**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 10/2018**

**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** 2](#_Toc530232779)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics*** 2](#_Toc530232780)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng*** 4](#_Toc530232781)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 6](#_Toc530232782)

[***2.1.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 6](#_Toc530232783)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 6](#_Toc530232784)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường biển và cảng biển*** 8](#_Toc530232785)

[***2.4.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 10](#_Toc530232786)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:** 13](#_Toc530232787)

[**4.** **Phân tích sâu: EU tăng cường sức mạnh của kết nối hạ tầng và logistics** 15](#_Toc530232788)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình chung**
   1. **Thị trường logistics**

Hợp tác logistics giữa các nước thành viên Cộng đồng Kinh tế Châu Âu (EU) là một trong những động lực quan trọng cho sự phát triển bền vững của hệ thống logistics trên toàn khu vực trong bối cảnh khoa học công nghệ phát triển nhanh mạnh và nguy cơ chia rẽ giữa các thành viên đã xuất hiện cùng với quá trình Brexit.

Theo nghiên cứu của Bùi Duy Linh và cộng sự[[1]](#footnote-1), nền tảng đầu tiên của sự hợp tác chính là hợp tác pháp luật trong lĩnh vực logistics, bao gồm các giao ước, thoả thuận về mặt luật pháp nhằm tạo sự hài hoà và đơn giản hóa các thủ tục biên giới cũng như tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động giao thông vận tải liên quốc gia.

Do thủ tục hải quan qua biên giới và chứng từ thương mại có thể trở thành vấn đề cản trở đối với trao đổi hàng hóa trong nội bộ cộng đồng cũng như với các nước thứ ba, đầu năm 1990, các nước thành viên EU thống nhất thành lập Liên minh Hải quan Châu Âu. Từ đó, các thủ tục hải quan giữa các nước được điều chỉnh sao cho hài hoà và đơn giản hơn giữa các quốc gia thành viên; cho phép các hàng hoá, dù sản xuất ở EU hay nhập khẩu từ ngoài khối được lưu thông tự do, không cần khai báo hải quan trong EU theo Công ước Quốc tế về giao thông vận tải đường bộ.

Ngoài ra, để đơn giản hóa các thủ tục hải quan, Liên minh Hải quan EU cũng có những điều chỉnh tích cực về (i) cập nhật và tự động hoá quy trình và (ii) đơn giản hoá quá trình khai báo và nộp thuế. Đặc biệt, chương trình Chính phủ điện tử được áp dụng cho toàn khối, trong tháng 7 năm 2003, nhằm thúc đẩy việc tích hợp các hệ thống hải quan điện tử trong trao đổi dữ liệu (Ủy ban Châu Âu, 2014). Tính đến năm 2012, ước tính khoảng 98% tờ khai hải quan cho cả nhập khẩu và xuất khẩu được nộp dưới dạng hải quan điện tử (Ủy ban Châu Âu, 2012). Theo Ủy ban Châu Âu (2012), 78% tổng kim ngạch nhập khẩu và 71% kim ngạch xuất khẩu được thực hiện bằng cách sử dụng thủ tục hải quan đơn giản, thông qua việc uỷ quyền cho đơn vị cung cấp dịch vụ khai hải quan đơn giản (Single Authorisation for Simplified Procedures - SASP) hoặc thông quan tập trung (Authorised Economic Operator - AEO). SASP cho phép nhà điều hành kinh tế tập trung vào việc tính toán và nộp thuế hải quan đối với tất cả các giao dịch trong các nước thành viên nơi được đăng kí thiết lập mà không phụ thuộc vào nơi hàng hoá được vận chuyển qua.

Để hài hòa giữa vấn đề an ninh quốc gia trong quá trình vận chuyển hàng hoá, AEO được cấp phép bởi một nước thành viên và cũng được công nhận bởi các nước thành viên khác với cùng những tiêu chí tương tự, đáp ứng được yêu cầu an ninh của từng quốc gia, đồng thời giúp các doanh nghiệp tránh tình trạng bị tái kiểm tra với các tiêu chí đã được kiểm tra trước đó.

Bên cạnh đó, nhằm giảm gánh nặng hành chính không cần thiết cho ngành công nghiệp hàng hải, Ủy ban Châu Âu đã đề xuất gói Vành Đai Xanh (Blue Belt) nhằm xác định rõ ranh giới, lãnh hải và đường biên giới trong khu vực EU. Từ đó, với thông tin rõ ràng, cơ sở dữ liệu eManifest được thiết lập giúp kiểm chứng tình trạng hàng hoá thuộc EU hoặc không thuộc EU (non-EU), giúp giảm bớt nhiều công đoạn xác minh hàng hoá trong vận chuyển nội bộ EU.

Đối với giao thương đường hàng không: sáng kiến bầu trời chung Châu Âu (Single European Sky – SES) được ký kết giữa các quốc gia thành viên về khung pháp lý bao gồm bốn quy định cơ bản (549/200451, 550/200452, 551/200453 và 552/200454) thống nhất việc cung cấp dịch vụ không lưu (ANS), tổ chức và sử dụng không phận, và xác lập hệ thống quản lý đường hàng không (EATMN). Bốn quy định được thông qua trong năm 2004 (SES - Package) tiếp tục được sửa đổi và mở rộng trong năm 2009 với Quy định 1070/2009/EC55, nhằm tăng cường hiệu suất tổng thể của hệ thống quản lý giao thông hàng không Châu Âu.

Đối với giao thương hàng hải: chương trình truyền thông (COM-2009-10-final56) đưa ra mục tiêu, kế hoạch hành động để thiết lập một không gian vận chuyển hàng hải Châu Âu không rào cản (không ràng buộc) và mở rộng phạm vi của thị trường nội khối bằng cách loại bỏ hoặc đơn giản hóa thủ tục hành chính nội khối EU về vận tải biển. Mục đích của chương trình là giúp vận tải biển nội khối EU hấp dẫn hơn, hiệu quả hơn và cạnh tranh hơn, và tăng cường nỗ lực trong việc bảo vệ môi trường.

Gần đây các quốc gia thành viên có nền khoa học công nghệ phát triển của châu Âu đã hợp tác cùng nhau để triển khai một dự án c đa quốc gia giữa các chuyên gia robot tại Anh, Thụy Điển, Ý và Đức, cho phép triển khai các phương tiện tự động thế hệ tiếp theo (AGV) vào các cơ sở kho hiện tại để hỗ trợ các công việc như đóng gói, xếp dỡ hàng hóa và vận chuyển hàng hóa.

* 1. **Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng**

**Kinh tế EU, tác động của xung đột thương mại, Brexit**

GDP của EU sau khi liên tiếp duy trì tốc độ tăng trưởng cao 0,7% (so với quý trước) trong 5 quý liên tiếp tính tới quý IV/2017 đã chậm lại còn 0,4% trong quý I và 2/2018. uy nhiên, đàm phán Brexit khó khăn và căng thẳng thương mại với Mỹ đang đe dọa tăng trưởng kinh tế trong thời gian tới. IMF nhận định, những nền kinh tế có độ mở lớn của EU, trong đó có Bỉ, Hà Lan và Ireland, sẽ cảm nhận rõ nhất tác động của Brexit đối với kinh tế, và thiệt hại về kinh tế đối với Ireland sẽ tương tự như đối với Anh.

Trong khi đó, việc Mỹ tăng thuế đối với nhôm và thép nhập khẩu cũng góp phần làm gia tăng những rủi ro đối với nền kinh tế khu vực này.

Xung đột thương mại, Brexit, nhu cầu toàn cầu suy yếu (đặc biệt trong ngành sản xuất ôtô), và bất ổn chính trị gia tăng tại cả Eurozone và những khu vực khác là những lý do chính khiến hoạt động kinh doanh sụt giảm.

Chỉ số niềm tin kinh doanh tại EU chậm lại từ 9,2 điểm trong tháng 1/2018 còn 4,5 điểm trong tháng 9/2018. Tại Eurozone, chỉ số môi trường kinh doanh cũng giảm nhẹ từ 1,62 tháng 1/2018 còn 1,21 vào tháng 9/2018.

Ngày 17/10/2018, Ủy ban châu Âu thông qua việc đệ trình Hiệp định Tự do Thương mại và Hiệp định Bảo hộ Đầu tư với Việt Nam, chuẩn bị cho việc ký kết và hoàn tất tiến trình

Hiệp định Tự do Thương mại và Hiệp định Bảo hộ Đầu tư với Việt Nam minh chứng cho chính sách thương mại của châu Âu. Hai hiệp định này mang lại những lợi thế và lợi ích chưa từng có trong tiền lệ cho các công ty, người lao động và người tiêu dùng ở châu Âu và Việt Nam.

[**Liên minh châu Âu**](https://news.zing.vn/tieu-diem/lien-minh-chau-au.html)**(EU) chuẩn bị ra mắt quỹ phát triển cơ sở hạ tầng ở khu vực châu Á.**

Ngoài quỹ phát triển cơ sở hạ tầng, EU đang xây dựng kế hoạch thúc đẩy đầu tư ở Ấn Độ và khu vực Trung Á. Giới quan sát đánh giá động thái này sẽ gia tăng tính cạnh trạnh giữa các nước tại khu vực đang có nhu cầu cao về cơ sở hạ tầng và đầu tư. EU khẳng định sáng kiến phát triển cơ sở hạ tầng của khối sẽ được kết nối với các chiến lược tương tự, gồm sáng kiến Vành đai, Con đường của [Trung Quốc](https://news.zing.vn/tieu-diem/trung-quoc.html), sáng kiến Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương của [Mỹ](https://news.zing.vn/tieu-diem/hop-chung-quoc-hoa-ky.html), [Nhật Bản](https://news.zing.vn/tieu-diem/nhat-ban.html), và kế hoạch Kết nối 2025 của các nước ASEAN.

Theo Ngân hàng Phát triển châu Á, khu vực này đang cần hơn 1.700 tỷ USD/năm để phát triển cơ sở hạ tầng. y ban châu Âu đề xuất tăng 69 tỷ USD cho khuôn khổ đầu tư nước ngoài của khối, phần lớn số tiền này sẽ được đầu tư vào châu Á, đóng vai trò đòn bẩy giúp tăng cường nguồn tài chính từ khu vực tư nhân.

Theo tài liệu từ EU, kim ngạch thương mại Á - Âu đang ở mức 1.700 tỷ USD/năm. Bà Federica Mogherini, đại diện cấp cao về Ngoại giao và Chính sách An ninh của EU kiêm phó chủ tịch Ủy ban châu Âu, cho biết kế hoạch kết nối hai lục địa sẽ thúc đẩy đầu tư từ EU vào châu Á đến 3-4 lần. Tuy nhiên ngân sách cụ thể vẫn cần được Nghị viện châu Âu thông qua vào năm sau và chỉ có hiệu lực vào năm 2021.

1. **Hoạt động vận tải**
   1. **Vận chuyển đường sắt**

Tháng 10/2018, Chính phủ Pháp đã đề xuất một dự luật nhằm chuẩn bị cho trường hợp Brexit xảy ra mà Liên minh châu Âu (EU) vẫn không đạt thỏa thuận với Anh. Dự luật cũng sẽ bao gồm các biện pháp về di chuyển của người và hàng hóa giữa hai nước (vốn là một vấn đề đang rất bất đồng giữa London và Brussels), bao gồm các thỏa thuận thuế xuất và nhập khẩu. Nếu không có một đạo luật khẩn cấp, hệ thống đường sắt Eurostar cũng không thể vận hành bởi các lái tàu sẽ cần có giấy phép của châu Âu.

Đây chỉ là một phần của những vướng mắc trong ngành đường sắt của EU phát sinh do Brexit. Việc tiếp tục duy trì các dự án đầu tư cho ngành đường sắt cũng như phân bổ nguồn tài chính đã được thống nhất trước đó có thể sẽ mất nhiều thời gian để điều chỉnh và làm ảnh hưởng nhất định đến quá trình nâng cấp ngành đường sắt của khu vực. Ví dụ cuối năm 2017, EU đã quyết định chi 800 triệu euro vào các dự án hạ tầng giao thông. Trong gói hỗ trợ này, châu Âu sẽ phân bổ 338 triệu euro để hiện đại hóa đường sắt tại Đông - Bắc và Tây - Nam Ba Lan. Gần 293 triệu euro trong quỹ của CEF được chuyển cho dự án triển khai hệ thống Quản lý giao thông (ERTMS) trên đường sắt Ba Lan cho dịch vụ đường sắt an toàn hơn. Khoảng 1,2 triệu euro sẽ được phân bổ để nghiên cứu tính khả thi dự án xây dựng giao thông đường sắt đô thị nhanh tại Krakow; khoảng 1,8 triệu euro khác vào hiện đại hóa tàu chở hàng, giảm tiếng ồn cho người sống gần đường ray… và một số dự án khác.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Trong 20 năm qua, khi biên giới nội bộ đã được bãi bỏ, EU đã chuyển từ một nền kinh tế “dự trữ” trở thành một nền kinh tế “tuôn chảy”. Hiện tượng này đã được nhấn mạnh bởi việc di dời của một số ngành công nghiệp, đặc biệt là những ngành đỏi hỏi nhiều nhân công, phải giảm chi phí sản xuất, mặc dù các nơi sản xuất cách xa nhà máy lắp ráp cuối cùng hay xa người dùng hàng trăm hay thậm chí hàng ngàn km.

Sự tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ dự kiến ​​ở các nước cho phép nhập cảnh vào EU cũng sẽ làm tăng lưu lượng giao thông, đặc biệt là giao thông đường bộ. Trong năm 1998, một số nước đã xuất khẩu được hơn hai lần khối lượng năm 1990 và nhập khẩu nhiều hơn năm lần khối lượng năm 1990 của mình. Và mặc dù nhiều nước ứng viên được thừa hưởng một hệ thống giao thông trong đó khuyến khích giao thông đường sắt thì sự phân bố giữa các loại phương tiện đã nghiêng mạnh theo hướng có lợi cho vận tải đường bộ từ những năm 1990. Giữa năm 1990 và 1998, phí vận tải đường bộ tăng 19,4%, trong khi cùng kỳ phí vận tải đường sắt giảm 43,5%, và mặc dù điều này có thể có lợi cho liên minh Châu Âu đang mở rộng nhưng tỷ lệ này vẫn ở mức cao hơn nhiều so với mức trung bình ở các nước thành viên khối EU.

Tuy nhiên, một sự phát triển bắt buộc bền vững mới sẽ cung cấp một cơ hội để thích nghi với chính sách giao thông chung của EU. Mục tiêu này, được sự đồng ý của Hội đồng Châu Âu Gothenburg, có thể đạt được bằng cách tích hợp các cân nhắc môi trường vào các chính sách cộng đồng, và thay đổi cán cân giữa các phương thức vận chuyển ở trung tâm của chiến lược của này. Mục tiêu đầy tham vọng này chỉ có thể đạt được hoàn toàn vào năm 2020, nhưng các biện pháp đề xuất này dù sao cũng là một bước quan trọng đầu tiên hướng tới một hệ thống giao thông bền vững mà lý tưởng là sẽ được diễn ra trong thời gian 30 năm vào năm 2040.

Theo ước tính mới nhất, nếu không có gì được thực hiện để đảo ngược xu hướng phát triển giao thông thì lượng khí thải CO2 từ các phương tiện giao thông có thể được dự kiến ​​sẽ tăng khoảng 50% lên 1,113 tỷ tấn vào năm 2020, so với 739 tỷ tấn được ghi nhận trong năm 1990. Một lần nữa, vận tải đường bộ được xem là thủ phạm chính vì một mình nó chiếm 84% lượng khí thải CO2 do vận chuyển. Do đó sử dụng nhiên liệu thay thế và nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng vừa cần thiết cho hệ sinh thái vừa là một thách thức về mặt công nghệ. Đồng thời nỗ lực lớn hơn phải được thực hiện để đạt được một sự thay đổi về phương thức. Do đó một sự thay đổi như vậy không thể đạt được qua một đêm sau hơn nửa thế kỷ bị suy thoái liên tục trong lợi vì giao thông đường bộ. Điều này cao đến mức mà các dịch vụ vận tải đường sắt hiện nay đang phải đối mặt với việc bị cách ly, chỉ với 8% thị phần, và với việc các đoàn tàu hàng quốc tế phải vật lộn với tốc độ trung bình 18km/h.

Theo số liệu thống kê của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô châu Âu (ACEA), [doanh số bán ô tô](https://bnews.vn/tag/doanh-so-ban-xe/97750/1.html) tại thị trường Liên minh châu Âu (EU) trong tháng 9/2018 giảm 23,5% so với cùng kỳ năm 2017 xuống còn 1,09 triệu xe, trong bối cảnh Quy trình kiểm tra đồng bộ dành cho xe hạng nhẹ toàn cầu (WLTP) được ban hành vào ngày 1/9/2018.

Theo ACEA, kết quả trên là do EU áp dụng quy trình WLTP từ đầu tháng 9/2018 đã khiến doanh số bán ô tô tại EU tăng gần 33% trong tháng 8/2018. VW - nhà sản xuất ô tô lớn nhất châu Âu về doanh số - chịu ảnh hưởng tiêu cực lớn nhất khi EU áp dụng quy định kiểm nghiệm khí thải mới nêu trên. Doanh số bán ô tô của VW trong tháng 9/2018 chỉ đạt 172.000 chiếc, giảm 48% so với con số 330.500 xe trong tháng 9/2017

* 1. **Vận chuyển đường biển và** **cảng biển**

Tổ chức cảng biển châu Âu (ESPO) đã công bố một báo cáo môi trường cho năm 2018, liệt kê 10 ưu tiên môi trường hàng đầu của các cảng châu Âu.

Việc kiểm tra hàng năm các cảng bao gồm các chỉ số điểm chuẩn được trình bày tại Đại hội GreenPort tại Valencia được tổ chức vào ngày 17 tháng 10 năm 2018.

Chất lượng không khí vẫn là ưu tiên hàng đầu của các cảng châu Âu kể từ năm 2013. Sự gia tăng mối quan hệ với cộng đồng địa phương ở vị trí 4 trong danh sách có liên quan vì chất lượng không khí ngày càng trở thành mối quan tâm đối với công dân của các thành phố cảng.

Ngoài ra, biến đổi khí hậu là mối quan tâm lớn với các cảng châu Âu. Tiêu chí này vào Top 10 lần đầu tiên vào năm 2017 và lên vị trí thứ 7 năm 2018. Gần 8 trong số 10 cảng ở châu Âu xem xét vấn đề biến đổi khí hậu khi họ phát triển các dự án cơ sở hạ tầng mới. Hơn nữa, 59% các cảng tăng cường khả năng phục hồi khí hậu của cơ sở hạ tầng hiện có và 41% trong số đó đã giải quyết các thách thức hoạt động do biến đổi khí hậu.

Các ưu tiên liên quan đến rác thải biển cũng cao hơn trong Top 10 vấn đề ưu tiên năm 2018 so với năm ngoái. Chất thải là vấn đề được theo dõi nhiều nhất, tăng 17% kể từ năm 2013. Điều này cho thấy sự sẵn sàng đóng góp của các cảng vào việc giải quyết vấn đề rác biển..

73% các cảng được chứng nhận theo tiêu chuẩn môi trường (ISO, EMAS, PERS) tăng 19% kể từ năm 2013, trong khi 68% trong số đó có báo cáo về môi trường công khai.

Về phát triển cơ sở hạ tầng nhiên liệu thay thế, báo cáo cho thấy 24% các cảng cung cấp điện áp cao ở bờ cho tàu tại bến và 30% trong số đó có điểm tiếp nhiên liệu LNG, trong khi 24% khác hiện đang phát triển các dự án cơ sở hạ tầng LNG.

Cảng Rotterdam đã ký một thỏa thuận đầu tư trị giá 75 triệu EUR (85 triệu USD) để phát triển cảng Pecém của Brazil.

Các đối tác dự kiến sẽ kết thúc thỏa thuận tham gia xác định trước cuối năm 2018. Thỏa thuận này được đưa ra sau một bản ghi nhớ (MoU) được ký kết giữa cảng và Chính quyền Tiểu bang Ceará, Brazil, vào năm 2017. Phức hợp cảng công nghiệp Pecém, nằm gần Fortaleza, là một cảng xử lý chủ yếu là than đá, quặng sắt, container và LNG. Ngoài cảng Pecém, Cảng Rotterdam đang phát triển một cảng Brazil khác là Porto Central, gần Vitória ở bang Espírito Santo. Cảng Rotterdam cũng tham gia vào hai liên doanh, một liên danh với Vương quốc Hồi giáo Oman để quản lý và phát triển cảng SOHAR & Freezone, và một cho sự phát triển của Kuala Tanjung, Indonesia.

TABN AMRO, Cảng Rotterdam và Samsung SDS đã triển khai thí điểm logistics trong vận chuyển container dựa trên công nghệ blockchain.

Mục tiêu của dự án là tích hợp hoàn chỉnh, không cần giấy tờ của các luồng vật lý, hành chính và tài chính trong các chuỗi phân phối quốc tế. Hiện nay thanh toán, quản lý và vận chuyển vật lý của các container vẫn diễn ra hoàn toàn thông qua các mạch riêng biệt. Dự án thí điểm được giao cho BlockLab, được thành lập bởi Ban điều hành Cảng Rotterdam. Thí điểm liên quan đến việc vận chuyển container đa phương thức từ một nhà máy ở châu Á đến một địa điểm ở Hà Lan. Thời gian đầu, thí điểm sẽ được thực hiện bởi ba bên, nhưng mạng lưới hợp tác sau đó sẽ được mở cho các bên khác tham gia. Thí điểm bắt đầu vào tháng 1 năm sau và kết quả sẽ được công bố vào tháng 2 năm 2019.

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

Brexit dự kiến sẽ có tác động mạnh đến vận chuyển hàng không dân dụng của các nước EU và Vương quốc Anh.

Hầu hết các hãng hàng không là các hãng vận tải quốc gia thuộc sở hữu nhà nước, và các chuyến bay xuyên biên giới được tạo điều kiện bởi các thỏa thuận dịch vụ hàng không song phương (ASA), thường thấy các quốc gia cung cấp quyền bay đối ứng với nhau.

Tòa án công lý châu Âu phát hiện rằng các thỏa thuận ký giữa tám nước thành viên EU và Mỹ đã trái luật pháp EU, thúc đẩy cải cách hệ thống dựa trên ba trụ cột, đã tạo ra khuôn khổ tồn tại ngày nay.

Mục đích đầu tiên là căn chỉnh ASAs hiện tại với luật pháp EU. Thứ hai là mở rộng các thỏa thuận hàng không với các đối tác chiến lược quan trọng, dẫn đến thỏa thuận bầu trời mở EU-Hoa Kỳ được ký kết vào năm 2007, cho phép các hãng hàng không ở cả hai phía Đại Tây Dương tiếp cận với các thị trường của nhau. Điều này dẫn đến tăng 18% lưu lượng xuyên Đại Tây Dương trong chín năm tiếp theo.

Cho đến ngày nay, Anh và Mỹ vận hành các chuyến bay với nhau thông qua thỏa thuận này, có nghĩa là Brexit có nhiều rủi ro hơn là chỉ tiếp cận các lãnh thổ châu Âu cho Vương quốc Anh.

Trụ cột thứ ba đã đạt được khi Khu vực hàng không chung châu Âu (ECAA) được thành lập năm 2006, mở rộng thị trường vận chuyển hàng không tự do từ các nước thành viên EU sang các quốc gia khác không thuộc khối, như Na Uy và Iceland. Điều này cũng cho phép bất kỳ hãng hàng không nào liên quan đến hoạt động các chuyến bay nội địa ở một quốc gia khác, ví dụ như một hãng hàng không của Anh hoạt động giữa Munich và Berlin.

Đại diện phía EU:

EU đã thông báo rõ rằng các hãng hàng không trong các giấy phép hoạt động của EU và các hãng vận hành nội địa EU phải tuân thủ tất cả các quy định, bao gồm 'cần phải có địa điểm kinh doanh chính trong một quốc gia thành viên EU và được kiểm soát bởi thành viên EU các quốc gia và / hoặc công dân của các quốc gia thành viên EU. Giấy phép hoạt động tại Vương quốc Anh sẽ không còn hiệu lực nữa, và rằng các hãng vận chuyển của EU và Anh sẽ mất quyền truy cập vào các thị trường của nhau.

Các hãng hàng không châu Âu cũng đã ủng hộ EU trong việc đảm bảo Vương quốc Anh không có được một thỏa thuận quá thuận lợi. Giám đốc điều hành của Deutsche Lufthansa AG, Carsten Spohr cho biết các hãng hàng không sẽ phải tuân thủ các thỏa thuận trong Brexit và sẽ không có ưu tiên cho các hãng hàng không của Anh.

Trong khi đó, giám đốc điều hành Air France-KLM Jean-Marc Janaillac cho biết các hãng hàng không Vương quốc Anh phải tuân thủ cùng một quy định pháp luật đối với các nhà khai thác trong khối, các quyền giống nhau có nghĩa là các nghĩa vụ giống nhau: các quy tắc đối với người tiêu dùng, các quy tắc hướng tới an toàn.

Mặc dù trọng tải hàng không tăng mạnh tại Frankfurt (Đức) trong chín tháng đầu năm 2018, nhưng khối lượng vận chuyển hàng hóa giảm 0,8% so với cùng kỳ năm ngoái. Con số này thấp hơn nhiều so với báo cáo trong nửa đầu năm khi khối lượng hàng hóa giảm 0,4% và là do "tắc nghẽn năng lực tạm thời" trong việc vận chuyển hàng hóa, giảm lưu lượng giao thông ở Viễn Đông và giảm sản lượng công nghiệp của Đức. Trong giai đoạn này, sự sụt giảm là do lượng vận chuyển trong châu Âu giảm 19,5%, chủ yếu do giảm tải trọng đối với các kết nối vận chuyển hàng hóa qua Moscow. Ở cấp độ khu vực, lưu thông hàng hóa hàng không với Viễn Đông, khu vực chiếm phần lớn lưu lượng truy cập tại Frankfurt, tăng trưởng 2%. Các khu vực Trung Đông, Bắc Mỹ và Mỹ Latinh cũng tăng khối lượng, với Mỹ Latinh tăng hơn 11%. Tại khu vực Viễn Đông, các động lực tăng trưởng chủ yếu là Trung Quốc (+ 8.3%) do hàng loạt dịch vụ vận chuyển hàng hóa mở rộng và Nhật Bản (+ 4.8%). Tại khu vực Trung Đông, vận tải hàng hóa đến và đi từ Qatar và các Tiểu vương quốc Ả Rập thống nhất tăng.

Vương quốc Anh:

Vương quốc Anh có hơn 50 sân bay cung cấp các chuyến bay thương mại và thậm chí nhiều sân bay phục vụ vận chuyển hàng hóa và các dịch vụ hàng không khác. Tổng số hành khách đạt mức cao kỷ lục trong 3 năm gần đây tại các sân bay như Stansted, Edinburgh, Leeds-Bradford và Glasgow.

Nền kinh tế Anh phụ thuộc nhiều vào vận tải hàng không so với nhiều nước láng giềng, với gần một nửa (theo giá trị) xuất khẩu của quốc gia này ra ngoài EU được vận chuyển bằng đường hàng không. Trong số các thành viên EU, chỉ có Ireland mới xuất khẩu phần lớn hàng xuất khẩu ngoài EU.

Đây là một trong nhiều số liệu thống kê trong một báo cáo được đưa ra bởi Hãng hàng không Vương quốc Anh.

Báo cáo đã tính tổng đóng góp kinh tế của ngành vận tải hàng không cho nền kinh tế Anh, và thấy rằng hàng nhập khẩu và xuất khẩu hàng không của Anh trị giá 181 tỷ bảng vào năm 2017 và các dịch vụ vận tải hàng không đóng góp 7,2 tỷ bảng Anh cho nền kinh tế Anh và hỗ trợ 151.000 việc làm.

Nhìn vào sự đóng góp rộng rãi của ngành vận tải hàng không, nghiên cứu cho thấy rằng trên tất cả các lĩnh vực của nền kinh tế £ 87,3 tỷ GVA (tổng giá trị gia tăng) hiện phụ thuộc vào xuất khẩu hàng không, bao gồm một tỷ lệ rất lớn của một số ngành công nghiệp trọng điểm:

Dược phẩm - £ 13,9 tỷ

Máy tính, điện tử & quang học - 8,3 tỷ bảng Anh

Nghệ thuật & giải trí sáng tạo - £ 5.3 tỷ.

Giá trị xuất khẩu đi Trung Quốc từ sân bay Manchester đã tăng gần 300 triệu bảng trong hai năm kể từ khi tuyến đường trực tiếp đến Bắc Kinh được giới thiệu.

Báo cáo trích dẫn cách Anh có khả năng vận tải hàng hóa tới Mỹ hơn so với bất kỳ quốc gia EU nào khác, đảm bảo rằng năm ngoái 60% giá trị thương mại của Anh với Mỹ được vận chuyển bằng đường hàng không (so với 51% cho Pháp và 36% cho Đức).

Hãng hàng không Vương quốc Anh là cơ quan thương mại của các hãng hàng không đăng ký tại Vương quốc Anh và các hãng vận tải khác có hoạt động tại Vương quốc Anh, với các thành viên đại diện cho tất cả các lĩnh vực của ngành gồm: British Airways, CargoLogicAir, DHL, easyJet, Flybe, Jet2.com, Norwegian Air UK, Ryanair, Thomas Cook, Tui Airways, Titan Airways, Virgin Atlantic và Tây Đại Tây Dương.

1. **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:**

Hàng năm, Hiệp hội các nhà cung ứng kho lạnh quốc tế (IARW) công bố danh sách 10 nhà cung cấp kho lạnh và kho vận lớn nhất của IARW ở châu Âu. Danh sách được xác định bởi tổng dung lượng của không gian kiểm soát nhiệt độ do các Thành viên IARW Warehouse vận hành như sau:

|  | **Tên công ty** | **Địa điểm** | **Dung lượng (feet)** | **Dương lượng (mét)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | Kloosterboer | France, Netherlands, and Poland | 159.210.878 | 4.508.343 |
| **3** | AGRO Merchants Group | Austria, Ireland, Netherlands, Portugal, Spain, and United Kingdom | 106.743.065 | 3.022.624 |
| **2** | Lineage Logistics | Belgium, Netherlands, and United Kingdom | 95.090.179 | 2.692.650 |
| **4** | NewCold Advanced Cold Logistics | France, Germany, Netherlands, Poland, and United Kingdom | 77.127.304 | 2.184.000 |
| **5** | Nichirei Logistics Group, Inc.[[ii]](https://www.gcca.org/resources/industry-topics/iarw-european-top-10-refrigerated-warehousing-logistics-providers" \l "_edn2) | France, Netherlands, and Poland | 55.532.337 | 1.568.000 |
| **6** | Gruppo Marconi Logistica Integrata | Italy | 55.090.880 | 1.559.997 |
| **7** | Agri-Norcold A/S | Denmark | 35.729.614 | 1.011.748 |
| **8** | Bring Frigo | Finland, France, Netherlands, Norway, Spain, and Sweden | 31.769.074 | 899.599 |
| **9** | Claus Sørensen A/S | Denmark | 25.512.647 | 722.437 |
| **10** | Stockhabo | Belgium | 22.845.098 | 646.900 |

Nguồn: Hiệp hội các nhà cung ứng kho lạnh quốc tế (IARW)

1. **Phân tích sâu: EU tăng cường sức mạnh của kết nối hạ tầng và logistics**

Cơ sở hạ tầng logistics phát triển và có sự kết nối là một trong những thế mạnh nền tảng của logistics nội khối của EU. Cơ sở hạ tầng phát triển tốt sẽ làm giảm ảnh hưởng của khoảng cách giữa các vùng, giúp tăng tính hội nhập của thị trường quốc gia và kết nối với các thị trường trong nước và khu vực khác.

Theo công bố về chỉ số cạnh tranh 2013-2014 (Diễn đàn Kinh tế Thế giới, 2014), một số quốc gia có chất lượng cơ sở hạ tầng vượt trội như Đức, Pháp, Hà Lan và Vương Quốc Anh, thuộc nhóm 10 quốc gia dẫn đầu thế giới trong khi đó những nước khác như Bulgaria, Ba Lan và Romania lại ở dưới mức trung bình của thế giới. Do đó, bên cạnh sự phát triển của từng thành viên, các chính sách giao thông của EU hiện nay được thiết kế thiên về phối hợp nhiều hơn và đẩy mạnh hài hòa hóa các quy định và hệ thống vận chuyển giữa các quốc gia trong khu vực. Điển hình là thông qua những thành phố "Blue Banana" nằm ở vị trí chiến lược – trung tâm kinh tế Châu Âu bao gồm Hà Lan, Bỉ, Tây và Nam Đức xuống đến Thụy Sĩ và miền Bắc Italy (Colliers International, 2013), đây đều là những thành phố có mạng lưới hạ tầng phát triển với các sân bay và cảng biển vận chuyển hàng hoá lớn nhất Châu Âu, có chức năng như cánh cổng trung chuyển hàng hoá đến các thị trường trong khu vực EU.

Chương trình phát triển cơ sở hạ tầng Giao thông Vận tải (Ten-T) bao gồm: Mạng lưới Ten-T cốt lõi (năm 1996 theo Quyết định số 1692/96/EC PLANCO Consulting GmbH, 2003), bao gồm chín hành lang chính (hành lang mạng liên kết lõi) kết nối các cảng, sân bay, bến trung chuyển, các tuyến đường sắt, đường trục, đường thuỷ nội địa và xuyên biên giới nhằm đảm bảo an toàn và khả năng tiếp cận của tất cả các vùng trong khu vực. Các mạng liên kết lõi chính là các trung tâm logistic của EU, tạo thành xương sống của việc phát triển một mạng lưới vận tải đa phương thức bền vững và kích thích sự phát triển của toàn bộ mạng lưới. Điều này đã chuyển dịch theo hướng cân bằng với việc phát triển hệ thống giao thông hợp nhất và sự phát triển của cơ sở hạ tầng giao thông vận tải với mục đích tăng cường gắn kết kinh tế và xã hội, làm giảm bớt sự chênh lệch giữa các vùng (Giorgi và Schmidt, 2002).

Các nước thành viên đã huy động đến nguồn vốn khác như Ngân hàng Đầu tư Châu Âu, Ten-T, Quỹ Gắn kết, Quỹ Phát triển Châu Âu. Trong số các nguồn tài trợ trên thì Quỹ Gắn kết chiếm đa số. Quỹ này được hình thành từ đóng góp của các nước thành viên, đồng thời nó cũng là bằng chứng cho sự cam kết hợp tác của các nước thành viên. Một nghiên cứu đã chỉ ra rằng Đức - một trong những quốc gia đóng góp quỹ nhiều nhất cho EU cũng là nước hưởng nhiều lợi ích gián tiếp từ việc thanh toán cho bốn quốc gia thành viên thuộc Trung ương Châu Âu: mỗi Euro mà Đức trả vào Quỹ Gắn kết EU tạo ra 1,25 € (1,66 USD) doanh thu từ xuất khẩu sang các nước này (EU Business, 2012). Tiếp đó, Ten-T là nguồn lớn thứ hai với nghị định hợp tác công-tư (PPP) dựa trên việc mua sắm dịch vụ. Kinh phí hỗ trợ trực tiếp cho hợp tác công - tư lần đầu tiên áp dụng trong Kêu gọi Đề xuất Ten-T hàng năm từ năm 2010.

Tại ASEM-12, EU đã chính thức đưa ra một tầm nhìn mới với tên gọi là Chiến lược kết nối Á- Âu. Đây là lần đầu tiên EU có được chiến lược rõ ràng đối với các nước châu Á. Không ít người ở trong cũng như ngoài châu Âu nhìn nhận đó là câu trả lời của EU đối với những chiến lược đầy tham vọng của các đối tác khác, như Trung Quốc với sáng kiến “Vành đai và Con đường”, hay như Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ và Australia với Tứ giác kim cương cho khu vực Ấn Độ- Thái Bình Dương.

Khái niệm "kết nối" trong chiến lược này của EU có nghĩa là kết nối nhiều cái riêng lẻ với nhau thành mạng lưới để có thể vươn ra rất xa, tận dụng mọi tiềm lực và khả năng ở đó. Trong chiến lược này, EU tập trung cho kết nối trên các lĩnh vực giao thông, năng lượng, ứng dụng công nghệ số và kết nối con người với nhau. Mục tiêu của EU là hình thành mạng lưới giao thông đường bộ, đường biển và hàng không để tận dụng cơ hội ở khắp hai châu lục. Trong đó, EU đẩy mạnh xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật và dịch vụ cần thiết cho giao thông và vận tải cũng như bảo vệ môi trường sinh thái trong giao thông và vận tải. Bên cạnh đó, EU cũng muốn xây dựng mạng lưới mới về năng lượng để đảm bảo an ninh năng lượng và tăng cường sử dụng những nguồn năng lượng mới, năng lượng sạch và năng lượng tái tạo. Ngoài ra, EU còn hướng tới việc tạo nên mạng lưới trên phương diện sử dụng ứng dụng công nghệ số, nhìn nhận công nghệ số là một trong những lĩnh vực quyết định tương lai của nhân loại. Chiến lược kết nối Á- Âu cho thấy, một môi trường chính trị và kinh tế đối ngoại mới đang hình thành giữa EU và các quốc gia châu Á với những điều kiện thuận lợi hơn, giúp 2 Châu lục xích lại gần nhau hơn. EU cũng đã có sự chuẩn bị tốt về tài chính để thực hiện những ý tưởng và dự án hợp tác liên Châu lục theo chiến lược này. Những cơ hội ấy cần được các nước châu Á tiếp đón và khai thác hiệu quả.

1. ### Bùi Duy Linh và cộng sự, Kinh nghiệm hợp tác logistics giữa các nước trong cộng đồng Châu Âu (EU) đối với các nước Đông Nam Á (ASEAN) trong bối cảnh hình thành cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC)

   [↑](#footnote-ref-1)