**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TRUNG QUỐC**

**Số tháng 8/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2019**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình chung** 3](#_Toc5634782)

[***1.1.*** ***Hoạt động logistics:*** 3](#_Toc5634783)

[***1.2.*** ***Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại cố liên quan đến hoạt động logistics*** 4](#_Toc5634784)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 5](#_Toc5634785)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 5](#_Toc5634786)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt:*** 7](#_Toc5634787)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 9](#_Toc5634788)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường thủy (đường biển và đường thủy nội địa- waterways)*** 10](#_Toc5634789)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 11](#_Toc5634790)

[**3.** **Các hoạt động khác:** 13](#_Toc5634791)

[***3.1.*** ***Cảng biển*** 13](#_Toc5634792)

[***3.2.*** ***Logistics cho thương mại điện tử, kho bãi, giao nhận:*** 15](#_Toc5634793)

**DANH MỤC HÌNH**

[**Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc** 6](#_Toc17884210)

[**Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc trong 7 tháng đầu năm 2019** 6](#_Toc17884211)

[**Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng** 8](#_Toc17884212)

[**Hình 4:** **Chuyến hàng chở cá đông lạnh đầu tiên được chuyển từ cảng Zarubino của Nga đến thành phố Hunchun của Trung Quốc** 9](#_Toc17884213)

[**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng** 10](#_Toc17884214)

[**Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng** 10](#_Toc17884215)

[**Hình 7: Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không dân dụng của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)** 11](#_Toc17884216)

[**Hình 8:** **Doanh số thương mại điện tử thực phẩm tươi sống của Trung Quốc (đvt: tỷ nhân dân tệ)** 15](#_Toc17884217)

**DANH MỤC BẢNG**

[**Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 7 tháng đầu năm 2019** 6](#_Toc17884132)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Theo Hiệp hội logistics và mua hàng Trung Quốc, chỉ số thịnh vượng logistics của Trung Quốc- China Logistics Prosperity Index (LPI) đạt 51,1 điểm trong tháng 7/2019, giảm 0,8% điểm phần trăm so với tháng trước đó.

Chi phí dịch vụ logistics vẫn thấp: Chỉ số chi phí dịch vụ logistics tăng 0,7 điểm phần trăm lên 49,9 trong tháng 7/2019, ở dưới mức 50 điểm. Điều này chỉ ra rằng mức giá chung của dịch vụ logistics vẫn còn thấp.

Đầu tư vào tài sản cố định giảm: Đầu tư vào chỉ số tài sản cố định trong lĩnh vực logistics đạt 49,8 điểmm trong tháng 7/2019, giảm 0,4 điểm phần trăm so với tháng trước, cho thấy sự giảm nhẹ đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics.

Triển vọng kinh doanh vẫn lạc quan: Chỉ số kỳ vọng kinh doanh tăng 1,7 điểm lên 57,5 vào tháng 7/2019, cho thấy sự lạc quan của các doanh nghiệp dịch vụ logistics và các chủ hàng. Tuy nhiên, các hoạt động logistics đang phải đối mặt với áp lực giảm trong thời gian tới trong điều kiện thời tiết xấu.

**Tập đoàn đầu tư và ủy thác quốc tế Trung Quốc (CITIC) cho biết các bộ phận ngân hàng, chứng khoán, ủy thác và xây dựng sẽ đầu tư 700 tỷ CNY (112,79 tỷ USD) để hỗ trợ sáng kiến ​​"Một vành đai, Một con đường" mới của Trung Quốc.** Các khoản đầu tư sẽ liên quan đến 300 dự án kéo dài từ Singapore đến Turkmenistan.

Theo sáng kiến ​​này, Trung Quốc đặt mục tiêu tạo ra một tuyến thương mại hiện đại được gọi là Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21.

Các dự án trong kế hoạch bao gồm mạng lưới đường sắt, đường cao tốc, đường ống dẫn dầu khí, lưới điện, mạng Internet, hàng hải và các liên kết cơ sở hạ tầng khác, trải dài ở miền trung, tây và nam á đến tận Hy Lạp, Nga và Ô-man, làm tăng kết nối của Trung Quốc với châu Âu và châu Phi.

Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình vào tháng 3/2019 ước tính thương mại hàng năm của Trung Quốc với các nước tham gia sáng kiến ​​này sẽ vượt 2,5 nghìn tỷ USD trong một thập kỷ.

Ngân hàng CITIC Bank Corp, với hơn 4 nghìn tỷ CNY tài sản, sẽ cung cấp hơn 400 tỷ CNY cho hơn 200 dự án trong các lĩnh vực như cơ sở hạ tầng, năng lượng, nông nghiệp và văn hóa thông qua các chi nhánh địa phương, ngân hàng cho biết.

Các công ty con khác của CITIC, bao gồm Công ty Chứng khoán CITIC, Công ty ủy thác CITIC, Công ty xây dựng CITIC, Công ty công nghiệp nặng CITIC và Tập đoàn tài nguyên CITIC, sẽ đầu tư gần 300 tỷ CNY vào hơn 100 dự án tại hơn 10 quốc gia dọc theo tuyến đường.

Tập đoàn CITIC đã kiếm được 50,8 tỷ CNY doanh thu ở nước ngoài vào năm ngoái, chiếm 15% tổng doanh thu của tập đoàn.

**Thành phố Hunchun ở Đông Bắc của Trung Quốc đã khởi động một dự án xây dựng cảng nội địa để giúp thị trấn biên giới trở thành một trung tâm hậu cần quốc tế cho vùng đông bắc châu Á.**

Dự án cảng cạn quốc tế Hunchun có diện tích 85 ha gần ga đường sắt Hunchun, bao gồm khu vực bắt đầu và các bộ phận cho văn phòng, bãi container và thiết bị cẩu và dịch vụ hậu cần chuỗi lạnh.

Dự án có giá 1 tỷ nhân dân tệ (khoảng 130 triệu đô la Mỹ, được tài trợ bởi Tập đoàn cảng Ninh Ba Zhoushan có trụ sở tại tỉnh Chiết Giang ven biển phía đông.

Hunchun ở tỉnh Cát Lâm tiếp giáp với khoảng 10 cảng của Nga và Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Triều Tiên (DPRK). Thành phố biên giới này có bốn ga đường sắt và đường cao tốc quốc lộ.

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

Tính đến cuối năm 2018, Trung Quốc đóng góp khoảng 16% vào GDP toàn cầu, chỉ thấp hơn so với tỷ lệ 24% của của Mỹ. Tác động của căng thẳng thương mại với Mỹ sẽ ảnh hưởng mạnh mẽ tới kinh tế nước này.

Theo tính toán của Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF), trong năm ngoái, Trung Quốc là nước mua lớn nhất hàng xuất khẩu của 34 nước. Năm 2007, trước khủng hoảng tài chính toàn cầu, Trung Quốc là nước mua hàng xuất khẩu lớn nhất của khoảng 13 nước.

Mỹ là nước mua hàng xuất khẩu lớn nhất của 36 nước ở thời điểm cuối năm ngoái. Sau khi kinh tế toàn cầu khó khăn vào năm 2008 và kinh tế Mỹ đi xuống, sức ảnh hưởng của Trung Quốc ngày một lớn dần. Trong giai đoạn trên, Trung Quốc đã thay Mỹ trở thành nước mua hàng đầu các loại hàng hóa xuất khẩu của Nhật, Brazil và Nam Phi. Trung Quốc dần dần giữ vị thế nhóm 3 nước mua nhiều hàng nhập khẩu nhất từ hơn 70 quốc gia trên thế giới. Trung Quốc là khách hàng quan trọng của khoảng hơn 1/3 trong nhóm 200 nền kinh tế của thế giới. Như vậy việc kinh tế Trung Quốc suy giảm chắc chắn sẽ tạo ra nhiều hiệu ứng trên toàn cầu.

Theo Oxford Economics, tốc độ tăng trưởng kinh tế thế giới có thể giảm 0,5 điểm %, của Mỹ sẽ giảm 0,5 điểm % và của Trung Quốc giảm khoảng 1,3 điểm % năm 2020.

Gần đây nhất, bộ phận nghiên cứu của Citibank cũng đánh giá, trong hai năm tiếp theo, chính sách áp thuế nêu trên có thể làm tăng trưởng của Trung Quốc giảm từ 1-1,8 điểm %; của Mỹ giảm khoảng 0,1-0,4 điểm % và kinh tế thế giới giảm khoảng 0,2-0,8 điểm %.

Tuy nhiên, chưa thể đánh giá hết được những tác động của cuộc chiến này. Ngoài ra, căng thẳng thương mại giữa hai nước còn tác động tiêu cực đến đầu tư, gián đoạn chuỗi cung ứng nếu Mỹ rút doanh nghiệp khỏi Trung Quốc và Trung Quốc phả nứng bằng một số công cụ khác như đánh thuế tiếp đối với hàng hóa nhập khẩu từ Mỹ còn lại, hạn chế xuất khẩu đất hiếm sang Mỹ, giảm nhập khẩu xăng dầu từ Mỹ.

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 7/2019, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 4,63 tỷ tấn, tăng 0,8% so với tháng trước đó và tăng 6,8% so với cùng kỳ năm trước.

**Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa theo tháng của Trung Quốc**

**(đvt: 10.000 tấn)**

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

Tính chung 7 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc đạt trên 29,2 tỷ tấn, tăng 6,1 % so với cùng kỳ năm 2018.

**Bảng 1:Các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc 7 tháng đầu năm 2019**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Lượng****(Đvt: 10.000 tấn)** | **Tỷ trọng****(%)** | **So cùng kỳ****(%)** |
| Tổng  | 2.921.250 | 100,00 | 6,10 |
| Đường sắt | 243.271 | 8,33 | 6,00 |
| Đường bộ | 2.262.962 | 77,47 | 5,8 |
| Đường thủy | 414.605 | 14,19 | 7,4 |
| Hàng không dân dụng | 413 | 0,01 | -0,5 |

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

Trong 7 tháng đầu năm 2019, tỷ trọng của vận chuyển hàng hóa đường bộ tăng so với 4 tháng đầu năm, chiếm 77,14% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc. Đứng thứ 2 là đường thủy chiếm 14,28%. Vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng tiếp tục giảm chỉ còn chiếm 0,01% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc trong 5 tháng đầu năm 2019.

**Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa theo phương thức vận tải của Trung Quốc trong 7 tháng đầu năm 2019**

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

* 1. **Vận chuyển đường sắt:**

Với mức tăng trưởng so với cùng kỳ năm 2018 đạt 9,1% trong tháng 7/2019, đường sắt tiếp tục là phương thức có mức tăng trưởng theo tháng so cùng kỳ năm trước cao nhất trong số các phương thức vận tải, đạt 367,8 triệu tấn.

Tính chung 7 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt đạt 2,43 tỷ tấn, tăng 6% so với cùng kỳ năm 2018.

Trong nửa đầu năm 2019, bảy địa phương quan trọng nhất của Trung Quốc trên Con đường tơ lụa mới đã báo cáo tỷ lệ container đạt 94% trên các chuyến tàu chở hàng quốc tế hướng về phía tây. Các địa phương này đã xử lý khoảng 73 % lượng hàng của tất cả các chuyến tàu chở hàng Trung Quốc-Châu Âu. Điều này cho thấy mục tiêu giảm số lượng container rỗng rời Trung Quốc đã đạt được.

**Hình 3: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt theo tháng**

**của Trung Quốc (đvt:10.000 tấn)**

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

Vào tháng 9/2019, chính phủ Trung Quốc đã ban hành quy định mới đối với giao thông vận tải hàng hóa đường sắt Á-Âu. Chỉ những chuyến tàu đầy tải mới có thể rời Trung Quốc về phía tây. Một chuyến tàu với 40 container đầy đủ và một container trống sẽ không được trợ cấp. Mặc dù các quy tắc đã được áp dụng từ năm 2017, nhưng chúng không thực sự được áp dụng cho đến lúc đó.

Theo Tổng công ty Đường sắt Trung Quốc, năm 2018, tỷ lệ cho các chuyến đi nước ngoài là 94% trong khi đó cho các chuyến trở về là 71%. Trong nửa đầu năm nay, tỷ lệ cho các chuyến đi nước ngoài đã cải thiện hơn nữa đến 98% với tỷ lệ 82% cho các chuyến trở về.

**Trung Quốc và Nga đã thử nghiệm vận chuyển hải sản bằng đường sắt**

Chuyến hàng chở cá đông lạnh đầu tiên được chuyển từ cảng Zarubino của Nga đến thành phố Hunchun của Trung Quốc vào ngày 2 tháng 8 năm 2019.

Chuyến tàu thử nghiệm đã chuyển 200 tấn cá đế vàng có nguồn gốc từ bán đảo Kamchatka. Thông thường, cá được chuyển đến Zarubino bằng đường biển và sau đó bằng xe tải đến Hunchun. Nếu dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt mới trở nên thường xuyên, nó sẽ cho phép các chủ hàng cung cấp kết nối tốt hơn và cuối cùng thay thế xe tải trong việc giao hải sản từ Nga đến Trung Quốc.

Loại hải sản tiềm năng khác để vận chuyển đường sắt từ Nga đến Trung Quốc là cua vua đỏ cũng có nguồn gốc từ bán đảo Kamchatka. Năm ngoái, Trung Quốc đã nhập 10.000 tấn cua đỏ. Một nửa trong số họ đã được vận chuyển đến cảng Zarubino bằng đường biển và sau đó đến Hunchun bằng xe tải. Tuyến đường đa phương thức này đã được mở vào năm 2016.

Hunchun là một trung tâm quan trọng của ngành công nghiệp đánh cá Trung Quốc. Có khoảng 100 công ty trong thành phố chuyên chế biến hải sản Nga. Thành phố Hunchun nằm cách Zarubino chỉ 71 km.

**Hình 4:** **Chuyến hàng chở cá đông lạnh đầu tiên được chuyển từ cảng Zarubino của Nga đến thành phố Hunchun của Trung Quốc**



* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ (đường cao tốc) của Trung Quốc đạt 3,62 tỷ tấn trong tháng 7 năm 2019, tăng 0,98% so với tháng trước và 6,4% so với cùng kỳ năm trước. Tính chung 7 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ đạt 22,6 tỷ tấn, tăng 5,8% so với cùng kỳ năm 2018.

**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ theo tháng**

**của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)**

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

* 1. **Vận chuyển đường thủy (đường biển và đường thủy nội địa- waterways)**

Trong tháng 7/2019, có hơn 641 triệu tấn hàng hóa được vận chuyển bằng đường thủy nội địa và đường biển tại Trung Quốc, tăng 8,1% so với cùng kỳ năm trước.

**Hình 6: Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy theo tháng**

**của Trung Quốc (đvt: 10.000 tấn)**

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

Tính chung 7 tháng đầu năm 2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy đạt 4,41 tỷ tấn, tăng 7,4% so với cùng kỳ năm 2018.

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

Tháng 7/2019, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không dân dụng của Trung đạt 620 nghìn tấn, tăng 4,2% so với cùng kỳ năm trước.

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

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

Trong 7 tháng đầu năm 2019, hàng không dân dụng chuyên chở 4,13 triệu tấn hàng hóa, giảm 0,5% so với cùng kỳ năm 2018.

**Các hãng hàng không giá rẻ (LCC) của Trung Quốc đã tăng tốc mở rộng trên thị trường quốc tế, giúp kích thích tăng trưởng ra nước ngoài đồng thời lấy lại thị phần từ các hãng hàng không nước ngoài.**

Trong năm năm qua, số lượng hành khách quốc tế do các hãng hàng không Trung Quốc vận chuyển đã tăng hơn gấp đôi và số lượng các hãng hàng không Trung Quốc khai thác các dịch vụ quốc tế đã tăng từ 12 lên 30. Năm 2018 lưu lượng hành khách quốc tế của hãng hàng không Trung Quốc tăng 15% (không bao gồm Hồng Kông , Macau và Đài Loan), vượt xa mức tăng trưởng nội địa 11%.

Trong bốn tháng đầu năm 2019, xu hướng này đã tiếp tục, với lưu lượng hành khách quốc tế của hãng hàng không Trung Quốc tăng 16% so với mức tăng trưởng 8% trong nước.

Trong khi tất cả các hãng hàng không dịch vụ đầy đủ lớn của Trung Quốc đã theo đuổi việc mở rộng quốc tế nhanh chóng, LCC Trung Quốc đã được mở rộng với tốc độ thậm chí còn nhanh hơn. Năm 2018 sức chứa ghế quốc tế LCC của Trung Quốc tăng khoảng 25%.

Hiện tại có 11 LCC của Trung Quốc, Tám trong số này hiện đang hoạt động trên thị trường quốc tế, nhưng chỉ có Spring có thị trường quốc tế đáng kể.

Spring là LCC lớn nhất và lâu đời nhất của Trung Quốc và hiện chiếm 18% công suất LCC quốc tế tại Trung Quốc (dựa trên dữ liệu của CAPA và OAG trong tuần bắt đầu từ 22 tháng 7 năm 2019). Với sự bao gồm của chi nhánh Nhật Bản của Spring, hoạt động năm tuyến từ Nhật Bản đến Trung Quốc, cổ phần của Spring, gần 20%.

Không có LCC Trung Quốc nào khác có hơn 3% tổng công suất LCC quốc tế của Trung Quốc. Năm trong số tám LCC có ít hơn 1% thị phần.

Trung Quốc rất muốn phát triển phân khúc quốc tế cho các LCC

Trong năm năm qua, các hãng hàng không đầy đủ dịch vụ của Trung Quốc đã có thể thu hẹp khoảng cách với các hãng hàng không đầy đủ dịch vụ nước ngoài và vượt qua các đối thủ nước ngoài. Có một mong muốn để nhân rộng thành tích này với LCC.

Chính phủ Trung Quốc đã đưa ra các chính sách mới trong năm 2013 để thúc đẩy LCC tại thị trường nội địa, đặc biệt là ở các thành phố nông thôn thứ cấp hoặc đại học, cần kích thích giá vé thấp để phát triển. LCC hiện đang được khuyến khích mở rộng ra thị trường quốc tế khi công dân Trung Quốc ngày càng đi ra nước ngoài.

Vì lưu lượng ra bên ngoài chiếm lĩnh thị trường quốc tế Trung Quốc, các hãng hàng không Trung Quốc thường có vị trí tốt hơn để phát triển cùng với thị trường so với các hãng hàng không nước ngoài. Với các LCC hiện chiếm một tỷ lệ tương đối lớn (khoảng 15%) và đang tăng trưởng của thị trường quốc tế Trung Quốc, có một mong muốn tự nhiên là phát triển các LCC địa phương để đảm bảo rằng họ chiếm được phần lớn nhất trong tăng trưởng trong tương lai.

**Tuyến chuyến bay chở hàng thương mại điện tử xuyên biên giới nối liền thành phố Trịnh Châu ở trung tâm tỉnh Hà Nam của Trung Quốc đến Kuala Lumpur của Malaysia đã được ra cuối tháng 8/2019.**

Với sức tải 25 tấn, chuyến bay charter được vận hành bằng máy bay Boeing 757-200F. Ba chuyến đi khứ hồi được lên kế hoạch mỗi tuần.

Chuyến bay sẽ mang hàng xuất khẩu của Trung Quốc sang Malaysia, chủ yếu là hàng hóa được đặt hàng thông qua các nền tảng thương mại điện tử xuyên biên giới. Hàng nhập khẩu được gửi trở lại Trung Quốc từ Malaysia sẽ chủ yếu là trái cây và hải sản.

Tất cả hàng hóa trên chuyến bay đi đầu tiên từ Trung Quốc là hàng hóa thương mại điện tử xuyên biên giới, trong khi chuyến bay nội địa mang sầu riêng Cat Mountain King được trồng ở Đông Nam Á.

Trong tương lai, chuyến bay có kế hoạch mang tôm hùm, măng cụt và chuối từ Đông Nam Á đến Trung Quốc.

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

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Trung Quốc, vận chuyển hàng hóa tại các cảng biển cấp quốc gia của Trung Quốc đạt 7,89 tỷ tấn trong 7 tháng đầu năm nay, tăng 4,9% so với cùng kỳ năm trước. Khối lượng hàng hóa từ nước ngoài đạt 2,48 tỷ tấn, tăng 3%.

Theo dữ liệu từ Bộ Giao thông vận tải quốc gia (Bộ GTVT), các cảng biển lớn nhất tại Trung Quốc đã xử lý chung 22,77 triệu TEU trong tháng 7, tương ứng với mức tăng 6,9% hàng năm, Kết quả phân tích cho thấy các cảng ven biển đã xử lý 20,16 triệu TEU, tăng 6,6% so với tháng 7 năm 2018, trong khi 2,61 triệu TEU đã được chuyển đến và đi từ các cảng sông nội địa, tăng 9,5%, theo tin tức vận chuyển Hellenic.

Trong bảy tháng đầu năm 2019, tổng sản lượng đã tăng 5,2% so với cùng kỳ năm ngoái, đạt 149,76 triệu TEU. Trong tổng số này, các cảng ven biển đã xử lý 132,75 triệu TEU, tăng 4,5%. Các cảng sông nội địa đã chứng kiến ​​17,02 triệu TEU đi qua các bến của họ, tăng 11,2%.

Trong 7 tháng đầu năm 2019, ba cảng ven biển hoạt động tốt nhất tiếp tục là Thượng Hải với 25,39 triệu TEU, tăng 5,5% so với cùng kỳ năm ngoái. Ở vị trí thứ hai là Ninh Ba-Zhoushan với 16,42 triệu TEU, tăng 6,1%. Ở vị trí thứ ba là cảng Thâm Quyến, nơi khối lượng container tăng 1,7% lên 14,68 triệu TEU.

**Cảng Thượng Hải đã đứng đầu bảng xếp hạng các cảng được kết nối tốt nhất thế giới được công bố bởi tổ chức UNCTAD vào tháng 8 năm 2019 .**

Cảng Thương Hải (Trung Quốc) đã đạt được số điểm kết nối là 134 điểm, tiếp theo là các cảng Singapore (124,63 điểm), Pusan (114,45 điểm) tại Hàn Quốc và Ninh Ba (114,35 điểm), cũng tại Trung Quốc. Chỉ số được đặt ở mức 100 cho cổng kết nối tốt nhất năm 2006, đó là Hồng Kông, Trung Quốc.

Bên cạnh các cảng châu Á, các cảng khác trong danh sách top 10 là các cảng của Antwerp (94 điểm) ở Bỉ và Rotterdam (93 điểm) ở Hà Lan. Không có cảng nào trong danh sách 20 hàng đầu là từ Châu Phi, Châu Mỹ Latinh, Bắc Mỹ hoặc Australasia.

**Ba nhà ga vận chuyển container tại cảng Thiên Tân phía bắc Trung Quốc đã ký thỏa thuận hợp nhất nhằm giảm chi phí vận hành, điều phối các nguồn lực vận hành, thống nhất các tiêu chuẩn dịch vụ và tăng hiệu quả sử dụng các bến và kho.**

Cảng container cảng Thiên Tân sẽ vẫn là đơn vị còn sót lại sau vụ sáp nhập giữa các Cảng container quốc tế Thiên Tân Five Continents và Cảng container quốc tế Thiên Tân Phương Đông.

Các cổ đông sẽ nắm giữ cổ phần trong công ty Cảng Container Thiên Tân mới. Cosco Shipping Port là một cổ đông đáng kể của Thiên Tân và Thiên Tân Five Continents.

Khu cảng container quốc tế Thiên Tân Five Continents vừa tự động hóa 31 cần trục gắn trên đường ray bằng hệ thống Navis N4. Với sự gia tăng của các tàu lớn, nhà ga hiện đang hoạt động với công suất tối đa 1,5 triệu TEU.

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

Thương mại điện tử thực phẩm tươi sống ở Trung Quốc được dự báo sẽ đạt tổng giá trị hàng hóa (GMV) là 495 tỷ CNY (72 tỷ USD) vào cuối năm 2021, khi các chuỗi hàng tươi sống/hàng mát được cải thiện và các mô hình trực tuyến / ngoại tuyến lai mở rộng hơn nữa.

**Hình 8:** **Doanh số thương mại điện tử thực phẩm tươi sống của Trung Quốc (đvt: tỷ nhân dân tệ)**

Nguồn: iResearch Global Group (2019)

Mua sắm trực tuyến các mặt hàng thực phẩm tươi sống (dễ hỏng) đang phát triển nhanh ở Trung Quốc với tốc độ tăng trưởng hàng năm trên 40% trong năm năm qua. Theo báo cáo mới của Tập đoàn tư vấn iResearch có trụ sở tại Trung Quốc, năm 2018 chứng kiến thương mại điện tử thực phẩm tươi sống tăng 41,2% so với năm trước, đạt 184,8 tỷ CNY.

Theo Khảo sát chuyên sâu về người tiêu dùng toàn cầu năm 2018 của công ty nghiên cứu thị trường uy tín PwC, tổng cộng 50% người tiêu dùng Trung Quốc đã mua sản phẩm trực tuyến hàng tuần, so với mức trung bình toàn cầu là 22%, trong đó nhấn mạnh rằng 59% trong số họ có khả năng mua hàng tạp hóa trực tuyến.

Dữ liệu từ iResearch Consulting Group từ năm 2018 cho thấy người tiêu dùng Trung Quốc mua thực phẩm tươi trực tuyến, 63,8% mua mỗi tuần một lần, trong khi 28,6% mua hai đến ba lần một tuần.

Công ty nghiên cứu lưu ý rằng trong năm 2016 và 2017, thị trường thương mại điện tử thực phẩm tươi đã trải qua quá trình tái cấu trúc và hợp nhất tại Trung Quốc, với nhiều công ty vừa và nhỏ đóng cửa kinh doanh hoặc bị mua lại.

Sự gia nhập của các đại gia thương mại điện tử, Alibaba và JD.com, vào thị trường thực phẩm tươi sống trong những năm gần đây cùng với việc họ tiếp tục đầu tư vào chuỗi cung ứng logistics dễ hỏng và cơ sở hạ tầng liên quan khác không chỉ thúc đẩy tăng trưởng thị trường, mà còn tạo ra sự tăng trưởng tuyệt vời Chế độ bán lẻ mới tích hợp kinh doanh trực tuyến và ngoại tuyến, theo iResearch.

JD.com đã cung cấp thực phẩm tươi trực tuyến từ năm 2012 và năm 2016 đã ra mắt JD Fresh như một đơn vị kinh doanh thực phẩm tươi sống độc lập. JD.com cũng sử dụng blockchain để giúp đảm bảo an toàn cho các sản phẩm thực phẩm tươi sống của mình.

Trái cây - tiếp theo là sữa và các sản phẩm từ sữa, rau, thịt và thịt gia cầm, và hải sản - là loại phổ biến nhất trong số những người mua hàng tạp hóa trực tuyến chiếm 8.4 tỷ USD năm 2018, tăng 35% so với một năm trước đó, theo công ty nghiên cứu thị trường AskCI.

Nhập khẩu từ Đông Nam Á đặc biệt tăng nhanh, vì khu vực này được coi là một nguồn sản xuất chất lượng cao thuận tiện. Malaysia gần đây đã ký một thỏa thuận với chính quyền Trung Quốc cho phép toàn bộ trái sầu riêng đông lạnh (so với bột giấy hoặc bột nhão) được vận chuyển vào Trung Quốc.

Ước tính 1.000 tấn sầu riêng đông lạnh từ Malaysia dự kiến sẽ vào thị trường Trung Quốc mỗi tháng, trị giá ước tính 500 triệu MYR (120 triệu USD). Thái Lan cũng là nước xuất khẩu lớn của trái cây này.

Thực phẩm tươi được coi là khó bán trực tuyến do thời hạn sử dụng ngắn và cách thức đó là tích hợp gạch và vữa với khía cạnh thương mại điện tử. Chẳng hạn, JD.com bán sản phẩm tươi và các sản phẩm dễ hỏng khác ngoại tuyến tại các siêu thị 7Fresh trực tiếp của họ. JD.com, nền tảng thương mại điện tử lớn thứ hai của Trung Quốc cũng đã và đang xây dựng một chuỗi lạnh trải dài gần 300 thành phố trên khắp Trung Quốc. Họ cũng đã bảo đảm quyền truy cập vào nhiều siêu thị có thể lưu trữ thực phẩm tươi sống.

Alibaba đã sớm tham gia vào phân khúc này, đã thực hiện một số khoản đầu tư trong những năm gần đây, bao gồm mua lại tập đoàn trung tâm mua sắm Intime, 18% cổ phần của Siêu thị Lianhua và 36% cổ phần của Sun Art Retail, sở hữu 446 đại siêu thị và nhiều cửa hàng nhỏ hơn . Nói chung, Alibaba đã đầu tư 10 tỷ USD cho các nhà bán lẻ truyền thống kể từ năm 2016. Công ty thương mại điện tử này cũng đã mở chuỗi siêu thị trực tuyến của riêng mình, Hema, vào tháng 1 năm 2016 và tính đến cuối năm 2018 đã có hơn 100 điểm phân phối trên khắp Trung Quốc.

JD.com và Alibaba chiếm thị phần chủ đạo trên thị trường trực tuyến Trung Quốc, (khoảng 80% doanh số thị trường). Nhưng khi tăng trưởng chậm lại trong không gian thương mại điện tử truyền thống này, cả hai coi thực phẩm tươi sống là cơ hội để mở rộng phạm vi của mình.

**Quy định người giao hàng thực phẩm mặc áo phản quang an toàn với số được in trên đó phát huy tác dụng tốt ở Khu vực Pudong, ở phía đông Thượng Hải (Trung Quốc)**

Từ khi thực hiện quy định này đến nay đã có ​​18.000 tài xế giao thực phẩm đăng ký vào hệ thống quản lý giao thực phẩm liên quan đến sở cảnh sát giao thông của khu vực, bao gồm hầu hết tất cả những người giao hàng thực phẩm trong khu vực thuộc sở cảnh sát giao thông của khu vực mới Pudong.

Quy định mới cùng với các biện pháp như tích lũy điểm vi phạm giao thông được thực hiện trước đó trong khu vực, dự kiến ​​sẽ không chỉ thể hiện rõ danh tính của những người giao hàng thực phẩm mà còn giúp chính phủ và doanh nghiệp giám sát họ tốt hơn.

Mỗi tài xế giao thực phẩm có một số được in trên áo đồng phục của họ, do đó, nếu tài xế vi phạm quy tắc giao thông, số đó sẽ được ghi lại và vì số đó đã được kết nối với danh tính của từng tài xế, những người đã vi phạm sẽ bị trừng phạt ngay cả khi họ trốn thoát.

Sở cảnh sát giao thông của khu vực đã thỏa thuận với các công ty cung cấp thực phẩm liên quan đến việc thiết lập một số tiêu chí nhất định cấm một số người làm tài xế giao thực phẩm và cấm một số người cung cấp dịch vụ giao thực phẩm thông qua việc đi xe nữa.

Theo thỏa thuận, một tài xế giao hàng thực phẩm đã ghi nhận vi phạm giao thông 12 điểm tích lũy trong vòng một quý sẽ được yêu cầu nghiên cứu quy tắc giao thông trực tuyến, trong khi 24 điểm có nghĩa là tài xế cần tham gia các dịch vụ tình nguyện trên đường phố, và 36 điểm sẽ khiến tài xế bị trục xuất khỏi đội giao hàng thực phẩm.

 Những người mua hàng trực tuyến Trung Quốc bày tỏ sự ủng hộ mạnh mẽ đối với biện pháp mới, bình luận rằng vấn đề an toàn là quan trọng nhất và họ hy vọng yêu cầu này sẽ được thúc đẩy trên toàn quốc.