**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS EU**

**Số tháng 6/2018**

**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](#_Toc519370095)

[**2.** **Hoạt động vận tải** 4](#_Toc519370096)

[***2.1.*** ***Tình hình vận tải nói chung:*** 4](#_Toc519370097)

[***2.2.*** ***Vận chuyển đường sắt*** 6](#_Toc519370098)

[***2.3.*** ***Vận chuyển đường bộ*** 7](#_Toc519370099)

[***2.4.*** ***Vận chuyển đường biển và cảng biển*** 8](#_Toc519370100)

[***2.5.*** ***Vận chuyển hàng không dân dụng:*** 11](#_Toc519370101)

[**3.** **Dịch vụ kho bãi và tài sản logistics** 14](#_Toc519370102)

[**4.** **Phân tích sâu: Những xu hướng mới về chuỗi cung ứng tại châu Âu** 15](#_Toc519370103)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình chung**

**Logistics, đặc biệt là vận tải là các động lực tăng trưởng kinh tế quan trọng của EU**

EU là một trong những khu vực thương mại và logistics quốc tế chính của thế giới và có thị trường tiêu dùng tiên phong trong nhiều lĩnh vực. Đây cũng vẫn là khu vực sản xuất tiên tiến và là nơi sở hữu các công nghệ nguồn trong các lĩnh vực có tác động lớn đến lĩnh vực logistics như phương tiện vận tải, thiết bị khai thác mỏ, thiết bị điện tử, tự động hóa, máy móc xây dựng và thị trường bán lẻ hàng tiêu dùng.

Những đánh giá của Ủy ban châu Âu và hiệp hội logistics châu Âu ccho thấy logistics và thương mại hàng hóa là hai yếu tố chính đã góp phần vào tăng trưởng kinh tế ở châu Âu. Logistics là một trong những động lực chính cho năng lực cạnh tranh của khu vực này, tạo ra giá trị gia tăng trong công nghiệp, cải thiện chuyển động hàng hóa và tăng cường sự hợp tác giữa các công ty và đóng góp chính cho các sáng kiến chính sách như chương trình nghị sự Lisbon về tăng trưởng và việc làm. Hiện nay, ngành vận tải chiếm hơn 6% và ngành logistics chiếm khoảng 10% quy mô nền kinh tế châu Âu.

**Tích hợp hoạt động logistics giữa các nước Đông Âu vào Tây Âu cho phép nâng cao hiệu quả luân chuyển hàng hóa đa hướng.**

Gần đây, nhiều quốc gia mới gia nhập EU đã cho phép đa dạng hóa các động lực tăng trưởng giữa các nước Đông Âu và Tây Âu với dòng chảy đa chiều của hàng hóa trong và ngoài khu vực EU. Trong bối cảnh đó, ngành logistics truyền thống của EU đứng trước các cơ hội mới về mở rộng, mua lại và hợp tác, để tận dụng các lợi thế của cả hai phía. Một lợi thế đặc biệt là khả năng thuê ngoài và di dời các hoạt động logistics đến các thị trường chi phí tương đối thấp hơn ở Đông Âu hoặc các đối tác của họ.

 Các cơ hội thương mại ngày càng tăng ở các nước Đông Âu với các đối tác của họ cũng như phần còn lại của thế giới đã được thúc đẩy bởi các yếu tố như lao động có tay nghề cao và liên tục là mục tiêu đầu tư trực tiếp nước ngoài của các công ty toàn cầu. Sự gia tăng xuất khẩu là điều hiển nhiên, ví dụ như Slovakia, với 93% GDP đến từ xuất khẩu. Có những quốc gia khác cũng như Hungary, Cộng hòa Séc và Estonia, tất cả đều có hoạt động xuất khẩu đóng góp tới hơn 75% GDP. Điều này mở ra các cơ hội lớn cho hoạt động vận tải nói riêng và logistics nói chung tại châu Âu.

**Logistics đa phương thức đóng vai trò quan trọng trong các kịch bản tương lai của thị trường logistics EU**

Triển vọng đáng chú ý của ngành vận chuyển hàng hóa và logistics ở châu Âu là sự phát triển của logistics đa phương thức. Lĩnh vực này đặt ra yêu cầu về những đầu tư lớn và dài hạn vào cơ sở hạ tầng vì đây là yếu tố chính trong việc đảm bảo khả năng cạnh tranh của vận tải đa phương thức. Có rất nhiều công trình đang được tiến hành như dự án đường hầm Alpine giữa Thụy Sĩ và Italy dự kiến ​​sẽ hoàn thành vào năm 2020.

Nhu cầu về phương tiện vận tải bền vững đang thúc đẩy nhu cầu thực hiện các loại nhiên liệu thay thế cùng với đường sắt và đường thủy trong vòng một dặm cuối cùng vận chuyển hàng hóa ở các thành phố. Mặc dù nó có một chặng đường dài để đi phương pháp hậu cần này và giao thông vận tải dự kiến ​​sẽ là một phần rất trung tâm của thị trường trong tương lai gần.

Các công ty logistics chủ chốt trong ngành gồm: Kuehne + Nagel, Fiege Logistik, Deutsche Bahn AG, Deutsche Post DHL, UPS Châu Âu NV, La Poste và Rhenus SE & Co.

**Thương mại thế chuyển dịch có ảnh hưởng trực tiếp nhất đến các tuyến dịch vụ hàng hải.**

Các cảng của châu Âu là một phần quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, kết nối các hành lang giao thông hàng hải và cả đường bộ, đường sắt với phần còn lại của thế giới. 74% hàng hóa vào hoặc rời châu Âu đi bằng đường biển, do đó các cảng đóng vai trò quan trọng để hỗ trợ trao đổi hàng hóa giữa các thị trường trong và bên ngoài châu Âu cũng như trong thị trường nội địa và liên kết các khu vực ngoại vi và đảo với lục địa châu Âu.

Những căng thẳng thương mại giữa Mỹ và các nước đối tác thương mại lớn đang là mối quan ngại của ngành hàng hải quốc tế nói chung và EU nói riêng. Ngoài ra, Trung Quốc hiện cũng đang sở hữu một lượng cổ phần không nhỏ tại nhiều cảng biển lớn của châu Âu. Những thay đổi chính sách thương mại của Mỹ và Trung Quốc có thể làm thay đổi các tuyến hàng hải vốn nhộn nhịp nhất thế giới.

**Các phong trào bảo vệ môi trường đang gia tăng tại châu Âu, thúc đẩy ngành vận tải và logistics phải tiến hành các đổi mới mang tính đột phá.**

Một số công ty logistics tại châu Âu đang phải đối mặt với những phản đối gay gắt của cộng đồng về vận chuyển đường bộ bằng xe tải, bởi trong khi chỉ chiếm 5% lượng xe lưu thông trên đường thì xe tải chở hàng lại gây ra tới 25% lượng khí thải giao thông tại châu Âu.

Gần đây, Ủy ban châu Âu đã công bố kế hoạch cắt giảm lượng khí thải CO2 của xe tải ít nhất 30% vào năm 2030 so với năm 2019 và đặt mục tiêu tạm thời là 15% vào năm 2025 để đáp ứng các cam kết của Liên minh châu Âu theo hiệp định khí hậu Paris 2015.

Nhưng theo các chủ hàng, mục tiêu này quá áp lực đối với họ. Nhóm các chủ hàng lớn, bao gồm Unilever, Nestle, IKEA, và Carrefour (siêu thị siêu thị Pháp), đã kêu gọi cắt giảm 24% vào năm 2025 thay vì 15%.

Tuy nhiên, Ủy ban tuyên bố yêu cầu cắt giảm này thực chất sẽ mang lợi ích tài chính cho các công ty nhỏ hơn trên thị trường vận tải đường bộ của châu Âu. Hầu hết các công ty vận tải là các doanh nghiệp vừa và nhỏ họ tiết kiệm tiền bằng nhiên liệu hơn bằng cách đầu tư vào những chiếc xe tải hiệu quả nhất và giảm lượng khí thải tối đa ra môi trường. Đề xuất này phải được các chính phủ thành viên EU và Nghị viện châu Âu phê duyệt trước khi có thể trở thành luật.

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

Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ có vai trò chủ đạo trong hệ thống vận tải nội địa EU. Trong vận tải đường bộ, các nhóm hàng hóa chiếm tỷ trọng lớn về trọng tải là sản phẩm và vật tư phục vụ ngành khai thác mỏ, các sản phẩm khoáng sản phi kim loại khác, thực phẩm, đồ uống và thuốc lá và các sản phẩm nông nghiệp. Tổng khối lượng hàng hóa trong một số nhóm hàng hóa được vận chuyển bằng đường bộ đã tăng trong nửa đầu năm gồm có: thiết bị, giảm than đá thô, khí thiên nhiên.

Thị trường vận tải hàng không tiếp tục sôi động ngày càng được sử dụng nhiều hơn cho thương mại xuyên biên giới tại châu Âu. Tuy nhiên, tính đến nay tổng khối lượng vận tải hàng không vẫn còn tương đối nhỏ so với các loại phương tiện vận tải khác, vận tải hàng không chỉ bằng 0,05% khối lượng vận chuyển hàng hóa của châu Âu (tỷ lệ này cao hơn so với mức 0,02% của Trung Quốc).

Ủy ban châu Âu, cơ quan điều hành của Liên minh châu Âu, cũng có kế hoạch cân bằng phí vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt. Hiện tại, các xe tải phải trả lệ phí từ 20 đến 25 phần trăm của mạng lưới đường cao tốc châu Âu và được đánh giá là gây ra ô nhiễm lớn hơn. Các nhà khai thác đường sắt được khuyến khích có những đổi mới và kết nối với các phương thức vận tải khác để khai thác tốt hơn các tuyến đường sắt trong khối 28 quốc gia. Với phương châm hợp tác chứ không phải là cạnh tranh, đường bộ và đường sắt tại châu Âu cần có sự hỗ trợ lớn về mặt công nghệ để có thể phối hợp hài hóa, đặc biệt trong bối cảnh các chi phí đều có khả năng gia tăng.

Một yếu tố tác động lớn khác đến ngành vận tải châu Âu là kêu gọi các chủ hàng phải đảm bảo cho các tài xế xe tải từ các nước thành viên Đông Âu có mức lương thấp hơn nhận được cùng một khoản thanh toán và điều kiện làm việc khi họ lái xe ra nước ngoài như những công ty vận tải Tây Âu.

Những người lái xe tải ở Đông Âu nói rằng chỉ thị này sẽ làm suy yếu lợi thế cạnh tranh của họ, điều này đã làm tăng đáng kể thị phần của họ trên thị trường EU. Ba Lan là quốc gia vận tải xuyên biên giới hàng đầu, đã vượt qua Hà Lan cách đây vài năm. Hiệp hội vận tải Bungari tuyên bố 120.000 lái xe, trong số những người được trả công thấp nhất ở châu Âu, có thể mất việc làm nếu các quy định mới được đề xuất trở thành hiện thực.

* 1. **Vận chuyển đường sắt**

**Triển vọng các tuyến đường sắt chi phí thấp giữa các nước châu Âu:**

 Groupe Eurotunnel (nay là Tập đoàn Getlink) đã công bố một nghiên cứu khả thi của nhà tư vấn Roland Berger về các hoạt động đường sắt 'chi phí thấp' giữa Anh và Pháp. Nghiên cứu vạch ra một mô hình hoạt động tương tự như của SNCF, (nhà điều hành đường sắt nhà nước Pháp) và Thalys (một liên doanh đường sắt cao tốc giữa SNCF, SNCB [Bỉ] và Deutsche Bahn [Đức] dịch vụ đường sắt giá rẻ ở châu Âu).

Mức giảm từ 25% đến 30% trên chi phí vé Eurostar thông thường dự kiến, với chi phí thời gian đi lại tăng từ 2 giờ 20 phút lên hơn ba giờ, theo nghiên cứu.

Đề xuất này có nghĩa là hành khách sẽ cần phải tự đi đến các ga ngoại thành để lên tàu chạy theo tuyến đường vòng quanh các tuyến đường cũ đến ngoại ô Paris, nơi họ phải lên một chuyến tàu khác để hoàn thành hành trình của mình.

**Vận tải đường sắt trên các trục Vành đai- Con đường nối châu Âu với Trung Quốc**

Theo tính toán của công ty nghiên cứu thị trường báo cáo của Roland Berger của châu Âu, vào năm 2027, dự báo tổng tiềm năng đường sắt khoảng 636.000 TEU. Điều này có nghĩa là họ phải vận hành dược 21 chuyến tàu mỗi ngày, theo giả định rằng mỗi tàu chở 82 TEU. Năm 2017, vận tải đường sắt giữa châu Âu và Trung Quốc lên đến 240.000 TEU, thông qua 8 chuyến tàu mỗi ngày. Những con số này cho thấy sự tăng trưởng mạnh về khối lượng trong ba năm trước đó; giao thông trên hành lang Vành đai- Con đường- một sáng kiến của Trung Quốc, đã tăng 113,7%.

Khối lượng vận chuyển có thể được tăng thêm bằng cách giảm thời gian vận chuyển và tàu chạy đúng giờ hơn, vì thời gian là một tiêu chí quan trọng để các chủ hàng lựa chọn phương tiện vận tải trong bối cảnh người mua có những yêu cầu cao hơn về điều kiện giao hàng. Hơn nữa, các điểm đến hoặc thị trường mới sẽ được bổ sung, kể cả khu vực phía tây Trung Quốc.

Tuy nhiên, giá cước vận tải biển đã giảm đáng kể kể từ năm 2011t trong khi giá vận tải đường sắt hiện cao gấp 3-4 lần vận tải biển. Ngoài ra, tốc độ tăng trưởng kinh tế ở Trung Quốc hạ nhiệt và thương mại giữa châu Âu và châu Á chững lại khiến các tuyến vận chuyển đường sắt không thể hiệu quả nếu thiếu đi trợ cấp của chính phủ Trung Quốc, hoặc ít nhất là thiếu đi trợ lực từ các dự án đầu tư đặc biệt lớn dọc các hành lang này.

* 1. **Vận chuyển đường bộ**

Các chủ hàng châu Âu đang chi trả nhiều hơn cho vận tải đường bộ, do sự khan hiếm trên thị trường lái xe và giá nhiên liệu cao hơn. Theo Giám sát thị trường vận tải mới nhất của công ty phần mềm logistics Capgemini Consulting và Transporeon, mặc dù cước phí vận chuyển bằng xe tải châu Âu giảm 14,7% so với mức đỉnh 10 năm trong quý IV/2017 nhưng đã tăng 7,1% trong quý đầu tiên của năm 2018 so với cùng kỳ năm ngoái,.

Mặc dù đang chiếm tỷ trọng lớn nhất nhưng ngành vận tải đường bộ không nhận được sự ủng hộ của các Chính phủ tại EU so với ngành đường sắt container, bởi Ủy ban châu Âu và các nước thành viên tìm cách giảm lượng khí thải gây ra bởi giao thông vận tải. Mặc dù vậy, nhu cầu và mức giá cao hơn, có thể tạo ra sự phân hóa lớn trong thu nhập của các nhà cung cấp dịch vụ vận tải trong đó 85% nhà khai thác có ít hơn 10 xe tải đang hoạt động.

Các nhà vận tải đang phải đối mặt với chi phí tăng cao trong khi các doanh nghiệp Đông Âu tận dụng chi phí vận hành thấp hơn để tăng cường sự hiện diện của họ tại các thị trường Tây Âu ngay cả khi họ phải đối mặt với tình trạng thiếu lái xe và chi phí nhân công tăng.

Chính phủ Đức đang thúc đẩy cả hai tỷ lệ thu phí trên các phương tiện vận chuyển hàng hóa nặng và mở rộng các đường cao tốc, dự kiến chi phí cho ngành này khoảng 2,5 tỷ euro một năm.

Ủy ban châu Âu, cơ quan điều hành của Liên minh châu Âu, cũng có kế hoạch cân bằng phí vận chuyển hàng hóa bằng xe tải và đường sắt. Hiện tại, các xe tải phải trả lệ phí từ 20 đến 25 phần trăm của mạng lưới đường cao tốc châu Âu, trong khi các nhà khai thác đường sắt vẫn chưa thể tối ưu hóa vận hành trên các tuyến đường sắt trong khối 28 quốc gia.

Nhưng hiện nay, các nhà khai thác vận chuyển bằng xe tải đang hưởng lợi từ những bất ổn của đường sắt ở một số thị trường, đặc biệt ở Pháp, nơi một cuộc đình công kéo dài tại SNCF, công ty đường sắt quốc doanh Pháp, bắt đầu vào tháng 4/2018, đã buộc các chủ hàng phải tìm phương tiện vận tải thay thế. Các nhà vận tải cũng được hưởng lợi từ tranh chấp nghiệp đoàn mở rộng tại APM Terminals ở Gothenburg, dẫn đến các hãng vận tải, bao gồm Maersk Line và Atlantic Container Line, giảm ghé cảng trực tiếp, buộc các chủ hàng vận chuyển hàng của họ đến các cảng sâu, bao gồm Bremerhaven, Hamburg và Rotterdam.

Theo Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô châu Âu (ACEA), xe tải chở hàng có tiếp tục hành trình ngắn hơn, đặc biệt là tại các trung tâm container lớn. Khoảng 85 phần trăm của tất cả các hàng hóa được vận chuyển bằng xe tải được vận chuyển trong khoảng cách dưới 150 km,). Hơn nữa, 40% hàng hóa chở hàng rời cảng Rotterdam, trung tâm container hàng đầu của châu Âu, vẫn nằm trong khu vực địa phương và chỉ có 10% xe tải băng qua biên giới vào nội địa châu Âu.

Đối với các khoảng cách dài hơn, việc vận chuyển nội địa và đường sắt trở nên hấp dẫn hơn. Tuy nhiên, vận tải đường bộ vẫn không thể thiếu trong quy hoạch logistics đa phương thức. Đoạn đầu tiên hoặc cuối cùng của việc giao hàng thường yêu cầu một số phương tiện giao thông đường bộ, ví dụ để đi từ nhà ga nội địa đến điểm đến cuối cùng.

Vận chuyển bằng xe tải cũng rất linh hoạt và thường dễ dàng thay thế cho các phương thức khác khi có sự cố trong vận chuyển bằng đường sắt và đặc biệt phù hợp với vận chuyển nội địa ở châu Âu. Điều này đã được chứng minh khi tuyến vận chuyển container bằng đường sắt chính của Rotterdam đến miền nam nước Đức, Thụy Sĩ và miền bắc Italy bị ảnh hưởng bởi việc ngừng hoạt động bảy tuần của tuyến đường Rhine Valley Alpine, do lở đất tại Rastatt Tunnel ở miền nam nước Đức vào năm ngoái; tình trạng tắc nghẽn sà lan dài hơn cả năm tại các cảng container hàng đầu của châu Âu.

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

Theo Tổ chức cảng biển châu Âu (ESPO), giá thuê thiết bị container và lợi nhuận đầu tư tiền mặt vẫn còn ở mức thấp mặc dù đã hồi phục vào năm ngoái.

Giá thuê dài hạn đối với thiết bị khô tiêu chuẩn tăng hơn 50% trong năm 2017, sau khi khắc phục được những hậu quả do vụ phá sản tập đoàn Hanjin (Hàn Quốc) để lại một lượng lớn thiết bị ứ đọng. Các nhà khai thác vận tải và đặc biệt là các công ty cho thuê đã mạnh dạn mở rộng đội tàu container của họ trong giai đoạn kinh tế phục hồi sau khủng hoảng, đội tàu container tăng 3,7% trong năm ngoái khi ngành công nghiệp tăng nhanh để đáp ứng nhu cầu nhưng quá trình mở rộng gần như đã dừng lại.

 Nhưng thương mại thế giới có thể bị ảnh hưởng bởi bảo hộ thương mại của Hoa Kỳ và các biện pháp trả đũa của các đối tác lớn, sẽ hạn chế tăng trưởng của ngành hàng hải nói chung và ngành hàng hải châu Âu nói riêng.

Tuy nhiên, về tổng thể, ESPO vẫn dự báo sản lượng container trong vận tải đường biển đạt trên 3,5 triệu TEU/năm trong giai đoạn 2017-2020, mức trung bình cao nhất trong một thập kỷ qua.

Các cảng châu Âu đang đấu tranh để không phải gánh các khoản chi phí không hợp lý do rác của các tàu và phế liệu gây ra. Do đó, ESPO rất ủng hộ các đề xuất được đưa ra bởi Báo cáo viên Quốc hội Châu Âu Gesine Meissner trong dự thảo báo cáo của Ủy ban Giao thông về việc xem xét Chỉ thị Cơ sở Tiếp nhận Chất thải. Theo thông báo, các đề xuất nhằm mục đích bảo vệ tốt hơn môi trường biển và giảm gánh nặng hành chính cho các bên liên quan, trong đó có các đề xuất cụ thể như định nghĩa về chất thải phục vụ làm tăng lượng nhựa tái chế và đóng góp vào các mục tiêu của Chiến lược Nhựa Châu Âu

Tuy nhiên, các cảng châu Âu tin rằng nguyên tắc "gây ô nhiễm phải trả tiền", vốn là nền tảng của chính sách môi trường của EU, cần phải được tăng cường. Theo đó các tàu sẽ thải lượng rác không hợp lý, bao gồm cả chất thải nguy hại sẽ phải trả một khoản phí nhất định để khắc phục các vấn đề môi trường.

* + 1. Tình hình một số cảng biển và hãng tàu

**Cảng Hamburg và cảng Rotterdam:**

Trung tâm điều phối tàu Hamburg (HVCC) và Cảng Rotterdam đã ký kết hợp tác kỹ thuật số để cải thiện quy trình vận hành. Theo đó cả hai cảng sẽ trao đổi dữ liệu liên quan thông qua giao diện kỹ thuật số để các công ty vận tải có thể điều khiển tàu hiệu quả hơn và các thiết bị đầu cuối có thể tối ưu hóa quy hoạch tài nguyên của họ.

Dự án chung được đưa ra vào đầu năm 2018 và gần đây, HVCC và Cơ quan Cảng Rotterdam trao đổi dữ liệu trực tiếp thông qua các hệ thống CNTT. Thông tin liên quan gồm có thời gian đến và đi dự kiến ​​và thực tế cho các tàu đến hoặc đi đến Hamburg hoặc Rotterdam.

Hệ thống truyền thông trực tiếp này cải thiện cơ sở cho việc lập kế hoạch cho cả hai cảng cũng như cho các công ty vận tải sử dụng dịch vụ của các cảng này, do đó đảm bảo khả năng phản ứng nhanh chóng trong trường hợp thay đổi lịch tàu. Ví dụ, bất cứ khi nào các công ty vận chuyển có thể cho phép tàu của họ điều chỉnh các vấn đề tại cảng đến, giảm tiêu thụ nhiên liệu nhờ đó tiết kiệm chi phí và giảm tác động môi trường.

Hợp tác kỹ thuật số được thực hiện thông qua một giao diện, liên kết phần mềm HVCC với nền tảng PRONTO được sử dụng tại Rotterdam. Điều này cho phép trao đổi dữ liệu theo thời gian thực theo các tiêu chuẩn của Hiệp hội quản lý cảng quốc tế (International Harbour Master association- IHMA).

Điều này đặc biệt hữu ích khi xem xét thời gian di chuyển tương đối ngắn của tàu khoảng 24 giờ giữa Hamburg và Rotterdam. Nếu không có trung tâm quản lý, thông tin liên lạc diễn ra qua email làm nhiều thời gian hơn do thông tin liên quan đến chậm trễ tại cảng khởi hành thường được báo cho công ty vận chuyển hoặc đại lý địa phương và sau đó được chuyển đến người lập kế hoạch tại công ty vận chuyển, sau đó thông báo cho tất cả các cảng đến sắp tới.

Ví dụ sau minh họa lợi thế hơn nữa của sự hợp tác: một tàu lớn có sức chứa 18.000 container tiêu chuẩn được thông báo trực tiếp trước khi khởi hành tại Rotterdam là tàu chỉ phải đi 14 hải lý thay vì theo kế hoạch ban đầu đi 18 hải lý để tiếp cận thiết bị đầu cuối đúng tiến độ, tiêu thụ nhiên liệu sẽ giảm khoảng 22 tấn. Điều này tương đương với việc giảm lượng khí thải CO2. Hiện tại, các cảng Hamburg và Rotterdam là các điểm khởi hành hoặc đến trực tiếp cho khoảng 80 tàu container mỗi tháng, do đó sẽ được hưởng lợi từ sự hợp tác mới. Ngoài ra, trao đổi dữ liệu nên mở rộng sang các loại tàu và bến khác.

**Hãng Maersk Line** sẽ triển khai một tuyến xuyên Đại Tây Dương mới vào ngày 2/7/2018, nối bốn cảng ở Địa Trung Hải với hai cảng ở Canada.

Dịch vụ hàng tuần đến khi Canada nhằm đón đầu hai hiệp định thương mại mới, Hiệp định Kinh tế và Thương mại toàn diện (CETA) với Liên minh châu Âu và Thỏa thuận toàn diện và tiến bộ cho Đối tác xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) với nhiều quốc gia ở châu Á.

Maersk dự báo sản lượng container hàng hải sẽ tăng 7% trong năm 2018, với các thị trường sôi động tại Montreal và Halifax, Ontario và Quebec, cũng như các thị trường ở Đông Canada.

Thương mại thế giới chuyển dịch có ảnh hưởng trực tiếp nhất đến các tuyến dịch vụ hàng hải. Dịch vụ hàng tuần mới của Maersk cho Canada và EU là một ví dụ. MSC gần đây đã tạm ngưng tất cả các dịch vụ cho Iran sau khi các biện pháp trừng phạt được khôi phục của Hoa Kỳ đối với quốc gia. Và lệnh cấm nhập khẩu các sản phẩm phế liệu của Trung Quốc đang ảnh hưởng đến khối lượng giữa các chuyến hàng đi châu Á.

Các hãng vận tải, hiện đang phải đối mặt với biên lợi nhuận thápa do giá nhiên liệu cao, đang liên tục tìm kiếm cơ hội để bảo đảm các lô hàng có giá trị cao. Maersk tập trung vào vận chuyển dây chuyền lạnh chho Halifax, sẽ thu hút xuất khẩu các mặt hàng có giá trị như rượu vang, rượu mạnh, trái cây và rau quả; tuy nhiên điều này cũng phụ thuộc vào khả năng hiện thực hóa thương mại tự do theo các điều khoản của CETA.

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

Ngành hàng không toàn cầu trong năm 2017 đã thành công cả về lợi nhuận và tăng trưởng số lượng vận chuyển. Thị trường hàng không châu Âu cũng không ngoại lệ, vượt qua cả những dự báo tăng trưởng cho năm 2017. Tỷ lệ tăng trưởng về số lượng hành khách đạt tới 8,2% so với cùng kỳ năm trước gần gấp đôi mức 4,8% tại Mỹ, và chỉ thấp hơn mức 9,4% của Châu Á-Thái Bình Dương.

Hiệu suất mạng lưới hàng không châu Âu đạt kết quả khả quan trong năm 2017 và nửa đầu năm 2018. So với các phương thức vận chuyển khác, vận chuyển hàng không dự báo ít bị tác động bởi căng thẳng thương mại giữa Mỹ và châu Âu hơn.

Tuy nhiên, thời gian trễ chuyến vẫn đang là vấn đề căng thẳng đối với ngành này. Tổng thời gian trễ bay là 9,3 triệu phút trong năm 2017, và 4,3 triệu phút trong 6 tháng đầu năm 2018 và dự báo sẽ lên tới 14,3 triệu phút cho năm 2018, chủ yếu do các vấn đề về cơ sở hạ tầng chứ không phải do phát sinh từ phía các chủ hàng và hành khách (các công ty du lịch, lữ hành).

Ủy ban châu Âu và các cơ quan khác đang tìm cách giảm thiểu tác động của bảo hộ công nghiệp địa phương đối với mạng lưới hàng không châu Âu nhưng vấn đề thực sự là tăng thêm sức tải ở cả mạng lưới quản lý giao thông hàng không và sân bay.

Sự gia tăng của các hãng hàng không giá rẻ (LCC) đã tạo ra sự cạnh tranh khốc liệt hơn trong ngành hàng không. Mạng lưới quản lý giao thông hàng không của châu Âu tăng thêm 4,4% trong năm 2017 nhưng không đạt được các mục tiêu hiệu suất và không đáp ứng các mục tiêu không gian để đáp ứng nhu cầu hành khách.

Nhìn vào thời kỳ bận rộn nhất cho ngành công nghiệp hàng không châu Âu, tháng 7 / tháng 8 / tháng 9 năm 2017 có lưu lượng với hơn một triệu chuyến bay. Cụ thể, trong tháng 7 năm 2017, chủ yếu do đây là mùa du lịch, mua sắm.

Tuy nhiên, trong thời gian nhu cầu cao nhất, trên đường bay không lưu (ATFM) thời gian trễ bay đạt mức cao là 1,98 phút/chuyến. Tổng độ trễ trong mạng lưới hàng không châu Âu trong năm 2017 đã lên tới 9,3 triệu phút. Theo Eurocontrol, thời tiết xấu là nguyên nhân chính cho việc chậm xuất phát tại các sân bay, nhưng tại các trung tâm kiểm soát khu vực (ACCs) của Karlsruhe, Marseille, Brest và Nicosia chậm trễ chủ yếu là do năng lực, máy móc thiết bị và nhân sự.

Chi phí trễ bay trong mạng lưới hàng không châu Âu sẽ vượt quá 1 tỷ euro vào năm 2018.

Eurocontrol dự đoán sẽ ngành hàng không đạt 12,4 triệu chuyến bay IFR ở châu Âu sớm nhất là 2024, cao hơn 17% so với năm 2017. Nhưng công suất sẽ tiếp tục là trở ngại chính cho việc đạt được mục tiêu lưu lượng này. Do đó, Ủy ban châu Âu và các cơ quan nhà nước có kế hoạch hợp tác trong việc đảm bảo tài chính mà còn là những dự phòng cho các hoạt động đình công hoặc các gián đoạn hoạt động do các xung đột lợi ích. Phong trào xã hội của các nhóm địa phương với mục tiêu dân túy hiện đang có tiềm năng, trực tiếp và gián tiếp, phá hoại nhiều nhóm tuyến quốc tế rộng lớn hơn.

Mục tiêu về Bầu trời chung châu Âu đặt ra yêu cầu các bên liên quan đổi mới các công nghệ quản lý giao thông hàng không, đồng thời chia sẻ dữ liệu để cải thiện không phận chung hơn là trong cách tiếp cận phân đoạn.

Chính phủ và các cơ quan khác phải đồng hành với quá trình này bằng cách áp dụng các biện pháp quản lý bổ sung, tạo điều kiện cho phát triển kinh tế gắn liền với ngành hàng không mạnh mẽ của châu Âu cũng như hạn chế gây thiệt hại môi trường đáng kể và không cần thiết do sự phát triển riêng rẽ của ngành hàng không các nước.

Tuy nhiên, ngành hàng không cũng đang là một lĩnh vực cạnh tranh khốc liệt và xu hướng tư nhân hóa sẽ diễn ra mạnh mẽ hơn, để tạo ra một mức lợi nhuận bền vững. Tuy nhiên, các hãng hàng không tư nhân vẫn đang gặp rất nhiều khó khăn. Flybe là hãng hàng không độc lập lớn nhất châu Âu, hãng hàng không lớn nhất của Anh trong thị trường nội địa (ngoại trừ London), và hãng không có cạnh tranh hàng không trong hầu hết mạng lưới của mình.. Flybe báo cáo một khoản lỗ ròng khác cho năm tài chính đến tháng 3 năm 2018. Điều này cho thấy có thể có một vấn đề cơ bản mang tính cấu trúc, hoặc có thể cần thực hiện tốt hơn các mục tiêu chiến lược của nó.

Các hãng hàng không khu vực vốn có mức chi phí đơn vị cao và thường hoạt động tốt nhất khi tập trung vào một ngách thị trường hẹp. Flybe hiện đang trong quá trình giảm đội bay, tập trung chủ yếu vào Bombardier Q400, nhưng cũng giữ lại Embraer E175 cho các tuyến đường dài hơn và lịch bay dày hơn. Điều này, cùng với kiểm soát chi phí chặt chẽ hơn, là cơ hội cho Flybe tìm cách để có thể sinh lời bền vững.

1. **Dịch vụ kho bãi và tài sản logistics**

Năm 2016 là năm kỷ lục về việc sở hữu hoặc thuê dài hạn các tài sản logistics ở châu Âu, sau đó nhu cầu giảm vào cuối năm 2017. Tuy nhiên, quý đầu tiên của năm 2018 cho thấy sự hồi phục đáng kể, với khoảng 11,2 triệu feet vuông không gian logistics, 70% trong số đó đã được xây dựng cho phù hợp với yêu cầu cụ thể của người có nhu cầu thực tế, hơn là do hoạt động đầu cơ.

Sự thay đổi diện mạo của ngành bán lẻ tại châu Âu do tác động của thương mại điện tử và công nghệ đang mở ra những cơ hội đổi mới trong lĩnh vực logistics, và dự báo 25% bán lẻ có thể được thực hiện trực tuyến trong một vài năm tới. Tại châu Âu, Vương quốc Anh hiện đang dẫn đầu với mức độ mua sắm trực tuyến là 20% và người tiêu dùng kỳ vọng giao hàng ngày càng nhanh hơn. Tuy nhiên, mức trung bình tại châu Âu hiện chỉ là 8% và theo tính toán của các chuyên gia thị trường thì điểm bùng phát là vào khoảng 10% (tức là từ tỷ lệ đó thì mức tăng trưởng sẽ nhanh hơn), dẫn đến những thay đổi lớn trong dịch vụ kho hàng và thị trường tài sản logistics, cũng như tương quan giữa logistics có tài sản và logistics phi tài sản.

Trong bốn năm qua, tỷ lệ kho trống của châu Âu vẫn ở ổn định ở mức khoảng 6%. Với nhu cầu ngày càng tăng của người tiêu dùng đối thời gian giao hàng trong các mua sắm trực tuyến, các trung tâm phân phối nhỏ hơn phục vụ cho giao hàng dặm cuối ngày càng trở nên quan trọng.

Một thách thức chính của ngành là làm thế nào để tích hợp kho hậu cần vào khu vực đô thị truyền thống hoặc khu dân cư nơi không có sẵn không gian để xây dựng kho hàng, cửa hàng và các cơ sở cần thiết cho hoạt động logistics, nơi giá đất tăng cao và sự nhạy cảm của các cư dân đối với tính thẩm mỹ của các cơ sở logistics (ví dụ sự xuất hiện của các kho bãi, điểm đỗ, công xưởng mới..có thể phá vỡ cảnh quan truyền thống, gây ra tiếng ồn hoặc xáo trộn về giao thông do các xe chở hàng xuất hiện và di chuyển, đặc biệt là vào các giờ cao điểm...). Nếu ở các nước đang phát triển, điều này khá bình thường và không vấp phải sự phản đối lớn của cộng đồng thì tại các nước phát triển tại EU, những thay đổi này có thể phải đối mặt với những phản ứng lớn từ cộng đồng.

Điều này tạo ra những khó khăn cho việc gia tăng tài sản logistics theo chiều dọc, ví dụ thực tế là sự phát triển đầu cơ của một cơ sở logistics ba tầng ở trung tâm của Docklands London. Mặc dù việc phát triển kho nhiều tầng là một thực tế được thiết lập ở một số khu vực nhất định, chẳng hạn như Hồng Kông, tài sản hậu cần của châu Âu có truyền thống mở rộng theo chiều ngang.

Cùng với sự phát triển của công nghệ, các nhà phát triển logistics có nhiều giải pháp để dự đoán không gian vật lý, chiều cao trần và các thông số kỹ thuật trong cấu trúc theo yêu cầu của thế hệ robot tiếp theo và giá đỡ tự động. Tại châu Âu, những công ty logistics tiên phong đã chấp nhận hoàn toàn robot và tự động hóa, mặc dù tỷ lệ này vẫn còn hạn chế, nhưng sẽ trở nên phổ biến hơn trong những năm tới, làm thay đổi kết cấu hệ thống kho bãi và tài sản logistics tại châu Âu.

Các công ty logistics tại Tây Âu cũng đang tính toán khả năng của những chiếc xe tải không người lái có thể giảm thời gian lái xe của con người hay không và liệu điều này có thể thúc đẩy một sự thay đổi cho các trung tâm phân phối chính của châu Âu về phía đông, nơi có chi phí rẻ hơn và quỹ đất dồi dào hơn cho việc xây dựng các trung tâm sản xuất và logistics quy mô lớn.

1. **Phân tích sâu: Những xu hướng mới về chuỗi cung ứng tại châu Âu**

**Chuỗi cung ứng hiệu quả- Lợi thế cạnh trannh lớn trong cách mạng công nghiệp 4.0**

Ngày nay, một số công ty đang sử dụng chuỗi cung ứng của họ như một công cụ cạnh tranh quan trọng. Ví dụ Amazon đã đạt được một vị trí nổi bật trên thị trường nhờ cuộc cách mạng giao hàng nhanh. Tại Hoa Kỳ, Walmart thực thi giao hàng đúng thời hạn với chế tài nghiêm ngặt theo hợp đồng: Bất kỳ ai giao hàng đến quá muộn hoặc quá sớm sẽ bị tính ba phần trăm giá trị của hàng hóa khi hóa đơn được phát hành.

Điều đó có nghĩa là các nhà cung cấp nhỏ hơn gặp khó khăn trong việc tiếp tục cạnh tranh, vì thật khó để tối ưu hóa chuỗi cung ứng mà không có sự tăng trưởng toàn cầu của Amazon hoặc Walmart.

Trước thực trạng đó, các mô hình hợp tác như hệ thống mạng lưới thương mại toàn cầu là một cách hiệu quả và hữu ích để các công ty nhỏ hơn tham gia mạng lưới quan hệ đối tác giúp họ linh hoạt và giải quyết nhanh chóng các đơn hàng cũng như chia sẻ tài nguyên theo yêu cầu. Những mô hình này cho phép mở rộng nhanh chóng chuỗi cung ứng của công ty bằng cách bổ sung các nhà cung cấp mới cũng như giám sát và kiểm soát các luồng hàng hóa theo nguyên tắc tháp điều khiển.

Châu Âu là một trong những khu vực tiên phong trong số hóa hoạt động kinh doanh, tỷ lệ các doanh nghiệp đã được kỹ thuật số hóa ở khu vực này ngày càng tăng và tác động của các chiến lược kỹ thuật số đến quản lý chuỗi cung ứng rất lớn. Đối với các doanh nghiệp EU, năm 2018 sẽ được định hình bằng tỷ lệ thành công của các nỗ lực chuyển đổi kỹ thuật số để thoát khỏi cái bẫy của “lục địa già” với những động lực tăng trưởng chậm chạp.

Nhiều công ty đã nhận ra rằng kỹ thuật số là giải pháp duy nhất để phá vỡ các chuỗi cung ứng quản lý truyền thống và giúp họ tăng trưởng mạnh mẽ trong tương lai. Công nghệ kỹ thuật số sẽ tạo ra những cải tiến đáng kể trong kết quả kinh doanh, miễn là các doanh nghiệp xây dựng thành công các chiến lược chuỗi cung ứng của họ trong lĩnh vực kỹ thuật số.

Theo một báo cáo của công ty tư vấn nổi tiếng thế giới McKinsey, chỉ có khoảng 40% doanh nghiệp được số hóa vào năm 2016. Tuy nhiên, động lực mới của ngành đang thúc đẩy chuỗi cung ứng đến các cấp mới, với các biến đổi kỹ thuật số xảy ra trên các lĩnh vực sản xuất và chuỗi cung ứng ở mọi cấp.

**Brexit thúc đẩy xu hướng tự động hoá hải quan**

Với việc Anh rút khỏi EU, quan hệ thương mại tại EU đang có những thay đổi. Đối với các công ty EU và đối tác của họ, khả năng kết thúc của tự do hàng hóa sẽ dẫn đến sự gia tăng các tờ khai hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu và nhập khẩu. Điều này tạo ra những rủi ro đáng kể, bao gồm các tuyên bố không chính xác và thay đổi nhanh chóng các yêu cầu pháp lý.

Do đó, các công ty cần phải đảm bảo rằng họ có các hệ thống phù hợp để đối phó với những gián đoạn và thay đổi có thể xảy ra. Khối lượng lớn các tờ khai hải quan cũng sẽ đồng nghĩa nhiều công ty logistics ưu tiên cao đối với với việc gia tăng tự động hóa quy trình.

Tuy nhiên, ngay cả những phần mềm tốt nhất để hỗ trợ quy trình này cũng không thể hạn chế hoàn toàn những tác động của Brexit đến hoạt động logistics và kho vận của các công ty. Những công ty lựa chọn EU là thị trường quan trọng vẫn cần đảm bảo rằng đủ chuyên gia hải quan để thực hiện thành công các thủ tục xuất khẩu phức tạp theo các tiêu chuẩn và quy định. Giữa bối cảnh bảo hộ thương mại lan rộng trên toàn cầu, các thay đổi về chính sách thuế quan và phi thuế quan (hàng rào kỹ thuật) sẽ khiến các yêu cầu về logistics trở nên phức tạp hơn, ví dụ việc đảm bảo hàng hóa ở một nhiệt độ nhất định trong suốt quá trình vận chuyển, các yêu cầu về môi trường, vật lý, lao động liên quan không chỉ trong quá trình khai thác hoặc sản xuất sản phẩm mà còn phải được thực hiện trong toàn bộ chuỗi cung ứng, trong đó có cả quá trình thực hiện các hoạt động logistics…Đây sẽ là những thách thức lớn, đòi hỏi sự liên kết chặt chẽ hơn giữa các chủ hàng và các công ty logistics trong thời gian tới.

**Thay đổi của các chuỗi cung ứng dưới tác động của các Hiệp định thương mại tự do (FTA)**

FTA đang giúp các doanh nghiệp châu Âu cạnh tranh thành công hơn và xuất khẩu nhiều hơn sang các nước và khu vực bên ngoài EU. Họ cũng có cơ hội tiếp cần nguồn nguyên liệu thô và các thành phần quan trọng cho hoạt động sản xuất và thương mại từ khắp nơi trên thế giới. Sự gia tăng thương mại này sau đó phát triển thị trường việc làm và nền kinh tế, và mang đến cho người tiêu dùng những lựa chọn rộng hơn về sản phẩm với giá thấp hơn.

FTA EU-Hàn Quốc đã đẩy mạnh thương mại hai chiều. EU cũng được hưởng lợi ích thương mại tăng từ các FTA với Nhật Bản, Việt Nam, Singapore, một loạt các quốc gia không thuộc EU ở châu Âu và các quốc gia ở châu Phi và châu Mỹ Latin. FTA EU-Canada, được phê chuẩn trong năm nay, đã được áp dụng tạm thời. FTA Ấn Độ-EU mới được đề xuất có tiềm năng tạo việc làm ở Ấn Độ trong khi mở thảo luận giữa các quốc gia thành viên về các chủ đề khác như chiến lược chống khủng bố. Có thể thấy rõ cơ hội được cung cấp bởi các FTA này thông qua thương mại gia tăng, tạo việc làm và tăng trưởng.

Thương mại phát triển cũng đồng nghĩa với cơ hội mở rộng hơn cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics. Thực tiễn cho thấy khi các dòng thương mại thay đổi sẽ kéo theo sự thay đổi về các tuyến đường vận chuyển lớn (gồm cả đường biển, đường hàng không, hàng sắt và đường bộ). Đồng thời, các trung tâm logistics cũng có thể hình thành mới hoặc vận chuyển theo các tuyến thương mại lớn.

**Yêu cầu về khả năng ứng phó với các gián đoạn trong chuỗi cung ứng**

Có năm yếu tố chính ảnh hưởng đến hoạt động của chuỗi cung ứng là chi phí, rủi ro, tốc độ, sự đổi mới và sự linh hoạt.

Khi đối mặt với tình trạng rối loạn thị trường liên tục, gián đoạn kỹ thuật số và các hình thức rối loạn kinh doanh khác, các chủ hàng (các doanh nghiệp sản xuất, thương mại) buộc phải lựa chọn những dịch vụ logistics có tính linh hoạt cao. Các gói dịch vụ đó đồng thời phải đảm bảo sự ưu việt cả về chi phí, chất lượng, tốc độ và sự đổi mới và đặc biệt là khả năng thay đổi phù hợp với tình hình thực tế. Đó cũng là lý do mà vận tải đa phương thức ngày càng phát triển. Ví dụ, khi lộ trình vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt bị gián đoạn do đình công của các nghiệp đoàn hoặc sạt lở tuyết, những thay thế bằng đường bộ, đường thủy nội địa cần được thực hiện ngay trên cơ sở những tính toán chính xác về các chi phí cơ hội và khả năng thực hiện yêu cầu về tiến độ giao hàng. Trong trường hợp này, các dịch vụ 3PLs, 4PLs và 5PLs là lựa chọn ưu việt cho các chủ hàng, đặc biệt trong vận chuyển xuyên biên giới với những điều kiện vượt quá năng lực đơn phương giải quyết của các chủ hàng.