**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 5/2018**

**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](#_Toc515623243)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 4](#_Toc515623244)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 4](#_Toc515623245)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt:*** 6](#_Toc515623246)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 8](#_Toc515623247)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường thủy*** 9](#_Toc515623248)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 10](#_Toc515623249)

[***2.6.*** ***Vận chuyển đường ống*** 11](#_Toc515623250)

[**3.** **Các hoạt động khác:** 12](#_Toc515623251)

[***3.1.*** ***Cảng biển*** 12](#_Toc515623252)

[***3.2.*** ***Kho bãi*** 13](#_Toc515623253)

[***3.3.*** ***Phân tích sâu:*** 14](#_Toc515623254)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc các tháng 2017-2018 4](#_Toc515623275)

[Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 4 tháng đầu năm 2018 5](#_Toc515623276)

[Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của Trung Quốc 6](#_Toc515623277)

[Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ của Trung Quốc 8](#_Toc515623278)

[Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy của Trung Quốc (10.000 tấn) 9](#_Toc515623279)

[Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (10.000 tấn) 10](#_Toc515623280)

[Hình 7: Lượng hàng hóa qua các cảng chính của Trung Quốc 12](#_Toc515623281)

[Hình 8:Tuyến vận tải TIR giữa Đại Liên (Trung Quốc) và Novosibirsk (Nga) 16](#_Toc515623282)

**DANH MỤC BẢNG**

[Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc trong 4 tháng đầu năm 2018 5](#_Toc515614900)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình chung**

Hoạt động sản xuất và thương mại của Trung Quốc cải thiện trong tháng 5/2018 tạo điều kiện cho các hoạt động logistics có kết quả tích cực, đặc biệt vận tải đường bộ tăng mạnh.

Chỉ số quản lý thu mua (PMI) cho lĩnh vực sản xuất của Trung Quốc đứng đạt 51,9 trong tháng 5/2018, tăng so với 51,4 trong tháng 4/2018, cao hơn mức 51,2 của cùng kỳ năm ngoái và đạt mức cao nhất kể từ tháng 10 năm ngoái. Cả sản xuất và nhu cầu đều tăng trưởng ổn định.

Mức sống người tiêu dùng, ứng dụng khoa học công nghệ trong cả sản xuất và cuộc sống hàng ngày cũng như tỷ lệ người tiêu dùng Trung Quốc sử dụng kỹ thuật số tăng nhanh chóng là những nhân tố tác động đến sự phát triển mạnh mẽ của logistics đô thị và thị trường vận tải theo yêu cầu (on-demand transport) trong những năm qua. Đây là kết quả của cuộc khảo sát được thực hiện trên gần 2.000 người tiêu dùng ở các đô thị Trung Quốc. Theo đó 60% số người được hỏi tăng tần suất di chuyển của họ trong khoảng thời gian từ năm 2014 đến 2016. Việc chia sẻ xe đạp (dùng chung) và ứng dụng đặt xe (gọi xe chở đến) từ điện thoại di động (sau đây gọi tắt là e-hailing) - là hai giải pháp di động phổ biến nhất.

Trong khi phân khúc chia sẻ xe đạp đã được sử dụng bởi 73% số người trả lời, thì dịch vụ e-hailing đã được sử dụng bởi 62% số người trả lời.

Một nghiên cứu ở Đức và Hoa Kỳ của Bain cho thấy chỉ có 29% người Đức đã sử dụng e-hailing và chỉ 9% sử dụng ứng dụng chia sẻ xe đạp; các tỷ lệ này tại Mỹ lần lượt là 23% và 8%.

Trong năm 2016, thị trường e-hailing của Trung Quốc tăng lên khoảng 23 tỷ đô la Mỹ, nhiều hơn so với phần còn lại của thế giới. Thị trường dự kiến ​​sẽ duy trì tăng trưởng mạnh mẽ, được thúc đẩy bởi khoản đầu tư 50 tỷ đô la trong ngành từ năm 2014 đến năm 2017.

Một nhân tố khác thúc đẩy các dịch vụ này tại Trung Quốc là thanh toán điện tử được áp dụng phổ biến hơn. Người tiêu dùng Trung Quốc bắt đầu trả tiền bằng điện thoại di động một cách nghiêm túc vào năm 2014 và giá trị thanh toán di động được thực hiện tại Trung Quốc cao hơn 60 lần so với ở Mỹ.

Theo báo cáo, người tiêu dùng Trung Quốc sẵn sàng thử các lựa chọn từ ứng dụng di động mới là một yếu tố góp phần vào sự tăng trưởng của thị trường thương mại điện tử và kinh tế chia sẻ cũng như logistics thế hệ mới tại nước này.

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 4/2018, tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt 4,2 tỷ tấn, tăng 7,4% so với tháng 4/2017. Tính chung 4 tháng đầu năm, khối lượng hàng hóa vận chuyển đạt khoảng 14,5 tỷ tấn, tăng 6,6% so với 4 tháng 2017.

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 4 tháng đầu năm 2018

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng**  **(10.000 tấn)** | **Tỷ trọng (%)** | **So cùng kỳ (%)** |
| Tổng | 1,445,744 | 100.00 | 6.6 |
| Đường sắt | 128,917 | 8.92 | 6.1 |
| Đường bộ | 1,110,562 | 76.82 | 7.8 |
| Đường thủy | 206,034 | 14.25 | 0.9 |
| Hàng không dân dụng | 232 | 0.02 | 7.3 |

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

Do vận chuyển đường bộ trong tháng 4/2018 có mức tăng so với cùng kỳ năm trước cao nhất so trong các phương thức vận tải nên tỷ trọng của nhóm này tiếp tục tăng, chiếm tới trên 76% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc, so với tỷ trọng 75% trong quí 1/2018. Tiếp theo là đường thủy với tỷ trọng giảm từ 15,45% trong quí 1 xuống còn 14,25% trong 4 tháng. Tỷ trọng của ngành hàng không dân dụng vẫn giữ nguyên với mức rất khiêm tốn là 0,02% tổng lượng hàng hóa vận chuyển trong 4 tháng.

**Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 4 tháng đầu năm 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 đạt khoảng 305 triệu tấn trong tháng 4/2018, tăng nhẹ 14% so với tháng 4/2017, nhưng giảm 10% so với tháng 3/2018. Mức giảm này khiến cho tỷ trọng của ngành đường sắt giảm từ 9,5% trong quí 1 xuống còn 8,92% trong 4 tháng đầu năm. Tính chung 4 tháng 2018, ngành đường sắt Trung Quốc đảm nhận 1,28 tỷ tấn hàng hóa, tăng 6,1% so với 4 tháng năm 2017.

**Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của Trung Quốc**

**(10.000 tấn)**

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

Như vậy, thị phần của ngành đường sắt giảm do cả yếu tố khách quan (vận chuyển đường bộ tăng mạnh) và yếu tố chủ quan (lượng hàng vận chuyển của ngành đường sắt sụt giảm), cho thấy năng lực cạnh tranh của ngành đường sắt Trung Quốc vẫn chưa phát huy hết, mặc dù nước này đang cấp tập nâng cao vai trò của ngành đường sắt trong chiến lược “Vành đai con đường”.

Một dịch vụ vận chuyển hàng hóa mới kết nối Trung Quốc và Iran đã được khởi động ngày 10/5/2018. Chuyến tàu khởi hành từ thành phố Bayannur ở Vùng tự trị Nội Mông phía bắc Trung Quốc đến Tehran, thủ đô của Cộng hòa Hồi giáo, vào ngày 25 tháng 5.

Chuyến tàu chở 1.150 tấn hạt hướng dương đi qua Kazakhstan và Turkmenistan trên hành trình 8352 kilomet. Thời gian vận chuyển là 15 ngày, giảm đáng kể so với ít nhất hai mươi ngày đi lại cần thiết để vận tải bằng đường biển, bắt đầu từ cảng Thượng Hải của Trung Quốc và kết thúc tại Bandar Abbas của Iran.

Thành phố Bayannur nổi tiếng với sản xuất hạt hướng dương. Thành phố xuất khẩu khoảng 180.000 tấn hạt hướng dương hàng năm, với 90% sản lượng này dành cho thị trường Trung Đông, châu Âu và Mỹ. Đây không phải là thành phố Trung Quốc đầu tiên được kết nối với thủ đô Iran bằng đường sắt. Chuyến tàu chở hàng đầu tiên cất cánh từ Yiwu vào tháng 1 năm 2016, tiếp theo là một dịch vụ vận chuyển hàng hóa thứ hai nối Yinchuan và Iran vào tháng Chín năm đó.

Dịch vụ vận tải đường sắt mới đã nhận được sự chú ý lớn do được đưa ra trong bối cảnh thông báo của Tổng thống Mỹ Donald Trump về việc rút khỏi thỏa thuận hạt nhân Iran. Việc mở rộng dịch vụ vận chuyển hàng hóa đường sắt được coi như một dấu hiệu cho thấy Trung Quốc có ý định tăng cường quan hệ thương mại với Iran.

Tuy nhiên, Iran cũng đã xem xét khả năng hành lang đường sắt Iran-châu Âu, với Đức là điểm đến cuối cùng và Thổ Nhĩ Kỳ là một nước quá cảnh quan trọng. Một tuyến đường tiềm năng khác đi qua Tây Âu đến Biển Đen, nơi hàng hóa có thể được vận chuyển đến Georgia và sau đó được vận chuyển bằng tàu hỏa đến Iran. Các công ty Đức như DHL, DB Cargo và DB Schenker có thể nằm trong kế hoạch mạng lưới.

Ngoài ra, Iran và Azerbaijan đang hợp tác trên một mạng lưới đường sắt được cải thiện như một phần của dự án Hành lang Giao thông Bắc - Nam Quốc tế (INSTC), một tuyến vận tải dài 7,200 km nối Ấn Độ, Iran, Azerbaijan và Nga, cả về đường sắt và đường bộ. Một nhánh phía tây nam của hành lang này đã kết nối Iran, Azerbaijan, Biển Đen và Châu Âu.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Sau khi giảm 4 tháng liên tiếp từ tháng 12/2017-2/2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ của Trung Quốc đã tăng trở lại trong tháng 3 và tiếp tục tăng trưởng trong tháng 4/2018 với mức tăng 10% so với tháng 3/2018 và 8,9% so với tháng 4/2017, đạt mức 3,37 tỷ tấn và chiếm tới 79,5% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc trong tháng.

Tính chung 4 tháng đầu năm 2018, ngành đường bộ vận chuyển hơn 11 tỷ tấn hàng hóa, tăng 7,8% so với cùng kỳ năm 2017 và đóng góp tới 76,82% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc trong thời gian này.

**Hình 4: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ của Trung Quốc**

**(10.000 tấn)**

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

* 1. **Vận chuyển đường thủy**

Tháng 4/2018, vận chuyển bằng đường thủy của Trung Quốc đạt trên 559 triệu tấn, tăng 2% so với cùng kỳ năm trước.

Tính chung 4 tháng năm 2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy đạt 2,06 tỷ USD, tăng 1% so với 4 tháng đầu năm 2017 và chiếm 14,2% tổng

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

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

“Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21” chạy từ bờ biển phía Đông Trung Quốc qua Biển Đông và Ấn Độ Dương, sang châu Âu và đến Nam Thái Bình Dương. Ngoài việc tạo ra một vành đai giao thông trên biển, tuyến đường này còn mang hàm ý xây dựng các hành lang kinh tế qua Ấn Độ Dương, kết nối Trung Quốc với Nam Á, Trung Đông, châu Phi và Địa Trung Hải.

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

Vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung Quốc trong tháng 4/2018 đạt 600 nghìn tấn, tăng 4,6% so với cùng kỳ năm trước nhưng giảm nhẹ so với tháng 3/2018.

Tính chung 4 tháng đầu năm đạt 2,3 triệu tấn, tăng 7,3% so với 4 tháng năm 2017.

**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

* 1. **Vận chuyển đường ống**

Đường ống dưới biển được lắp đặt độc lập dài nhất của Trung Quốc đã được hoàn thành ở Biển Đông. Với chiều dài 195 km, đường ống phục vụ đắc lực cho việc vận chuyển lĩnh vực khí tự nhiên đầu tiên của Trung Quốc.

Các mỏ khí thiên nhiên như Liwan 3-1, Liuhua 34-2 và Liuhua 29-1, chủ yếu nằm ở Biển Đông, 350 km về phía đông nam của Hồng Kông trong lưu vực sông Châu Giang. Liwan 3-1 được ước tính có chứa 30 tỷ tấn dầu và 16 nghìn tỷ mét khối khí thiên nhiên, tương đương với một phần ba tổng lượng dầu và khí đốt của quốc gia này.

Vào cuối năm 2015, tổng chiều dài đường ống cho dầu thô, tinh luyện và khí đốt tự nhiên là 112.000 km, nhưng dự báo sẽ tăng lên do kế hoạch mở rộng do Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia Trung Quốc và Cơ quan Quản lý Năng lượng Quốc gia Trung Quốc công bố vào tháng 7 năm ngoái. Đến năm 2020, tổng chiều dài mạng lưới đường ống của Trung Quốc sẽ lên tới 169.000 km và đạt 240.000 km vào năm 2025.

Chính phủ Trung Quốc tin rằng các mạng lưới cung cấp năng lượng được cải thiện sẽ đảm bảo an ninh năng lượng tốt hơn, giảm chi phí và khuyến khích đầu tư. Nhập khẩu từ các quốc gia dọc theo tuyến đường vành đai và đường bộ cũng sẽ tăng lên với việc xây dựng thêm đường ống.

Hiện tại, Nord Stream ở Biển Baltic là đường ống ngoài khơi dài nhất thế giới, chạy dài 1,224 km từ Vyborg, Nga đến bờ biển Đức gần Greifswald. Hai đường ống ngầm có thể vận chuyển tới 55 tỷ mét khối khí tự nhiên của Nga mỗi năm.

Vào ngày 9 tháng 11 năm 2017, Cheniere Energy và China National Petroleum Corp. đã ký một biên bản ghi nhớ trong chuyến thăm Trung Quốc của Tổng thống Trump về việc mua bán khí thiên nhiên hóa lỏng lâu dài. Thông báo tại lễ ký kết cho biết thỏa thuận trị giá 11 tỷ USD. Cheniere sở hữu cơ sở xuất khẩu LNG duy nhất của Hoa Kỳ hiện đang hoạt động, tại Sabine Pass, LA, và một số khác đang được xây dựng. Cheniere đã cố gắng để chốt người mua để xây dựng một tàu khí hóa lỏng thứ sáu tại trạm Sabine Pass và một đơn vị thứ ba tại nhà ga Corpus Christi đang được xây dựng ở Texas. Cũng trong chuyến thăm của Ông Trump, Delfin LNG và China Gas Holdings đã ký một hợp đồng về việc bán 3 mtpa LNG. Delfin đã đề xuất một nhà máy hóa lỏng và vận chuyển khí ngoài khơi ở Vịnh Mexico. Nhưng trước đó, người mua LNG của Trung Quốc chưa ký bất kỳ hợp đồng dài hạn hoặc thỏa thuận đầu tư nào với các nhà xuất khẩu LNG của Hoa Kỳ.

Ngoài ra, Trung Quốc đã ký thỏa thuận với các nhà cung cấp ở Qatar, Australia và các quốc gia khác để nhập hơn 40 tấn LNG đến năm 2030.

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

Lượng hàng hóa qua các cảng biển chính của Trung Quốc trong tháng 4/2018 đạt 765 triệu tấn, tăng 5,7% so với tháng 4/2017.

Tính chung 4 tháng đầu năm lượng hàng qua các cảng biển chính của nước này đạt gần 2,95 tỷ tấn.

**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

Một trong những cảng hàng đầu của Trung Quốc sẽ cấm xử lý các sản phẩm dầu tinh chế, khí dầu mỏ hóa lỏng và hóa chất nguy hiểm vào đầu tháng 6/2018, trong bối cảnh chuẩn bị cho một hội nghị thượng đỉnh khu vực trong thành phố.

Theo một thông báo được công bố chính thức của cơ quan giám sát an toàn công trình tại Qingdao, trung tâm nhập khẩu dầu thô hàng đầu Trung Quốc, việc sử dụng các sản phẩm này trong hoạt động cảng hoặc vận chuyển chúng sẽ bị cấm từ ngày 1-6 tháng 6/2018.

Tuyên bố không trực tiếp liên quan đến hội nghị Thượng đỉnh Tổ chức Hợp tác Thượng Hải (SCO) diễn ra tại Thanh Đảo từ ngày 9-10 tháng 6, nhưng Trung Quốc có sự chuẩn bị kỹ trước các cuộc họp chính trị lớn.

Các nhà giao dịch dầu mỏ lo ngại trong những tháng gần đây rằng hội nghị thượng đỉnh có thể là thay đổi dòng hàng hóa nước ngoài vào tiêu thụ năng lượng hàng đầu thế giới.

* 1. ***Kho bãi***

**Costco sắp mở warehouse store (cửa hàng kho giá rẻ) tại đầu tiên Trung Quốc**

Tập đoàn bán lẻ khổng lồ của Mỹ, Costco Wholesale Corp. đang chuẩn bị mở cửa hàng kho giá rẻ (warehouse store) lớn tại Trung Quốc, đầu tiên là ở Thượng Hải nhằm mở rộng sự hiện diện của mình tại quốc gia này.

Sau hơn hai năm thảo luận, Costco đã ký một thỏa thuận đầu tư với Shanghai Pudong Kangqiao (Group) thuộc sở hữu nhà nước vào ngày 8 tháng 5 để thành lập trụ sở của doanh nghiệp Trung Quốc tại Kangqiao, một vùng ngoại ô Thượng Hải.

Costco cũng xây dựng các cửa hàng kho giá rẻ thành viên ở Thượng Hải với công ty bất động sản Galaxy Holding Group có trụ sở tại Thâm Quyến.

Cửa hàng kho giá rẻ sẽ chính thức hoạt động tại quận Minhang của Thượng Hải vào mùa xuân năm 2019, và kế hoạch ra mắt một địa điểm khác trong khu vực Phố Đông của thành phố vào năm 2021 và sẽ chính thức hoạt động từ tháng 6.

Galaxy Holding Group vào ngày 14 tháng 5 đã xác nhận với S & P Global Market Intelligence liên doanh với Costco để mở một cửa hàng ở Thượng Hải vào năm 2019.

Costco đã hiện diện trực tuyến tại Trung Quốc, được thành lập vào năm 2014 thông qua nền tảng thương mại điện tử xuyên biên giới TMall Global của Alibaba Group Holding Ltd. Vào tháng 9 năm 2017, họ đã ra mắt một cửa hàng hàng mới trên trang web Tmall.com với một loạt các sản phẩm trên các danh mục như chăm sóc sức khỏe, thực phẩm, may mặc, chăm sóc cá nhân và các thiết bị kỹ thuật số.

Sự hiện diện tại châu Á của Costco vào tháng 3/2018 được đánh dấu bằng 26 cửa hàng kho giá rẻ tại Nhật Bản, 13 cửa hàng kho giá rẻ ở Đài Loan và 14 ở Hàn Quốc.

* 1. ***Phân tích sâu:***

Công ước vận tải đường bộ quốc tế (TIR) “Transports Internationaux Routiers” đã hỗ trợ thương mại và phát triển trong hơn 60 năm, bằng cách cho phép các phương tiện hải quan và container vận chuyển đến các nước quá cảnh có kiểm tra biên giới tối thiểu.

Công ước *TIR* được ký kết lần đầu vào năm 1949 giữa một số nước Châu Âu và được mở rộng, nâng cấp thành Công ước TIR vào năm 1959 và được điều chỉnh, bổ sung năm 1975.

Hệ thống TIR bao gồm cả vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và vận tải biển. Kỹ thuật vận tải đa phương thức này dẫn đến việc chấp nhận hệ thống container ở những điều kiện nhất định để cơ quan hải quan quản lý được việc vận chuyển hàng hóa.

Hiện nay, IRU là cơ quan chủ trì triển khai cơ chế TIR theo yêu cầu của Liên hiệp quốc.

Theo số liệu thực tế, các nước thành viên tham gia Công ước trong thời gian vừa qua đã tiết kiệm được 35 tỷ USD cho chi phí vận chuyển hàng hóa qua biên giới. Khi trở thành thành viên của Công ước TIR, GDP của quốc gia có khả năng tăng từ 0,14% lên 1,31% .

Với mục tiêu tiết kiệm 80% thời gian vận chuyển ở Trung Quốc và kết nối hải quan 73 quốc gia trên toàn thế giới, TIR được coi là một cơ hội tốt chco nền tảng của sáng kiến ​​Vành đai và Đường để thúc đẩy phát triển kinh tế và thương mại.

Đại Liên, một cảng chính ở Trung Quốc và một trong sáu cổng chính trên vành đai đã sẵn sàng cho việc thực hiện TIR, các hoạt động vận tải đầu tiên theo TIR sẽ tăng cường kết nối giữa các quốc gia dọc theo các tuyến trong khu vực.

Với tiềm năng tăng tổng khối lượng thương mại giữa Trung Quốc và các nước lớn khác trên tuyến đường vành đai lên tới 13,6 tỷ USD, chiếm 1,4% tổng kim ngạch xuất khẩu thương mại của Trung Quốc, việc kích hoạt TIR sẽ cho phép hàng hóa của Trung Quốc đi ra thị trường toàn cầu hiệu quả hơn, trong khi nhập khẩu nước ngoài sẽ nhanh hơn và an toàn hơn. Khi các nước cam kết của cácc nước để tìm kiếm và hợp tác cùng có lợi, sẽ thúc đẩy vận tải hai chiều trong vận tải đường bộ quốc tế.

**Hình 8:Tuyến vận tải TIR giữa Đại Liên (Trung Quốc) và Novosibirsk (Nga)**



*Nguồn: IRU*

Chuyến hàng đầu tiên bằng xe tải bắt đầu hành trình dài 5,600 km từ Đại Liên ở Trung Quốc đến Novosibirsk ở Nga. TIR dự kiến sẽ đóng một vai trò then chốt dọc theo tuyến mới bằng cách xúc tiến giải phóng mặt bằng và hiệu quả, do đó tạo thuận lợi cho kết nối thương mại.

Các hoạt động của TIR - tiêu chuẩn vận chuyển hải quan toàn cầu - đã bắt đầu tại biên giới Trung Quốc-Kazakhstan, thúc đẩy dòng chảy thương mại có chi phí thấp hơn, nhanh hơn và an toàn hơn trên khắp châu Âu. Đây cũng là dấu mốc quan trọng cho thấy sự kích hoạt của con đường tơ lụa trên bộ mới từ Trung Quốc đến châu Âu.

Các bước tiếp theo là vận chuyển TIR dọc theo tuyến đường này và mở rộng đến các điểm qua biên giới khác trong khu vực đóng vai trò là các cửa ngõ thương mại trọng điểm đối với châu Âu và châu Á. IRU khuyến khích các nhà khai thác vận tải tìm kiếm thêm cơ hội trên các tuyến đường khác trên biên giới Trung Quốc - Mông Cổ và Trung Quốc-Kyrgyzstan.

Khorgos là điểm qua biên giới phổ biến nhất giữa Kazakhstan và Trung Quốc, với cơ sở hạ tầng đã có sẵn. Tuyến vận chuyển hàng hóa sử dụng TIR đầu tiên dọc theo tuyến đường cung cấp các điều kiện phù hợp nhất với hàng tiêu dùng và phụ tùng ô tô đến Tbilisi