**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 02/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2019**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình chung** 2](#_Toc3758930)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics*** 2](#_Toc3758931)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng*** 3](#_Toc3758932)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 4](#_Toc3758933)

[***2.1.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 4](#_Toc3758934)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 5](#_Toc3758935)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường thủy và cảng*** 6](#_Toc3758936)

[***2.4.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 10](#_Toc3758937)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:** 11](#_Toc3758938)

[***3.1.*** ***Kho bãi và tài sản logistics:*** 11](#_Toc3758939)

[***3.2.*** ***Giao nhận, chuyển phát nhanh*** 12](#_Toc3758940)

[**4.** **Các hoạt động khác** 13](#_Toc3758941)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

***Ngày 19/2/2019, Liên minh châu Âu (EU) đã nhất trí giảm 30% lượng khí thải CO2 từ xe tải và xe buýt mới trước hạn chót năm 2030. Đây là một bước tiến trong cam kết của khối nhằm cắt giảm lượng khí nhà kính.***

Các mục tiêu giảm CO2 cho xe tải có tính ràng buộc lần đầu tiên ở cấp EU, bao gồm cả sự khuyến khích rõ ràng đối với xe tải không phát thải và khí thải thấp. EU hiện không có giới hạn về khí thải từ các phương tiện hạng nặng, không giống như các quốc gia khác như Mỹ, Trung Quốc, Nhật Bản và Canada. Xe tải chiếm gần một phần tư lượng khí thải liên quan đến vận tải của khối.

Giảm phát thải trong lĩnh vực giao thông, nơi duy nhất phát thải vẫn đang tăng, nhằm mục đích giúp khối đáp ứng mục tiêu chung là giảm ít nhất 40% khí thải nhà kính vào năm 2030 so với mức năm 1990 theo Hiệp định khí hậu Paris.

Tháng 12/2018, EU đã thông qua các mục tiêu cắt giảm khí thải từ xe hơi và xe tải.

Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô châu Âu (ACEA) đã vận động các mục tiêu giảm thấp hơn nhiều cho xe tải, và cho rằng tiềm năng điện khí hóa thấp hơn nhiều so với ô tô, đặc biệt là vận chuyển đường dài. Đức là nơi có các nhà sản xuất xe tải lớn nhất, như Daimler và MAN của Volkswagen. Các nhà sản xuất khác ở châu Âu bao gồm Volvo, Iveco, Paccar và Scania có trụ sở tại Italy, cũng là những nhãn hiệu của Volkswagen.

**Thị trường bất động sản logistics châu Âu** **năm 2019**

Kết thúc năm 2018, thị trường bất động sản logistics châu Âu khả quan khi nhu cầu thuê kho tăng, tỷ lệ trống thấp và giá thuê tăng lên.

Mặc dù có nhiều thách thức từ sự biến động của thị trường vốn và các tác động tiềm tàng từ căng thẳng thương mại Mỹ và Trung Quốc cũng như, Brexit, thị trường này dự kiến sẽ không sụt giảm mạnh vào năm 2019 nhờ thương mại điện tử tiếp tục sôi động.

Trong khi ba đến năm năm trước, Vương quốc Anh là động lực chính cho tăng trưởng trong hậu cần châu Âu, thì hiện nay các thị trường khác đang ngày càng có vai trò quan trọng hơn. Thị trường bất động logistics của châu Âu phân hóa thành 2 nhóm chính, thứ nhất, tăng trưởng tiền thuê mạnh mẽ vào năm 2018 tại các thị trường trưởng thành như Munich, Nam Hà Lan, Gothenburg và Prague và tiếp tục trong năm 2019; một nhóm thị trường thứ hai gồm Paris, Warsaw, Silesia và Milan đang trong giai đoạn đầu của chu kỳ thuê.

Nền tảng thị trường mạnh mẽ của tâm lý khách hàng tích cực, nhu cầu mạnh mẽ, nguồn cung hạn chế, khan hiếm quỹ đất và tỷ lệ trống thấp sẽ tiếp tục trong năm 2019.

Các động lực từ thương mại điện tử, đô thị hóa và quá trình cơ cấu lại thị trường kho bãi sẽ dẫn đến nhu cầu gia tăng đối với bất động sản hậu cần. Một nghiên cứu của Prologis gần đây đã chỉ ra rằng mỗi khoản tiết kiệm 1% cho vận chuyển và lao động tương đương với 15-20% tiền thuê cho bất động sản hậu cần, có nghĩa là bất động sản hiện đang được xem là yếu tố thúc đẩy giá trị so với yếu tố chi phí. Những yếu tố này, kết hợp với giảm diện tích đất, đặc biệt là ở các vị trí lấp đầy, đang thúc đẩy động lực tăng trưởng trong dài hạn cho thị trường bất động sản logistics tại EU.

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

Các nghị sĩ Nghị viện châu Âu (EP) ngày 13/2/2019 phê chuẩn việc bắt đầu thực thi một thỏa thuận thương mại tự do (FTA) với Singapore.

EU là đối tác thương mại lớn thứ hai của Singapore về hàng hóa và là đối tác lớn nhất về dịch vụ. Đối với EU, Singapore xếp thứ 14 trong các đối tác thương mại hàng hóa và xếp thứ tư về thương mại dịch vụ. Hơn 10.000 công ty có trụ sở tại EU đã sử dụng Singapore như một trạm trung chuyển tới Đông Nam Á. Thỏa thuận FTA mới ký sẽ dẫn tới việc dỡ bỏ các khoản thuế của EU đối với hàng hóa của Singapore trong 5 năm và dỡ bỏ một số thuế hải quan của Singapore đối với hàng xuất khẩu của EU.

Theo thỏa thuận trên, Singapore sẽ công nhận các tiêu chuẩn của EU và các xét nghiệm an toàn đối với đồ điện tử, dược phẩm hoặc phụ tùng ô tô. Singapore cũng sẽ mở cửa lĩnh vực dịch vụ như vận tải và viễn thông cho các doanh nghiệp châu Âu, và châu Âu cũng sẽ được tiếp cận tốt hơn với các hợp đồng cung ứng cho Chính phủ Singapore trị giá 20 triệu euro/năm. Một nghiên cứu của EC ước tính FTA với Singapore sẽ đem lại cho nền kinh tế EU khoảng 550 triệu euro trong 10 năm.

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

***EU mong muốn duy trì liên kết đường sắt với Anh thông qua đường hầm xuyên eo biển Manche***

Ủy ban châu Âu (EC) vừa công bố kế hoạch duy trì liên kết đường sắt với Anh thông qua đường hầm xuyên eo biển Manche theo các điều kiện hiện tại trong khoảng thời gian 3 tháng sau Brexit (Anh rời khỏi Liên minh châu Âu - EU) trong trường hợp 2 bên không đạt được thỏa thuận.

Đề xuất của EC liên quan tới việc tiếp tục đảm bảo an toàn cho sự liên kết đường sắt qua đường hầm xuyên eo biển Manche, với điều kiện Anh cũng duy trì các tiêu chuẩn tương tự. Theo EC, đề nghị này sẽ giúp bảo vệ hành khách, đảm bảo an toàn cho người dân và ngăn ngừa sự gián đoạn đột ngột của các hoạt động đường sắt xuyên biên giới cũng như dịch vụ đưa đón sau khi Anh rút khỏi EU. Tuy nhiên, đề xuất của EC cần được các quốc gia thành viên và Nghị viện châu Âu chấp thuận. Đây cũng là hành động mới nhất của EC tiếp sau một loạt kế hoạch dự phòng khác liên quan đến những vấn đề như trao đổi sinh viên, lợi ích xã hội cũng như giao thông hàng không và đường bộ.

 ***Hệ thống vận tải hàng hóa đường sắt châu Âu (The European Rail Freight Line System -ERFLS) là một khái niệm mới về tàu chở hàng đa phương thức.***

Hệ thống này được phát triển gần đây theo Cơ sở kết nối châu Âu (EU Connecting Europe Facility- CEF).

Một kết quả cơ bản của ERFLS là các nhà cang ở dọc sông Alps. Nền tảng của hệ thống này là các nhà ga thông minh giúp giảm thời gian dừng, yêu cầu điều chỉnh trong thiết bị đầu cuối với chi phí tương đối thấp. Với một số điểm dừng ngắn tại các nhà ga dọc theo các hành lang giao thông như Hành lang sông-Alps, các đơn vị kinh doanh vận tải đa phương sẽ cải thiện được khả năng kết nối, giảm chi phí và tối ưu hóa các nguồn lực. Với một hệ thống các nhà ga dọc theo hành lang này, việc vận chuyển hàng hóa bằng tàu hỏa sẽ trở nên linh hoạt hơn và sự chuyển đổi phương thức từ đường bộ sang đường sắt ở cấp khu vực được thúc đẩy.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Hiệp hội vận tải đường bộ của Anh ước tính mỗi một phương tiện dừng hoạt động trong một giờ sẽ thất thu 50 bảng Anh (65 USD) và nếu sự việc tái diễn trong nhiều tuần, những công ty vận tải sẽ buộc phải ngừng hoạt động.

Để duy trì hoạt động trong trường hợp trên, các công ty trong ngành vận tải hàng hóa cần phải xin giấy phép cũng như bằng lái xe quốc tế, tìm cách đăng ký xe ở châu Âu… Trong khi đó, nhiều công ty đang thử nghiệm nhiều cảng khác nếu cảng Dover, cửa ngõ chủ chốt của Anh ra vào các nước châu Âu khác, bị ách tắc gây cản trở hoạt động của 16.000 xe tải mỗi ngày.

Giấy phép Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải các nước thuộc EU (ECMT) hằng năm do Diễn đàn Giao thông vận tải quốc tế ban hành mỗi năm cho phép các phương tiện di chuyển tại 43 nước, trong đó có Nga, Thổ Nhĩ Kỳ, Albania và Armenia cũng như các nước thành viên EU. Chỉ có các xe tải đáp ứng tiêu chuẩn khí thải euro 6 mới được cấp giấy phép này.

Cuộc cạnh tranh để xin cấp giấy phép ECMT dự kiến sẽ rất khốc liệt đối với các doanh nghiệp vận tải Anh trong thời gian tới. Khoảng 38.000 xe tải của Anh thường xuyên chạy trên các tuyến đường của châu Âu. Khi Anh còn là thành viên của EU, các xe tải này không sử dụng đến giấy phép trên. Brexit không thỏa thuận xảy ra đồng nghĩa với việc toàn bộ các xe tải này phải được cấp phép mới có thể duy trì hoạt động tại EU. Trong khi đó, chỉ có 987 giấy phép ECMT được phân bổ cho các xe tải tại Anh trong năm 2019. Chính phủ Anh dự kiến phân bổ giấy phép cho các công ty vận tải trong nước dựa trên lượng hàng hóa chuyên chở và tần suất hoạt động.

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

Các chủ hàng và nhà giao nhận châu Âu đều đang điều chỉnh kế hoạch vận tải cả về lượng và giá, cũng như các phương án về công suất trong năm 2019. Khối lượng container nhập khẩu vào châu Âu từ châu Á đã tăng gần 10% so trong tháng 01/2019 so với cùng kỳ năm trước. Khối lượng vận chuyển tăng trưởng với tốc độ hai con số, do gia tăng các lô hàng trước Tết Nguyên đán hàng năm. Tuy nhiên, sang tháng 2/2019, xuất khẩu của Trung Quốc sụt giảm 21%, trong đó một phần lớn đến châu Âu, khiến công suất của các tàu tuyến EU- Trung Quốc sụt giảm mạnh.

Ngoài ra, chi phí vận chuyển đường biển đang tăng lên do các quy định mới về khí thải. Nhu cầu tăng trưởng chậm lại trong các tháng sau Tết khiến thị trường vận tải hàng hải bị ảnh hưởng đáng kể.

Các hãng vận tải đã thua lỗ trong thời gian qua buộc phải cải thiện năng lực quản lý các đơn hàng, giảm số lượng chuyến tàu rỗng và tàu lưu tại cảng trong thời gian dài. Trong khi đó, áp lực cạnh tranh trên thị trường buộc họ phải cải thiện thời gian vận chuyển, đảm bảo xuất phát và cập bến đúng giờ.

Thị trường giao ngay trên cả hai giao dịch Trung Quốc-Bắc Âu và Trung Quốc-Địa Trung Hải dự báo sẽ chững lại trong năm nay. Sau khi đạt đỉnh vào cuối năm 2018, giá cước đã giảm đều đặn và hiện đang giảm gần 25% kể từ ngày 28/12/2018. Các biến động giá hàng tuần được theo dõi tại Trung tâm định giá vận chuyển và logistics của JOC.

Dữ liệu từ CTS cho thấy khối lượng vận chuyển hàng hải tuyến châu Á-châu Âu tăng 8,1% trong tháng 1/2019 so với tháng 12/2018 và 9,7% so với cùng kỳ năm trước, đạt 1,62 triệu TEU. Tăng trưởng khối lượng năm 2018 chỉ là 1,4%, so với mức tăng trưởng 4,4% trong năm 2017.

Đáng lo ngại nhất là xu hướng giảm trong đơn đặt hàng mới. Đơn đặt hàng đang giảm với tốc độ nhanh hơn sản lượng đến một mức độ không được nhìn thấy trong nhiều năm, có nghĩa là sản xuất có thể sẽ được giảm trở lại trong những tháng tới trừ khi nhu cầu hồi sinh

**Hình 1: Nhập khẩu hàng hóa từ châu Á vào EU (TEUs)**



Nguồn: Trung tâm định giá vận chuyển và logistics của JOC

**Cơ chế một cửa trong lĩnh vực hàng hải EU- Ưu tiên đơn giản hóa thủ tục hành chính**

Tổ chức cảng biển châu Âu (ESPO) hoan nghênh thỏa thuận đạt được vào ngày 7/02/2019 giữa Nghị viện và Hội đồng về quy định mới thiết lập môi trường một cửa hàng hải châu Âu (EMSwe). Khuôn khổ mới sẽ bãi bỏ Chỉ thị về thủ tục báo cáo hiện tại, các bước quan trọng được thực hiện theo hướng giảm gánh nặng hành chính và tăng tính hấp dẫn của vận tải hàng hải. Đồng thời tạo ra một bộ dữ liệu EMSwe, Cơ chế một cửa hài hòa giữa các quốc gia và áp dụng nguyên tắc chỉ báo cáo một lần.

Đối với các cảng châu Âu, ưu tiên hàng đầu là đơn giản hóa các thủ tục hành chính bằng cách đảm bảo rằng các bộ dữ liệu tương tự có thể được báo cáo cho mỗi cơ quan có thẩm quyền theo cùng một cách. Do đó, ESPO hoan nghênh sự nhấn mạnh trong quy định mới về việc đảm bảo rằng các bộ dữ liệu tương tự có thể được báo cáo cho mỗi Cửa sổ Quốc gia theo cùng một cách bằng cách tạo bộ dữ liệu tối đa của EMSwe. Sự cần thiết phải tính đến công việc được thực hiện ở cấp quốc tế được hỗ trợ hoàn toàn bởi ESPO.

***Các công ty hàng hải lớn của Hà Lan tham gia dự án Green Marine Methanol***

Chủ tàu, nhà máy đóng tàu, nhà sản xuất và cảng của Amsterdam và Rotterdam hợp tác để nghiên cứu methanol làm nhiên liệu hàng hải. Dự án Methanol Hàng hải Xanh được hỗ trợ bởi TKI Maritime và Bộ Kinh tế Hà Lan và sẽ hoàn thành trong vòng hai năm.

Một nhóm gồm các công ty hàng hải quốc tế hàng đầu, được hỗ trợ bởi Trung tâm Tri thức Hàng hải, đã hợp tác để điều tra thêm về tính khả thi của methanol như một loại nhiên liệu vận chuyển thay thế bền vững trong lĩnh vực hàng hải.

Các chủ tàu lớn Boskalis, Hải quân Hoàng gia Hà Lan, Van Oord và Wagenborg Shipping sẽ tham gia vào dự án này, cùng với các công ty đóng tàu, Damen Shipyard, Feadship, Royal IHC và nhà sản xuất động cơ hàng hải lớn Pon Power và Wärtsilä vài hiệp hội thương mại VIV. Các nhà cung cấp thiết bị hàng hải chuyên dụng như Marine Service Noord và các nhà cung cấp dịch vụ hàng hải bao gồm Kiến trúc sư hải quân C-Job hoàn thành chuỗi cung ứng hàng hải.

Các hoạt động nghiên cứu cơ sở hạ tầng và chuỗi cung ứng cho methanol cũng được giải quyết bằng sự tham gia của hai cảng lớn nhất của Hà Lan là Rotterdam và Amsterdam, cũng như các nhà cung cấp methanol BioMCN và Helm Proman.

* + 1. **Cảng biển, cảng sông**

***Cảng Rotterdam***

Doanh số bunker qua cảng Rotterdam (Hà Lan) liên tục sụt giảm trong 3 năm trở lại đây (bảng 1).

Các nhà điều hành cảng Rotterdam cho rằng sự sụt giảm về khối lượng boongke tại cảng là hậu quả của việc tăng quy mô và sử dụng các tàu hiện đại trong vận chuyển container. Nguồn cung cho tàu container chiếm khoảng 70% tổng thị trường boongke của Rotterdam.

**Bảng 1: Doanh số bunker qua cảng Rotterdam (Hà Lan)**

**(đvt: 1000m3)**

| **Năm** | **Dầu lửa** | **Dầu khí** | **Dầu diesel** | **Dầu nhớt** | **Tổng** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016 | 8.483,644 | 1.426,879 | 139,036 | 96,326 | 10.145,884 |
| 2017 | 8.255,467 | 1.387,913 | 147,035 | 99,677 | 9.890,091 |
| 2018 | 7.918,852 | 1.358,613 | 103,671 | 94,201 | 9.475,338 |

*Nguồn: Hiệp hội cảng biển quốc tế*

Hiện nay, LNG bunkering ở Rotterdam đang được kinh doanh như bình thường. Cũng như Titan LNG, Shell và Anthony Veder hiện cũng đã đăng ký là nhà cung cấp boongke LNG tại cảng Rotterdam. Chính quyền cảng dự kiến sẽ có mười nhà cung cấp trong vòng năm năm và sự gia tăng đáng kể trong boongke LNG.

Từ năm 2015 tại Rotterdam tàu chỉ có thể đi thuyền với nhiên liệu có tỷ lệ lưu huỳnh tối đa là 0,1%. Cảng Rotterdam nằm trong khu vực được gọi là Khu vực kiểm soát khí thải (ECA). Từ tháng 1 năm 2020, các quy tắc mới sẽ được áp dụng cho mức lưu huỳnh được phép trong nhiên liệu để vận chuyển. Theo các quy định quốc tế do Tổ chức Hàng hải Quốc tế đặt ra, mức cho phép sau đó sẽ là 0,5%. Mức lưu huỳnh tối đa hiện tại trong nhiên liệu vận chuyển là 3,5%. Điều này có nghĩa là việc vận chuyển cần phải cài đặt các hệ thống giảm phát thải hoặc chuyển sang nhiên liệu sạch hơn như LNG - không chứa lưu huỳnh.

Các nhà máy lọc dầu và nhà ga lưu trữ sản phẩm dầu ở Rotterdam đang chuẩn bị cho việc phân phối và lưu trữ VLSFO (dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh rất thấp), chứa 0,5% lưu huỳnh cần thiết. Trong tháng 2/2019, đã bắt đầu xuất hiện các boongke VLSFO đầu tiên tại Rotterdam.

Nằm trên trục đường thủy chính nối với với Đức bằng sông Rhine, kết nối với các vùng miền của Hà Lan và Bỉ bằng các con kênh lớn, Rotterdam không chỉ là cảng biển lớn nhất châu Âu mà còn là cảng trung chuyển hàng hóa quan trọng của các tuyến vận tải đường thủy nội địa, các tuyến vận tải pha sông biển. Nhằm chuyển đổi từ vận tải đường bộ sang vận tải liên hợp bằng đường sắt và đường thủy nội địa, Chính phủ Hà Lan đã tích cực triển khai các chính sách hỗ trợ kết nối tuyến đường thủy nội địa, phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ nhu cầu của các công ty vận tải.

***Các cảng Bắc Âu***

Đối với các cảng Bắc Âu, khu vực Baltic là một thị trường rất hấp dẫn, với sự cạnh tranh gay gắt về hàng hóa và lô hàng. Hamburg đảm nhận chức năng của một trung tâm trung tâm cho khu vực Baltic. Các liên kết cơ sở hạ tầng tốt với cảng Lübeck cũng cung cấp các giải pháp tối ưu cho các dịch vụ xe kéo và phà đến và đi từ Latvia.

Năm 2018, thông lượng container đường biển giữa Cảng Hamburg và Latvia đạt tổng cộng 100.175 TEU - container tiêu chuẩn 20 ft. Ba cảng của Latvia là Ventspils và Liepāja của Latvia đã xử lý tổng cộng 66 triệu tấn trong năm 2018. Cảng Hamburg được liên kết bởi bốn dịch vụ tàu với Riga là cảng lớn nhất của Latvia. Tuy nhiên, với tuyến phà Stena Line với Liepāja, cảng Lübeck cũng là một trung tâm quan trọng cho dòng chảy thương mại Đức-Latvia. Đối với các dịch vụ cho các quốc gia Baltic và đặc biệt là Nga, Latvia và Liepāja, là một đối tác chiến lược quan trọng.

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

Các hãng hàng không châu Âu đã chứng kiến sụt giảm 3,1% trong nhu cầu vận tải hàng hóa vào tháng 1 năm 2019 so với một năm trước mặc dù công suất tăng 2,8 % so với cùng kỳ năm trước.

Sản xuất tại các thị trường khách hàng lớn chững lại trong khi yêu cầu về thời gian giao hàng của nhà cung cấp ngắn hơn, đặc biệt là ở Đức, một trong những thị trường xuất khẩu quan trọng của Châu Âu, đã ảnh hưởng đến nhu cầu. Căng thẳng thương mại và triển vọng không chắc chắn đối của Brexit cũng góp phần làm suy yếu nhu cầu.

Thỏa thuận vận tải hàng không toàn diện (CATA) giữa hai khối EU và ASEAN, nếu được ký kết, CATA ASEAN-EU sẽ nới lỏng các hạn chế tác động đến tăng trưởng vận tải hàng không ở cả hai bên, cho phép kết nối tốt hơn, đồng thời tạo điều kiện để ASEAN và EU mở rộng và đa dạng hóa thị trường.

EU là đối tác thương mại lớn thứ 2 của ASEAN, chỉ sau Trung Quốc, chiếm khoảng 13% thương mại ASEAN năm 2017. Ở chiều ngược lại, khối này đối tác thương mại lớn thứ ba của EU, sau Hoa Kỳ và Trung Quốc.

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

Khẩu hiệu "địa điểm, địa điểm, địa điểm" (location-location-location) ngày càng được đặt ra để áp dụng cho lĩnh vực logistics, vì các doanh nghiệp thương mại điện tử như Amazon ưu tiên quá trình giao hàng "dặm cuối".

Các nhà phát triển kho và các nhà đầu tư của họ vẫn có vai trò lớn hơn trên thị trường này, mặc dù đã xuất hiện xu hướng các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL) hay một doanh nghiệp theo kiểu Amazon tự đảm nhận dịch vụ.

Điều này có nghĩa là các trung tâm phân phối gần các thành phố và trung tâm giao thông sẽ có mức phí cho thuê đắt hơn, nhưng các nhà phát triển sẽ cần phải dựa trên đặc điểm của từng địa phương để xây dựng chính sách giá phù hợp. Tác động tiềm ẩn của Brexit đối với lĩnh vực logistics và công nghiệp vẫn chưa rõ ràng, nhưng cho đến nay vẫn tương đối tích cực với một số người thuê đang tìm cách phát triển ở các thị trường dễ dàng tiếp cận với Đức, Pháp và phần còn lại của Tây Âu.

Tuy nhiên, tiềm năng cho một cuộc chiến thương mại toàn cầu đang khiến một số nhà đầu tư lo lắng, với lo ngại về suy thoái kinh tế trên toàn châu Âu nếu thuế nhập khẩu được tăng bởi Mỹ hoặc Trung Quốc.

Đối với các nhà phát triển dịch vụ kho bãi, tác động ngay lập tức hơn của chi phí tăng có thể buộc họ phải thay đổi các chiến lược giá và phân nhóm thị trường. Sự kết hợp giữa nhu cầu ngày càng tăng và sự thiếu hụt lao động lành nghề ở một số khu vực đang khiến chi phí xây dựng kho bãi tăng vọt. Tùy thuộc vào hoàn cảnh địa phương, chi phí xây dựng trên khắp châu Âu được ước tính sẽ tăng trong khoảng từ 5 đến 15%.

Tình trạng thiếu đất ở các khu vực đô thị và nhu cầu đối với các cơ sở giao hàng dặm cuối làm tăng sự mất kết nối giữa cung và cầu. Infill trở nên phổ biến hơn, nhường chỗ cho các cách tiếp cận đa cấp và đa tầng ở các thị trường đô thị mật độ cao như Paris hay London.

Tự động hóa giao hàng và các trung tâm điều hành cũng sẽ thay đổi nhu cầu của người thuê. Các nhà phát triển bất động sản logistics đã bắt đầu xây dựng các không gian lưu kho linh hoạt hơn, với độ cao đạt tới 12 mét. Những điều chỉnh này có khả năng thêm chi phí nhưng cũng có thể tăng cường lợi nhuận.

Các công ty lớn ở Châu Âu, đặc biệt là P3, Prologis và CTP, đã mở rộng danh mục đầu tư của họ trong những năm gần đây.

Hợp nhất và mở rộng đã đạt được thông qua nhiều cách thức khác nhau. Ví dụ việc mua P3 của GIC đã mang lại cho công ty này cơ hội tài chính để mở rộng ở một số khu vực, cả thông qua hoạt động M & A và sự phát triển của chính công ty. Trong hai năm kể từ khi thỏa thuận, họ đã mở rộng danh mục đầu tư kho bãi ở châu Âu lên gần 4 triệu mét vuông và hoàn thành việc mua lại danh mục đầu tư 11 kho tại Tây Ban Nha.

Prologis, hoạt động tại 12 thị trường châu Âu, đã dần dần xây dựng thị phần của mình thông qua một loạt các vụ mua lại nhỏ, tăng tổng diện tích kho của họ tại châu Âu từ 14,3 triệu mét vuông lên 17 triệu mét vuông trong ba năm qua.

CTP Logistics đã liên tục củng cố thị phần tại Séc, Slovakia, Hungary và Romania, xây dựng một quỹ đất cho phép công ty tăng trưởng danh mục từ 3 triệu mét vuông lên 5 triệu mét vuông.

* 1. **Giao nhận, chuyển phát nhanh**

Tập đoàn Deutsche Post DHL (DPDHL) đã chứng kiến mức tăng 1,8% trong doanh thu trong năm tài chính 2018 lên 3,2 tỷ EUR, bất chấp một năm đầy thách thức đối với hoạt động logistics.

Tập đoàn logistics này cho biết cả bốn bộ phận của Tập đoàn (gồm Chuyển phát nhanh, Chuyển tiếp toàn cầu & Vận chuyển hàng hóa, Chuỗi cung ứng và Giải pháp thương mại điện tử) đều đã đóng góp cho sự tăng trưởng tích cực.

Lợi nhuận trước thuế của Tập đoàn (EBIT) đạt 3,2 tỷ EUR, giảm 15,5% so với cùng kỳ năm ngoái.

Bộ phận Bưu chính - Thương mại điện tử - Bưu kiện báo cáo tăng trưởng doanh thu 1,7 phần trăm lên 18,5 tỷ EUR vào năm 2018. Xu hướng tăng chủ yếu là do doanh thu cao hơn trong các đơn vị kinh doanh Thương mại điện tử - Bưu kiện. Doanh thu tại DHL E-commerce tăng 6,9 phần trăm. Bộ phận Bưu kiện tăng 10,6%.

DPDHL cho biết những xu hướng năng động này phản ánh định vị mạnh mẽ của tập đoàn trong thương mại điện tử quốc tế. Tập đoàn dự định sử dụng bộ phận Giải pháp thương mại điện tử DHL mới do Ken Allen đứng đầu để tận dụng lợi thế tốt hơn về tiềm năng mà thị trường thương mại điện tử mang lại.

Bộ phận Giao nhận, Vận chuyển toàn cầu của DHL có doanh thu tăng 3,4% lên 15,0 tỷ EUR mặc dù chỉ tập trung vào kinh doanh những dịch vụ có lợi nhuận cao. Lợi nhuận gộp cũng hoạt động mạnh mẽ với mức tăng 3,9% so với năm trước lên 3,6 tỷ EUR. Bộ phận mày báo cáo sự cải thiện lợi nhuận biên g trong cả vận tải hàng không và đường biển.

1. **Các hoạt động khác**
* **Diễn đàn Lãnh đạo logistics: Bưu chính và Bưu kiện châu Âu tại Madrid (Tây Ban Nha), tháng 3/3019**

Diễn đàn sẽ tập hợp những những công ty hàng đầu trong lĩnh vực này. Ngoài ra còn thu hút sự tham gia của các công ty khởi nghiệp, nhà bán lẻ và chuỗi cung ứng thú vị từ châu Âu .

Địa chỉ: Melia Avenida America, Madrid. Calle de Juan Ignacio Luca de Tena, 36, 28027 Madrid, Spain

* **Đại hội logistics châu Âu: Eurolog 2019, tổ chức tại Athens, Hy Lạp (tháng 4/2019)**

EURITAL là một đại hội quốc tế thường niên của Hiệp hội Logistics Châu Âu, nhằm thúc đẩy đối thoại giữa các thành viên ELA, đặc biệt là các tổ chức quốc gia, trên một nền tảng trung lập.

Đây là diễn đàn nơi các diễn giả có uy tín từ các công ty logistics, các chuyên gia thương mại và dịch vụ quan trọng của châu Âu có thể mô tả các xu hướng và chiến lược trong lĩnh vực logistics châu Âu cũng như thực tiễn tốt nhất và sử dụng những hiểu biết sâu sắc làm cơ sở để đưa ra các khuyến nghị cụ thể trong lĩnh vực lotisics.

EURICS được tổ chức luân phiên tại các thành phố lớn của châu Âu; EURITAL cũng là bối cảnh cho Hội nghị Nghiên cứu ELA - một sự kiện kéo dài một ngày cung cấp một nền tảng trung lập để trao đổi ý tưởng đa phương giữa các chuyên gia châu Âu và theo đuổi mục tiêu tương tự như EURolog.

