**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 7/2018**

**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](#_Toc521508045)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics:*** 2](#_Toc521508046)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng*** 3](#_Toc521508047)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 5](#_Toc521508048)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 5](#_Toc521508049)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 6](#_Toc521508050)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 8](#_Toc521508051)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 11](#_Toc521508052)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi, giao nhận và tài sản logistics:** 12](#_Toc521508053)

[**4.** **Một số hoạt động, sự kiện liên quan:** 14](#_Toc521508054)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Trong tháng 7/2018, thị trường logistics (trong đó nổi bật là vận tải và kho bãi) của EU hoạt động khá cầm chừng trong bối cảnh căng thẳng thương mại giữa Hoa Kỳ với Trung Quốc và EU khiến việc dự báo nhu cầu thị trường và các dòng thương mại trở nên khó khăn. Trong tháng, EU đã có kế hoạch sẽ sử dụng các biện pháp bảo hộ thương mại mạnh đối với hàng hóa nhập khẩu từ Hoa Kỳ để đáp trả lại việc nước này không chấp thuận các ưu tiên về thuế quan đối với các nước đồng minh. Tuy nhiên, đến cuối tháng 7/2018, các tác nhân trên thị trường logistics vẫn chưa thể chốt phương án kinh doanh khi căng thẳng thương mại của hai bên lại có triển vọng được giải quyết thông qua các đàm phán song phương và kết quả cuối cùng vẫn rất khó dự đoán.

Ngoài ra, những vấn đề nội tại như ô nhiễm môi trường do phát thải từ các phương tiện vận tải, cảng biển, sự dịch chuyển của thị trường kho bãi do tác động của Brexit cũng khiến cả các công ty dịch vụ logistics và các chủ hàng phải điều chỉnh kế hoạch kinh doanh. Một số doanh nghiệp của Anh đã tính đến phương án xây dựng hệ thống kho của họ tại EU và ngược lại để đảm bảo hoạt động thương mại không bị gián đoạn khi sự liên thông mặc định trước đây về thủ tục hải quan và kho vận không còn nữa.

Những vấn đề địa chính trị như lệnh cấm vận của Mỹ với Iran cũng tác động trực tiếp đến giao thương nhiên liệu giữa Iran và EU, khiến các công ty logistics của EU phải tạm ngừng đàm phán, kí kết hợp đồng với đối tác Iran.

Giao thông vận tải là một lĩnh vực quan trọng đóng góp đáng kể cho nền kinh tế châu Âu, chiếm 4,8% tổng giá trị của Liên minh châu Âu và cung cấp mười một triệu việc làm. Tuy nhiên, giao thông vận tải chiếm 1/3 lượng tiêu thụ năng lượng tại châu Âu và hơn 25% lượng phát thải khí nhà kính, trong đó vận tải hàng không là nguồn gây ô nhiễm hàng đầu.

Trong bối cảnh gia tăng tình trạng khẩn cấp môi trường, các nhà chức trách châu Âu và các quốc gia thành viên đang chịu áp lực để tìm ra sự cân bằng giữa lợi ích của doanh nghiệp, ưu tiên quốc gia và phúc lợi của công dân và hệ sinh thái trong hoạt động vận tải.

 Theo Ủy ban châu Âu gần 50% đầu tư cho giao thông lại tập trung vào những ngành gây ô nhiễm môi trường như vận tải đường bộ và hàng không. Các thành phố lớn tiếp xúc với nguy cơ ô nhiễm không khí và tiếng ồn ngày càng tăng. Theo số liệu từ Cơ quan Môi trường châu Âu, ước tính khoảng 400.000 ca tử vong sớm mỗi năm do ô nhiễm không khí mà một phần không nhỏ là từ khí thải của các phương tiện vận tải. Trong khi đó, EU- với thế mạnh về công nghệ nguồn, cần đi tiên phong trong những thay đổi tích cực và thúc đẩy các giải pháp bền vững về môi trường tối ưu hóa các phương án giao thông và sản xuất, sử dụng các phương tiện vận tải thân thiện hơn với môi trường. Hơn nữa, đầu tư công và tư nhân vào công nghệ thông minh trong lĩnh vực vận chuyển đang trở nên phổ biến ở EU nhằm giảm thiểu ô nhiễm, tiết kiệm nhiên liệu và giảm rủi ro, tai nạn trong lưu thông.

Chuỗi cung ứng của ngành công nghiệp xe tải cũng đang điều chỉnh nhanh chóng với các dây chuyền xe điện hiện đại. Xu hướng điện khí hóa trong các dòng xe thương mại đang tiếp tục làm thay đổi thị trường vận tải tại EU.

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

Thỏa thuận thương mại tự do giữa EU và Nhật Bản dự kiến sẽ thúc đẩy những dòng thương mại và logistics tương ứng giữa hai thị trường:j

Tháng 7/2018, EU và Nhật Bản đã ký kết một thỏa thuận tự do thương mại nhằm tăng cường thương mại giữa hai bên trong bối cảnh căng thẳng thương mại toàn cầu gia tăng. Hai bên đã đạt được thỏa thuận nguyên tắc tại Hội nghị thượng đỉnh Nhật Bản - EU tháng 7/2017 và nhất trí được thỏa thuận cuối cùng vào tháng 12/2017.

Theo các nội dung trong thỏa thuận, Nhật Bản sẽ xóa bỏ thuế đối với 94% tất cả hàng nhập khẩu từ EU, bao gồm 82% các sản phẩm nông, ngư nghiệp. Điều này sẽ giúp phomát, rượu vang và thịt lợn của EU có giá rẻ hơn trên thị trường Nhật Bản.

Về phần mình, EU sẽ xóa bỏ thuế đối với 99% hàng nhập khẩu từ Nhật Bản. EU cũng sẽ xóa bỏ thuế đối với các sản phẩm chủ lực của Nhật Bản như đối với ôtô là sau 8 năm và tivi là sau 6 năm kể từ khi thỏa thuận tự do thương mại có hiệu lực.

Sau khi ký kết, Nhật Bản và EU thuyết phục để cơ quan lập pháp  hai bên phê chuẩn với mục tiêu thỏa thuận này có hiệu lực vào cuối tháng 3/2019 - thời điểm dự kiến Anh sẽ chính thức rời EU.

Thỏa thuận tự do thương mại Nhật Bản - EU sẽ tạo ra một trong những khối kinh tế lớn nhất thế giới, chiếm khoảng 30% GDP toàn cầu với khoảng 600 triệu dân.

Ngoài ra Nhật Bản và EU dự kiến còn ký kết hiệp định đối tác chiến lược để làm cơ sở cho việc tăng cường hợp tác song phương trên một loạt vấn đề song phương và đa phương như vấn đế an ninh, tội phạm mạng và biến đổi khí hậu.

Thỏa thuận thương mại tự do giữa EU và Nhật Bản dự kiến sẽ thúc đẩy những dòng thương mại và logistics tương ứng giữa hai thị trường giá trị cao này. Dự kiến, các tuyến bay, tuyến hàng hải giữa hai khu vực sẽ có được lợi ích trực tiếp từ thỏa thuận này.

EU đạt được thỏa thuận về sử dụng năng lượng tái tạo. Thỏa thuận này dự kiến sẽ tác động lớn đến ngành vận tải, vốn sử dụng nhiều năng lượng nhất trong nền kinh tế.

Theo thỏa thuận, vào năm 2030, [năng lượng tái tạo](https://vtv.vn/nang-luong-tai-tao.html) sẽ chiếm 32% thay vì tỷ lệ 27% đưa ra trước đó. Trong đó, ít nhất 14% nhiên liệu sử dụng cho hoạt động vận tải phải là nguồn năng lượng tái tạo.

Thỏa thuận trên hứa hẹn sẽ giúp EU đạt các mục tiêu đề ra trong Thỏa thuận Paris về ứng phó với biến đổi khí hậu, tạo thêm việc làm.

Theo Thỏa thuận Paris được ký kết năm 2015, EU cam kết cắt giảm 40% khí thải gây hiệu ứng nhà kính vào năm 2030 so với mức năm 1990. Ngoài ra, tỷ lệ năng lượng tái tạo chiếm 27% tổng năng lượng sử dụng.

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

Số hóa hoạt động vận tải, logistics và khả năng kết nối xuyên biên giới giữa các nước thành viên

Liên minh châu Âu đang nỗ lực tạo điều kiện cho các cuộc thảo luận giữa các bên liên quan, cung cấp hướng dẫn và đảm bảo việc bảo vệ dữ liệu cá nhân trong quá trình số hóa hoạt động vận tải và logistics, nhằm củng cố ngành logistics của khu vực và đảm bảo lợi thế cạnh tranh so với các đối thủ Hoa Kỳ và Trung Quốc đang nổi lên.

Ngày nay, chuỗi giá trị dữ liệu kỹ thuật số châu Âu vẫn được đánh giá là chìa khóa tương quan lực lượng của lĩnh vực logistics và vận tải trong khu vực, thậm chí tạo thành một trụ cột cho các chương trình phát triển trong tương lai. Tuy nhiên, cuộc cách mạng 4.0 buộc ngay cả các nhà sản xuất và sở hữu công nghệ nguồn phải mở rộng nhanh chóng và thích ứng với sự vận động của công nghệ hiện đại.

Ủy ban châu Âu đang sử dụng một số biện pháp, chính sách để hỗ trợ việc chuyển đổi sang các phương thức vận tải tự động, cụ thể là:

+ Thiết lập các hành lang xuyên biên giới 5G của châu Âu để thử nghiệm và triển khai các công nghệ mới trong vận tải;

+ Nghiên cứu và thương mại hóa các công nghệ liên quan

Các nỗ lực pháp lý nhằm ‘Xây dựng nền kinh tế dữ liệu châu Âu’ và đối với nguyên tắc thị trường kỹ thuật số chung nhất, trong đó có lĩnh vực giao thông và logistics, thể hiện tầm nhìn của Liên minh châu Âu về một thị trường năng động và hiệu quả.

Sự ra đời của các dòng xe tự lái và các thiết bị tự động có khả năng tương tác trong toàn bộ chuỗi cung ứng là mục tiêu hướng tới của cả khối công và tư. Những nỗ lực đã được thực hiện trong các lĩnh vực khác nhau như Bàn tròn về Kết nối và Tự động Lái xe, Nhóm Cấp cao GEAR 2030 và Hệ thống Giao thông Vận tải Hợp tác Thông minh (C-ITS), trong đó có việc thành lập Liên minh Viễn thông Ô tô Châu Âu (EATA), một diễn đàn hợp tác của ngành công nghiệp kỹ thuật số và viễn thông với các nhà sản xuất xe và nhà cung cấp của họ.

Ngoài ra, Ủy ban châu Âu giúp thiết lập các hành lang xuyên biên giới để thử nghiệm và triển khai kết nối, điều khiển tự động các phương tiện giao thông vận tải. Năm ngoái, 27 quốc gia thành viên EU cũng như Na Uy và Thụy Sĩ đã ký một thỏa thuận ủng hộ sáng kiến ​​này nhằm đánh giá tốt hơn khả năng phối hợp giữa các chức năng tự động hóa và công nghệ kết nối.

Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha đã ký một thỏa thuận về hai "hành lang" chung giữa Vigo và Porto và giữa Evora và Mérida. Bulgaria, Hy Lạp và Serbia tuyên bố hợp tác trên hành lang Thessaloniki - Sophia - Belgrade. Các nước thành viên khác cũng đang hợp tác để thống nhất về các hành lang thử nghiệm xuyên biên giới 5G khác.

Một số nhà vận tải lớn của EU đã rút khỏi thị trường Iran do lo ngại các lệnh trừng phạt từ phía Hoa Kỳ

Trong tháng 7/2018, một số nhà vận tải lớn của EU đã phải tạm ngừng giao dịch với Iran để tránh những rủi ro có thể phát sinh do lệnh trừng phạt từ phía Hoa Kỳ. Công ty CMA CGM của Pháp, hiện đang điều hành đội vận chuyển container lớn thứ 3 thế giới với hơn 11% công suất toàn cầu, cho biết họ sẽ ngừng dịch vụ đối với Iran do họ không muốn vi phạm các quy định.

* 1. **Vận chuyển đường sắt**

Vận đơn và hồ sơ điện tử cho các lô hàng vận chuyển giữa EU và các đối tác sẽ tạo ra những thay đổi lớn cho ngành vận tải đường sắt và sẽ có tác động trực tiếp đến ít nhất 216 công ty vận tải đường sắt và công ty vận tải. Các yêu cầu về chức năng và kỹ thuật đã được hoàn thành vào tháng 1 năm 2017. Với việc thiết lập Raildata, nền tảng CNTT đã sẵn sàng cho việc điện tử hóa các hồ sơ hàng hóa vận chuyển ra và vào EU.

 Các ghi chú gửi hàng điện tử cũng có thể được sử dụng việc phối hợp giữa nhà điều hành đường sắt và nhà quản lý cơ sở hạ tầng (đường ray, nhà ga…). Tuy nhiên, nhiều nội dung vẫn phải tuân theo các cuộc đàm phán. EU đã đề xuất những sửa đổi đối với Bộ luật Hải quan, sẽ tác động trực tiếp đến hoạt động vận chuyển hàng hóa giữa EU với các nước khác. Hơn nữa, trong luồng thông tin từ doanh nghiệp đến các cơ quan quản trị ngành, một số cơ quan hành chính vẫn yêu cầu tài liệu giấy.

Ở cấp độ B2B, việc triển khai đã bắt đầu với một số người tiên phong áp dụng phiên bản điện tử vào lúc này. Các lưu ý gửi hàng điện tử có thể được sử dụng theo hai cách: (i) thông qua một ngân hàng dữ liệu tập trung được quản lý bởi Raildata; hoặc (ii) các bên có thể chọn thực hiện ghi chú điện tử trên cơ sở song phương. Một số đơn vị logistics tiên phong đã triển khai các công nghệ mới này gồm có: DB Cargo và các công ty con, SNCF, Công ty đường sắt Séc, GreenCargo, Lineas Captrain, SBB Cargo, RCA và Mercitalia.

Tuy nhiên, công nghệ này đi kèm với các thủ tục mới, và những yêu cầu đầu tư vào các công cụ CNTT. Nhiều công ty vận chuyển hàng hóa đường sắt hiện chưa sẵn sàng cho các khoản đầu tư lớn do tình hình tài chính của họ chưa thực sự khả quan. Hơn nữa, theo nhận định của các chuyên gia, các doanh nghiệp logistics sẽ chỉ bắt đầu đầu tư khi phiên bản điện tử được áp dụng trên quy mô rộng hơn và các cơ quan chức năng đã cơ bản kiểm soát được những rủi ro liên quan trong quá trình chuyển đổi từ các hồ sơ bằng giấy sang phiên bản điện tử.

Một nội dung khác là quan điểm của các tòa án các quốc gia thành viên về các tranh chấp, các vụ kiện liên quan đến gửi hàng điện tử. Các ghi chú điện tử về gửi hàng có thể là một bằng chứng về hợp đồng, nhưng mức độ công nhận của tài liệu như vậy rất khác nhau giữa các tòa án ở các quốc gia khác nhau. Ủy ban EU hiện đang cố gắng hài hoà hóa các quy định này để theo kịp sự vận động của thị trường, nhưng thực tế đây là một vấn đề hết sức phức tạp, bởi hàng hóa được vận chuyển qua biên giới nhiều quốc gia và các vấn đề an ninh mạng cần được kiểm nghiệm thêm.

Tài liệu vận chuyển hàng hóa điện tử được áp dụng trong phạm vi quyền hạn của khu vực được Công ước chi trả liên quan đến Vận chuyển Quốc tế bằng Đường sắt (COTIF) với phạm vi châu Âu, Maghreb và ở Trung Đông. Tuy nhiên, CIT hiện đang mở rộng phạm vi hoạt động của mình để bao gồm cả việc vận chuyển giữa châu Âu và Trung Quốc.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Brexit tiếp tục là mối quan tâm lớn của các công ty vận tải đường bộ của châu Âu. Một số thậm chí còn quan ngại nguy cơ các tuyến vận tải truyền thống có thể bị xáo trộn và thời gian trì hoãn các kế hoạch kinh doanh mới sẽ khiến chi phí vận tải đường bộ tăng đáng kể so với trước đây.

Mối quan tâm thứ hai là các yêu cầu đổi mới về công nghệ và môi trường, trong bối cảnh phong trào “tiêu dùng xanh”, “sản xuất xanh”, “vận chuyển xanh” đang lên cao tại EU. Châu Âu là khu vực tiên phong cho sự phát triển công nghệ của ngành vận tải đường bộ trên toàn cầu với những sáng kiến quan trọng trong việc cải thiện công nghệ cả ở khía cạnh phương tiện vận tải và quản lý hệ thống. Vai trò của vận tải đường bộ rất quan trọng trong nền kinh tế châu Âu với hơn 75% cước vận chuyển trong lục địa di chuyển bằng đường bộ và xu hướng này có thể được duy trì trong dài hạn.

Đây cũng là thị trường công nghệ nguồn quan trọng trong lĩnh vực vận tải, ba trong số các OEM vận tải đường bộ lớn nhất thế giới, cụ thể là Daimler, Volvo và nhóm VW đã thống trị thị trường xe tải toàn cầu với quy mô và quy mô hoạt động cùng với lợi thế công nghệ. Mức đăng ký xe hạng trung và hạng nặng (MHCV) tại EU vẫn duy trì trong năm 2017, ở mức tương đương với năm 2016 với các dự báo cho thấy xu hướng tương tự có thể được duy trì trong năm 2018 với mức đăng ký mới chỉ ở mức trên 300.000 đơn vị.

Ngành công nghiệp vận tải tiếp tục đi đầu trong công nghệ nguồn (OEM), trong giai đoạn chuyển đổi với nhiều bất ổn và gián đoạn gây nhiễu có khả năng được duy trì trong trung hạn.

 Tập trung vào các công nghệ CASE (Kết nối, Tự chủ, Chia sẻ & Dịch vụ và Điện) tiếp tục là cốt lõi của xu hướng này với các OEM tiếp tục tích hợp một loạt các cảm biến, thiết bị và công nghệ. công nghệ dẫn đầu cuộc cách mạng. Trận chiến dành cho xe tải điện đang trở nên khốc liệt với 2 nhà sản xuất xe tải lớn nhất thế giới, cụ thể là Daimler & Volvo xếp hàng các phiên bản điện của mẫu xe tải hàng đầu của họ để đảm nhiệm những công ty mới nhất và những người khởi nghiệp. sản xuất xe tải điện quy mô toàn diện từ năm 2021.

 Daimler đã xây dựng phiên bản điện tử của xe tải hạng nặng Actros (eActros) cho Châu Âu và eCascadia, công ty dẫn đầu thị trường tại thị trường Mỹ loại 8.

Volvo đã nhanh chóng công bố các mẫu cho phân khúc xe tải điện hạng trung, với các mô hình FL và FE mới cho châu Âu.

Tập đoàn VW, được đại diện bởi MAN & Scania ở châu Âu, đã cấu trúc và định hình kinh doanh vận tải đường bộ của mình với thương hiệu kỹ thuật số RIO độc lập của nhà sản xuất, tập trung vào lĩnh vực giao thông và logistics và kế hoạch niêm yết thị trường vốn ngắn hạn.

Chuỗi cung ứng của ngành công nghiệp xe tải cũng đang tăng tốc nhanh chóng với các dây chuyền xe điện hiện đại. Xu hướng điện khí hóa trong các dòng xe thương mại đang tiếp tục làm thay đổi thị trường vận tải tại EU.

* 1. **Vận chuyển đường biển và** **cảng biển**
		1. Tình hình chung:

Các cảng trung tâm của Bắc Âu đang báo cáo tăng trưởng khối lượng kỷ lục, với cảng Antwerp đạt công suất tối đa. Tuy nhiên, tình trạng ách tắc cục bộ do quá tải cũng dẫn đến chậm trễ kéo dài đối với các lô hàng khi các container chuyển từ các cảng biển sâu đến các điểm đến nội địa.

Khối lượng cao đang đặt áp lực lên mạng vận tải đa phương thức, kéo theo sự chậm trễ ở cả các đường sắt, tắc nghẽn đường, và tắc nghẽn sà lan. Trong điều kiện đó, các chủ hàng được khuyến nghị nên điều chỉnh lịch trình cho phù hợp và có những đàm phán bổ sung để tránh bị phạt do chậm giao hàng.

* + 1. Tình hình một số cảng lớn tại EU:

**Cảng Antwerp**

Cảng Antwerp là cảng lớn thứ hai ở châu Âu về khối lượng vận chuyển hàng hóa. Nằm trên bờ phải của sông Scheldt, cách biển Bắc khoảng 88km về phía đông nam, đây là một trong những cửa ngõ chính của châu Âu ra biển. Cảng hiện thuộc sở hữu và chịu sự điều hành của công ty cảng Antwerp.

Nằm ở vị trí chiến lược Trung và tây bắc châu Âu kết nối với các cảng lớn khác của châu Âu ở trung tâm của châu Âu về phía tây bắc, Cảng có thể đón nhận các tàu chở hàng rời capesize cỡ lớn.

Cảng Antwerp là cảng tổng hợp có khả năng bốc xếp và lưu trữ tất cả các loại sản phẩm. Antwerp cũng là cảng bốc xếp hàng đóng kiện dẫn đầu châu Âu và là nơi hoạt động của hơn 200 công ty giao nhận chuyên xử lý các hàng hoá đóng kiện, bao gồm thép, lâm sản, trái cây …Cảng được trang bị 1.474 bồn chứa để lưu trữ 3.600.000 mét khối hàng hóa lỏng. Hàng container được giao nhận tại các cảng container chuyên dụng. Ngoài ra, hàng rời được bốc xếp tại cảng bao gồm than đá, quặng sắt, kim loại màu, xi măng, khoáng chất, phân bón, đất sét cao lanh. Cảng cũng đã mở rộng thêm bến cảng xếp dỡ xe hơi và xe tải.

Các dịch vụ khác tại cảng bao gồm lưu kho và logistic, lai dắt, hoa tiêu, neo đậu các dịch vụ giá trị gia tăng như đóng gói lại, ghi nhãn và kiểm soát chất lượng.

Nhờ lưu lượng container tăng nên cảng Antwerp đã đạt kết quả kinh doanh tốt trong 6 tháng đầu năm. Theo đó, cảng đã xử lý tổng cộng 118,6 triệu tấn hàng, tăng 6,5% so với cùng kỳ năm 2017, trong đó phân khúc hàng container là động lực tăng trưởng chính với mức tăng trưởng 8,2% so với cùng kỳ năm 2017, đạt 66,3 triệu tấn, tương đương với 5,6 triệu TEU. Trong đó mức tăng kỷ lục đạt được trong tháng 5/2018 với 1 triệu TEU. Khối lượng hàng rời khô tăng 3,1%.

7210 tàu đã cập cảng Antwerp trong 6 tahngs đầu năm, tăng 1% so với cùng kỳ năm ngoái. Tổng tải trọng của các tàu cập cảng tăng 0,3% lên mức 208 GT.

Tăng trưởng hàng hóa qua cảng đạt được ở cả dòng hàng xuất khẩu và dòng hàng nhập khẩu, trong đó giao thương trong châu Âu tăng mạnh nhất (14,2%). Tuy nhiên cần lưu ý là mức tăng này một phần do cùng kỳ ngoái hoạt động của cảng bị gián đoạn cho thiếu hụt lao động tạm thời.

**Cảng Rotterdam**

Lượng hàng hóa qua cảng Rotterdam đã sụt giảm trong nửa đầu năm 2018, với 232,8 triệu tấn, thấp hơn 2,2% so với sáu tháng đầu năm 2017. Tuy nhiên, mức xử lý hàng hóa container, phân khúc ưu tiên chiến lược của cảng, tăng 5,9% (tính theo tấn) và tăng 6,2% về TEU) so với 6 tháng đầu năm 2017, .

Thị phần của Rotterdam so với các cảng khác trong phạm vi Hamburg-Le Havre tăng từ 30,9 phần trăm trong quý đầu tiên của năm 2017 lên 31,2 phần trăm trong cùng kỳ năm nay. Tuy nhiên, sự gia tăng trong xử lý container đã không bù đắp cho sự sụt giảm của lượng của hàng rời (khô và ướt).

Những hàng hóa có lượng lưu thông qua cảng giảm gồm có than, dầu thô và các sản phẩm dầu mỏ như dầu nhiên liệu. Nguyên nhân gồm có: việc đóng cửa các nhà máy điện đốt than, sản xuất năng lượng thấp hơn bởi các nhà máy vẫn còn hoạt động và giảm lưu lượng của các cuộn cho ngành công nghiệp thép.

Trong khi đó, một số mặt hàng có mức tăng mạnh, tiêu biểu như khí ga tự nhiên LNG, tăng hơn gấp đôi so với sản lượng thông qua cảng vào cùng kỳ năm ngoái.

Tình hình tài chính của cảng đã ổn định trong nửa đầu năm 2018. Doanh thu từ phí cảng giảm nhẹ nhưng thu nhập từ cho thuê kho bãi tăng nhẹ. Tuy nhiên, kế hoạch kinh doanh của cảng vẫn còn phải tiếp tục điều chỉnh bởi nến nay chưa ai có thể chắc chắn liệu các cuộc đàm phán giữa Liên minh châu Âu và Vương quốc Anh sẽ dẫn đến một thỏa thuận thương mại mới sau Brexit.

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

Lưu thông hàng hóa tại một số hãng hàng không lớn của châu Âu đã giảm trong tháng 6/2018, một mặt do mức lưu thông cùng kỳ năm ngoái ở mức cao, mặt khác do sự suy giảm chung về thương mại trên các tuyến đường chính.

Tập đoàn vận chuyển hàng hóa lớn nhất châu Âu, Lufthansa, đã chứng kiến sự sụt giảm 0,6% trong tháng 6/2018 xuống còn 913 triệu tấn hàng. Đây là lần đầu tiên trong năm nay hãng hàng không này đã giảm lưu lượng hàng hóa.

Theo số liệu cập nhật của IATA, tăng trưởng nhu cầu đối với dịch vụ vận chuyển của các hãng hàng không châu Âu đã chậm lại trong những tháng gần đây, phản ánh sự suy giảm ở các tuyến thương mại Bắc Mỹ và châu Á.

IAG Cargo cũng có kết quả tương tự, với lượng hàng vận chuyển giảm 4,3% trong tháng 6/2018 so với cùng kỳ năm ngoái xuống còn 458 triệu tấn hàng tấn, dẫn đầu bởi sự sụt giảm tại British Airways. Đây là mức giảm phần trăm lớn nhất theo năm do. Tính chung sáu tháng đầu năm 2018 khối lượng hàng hóa vaanj chuyển đã giảm 0,6%.

Ngược lại, Air France KLM có mức vận tải hàng hóa tăng trong tháng, tăng 3,2% so với cùng kỳ năm trước, đạt 723 triệu tấn. Đây là mức cao nhất trong năm nay và so sánh với mức giảm 1,4% trong sáu tháng đầu năm 2018. Trong những năm gần đây hãng hàng không này đã giảm đội tàu bay chở hàng của mình.

Hãng hàng không Phần Lan Finnair cũng có khối lượng hàng hóa giảm 0,5% trong tháng 6/2018 xuống còn 88 triệu tấn, trong khi công suất tăng 19% do sử dụng máy bay lớn hơn. Kết quả là, hệ số tải hàng hóa giảm xuống 60,3% so với 71,8% lần này vào năm ngoái

Các hãng hàng không giá rẻ (LCC) đang dần thâm nhập vào các tuyến Á- Âu châu, với 9 tuyến bay bận rộn thay vì chỉ có 2 tuyến vào giữa năm 2015. Ít nhất ba LCC đang chuẩn bị gia nhập các tuyến bay Á-Âu trong hai năm tới là WOW, AirAsia X và Lion. WOW sẽ trở thành LCC thứ sáu trên thị trường châu Á-châu Âu trong tháng 12 năm 2018 khi hãng ra mắt các dịch vụ từ Reykjavik đến Delhi. Thai AirAsia đang xem xét triển khai các dịch vụ đến Đông Âu vào năm 2019 trong khi Thai Lion Air đang hướng tới các dịch vụ đến Tây Âu vào năm 2020.

Tuy nhiên, LCC chỉ chiếm 2% công suất các tuyến bay giữa châu Á - châu Âu và không có khả năng chiếm hơn 5% thị phần trong tương lai gần. Cạnh tranh khốc liệt từ các hãng hàng không với dịch vụ đầy đủ, bao gồm các hãng hàng không vùng Vịnh và giá nhiên liệu tăng khiến thị trường châu Á-châu Âu trở thành một thách thức lớn đối với những hãng bay giá rẻ.

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

Báo cáo của các đại lý cho thấy các chủ hàng đều phải chuẩn bị các phương án cho những gián đoạn về dịch vụ và chi phí gia tăng do kéo dài thời gian lưu kho tại biên giới để làm thủ tục hải quan do tacsc động của Brexit.

 Các nhà máy của Anh đang thiết lập các trung tâm phân phối ở châu Âu để đảm bảo rằng họ có thể duy trì doanh số bán hàng trên sau Brexit.

Thị trường lao động kho bãi tại EU cũng có những biến động trong tháng. Áp lực của việc quản lý kho (nhập, xuất, khắc phục lỗi, nhận lại hàng đã bán…) trong các kho phục vụ thương mại điện tử đang khiến công việc kém hấp dẫn hơn. Nhu cầu lao động nhân gia tăng khi thương mại điện tử tiếp tục phát triển phổ biến trên toàn châu Âu - và các kho thực hiện các đơn đặt hàng trực tuyến có xu hướng tốn nhiều lao động hơn mức trung bình

Phần lớn các cơ sở trên khắp châu Âu vẫn chưa tự động hóa. Đây là vấn đề lớn khi nhiều thị trường châu Âu đang đối mặt với vấn đề thiếu lao động, với dân số trong độ tuổi lao động dự kiến sẽ giảm ở các nước như Đức, Ba Lan và Tây Ban Nha từ nay đến năm 2031.

Để khắc phục tình trạng trên, các nhà khai thác kho tại Đức và Scandinavia, nhiều khả năng sẽ đẩy mạnh hơn nữa tự động hóa hơn so với các công ty trung tâm tại Trung Âu và Đông Âu của họ do chi phí lao động tại Tây Âu và Bắc Âu ngày càng tăng cao, chi phí không gian cho kho bãi cũng tăng lên gây áp lực cho việc phải tối ưu hóa các nguồn lực trong một không gian và số lượng lao động hạn chế. Giải pháp AutoPiQ của Swisslog cung cấp các robot có khả năng tương tác cao với con người. Trong khi đó, robot của Sawyer của DHL có khớp nối cánh tay và móc hút để giúp đóng gói sản phẩm. Tuy nhiên, không ít phân đoạn trong hoạt động logistics sẽ vẫn cần đến lao động con người. Do đó, theo đánh giá của các chuyên gia, khả năng tương tác giữa robot và con người sẽ quyết định hiệu suất của các kho hàng trong thời gia tới.

Trelleborg- công ty sản xuất lốp xe nâng hàng đầu thế giới, có trụ sở chính tại Thụy Điển, đã khánh thành trung tâm logistics châu Âu mới của mình để xử lý vật liệu và lốp và tổ hợp văn phòng thương mại Benelux mới tại Evergem, Bỉ. Các cơ sở bao gồm một kho hàng rộng 3.048ft² (10.000m²) cùng với các văn phòng để phục vụ hoạt động thương mại Benelux. Năm 2002, Trelleborg chuyển sản xuất lốp xe sang Sri Lanka nhưng giữ Evergem là trung tâm hậu cần cho việc xử lý vật liệu và lốp xây dựng ở châu Âu và Trung Đông, phục vụ hơn 50 quốc gia châu Âu và khách hàng chủ chốt trong khu vực.

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:

**Triển lãm Ngành Giao thông vận tải & Logistics tại Warsaw, Ba Lan (6-8 tháng 11 năm 2018)**

Triển lãm TransLogistica Poland lần thứ 6 là sự kiện dành cho tất cả mọi người chuyên nghiệp trong lĩnh vực giao thông vận tải, giao nhận và hậu cần, cũng như cho tất cả các nhà sản xuất và nhà phân phối sử dụng hoặc tìm kiếm dịch vụ vận tải và hậu cần.

Triển lãm năm 2017 đã thu hút 190 nhà triển lãm và 6.050 người tham gia từ 34 quốc gia.

Vào ngày 6-8 tháng 11 năm 2018 tại EXPO XXI Warsaw, Pradzynskiego 12/14 St., các công ty sẽ giới thiệu sản phẩm của họ trong các danh mục sau: vận tải đa phương thức; vận tải, giao nhận, hậu cần; cổng và thiết bị đầu cuối; nền tảng trao đổi hàng hóa; thẻ nhiên liệu; CNTT & viễn thông; hệ thống thu phí; dịch vụ hải quan, tư vấn thuế, bảo hiểm và tài chính.

Chương trình hội nghị của triển lãm, sẽ thảo luận về các vấn đề liên quan đến việc vận chuyển đến CIS, Trung Đông và châu Á, ý tưởng về Con đường tơ lụa mới và sự an toàn trong vận chuyển vật liệu nguy hiểm. Ngoài ra, còn có nhiều cuộc họp kinh doanh được sắp xếp trước với đại diện của các công ty sản xuất, phân phối và bán lẻ - mạng phân phối.

Để tìm hiểu chi tiết và đăng ký tham gia, vui lòng truy cập: [www.trans-poland.pl](http://www.trans-poland.pl)

**Chuỗi hội nghị và triển lãm đa phương thức châu Âu**:

Intermodal Europe 2018 sẽ diễn ra vào ngày 6-8 tháng 11 năm 2018 tại AHOY Rotterdam (Hà Lan), quy tụ 6.500 hãng trên toàn thế giới trong ba ngày.

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 vận tải đa phương thức, bao gồm tất cả các lĩnh vực vận chuyển container và logistics trên đường bộ, đường sắt và đường biển. Đây sẽ là một diễn đàn công nghiệp quan trọng với sự tham gia của các diễn giả, các nhà đầu tư, các chủ hàng và các công ty dịch vụ chất lượng cao.

Intermodal Europe tạo cơ hội gặp gỡ và kinh doanh với các nhà cung cấp hàng đầu thế giới, khám phá những cải tiến và công nghệ mới nhất, gia nhập mạng lưới dịch vụ và tiếp cận thông tin về những thách thức và cơ hội trong thị trường vận tải container hiện nay.

Intermodal Europe tạo cơ hội gặp gỡ với hơn 6.500 chuyên gia vận chuyển container toàn cầu, kết nối giao thương, xây dựng nhận thức về thương hiệu và phát triển mối quan hệ với khách hàng và các đồng nghiệp trong ngành.

Để tìm hiểu chi tiết và đăng ký tham gia, vui lòng truy cập https://www.intermodal-events.com/en/home.html