**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 01/2019**

**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](#_Toc1056481)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics*** 2](#_Toc1056482)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng*** 5](#_Toc1056483)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 6](#_Toc1056484)

[***2.1.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 6](#_Toc1056485)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 8](#_Toc1056486)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường thủy và cảng*** 10](#_Toc1056487)

[***2.4.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 12](#_Toc1056488)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:** 13](#_Toc1056489)

[***3.1.*** ***Kho bãi và tài sản logistics:*** 13](#_Toc1056490)

[***3.2.*** ***Giao nhận, chuyển phát nhanh*** 15](#_Toc1056491)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Các công ty logistics châu Âu đang đứng trước nhiều xu hướng khác nhau. Một số công ty mới, đa phần là những công ty sở hữu các ý tưởng kinh doanh mới hoặc các nền tảng công nghệ mới đang góp phần định hình lại các công nghệ và dịch vụ logistics. Do đó, trong thời gian tới, các mô hình logistics truyền thống tại EU sẽ phải có những điều chỉnh lớn để có thể bắt kịp với các mạng lưới logistics ứng dụng công nghệ mới.

Xu hướng toàn cầu đang tác động đến sản xuất và logistics tại châu Âu

Chuỗi cung ứng, sản xuất và xu hướng tiêu dùng trên thế giới đang ảnh hưởng ngày càng lớn hơn đến lĩnh vực logistics tại EU. Dịch chuyển chuỗi cung ứng hàng hóa của thế giới do những thay đổi trong chính sách thuế quan và các rào cản thương mại khác làm thay đổi các dòng hàng hóa và vận chuyển. Theo báo cáo của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), số lượng các rào cản thương mại đã tăng vọt từ 324 trong năm 2010, lên 1.196 chỉ sáu năm sau đó. Rủi ro chuỗi cung ứng toàn cầu buộc các nhà cung cấp dịch vụ logistics điều chỉnh các nền tảng kinh doanh truyền thống của họ.

Ở góc độ sản xuất, các tác động kép của thu hẹp khoảng cách về chi phí lao động và tự động hóa cũng như cạnh tranh về chi phí đang thúc đẩy các nhà sản xuất hàng đầu châu Âu đưa sản xuất trở về châu Âu. Khi chi phí nhân công và đất đai tăng, các thị trường mới nổi mất đi lợi thế về chi phí sản xuất. Đồng thời các công nghệ tự động hóa ngày càng có giá cả phải chăng hơn. Theo nghiên cứu của hãng Accergy Strateg, 72 phần trăm của tất cả các hoạt động sản xuất có thể được tự động hóa trong thời gian tới.

Nhìn vào xu hướng của người tiêu dùng, sự tập trung gia tăng vào tính bền vững được thúc đẩy mạnh mẽ bởi nhu cầu của thế hệ millennials đang buộc các công ty phải tìm cách giảm bớt tác động môi trường của họ, ví dụ như tìm nguồn cung ứng và sản xuất tại địa phương. Thế hệ “Millennials” hay còn gọi là thế hệ Y, khái niệm dùng để chỉ những người sinh ra trong khoảng thời gian từ 1980 đến những năm đầu thập niên 2000 (18-35 tuổi). Đây là những người lớn lên cùng các phương tiện truyền thông xã hội như forum, blog, facebook... đồng thời họ là lực lượng lao động chủ đạo của hiện tại và tương lai. Millennial là một thế hệ có nhiều mong muốn và họ có thói quen tìm hiểu thông tin về công ty, sản phẩm và tập quán kinh doanh đối với những hàng hóa mà họ tiêu thụ. Họ cũng mong đợi sản phẩm có thể phục vụ nhiều hơn cho họ và cho cộng đồng của họ. Họ nổi trội trong một thế giới có nhịp độ nhanh đòi hỏi một lối sống luôn vận động. Họ coi trọng, thậm chí yêu cầu sự kết nối, tính thuận tiện, và các tùy chọn cho phép họ đạt lợi ích tối ưu trong quyết định mua hàng của mình.

Ngoài ra, vòng đời sản phẩm tiếp tục rút ngắn, thúc đẩy các nhà sản xuất phát triển sản phẩm mới và giao hàng nhanh hớn đến khách hàng cuối cùng. Khoảng cách giữa người sản xuất và người tiêu dùng bây giờ có thể là một yếu tố cạnh tranh. Một báo cáo của ủy ban châu Âu cho thấy thời gian đưa hàng hóa ra thị trường là một động lực chính để thúc đẩy các hoạt động.

Những xu hướng này đang thúc đẩy sự thay đổi lớn trong địa điểm sản xuất, theo đó nhiều tập đoán lớn đang quay trở lại châu Âu. Theo truyền thống, các sản phẩm được sản xuất ở nước ngoài được chuyển đến một hoặc hai cảng chính để phân phối tiếp theo thông qua các trung tâm phân phối lớn và hệ thống xe tải trên khắp châu Âu.

Sự thay đổi vị trí sản xuất đang thúc đẩy một cấu trúc phân phối phân mảnh hơn. Nhiều trung tâm sản xuất châu Âu di chuyển sản phẩm với số lượng nhỏ hơn trong khoảng cách ngắn hơn, thông qua các trung tâm phân phối khu vực và trung tâm thành phố thông qua một đội xe giao hàng mới và phi truyền thống để đáp ứng nhu cầu địa phương. Sự phân mảnh của các mạng lưới logistics này đã được gọi là Hiệu ứng Amazon (Amazon Effect).



Nguồn: Accergy Strateg (2018)

Các nhà cung cấp dịch vụ logistics truyền thống tại châu Âu đối mặt với một vấn đề lớn. Hoạt động kinh doanh của họ được xây dựng để đáp ứng nhu cầu của mô hình truyền thống và không tương thích với các nhóm hoạt động hoặc tài chính, nơi khách hàng của họ đang hướng tới. Việc chuyển sang sản xuất tại địa phương đòi hỏi một mô hình mới hoàn toàn khác biệt so với các công ty hiện tại. Mô hình này hoạt động dựa trên các giải pháp vận chuyển với số lượng khách lớn trên mạng để xử lý không chỉ giao hàng từ doanh nghiệp đến doanh nghiệp mà còn giao hàng tận nhà cho người tiêu dùng. Nó cũng sẽ tận dụng những tiến bộ trong công nghệ lái xe tự động để giảm nhu cầu lái xe, và sẽ sử dụng các công nghệ mới tinh vi, bao gồm robot, kho thông minh để giúp logistics đô thị hiệu quả hơn và linh hoạt hơn.

Các nhà cung cấp công nghệ lớn với các giải pháp và chuyên môn về chuỗi cung ứng tiên phong trong quá trình đổi mới. Các nhà cung cấp này có quy mô và hiệu quả để thành công, đặc biệt là trong kinh doanh dặm cuối. Bên cạnh đó, thị trường này cũng mở rất nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp mới khởi nghiệp, với các sáng tạo của riêng họ về các giải pháp tinh vi để phân phối trong các thành phố (logistics đô thị).

Ngoài ra, thị trường logistics châu Âu cũng đang chứng kiến vai trò lớn hơn của các nhà cung cấp công nghệ logistics cỡ nhỏ hoặc trung bình chuyên sâu về công nghệ và có nhiều kinh nghiệm trong không gian logistics. Nhưng quan trọng, họ cũng đủ nhanh nhẹn để tạo ra một mô hình hiệu quả trong đó họ hợp tác và điều phối một mạng lưới rộng lớn các hãng vận tải logistics nhỏ hơn, có mật độ kho và kho chứa mật độ cao hơn nhiều so với các nhà cung cấp dịch vụ logistics đương nhiệm. Sự kết hợp giữa chuyên môn công nghệ mạnh mẽ và sự nhanh nhẹn của một nhà cung cấp nhỏ hoặc vừa sẽ tạo ra ưu thế đặc biệt là trong vận chuyển từ doanh nghiệp đến doanh nghiệp ở cả chặng dài và chặng ngắn.

Điều này tạo ra áp lực lớn các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba và bên thứ tư theo mô hình truyền thống. Họ có khả năng thực thi, chuyên môn logistics sâu sắc và thiết lập mối quan hệ với các chủ hàng, nhưng thiếu năng lực công nghệ và sự nhanh nhẹn. Họ sẽ cần phải tự sáng tạo lại để trở thành một doanh nghiệp nền tảng và sử dụng công nghệ để tăng sức mạnh cho hoạt động và thực hiện của họ theo những cách sáng tạo. Tuy nhiên, theo một nghiên cứu gần đây của Accergy Strateg, chỉ 40 phần trăm các tổ chức có thể hiểu, xây dựng và quản lý hệ sinh thái; trong khi nhiều doanh nghiệp khác thiếu kinh nghiệm.

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

Tình trạng kinh tế Đức suy giảm đang trở thành mối lo đối với EU do nhu cầu ô tô nhập khẩu tại Trung Quốc giảm mạnh tác động tới cường quốc xuất khẩu ôtô này của châu Âu. Kinh tế Đức suy giảm là do tác động của những yếu tố bên ngoài như căng thẳng thương mại và giảm sút trên các thị trường đang nổi, nhất là ở Trung Quốc.

Đối với Italy, nền kinh tế lớn thứ ba trong eurozone, Ủy ban châu Âu (EC) dự báo Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của nước này trong năm 2019 chỉ tăng trưởng 0,2%, giảm mạnh so với mức 1% đạt được trong năm 2018 cũng như thấp hơn nhiều so với mức dự báo 1,2% được EC đưa ra hồi tháng 11/2018. Chi phí vay của Italy đã tăng mạnh trong nửa sau của năm 2018, giữa lúc các nhà đầu tư ngày càng tỏ ra quan ngại khả năng chính phủ nước này sẽ đẩy mạnh chi tiêu dù không có nguồn thu bổ sung để bù đắp cho gánh nặng nợ công đang ở mức 132% GDP, mức cao thứ hai ở châu Âu sau Hy Lạp.

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

Vào ngày 8/01/2019, Bộ Giao thông Vận tải Đan Mạch (DtM) đã cấm lưu hành các toa xe pocketwagons trên mạng lưới đường sắt Đan Mạch, do một vụ tai nạn thương tâm vào ngày 2 /1/2019, khi các bộ phận của một đoàn tàu sơ mi rơ moóc đã rơi ra và đâm vào một đoàn tàu chở khách đi qua, dẫn đến tám trường hợp tử vong.

Theo cơ quan Đường sắt EU (ERA), lệnh cấm đối với việc sử dụng sơ mi rơ moóc trên pocketwagons ở Đan Mạch đã gây ra chi phí đáng kể cho các hoạt động đường sắt và chuỗi logistics ở châu Âu.

Lệnh cấm là tạm thời và theo các báo cáo áp dụng trong khoảng thời gian hai tuần. Hơn nữa, lệnh cấm có thể được dỡ bỏ nếu tuyến đường sắt duy nhất thực hiện tài liệu đã chứng minh việc sửa chữa chính xác của kingpin của sơ mi rơ moóc thành bock hỗ trợ của toa xe bỏ túi. Điều này đã được thực hiện bởi Hector Rail, CFL Cargo, TX Logistik, Hupac và cả DB Cargo, nhà điều hành có liên quan đến vụ tai nạn.

Nhưng các biện pháp này đã ảnh hưởng đến ngành vận tải đa phương thức của châu Âu, do đây là một phần quan trọng của phương thức vận tải đối với ngành vận tải hàng hóa. Từ năm 2008 đến 2017, hơn 3 triệu xe bán tải có thể điều khiển được đã được vận chuyển bằng pocketwagons trên khắp châu Âu như là một phần của tuyến đường sắt trong hành trình đa phương thức của họ; bằng 950 đơn vị mỗi ngày. Các tuyến đường chính cho loại hình vận tải này là giữa nước Pháp, Luxembourg, Đức, Thụy Điển, Bỉ, Áo và Ý. Việc sử dụng các hệ thống logistics như vậy góp phần giảm tắc nghẽn giao thông, giảm chi phí vận chuyển và cải thiện sự an toàn.

Trong 10 năm từ 2008 - 2017, hơn 3 triệu xe bán tải có thể điều khiển được đã được vận chuyển trong các pocketwagons trên khắp châu Âu như là một phần của tuyến đường sắt trong hành trình đa phương thức. Con số này chỉ tương đương dưới 346 nghìn xe mỗi năm và chỉ dưới 950 xe mỗi ngày. Tại Đan Mạch trung bình giai đoạn 2010 – 2018, số lượng đơn vị vận chuyển mỗi năm là 51445 tương đương 140 mỗi ngày (từ 5 đến 12 chuyến tàu mỗi ngày) và con số này chỉ xấp xỉ hơn 14% tổng số châu Âu. Biểu đồ dưới đây cho thấy sự gia tăng đã diễn ra trong việc vận chuyển xe bán rơ moóc trên khắp châu Âu (EU28 + NO + CH).



*Nguồn: railfreight.com*

Trong khi đó, so với đường sắt thì vận chuyển đường bộ tương đối kém an toàn hơn. Chỉ có hai vụ tai nạn với pocketwagons trong suốt 13 năm qua. Thống kê cho thấy, vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt trên quy mô toàn EU an toàn hơn 19 lần so với vận chuyển những hàng hóa tương tự bằng đường bộ, tỷ lệ này có thể khác nhau ở từng quốc gia thành viên, ở Đan Mạch, tỷ lệ này là hơn 18 lần. Vụ tai nạn vào ngày 2 tháng 1 là vụ tai nạn đầu tiên được báo cáo ở nước này liên quan đến pocketwagon, trong khi theo thống kê của Đan Mạch, chỉ dưới 463 nghìn chiếc xe kéo này đã được vận chuyển bằng đường sắt trong giai đoạn 2010-2018. Nếu những chiếc xe kéo này được vận chuyển bằng đường bộ, chúng tôi có thể suy đoán rằng sẽ có một tai nạn trên 25 nghìn chuyến đi, so với một tai nạn trên 463 nghìn chuyến bằng đường sắt.

Nguyên nhân chính xác của vụ tai nạn vẫn đang được điều tra. Điều này được thực hiện bởi Đan Mạch Cơ quan điều tra quốc gia Đan Mạch (NIB). Trong khi đó, các quốc gia thành viên khác đã thực hiện các bước tương tự để xem liệu chế độ vận chuyển được sử dụng trong nhiều năm có thực sự an toàn hay không. Điều này đúng với Thanh tra Giao thông và Môi trường Con người Hà Lan (ILT), nơi lần lượt hợp tác với chính quyền Đức, Bỉ và Đan Mạch về vấn đề này.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Vận tải hàng hóa đường bộ là một phần không thể thiếu của ngành vận tải và logistics tại EU do luật pháp cho phép sự liên thông vận tải qua biên giới đường bộ giữa các nước.

Tại EU, vận tải hàng hóa đường bộ là một dịch vụ tích hợp không chỉ cung cấp vận chuyển qua xe tải và xe kéo mà còn thực hiện các dịch vụ khác như lưu trữ và làm lạnh, bốc xếp, làm hồ sơ, giao hàng tận nơi và đóng gói.

Thị trường vận tải hàng hóa đường bộ ở châu Âu có tính cạnh tranh cao và phần nhiều cạnh tranh dựa trên giá cả do ít có sự khác biệt về sản phẩm và dịch vụ.

Thị trường vận tải đường bộ EU đang chứng kiến sự gia tăng của các nhà cung cấp để mua lại các công ty logistics phục vụ cho lĩnh vực thương mại điện tử. Các công ty vận tải đang tìm kiếm các lựa chọn xanh hơn sạch hơn như năng lượng tái tạo hoạt động như nhiên liệu chi phí thấp và không gây hại cho môi trường.

Các nhà cung cấp dịch vụ hàng đầu trên thị trường EU gồm có:

**DB Schenker**: Công ty có trụ sở chính tại Essen, Đức. DB Schenker là một trong những công ty vận tải hàng đầu thế giới với hơn 2.000 văn phòng, 66.000 nhân viên, và doanh thu trên 17 tỷ USD. Schenker đã ký hợp đồng độc quyền trị giá hàng chục triệu USD với uShip – [Sàn vận tải](http://sanvanchuyen.vn/) lớn nhất tại Châu Mỹ để phát triển “Drive4Schenker” một [Sàn vận tải](http://sanvanchuyen.vn/) cho phép các Chủ xe tiếp cận được với các Chủ hàng có nhu cầu vận chuyển trên khắp Châu Âu. Đối với DB Schenker, tương lai của kinh doanh vận tải đường bộ là tự động hóa, tiêu chuẩn hóa và tham gia hiệu quả hơn với hàng ngàn đối tác vận tải, đặc biệt là thông qua các công cụ trực tuyến. Chúng tôi tin rằng một nền tảng Sàn vận chuyển trực tuyến sẽ giúp tập đoàn thay đổi và tái cấu trúc mô hình kinh doanh của mình. Điều phối hơn 25,000 xe và hàng ngàn đơn hàng trong nền tảng “Drive4Schenker” sẽ tạo một cuộc cách mạng về cung và cầu. Ưu thế công nghệ từ Sàn vận tải sẽ giúp kết nối Chủ hàng và Chủ xe với hiệu quả cao nhất qua các công cụ đấu giá trực tuyến, việc tự động xác nhận và thanh toán, theo dõi và thông báo liên tục qua điện thoại, và quan trọng hơn là đánh giá và chấm điểm các nhà cung cấp dịch vụ.

**Tập đoàn Deutsche Post DHL**: Deutsche Post DHL là hãng vận chuyển- bưu chính đứng đầu thế giới. Công ty này có trụ sở tại Đức, được hình thành từ cơ sở hợp nhất hai thương hiệu Deutsche Post và DHL. Năm 1947, hãng Deutsche Bundespost được chính phủ Đức thành lập với nhằm cung cấp các dịch vụ bưu chính, viễn thông ngoài ra còn hỗ trợ về ngân hàng tiết kiệm, chi trả lương, báo chí,…Đây là tiền thân của Deutsche Post sau này.  Deutsche Post và DHL hợp thành tập đoàn logistics và vận chuyển bưu phẩm hàng đầu thế giới. Deutsche Post DHL cung cấp 4 dịch vụ chính gồm: Bưu chính, Chuyển phát nhanh, Vận tải hàng hóa và Chuỗi cung ứng. Thương hiệu Deutsche Post đảm nhiệm mảng bưu chính, 3 mảng kinh doanh còn lại thuộc về DHL.

**Kuehne + Nagel:**  công ty Kuehne + Nagel được thành lập tại Bremen, Đức bởi August Kuehne và Friedrich Nagel và phát triển thành một trong những nhà cung cấp dịch vụ logistics hàng đầu thế giới. Hiện tại, tập đoàn Kuehne + Nagel có 1.300 văn phòng tại hơn 100 quốc gia với gần 76.000 nhân viên. Hoạt động kinh doanh cốt lõi và vị thế trên thị trường của chúng tôi được xây dựng dựa trên năng lực tầm cỡ quốc tế của công ty.

Các nhà cung cấp nổi bật khác trên thị trường là Alkom-Trans, CLA UK, DACHSER SE, DAN-CZECH ĐẶC BIỆT, FERCAM, Logistics châu Âu đầu tiên, Logistic FM, Gondrand Group, HPT, Huktra NV, Imperial Logistics International, Ital Logistics .

***Nhiều* tài xế xe tải đã tập trung tại Brussels để phản đối chính sách mới của Ủy ban châu Âu đối với vận chuyển bằng xe tải.**

Ủy ban châu Âu cho biết chính sách mới nhằm giải quyết một số vấn đề trong lĩnh vực vận tải đường bộ châu Âu bao gồm khí thải C02 và quản lý an toàn cơ sở hạ tầng. Tuy nhiên, người biểu tình từ Ba Lan, Bulgaria, Romania, Hungary và Litva cho biết gói này phân chia ngành vận tải của Đông và Tây Âu.

Theo quy định mới, các tài xế sẽ phải dành thời gian nghỉ ngơi bên ngoài cabin của xe tải, khiến hàng hóa của họ không được giám sát và gặp rủi ro trên những cung đường rộng.

Các thành viên của hiệp hội vận tải Ba Lan lo lắng rằng những quy định mới tạo ra sự công bằng các quy tắc vận tải ở châu Âu, khiến nhiều công ty ở Đông Âu gặp khó khăn. Ngành công nghiệp này đang tạo ra 11 triệu việc làm tại EU, tương đương với 5% tổng số việc làm của EU.

Vận tải hành khách dự kiến sẽ tăng 42% vào năm 2050 và vận tải hàng hóa tăng hơn 60%.

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

Bất chấp cảnh báo về những biến động khó lường của nhu cầu hàng hóa, các hãng vận tải biển có kế hoạch bổ sung thêm khoảng 10% công suất cho tuyến châu Á-Bắc Âu trong năm 2019. Công suất tàu biển tuyến này sẽ đạt khoảng 300.000TEU/tuần từ tháng 3/2019 do nhiều hãng tàu bổ sung các đội tàu có quy mô lớn hơn. Điều này sẽ tạo thêm áp lực giảm giá cước vào thời điểm không đúng trong năm: thời gian nhu cầu yếu hơn sau Tết Nguyên đán tại châu Á.

Thật vậy, mức phí vận chuyển của container châu Á-Bắc Âu, được ghi nhận bởi Chỉ số vận chuyển hàng hóa container Thượng Hải (SCFI), đã có dấu hiệu giảm nhẹ.

Công ty giao nhận vận tải hàng hóa trực tuyến có trụ sở tại Barcelona, iContainers cho biết vận tải biển phải đối mặt với một năm có nhiều yếu tố thị trường không chắc chắn, với các yếu tốt bất lợi như căng thẳng thương mại Mỹ-Trung, Brexit và các quy định về IMO .

Một lượng lớn công suất tăng thêm ở châu Á-Bắc Âu sẽ đến từ NEU7 của Ocean Alliance từ tháng 4/2019, với mười tàu công suất 13.000-14.000 teu do Evergreen cung cấp. Từ ngày 1/4/2019, liên minh Ocean Alliance sẽ có khoảng 330 tàu container với tổng sức chở 3,8 triệu Teu. Liên minh đang khai thác trên tuyến Á-Âu, xuyên Thái Bình Dương và Đại Tây Dương. Liên minh Ocean Alliance là liên minh lớn nhất trong ngành công nghiệp vận chuyển, được triển khai năm 2017 với thời hạn ban đầu là 5 năm và một lựa chọn mở rộng thêm 5 năm.

Sự ra mắt của chuỗi NEU7 mới vào tháng 4/2019, cùng với việc nâng cấp công suất trên sáu dịch vụ khác kết nối Viễn Đông với Bắc Âu sẽ tăng thêm khoảng 24% vào tổng công suất do Liên minh Đại Dương cung cấp trên tuyến này vào quý III/2019.

Trong khi đó, Ocean Alliance cũng đang trong quá trình bổ sung khoảng 4.000 teu mỗi tuần bằng cách nâng cấp FE5 từ quy mô trung bình 10.000 teu lên 14.000 teu, sẽ hoàn thành vào tháng 3/2019.

Ở quy mô nhỏ, dịch vụ AEX độc lập của HMM, sẽ được nâng cấp khoảng 1.500 teu mỗi tuần khi giới thiệu 12 tàu 6.300-6.800 teu vào một vòng trong tháng 5/2019.

* + 1. **Cảng biển, cảng sông**

Các cảng biển của Vương Anh đang trong tình trạng tắc nghẽn vào cuối tháng 01/2019, làm giảm năng lực vận tải đường bộ và năng suất cảng. Tình trạng này tiếp tục đến ít nhất là hết tháng 1/2019. Vận tải đường bộ hiện cần phải được đặt trước 14 ngày.

Khả năng vận chuyển ở Đức và Benelux vẫn là một thách thức, bị ảnh hưởng bởi mức nước thấp ổ sông Rhine, làm giảm lượng xà lan và tăng di chuyển bằng đường sắt và xe tải.

Hãng dịch vụ vận tải đa phương thức Samskip sẽ tính phí Phụ phí khối lượng do tình trạng tắc nghẽn gia tăng và công suất thấp dự đoán trước Brexit. Phụ phí trả cho các kế hoạch dự phòng mà Samskip đưa ra trước sự gia tăng nhu cầu dự kiến.

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

Các hãng hàng không lớn của châu Âu chứng kiến ​​sự tăng trưởng lưu lượng vận tải hàng hóa chậm trong năm 2018 phù hợp với sự suy giảm của thị trường nói chung.

Dữ liệu hàng tháng từ các hãng hàng không châu Âu cho thấy, năm 2018 cả Air France KLM và Lufthansa có khối lượng hàng hóa tăng ở mức thấp hơn năm trước, trong khi IAG có khối lượng hàng hóa luân chuyển giảm.

Hãng hàng không Lufthansa có lưu lượng đã tăng 0,8% trong năm ngoái lên 10,9 tỷ tấn doanh thu hàng tấn.km, giảm so với mức 7,4% được ghi nhận trong năm 2017, khi thị trường hồi phục nhờ tăng hàng tồn kho và tăng trưởng thương mại điện tử. Hệ số tải hàng hóa trung bình trong năm đã giảm xuống 66,4% so với 68,7% trong năm 2017. Vào tháng 12/2018, mức tăng lưu lượng hàng hóa đạt 0,4% so với cùng kỳ năm trước.

Xu hướng này cũng diễn ra tương tự tại Air France KLM, với lưu lượng hàng hóa tăng 0,7% lên 8,6 tỷ km.tấn, thấp hơn mức tăng trưởng 1,9% của năm 2017. Hệ số tải của hãng trong năm đứng ở mức 60,3% so với 59,9% trong năm 2017 khi hãng điều chỉnh đội tàu chở hàng của mình trong năm.

Nhờ có sự gia tăng trong vận tải hàng hóa và sự bùng nổ tại các thị trường Mỹ Latinh, lượng hàng hóa tại sân bay Brussels năm 2018 tăng 7,5% so với năm trước và đạt mức 731.600 tấn. Đặc biệt là hàng hóa được vận chuyển nội địa bằng xe tải thay cho máy bay đã tăng mạnh, điều này một lần nữa khẳng định nhu cầu thị trường lớn và sự thiếu năng lực đáp ứng nhu cầu địa phương này. Nhưng lượng hàng hóa được vận chuyển trên máy bay chở khách cũng tăng trưởng tốt nhờ có một số chuyến bay đường dài mới từ các hãng hàng không như Hhai Airlines, Cathay Pacific và Emirates. Sân bay Brussels cũng được hưởng lợi ích từ việc sân bay Schiphol đã chạm mốc số chuyến bay tối đa vào tháng 11 năm 2017, điều này có nghĩa là Brussels sẽ đón thêm các chuyến bay chở hàng từ sân bay Hà Lan vào đầu năm 2018.

Trong khi đó hãng IAG đã có một năm khó khăn khi khối lượng hàng hóa luân chuyển giảm 0,9% xuống còn 5,7 tỷ tấn hàng tấn, chủ yếu do sự sụt giảm của British Airways trong khi mức tăng của Iberia và Aer Lingus không đủ bù đắp. Lưu lượng hàng hóa quí 4/2018 giảm 0,7% so với quí 4/2017.

Hãng hàng không Finnair có lượng hàng hóa tăng 3,2% so với năm 2017 lên 1 tỷ doanh thu tấn.km trong năm 2018 khi tiếp tục triển khai công suất máy bay A350 trên các tuyến đường dài.

Hãng vận tải trung tâm Helsinki khi hãng ghi nhận mức tăng 11,2% lưu lượng hàng hóa trong tháng 12/2018. Sự cải thiện cuối năm chủ yếu được thúc đẩy bởi sự phát triển thị trường hàng hóa mạnh mẽ ở Nhật Bản, Tây Âu và các thị trường Bắc Âu.

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

**Hiệu lực của các tiêu chuẩn và quy định phát thải của Ủy ban châu Âu đối với thị trường logistics chuỗi lạnh nói chung và kho lạnh nói riêng**

Thị trường chuỗi lạnh châu Âu là một trong những thị trường mới nổi trong ngành công nghiệp logistics, dự kiến ​​sẽ tăng trưởng với tốc độ ổn định trong giai đoạn dự báo. Theo các nguồn tin trong ngành, tổng dung lượng lưu trữ ở châu Âu là khoảng 112 mét khối.

Thay đổi trong thói quen của người tiêu dùng và sự phát triển của thương mại điện tử cũng như những tiến bộ trong công nghệ là những yếu tố chính thúc đẩy thị trường. Hầu hết các công ty châu Âu áp dụng tự động hóa trong kho lưu trữ lạnh với tốc độ cao hơn so với các công ty Mỹ. Ngoài ra, Tây Âu đóng một vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy thị trường logistics chuỗi lạnh châu Âu.

Để giảm lượng khí thải carbon trên môi trường, hầu hết các công ty logistics chuỗi lạnh châu Âu đã áp dụng chất làm lạnh thay thế trong các cơ sở lưu trữ của họ. Ủy ban Châu Âu đã soạn thảo một lộ trình quan trọng đối với các quy định và phát thải chuỗi lạnh để giảm hiệu quả trong các giai đoạn nhất định. Là một phần trong quy định của Ủy ban Châu Âu về khí nhà kính flo hóa (F Gas), Hiệp hội Logistics và Lưu trữ Lạnh châu Âu (ECSLA) kêu gọi các thành viên của mình giảm phát thải F-Gases trên quan điểm trung và dài hạn. Do đó, các thành viên của ECSLA đang lựa chọn các hệ thống làm mát hoạt động với cái gọi là chất làm lạnh tự nhiên, như amoniac hoặc CO2, bất cứ khi nào có thể, khi đầu tư xây dựng các cửa hàng lạnh và hệ thống làm mát mới. ECSLA đóng vai trò là tiếng nói quan trọng và là nền tảng thảo luận cho lĩnh vực logistics và kho lạnh châu Âu. Tuy nhiên, ý nghĩa thực tiễn quan trọng trong việc giảm dần phát thải GHG theo quy định của Ủy ban, theo đó cần xây dựng hệ thống thứ hai song song với hệ thống hiện tại để gián đoạn hoạt động trong quá trình chuyển đổi, điều này không khả thi về mặt kinh tế. Trong các cửa hàng lạnh, điều này về cơ bản là đúng, vì họ hoạt động quanh năm và thực phẩm được lưu trữ không thể rút khỏi môi trường được kiểm soát nhiệt độ đột ngột. Ngoài ra, tồn tại một số hạn chế kỹ thuật trong việc chuyển đổi sang chất làm lạnh khác.

**Tác động của Brexit**

Vương quốc Anh là một trong những thị trường hàng đầu của ngành công nghiệp chuỗi lạnh của châu Âu về không gian lưu trữ, với 24 triệu mét khối vào năm 2018. Phân khúc thực phẩm và đồ uống tiếp tục chiếm thị phần cao trong ngành công nghiệp chuỗi lạnh. Nhưng gần đây, đã có là một sự tăng trưởng theo cấp số nhân trong lĩnh vực kho lạnh cho dược phẩm, với sự xuất hiện của các công ty logistics vận chuyển dược phẩm đông lạnh có kích thước đáng kể. GEFCO Group, một công ty toàn cầu về logistics công nghiệp và đang dẫn đầu châu Âu trong lĩnh vực logistics ô tô, đã khai trương kho kiểm soát nhiệt độ dành riêng cho tại Vương quốc Anh vào tháng 1 năm 2017. Cơ sở 15.000 feet vuông mới chuyên phục vụ cho dược phẩm và chăm sóc y tế. Cơ sở được thiết kế đặc biệt để đáp ứng các tiêu chuẩn cao nhất trong việc chuyển tiếp các sản phẩm dược phẩm với các vùng nhiệt độ khác nhau từ môi trường xung quanh (15 CC đến 25 CC) và ướp lạnh (2 CC đến 8 CC) đến đông lạnh (-15 ° C đến -25 CC).

Tuy nhiên, Brexit có thể tạo ra những rủi ro đối với các phân khúc quan trọng, như ngành công nghiệp thực phẩm, cũng như ngành công nghiệp logistics. Với khoảng 30% thực phẩm nhập khẩu đến từ Liên minh châu Âu và gần một phần năm xuất khẩu thực phẩm và đồ uống hướng đến Ireland, việc thắt chặt kiểm soát biên giới do Brexit dự kiến sẽ có tác động tiêu cực đến ngành. Ngoài ra, Brexit sẽ tạo ra tình trạng thiếu lao động và tạo ra những thách thức mới xung quanh việc kiểm soát biên giới. Để giải quyết thách thức này, ngành logistics đang tìm kiếm các giải pháp công nghệ cao. Ví dụ, các sản phẩm của Hubbard, một nhà sản xuất hệ thống điện lạnh của Anh, hoạt động trên các xe tải không người lái và viễn thông tiên tiến, sẽ cần thiết để quan sát, quản lý và kiểm soát chuỗi lạnh.

**DSV cho thuê 33.000 m2 trong khu P3 Błonie**

P3, nhà đầu tư dài hạn, chủ sở hữu, nhà phát triển và quản lý tài sản logistics châu Âu, đã ký hợp đồng thuê hơn 33.000 m2 trong khu P3 Błonie với DSV - nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển và logistics toàn cầu. Tập đoàn DSV có văn phòng và chi nhánh tại hơn 80 quốc gia tại 6 châu lục. Tại Ba Lan, công ty đã hoạt động từ năm 1995 và có gần 2.000 người. Ở quy mô quốc gia, công ty nắm giữ hơn 150.000 m2 diện tích kho.

Ở Błonie gần Warsaw, DSV sẽ chuyển vào kho 16 và chiếm hơn 32.000 m2 diện tích lưu trữ cộng với gần 900 m2 diện tích văn phòng. Cơ sở được trang bị các tấm lõi Pir (cách ly tòa nhà hiệu quả hơn với thời tiết bất lợi), các tấm pin mặt trời để sưởi ấm nước sinh hoạt và chiếu sáng bằng đèn LED tiết kiệm năng lượng, có chỗ đậu xe cho 54 xe khách và 44 xe tải có sẵn trước tòa nhà.

* 1. **Giao nhận, chuyển phát nhanh**

Động lực chính cho thị trường chuyển phát nhanh ở châu Âu là sự gia tăng thương mại xuyên biên giới ở châu Âu. Thương mại xuyên biên giới trong phạm vi châu Âu ước đạt khoảng 49 tỷ USD/năm trong hai năm gần đây.

Theo công ty nghiên cứu thị trường Technavio, thị trường chuyển phát nhanh đóng vai trò chính trong việc tạo điều kiện cho các dịch vụ thương mại xuyên biên giới trên khắp châu Âu.

Các nhà cung cấp dịch vụ chuyển phát nhanh đã triển khai các dịch vụ hỗ trợ CNTT như theo dõi GPS, theo dõi trực tuyến, dịch vụ liên lạc, cập nhật hồ sơ tự động, mã vạch 2D và theo dõi thời gian thực để cung cấp các dịch vụ không rắc rối cho khách hàng. Các dịch vụ hỗ trợ CNTT giúp làm cho các quy trình kinh doanh nhanh hơn và chính xác hơn các quy trình thủ công.

Phân khúc B2B chiếm thị phần chuyển phát nhanh lớn nhất năm 2017, chiếm gần 76% thị trường. Phân khúc này dự kiến sẽ chiếm lĩnh thị trường trong suốt giai đoạn dự báo.

1. **Các hoạt động khác**

Gần đây, công ty thương mại điện tử Trung Quốc Alibaba đã đạt một thỏa thuận với chính phủ Bỉ để thúc đẩy thương mại quốc tế và phát triển một trung tâm logistics tương lai tại thành phố Liege.

Nằm ở phía đông của đất nước, gần biên giới với Hà Lan và Đức, Liege là một thành phố nổi tiếng với các lễ hội văn hóa, cũng như là một trung tâm kinh tế khu vực quan trọng, và danh tiếng thứ hai này có thể sắp phát triển nhờ vào Alibaba đầu tư. Dự án nhằm tận dụng các tiềm năng kinh tế của thành phố, bằng cách nâng cấp hiệu quả logistics chung, để đảm bảo khả năng nuôi dưỡng và đáp ứng các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Trong thế giới thương mại điện tử ngày càng toàn cầu, điều này sẽ rất quan trọng để đảm bảo nhiều thành phố châu Âu theo kịp sự phát triển nhanh chóng của kinh doanh quốc tế. Trong một tuyên bố chính thức của công ty, Giám đốc điều hành của Alibaba, Daniel Zhang cho biết thỏa thuận này giúp các công ty châu Âu phát huy tối đa tiềm năng của họ đối với thương mại xuyên biên giới trong tương lai, đặc biệt là ở Trung Quốc, nhu cầu về các sản phẩm châu Âu ngày càng tăng và đa dạng hóa theo những cách khó dự đoán. Với hơn 98% các công ty châu Âu là doanh nghiệp vừa và nhỏ, sự hợp tác này biểu thị nỗ lực ban đầu và mở rộng của chúng tôi để tăng cường cơ hội thương mại toàn diện cho các doanh nghiệp này ở Bỉ và trên khắp châu Âu.

Trung tâm logistics Cainniao của Alibaba đầu tư 85 triệu đô la để nâng cấp đầu tư cho một trung tâm logistics đặc biệt tại Sân bay Liege, giai đoạn đầu tiên sẽ mở và hoạt động vào năm 2021, và các kế hoạch cải thiện cơ sở hạ tầng và triển vọng việc làm tại địa phương đã được hoan nghênh.

Động thái này cũng sẽ xác nhận Liege là trung tâm hàng đầu châu Âu của Alibaba và với công ty đã tạo ra doanh thu 39,9 tỷ đô la vào năm ngoái, liên minh có thể chứng minh được khả năng sinh lời cao cho cả hai đối tác.

Mục đích của Alibaba là giúp các thành phố như Liege gửi hàng hóa đến Trung Quốc trị giá hơn 200 tỷ đô la trong năm năm tới, một nguyện vọng được công bố lần đầu tiên tại Triển lãm nhập khẩu quốc tế Trung Quốc tại Thượng Hải vào tháng 11 năm ngoái.

Chính phủ Bỉ cho biết họ sẽ cố gắng biến điều này thành hiện thực và họ sẽ hợp tác với Alibaba để giới thiệu các công nghệ mới nhằm số hóa các thủ tục tùy chỉnh, hợp lý hóa quy trình xuất nhập khẩu.

Tuy nhiên, tham vọng của Alibaba không chỉ giới hạn ở Bỉ. Công ty Trung Quốc này nhắm đến các trung tâm logistics xuất nhập khẩu tiềm năng lớn khác trên khắp châu Âu

Công ty cũng đang đàm phán với thành phố cảng Hamburg của Đức về việc mở một trung tâm logistics cũng phục vụ châu Âu. Tập trung vào thị trường Đức và Scandinavi, Alibaba đã có chỗ đứng vững chắc trong khu vực, hàng ngày vận chuyển 50.000 bưu kiện đến Đức.

Kế hoạch cho một nhà kho của Alibaba tại Cộng hòa Séc cũng đang được tiến hành. Alibaba cũng đang hướng tới Pháp để phát triển cơ sở hạ tầng hơn nữa.

Chính phủ Bulgaria cũng đã đề cập đến việc thảo luận về đầu tư logistics với Alibaba, để tạo thuận lợi cho thương mại xuyên biên giới.

Với môi trường giao dịch toàn cầu đầy biến động hiện nay, đặc biệt là căng thẳng thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc, châu Âu có thể sẽ trở thành khu vực giao dịch thuận lợi hơn cho các công ty đa quốc gia.