

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

BÁO CÁO
TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS CHÂU ÂU
SỐ THÁNG 9/2020

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

Hà Nội, năm 2020

MỤC LỤC

DANH MỤC HÌNH	1
TÓM TẮT	2
1. Tình hình chung	3
1.1. <i>Chỉ số giá lĩnh vực vận tải</i>	3
1.2. <i>Vận tải và logistics đường bộ</i>	3
1.3. <i>Vận tải và logistics đường sắt</i>	4
1.4. <i>Hàng hải và cảng biển</i>	6
1.5. <i>Hàng không</i>	7
2. Tình hình cụ thể tại một số nước	9
2.1. <i>Đức</i>	9
2.2. <i>Pháp</i>	13
2.3. <i>Hà Lan</i>	15
2.4. <i>Nga</i>	16

DANH MỤC HÌNH

Hình 1: Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa dịch vụ tính CPI của EU năm 2020 (năm gốc 2015=100)	3
Hình 2: Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa dịch vụ tính CPI của Đức, năm 2020 (năm gốc 2015=100)	10
Hình 3: Các toa tàu nối đuôi nhau để biểu tình phản đối trợ cấp của Chính phủ cho DB tại Berlin, tháng 9/2020 (Đức)	11
Hình 4: Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa dịch vụ tính CPI của Pháp năm 2020 (năm gốc 2015=100)	13
Hình 5: Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa dịch vụ	15
Hình 6: Tuyến đường sắt Belgrade-Bar	18

TÓM TẮT

- ❖ Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa, dịch vụ tính CPI ở EU đạt 104,24 tháng 8 năm 2020 (năm gốc 2015=100), tăng nhẹ so với tháng 7 năm 2020 nhưng chỉ số này ở khu vực đồng Euro và các nền kinh tế hàng đầu châu Âu như Đức, Pháp và Hà Lan đều giảm.
- ❖ Nhiều nước châu Âu đang phải đối mặt với làn sóng dịch bệnh mới khi mùa đông đến gần. Một số thành phố thậm chí đã phải lên phương án đóng cửa trở lại các hoạt động không thiết yếu. Điều này sẽ ảnh hưởng đến các chỉ số niềm tin kinh doanh trong lĩnh vực logistics trong thời gian tới.
- ❖ Các nhà quản lý cơ sở hạ tầng đường sắt đang phối hợp với các nhà điều hành dịch vụ đường sắt để đảm bảo rằng cho các tuyến đường sắt duy trì hoạt động trong bối cảnh dịch bệnh COVID-19 diễn biến phức tạp hơn tại châu Âu.
- ❖ Nghị viện châu Âu đang thực hiện một bước tiến lớn về bảo vệ môi trường trong vận tải biển.
- ❖ Theo một báo cáo được phát hành bởi hãng nghiên cứu thị trường GlobeWire vào tháng 9/2020, cuộc khủng hoảng do dịch bệnh COVID-19 có thể dẫn đến quy mô thị trường vận tải hàng hóa đường bộ châu Âu giảm 17% vào năm 2020. Ngay cả trong kịch bản khả quan nhất thì thị trường này cũng giảm 4,8%.
- ❖ Chi tiết các thị trường thành viên EU (xem trong Báo cáo)

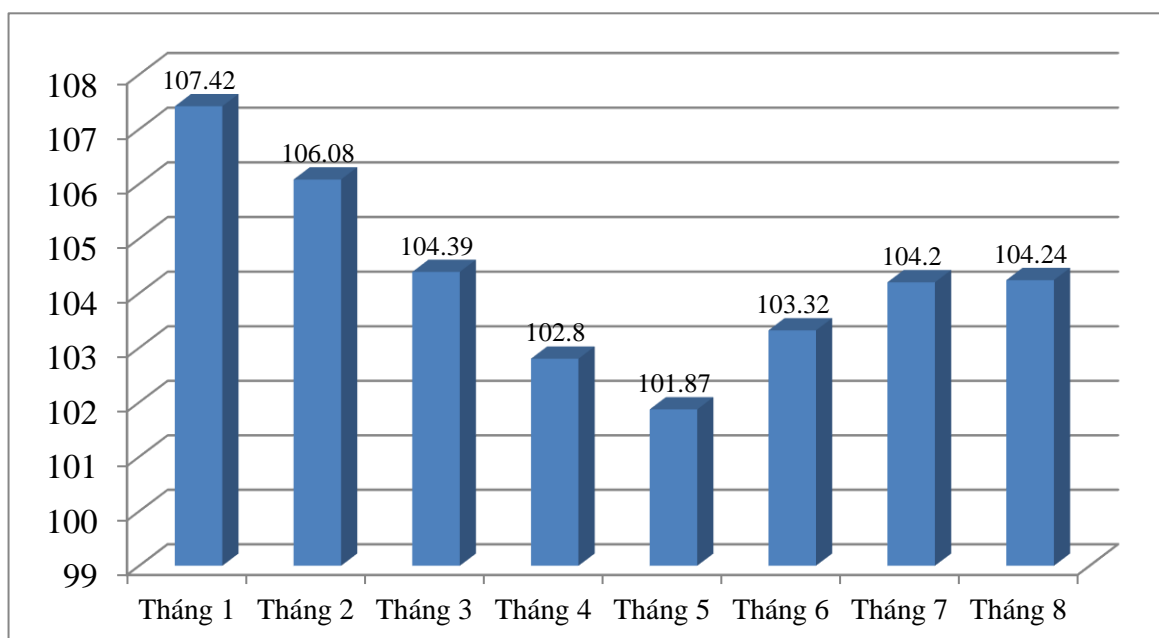
NỘI DUNG BÁO CÁO

1. Tình hình chung

1.1. Chỉ số giá lĩnh vực vận tải

Theo số liệu tổng hợp từ Cơ quan Thống kê châu Âu (Eurostat) chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa, dịch vụ tính CPI ở EU đạt 104,24 tháng 8 năm 2020 (năm gốc 2015=100), tăng nhẹ so với tháng 7 năm 2020. (Nếu tính riêng khu vực đồng Euro thì chỉ số này đạt 104,45, giảm nhẹ so với tháng 7/2020).

Hình 1: Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa dịch vụ tính CPI của EU năm 2020 (năm gốc 2015=100)



Nguồn: Cơ quan Thống kê của EU (Eurostat)

Một số nước châu Âu đang phải đối mặt với làn sóng dịch bệnh mới khi mùa đông đến gần. Một số thành phố thậm chí đã phải lên phương án đóng cửa trở lại các hoạt động không thiết yếu. Điều này sẽ ảnh hưởng đến các chỉ số niềm tin kinh doanh trong lĩnh vực logistics trong thời gian tới.

1.2. Vận tải và logistics đường bộ

Theo một báo cáo được phát hành bởi hãng nghiên cứu thị trường GlobeWire vào tháng 9/2020, cuộc khủng hoảng do dịch bệnh COVID-19 có thể dẫn đến quy mô thị trường vận tải hàng hóa đường bộ châu Âu giảm 17%

vào năm 2020. Ngay cả trong kịch bản khả quan nhất thì thị trường này cũng giảm 4,8%.

Ngành thương mại điện tử đang phát triển và thương mại xuyên biên giới là những yếu tố chính thúc đẩy thị trường vận tải đường bộ của EU. Tuy nhiên, giá cả cạnh tranh và chi phí hoạt động cao hơn sẽ kìm hãm sự tăng trưởng của thị trường.

Thị trường bị phân tán và mức độ phân mảnh sẽ tăng nhanh trong thời gian dự báo.

Các công ty có thị phần lớn trong logistics đường bộ của EU gồm có: DACHSER SE, Deutsche Post DHL Group, DSV Panalpina A/S, FedEx Corp., GEODIS, Hellmann Worldwide Logistics SE & Co. KG, Kuehne + Nagel International AG, Rhenus SE & Co. KG, Schenker AG, và XPO Logistics Inc..

Ngành thương mại điện tử đang phát triển sẽ mang đến những cơ hội phát triển to lớn cho ngành này tại châu Âu. Để tận dụng tối đa các cơ hội, các nhà cung cấp thị trường được khuyến cáo tập trung nhiều hơn vào triển vọng tăng trưởng trong các phân khúc đang phát triển nhanh, đồng thời duy trì vị trí của họ trong các phân khúc phát triển chậm.

1.3. Vận tải và logistics đường sắt

Các nhà quản lý cơ sở hạ tầng đường sắt đang phối hợp với các nhà điều hành dịch vụ đường sắt để đảm bảo rằng cho các tuyến đường sắt duy trì hoạt động trong bối cảnh dịch bệnh COVID-19 diễn biến phức tạp hơn tại châu Âu.

Các quy định mới của EU, được đưa ra vào tháng 6/2020, cho phép các quốc gia thành viên thực hiện các biện pháp trong những trường hợp bất thường, bao gồm hỗ trợ tài chính cho lĩnh vực đường sắt trong cuộc khủng hoảng COVID-19.

Vào giữa tháng 8/2020, Bộ Giao thông vận tải Áo thông báo rằng phí tiếp cận cơ sở hạ tầng sẽ được cắt giảm để hỗ trợ các luồng vận tải đường sắt. Bộ đã hành động để đối phó với sự sụt giảm doanh thu của ngành đường sắt do ảnh hưởng của dịch bệnh COVID-19.

Trước đó, vài ngày trước khi đại dịch COVID-19 bùng phát, Đức được cho là có kế hoạch tăng phí truy cập vào mạng lưới đường sắt một cách bất ngờ, dự kiến sẽ được sửa đổi vào giữa tháng 12/2020. Tuy nhiên, khi ước tính những tác động kinh tế rất lớn của COVID-19 đối với các chủ hàng và doanh nghiệp vận tải, nhiều khả năng việc tăng phí sẽ không thể thực hiện trong năm nay.

❖ Số hóa vận chuyển hàng hóa đường sắt EU:

Tại châu Âu, việc ghép nối các toa xe vẫn được thực hiện thủ công. Trong khi đó, khớp nối tự động giúp vận hành hàng hóa đường sắt hiệu quả hơn. Trong vòng mười năm tới, sự liên kết trong ngành đường sắt của châu Âu sẽ không chỉ được tự động hóa mà còn phải được số hóa. Với khớp nối tự động kỹ thuật số, các doanh nghiệp vận hành mạng lưới đường sắt cũng có thể lưu giữ và chia sẻ được dữ liệu trong khi tiết kiệm năng lượng.

Tập đoàn Rail Cargo Group (RCG), một đơn vị đang số hóa, là một phần của tập đoàn bao gồm sáu thành viên khác: Deutsche Bahn và công ty con DB Cargo, SBB Cargo cũng như Ermewa, GATX Rail Europe và VTG. Bốn nguyên mẫu đã được trang bị công nghệ này và hiện đang được thực hiện ở Đức, Áo, Thụy Sĩ và các nước châu Âu khác.

Việc chạy thử nghiệm được thực hiện cho đến đầu năm 2021. Dựa trên kinh nghiệm này, một thiết kế khớp nối sẽ được lựa chọn. Ngành sẽ phải thống nhất về một thiết kế khớp nối đáp ứng yêu cầu của các tác nhân trong ngành. Sau đó, đoàn tàu trình diễn sẽ chạy xuyên châu Âu để thử nghiệm và rút kinh nghiệm trước khi được áp dụng rộng rãi.

Đến năm 2030, việc khớp nối toa tàu tự động (DAC) sẽ trở thành tiêu chuẩn ở châu Âu. Đây nên là một quá trình chuyển đổi dần dần, nơi mà từng bộ phận phụ chuyển đổi sang công nghệ mới. Điều này sẽ gây ra những thách thức về năng suất trong thời gian đầu, nhưng đó là một trong những khoản đầu tư mà các tác nhân ngành vận tải hàng hóa đường sắt cần thực hiện.

Cơ quan quản lý Nhà nước về giao thông Vận tải và Cơ sở hạ tầng Kỹ thuật số Liên bang Đức (BMVI) đang tài trợ cho dự án khoảng 13 triệu Euro trong hai năm rưỡi tới, trong khi Cơ quan Xúc tiến Nghiên cứu Áo (FFG) đang tài trợ cho sự tham gia của Áo và chuẩn bị hoạt động với khoảng 1 triệu Euro.

Công nghệ DAC tự động kết nối các toa xe chở hàng, cũng như các đường dây để cung cấp điện, dữ liệu và khí nén mà không cần một lực lượng công nhân phải làm việc vất vả. Hơn nữa, nó tạo cơ sở cho các quy trình vận hành tự động khác - ví dụ kiểm tra phanh tự động hoặc kiểm tra tính toàn vẹn của đoàn tàu.

DAC tạo ra các điều kiện tiên quyết cho việc tự động hóa và số hóa vận tải hàng hóa bằng đường sắt ở châu Âu và do đó là một bước quan trọng để tăng tính hấp dẫn và năng suất của ngành.

1.4. Hàng hải và cảng biển

- ❖ Nghị viện châu Âu đang thực hiện một bước tiến lớn về bảo vệ môi trường trong vận tải biển.

Mục tiêu giảm 40% CO₂ vào năm 2030 đồng nghĩa với việc giảm 1,5% lượng khí thải trong cán cân tổng thể của EU cho cùng một khối lượng vận chuyển.

Nghị viện Châu Âu vào tháng 9/2020 đã bỏ phiếu để đưa lượng khí thải nhà kính từ lĩnh vực hàng hải vào kế hoạch buôn bán khí thải của EU từ ngày 1 tháng 1 năm 2022.

Mục tiêu là phát thải khí nhà kính giảm 40% đối với nhóm các công ty vận tải biển. Mục tiêu sẽ đạt được dần dần vào năm 2030, như một phần của việc sửa đổi hệ thống giám sát, báo cáo và xác minh (MRV) của EU đối với khí thải tàu biển. Các công ty vận tải biển phải mua giấy phép carbon của EU vì việc gây ô nhiễm của họ.

Chương trình sẽ giám sát lượng khí thải từ các chuyến tàu trong nội bộ EU, cũng như các chuyến đi quốc tế bắt đầu hoặc kết thúc tại một cảng của EU.

Ủy ban Châu Âu cũng đã kêu gọi thành lập quỹ để phát triển các tàu bảo vệ môi trường và tài trợ cho các khu bảo tồn biển.

Một kế hoạch quản lý địa lý về phát thải (ETS) đã nhận được rất nhiều phản hồi từ ngành.

Hội đồng Vận tải biển Thế giới đã lên án các kế hoạch ETS của EU trong một bài báo gần đây, nói rằng chúng sẽ gây bất lợi cho các nỗ lực thống nhất, toàn cầu nhằm cắt giảm ô nhiễm do vận chuyển do IMO dẫn đầu.

WSC lập luận rằng nếu phạm vi địa lý MRV hiện tại được sử dụng, một phần lớn của lượng khí thải bao phủ bởi hệ thống sẽ xảy ra bên ngoài các nước EU, trong nhiều trường hợp từ chuyến đi kéo dài hàng ngàn dặm trên toàn cầu.

Hội đồng cho biết hệ thống này cũng sẽ bao gồm khối lượng hàng hóa đáng kể không phải là một phần của thương mại EU, nhưng được trung chuyển qua các cảng của EU.

Do đó, điều này có thể dẫn đến sự gia tăng căng thẳng thương mại và gây ra những lo ngại về mặt pháp lý và ngoại giao về phạm vi địa lý của mức phí phát thải được áp đặt đơn phương.

- ❖ Các chủ hàng châu Âu cùng với Liên minh các chủ hàng toàn cầu kêu gọi loại bỏ những trở ngại đối với việc thay đổi thuyền viên.

Thư yêu cầu của các chủ hàng đã được gửi đến Tổ chức Hàng hải Quốc tế và Ủy ban Châu Âu.

Các thủy thủ đoàn thực hiện một vai trò quan trọng trong việc giữ cho hàng hóa di chuyển trên thế giới, bao gồm cả vật tư y tế và thuốc men quan trọng để chống lại đại dịch COVID-19. Tuy nhiên, họ có nguy cơ bị bỏ rơi bởi các chính phủ không công nhận công việc thiết yếu của họ và áp dụng các biện pháp cần thiết để cho phép họ rời khỏi tàu một cách an toàn sau một thời gian dài mắc kẹt trên biển.

Điều quan trọng hiện nay là đối xử công bằng và hợp lý và điều quan trọng là chất lượng cuộc sống có cho các thuyền viên vẫn còn trên biển và gia đình. Điều này rất có ý nghĩa đối với ngành vận tải đường biển và thương mại toàn cầu trong tương lai, bởi ngành sẽ bị tê liệt nếu thiếu đi lực lượng lao động đáp ứng được cả về sức khỏe thể chất, tinh thần và kỹ năng.

1.5. Hàng không

Công ty Vận tải Hàng không Châu Âu (EAT) Leipzig đã ra mắt dịch vụ vận tải hàng hóa mới giữa sân bay Brussels (Bi) và sân bay Miami International

(Hoa Kỳ) nhằm cải thiện khả năng xử lý lưu lượng hàng hóa dược phẩm trong bối cảnh cả Hoa Kỳ và châu Âu đều đang bước phải đợt tăng cường phòng chống dịch khi mùa đông tới.

Tuyến 5 chuyến/tuần đã được đưa vào sử dụng máy bay Airbus A330-200F vào tháng 10/2020, có khả năng chuyên chở 65 tấn mỗi chuyến bay.

Brussels là trung tâm hàng đầu để xử lý các sản phẩm dược phẩm nhạy cảm với nhiệt độ như vắc xin.

Các hãng hàng không này hiện cung cấp 13 chuyến bay hàng tuần giữa hai trung tâm dược phẩm của châu Âu và Bắc Mỹ.

Giá cước vận chuyển hàng không trên một số tuyến thương mại chính của thế giới ổn định ở mức cao vào tháng 9/2020 khi các hãng vận tải tiếp tục tăng dần sức tải hàng hóa.

Số liệu mới nhất từ nhà cung cấp dữ liệu TAC Index cho thấy giá cước trung bình trên các dịch vụ từ Hồng Kông (Trung Quốc) đến Bắc Mỹ đã tăng 52,9% so với cùng kỳ năm ngoái ở mức 5,26 USD / kg.

Từ Hồng Kông (Trung Quốc) đến Châu Âu, giá cước trung bình là 31,6%, tăng so với năm ngoái lên 3,37 USD / kg.

Mặc dù các mức giá này cao hơn nhiều so với mức của năm 2019, nhưng giá cước đã ổn định - ít nhất là vào thời điểm hiện tại, so với quý thứ hai khi tăng hơn 100% so với cùng kỳ năm ngoái. Điều này là do nhu cầu vận chuyển thiết bị bảo vệ cá nhân (PPE) rất lớn và nhiều công suất đã được đưa ra khỏi thị trường do nền tảng của phần lớn các dịch vụ hành khách.

Kể từ đó, nhu cầu cấp thiết đã giảm xuống, nhưng yếu tố phụ tải vẫn ở mức cao dẫn đến giá cao hơn một năm trước.

Tháng 9/2020 cũng chứng kiến công suất tăng chậm. Số liệu từ WorldACD cho thấy từ cuối tháng 8 đến giữa tháng 9 năm 2020, các hãng vận tải chỉ tăng công suất khoảng 5%.

Số liệu từ một nhà cung cấp dữ liệu khác, Seabury của Accenture, cho thấy tổng công suất hàng hóa toàn cầu đã giảm khoảng 23% so với cùng kỳ năm

ngoái trong vài tuần đầu tiên của tháng 9/2020, tăng so với mức giảm 26% được ghi nhận trong hai tuần trước đó.

Theo số liệu của Seabury, công suất trên tuyến xuyên Thái Bình Dương không đổi so với một năm trước, trong khi công suất trên tuyến từ châu Á sang châu Âu đã giảm 28%.

Với tình hình dịch bệnh hiện nay, vẫn chưa thể chắc chắn về nhu cầu và công suất của các hãng bay vào mùa cao điểm năm nay (quý IV/2020). Các công ty giao nhận dường như đang chuẩn bị cho tình trạng thiếu công suất và trong những tuần gần đây, một số công ty đã công bố kế hoạch hoạt động thuê tàu trong giai đoạn mùa đông để đảm bảo năng lực và tránh nguy cơ giá cước quá cao và gián đoạn chuỗi cung ứng.

2. Tình hình cụ thể tại một số nước¹

2.1. Đức

Chỉ số Niềm tin kinh doanh của Đức do viện Ifo tính toán và công bố tăng 0,9 điểm so với tháng trước lên 93,4 vào tháng 9 năm 2020, mức cao nhất kể từ tháng 2/2020 nhưng thấp hơn kỳ vọng của thị trường là 93,8.

Các công ty một lần nữa đánh giá tình hình hiện tại của họ tốt hơn so với tháng trước (điểm số tháng 9/2020 đạt 89,2 so với 87,9 vào tháng 8/2020), đồng thời họ cũng kỳ vọng hoạt động kinh doanh của mình sẽ phục hồi hơn nữa trong những tháng tới (97,7 so với 97,2) khi nền kinh tế có dấu hiệu tốt lên.

Niềm tin kinh doanh được cải thiện ở khu vực các nhà sản xuất (đạt -0,2 trong tháng 9/2020 so với mức -5,6 vào tháng 8/2020), khu vực các thương nhân (0,3 so với -4,8) và các nhà xây dựng (3,3 so với 0,0), trong khi niềm tin của các nhà cung cấp dịch vụ xấu đi (6,9 so với 7,7).

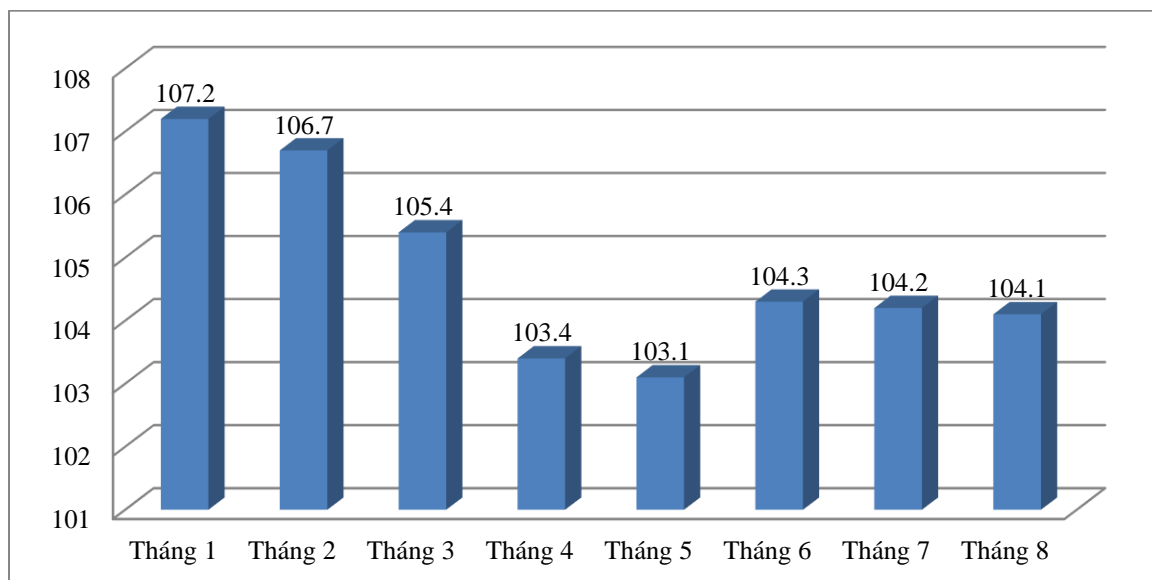
❖ Chỉ số giá vận tải của Đức

Theo số liệu tổng hợp từ Cơ quan Thống kê quốc gia Liên bang Đức, chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong lĩnh vực hàng hóa, dịch vụ tính CPI ở Đức đã tiếp tục giảm từ mức 104,30 điểm vào tháng 6 năm 2020 xuống còn 104,2 vào

¹ Tham khảo: <https://europeanshippers.eu/news/esc-covid-19-map/>

tháng tháng 7 và giảm tiếp xuống còn 104,10 điểm vào tháng 8 năm 2020 (năm gốc 2015=100).

Hình 2: Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa dịch vụ tính CPI của Đức, năm 2020 (năm gốc 2015=100)



Nguồn: Cơ quan Thống kê quốc gia Liên bang Đức

❖ Đường bộ

Vào ngày 8 tháng 8 năm 2020, Đức đã đưa ra yêu cầu xét nghiệm bắt buộc về COVID-19 đối với những người nhập cảnh vào nước này từ “các khu vực có nguy cơ cao”. Tại các cửa khẩu biên giới đất liền, cơ quan chức năng sẽ kiểm tra tại chỗ các giấy chứng nhận liên quan.

Tuy nhiên, điều 4 của sắc lệnh liên quan quy định việc miễn xét nghiệm bắt buộc đối với những người được miễn cách ly 14 ngày theo quy định. Các quy định về kiểm dịch ở tất cả các vùng của Đức thiết lập các trường hợp miễn trừ như vậy đối với những người chuyên nghiệp vận chuyển hành khách hoặc hàng hóa bằng đường bộ, đường sắt, tàu thủy hoặc máy bay. Do đó, người điều khiển phương tiện vận tải hàng hóa hoặc hành khách quốc tế không phải kiểm tra COVID-19 nếu họ đã tuân thủ các giao thức y tế khác để đảm bảo an toàn trong vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới.

Danh sách các đối tượng nguy cơ cao nhiễm COVID-19 đang được Viện Robert Koch (RKI) đăng tải và cập nhật thường xuyên.

Kể từ ngày 1 tháng 9 năm 2020, tất cả các lệnh cấm lái xe vào Chủ nhật và ngày lễ ở tất cả các bang của Đức một lần nữa được áp dụng.

Tất cả các bang của Đức đã ban hành luật bắt buộc sử dụng khẩu trang để ngăn chặn sự lây lan của COVID-19. Tuy nhiên, do cấu trúc liên bang của Đức, không có quy định duy nhất trên toàn quốc xác định các trường hợp chính xác phải đeo khẩu trang. Do đó, để đảm bảo rằng các yêu cầu pháp lý được thực hiện một cách dứt khoát, các lái xe nên đeo khẩu trang bất cứ khi nào rời khỏi cabin của xe.

❖ Đường sắt:

Chính phủ liên bang Đức dự định cung cấp năm tỷ Euro trong năm nay để bù đắp cho những tổn thất tại Deutsche Bahn (DB). Công ty đường sắt quốc doanh của Đức dự kiến sẽ mất doanh thu từ 11 đến 13,5 tỷ Euro trong 4 năm tới do cuộc khủng hoảng COVID-19 và các hệ lụy kinh tế kèm theo. Chỉ riêng bộ phận vận chuyển hàng hóa đường sắt của họ đã thâm hụt 352 triệu Euro trong sáu tháng đầu năm 2020. Tuy nhiên, thiệt hại của DB không chỉ xuất phát từ dịch bệnh COVID-19 mà còn vì các vấn đề nội tại của họ. Trong khi đó, các đơn vị còn lại của ngành đường sắt không được hỗ trợ. Do đó các đơn vị đó ngày 28/9/2020 đã biểu tình phản đối sự hỗ trợ của Chính phủ cho DB.

Hình 3: Các toa tàu nối đuôi nhau để biểu tình phản đối trợ cấp của Chính phủ cho DB tại Berlin, tháng 9/2020 (Đức)



Nguồn: <https://www.railfreight.com/>

❖ Đường hàng không:

Tập đoàn logistics nổi tiếng của Đức-Deutsche Post DHL và đối thủ của họ là DB Schenker đã thiết lập các chương trình thuê máy bay để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng trong bối cảnh thiếu hụt phương tiện vận tải vì COVID-19 đã làm tăng chi phí và sự chậm trễ trên các tuyến đường vốn có khối lượng hàng hóa vận chuyển lớn.

Chi nhánh giao nhận hàng hóa của DHL đã công bố dịch vụ thuê vận tải hàng không nhằm vào phân khúc phân phối vắc xin COVID-19 trong tương lai. Các chuyến bay hai lần một tuần xuất phát từ Trùng Khánh, Trung Quốc và bay đến Amsterdam và Chicago, sau đó đi về phía đông đến Seoul, Hàn Quốc, trước khi quay trở lại Trung Quốc.

DHL Global Forwarding đã ký hợp đồng với Atlas Air để vận hành các chuyến bay bằng cách sử dụng chuyên cơ vận tải Boeing 747-400.

Trong ngành công nghiệp chăm sóc sức khỏe và vận chuyển hàng không, nhiều khả năng một loại vắc-xin chống COVID-19, sau khi được phê duyệt, có thể được phân phối trên khắp thế giới để đáp ứng nhu cầu ngay lập tức để ngăn chặn sự lây lan của dịch bệnh. Các chuyên gia cảnh báo sẽ không có đủ máy bay, phương tiện bảo quản lạnh với khả năng xử lý sinh học chuyên dụng và các thùng vận chuyển lạnh để xử lý lượng vắc-xin lớn nếu không có kế hoạch và sự phối hợp giữa các bên liên quan trong ngành hàng không và kho bãi hàng không.

Vào tháng 4/2020, DHL Global Forwarding đã quản lý việc phân phối hơn 1,3 triệu bộ thử nghiệm COVID-19 từ Hàn Quốc đến Brazil, Ecuador, Ấn Độ, Lithuania, Ba Lan, Nga và Ả Rập Xê Út. Công ty cũng đã vận hành dịch vụ vận tải hàng không hàng tuần cho các tổ chức viện trợ và chính phủ, để vận chuyển các mặt hàng liên quan đến y tế cũng như hàng hóa khác từ Trung Quốc đến Trung Đông và Châu Phi.

DB Schenker, chi nhánh hậu cần của nhà điều hành đường sắt Đức Deutsche Bahn và là nhà giao nhận lớn thứ ba toàn cầu, cho biết họ đã triển khai hoạt động thuê tàu hạng nặng để giúp các nhà xuất khẩu Trung Quốc tiếp cận Chicago và Frankfurt. Có 10 chuyến hàng đầy đủ mỗi tuần mà người gửi

hàng có thể đặt từ Bắc Kinh, Thượng Hải, Trịnh Châu và Hồng Kông đến Chicago và Frankfurt.

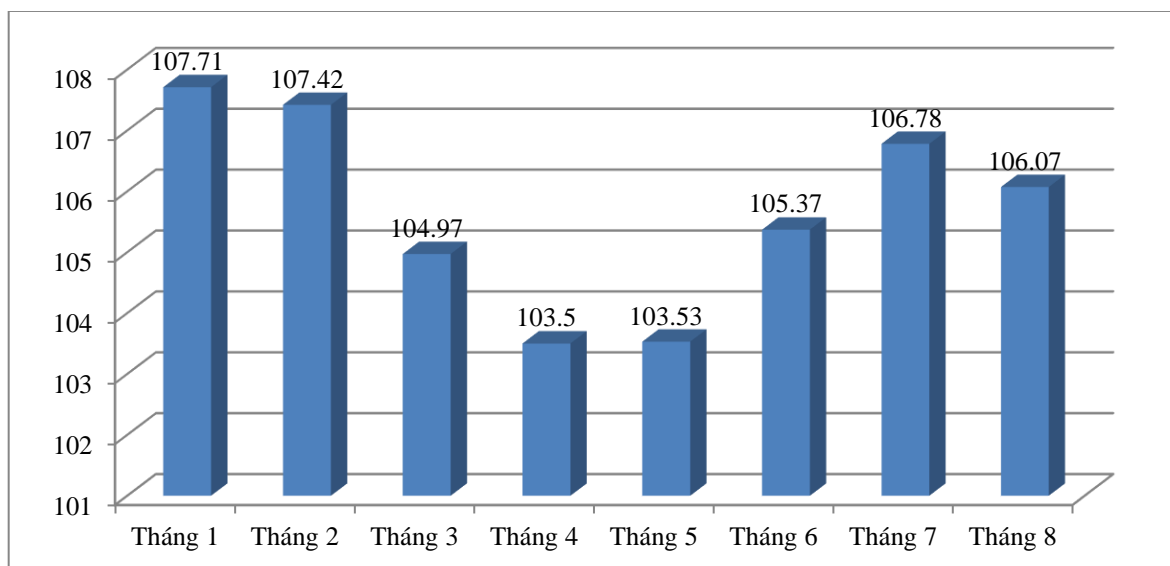
Đây là loại hình dịch vụ có thể hữu ích cho các công ty công nghệ như Apple, Microsoft, Sony và Samsung khi họ ra mắt các sản phẩm mới và cần gấp rút tung ra thị trường bằng đường hàng không.

2.2. Pháp

❖ Chỉ số giá vận tải

Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa, dịch vụ tính CPI ở Đức giảm xuống còn 106,07 điểm vào tháng 8 năm 2020 sau khi tăng mạnh trong tháng 7/2020.

Hình 4: Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa dịch vụ tính CPI của Pháp năm 2020 (năm gốc 2015=100)



Nguồn: Cơ quan Thống kê quốc gia Pháp (INSEE)

❖ Hàng không quốc tế:

Việc đeo khẩu trang là bắt buộc trong các nhà ga và trên tàu (bao gồm cả phi hành đoàn). Việc vệ sinh (khử trùng) kỹ lưỡng sau mỗi chuyến bay là yêu cầu bắt buộc đối với tất cả các hãng hàng không. Máy quét nhiệt độ được sử dụng thay cho kiểm tra nhiệt độ thủ công. Pháp vẫn tiếp tục yêu cầu khai báo sức khỏe, và thực hiện tốt các yêu cầu về khoảng cách vật lý trên máy bay và tại sân bay.

Chỉ có phi hành đoàn châu Âu mới được phép bay trong khu vực Schengen. Tất cả các lộ trình đều có thể thay đổi vào phút cuối bởi các quyết định khẩn cấp của chính phủ. Các sân bay ở Pháp phải tuân thủ khuyến cáo của nhà chức trách để tránh tối đa việc thay đổi phi hành đoàn và rời khỏi tàu bay khi chưa đảm bảo các giao thức y tế cần thiết.

Có trụ sở chính tại Bonn, Đức, DHL là công ty quản lý vận chuyển hàng hóa lớn nhất trên thế giới tính theo doanh thu và khối lượng (theo xếp hạng của công ty Armstrong & Associates).

Năng lực vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không thương mại giảm khoảng 1/3 trong năm nay do COVID-19 cản trở nghiêm trọng việc đi lại, buộc các hãng hàng không phải đóng phần lớn mạng lưới chở hành khách của họ. Các doanh nghiệp dựa vào máy bay chở khách, đặc biệt là máy bay phản lực lớn được sử dụng trong tuyến quốc tế, để vận chuyển hàng hóa quan trọng và có giá trị cao.

Năng lực vận chuyển hàng không ở khu vực Đông Nam Á rất hạn chế và thậm chí việc tiếp cận các tàu vận tải theo lịch trình có thể khó mua trong môi trường hiện nay. Trung bình, các chủ hàng trên toàn thế giới đang phải trả chi phí nhiều hơn khoảng 30% để vận chuyển bằng đường hàng không trong năm nay so với năm ngoái và giá cước dự kiến sẽ tăng khi nhu cầu tăng trong mùa vận chuyển cao điểm kéo dài đến hết các ngày lễ cuối năm.

Các công ty công nghệ và sản xuất cũng được cho là sẽ tận dụng dịch vụ thuê chuyên mới. DHL đã chọn tuyến đường này vì tiện ích của nó cho các sản phẩm chăm sóc sức khỏe.

❖ *Đường bộ, biên giới*

Pháp duy trì kiểm tra biên giới tạm thời tại biên giới đất liền với Đức, Thụy Sĩ, Tây Ban Nha, Bỉ. Bất chấp những hạn chế chung phòng chống sự lan rộng của COVID-19, các điều khoản sau đây được áp dụng ở Pháp liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa: luồng hàng hóa xuyên biên giới được phép vào lãnh thổ Pháp miễn là phù hợp với các quy định bảo vệ sức khỏe cộng đồng.

Vào ngày 25 tháng 6 năm 2020, SFTRF và SITAF đã quyết định sửa đổi các quy tắc tiếp cận Hàm đường bộ Fréjus đối với các phương tiện chở hàng

Euro 3 và Euro 4 trên 3,5 tấn. Ban đầu, Chính phủ đã quyết định cấm những phương tiện này sử dụng đường hầm kể từ ngày 1 tháng 7 năm 2020. Tuy nhiên, trong bối cảnh đại dịch COVID-19 hiện nay, quy tắc này được hoãn thực hiện. Từ ngày 1 tháng 7 đến ngày 30 tháng 9 năm 2020, các phương tiện vận tải hàng hóa đạt tiêu chuẩn Euro 3 và Euro 4 trên 3,5 tấn vẫn có thể chạy qua Hầm Đường bộ Fréjus với điều kiện chủ phương tiện đã đặt mua các phương tiện xanh hơn thay thế (Euro 5 hoặc Euro 6). Để được phép, họ phải điền vào một tờ khai bằng tiếng Ý, tiếng Pháp hoặc tiếng Anh.

❖ *Hàng hải, cảng biển*

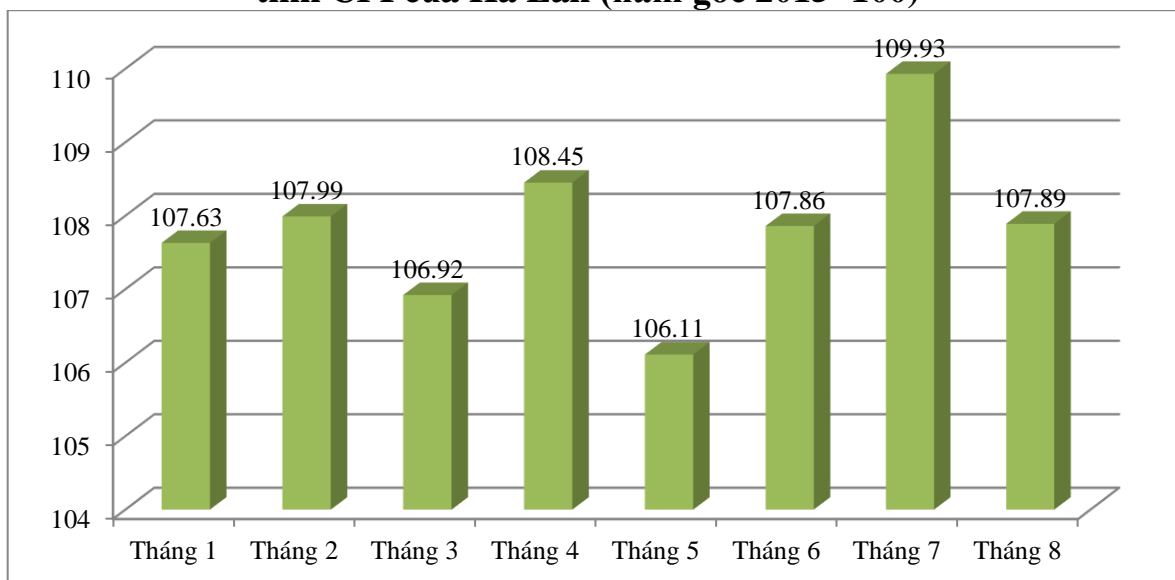
Hầu hết các cảng, hoa tiêu / tàu kéo / nhà cung cấp dịch vụ bốc xếp hàng đã quyết định giảm đội ngũ của họ ở mức tối thiểu. Các dịch vụ được cung cấp nhưng các tàu không thể cập bến / ra khơi / bắt đầu thủ tục neo đậu từ 23:00 giờ đến 05:00 giờ ngày hôm sau. Các bến cảng vẫn cung cấp đầy đủ các dịch vụ.

2.3. Hà Lan

❖ *Chỉ số giá vận tải*

Theo số liệu của cơ quan Thống kê quốc gia Hà Lan, chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa, dịch vụ tính CPI của Hà Lan trong tháng 8/2020 đạt 107,89 (năm gốc 2015=100), giảm so với tháng 7/2020.

Hình 5: Chỉ số phụ nhóm giao thông vận tải trong rổ hàng hóa dịch vụ tính CPI của Hà Lan (năm gốc 2015=100)



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Cơ quan Thống kê quốc gia Hà Lan.

❖ *Cảng biển, hàng hải:*

Tất cả các tàu biển ghé các cảng của Hà Lan phải nộp Tuyên bố Sức khỏe Hàng hải, bất kể tình hình trên tàu như thế nào. Trong trường hợp thực tế có sai lệch so với Tuyên bố Sức khỏe Hàng hải, Cảng vụ sẽ liên hệ với Cơ quan quản lý Y tế Thành phố để đưa ra khuyến nghị về trường hợp được báo cáo. Hà Lan không yêu cầu các tàu phải treo cờ kiểm dịch màu vàng; không hạn chế tàu thuyền vào cảng, ngoại trừ tàu du lịch (cần tra cứu các cảng để biết thông số kỹ thuật). Tuy nhiên, các thuyền viên chỉ được phép lên bờ vì lý do y tế.

2.4. Nga

❖ *Hàng hải và cảng biển:*

Liên bang Nga đang dỡ bỏ các hạn chế đối với việc ra vào của các thành viên thủy thủ đoàn trên các tàu nội địa ghé thăm các cảng của Nga. Một sắc lệnh có hiệu lực này (# 2338-r ngày 12 tháng 9 năm 2020) đã được Thủ hiến RF Mikhail Mishustin ký.

Liên bang Nga dỡ bỏ các hạn chế đối với những người nhập cảnh vào Liên bang Nga bằng đường bộ, đường hàng không, đường sắt và đường biển với mục đích luân chuyển thủy thủ đoàn trên tàu biển và tàu nội địa tại các cảng của Liên bang Nga, miễn là họ có giấy tờ tùy thân hợp lệ được chấp nhận, và thị thực, trừ khi chế độ không thị thực được áp dụng theo các hiệp định quốc tế mà Liên bang Nga là thành viên, hoặc thủy thủ đoàn không xuất trình các giấy tờ tùy thân hợp lệ và danh sách thuyền viên (bản sao hoặc bản trích dẫn).

Theo dịch vụ trực tuyến phân tích SeaNews PORTSTAT, tổng sản lượng container của tất cả các cảng biển của Nga trong thời gian từ tháng 1 đến tháng 8 năm 2020 đạt 3,5 triệu TEU. Trong đó, 5 cảng đứng đầu xử lý 1,9 triệu TEU, tương đương 55,3% khối lượng này, gồm:

- Cảng container Saint-Petersburg vẫn dẫn đầu về lượng container được xử lý tại cảng. Lượng hàng container giảm 14% xuống 448,9 nghìn TEU.
- Cảng Container FIRST đã chứng kiến lưu lượng container tăng 1% lên 432,4 nghìn TEU.

- Lưu lượng container qua Thương cảng Vladivostok (VMTP) đạt 428,7 nghìn TEU, tăng 7,9% so với cùng kỳ năm ngoái.
- NUTEP tăng lưu lượng container 33,7% lên 319,3 nghìn TEU.
- Công ty Xếp dỡ Vostochnaya đã xếp dỡ 289,6 nghìn TEU, tăng 10,4% so với cùng kỳ năm ngoái.

Ngoài ra, mức tăng trưởng mạnh chủ yếu thuộc về đơn vị có dịch vụ bốc xếp mà năm ngoái chỉ có vài container và nhưng năm nay xử lý nhiều hơn nhiều lần, chẳng hạn như Cảng biển thương mại Nikolaevsk tăng 63,7%, Cảng biển thương mại Vanino tăng 33,33% và cảng biển thương mại Makhachkala tăng 5,7%.

Lưu lượng container giảm nhiều nhất là ở Dalzavod-Terminal (Vladivostok) (-99%), Cảng biển của Vịnh Troitsa ở Zarubino giảm 72,7% và Cảng biển Tiksi giảm 71,1%.

❖ *Vận chuyển đường bộ, đường sắt:*

Tập đoàn Đường sắt Nga sẽ tái thiết và hiện đại hóa tuyến đường sắt nối giữa Serbia và Montenegro, liên quan đến tuyến đường sắt Valjevo-Vrbnica, một tuyến đường sắt dài 210 km nối trung tâm Serbia đến biên giới với Montenegro. Đây là một phần của tuyến đường sắt Belgrade-Bar. Việc xây dựng sẽ bắt đầu sớm nhất vào năm 2022.

Thỏa thuận được ký kết tại Belgrade vào ngày 21 tháng 9 bởi RZD International LLC và Serbian Railways JSC. Đây là thỏa thuận bổ sung cho hợp đồng được ký vào tháng 01 năm 2019, khi các bên nhất trí về việc hiện đại hóa đoạn Valjevo - Vrbnica, tuyến đường sắt dài 210 km. Dự án được tài trợ 57,5 triệu suros từ ngân sách quốc gia Serbia và 172,5 triệu Euro thông qua khoản vay của Nga do Đường sắt Nga hỗ trợ.

Tuyến đường sắt Belgrade-Bar là một dự án quan trọng nối Serbia với cảng quan trọng nhất của Montenegro trên Biển Adriatic, cảng Bar. Đây là tuyến đường sắt sẽ được hiện đại hóa để nâng cao năng lực cung ứng dịch vụ vận tải đường sắt. Một trung tâm điều khiển giao thông tích hợp cũng nên được xây dựng.

Ngoài tuyến đường sắt Belgrade-Bar, tuyến đường sắt tới Montenegro cung cấp cho Serbia kết nối với mạng lưới Montenegro, bao gồm các cảng Adriatic khác của nước này. Điều này sẽ góp phần vào sự phát triển kinh tế xã hội của Serbia, cả về việc tăng lưu lượng hàng hóa và tăng khả năng tiếp cận giao thông cho người dân. Do đó, chính phủ Serbia đang đầu tư mạnh vào hành lang giao thông này

Hình 6: Tuyến đường sắt Belgrade-Bar



Nguồn: www.railfreight.com

Trên đoạn Stara Pazova-Novi Sad của tuyến Belgrade-Budapest, Tập đoàn đường sắt Nga hiện đang xây dựng lại tuyến đường sắt với tốc độ lên tới

200 km/h và xây dựng một cầu cạn ở vùng ngập lũ sông Danube và đường hầm Cortanovci.

Tập đoàn đường sắt Nga đã hoàn thành việc tái thiết các tuyến Belgrade-Pančevo và Resnik-Valjevo, các đoạn đường sắt của Hành lang vận tải quốc tế X, và một tuyến đường sắt trên cầu bắc qua sông Danube. Ngoài ra, 27 đoàn tàu diesel hai toa do Nga sản xuất đã được giao cho Serbia.