**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 3/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2019**

 **MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình chung** 2](#_Toc5972861)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics*** 2](#_Toc5972862)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế, thương mại có tác động lớn đến hoạt động logistics trong tháng*** 4](#_Toc5972863)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 5](#_Toc5972864)

[***2.1.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 6](#_Toc5972865)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 7](#_Toc5972866)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường thủy và cảng*** 7](#_Toc5972867)

[***2.4.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 10](#_Toc5972868)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi, đóng gói, giao nhận và tài sản logistics:** 12](#_Toc5972869)

[***3.1.*** ***Kho bãi và tài sản logistics:*** 12](#_Toc5972870)

[***3.2.*** ***Giao nhận, chuyển phát nhanh*** 13](#_Toc5972871)

[**4.** **Các hoạt động khác:** 14](#_Toc5972872)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

**Toàn ngành logistics EU đang căng thẳng chuẩn bị cho Brexit**

Quá trình đàm phán Brexit vẫn đang diễn ra hết sức phức tạp. Theo các chuyên gia trong lĩnh vực thương mại và logistics, nếu không có sự phân tách các hạng mục trong quá trình đàm phán Brexit để điều chỉnh thương mại giữa Anh và Liên minh châu Âu (EU) khi Anh quyết định rời khỏi EU thì nước này cũng cũng ra khỏi Liên minh Hải quan Châu Âu.

Nếu điều đó trở thành hiện thực, các luật chung điều chỉnh hải quan và thuế quan sẽ có hiệu lực ngay lập tức và việc kiểm tra hải quan và các thủ tục thông quan mới sẽ được áp dụng. Bất kỳ khoản phụ cấp hoặc thủ tục đặc biệt nào ở Anh sẽ không còn hiệu lực.

Các nhà quản lý logistics nhận thức rõ thuế quan và thủ tục thông quan rườm rà gây ra sự chậm trễ trong chuỗi cung ứng và tăng chi phí cho tất cả các phương thức vận tải. Tất cả những người tham gia vào chuỗi vận chuyển và logistics trên khắp Hoa Kỳ và EU đã cảm thấy áp lực lớn do những xáo trộn từ Brexit. Áp lực đó khiến các nhà sản xuất, cảng và các nhà cung cấp vận tải và dịch vụ logistics ở cả hai phía lên kế hoạch đối phó với sự hỗn loạn sẽ xảy ra từ kịch bản Brexit không như mong đợi.

Các công ty dịch vụ logistics bên thứ 3 (3PL) đã làm việc với khách hàng của họ về các giải pháp quản lý rủi ro để chuẩn bị cho kết quả tiềm năng này và đang phát triển các chiến lược chuỗi cung ứng mới cho thời kỳ hậu Brexit. Các cảng biển ở cả hai phía cũng đang chuẩn bị cho việc phát sinh thêm nhiều loại giấy tờ và sự chậm trễ liên quan.

 Do Brexit và chủ nghĩa bảo hộ ngày càng tăng, các công ty 3PL đang có nhu cầu lớn hơn về dịch vụ tư vấn để có thể tuân thủ các quy định thương mại mới và dịch vụ môi giới hải quan cũng được quan tâm hơn.

Ngoài ra, các nhà sản xuất hiện đang phải đối mặt với nạn quan liêu mới phát sinh từ các thủ tục hành chính rườm rà, với tần suất cao hơn. Điều này buộc các công ty 3PL phải theo dõi và giảm tác động của các ràng buộc quy định, để khách hàng của họ vẫn được đảm bảo những thuận lợi trong giao nhận hàng và hạn chế rủi ro phát sinh. Họ phải kiểm tra từng chi tiết cuối cùng của một quy định hải quan mới chắc chắn rằng một sản phẩm của khách hàng, thuộc bất kỳ loại và định dạng nào, có phải chịu mức thuế mới hay không.

Các nhà cung cấp tạm ứng thuế nhập khẩu từ bảng cân đối kế toán của họ thay mặt cho khách hàng của mình sẽ bị tác động lớn các mức thuế đó tăng vọt từ 2% đến 3% đến 25% hoặc thậm chí 50%. Họ cũng có trách nhiệm thông báo và giải thích cho khách hàng về các quy định mới, cho phép họ điều chỉnh giá bán, bao gồm cả thuế nhập khẩu, trước khi hàng hóa được vận chuyển và tối ưu hóa dòng tiền của họ.

Ví dụ, trong cuộc hội thảo về Brexit do Hiệp hội Logistics Đức BVL tổ chức, Thomas Pütter, giám đốc bộ phận dịch vụ mạng và đổi mới của nhà cung cấp dịch vụ bên thứ ba Nagel Group cho rằng nên chuẩn bị cho trường hợp xấu nhất, thêm vào đó là sự gián đoạn chuỗi cung ứng.

Tập đoàn Nagel, chuyên về logistics thực phẩm, đã lập danh sách kiểm tra thông tin khách hàng cho các công ty vừa và nhỏ, cũng như các kế hoạch khẩn cấp. Họ đã tạo ra một danh sách kiểm tra thực phẩm bị tác động bởi Brexit, bởi vì các quy tắc cụ thể được áp dụng trong kinh doanh dịch vụ logistics thực phẩm. Ví dụ, thời gian vận chuyển thông thường cho các lô hàng chắc chắn sẽ thay đổi và cần nhiều thời gian để điều chỉnh về mặt bằng hiện nay.

Tập đoàn Nagel đã phải làm việc với các đối tác ở nhiều lĩnh vực để bảo đảm không gian vận chuyển hàng hóa có sẵn độc lập với thị trường giao ngay, cũng như khả năng lưu trữ bổ sung tại Hoa Kỳ nơi công ty vận hành tám kho hàng có vị trí chiến lược.

Tóm lại, khi nhu cầu về không gian kho tăng mạnh do Brexit, dung lượng lưu trữ cũng trở thành một thách thức lớn đối với cả các chủ hàng và công ty cung cấp dịch vụ logistics. Bởi lưu thông hàng hóa chắc chắn sẽ bị chậm lại, thậm chí gián đoạn trong thời gian đầu. Các nhà cung cấp dịch vụ kho một mặt phải khắc phục những vấn đề phát sinh đối với họ, mặt khác hỗ trợ các chủ hàng và các công ty vận tải trong việc giữ sự ổn định của chuỗi cung ứng khi hàng hóa chưa kịp tiêu thụ, giảm tải áp lực chi phí lên hàng hóa mà hậu quả của nó là tiêu thụ hàng hóa sụt giảm.

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

Kinh tế Eurozone đã chững lại từ quý III/2018 kéo dài tới hết năm 2018, do lĩnh vực sản xuất trì trệ. Sang năm 2019, tiến trình Brexit trở nên phức tạp hơn và Mỹ dọa áp thuế bổ sung lên ô tô nhập khẩu từ Châu Âu khiến cho tương lai kinh tế Eurozone càng trở nên thiếu chắc chắn.

Thương mại của Eurozone bắt đầu chịu tác động từ cuộc các yếu tố bên ngoài (tiêu dùng chậm lại trên toàn cầu, cuộc chiến thuế quan) và tiến trình Brexit nhiều khó khăn. Thặng dư thương mại của khu vực đã thu hẹp còn 1,5 tỷ EUR trong tháng 1/2019, từ mức khoảng 15-17 tỷ EUR những tháng trước đó.

Tiêu dùng nội địa tiếp tục là một trong những động lực chính thúc đẩy tăng trưởng của Eurozone. Bán lẻ tăng 1,3% trong tháng 1/2019 (so với tháng trước đó), là mức tăng mạnh nhất kể từ tháng 11/2017, sau khi sụt giảm 1,4% trong tháng 12/2018. So với cùng kỳ năm trước, bán lẻ trong tháng 1/2019 tăng 2,2%, cao gấp nhiều lần mức tăng 0,3% của tháng trước đó.

Sản xuất công nghiệp giảm 1,1% trong tháng 1/2019 (so với một năm trước đó), đánh dấu tháng giảm thứ 3 liên tiếp, sau khi tăng trong suốt nhiều tháng liền. Tuy nhiên, tốc độ giảm của tháng 1/2019 đã chậm lại nhiều (tháng 12/2018 giảm 4,2%). Chỉ số PMI sản xuất của Eurozone đã giảm xuống dưới ngưỡng 50 trong 2 tháng đầu năm 2018, xuống 49,3 trong tháng 2/2019 và 47,5 trong tháng 3/2019.

Chỉ số môi trường kinh doanh tiếp tục xu hướng thấp dần, còn 0,53 vào tháng 3/2019, từ mức 0,69 của tháng 1 và 2/2019.

Trong quý I/2019, ECB tiếp tục giữ nguyên lãi suất ở mức thấp kỷ lục (duy trì lãi suất tái cấp vốn ở mức 0%, lãi suất cho vay là 0,25% và lãi suất tiền gửi là -0,4%). Tuy nhiên, cam kết về thời hạn giữ nguyên ở mức thấp kỷ lục được kéo dài đến ít nhất là cuối năm nay (cuối năm 2018, ECB thông báo sẽ duy trì lãi suất thấp ít nhất tới hết mùa Hè năm 2019).

Bên cạnh đó, ECB đã công bố một gói cho vay siêu rẻ thứ ba dành cho các ngân hàng với mục tiêu ngăn chặn một cuộc khủng hoảng thanh khoản khi tình trạng kinh tế giảm tốc bắt đầu trở nên nghiêm trọng. ECB coi kế hoạch TLTRO (còn gọi là Chương trình cho vay dài hạn theo mục tiêu) là công cụ chính sách tiền tệ phi chính thống, qua đó ECB cung cấp các khoản vay dài hạn nhằm khuyến khích các ngân hàng đẩy mạnh cho vay đối với các doanh nghiệp và người tiêu dùng trong khu vực Eurozone. Gói TLTRO, dự kiến sẽ có hiệu lực vào tháng 9/2019 và sẽ kết thúc vào tháng 3/2021, cung cấp các khoản vay thời hạn 2 năm nhằm bảo toàn các điều kiện cho vay ưu đãi của ngân hàng. Trước đó, ECB đã cho các ngân hàng vay hơn 700 tỷ EUR (790 tỷ USD) trong khuôn khổ các chương trình TLTRO trước đây.

1. **Hoạt động vận tải**

Vận tải hàng hóa chiếm 6% GDP châu Âu, với hơn 19 tỷ tấn hàng hóa được vận chuyển hàng năm.

Trong khi đóng góp tích cực ở khía cạnh kinh tế, vận tải cũng gây áp lực rất lớn lên môi trường. Với 75% tổng số hàng hóa vận tải được thực hiện bằng đường bộ, ngành này có lượng phát thải hàng năm ước tính là 275 triệu tấn C02. Con số này chiếm 30% tổng lượng khí thải vận chuyển (tức là tất cả vận chuyển hàng hóa và vận chuyển hành khách).

Đến năm 2030, vận tải hàng hóa tại EU dự kiến ​​sẽ tăng 30% so với hiện nay. Điều đó cũng có nghĩa là khoảng một triệu xe tải mới sẽ hoạt động tại thị trường châu Âu trong thập kỷ tới.

Nhìn vào các mục tiêu nghiêm ngặt của Hiệp định Paris cho lĩnh vực giao thông, hoạt động vận tải hàng hóa tại EU sẽ phải thay đổi cơ cấu theo đó giảm những phương tiện gây ô nhiễm lớn, theo đó giảm dần tỷ trọng của đường bộ và thay bằng đường sắt.

* 1. **Vận chuyển đường sắt**

Rail Freight Forward, một liên minh gồm các công ty vận tải đường sắt và liên đoàn từ khắp châu Âu, cam kết giúp tiết kiệm tới 290 triệu tấn khí thải vận chuyển C02 trong thập kỷ tới.

Với 275 triệu tấn khí thải C02 mỗi năm, vận tải hàng hóa chiếm gần một phần ba tổng lượng khí thải vận tải, bao gồm vận tải hành khách. Với tốc độ tăng trưởng ước tính 30% vào năm 2030, tác động khí hậu của vận tải hàng hóa dự kiến ​​sẽ tăng đáng kể trong những năm tới.

Do vận tải hàng hóa đường sắt thải ra CO2 ít hơn 9 lần so với vận tải đường bộ, việc chuyển đổi phương thức này từ đường bộ sang đường sắt là bước quan trọng để ngành vận tải đạt được các mục tiêu khí hậu như được xác định trong Hiệp định Paris.

Các bên đã ký kết cam kết chuyển đổi lĩnh vực của họ và cung cấp các sản phẩm đường sắt sáng tạo và cạnh tranh cao, đồng thời thúc giục các nhà hoạch định chính sách và đối tác tạo ra các điều kiện bên ngoài cần thiết để cho phép chuyển đổi phương thức từ vận tải đường bộ sang đường sắt.

Các thành viên của Rail Freight Forward cam kết hợp tác để chuyển đổi và hiện đại hóa ngành vận tải hàng hóa đường sắt, bằng cách thúc đẩy hiệu quả và tiêu chuẩn hóa, giảm chi phí và đổi mới công nghệ. Mỗi công ty sẽ nỗ lực cung cấp các sản phẩm cạnh tranh thuyết phục khách hàng chọn đường sắt vì chất lượng, tần suất, độ tin cậy, tính linh hoạt, giá cả và dịch vụ.

Đồng thời, Rail Freight Forward kêu gọi các nhà hoạch định chính sách và các bên liên quan chính cùng hợp tác trong việc thực hiện các điều kiện bên ngoài cần thiết để chuyển đổi thành công các giao dịch vận chuyển hoàn toàn bằng đường bộ sang đường sắt hoặc đa phương thức.

Thứ nhất, dịch vụ đường sắt muốn tăng khả năng cạnh tranh phải đi đôi với những cải thiện về cơ sở hạ tầng để chạy tàu qua châu Âu dễ dàng như chạy xe tải. Điều này đòi hỏi cơ chês quản lý cơ sở hạ tầng mới thay vì cơ chế cứng nhắc tại EU trước đây, để đảm bảo các cơ sở hạ tầng đường sắt được quản lý trên một mạng linh hoạt và đáng tin cậy.

Thứ hai, chính quyền các quốc gia và EU cần cung cấp một khung pháp lý minh bạch và vững chắc cho các nhà quản lý cơ sở hạ tầng để hiện thực hóa mạng lưới này. Các cơ quan chức năng cân bằng thuế, chi phí hành chính, phí truy cập cơ sở hạ tầng cho các phương thức vận tải khác nhau, từ đó san bằng sân chơi cho xe lửa và xe tải.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Uber Technologies Inc. đang nghiên cứu và chuẩn bị đưa vào triển khai một loạt các công nghệ hỗ trợ giao thông và dịch vụ logistics cho các công ty vận tải đường bộ. Đặcc biệt, Uber Freight sẽ bắt đầu hoạt động tại Hà Lan, đánh dấu sự mở rộng hơn nữa địa bàn kinh doanh của Uber.

Uber dự kiến sẽ nộp hồ sơ cho đợt chào bán cổ phiếu lần đầu ra công chúng (IPO) vào tháng. Uber Freight, kết nối các tài xế xe tải với việc giao hàng, có thể sẽ được định vị là một cơ hội tăng trưởng quan trọng, bên cạnh việc cung cấp thực phẩm, xe đạp điện và xe tự hành.

Việc áp dụng công nghệ mới có thể giúp mảng kinh doanh vận tải và giao nhận quốc tế của công ty Uber được thực hiện nhuần nhuyễn ở nhiều thị trường khác nhau, trong đó có một phần quan trọng là thương mại xuyên biên giới. Mạng lưới công nghệ có thể giúp Uber điều phối các xe tải trên toàn lãnh thổ châu Âu.

Theo chiến lược triển khai tương tự được sử dụng ở Hoa Kỳ, Uber Freight ban đầu sẽ làm việc trực tiếp với các hãng vận chuyển, điều phối viên và tài xế để điều phối các lô hàng. Sau đó, một khi công ty thiết lập một mạng và một hệ thống, các dịch vụ của họ sẽ phổ biến rộng rãi hơn bằng cách cung cấp ứng dụng công nghệ cho các bên liên quan trong chuỗi cung ứng.

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

Các hãng có hàng chạy tuyến Á - Âu phải tăng mức phụ phí nhiên liệu lên thêm 40% để đạt được kết quả tài chính khả quan, con số này cho hàng đi trên tuyến xuyên Thái Bình Dương là 33%.

Thời gian gần đây, các hãng tàu đã triển khai nhiều công nghệ mới để vận chuyển hàng hóa nhanh hơn và dịch chuyển sang sử dụng các tàu không người lái để giảm chi phí và rủi ro cướp biển. Nhưng cạnh tranh về công nghệ cũng đồng nghĩa với việc sụt giảm lao động trong ngành và số lượng doanh nghiệp trong lĩnh vực này tại châu Âu sẽ giảm đi.

Hãng dịch vụ môi giới tàu biển Braemar ACM có trụ sở tại Luân Đôn, Anh ước tính lượng cầu dịch vụ vận chuyển container đường biển sẽ tăng khoảng 2-3% mỗi năm trong vòng 4 năm tới. Trong khi đó, quy mô sức chở đội tàu container lại tăng đến 5% hàng năm. Các hãng tàu lớn, ví dụ như Mearsk cũng đã đưa vào hoạt động các siêu tàu với quy mô lớn, có khả năng chuyên chở đến 22.000 container mỗi tàu.

Tuy nhiên, lượng hàng vận chuyển lại không tăng như kỳ vọng dẫn đến trình trạng các hãng tàu lại phải nỗ lực để lấp đầy hàng các siêu tàu này để bù đắp cho chi phí vốn rất lớn mà họ đã bỏ ra. Chính điều này lại gây ra những tổn thất lớn cho chuỗi cung ứng và các chủ hàng. Thực vậy, do các hãng tàu phải cắt giảm những chuyến dịch vụ hàng tuần để dồn tối đa hàng có thể vào từng tàu, điều này dẫn đến việc con tàu sẽ ghé ít cảng hơn và khâu giao hàng có thể bị chậm trễ.

* + 1. **Cảng biển, cảng sông**

**Các cảng tại EU chuẩn bị cho Brexit**

Các cảng Zeebrugge và Antwerp của Bỉ đang chuẩn bị cho các kịch bản Brexit, trong đó có cả kịch bản xấu nhất. Tuy nhiên, theo Giám đốc điều hành của cảng Antwerp, họ cần một giai đoạn chuyển tiếp để các bên liên quan làm quen với những thay đổi, nếu không, sẽ xảy ra tranh chấp và những tổn thất lớn thuế quan, các quy định về kiểm tra, giám sát hàng hóa, vận đơn, phát hành séc, xử lý các khiếu kiện khiếu nạn ở các cảng và thậm chí là nạn quan liêu, tham nhũng.

Vương quốc Anh là thị trường thương mại lớn thứ hai của Cảng Antwerp. Mỗi năm, hơn 16 triệu tấn hàng hóa được xử lý giữa cảng này và các đối tác tại Vương quốc Anh. Cảng vụ Antwerp đã đưa ra nhiều sáng kiến ​​khác nhau để chuẩn bị đầy đủ cho Brexit. Trên thực tế, một lực lượng đặc nhiệm Brexit đã được thành lập với các đại diện của cộng đồng cảng, bao gồm các bên liên quan về hải quan và thuế tiêu thụ đặc biệt, về An toàn sản phẩm..Cảng cũng đã phải bố trí một đại diện thương mại tại Vương quốc Anh và Ireland vào năm ngoái, tổ chức các buổi giới thiệu thương mại và logistics tại Birmingham và một cuộc họp các bên liên quan tại Luân Đôn vào đầu năm nay để trao đổi về các vấn đề liên quan đến Brexit.

Giám đốc điều hành của Port of Zeebrugge, Joachim Coens, cũng lo ngại về sự phức tạp của Brexit. Là một trong những cảng phà và ro-ro hàng đầu ở châu Âu, Zeebrugge là cửa ngõ quan trọng cho giao thông cho hàng hóa đến và đi từ Vương quốc Anh. Nếu thủ tục hành chính phát sinh làm kéo dài thời gian thông quan, tình trạng ách tắc xe tải tại cảng sẽ diễn ra rất chầm trọng, nhiều xe tải từ EU sẽ không thể đi phà sang Anh mà phải dỡ hàng xuống tàu và làm các thủ tục thông quan hàng hóa. Điều này sẽ làm phát sinh nhiều thời gian và chi phí cho tất cả các bên liên quan. Trước đây, do có kết nối với hơn 40 cảng tại Anh và các dịch vụ vận chuyển container, hàng hóa từ vùng nội địa của Đức hoặc châu Âu và vùng biển Baltic có thể dễ dàng đến các cảng của Anh thông qua Hamburg. Vận chuyển phà qua hoặc qua đường hầm thường được thực hiện bằng xe tải. Nhưng những thay đổi có thể khiến họ phải có những điều chỉnh ở phân khúc vận chuyển biển ngắn “short sea”, theo đó cảng phải đầu tư vào cơ sở hạ tầng CNTT và dịch vụ hải quan để ứng phó với Brexit.

Tại cảng Dover của Anh-điểm giao cắt ngắn nhất giữa Hoa Kỳ và lục địa châu Âu, các chủ hàng và các công ty giao nhận cũng đang hết sức lo lắng về các rắc rỗi phát sinh từ thủ tục hải quan và ách tắc hàng hóa tại các cảng. Cảng Dover xử lý 17% tổng giao dịch hàng hóa của Vương quốc Anh và chiếm 35% thị trường ro-ro của Vương quốc Anh. Hơn 10.000 xe tải qua đây mỗi ngày và khoảng 2,4 triệu phương tiện vận chuyển hàng hóa đã được xử lý tại cảng trong năm 2018, hầu hết trong số đó là xe tải có tài xế.

Richard Burnett, giám đốc điều hành của Hiệp hội vận tải đường bộ (RHA), lo ngại rằng ngay cả việc kiểm tra hải quan ngắn gọn đối với xe tải đến cũng có thể gây ra sự chậm trễ tại cảng ro-ro hàng đầu của Vương quốc Anh. Một cuộc kiểm tra hải quan kéo dài hai phút sẽ dẫn đến kẹt xe 20 dặm, gây ra sự hỗn loạn trên các con đường và tắc nghẽn tại các cảng.

Để tránh tắc nghẽn tại các cảng của Vương quốc Anh trong trường hợp Brexit không có thỏa thuận, vào tháng 2/2019, cơ quan Hải quan nước này đã công bố các đơn giản hóa thủ tục nhập khẩu trong thời gian ban đầu là một năm. Điều đó có nghĩa là một khi các công ty đã đăng ký hàng hóa theo Thủ tục đơn giản hóa chuyển tiếp (TSP) cho hải quan, họ được phép hoãn khai báo đầy đủ cho đến khi hàng hóa qua biên giới và trả thuế một tháng sau khi lô hàng được nhập nước Anh. Tuy nhiên, về phía Pháp vẫn chưa có quy định rõ ràng về xuất khẩu..

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

Tình trạng các chuyến bay bị chậm giờ ở châu Âu đã tăng hơn gấp đôi vào năm 2018 và sẽ phát triển hơn nữa

Năm 2018, đã có tổng cộng 11 triệu chuyến bay trên vùng trời châu Âu, tăng 3,8% so với năm trước.Đây là con số kỷ lục. Tắc nghẽn trên không đã khiến số thời gian bị trễ trên đường bay lên tới 19,1 triệu phút trong năm 2018 - tăng 105%. Tính trung bình, đã có 1,73 phút chậm trễ trên đường bay trong mỗi chuyến bay vào năm 2018, so với mục tiêu mà Single Sky đặt ra là 0,5 phút/chuyến.

Theo EUROCONTROL, tổng độ trễ trong mạng bay của châu Âu vào mùa hè (mùa cao điểm) sẽ tăng từ 12 phút mỗi chuyến bay lên 20 phút mỗi chuyến bay vào năm 2040.

**Hình 1: Số phút bị trễ trung bình trong mỗi chuyến bay tại sân bay và trên đường bay tại châu Âu**



*Nguồn: Eurocontrol*

Châu Âu có bảy thị trường là các hòn đảo hoặc quần đảo, bao gồm ba quốc gia gồm cộng hòa Síp, Iceland và Malta, cùng với bốn thị trường nhỏ hơn gồm Jersey, Guernsey và Isle of Man của Vương quốc Anh, và Quần đảo Faroe-một khu vực tự trị của Đan Mạch.

Các thị trường này luôn có xu hướng du lịch hàng không cao hơn nhiều so với các thị trường khác. Các lãnh thổ đảo nhỏ phụ thuộc nhiều hơn vào du lịch hàng không để duy trì các liên kết quan trọng với phần còn lại của thế giới. Ngoài ra, họ thường tiếp thị là như những điểm du lịch nổi tiếng (và như một trung tâm kết nối hàng không, trong trường hợp của Iceland). Điều này đã làm cho các thị trường đảo hấp dẫn các hãng hàng không với nhiều mô hình kinh doanh khác nhau

Các hãng hàng không địa phương thường có thị phần lớn nhất ở Quần đảo Faroe, Iceland và Guernsey, nhưng với các mô hình khác nhau. Các hãng hàng không giá rẻ có vai trò rất lớn ở Malta và ở miền Nam Síp. Jersey và Isle of Man không có hãng hàng không địa phương nhưng được phục vụ bởi một hãng hàng không khu vực, với chi phí thấp.

Tây Ban Nha là thị trường hàng không nội địa lớn nhất của Tây Âu tính theo số ghế, với sức chứa hơn một phần tư so với thị trường đứng thứ hai là Ý. Thị trường nội địa của Tây Ban Nha cũng ghi nhận sự tăng trưởng khá lành mạnh trong năm 2018 và trong năm năm qua, khi so sánh với các nước hàng đầu châu Âu khác.

Không giống như phân khúc hàng hàng không quốc tế, nơi hãng hàng không Ryanair là hãng hàng không hàng đầu và các hãng hàng không từ bên ngoài Tây Ban Nha chiếm phần lớn số ghế, thị trường nội địa của Tây Ban Nha bị chi phối bởi các nhà khai thác địa phương. Các hãng hàng không Tây Ban Nha hiện đang chiếm 84% thị phần ở các chuyến bay nội địa, dẫn đầu là Vueling, Iberia và Air Europa.

Công suất của Iberia không thay đổi trong năm nay trong khi Vueling đang phát triển khá mạnh, với một số tuyến khởi động và tần suất tăng. Năng lực của hãng hàng không khu vực CanaryFly cũng ổn định, trong khi cuuar Na Uy đang thu hẹp. Các hãng hàng không hàng đầu khác ở Tây Ban Nha nội địa đang mở rộng trong năm nay, và hãng bay giá rẻ Volotea đang phát triển nhanh nhất.

Hãng hàng không giá rẻ thương hiệu LEVEL của IAG có kế hoạch vận hành bốn dịch vụ bay từ Amsterdam Schiphol bắt đầu từ tháng 4/2019. Các tuyến bay giữa London Luton, Rome Fiumicino, Valencia và Vienna và sẽ được điều hành bởi LEVEL Áo với dòng máy bay A321.

Sau Vienna, Amsterdam sẽ lựa chọn thứ hai cho LEVEL, với phân khúc máy bay giá rẻ vẫn còn nhiều tiềm năng vào các đợt cao điểm. Trên ba trong số các tuyến đến Amsterdam, LEVEL đang thay thế một số hoặc tất cả các hoạt động Vueling hiện có do lợi nhuận mục tiêu không đạt được.

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

Theo Peter Ward, Giám đốc điều hành của Hiệp hội kho bãi U.K. (UKWA), triển vọng của Brexit không có thỏa thuận đã làm tăng nhu cầu lưu kho tại Hoa Kỳ vào thời điểm mà rất ít nhà phát triển đang xây dựng không gian lưu trữ mà không có người thuê xác nhận.

Đồng thời, sự tăng trưởng trong thương mại bán lẻ trực tuyến đang làm tăng nhu cầu về không gian, trong khi các nhà khai thác kho phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt lao động và kỹ năng nghiêm trọng vì các công nhân từ Đông Âu về nhà sau cuộc bỏ phiếu Brexit. Thêm vào đó là ước tính 200 triệu tờ khai hải quan phát sinh có thể cần được xử lý sau Brexit.

Rõ ràng, điều này sẽ dẫn đến sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng. Hiệp hội hiện đang điều hành cổng thông tin phù hợp với không gian trực tuyến chính thức, UKMarketSpace, đại diện cho hơn 750 thành viên được kiểm toán với hơn 100 triệu feet vuông không gian tại hơn 2.000 địa điểm trên khắp Vương quốc Anh.

Những quan ngại về Brexit đã khiến số lượng khách truy cập mới vào trang web đã tăng vọt, đặc biệt là từ Hoa Kỳ, Canada và Trung Quốc. Ngoài việc giúp tìm không gian kho sẵn có, nền tảng trực tuyến này kết nối người dùng với các nhà cung cấp xử lý vật liệu, từ xe nâng đến hệ thống quản lý kho, cũng như các nhà cung cấp dịch vụ logistics

* 1. **Giao nhận, chuyển phát nhanh**

Vì Brexit có thể trì hoãn các lô hàng, các công ty chuyển phát nhanh và dịch vụ chuyển phát nhanh như UPS, FedEx và DHL đang kiểm tra các điểm nhập cảnh và xuất cảnh thay thế ở Hoa Kỳ và Châu Âu.

Trong khi các cuộc đàm phán giữa Hoa Kỳ và EU đang diễn ra, các công ty đang làm việc tích cực về một số biện pháp và sáng kiến ​​để giảm thiểu tác động của bất kỳ kịch bản Brexit nào. Cả ba đã ra mắt các trang web Brexit chuyên dụng bao gồm hội thảo trên web và hướng dẫn để giải thích hóa đơn thương mại, quy tắc VAT, tờ khai hải quan và điều chỉnh cấu trúc CNTT, cũng như các lực lượng đặc nhiệm và kế hoạch khẩn cấp và các bộ công cụ khác để hướng dẫn khách hàng thông qua Brexit.

Trong những tháng qua, DHL Express đã đưa ra một số sáng kiến ​​để chuẩn bị cho Brexit. Cùng với các khách hàng của mình, công ty đã phát triển các kế hoạch khẩn cấp và đã trải qua nhiều tình huống khác nhau. Kịch bản One One nhằm hạn chế tác động của Brexit đối với lưu lượng truy cập đến các quốc gia khác, chẳng hạn như các chuyến bay từ trung tâm DHL ở East Midlands đến Hoa Kỳ, John Pearson, CEO của DHL Express cho biết. Mạng lưới rộng khắp của giúp họ thể phản ứng linh hoạt để hỗ trợ khách hàng của họ trong thời gian tới.

Hơn nữa, công ty đã thuê nhân viên làm thủ tục hải quan mới sẽ làm việc chủ yếu tại các trung tâm của DHL. Tuy nhiên, một mức độ không chắc chắn cao vẫn còn, bởi vì bất kỳ chiến lược và quyết định nào phụ thuộc vào loại Brexit nào sẽ được quyết định và đặc biệt là khi, ông nói thêm Pearson.

Bert Nappier, chủ tịch của FedEx Express Europe và Giám đốc điều hành của TNT cho rằng công ty luôn lạc quan về tương lai bởi FedEx có lịch sử lâu năm về logistics quốc tế và xuyên biên giới, giúp họ sức mạnh lớn ở châu Âu để hỗ trợ khách hàng thông qua bất cứ thực tế nào chúng ta phải đối mặt trong những tháng tới, nhưng rõ ràng Brexit là một biến cố lớn mà không một công ty đa quốc gia nào, dù có tiềm lực mạnh đến đâu có thể chủ quan.

1. **Các hoạt động khác:**

Với dân số toàn cầu ngày càng tăng tập trung ở các thành phố, vận tải hàng hóa đô thị (urban freight transpor- UFT) - được định nghĩa là tất cả các dịch chuyển hàng hóa vào, ra, qua hoặc trong khu vực đô thị có vai trò rất quan trọng tại EU. Số lượng phương tiện giao thông ngày càng tăng ở khu vực thành thị đang ảnh hưởng nghiêm trọng đến chất lượng cuộc sống của các thành phố. Theo ALICE (Liên minh đổi mới logistics thông qua hợp tác ở châu Âu), vận chuyển hàng hóa trong đô thị là một thành phần chính của giao thông ( chiếm 10-15% xe dặm tương đương) và 25% CO2 giao thông đô thị cũng như ô nhiễm tiếng ồn trong các thành phố.

Thói quen của người tiêu dùng đang chuyển sang các giải pháp theo yêu cầu có khả năng đáp ứng nhu cầu của họ để giao hàng nhanh hơn, gây áp lực lớn hơn cho các giải pháp logistics hiện tại. Xu hướng này được thúc đẩy số lượng giao dịch thương mại điện tử ngày càng tăng. Ví dụ, chỉ riêng ở Tây Ban Nha, thị phần thương mại điện tử đã tăng 37% trong 3 năm qua, chiếm tới 8,9% tổng doanh số trong năm 2017 và dự kiến ​​sẽ tăng lên 11,4% vào năm 2020. Tăng trưởng của hoạt động giao hàng đô thị bị ảnh hưởng rất nhiều bởi thói quen ngày càng tăng của khách hàng khi đặt các đơn hàng nhỏ mỗi ngày và yêu cầu giao trong ngày, thậm chí là trong 2 giờ sau khi đặt hàng. Điều này khiến số lượng phương tiện vận tải phải hoạt động để phục vụ nhu cầu giao nhận ngày càng tăng, tạo ra những thách thức lớn về logistics đô thị bền vững tại EU.

Hai tổ chức ALICE và ERTRAC (Hội đồng tư vấn nghiên cứu giao thông đường bộ châu Âu) xác định rõ những gì các giải pháp đề xuất cần tập trung vào gồm có:

+ Tăng hiệu quả sử dụng năng lượng, do đó cải thiện tính bền vững và khả năng sống của các thành phố

+ Cải thiện độ tin cậy của hệ thống, tăng sự hài lòng của khách hàng

+ Tăng cường an toàn và an ninh, giảm nguy cơ thương tích và tử vong trên đường.

Các hoạt động logistics phải tích hợp tốt hơn vào hệ thống giao thông đô thị, nhưng đây là một quá trình cần những ý tưởng mới lạ kết hợp giữa phát triển và điều chỉnh phương tiện và giải pháp giao hàng, với việc thực hiện các mô hình kinh doanh hợp tác dọc và ngang.

Các dịch vụ giao hàng tận nơi cuối cùng (không phát thải, chia sẻ và bảo vệ sức khỏe, an toàn cộng đồng) cung cấp một giải pháp cho việc giao hàng hóa hàng dặm cuối cùng cho khách hàng và doanh nghiệp một cách linh hoạt, hiệu quả, thiết thực và bền vững. Theo đó triển khai các mô đun tiêu chuẩn có thể tương tác để logistics giao hàng trong khu vực nội thành, góp phần tối ưu hóa các đơn vị tải, cũng như kết nối với chuyển động vật lý trong toàn bộ chuỗi cung ứng.

Kế hoạch di chuyển bền vững trong đô thị (Sustainable Urban Mobility Plan- SUMP) là một kế hoạch chiến lược được thiết kế để đáp ứng nhu cầu di chuyển của người dân và doanh nghiệp tại các thành phố và môi trường xung quanh để có chất lượng cuộc sống tốt hơn.

Để SUMP có thể đồng hóa hiệu quả sự phức tạp của UFT, các hướng dẫn cụ thể về việc tích hợp môi trường UFT trong lập kế hoạch phải được phát triển. Gói biện pháp và chính sách này thường được mô tả là Kế hoạch logistics đô thị bền vững (Sustainable Urban Logistic Plan- SULP), một chiến lược quy hoạch toàn diện cho hàng hóa đô thị, đảm bảo hoạt động logistics hiệu quả và bền vững trong khu vực đô thị.

Quá trình xác định SULP đòi hỏi phải tham gia với nhiều bên liên quan, xem xét các hoạt động vận chuyển khác nhau và yêu cầu logistics, cả từ quan điểm chính sách và kỹ thuật. Điều này sẽ lần lượt cung cấp đầu vào cho việc ra quyết định và lập kế hoạch quan trọng cho logistics vận chuyển hàng hóa đô thị.