**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 11/2018**

**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](#_Toc532291157)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics*** 2](#_Toc532291158)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng*** 5](#_Toc532291159)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 6](#_Toc532291160)

[***2.1.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 6](#_Toc532291161)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 9](#_Toc532291162)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường thủy và cảng*** 10](#_Toc532291163)

[***2.4.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 14](#_Toc532291164)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:** 16](#_Toc532291165)

[***3.1.*** ***Kho bãi và tài sản logistics:*** 17](#_Toc532291166)

[***3.2.*** ***Giao nhận:*** 18](#_Toc532291167)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Trước thềm năm mới 2019, các chuyên gia logistics quốc tế đánh giá lĩnh vực logistics của EU đang đứng trước những thay đổi lớn do tác động của những yếu tố nổi bật như:

* Các đàm phán về Brexit và quá trình thực thi;
* Điều chỉnh dòng thương mại và đầu tư trên thế giới do tác động của căng thẳng thương mại giữa Mỹ và các nước đối tác thương mại lớn;
* Nỗ lực đi tiên phong về phát triển giao thông và logistics xanh tại châu Âu, một mặt được hỗ trợ bởi công nghệ, mặt khác đang phải đối mặt với những áp lực xã hội, tiêu biểu như các bất đồng xoay quanh thuế nhiên liệu, thuế bảo vệ môi trường;
* Chi phí nhân công vẫn tiếp tục tăng, trong lĩnh vực đường bộ và áp lực tương tự đối với đường sắt và đường hàng không, khi các cuộc biểu tình đòi tăng lương có thể dễ dàng tái diễn trong bối cảnh hiện nay tại EU;
* Thách thức đạt được được thống nhất trong các chương trình nghị sự về phát triển hạ tầng giao thông, logistics khi bắt đầu phát sinh các bất đồng về vốn đầu tư;
* Sự tham gia của cộng đồng các nhà đầu tư quốc tế vào lĩnh vực logistics tại EU, trong đó tiêu biểu là các nhà đầu tư đến từ Đông Bắc Á và Mỹ, đặt các nước EU trước các lựa chọn khó khăn về động lực tăng trưởng và tính ổn định của hệ thống.

Tuy nhiên, xét một cách khách quan, mặc dù nền kinh tế Mỹ đã có một năm 2018 tăng trưởng tốt và khu vực châu Á- Thái Bình Dương trở nên hấp dẫn hơn với các nhà đầu tư, thì đến nay, các đánh giá của quốc tế vẫn cho rằng EU là khu vực quan trọng cho những tiên phong trong công nghệ và các xu hướng mới trong logistics của thế giới. Đặc biệt, họ có các nền tảng hạ tầng, pháp lý và kinh doanh vững chắc hơn.

Về cơ bản, các nhà cung cấp dịch vụ logistics của EU đang hoạt động tốt ở cấp độ toàn cầu chứ không chỉ là cấp độ khu vực. Hầu hết các nhà cung cấp dịch vụ logistics lớn nhất thế giới đều có trụ sở tại châu Âu; sáu quốc gia trong số 10 quốc gia có thành tích logistic hàng đầu toàn cầu là các quốc gia thành viên EU. Tuy nhiên, hiệu suất khác nhau giữa các quốc gia thành viên. Trong khi Đức có thứ hạng cao nhất thế giới, mức trung bình của EU là 3,56.

Một số doanh nghiệp lớn có quy mô toàn cầu hơn đang phát triển các trung tâm logistics ứng dụng công nghệ ưu việt của riêng họ, nhưng một số lượng lớn các công ty nhỏ hơn vẫn sẽ xem xét việc thuê ngoài một số nhu cầu trong chuỗi cung ứng của họ. Do đó thị trường cấp dịch vụ logistics của bên thứ ba hay cấp độ 3 (3PL) vẫn được cho là động lực tăng trưởng chính. Các cấp độ cao hơn như 3PL, 4PL phù hợp với các công ty có mạng lưới tốt trong khu vực và toàn cầu. Tuy nhiên, đây cũng là lĩnh vực mà các doanh nghiệp start-ups trong lĩnh vực công nghệ EU hướng tới.

Đặc biệt, thị trường 3PL của Đức đã nhận ra những cơ hội này, với các nhà cung cấp như Fiege và Hermes đang làm rất tốt, với các chính sách thu hút các nhà bán lẻ trực tuyến Hoa Kỳ đang có kế hoạch chuyển sang thị trường châu Âu.

Thị trường thương mại điện tử Châu Âu dự kiến sẽ mở rộng trong bối cảnh phát triển hơn nữa về bán hàng đa kênh được cung cấp bởi các nhà bán lẻ truyền thống và mở rộng các cửa hàng trực tuyến play thuần túy.

Trong khi mua hàng trực tuyến vẫn chỉ chiếm khoảng 4% doanh số bán lẻ tại EU, thương mại điện tử là một trong những thị trường phát triển nhanh nhất với khoảng 70% là đóng góp của Đức, Anh và Pháp. Ngoài ra, trong 2 năm trở lại đây sự tăng trưởng đáng chú ý ở thị trường Đông Âu đã giúp cho thương mại và logistics nội khối phát triển hơn.

Trong các xu hướng mới của logistics, quản lý tài nguyên di động (MRM) có thể hỗ trợ quản lý logistics châu Âu bằng cách kết hợp các công nghệ như viễn thông, định tuyến và lập lịch, bên cạnh rủi ro và tuân thủ chính sách trong một nền tảng duy nhất, cho phép các doanh nghiệp thuộc mọi quy mô và qua mọi biên giới, giao tiếp thông qua giao diện liền mạch. Điều này giúp logistics liên thông khi hoạt động trên nhiều biên giới, với các quy định khác nhau, vì những hiểu biết về MRM cho phép kiểm soát và đo lường tốt hơn về luật tuân thủ và an toàn chính.

**Nỗ lực giảm chi phí logistics tại EU**

Theo ước tính của các chuyên gia, với nền tảng hạ tầng tốt, nếu có những bứt phá trong khả năng kết nối hệ thống thì khoảng một nửa trong số các chi phí logistics của EU có thể được tiết kiệm. Điều này dựa trên phân tích về những trở về hành chính; chuỗi vận chuyển không hiệu quả, thiếu cơ sở hạ tầng giao thông và không hoàn thành thị trường vận tải nội bộ.

Gánh nặng hành chính và các thủ tục hải quan đặc biệt là một trong những rào cản chính đối với tính hiệu quả và nhanh chóng của logistics nói chung và vận tải xuyên biên giới nói riêng tại EU. Số hóa có thể tạo điều kiện thuận lợi cho các thủ tục hành chính thông qua việc thành lập nên được gọi là các cửa sổ đơn và thực hiện nguyên tắc 'chỉ báo cáo một lần'. Những vấn đề này sẽ được giải quyết trong Diễn đàn Giao thông và Vận tải Kỹ thuật số (DTLF) mới ra mắt gần đây.

Về cơ sở hạ tầng, khung TEN-T mới đã tăng gấp ba ngân sách và tập trung vào các cơ sở trung chuyển hiện đang thiếu liên kết để tạo ra một mạng lưới hành lang vận tải đa phương thức cho phép vận chuyển khối lượng lớn một cách hiệu quả.

Do chất lượng dịch vụ vận tải không đồng đều ở các phân khúc thị trường và các nước thành viên của EU, các thị trường mở và cạnh tranh có xu hướng cung cấp các dịch vụ tốt hơn và rẻ hơn và do đó việc hoàn thành Khu vực Giao thông Châu Âu duy nhất vẫn là một mục tiêu chính sách.

Cân đối giữa các phương thức vận tải và các mục tiêu về bảo vệ môi trường, an sinh xã hội cũng rất quan trọng. Hiện nay, đường bộ vẫn chiếm tới 70% vận chuyển của EU đồng thời cũng là bộ phận tập trung khoảng 70% các tác động tiêu cực đối với môi trường. Sự hài hòa của phép đo lượng khí thải carbon sẽ cho phép đo điểm chuẩn của các dịch vụ vận tải liên quan đến tính bền vững môi trường của chúng, đồng thời hợp lý hóa các quy trình và hoạt động kinh doanh.

Số hóa, công nghệ mới và dữ liệu lớn (big data) có khả năng thay đổi cách tổ chức và quản lý lưu lượng hàng hóa, tạo ra triển vọng kinh doanh và mở đường cho đổi mới, dịch vụ mới và mô hình kinh doanh.

Để tận dụng tốt hơn các cơ hội này, Ủy ban Châu Âu đã thiết lập nhiệm vụ thứ hai của Diễn đàn Giao thông và Vận tải Kỹ thuật số (DTLF). Diễn đàn đổi mới dự kiến sẽ triển khai các hoạt động của mình theo hướng cụ thể hóa các kết quả đạt được trong nhiệm kỳ trước, cũng như xác định và chuẩn bị cho các hành động liên quan khác trong vận tải và logistics, nhằm tạo ra giá trị gia tăng của EU và góp phần hoàn thành Thị trường đơn kỹ thuật số.

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

- Theo số liệu do Cơ quan thống kê Châu Âu (Eurostat ), tăng trưởng kinh tế của 19 quốc gia thành viên Khu vực sử dụng đồng euro (Eurozone) trong quý III/2018 đã giảm xuống còn 0,2% so với quý trước đó. Tỷ lệ lạm phát trong khu vực Eurozone ước lên 2,2% trong tháng 10/2018 từ 2,1% trong tháng 9/2018 và phù hợp với dự báo của thị trường. Đây là tỷ lệ lạm phát cao nhất kể từ tháng 12/2012 do giá các dịch vụ, năng lượng, thực phẩm chế biến và hàng công nghiệp tăng cao. Trong báo cáo kinh tế mới nhất của Ủy ban châu Âu, tăng trưởng Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của Eurozone được dự báo sẽ giảm từ mức 2,4% trong năm 2017, xuống 2,1% năm 2018 và 1,9% trong năm 2019.

- Nền kinh tế lớn nhất Eurozone là Đức đã suy giảm 0,2% trong quý III/2018, một phần do hoạt động xuất khẩu gặp khó khăn, phần khác do các hãng sản xuất ô tô lớn như Daimler và Volkswagen chậm nhận được chứng nhận xe ô tô phù hợp theo các quy tắc quy định mới về khí thải.

- Ngày 25/11/2018, Chủ tịch Hội đồng châu Âu Donald Tusk thông báo 27 nước thành viên EU đã chấp thuận Thỏa thuận rút khỏi EU và Tuyên bố Chính trị về quan hệ tương lai Anh - EU. Trong một báo cáo công bố vào tháng 8/2018, Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) dự báo tốc độ tăng trưởng kinh tế trung bình của 27 nước thành viên còn lại thuộc EU sẽ giảm khoảng 1,5% cho tới năm 2030, nếu Vương quốc Anh quay lại áp dụng các quy tắc của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) trong quan hệ kinh tế, thương mại với EU.

 EU đã công bố một loạt đề xuất về cải cách cơ chế giải quyết tranh chấp của WTO. Đây là những đề xuất mà EU đã nhất trí với Ấn Độ, Trung Quốc cùng một số quốc gia khác, với hy vọng thúc đẩy thương mại toàn cầu. Điều này được kỳ vọng sẽ hạn chế các gián đoạn hoạt động vận chuyển cũng như logistics.

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

Trong 25 năm qua, Ủy ban đã rất tích cực trong việc đề xuất tái cấu trúc thị trường vận tải đường sắt châu Âu và để củng cố vai trò của các phương thức vận tải khác. Những nỗ lực của Ủy ban đã tập trung vào ba lĩnh vực chính rất quan trọng để phát triển ngành vận tải đường sắt gồm: (1) mở cửa thị trường vận tải đường sắt để cạnh tranh, (2) cải thiện khả năng tương tác và an toàn của mạng lưới quốc gia và (3) phát triển hạ tầng giao thông đường sắt.

Việc xây dựng mạng lưới giao thông xuyên châu Âu (TEN-T), dựa trên sự kết nối và khả năng tương tác của các mạng lưới giao thông quốc gia, bao gồm cả đường sắt, có tầm quan trọng rất lớn đối với khả năng cạnh tranh kinh tế của EU và sự phát triển cân bằng và bền vững. Trong chương trình EU TEN-T, một số Điều phối viên châu Âu được giao nhiệm vụ tạo điều kiện thực hiện các dự án đường sắt đa quốc gia thuộc nhóm ưu tiên trong mạng lưới, bao gồm ERTMS.

Một trong những mục tiêu của EU dành cho ngành đường sắt là nâng cấp triển khai ERTMS trên 6 hành lang ERTMS vào năm 2020, bao gồm nhiều tuyến đường vận chuyển hàng hóa quan trọng. Sáu tuyến đường này chiếm khoảng 1/5 lưu lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của Châu Âu.

EU cũng đã thiết lập một mạng lưới đường sắt ưu tiên vận chuyển hàng hóa, thông qua việc thực hiện một số hành lang định hướng vận chuyển hàng hóa quốc tế.

*Chính phủ Đức đã chọn 29 dự án đường sắt được ưu tiên và thực hiện vào năm 2030, nhằm thúc đẩy ngành đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả, kết nối cao.*

Các hạng mục bao gồm nâng cấp đường ray, các biện pháp cho phép các đoàn tàu dài 740 mét chạy xuyên tuyến và những bước đầu tiên hướng tới thời gian biểu định kỳ của đường sắt quốc gia. Trước đó, Chính phủ Đức đã thông qua chương trình khuyến khích đối với việc giảm phí truy cập theo dõi cho các nhà khai thác vận tải hàng hóa đường sắt.

Tháng 11/2018, Bộ trưởng giao thông liên bang Đức Andreas Scheuer tuyên bố rằng một phân tích chi tiết lợi ích- chi phí đã được thực hiện đối với kế hoạch cơ sở hạ tầng giao thông liên bang hiện tại. Các dự án được lựa chọn sẽ tăng số lượng tàu chở hàng và hành khách trên mạng lưới đường sắt Đức. Ngân sách cho toàn bộ chương trình vào khoảng 6,35 tỷ Euro. Trong đó, một khoản ngân sách trị giá 680 triệu Euro đã được dành riêng cho việc nâng cấp các tuyến đường ray cho phép các tàu dài 740 mét hoạt động trong mạng lưới đường sắt của Đức. 21 trạm đã được xác định cho các dự án mở rộng, đòi hỏi khoản đầu tư trị giá 470 triệu Euro. Các trạm được phân phối đều trên toàn mạng, bao gồm các trung tâm quan trọng như Duisburg, Hamburg và Mannheim.

Hiện tại chỉ có mười một phần trăm các chuyến tàu ở Đức có thể hoạt động với chiều dài tiêu chuẩn 740 mét của châu Âu. Một mạng lưới được nâng cấp cho phép truy cập không hạn chế vào các đoàn tàu dài 740 mét dự kiến sẽ loại bỏ các tắc nghẽn và tăng hiệu quả của mạng lưới đường sắt. Tuy nhiên, Chính phủ Đức cũng xác định rằng nếu chỉ mở rộng mạng lưới đường sắt thì cũng không thể giải quyết triệt để vấn đề tắc nghẽn và chi phí vận hành. Điều quan trọng là phải tổ chức tốt kết nối trong toàn hệ thống, đặc biệt với sự ứng dụng của công nghệ hiện đại.

Khoảng 1,8 tỷ Euro sẽ được đầu tư cho mạng lưới đường sắt Hamburg. Tại ngã ba Cologne, một tuyến thứ hai sẽ được đặt trên một đoạn của tuyến đường giữa Münster và Dortmund. Liên kết đường sắt giữa North Rhine-Westphalia và các cảng Biển Bắc cũng sẽ được cải thiện và dự kiến sẽ hoàn thành sau vài năm.

Trước đó, vào ngày 5 tháng 9 năm 2018, Bộ Giao thông và Cơ sở hạ tầng kỹ thuật số Liên bang Đức (BMVI), DB Netze và Eisenbahn-Bundesamt (EBA) đã trình bày chương trình khuyến khích của Đức cho các nhà khai thác vận tải hàng hóa. Phí truy cập theo dõi sẽ giảm hơn 45% tại Đức kể từ ngày 1 tháng 7 năm 2018.

Chương trình này được gọi là TraFöG, hỗ trợ về giá cho giao thông vận tải hàng hóa. Ngành đường sắt sẽ được hỗ trợ ngân sách 375 triệu Euro mỗi từ một quỹ phát triển đường sắt đến ngày 30 tháng 6 năm 2023. Quy định này hiện đang trong giai đoạn cuối để thông báo cho Ủy ban châu Âu và dự kiến ​​sẽ được công bố và có hiệu lực trong năm nay.

*Tây Ban Nha tăng cường dịch vụ đường sắt phục vụ giao thương hàng hóa tại các cảng biển*

Các tuyến xe lửa sẽ được tăng cường cho Nhà ga Barcelona (BEST), một phần của Cảng Hutchison. Cửa ngõ phía nam đặc biệt phục vụ hàng hóa nhập khẩu từ châu Á và xuất khẩu hàng hóa từ Trung tâm phía Bắc của bán đảo. Đối với nhiều tuyến thương mại, thời gian vận chuyển qua cảng này nhanh hơn, dẫn đến giảm chi phí hàng tồn kho và vận tải đường biển.

Từ cổng phía nam, các kết nối đường sắt thường xuyên liên kết với các thành phố chính của Tây Ban Nha, như Zaragoza, Madrid, Pamplona, Miranda de Ebro, Tarragona và Burgos.

Với dịch vụ mới này, cùng với các dịch vụ hiện có, BEST mở rộng đáng kể ưu đãi đa phương thức, và sẽ trở thành nhà ga vận tải đa phương thức hàng đầu tại Địa Trung Hải. Điều này sẽ cải thiện rất tốt cho thị trường dịch vụ logistics của cả bán đảo và phần còn lại của Nam Âu.

Với kết nối mới, BEST là nhà ga container đầu tiên ở Tây Ban Nha cung cấp dịch vụ đường sắt trực tiếp cho các chủ hàng ở các nước châu Âu với tiêu chuẩn UIC. Barcelona là cảng duy nhất của Tây Ban Nha cung cấp kết nối đường sắt đến Pháp với tuyến đường sắt châu Âu, mang lại lợi thế chính cho các cảng Tây Ban Nha khác.

Cảng Barcelona là cảng châu Âu có mức tăng trưởng lớn nhất trong năm 2017. Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt do Cảng Barcelona xử lý lên tới 243.800 TEUs trong năm 2017, tăng tám phần trăm so với năm trước. Lưu lượng container của cảng đạt tổng cộng 2,98 triệu TEUs, tăng 32% so với năm 2016.

* 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, cải thiện so với mức tăng 4,5% trong năm 2017.

Năm 2019 sẽ có những thay đổi lớn đối với ngành vận tải đường bộ EU 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 thay đổi do Brexit.

Các chủ hàng hiện vẫn tiếp tục gia tăng yêu cầu đối với tính minh bạch của dịch vụ vận chuyển, bao gồm cả giá cả, khả năng theo dõi đơn hàng và kết nối với các tác nhân trong quá trình vận chuyển.

Thị trường vận tải hàng hóa đường bộ châu Âu đang trải qua những thay đổi lớn. Trong đó xu hướng số hóa được dự báo sẽ thay đổi các tập quán vận chuyển truyền thống. Những sáng kiến ​​của các công ty khởi nghiệp công nghệ và những công ty đã có thâm niên 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 tăng trưởng khác nhau và khoảng cách rất lớn về công nghệ giữa nhóm tiên tiến nhất và phần còn lại của ngành này.

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 các công ty tiên tiến hơn.

Trong 70 năm qua, ô tô đã có tác động lớn đến quy hoạch đô thị và cách thức vận hành logistics đô thị của các thành phố của EU. Tuy nhiên, giao thông đường bộ tại EU được dự báo với xu hướng tự động hóa và các hoạt động đầu tư phát triển các loại xe điện mới.

Logistics đô thị (urban logistics) tại EU sẽ có những thay đổi lớn trong thời gian tới, để đảm bảo lợi ích cân đối cho phần lớn dân cư tại EU, nhất là trong bối cảnh những mâu thuẫn trong xã hội phát sinh từ việc một bộ phận người dân cho rằng họ đang bị bỏ phía sau sự cải thiện của phúc lợi và sự phát triển chung của xã hội.

Với các giải pháp di động kết hợp trong vận chuyển ở những thành phố đông đúc, người dân và khách du lịch có thể chọn kết hợp các chế độ vận chuyển và dịch vụ để di chuyển quanh thành phố dễ dàng hơn. Ngoài lợi ích là tùy chọn linh hoạt hơn, điều này cũng góp phần tạo lập một nền logistics đô thị bền vững cả về môi trường và ổn định xã hội.

Các giải pháp giao thông mới được đưa vào các giai đoạn lập kế hoạch sớm nhất của phát triển đô thị, giúp nhiều người dân thành phố lựa chọn dễ dàng hơn các phương thức di chuyển thay thế và giảm bớt sự phụ thuộc vào xe hơi cá nhân.

Hầu hết các thành phố sẽ tập trung vào mạng lưới vận chuyển đa phương thức, với mạng lưới giao thông công cộng phát triển, nhưng cũng sử dụng dịch vụ chia sẻ xe đạp, bể bơi xe hơi và các giải pháp tương tự như một sự bổ sung cho giao thông công cộng. Xe tự lái cũng đang được phát triển nhanh chóng và dự kiến ​​sẽ đóng một vai trò quan trọng trong tương lai.

Công nghệ MaaS (Mobility as a Service) liên kết các loại dịch vụ vận tải khác nhau và sử dụng một ứng dụng hoặc giải pháp tương tự để đặt chỗ và thanh toán. Loại dịch vụ này đã được sử dụng ở Vienna, Helsinki và Hanover và sẽ được nhân rộng ra các thành phố khác của EU.

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

Gần 90% giao dịch vận tải hàng hóa với bên ngoài của EU là bằng đường biển. Vận tải đường biển chặng ngắn (short sea shipping) chiếm một phần ba trao đổi nội khối EU tính theo tấn.km. Về vận chuyển hành khác, mỗi năm ngành phục vụ hơn 400 triệu hành khách bắt đầu và khởi hành tại các cảng châu Âu. Do đó hàng hải là nguồn việc làm và thu nhập quan trọng cho nền kinh tế châu Âu.

Gần 40% trao đổi hàng hóa giữa các quốc gia thành viên EU được thực hiện bằng đường biển. Thị trường nội khối cho dịch vụ vận tải hàng hải có tầm quan trọng không chỉ cho ngành hàng hải mà còn đối với chất lượng cuộc sống của cư dân tại các quần đảo và các khu vực ngoại vi của EU.

EU có lợi ích chiến lược trong việc đảm bảo hoạt động liên tục của vận tải biển ngắn. Đến năm 2050, vận tải biển chặng ngắn có vai trò quan trọng trong việc đạt được mục tiêu của EU là giảm 60% lượng khí thải nhà kính do giao thông vận tải và đến năm 2030 chuyển 30% vận tải hàng hóa đường bộ trên 300 km sang các phương thức khác, trong đó có vận tải biển chặng ngắn.

Một thách thức chính của EU là duy trì tính năng động và khả năng cạnh tranh của ngành trong khi đồng thời cải thiện hiệu suất môi trường và hiệu quả năng lượng.

Các lĩnh vực ưu tiên chính mà Ủy ban Châu Âu đang hành động để tăng cường phát triển hơn nữa của Vận tải biển chặng ngắn gồm:

+ Đơn giản hóa các thủ tục hành chính.

+ Phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ; lựa chọn các công nghệ mới để tuân thủ các quy định pháp luật về môi trường mới và chặt chẽ hơn.

+ Tích hợp vận tải biển chặng ngắn trong chuỗi logistics đầy đủ.

Nhằm mục đích thúc đẩy Vận tải biển chặng ngắn, Trung tâm xúc tiến Shortea (SPC) đã được thành lập ở hầu hết các quốc gia thành viên EU ven biển. Ủy ban khuyến khích sự phối hợp của các SPC ở cấp độ châu Âu, trong Mạng lưới quần short châu Âu (ESN).

Năm 2018, mục tiêu của Ủy ban châu Âu là bảo vệ châu Âu với các quy tắc an toàn rất nghiêm ngặt ngăn chặn vận chuyển dưới tiêu chuẩn, giảm nguy cơ tai nạn hàng hải nghiêm trọng và giảm thiểu tác động môi trường của giao thông hàng hải. Đồng thời bảo vệ quyền truy cập vào thị trường vận tải hàng hải và thúc đẩy giảm gánh nặng hành chính thông qua số hóa.

Ngoài ra, các chương trình quan trọng khác gồm hành động chống lại các mối đe dọa từ cướp biển và khủng bố; chăm sóc các điều kiện làm việc, các vấn đề sức khỏe và an toàn và điều chỉnh trình độ chuyên môn của thuyền viên. Bảo vệ người sử dụng dịch vụ vận tải hàng hải, đảm bảo các điều kiện an toàn chăm sóc các quyền của họ với tư cách là hành khách và kiểm tra chất lượng kết nối dịch vụ công cộng do các quốc gia thành viên đề xuất.

* Hãng Hapag-Lloyd xây dựng danh mục dịch vụ cao cấp cho cho kế hoạch đến năm 2023

Hãng Hapag-Lloyd bắt đầu lựa chọn danh mục dịch vụ cao cấp như một phần trong chiến lược năm 2023 của họ. Các khách hàng đã không quan tâm nhiều đến các dịch vụ cao cấp trong thời gian qua nhưng nghiên cứu thị trường của hãng cho thấy trong thời gian tới khách hàng sẽ sẵn sàng trả nhiều tiền hơn cho dịch vụ tốt hơn.

Tháng 11/2018, Hapag Lloyd, MSC và hãng Ocean Network Express (ONE) cũng hợp tác mở tuyến từ châu Á đi Nam Mỹ, tuyến này sẽ bắt đầu từ các cảng chính của Hàn Quốc, Trung Quốc và Singapore đi Brazil, Uruguay và Argentina, chiều về sẽ ghé thêm  cảng Coega của Nam Phi. Chuyến đầu tiên của tuyến mới này sẽ bắt đầu từ Busan đầu tháng 12/2018. Đây là kế hoạch sử dụng chung mạng lưới feeder trên hai thị trường chính là châu Á và châu Âu,

Trước đó, Hapag-Lloyd và CSAV đã thông báo các tuyến mới đầu tiên sau khi xác nhận sáp nhập để trở thành hãng vận chuyển container lớn thứ tư thế giới.  Hãng sẽ triển khai đội tàu với 200 chiếc, tổng sức chở khoảng 1 triệu TEU.

Với hơn 100 tuyến của Hapag-Lloyd và 40 tuyến của CSAV, cả hai cùng cho biết họ có thể sẽ kết nối với các cảng chính của thế giới với nhiều tuyến và cảng ghé trực tiếp.

Đầu tháng 11/2018, giám đốc điều hành của Hapag-Lloyd, ông Rolf Habben Jansen cho biết thế mạnh của Hapag-Lloyd là ở Châu Á và Bắc Âu, kết hợp với CSAV ở Châu Mỹ La-tinh. Lịch tàu của cả hai tại Châu Mỹ La-tinh khá ưu việt với 10 chuyến hàng tuần từ Châu Á đến khu vực này, bao gồm các cảng trên bờ Thái Bình Dương của Mexico, bờ Tây Nam Mỹ và qua Trung Mỹ. Các tuyến Châu Á-Châu Mỹ La-tinh bao gồm 5 tuyến đi Bờ Đông Nam Mỹ, 2 tuyến đi Mexico và Trung Mỹ, 3 tuyến đi Bờ Tây Nam Mỹ và Mexico và một tuyến đến khu vực Caribbean. Cả hai hãng cũng mở rộng mạng lưới vận chuyển nội châu Mỹ với 15 tuyến.

Hapag-Lloyd đang có kế hoạch mở rộng việc sử dụng các cảng trung chuyển lớn nhất khu vực để kết nối các tuyến chính của hãng với các tuyến thứ cấp, bằng việc sử dụng tàu feeder của hãng và của các bên thứ 3 khác. Hãng vận chuyển của Đức cũng thông báo rằng sẽ bao phủ toàn bộ thị trường hàng lạnh ở khu vực Mỹ La-tinh và Bắc Mỹ.

Trong khi đó, Châu Mỹ La-tinh sẽ kết nối với lục địa Châu Âu bằng 9 tuyến, bao gồm cả các tuyến đi Trung Mỹ và Brazil từ khu vực Bắc Âu và các tuyến từ Địa Trung Hải.

* Hãng Maersk bổ sung tàu container nhỏ phục vụ phân khúc trung chuyển

Hãng Maersk đang đàm phán với nhà máy đóng tàu Trung Quốc Jiang Jiang để mua 10 tàu container nhỏ để làm dịch vụ tàu trung hàng hóa cho các tàu lớn trên biển.

Đơn vị vận chuyển Maersk Line, dòng container lớn nhất thế giới theo năng lực, đang tìm kiếm năm đơn hàng và lựa chọn cho năm đơn hàng khác với chi phí khoảng 25 triệu USD mỗi đơn hàng. Các tàu sẽ có sức chứa khoảng 2.200 container và hoạt động tại các cảng quá nhỏ hoặc không có nhu cầu cho các tàu lớn nhất của tàu sân bay.

Đơn đặt hàng cho các tàu trung chuyển đã tăng lên đều đặn trong hai năm qua khi các nhà khai thác chạy các tàu khổng lồ di chuyển hơn 20.000 đơjn vị tương đương 20 feet, hoặc TEUs, thấy rẻ hơn và tốn ít thời gian hơn để di chuyển container trên biển thay vì cập cảng.

Đội tàu nhỏ cũng đang được sử dụng ngày càng nhiều trong các tuyến thương mại nội Á cũng như các tuyến đường ở Địa Trung Hải và châu Phi nơi các cảng nhỏ có thể phục vụ cho các tàu lớn hơn.

* + 1. Cảng biển, cảng sông

Mực nước thấp trên các con sông của Đức đang gây khó khăn rất lớn cho các hãng vận tải và các chủ hàng trong bối cảnh đơn hàng tăng cao vào dịp khó khăn.

Hơn một nửa số container đi vào nội địa đến và từ Rotterdam và Antwerp được vận chuyển bằng sà lan nhưng các tàu không thể di chuyển đến giữa và thượng lưu sông Rhine. Các chủ hàng và nhà vận tải đang tìm kiếm các phương thức vận chuyển thay thế, trong khi chờ đợi, một lượng lớn container đang bị tắc nghẽn tại đây, làm tăng chi phí và giá thafnnh hàng hóa.

Hãng Hapag-Lloyd đã cảnh báo khách hàng rằng khi độ sâu của nước giảm xuống dưới 80 cm, họ không thể đảm bảo rằng các container sẽ được vận tải đúng thỏa thuận. Nhà điều hành sà lan hàng đầu châu Âu Contargo cũng đã thông báo ở mức nước thấp, họ sẽ không chịu trách nhiệm đối với chi phí có thể phát sinh do sự chậm trễ trong việc giao hàng và thu gom container.

Phụ phí nước thấp trên các tuyến đường thủy nội địa từ các nhà cung cấp dịch vụ hoạt động với quy mô tăng mạnh. Với mức dự kiến 80 cm, các nhà khai thác sà lan sẽ áp dụng mức phụ phí nước thấp là 225 euro (255 đô la) cho mỗi FEU (40 foot), với phụ phí tăng dần khi mực nước sông giảm. Mực nước hiện tại là 30 cm sẽ khiến các chủ hàng phải trả thêm 1.304 USD cho mỗi FEU.

Theo tính toán của Contargo về tác động của nước thấp, lượng tàu nội địa có thể mang theo phụ thuộc vào cấu trúc của tàu và độ sâu của vùng nước nông nhất mà nó sẽ đi qua trong chuyến đi. Trong bối cảnh hạn chế về năng lực đối với vận chuyển sà lan do mực nước sông thấp tạo ra, Contargo giải thích rằng với thước đo Kaub là 135 cm, một tàu có động cơ lớn dài 135 mét với sức tải 500 TEU chỉ có thể tải xuống một nửa công suất, có nghĩa là cần hai tàu thay vì một tàu như trước đây để vận chuyển cùng một khối lượng hàng hóa. Với số đo Kaub là 75 cm, cần có bốn tàu và nếu mực nước giảm thêm 20 cm nữa, ít nhất sáu tàu sẽ phải được tải để chở cùng một lượng hàng hóa.

Các chủ hàng ở miền nam nước Đức có thể vận chuyển hàng hóa của họ trong một xe kéo và vận chuyển đến cảng để đưa vào trong một container, hoặc sắp xếp để có một container rỗng được từ cảng và đưa về phía nam. Giải pháp này có thể sẽ phải áp dụng cho cả container nhập và xuất.

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

Nhu cầu vận chuyển hàng hóa hàng không của các hãng hàng không châu Âu chỉ tăng nhẹ 1,4% trong vào tháng 10 năm 2018 so với cùng kỳ năm trước. Công suất tăng 1,9% so với cùng kỳ năm trước.

Tình hình sản xuất chững lại, đặc biệt là sản xuất phục vụ xuất khẩu, và thời gian giao hàng của nhà cung cấp lâu hơn, đặc biệt là ở Đức, quốc gia bay có vận chuyển hàng không lớn nhất châu Âu, đã ảnh hưởng đến nhu cầu. Nhu cầu hàng hóa quốc tế được điều chỉnh theo mùa vẫn giảm trong tháng 10/2018, đang gây ra quan ngại rất lớn cho các hãng hàng không của EU.

Các hãng hàng không châu Âu đã cảnh báo Brexit có thể gây ra hậu quả lớn cho ngành hàng không, mà tiêu biểu nhất là các bất đồng về tài chính và thủ tục trong quá trình kết nối nối nhiều chuyến bay trên khắp các nước EU và Vương quốc Anh.

Hiệp hội Hàng không Khu vực Châu Âu (ERA) đã thúc giục Ủy ban Châu Âu, cơ quan lập pháp EU có trụ sở tại Brussels, thực hiện các biện pháp cần thiết trước khi Brexit rời khỏi Anh vào tháng 3 năm 2019. Theo đó nhấn mạnh sự cần thiết phải hạn chế nguy cơ mất kết nối về hàng không với châu Âu vào các mùa cao điểm. Những lĩnh vực quan trọng khác của hàng không, như thỏa thuận dịch vụ hàng không, an toàn và an ninh hàng không, quản lý biên giới và môi trường cũng là những vấn đề cần giải quyết triệt để trước khi thống nhất và thực thi Brexit. Theo tổng giám đốc ERA Montserrat Barriga, đây là thời điểm để xác nhận dứt khoát một thỏa thuận toàn diện có đi có lại nhằm bảo vệ các trụ cột đã được thiết lập của hàng không châu Âu

Liên minh A4E gồm Hãng hàng không quốc gia Đức, Hãng hàng không quốc gia Pháp Air, Tập đoàn hàng không quốc tế (IAG) cùng hai hãng hàng không giá rẻ là EasyJet và Ryanairđang thúc giục EU và các chính phủ quốc gia thực hiện hành động nhanh chóng và quyết đoán để cải cách hệ thống quản lý không lưu (ATM) của Châu Âu vì năm 2018 đã chứng kiến sự chậm trễ và hủy chuyến bay của Trung tâm kiểm soát không lưu (ATC) trong gần một thập kỷ. Theo họ, cuộc khủng hoảng hiện nay phải được giải quyết. EU phải hành động ngay để giải quyết thiệt hại lâu dài đang gây ra cho các nền kinh tế Châu Âu.

Airlines for Europe (A4E) là hiệp hội hàng không lớn nhất châu Âu, có trụ sở tại Brussels. Tổ chức này chủ trương thay mặt các thành viên của mình để giúp định hình chính sách hàng không của EU vì lợi ích của người tiêu dùng, đảm bảo thị trường vận tải hàng không an toàn và cạnh tranh tiếp tục. A4E đại diện quyền lợi của các thành viên khi làm việc với các thể chế thuộc Liên minh châu Âu (EU), các tổ chức quốc tế và chính phủ các quốc gia trong các vấn đề liên quan tới vận tải hàng không. A4E kêu gọi cắt giảm các loại phí sân bay đắt đỏ và loại bỏ những khoản thuế bất hợp lý. Liên minh sẽ làm việc với các công đoàn trong lĩnh vực kiểm soát hàng không để ngăn chặn các cuộc đình công khiến hàng nghìn hành khách bị ảnh hưởng.

Theo Eurocontrol năng lực của Trung tâm kiểm soát không lưu (ATC) và sự thiếu hụt nhân viên đã làm tăng số lượng các chuyến bay bị trì hoãn trong tháng 10/2018 so với năm ngoái. Trong cả năm, Eurocontrol ước tính rằng tổng số phút chậm trễ sẽ tăng 53% so với năm ngoái do đình công và thiếu năng lực (14,3 triệu phút trong năm 2018 so với 9,3 triệu phút trong năm 2017).

Cho đến nay năm 2018, các hãng hàng không thành viên A4E đã buộc phải hủy hơn 5.000 chuyến bay do các cuộc đình công của công nhân ATC, ảnh hưởng đến khoảng 800.000 hành khách. Hàng triệu khách du lịch đã phải chịu sự chậm trễ chuyến bay do các vấn đề ATC khác như thiếu nhân viên, chuyển hướng không phận và sao lưu dự phòng.

Theo A4E, giải phát cấp thiết là phải đưa chương trình Bầu trời chung châu Âu vào hoạt động. Điều này sẽ tích hợp các không gian quốc gia vào một hệ thống liên tục duy nhất trên khắp lục địa. Các quốc gia thành viên EU sẽ duy trì chủ quyền không phận của họ trong khi hợp tác xuyên biên giới để tạo điều kiện cho các hoạt động bay liền mạch và hiệu quả hơn thay mặt hành khách.

Theo nghiên cứu của PriceWaterhouseCoopers (PwC), chi phí kinh tế của các cuộc đình công ATC ở EU trong giai đoạn 2010-2017 được ước tính là 13,4 tỷ euro và tiếp tục tăng. Năm 2017, Ủy ban Châu Âu đã công bố số liệu cho thấy kể từ năm 2005, EU đã chịu thiệt hại lớn từ một số cuộc đình công kiểm soát không lưu của 357, trong đó có 254 vụ xảy ra ở Pháp.

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

Theo một cuộc khảo sát mới của Bulwiengesa, bất động sản logistics của Đức đã trở thành một loại tài sản phổ biến.

Bất động sản logistics (kho, nhà ga, bến bãi, trạm dừng nghỉ…) tiếp tục đạt được chú ý hơn so với các loại tài sản khác. Ngày càng nhiều nhà đầu tư bổ sung loại bất động sản vào danh mục đầu tư của họ. Lĩnh vực thương mại điện tử đang phát triển nhanh chóng và sự minh bạch của thị trường đang phát triển cũng đã giúp thúc đẩy nhu cầu.

Bất động sản logistics hiện cho tỷ lệ lợi nhuận đáng kể so với các loại tài sản khác. Năm 2018, lần đầu tiên tỷ lệ của các nhà đầu tư không phải người Đức trong tổng doanh thu sẽ vượt quá 75%. Nhóm lớn nhất trong số các nhà đầu tư quốc tế một lần nữa là các công ty châu Ávới thị phần 33 phần trăm trong năm 2018.

Nhóm các nhà đầu tư quốc tế lớn thứ hai, sau những người đến từ thị trường châu Á, là các công ty Mỹ. Đến ngày khảo sát giữa năm, họ đã chiếm 25% tổng doanh thu trên lĩnh vực bất động sản logistics của Đức năm 2018 (tăng từ 11% trong năm 2017). Xếp thứ ba trong số các nhà đầu tư quốc tế là các công ty đến từ các nước châu Âu khác ngoài Đức, chiếm 10% tổng doanh thu của bất động sản logistics Đức năm 2018 (giảm từ 18% trong năm 2017). Tỷ lệ của các nhà đầu tư Đức trong tổng doanh thu đã giảm trong nhiều năm và năm 2018 giảm xuống còn 25% (giảm từ 30% trong năm 2017 và thực tế là 44% trong năm 2016).

Phân tích sâu về các khu vực logistics của Đức, cho thấy khu vực sông Ruhr hiện đang thu hút khối lượng lớn nhất trong đầu tư bất động sản logistics. Ngược lại, khu vực logistics Berlin đã tự hào về khối lượng xây dựng mới lớn nhất trên toàn quốc vào năm 2018 và nhanh chóng đạt được ý nghĩa như khu vực logistics.

Ngoài các điều kiện kinh tế ổn định đã được đề cập, khuyến khích đầu tư vào bất động sản Đức nói chung, còn có những lợi ích khác đối với đầu tư vào bất động sản logistics: biến động của nó thấp, cơ cấu chiếm dụng hấp dẫn và đa dạng (các tập đoàn, vừa và nhỏ doanh nghiệp) trong khi năng suất cho thuê của nó là cao. Với hơn bốn phần trăm ngay cả ở các khu vực tàu điện ngầm ở Đức, tỷ lệ lợi nhuận ban đầu của các tài sản logistics vẫn cao hơn so với các loại tài sản bất động sản khác. Theo đó, đầu tư vào bất động sản logistics vẫn là một đề xuất hấp dẫn mặc dù nén năng suất nhanh chóng trong những năm gần đây.

* 1. **Giao nhận:**

Tăng trưởng của thị trường bán lẻ trực tuyến đã khiến nhu cầu kho hàng và phân phối kiểu mới tăng nhanh tại châu Âu. Ví dụ hãng bán lẻ trực tuyến Amazon đã tăng không gian phân phối ở châu Âu hơn 1000% trong 10 năm qua.

Môi trường kinh doanh phức tạp hơn đòi hỏi hệ thống phân phối mới phục vụ tốt hơn cho cả các nhà cung cấp dịch vụ logistics, các chủ hàng và người tiêu.

Kinh doanh thương mại điện tử dựa trên mô hình B2C (Business to Consumer) có nghĩa là ít nhất một vài bước trung gian đã bị loại khỏi chuỗi cung ứng, làm tăng số lượng khách hàng mà người bán hàng điện tử phải kết nối và phục vụ trực tiếp. Điều này cũng có nghĩa là họ phải làm việc với nhiều nhà cung cấp và phân phối số lượng lớn hàng hóa với thời gian giao hàng ngắn.

Mô hình kinh doanh đang phát triển này đã dẫn đến việc nhiều công ty điện tử thành lập các trung tâm thực logistics không tài sản của họ với tham vọng bao phủ toàn bộ chuỗi cung ứng, từ tìm nguồn cung ứng sản phẩm từ nhà cung cấp đến phân loại, đóng gói, giao hàng và thậm chí quản lý lợi nhuận trên môi trường điện tử.

Tính mở của thị trường giao nhận trong môi trường phát triển mạnh của thương mại điện tử cũng giúp nhiều nhà bán lẻ truyền thống có mặt bằng trực tiếp cũng có các hoạt động bán hàng trực tuyến với nhu cầu lưu kho. Yêu cầu phải cung cấp nhiều tùy chọn giao hàng, từ giao hàng tận nhà đến nhận tại cửa hàng, nhận trên đường, giao lẻ, giao theo nhóm mua….nhiều người đang chuyển đổi hệ thống phân phối của mình để đạt được hiệu quả cao hơn và chi phí lưu trữ thấp hơn.

Theo một nghiên cứu mới của DHL và công ty nghiên cứu thị trường Euromonitor, đô thị hóa ngày càng tăng đang khiến cho việc giao hàng dặm cuối trở nên "phức tạp và quan trọng hơn" đối với các công ty thương mại điện tử.

Các nhà bán lẻ trực tuyến và các đối tác logistics của họ đang được thử thách trong việc nắm bắt những cách tiếp cận mới táo bạo để tồn tại và cạnh tranh với nhau. Giao hàng dặm cuối đứng trước các yêu cầu cải tiến lớn để phục vụ 600 triệu người tiêu dùng tại các đô thị vào năm 2030.

Trong sách trắng có tiêu đề “Rút ngắn Dặm đường cuối cùng: Chiến thắng các chiến lược logistics trong cuộc đua đến người tiêu dùng đô thị” DHL và Euromonitor đã xác định bốn xu hướng chính đang định hình logistics đô thị tại EU. Đó là:

* Nội địa hóa hoạt động giao hàng
* Mạng lưới phân phối và kho hàng linh hoạt, tùy biến
* Logistics theo mùa
* Công nghệ phát triển giúp đa dạng hóa hơn cách thức mà các công ty có thể điều chỉnh chuỗi cung ứng của mình với những thay đổi của môi trường xung quanh để được lợi thế cạnh tranh.

Sự phát triển của dịch vụ logistics theo mùa là kết quả của những ngày lễ và ngày khuyến mại ngày càng phổ biến như Single day, Black Friday và các ngày hội có tính quốc ế khác đặt "áp lực đáng kể" lên các công ty logistics để tăng cường năng lực và thuê các nguồn lực để đáp ứng sự gia tăng khối lượng ngắn hạn.

Theo Sách trắng, với phân khúc khách hàng thành thị, nhu cầu về tốc độ và sự tiện lợi đang buộc các nhà bán lẻ phải đổi mới mạng lưới kho bãi của họ, thay thế các mạng tập trung bằng cơ sở hạ tầng phân phối và khả năng đáp ứng tại các địa bàn đa dạng, có mật độ dân cư cao, có các quy định khắt khe hơn về thời gian và không gian di chuyển cũng như những vấn đề an ninh liên quan đến thiết bị giao hàng tự hành (không người lái), tủ khóa tự động của các hộ gia đình. Điều này cũng đồng nghĩa với việc các hãng giao nhận phải tính toán tốt hơn khả năng cân bằng của hàng tồn kho, hàng trên đường, hàng trả lại để giảm chi phí phát sinh.

Trong bối cảnh đó, công nghệ giữ vai trò then chốt. Điều này cũng giúp thị trường trở nên dễ gia nhập hơn, đặc biệt cho các công nghệ, thay vì những công ty lớn với hệ thống kho bãi và lực lượng nhân sự đông đảo.

Để vượt qua những thách thức này, DHL và Euromonitor đã xác định mô hình Mạng vận chuyển linh hoạt, Tự động hóa và Dữ liệu (FAD) là một mô hình sẽ giúp các nhà bán lẻ và nhà khai thác logistics đảm bảo khả năng cạnh tranh của họ trong những dặm cuối cùng.

Bằng cách cải thiện hiệu suất của họ trong việc tăng tự động hóa, quản lý dữ liệu và xây dựng tính linh hoạt trong mạng của họ, các công ty thương mại điện tử ở tất cả các thị trường sẽ có thể quản lý tốt hơn hàng tồn kho và tăng hiệu quả của mạng lưới phân phối cuối cùng của họ.

Lee Spratt, giám đốc điều hành, thương mại điện tử DHL của Mỹ, cho biết: Sự phát triển trong tương lai của thị trường thương mại điện tử cạnh tranh nhanh này vẫn rất khó dự đoán, vì vậy các công ty cần phải tăng tốc độ và tính hiệu quả trong khi đảm bảo đáp ứng nhu cầu khách hàng.

Những công ty có thể xây dựng mối quan hệ đối tác hiệu quả để làm cho mạng lưới phân phối đô thị của họ linh hoạt hơn, đầu tư vào các công nghệ hiệu quả nhất để tăng năng suất, tận dụng dữ liệu để xây dựng trải nghiệm khách hàng tốt hơn và quan trọng nhất là quản lý hàng tồn kho của họ một cách hiệu quả nhất.

DHL là một bộ phận trong công ty logistic và bưu chính hàng đầu thế giới Deutsche Post DHL Group, bao gồm các đơn vị kinh doanh: DHL Express, DHL Parcel, DHL eCommerce, DHL Global Forwarding, DHL Freight cùng DHL Supply Chain.

Trụ sở toàn cầu của DHL đóng ở [Bonn](https://vi.wikipedia.org/wiki/Bonn), [Đức](https://vi.wikipedia.org/wiki/%C4%90%E1%BB%A9c) và [Luân Đôn](https://vi.wikipedia.org/wiki/Lu%C3%A2n_%C4%90%C3%B4n), [Anh](https://vi.wikipedia.org/wiki/Anh) ([Exel plc](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=Exel&action=edit&redlink=1)). Trụ sở tại châu Mỹ (bao gồm Hoa Kỳ) tọa lạc ở [Plantation](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=Plantation,_Broward_County,_Florida&action=edit&redlink=1), [Florida](https://vi.wikipedia.org/wiki/Florida), còn trụ sở châu Á-Thái Bình Dương tại [Singapore](https://vi.wikipedia.org/wiki/Singapore).

DHL có [hãng hàng không vận chuyển hàng hóa](https://vi.wikipedia.org/wiki/H%C3%A3ng_h%C3%A0ng_kh%C3%B4ng_v%E1%BA%ADn_t%E1%BA%A3i) riêng là [European Air Transport](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=European_Air_Transport&action=edit&redlink=1). Hãng này hiện hoạt động tại [Sân bay Brussels](https://vi.wikipedia.org/wiki/S%C3%A2n_bay_Brussels) ở [Bỉ](https://vi.wikipedia.org/wiki/B%E1%BB%89), nhưng đang trong quá trình chuyển các hoạt động hàng không ở [Leipzig](https://vi.wikipedia.org/wiki/Leipzig), [Đức](https://vi.wikipedia.org/wiki/%C4%90%E1%BB%A9c).

Các hãng cạnh tranh chính của hãng là [FedEx](https://vi.wikipedia.org/wiki/FedEx), [UPS](https://vi.wikipedia.org/wiki/UPS), [TNT](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=TNT_N.V.&action=edit&redlink=1), và các hãng chuyên chở bưu điện quốc gia như [Dịch vụ Thư tín Hoa Kỳ](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=D%E1%BB%8Bch_v%E1%BB%A5_Th%C6%B0_t%C3%ADn_Hoa_K%E1%BB%B3&action=edit&redlink=1) (USPS) và [Royal Mail](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=Royal_Mail&action=edit&redlink=1). Tuy nhiên, DHL có một quan hệ đối tác nhỏ với USPS, cho phép DHL giao các kiện nhở đến các người nhận thông qua mạng lưới của USPS. Dịch vụ này, gọi là DHL@Home, đã giúp DHL tiết kiệm chi phí cho các chuyến đi đắt đỏ đến các khu vực dân cư để giao một bưu kiện đơn lẻ.

DHL nổi tiếng vì có khả năng cung cấp dịch vụ vận chuyển kiện hàng đến khắp thế giới, đến các vùng như [Iraq](https://vi.wikipedia.org/wiki/Iraq) và [Myanma](https://vi.wikipedia.org/wiki/Myanmar). Là một công ty Đức, DHL là một trong những công ty vận chuyển có thể chở hàng đến [Cuba](https://vi.wikipedia.org/wiki/Cuba) hoặc [Bắc Triều Tiên](https://vi.wikipedia.org/wiki/C%E1%BB%99ng_h%C3%B2a_D%C3%A2n_ch%E1%BB%A7_Nh%C3%A2n_d%C3%A2n_Tri%E1%BB%81u_Ti%C3%AAn).

DHL được tổ chức thành 3 bộ phận:

+ DHL Express

+ DHL Global Mail

+ DHL Logistics, với 3 bộ phận là DHL Global Forwarding (DGF); DHL Exel Supply Chain; DHL Freight

DHL đang tạo bước đột phá trong thị trường vận chuyển đường bộ có tính cạnh tranh cao của Đông Nam Á thông qua việc áp dụng mô hình phân phối sử dụng xe máy. Hai năm kể từ khi gia nhập ngành giao hàng tận nhà của Thái Lan, Deutsche Post DHL – hãng vận chuyển bưu chính hàng đầu thế giới đã tạo dựng được mạng lưới 200 điểm dịch vụ và sẽ nâng tổng số này lên ít nhất là 1.000 trong năm 2018. Tháng 8/2017, DHL hoàn thành việc xây dựng một trung tâm phân phối lớn ở Chachoengsao của Thái Lan đó là Trung tâm dịch vụ Gateway phía Đông. Đúng như tên gọi, nó được dành cho khu vực xung quanh và các nước láng giềng. Trung tâm nằm ở vị trí chiến lược nằm giữa hành lang kinh tế phương Đông của Thái Lan - một khu công nghiệp đang được phát triển. Cơ sở này không chỉ xử lý giao hàng thương mại điện tử, mà còn xử lý các lô hàng của các nhà sản xuất nhỏ và trung bình. Ngoài ra, khu Gateway chỉ cách Fujilloy (Thái Lan) khoảng 20 phút đi xe hơi.