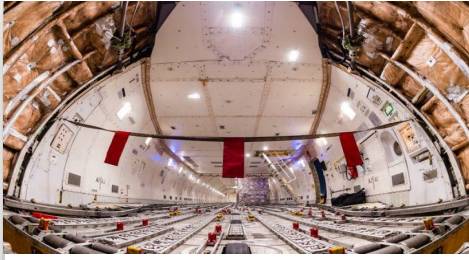


BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 35



**Tin nổi bật****Các hãng giao nhận lớn đang mất dần thị phần cước hàng không vào tay những đơn vị nhỏ hơn**

📅 08/11/2023

Theo dữ liệu thị trường từ WorldACD, những đơn vị giao nhận lớn tới siêu lớn của thế giới đang mất dần thị phần về cước vận tải hàng không vào những đơn vị vừa và nhỏ.

Nguồn: The Load Star**Xem thêm** ➔**IATA: Nhu cầu về vận tải hàng hóa hàng không tăng nhẹ trong tháng 9**

📅 08/11/2023

IATA mới công bố báo cáo về tình hình toàn ngành vận tải hàng hóa hàng không trong tháng 9, trong báo cáo cho thấy toàn ngành đã tiếp tục hồi phục trong tháng 9

Nguồn: Air Cargo News**Xem thêm** ➔**FedEx Express thêm đường bay mới từ VN**

📅 06/11/2023

Mới đây, FedEx Express đã khánh thành đường bay mới giúp rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa và nâng cấp dịch vụ chuyển phát liên lục địa giữa Việt Nam với Trung tâm trung chuyển FedEx Châu Á – Thái Bình Dương.

Nguồn: Logistics.gov.vn**Xem thêm** ➔**Cắt giảm việc làm là không thể tránh khỏi tại các đơn vị giao nhận quốc tế**

📅 03/11/2023

Các đợt cắt giảm quy mô lớn của các hãng giao nhận đang diễn ra như là một cách để giảm thiểu các thiệt hại từ những kết quả kinh doanh yếu kém trước đó.

Nguồn: The Load Star**Xem thêm** ➔**Các hãng hàng không tìm kiếm hợp đồng phòng ngừa rủi ro địa-chính trị**

📅 09/11/2023

Air France-KLM đang xây dựng nguồn nhiên liệu phòng ngừa rủi ro và khối lượng gần đạt mức 70% mức tiêu thụ nhiên liệu vào đầu năm tới.

Nguồn: BNews**Xem thêm** ➔



Các hãng giao nhận lớn đang mất dần thị phần cước hàng không vào tay những đơn vị nhỏ hơn

📅 08/11/2023

Nguồn: The Load Star

Theo dữ liệu thị trường từ WorldACD, những đơn vị giao nhận lớn tới siêu lớn của thế giới đang mất dần thị phần về cước vận tải hàng không vào những đơn vị vừa và nhỏ.

Tính đến hiện tại, các hãng giao nhận lớn đang nắm giữ 14,2% tỷ trọng tải trọng tính cước, giảm 1,1% tính từ tháng 9/2022. Còn với các đơn vị giao nhận nhỏ hơn hiện đang giữ 15,6% tỷ trọng, tăng 0,9% kể từ năm ngoái.

Dẫu vậy, các hãng giao nhận siêu lớn vẫn nắm giữ thị phần lớn nhất với 27,1%, dẫu con số này đã giảm 1,3% kể từ năm ngoái.



Ảnh minh họa



Một số đơn vị giao nhận lớn đang giảm quy mô khi lợi nhuận từ mảng hàng hóa hàng không và đường biển giảm. Theo ông Rogier Blocq – Giám đốc mảng phát triển sản phẩm và hỗ trợ khách hàng từ WorldACD cho biết rất có thể sẽ còn thêm thách thức với những đơn vị giao nhận lớn.

Theo một đại diện của đơn vị giao nhận tâm trung cho biết: “Tôi nghĩ rằng đang có sự cắt giảm nhân sự từ các đơn vị đa quốc gia, điều này đang diễn ra nhanh hơn dự đoán.

Maersk mới đây công bố sẽ cắt giảm thêm 3500 việc làm, trước đó hãng cắt giảm nhân sự vào đầu năm khoảng 6500 việc làm.

Theo ông Steven Ankersmit đến từ WorldACD cho biết tất nhiên các hãng giao nhận quy mô lớn trở lên không vui vì việc này, nhưng do nguồn cung công suất chuyên chở tăng mà nhu cầu lại giảm, mức cước mà các đơn vị lớn mời chào không cạnh tranh được với thị trường yếu hiện nay.

Một lý do khác cho việc tăng thị phần của các hãng giao nhận nhỏ hơn là “tính ngách” và “các giải pháp sáng tạo”. Cụ thể, gửi hàng là một ngành kinh doanh cá nhân và các đơn vị gửi hàng là một cách tiếp cận cá nhân mà khách hàng sẽ không nhận được từ các hãng lớn”, theo ông Brandon Fried – Giám đốc của Hiệp hội các đơn vị giao nhận hàng không (Airforwarders Association) cho biết.

Còn ông Blocq lại tin rằng sự thay đổi thị phần phản ánh về sự tăng trưởng của những mảng kinh doanh đặc thù như là dược phẩm hoặc chuyển phát nhanh.

Tuy nhiên, ông Fried cũng bổ sung thêm rằng sự chuyển biến của thị trường có thể đơn giản chỉ là “tái cân bằng”, các hãng lớn “đã chiếm phần lớn thị phần trong thời gian dài” và cũng đang rất bận. Các đơn vị gửi hàng làm việc trực tiếp với hàng bay sẽ không có sự trợ giúp mà họ cần, còn các hãng giao nhận có khả năng cốt lõi về giải quyết bài toán logistics phức tạp.

Các hãng bay họ lại cho biết rằng họ làm việc 3 bên với cả đơn vị vận chuyển và đơn vị giao nhận.

Nguồn: <https://theloadstar.com/larger-forwarders-losing-air-freight-market-share-to-smaller-rivals/>

[Quay lại](#) ←



IATA: Nhu cầu về vận tải hàng hóa hàng không tăng nhẹ trong tháng 9

📅 08/11/2023

Nguồn: Air Cargo News

IATA mới công bố báo cáo về tình hình toàn ngành vận tải hàng hóa hàng không trong tháng 9, trong báo cáo cho thấy toàn ngành đã tiếp tục hồi phục trong tháng 9

Nhu cầu toàn ngành, được tính theo hàng hóa theo tấn-kilomet (CTK), đã tăng 1,9% so với mức tháng 9/2022, tăng 1,6% cho các hoạt động vận hành quốc tế

Công suất chuyển chở được tính bằng lượng công suất chở hàng có sẵn theo tấn-kilomet đã tăng 12,1% so với năm tháng 9/2022, tăng 11% cho các hoạt động vận hành quốc tế.



Ảnh minh họa



Động lực tăng trưởng chủ yếu xuất phát từ việc công suất chuyên chở hàng hóa quốc tế tăng 31,5% so với cùng kỳ năm ngoái, các hãng bay mở rộng hoạt động để đáp ứng mùa du lịch cao điểm của Bắc Mỹ.

Mặc dù vậy vẫn có những tín hiệu đáng lo ngại cần được nhắc đến. Chẳng hạn như giao thương xuyên biên giới giảm tháng thứ 5 liên tiếp cho đến tháng 8, giảm 3,8% so với cùng kỳ năm ngoái. Điều này theo IATA chỉ ra là hạ nhiệt môi trường kinh tế vĩ mô toàn cầu.

Vào tháng 9, giá nhiên liệu trung bình ở mức 131 USD cho 1 thùng, tăng 43,1% so với mức tháng 5/2023. Để bù lại, các hãng đã bổ sung thêm phụ phí vào tháng 9, điều này giúp tăng sản lượng hàng hóa hàng không kể từ tháng 11/2022.

Ông Willie Walsh – Giám đốc của IATA nhấn mạnh: “Hàng hóa hàng không đã có mức tăng khiêm tốn vào tháng 9 mặc dù lượng hàng hóa giao thương giảm và giá cả nhiên liệu tăng cao. Điều này cho thấy rõ sức mạnh về giá trị của vận tải hàng hóa hàng không.

Các đơn hàng xuất khẩu chủ lực và chỉ số PMI nằm ở gần ngưỡng tích cực, chúng ta có thể lạc quan rằng một mùa cao điểm cuối năm”.

Air cargo market in detail – September 2023

September 2023

(% year-on-year)	World share ¹	CTK	ACTK	CLF (%-pt) ²	CLF (level) ³
Total Market	100.0%	1.9%	12.1%	-4.4%	43.8%
Africa	2.0%	-0.1%	2.7%	-1.2%	43.6%
Asia Pacific	32.4%	7.7%	30.5%	-9.9%	46.6%
Europe	21.8%	-1.5%	4.7%	-3.1%	50.0%
Latin America	2.7%	2.3%	14.4%	-3.8%	31.9%
Middle East	13.0%	2.5%	16.1%	-5.6%	42.4%
North America	28.1%	-2.2%	0.2%	-1.0%	39.2%

¹% of industry CTKs in 2022 ²year-on-year change in load factor ³Load Factor Level

Quay lại ←



Tín hiệu tích cực từ tháng 9 được tiếp đà từ tháng 8. IATA nhấn mạnh về mức tăng 1,5% về nhu cầu trong tháng 8 so với cùng kỳ năm trước, mức tăng định kỳ đầu tiên kể từ tháng 2/2022.

Các hãng bay tại Châu Á – Thái Bình Dương ghi nhận sản lượng tăng 7,7% so với tháng 9/2023, đây cũng là mức tăng đáng kể so với tháng 8 của khu vực này, tăng 4,6%.

Khu vực Bắc Mỹ cho thấy sự cải thiện yếu nhất trong tất cả các khu vực với mức giảm 2,2% về sản lượng. Đây cũng là mức giảm so với số liệu tháng 8 với mức tăng 1,4%.

Khu vực châu Âu ghi nhận mức sản lượng giảm 1,5% so với cùng kỳ năm ngoái. Tháng 9 của khu vực này có mức cải thiện yếu hơn tháng 8 với mức giảm chỉ có 0,8%.

Khu vực Trung Đông có mức tăng mạnh với 2,5% so với cùng kỳ năm ngoái. Con số này cũng đã cải thiện so với tháng 8 ở mức tăng 1,3%. Khu vực Mỹ Latinh ghi nhận mức tăng 2,3%. Tuy nhiên chỉ số này lại kém hơn tháng 8 khi có mức tăng 6,2%.

Khu vực châu Phi ghi nhận sản lượng hàng hóa giảm 0,1%. Tháng 9 đã có sự cải thiện hơn so với 8 khi mức giảm ở ngưỡng 3,5%.

Nguồn: <https://www.aircargonews.net/business/statistics/iata-reports-small-growth-in-air-cargo-demand-in-september/>

[Quay lại](#) ←



FedEx Express bổ sung đường bay mới từ Việt Nam

📅 06/11/2023

Nguồn: Logistics.gov.vn

Mới đây, FedEx Express đã khánh thành đường bay mới giúp rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa và nâng cấp dịch vụ chuyển phát liên lục địa giữa Việt Nam với Trung tâm trung chuyển FedEx Châu Á – Thái Bình Dương.

Vào ngày 31/10/2023, FedEx đã mở thêm 4 chuyến bay buổi tối hàng tuần từ TP Hồ Chí Minh tới Trung tâm trung chuyển FedEx châu Á – Thái Bình Dương tại Quảng Châu, Trung Quốc. Các chuyến bay sẽ được hãng dùng Boeing 767.



Ảnh minh họa



Với việc mở đường bay mới này, các lô hàng xuất khẩu từ phía Nam của Việt Nam tới các thị trường lớn của Châu Á sẽ được rút ngắn xuống còn 1 ngày, đến Châu Á chỉ còn 2 ngày làm việc.

Cùng với đó đường bay sẽ bổ sung thêm tải trọng vận chuyển của 5 chuyến hiện tại đến châu Á – châu Âu và Hoa Kỳ bao gồm 4 chuyến buổi sáng mỗi ngày qua trung tâm FedEx Nam Thái Bình Dương tại Singapore và 1 chuyến buổi tối qua trung tâm châu Á – Thái Bình Dương.

Nguồn: <https://logistics.gov.vn/dich-vu-logistics/van-tai/fedex-express-them-duong-bay-moi-tu-vn-rut-ngan-thoi-gian-van-chuyen-hang-hoa-xuat-khau>

[Quay lại](#) ←

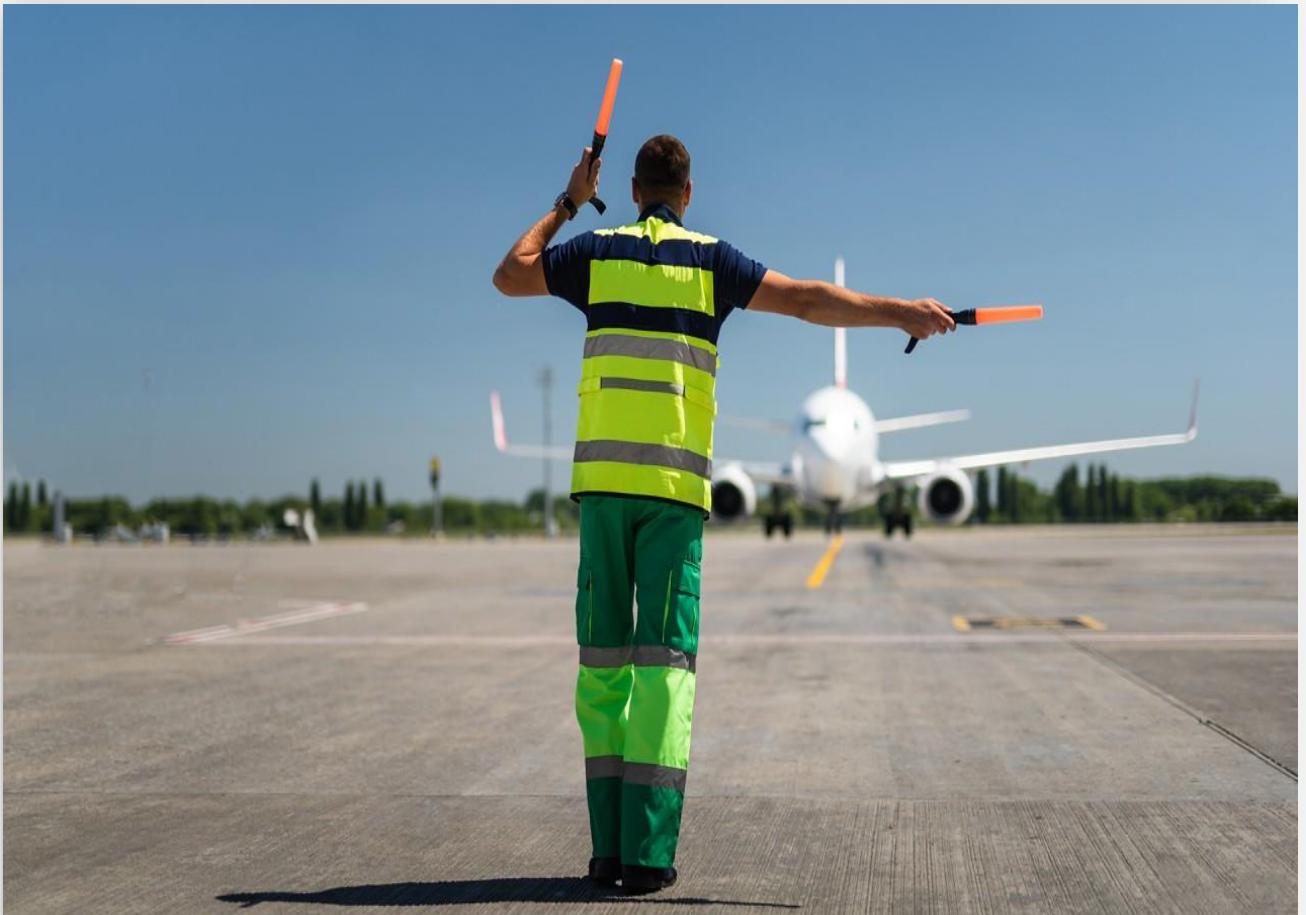


Cắt giảm việc làm là không thể tránh khỏi tại các đơn vị giao nhận quốc tế

📅 03/11/2023

Nguồn: The Load Star

Các đợt cắt giảm quy mô lớn của các hãng giao nhận đang diễn ra như là một cách để giảm thiểu các thiệt hại từ những kết quả kinh doanh yếu kém trước đó.



Ảnh minh họa



Một chuyên gia tại hãng giao nhận lớn đã cho biết: “Trong suốt 2 năm qua các quốc gia vị đều trĩu tiền từ kết quả mỗi tháng của họ, sau đó báo cáo số liệu tới cơ quan đầu não để đáp ứng được yêu cầu về ngân sách, mọi thứ vượt ngân sách đều được giấu đi trong bảng cân đối kế toán của họ. Trong 12 tháng trở lại đây, thị trường suy giảm và áp lực kết quả kinh doanh, mỗi quốc gia đều lấy từ nguồn dự trữ này ra để tạo kết quả ảo cho mỗi tháng”.

Nguồn tin cũng cho biết thêm rằng cơ quan đầu não không nắm bắt được mức độ mà sự việc này đã đi đến đâu. “Trong vòng 2 tháng gần đây, nguồn dự trữ tiền này đã gần như cạn kiệt và kết quả thực tế đang được hé lộ, rõ ràng là người ở vị trí cao nào đó đã phải chống chọi”.

Một nguồn tin từ một đơn vị giao nhận khác cũng đồng ý với chia sẻ trên và còn cho biết thêm: “Tôi nghĩ là nó đang xảy ra tại nhiều công ty đa quốc gia, K+N đang sa thải nhân viên nhanh hơn dự kiến. Tôi cũng đang nghe tin như vậy với DHL Global Forwarding, và có lý do cho việc này.

Mọi đơn vị cung cấp dịch vụ logistics độc lập đều đang thấy xu hướng này xảy ra, nếu bạn nhìn vào lợi nhuận giảm so với quý trước, một số số liệu đã trở lại bình thường từ báo cáo tài chính giảm hơn thời kỳ trước đại dịch. Sau khi giá cước đạt đỉnh tới giữa năm 2022, kéo theo sau đó là 12 tháng trì trệ và những gì được giấu đi trong thời gian này đều được báo cáo.

Trong khoảng 12 tháng tới sẽ là sự hỗn loạn rất lớn, biên lợi nhuận giảm, lợi nhuận giảm và các khoản chi phí gián tiếp lớn (Overheads – Loại chi phí duy trì hoạt động hằng ngày của công ty, không trực tiếp cấu thành cho việc tạo sản phẩm, dịch vụ), tất cả đều cần phải chi trả hoặc sang nhượng lại”.

Chẳng hạn như Ceva Logistics đã cho thấy sự thay đổi về quản trị, đơn vị này đã bổ nhiệm các giám đốc khu vực mới, những người mà được chỉ đạo để giảm chi phí mạnh và nhanh”.

[Quay lại](#) ←



Nguồn tin này cho rằng có hơn 100 nhân sự sẽ bị sa thải khỏi các hoạt động tại khu vực Mỹ - Latinh của Ceva cho đến hết năm nay, con số tương tự tại châu Á – Thái Bình Dương, khu vực châu Âu cũng có đợt cắt giảm.

“Rõ ràng rằng cho đến hết năm nay sẽ có những đợt cắt giảm và có thể cả thay đổi cấu trúc. Tất nhiên sẽ có những thay đổi cần thiết khi Ceva hợp nhất với Bolloré bắt đầu”, theo nguồn tin giấu tên cho biết.

Ceva cũng tuyên bố lệnh cấm đi lại và dừng tuyển dụng, nhưng cũng đồng ý việc đi lại trong trường hợp gặp gỡ các hãng tàu để ký hợp đồng mới.

“Thật đáng ngạc nhiên rằng trong thời điểm các đơn vị cắt giảm chi phí như này, đặc biệt là khi Ceva liên kết sâu rộng với CMA CGM, việc gặp gỡ các hãng tàu khác là vô ích”, theo nguồn tin chia sẻ.

Mặc dù dừng tuyển dụng làm tác động đến hoạt động vận hành và dịch vụ khách hàng, các bộ phận phải vật lộn để đáp ứng chỉ tiêu công việc, nhưng điều này lại không xuất hiện với bộ phận quản lý, “Chúng tôi thấy các cấp quản lý bổ sung và mới liên tục”.

Như vậy rõ ràng rằng dừng tuyển dụng chỉ xảy ra ở một số cấp độ. Vào ngày 02/11/2023, Giám đốc của Ceva, ông Mathieu Friedberg đã chia sẻ trên LinkedIn rằng: “Những thách thức này đang nhân lên là chắc chắn, việc thiếu hụt nhân sự đủ khả năng trong ngành logistics và chuỗi cung ứng đang dần hiện ra rõ ràng ở rất nhiều nền kinh tế địa phương và khu vực. Tôi rất tự hào rằng công việc mà chúng tôi đang làm tại Ceva Logistics thu hút nhân tài ở các cơ sở trên thế giới”. Nguồn tin cho biết điều mà ông Friedberg nói là đúng với những đơn vị giao nhận lớn khác như lại không phải ở Ceva

“Ceva chỉ có lợi nhuận trong vài năm gần đây do sự bất thường về các điều kiện thị trường. Giờ khi thị trường đã thay đổi, chúng tôi đang chịu áp lực tài chính lớn vì thế mới có việc cắt giảm chi phí.” Đề cập đến các đơn vị đa quốc gia khác như DHL và K+N, người này cho biết những đơn vị đó đang có kết quả khá tốt, còn Ceva thì tệ hơn.

Nguồn:<https://theloadstar.com/job-cuts-inevitable-as-the-wheels-have-fallen-off-for-global-forwarders>

[Quay lại](#) ←



Các hãng hàng không tìm kiếm hợp đồng phòng ngừa rủi ro địa-chính trị

📅 09/11/2023
Nguồn: BNews

Air France-KLM đang xây dựng nguồn nhiên liệu phòng ngừa rủi ro và khối lượng gần đạt mức 70% mức tiêu thụ nhiên liệu vào đầu năm tới.

Các hãng hàng không đang tìm kiếm các hợp đồng phái sinh dầu nhằm bảo vệ trước tình trạng giá tăng cao trong những tuần gần đây trong bối cảnh căng thẳng Israel-Hamas làm dấy lên lo ngại về hóa đơn nhiên liệu tăng vọt.



Ảnh minh họa



Các nhà giao dịch và nhà môi giới hoạt động trên thị trường dầu mỏ cho biết, hoạt động phòng ngừa rủi ro của người tiêu dùng đã tăng lên kể từ khi xung đột nổ ra và các giám đốc điều hành trong ngành đã xác nhận những động thái đó trong các báo cáo kinh doanh trong vài ngày qua.

Mặc dù giá dầu đã giảm trở lại mức trước căng thẳng do cuộc xung đột vẫn nằm ngoài các khu vực sản xuất dầu quan trọng, song các hãng hàng không vẫn nhận thấy nguy cơ tăng giá của mặt hàng chiếm phần lớn nhất trong chi phí hoạt động của mình.

Giám đốc tài chính của Air France-KLM, Steven Zaat cho hay hãng đang nhanh chóng xây dựng nguồn nhiên liệu phòng ngừa rủi ro và khối lượng gần đạt mức 70% mức tiêu thụ nhiên liệu vào đầu năm tới để đảm bảo không có sự gia tăng đột biến nào xảy ra do những gì đang xảy ra ở Israel.

Các hãng hàng không thường phòng ngừa hóa đơn nhiên liệu bằng cách sử dụng nhiều công cụ phái sinh, bao gồm hợp đồng quyền chọn và hợp đồng hoán đổi. Chiến lược này không phải là không có rủi ro. Các hãng hàng không đã thua lỗ hàng tỷ USD do động thái phòng ngừa này trong giai đoạn đại dịch, khi hoạt động đi lại trên toàn cầu sụt giảm mạnh, khiến họ phải gánh chịu những khoản lỗ lớn trong các hợp đồng phái sinh, nhưng vẫn không bù đắp được hóa đơn nhiên liệu thấp hơn khi các chuyến bay bị “đắp chiếu”.

Khoản lỗ này khiến nhiều hãng hàng không, đặc biệt là các hãng ở châu Âu, chậm quay trở lại thị trường và thúc đẩy họ giảm khối lượng phòng ngừa rủi ro. Ngay cả trước đại dịch, các khoản thua lỗ thậm chí còn khiến các hãng hàng không Mỹ từ bỏ việc xây dựng quỹ dự phòng.

Mới đây, một số hãng hàng không như Na Uy Air Shuttle ASA và Air Canada đều báo cáo đạt lợi nhuận nhờ việc xây dựng quỹ phòng ngừa rủi ro.

[Quay lại](#) ←



Ngoài Air France, các hãng hàng không lớn khác gần đây cũng báo cáo quỹ phòng hộ lớn hơn. Deutsche Lufthansa AG ngày 2/11 cho biết quỹ phòng ngừa rủi ro của hãng đạt mức hơn 70% cho năm tới. Con số này cao hơn khoảng 20% so với cùng kỳ năm trước.

Tương tự, chủ sở hữu British Airways IAG SA cũng báo cáo mức phòng ngừa rủi ro cao hơn vào cuối năm nay và cả năm tới so với một năm trước.

Việc giá dầu Brent đạt gần 100 USD/thùng vào đầu quý IV/2023 cũng đã thu hút một số hãng quay trở lại thị trường phòng ngừa rủi ro.

Nguồn: <https://bnews.vn/cac-hang-hang-khong-tim-kiem-hop-dong-phong-ngua-rui-ro-dia-chinh-tri/314519.html>

[Quay lại](#) ←