**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 5/2019**

**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](#_Toc10536344)

[***1.1.*** ***Thị trường logistics nói chung*** 2](#_Toc10536345)

[***1.2.*** ***Một số vấn đề kinh tế thương mại tác động đến hoạt động logistics của Hoa Kỳ trong tháng*** 3](#_Toc10536346)

[**2.** **Tình hình vận tải:** 4](#_Toc10536347)

[***2.1.*** ***Vận tải đường bộ:*** 4](#_Toc10536348)

[***2.2.*** ***Vận tải đường hàng không*** 9](#_Toc10536349)

[***2.3.*** ***Hàng hải và cảng biển*** 9](#_Toc10536350)

[***2.4.*** ***Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:*** 15](#_Toc10536351)

[**3.** **Dịch vụ kho, bãi, bao bì** 17](#_Toc10536352)

[**4.** **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:** 19](#_Toc10536353)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Tăng trưởng kinh tế toàn cầu đang chậm lại khi gần kết thúc nửa đầu năm 2019 do các chính sách kích thích tài khóa của Hoa Kỳ đang giảm dần. Tăng trưởng thương mại cũng đang giảm tốc, chính sách vĩ mô không chắc chắn và những thay đổi trong chuỗi cung ứng toàn cầu đang tác động rõ rệt đến ngành logistics Hoa Kỳ.

Sự gián đoạn trong thương mại quốc tế do căng thẳng thương mại giữa Mỹ và các nước đối tác lớn đang khiến một số chuỗi cung ứng thay đổi với sự dịch chuyển của nhiều nhà máy sản xuất và hệ thống kho bãi kèm theo. Biến động giá dầu, đặc biệt là trong tình trạng căng thẳng địa chính trị cũng là mối lo ngại đối với vận tải chi phí.

Vận chuyển đường biển tăng tháng thứ 2 liên tiếp, mặc dù mức tăng rất nhẹ. Tính chung 4 tháng tăng 2,9%, trong đó vận chuyển tàu container tăng 4,4%. Nhập khẩu của Mỹ từ Trung Quốc đang giảm tốc khi mức thuế mới được áp dụng, các mặt hàng giảm nhiều gồm có đồ nội thất, hóa chất, ô tô. Trong khi đó, nhập khẩu từ châu Á nói chung duy trì mức 5,9% trong 4 tháng 2019.

Vận tải bằng xe tải tăng nhẹ trong tháng 4/2019. Nhưng căng thẳng thương mại giữa Mỹ và Mexico sẽ gây ra những xáo trộn rất lớn cho dịch vụ xe tải trong thời gian tới, do xe tải xuyên biên giới hai nước sẽ bị ảnh hưởng lớn khi hàng rào thuế quan của Mỹ đối với hàng hóa từ Mexico gia tăng và phía Mexico cũng có các biện pháp trả đũa tương ứng.

Ở lĩnh vực giao nhận và bán lẻ, các chuyên gia thị trường cho rằng người tiêu dùng Mỹ sẽ phải thích nghi với điều kiện mới, theo đó họ phải chi trả phần tăng thêm trong giá hàng hóa nhập khẩu bị áp thuế. Ngoài ra, thói quen mua hàng tại các siêu thị hoặc thương mại điện tử sẽ thay đổi, khi luồng thương mại của Mỹ dịch chuyển khỏi Trung Quốc sang các thị trường khác.

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

Đồng Đôla Mỹ (USD( đã tăng khá nhiều kể từ đầu năm tới nay do căng thẳng thương mại Hoa Kỳ-Trung Quốc gia tăng và dòng tiền ồ ạt đổ vào đồng tiền này. Tính từ đầu năm đến nay, đồng Đô la Mỹ đã tăng tổng cộng khoảng 2% trong năm 2019.

Tỉ lệ thất nghiệp giảm xuống mức thấp kỷ lục 3,6% trong tháng 4/2019 (giảm so với 3,8% trong tháng 3). Tuy nhiên, chỉ số PMI ngành công nghiệp có dấu hiện tăng chậm lại trong tháng 4/2019, tiêu dùng tư nhân tăng thấp nhất trong vòng một năm, đầu tư kinh doanh không có biến động.

Xung đột thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc leo thang. Ngày 10/5/2018, Mỹ chính thức tăng thuế nhập khẩu bổ sung từ 10% lên 25% đối với 200 tỷ USD hàng hóa Trung Quốc và khởi động trình tự pháp lý để áp thuế 25% đối với thêm 300 tỷ USD mặt hàng nhập khẩu nữa từ Trung Quốc. Trung Quốc tuyên bố bắt đầu tăng mức thuế đối với 60 tỷ USD hàng hóa nhập khẩu từ Mỹ từ ngày 1/6/2019 với các mức 25%, 20% hoặc 10%; đồng thời giữ nguyên nhóm đã áp thuế 5% trước đây. Tiếp đó, ngày 15/5/2019, Tổng thống Mỹ Donald Trump đã ký sắc lệnh hành chính tuyên bố cấm các công ty Mỹ sử dụng các thiết bị nước ngoài gây nguy hại đến an ninh quốc gia, mở đường cho việc cô lập hãng công nghệ Huawei của Trung Quốc. Tuy nhiên, ngày 20/5/2019, Chính phủ Mỹ đã tạm hoãn thực thi lệnh cấm xuất khẩu công nghệ của Mỹ cho tập đoàn công nghệ Huawei của Trung Quốc cho tới giữa tháng 8 tới nhằm giảm thiểu những rắc rối gây ra cho khách hàng của hãng công nghệ này trên thế giới. Nhật Bản cũng đang cân nhắc thắt chặt xuất khẩu công nghệ tiên tiến ứng dụng robot và trí tuệ nhân tạo, trong bối cảnh Mỹ đã áp dụng những động thái tương tự với mục tiêu chủ yếu nhằm vào Trung Quốc.

WTO cảnh báo triển vọng thương mại toàn cầu sẽ tiếp tục đà đi xuống nếu xung đột thương mại Mỹ - Trung Quốc không có dấu hiệu hạ nhiệt và các nước thất bại trong việc điều chỉnh chính sách kinh tế vĩ mô nhằm đáp ứng với tình hình thế giới. Theo báo cáo Chỉ số triển vọng thương mại thế giới (WTOI) công bố ngày 20/5/2019, chỉ số về thương mại hàng hóa thế giới vẫn ở mức 96,3 thấp hơn mức cơ bản 100 và vẫn là mức thấp nhất kể từ năm 2010. Tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2019 dự báo sẽ chậm lại và chỉ đạt 3,44% (giảm so với mức dự báo trước đó 3,58% và mức tăng trưởng 3,83% của năm 2018) do tác động của cuộc chiến thương mại Mỹ-Trung.

 Doanh số bán ôtô ở Mỹ được dự báo sẽ đạt khoảng 1,56 triệu xe tổng cộng trong tháng Năm này, với [doanh số bán lẻ](https://www.vietnamplus.vn/tags/Doanh-s%e1%bb%91-b%c3%a1n-l%e1%ba%bb.vnp) ôtô mới ước tính giảm 3,1% xuống 1.226.800 xe. Giá ôtô tăng lên đã khiến nhu cầu tiêu thụ xe mới yếu đi, ảnh hưởng trực tiếp đến tâm lý của người tiêu dùng và "sức khỏe" nền kinh tế Mỹ.

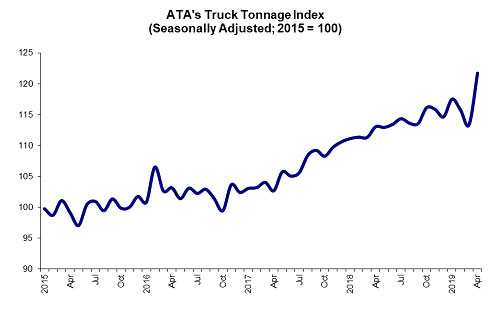
1. **Tình hình vận tải:**
   1. **Vận tải đường bộ:**

Theo số liệu của Hiệp hội Vận tải xe tải Mỹ (ATA), chỉ số trọng tải của dịch vụ xe tải điều chỉnh theo mùa (SA) đã tăng 7,4% trong tháng 4/2019 sau khi giảm 2% trong tháng 3/2019. Vào tháng 4/2019, chỉ số này bằng 121,8 (2015 = 100), cao hơn hẳn so với 113,4 trong tháng 3/2019.

Trọng tải xe tải trong tháng 4/2019 tăng là tín hiệu cho vận tải đường bộ. Trong khi trước đó, tháng hai và tháng ba là những tháng khó khăn do nhu cầu yếu, bằng chứng là trọng tải giảm 3,5% do thời tiết và các yếu tố khác, vì vậy một số lợi ích là một hiệu ứng bắt kịp. Ngoài ra, kỳ nghỉ lễ Phục sinh muộn hơn bình thường, đẩy cước vận chuyển tháng 3 sang tháng 4/2019.

So với tháng 4 năm 2018, chỉ số SA tăng 7,7%, mức tăng lớn nhất so với năm trước kể từ tháng 7/2018.

**Hình 1: Chỉ số trọng tải xe tải cho thuê của Hoa Kỳ**



*Nguồn: ATA*

Chỉ số ATA không được điều chỉnh theo mùa (NSA), đại diện cho sự thay đổi trọng tải thực sự được điều khiển bởi các đội tàu trước khi có bất kỳ sự điều chỉnh theo mùa nào ở mức 116.3 vào tháng 3/2019 (năm 2015=100) so với mức 105,5 của tháng 2/2019.

Vận tải đường bộ đóng vai trò là phong vũ biểu của nền kinh tế Hoa Kỳ, chiếm 70,2% trọng tải được vận chuyển bởi tất cả các phương thức vận tải hàng hóa nội địa, bao gồm cả hàng hóa sản xuất và bán lẻ.

Xe tải đã vận chuyển 10,77 tỷ tấn hàng hóa trong năm 2017. Các hãng vận tải đã thu được 700,1 tỷ USD, tương đương 79,3% tổng doanh thu từ tất cả các phương thức vận tải.

**Bảng 1: Doanh thu năm 2018 của tốp 25 hãng xe tải lớn nhất nước Mỹ (đã bao gồm cả phí nhiên liệu)**

| **STT** | **Hãng xe tải** | **Doanh thu năm 2017 (triệu USD)** | **Doanh thu năm 2018 (triệu USD)** | **2018 so 2017 (%)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | [Swift Transportation](https://www.swifttrans.com/) | 3.344 | 3,146 | -5,9 |
| 2 | [Schneider National](https://schneider.com/) | 2.457 | 2,675 | 8,9 |
| 3 | [J.B. Hunt Transport Services](https://www.jbhunt.com/) | 2.097 | 2,581 | 23,1 |
| 4 | [Landstar System\*](https://www.supplychain247.com/company/landstar) | 1.826 | 2,243 | 22,9 |
| 5 | [Prime\*\*](https://www.primefreight.com/) | 1.638 | 1,937 | 18,3 |
| 6 | [Werner Enterprises](http://www.werner.com/) | 1.609 | 1,853 | 15,2 |
| 7 | [CRST International](https://www.crst.com/) | 1.448 | 1,583 | 9,3 |
| 8 | [U.S. Xpress Enterprises](https://www.usxpress.com/) | 1.382 | 1,562 | 13,0 |
| 9 | [Daseke](https://www.daseke.com/) | 703 | 1,345 | 91,3 |
| 10 | [Crete Carrier Corp.](https://cretecarrier.com/) | 1.005 | 1,151 | 14,5 |
| 11 | [Knight Transportation](http://www.knighttrans.com/) | 906 | 1,144 | 26,2 |
| 12 | [Ryder Systems](https://ryder.com/) | 899 | 1,094 | 21,7 |
| 13 | [CR England](https://www.crengland.com/careers) | 894 | 1,094 | 21,7 |
| 14 | [Penske Logistics](https://www.penskelogistics.com/) | 697 | 919 | 31,9 |
| 15 | [Roadrunner Transportation](https://www.rrts.com/) | 902 | 914 | 1,4 |
| 16 | [Celadon Group\*\*](https://driveceladon.com/) | 856 | 762 | -11,0 |
| 17 | [Ruan Transportation Management Services](https://www.ruan.com/) | 764 | 813 | 6,4 |
| 18 | [Covenant Transportation Group](http://www.covenanttransport.com/) | 601 | 706 | 17,3 |
| 19 | [Western Express](https://www.westernexp.com/) | 566 | 695 | 22,8 |
| 20 | [Anderson Trucking Service](https://www.atsinc.com/) | 605 | 674 | 11,2 |
| 21 | [Stevens Transport](https://www.stevenstransport.com/) | 607 | 667 | 9,9 |
| 22 | [Cardinal Logistics](https://www.cardlog.com/) | 613 | 645 | 5,2 |
| 23 | [Heartland Express](https://www.heartlandexpress.com/) | 607 | 611 | ,6 |
| 24 | [Mercer Transportation\*](http://mercer-trans.com/) | 493 | 603 | 22,3 |
| 25 | [Marten Transport](https://www.marten.com/) | 547 | 599 | 9,5 |
| **Tổng 25 hãng xe tải đứng đầu** | | **28.066** | **31.923** | **13.7** |

Nguồn: Hiệp hội vận tải bằng xe tải Hoa Kỳ (ATA)

Vận chuyển LTL (Less than truckload – vận chuyển hàng lẻ bằng xe tải) và FTL (Full truckload – vận chuyển hàng đầy xe tải) chiếm hầu hết các loại hình lựa chọn vận chuyển bằng đường bộ tại Mỹ. Theo đó, vận chuyển LTL được sử dụng cho hàng hóa kích cỡ lớn nhưng không thể chứa đầy thùng hàng xe vận chuyển. LTL thường được sử dụng nhiều trong thương mại điện tử.

**Bảng 1: Doanh thu năm 2018 của tốp 25 hãng xe tải chở hàng lẻ (less than truck- LTL)**

| **STT** | **Hãng xe LTL** | **Doanh thu năm 2017 (triệu USD)** | **Doanh thu năm 2018 (triệu USD)** | **2018 so 2017 (%)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | [FedEx Freight](https://www.fedex.com/en-us/shipping/freight-services.html.html) | 6.343 | 7.352 | 15,9 |
| 2 | [Old Dominion Freight Line](https://www.odfl.com/) | 3.304 | 3.983 | 20,6 |
| 3 | [XPO Logistics](https://www.xpo.com/) | 3.641 | 3.830 | 5,2 |
| 4 | [YRC Freight](http://yrc.com/) | 3.033 | 3.153 | 4,0 |
| 5 | [Estes Express Lines](https://www.estes-express.com/) | 2.457 | 2.787 | 13,4 |
| 6 | [UPS Freight](https://www.upsfreight.com/) | 2.598 | 2.706 | 4,2 |
| 7 | [ABF Freight System](https://arcb.com/abf-freight) | 1.949 | 2.128 | 9,1 |
| 8 | [R+L Carriers](https://www.rlcarriers.com/) | 1.580 | 1.692 | 7,1 |
| 9 | [Saia Motor Freight Line](https://www.saia.com/) | 1.405 | 1.654 | 17,7 |
| 10 | [Southeastern Freight Lines](https://www.sefl.com/) | 1.116 | 1.237 | 10,8 |
| 11 | [Holland](http://www.hollandregional.com/) | 1.132 | 1.178 | 4,0 |
| 12 | [Averitt Express](https://www.averittexpress.com/) | 769 | 891 | 15,9 |
| 13 | [Central Transport International](http://www.centraltransportint.com/) | 754 | 825 | 9,4 |
| 14 | [Forward Air](https://www.forwardair.com/) | 656 | 748 | 14,0 |
| 15 | [Dayton Freight Lines](https://www.daytonfreight.com/) | 571 | 659 | 15,4 |
| 16 | [Pitt Ohio Transportation Group](https://www.supplychain247.com/company/pitt_ohio) | 556 | 659 | 10,7 |
| 17 | [AAA Cooper Transportation](http://www.aaacooper.com/) | 554 | 606 | 9,5 |
| 18 | [Roadrunner Transportation](https://www.rrts.com/) | 464 | 458 | -1,2 |
| 19 | [Reddaway](http://www.reddawayregional.com/) | 412 | 424 | 3,0 |
| 20 | [A. Duie Pyle](https://www.aduiepyle.com/) | 310 | 351 | 13,2 |
| 21 | [New England Motor Freight](http://www.nemf.com/) | 345 | 343 | -,6 |
| 22 | [New Penn Motor Express](https://www.newpenn.com/) | 281 | 293 | 4,4 |
| 23 | [Daylight Transport](https://www.dylt.com/) | 229 | 293 | 15,3 |
| 24 | [Central Freight Lines](http://www.centralfreight.com/) | 263 | 248 | -5,7 |
| 25 | [Oak Harbor Freight Lines](http://www.oakh.com/) | 208 | 226 | 8,7 |
| **Tổng 25 LTL** | | 34.928 | 38.650 | 10,7 |
| **Tổng thị trường LTL** | | 38,.611 | 42.636 | 10,4 |

Nguồn: Hiệp hội vận tải bằng xe tải Hoa Kỳ (ATA)

* 1. **Vận tải đường hàng không**

Theo số liệu thống kê của Hiệp hội hàng không thế giới (IATA), các hãng hàng không Bắc Mỹ đã chứng kiến nhu cầu tăng 0,1% trong tháng 4 năm 2019 so với cùng kỳ năm trước. FTK quốc tế đã giảm 0,8%. Mặc dù hoạt động kinh tế trong nước vững chắc, nhưng thương mại toàn cầu có thể sẽ tác động đến kết quả vận chuyển hàng không trong những tháng tới, đặc biệt là với sự leo thang gần đây trong căng thẳng thương mại Mỹ-Trung. Công suất tăng 2,5% so với cùng kỳ năm trước.

Các hãng hàng không châu Á-Thái Bình Dương chứng kiến nhu cầu về hợp đồng vận tải hàng không giảm 7,4% trong tháng 4 năm 2019 so với cùng kỳ năm 2018. Đây là tháng thứ sáu liên tiếp nhu cầu giảm trong khu vực, nơi khối lượng quốc tế giảm 8,1% so với mức của một năm trước. Là trung tâm sản xuất và lắp ráp chính của thế giới, hàng rào thuế quan mới nhất của Hoa Kỳ có thể sẽ tác động tiêu cực đến vận tải hàng không của khu vực này. Công suất giảm 0,1%.

* 1. **Hàng hải và cảng biển**

Tháng 4/2019, vận chuyển đường biển của Hoa Kỳ tăng tháng thứ 2 liên tiếp, sau khi sụt giảm trong tháng 2/2019-tháng sụt giảm đầu tiên sau 24 tháng tăng liên tục.

Cụ thể, số đơn hàng vận chuyển đường biển đạt 994.492 đơn vị, tăng 3,5% so với tháng 3/2019, tính chung 4 tháng đầu năm, đạt 3.893.067 đơn vị, tăng 2,9% so với cùng kỳ năm 2018, trong đó vận chuyển container tăng 4,4%.

Nhập khẩu từ Trung Quốc chỉ tăng 2% trong tháng 4/2019 so với cùng kỳ năm 2018, một dấu hiệu cho thấy tác động của cuộc chiến thuế quan giữa Mỹ và Trung Quốc. Trong khi đó, nhập khẩu của Mỹ từ châu Á tăng 5,9% và đặc biệt từ Việt Nam tăng 29,3%. Xu hướng dịch chuyển sản xuất từ Trung Quốc sang các nước châu Á khác để tránh thuế được cho là nguyên nhân chính, bên cạnh nguyên nhân chi phí lao động gia tăng và các hạn chế về sản xuất gây ô nhiễm và lãng phí tài nguyên của Trung Quốc.

Nhạp khẩu hàng nội thất từ Trung Quốc vào Mỹ đã giảm 2,2% do mức thuế 10% được áp lên hàng nhập khẩu từ Trung Quốc vào tháng 9/2018 và 25% từ 10/5/2019 và có khả năng sẽ tiếp tục sụt giảm do căng thẳng thương mại không có dấu hiệu giảm bớt. Các mặt hàng hóa chất cũng sụt giảm 11,9% về kim ngạch nhập khẩu vào Mỹ do phần lớn các đơn hàng bị áp thuế 25%. Tương tự, nhập khẩu ô tô từ Trung Quốc vào Mỹ giảm 12,7%.

Khu vực kinh tế cảng ven biển của Hoa Kỳ đã tạo ra 2,2 triệu việc làm trong năm 2018 khi hoạt động vận chuyển hàng hóa biển tạo ra khoảng 5,4 nghìn tỷ đô la

Theo báo cáo vừa được công bố về tác động kinh tế quốc gia của hệ thống cảng ven biển Hoa Kỳ năm 2018, các nhà quản lý hậu cần sẽ tiếp tục dựa vào sự kết hợp đa dạng của các cổng hàng hóa vận tải biển trong thời gian tới.

Martin Associates, một công ty tư vấn làm việc với Hiệp hội Cảng vụ Hoa Kỳ (AAPA), lưu ý trong báo cáo rằng, trong năm năm qua, các khoản thu thuế liên bang, tiểu bang và địa phương được tạo ra bởi doanh thu của nhà xuất khẩu và nhập khẩu hay các cảng đã tăng từ 321,1 tỷ đô la lên 378,1 tỷ đô la Mỹ, trong khi tiền lương cá nhân và tiêu dùng địa phương liên quan đến lĩnh vực cảng tăng từ 1,1 nghìn tỷ đô la lên 1,4 nghìn tỷ đô la. Hơn nữa, mức lương trung bình hàng năm của những người làm việc trực tiếp cho các doanh nghiệp liên quan đến cảng đã tăng từ 53.723 đô la Mỹ lên 62,800 đô la Mỹ, tăng 17%.

Năm 2018, xếp theo khối lượng hàng hóa nhập khẩu được xử lý thì cảng Los Angeles đứng đầu danh sách các cảng biển của Mỹ, chiếm 17,4% tổng lượng hàng hóa nhập khẩu qua các cảng biển . Vị trí này đã được duy trì từ năm 2017. Đứng thứ 2 và thứ 3 lần lượt là cảng Long Beach và cảng [Newark/New York](https://www.panynj.gov/port/).

Một số cảng có sự cải thiện trong bảng xếp hạng là cảng Seatle từ vị trí số 8 lên số 6, cảng Santiago…

**Bảng 1: Tốp 30 cảng biển của Mỹ về khối lượng nhập khẩu**

|  | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Cảng** | **Năm 2018** | | | | **Năm 2017** | |
| **STT** | Cảng | Khối lượng hàng xử lý (TEUs) | Tỷ trọng (%) | So 2017 (%) | Tăng trưởng trung bình 5 năm (%) | TEUs | Xếp hạng |
| **1** | [Los Angeles](https://www.portoflosangeles.org/) | 5.039.363 | 17,40% | 5,40% | 3,10% | 4.782.737 | 1 |
| **2** | [Long Beach](http://www.polb.com/) | 4.364.771 | 15,10% | 6,80% | 3,40% | 4.088.296 | 2 |
| **3** | [Newark/New York](https://www.panynj.gov/port/) | 4.196.372 | 14,50% | 12,80% | 6,40% | 3.718.607 | 3 |
| **4** | [Savannah](http://gaports.com/) | 2.223.628 | 7,70% | 10,80% | 8,90% | 2.006.610 | 4 |
| **5** | [Houston](https://porthouston.com/) | 1.811.737 | 6,30% | 6,00% | 5,50% | 1.709.831 | 5 |
| **6** | [Seattle](https://www.portseattle.org/) | 1.567.803 | 5,40% | 27,50% | 3,50% | 1.229.870 | 8 |
| **7** | [Norfolk](http://www.portofvirginia.com/facilities/norfolk-international-terminals-nit/) | 1.312.476 | 4,50% | 1,50% | 5,20% | 1.293.212 | 7 |
| **8** | [Tacoma](https://www.portoftacoma.com/) | 1.217.316 | 4,20% | -9,50% | -2,80% | 1.345.389 | 6 |
| **9** | [Charleston](http://www.scspa.com/) | 1.210.214 | 4,20% | 2,60% | 6,00% | 1.179.170 | 9 |
| **10** | [Oakland](https://www.portofoakland.com/?lang=en) | 1.070.642 | 3,70% | 9,40% | 1,80% | 978.597 | 10 |
| **11** | [Miami](https://www.miamidade.gov/portmiami/) | 750.801 | 2,60% | 20,80% | 6,20% | 621.481 | 12 |
| **12** | [Port Everglades](http://www.porteverglades.net/) | 728.461 | 2,50% | 2,00% | 3,70% | 714.199 | 11 |
| **13** | [Philadelphia](http://www.philaport.com/) | 526.056 | 1,80% | 12,10% | 23,60% | 469.109 | 14 |
| **14** | [Baltimore](http://mpa.maryland.gov/) | 508.802 | 1,80% | 8,10% | 8,30% | 470.479 | 13 |
| **15** | [New Orleans](https://www.portnola.com/) | 344.697 | 1,20% | 17,00% | 8,40% | 294.704 | 15 |
| **16** | [San Juan, PR](https://www.searates.com/port/san_juan_pr.htm) | 338.527 | 1,20% | 24,80% | 2,50% | 271.191 | 17 |
| **17** | [Jacksonville](https://www.jaxport.com/) | 266.226 | 0,90% | -3,70% | 4,10% | 276.319 | 16 |
| **18** | [Willmington, DE](https://www.portofwilmington.com/) | 196.994 | 0,70% | 3,40% | 2,90% | 190.508 | 18 |
| **19** | [Mobile](http://www.asdd.com/) | 174.430 | 0,60% | 10,80% | 6,10% | 157.497 | 19 |
| **20** | [Boston](https://www.massport.com/) | 162.221 | 0,60% | 10,00% | 9,80% | 147.441 | 21 |
| **21** | [West Palm Beach](https://www.portofpalmbeach.com/) | 161.183 | 0,60% | 9,20% | 2,90% | 147.652 | 20 |
| **22** | [Wilmington, NC](https://ncports.com/port-facilities/port-of-wilmington/) | 125.863 | 0,40% | 36,20% | 2,80% | 92.409 | 24 |
| **23** | [Chester, PA](https://www.pennterminals.com/) | 101.010 | 0,30% | -0,30% | 12,30% | 101.288 | 23 |
| **24** | [Gulfport, MI](http://shipmspa.com/) | 100.189 | 0,30% | -6,90% | -0,90% | 107.660 | 22 |
| **25** | [San Diego](https://www.portofsandiego.org/) | 69.067 | 0,20% | 9,50% | 7,20% | 63.094 | 26 |
| **26** | [Port Hueneme](https://www.portofhueneme.org/) | 68.098 | 0,20% | -1,00% | 7,20% | 68.810 | 25 |
| **27** | [Tampa](https://www.porttb.com/) | 50.450 | 0,20% | 33,90% | 17,20% | 37.686 | 28 |
| **28** | [Freeport, TX](http://www.portfreeport.com/) | 47.217 | 0,20% | -2,60% | -1,80% | 48.500 | 27 |
| **29** | [Honolulu](https://hidot.hawaii.gov/harbors/) | 37.449 | 0,10% | 18,80% | 8,50% | 31.518 | 30 |
| **30** | [Everett, WA](http://www.portofeverett.com/) | 33.726 | 0,10% | -2,50% | 1,80% | 34.607 | 29 |
| **Cả nước** |  | 28.939.514 |  | 7,80% | 4,50% | 26.839.589 |  |

*Nguồn: Panjiva*

Một báo cáo gần đây do Fitch Rating công bố cho thấy thuế quan tăng đang tác động đến thương mại hàng hóa song phương của Hoa Kỳ và Trung Quốc có thể dẫn đến giảm lưu lượng hàng hóa tại một số cảng của Hoa Kỳ. Tuy nhiên, họ hy vọng doanh thu không bị ảnh hưởng trong trung hạn, do các cảng có thể được bù đắp bởi giao dịch hàng hóa với các thị trường khác trên thế giới. Hơn nữa, các nhà điều hành cảng đã chuẩn bị sẵn các kịch bản để tìm kiếm các phân khúc mới.

Nhập khẩu hàng hóa, chiếm tỷ trọng lớn nhất tại nhiều cảng có tỷ lệ tiếp xúc với thương mại Trung Quốc cao hơn, đến quí 1/2019 vẫn chưa sụt giảm nhưng rủi ro về khối lượng hàng sẽ tăng lên nếu chủ nghĩa bảo hộ thương mại bị kéo dài.

Một số cảng đã báo cáo tác động lớn các cảng khác, đặc biệt khối lượng xuất khẩu của Hoa Kỳ được đo bằng các đơn vị tương đương 20 feet (TEUs) đã giảm.

Các cảng ở bờ biển phía tây, bờ đông và vịnh Mexico chịu tác động lớn và cho thấy sự chững lại hoặc suy giảm trong xuất khẩu hàng hóa, ngoài Cảng Houston, TX, do thuế quan được đưa ra vào tháng 1 năm 2018. Xu hướng này trở nên tồi tệ hơn từ nửa sau năm 2018 trở đi khi thuế quan bổ sung vào tháng 6 và tháng 9/2018.

Sự sụt giảm mạnh nhất xảy ra tại Cảng Virginia (VPA), Cảng Long Beach, Cảng Oakland, và trong những tháng gần đâyclà cảng Los Angeles (và Cảng vụ New York và New Jersey (PANYNJ) Tỷ lệ trống đang tăng gấp đôi, cho thấy cung vượt cầu, một phần do hiệu ứng các chủ hàng tái định vị container trở lại châu Á sau khi cú sốc thuế quan trong quý IV năm 2018 dẫn đến tắc nghẽn tại nhiều cảng bờ tây.

Trong các trường hợp của cả Cảng Long Beach và Cảng LA, các hợp đồng được bảo đảm dài hạn của cảng với hầu hết người thuê đều cung cấp một mức doanh thu, giúp doanh thu của cảng không bị tác động quá lớn bởi biến động khối lượng liên quan đến thương mại.

Trong trường hợp của Oakland và PANYNJ, các trái chủ được hưởng lợi từ các cam kết doanh thu đa dạng từ các bộ phận kinh doanh ngoài hoạt động cảng, cụ thể là hoạt động tại sân bay ở Oakland, và các tài sản tại sân bay, đường bộ, đường sắt, phà và bất động sản liên quan.

*Cảng Oakland tái khởi động dịch vụ đối với hàng rời (bulk shipping) sau 20 năm.*

Cảng Oakland gần đây đã thông báo khả năng sẽ cung cấp lại dịch vụ đối với hàng rời là cát và sỏi từ Canada. Hội đồng quản trị cảng cảng đã có các cuộc đàm phán với Eagle Rock Aggregates có trụ sở tại Vancouver về các hợp đồng dịch vụ hàng rời này.

Eagle Rock sẽ sử dụng kho bãi tại Oakland làm căn cứ để phân phối cát và sỏi cho các công trường xây dựng Vùng Vịnh. Công ty cho biết họ muốn một hợp đồng thuê 15 năm. Eagle Rock sẽ vận chuyển cát và sỏi từ British Columbia để sản xuất bê tông cho các nhà xây dựng Vùng Vịnh.

Oakland là một trong những cảng biển container bận rộn nhất ở Hoa Kỳ. Cảng đã xử lý tương đương 2,5 triệu container 20 feet vào năm ngoái. Nhưng cảng cho biết một thỏa thuận vận chuyển số lượng lớn sẽ cản trở hoạt động của container.

Cảng có gần 1.300 mẫu dành cho hàng container. Các không gian bên ngoài sử dụng cho các hoạt động liên quan đến container cũng như neo đậu cho tàu thuyền trong thời gian dài.

Oakland đã cách mạng hóa việc vận chuyển vào năm 1962 khi giới thiệu dịch vụ hàng hóa container đến Bờ Tây. Với việc container hóa, vận chuyển hàng hóa trước tiên được đưa vào các thùng thép 20 hoặc 40 feet trước khi xếp lên tàu.

Sau đó, Oakland đã ngừng trở hàng rời (bulk) vào năm 1999 khi thực hiện chiến lược Vision 2000, một chiến lược chở hàng hoàn toàn bằng container. Bây giờ cảng lại tái khởi động dịch vụ hàng rời mặc dù ở quy mô nhỏ.

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

Theo số liệu gần đây được cung cấp bởi Hiệp hội liên phương Bắc Mỹ (IANA), khối lượng đa phương thức vẫn giảm mạnh trong tháng 4/2019.

Tổng khối lượng tháng 4/2019 ở mức 1.506.210 đơn vị, tăng 0,2% so với cùng kỳ năm trước, nhưng giảm so với tháng trước. Số lượng rơ moóc một lần nữa chứng kiến sự sụt giảm mạnh nhất, giảm 13% xuống 102.349, sau khi giảm 12,1% hàng năm. Số lượng container nội địa, ở mức 614.225, giảm 4% và tất cả các phương tiện trong nước, ở mức 716.574, giảm 5,4%. Vận chuyển container quốc tế (ISO) là phân khúc duy nhất tăng, với mức tăng 6% hàng năm lên 789.636.

So với cùng kỳ năm trước tổng khối lượng đa phương trong 4 tháng đầu năm 2019 ở mức 5.983.960, đã giảm 1,1%. Rơ moóc đạt 438.576, giảm 7,3% và container nội đị, ở mức 2,436,163, giảm 4,1%. Phân khúc quốc tế tăng 2,4% lên 3.109.221.

Trong Báo cáo thống kê và xu hướng thị trường quý đầu tiên được phát hành gần đây, IANA cho biết phân khúc trailer và container nội địa sụt giảm là do công suất xe tải giảm. Vận tải đa phương thức gặp những khó khăn trong quý đầu tiên, do những thay đổi dịch vụ đường sắt như chuyển đổi các bánh xe thép sang bánh xe cao su, cũng như thay đổi lịch trình và loại bỏ một số làn đường.

Dự báo nửa sau năm 2019, phân khúc quốc tế ​​sẽ thấy sự cải thiện trong vài quý tới, với mức tăng được chốt ở mức 3% đến 4% trong cả năm 2019. Điều này được thúc đẩy bởi các thỏa thuận thương mại và thay đổi quy định nhiên liệu tàu hơi nước. Nhưng thị phần của các container Đông Á đến các cảng Bờ Đông cũng sẽ sụt giảm, trong khi đó khu vực Bờ Tây sẽ ưu tiên di chuyển bằng đường sắt. Hơn nữa, cuộc chiến thương mại với Trung Quốc sẽ tác động đáng kể đến hoạt động tại các cảng và vận tải đa phương thức kết nối với các cảng.

Phân khúc nội địa được dự báo là động lực tăng trưởng tốt mặc dfu quý đầu năm 2019 phân khúc xe kéo và container nội địa đã chậm lại. Phân khúc container nội địa dự kiến ​​sẽ tăng 3% đến 4% trong phần còn lại của năm 2019, và khó dự đoán hơn vì rất nhiều hoạt động của trailer bắt nguồn từ quyết định phục vụ các xe kéo, cũng như các quyết định của chủ hàng trong việc dùng xe kéo để thay thế container

***Ngành đường sắt Mỹ kêu gọi bỏ phiếu về Thỏa thuận Mỹ-Mexico-Canada***

Hiệp hội Đường sắt Hoa Kỳ (AAR) đã gửi thư cho Quốc hội Mỹ, kêu gọi họ phê chuẩn Thỏa thuận Hoa Kỳ-Mexico-Canada (USMCA). Thỏa thuận thương mại này đặc biệt quan trọng đối với ngành vận tải hàng hóa đường sắt vì thương mại tự do bao gồm vô số hàng hóa và mọi lĩnh vực của nền kinh tế. Thỏa thuận này sẽ đảm bảo sự chắc chắn của thị trường, kích thích đầu tư hơn nữa và nâng cao mức sống ở cả ba quốc gia.

Các tuyến đường sắt vận chuyển hàng hóa hỗ trợ các nỗ lực hiện đại hóa Hiệp định thương mại tự do Bắc Mỹ. Cụ thể, USMCA bao gồm các điều khoản thiết yếu liên quan đến thương mại điện tử và thương mại kỹ thuật số, cả hai đều giúp thúc đẩy các chuyến hàng đường sắt đa phương - một trong những lĩnh vực quan trọng của kinh doanh đường sắt.

Hàng hóa được vận chuyển bằng đường sắt bao gồm nhập khẩu và xuất khẩu các sản phẩm ô tô giữa các nhà máy ở hàng chục tiểu bang Hoa Kỳ, Canada và Mexico và hàng hóa nông nghiệp trị giá gần 43 tỷ đô la Mỹ. Dựa trên các ước tính thận trọng, thương mại quốc tế chiếm ít nhất 35% doanh thu đường sắt vận chuyển hàng hóa của Hoa Kỳ (26,4 tỷ trên tổng số 75,1 tỷ đô la Mỹ); 27% trọng tải đường sắt của Hoa Kỳ (511 triệu tấn trong số 1,88 tỷ tấn); và 42% của tải trọng xe và các đơn vị đa phương thức (13,4 triệu đơn vị trong số 32,2 triệu đơn vị).

Thương mại quốc tế mạnh lên sẽ giúp lao động trong ngành đường sắt Mỹ có lương cao hơn, trung bình 125.400 đô la mỗi năm. Khoảng 50.000 công việc được tạo ra trong ngành đường sắt, với trị giá hơn 5,5 tỷ đô la tiền lương và lợi ích hàng năm, phụ thuộc trực tiếp vào thương mại quốc tế.

1. **Dịch vụ kho, bãi, bao bì**

*UPS mở trung tâm logistics siêu lớn tại Louisville Kentucky*

Tập đoàn logistics của Hoa Kỳ- UPS quyết định tăng hơn gấp ba lần kích thước trung tâm phân loại và phân phối tại Louisville Kentucky, gần gấp đôi công suất sắp xếp gói hàng tại cơ sở.

Việc mở rộng nhiều giai đoạn của cơ sở phân loại và phân phối gói mặt đất Louisville Cent Years tăng lên hơn 92.900 m2. Các gói dịch vụ chuyển phát nhanh được chuyển đến trung tâm hàng không thế giới gần nhất của UPS tại Sân bay quốc tế Louisville Muhammad Ali (SDF).

**Hình 3: Siêu trung tâm phân phối của UPS tại Louisville Kentucky**



Siêu trung tâm Louisville có vị trí chiến lược gần trung tâm hàng không UPS World Air tại Sân bay quốc tế Louisville hỗ trợ các dịch vụ chuyển phát nhanh dặm cuối như UPS Next Day Air và UPS eFulfillment mà nhiều công ty thương mại điện tử yêu cầut. Trung tâm có thể đưa các gói hàng vào các hoạt động hàng không của UPS vào lúc 1:30 sáng để giao hàng trên toàn quốc cùng ngày.

Trung tâm phân phối mở rộng của UPS có thể xử lý khoảng 85.000 gói mỗi giờ thông qua gần 40 km băng tải sử dụng thiết bị xử lý tự động cao. Các đường hầm giải mã nhãn laser sáu mặt sẽ nhanh chóng nắm bắt thông tin gói từ nhãn địa chỉ.

Các ứng dụng dán nhãn tốc độ cao sẽ đặt 'nhãn thông minh' của UPS lên các gói hàng với tốc độ ba giây mỗi gói, cung cấp hướng dẫn nhân viên của UPS để định tuyến thích hợp và tải vào các xe kéo đang chờ đến các điểm đến trên toàn quốc hoặc vào các phương tiện giao hàng trọn gói đi đến khu vực Louisvile phục vụ doanh nghiệp và người dân.

Các trung tâm của Super Super Các trung tâm như thế kỷ Tăng tốc độ và tính linh hoạt của các gói hàng di chuyển qua mạng lưới hậu cần thông minh toàn cầu của UPS. Họ cũng có khả năng xử lý gói cao hơn đáng kể so với hầu hết các cơ sở hoạt động gói khác.

Dự án mở rộng trung tâm Louisville là một phần trong kế hoạch đầu tư nhiều năm của UPS nhằm hiện đại hóa và mở rộng mạng lưới toàn cầu của công ty, bao gồm thêm một số cơ sở mới và mua lại máy bay chở hàng mới.

Vào tháng 11 năm 2018, UPS cũng đã mở một cơ sở giao hàng trọn gói mới ở Richwood, Kentucky để phục vụ nhu cầu kinh doanh và dân cư đang phát triển nhanh chóng ở khu vực xung quanh bao gồm Cincinnati, Ohio.

Cả hai cơ sở đều sử dụng phần mềm lập kế hoạch mạng độc quyền của UPS, tích hợp các hoạt động trên không và trên mặt đất của UPS trên toàn Hoa Kỳ và trên toàn cầu. Công nghệ này cho phép UPS quản lý hiệu quả hơn các đột biến về khối lượng vận chuyển và thời tiết khắc nghiệt.

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

*Amazon tiến xa hơn vào không gian hậu cần với môi giới vận chuyển hàng hóa*

Amazon tiến xa hơn trong dịch vụ với việc ra mắt trang Freight.amazon.com, một trang web môi giới vận chuyển hàng hóa kỹ thuật số tại thị trường nội địa Mỹ.

Dịch vụ vận chuyển hàng hóa trực tuyến giúp Amazon quản lý tốt hơn mạng lưới vận chuyển hiện có của mình và đẩy nhanh quá trình khớp hàng hóa, vốn vẫn không hiệu quả với hầu hết các công việc vẫn được xử lý qua điện thoại hoặc qua fax.

Mặc dù không cung cấp năng lực cho các phương tiện của mình như một phần của nền tảng, Amazon đang môi giới truy cập vào các đối tác vận tải trên mạng của mình.

Thị trường môi giới vận tải hàng hóa của Mỹ trị giá khoảng 72 tỷ USD vào năm 2017. Dịch vụ mới của Amazon cạnh tranh trực tiếp với các nhà môi giới kỳ cựu như C.H. Robinson và XPO Logistics, cũng như những người mới nổi như Uber Freight.

**Hình 4: Dịch vụ vận chuyển hàng hóa của Amazon**



Uber Freight - một dịch vụ môi giới vận chuyển hàng hóa tương tự - chính thức ra mắt tại Mỹ vào năm 2017 và tạo ra doanh thu hơn 125 triệu USD trong quý trước theo hồ sơ pháp lý gần đây của hãng.

Các nhà phân tích cho rằng động thái của Amazon sẽ có khả năng gây chấn động lớn cho ngành môi giới vận tải hàng hóa của Mỹ vì công ty thương mại điện tử lớn nhất thế giới này có sẵn các nguồn lực để đưa ra mức giá thấp hơn 30% so với hiện tại. Các chủ hàng cũng có thể tìm thấy một khuyến khích bổ sung để tham gia nền tảng nếu họ đang làm việc với bộ phận thương mại điện tử cốt lõi của Amazon.

Theo trang web của mình, Amazon đang cung cấp dịch vụ Truy cập vào dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khô đầy đủ 53 feet ở New York, New Jersey, Pennsylvania, Connecticut và Maryland.