**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 2/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2019**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình 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*** 5](#_Toc897566)

[***2.3.*** ***Hàng hải và cảng biển*** 6](#_Toc897567)

[***2.4.*** ***Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:*** 8](#_Toc897568)

[**3.** **Dịch vụ kho, bãi** 9](#_Toc897569)

[**4.** **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:** 11](#_Toc897570)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Thị trường Bắc Mỹ chiếm thị phần lớn nhất trong thị trường dịch vụ logistics kết nối năm 2018 do điều kiện kinh tế mạnh mẽ trong khu vực và những nỗ lực trong việc cải thiện khả năng đáp ứng các nhu cầu mới, đặc biệt là các yêu cầu có liên quan đến công nghệ của khách hàng. Các dịch vụ logistics đường bộ là khu vực tập trung cho các nhà cung cấp dịch vụ dịch vụ logistics tiếp theo là đường sắt và đường thủy.

Khu vực Châu Á Thái Bình Dương có tiềm năng tốt cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics của Hoa Kỳ. Khu vực này dự kiến ​​sẽ chứng kiến ​​sự tăng trưởng trong thị trường dịch vụ logistics được kết nối một số quốc gia, tổ chức và các tập đoàn lớn đang có những kế hoạch đầu tư mạnh mẽ để nâng cấp dịch vụ logistics, qua đó giảm chi phí và thời gian sản xuất, giao thương hàng hóa.

Hàng tiêu dùng chiếm thị phần lớn nhất và dự kiến sẽ tiếp tục xu hướng tăng trưởng với tốc độ hàng năm cao đến năm 2025. Do đó, cả thiện vận tải và hậu cần để phục vụ phân khúc hàng tiêu dùng nhanh (fast moving consumer goods) là một trong những ưu tiên của ngành công nghiệp logistics tại Hoa Kỳ.

Các nhà cung cấp phần mềm dịch vụ logistics được kết nối của Mỹ đang tiên phong trong mở rộng hệ sinh thái đối tác của mình với các khả năng tích hợp, tư vấn, đại lý và tiếp cận địa lý để tăng cường các dịch vụ phần mềm của họ. Các dịch vụ logistics được kết nối dự kiến ​​sẽ tăng cường quản lý thương mại của các tổ chức và theo dõi từng hoạt động của hàng hóa quá cảnh.

Thương mại điện tử tiếp tục tác động mạnh đến hoạt động logistics nói chung và giao vận nói riêng. Những lô hàng ít hơn một xe tải ngày (less-than-truckload) càng phổ biến hơn do nhu cầu giao hàng trong ngày hoặc trong vòng 48 tiếng. Do đó, việc tính toán các chỉ số và các mức cước phù hợp cho các lô hàng LTL đang được nhiều công ty vận chuyển cân nhắc để tối ưu hóa các nguồn lực. Ngoài việc tăng cường ứng dụng các kết nối mạng, chia sẻ cơ sở dữ liệu, xây dựng hệ thống kho linh động, việc hợp tác giữa các tác nhân khác nhau trong chuỗi cũng được coi là một phương án hợp lý.

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

Một số chỉ số kinh tế quan trọng liên quan đến hoạt động logistics trong tháng

Chỉ số Hoạt động kinh doanh / sản xuất tăng 5,0% lên 64,7, tăng trưởng trong tháng thứ 115 liên tiếp;

Chỉ đố Đơn đặt hàng mới đã tăng 7,5% lên 65,2, tăng trong tháng thứ 115 liên tiếp;

Chỉ số Việc làm đã giảm 2,6% xuống 55,2, vẫn tăng trong tháng thứ 60 liên tiếp;

Giao hàng của nhà cung cấp chậm lại ở mức 53,5 (chỉ số trên 50 cho thấy sự co lại), giảm trong tháng thứ 38 liên tiếp;

Chỉ số hàng tồn kho tăng 2,0% lên 51,0, tăng lần thứ ba trong bốn tháng qua, sau khi ký hợp đồng vào tháng 1/2019.

Vào giữa tháng 2/2019, doanh số bán lẻ của Mỹ ghi nhận mức giảm lớn nhất trong hơn 9 năm qua, làm dấy lên lo ngại về sự suy giảm kinh tế và giảm chi tiêu của người tiêu dùng vào cuối năm 2018. Theo Bộ Thương mại, doanh số bán lẻ giảm 1,2%, sự suy giảm lớn nhất kể từ tháng 9 năm 2009, khi Mỹ vẫn đang hồi phục sau cuộc Đại suy thoái.

Theo Cơ quan Thông tin Năng lượng quốc gia Mỹ (EIA), xuất khẩu LNG của nước này dự kiến ​​sẽ tăng gấp đôi trong năm nay để trở thành lớn thứ ba trên thế giới sau Úc và Qatar. EIA cũng kêu gọi tiếp tục đầu tư vào năng lực LNG để đảm bảo tăng trưởng nguồn cung theo kịp với nhu cầu toàn cầu đang tăng nhanh. Trong khi số lượng các dự án mới vẫn tương tự như mức 2017, quy mô đã tăng hơn gấp đôi. Mỹ đã nổi lên như một nhà sản xuất LNG chi phí thấp. Bất chấp sự khao khát mạnh mẽ của người châu Á đối với LNG của Mỹ, chính quyền Mỹ cũng đang nỗ lực tăng cường giao dịch LNG với châu Âu. Bộ năng lượng Mỹ cũng đã làm việc với các nước Đông Âu để mở rộng quan hệ đối tác năng lượng trong khu vực và tìm được một đối tác sẵn sàng ở Ba Lan.

Nhập khẩu LNG của Đức cũng là mục tiêu của chính phủ Hoa Kỳ, chỉ ra rằng Đức Phụ thuộc vào sự phụ thuộc vào nguồn cung cấp khí đốt của Nga. Phó thư ký của Bộ Năng lượng Hoa Kỳ Dan Brouillette thừa nhận LNG đắt hơn khí đốt từ Nga, nhưng đa dạng hóa nguồn cung sẽ có lợi cho an ninh quốc gia của châu Âu.

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

Với giá dầu diesel hiện đang tăng trong khi công suất và giá cước giảm, vận tải đường bộ trong năm 2019 sẽ giảm sau tháng 1/2019.

Chỉ số điều kiện xe tải (Trucking condition index- TCI) tại Hoa Kỳ phản ánh các điều kiện thắt chặt đối với năng lực xe đầu kéo và bao gồm nhiều số liệu khác nhau, bao gồm năng lực, nhiên liệu, phá sản, chi phí vốn và vận chuyển hàng hóa. Chỉ số TCI trên 0 biểu thị một môi trường vận tải đầy đủ, với số đọc trên 10 cho thấy khối lượng, giá cả và biên độ nằm trong một phạm vi tốt cho các hãng.

Trong tháng 1/2019, tháng gần đây nhất có dữ liệu, TCI đạt 5,79, giảm so với trước đó nhưng cao hơn mức đầu quý 4/2018. Sự suy giảm của tháng 1/2019 được cho là do chi phí cao hơn, trong khi nhu cầu vận chuyển hàng hóa và năng lực sử dụng thấp hơn.

**UPS Freight, công ty con của UPS đã thông báo tăng mức cước chung (GRI) bắt đầu có hiệu lực vào ngày 18 tháng 2/2019.**

GRI, áp dụng cho các lô hàng lớn (không bao gồm các lô hàng ít hơn một xe tải- less than truckload LTL) tăng 5,9% so với mức cước hiện tại của UPS Freight. UPS Freight giải thích rằng tác động của việc tăng giá cước chung này có thể thay đổi tùy theo đặc điểm làn đường hoặc lô hàng cụ thể như trọng lượng hoặc hạng xe.

Những lô hàng ít hơn một xe tải ngày càng phổ biến hơn do nhu cầu giao hàng trong ngày hoặc trong vòng 48 tiếng của thương mại điện tử. Do đó, việc tính toán các chỉ số và các mức cước phù hợp cho các lô hàng LTL đang được nhiều công ty vận chuyển cân nhắc để tối ưu hóa các nguồn lực. Ngoài việc tăng cường ứng dụng các kết nối mạng, chia sẻ cơ sở dữ liệu, xây dựng hệ thống kho linh động, việc hợp tác giữa các tác nhân khác nhau trong chuỗi cũng được coi là một phương án hợp lý.

* 1. **Vận tải đường hàng không**

***Các hãng hàng không Bắc Mỹ tăng trưởng tháng thứ 8 liên tiếp***

Các hãng hàng không Bắc Mỹ đã công bố mức tăng trưởng nhanh nhất trong tháng thứ tám liên tiếp vào tháng 1 năm 2019, với nhu cầu tăng 3,3% so với cùng kỳ năm trước trong khi công suất tăng 5,0%. Nền kinh tế Mỹ tăng trưởng vững và chi tiêu tiêu dùng đã giúp hỗ trợ nhu cầu vận chuyển hàng không trong năm 2018, tạo điều kiện cho các hãng hàng không Mỹ tăng doanh thu.

***Chương trình hiện đại hóa hệ thống vận tải hàng không quốc gia Hoa Kỳ sẽ hoàn thành vào năm 2025***

NextGen là chương trình hiện đại hóa hệ thống vận tải hàng không quốc gia của Hoa Kỳ. Mục đích nhằm tăng cường an toàn, hiệu quả, năng lực, khả năng dự báo và khả năng phục hồi của hệ thống hàng không Hoa Kỳ.

Về tổng thể, Nexent mang lại các công nghệ sáng tạo mới, năng lực và các phương thức mới nhằm cải thiện việc tổ chức và điều hành các chuyến bay từ khi khởi hành đến khi kết thúc.

Các hãng hàng không, các nhà khai thác hàng không, người lái và kiểm soát viên không lưu có được những thông tin tốt hơn và các công cụ hỗ trợ hành khách, cũng như hàng hóa đến đích nhanh hơn. Đồng thời tàu bay tiêu thụ nhiên liệu ít hơn, giảm phát thải ra môi trường.

Chương trình này bắt đầu khởi động từ năm 2007. NextGen đang tiếp tục được triển khai ở Hoa Kỳ cho đến khi hoàn thành các hạng mục cơ bản vào năm 2025.

* 1. **Hàng hải và cảng biển**

***Việc mở rộng kênh đào Panama đã ảnh hưởng rõ ràng đến thương mại container xuyên Thái Bình Dương***

Mở rộng kênh đào Panama buộc các nhà xuất khẩu phải điều chỉnh việc định tuyến hàng hóa của họ bằng cách sử dụng tuyến đường thủy để đi qua Bờ Tây Hoa Kỳ.

Các thành viên của Liên minh kho bãi quốc tế phản đối tự động hóa hơn nữa trong khu liên hợp cảng San Pedro By. Mặc dù tự động hóa có thể là cách để tăng tốc độ thông lượng trong cuộc cạnh tranh cho hàng hóa tùy ý, những nỗ lực thực hiện tự động hóa một cách bất cẩn cũng có thể dẫn đến việc đóng cửa các cổng hoàn toàn. Nghiên cứu của JLL dự đoán Kênh đào Panama sẽ mang lại lợi ích cho các cảng Bờ Vịnh trong thời gian gần hơn so với các cảng Bờ Đông, gây thiệt hại cho các cảng Bờ Tây.

Dự án mở rộng kênh đào là dự án nâng cấp lớn nhất trong lịch sử hơn 100 năm của kênh Panama để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng cao, các con tàu chở hàng có trọng tải càng lớn như loại tàu có khả năng chở đến 12.000 container thay vì 4.400 container như trước đây. Dự án mở rộng quy mô trong lịch sử kênh đào Panama bắt đầu được triển khai từ tháng 9/2007 với tổng kinh phí lên đến 5,5 tỷ USD và đã khai trương năm 2016.

Chiều rộng của cửa kênh đã được tăng từ 34 lên 55m, chiều sâu từ 12m tăng lên đến 18m. Mục đích của dự án nhằm nâng công suất trung chuyển qua kênh đào này lên gấp đôi, tức lên 600 triệu tấn hàng hóa mỗi năm, tương đương với 12% khối lượng thương mại thế giới cùng những chiếc tàu chở hàng khổng lồ thế hệ mới nhất – rộng hơn 49m và dài hơn 366m.

Chính phủ Panama đặt mục tiêu từ dự án mở rộng kênh đào trên sẽ đem về cho quốc gia Trung Mỹ này hơn 3 tỷ USD mỗi năm sau hai thập niên nữa, tức cao gấp 3 lần so với hiện tại, tạo thêm hàng nghìn công ăn việc làm. Qua đó góp phần giúp Panama đang từng bước trở thành một trung tâm logistics tầm cỡ của châu lục.

Từ ngày 1/10/2018, Cơ quan quản lý kênh đào Panama đã nới lỏng một số biện pháp hạn chế vốn được áp dụng từ trước đến nay đối với tàu chở khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG). Trước đó, tàu chở LNG chỉ có thể đi qua kênh vào ban ngày và không được phép có nhiều hơn một tàu hiện diện trên kênh trong cả hai hướng cùng một lúc. Nhưng từ ngày 1/10/2018, tàu chở LNG có thể đi qua kênh cả vào ban đêm, và từng tàu một theo mỗi hướng. Như vậy kênh Panama sẽ cung cấp nhiều cơ hội cho việc vận chuyển LNG. Trong 5 năm tới, Mỹ sẽ có thể sản xuất 75% lượng LNG trên toàn thế giới. Trung Quốc có thể trở thành nước nhập khẩu khí đốt lớn nhất thế giới trong 2-3 năm tới; sản xuất và xuất khẩu khí của Mỹ sẽ tăng trưởng đáng kể, đồng thời, nhu cầu về khí đốt trong lĩnh vực công nghiệp và giao thông vận tải cũng sẽ tăng mạnh.Nhu cầu khí đốt của Trung Quốc trong giai đoạn 2018-2023 như IEA dự đoán, sẽ tăng 60%, nhằm hiện thực hóa chính sách môi trường trong nước với việc chuyển đổi nguồn năng lượng từ than sang khí. Trong giai đoạn đó, Trung Quốc sẽ có mức tăng trưởng 37% trong nhu cầu toàn cầu đối với khí, và từ năm 2019 Trung Quốc sẽ vượt qua Nhật Bản để trở thành nước nhập khẩu khí đốt lớn nhất, theo dự đoán của IEA.

***Cảng Los Angeles (Pola) và Cảng Long Beach (POLB)***

Trong khi không chắc chắn về hướng đàm phán thương mại của Hoa Kỳ và Trung Quốc, lượng hàng hóa giao thương tại Cảng Los Angeles (Pola) và Cảng Long Beach (POLB) đều khá cao trong tháng 1/2019, do các chủ hàng vẫn tranh thủ chốt hàng trước khi thuế quan tăng do đàm phán đổ vỡ.

Tổng khối lượng hàng hóa qua cảng Los Angeles Pola tháng 1/2019 ở mức 852.440 TEU (Đơn vị tương đương hai mươi feet) đánh dấu mức tăng 5,4% hàng năm và là mức cao nhất đạt được trong tháng 1 sau 112 năm hoạt động. Đồng thời, đây cũng là tháng thứ bảy liên tiếp của khối lượng hàng hóa do cảng xử lý vượt mức 800.000 TEU. Trong đó, hàng nhập khẩu đạt 429.923 TEU, tăng 1,7% và xuất khẩu giảm 3,4% xuống 144,993 TEU. Container rỗng ở mức 277.354, tăng 17,7%.

Khối lượng hàng hóa được xử lý bởi các cảng này tăng mạnh trong tháng 1/2019 phản ánh sự tăng vọt của hàng hóa trước Tết Nguyên đán. Nhưng theo đúng quy luật hàng năm, khối lượng giảm ngay sau Tết Nguyên đán như dự đoán.

Tại cảng Long Beach (POLB), tháng 1/2019, khối lượng hàng hóa đạt 657.286 TEU, đã giảm 0,1% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, khối lượng hàng hập khẩu đã giảm 0,3% xuống còn 323,838 TEU và khối lượng hàng xuất khẩu giảm 2,7% xuống còn 117,288 TEU. Các container rỗng tăng 1,6% lên tới 216,160 TEU.

Nghiên cứu từ công ty tình báo thương mại toàn cầu Panjiva cho thấy khối lượng hàng hóa do cả hai cảng Pola và POLB xử lý đã tăng 0,8% mỗi năm. Mức tăng tích lũy thấp này có thể phản ánh tác động của tắc nghẽn đang diễn ra tại các cảng, một phần là do thiếu khả năng lưu kho có thể đang làm tổn hại đến tiềm năng của các cảng trong việc xử lý hàng xuất khẩu.

Trong thời gian tới, triển vọng của hai cảng Pola và POLB sẽ phụ thuộc phần lớn vào tiến trình đàm phán thương mại Mỹ-Trung, với dữ liệu của công ty cho thấy Trung Quốc, bao gồm cả Hồng Kông chiếm 62,8% khối lượng gửi đến Pola và POLB, giảm 9% trong tháng 1/2019.

**Cảng Oakland.**

Bến cảng lớn nhất của Cảng Oakland có kế hoạch lắp đặt ba cần cẩu cao 300 feet vào cuối năm tới để xử lý một thế hệ tàu container siêu lớn mới

SSA, nhà điều hành của Cảng container quốc tế Oakland, đã đặt hàng các cần cẩu từ ZPMC có trụ sở tại Thượng Hải, lưu ý rằng họ hy vọng các cần cẩu sẽ được giao trong 18 tháng.

Theo SSA, cần cẩu sẽ có chiều cao nâng lên tới 175 feet so với bến tàu. Họ có thể đạt tới 225 feet trên một boong tàu. Nhà điều hành thiết bị đầu cuối cho biết những hệ thống cần cẩu mới sẽ giúp cho việc đưa container lên và xuống tàu nhanh hơn và dễ dàng hơn.

Có bốn nhà ga hàng hải trong các tàu container bốc xếp của Oakland. Khu cảng container quốc tế Oakland xử lý hơn 60% tổng khối lượng hàng hóa của cảng.

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

Mỹ hiện là quốc gia có mạng lưới tuyến đường sắt dài nhất thế giới. Theo đó, vận chuyển hàng hóa chiếm 80% tổng số mạng lưới đường sắt của quốc gia này, trong khi mạng lưới tuyến đường sắt chờ hành khách dài 35.000km. Mạng lưới đường sắt của Mỹ bao gồm 538 tuyến đường sắt của các tổ chức tư nhân. Trong đó, Union Pacific Railroad và BNSF Railroad là một trong những DN đường sắt vận tải lớn nhất thế giới. Mỹ đang lên kế hoạch xây dựng hế thông đường sắt cao tốc quốc gia với chiều dài 27.000km từ nay đến năm 2030.

Theo dữ liệu trong các phiên bản gần đây nhất của Chỉ số Truckload Linehaul và Chỉ số liên phương thức từ Cass Information Systems và Broughton Capital tốc độ tăng trưởng vận chuyển bằng xe tải, đã tăng 5% lên 138,4 (tháng 1 năm 2005 = 100), tăng trong tháng thứ 17 liên tiếp. (Các chỉ số dựa trên hóa đơn vận chuyển thực tế được trả thay cho khách hàng của Cass, chiếm hơn 23 tỷ đô la hàng năm và sử dụng năm 2005 làm năm gốc),

Về vận tải đa phương thức, chỉ số giá liên phương thức tháng 2 giảm 3% so với tháng 1/2019 và tăng 6,2% hàng năm, đánh dấu tháng thứ 29 liên tiếp đạt được lợi nhuận dương.

1. **Dịch vụ kho, bãi**

**6 xu hướng quản lý kho bãi năm 2019**

1. Hệ thống sử dụng máy học để cảm nhận và thích nghi.

Mặc dù các phần mềm hệ thống quản lý khó hàng (Warehouse management system- WMS) đã xuất hiện trong nhiều thập kỷ, nhưng sự phát triển nhanh chóng của logistics, những thay đổi trong các chuỗi cung ứng, tác động của thương mại điện tử, tính thay đổi liên tục trong môi trường chính sách, và thậm chí là biến đổi khí hậu cũng đang là những thách thức rất lớn để các nhà sản xuất phần mềm hệ thống WMS phải tăng tốc nâng cấp công nghệ của họ mới có thể đáp ứng nhu cầu hiện tại của khách hàng. Ví dụ, các nhà cung cấp như Manhattan đang sử dụng các công nghệ tiên tiến để tăng cường các dịch vụ cốt lõi của họ.

Hệ thống xử lý đơn hàng trực tuyến của Manhattan hiện kết hợp tính năng giúp chủ hàng cảm nhận và thích nghi với các điều kiện thay đổi trong kho. Nói cách khác, nếu một quy trình lấy hàng thông thường đang diễn ra đột ngột chuyển sang một loạt các mặt hàng khó chọn, thì sau đó hệ thống có thể thay đổi phân bổ cho phù hợp mà không cần có sự can thiệp của con người.

1. Hệ thống có thể ngăn chặn các đơn đặt hàng vào phút cuối.

Các dịch vụ quản lý kho hàng thông minh được sử dụng bởi 30% các công ty có kho hàng phức tạp. Tuy nhiên nhiều công ty vẫn đang sử dụng các quy trình riêng lẻ, in giấy, quy trình quảng cáo truyền thống, dẫn đến việc quản lý kho không thể tối ưu. Đặc biệt, việc hủy đơn hàng vào phút cuối- một trong những tùy chọn mà người mua sắm trực tuyến có yêu cầu ngày càng cao, đòi hỏi phải bổ sung các thuật toán mới cho khả năng nhừng các đơn đặt hàng vào phút cuối, qua đó giảm tỷ lệ phải chuyển trả lại hàng khi giao hàng không thành công.

(3) Các nhà cung cấp WMS làm việc với các OEM của họ để tự động hóa trên đường sắt.

Điện toán đám mây có thể đã thay đổi hoàn toàn cách các công ty mua phần mềm của họ, từ mua giấy phép tại chỗ đến phí đăng ký, nhưng cơ hội tài chính sáng tạo hơn cho các công ty muốn truyền công nghệ mới vào kho của họ.

Các chủ hàng đang cố gắng tự động hóa, hoặc đang đầu tư vào robot, xe tự lái và công nghệ khác. Các nhà cung cấp đang làm việc với các nhà gia công của họ để đưa ra các lựa chọn sáng tạo hơn. Nhiều công ty đang áp dụng hình thức tài sản thuê cũng cần các phần mềm phù hợp cho điều kiện của họ, phụ thuộc vào chính sách cho thuê của đối tác.

Các nhà cung cấp WMS bán các hệ thống chạy thiết bị tự động hiện đang hợp tác chặt chẽ hơn với các OEM để cung cấp dịch vụ với giá cả phải chăng hơn cho nhiều khách hàng hơn.

(4) Tập trung lớn vào giao diện người dùng WMS.

Các nhà quản lý dịch vụ logistics không có thời gian để sàng lọc các luồng dữ liệu để tìm ra những gì họ đang tìm kiếm. Họ cũng không muốn lãng phí thời gian của mình để xác định những thông tin cố định nào có thể hành động được, có thể bỏ qua những thông tin nào.

Các nhà cung cấp WMS đang tập trung vào giao diện người dùng của họ và đưa ra các cách để trình bày dữ liệu theo định dạng logic hơn cho người dùng. Nói về việc đóng gói và đại diện thông tin cho lực lượng lao động giám sát. DM Mobile của Manhattan là một ví dụ về giao diện người dùng giúp giám sát viên tương tác và ảnh hưởng đến sự thay đổi giữa các nhân viên và nhiệm vụ khi họ ra ngoài các tầng kho.

Những bài toán đặt ra cho nhà cung cấp WMS như: ‘Làm thế nào kích hoạt kho, chọn hoặc quản lý khu vực đóng gói và giúp họ làm việc tốt hơn? Trọng tâm là làm cho các hệ thống trở nên hấp dẫn hơn và dễ sử dụng hơn, và đặc biệt là trong môi trường vận chuyển cùng ngày, nơi một kỹ thuật viên dịch vụ hiện trường hoặc nhân viên bán lẻ có thể sử dụng hệ thống với đào tạo bằng không.

(5) Quản lý hoàn trả hàng tồn kho tốt hơn, nhanh hơn.

Ngày nay, người tiêu dùng không chấp nhận cảm thông cho các công ty giao nhận đối với các đơn hàng trễ, thiếu và không chính xác. Họ cũng cân nhắc nhiều hơn về việc trả lại hàng hóa đã mua trực tuyến và yêu cầu thay thế (hoặc hoàn lại tiền), ngay cả khi mặt hàng đó vẫn hoàn toàn có thể bán được. Những yêu cầu mới đã tác động lớn đến môi trường phân phối và đang thúc đẩy các nhà cung cấp công nghệ bổ sung khả năng quản lý chính xác hơn vào hệ thống của họ.

(6) Chức năng mở rộng giúp thực hiện dễ dàng hơn.

Về phía triển khai của WMS nhiều nhà cung cấp đã nhận thức rõ một thực tế rằng họ có chuyên môn kỹ thuật nội bộ để bắt đầu xây dựng chức năng hệ thống giúp việc triển khai tốt hơn, nhanh hơn và dễ dàng hơn. Ví dụ, trong một thế giới hoàn hảo, thay vì người dùng tự khóa dữ liệu vào nền tảng WMS của họ, họ sẽ sử dụng trình hướng dẫn và công cụ huấn luyện do nhà cung cấp tạo để sao chép mẫu và sau đó sao chép quy trình đó qua các kho bổ sung.

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

**Dịch vụ logistics cho công tác khắc phục và đề phòng thiên tai**

Theo Phòng Nghiên cứu Bão của Cơ quan Khí quyển & Đại dương Quốc gia, trung bình cứ bảy năm thì có gần bảy cơn bão tấn công Hoa Kỳ, với ba cơn bão lớn đi qua các vùng ven biển Đại Tây Dương cứ sau 5 năm.

Sau một cơn bão, các công ty vận chuyển hàng ngàn thiết bị đến các khu vực bị ảnh hưởng, gồm các máy hút ẩm hạng nặng, máy thổi, máy hút bụi, máy thở...Sau đó, các thiết bị cần được lưu trữ an toàn. Điều này đỏi hỏi hoạt động logistics cho công ty khắc phục và đề phòng thiên tai được thực hiện chuyên nghiệp và tiết kiệm nhất. Các thiết bị này được lưu giữ vào container số lượng lớn có thể tái sử dụng có thể xếp chồng lên nhau cao bốn tầng, cho phép các công ty khắc phục thảm họa lưu trữ thiết bị của họ một cách tối ưu. Các container kích thước 45 x 48 x 34 inch là phổ biến nhất.

Ngoài ra, các công ty điện lực đang sử dụng container để lưu trữ và biến áp để họ có thể dễ dàng vận chuyển trong trường hợp mất điện.

Các container có thể được tải nhanh chóng bằng xe nâng lên xe moóc. Để đảm bảo rằng các thiết bị được lưu trữ bên trong container không bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển, nó thường được bắt vít vào một đế vững chắc (đôi khi là một pallet) được đặt vào trong thùng chứa bằng cách sử dụng một lỗ mở được tạo ra bằng cách tháo một bên. Các container này có giá cả phải chăng hơn nhờ các cải tiến về vật liệu và khuôn giúp giảm thời gian chu kỳ sản xuất và kéo dài tuổi thọ sản phẩm.

***Amazon vẫn chưa tăng được thị phần tại Singapore***

Amazon thực sự đã bắt đầu hoạt động tại Singapore vào năm 2016 cho thuê không gian kho và sau đó chính thức ra mắt vào ngày 27 tháng 7 năm 2017 Amazon Singapore, tuy nhiên, khác biệt đáng kể so với việc cung cấp tại các thị trường khác. Được gọi là PrimeNow, nền tảng này là phiên bản thu nhỏ của trang web đầy đủ dịch vụ và chỉ khả dụng trên thiết bị di động.

Ứng dụng Amazon Prime hiện không nằm trong top 100 lượt tải xuống cửa hàng ứng dụng trên App Annie (tính đến tháng 3 năm 2018)

Theo báo cáo của Singapore Business Review danh mục cửa hàng tạp hóa trực tuyến của Amazon trên toàn quốc chỉ chiếm 2% tổng thị trường tạp hóa.

Amazon phải đối mặt với sự cạnh tranh từ một số nền tảng được thiết lập tốt tại quốc gia này như BIỂN BIỂN, Hàn Quốc Qoo10 và Lazada do Alibaba sở hữu đa số.