**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 9/2018**

**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](#_Toc526787543)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics*** 2](#_Toc526787544)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng*** 3](#_Toc526787545)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 6](#_Toc526787546)

[***2.1.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 6](#_Toc526787547)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 7](#_Toc526787548)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường biển và cảng biển*** 9](#_Toc526787549)

[***2.4.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 10](#_Toc526787550)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:** 11](#_Toc526787551)

[**4.** **Một số hoạt động, sự kiện liên quan:** 13](#_Toc526787552)

[**5.** **Phân tích sâu** 14](#_Toc526787553)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Ngành vận tải nói riêng và logistics nói chung của châu Âu đang đứng trước những quan ngại lớn do cuộc đàm phán Brexit chưa đi đến hồi kết trong khi mối quan hệ thương mại với Hoa Kỳ khá mong manh trong bối cảnh chủ nghĩa dân túy và bảo hộ thương mại gia tăng tại Hoa Kỳ.

Tuy nhiên, thế mạnh của EU là hệ thống chuỗi cung ứng mạnh với tầm ảnh hưởng trên toàn cầu, cho phép họ có những điều chỉnh cần thiết về dòng thương mại và đầu tư. Các tổ chức chuỗi cung ứng châu Âu tiếp tục cải thiện so với các đối tác toàn cầu của họ vào năm 2018, hiện đang chiếm 11 trong 25 tổ chức chuỗi cung ứng toàn cầu tốt nhất. Có 3 công ty mới lọt vào top 15 của châu Âu năm nay gồm Novo Nordisk đứng ở vị trí thứ 6, British American Tobacco ở vị trí thứ 14 và Danone ở vị trí thứ 15.

Các công ty trong top 15 châu Âu tiếp tục chứng minh tăng trưởng doanh thu xuất sắc với mức trung bình 3 năm là 8,3% vào năm 2018, tăng từ 6,8% năm 2017 và 3,7% trong năm 2016. Hơn nữa, trong những năm gần đây, chuỗi cung ứng châu Âu đã đạt được điểm rất cao trong trách nhiệm xã hội của công ty và điểm số về ý kiến ​​của bảng xếp hạng

Top 15 nhà cung cấp chuỗi cung ứng hàng đầu châu Âu

1. Unilever
2. Inditex
3. Nestlé
4. H&M
5. Schneider Electric
6. Novo Nordisk
7. L’Oréal
8. Diageo
9. BASF
10. Adidas
11. BMW
12. Reckitt Benckiser
13. Nokia
14. British American Tobacco
15. Danone

Bối cảnh mới trong kinh tế và thương mại toàn cầu tạo ra ba xu hướng chuỗi cung ứng quan trọng chung cho các nhà lãnh đạo chuỗi cung ứng châu Âu:

- Mở rộng khả năng chuỗi cung ứng kỹ thuật số. Việc sử dụng robot để tăng khả năng tự động hóa, giám sát dựa trên cảm biến, tăng cường thực tế (AR) và dịch vụ khách hàng dựa trên trí thông minh nhân tạo (AI) trong các nhà máy, nhà kho và các văn phòng. Ngoài ra các công ty đang hướng tới mục tiêu đồng bộ hóa từ toàn bộ chuỗi cung ứng.

- Hợp tác trong nâng cao chất lượng dịch vụ và trải nghiệm của khách hàng. Tập trung vào tăng chất lượng trải nghiệm của khách hàng bằng cách hiểu rõ hơn về việc sử dụng sản phẩm của khách hàng, dự đoán nhu cầu trong tương lai và phản hồi nhanh hơn các vấn đề ngay cả khi khách hàng chưa có khiếu nại.

- Khả năng hiển thị và truy xuất nguồn gốc trong chuỗi cung ứng. Hoạt động trong một hệ sinh thái kinh doanh với những hiểu biết thời gian thực để không chỉ phản ứng khi bị gián đoạn, mà còn có khả năng tiên đoán các xu hướng mới.

* 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.

Kinh tế EU tiếp tục tăng trưởng ở tốc độ vừa phải. Eurozone đã cơ bản vượt qua khủng hoảng kinh tế. Tỷ lệ thất nghiệp tiếp tục giảm, lạm phát tăng dần, Hy Lạp được xác nhận chính thức thoát khỏi khủng hoảng. Tuy nhiên, đàm phán Brexit khó khăn và căng thẳng thương mại với Hoa Kỳ đang đe dọa tăng trưởng kinh tế trong thời gian tới.

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 II/2018.

Eurozone và Anh đã trải qua nhiều cuộc đàm phán nhưng có nguy cơ hai bên chia tay mà không đạt được thỏa thuận nào. Hội nhập giữa EU và Anh đã diễn ra sâu rộng trong nhiều lĩnh vực nên Brexit không chỉ gây ra tổn thất đối với Anh mà còn đối với cả 27 nước thành viên còn lại trong EU. 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 Hoa Kỳ 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.

Lạm phát của EU nói chung và Eurozone nói riêng duy trì quanh mức 1,3-1,6% trong 4 tháng đầu năm 2018, sau đó mạnh lên mức 2 – 2,2% trong những tháng tiếp theo, một phần do giá dầu tăng. Tại Eurozone, lạm phát từ tháng 4 đến tháng 9/2018 duy trì trong khoảng 1,9 – 2,1%, sát với mục tiêu 2%.

Việc làm. Tỷ lệ thất nghiệp tại EU tiếp tục xu hướng giảm, từ 7,2% tháng 1/2018 xuống 6,8% tháng 5/2018 (thấp nhất kể từ tháng 9/2008) và duy trì mức đó cho tới nay. Thất nghiệp tại Eurozone cũng giảm dần từ 8,6% tháng 1/2018 xuống 8,1% tháng 8/2018, thấp nhất kể từ năm 2008.

Thương mại. Trong 7 tháng đầu năm 2018, EU chỉ có thâm hụt ngân sách trong tháng 1 và 4. Tại Eurozone, thặng dư cán cân thương mại hàng tháng duy trì khoảng 15 đến 22 tỷ EUR.

Tiêu dùng. Chỉ số niềm tin tiêu dùng tại EU tăng 0,4 điểm trong tháng 1/2018 nhưng rơi vào vùng âm kể từ tháng 2, đến tháng 9/2018 âm 2,8%. Tương tự, tại Eurozone, chỉ số niềm tin tiêu dùng cũng giảm nhanh kể từ tháng 2/2018 và rơi vào vùng âm kể từ tháng 6/2018, đến tháng 9/2018 là âm 2,9. Bên cạnh những nguyên nhân như nguy cơ tác động từ chính sách thuế quan của Hoa Kỳ và kết quả những cuộc bầu cử trong năm nay trong EU làm dấy lên lo ngại về chủ nghĩa dân túy, người tiêu dùng còn lo ngại về tình hình tài chính trong tương lai cũng như về triển vọng của thị trường việc làm…

Sản xuất. Tăng trưởng sản xuất công nghiệp tại EU chậm lại, từ mức 3,6% trong tháng 1/2018 còn 0,8% trong tháng 7/2018. Tại Eurozone, tốc độ tăng cũng chậm dần, từ 3,6% xuống -0,1% trong cùng kỳ. PMI sản xuất của Eurozone tháng 9/2018 ở mức thấp nhất trong vòng 2 năm. Các cuộc chiến 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.

Đồng EUR tăng gần 4% so với USD trong 9 tháng đầu năm 2018 do ECB tiếp tục phát tín hiệu sắp ngừng các chương trình kích thích kinh tế và sẽ tăng lãi suất vào năm 2019.

9 tháng năm 2018, ECB tiếp tục giữ nguyên lãi suất. Quy mô chương trình mua trái phiếu chính phủ và doanh nghiệp đang được thu hẹp dần để đi đến kết thúc vào cuối năm 2018.

Hiện khu vực đồng EU đang tập trung nỗ lực nhằm thúc đẩy Eurozone vững mạnh hơn, đặc biệt là hoàn tất các kế hoạch hỗ trợ ngành ngân hàng và tạo một ngân sách chia sẻ để đối phó với khủng hoảng tài chính và kinh tế mớiTrong kỳ họp tháng 9/2018, ECB giữ nguyên dự báo về lạm phát ở mức 1,7% trong giai đoạn 2018 – 2020 nhưng hạ dự báo tăng trưởng kinh tế năm nay và năm 2019 xuống lần lượt là 2% và 1,8% so với mức 2,1% và 1,9% đưa ra trước đó do thực tế khu vực đang phải đối mặt với những bất ổn chính trị và thương mại ngày càng tăng. Nội bộ Eurozone tiếp tục có nhiều bất đồng. Việc Italia không tuân thủ các quy định của khối Liên minh về chi tiêu công và khả năng không đạt được thỏa thuận với nước Anh về Brexit sẽ ảnh hưởng không nhỏ tới tăng trưởng của khu vực. Theo kế hoạch, hoạt động thu mua trái phiếu của ECB sẽ được duy trì cho đến hết tháng 12/2018, tuy nhiên, việc kinh tế Eurozone đang phải đối mặt với nhiều thách thức lớn có thể buộc ECB phải cân nhắc quyết định rút lại các biện pháp kích thích kinh tế.

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

**Anh sẽ giữ lại các tiêu chuẩn đường sắt EU sau Brexit**

Các yêu cầu pháp lý được thiết kế để thúc đẩy các nguyên tắc an toàn và kỹ thuật chung trên tất cả các tuyến đường sắt của Liên minh châu Âu sẽ phải được các công ty và nhà cung cấp của Anh đáp ứng hay không.

Yêu cầu trong luật EU, chẳng hạn như trong Thông số kỹ thuật cho khả năng tương tác, vẫn có khả năng áp dụng trong giai đoạn chuyển tiếp nếu đạt được thỏa thuận. Theo kịch bản Brexit không có thỏa thuận, TSI sẽ được điều chỉnh để làm việc tại Vương quốc Anh như luật pháp trong nước, được Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải công bố là Thông báo Kỹ thuật Quốc gia.

Ban an toàn và tiêu chuẩn đường sắt Anh (Rail Safety and Standards Board- RSSB) cho biết các công ty quản lý hạ tầng, hành khách và vận chuyển hàng hóa, các nhà cung cấp có kế hoạch tiếp tục sử dụng các tiêu chuẩn liên ngành, bao gồm Tiêu chuẩn đường sắt, Tiêu chuẩn ngành đường sắt và Quy tắc sách.

RSSB dự đoán một 'giải pháp thực tế' sẽ được đề xuất để công nhận các tiêu chuẩn tại EU, đặc biệt là khi các tiêu chuẩn của Anh và EU vẫn được căn chỉnh; tuy nhiên, EU cho đến nay đã tuyên bố rằng điều này sẽ không có đi có lại.

RSSB chỉ ra rằng xu hướng dài hạn là hướng tới việc tăng tiêu chuẩn hóa sản phẩm và dịch vụ, và các yêu cầu đối với đường sắt thường được đặt ở cấp độ châu Âu và mở rộng toàn cầu, điều này dường như không bị Brexit thay đổi.

**Pháp tái hoạt động hai đoàn tàu chạy xuyên đêm**

Bộ trưởng Giao thông vận tải Élisabeth Borne đã ủy quyền tài trợ 30 triệu euro để khôi phục i hai chuyến tàu đêm còn lại nối liền Paris với Briançon ở vùng Hautes-Alpes và Latour-de-Carol ở Pyrénées-Orientales với một phần cho Roder và cho biết 'nhà nước cam kết tính bền vững của hai chuyến tàu đêm còn lại này sau khi nhiều tuyến khác đã đóng cửa do không có lợi ích về kinh tế và khó khăn trong đảm bảo anh ninh, nhất là trong bối cảnh khủng bố manh động hơn ở châu Âu trong thời gian vừa qua.

Hai tuyến Intercités de Nuit đã được giữ lại dưới sự tái cơ cấu năm 2016 của Tàu lửa d’Equilibre du Territoire, có trách nhiệm hỗ trợ nhiều tuyến đường dài thông thường được chuyển đến các khu vực. Các cam kết bao gồm các chuyến tàu đêm còn lại trong hợp đồng dài hạn tiếp theo giữa chính phủ và nhà điều hành nhà nước SNCF Mobilités sau khi thỏa thuận hiện tại kết thúc vào năm 2020.

Chính phủ đã cam kết trong năm 2016 về việc tài trợ cho dự án khôi phục và nâng cấp các chuyến tàu đêm. Những tiện ích mới được bổ sung như giường couchette, dịch vụ giặt là, nhà vệ sinh, cài đặt wi-fi trên bo mạch và ổ cắm sạc điện trong mỗi khoang. Tuy nhiên yêu cầu quan trọng nhất là đảm bảo an ninh đường sắt vào ban đêm.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Vận chuyển hàng hóa đường bộ là xương sống của thương mại và thương mại trên lục địa châu Âu. Xe tải đang đảm nhận 71,3% hàng hóa vận chuyển trên đất liền. Các nhà sản xuất xe tải của châu Âu sẵn sàng cam kết với các tiêu chuẩn CO2 đầy tham vọng, với điều kiện đây là những thực tế và phù hợp với khả năng công nghệ và khả thi về mặt kinh tế.

Trong các nền kinh tế hiện đại tại EU, 85% trọng tải hàng hóa đường bộ được vận chuyển trong khoảng cách 150km hoặc ít hơn - dọc theo các tuyến đường.

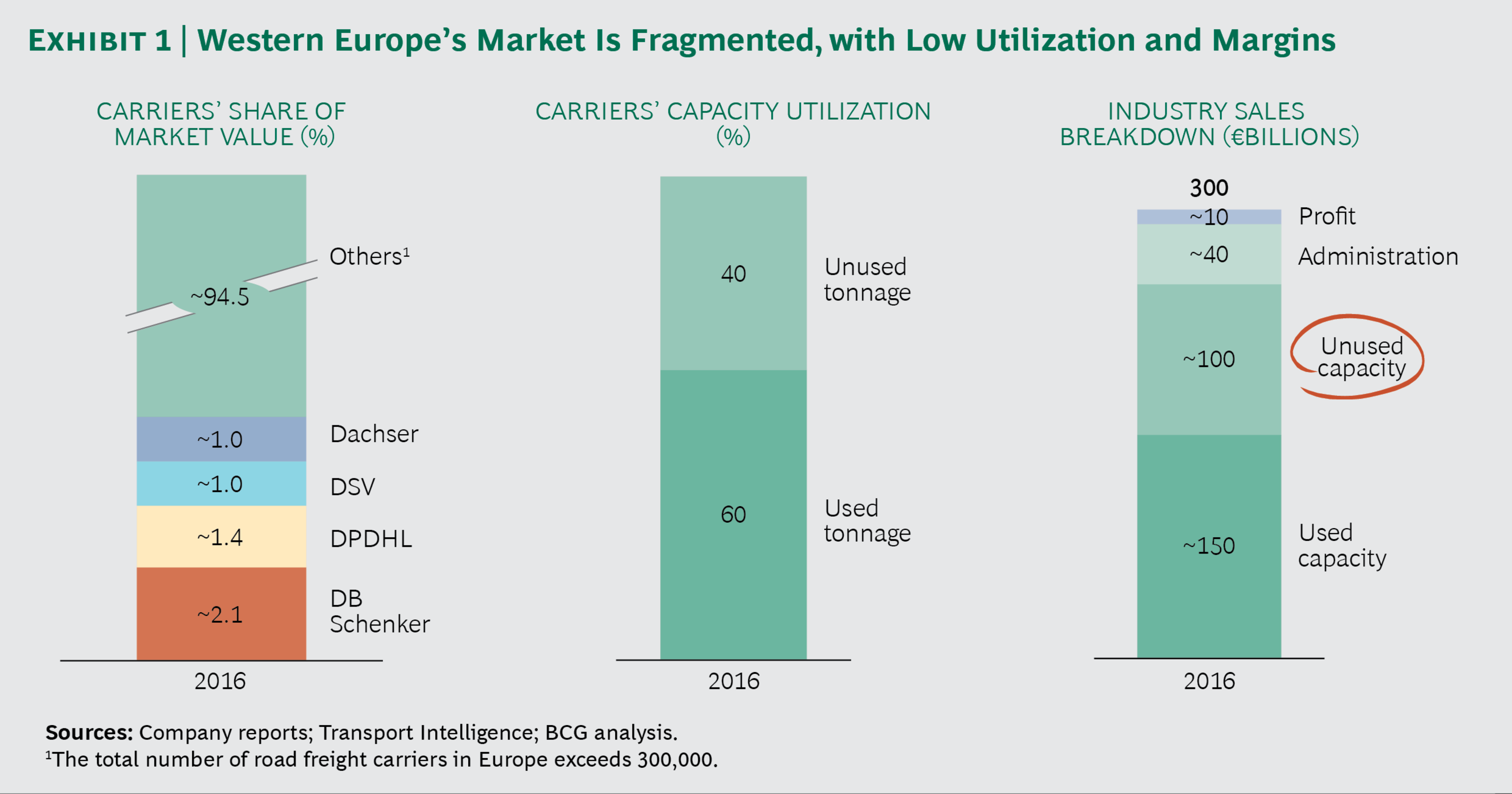
Xe tải không chỉ là phương tiện vận tải linh hoạt, đáp ứng và kinh tế nhất cho vận chuyển hàng hóa mà còn có vai trò rất quan trọng trong quá trình hiện đại hóa ngành vận tải của EU. Xe tải hoạt động như một phần không thể thiếu một chuỗi hậu cần bao gồm vận tải đường thuỷ nội địa, hàng không và đường sắt. Theo đó, dịch vụ giao tại cửa/tại kho (door to door) nhất định phải cần đến sự tham gia của xe tải. Các phương thức vận chuyển khác phụ thuộc vào xe tải để vận chuyển hàng hóa đến và đi từ các kho, bến xe lửa, sân bay và cảng.

Tuy nhiên, các số liệu thống kê mới đây cho thấy tỷ lệ toàn dụng đối với vận chuyển đường bộ của Tây Âu chỉ đạt khoảng 60% do vận tải chiều về chưa được tối ưu, nhiều xe tải phải chấp nhận rỗng ở chiều về. Điều này gây ra lãng phí khoảng 100 tỷ Euro, trong khi doanh thu của ngành chỉ khoảng 300 tỷ Euro và lợi nhuận chỉ khoảng 10 tỷ Euro.

Để khắc phục tình trạng này, việc số hóa thị trường vận tải đường bộ mà trọng tâm là phân khúc xe tải là hướng đi quan trọng của ngành. Hiện nay có khoảng 300.000 nhà cung cấp dịch vụ vận tải bằng xe tải tại EU, từ những công ty có vốn vài triệu Đôla Mỹ đến những công ty nhỏ, cho thấy đây là một thị trường có tính cạnh tranh cao và không khó gia nhập.

Theo dự báo của các chuyên gia, xu hướng số hóa và tự động hóa có thể tạo thuận lợi cho các công ty khởi nghiệp tham gia vào lĩnh vực này một cách dễ dàng hơn.

**Hình: Thị trường vận tải đường bộ của Tây Âu**



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

Trong xu hướng phát triển của các phương tiện tự lái như ô tô, đến lượt tàu biển tự lái trở thành một xu hướng công nghệ mới, với lực lượng tiên phong là các nước Bắc Âu- những cường quốc về kinh tế biển.

Tại Na Uy, Yara Birkeland, tàu container điện, tự lái đầu tiên trên thế giới, là một trong những dự án hàng đầu. Dự án được giới thiệu vào tháng 5 năm 2017 bởi Kongsberg, một nhà cung cấp giải pháp công nghệ cao của Na Uy, và Yara, nhà sản xuất và phân phối các sản phẩm hóa chất quốc tế.

Tháng 8/2018, hãng đã tiến một bước gần hơn để tung ra thị trường, khi Yara ký hợp đồng trị giá khoảng 30 triệu USD với Vard, một nhà đóng tàu toàn cầu cho các tàu chuyên dụng. Vard có kế hoạch cung cấp tàu Yara Birkeland vào đầu năm 2020 và tàu container mở rộng 120 TEU sẽ dần dần chuyển từ hoạt động có người lái sang hoạt động độc lập hoàn toàn vào năm 2022.

Tàu sẽ giảm lượng khí thải NOx và CO2 bằng cách giảm vận chuyển xe tải chạy bằng diesel khoảng 40.000 hành trình mỗi năm. Tải và xả sẽ được thực hiện tự động, sử dụng cần cẩu và thiết bị điện. Nó cũng bao gồm một hệ thống mooring hoàn toàn tự động mà sẽ không yêu cầu thiết bị đặc biệt dockside.

Con tàu tự lái sẽ di chuyển giữa ba cảng ở miền nam Na Uy, trong phạm vi 12 hải lý của bờ biển. Khu vực mang hầu hết lưu lượng tàu trong khu vực này được bao phủ bởi hệ thống VTS của Cục quản lý ven biển Na Uy tại Brevik. Ba trung tâm trong hệ thống này sẽ xử lý tất cả các khía cạnh của peration, bao gồm xử lý khẩn cấp, điều kiện và giám sát hoạt động, hỗ trợ quyết định, giám sát tàu và môi trường xung quanh, và tất cả các khía cạnh an toàn khác.

Phần Lan cũng trở thành một địa điểm quan trọng cho sự phát triển của các tàu biển tự lái. Vào đầu năm, Rolls-Royce đã công bố mở một trung tâm nghiên cứu và phát triển ở Turku, Phần Lan. Cơ sở mới bao gồm một không gian kinh nghiệm từ xa và tự lái để giới thiệu các công nghệ tàu tự lái mà công ty đã giới thiệu, cũng như những công nghệ trong giai đoạn phát triển

Trung tâm R & D mới cho phép Rolls-Royce và các đối tác của mình thực hiện các dự án tập trung vào việc điều hướng tự chủ, phát triển các trung tâm kiểm soát đất đai và sử dụng trí tuệ nhân tạo trong các hoạt động vận chuyển từ xa và tự lái. Mối quan tâm hợp tác cũng đến từ Hoa Kỳ, vì Rolls-Royce cũng đã ký hợp đồng với Google Cloud để phát triển các hệ thống nhận thức thông minh hơn nữa.

Thỏa thuận giờ đây cho phép Rolls-Royce sử dụng Công cụ học máy điện toán đám mây của Google để đào tạo hệ thống phân loại đối tượng dựa trên trí tuệ nhân tạo của công ty để phát hiện, xác định và theo dõi các vật thể mà tàu có thể gặp phải trên biển. Rolls-Royce sẽ sử dụng phần mềm của Google Cloud để tạo các mô hình học tập máy tính riêng biệt có thể giải thích các tập dữ liệu biển lớn và đa dạng.

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

Việc chuyển đổi chậm của các nhà xuất khẩu dược phẩm ra khỏi hàng hóa hàng không và về phía đại dương có nhiều việc phải làm hơn là chi phí. Đó cũng là do thiếu độ tin cậy của các hãng hàng không trong việc bảo vệ tính toàn vẹn của các lô hàng được kiểm soát nhiệt độ.

Theo một báo cáo gần đây của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA), nhóm ngành vận tải hàng không, doanh nghiệp dược phẩm “mất tới 35 tỷ đô la mỗi năm” do kết quả của chuyến du ngoạn nhiệt độ và “30% dược phẩm bị loại bỏ có thể là chỉ do vấn đề hậu cần. ”

Dữ liệu tiếp theo từ IATA chỉ ra rằng 25% vắc-xin đạt được điểm đến bị xuống cấp do vận chuyển không đúng và 20% sản phẩm nhạy cảm với nhiệt độ bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển do dây chuyền lạnh bị hỏng.

Báo cáo IATA cho thấy rõ ràng vấn đề nằm trong hạn chế của ngành hàng không trong việc duy trì tính toàn vẹn của sản phẩm là dược phẩm và thực phẩm, do thiếu sự tuân thủ, tiêu chuẩn hóa, trách nhiệm giải trình và minh bạch trong chuỗi cung ứng vận tải hàng không.

Ngành công nghiệp dược phẩm cũng phải xem xét các yếu tố khác khi lập kế hoạch vận chuyển và hậu cần của nó. Các công ty dược phẩm cũng cần phải giảm lượng khí thải carbon của họ."

Đến năm 2021, theo IATA, việc bán các loại thuốc lạnh và sinh học trên thế giới như vắc-xin và insulin sẽ lên tới 396 tỉ đô la, trong một thị trường dược phẩm toàn cầu vượt quá 1,47 nghìn tỷ đô la. Chi tiêu hậu cần cho chuỗi lạnh trong năm 2017 là khoảng 13,4 tỷ đô la trên toàn thế giới, trong một thị trường hậu cần dược phẩm tổng thể đạt gần 80 tỷ đô la.

IATA dự báo logistics chuỗi lạnh trong vài năm tới tập trung vào việc tiếp tục phát triển các sản phẩm sinh học và mở rộng việc sử dụng và sản xuất các sản phẩm này và các sản phẩm dây chuyền lạnh khác tại các thị trường mới nổi. Nhu cầu về insulin, loại thuốc chuỗi lạnh lớn nhất về khối lượng, đang tăng trưởng ở mức sáu phần trăm mỗi năm trên toàn cầu, nhưng nhanh hơn nhiều ở các thị trường mới nổi. Ví dụ Trung Quốc chiếm khoảng một phần tư dân số bị tiểu đường trên thế giới, chỉ sử dụng sáu phần trăm lượng insulin của thế giới.

Trong khi đó, một lượng đáng kể các lô hàng dược phẩm yêu cầu vận chuyển có kiểm soát nhiệt độ. Ba phần tư các lô hàng yêu cầu các giải pháp làm mát thụ động, chẳng hạn như bao bì chuyên dụng, theo IATA, và 20% yêu cầu kiểm soát nhiệt độ hoạt động, có thể bao gồm làm lạnh hoặc đóng băng và giám sát.

1. **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:** 
   1. ***DHL hợp tác với ChannelAdvisor để thúc đẩy thương mại điện tử toàn cầu cho các nhà bán lẻ và thương hiệu***

DHL eCommerce, một bộ phận của công ty hậu cần hàng đầu thế giới của Deutsche Post DHL Group (DPDHL), đã công bố ngày hôm nay là một liên minh chiến lược với ChannelAdvisor, một nhà cung cấp giải pháp thương mại điện tử dựa trên đám mây hàng đầu. Thông qua quan hệ đối tác, thương hiệu và nhà bán lẻ có thể dễ dàng mở rộng ra quốc tế bằng cách tiếp cận thị trường nước ngoài và cung cấp cho khách hàng trên khắp thế giới, với kết nối liền mạch với DHL eCommerce thực hiện và vận chuyển.

ChannelAdvisor cho phép các nhà bán lẻ và thương hiệu bán trên thị trường và cải thiện hiệu suất trực tuyến của họ bằng cách tối ưu hóa hoạt động của họ. Với một nguồn cấp dữ liệu sản phẩm duy nhất, các nhà bán lẻ và thương hiệu có thể đồng bộ hóa với hơn 107 thị trường. Khi đơn đặt hàng và thông tin hiệu suất chảy ngược trở lại hệ thống, kết quả được phân tích và chia nhỏ để cho phép các nhà bán lẻ / thương hiệu tối ưu hóa chiến lược thương mại điện tử của họ.

Là một đối tác chiến lược, DHL eCommerce sẽ mang chuyên môn của họ về hậu cần thương mại điện tử và truy cập vào mạng lưới thực hiện toàn cầu cho khách hàng trên nền tảng ChannelAdvisor. Khách hàng có thể sử dụng mạng của các cơ sở sử dụng chung theo giá giao dịch để cho phép thực hiện đơn đặt hàng thương mại điện tử chất lượng cao với các hoạt động tốt nhất trong lớp và nhiều tùy chọn giao hàng.

Hợp tác với ChannelAdvisor nhấn mạnh mục tiêu của Tập đoàn Deutsche Post DHL là nhà cung cấp hàng đầu thế giới về hậu cần thương mại điện tử. Thương mại điện tử của DHL là một phần của Tập đoàn Bưu chính DHL, được thành lập vào năm 2014 như là một phần trong tập trung vào các giải pháp hậu cần thương mại điện tử của Tập đoàn. Cùng với các chi nhánh chị em DHL Express, chuỗi cung ứng DHL và DHL Global Forwarding, Tập đoàn cung cấp các giải pháp đầu cuối cho các nhà bán lẻ thương mại điện tử.

**CEVA Logistics phát triển Hệ thống quản lý ma trận kho (WMS).**

MATRIX WMS là một giải pháp dẫn đầu thị trường độc quyền kết hợp các quy trình kinh doanh đã được chứng minh do các chuyên gia của CEVA Logistics xác định. Đây là một yếu tố cốt lõi của chiến lược CNTT của công ty về tiêu chuẩn hóa cảnh quan ứng dụng hệ thống của nó. Hơn 80% chiến thắng kinh doanh mới hiện có trên MATRIX WMS.

Hành trình của công ty và sự thay đổi mô hình công nghệ bắt đầu vào năm 2016. MATRIX WMS được cung cấp bởi JDA đã được thiết kế nội bộ dẫn đến một giải pháp chuẩn hóa độc đáo với thời gian triển khai hàng đầu. Các chức năng bổ sung và cải tiến liên tục được phát triển và triển khai liên tục. MATRIX WMS có hai phiên bản: MATRIX WMS Express, phiên bản gọn gàng, được thực hiện trong ba tuần và MATRIX WMS Standard, phiên bản có nhiều tính năng bổ sung để hỗ trợ hầu hết các nhu cầu của khách hàng, được triển khai thường trong ba tháng.

Hệ thống quản lý kho của CEVA Logistics hoạt động cho mọi quy mô công ty từ những công ty khởi nghiệp đến các công ty đa quốc gia lớn trên nhiều ngành. Trong một kho đơn hoặc một kho chứa nhiều người dùng trên toàn cầu, MATRIX WMS thực hiện các quá trình tương tự từ một điểm tích hợp duy nhất. Nó cung cấp trao đổi thông tin theo thời gian thực tự động để duy trì khả năng hiển thị các chuyển động của hàng tồn kho, từ đó đảm bảo truy xuất nguồn gốc toàn diện.

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 chuỗi cung ứng quốc tế lần thứ 35 tại Berlin- Đức**

Hội nghị chuỗi cung ứng quốc tế lần thứ 35 của BVL sẽ diễn ra vào năm 2018 theo phương châm Digital meets Reality ở Berlin. Đây là một trong những sự kiện kinh doanh hàng đầu của châu Âu về hậu cần và quản lý chuỗi cung ứng.

Kể từ khi được tổ chức lần đầu tiên vào năm 1983, hội nghị ba ngày đã phát triển thành một diễn đàn rộng khắp thu hút hơn 3.000 người tham gia từ tất cả các lĩnh vực hậu cần. Đây là nơi các nhà tư tưởng và động lực hàng đầu trong lĩnh vực logistics chia sẻ kiến ​​thức và khuyến nghị hành động, và diễn đàn thảo luận các vấn đề hiện tại và các chủ đề trong tương lai trong lĩnh vực quản lý chuỗi cung ứng.

Hội nghị chuỗi cung ứng quốc tế mmỗi năm, cung cấp một nền tảng ở Berlin cho sự tương tác giữa các doanh nhân từ dịch vụ hậu cần CNTT, vận tải và dịch vụ, tài sản hậu cần và ngành công nghiệp sản xuất, các nhà khoa học, chính trị gia và nhà báo. Việc trao đổi ý tưởng thúc đẩy sự đổi mới và phối hợp giữa các ngành công nghiệp, thương mại và dịch vụ logistics.

Trong năm 2017, sự kiện đã thu hút hơn 3.300 người tham dự từ 40 quốc gia, 120 diễn giả và hơn 200 nhà triển lãm. Hơn 50% số người tham dự được đại diện bởi cấp cao và quản lý hàng đầu của các công ty.

**Trang web: https://www.bvl.de/en/iscc-cfp**

**Địa điểm: Berlin, Đức**

**Ngày: 17-19 tháng 10 năm 2018**

* **Intermodal Europe 2018**

Intermodal Europe là triển lãm và hội nghị hàng đầu thế giới cho các công ty liên kết với các ngành công nghiệp container và đa phương thức và bao gồm tất cả các lĩnh vực vận chuyển container và hậu cần trên đường bộ, đường sắt và đường biển. Sự kiện này cung cấp một diễn đàn công nghiệp vô giá, tập hợp các diễn giả và nhà triển lãm chính chất lượng cao. Triển lãm thu hút những tên tuổi lớn nhất của ngành từ hơn 75 quốc gia, giới thiệu các sản phẩm và dịch vụ mới nhất của họ. Hơn 6.000 người từ khắp nơi trên thế giới tham dự sự kiện này trong ba ngày.

**Trang web: http://www.intermodal-events.com/**

**Địa điểm: Rotterdam, Hà Lan**

**Thời gian: 6-8 tháng 11 năm 2018**

**Thông tin về vé: Miễn phí**

Tài trợ cho sự kiện này: http://www.intermodal-events.com/exhibiting/sponsorship-opportunitites

1. **Phân tích sâu**

Trong cuộc họp với Tổng thống Trump, Chủ tịch Ủy ban châu Âu Jean-Claude Juncker cho biết, châu Âu sẽ xây dựng thêm nhiều nhà ga để nhập khẩu khí ga tự nhiên (LNG) từ Hoa Kỳ trong bối cảnh quan hệ thương mại với Nga vẫn căng thẳng và EU cần có thêm hành động để tránh trở thành đối tượng tiếp theo trong cuộc chiến thương mại với Hoa Kỳ.

Trong khi nội bộ EU vẫn đang thảo luận về các phương án để hiện thực hóa điều này trong khi vẫn đảm bảo lợi ích kinh tế và môi trường thì việc xây dựng hệ thống logistics phục vụ cho việc nhập khẩu LNG trở thành chủ đề nóng tại châu Âu, nhất là khi mùa đông đang đến.

Các nội dung thảo luận xoay quanh các điều kiện cần thiết cho việc dự trữ, vận chuyển và giao hàng LNG… và điều này sẽ định hình tương lai của ngành vận chuyển đường ống châu Âu và mở ra cánh cửa mới để hợp tác hơn nữa giữa Liên minh châu Âu và Hoa Kỳ.

Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đặt ra một giới hạn toàn cầu cho lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu. Bắt đầu từ ngày 1 tháng 1 năm 2020, giới hạn sẽ là 0,50% khối lượng (m / m). Giới hạn toàn cầu hiện tại về hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu của tàu là 3,5% m / m. Do đó, ngành vận tải đường biển phải tìm kiếm giải pháp thay thế. LNG chắc chắn là một lựa chọn để thay thế dầu, vì số lượng ngày càng tăng của các tuyến vận chuyển LNG tiếp tục phát triển trên toàn cầu.

Theo dữ liệu được cung cấp bởi VesselsValue có trụ sở tại Vương quốc Anh vào tháng 8, đã có 481 tàu sân bay LNG lớn, bao gồm các đơn vị lưu trữ và tái chế trôi nổi, trên 100.000 m3 phục vụ. Đội tàu này có tổng công suất 76,6 triệu m3 và trị giá 52,9 tỷ USD. Đã có đơn đặt hàng 89 tàu khác với tổng công suất 15,5 triệu m3 và trị giá 18,2 tỷ USD.

Dựa trên một báo cáo gần đây từ nhà cung cấp dữ liệu vận chuyển hàng hải DNV GL, hơn hai phần ba số tàu đang sử dụng LNG trên thế giới đang hoạt động ở châu Âu. Một trong những tàu LNG mới nhất là tàu container 15.000 TEU (TEU) đã được đưa vào hoạt động cho Hapag-Lloyd. Vào đầu năm nay, Tập đoàn CMA CGM thông báo họ sẽ trang bị cho chín tàu 22.000 TEU tiếp theo của mình với động cơ chạy bằng LNG. Theo báo cáo, các tàu được lên kế hoạch giao hàng vào năm 2020.

Cho dù chuyển sang LNG, lắp đặt hệ thống làm sạch khí thải (EGCS), hoặc sử dụng 0,5% nhiên liệu lưu huỳnh thấp, các hãng tàu sẽ quyết định cách đối phó với các quy định IMO mới và chi phí. Vào tháng 8, Maersk và Vopak, một nhà khai thác bể chứa Hà Lan, đã đồng ý cho ra mắt một cơ sở chứa nhiên liệu lưu huỳnh 0,5% tại Rotterdam. Theo các công ty, sáng kiến ​​chung này sẽ cho phép A.P. Moller-Maersk cung cấp khoảng 2,3 triệu tấn nhiên liệu phù hợp với lưu huỳnh mỗi năm.

Để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng, các cảng châu Âu cũng đang lên kế hoạch mở rộng cơ sở hạ tầng của họ để sẵn sàng cho hoạt động vận chuyển, lưu trữ LNG. Cảng Rotterdam, một trung tâm hàng đầu châu Âu về xuất nhập khẩu LNG, đã báo cáo sự gia tăng 123,2% về sản lượng trong nửa đầu năm 2018 so với nửa đầu năm 2017.

Sau khi cập nhà ga Gate ở Rotterdam, khí ga tự nhiên được gửi đến mạng lưới khí đốt của Hà Lan và châu Âu bằng đường ống. Cũng đã có những chuẩn bị cần thiết về cơ sở hạ tầng tầng hầm phục vụ số lượng tàu ngày càng tăng trên LNG. Wes Amelie, tàu container đầu tiên trên thế giới chuyển thành động cơ đẩy LNG, bắt đầu hoạt động tại cảng vào năm ngoái, trong khi Shell đưa tàu biển Cardissa vào sử dụng. Tàu sẽ cung cấp cho khách hàng khắp châu Âu với LNG từ nhà ga Gate ở Rotterdam.

Các cảng Antwerp của Antwerp và Zeebrugge có truyền thống lâu đời là trung tâm LNG. Trong năm 2012, cùng với các cảng khác ở châu Âu và Mỹ, họ bắt đầu hợp tác trong Sáng kiến khí hậu cảng thế giới của IAPH (Hiệp hội cảng quốc tế) để xây dựng các hướng dẫn về quy trình hầm và công nghệ LNG an toàn.

Nhóm công tác LNG hiện đang cộng tác dưới sự bảo trợ của IAPH để phát triển một quy trình công nhận được gọi là Công cụ kiểm định công nhận của LNG. Dự thảo đầu tiên của tiêu chuẩn an toàn quốc tế này đã được giới thiệu vào tháng Tư vừa qua tại Amsterdam.

Tại Antwerp, có thể sử dụng phương tiện vận chuyển bằng xe tải để vận chuyển (TTS) trên các địa điểm tầng hầm chuyên dụng. Barges và các tàu biển nhỏ hơn có thể lắp LNG trơn tru và linh hoạt suốt ngày đêm bằng cách sử dụng xe tải chở dầu LNG. Các thuyền trưởng cũng như các nhà cung cấp LNG có thể đặt chỗ trực tuyến để neo đậu tại cảng 526-528 và tiếp nhận LNG.

Một trạm cố định cho các tàu biển nội địa và nhỏ hơn cũng đang được xây dựng, và sẽ đi vào hoạt động vào cuối năm 2019. Một phễu hầm cũng được lên kế hoạch. Chính quyền cảng Antwerp hiện đang xác định các địa điểm cho các tàu biển sâu để tàu tàu. Nhà điều hành cơ sở hạ tầng tại Bỉ, Fluxys, đang giám sát công việc tại cảng Antwerp và Zeebrugge.

Nhà ga Zeebrugge LNG phục vụ như một cửa ngõ cung cấp LNG cho Tây và Bắc Âu bằng cách xếp dỡ các tàu LNG với mọi kích cỡ, chuyển LNG từ tàu sang tàu và bốc container LNG hoặc tái lập LNG vào mạng lưới đường ống Fluxys để cung cấp cho thị trường Bỉ và các nước châu Âu khác .

Nhà ga Zeebrugge LNG có công suất tái chế khoảng 40 triệu mét khối (mcm) mỗi ngày. Tàu LNG từ 2.000 m³ đến 266.000 m³ LNG có thể được bốc dỡ tại đó. 380.000 m³ LNG có thể được lưu trữ trong bốn bể ở áp suất khí quyển. Một bể thứ năm hiện đang được xây dựng và sẽ được đưa vào hoạt động vào năm 2019, bổ sung thêm 180.000 m³ dung lượng lưu trữ.

**Hợp tác với Hoa Kỳ**

Do lo ngại về sự phụ thuộc vào nguồn cung cấp khí đốt của Nga, đặc biệt là ở các nước vùng Baltic và Đông Âu, EU đặc biệt quan tâm đến các nguồn thay thế cho LNG — chẳng hạn như Hoa Kỳ.

Tháng 6/2018, Công ty Dầu khí Ba Lan (PGNiG) và nhà cung cấp Hoa Kỳ Venture Global LNG đã ký một thỏa thuận về việc bán và mua LNG từ Hoa Kỳ. Các điều khoản của thỏa thuận này bao gồm một hợp đồng 20 năm cho 2 triệu tấn mỗi năm (mtpa) LNG, tương đương khoảng 2,7 tỷ mét khối (bcm).

Các bến cảng Calcasieu Pass và Plaquemines LNG ở Louisiana, dự kiến ​​hoàn thành vào năm 2022 và 2023. Nhà ga LNG của Ba Lan ở Swinoujscie, gần biên giới Đức, cũng đã công bố việc mở rộng dung tích LNG từ 5 bcm đến 7,5 bcm..

Trong khi một số địa điểm ở Đức đang được xem xét, các kế hoạch tiên tiến nhất là ở Brunsbuettel, một cảng gần Hamburg, với sự tham gia của German LNG Terminal GmbH- một liên doanh giữa các công ty Hà Lan Gasunie và Vopak và công ty Oiltanking của Đức để xây dựng nhà ga LNG đầu tiên của Đức.

Nhà ga mới sẽ cung cấp công suất thông qua khoảng 5 bcm mỗi năm, một bể chứa 220.000 mét khối (cbm) để lưu trữ, và một cầu tàu được thiết lập để xử lý các mạch Q-Flex, một thế hệ mới của các tàu lớn LNG. Với công suất vận chuyển hàng hóa 216.200 m³, thiết kế Q-Flex làm cho các tàu này lớn hơn 40% sau đó là tàu sân bay tiêu chuẩn LNG 150.000 m³.

Nhà ga Brunsbuettel cũng sẽ cung cấp lưu lượng và tải LNG, lưu trữ, tái chế và chuyển giao cho mạng lưới khí tự nhiên cũng như phân tầng và phân phối thông qua xe tải, sà lan và xe lửa.