**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 12/2018**

**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**](#_Toc535790491)

[***1.1.* *Thị trường logistics* 2**](#_Toc535790492)

[***1.2.* *Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng* 4**](#_Toc535790493)

[**2. Hoạt động vận tải 5**](#_Toc535790494)

[***2.1.* *Tình hình chung:* 5**](#_Toc535790495)

[***2.2.* *Vận chuyển đường sắt* 6**](#_Toc535790496)

[***2.3.* *Vận chuyển đường bộ* 8**](#_Toc535790497)

[***2.4.* *Vận chuyển đường thủy và cảng* 10**](#_Toc535790498)

[***2.5.* *Vận chuyển hàng không dân dụng:* 13**](#_Toc535790499)

[**3. Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics: 14**](#_Toc535790500)

[**4. Chuyên đề: Logistics ngành dược phẩm tại EU đã sẵn sàng thực hiện các quy định của FDM EU hay chưa? 15**](#_Toc535790501)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Logistics là một trong những động lực chính cho năng lực cạnh tranh của EU trong năm 2018, lĩnh vực này góp phần thúc đẩy tăng trưởng trong giá trị sản xuất công nghiệp, giúp luân chuyển hàng hóa, thương mại; thúc đẩy sự hợp tác, liên kết giữa các tác nhân trong chuỗi cung và đóng góp chính cho các sáng kiến chính sách như chương trình nghị sự về tăng trưởng và việc làm của Lisbon.

Vận chuyển hàng hóa là một trong hai yếu tố chính đóng góp vào tăng trưởng của logistics trong năm 2018. Hiện ngành vận tải chiếm hơn 6% và các hoạt động logistics khác chiếm khoảng 10% nền kinh tế châu Âu. Đây là một trong những khu vực thương mại và logistics quốc tế chính với một thị trường tiêu dùng khổng lồ và nó tiếp tục được hưởng là một khu vực sản xuất rất tiên tiến trong một số lĩnh vực như ô tô, thiết bị khai thác mỏ, thiết bị dầu mỏ, máy móc xây dựng và thị trường tiêu dùng bán lẻ.

Gần đây, nhiều quốc gia mới gia nhập EU đã cho phép sự phát triển cân đối hơn giữa các quốc gia Đông Âu và Tây Âu với dòng chảy của vốn và hàng hóa đa hướng và trên toàn khu vực EU, mở ra các cơ hội kinh doanh mới cho lĩnh vực logistics cũng như những xu hướng mua bán, sáp nhập, hợp tác, liên kết xuyên biên giới của các nhà cung cấp dịch vụ logistics.

Điều này dẫn đến xu hướng thuê ngoài dịch vụ logistics (outsourcing) và di chuyển các hoạt động logistics đến các thị trường có chi phí tương đối thấp hơn ở châu Âu. Cơ hội thương mại ngày càng tăng ở các nước Đông Âu với các đối tác cũng như phần còn lại của thế giới được thúc đẩy bởi các yếu tố như lao động lành nghề giá rẻ và đầu tư trực tiếp nước ngoài. Xuất khẩu gia tăng, các quốc gia như Slovakia có được 93% GDP từ xuất khẩu. Có những quốc gia khác cũng như Hungary, Cộng hòa Séc và Estonia tất cả đều có hoạt động xuất khẩu đóng góp tới hơn 75% GDP. Có rất nhiều cơ hội các công ty vận tải và logistics ở các khu vực này do những yếu tố này.

Vận tải hàng hóa bằng đường bộ có vai trò chủ đạo trong hệ thống vận tải nội khối của EU. Các nhóm sản phẩm chính được vận chuyển bằng đường bộ (xét về tải trọng) là khoáng sản, thực phẩm, đồ uống và thuốc lá và các sản phẩm nông nghiệp. Năm 2018 đã chứng kiến sự gia tăng tổng khối lượng hàng hóa trong một số nhóm như máy móc thiết bị, trong khi vận chuyển dầu thô, khí đốt tự nhiên sụt giảm.

Các cảng của châu Âu là một phần quan trọng của chuỗi cung ứng toàn cầu, kết nối các hành lang giao thông với phần còn lại của thế giới. 74% hàng hóa vào hoặc ra châu Âu bằng đường biển, do đó các cảng đóng vai trò quan trọng để hỗ trợ trao đổi hàng hóa giữa thị trường nội địa và bên ngoài Châu Âu cũng như liên kết các khu vực ngoại vi và hải đảo với lục địa châu Âu.

Vận tải hàng không vẫn giữ vai trò quan trọng đối với các nhà sản xuất thương mại, đặc biệt là mại xuyên biên giới trong năm 2018. Mặc dù vận tải hàng không trên thế giới khá sôi động trong nửa đầu năm 2018 và lợi thế cạnh tranh đã tăng lên so với vận tải đường biển, đường bộ và đường sắt nhưng thực tế, loại hình này vẫn chỉ chiếm khoảng 0,05% khối lượng vận chuyển hàng hóa của Châu Âu (Tỷ lệ này tương ứng với tỷ lệ của vận chuyển hàng không tại Trung Quốc).

Logistics đa phương thức ngày càng có vai trò quan trọng hơn

Một triển vọng đáng chú ý của ngành vận tải hàng hóa và logistics ở châu Âu trong năm 2019 là sự phát triển của logistics đa phương thức. Tuy nhiên, điều này đòi hỏi một khoản đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng vì đây là điều kiện chính trong việc đảm bảo tính cạnh tranh của vận tải đa phương thức. Nhiều dự án đang được tiến hành như dự án đường hầm Alps giữa Thụy Sĩ và Ý dự kiến ​​sẽ kết thúc vào năm 2020. Nhu cầu về các phương thức vận tải bền vững đang thúc đẩy các phương tiện sử dụng nhiên liệu thay thế, trong cả vận chuyển đường bộ, đường sắt và đường thủy và đặc biệt là logistics đô thị phục vụ giao hàng dặm cuối hàng hóa trong thành phố.

Những nhà cấp dịch vụ logistics lớn tại EU trong năm 2018 gồm: Một số người chơi chính trên thị trường là Kuehne + Nagel, Fiege Logistik, Deutsche Bahn AG, Deutsche Post DHL, UPS Europe NV, La Poste và Rhenus SE & Co.

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

GDPcủa EU tăng chậm dần lại trong năm 2018, từ mức 2,3% trong quý I/2018 xuống 1,8% trong quý III/2018, và ước tính ở mức 1,9% trong cả năm 2018 (so với cùng kỳ năm trước). Các nền kinh tế hàng đầu châu Âu kết thúc năm 2018 yếu hơn so với lúc khởi đầu, do hoạt động kinh doanh bị chậm lại, ảnh hưởng bởi căng thẳng thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc cũng như việc Anh rời khỏi EU.

Xuất khẩu và nhập khẩu của EU đều duy trì tương đối ổn định và có xu hướng tăng lên vào cuối năm. Tuy nhiên, do Eurozone là nơi tiếp xúc nhiều nhất với nền kinh tế bên ngoài nên sự xáo trộn trên các thị trường tài chính hiện nay cũng như sự sụt giảm sản xuất ở Mỹ và Trung Quốc (nếu còn tiếp diễn) chắc chắn sẽ tác động tới xuất khẩu của EU trong thời gian tới.

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 12/2018 âm 5,9%. Người tiêu dùng trong khu vực lo ngại về triển vọng thương mại với Mỹ cũng như kinh tế thế giới có thể chịu tác động từ cuộc chiến thương mại Mỹ - Trung. Tuy nhiên, chi tiêu tiêu dùng trong khu vực vẫn tăng, tháng sau cao hơn tháng trước (mặc dù tốc độ tăng chậm lại vào những tháng cuối năm), đạt trên 2.000 tỷ EUR vào quý III/2018, so với 1.997 tỷ ở quý trước đó.

Tăng trưởng sản xuất công nghiệp tại EU chậm lại, từ mức 3,6% trong tháng 1/2018 còn 2,2% trong tháng 9/2018, cho thấy lĩnh vực này bắt đầu bị tác động từ các yếu tố bên trong và bên ngoài. Đối với Eurozone, chỉ số PMI sản xuất trong tháng 12/2018 giảm xuống 51,1 điểm, thấp nhất hơn 4 năm; PMI lĩnh vực dịch vụ cũng thấp nhất 4 năm là 51,2 điểm do tăng trưởng kinh doanh mới chậm lại. Tại hai nền kinh tế lớn nhất khu vực là Đức và Pháp, PMI dịch vụ và tổng hợp cũng giảm sút trong tháng cuối năm.

Tỷ lệ thất nghiệp tại EU giảm đều đặn, từ 7,2% tháng 1/2018 xuống 6,7% tháng 11/2018. Thị trường việc làm khởi sắc góp phần tạo động lực cho lĩnh vực tiêu dùng.

Chỉ số niềm tin kinh doanh tại EU đã sụt giảm từ 9,2 điểm trong tháng 1/2018 còn 3,5 điểm trong tháng 11/2018. Tại Eurozone, chỉ số môi trường kinh doanh cũng giảm dần từ 1,62 tháng 1/2018 còn 1,09 vào tháng 11/2018.

Đồng EUR mất giá khoảng 4,5% so với USD trong năm 2018 do chênh lệch lãi suất lớn giữa Mỹ và EU, đồng thời cũng bởi kế hoạch của khối này kết thúc các chương trình kích thích kinh tế vào cuối năm 2018.

Trong năm 2018, ECB tiếp tục giữ nguyên lãi suất, cam kết sẽ còn giữ nguyên ở mức thấp kỷ lục ít nhất qua mùa Hè năm 2019. Quy mô chương trình mua trái phiếu chính phủ và doanh nghiệp được thu hẹp dần và đi đến kết thúc hoàn toàn vào cuối năm 2018. Việc ECB thu hồi chương trình mua trái phiếu được coi là một bước đi quan trọng trên lộ trình hướng tới bình thường hóa chính sách sau nhiều năm thực thi chương trình kích cầu thời khủng hoảng.

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

Thị trường vận tải hàng hóa đường bộ của châu Âu đã chứng kiến ​​sự tăng trưởng mạnh mẽ trong hai năm qua, với mức tăng trưởng danh nghĩa là 5,4% ​​trong năm 2018, một sự cải thiện so với mức tăng 4,5% được thấy trong năm 2017. Thị trường vẫn tiếp tục xu hướng này, nhưng năm 2019 sẽ có những thay đổi lớn khi các nhà cung cấp tìm cách tích hợp công nghệ, đối phó với chi phí nhiên liệu tăng cao, khắc phục tình trạng thiếu lái xe đang diễn ra và những diễn biến mới trong quá trình Brexit.

Theo các chuyên gia trong lĩnh vực này, điều quan trọng tạo ra năng lực cạnh tranh cho các công ty cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ không chỉ là khả năng nắm bắt, dự báo những thay đổi của thị trường và phản ứng nhanh nhạy với những biến động, mà còn là khả năng chuyển đổi nguồn lực trong nội bộ trong khi vẫn tiếp tục đổi mới để đáp ứng yêu cầu của chủ hàng về tính minh bạch trong cước phí vận tải và khả năng cải thiện vị thế trong toàn bộ chuỗi cung ứng hàng hóa.

Thị trường vận tải hàng hóa đường bộ của EU đang trải qua những thay đổi mang tính đột phá. Xu hướng số hóa hứa hẹn sẽ cách mạng hóa các tập quán truyền thống. Những sáng kiến ​​của các công ty khởi nghiệp công nghệ và những công ty lớn nhất trên thị trường củng cố nhu cầu liên tục đổi mới để duy trì tính cạnh tranh, dẫn đến một thị trường với hai tốc độ phát triển và khoảng cách giữa nhóm tiên phong và phần còn lại của ngành công nghiệp.

Các công ty logistics nhỏ và vừa phải tận dụng lợi thế của công nghệ và các cơ hội khác để đổi mới dịch vụ cho các chủ hàng và cạnh tranh thành công với những công ty lớn hơn. Về phía các chủ hàng EU, họ ngày càng có nhiều lựa chọn hơn và yêu cầu cao hơn chất lượng dịch vụ cũng như sự cạnh tranh về giá và thời gian vận chuyển.

* 1. **Vận chuyển đường sắt**

Các nhà khai thác dịch vụ đường sắt của EU đã đặt mục tiêu thị phần vận tải hàng hóa bằng đường sắt sẽ đạt 30% tổng lượng hàng hóa vận chuyển tại EU vào năm 2030, một mục tiêu đầy tham vọng so với mức thị phần 18% của ngành đường sắt hiện nay.

Ủy ban Châu Âu cũng phê duyệt khoản đầu tư của Chính phủ Đức cho đường sắt Đức để thúc đẩy quá trình chuyển từ vận chuyển đường bộ sang đường sắt để giảm lượng khí thải carbon.

Khoảng 350 triệu euro (395 đô la Mỹ) sẽ được đầu tư thông qua chương trình giúp giảm phí sử dụng dịch vụ đường sắt. Khoản tiền này sẽ được cung cấp cho các nhà khai thác đường sắt, sau đó chuyển sang cho các khách hàng của họ dưới hình thức giảm giá cước.

Thúc đẩy sự dịch chuyển vận tải hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt là một trong nhiều biện pháp mà châu Âu cần thực hiện để bảo vệ môi trường. Kế hoạch hỗ trợ vận chuyển hàng hóa của Đức thực hiện chính xác điều đó, đảm bảo lợi ích được chuyển cho khách hàng và sẽ góp phần đáp ứng các mục tiêu vận chuyển và môi trường của EU trong thời gian tới.

Đáp ứng các mục tiêu môi trường của EU sẽ là một thách thức, nhưng việc chuyển hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt bằng cách san bằng sân chơi chi phí cơ sở hạ tầng sẽ mang lại một sự thúc đẩy đáng kể cho ngành vận tải hàng hóa đường sắt vốn gặp khó khăn trong việc huy động vốn đầu tư trong quá khứ, theo Đức Kế hoạch tổng thể vận tải đường sắt được phát triển vào năm ngoái bởi Bộ Giao thông vận tải và Cơ sở hạ tầng kỹ thuật số (BMVI) của Đức, kết hợp với một số tổ chức công nghiệp và học thuật.

Các công ty vận tải hàng hóa đường sắt Đức đã bắt đầu một kế hoạch đầu tư đáng kể, trị giá hơn 1 € (1,3) tỷ đồng từ 2013 - 2020, trong số những thứ khác, các toa xe chở hàng hiệu quả hơn với hệ thống phanh yên tĩnh có thể tạo ra năng lượng trở lại lưới điện khi phanh .

Các biện pháp bổ sung mà Quy hoạch tổng thể của Đức dự kiến ​​sẽ được triển khai ngay khi có thể là nâng cấp đường ray để cho phép tàu 740 mét, và đầu tư đáng kể vào công nghệ mới với cảm biến và viễn thông.

Tài trợ cho dự án sân ga tàu kỹ thuật số tự động đầu tiên sẽ được phát triển và thử nghiệm tại phía Bắc Munich cũng sẽ đến từ khu vực tư nhân. Cuối cùng, Chính phủ Liên bang Đức đã đưa ra một kế hoạch chi tiết cho việc tài trợ cho nghiên cứu vận tải hàng hóa đường sắt trong tương lai, cơ sở cho điều này sẽ là tổng quan về nghiên cứu đường sắt, được chuẩn bị bởi Bộ Giao thông và Cơ sở hạ tầng kỹ thuật số vào năm 2017.

Trong khi đó, cách tiếp cận của Đức đối với vận tải hàng hóa bằng đường sắt dự kiến ​​sẽ được các thành viên EU khác tham khảo. Ở nước láng giềng Hà Lan, một kế hoạch tổng thể tương tự như Đức, được cho là đang được phát triển với mục đích sản xuất các đoàn tàu có chiều dài lên tới 1.000 mét và ứng dụng công nghệ kỹ thuật số mới.

Các kế hoạch cho Hệ thống quản lý giao thông đường sắt châu Âu (ERTMS) sẽ phù hợp hơn .

Các thành viên của RFFC bao gồm BLS Cargo, CD Cargo, CFL Multimodal, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Thị trường vận tải hàng hóa đường bộ của châu Âu đã chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ trong hai năm qua, với mức tăng trưởng danh nghĩa là 5,4% dự kiến trong năm 2018, một sự cải thiện so với việc mở rộng 4,5% được thấy trong năm 2017. Thị trường rõ ràng sẽ muốn tiếp tục xu hướng này, nhưng năm 2019 sẽ một năm khủng hoảng khi các nhà cung cấp tìm cách tích hợp công nghệ, đối phó với chi phí nhiên liệu tăng cao, khắc phục tình trạng thiếu lái xe đang diễn ra và tác động của Brexit.

Thị trường vận tải hàng hóa đường bộ châu Âu đang trải qua những thay đổi mang tính thay đổi, với số hóa hứa hẹn sẽ cách mạng hóa các tập quán truyền thống. Những sáng kiến của các công ty khởi nghiệp công nghệ và những người chơi lớn nhất trên thị trường củng cố nhu cầu liên tục đổi mới để duy trì tính cạnh tranh, dẫn đến một thị trường hai tốc độ và khoảng cách giữa tiên tiến nhất và phần còn lại của ngành công nghiệp.

Các công ty logistics nhỏ và vừa phải tận dụng lợi thế của công nghệ và các cơ hội khác để đổi mới dịch vụ cho các chủ hàng và cạnh tranh thành công với những người chơi lớn hơn. Thêm vào kịch bản đầy thách thức này là khách hàng thay đổi kỳ vọng và nhu cầu về khả năng hiển thị chuỗi cung ứng và tính minh bạch về giá.

Các chủ hàng châu Âu phải đối mặt với tỷ lệ vận tải đường bộ thậm chí còn cao hơn khi công suất giảm xuống mọi thời đại, giá nhiên liệu tăng và lái xe lành nghề vẫn còn khan hiếm.

Tất cả điều này diễn ra tại thời điểm các chủ hàng đang phải đối mặt với sự gián đoạn chuỗi cung ứng lớn liên quan đến lo ngại Vương quốc Anh và Liên minh châu Âu sẽ không thể đạt thỏa thuận đối với Brexit - dẫn đến tắc nghẽn xe tải lớn ở các cửa ngõ chính và đường cao tốc. Theo thống kê hàng quý mới về Giám sát thị trường giao thông - được công bố bởi công ty phần mềm logistics Capgemini Consulting và Transporeon - cho thấy chỉ số năng lực giảm 36,3% trong quý II/2018 so với quý I/2018, mặc dù vẫn tăng 6,6% so với cùng kỳ năm 2017. Trong cùng thời gian, chỉ số giá đã tăng 17,2% so với quý đầu tiên và khớp với mức cao kỷ lục của ba tháng cuối năm ngoái.

Các chủ hàng cũng đang gặp khó khăn do tắc nghẽn sà lan tại hai cảng container hàng đầu của châu Âu là Rotterdam và Antwerp, nơi dựa vào đường thủy nội địa để vận chuyển lần lượt 45% và 38% lưu lượng của họ - chủ yếu là container - đến và đi từ thị trường nội địa.

Lý do để các công ty vận tải đẩy giá cước cao hơn là tình trạng thiếu lái xe, tiếp theo là không đủ năng lực và khối lượng vận chuyển tăng. Sự thiếu hụt tài xế đã lan từ Tây Âu sang các nước Đông Âu- nơi có mức lương thấp hơn, bao gồm Ba Lan, quốc gia vận tải xuyên châu Âu hàng đầu. Một số lượng lớn các tài xế lớn tuổi, lực lượng lao động chính lĩnh vực này, gần nghỉ hưu và những người tìm việc trẻ không có xu hướng chọn ngành công nghiệp này.

Sự thiếu hụt tài xế đặc biệt ảnh hưởng đến các chủ hàng ở Anh, những người đang phải đối mặt với sự chậm trễ đáng kể trong việc giao container tại các cảng hàng đầu và trung chuyển trở lại từ các trung tâm như Rotterdam.

Trong khi đó, giá dầu diesel tăng cũng làm tăng chi phí vận tải đường bộ trong năm 2018, chi phí này đang được chuyển sang cho các chủ hàng thông qua mức giá vận chuyển cao hơn. Chỉ số giá nhiên liệu quý II/2018 của Transport Market Monitor đã tăng 9,3% so với quý đầu tiên và có khả năng sẽ tác động đến ngành công nghiệp trong những tháng tới trong bối cảnh giá dầu thô tăng. Giá dầu Brent Biển Bắc, dầu thô chuẩn quốc tế, đã tăng vọt lên hơn 85 USD / thùng, mức cao nhất kể từ đầu tháng 11 năm 2014, do không chắc chắn về tác động phản ứng của thị trường đối với lệnh trừng phạt của Tổng thống Mỹ Donald Trump đối với Iran. Một số nhà phân tích cho rằng Brent có thể đạt 90 đến 100 đô la trong vòng vài tháng, tiếp tục làm tăng chi phí xe tải châu Âu và chi phí vận chuyển đa phương thức. Giá dầu thô West Texas, ảnh hưởng đến châu Mỹ nhiều hơn, có giá thấp hơn khoảng 10%, đạt mức 76,05 USD / thùng, phần lớn là DO Mỹ tăng sản lượng.

Các công ty vận tải cũng đã tìm cách ứng phó với tình trạng suy giảm công suất bằng cách mua các phương tiện mới, nên nhu cầu về xe tải hạng nặng tại 28 quốc gia EU tăng 3,9% trong năm 2018.

* 1. **Vận chuyển đường thủy và** **cảng**
		1. Hàng hải:

Theo phân tích thị trường mới nhất của Maritime Strategies International, giá cước vận tải container vận chuyển hàng hóa châu Á-châu Âu dự kiến sẽ duy trì tương đối ổn định trong những tháng tới.

 Với các tháng suy giảm liên tiếp được điều chỉnh và tăng trưởng 7% trong tháng 9/2018, tăng trưởng chung 9 tháng ước tính là 1,7%. Dự báo tháng 1/2019, giá cước vận chuyển trung bình trên các giao dịch châu Á-châu Âu chỉ hơn 900 USD mỗi TEU, với mức giá cao hơn trong thời gian sắp tới Tết Nguyên đán, theo MSI. Sau tháng 4/2019, mức giá giao ngay trung bình khoảng 670USD mỗi TEU, tăng nhẹ so với cùng kỳ năm năm 2017.

Tuy nhiên, trên các tuyến xuyên Thái Bình Dương, lượng hàng chuyên chở có thể sẽ không tăng. Khối lượng xuyên Thái Bình Dương tiếp tục tăng mạnh trong tháng 9 và tháng 10/2018 với mức tăng trưởng 10% và 7% hàng năm được ghi nhận, nhưng nếu Trung Quốc và Mỹ không đạt được các thỏa thuận nới lỏng hoặc ngừng tăng thuế quan, lượng hàng hóa vận chuyển hàng hải xuyên Thái Bình Dương sẽ sụt giảm trong năm 2019, kéo theo giá cước vận tài hàng hải giảm do cầu yếu. Mức giá cước sẽ lần lượt đạt 1900 USD/FEU vào tháng 1/2019 và 1.440 USD/FEU vào tháng 4/2019. Tác động của việc tăng thuế quan sẽ có tính đa chiều và sẽ làm đổi kế hoạch của một loạt các hãng tàu EU.

Công suất dư thừa diễn ra trong bối cảnh một số hãng tàu đã tăng đội tàu trong năm 2018. Nếu nhu cầu giảm đi trong thời giant tới, áp lực chi phí đối với các hãng tàu EU sẽ rất nặng nề, đặc biệt trong bối cảnh chuẩn bị thực hiện các quy định về sulfur vào tháng 1/2020.

Năm 2019, dự báo đội tàu của EU sẽ tăng trưởng chậm lại, chỉ đạt khoảng 3% và giúp tăng tải trọng thêm 10.000 TEU..

* + 1. Cảng biển, cảng sông

**Cảng Rotterdam đầu tư phát triển Pronto, một ứng dụng trao đổi dữ liệu được tiêu chuẩn hóa trong quản lý cảng**

Gần một nửa các công ty vận chuyển, đại lý, nhà ga và các nhà cung cấp dịch vụ hàng hải khác trong cảng sử dụng hệ thống để lập kế hoạch, thực hiện và giám sát các hoạt động của họ trong một cuộc gọi cảng, như được giải thích bởi Cảng Rotterdam.

Pronto sử dụng trí thông minh nhân tạo để dự đoán thời gian tàu cập cảng. Trí thông minh nhân tạo và dữ liệu lớn đang cho phép dự đoán thời gian đến của các tàu trong cảng biển và nội địa sớm hơn và với độ chính xác cao hơn.

Nguồn dữ liệu bao gồm AIS và cơ sở dữ liệu chính quyền cảng, bao gồm cả thời gian tàu đến tại nền tảng tải. Các nhà khoa học dữ liệu chính quyền cảng đã sử dụng các tham số để phát triển mô hình máy tính tự học. Ban đầu, điều này được cung cấp với khoảng 12.000 mục dữ liệu lịch sử. Máy tính nhận ra các mẫu trong đó, cho phép nó học cách dự đoán thời gian tàu cần di chuyển từ nền tảng tải đến bến.

**DFDS mở rộng nhà ga, tuyến đường ở Địa Trung Hải**

Công ty vận chuyển và logistics của Đan Mạch- DFDS đã tham gia vào các thỏa thuận để mở rộng năng lực của cảng và tuyến đường để đáp ứng mức tăng khối lượng khoảng 30% ở Địa Trung Hải.

Công ty đã ký một thỏa thuận cho việc sử dụng thiết bị đầu cuối RoRo được xây dựng gần đây tại Yalova trong thời gian 10 năm. Cơ sở nằm ở phía đông nam của Istanbul- Thổ Nhĩ Kỳ.

Theo đó, DFDS sẽ có các chuyến khởi hành từ ba bến cảng tại Istanbul - Ambarli, Pendik và Yalova.

Thỏa thuận cảng mới tại Yalova dự kiến sẽ làm tăng khoản đầu tư của công ty vào năm 2018 khoảng 450 triệu DKK (khoảng 68,6 triệu USD), chủ yếu là trả trước, cho phép mở rộng và cải thiện nhà ga Yalova.

DFDS cũng sẽ tăng công suất tàu bằng cách phân bổ các tàu tiếp theo vào thị trường này, bao gồm hai phà chở hàng mới sẽ được giao từ một nhà máy đóng tàu của Trung Quốc vào đầu năm 2019. Đây sẽ là tàu lớn nhất trong đội tàu của DFDS và cung cấp không gian cho 450 rơ moóc. Ngoài ra, công suất tuyến sẽ được tăng lên thông qua việc phân bổ lại trong mạng tuyến DFDS và các biểu đồ bên ngoài.

**Đan Mạch: số hóa đăng ký vận chuyển hàng hải quốc tế**

Một đề xuất về luật mới nhằm thúc đẩy số hóa Đăng ký vận chuyển quốc tế của Đan Mạch đã được đệ trình lên Quốc hội Đan Mạch. Nếu đề xuất được thông qua, đăng ký tàu kỹ thuật số sẽ tiến gần hơn đến hiện thực, theo Cơ quan Hàng hải Đan Mạch (DMA). Điều này sẽ giúp giảm giấy tờ và thời gian dành cho việc truyền tài liệu.

Để tạo điều kiện cho việc số hóa cả hành động và thế chấp cũng như thói quen đăng ký, đề xuất mới nhằm điều chỉnh các quy định trong Đạo luật Hàng hải và Dự luật thế chấp. Những thay đổi này sẽ giúp việc thực hiện số hóa dăng ký vận chuyển của Đan Mạch dự kiến sẽ diễn ra vào năm 2020.

Số hóa đăng ký tàu sẽ, cho phép các công ty vận chuyển giới hạn thời gian dành cho việc nộp tài liệu để kiểm tra và xác nhận.

**Associated British Port của Anh ký thỏa thuận thương mại với hãng Maersk**

Nhà điều hành cảng Associated British (ABP) đã ký thỏa thuận thương mại với hãng tàu lớn nhất thế giới Maersk của Đan Mạch. Theo thỏa thuận, các bên đã đồng ý một dịch vụ mới cho Cảng container ABP, theo đó cảng này sẽ lần đầu tiên trong lịch sử hoạt động của mình mở liên kết thương mại đến Viễn Đông.

Dịch vụ bắt đầu vào năm mới 2019 với khu cảng container 21 mẫu ở Hull. Các tàu trung chuyển hàng tuần sẽ thông qua ABP xử lý khoảng 240 box mỗi tuần, tương đương với 12.000 container mỗi năm.

ABP gần đây đã đầu tư 50 triệu GBR và ga container Humber - Hull và Imroe, giúp nhà ga container Hull có khả năng xử lý gấp đôi công suất container, tương đương với khoảng 240.000 container mỗi năm.

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

Tăng trưởng nhu cầu hàng hóa toàn cầu chậm lại bắt đầu tác động đến các sân bay châu Âu vào hai tháng cuối năm 2018 khi các trung tâm hàng không trong khu vực ghi nhận sự sụt đáng kể giảm về khối lượng, lần đầu tiên sau ba năm.

Thống kê mới nhất từ Sân bay Quốc tế (ACI) Châu Âu cho thấy các sân bay khu vực đã ghi nhận mức giảm lưu lượng hàng năm là 1,4% trong tháng 11/2018. Trong 11 tháng đầu năm 2018, lưu lượng hàng hóa tăng 2,1% so với năm 2017.

Tập đoàn hàng không Lufthansa báo cáo lưu lượng trong tháng 11/2018 giảm 0,9% so với cùng kỳ xuống còn 953 triệu RTK, đánh dấu tháng thứ sáu liên tiếp Lufthansa báo cáo lưu lượng hàng hóa giảm. Tính chung 11 tháng năm 2018, lưu lượng hàng hóa tăng 0,8% lên 10 tỷ RTK so với cùng kỳ năm 2018.

Air France và KLM báo cáo lưu lượng hàng hóa tăng 0,8% trong tháng 11/2018, lên 765 triệu RTK. Cả Air France và KLM đều đóng góp vào sự tăng trưởng, lần lượt là 4,8% và 2,3% so với cùng kỳ năm ngoái. Lưu lượng hàng hóa trong mười tháng đầu năm 2018 tăng nhẹ 0,7% so với cùng kỳ, đạt 7,9 tỷ RTK.

Sân bay Frankfurt (FRA) báo cáo giảm 1,8% trong tháng 11/2018 so với cùng kỳ năm trước, xuống còn 194.000 tấn. 11 tháng năm 2018, lượng hàng xử lý bởi FRA giảm 1,1% xuống còn 1,99 triệu tấn. Trung tâm vận chuyển hàng hóa lớn nhất châu Âu Frankfurt đã đăng ký mức giảm 1,7% hàng năm trong tháng 11 xuống còn 185.985 tấn.

Tháng 11/2018, các mức giảm cũng lần lượt được ghi nhận tại Paris CDG, giảm 5% và London Heathrow giảm 10,4% so với năm ngoái. Tính chung 11 tháng đầu năm 2018, Frankfurt giảm 0,7% so với cùng kỳ năm 2017, Paris CDG giảm 1,4% và Heathrow giảm 0,1%

Sân bay Amsterdam Schiphol (AMS) đã báo cáo mức giảm 2,3% trong tháng 11/2018, xuống còn 144.000 tấn. Từ đầu năm đến nay, vận chuyển hàng của AMS đã giảm 2,4% xuống còn 1,58 triệu tấn, so với 1,62 triệu tấn cùng kỳ năm 2017.

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

Các nhà điều hành thương mại điện tử, các công ty chuyển phát nhanh và các doanh nghiệp vừa và nhỏ tại EU đang có xu hướng lựa chọn và đầu tư vào các kho hàng hiện đại, ở các khu trung tâm và họ sẵn sàng chih trả để có khoảng cách gần hơn với khách hàng và trước đối thủ. Các công ty nhỏ đang có xu hướng tham gia sâu hơn vào các xu hướng mới cũng như tăng thị phần ở những phân khúc logistics ứng dụng công nghệ mới, đồng thời và các hệ thống kho hiện đại, ứng dụng tự động hóa, kho hàng nhiều tầng…

Các đơn vị kinh doanh nhỏ (Small business unit- SBU) tạo thành các công viên kho ở các vị trí đô thị để tiếp xúc tốt hơn với người tiêu dùng cuối cùng. SBU nhỏ nhất có diện tích 400 m2 so với kho Big Box nhỏ nhất có diện tích khoảng 2.500 m2.

Kho hàng linh hoạt nhưng tiêu chuẩn cao: Các đơn vị kinh doanh nhỏ thường là có chất lượng cao phù hợp với yêu cầu của khách hàng, được phát triển trong các khu vực kinh doanh đô thị, gần các tuyến đường lớn và các điểm dừng giao thông công cộng. Công viên kho đô thị cũng có không gian văn phòng và triển lãm thoải mái, đồng thời cung cấp các dịch vụ chất lượng cao bao gồm dọn dẹp, dọn tuyết, thiết kế nội thất và tu sửa. SBU cũng có thể dễ dàng kết hợp, cho phép người thuê thuê lựa chọn chính xác số mét vuông cần thiết.

SBU được thúc đẩy bởi thương mại điện tử: Cơ sở khách hàng tiềm năng rất đa dạng, nhưng sự mở rộng nhanh chóng của thương mại điện tử chắc chắn là chất xúc tác chính cho sự phát triển của dịch vụ logistics đô thị. Các nhà bán lẻ trực tuyến muốn tối ưu hóa và rút ngắn chuỗi cung ứng và với giá sản phẩm trực tuyến ở mức tương đương, đang cạnh tranh mạnh mẽ hơn bao giờ hết bằng cách rút ngắn thời gian giao hàng. Các nhà khai thác thương mại điện tử nỗ lực để đảm bảo vận chuyển vào ngày hôm sau hoặc cùng ngày được kích hoạt bằng cách lưu trữ các sản phẩm gần với khách hàng.

Không gian SBU cao cấp phù hợp để lưu trữ các sản phẩm quan trọng về thời gian và nhiệt độ như dược phẩm và thực phẩm dễ hỏng.

Cơ sở khách hàng của các nhà phát triển SBU cũng bao gồm các công ty mới khởi nghiệp, các công ty chuyển phát nhanh và trung tâm phân phối lớn cần các cơ sở kho đô thị nhỏ, cũng như các nhà bán lẻ vừa và nhỏ hoặc các công ty bán lẻ đang tìm kiếm cơ hội mở rộng khu vực. Với các tùy chọn sắp xếp không gian kho và văn phòng linh hoạt, họ đảm bảo rằng các đội sản xuất, kho và logistics và các nhóm quản trị, tiếp thị và bán hàng có thể phối hợp tốt với nhau để nâng cao hiệu quả chung của chuỗi cung ứng.

Các nhà phát triển hàng đầu vẫn hoạt động

Mặc dù SBU đô thị đã được xây dựng trong nhiều năm nhưng nhu cầu đối với phân khúc này chỉ thực sự bùng nổ trong hai năm trở lại đây. Ví dụ, Warsaw, đang chứng kiến ​​một khối lượng lớn không gian kho đô thị đang được xây dựng. Tất cả các nhà phát triển công nghiệp hàng đầu đang có kế hoạch mở rộng sang phân khúc Đơn vị kinh doanh nhỏ. Panattoni hiện đang xây dựng hai SBU ở Warsaw và một ở Wrocław. Ngoài Panattoni, 7R cũng hoạt động ở Łódź và Prologis, MLP và Luvena ở Poznań. Trong thời gian tới, SBU mới cũng sẽ được phát triển ở Silesia (Dąbrowa Górnicza và Czeladź Psary), Tricity, Szczecin và Kielce.

So với các địa điểm ngoài đô thị, các kho hàng trong đô thị ngày càng có giá hơn, chi phí thuê kho cũng tăng lên đáng kể tại EU. Ngoài ra, chi phí xây dựng SBU có xu hướng cao hơn trong trường hợp kho Big Box điển hình, đặc biệt là phần văn phòng. Nhu cầu ngày càng tăng đối với các công viên đô thị và mức độ sử dụng cao là một bằng chứng rõ ràng cho thấy khách hàng cần không gian như vậy và sẵn sàng trả tiền cho nó.

## 4. Chuyên đề: Logistics ngành dược phẩm tại EU đã sẵn sàng thực hiện các quy định của FDM EU hay chưa?

 Từ năm 2011, Chỉ thị chống thuốc giả (FMD) do EU xây dựng (sau đây gọi tắt là EU FDM) chính thức có hiệu lực. FMD đặt ra các phương pháp để xác định mức độ đạt chuẩn của quy trình sản xuất thuốc, đồng thời kiểm tra chặt chẽ những website hợp pháp kinh doanh dược phẩm trực tuyến. Trong đó, mỗi gói sản phẩm dược phải có một bộ xác thực độc nhất (UI) bao gồm dãy mã số riêng biệt và cơ chế phân biệt hàng thật với hàng nhái. Dãy mã số này sau đó sẽ được tải lên kho dữ liệu của toàn châu Âu cũng như chia sẻ cho hệ thống quản lý của các quốc gia thành viên.

Ngoài ra, EU đang xây dựng Hệ thống xác thực thuốc châu Âu (EMVS), dự kiến chính thức đi vào hoạt động từ tháng 2/2019, nằm dưới sự quản lý của Tổ chức Xác thực thuốc châu Âu, bao gồm thành viên các hiệp hội dược châu Âu, đại diện nhà bán sỉ và công ty dược. EMVS dựa trên các yêu cầu của FMD để thiết lập kho dữ liệu dược phẩm chung do các quốc gia thành viên đóng góp cũng như đặt ra tiêu chuẩn chung về quản lý thuốc.

Theo quy định, mỗi gói hàng dược phẩm tại châu Âu đến năm 2019 sẽ có một thuật toán xác định danh tính gồm các dữ liệu mã sản phẩm, số lô hàng, ngày hết hạn, mã số nhận diện riêng và mã số trợ giá quốc gia nếu có. Bên cạnh đó, dược phẩm cũng phải đi kèm với cơ chế phân biệt hàng thật/hàng giả. Bản quy chế này phải chỉ rõ cách nhận diện liệu gói dược phẩm có bị can thiệp bất hợp pháp trước khi đưa ra bán lẻ hay không. Trong quá trình vận hành, nếu cần thiết các quốc gia châu Âu có thể trao đổi thông tin qua kho dữ liệu chung. Hệ thống cũng có hiệu lực trong trường hợp thuốc bị thu hồi. Như vậy, toàn bộ chuỗi cung ứng từ nhà sản xuất, nhà nhập khẩu đến đại lý và nhà thuốc đều chịu sự chi phối chặt chẽ, buộc phải có trách nhiệm đảm bảo không để bất kỳ sản phẩm giả, kém chất lượng nào len lỏi vào.

Các nhà sản xuất dược phẩm biết rằng EU FMD sẽ có hiệu lực vào tháng 2 năm 2019, nhưng theo kết quả từ cuộc họp trực tuyến Hội nghị về các yêu cầu kho hàng của EU FMD, cho thấy họ chưa sẵn sàng cho các hoạt động logistics trong lĩnh vực dược phẩm để thực hiện các quy định này.

Hơn 60 người tham dự, đại diện cho hơn 50 công ty dược phẩm, đã tập trung trong hội thảo trực tuyến để hiểu thêm về các yêu cầu liên quan đến kho hàng theo quy định của FMD EU. Nếu các công ty không chuẩn bị đầy đủ cho EU FMD, các sản phẩm của họ sẽ không tuân thủ, buộc các hoạt động kinh doanh và ảnh hưởng đến doanh nghiệp của khách hàng và uy tín của chính họ.

Dưới đây là bốn kết quả thăm dò ý kiến hàng đầu về các yêu cầu, sự sẵn sàng và hơn thế nữa:

Chỉ có 3% số người được hỏi đang hoạt động trên ít nhất một Hệ thống Quốc gia, với 27 trong số 30 Hệ thống Quốc gia hiện đang hiệu quả. 27% đã bắt đầu thử nghiệm, 30% đã ký một hoặc nhiều thỏa thuận; 33% bắt đầu quy trình và có tới 6% không biết rằng họ sẽ phải tham gia vào hệ thống quốc gia.

Khi được thăm dò ý kiến, 32% số người được hỏi thừa nhận rằng phần khó khăn nhất khi thực hiện FMD EU trong kho của họ là tự hiểu các yêu cầu. 45% số người được hỏi đồng ý rằng những thay đổi trong hoạt động hàng ngày của họ, cùng với việc cài đặt hoặc nâng cấp hệ thống CNTT để chuẩn bị cho dữ liệu nối tiếp, sẽ là thách thức hàng đầu. Truyền thông cũng là một mối quan tâm, với 22% số người được hỏi đấu tranh để phối hợp với các bên liên quan khác trong chuỗi cung ứng của họ liên quan đến EU FMD.

Khoảng 60% rằng EU FMD sẽ có tác động đến hoạt động kho của họ. Trên thực tế, 40% cho biết họ đang mong đợi một tác động vừa phải trong khi 25% dự đoán sẽ có tác động đáng kể. 22% số người được hỏi không chắc chắn hoặc chưa xem xét tác động của FMD EU đối với hoạt động của họ.

71% số người được hỏi trong cuộc thăm dò ý kiến cho biết họ đang cập nhật hoạt động của mình cho dữ liệu được tuần tự hóa chỉ để đáp ứng các yêu cầu tuân thủ. 23% đang tìm kiếm những lợi ích tuân thủ của việc serie hóa và đang khám phá các cách thứ nâng cao hiệu qảu hoạt động kho và tăng giá trị cho khách hàng của họ.