**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 8/2018**

**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](#_Toc524529268)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics*** 2](#_Toc524529269)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng*** 4](#_Toc524529270)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 5](#_Toc524529271)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 5](#_Toc524529272)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 6](#_Toc524529273)

***[2.3.](#_Toc524529274)******[Vận chuyển đường bộ](#_Toc524529274)*** [9](#_Toc524529274)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 11](#_Toc524529275)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:** 13](#_Toc524529276)

[**4.** **Một số hoạt động, sự kiện liên quan:** 15](#_Toc524529277)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Các thách thức lớn đối với lĩnh vực logistics tại EU trong thời gian tới

Logisics tại EU đang phải đối mặt với những thách thức tương tự như các ngành khác, với yêu cầu tăng hiệu quả, cải thiện tính bền vững và chi phí thấp hơn. Áp lực đối với các thị trường phát triển Tây Âu còn lớn hơn do không chỉ là cạnh tranh chi phí từ các nước Đông Âu, yêu cầu của khách hàng, chiến tranh thương mại mà từ chính các quy định ngày càng chặt chẽ hơn trong lĩnh vực này, từ khía cạnh lao động, đến môi trường.

Một trong những vấn đề lớn nhất đối với ngành này tại châu Âu vẫn là giải quyết tình trạng tắc nghẽn, đặc biệt trên đường bộ và tại các cảng biển (nhất là khi xảy ra thiên tai hoặc đình công). Tắc nghẽn gây tiêu tốn cho châu Âu khoảng 1% GDP mỗi năm và là nguyên nhân gây ra lượng khí thải carbon lớn.

Một thách thức khác là quá trình số hóa của mạng lưới giao thông và cơ sở hạ tầng. Nếu được thực hiện đầy đủ, điều này có thể tích hợp tốt hơn việc đi lại đường bộ, đường sắt, đường hàng không và đường thủy vào một chuỗi logistics liền mạch trên khắp châu Âu.

Sự bền vững của hậu cần đô thị là một thách thức đối với các thành phố đang phát triển nhanh chóng trên toàn thế giới. Trong khi đó hình thức chia sẻ phương tiện vận chuyển, tiếp tục gây tranh cãi tại EU, đặc biệt là khi Uber được xác định là một doanh nghiệp vận tải. Các tranh cãi vẫn xoay quanh phương pháp tiếp cận kiểu Uber đến phân phối dặm cuối cùng, đến các liên doanh và quan hệ đối tác chính thức hơn ở cấp độ doanh nghiệp.

Toàn bộ khu vực EU đang xác định lại sự hợp tác thông qua thay đổi, nhưng vẫn bị cản trở bởi những bất đồng trong quy định, từ kích thước lô hàng đến các quy trình và hệ thống CNTT. Trong khi đó, phần lớn công ty thương mại điện tử lớn và ngay cả nhiều công ty mới khởi nghiệp cho rằng các dịch vụ dặm cuối cùng như một điểm khác biệt chính so với các đối thủ cạnh tranh của họ. Những quy định ảnh hưởng đến phân phối dặm cuối có thể quyết định sự sinh tồn của một doanh nghiệp.

Những thách thức khác gồm có bố trí làn đường giao thông, giới hạn tốc độ, quy định về chỗ đậu xe cũng như những gián đoạn khác, như tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông hoặc thời tiết.

Để các chuỗi vận tải và hậu cần kỹ thuật số tương thích hoàn toàn, cần thiết phải tận dụng các công nghệ và giải pháp tiên tiến, ví dụ như tự động di chuyển và phương tiện trên không không người lái (máy bay không người lái). Nhưng tác động lớn nhất trong lĩnh vực này chắc chắn sẽ đến từ việc khai thác sự phối hợp giữa các giải pháp ICT, chẳng hạn như 5G, IoT, mạng hiển thị đầu- cuối và blockchain.

Nhu cầu về các trung tâm logistics ở châu Âu đang tăng lên.

Tại châu Âu, đầu tư vào văn phòng và bán lẻ giảm khoảng 10%, trong khi ngành bất động sản logistics và công nghiệp ghi nhận mức tăng trưởng 10% trong năm. Ở một số nước, như Ireland, Hà Lan, Đức, Ý, Bỉ, khối lượng đầu tư vào lĩnh vực logistics và bất động sản công nghiệp tăng khoảng 30-50%.

Hầu hết các hợp đồng cho thuê và bán hàng được ký kết tại các thị trường lớn nhất của EU. Trong khi đó, Tây Ban Nha và Nam Hà Lan ghi nhận mức tăng trưởng cao nhất, là do mức chi tiêu tiêu dùng và thương mại điện tử cao. Báo cáo bất động sản thị trường logistics châu Âu mới nhất của BNP Paribas cho thấy các nhà đầu tư đang tăng ngày càng quan tâm hơn đến các trung tâm logistics hiện đại. Xu hướng tăng đầu tư vào bất động sản logistics cũng diễn ra ở các nước Baltic (mức tăng trưởng trong năm 2017 là khoảng 10%).

Các chuyên gia của công ty dịch vụ tư vấn bất động sản quốc tế Newsec, một đối tác của BNP Paribas Real Estate ở Baltics, khối lượng đầu tư ngày càng tăng trong lĩnh vực này cho thấy ngành có tiềm năng lớn.

Báo cáo bất động sản BNP Paribas cho thấy giá mỗi mét vuông trong các bất động sản logistics ở Lithuania đứng ở mức 4,4 € / tháng, tức là nhiều hơn 3% so với Latvia và thấp hơn gần 9% so với Estonia.

Ở Lithuania, các hợp đồng thuê thường được ký kết trong thời gian 5 năm với cơ hội gia hạn hợp đồng trong cùng thời gian; các điều khoản và điều kiện tương tự cũng được áp dụng ở các quốc gia vùng Baltic khác. Trong khi đó, tại Anh hợp đồng có thể kéo dài tới 30 năm.

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

Liên minh châu Âu (EU) sẽ quyết định chấm dứt thông lệ chuyển đổi giữa giờ mùa Đông và giờ mùa Hè sau cuộc khảo sát cho thấy phần lớn công dân EU phản đối thông lệ này.

Khảo sát cho thấy 80% công dân EU muốn hủy bỏ thông lệ chuyển đổi giờ theo mùa của EU và ủng hộ giữ giờ dùng cho mùa Hè cho cả năm. Ông cũng cho biết muốn đưa kế hoạch này ra thảo luận với các ủy viên trong Ủy ban châu Âu. Theo quy định hiện hành của EU, công dân tại tất cả 28 nước thành viên phải điều chỉnh đồng hồ tăng thêm 1 giờ vào ngày Chủ nhật cuối cùng của tháng 3 và quay trở về giờ mùa Đông vào ngày Chủ nhật cuối cùng của tháng 10.

Tuy nhiên Phần Lan, nước có thủ đô nằm về phía Bắc nhất của EU, đã kêu gọi EU chấm dứt thông lệ chuyển đổi giờ theo mùa mà những người phản đối cho rằng có thể gây ra các vấn đề sức khỏe lâu dài, nhất là ở trẻ em và người cao tuổi.

Các nhà nghiên cứu chỉ ra rằng sự thay đổi thời gian gây rối loạn thời gian ngủ và có thể ảnh hưởng tới hiệu quả làm việc.

Trong khi đó những người ủng hộ việc chuyển đổi giờ theo mùa lại cho rằng việc chuyển đổi này nhằm đem lại thêm ánh sáng ban ngày vào buổi sáng trong mùa Đông và ánh sáng buổi tối trong mùa Hè có thể giúp giảm tai nạn giao thông và tiết kiệm năng lượng.

Một số các nước châu Âu ngoài EU đã chấm dứt việc chuyển đổi giờ giữa mùa Hè và mùa Đông, như Nga, Thổ Nhĩ Kỳ, Belarus và Iceland.

Nền kinh tế Eurozone dự kiến ​​sẽ tăng trưởng vững chắc trong năm nay

Mặc dù ở tốc độ tăng trưởng thấp hơn so với năm ngoái nhưng các điều chỉnh từ chính sách tiền tệ thích hợp, thị trường lao động thắt chặt và niềm tin tiêu dùng, kinh doanh không sụt giảm. Dự báo GDP của khu vực này tăng 2,2% trong năm 2018, không thay đổi so với dự báo của tháng trước.

Các dự báo được đưa ra vào tháng 8/2018 về tăng trưởng kinh tế không thay đổi so với dự báo đưa ra vào tháng 7/2018 đối với 8 nền kinh tế trong khu vực bao gồm Hy Lạp, Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha.

Kinh tế của Ireland và Malta dự kiến ​​sẽ có tăng trưởng 5,0% trở lên. Ngược lại, Bỉ, Pháp và Ý sẽ có tăng trưởng dưới 2,0%. Trong số các nền kinh tế lớn khác trong khu vực, Tây Ban Nha sẽ dẫn đầu về mức tăng trưởng với 2,7%, trong khi Đức tăng 2,2%.

Tại Đức- nền kinh tế lớn nhất khu vực, niềm tin của người tiêu dùng đã giảm trong tháng 8/2018, nhưng kỳ vọng kinh doanh lại được cải thiện. Hơn nữa, chỉ số PMI tổng hợp tăng trong tháng thứ ba liên tiếp với tăng trưởng nhanh hơn trong lĩnh vực dịch vụ. Thặng dư tài khoản vãng lai lớn nhất thế giới trong năm thứ ba liên tiếp.

Tại Pháp, hầu hết các dữ liệu khảo sát cho thấy sự phục hồi dần trong sản lượng công nghiệp trước cuối năm. Sau một khởi đầu lạc quan, hoạt động kinh tế được kỳ vọng sẽ tăng tốc trong nửa cuối năm khi các khoản chi tiêu của hộ gia đình được hưởng lợi từ việc làm tăng lên và chính sách giảm thuế thu nhập mới. Trong khi đó, đầu tư cố định được thiết lập để mở rộng khi tỷ lệ sử dụng chi tiêu vốn mới và sẽ được hưởng lợi từ sáng kiến tài trợ 50 tỷ EUR của chính phủ.

1. **Hoạt động vận tải**
	1. **Tình hình vận tải nói chung:**

Ủy ban châu Âu đã thông qua Kế hoạch hành động chiến lược của EU về an toàn giao thông, phác thảo các biện pháp chính cần thực hiện trước khi kết thúc nhiệm vụ của Ủy ban hiện hành vào năm 2019, cũng như phác thảo các hành động được lên kế hoạch cho giai đoạn 2021-2030. EC cũng cam kết trình bày Khung chính sách an toàn đường bộ của EU cho giai đoạn 2021-2030 vào mùa xuân 2019 để tiếp tục phát triển các đề xuất.

Kế hoạch hành động chiến lược của EU đã được công bố như một phần của gói chính sách thứ ba, bao gồm các tiêu chuẩn an toàn xe mới, các quy tắc cập nhật về quản lý an toàn cơ sở hạ tầng đường bộ và chiến lược lái xe tự động.

Ủy ban châu Âu cũng muốn cắt giảm tối đa 45% lượng khí thải CO2 từ xe ô tô đến năm 2030. Đồng thời tăng cường sử dụng xe điện bằng cách làm cho xe điện rẻ hơn và tiện dụng trong sạc điện.

Trước đó, Ủy ban châu Âu đã đề xuất yêu cầu cắt giảm thêm 15% vào năm 2025 và 30% vào năm 2030 so với mức của năm 2021. Tuy nhiên đề xuất này không áp đặt việc hạn ngạch cụ thể đối với xe không khí thải và được cho là mục tiêu khiêm tốn so với mục tiêu mà một số thành viên Liên minh châu Âu (EU) đã đề ra. Theo đó, đến năm 2021 là các mẫu xe mới phải đạt mức chuẩn khí thải là 95 gam CO2 /kilomet đối với xe ô tô và 147 gam/kilomet đối với xe thương mại hạng nhẹ. Những hãng xe nào không đáp ứng tiêu chuẩn về khí thải sẽ đối mặt với mức phạt 95 euro đối với mỗi gam CO2 phát thải vượt mức cho phép đối với mỗi xe.

Nếu được sự chấp thuận của hội đồng vào tháng sau, các nhà lập pháp EU sẽ tổ chức các cuộc đàm phán lớn với 28 nước thuộc khối theo điều luật cuối cùng. Khi đó, các quốc gia có ngành ô tô lớn lo ngại các quy định chặt chẽ hơn có thể gây tổn thất đến sự phát triển và việc làm.

Các quy định mới của EU nhằm giúp đáp ứng mục tiêu của khối – giảm phát thải khí nhà kính ít nhất 40% vào năm 2030 so với mức năm 1990. Từ đó đưa ra một hệ thống “theo dõi” tất cả mọi người có vay nợ cho các nhà sản xuất ô tô, để khuyến khích triển khai xe điện và phạt tiền đối với các trường hợp vượt quá giới hạn CO2.

* 1. **Vận chuyển đường sắt**

Số hóa ngành đường sắt tại châu Âu

Cộng đồng các công ty đường sắt và hạ tầng châu Âu (CER) đã kêu gọi thêm 10 tỷ Euro trong ngân sách vận chuyển CEF mới để hỗ trợ việc chuyển đổi kỹ thuật số của đường sắt. Nếu không có sự hỗ trợ này, việc triển khai ERTMS sẽ bị trì hoãn.

CEF là một công cụ tài chính quan trọng cho các dự án đường sắt như hành lang TEN-T và triển khai ERTMS của hệ thống an ninh châu Âu. Trong giai đoạn tài trợ mới (2021-2027), 9,6 tỷ Euro, hoặc 40% ngân sách CEF, sẽ được phân bổ cho các dự án phục vụ cho 'di động thông minh, bền vững, bao gồm, an toàn và an toàn', bao gồm kỹ thuật số hóa và quản lý giao thông châu Âu hệ thống, cũng như các hành động hỗ trợ dịch vụ vận chuyển hàng hóa đường sắt.

Nghị viện châu Âu mùa hè này đã đưa ra dự thảo báo cáo về đề xuất CEF mới, sau khi Ủy ban châu Âu công bố đề xuất ngân sách vào tháng Sáu. Ngân sách Vận tải CEF cho giai đoạn 2021-2027 đã được đặt ở mức 30,6 tỷ Euro. Ngoài việc digitalisation, 14,5 tỷ Euro sẽ được phân bổ để hỗ trợ việc tạo ra 'mạng lưới hiệu quả và kết nối' bằng cách tiếp tục thực hiện các hành động trên mạng lõi và ở mức độ thấp hơn, trên mạng toàn diện.

Ngành đường sắt ước tính rằng với mục đích này, cần ít nhất 15 tỷ Euro từ ngân sách EU trong tương lai. Trong bối cảnh này, CER kêu gọi các nhà hoạch định chính sách phản ánh tốt hơn tầm quan trọng của việc chuyển đổi kỹ thuật số đường sắt trong đề xuất CEF mới bằng cách tăng ngân sách vận chuyển CEF lên ít nhất 10 tỷ Euro và dành một ngân sách cụ thể cho các hỗ trợ ứng dụng viễn thông và tự động hóa.

Chỉ thị châu Âu (2012/34 / EU) thiết lập một khu vực đường sắt châu Âu duy nhất buộc các nhà quản lý cơ sở hạ tầng phải tính phí cho các nhà khai thác tàu hỏa đối với các chi phí trực tiếp phát sinh từ hoạt động dịch vụ tàu hỏa.

 Điều này xảy ra thông qua gói truy cập tối thiểu (VMT), trước đây được gọi là phí của người dùng. Trong năm 2015, Quy định thực hiện (EU 2015/909) đã xây dựng thêm các quy tắc về cách tính các chi phí này. Với chi phí thêm, chi phí không phải là một phần của VMT được tính cho các nhà khai thác.

Vừa qua, Bộ Cơ sở hạ tầng và Nguồn nước của Hà Lan đã giao cho ProRail- nhà quản lý hạ tầng nhiệm vụ phát triển một phương pháp tính toán mới về phí truy cập đường ray. Phương pháp tính toán mới này áp dụng cho gói truy cập tối thiểu (VMT), có liên quan đến chi phí trực tiếp của việc quản lý và duy trì mạng lưới đường sắt. Hơn nữa, một cấu trúc mới đã được đề xuất để thu tiền đánh dấu khác nhau về chiều cao trên mỗi phân đoạn thị trường.

Chính quyền cho người tiêu dùng và thị trường (ACM) tuần trước đã phê duyệt các phương pháp, nhưng hạn chế tính chi phí cận biên trong khoảng thời gian ba năm, tùy thuộc vào các điều kiện nhất định. Quy định mới được áp dụng từ ngày 5 tháng 12 năm 2019 đến ngày 11 tháng 12 năm 2022. Các khoản đánh dấu có thể được áp dụng trong thời hạn 5 năm, áp dụng từ năm 2020 đến năm 2024.

Quy định mới sẽ có tác động trực tiếp đến những nhà vận chuyển hàng hóa, vì các đoàn tàu trọng tải lớn sẽ bị tính phí nhiều hơn: nếu tàu hỏa 1-120 tấn bị tính phí 1 Euro, tàu hỏa 601-1600 tấn được tính phí 3,55 Euro, tàu hỏa 601-3000 tấn 4.27 Euro và xe lửa hơn 3.000 tấn 4.63 Euro (giá chỉ định). Vấn đề ở đây là hơn 80% tàu hỏa chở hàng từ 600-3000 tấn, vì vậy nhiều nhà khai thác đường sắt sẽ phải trả phí cao hơn.

Phương pháp tính toán đối với các trường hợp đặc biệt dựa trên nguyên tắc Ramsey-Boiteux. Các khoản phí phụ thuộc vào độ đàn hồi của thị trường: độ co giãn của giá càng cao, mức phí càng thấp. Độ co giãn của giá được xác định bằng thử nghiệm thị trường có thể chịu được. Tuy nhiên, mức độ co giãn giá được xác định của ngành vận tải đường sắt là không thực tế, ngành này tin tưởng.

Theo phương pháp tính toán mới, độ đàn hồi của ngành vận tải đường sắt là -1,05, so với -0,50 đối với lưu lượng hành khách. Điều này không thực tế so với các quy định ở Bỉ hay ở Đức. Ví dụ ở Bỉ, độ co giãn của giá cước vận tải đường sắt là từ 1.19-1.79. Tại Đức, dao động của giá cước vận tải đường sắt hiện được xác định là 1.32. Độ co giãn giá của Hà Lan không tăng lên, nhà vận hành hàng hóa đường sắt Đức đã phản ứng với phương pháp tính toán được đề xuất.

Ngành vận tải đường sắt của Hà Lan cạnh tranh gay gắt với nước láng giềng Đức, nơi mà phí truy cập đường ray sẽ giảm một nửa. Để đáp ứng các biện pháp này, các bộ ngành Hà Lan đã đưa ra một gói biện pháp vào đầu năm nay. Kế hoạch nhằm mang lại chi phí cho mạng lưới đường sắt ở Hà Lan phù hợp với những người ở Đức. Một khoản trợ cấp từ 12 đến 14 triệu Euro sẽ được cung cấp mỗi năm, bắt đầu từ năm 2019 và cho đến năm 2023. Điều này sẽ dẫn đến giảm đáng kể phí truy cập theo dõi từ đầu năm tới.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Đức: Trợ cấp cho xe tải thân thiện với môi trường

Bộ Giao thông vận tải và Cơ sở hạ tầng kỹ thuật số Liên bang (BMVI) đã đệ trình chính sách trợ cấp cho xe tải thân thiện với môi trường.

Cả xe điện chạy bằng pin và nhiên liệu chạy bằng điện đều đủ điều kiện, miễn là chúng được dành cho vận chuyển hàng hóa. Ngoài ra, GVW phải có ít nhất 7,5 tấn, tương đương với xe tải phân phối thành phố dặm cuối.

Số tiền trợ cấp lên đến 12.000 € cho xe tải điện tử lên tới 12 tấn GVW và 40.000 € cho xe tải điện tử trên 12 tấn GVW. Tài trợ được giới hạn 500.000 € cho mỗi công ty. Vào năm 2018, 10 triệu € sẽ có sẵn trong chương trình. Xe tải trên đường thường hơn 10 tuổi, có nghĩa là hầu hết không tuân thủ các quy định về khí thải mới nhất.

Theo số liệu thống kê của Cơ quan Vận tải Liên bang Đức (KBA), số ô tô đăng ký lưu thông mới ở Đức đã đạt 316.405 xe trong tháng 8/2018, tăng 25% so với cùng kỳ năm 2017, trước khi các quy định kiểm nghiệm khí thải ô tô mới nghiêm ngặt hơn của Liên minh châu Âu (EU) có hiệu lực từ tháng 9/2018. Theo các chuyên gia trong ngành, các quy định mới về khí thải của EU, còn gọi là WLTP, là yếu tố thúc đẩy các nhà sản xuất ô tô tăng mạnh mức chiết khấu cho các đại lý bán hàng trong tháng 8/2018.

Các dòng ô tô sử dụng động cơ diesel vẫn khá thông dụng tại Đức khi chiếm tới 32,6% số ô tô đăng ký mới tại thị trường này trong tháng 8/2018. Tuy vậy, ô tô sử dụng động cơ xăng đã chiếm tới 62,1% tổng doanh số bán ô tô ở Đức trong tháng 8/2018.  Trong khi đó, trong tổng doanh số bán ô tô ở Đức trong tháng 8/2018, các loại ô tô sử động cơ lai chỉ chiếm 4%, sử dụng động cơ điện hoàn toàn chiếm 0,8% và sử dụng động cơ chạy bằng khí đốt tự nhiên chiếm 0,4%.  Doanh số ô tô của Volkswagen trong 8 tháng đầu năm 2018 đã tăng 15,4% so với cùng kỳ năm 2017, đạt 491.000 xe, bất chấp sự cố phần mềm gian lận khí thải ô tô

Quy định mới về tốc độ trên đường hai chiều của Pháp

Hội đồng an toàn giao thông châu Âu (ETSC) đã thông báo quy định giới hạn tốc độ giao thông trên làn đường hai chiều không có dải ngăn cách cứng ở Pháp sẽ giảm từ 90km/h xuống còn 80km/h.Quy định mới này được áp dụng trên 40% mạng lưới đường bộ của Pháp; khoảng 400.000 km đường bị ảnh hưởng bởi giới hạn.

Theo tính toán của Chính phủ Pháp, quy định mới có thể ngăn chặn 350-400 ca tử vong một năm do tại nạn giao thông. 55% số vụ tử vong đường Pháp xảy ra trên các con đường hai làn đường không có dải ngăn cách cứng.

Một chiến dịch mới đã được đưa ra để truyền đạt những lợi ích an toàn của giới hạn tốc độ mới, bao gồm một bộ phim cho thấy cách khoảng cách dừng 13m đạt được có thể ngăn ngừa va chạm nghiêm trọng.

Bằng cách giảm giới hạn tốc độ xuống 80, Pháp đang theo gương của các quốc gia có hồ sơ an toàn tốt nhất ở châu Âu. Thụy Điển có giới hạn 70km / h đối với các con đường tương đương và có 25 người chết trên một triệu dân. Na Uy (20), Thụy Sĩ (27), Đan Mạch (32) và Hà Lan (36) tất cả đặt giới hạn ở 80km / h. Số người chết ở Pháp hiện đang ở mức 53 người chết trên một triệu dân.

Tại khu vực láng giềng Bỉ của Flanders, giới hạn tốc độ trên đường nông thôn đã giảm từ 90km / h xuống còn 70km / h trong tháng 1 năm 2017.).

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

Liên minh Châu Âu (EU) đang xem xét khả năng xây dựng các cảng tiếp nhận khí tự nhiên hóa lỏng từ Mỹ

Điều này đã được Tổng thống Mỹ Donald Trump công bố trong cuộc họp báo với Thủ tướng Ý Giuseppe Conte ngày 30/7/2018. EU đã đồng ý xem xét việc tăng xuất khẩu khí tự nhiên hóa lỏng từ Mỹ, giảm thuế công nghiệp, hài hòa các tiêu chuẩn về sản phẩm y tế và tăng nhập khẩu đậu tương.

Theo các nguồn tin từ Thời báo phố Wall, sẽ có khoảng 9-11 cảng được xây dựng để mua khí ga từ Mỹ trong bối cảnh EU tiếp tục căng thẳng với Nga và dừng mua nhiên liệu từ thị trường này.

Pháp phản đối kế hoạch xây dựng tuyến hàng hải mới của Liên minh châu Âu thời hậu Brexit.

Bộ trưởng Giao thông Pháp, bà Elisabeth Borne hôm 12/8/2018 đã chính thức gửi thư lên Uỷ viên châu Âu phụ trách Giao thông, bà Violeta Bulc để phản đối kế hoạch xây dựng tuyến hàng hải mới của Liên minh châu Âu thời hậu Brexit.

Dự  thảo về tuyến đường này được Uỷ ban châu Âu đưa ra đầu tháng 8/2018, với mục đích xây dựng một tuyến vận chuyển đường biển mới nối biển Bắc với biển Địa Trung Hải mà không phải quá cảnh qua các cảng biển của Anh, do sau khi Brexit có hiệu lực, nước Anh sẽ lập lại việc kiểm soát hải quan.

Tuyến đường này chủ yếu giúp nối Ireland và Scotland với các cảng nằm tại Hà Lan, Bỉ rồi chuyển tiếp xuống cảng Marseille của Pháp tại Địa Trung Hải. Tuy nhiên, khi xây dựng hành lang vận chuyển, các quan chức EU đã bỏ qua các cảng biển ở phía Bắc cũng như Tây Bắc nước Pháp vốn gần Ireland và Scotland hơn về mặt địa lý. Ủy ban châu Âu muốn loại bỏ các cảng biển của Pháp ra khỏi tuyến hàng hải mới là do lo ngại nguy cơ tắc nghẽn tại các cảng của Pháp và các vụ đình công kéo dài tại nhiều cảng của Pháp.

Pháp phản đối tuyến đường này bởi nếu như các cảng biển phía Bắc nước này bị gạt ra ngoài thì họ sẽ không có cơ hội tiếp nhận một khoản đầu tư tài chính lớn từ Liên minh châu Âu, do Liên minh châu Âu có kế hoạch củng cố các cảng biển của khối này sau khi Brexit diễn ra khiến khối này phải bỏ qua một loạt cảng biển lớn ở miền Nam nước Anh.

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

Giá cước hàng không trên tuyến châu Á - châu Âu và xuyên Thái Bình Dương đạt mức cao nhất trong năm cho đến tháng Tám, trong khi các nhà giao nhận đã bắt đầu cảnh báo các hạn chế về năng lực mùa cao điểm.

Các số liệu mới nhất từ ​​TAC Index cho thấy giá dịch vụ từ Hồng Kông đến Bắc Mỹ tăng 23,4% so với cùng kỳ năm ngoái, đạt 3,96 USD / kg - mức cao nhất trong năm cho đến nay. Xu hướng này cũng tương tự trên tuyến Hồng Kông (TQ)-Châu Âu, nơi giá cước vận tải hàng không tăng lên 2,83 USD / kg, tăng 28% so với cùng kỳ năm ngoái và cũng đánh bại số tiền được tính trong năm 2015 và 2016.

Các giao dịch trên thị trường phái sinh vận tải hàng hóa FIS cho thấy thị trường đang chờ giá cước vận chuyển hàng hóa từ Trung Quốc sang châu Âu tiếp tục tăng, có thể sẽ đạt trung bình là 3,10 USD / kg trong tháng 9/2018, 3,60 USD / kg trong tháng 10 và trung bình 3,70 USD/kg trong quý IV/2018.

Trên tuyến thương mại xuyên Đại Tây Dương, giá cước từ Frankfurt đến Bắc Mỹ giảm 5,4% so với tháng 7/2018 xuống còn 2,43 USD / kg, mặc dù tăng 5,2% so với cùng kỳ năm trước.

Giá trên các tuyến thương mại này thường tăng vào các tháng cuối năm khi nhu cầu tăng cho mùa cao điểm. Tuy nhiên, lượng hàng hóa hàng không tại các hãng hàng không châu Âu trong tháng 7/2018 tăng với tốc độ thấp hơn so với đầu năm.

Hãng hàng không lớn nhất của châu Âu về vận chuyển hàng hóa, Lufthansa, có lưu lượng vận chuyển hàng hóa giảm 2,9% so với năm ngoái với 904 triệu tấn hàng hóa. Đây là tháng thứ hai liên tiếp mà hãng hàng không của Đức đã ghi nhận mức giảm và so sánh với mức tăng trưởng hàng năm là 2%. Trong khi nhu cầu giảm, lượng hàng hóa cung cấp từ hãng đã tăng 1,8% và kết quả là hệ số tải của nó trong tháng 7 giảm xuống còn 64,1% so với 67,2% của năm ngoái.

IAG Cargo, bao gồm sức tải hàng hóa của British Airways, Iberia và Aer Lingus, cũng chứng kiến lượng giao thông hàng hóa trong tháng 7/2018 giảm 3,1% xuống còn 462 triệu tấn hàng tấn. Hãng hàng không này đã giảm lưu lượng hàng hóa trong bảy tháng đầu năm và hiệu suất giảm 0,9% so với cùng kỳ năm ngoái.

Trong bản cập nhật mới nhất của thị trường, IATA cho biết hiệu suất của các hãng hàng không châu Âu đang bị ảnh hưởng bởi sự suy giảm trong các đơn đặt hàng xuất khẩu, trong khi tắc nghẽn chuỗi cung ứng thường dẫn đến nhu cầu vận tải hàng không tăng.

Hiệu suất trong tháng tốt hơn tại các hãng hàng không của Pháp và Phần Lan (Air France KLM và Finnair). Tại Air France KLM, tháng 7/2018 lưu lượng hàng hóa tăng 4,6% so với cùng kỳ năm ngoái, đạt 737 triệu tấn, là mức tăng mạnh nhất theo tháng kể từ mùa cao điểm vào năm ngoái. Nhưng tính chung 7 tháng đầu năm lưu lượng hàng hóa của Air France đã giảm 0,3% so với cùng kỳ năm ngoái. Năm nay hãng đã thay thế ba máy bay combi Boeing 747 của mình bằng B787, trong khi đình công liên tục của nhân viên Air France dẫn đến việc hủy chuyến bay đầu năm nay

Hãng hàng không của Phần Lan- Finnair có lưu lượng hàng hóa tăng 2,8% so với cùng kỳ năm ngoái, đạt 90,7 triệu tấn. Tính chung bảy tháng đầu tiên, khi lưu lượng hàng hóa tăng 2,2%. Công suất tăng 7% trong tháng do sử dụng máy bay lớn hơn. Hãng hàng không này cho biết họ được hưởng lợi từ sự tăng trưởng về khối lượng của Nhật, bù đắp cho kết thúc thỏa thuận thuê không gian từ Japan Airlines.

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

Giải pháp đóng gói tùy biến

 BEUMER Group, một nhà cung cấp giải pháp cho các hệ thống đóng gói hoàn chỉnh, hiện đang cung cấp tùy chọn trang bị hệ thống làm đầy BEUMER fillpac R với một đơn vị máy may, máy hàn siêu âm để niêm phong túi. Các túi đầy có chất liệu và kiểu dáng ưu việt hơn hẳn so với các dòng bao bì trước đó của hãng.

EUMER fillpac R cho phép các loại định dạng và khác nhau, chẳng hạn như túi đáy van và túi van phẳng, được làm đầy với các vật liệu khác nhau khác nhau, trong cấu trúc từ rất tốt đến rất thô. Để tối ưu hóa BEUMER Group có thể trang bị cho fillpac R bằng máy may, máy hàn siêu âm để niêm phong túi theo yêu cầu.

Trước khi làm đầy, tay áo bơm hơi được gắn vào vòi đặc biệt được thổi phồng, ngăn chặn sự thoát ra của vật liệu. Khi túi đầy, nó sẽ tự động được kéo ra từ vòi chiết và được niêm phong bằng các máy hàn siêu âm, đảm bảo vật liệu không bị đổ hoặc bị ô nhiễm trong quá trình vận chuyển bằng xe tải.

Xây dựng kho hải sản lớn tại sân bay quốc tế Oslo (Na Uy)

Sân bay Oslo, Gardermoen (mã theo [IATA](https://vi.wikipedia.org/wiki/M%C3%A3_s%C3%A2n_bay_IATA) là OSL, theo [ICAO](https://vi.wikipedia.org/wiki/M%C3%A3_s%C3%A2n_bay_ICAO) là ENGM) ([tiếng Na Uy](https://vi.wikipedia.org/wiki/Ti%E1%BA%BFng_Na_Uy): Oslo lufthavn, Gardermoen) tọa lạc ở [Ullensaker](https://vi.wikipedia.org/wiki/Ullensaker), [Na Uy](https://vi.wikipedia.org/wiki/Na_Uy), 48 km phía Nam của [Oslo](https://vi.wikipedia.org/wiki/Oslo). Mở cửa năm 1998, đây là sân bay quốc tế chính của [Na Uy](https://vi.wikipedia.org/wiki/Na_Uy), có 2 [đường băng](https://vi.wikipedia.org/wiki/%C4%90%C6%B0%E1%BB%9Dng_b%C4%83ng). Đây là trung tâm của các hãng hàng không [SAS Braathens](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=SAS_Braathens&action=edit&redlink=1) và [Norwegian Air Shuttle](https://vi.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Air_Shuttle). Các chuyến bay quốc tế chủ yếu đi châu Âu, một số khác đi các châu lục khác. Sân bay Oslo kết nối với 162 sân bay khác, trong đó có 30 sân bay nội địa. Hai hãng hàng không nội địa sử dụng sân bay Oslo là [Scandinavian Airlines System](https://vi.wikipedia.org/wiki/Scandinavian_Airlines) (SAS) và [Norwegian Air Shuttle](https://vi.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Air_Shuttle). Vai trò của sân bay Oslo, cùng bới hai sân bay thủ đô Scandinavia khác, là trung tâm của SAS, còn nó là trung tâm chính của hãngr Norwegian. Về nội địa, SAS và Norwegian Air Shuttle đều có tuyến bay với 15 sân bay chính.

Do Na Uy là quốc gia có thương mại thủy sản lớn trên thế giới, việc xây dựng các trung tâm kho hải sản tại các sân bây quốc tế lớn là hết sức cần thiết. Do đó, một bản ghi nhớ đã được ký kết giữa Dịch vụ bay trên toàn thế giới (WFS) và Sjømatterminalen AS để vận hành Trung tâm Hải sản tại Sân bay Oslo. Trung tâm hải sản sẽ xử lý lên đến 250.000 tấn hải sản hàng năm, đáp ứng các yêu cầu của một chuỗi cung ứng lạnh hiện đại. Trung tâm Hải sản tại Sân bay Oslo sẽ tăng sức cạnh tranh của Hải sản Na Uy trên toàn cầu và công nghiệp hóa việc xử lý các sản phẩm sau khi xuất xưởng.

Trong năm 2017, Sân bay Oslo là Sân bay hàng hóa phát triển nhanh nhất ở châu Âu với mức tăng 36%. Khoảng 185.000 tấn hàng hóa đã được xử lý trong và ngoài sân bay, trong đó có 90.000 tấn hải sản. Theo Phó chủ tịch điều hành của sân bay Oslo, trung tâm kho hải sản sẽ tạo ra giá trị cho tất cả Na Uy và tăng sức cạnh tranh của hải sản Na Uy trên toàn cầu,

Năm 2018, vận chuyển hải sản bằng đường hàng không của Na dự kiến sẽ đạt khoảng 230.000 tấn. Sân bay Oslo hiện là sân bay chở hàng lớn nhất ở Bắc Âu với 14 hãng hàng không hàng có các chuyến bay từ sân bay này hàng tuần. Việc xây dựng dự kiến sẽ bắt đầu vào tháng 4 năm 2019, với việc mở nhà ga vào năm 2021.

1. **Một số hoạt động, sự kiện liên quan:**

Các doanh nghiệp Việt Nam quan tâm có thể tìm hiểu và tham gia một số sự kiện, hoạt động về logistics như sau tại EU:

* Hội nghị thượng đỉnh chuỗi cung ứng 3PL châu Âu. Địa điểm: Hilton Düsseldorf; ; Düsseldorf; Rheinland (Germany). Thông tin chi tiết xem tại: <https://events.eft.com/eu3pl/>
* Hội nghị Thế giới Hệ thống Giao thông Thông minh (ITS), sẽ diễn ra tại Copenhagen, Đan Mạch vào ngày 17-21 tháng 9 năm 2018.