu kilowatt giờ điện.

Được biết, Cảng Thiên Tân của Trung Quốc đã gặt hái những lợi ích to lớn từ các đổi mới cảng thông minh của Huawei.

Mỗi container tại cảng Thiên Tân hiện tiêu thụ năng lượng ít hơn 20% và cần cầu hoạt động hiệu quả hơn trung bình 20%

Nhà cung cấp giải pháp và cơ sở hạ tầng CNTT-TT hàng đầu toàn cầu, Huawei, đã đưa ra mạng 5G, xe tự lái 4L và các đổi mới công nghệ khác để làm cho các công trở nên thông minh, an toàn và hiệu quả hơn.

Gần đây, một terminal thông minh đã được xây dựng bởi Tập đoàn Cảng Thiên Tân (TPG), cùng với Huawei và các đối tác khác, như một phần trong nỗ lực xây dựng một cảng thông minh và xanh.

Sáng kiến này đã được thực hiện để giải quyết tình trạng tắc nghẽn cảng gây ra sự gián đoạn nghiêm trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, vấn đề xử lý hàng hóa và các vấn đề liên quan đến cảng khác dẫn đến giảm hiệu quả tổng thể.

Tại cảng Thiên Tân, dưới sự hướng dẫn của hệ thống vệ tinh định vị BeiDou, toàn bộ quá trình di chuyển các xe container đến các trạm khóa/mở khóa tự động giờ đây có thể được hoàn thành trong một lần.

Việc chuyển đổi thông minh và kỹ thuật số của cảng đã dẫn đến những lợi ích hữu hình và tăng hiệu quả.

Giờ đây, mỗi container tại Cảng Thiên Tân hiện tiêu thụ năng lượng ít hơn 20% và các cần cầu hoạt động hiệu quả hơn trung bình 20%, với mỗi cần cầu vận hành 39 đơn vị container mỗi giờ.

Cảng Thiên Tân là một trong những cảng có công nghệ tiên tiến nhất của Trung Quốc và là trung tâm quan trọng cho sáng kiến Một vành đai Một con đường. Cảng có cầu cảng loại 300.000 tấn với độ sâu luồng -22 mét, có 192 bến các loại và 128 bến trên 10.000 tấn. Đến hết năm 2021, sản lượng hàng hóa thông qua cảng đạt 435 triệu tấn, đứng thứ 9 thế giới, sản lượng container thông qua cảng vượt 18,35 triệu TEU, xếp thứ 8 thế giới.

- Hiện tại, các cảng trên khắp Trung Quốc đang đẩy nhanh tốc độ thông minh hóa.

Vào tháng 3/2018, Cảng Zhoushan ở Ninh Ba, tỉnh Chiết Giang phía đông Trung Quốc đã trở thành cảng đầu tiên ở Trung Quốc triển khai các trạm gốc 5G tại các khu vực bến cảng. Ngày nay, cảng đã đạt tỷ lệ tự động hóa gần 50% và cải thiện hiệu quả công việc hơn 15%.

Bên cạnh đó, Cảng Thượng Hải, Cảng Hạ Môn và Cảng Thâm Quyển cũng đã đạt được hàng loạt kết quả sáng tạo trong tự động hóa và kết nối thông tin.



Ảnh: Cảng Mawan ở Thâm Quyển, một cảng thông minh và tự động được nâng cấp từ cảng truyền thống ở tỉnh Quảng Đông, miền nam Trung Quốc. (People's Daily Online /Wang Meiyang)

Theo thống kê, Trung Quốc đã xây dựng 10 bến container tự động và 8 bến khác hiện đang được xây dựng.

- Theo Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc, khi học hỏi kinh nghiệm nước ngoài, Trung Quốc đã nắm bắt đầy đủ các công nghệ then chốt trong thiết kế và xây dựng các bến tự động, sản xuất thiết bị, hệ thống tích hợp và quản lý, biến từ người đi sau thành người dẫn đầu toàn cầu.

Một số bến cảng tự động trên khắp thế giới áp dụng công nghệ và tiêu chuẩn của Trung Quốc, bao gồm Cảng Haifa ở Israel và giai đoạn hai của Cảng Khalifa ở Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất.

Ngoài ra, Bangladesh cũng đang phát triển nhanh chóng dựa trên sức mạnh của chuyển đổi kỹ thuật số. Các cảng và thiết bị đầu cuối thông minh có thể là tâm điểm trong vài năm tới để hiện thực hóa tầm nhìn Smart Bangladesh. Nếu Bangladesh có thể biến các cảng Chattogram và Mongla thành cảng thông minh, điều đó sẽ có tác động rất tích cực đến nền kinh tế và cũng giúp giải quyết các vấn đề trong hoạt động hàng ngày tại cảng.

Vào tháng 01/2022, Hội đồng Nhà nước Trung Quốc đã ban hành một kế hoạch phát triển, khuyến khích các cảng thực hiện các chương trình nâng cấp thông minh cho các thiết bị đầu cuối của họ. Kế hoạch này cũng đề xuất xây dựng các cảng thế hệ mới như Cảng Haixing ở Thâm Quyển và Cảng Qinzhou ở khu tự trị Quảng Tây Choang phía nam Trung Quốc, đồng thời thí điểm các chương trình thu gom và phân phối hàng hóa tự lái.

Các tỉnh Giang Tô và Hà Nam đã liên tiếp đưa ra kế hoạch xây dựng các cảng tự động và thông minh. Tập đoàn Cảng Thiên Tân, phối hợp với nhiều tổ chức khoa học, trường đại học và doanh nghiệp hàng đầu, đã thành lập một phòng thí nghiệm đổi mới cảng thông minh để xây dựng hệ sinh thái viện nghiên cứu-trường đại học công nghiệp và thúc đẩy đổi mới kỹ thuật số trong kinh doanh cảng.