**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 1/2019**

**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 và xu hướng chung:** 2](#_Toc897561)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics nói chung*** 2](#_Toc897562)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế thương mại tác động đến hoạt động logistics của Hoa Kỳ trong tháng*** 3](#_Toc897563)

[**2.** **Tình hình vận tải:** 4](#_Toc897564)

[***2.1.*** ***Vận tải đường bộ:*** 4](#_Toc897565)

[***2.2.*** ***Vận tải đường hàng không*** 6](#_Toc897566)

[***2.3.*** ***Hàng hải và cảng biển*** 7](#_Toc897567)

[***2.4.*** ***Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:*** 11](#_Toc897568)

[**3.** **Dịch vụ kho, bãi** 13](#_Toc897569)

[**4.** **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:** 14](#_Toc897570)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung:** 
   1. ***Thị trường logistics nói chung***

- Nhiều cảng biển lớn của Hoa Kỳ đạt kỷ lục mới về khối lượng hàng hóa xử lý trong năm 2018.

- Hưởng ứng phong trào cảng biển xanh, vận tải xanh trong hàng hải toàn cầu, một số cảng của Hoa Kỳ đã yêu cầu các tàu giảm tốc độ khi tiếp cận cảng và ưu tiên cho các tàu tuân thủ các tiêu chuẩn về hàng hải xanh.

- Trong thập kỷ tới, các cảng biển của Hoa Kỳ cần được đầu tư 4 tỷ USD để được trang bị phù hợp để đáp ứng những thách thức an ninh mới và những xu hướng mới trên thị trường hàng hải toàn cầu.

- Tuyến thương mại hàng không giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ-một trong những tuyến có giá trị giao dịch lớn nhất thế giới, chỉ tăng trưởng 3,9% trong năm 2018.

- Chỉ số điều kiện vận chuyển (SCI) hai tháng cuối năm 2018 tiếp tục xu hướng cải thiện từ đầu quý IV/2018. SCI là chỉ số tổng hợp tất cả các ảnh hưởng thị trường đến môi trường vận chuyển cho các chủ hàng, chỉ số này lớn hơn 0 là thuận lợi và dưới 0 là không thuận lợi. Tháng 11/2018, chỉ số SCI chấm dứt chuỗi thời gian bị âm và đạt 0,1, đây cũng là mức tích cực nhất kể từ tháng 8/2016, cho thấy điều kiện vận chuyển cho các chủ hàng đã được cải thiện. Các chuyên gia trong ngành dự báo chỉ số này sẽ ở mức trung bình trong năm 2019 và sẽ tích cực hơn nếu số lượng xe tải tăng lên và tình trạng thiếu hụt xe tải được cải thiện. Lợi thế cũng sẽ nghiêng về các chủ hàng nếu nhu cầu vận tải tăng chậm hơn mức tăng của cung.

- Tuy nhiên, ít nhất trong nửa đầu năm 2019, cước phí vận chuyển bằng xe sẽ tiếp tục tăng do các điều kiện thắt chặt trong nguồn cung dịch vụ (giới hạn thời gian làm việc của lái xe, hệ thống đường bộ xuống cấp…)

- Trong năm 2019, các chuyên gia ngành vận tải và chuỗi cung ứng của Hoa Kỳ sẽ chú trọng hơn vào việc số hóa trong chuỗi cung ứng để giúp họ giải quyết những thách thức phức tạp này.

- Thị trường nhà máy và kho hàng kỹ thuật số sẽ tăng trưởng mạnh trong 10 năm tới.

* 1. ***Một số vấn đề kinh tế thương mại tác động đến hoạt động logistics của Hoa Kỳ trong tháng***

Theo tính toán của Văn phòng Ngân sách Quốc hội Hoa Kỳ (CBO), việc đóng cửa chính phủ khiến kinh tế Mỹ mất 3 tỷ USD trong quý IV/2018, tương đương 0,1% GDP, và mất 8 tỷ USD trong quý I năm 2019, tương đương 0,2%.

Kinh tế sẽ khởi sắc trở lại khi chính phủ Mỹ hoạt động tiếp và công chức quay lại làm việc, nhưng theo các doanh nghiệp hoãn các kế hoạch đầu tư và tuyển dụng trong thời gian chính phủ đóng cửa, đồng thời cảnh báo rằng rủi ro ngày càng lớn nếu tình trạng này tiếp tục kéo dài.

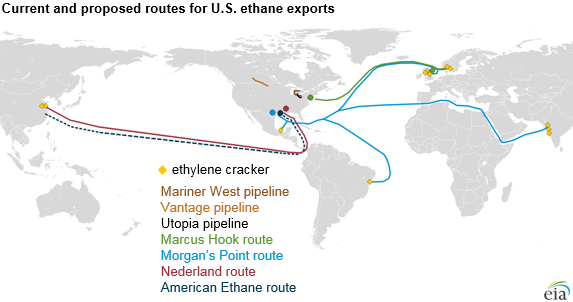
Báo cáo của CBO cũng xem xét tác động của chính sách thương mại lên nền kinh tế Mỹ. Ước tính, lệnh thuế mới của chính quyền Tổng thống Donald Trump đối với hoạt động xuất nhập khẩu sẽ khiến GDP Mỹ trung bình mất 0,1% cho tới năm 2029. Đối với năm 2019, mức độ ảnh hưởng của thuế quan lên GDP nước này sẽ tăng lên 0,3%, từ mức 0,2% của năm ngoái.

Xuất khẩu ethane của Hoa Kỳ đã tăng trưởng rất mạnh từ mức rất thấp vào năm 2013 lên trung bình 260.000 thùng mỗi ngày (b/d) trong năm 2018, chiếm khoảng 1/6 nước xuất khẩu chất lỏng khí hydrocarbon này. Hoa Kỳ đã vượt qua Na Uy để trở thành nhà xuất khẩu ethane hàng đầu thế giới từ năm 2015. Trong năm 2014 và 2015, tất cả các lô hàng ethane của Hoa Kỳ chỉ được xuất khẩu sang Canada, nhưng năm 2018, nước này đã xuất khẩu ethane tới 10 quốc gia.

Theo báo cáo từ Cơ quan Thông tin Năng lượng Hoa Kỳ, sản lượng ethane của Hoa Kỳ đã tăng 74%, từ mức trung bình 1,0 triệu thùng/ngày trong năm 2012 lên gần 2 triệu thùng/ngày vào năm 2018.

Công ty Energy Transfer Partners đang lên kế hoạch xây dựng nhà ga xuất khẩu ethane thứ hai dọc theo Bờ biển vùng vịnh ở Nederland, Texas. Nhà máy xuất khẩu Orbit Ethane, dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2020, sẽ có khả năng xuất 175.000 thùng/ngày ethane ra nước ngoài, với 150.000 thùng/ngày đó đã được cam kết xuất khẩu cho công ty Hóa dầu vệ tinh của Trung Quốc ( Satellite Petrochemicals of China).

**Hình 1. Các tuyến đường vận chuyển Ethane của Hoa Kỳ**



Nguồn: Cơ quan thông tin năng lượng Hoa Kỳ

1. **Tình hình vận tải:**
   1. **Vận tải đường bộ:**

Theo Hiệp hội Vận tải đường bộ Mỹ (ATA), chỉ số trọng tải cho của dịch vụ vận chuyển bằng xe tải điều chỉnh theo mùa (SA) tháng 12/2018 ở mức 111,9 giảm 4,3% so với chỉ số 116,9 của tháng 11/2018, nhưng thấp hơn mức kỷ lục đã đạt trong tháng 10/2018- mức 122,8). Chỉ số này trong tháng 12/2018 tăng 1,4% so với cùng kỳ năm 2017, đánh dấu mức tăng hàng tháng thấp nhất trong năm 2018 và giảm so với mức tăng 5,8% hàng tháng của tháng 11/2018.

Trong cả năm 2018, trọng tải của xe tải dịch vụ được điều chỉnh theo mùa đã tăng 6,6% so với năm 2017, đây là mức tăng hàng năm cao nhất kể từ năm 1998 10,1% chênh lệch hàng năm và vượt xa mức tăng 2017 3,8% so với năm 2017.

Chỉ số ATA không được điều chỉnh theo mùa (NSA) đạt 107,8 (2015 = 100) vào tháng 12/2018, giảm 7,8 % so với 117 của tháng 11/2018.

Các công ty vận tải đường bộ của Mỹ đang đề xuát bổ sung các xe tải gồm 2 xe mooc từ 28 feet lên 33 feet, với lập luận dòng xe này sẽ giúp giảm ùn tắc trong vận chuyển hàng hóa bằng xe tải, nhờ giảm được số xe tải chạy thực tế trên đường và tiết kiệm được 53,2 triệu giờ do tắc nghẽn ít hơn.

Các dòng xe này với trọng tải 33 feet vượt trội hơn các cấu hình xe tải khác, giúp vận chuyển cùng một lượng hàng hóa với các chuyến giảm 18%, cho phép người tiêu dùng và doanh nghiệp tiết kiệm 2,6 tỷ đô la hàng năm với chi phí vận chuyển thấp hơn và thời gian giao hàng nhanh hơn. Ngoài ra, phải kể đến lợi ích môi trường tương đương với 255 triệu gallon nhiên liệu và 2,9 triệu tấn khí thải CO2 được cắt giảm.

Nhu cầu đối với dòng xe này là rất cấp thiết bởi dân số Hoa Kỳ đã tăng gần gấp đôi trong 50 năm qua; số xe tải hoạt động trên đường đã tăng 75 triệu xe so với năm 1960, doanh số thương mại điện tử đã tăng từ 42 tỷ đô la năm 2002 lên tới 291,8 tỷ đô la trong năm 2016; ước tính rằng khối lượng hàng hóa sẽ tăng 45% vào năm 2045.

Tuy nhiên, cũng có ý kiến cho rằng thuế nhiên liệu và các khoản phí khác liên quan đến đường cao tốc mà xe tải thương mại phải trả hiện đang thấp hơn rất nhiều so với chi phí cho thiệt hại trên đường cao tốc mà chúng gây ra. Bất kỳ chương trình liên bang nào làm tăng giới hạn kích thước xe tải sẽ tiếp tục trợ cấp cho người sử dụng đường cao tốc thương mại với chi phí của người nộp thuế, làm trầm trọng thêm sự xuống cấp của cơ sở hạ tầng và gây bất lợi cho ngành vận tải hàng hóa. Hiện nay những người đề xướng đang thúc đẩy ở cấp tiểu bang và liên bang để tăng giới hạn liên bang về trọng lượng xe tải từ 80.000 pounds lên ít nhất 91.000 pounds - tăng gần 14% trọng lượng xe tải - đồng thời thúc đẩy Quốc hội buộc các bang phải cho phép Xe tải có 2 xe mooc 33 feet. Cả hai sẽ dẫn đến vận chuyển hàng hóa bằng xe tải nhiều hơn. Vào thời điểm các nhà hoạch định chính sách tiếp tục kêu gọi đầu tư và cải thiện cơ sở hạ tầng tại Hoa Kỳ, việc tăng tải trọng của xe tải sẽ tạo áp lực lớn lên hệ thống đường cao tốc liên bang, làm trầm trọng hơn tình trạng xuống cấp của hệ thống đường bộ.

* 1. **Vận tải đường hàng không**

**Tuyến thương mại hàng không giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ**

Theo Hiệp hội hàng không quốc tế (IATA), căng thẳng thương mại trên khắp khu vực châu Á- Thái Bình Dương và sự suy giảm nhu cầu toàn cầu đã ảnh hưởng đến hoạt động vận tải hàng không của khu vực này. Tuyến thương mại hàng không giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ-một trong những tuyến có giá trị giao dịch lớn nhất thế giới, chỉ tăng trưởng 3,9% trong năm 2018. IATA kêu gọi Hoa Kỳ và Trung Quốc tập trung vào việc giải quyết những bất đồng về thuế để kích hoạt tăng trưởng thương mại.

Các hãng hàng không châu Á-Thái Bình Dương, với thị phần lớn nhất trên thị trường vận tải hàng hóa toàn cầu (36%), đã giảm 2,3% nhu cầu hàng năm, mức giảm đầu tiên kể từ tháng 5 năm 2016. Các nhà xuất khẩu châu Á đã báo cáo nhu cầu yếu hơn cho các sản phẩm của họ, làm ảnh hưởng tới hoạt động của các hãng hàng không châu Á quan trọng ở Trung Quốc, Singapore và Hàn Quốc. Ngược lại, các hãng hàng không Bắc Mỹ đã tăng 3,1%, mức tăng trưởng nhanh nhất trong số sáu khu vực được IATA theo dõi trong tháng thứ hai liên tiếp.

**FedEx Express, đơn vị hàng không quốc tế của FedEx Corp (NYSE: FDX), đã đạt được thỏa thuận có điều kiện để mua lại công ty chuyển phát nhanh quốc tế của Flying Cargo Group, đại lý lâu năm của Israel Express FedEx.**

Trước tháng 6/2019, FedEx Express, công ty chuyển phát nhanh quốc tế và FedEx Express, hoạt động dịch vụ quốc tế tại Israel thông qua TNT Express, sẽ vẫn hoạt động độc lập.

Flying Cargo sẽ tiếp tục sở hữu và vận hành phần còn lại của danh mục đầu tư của mình, bao gồm nhập kho, thực hiện và nhận và giao hàng nội bộ Israel, các công ty cho biết.

Được thành lập vào năm 1982, Flying Cargo được coi là đại lý vận tải tại Israel và được coi là khách hàng của nhiều công ty hàng đầu trong ngành. Gia đình Reik kiểm soát công ty này là một trong những tên tuổi nổi tiếng nhất của ngành công nghiệp toàn cầu. FedEx bắt đầu làm việc với Flying Cargo vào năm 1990.

Israel được biết đến với việc sản xuất công nghệ và thiết bị y tế, các sản phẩm rất phù hợp cho vận tải hàng không. Cả hai đều là hàng hóa có giá trị cao thường đòi hỏi tốc độ vận chuyển hàng không để đẩy nhanh việc giao hàng và để tránh gia tăng chi phí do sản phẩm bị lỗi thời khi được giao đến các thị trường nuốc ngoài.

DHL Express, hãng hàng không lớn nhất toàn cầu theo thị phần, hiện đang vận hành các máy máy bay riêng của họ vào và ra khỏi Israel. Trong khi đó UPS Inc. (NYSE: UPS) không vận hành các máy bay riêng đến và đi từ Israel mà sử dụng dịch vụ của các đối tác bay trên thị trường, ví dụ các hãng hàng không chuyên chở hành khách sẽ chở các gói hàng của UPS ở các khoang thấp hơn hoặc ở bụng máy bay của họ.

* 1. **Hàng hải và cảng biển**

Hiệp hội các cảng vụ của Hoa Kỳ (AAPA) vừa phát hành báo cáo trong đó nêu rõ nhu cầu nâng cấp an ninh cảng và chuỗi cung ứng với số tiền đầu tư khoảng 4 tỷ đô la trong thập kỷ tới. AAPA cho biết đây là mức tài trợ cần thiết để duy trì và nâng cấp các cơ sở cảng có trụ sở tại Hoa Kỳ để đảm bảo hệ thống cảng được trang bị phù hợp để đáp ứng những thách thức an ninh mới và những xu hướng mới trên thị trường hàng hải toàn cầu.

***Các cảng biển của Hoa Kỳ hưởng ứng phong trào cảng biển xanh, vận tải xanh trong hàng hải toàn cầu.***

Một số cảng của Hoa Kỳ đã yêu cầu các tàu giảm tốc độ khi tiếp cận cảng và ưu tiên cho các tàu tuân thủ các tiêu chuẩn về hàng hải xanh.

Tuy nhiên, tác động của các ưu đãi của các cảng đối với lượng khí thải vận chuyển toàn cầu được cho là không đáng kể. Kế hoạch duy nhất tồn tại các nghiên cứu tác động nghiêm trọng là kế hoạch giảm tốc độ tàu ở Los Angeles và Long Beach ở Hoa Kỳ.

Như đã thông báo, các ưu đãi xanh thường áp dụng cho dưới 5% số tàu ghé cảng tại một chương trình khuyến khích. Chỉ có năm cảng sử dụng lượng khí thải CO2 là một tiêu chí đáng kể để khuyến khích.

Bất kỳ chủ tàu ưu đãi nào hiện tại có thể phải đặt hàng các tàu hiệu quả hơn với lượng khí thải thấp hơn chỉ trong một phạm vi rất nhỏ là kết quả của việc tiết kiệm từ các ưu đãi dựa trên cảng.

***Các cảng Bờ Tây của Hoa Kỳ bị tắc nghẽn trước Hạn chót của Thuế quan***

Năm 2018, Cảng Los Angeles đã đạt kỷ lục về lượng hàng hóa xử lý- mức cao nhất trong 111 năm lịch sử hoạt động của cảng này, tăng 9,45 triệu TEUs, tương đương 1,2% so với năm 2017. Đây là năm thứ ba liên tiếp cảng lập kỷ lục mới về khối lượng hàng hóa xử lý.

Tuy nhiên, đà tăng trưởng có thể sẽ chững lại khi hàng rào thuế quan mà Hoa Kỳ và Trung Quốc áp lên hàng hóa nhập khẩu từ nước còn lại được thực thi. Để khắc phục những gián đoạn và tổn thất đó, thị trưởng Long Beach, ông Robert Garcia đang dẫn đầu một phái đoàn từ Cảng Long Beach đến Đông Nam Á để thảo luận về các cơ hội thương mại và đầu tư. Trong chín ngày, phái đoàn sẽ thăm Singapore, Campuchia và Việt Nam, để thảo luận với các tổ chức công nghiệp và các quan chức thương mại về cơ hội hợp tác và thu hút khách hàng cho dịch vụ cảng biển tại Long Beach.

***Cảng New Orleans phá kỷ lục về số lượng container được xử lý***

Cũng tương tự như cảng Long Beach, cảng New Orleans (Nola) đã lập kỷ lục về khối lượng container mới vào năm 2018 khi xử lý 591.253 đơn vị tương đương hai mươi feet (TEUs), tăng 12,3% so với năm 2017.

Kỷ lục này đánh dấu năm thứ năm liên tiếp Cảng Nola đã vượt qua nửa triệu TEU được thực hiện tại cảng container Napoleon Avenue, được khai thác bởi New Orleans Terminal và America Port.

Việc mở rộng kênh đào Panama và tăng trưởng trong xuất khẩu hàng hóa sử dụng container, cụ thể là nhựa và gia cầm đông lạnh, đã góp phần giúp cảng Nola lập kỷ lục mới về hàng hóa container. Ngoài ra, các container nhập khẩu đã tăng 7%, tiếp tục là trọng tâm của các nỗ lực tiếp thị của Port Nola.

Cảng Nola cũng đang hợp tác với Cảng Greater Baton Rouge và nhà khai thác SEACOR AMH phát triển dịch vụ container trên sà lan. Năm 2018, dịch vụ này đã vận chuyển 26.759 TEUs bằng sà lan, tăng 58% so với năm 2017.

Một động lực khác cho lưu lượng container là dịch vụ vận tải đa phương thức đang phát triển của cảng với khối lượng tăng 15% trong năm 2018 so với năm 2017.

Cảng Nola hiện có 11 dịch vụ tàu container hàng tuần từ ba liên minh toàn cầu lớn cũng như các hãng vận tải độc lập, với các kết nối trực tiếp đến 58 cảng trên toàn cầu và hơn 450 cảng khác thông qua các dịch vụ kết nối gián tiếp.

***Khối lượng hàng hóa được xử lý bởi cảng Oakland đạt kỷ lục trong năm 2018***

Khối lượng container tại cảng Oakland đạt mức kỷ lục 2,55 triệu TEU trong năm 2018 tăng 5,2 % so với năm 2017, và là năm thứ hai liên tiếp đạt kỷ lục.

Báo cáo của cảng cho thấy khối lượng hàng hóa nhập khẩu tăng 5%, trong khi xuất khẩu giảm 3,5%. Khối lượng container rỗng trở về đích xuất phát chuẩn bị cho vận chuyển trong tương lai tăng 19,7%.

Năm 2018 là năm bận rộn nhất tại cảng với các luồng hàng hóa tăng mạnh, tranh chấp thương mại giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ đã khiến các chủ hàng đẩy nhanh các đơn hàng nhập khẩu trước thuế quan cao hơn trong năm 2019. Ngoài ra đồng USD mạnh khiến hàng xuất khẩu của Mỹ đắt hơn ở nước ngoài và tích tụ container rỗng chiều đi ở Mỹ trong khi nhập khẩu tăng lên làm tăng khối lượng container chiều về.

**Hình 2. Cảng Oakland tháng 1/2019**



***Cảng Virginia lập kỷ lục mới khối lượng về khối lượng hàng hóa trong năm 2018***

Trong năm 2018, khối lượng hàng hóa được xử lý bởi cảng Virginia tăng 1,5% so với năm trước, lập kỷ lục mới. Khối lượng hàng hòa được xử lý đã tăng tại cả Cảng nội địa Virginia và Cảng hàng hải Richmond. Cảng cũng ghi nhận sự gia tăng trong số lượng xe tải và sà lan.

Mặc dù tăng trưởng trong năm 2018 thấp hơn kế hoạch, nhưng khi việc xây dựng được tiến hành tại Virginia International Gateway (VIG) và Thiết bị đầu cuối quốc tế Norfolk (NIT), cảng vụ Virginia đã nỗ lực giảm số lượng container rỗng.

Số lượng tàu cập cảng Virginia giảm 5% trong năm 2018 nhưng kích cỡ tàu lớn hơn và khối lượng hàng hóa được vận chuyển và cập bến vẫn tăng lên. Kích cỡ tàu và khối lượng container ngày càng tăng là những yếu tố trong việc mở rộng sức tải của cảng. Để thực hiện mục tiêu “rộng hơn”, “sâu hơn””, an toàn hơn An toàn hơn, cảng đang tiến hành một dự án sẽ đào sâu 55 feet và mở rộng các phần của các kênh điều hướng thương mại. Vào năm 2019, cảng sẽ tiếp tục đà tăng trưởng của mình với trọng tâm là đưa các cần cẩu tàu mới vào bờ tại VIG hoàn thành việc xây dựng vào tháng 6/2019.

***Cảng South Carolina (SCPA) đã báo cáo mức tăng trưởng khối lượng container 6,4% hàng năm, với kỷ lục 2,3 triệu TEU được xử lý trong năm 2018.***

Đây là năm thứ ba liên tiếp đạt khối lượng kỷ lục với 199.701 TEUs trong tháng 12/2018, tăng 9,2% so với tháng 12 năm 2017. SCPA đã vận chuyển 114.018 container vào tháng 12/2018 và kỷ lục 1,3 triệu container vào năm 2018.

Tháng 01/2019 đã có một khởi đầu mạnh mẽ và mặc dù không chắc chắn về triển vọng thương mại, cảng vụ SCPA vẫn lạc quan rằng khối lượng hàng hóa được xử lý bởi cảng sẽ vẫn mạnh khi nỗ lực để đạt được kế hoạch tăng trưởng 4,4% trong năm tài chính 2019.

* 1. **Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:**

Các tuyến đường sắt hiện nay tại Mỹ được sử dụng để vận chuyển các loại hàng hóa với số lượng lớn, và mô hình này đang hoạt động rất hiệu quả.

Theo số liệu của Hiệp hội vận tải đường sắt Mỹ (ARA), khối lượng vận chuyển bằng đường sắt và khối lượng vận tải đa phương của Hoa Kỳ đã giảm trong tuần kết thúc vào ngày 26/01/2019 so với hai tuần trước đó.

Tải trọng xe lửa, ở mức 248.397, giảm 4,7% mỗi năm, thấp hơn mức 258.833 được ghi nhận trong tuần kết thúc vào ngày 19 tháng 1 và 266.240 trong tuần kết thúc vào ngày 12/01/2019.

Theo báo cáo của AAR, hai trong số mười mặt hàng được theo dõi có tải trọng tăng so với cùng kỳ năm trước gồm: xăng dầu và các sản phẩm dầu mỏ, tăng 2.121 toa, lên 13.627; và hóa chất, tăng 297 toa, lên 31.190. Các nhóm hàng hóa có mức giảm gồm than, giảm 4.400 toa, xuống còn 82.471; hàng hóa khác giảm 2.695 toa, xuống còn 8.246; và khoáng sản phi kim loại, giảm 2.503 toa còn 30.172.

Các container và rơ moóc đa phương thức ở mức 273.089, giảm 3,3% so với cùng kỳ năm trước, thấp hơn so với con số 284.278 được ghi nhận trong tuần kết thúc vào ngày 19 tháng 1 và 288.887 cho tuần kết thúc vào ngày 12 tháng 1 năm 2019.

Theo báo cáo mới nhất của Hiệp hội Đường sắt Mỹ (AAR), hệ thống đường sắt loại I của nước này đã có những bước tiến đáng kể trong nỗ lực để thực hiện hệ thống kiểm soát tàu hỏa (Positive train control -PTC) trên 83,2% số dặm PTC loại I tại Hoa Kỳ.

Hệ thống kiểm soát tàu là hệ thống công nghệ cao được triển khai và áp dụng trên các tuyến đường sắt ở khắp nước Mỹ nhằm giảm thiểu lỗi của con người trên tàu. Đạo luật cải tiến an toàn đường sắt do Quốc hội Mỹ ban hành vào năm 2008 được thực hiện trên tất cả các tuyến đường sắt ở Mỹ. Mục tiêu đặt ra là 32.187km đường sắt và 20.000 [đầu xe lửa](http://www.technologymag.net/06/2014/thiet-ke-khi-nen-cho-tau-dien-nose-cone/)  được trang bị PTC vào cuối năm 2015. Tuy nhiên, do nhiều thách thức về kỹ thuật và pháp lý, thời hạn này bị đẩy lùi tới năm 2020.

PTC được tích hợp nhiều công nghệ bao gồm hệ thống định vị toàn cầu GPS, máy tính trên tàu và hệ thống tương tác kỹ thuật số. Mục đính của công nghệ này là giám sát những hành động trên tàu, phát hiện những nguy cơ sắp xảy ra và báo động. Ngoài ra, hệ thống còn cảnh báo khi tốc độ của tàu quá cao và có khả năng chạy trật đường ray.

Công nghệ PTC sử dụng phần mềm có thể tính toán khoảng cách phanh cho nhiều loại tàu khác nhau và một [hệ thống thông tin liên lạc](http://www.technologymag.net/06/2014/trien-khai-ung-dung-4g-trong-nganh-duong-sat-tai-anh-quoc-2/) không dây đáng tin cậy giữa các thành phần của hệ thống. Khi những người lái tàu hỏa không thể dừng trong những tình huống nguy hiểm, thì hệ thống có thể tự dừng tàu.

Kết cấu của PTC gồm năm phần: (i) Một văn phòng máy chủ để cập nhật thông tin từ đường ray, các vị trí trên tàu cũng như tốc độ giới hạn cho tàu trên những đoạn đường khác nhau (ii) Các thiết bị giám sát ở hai bên đường ray; (iii) Bộ phận trên tàu hiển thị thông tin về đầu xe lửa; (iv) Phần đường làm việc dành cho các công nhân bảo vệ hệ thống; (v) Hệ thống tương tác gồm máy phát thanh di động và mạng kết nối không dây.

Theo Cục Quản lý Đường sắt Liên bang (FRA), mục tiêu của các hệ thống PTC là ngăn chặn các vụ va chạm giữa các tàu, trật bánh quá mức và xâm nhập vào các giới hạn công việc trên đường. PTC gửi và nhận một luồng dữ liệu liên tục được truyền bởi các tín hiệu không dây về vị trí, tốc độ và hướng tàu). Các hệ thống PTC, sử dụng các công nghệ tiên tiến bao gồm liên kết vô tuyến kỹ thuật số, hệ thống định vị toàn cầu và hệ thống điều khiển máy tính, hỗ trợ các nhân viên điều phối và huấn luyện nhân viên quản lý các chuyển động tàu một cách an toàn.

Với việc thực hiện 83,2% PTC, AAR cho biết đường sắt loại I đã đáp ứng các yêu cầu theo luật định và đang trên đà đáp ứng thời hạn cuối cùng vào ngày 31 tháng 12 năm 2020. Trong hai năm tới, các tuyến đường sắt loại I sẽ tiến hành thử nghiệm thiết kế để đảm bảo các hệ thống PTC có thể hoạt động trơn tru trong các hoạt động vì đường sắt thường chạy qua các tuyến đường khác.

Tính đến ngày 31/12/2018, các nhà vận hành hệ thống đường sắt loại I đã đầu tư 10,5 tỷ USD để phát triển PTC, với công nghệ PTC được áp dụng trên 44.695 dặm trong tổng số 53.732 dặm được yêu cầu lắp đặt PTC. Tất cả bảy tuyến đường sắt loại I đã được cài đặt 100% các đường dẫn, văn phòng hỗ trợ và phần cứng đầu máy cần thiết, cũng như hoàn thành tất cả các khóa đào tạo nhân viên cần thiết.

Tuy nhiên, trong những năm qua, tốc độ thực hiện PTC không đồng đều từ các bên liên quan vận tải hàng hóa.

1. **Dịch vụ kho, bãi**

Các nhà kho ở miền nam California đã đầy ắp hàng hóa Trung Quốc được xuất khẩu sang Mỹ trước khi hàng rào thuế quan cao kỷ lục của nước này được áp dụng đối với hàng hóa nhập khẩu từ Trung Quốc. Các kho hàng tại cảng Los Angeles hiện đã hoạt động hết công suất do trong tháng 12/2018 đã có hơn 900.000 container 20 feet cập cảng.

Tình trạng vận chuyển trước khi có nhu cầu thực khiến áp lực lưu kho tăng mạnh tại nhiều cảng và nhà kho của Mỹ. Các khách hàng Mỹ mua hàng hóa Trung Quốc sớm thực hiện các đơn đặt hàng do lo ngại thuế sẽ tăng trong năm 2019 và thương mại giữa hai nước sẽ sụt giảm mạnh khi hai bên không đạt được các thỏa thuận về nới lỏng thuế quan.

**Thị trường nhà máy và kho bãi kỹ thuật số sẽ tăng trưởng mạnh**

Theo kết quả nghiên cứu thị trường của công ty ABI Research, thị trường nhà máy, công xưởng và kho bãi kỹ thuật số sẽ tăng trưởng với tốc độ hàng năm là 33%, đạt 673 tỷ đô la vào năm 2026. Thị trường này bao gồm cả hệ thống phần cứng thực tế cho toàn bộ robot công nghiệp, PLC được kết nối, hệ thống quản lý pin công nghiệp thông minh, động cơ điện, máy bơm, hệ thống quản lý xe tăng và kính thông minh cũng như doanh thu dịch vụ phân tích và dữ liệu, nền tảng thiết bị và ứng dụng, doanh thu kết nối, doanh thu dịch vụ mạng, doanh thu dịch vụ chuyên nghiệp và doanh thu dịch vụ bảo mật cho tất cả các ứng dụng trên cộng với dịch vụ theo dõi tài sản và giám sát thiết bị khác.

Ngành công nghiệp ô tô dẫn đầu trong việc áp dụng hầu hết các công nghệ nhà máy kỹ thuật số và là cơ hội lớn nhất trên toàn cầu với thị trường nhà máy và kho hàng kỹ thuật số cho ngành này có giá trị 139 tỷ đô la vào năm 2030, nhưng quy mô thị trường sẽ thay đổi theo từng quốc gia. Vào cuối năm 2022, doanh thu của nhà máy kỹ thuật số trong sản xuất điện tử sẽ vượt qua ngành công nghiệp ô tô ở Hàn Quốc.

Ngành công nghiệp ô tô đã chứng minh sự sẵn sàng mở rộng các đổi mới công nghệ hơn hẳn so với các lĩnh vực khác, từ thiết kế các thế hệ mới và sản xuất phụ gia đến kết nối IIoT và robot, nhưng các ngành công nghiệp khác sẽ bắt đầu bắt kịp trong thập kỷ tới, ông Owen nói. Các công ty đi theo các OEM ô tô đứng đầu các công nghệ và quy mô sẽ có lợi thế cạnh tranh hơn.

Tương tự như vậy, các nhà cung cấp không chỉ cạnh tranh nhau về công nghệ mà mà còn liên tục theo đuổi các nhu cầu mới của khách hàng mới trong các ngành công nghiệp khác, từ đó tạo ra một mặt bằng mới về nhà máy và kho hàng kỹ thuật số tại Hoa Kỳ và các quốc gia có hoạt động FDI của họ.

1. **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:**

Trong một báo cáo mang tên “Địa điểm giao dịch trên mạng”, được xuất bản trong tháng 1/2019, công ty nghiên cứu thị trường CBRE nhận định những thay đổi sở thích của người tiêu dùng đối với nền tảng omnichannel trong mua bán trực tuyến đã đang định hình lại các tuyến giao địch và giao hàng tại Mỹ.

Thị trường giao hàng dặm cuối cùng ở Hoa Kỳ đang phát triển mạnh nhờ sự tăng trưởng nhanh chóng trong ngành thương mại điện tử.

Người tiêu dùng ngày càng có yêu cầu cao hơn về tốc độ giao hàng nhanh và bán lẻ đa kênh trở nên phổ biến hơn là những yếu tố thúc đẩy thị trường giao hàng dặm cuối trở nên cạnh tranh hơn và buộc phải áp dụng công nghệ hiện đại để giảm rủi ro giao nhầm, hàng bị trả lại, hàng hóa bị hư hỏng thất thoát trong quá trình vận chuyển và chi phí nhân công đang tăng lên tại Mỹ.

Ngoài ra, tăng trưởng kinh tế và GDP bình quân đầu người, đô thị hóa và cơ sở hạ tầng logistics, đặc biệt là đường bộ tại Hoa Kỳ là một số yếu tố cơ bản thúc đẩy doanh số bán hàng trực tuyến và thị trường giao hàng dặm cuối.

Để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng, các công ty Hoa Kỳ đang mở rộng nguồn lực của mình để tăng số lượng giao hàng mỗi ngày. Các hãng vận chuyển trong khu vực địa phương cũng đang trở nên phổ biến.

Bên cạnh đó, thị trường giao hàng dặm cuối tại Hoa Kỳ cũng phải đối mặt với một số thách thức, chẳng hạn như áp lực giao thông trong khu vực đô thị dẫn đến chi phí nhiên liệu cao và các quy định của chính phủ về xe tải liên quan đến các vấn đề môi trường, giờ làm việc… có thể cản trở sự tăng trưởng của thị trường. Ngoài ra, việc thiếu hệ thống theo dõi và hệ thống quản lý vận chuyển (TMS) thích hợp để xử lý các dịch vụ ngày càng tăng có thể dẫn đến chi phí cao ảnh hưởng đến thị trường giao hàng dặm cuối cùng.

Sự tăng trưởng nhanh chóng trong thương mại điện tử là động lực chính cho dịch vụ logistics hàng dặm cuối cùng tại Hoa Kỳ. Doanh số bán lẻ trực tuyến tại Hoa Kỳ hiện vào khoảng 460 tỷ USD/năm. Doanh số bán lẻ trực tuyến chiếm khoảng 8-9% tổng doanh số bán lẻ của Hoa Kỳ.