**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 12/2018**

**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 và xu hướng chung:** 2](#_Toc535648518)

[***1.1.*** ***Một số nét đáng chú ý trong ngành logistics của Hoa Kỳ năm 2018 và dự báo*** 2](#_Toc535648519)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế thương mại tác động đến hoạt động logistics của Hoa Kỳ trong tháng*** 5](#_Toc535648520)

[**2.** **Tình hình vận tải:** 6](#_Toc535648521)

[***2.1.*** ***Tình hình chung*** 6](#_Toc535648522)

[***2.2.*** ***Vận tải đường bộ:*** 7](#_Toc535648523)

[***2.3.*** ***Vận tải đường hàng không*** 8](#_Toc535648524)

[***2.4.*** ***Hàng hải và cảng biển*** 9](#_Toc535648525)

[***2.4.1.*** ***Hàng hải:*** 9](#_Toc535648526)

[***2.4.2.*** ***Cảng biển:*** 10](#_Toc535648527)

[***2.5.*** ***Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:*** 12](#_Toc535648528)

[**3.** **Dịch vụ Kho,bãi** 12](#_Toc535648529)

[**4.** **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:** 13](#_Toc535648530)

[***4.1.*** ***UPS triển khai dịch vụ nhận hàng xuất khẩu vào thứ bảy mới cho các công ty có trụ sở tại Hoa Kỳ*** 13](#_Toc535648531)

[***4.2.*** ***FedEx triển khai chương trình thí điểm dặm cuối*** 14](#_Toc535648532)

[**5.** **Chuyên đề: Cách mạng 4.0 và tác động đến logistics phục vụ chuỗi cung ứng hàng mát và hàng lạnh:** 15](#_Toc535648533)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung:** 
   1. ***Một số nét đáng chú ý trong ngành logistics của Hoa Kỳ năm 2018 và dự báo***

Năm 2018, nền kinh tế Hoa Kỳ tăng trưởng khả quan, bất chấp những quan ngại về tác động của căng thẳng thương mại với Trung Quốc. Thị trường logistics Hoa Kỳ

* Về vận tải hàng hóa:

Dịch vụ vận tải của Hoa Kỳ vẫn trong xu hướng tăng trương năm 2018, tạo mặt bằng cao hơn hẳn so với năm 2017. Đặc biệt trong nửa cuối năm 2018, chỉ số vẫn tăng qua các tháng bất chấp những quan ngại về căng thẳng thương mại giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc.

+ Vận tải đường bộ: Giá cước vận tải tăng, tình trạng thiếu lái xe, công suất xe tải giảm do giới hạn thời gian làm việc liên tục của một lái xe và thời gian làm việc trong ngày; thay đổi nhu cầu của khách hàng, các chủ hàng tại Mỹ đang sử dụng nhiều công nghệ hơn để giải quyết những vấn đề này và các vấn đề trung tâm vận chuyển khác. Trong bối cảnh đó, hệ thống quản lý vận tải (TMS) đã trở thành một công cụ quan trọng trong lĩnh vực logistics, đặc biệt là logistics phục vụ thương mại điện tử và bán hàng đa kênh.

+ Vận tải đường biển và cảng biển: Chi phí phụ phát sinh do quy định mới về phát thải toàn cầu của Tổ chức Hàng hải Quốc tế, có hiệu lực vào ngày 01 tháng 01 năm 2020 và giá nhiên liệu gia tăng khiến các hãng vận tải phải cơ cấu lại kế hoạch kinh doanh và các đối tượng khách hàng mục tiêu của họ. Đặc biệt, việc xây dựng danh mục dịch vụ để đảm bảo tính minh bạch trước các khách hàng là mối quan tâm lớn của các hãng vận tải đường biển của Hoa Kỳ trong năm 2019, để chuẩn bị cho những thay đổi lớn sẽ bắt đầu thừ tháng 1/2020.

+ Vận tải hàng không: Ngành hàng không Hoa Kỳ sẽ bị ảnh hưởng lớn bởi nguy cơ đóng cửa kéo dài của Chính phủ Mỹ.

+ Vận tải đường sắt và đa phương thức của Hoa Kỳ tăng nhẹ gần 2% trong năm 2018 so với năm 2017. Các hàng hóa có lượng vận chuyển giảm so với năm 2017 gồm đá nghiền, cát & sỏi, xe cơ giới & phụ tùng, than.

- Ngành kho bãi của Hoa Kỳ: Trong năm năm qua, ngành này đã tăng 2,5% để đạt doanh thu 37 tỷ đô la vào năm 2019. Trong cùng thời gian, số lượng doanh nghiệp đã tăng 2,4% và số lượng nhân viên đã tăng lên bằng 2,0%. Năm 2019, các DN trong ngành này đã lên kế hoạch cho tác động của hàng rào thuế quan đến khối lượng nhập khẩu và hàng tồn kho, đặc biệt trong bối cảnh đồng Đôla Mỹ đã mạnh lên trong năm 2018 và có thể sẽ tiếp tục tăng giá nên bất ổn tài chính phức tạp hơn ở các thị trường mới nổi. Tuy nhiên, nhiều DN vẫn tỏ ra lạc quan vào các xu hướng mới về công nghệ, và các động lực trong năm 2019 như thị trường kho nhiều tầng, logistics cho hàng mát (không phải hàng đông lạnh); xu hướng giảm lưu trữ trong bán lẻ sang các khu lưu trữ tập trung gần các khu vực bán lẻ để giảm chi phí...

- Tác động của Luật thuế và việc làm đến ngành logistics Hoa Kỳ trong năm 2018:

Khi luật về Thuế và Việc làm được ban hành vào cuối năm 2017, kỳ vọng về lợi ích mà nó có thể mang lại cho các tập đoàn trong lĩnh vực logistics là khá cao. Các bên liên quan đến vận tải hàng hóa, như chủ hàng, nhà vận chuyển và nhà cung cấp dịch vụ logistics đều cho rằng cải cách thuế sẽ giúp họ tăng năng lực cạnh tranh, thu hút đầu tư vào doanh nghiệp, lợi ích khấu hao tài sản, tăng số lượng công việc và thu nhập cho nhân viên.

Trong khi cải cách thuế đã nhận được sự đón nhận tích cực, một báo cáo của Thời báo New York (New York Times) lưu ý rằng tác động của nó có thể bị cường điệu hóa bởi mức tăng trưởng kinh tế của Mỹ trong quý hai và ba năm 2018 cũng tương tự như cùng kỳ năm 2014. Hơn nữa tăng trưởng trong năm 2018 được thúc đẩy bởi cả chi tiêu của người tiêu dùng và chính phủ chứ không chỉ từ khối các DN.

Một cuộc khảo sát đối với hơn 120 chuyên gia trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng đã phần nào nhìn nhận được các tác động của cải cách thuế. Gần 16% cho rằng tác động của chính sách này là tích cực nhưng chỉ 6,6% cho rằng tác động là rất thấp. Khoảng 35,2% cho rằng không có tác động nào và 42,6% cho biết không chắc chắn về tác động của chính sách Thuế và Việc làm.

Theo hãng nghiên cứu thị trường và tư vấn chuỗi cung ứng Armstrong & Associates, về tổng thể, cải cách thuế đã tác động tích cực đến các DN trong lĩnh vực logistics, tạo ra lợi thế về tài chính cho các DN logistics của Hoa Kỳ so với các đối thủ của họ. Các DN được lợi khi khấu trừ mua thiết bị mới, tăng tiền lương cho các tài xế, lái tàu, phi công…để khắc phục tình trạng thiếu hụt nhân sự có chất lượng trong lĩnh vực này. Ngoài ra, đối với dịch vụ logistics nội bộ trong tập đoàn, các tập đoàn/công ty lớn cũng có nhiều lợi ích trong luân chuyển các nguồn lực nội bộ.

* Xu hướng quyết tâm tiên phong ứng dụng công nghệ trong logistics

Theo báo cáo của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, hiện có khoảng 408.000 nhà nhập khẩu và xuất khẩu nhỏ và vừa của Hoa Kỳ giao dịch quốc tế. 98% các nhà xuất khẩu và 97% các nhà nhập khẩu là nhỏ hoặc vừa. Mặc dù có những thống kê này, các công ty lớn hơn chiếm khoảng hai phần ba tổng số giao dịch, trong khi các công ty vừa và nhỏ chịu trách nhiệm chỉ một phần ba.

Nhu cầu về dịch vụ công nghệ thông tin (CNTT) trong ngành công nghiệp logistics dường như tăng lên trong những năm gần đây khi nhiều công ty bắt đầu triển khai các nguồn lực CNTT trong hoạt động chuỗi cung ứng / logistics của họ. Xu hướng đó có thể sẽ tiếp tục vào năm 2019 khi các nhà nhập khẩu và xuất khẩu vừa và nhỏ thậm chí là sân chơi chống lại các đối tác lớn hơn bằng cách tận dụng dữ liệu lớn và công nghệ blockchain.

Việc thực hiện dữ liệu lớn sẽ dẫn đến chuỗi cung ứng an toàn hơn trên toàn cầu. Các nhà nhập khẩu và xuất khẩu vừa và nhỏ có thể kiếm được nhiều nhất từ ​​công nghệ mới vì họ không có đủ nguồn lực để tạo ra chuỗi cung ứng an toàn nhưng sẽ có thể dựa vào các công ty vận tải cung cấp khả năng dữ liệu lớn cho khách hàng. Chuỗi cung ứng sẽ an toàn hơn, vì các nhà nhập khẩu và xuất khẩu sẽ có khả năng liên lạc nhanh chóng với các nhà cung cấp toàn cầu và tự động hóa các nhiệm vụ để giảm thiểu lỗi của con người và loại bỏ giấy tờ.

Năm 2019, nhiều nhà nhập khẩu và xuất khẩu vừa và nhỏ đang làm việc với các công ty vận tải hàng hóa sẽ chọn sử dụng dữ liệu lớn khi vận chuyển hàng hóa trên toàn cầu. Chỉ cần nhấn nút, họ sẽ phê duyệt thông số kỹ thuật của lô hàng, xem hàng hóa của họ được tải / dỡ, xem tình trạng hàng hóa của họ, đọc nhiệt độ bên trong một container và theo dõi các mốc quan trọng như thủ tục hải quan, ngày đến và biên lai giao hàng. Việc áp dụng hàng loạt dữ liệu lớn sẽ là yếu tố thay đổi cuộc chơi trong lĩnh vực logistics.

Công nghệ chuỗi khối (blockchain) sẽ tăng tính minh bạch cho các nhà nhập khẩu và xuất khẩu vào năm 2019, đồng thời tiết kiệm thời gian và nhân sự để ghi lại các giao dịch trong chuỗi cung ứng. Khi vận chuyển trên toàn cầu, có nhiều bên tham gia, vì vậy sẽ có lợi cho các chủ hàng để giảm thiểu gián đoạn thông tin, giảm giấy tờ cần thiết và duy trì quyền truy cập vào thông tin ban đầu mà không lo bị giả mạo trong và sau khi giao hàng. Ngoài ra, blockchain sẽ loại bỏ các trung gian, vì nó cho phép giao tiếp trực tiếp giữa những người tham gia.

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

Kinh tế Mỹ tiếp tục tăng trưởng vững chắc, thể hiện qua các chỉ số quan trọng: GDP quanh mức lý tưởng 2-3%, tỷ lệ thất nghiệp giảm dần về mức tự nhiên, lương tăng, tiêu dùng mạnh mẽ, không có dấu hiệu gây lo ngại về lạm phát hay giảm phát…Chương trình cắt giảm thuế và tăng chi tiêu công của Tổng thống Donald Trump đã phát huy tác dụng. Tuy nhiên, căng thẳng thương mại với Trung Quốc cũng như nợ công tăng lên gần 22 nghìn tỷ USD có thể ảnh hưởng đến nền kinh tế số 1 thế giới trong thời gian tới.

GDP năm 2018 đạt mức tương đối cao, đạt 3% theo Bộ Thương mại Mỹ và 2,9% theo ước tính của Ngân hàng thế giới tháng 1/2019, cao nhất kể từ 2005 và là năm tăng trưởng thứ 10 liên tiếp. Chương trình cải cách thuế lớn nhất trong 30 năm - theo đó thuế thu nhập doanh nghiệp giảm mạnh từ 35% xuống 21%, được thông qua vào tháng 12/2017 đã phát huy tác dụng trong những tháng vừa qua.

Sản xuất duy trì tăngtrưởng với PMI luôn trên ngưỡng 50, trong đó có 10 tháng trên mức 55. Tuy nhiên, xuất khẩu về cuối năm chậm lại đang ảnh hưởng tới sản xuất. Chỉ số PMI tháng 12/2018 đạt mức thấp nhất trong cả năm, là 53,8. Bên cạnh đó, đầu tư trang thiết bị của các doanh nghiệp cũng chậm dần lại. Khảo sát của Viện Quản lý nguồn cung (ISM) công bố ngày 3/1/2019 cho thấy hầu hết các yếu tố của hoạt động sản xuất tại Mỹ, từ sản xuất, phân phối và thuê nhân công, đều sụt giảm trong tháng 12/2018. Đơn đặt hàng mới ở tháng này giảm 11 điểm so với tháng trước đó, xuống 51,1 - thấp nhất kể từ tháng 8/2016.

Các nhà sản xuất thiết bị vận tải, sản xuất máy móc cũng như hàng điện tử Mỹ đều lo ngại cuộc chiến thuế quan có thể khiến nhu cầu từ phía khách hàng tiếp tục giảm. Các công ty bán lẻ, sản xuất và xây dựng của Mỹ phải chi nhiều tiền hơn khi mua kim loại và các hàng hóa khác. Ba nhà sản xuất ô tô hàng đầu, gồm General Motors, Ford và Fiat Chrysler Automenses đều cho biết chi phí thuế quan cao hơn sẽ khiến lợi nhuận của họ giảm khoảng 1 tỉ USD trong năm 2018. Bên cạnh đó, một số yếu tố khác như: Đồng USD tăng giá, thiếu lao động có kỹ năng và tăng trưởng chậm lại tại một số nền kinh tế trong đó có Trung Quốc cũng ảnh hưởng tới hoạt động sản xuất của Mỹ.

Chỉ số USD so với rổ các đồng tiền đối tác chủ chốt đã tăng 4,6% trong năm 2018 do nền kinh tế Mỹ tăng trưởng tốt và FED giữ nguyên lộ trình tăng lãi suất.

Cho đến nay, Mỹ đã áp thuế trị giá tổng cộng 250 tỷ USD lên hàng hóa Trung Quốc, và đáp trả Trung Quốc cũng áp thuế lên 110 tỷ USD hàng hóa Mỹ, nâng tổng trị giá hàng hóa 2 bên áp thuế lên nhau là 360 tỷ USD. Đầu tháng 12/2018 hai bên thống nhất tạm dừng các biện pháp tăng thuế trong 90 ngày để tiếp tục đàm phán.

1. **Tình hình vận tải:**
   1. **Tình hình chung**

Theo số liệu của Cục Thống kê Giao thông Vận tải Hoa Kỳ (BTS), chỉ số dịch vụ vận tải hàng hóa (TSI), dựa trên lượng hàng hóa vận chuyển của ngành dịch vụ vận tải của nước này trong xu hướng tăng trương năm 2018, tạo mặt bằng cao hơn hẳn so với năm 2017. Đặc biệt trong nửa cuối năm 2018, chỉ số vẫn tăng qua các tháng bất chấp những quan ngại về căng thẳng thương mại giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc.

Tháng 11/2018, chỉ số này tăng 1,3% so với tháng 10/2018, đây là tháng thứ tư liên tiếp chỉ số này phá kỷ lục và đã tăng tới 47,7% so với tháng 4/2009, giai đoạn diễn ra suy thoái kinh tế gần đây nhất.

**Hình 1. Chỉ số vận tải của Hoa Kỳ giai đoạn 2013-2018**

Nguồn: *Cục Thống kê Giao thông Vận tải Hoa Kỳ*

* 1. **Vận tải đường bộ:**

Chỉ số điều kiện vận tải (TCI), được phát hành gần đây bởi Cơ quan tư vấn vận tải hàng hóa FTR cho thấy sự tăng trưởng vẫn còn nguyên vẹn, do một vài yếu tố chính

TCI phản ánh các điều kiện đối với năng lực vận tải đường bộ và bao gồm các số liệu khác nhau, bao gồm công suất, mức sử dụng nhiên liệu, chi phí vốn và vận chuyển hàng hóa.

Theo FTR, chỉ số TCI trên 0 biểu thị một môi trường vận tải đầy đủ, trên 10 cho thấy khối lượng, giá cả và biên độ nằm trong một phạm vi tốt cho các hãng vận tải đường bộ.

Trong tháng 11/2018, tháng gần đây nhất có dữ liệu, TCI tăng 2,67% lên 5,84 so với tháng 10/2018. Tuy nhiên, mức tăn trưởng này lại thấp hơn so với các kết quả đạt được trong các tháng trước đó, ví dụ đã đạt 8,24 vào tháng 8; 7,14 vào tháng 7 và lần lượt đạt các mức 11,4 và 11,18 vào tháng 5 và tahngs 6/2018.

Chi phí nhiên liệu, đặc biệt là giá dầu diesel, tình trạng thiếu tài xế, áp lực tăng lương là những yếu tố tác động nhiều nhất đến ngành vận tải đường bộ của Hoa Kỳ trong tháng cuối năm 2018, thay vì những quan ngại về tác động của căng thẳng thương mại với Trung Quốc lên nhu cầu vận chuyển hàng hóa.

Tuy nhiên, theo các DN trong ngành này, chi phí nhiên liệu tăng chỉ là một trong nhiều thách thức mà các nhà quản lý logistics phải đối mặt năm 2019. Tăng lương cho lái xe và chi phí bảo hiểm đang làm xói mòn lợi nhuận. Hơn nữa, các chi phí liên quan đến lao động, bảo trì, thiết bị, cấp phép và tuân thủ đã tăng đều đặn trong vài năm.

Các tài xế xe tải đang thu phí cao hơn cho các dịch vụ vận chuyển, nhưng phần lớn sự gia tăng sẽ bù đắp cho tiền lương của tài xế tăng, khiến nhiều công ty vẫn phải tìm nhiều cách để cân đối lợi nhuận. Theo dự báo của hãng Stifel Financial Corp tỷ lệ tải trọng xe tải (TL) sẽ tăng từ 5% lên 7%.

Mặc dù có sự gia tăng lớn về nhu cầu cho các tài xế xe tải vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, số lượng tài xế đủ điều kiện không tăng. Lý do số 1 cho sự thiếu hụt trong trình điều khiển đủ điều kiện là nhân khẩu học. Theo Cục Thống kê Lao động Mỹ, tuổi trung bình của một người lái xe tải ở Hoa Kỳ là 55. Những người lái xe tải này muốn nghỉ hưu và rời khỏi lực lượng lao động trong vòng 20 năm. Nếu không có sự thay đổi mạnh mẽ, chẳng hạn như việc triển khai rộng rãi các xe tải không người lái, sự thiếu hụt này sẽ tăng lên.

Những chiếc xe tải không người lái có thể đã sẽ là giải pháp trong vài năm tới nhưng rào cản lớn chủ yếu là do những lo ngại về pháp lý. Tuy nhiên nếu ngành này chuyển đổi thành công, xe tải không người lái sẽ giảm chi phí vận tải và giảm thiểu tình trạng thiếu xe tải liên quan đến nhu cầu

* 1. **Vận tải đường hàng không**

Ngành hàng không Mỹ sẽ bị ảnh hưởng lớn bởi nguy cơ đóng cửa kéo dài của Chính phủ Mỹ. Cụ thể Cơ quan an ninh vận tải Mỹ (TSA) có thể sẽ phải đóng cửa một số chốt kiểm soát an ninh tại các sân bay trên toàn nước Mỹ do tình trạng thiếu nhân sự trong bối cảnh ảnh hưởng của tình trạng chính phủ đóng cửa tiếp tục lan rộng.

Các chuyến bay liên quan tới khu vực bị đóng cửa sẽ phải chuyển sang các cửa khởi hành khác, theo thông báo của sân bay quốc tế Miami. Hơn 51.000 nhân viên TSA đã phải làm việc không lương kể từ ngày 22/12/2018.

* 1. **Hàng hải và cảng biển**
     1. ***Hàng hải:***

Theo một cuộc khảo sát gần đây được thực hiện bởi công ty tư vấn vận tải toàn cầu Drewry, các hãng vận tải biển của Hoa Kỳ đang gặp khó khăn về quy định về phát thải toàn cầu của Tổ chức Hàng hải Quốc tế, có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020.

Sự quan tâm đặc biệt được thể hiện bởi những người được hỏi trong cả hai cuộc khảo sát và phỏng vấn tiếp theo về tác động và kế hoạch đối với chi phí nhiên liệu của các hãng với hơn một nửa số người được hỏi (56%) nói rằng họ không coi cách tiếp cận hiện tại của nhà cung cấp dịch vụ là công bằng hoặc minh bạch.

Hơn nữa, các chủ hàng tham gia khảo sát cho biết họ vẫn chưa nhận thông báo rõ ràng từ các nhà cung cấp của họ về việc tăng chi phí nhiên liệu trong tương lai được dự đoán rộng rãi, sẽ đi kèm với thay đổi quy định năm 2020, sẽ được đáp ứng.

Đáng báo động nhất là một tỷ lệ lớn (33%) số người được hỏi trong cuộc khảo sát của Drewry thừa nhận có nhận thức và ít hiểu biết về quy định mới.

Giá nhiên liệu cho vận tải biển trên mỗi tấn có hàm lượng lưu huỳnh thấp sẽ cao hơn 55% so với nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh cao hiện tại và Drewry cho rằng kịch bản tồi tệ nhất có thể xảy ra là một đơn vị chi phí nhiên liệu (do người vận chuyển) và phụ phí nhiên liệu (được trả bởi các chủ hàng) trong vận chuyển container toàn cầu sẽ tăng 55-60% vào tháng 1 năm 2020.

Chi phí phụ phát sinh do quy định mới phát thải toàn cầu của Tổ chức Hàng hải Quốc tế, có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020 và diễn biến giá nhiên liệu gia tăng khiến các hãng vận tải phải cơ cấu lại kế hoạch kinh doanh và các đối tượng khách hàng mục tiêu của họ. Đặc biệt, việc xây dựng danh mục dịch vụ để đảm bảo tính minh bạch trước các khách hàng là mối quan tâm lớn của các hãng vận tải đường biển của Hoa Kỳ trong năm 2019, để chuẩn bị cho những thay đổi lớn sẽ bắt đầu thừ tháng 1/2020.

* + 1. ***Cảng biển:***

Áp lực của hàng rào thuế quan đối với hàng hóa nhập khẩu từ Trung Quốc và doanh thu của các cảng biển lớn tại Hoa Kỳ, vốn là chủ đề chính trong vận chuyển toàn cầu trong vài tháng qua, đã giảm trong báo cáo theo dõi tình hình cảng biển tại Mỹ do Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia (NRF) ban hành. Các cảng được khảo sát trong báo cáo bao gồm: Los Angeles / Long Beach, Oakland, Tacoma, Seattle, Houston, New York/New Jersey, Hampton Roads, Charleston, và Savannah, Miami, Jacksonville, và Fort Lauderdale, Everglades.

Theo báo cáo Port Tracker, các cảng container hàng lẻ có trụ sở tại Hoa Kỳ đã xử lý 1,81 triệu TEU (1TEU= 20 feet) vào tháng 11/2018, tháng gần đây nhất có dữ liệu, tương đương mức tăng 2,5% so với cùng kỳ năm 2017 và nhưng giảm 2,015 triệu TEU so với tháng 10/2018. Với khối lượng tháng 12/2018 ước tính đạt 1,79 triệu TEU, tăng 3,7% so với cùng kỳ năm 2017, tổng mức hàng hóa được xử lý bởi các cảng container hàng lẻ của Mỹ đạt khoảng 21,6 triệu TEU, tăng 5,3% so với năm 2017.

Các nhà quản lý logistics của Hoa Kỳ đã chứng kiến lưu lượng container nội địa vượt trội thông qua các cảng biển lớn của nước này. Tuy nhiên, các chuyên gia logistics cũng cảnh báo một loạt các yếu tố tác động bất lợi trong năm 2019 sẽ đòi hỏi các nhà cung cấp dịch vụ logistics cảng biển phải có các giải pháp sáng tạo hơn từ các bên liên quan cảng để duy trì tính cạnh tranh.

Công ty Fitch Ratings dự báo tăng trưởng khối lượng hàng được xử lý tại các cảng của Hoa Kỳ sẽ tiếp tục trong năm 2019, phù hợp với xu hướng chung của nền kinh tế nước này. Nhưng một số cảng có lượng hàng hóa lưu thông là mục tiêu của chính sách tăng thuế nhập khẩu có thể sẽ bị tác động mạnh hơn các cảng khác.

Ngoài ra, các hoạt động mua bán sáp nhập, điều chỉnh các tuyến thương mại, vận tải cũng sẽ tác động trực tiếp đến hoạt động của các cảng lớn của Mỹ trong năm 2019.

Trong năm 2019, các cảng của nước này sẽ tập trung nâng cao năng lực để phù hợp với các tàu lớn hơn.

Trong khi đó, các cơ quan quản lý cảng đang kiểm tra một thế hệ công nghệ mới, vì các chủ hàng nhấn mạnh vào dịch vụ nhanh hơn và hiệu quả tổng thể cao hơn trên các cảng lớn của Hoa Kỳ. Những giải pháp này bao gồm tự động hóa dock, kho hàng thông minh, hệ thống lập kế hoạch và quản lý, phân tích Dữ liệu lớn, ứng dụng SaaS và các dịch vụ đám mây để hiện đại hóa các quy trình cũ.

Fitch dự báo tăng trưởng khối lượng hàng hóa được xử lý tại các cảng sẽ tiếp tục theo xu hướng của GDP của Hoa Kỳ vào năm 2019. Các cảng Bờ Tây có có thể sụt giảm lượng hàng xử lý từ các chính sách thương mại do thương mại tập trung với khu vực châu Á-Thái Bình Dương, một xu hướng được quan sát thấy trong quý II và quý 3 năm 2018, nhưng đây chỉ là vấn đề trong ngắn hạn.

Các cảng Bờ Đông có mức tăng trưởng tương đối cao hơn cho đến tháng 9 năm 2018, tăng 7,2% so với một năm trước. Ngược lại, các cảng Bờ Tây chỉ tăng trưởng 3,1%. Trong khi đó mức tăng trưởng hàng hóa tương đối cân bằng giữa hai bờ trong năm 2017, theo đó Bờ Đông tăng 7,8% và Bờ Tây tăng 6,3%.

Một nghiên cứu mới được phát triển bởi Mạng Đổi mới hiệu suất kinh doanh (Mạng BPI) hợp tác với tư vấn cảng quốc tế Navis trên cơ sở cuộc điều tra được thực hiện vào tháng 9 và tháng 10 năm 2018 đối với hơn 175 giám đốc điều hành ngành hàng hải và các nhà quản lý logistics cho thấy các cảng đã tăng chi tiêu công nghệ và có tới 90% số người được hỏi có ý định đầu tư cho công nghệ để đổi mới và nâng cao hiệu suất cảng trong năm 2019 với gần 60% cho thấy mức tăng từ 6% trở lên.

Tuy nhiên, 44% số người được hỏi cảm thấy tốc độ đổi mới cảng quá chậm và cần cải thiện đáng kể.

Ngoài công nghệ, báo cáo còn tìm hiểu các chủ đề bổ sung bao gồm tác động của môi trường kinh doanh toàn cầu đến ngành vận tải, hiệu quả tài chính dự kiến ​​của các hãng, rủi ro kinh doanh lớn nhất, ưu tiên hàng đầu để cải thiện hiệu suất và cơ hội phát triển.

Các nhà khai thác cảng và thiết bị đầu cuối hiện đang nắm giữ công nghệ, như một lợi thế cạnh tranh bao gồm Cảng vụ Georgia, Cảng America, cảng Maher và APM.

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

Theo số liệu của Hiệp hội vận tải đường sắt Mỹ (ARA), trong năm 2018, khối lượng xe tải đường sắt của Hoa Kỳ, ở mức 13.640.641, tăng 1,8% so với năm 2017 và các đơn vị đa phương thức tăng 5,5% so với năm 2017 lên 14.472.849 đơn vị.

Các hàng hóa có lượng vận chuyển giảm so với năm 2017 bao gồm: đá nghiền, cát & sỏi, giảm 12.090 toa hay 12,8%; xe cơ giới & phụ tùng, giảm 3.704 toa hoay 5,5%; và than, giảm 2.840 xe tải hay 0,8%.

1. **Dịch vụ Kho,bãi**

Trong năm năm qua, ngành này đã tăng 2,5% để đạt doanh thu 37 tỷ đô la vào năm 2019. Trong cùng thời gian, số lượng doanh nghiệp đã tăng 2,4% và số lượng nhân viên đã tăng lên bằng 2,0%.

Hệ thống Quản lý hàng tồn kho (IMS) sẽ được sử dụng rộng rãi tại Hoa Kỳ trong năm 2019. Hệ thống Quản lý hàng tồn kho Inventory Management System (IMS) là một phần mềm tự động thu thập, lưu trữ và phân tích trạng thái hàng tồn kho của công ty.

Hệ thống sẽ tập hợp thông tin về trạng thái tồn kho từ cả hai thiết bị đầu vào của người dùng như máy quét mã vạch và thiết bị tại điểm bán POS. IMS cho phép các công ty theo dõi sự chuyển động của hàng tồn kho trong thời gian thực, số lượng hàng tồn kho có sẵn, tính tỷ lệ vòng quay hàng tồn kho và tỷ lệ tồn kho, cũng như dự đoán hành vi mua hàng của người tiêu dùng trong tương lai.

Khi hàng tồn kho di chuyển trong Chuỗi cung ứng, các công ty được chia sẻ dữ liệu thời gian thực trong mạng lưới; nhà cung cấp có thể truy cập dữ liệu nhu cầu tiêu dùng của nhà bán lẻ để sản xuất đúng số lượng hàng hóa. Nhờ việc theo sát chặt chẽ tình trạng hàng tồn kho, các nhà cung cấp sẽ tránh sản xuất vượt nhu cầu của người tiêu dùng, giảm tình trạng hàng hóa chiếm nhiều không gian hơn và trong thời gian dài hơn, buộc nhà cung cấp hoặc nhà bán lẻ phải giảm giá sản phẩm để bán nhanh hơn, làm giảm lợi nhuận.

Nordstrom, hãng thời trang bán lẻ quốc tế cũng ứng dụng hệ thống này để tăng tốc độ quay vòng hàng tồn kho của họ. Khi khách hàng tìm kiếm trực tuyến, IMS sử dụng định vị địa lý để tìm cửa hàng offline gần nhất. Nếu mặt hàng mà khách hàng đang tìm kiếm có sẵn tại một cửa hàng địa phương, thì Nordstrom cung cấp dịch vụ giao hàng tận nhà. Nếu mặt hàng không có sẵn gần đó, hệ thống sẽ tìm kiếm các cửa hàng trong khu vực và tính toán cách nhanh nhất để cung cấp hàng hóa cho khách hàng. IMS của hãng phải theo dõi chính xác hàng tồn kho của nhà bán lẻ trừ khi toàn bộ hệ thống bị hỏng.

1. **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:**
   1. **UPS triển khai dịch vụ nhận hàng xuất khẩu vào thứ bảy mới cho các công ty có trụ sở tại Hoa Kỳ**

Công vận chuyển và logistics toàn cầu UPS có trụ sở tại Atlanta sẽ thực hiện những cải tiến lớn để nâng cấp dịch vụ giao nhận trong năm 2019.

Thông qua dịch vụ mới về giao nhận hàng xuất khẩu vào thứ Bảy hàng tuần trong năm 2019, các công ty có trụ sở tại Hoa Kỳ sẽ giao hàng đến khách của họ vào Thứ Bảy đến các thị trường quốc tế quan trọng. Như vậy từ năm 2019, sẽ có các lô hàng được xử lý và giao hàng từ Mỹ vào thứ Bảy hàng tuần, và đến nơi vào thứ Hai, nhanh hơn 01 ngày so với thời gian vận chuyển trước đó của công ty. Các điểm đến Châu Mỹ, Châu Âu và Châu Á Thái Bình Dương, với nhiều thị trường sẽ được bổ sung vào năm 2019.

Dịch vụ mới sẽ mang lại lợi ích đáng kể cho các doanh nghiệp Hoa Kỳ muốn chuyển lô hàng xuất khẩu sáu ngày một tuần hoặc cần gấp rút đặt hàng cuối tuần, đồng thời mở rộng danh mục đầu tư hiện tại của công ty về dịch vụ giao hàng và nhận hàng cho khách hàng Hoa Kỳ. Dịch vụ này mang đến cho các doanh nghiệp Hoa Kỳ cơ hội cạnh tranh tốt hơn với các đối thủ quốc tế, đặc biệt là trong không gian bán lẻ trực tuyến chuyển động nhanh.

Dịch vụ nâng cao của UPS có nghĩa là giảm cơ hội người mua hàng trực tuyến từ bỏ giỏ hàng vì việc giao hàng nhanh hơn giúp tăng khả năng cạnh tranh trực tuyến và xây dựng thương hiệu thợ may điện tử Hoa Kỳ trên toàn thế giới. Các nhà bán lẻ trên khắp thế giới cho biết thương mại điện tử đã trở thành hoạt động 24-7 và họ muốn các tùy chọn giao hàng nhanh hơn để giúp họ cạnh tranh. Cuối cùng, dịch vụ xuất khẩu mới này cũng giúp người tiêu dùng quốc tế mua sắm các sản phẩm của Hoa Kỳ, những người ngày càng quen với việc giao hàng nhanh chóng.

* 1. **FedEx triển khai chương trình thí điểm dặm cuối**

Theo báo cáo của Bloomberg, FedEx Freight, công ty con của FedEx có trụ sở tại Memphis, đang bước những bước phát triển nhanh trong lĩnh vực logistics, thương mại điện tử.

Báo cáo cho biết FedEx đang thử nghiệm phân phối sản phẩm gia dụng cồng kềnh. Đây là thị trường trị giá 9 tỷ USD, trước đây vốn dô các hãng vận tải nắm giữ thị phần thay vì các nhà chuyển phát và tích hợp, vì các mặt hàng có kích thước lớn không phù hợp với các công cụ chuyển phát và tích hợp hoạt động.

Theo FedEx, chương trình thí điểm này sẽ tập trung vào hàng hóa công nghiệp tại sáu thị trường lớn. Trước mắt FedEx Freight sẽ cung cấp dịch vụ chuyển các mặt hàng lớn và bàn ghế sofa vào nhà của khách hàng và lắp ráp chúng.

FedEx không phải là công ty chuyển phát nhanh duy nhất tham gia vào thị trường giao hàng dặm cuối đối với các hàng hóa có kích thước lớn. Một số đối thủ cạnh tranh của họ đã xuất hiện trên thị trường này, như XPO Logistics, Ryder System và J.B. Hunt. XPO, JB Hunt và Ryder đều có điểm chung trong không gian này là đã mua lại các công ty đang hoạt động trong lĩnh vực này để có thể nhanh chóng thâm nhập và chiếm giữ thị phần trên thị trường này. Đồng thời họ cũng đóng góp một phần rất lớn cho sự tăng trưởng của thương mại điện tử của Hoa Kỳ.

Đầu năm nay, công ty con của JB Hunt, JB Hunt Transport Inc., đã ký một thỏa thuận để mua Secaucus, Cory's First Choice Home Delivery, nhà cung cấp dịch vụ giao hàng tận nhà các sản phẩm lớn và cồng kềnh ở ịa Hoa Kỳ và sử dụng 14 kho và các cơ sở thuộc sở hữu của khách hàng khác. Công ty sử dụng hơn 1.000 nhà thầu, nhà vận chuyển và tài xế giao hàng độc lập để hoàn thành hơn 2 triệu đơn giao hàng hàng năm.

Ryder đã công bố vào tháng 10/2018 rằng họ đã chính thức mở rộng dịch vụ Ryder Last Mile của mình, đó là dịch vụ giao hàng tận nhà và lắp đặt hàng hóa lớn và cồng kềnh tại 11 thị trường tại Bắc Mỹ. Thông qua việc mở rộng này, Ryder đã tăng sự hiện diện của mình tại các cơ sở giao hàng dặm cuối ở Toronto, Atlanta, Ga., Và Lathrop, Calif., Chiến dịch mở rộng cũng bao gồm cả quan hệ đối tác tại tám thành phố có vị trí chiến lược của Hoa Kỳ.

Các giám đốc điều hành hàng đầu tại các công ty này đều cho rằng họ đang và sẽ tiếp tục đầu tư vào các sáng kiến ở phân khúc giao hàng dặm cuối cuối cùng, đó cũng là phân khúc được kỳ vọng sẽ có sự tăng trưởng mạnh mẽ, do thương mại điện tử và họ cũng lưu ý tác động của một thị trường thương mại điện tử đang phát triển nhanh chóng trên khu vực dặm cuối, đặc biệt là đối với hàng hóa nặng.

1. **Chuyên đề: Cách mạng 4.0 và tác động đến logistics phục vụ chuỗi cung ứng hàng mát và hàng lạnh:**

Nhu cầu của người tiêu dùng tiếp tục thay đổi theo hướng tăng nhu cầu đối với thực phẩm mát, đông lạnh, thương mại điện tử đang mở rộng…đang thúc đẩy các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuỗi cung ứng mát và đông lạnh tận dụng cuộc Cách mạng Công nghiệp 4.0 để đáp ứng những thay đổi này.

Đối với các công ty cung cấp dịch vụ chuỗi cung ứng, như các công ty trong ngành chuỗi lạnh, làn sóng cách mạng công nghiệp tiếp theo này sẽ phát triển cách thức hoạt động của chuỗi cung ứng, kgiúp họ dự đoán nhu cầu và giúp các tổ chức trở nên linh hoạt hơn, chính xác hơn, nhanh nhẹn hơn.

Internet vạn vật- Internet of Things (IoT) vượt xa những gì ngành công nghiệp đã thấy trong ba cuộc cách mạng công nghiệp đầu tiên, mang lại sức mạnh sản xuất mới, sản xuất hàng loạt và tự động hóa điện tử.

Cuộc cách mạng công nghiệp đầu tiên đã cơ giới hóa một số ngành công nghiệp bằng cách sử dụng năng lượng nước, tiếp theo là sử dụng điện trong Công nghiệp 2.0, tiếp tục thúc đẩy hiệu quả của các dây chuyền sản xuất và lắp ráp hàng loạt. Và, sau đó là sự ra đời của các máy tính mở ra Công nghiệp 3.0. Đây là nguồn gốc của tự động hóa khi các robot và máy móc bắt đầu hợp lý hóa các quy trình để tăng sản lượng và thay thế công nhân trên dây chuyền lắp ráp.

Điều làm cho Công nghiệp 4.0 khác biệt so với các cuộc cách mạng công nghiệp trước đó là việc sử dụng các hệ thống thông minh và tự động hóa, khả năng siêu kết nối, môi trường dựa trên dữ liệu.

**Thay đổi chuỗi cung ứng**

Nhu cầu cơ bản về bảo vệ hàng hóa nhanh chóng trước khi chuyển đổi và sau Công nghiệp 4.0. Và, những hạn chế về nguồn lực đối với các nút và khả năng vận chuyển, bao gồm chuyên môn về làm lạnh chuỗi lạnh và năng lượng, tất cả đều đóng một vai trò trong nhược điểm cấu trúc chi phí gây gánh nặng cho chuỗi cung ứng lạnh.

Tuy nhiên, các đối tác logistics của bên thứ ba coi đây là chất xúc tác cho sự thay đổi và là cơ hội trong ngành công nghiệp chuỗi lạnh để thúc đẩy và triển khai sự phát triển của mạng để đáp ứng những thách thức này. Trong nhiều năm, mô hình thực hiện thương mại điện tử đã trở thành chiến lược đầu tư của các nhà bán lẻ. Đây là một thực tế cho ngành công nghiệp chuỗi lạnh.

Nếu thương mại điện tử tập trung vào chuỗi lạnh là xu hướng quan trọng trong thời gian tới, chuỗi lạnh sẽ được chuyển đổi mạnh mẽ thông qua nhu cầu dự đoán, thực hiện hỗ trợ tự động hóa và đổi mới chuỗi cung ứng bằng cách hợp tác đầu tư. Sử dụng cả tín hiệu nhu cầu từ các đơn đặt hàng tại điểm bán và thương mại điện tử để tạo ra cơ sở hạ tầng cho công tác dự báo và các nguyên mẫu nhu cầu dự đoán có thể phát triển.

Trong vài thập kỷ qua, ngành logistics đã trải qua sự biến đổi to lớn nhưng vẫn còn nhiều dư địa cho sự bứt phá. Khi nhu cầu của người tiêu dùng và thay đổi sản xuất liên tục thay đổi, ngành công nghiệp chuỗi lạnh buộc phải cải tiến, tiếp cận và taanjd ụng các cơ hội từ cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. Bí quyết của một số nhà tiên phong trong lĩnh vực này là dự đoán mức độ và xu hướng mới- thông qua chính sức mạnh của công nghệ.

Tự động hóa rộng rãi

Cuối cùng, tự động hóa sẽ là lợi thế hàng đầu của Công nghiệp 4.0 trong chuỗi lạnh. Điều làm cho điều này có thể là sự lan truyền của tự động hóa trong chuỗi lạnh. Mặc dù một số tổ chức có thể coi khả năng tự động hóa là một trở ngại, nhưng nó nên tập trung vào các lợi thế của tự động hóa để đạt được lợi nhuận trong khi triển khai các khả năng sáng tạo. Thứ hai, nó nói về việc khai thác và khuếch đại lợi ích dịch vụ của chuỗi cung ứng Công nghiệp 4.0 để mang lại lợi nhuận thậm chí còn lớn hơn, điều này cuối cùng làm cho các khoản đầu tư này có thể và cần thiết.

Những thách thức tự động hóa

Tự động hóa có những thách thức của nó. Chi phí, thời gian, lực lượng lao động kỹ thuật và nền tảng lập kế hoạch nguồn lực doanh nghiệp hiện đại hơn, tất cả làm cho đầu tư vào tự động hóa đòi hỏi những nỗ lực lớn hơn là sắp xếp một nguồn vốn. Khi mô hình hóa chuỗi cung ứng và điều phối trở nên chi tiết và chính xác hơn, sẽ giúp các nhà điều hành chuỗi lạnh có thể liên kết các khả năng và tự động hóa cho các khách hàng muốn tận dụng sức mạnh của Cách mạng Công nghiệp 4.0.