**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 7/2018**

**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](#_Toc519253032)**

[**2. Tình hình vận tải: 3**](#_Toc519253033)

[***2.1.* *Tình hình chung* 3**](#_Toc519253034)

[***2.2.* *Vận tải đường bộ:* 4**](#_Toc519253035)

[***2.3.* *Vận tải đường hàng không* 4**](#_Toc519253036)

[***2.4.* *Hàng hải và cảng biển* 6**](#_Toc519253037)

[***2.5.* *Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:* 9**](#_Toc519253038)

[**3. Kho bãi 10**](#_Toc519253039)

[**4. Hoạt động giao nhận và thương mại điện tử: 12**](#_Toc519253040)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung:**

Theo thông báo từ Bộ Thương mại Hoa Kỳ ngày 27/7/2018, GDP quý II/2018 của nước này tăng trưởng 4,1% so với cùng kỳ năm trước và tăng 2,2% so với quý trước đó. Nền kinh tế Mỹ đang cho thấy những dấu hiệu tích cực: tỷ lệ thất nghiệp gần mức thấp nhất trong 18 năm, các xí nghiệp nhận nhiều đơn hàng hơn và xuất khẩu tăng đáng kể.

Ở góc độ thương mại, trong 6 tháng đầu năm 2018, thâm hụt thương mại Mỹ đã tăng lên 291 tỷ USD, cao hơn so với mức 272 tỷ USD trong cùng kỳ năm ngoái. Cuộc chiến thương mại giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc tiếp tục diễn biến phức tạp và đến nay vẫn chưa có những đánh giá toàn diện về tác động của nó đến các nền kinh tế nói chung và đến hoạt động logistics nói riêng. Tuy nhiên, theo thống kê của Bộ Thương mại Mỹ, kim ngạch xuất khẩu Mỹ giảm 0.6% xuống còn 213.8 tỷ USD trong 1 tháng sau khi chạm mức cao kỷ lục. Mức giảm mạnh nhất là ở các nhóm hàng xe hơi, xe tải mới, thuốc và máy bay. Do hàng rào thuế quan lên thép và nhôm nên kim ngạch nhập khẩu của hai kim loại này vào Hoa Kỳ đã giảm mạnh trong tháng 6/2018.

Trong khi đó chỉ tiêu phản ánh “sức khỏe” của ngành logistics là mức độ tuyển dụng mới nhằm mở rộng dịch vụ cung cấp lại cho thấy những tín hiệu khả quan. Theo số liệu sơ bộ Bộ Lao động Hoa Kỳ, nhu cầu tuyển dụng trong lĩnh vực giao nhận, kho vận, đang tăng lên do thương mại điện tử và giao hàng tận nhà mua hàng trực tuyến. Đây là tháng thứ 18 liên tiếp tuyển dụng mới trong lĩnh vực logistics tăng (bao gồm cả hoạt động vận chuyển bưu kiện). Tính chung ngành này đã tuyển dụng thêm 15.600 việc làm trong tháng 7/2018, cao hơn mức tăng trưởng việc làm trung bình của cả nền kinh tế.

Các kho hàng và công ty dịch vụ kho hàng đã mở rộng và tạo thêm 3.600 việc làm vào tháng 7/2018. Các công ty vận tải đã thuê 4.400 công nhân trong tháng 7/2018.

Nhiều công ty logistics đã báo cáo thu nhập gần như kỷ lục, và các công ty cho biết họ đang phải điều chỉnh để theo kịp với nhu cầu vận chuyển tăng trong bối cảnh thị trường vận chuyển hàng hóa mạnh nhất trong những năm qua.

Các công ty vận tải cũng đã thông báo về việc tăng lương trong năm nay, và các chuyên gia trong ngành cho biết có thể là cần khoảng vài tháng để thị trường lao động và chuỗi cung ứng thích nghi được với những thay đổi này.

Báo cáo về sự dịch chuyển hoạt động sản xuất công nghiệp quay lại Hoa Kỳ cho thấy các chính sách thúc đẩy thương mại nội địa của chính phủ Mỹ sẽ vẫn còn khó khăn khi các nhà sản xuất điều chỉnh chuỗi cung ứng của họ trong một môi trường thương mại mới. Năm ngoái, nhập khẩu từ 14 quốc gia có chi phí thấp nhất ở Châu Á tăng 8% lên 751 tỷ USD trong khi sản xuất trong nước tăng 5,6% lên hơn 6 nghìn tỷ USD.

Các công ty vận tải đang hy vọng thị trường vận chuyển hàng hóa mạnh mẽ trong bối cảnh nền tảng tài chính dài hạn mạnh mẽ hơn. Những nỗ đầu tư vào thiết bị mới và khả năng dự báo nhu cầu vận tải sẽ giúp họ có lợi thế hơn trong đàm phán với các chủ hàng. Thậm chí một số công ty vận tải đang phải từ chối các đơn hàng do thiếu xe tải và lái xe tải.

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

Theo báo cáo Tổng quan ngành vận tải do Cơ quan thống kê quốc gia Hoa Kỳ cập nhật cuối tháng 7/2018, ngành vận tải nước ngày hiện đóng góp khoảng 3,9% GDP, trị giá khoảng 740 tỷ USD, bao gồm cả vận tải nội bộ và vận tải dịch vụ.

Lĩnh vực bán buôn và bán lẻ hiện sử dụng dịch vụ vận tải nhiều nhất (được đo bằng số lượng phương tiện giao thông cần thiết để sản xuất một đô la sản lượng trong lĩnh vực này).

Giá cước vận chuyển và mức chi tiêu trong quý II/2018 vẫn nằm trên quỹ đạo tăng. Chỉ số National Shipment Index đạt 138,7 trong quí II/2018 (năm 2011 = 110,1), lập mức kỷ lục mới và tăng 1,2% so với quý đầu tiên và tăng 7,8% so với cùng kỳ năm trước

Ngoài ra chỉ số thanh toán hàng hóa vận chuyển (U.S. Bank Freight Payment Index) của Hoa Kỳ, một trong những chỉ tiêu phản ánh tình hình vận chuyển, giao dịch hàng hóa của nước này dựa trên các thanh toán thực tế qua hệ thống ngân hàng của Mỹ, cho thấy mức tăng khả quan từ quí IV/2017 đến nay.

* 1. **Vận tải đường bộ:**

Đơn đặt hàng cho xe tải hạng nặng đạt mức cao kỷ lục vào tháng 7/2018, mặc dù nếu theo yếu tố mùa vụ thì đây là tháng mua hàng thiết bị chậm nhất.

Các công ty vận tải đường bộ đã đặt hàng 52.400 xe tải loại 8 được sử dụng cho các tuyến đường khu vực và đường dài, gần gấp ba đơn đặt hàng cùng kỳ năm ngoái và tăng 24% so với số lượng đặt hàng của tháng 6/2018.

Thị trường vận tải đường bộ của Hoa Kỳ ở trong tình trạng thiếu hụt lái xe, khiến nguồn cung bị gián đoạn cục bộ và chi phí vận tải có xu hướng tăng lên. Ngành này không thu hút được những người lái xe mới và dự đoán sẽ bị thiếu hụt bởi hơn 100.000 tài xế vào năm 2022. Các công ty logistics lớn như Drayage, OTR và LTL sẽ bị ảnh hưởng nhiều nhất.

Ngoài ra, cước vận chuyển xe tải đang tăng do giá nhiên liệu tăng cũng là một thách thức lớn. Tính đến ngày 01/4/2018, quy định về ELD liên bang đang được thực thi đầy đủ trên khắp Hoa Kỳ nên nhiều lái xe và các công ty từ chối vận chuyển các chuyến dài hơn 100 dặm để tránh các quy định về ELD. Các tuyến đường tầm trung (tầm 140+ dặm) cũng bị ảnh hưởng, vì hiện nay người lái xe không thể thực hiện hai chuyến đi hoàn chỉnh trong một ngày.

Khoảng 58% số chủ hàng và các công ty vận chuyển được khảo sát bởi Morgan Stanley mới đây cho rằng cước phí vận chuyển đường bộ có thể tăng 10% trong năm nay.

Các đơn đặt hàng trong lĩnh vực vận tải đường bộ tăng lên do hoạt động sản xuất và các yếu tố nền tảng của nền kinh tế Mỹ hiện khá mạnh, thúc đẩy giá cước vận tải đường bộ tăng. Một số nhà bán lẻ, nhà phân phối hàng tiêu dùng và các nhà sản xuất trong báo cáo thu nhập hàng quý gần đây đã cho rằng giá vận chuyển cao là nguyên nhân khiến hoạt động vận chuyển hàng hóa của họ gặp khó khăn và lợi nhuận giảm.

Các công ty vận tải tin tưởng nhu cầu sẽ vẫn cao trong suốt mùa vận chuyển cao điểm và các tháng còn lại của năm.

Tại một số thị trường nhất định, tình trạng thiếu tải trọng xe tải có thể dẫn đến tình trạng dồn ứ các container đang cần được bốc dỡ. Điều này sẽ làm tăng khoản phí bảo hiểm bổ sung và phí tổn. Một số cảng và đường ray sẽ bị ảnh hưởng lớn.

* 1. **Vận tải đường hàng không**

Trong khi khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không tiếp tục tăng, các công ty vận tải hiện đang cân nhắc việc bổ sung các máy bay chở hàng lớn hơn tại một số tuyến có mức độ vận chuyển cao (các tuyến bận rộn).

Các hãng sản xuất máy bay cũng buộc phải điều chỉnh để phù hợp với thị trường hàng không đầy lạc quan.

Hãng Boeing và các nhà sản xuất máy bay khác đang tăng cường sản xuất để đáp ứng nhu cầu dự kiến ​​trong những năm tới cho các nhà tích hợp lớn. Ví dụ, hãng FedEx Express - hãng vận chuyển hàng hóa hàng không lớn nhất thế giới - gần đây đã công bố một đơn đặt hàng mới cho 12 767 chuyên cơ vận tải và hàng chục 777 chuyên cơ vận tải khác trong quá trình hiện đại hóa đội tàu của mình với máy bay hiệu quả hơn và ít khí thải hơn.

Theo đại diện của hãng Boeing, với chuyên cơ vận tải 777, FedEx đã có thể kết nối châu Á với trung tâm tại Memphis, Tenn., Nhờ không ngừng trong nỗ lực giảm thời gian vận chuyển xuống còn ba tiếng đồng hồ, FedEx có thể cung cấp các dịch vụ giao hàng trong ngày mà vẫn đảm bảo giao hàng đúng giờ.

Đầu năm nay, hãng UPS đã mua bốn chuyên cơ vận tải Boeing để bắt kịp với nhu cầu ngày càng tăng và tận dụng lợi thế của việc cắt giảm thuế thu nhập doanh nghiệp của Mỹ để đầu tư cho mở rộng kinh doanh. Trong khi đó, hãng DHL đã đưa một chuyên cơ vận tải Boeing chuyển đổi từ 767-300ER vào sử dụng.

Các chuyên cơ vận tải được Boeing chuyển đổi vận chuyển hàng hóa mật độ cao trên các tuyến đường dài, cũng như hàng hóa thương mại điện tử trên các tuyến đường trong nước và khu vực.

Trong khi đó, các công ty chủ hàng đã nghiên cứu khả năng đáp ứng của các sân bay phù hợp với sự phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới.

Trong bối cảnh đó, các chuyên gia cho rằng các sân bay tại Hoa Kỳ sẽ đứng trước các áp lực lớn về đổi mới để bắt kịp xu hướng. Theo nhận định của các chuyên gia, các sân bay trung tâm lớn như Los Angeles, San Francisco, Atlanta và Dallas vẫn dẫn đầu về mức độ luân chuyển hàng hóa. Nhưng những sân bay nội địa nhỏ hơn cũng sẽ tham gia nhiều hơn vào chuỗi dịch vụ logistics ngành hàng không, bởi sự linh hoạt và phù hợp với thương mại điện tử nội địa.

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

 Những thay đổi trong môi trường kinh doanh và dịch vụ logistics buộc các chủ hàng áp dụng các chiến lược chuỗi cung ứng mới và thích nghi với áp lực thị trường đa dạng và biến đổi.

Các cảng biển cũng đang thích nghi để thành công trong thị trường thay đổi ngày nay và những thách thức liên quan đến việc tăng nhanh chóng số lượng tàu container.

Trong bối cảnh thương mại điện tử toàn cầu mở rộng làm thay đổi các phương thức mua bán truyền thống, sự lựa chọn của các chủ hàng sẽ làm thay đổi các hoạt động của trung tâm phân phối (DC) và các cảng mà họ chọn để luân chuyển hàng sẽ tác động rất lớn đến lợi nhuận.

Kể từ khi hồi phục từ cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu, khối lượng container nội địa được nhập vào Hoa Kỳ bởi các nhà nhập khẩu hàng đầu Bắc Mỹ (Đông Á, Đông Nam Á, Bắc Âu, Địa Trung Hải, Trung Mỹ, Nam Mỹ, Ấn Độ) tăng 4,2%).

Mối quan hệ giữa tổng khối lượng container và GDP thực tế có tính chất tuyến tính và tương quan cao. Điều này có nghĩa là mỗi đơn vị tăng trưởng GDP thực tế có liên quan với một số lượng container không đổi, được chứng minh qua xu hướng phát triển của thương mại trong 30 năm qua.

* + 1. Tình hình một số cảng biển:

***Tổ hợp cảng Los Angeles/Long Beach (LA/LB)***

Với mức tăng trưởng 7,4% về khối lượng hàng hóa trong năm 2017, tổ hợp cảng LA / LB không dự kiến ​​sẽ giành được thị phần lớn trong dài hạn, nhưng hiện đang là khu cảng lớn nhất ở Bắc Mỹ. Lợi thế của LA / LB là thị phần trên những thị trường nội địa rộng lớn.

Quy mô của thị trường Nam California sẽ đủ để thu hút một tỷ lệ lớn tàu vận chuyển nội địa đầu tiên trên các tuyến châu Á ghé Bờ biển Thái Bình Dương, cảng nội địa LA / LB kéo dài đến tận đất liền và bao gồm Las Vegas, Salt Lake City, Denver, Phoenix, Tucson, Albuquerque và El Paso.

Tổ hợp cảng LA / LB cũng kết nối với mạng lưới đường sắt phát triển tốt và đây là một lợi thế cạnh tranh quan trọng. Các tàu lớn nhất cập khu cảng này có sức tải danh nghĩa khoảng 14.400 TEU.

Theo đánh giá của các chuyên gia, sức ép cạnh tranh đối với tổ hợp cảng LA / LB là sự mở rộng của cảng Prince Rupert, cạnh tranh cho khối lượng đa phương thức đến Trung Tây Hoa Kỳ, Kênh đào Panama đã thay đổi kinh tế vận tải biển. Ngoài ra, các luồng nhập khẩu hàng hóa vào khu vực Dallas / Fort Worth có xu hướng thông qua Cảng Houston.

***Cảng Houston***

Dallas và Fort Worth là hai trong số năm thành phố phát triển nhanh nhất ở Bắc Mỹ. Điều này, kết hợp với việc mở rộng kênh đào Panama, đã giúp Cảng Houston tăng trưởng nhanh chóng khi các nhà nhập khẩu hàng Châu Á đang ngày càng lựa chọn tuyến qua Houston. Các tàu lớn nhất cập cảng Houston có sức tải khoảng 8.500 TEU. Khối lượng hàng hóa qua Houstan tăng 21,6% trong năm 2017.

***Cảng Savannah***

Savannah là một trong những cảng container tăng trưởng nhanh nhất trong những năm gần đây (khối lượng hàng hóa qua cảng tăng 13,7% trong năm 2017) và là cảng container lớn nhất ở Nam Đại Tây Dương.

 Savannah là cảng đầu tiên trong nước được gọi là trên nhiều tuyến châu Á gọi là Nam Đại Tây Dương, và thậm chí trên một số dịch vụ còn gọi là các cảng Bắc Đại Tây Dương.

Cảng Savannah có đường sắt (CSX và Norfolk Southern) và đường bộ đến Atlanta, Nashville, Charlotte, Birmingham và Chattanooga. Khu vực tàu điện ngầm Atlanta lớn thứ bảy trong cả nước, và Nashville là thành phố phát triển nhanh thứ bảy ở Mỹ, Charlotte cũng là thành phố có 20 thành phố phát triển nhanh nhất. Các tàu lớn nhất hiện đang gọi Savannah có sức tải danh nghĩa khoảng 14.400 TEU, và điều này cũng tương tự đối với cả Charleston và New York.

***Cảng Charleston, mức tăng trưởng năm 2017 đạt 8,1%.***

Về sản lượng, cảng Charleston có quy mô bằng một nửacảng Savannah, nhưng cũng giống như Savannah, Charleston có đường sắt và đường bộ dễ tiếp cận với khu vực dân số lớn sống dọc theo hành lang I-84 từ Atlanta đến Raleigh-Durham.

Cảng Charleston đã bắt đầu xây dựng trên một nhà ga container mới, dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2020. Về lâu dài, cảng Charleston để chiếm phần lớn khối lượng hàng hóa vận chuyển theo tuyến Đại Tây Dương vùng

***Cảng New York / New Jersey (PANYNJ)***

PANYNJ là khu cảng lớn thứ hai ở Bắc Mỹ (phía sau LA / LB), do cảng có thị trường nội địa lớn nhất trên Bờ biển Đại Tây Dương. Cầu cảng được nâng ừ 151 feet lên 215 feet vào giữa năm 2017 cho phép tất cả nhưng các tàu container lớn nhất điều hướng kênh để cập APMT, PNCT, Maher, và GCT New York

PANYNJ cũng đang đầu tư cải tiến khả năng vận tải đa phương thức để nâng cao vị thế cạnh tranh trước các đối thủ cạnh tranh Bắc Đại Tây Dương. Điều này là rất cần thiết bởi PANYNJ đang đứng trước những thách thức khi tình trạng tắc nghẽn hàng hóa tại cảng và trong vận chuyển hàng hóa nội địa qua khu vực đô thị lớn nhất ở Bắc Mỹ khiến sức hấp dẫn của cảng này giảm sút.

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

Theo số liệu của Hiệp hội Đường sắt Hoa Kỳ (AAR), khối lượng vận tải đường sắt và khối lượng liên phương thức của Hoa Kỳ tiếp tục tăng trong tháng 7/2018.

Vận tải đường sắt tăng 3,5%, tương đương 35,208 toa xe, lên 1.048.293 toa xe. Mười lăm trong số 20 loại hàng hóa chở hàng mà các tuyến đường AAR thấy tăng hàng năm trong tháng 7/2018, bao gồm: ngũ cốc, tăng 12.066 xe hay 14,7%; xăng dầu và các sản phẩm dầu mỏ, tăng 9,661 xe tải hay 27%; và hóa chất, tăng 5.649 xe tải hay 4,6%. Các hàng hóa có khối lượng vận chuyển giảm so với cùng kỳ năm 2017 gồm: than, giảm 9.313 xe tải hay 2,7%; khoáng sản phi kim loại, giảm 2.917 xe tải hay 15,6%; và quặng kim loại, giảm 592 xe tải hay 2,3%.

Về vận tải đa phương thức, các toa moóc và container tăng 6,9%, tương đương 71.782 chiếc, lên 1.108,142 chiếc.

Còn theo báo cáo quý của Hiệp hội Intermodal của Bắc Mỹ (IANA), quý II/2018, khối lượng đa phương thức đã tăng lên đáng kể trong quí, đạt 4.741.054 tấn, tăng 6,2% hàng năm, nhưng vẫn thấp hơn mức 7,2% của quí đầu năm.

Vận chuyển container nội địa tăng 6,1% hàng năm lên 2.001.589 tấn, vận chuyển bằng xe kéo tăng 18,1% (so với 14,5% trong Q1) lên 357,011.

Các động lực cho sự tăng trưởng bao gồm: nền kinh tế mạnh làm tăng nhu cầu vận chuyển và điều kiện kết nối các phương tiện tốt hơn thúc đẩy vận tải đa phương thức nội địa. Các đơn hàng vận chuyển đa phương thức cũng cho thấy xu hướng nỗ lực tối ưu hóa nguồn lực trong hoạt động logistics và vận chuyển.

Kết quả quý II/2018 của các công ty vận tải đa phương thức về cơ bản khả quan, cụ thể như sau;

* Tổng tải trọng tăng 10,6% lên 1.094.317;
* Vận tải đường bộ trên đường cao tốc tăng 15,6% lên 640.617 tấn và tải trọng đa phương tiện tăng 4,2% lên 453.700 tấn;
* Tổng doanh thu tăng 28,6% đạt 2.485.066.986 USD
* Doanh thu vận tải trên đường cao tốc tăng 44,5%, đạt 1.175.075.957 USD và doanh thu liên phương thức tăng 17,1% lên 1.309.991.030 USD.
1. **Kho bãi**

Cầu tiếp tục vượt cung:

Do nhu cầu về kho bãi, trung tâm phân phối và bất động sản công nghiệp khác tiếp tục vượt cung, tỷ lệ sẵn có cho bất động sản công nghiệp của Mỹ giảm 10 điểm cơ bản (bps) trong quý II/2018, đây cũng là quý thứ 32 liên tiếp, nguồn cung kho bãi không đủ đáp ứng cầu.

Tính sẵn có của bất động sản công nghiệp của Mỹ giảm xuống 7,2% trong quý II/2018, mức thấp nhất kể từ năm 2000.

Nhu cầu về kho và trung tâm phân phối vẫn được thúc đẩy bởi sự tăng trưởng của thương mại điện tử và đà tăng trưởng chung của nền kinh tế Mỹ. Nhìn chung, sự hấp thụ ròng trên 55 thị trường được hãng nghiên cứu thị trường CBRE theo dõi lên đến 59 triệu dặm vuông trong quý.

Trong quý II/2018, 39 thị trường Mỹ đã công bố sự suy giảm về tính sẵn sàng trong công nghiệp từ quý đầu tiên, 21 báo cáo tăng và bốn trường hợp không thay đổi.

Trong số các thị trường đăng ký sự sụt giảm lớn nhất về tính sẵn sàng công nghiệp trong quý hai là New Haven, Conn (giảm 430 bps), Tucson (giảm 310 bps), Sacramento (giảm 260 bps) và Jacksonville (giảm 220 bps). Trong khi đó các thị trường có tỷ lệ kho hàng sẵn có cao nhất gồm: Pittsburgh (tăng 150 bps), Louisville (tăng 140 bps) và Allentown (tăng 130 bps).

Amazon áp dụng chính sách xếp hạng khách hàng theo thời gian lưu kho

Khoảng 52% sản phẩm sách tiêu thụ ở Mỹ được bán qua Amazon, 43% giao dịch trực tuyến qua Amazon. Hãng cũng đang sở hữu 45% thị phần thị trường điện toán đám mây, có nghĩa hãng đang là công ty sở hữu cơ sở hạ tầng trực tuyến lớn nhất. Hệ sinh thái của hãng này ngày càng lớn với hơn 80 triệu khách hàng Prime - một dạng dịch vụ thường được miễn phí vận chuyển và có nhiều khuyến mại.

Sau khi đăng ký tài khoản người bán, doanh nghiệp liệt kê và điền thông tin sản phẩm, đóng gói và chuyển hàng từ nước mình qua kho của Amazon. Sau đó Amazon sẽ phân phối hàng hóa tới khách hàng. Như vậy thời gian lưu kho sẽ ảnh hưởng rất lớn đến chi phí và lợi nhuận của cả hai phía.

Nhưng khi thương mại điện tử tiếp tục tăng trưởng theo cấp số nhân, Amazon đang gặp phải nhiều vấn đề tắc nghẽn trong khâu kho vận và phải tìm kiếm các giải pháp để phục vụ việc vận chuyển, lưu kho phù hợp đối với hàng hóa được bán trên trang web.

Gần đây công ty đã sử dụng các công cụ đo lường mức độ hiệu quả của người bán trên trang web để loại bỏ các sản phẩm không bán và sửa các danh sách của họ khi cần. Khách hàng sẽ được xếp hạng dựa trên các sản phẩm tồn kho trong bao lâu. Nếu doanh thu của khách hàng hạn chế và thời gian lưu kho quá lâu, họ sẽ bị ngăn không cho gửi nhiều sản phẩm hơn vào kho của Amazon và sẽ phải trả "phí vượt trội" hàng tháng.

Với công cụ Fullfillment by Amazon (FBA), Amazon làm kho, đóng gói và vận chuyển hàng đến cho người mua, chăm sóc khách hàng tại thị trường quốc tế. FBA giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí vận chuyển, hoàn thiện đơn hàng, phân phối sản phẩm tới khách hàng. Để tránh việc doanh nghiệp gửi hàng qua quá nhiều nhưng không bán được, Amazon có giới hạn số lượng nhất định cho người bán. Amazon yêu cầu có những giấy tờ cần thiết tương tự như việc đăng kí sở hữu trí tuệ. Người bán cần giấy chứng nhận FDA đối với các mặt hàng liên quan đến sức khỏe cho con người và động vật. Để đơn giản, doanh nghiệp nên hợp tác với các đơn vị hỗ trợ có chuyên môn và kinh nghiệm. Amazon tính phí FBA dựa vào nhiều yếu tố như loại mặt hàng, kích cỡ unit, và phí trung bình khoảng 30% giá trị sản phẩm, trong đó có khoảng 15% phí đóng gói, vận chuyển tại thị trường quốc tế.

1. **Hoạt động giao nhận và thương mại điện tử:**

**FedEx (Hoa Kỳ) mở tuyến vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không mới nối Hà Nội (Việt Nam) và Quảng Châu (Trung Quốc).**

FedEx hiện hãng vận chuyển hàng không lớn nhất thế giới và lớn thứ tư thế giới về quy mô đội tàu với gần 300.000 nhân viên và doanh thu bán hàng trên 40 tỷ USD. Hãng hoạt động tại hơn 220 quốc gia và vùng lãnh thổ, sở hữu hàng trăm máy bay và vài chục nghìn ô tô, vận chuyển hàng triệu bưu kiện mỗi ngày.

Nhận thấy tiềm năng của hoạt động giao thương hàng hóa tại châu Á nói chung và giữa Việt Nam-Trung Quốc nói riêng, FedEx Express đã mở tuyến đường bay mới, kết nối Hà Nội với Trung tâm FedEx châu Á – Thái Bình Dương tại Quảng Châu, Trung Quốc. Thực vậy, theo nghiên cứu thị trường của FedEx, 58% doanh nghiệp nhỏ và vừa của Việt Nam đang xuất khẩu sang các thị trường trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương và 80% xuất khẩu sang các thị trường ngoài khu vực.

Tuyến bay mới sẽ giúp thay đổi đáng kể về thời gian vận chuyển hàng hóa. Cụ thể, tuyến đường bay mới sẽ sử dụng chuyên cơ vận tải B757 với tần suất chuyên chở 4 chuyến/tuần đến và đi từ Hà Nội.

Với tuyến bay này, các đơn vị xuất khẩu Việt Nam sẽ chỉ mất 1 ngày để chuyển hàng từ Hà Nội đến các trung tâm thương mại lớn ở châu Á, bao gồm Trung Quốc, Malaysia, Singapore và Philippines.Các đơn vị xuất khẩu Việt Nam cũng có thể giao hàng đến châu Âu và Bắc Mỹ chỉ trong 2 ngày làm việc.

Ở chiều nhập khẩu, với các chuyến hàng đến Hà Nội, các đơn vị nhập khẩu Việt Nam được hưởng thời gian vận chuyển giảm xuống 1 ngày làm việc. Như vậy, thời gian chuyển hàng từ châu Âu đến Hà Nội là 2 ngày làm việc và các chuyến hàng từ Bắc Mỹ đến Hà Nội sẽ mất 3 ngày.

Tuyến đường bay mới với các dịch vụ cải tiến kèm theo sẽ hỗ trợ phát triển của các doanh nghiệp tại Việt Nam bằng cách mang đến cho doanh nghiệp sự kết nối tốt hơn, nhanh hơn đến các thị trường trên thế giới.

Về lợi ích cạnh tranh mà chuyến bay này cung cấp cho FedEx Express, FedEx cung cấp thời gian vận chuyển tốt nhất cho các lô hàng từ Hà Nội đến các thị trường châu Á bao gồm Trung Quốc, Singapore, Malaysia và Philippines. Ngoài ra, khách hàng có thể vận chuyển tới các điểm đến ở châu Âu và Bắc Mỹ nhanh hơn và đáng tin cậy hơn trong hai ngày làm việc.

**Hãng UPS (Hoa Kỳ) có kết quả kinh doanh tốt trong quí II/2018**

Doanh thu quí II/2018 của hãng UPS đạt 17,5 tỷ đô la, trong khi thu nhập trên mỗi cổ phiếu ở mức 1,71 đô la tăng 8,2%, với thu nhập ròng tăng 7,3% ở mức 1,485 tỷ đô la. UPS đang có những tiến bộ lớn trong các sáng kiến chuyển đổi để tăng lợi nhuận và cải thiện đòn bẩy tài chính.

Doanh thu nội địa tăng 6,3% lên 10,4 tỷ USD, với lợi nhuận hoạt động 939 triệu USD, giảm từ 1,255 tỷ USD một năm trước. Lượng hàng trung bình hàng ngày tăng 3,1% lên 16 triệu tấn.

Doanh thu quốc tế tăng 13,6% lên 3,6 tỷ USD, theo đó UPS cho biết quý IV/2017 tăng trưởng lợi nhuận hoạt động đạt hai con số, và lợi nhuận hoạt động quý II/2017 cao nhất, tăng 7,8% lên 618 triệu USD.

Doanh thu trung bình trên một gói hàng quốc tế tăng 10% ở mức 6,61 đô la, với doanh thu trung bình mỗi gói xuất khẩu tăng 3,4% ở mức 30,14 đô la.

Doanh thu của chuỗi cung ứng và vận chuyển hàng hóa tăng 16,1% so với cùng kỳ, đạt 3,5 tỷ USD và lợi nhuận đạt 2,036 tỷ USD.

Tổng lượng hàng giao hàng quý II/2018 là 2,464 triệu tấn với 41.200 chuyến mỗi ngày.