**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 3/2019**

**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](#_Toc5828413)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics nói chung*** 2](#_Toc5828414)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế thương mại tác động đến hoạt động logistics của Hoa Kỳ trong tháng*** 4](#_Toc5828415)

[**2.** **Tình hình vận tải:** 5](#_Toc5828416)

[***2.1.*** ***Vận tải đường bộ:*** 5](#_Toc5828417)

[***2.2.*** ***Vận tải đường hàng không*** 7](#_Toc5828418)

[***2.3.*** ***Hàng hải và cảng biển*** 9](#_Toc5828419)

[***2.4.*** ***Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:*** 10](#_Toc5828420)

[**3.** **Dịch vụ kho, bãi** 11](#_Toc5828421)

[**4.** **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:** 13](#_Toc5828422)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Quí 1/2019, tăng trưởng doanh thu vẫn tốt cho tất cả các lĩnh vực giao thông chính của Hoa Kỳ, mặc dù theo Xếp hạng Fitch trong báo cáo mùa xuân về Xu hướng Giao thông của Hoa Kỳ, các sự kiện gần đây có thể làm giảm tốc độ tăng trưởng của một số phân khúc trong những tháng tới.

Theo truyền thống, quý đầu năm là giai đoạn yếu nhất trong năm đối với vận tải đường bộ, ngoại trừ các năm có sự đột biến như năm 2018. Sau đó, mùa sản xuất, mua sắm mùa xuân và hoạt động xây dựng đều nóng lên trong quí 2, thúc đẩy thị trường logistics sôi động hơn.

Các chủ hàng giao dịch đang thay đổi cách họ đấu thầu dịch vụ logisticsc cho hàng hóa của họ để tận dụng mặt bằng giá dịch vụ giao ngay đang giảm. Các nhà quản lý chuỗi cung ứng đang mở rộng chu kỳ giá thầu của họ, điều này có thể gây ra khó khăn cho các nhà môi giới như C.H. Robinson. Các chủ hàng kết hợp với nhau để lựa chọn các phương án logistics có lợi nhất cho mình. Các giao dịch trên thị trường giao ngay đã giảm giá đủ lớn vào năm ngoái để tạo ra mặt bằng giá thấp hơn so với ký hợp đồng trực tiếp với một hãng vận tải.

**Đóng cửa biên giới Hoa Kỳ-Mexico làm gia tăng quan ngại về những thách thức trong chuỗi cung ứng và logistics**

Chính phủ Mỹ sẽ xem xét cho phép xe tải tiếp tục đi qua biên giới Hoa Kỳ-Mexico, nếu Tổng thống Trump thông qua cam kết đóng cửa biên giới để hạn chế nhập cư bất hợp pháp. Tuy nhiên, nhiều doanh nghiệp và người dân cho rằng việc đóng cửa biên giới có thể có hậu quả kinh tế nghiêm trọng.

Điều này không gây ngạc nhiên khi tổng giá trị thương mại hàng hóa và dịch vụ của Hoa Kỳ với từ Mexico đạt khoảng 1,85 tỷ đô la mỗi ngày, tương đương 678 tỷ đô la mỗi năm. Bộ Thương mại Mỹ cũng ước tính có khoảng 502 tỷ đô la hàng hóa, tương đương khoảng 1,4 tỷ đô la mỗi ngày, được vận chuyển qua biên giới biên giới bằng xe tải hoặc xe lửa vào năm 2018.

John Murphy, phó chủ tịch cấp cao về chính sách quốc tế tại Phòng Thương mại Hoa Kỳ, cho biết khi ước tính chi phí đóng cửa biên giới cho nền kinh tế, chắc chắn sẽ có thể lên tới mười tỷ đô la mỗi ngày, nhiều hơn so với 1,4 tỷ đô la trong giao dịch hàng hóa Mỹ-Mexico hàng ngày.

Trong bối cảnh này, một số công ty buộc phải đóng cửa một nhà máy lắp ráp hoặc cơ sở sản xuất lớn khác có các đơn đặt hàng lớn nhưng hàng hóa bị giữ lại ở biên giới. Một loạt các sản phẩm khác - chẳng hạn như sản phẩm tươi - sẽ phải đối mặt với tổn thất ngay lập tức khi hàng hóa chất đống ở biên giới. Một số hàng hóa này sẽ phải được xóa sổ dưới dạng tổng thiệt hại.

Ngành ô tô và phụ tùng ô tô, chiếm khoảng 25% tổng thương mại Mỹ-Mexico, dự kiến ​​sẽ phải giảm số nhà máy của họ do biên giới bị đóng cửa. Thiệt hại cho các nhà máy phụ thuộc vào tính chất của từng chuỗi cung ứng và khối lượng hàng hóa dự trữ, một số nhà máy sẽ ngừng hoạt động sớm hơn. Chi phí cố định khi vận hành các nhà máy này quá lớn khiến họ thiệt hại nặng nề khi nhà máy đóng cửa dù chỉ một vài ngày để thích ứng với môi trường mới.

Ngành vận tải hàng hóa bằng đường sắt, phụ thuộc vào thương mại quốc tế với 35% doanh thu, sẽ phải đối mặt với một tác động lớn. Hiệp hội Đường sắt Hoa Kỳ (AAR) ước tính rằng 50.000 việc làm đường sắt phụ thuộc vào thương mại toàn cầu.

Bản chất của mối quan hệ thương mại Mỹ-Mexico không chỉ là về hàng hóa được vận chuyển trên xe tải hoặc tàu hỏa. Có gần 500.000 người đi qua biên giới Mỹ- Mexico mỗi ngày. Những người này là công nhân hoặc sinh viên, người mua sắm hoặc khách du lịch. Có các cơ sở bán lẻ dọc theo biên giới Hoa Kỳ phụ thuộc rất nhiều vào người mua sắm Mexico. Như vậy, ngay cả khi Chính phủ Mỹ cho phép xe tải và tàu hỏa duy trì hoạt động qua biên giới hai nước như cũ thì những hoạt động khác sẽ vẫn bị ảnh hưởng rất nghiêm trọng.

Liên đoàn bán lẻ quốc gia (NRF) đã gửi thư kiến nghị đến Nhà Trắng để bày tỏ quan ngại về việc các mối đe dọa liên tục đóng cửa biên giới Hoa Kỳ-Mexico sẽ làm tổn thương các nhà bán lẻ, công nhân và người tiêu dùng ở Hoa Kỳ. Họ chia sẻ với chính quyền về việc sửa chữa hệ thống nhập cư còn nhiều bất cập của quốc gia và tăng cường an ninh biên giới. Nhưng không có cách nào để đóng cửa biên giới Hoa Kỳ mà không gây thiệt hại nghiêm trọng cho nền kinh tế Mỹ. Đóng cửa biên giới trong bất kỳ khoảng thời gian nào sẽ dẫn đến sự gián đoạn đáng kể trong chuỗi cung ứng cho các nhà bán lẻ ở Hoa Kỳ. Những gián đoạn này sẽ lan tỏa ra chuỗi cung ứng, ảnh hưởng đến tất cả mọi người từ tài xế xe tải đến công nhân kho có công việc phụ thuộc vào thương mại hai chiều với Mexico. Kết quả cuối cùng sẽ là mất việc làm, ngừng hoạt động nhà máy, tăng chi phí tiêu dùng và giảm lượng sản phẩm có sẵn trên toàn quốc.

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

Sản xuất duy trì tăng trưởng với PMI sản xuất luôn trên ngưỡng 50 từ nhiều tháng nay. Tuy nhiên, chỉ số này có dấu hiệu giảm tốc, từ mức gần 55 của tháng 1/2019 còn 52,3 trong tháng 3/2019, thấp nhất kể từ tháng 6/2017. Tác động từ chương trình cắt giảm thuế doanh nghiệp đang mờ dần, trong khi chi phí lao động và thuế nhập khẩu nguyên liệu tăng kéo chi phí sản xuất tăng theo. Nhu cầu yếu trên phạm vi toàn cầu, kể cả thị trường Trung Quốc, càng thêm ảnh hưởng tới sản xuất của các doanh nghiệp Mỹ.

Trong kỳ họp tháng 3/2019, Fed dự báo GDP của Mỹ sẽ tăng trưởng 2,1% trong năm 2019, thấp hơn nhiều so với mức 2,9% trong năm 2018 do chịu tác động từ nhiều yếu tố tiêu cực cả bên trong lẫn bên ngoài như: Tác động từ các chính sách kích thích giảm dần, thâm hụt ngân sách và nợ doanh nghiệp cao, chi phí sản xuất tăng, tăng trưởng và tiêu dùng toàn cầu (nhất là tại Trung Quốc và Châu Âu) chậm lại, căng thẳng thương mại với các đối tác thương mại lớn (đặc biệt là Trung Quốc)...Trong trường hợp kinh tế Mỹ xấu đi, Fed rất có thể sẽ quay trở lại chính sách cắt giảm lãi suất để đưa tăng trưởng kinh tế quốc gia trở về quỹ đạo.

Ðầu tháng 3/2019, Chính phủ Mỹ tuyên bố có thể chấm dứt ưu đãi thuế quan dành cho Ấn Ðộ (do Ấn Ðộ triển khai nhiều rào cản gây ảnh hưởng nghiêm trọng hoạt động thương mại của Mỹ) và Thổ Nhĩ Kỳ (vì nền kinh tế Thổ Nhĩ Kỳ đạt mức phát triển nhất định và không còn nằm trong diện hưởng ưu đãi). Với EU, quan hệ của Mỹ cũng căng thẳng sau khi Bộ Thương mại Mỹ đệ trình một báo cáo lên Nhà trắng với nội dung cho rằng hoạt động nhập khẩu ôtô có thể làm tổn hại an ninh quốc gia, mở đường cho Tổng thống Trump áp thuế nhập khẩu ôtô lên tới 25% như cảnh báo từng đưa ra. Tổng thống Mỹ D.Trump vẫn giữ quan điểm chính sách thương mại của Mỹ sẽ không bị ràng buộc bởi những quy định của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) và sẽ bảo vệ quyền tăng thuế.

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

Vận tải đường bộ tại Mỹ đang đối mặt với những thách thức lớn do các kênh phân phối nội địa liên tục thay đổi, khối lượng nhập khẩu cao trong năm 2018 dẫn đến áp lực lưu kho đối với các hàng hóa chưa bán được khiến các chủ hàng phải đàm phán quyết liệt hơn để cắt giảm các chi phí khác trong hoạt động logistics. Ngoài ra, việc thực thi quy định về sử dụng thiết bị khai thác điện tử cũng buộc các nhà vận tải đường bộ phải thay đổi kế hoạch kinh doanh truyền thống của họ.

Chỉ số vận chuyển hàng hóa Cass, thước đo khối lượng hàng hóa Bắc Mỹ được vận chuyển bằng xe tải và đường sắt, giảm 2,1% trong tháng 2/2019, tháng thứ ba liên tiếp sụt giảm. Theo các số liệu tổng kết vừa công bố của Hiệp hội vận chuyển xe tải của Mỹ,

Xe tải đã di chuyển 10,77 tỷ tấn hàng hóa, 70,2% tổng trọng tải hàng hóa trong nước;

Ngành công nghiệp này đã tạo ra 700,1 tỷ đô la doanh thu hàng năm trong năm 2017, 79,3% hóa đơn vận chuyển hàng hóa trên toàn quốc;

Ngành này đảm nhiệm khoảng 69,1% thương mại hàng hóa giữa Hoa Kỳ và Mexico và 57,7% thương mại Canada-Hoa Kỳ;

Ngành này tạo ra khoảng 7,7 triệu việc làm trong các công việc liên quan đến hoạt động vận tải đường bộ, bao gồm 3,5 triệu lái xe, trong đó 1,7 triệu tài xế xe đầu kéo và xe đầu kéo nặng. Dân tộc thiểu số chiếm 40,6% tổng số tài xế và 6,2% tài xế xe tải là phụ nữ.

Triển vọng kinh tế năm 2019 kém khả quan hơn năm 2018, do đó, kinh tế gia trưởng của Hiệp hội Vận tải đường bộ Mỹ Bob Costello đã vạch ra nhiều thách thức đối với ngành này trong năm 2019. Thiếu hụt lái xe tiếp tục là thách thức hàng đầu. Ngoài ra ​​tiền lương lái xe sẽ tăng cao hơn vào năm 2019. Các công ty trong ngành đang tìm cách cho phép những người lái xe trẻ tuổi hoạt động trong các hoạt động giữa các tiểu bang và tiếp tục nỗ lực tiếp cận với một nhóm lao động phi truyền thống, bao gồm cả phụ nữ và dân tộc thiểu số. Ví dụ, ở một số vùng của đất nước và ở Canada, người Sikh gốc Ấn Độ đã gia nhập lực lượng với số lượng đáng kể.

Quy định về lắp đặt thiết bị theo dõi điện tử cũng là một thách thức lớn. Đến ngày 16 tháng 12 năm 2019, tất cả các thiết bị AOBRD phải được chuyển sang ELD tuân thủ theo ủy quyền. Trong quá trình triển khai ELD 2017, nhiều công ty và nhà điều hành chủ sở hữu đã quyết định trì hoãn việc nhận ELD bằng cách cài đặt AOBRD.

Các quy định khác có thể ảnh hưởng đến vận tải đường bộ trong năm nay bao gồm Quy tắc về nông độ rượu rượu và ma túy OT (đã được phê duyệt nhưng hiện chưa áp dụng); đề xuất thay đổi quy tắc Giờ phục vụ (HOS); và Quy tắc giới hạn tốc độ được đề xuất, sẽ yêu cầu xe tải phải được trang bị thiết bị giới hạn tốc độ vận hành.

* 1. **Vận tải đường hàng không**

Lưu lượng hành khách vẫn khá ổn định tại gần như tất cả các sân bay được xếp hạng Fitch của Hoa Kỳ với mức tăng trưởng tích cực trong năm ngoái và khoảng 3/4 trong số các sân bay này có mức tăng trưởng 3% hoặc cao hơn. Nhưng điều đó có thể thay đổi do các sự kiện gần đây xung quanh sự cố của dòng máy bay Boeing 737 MAX.

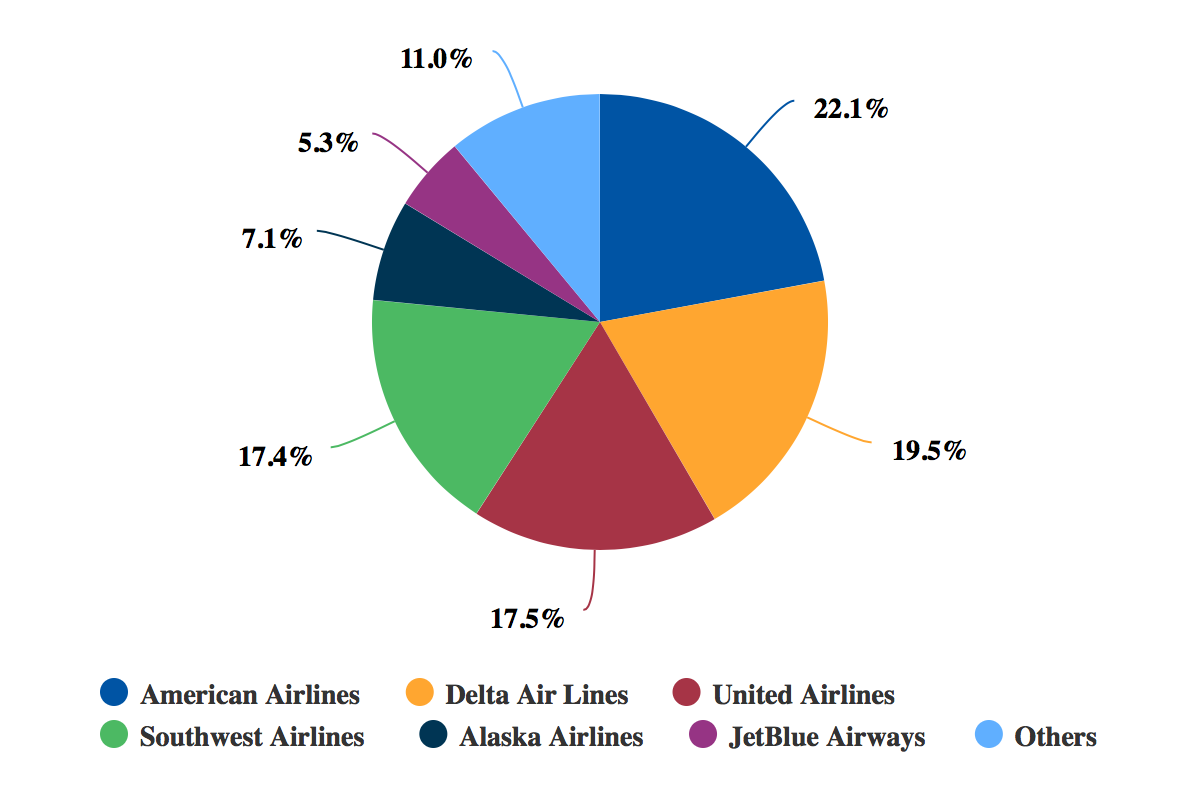
Hiện tại, máy bay mô hình này còn khá mới và chiếm tỷ lệ nhỏ trong các chuyến bay. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng trong giao thông sân bay có thể bị ảnh hưởng nếu việc tiếp đất của máy bay 737 MAX bị kéo dài hoặc việc giao hàng bị trì hoãn hoặc hủy bỏ.

Ba hãng hàng không lớn nhất toàn cầu của Mỹ chủ yếu tập trung vào việc tận dụng sức mạnh của các trung tâm của họ, nhưng Delta Air Lines cũng đã xây dựng một nhóm nhỏ hơn các thành phố tập trung trong vài năm qua: ở Raleigh/ Durham, Cincinnati (một trung tâm cũ) và Boston, thị trường chính của JetBlue.

Việc Delta Airlines tiếp tục xây dựng thị trường có thể chứng tỏ là một thách thức đối với JetBlue ở Boston, thành phố tập trung lớn nhất của hãng hàng không bằng cách khởi hành tần suất (kể từ cuối tháng 2-2019).

Năm 2019, ULCCs Spirit và Frontier của Hoa Kỳ đang thực hiện những nỗ lực mới tại thị trường Raleigh của Delta, sau khi thị phần của Frontier đạt gần 6% vào năm 2018.

**Hình 1: Thị phần ghế cung ứng (ASK) nội địa của các hãng hàng không của Mỹ tính đến cuối tháng 2 năm 2019**



Nguồn: Trung tâm hàng không (centreforaviation)

Trong vài năm qua, hãng United Airlines đã chọn tăng cường năng lực ở cấp độ cao hơn so với các công ty cùng ngành để tăng cường khả năng cạnh tranh tại thị trường Mỹ và đã tái lập các trung tâm tại Chicago OỉHare và Houston Intercontinental để tăng cường kết nối. Hãng hiện đang trong quá trình cải tổ trung tâm Denver của mình. Doanh thu hành khách nội địa tại thị trường Mỹ trong quí 4/2018 đã tăng 6% so với năm trước.

American Airlines năm nay đang trong quá trình chuyển đổi chín cổng chính tại trung tâm lớn nhất của mình - Dallas / Fort Worth - thành 15 cổng khu vực (theo Dallas Morning News) và đang bổ sung 100 chuyến bay hàng ngày từ sân bay. Một số hãng hàng không mới có các tuyến mới được lên kế hoạch từ DFW vào năm 2019 bao gồm Augusta, Georgia; Bakersfield, Burbank và Monterey (theo mùa), California; Yuma, Arizona; Gainesville, Florida; và Flagstaff, Arizona. American phục vụ nhiều tuyến đường đó - Yuma, Flagstaff, Monterey và Burbank - từ trung tâm của hãng tại Phoenix.

Tại sân bay quốc tế Charlotte Douglas, nơi người Mỹ có 90,5% thị phần ASKs trên toàn hệ thống, hãng hàng không này đã bổ sung bốn cổng vào gần cuối năm 2019. Năm 2019, Mỹ phải đối mặt với sự cạnh tranh mới từ ULCC Spirit Airlines tại Charlotte, một sân bay hiện chỉ có có dịch vụ ULCC từ Volaris của Mexico, nơi cung cấp các chuyến bay đến Guadalajara từ sân bay.

Spirit sẽ ra mắt các chuyến bay hàng ngày từ Charlotte đến BWI (được phục vụ bởi American và Tây Nam), Fort Lauderdale, (do American Airlines đảm nhiệm) Orlando International (do American Airlines và Frontier) và Newark (American Airlines và United Airlines). American Airlines sau đó đã tuyên bố rằng họ sẽ bổ sung thêm nhiều chuyến bay đến các điểm đến đó, cũng như Chicago, Los Angeles và New York JFK. Ngay cả khi Spirit dường như là mối đe dọa nhỏ đối với American Airlines tại Charlotte, American Airlines trước đây đã tuyên bố rằng Charlotte, Washington National và Dallas / Fort Worth tạo ra lợi nhuận cao hơn các trung tâm khác (bao gồm Phoenix, Philadelphia và Miami). Rõ ràng, American Airlines muốn đảm bảo tính toàn vẹn lợi nhuận của mình trong các trung tâm đó và đang uốn cong một số cơ bắp ở Charlotte khi Spirit gia nhập thị trường.

* 1. **Hàng hải và cảng biển**

Các cảng của Hoa Kỳ được theo dõi bởi Global Port Tracker đã xử lý 1,62 triệu đơn vị tương đương hai mươi feet (TEU) vào tháng 2/2019, tháng gần nhất có số liệu thực tế, giảm 14,3% so với tháng 1/2019 và giảm 14,3% so với cùng kỳ năm 2018. Tháng hai theo truyền thống là tháng có giao dịch thấp nhất trong năm vì nhà máy ở châu Á tạm nghỉ vào Tết Nguyên đán.

Lượng hàng hóa container tháng 3/2019 được chốt ở mức 1,63 triệu TEU (tăng 5,9% so với cùng năm trước), tháng 4 được dự báo là 1,75 triệu TEU (tăng 6,9%) và tháng 5 dự kiến ​​sẽ đạt 1,9 triệu TEU để tăng 4%. Tháng 6, tháng 7 và tháng 8 ở mức 1,89 triệu TEU, 1,96 triệu TEU và 1,97 triệu TEU, tăng lần lượt 2%, 2,9% và 4,3%. Nếu số tháng 8 đáp ứng kỳ vọng, lượng hàng hóa được xử lý sẽ ở mức cao nhất kể từ tháng 10 năm 2018, khi đạt 2 triệu TEU và lập kỷ lục mới, vì các nhà bán lẻ nhập khẩu hàng hóa trước khi thuế nhập khẩu tăng manh.

Nhập khẩu trong năm 2018 đã lập kỷ lục mới là 21,8 triệu TEU, tăng 6,2% so với năm 2017 trước đó là 20,5 triệu TEU. Nửa đầu năm 2019 dự kiến ​​sẽ có tổng cộng 10,7 triệu TEU, tăng 3,7% so với nửa đầu năm 2018.

Các cảng được khảo sát để đưa ra các thống kê trên bao gồm: Los Angeles / Long Beach, Oakland, Tacoma, Seattle, Houston, New York/New Jersey, Hampton Roads, Charleston, và Savannah, Miami, Jacksonville, và Fort Lauderdale, Port Everglades có trụ sở tại Fla.

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

Theo số liệu của Hiệp hội vận tải đường sắt Hoa Kỳ (AAR), tải trọng đường sắt đạt 957.144 toa xe trong tháng 3/2019, giảm 8,9%, so với tháng 3 năm 2018.

AAR cho biết bốn trong số 20 loại hàng hóa tải trọng mà hiệp hội này theo dõi đã đạt mức tăng hàng năm, bao gồm: dầu mỏ & sản phẩm dầu mỏ, tăng 8.290 toa hay 21,1%; xe cơ giới & phụ tùng, tăng 1.215 toa hay 1,8%; và khoáng sản phi kim loại, tăng 927 toa hay 6,3%.

Các mặt hàng đã giảm trong tháng 3 năm 2019 từ tháng 3 năm 2018 bao gồm: than đá, giảm 64.804 toa hay 19,1%; ngũ cốc, giảm 11.837 toa hay 12,6%; và đá nghiền, cát và sỏi, giảm 8,732 toa hay 9,1%.

Nếu không tính mặt hàng than than, tải trọng giảm 28.812 toa, tương đương 4,1%, vào tháng 3 năm 2019 từ tháng 3 năm 2018. Không tính than và ngũ cốc, tải trọng toa đã giảm 16.975 toa, tương đương 2,8%. Vận chuyển container và rơ moóc đa phương thức, ở mức 1.065.790 toa, giảm 1,5% so với tháng 3/2018.

Tính chung quí 1/2019, tải trọng toa hàng hóa của Hoa Kỳ ở mức 3.195.609 toa, giảm 3,1% so với cùng kỳ năm 2018.

Các đơn vị đa phương thức, ở mức 3.476.457 toa, giảm 0,6%, hoặc 19892 đơn vị.

Tải trọng xe lửa của Hoa Kỳ trong tuần kết thúc vào ngày 30 tháng 3 năm 2019 ở mức 241,906 toa, giảm 8,9% so với cùng kỳ năm trước và các đơn vị đa phương thức, ở mức 268,052 toa, giảm 0,4%.

1. **Dịch vụ kho, bãi**

Theo nghiên cứu gần đây của nhà môi giới bất động sản thương mại có trụ sở tại Chicago, JLL cho biết, thị trường cho hoạt động cho thuê siêu lớn (mega box) cho các kho hàng rộng hơn 1 triệu feet vuông, vẫn đang rất sôi động.

Thương mại điện tử hoặc các ngành liên quan đến logistics khác chứng kiến ​​hoạt động cho thuê nhiều nhất với các kho có quy mô 1 triệu feet vuông hoặc cao hơn vào năm 2018, với tám trong số 16 hợp đồng thuê cho các tài sản có quy mô này tập trung vào thương mại điện tử hoặc logistics. Tiếp theo là các nhà bán lẻ truyền thống, với ba hợp đồng thuê với quy mô đó.

Các lĩnh vực liên quan đến logistics vẫn chiếm khoảng 50% thị phần kho lớn trong năm và ở mức tương tự như năm 2016 và 2017. Thêm vào đó, các cơ sở nhỏ hơn, với quy mô dưới 500.000 feet vuông, đã chứng kiến ​​hoạt động cho thuê tăng mạnh nhất, mặc dù vẫn còn nhiều người thuê đang tiếp tục tìm kiếm không gian rộng lớn hơn. Hoạt động cho thuê trải đều giữa thị trường logistics cấp I và cấp II.

Trong khi những năm gần đây, thương mại điện tử và các ngành công nghiệp liên quan đến logistics khác đã chiếm hơn hoặc gần một nửa số hợp đồng cho thuê siêu lớn, lý do duy nhất có sự sụt giảm tỷ lệ cho thuê các kho siêu lớn trong năm 2018 là tỷ lệ các kho quy mô từ 500.000 feet vuông trở xuống tăng lên.

Người tiêu dùng đang tiếp tục mong đợi thời gian giao hàng nhanh hơn, thúc đẩy các công ty thương mại điện tử phải bố trí các kho hàng gần hơn với các khách hàng mục tiêu của mình. Các trung tâm phân phối hộp lớn đang giữ tất cả các hàng hóa và phục vụ mạng lưới giao hàng dặm cuối trong ngày một cách hiệu quả nhất cả về thời gian và chi phí. Đến lượt mình, các trung tâm nói chuyện đang phục vụ tất cả các khách hàng xung quanh, tại nhà, văn phòng hoặc bất cứ nơi nào họ nhận được các gói giao hàng thường sử dụng thuật toán tinh vi để xác định hàng hóa nào phổ biến nhất.

Các thị trường ven biển như San Francisco, New Jersey, Houston và Seattle đã báo cáo sự chậm lại trong hoạt động cho thuê, nhưng không do nhu cầu giảm mà do thiếu cơ hội để người thuê hoàn thành giao dịch. Một số chuyên gia thị trường cấp 1 thận trọng khi dự đoán về tình hình thị trường kho bãi trong năm 2019, bởi người thuê (thường là các chủ hàng) vẫn đang chờ vào kết quả đàm phán giữa Mỹ và Trung Quốc về các bất đồng thương mại. Nhu cầu về không gian có thể mang lại lợi ích cho một số thị trường cấp 2, nơi nhiều nhà kho vẫn tiếp tuucj được xây dựng và mức tăng tiền thuê được đánh giá là vừa phải.

Ngoài các kho truyền thống, các công ty thương mại điện tử có thể chuyển sang các loại không gian kho khác nhau, tức là chuyển đổi từ các tòa nhà phi công nghiệp và trung tâm phân phối đa tầng để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người tiêu dùng. Các công ty này luôn cần không gian, đặc biệt là trong bối cảnh cần tiết kiệm năng lượng, và các yêu cầu ngày càng cao về các công nghệ kho bãi và phân phối mới. Các kho mới cũng cần có chiều cao lớn để tối đa hóa lưu trữ. Các trung tâm phân phối mới sẽ phải đáp ứng các điều kiện trên để giải quyết tình trạng quá tải và kém hiệu quả trong chuỗi cung ứng.

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

Theo báo cáo của Businesswire (2019), doanh số cửa hàng bán lẻ tăng 3,4% trong năm 2018. Doanh số bán lẻ trực tuyến chiếm khoảng 9% tổng doanh số bán lẻ những năm gần đây, cho thấy tiềm năng to lớn của thị trường logistics phục vụ thương mại điện tử, đặc biệt là giao hàng dặm cuối.

Kho lạnh logistics phục vụ dặm cuối (người tiêu dùng cuối cùng) là một trong những lĩnh vực có nhu cầu cao nhất hiện nay do đòi hỏi ngày càng tăng của người tiêu dùng đối với các sản phẩm tươi. Ngành công nghiệp thương mại điện tử cũng tạo ra sự tăng trưởng lớn của doanh số hàng hóa dễ hỏng. Tỷ lệ bán hàng tạp hóa trực tuyến chiếm khoảng 2% và dự kiến ​​sẽ đạt 20% doanh số bán lẻ tạp hóa vào năm 2025. Nhu cầu ngày càng tăng cũng dẫn đến sự gia tăng của kho lạnh, được ước tính có giá trị 17,98 tỷ USD năm 2017.

Doanh số bán hàng tạp hóa trực tuyến của Mỹ đạt 14,2 tỷ USD vào năm 2017, dự kiến ​​sẽ đạt 30 tỷ USD vào năm 2021. Doanh số các sản phẩm thịt dự kiến ​​sẽ tăng 25-30% trong 5 năm tới, đạt 2,2 tỷ USD trong năm 2017. Dược phẩm và hoa cũng là những mặt hàng phổ biến trong chuỗi lạnh. Vào tháng 4 năm 2017, Walmart đã mua Parcel, một công ty khởi nghiệp giao hàng ở New York để giao hàng tạp hóa tươi và đông lạnh cho khách hàng ở thành phố New York.

Với sự tăng trưởng nhanh chóng, việc phân phối dặm cuối cùng cũng liên quan đến những thách thức về việc tăng hiệu quả và giảm chi phí bằng cách tối ưu hóa. Các công nghệ, như tự động hóa, robot, phân tích dữ liệu và Internet of Things (IoT) định hình lại cách thức các sản phẩm được các nhà bán lẻ phục vụ cho người tiêu dùng.

Vì người tiêu dùng đò hỏi sự minh bạch trong suốt quá trình thực hiện, các dịch vụ phần mềm cũng rất quan trọng trong việc cung cấp trải nghiệm khách hàng tốt hơn. Các công nghệ, như Blockchain dự kiến ​​sẽ thay đổi cách thức quản lý vận tải.

Ngoài ra, theo một nghiên cứu mới từ Tập đoàn Freedonia, nhu cầu về các vật chứa hóa hàng hóa thế hệ mới được dự báo sẽ tăng 2,3% mỗi năm cho đến năm 2023 lên 1,2 tỷ USD. Nhu cầu dự kiến sẽ đạt 20,2 triệu chiếc. Nghiên cứu chỉ ra mối quan tâm về tính bền vững sẽ hỗ trợ lợi nhuận khi các container có thể tái sử dụng để giảm chi phí và góp phần vào các nỗ lực bảo vệ môi trường.

Các kênh bán lẻ omni trở nên phổ biến hơn, thúc đẩy nhu cầu về xử lý đơn hàng trong các cửa hàng tạp hóa và bách hóa nơi nhân viên thực hiện các đơn đặt hàng trực tuyến bằng cách chọn các mặt hàng từ cửa hàng để giao hoặc nhận. Những địa điểm này thường sử dụng xe đẩy nhựa để phân loại hàng hóa.

Tuy nhiên, việc tái sử dụng các container xử lý vật liệu sẽ phù hợp hơn với xu hướng sản xuất tinh gọn, giúp các nhà sản xuất cắt giảm sản phẩm dư thừa, dẫn đến nhu cầu lưu trữ và đóng gói lô hàng thấp hơn.

Nhu cầu đối với tất cả các loại bao bì cứng cứng (thùng, hộp lớn, thùng xử lý vật liệu …) ở Mỹ được dự báo sẽ tăng 2,4% hàng năm lên 7,3 tỷ đô la vào năm 2023. Tăng trưởng sẽ được thúc đẩy chủ yếu nhờ tăng sản lượng hóa chất và dược phẩm. Hoạt động xây dựng sẽ thúc đẩy sản xuất sơn và các vật liệu xây dựng khác được đóng gói trong thùng, trống và các thùng chứa tương tự.