**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 9/2018**

**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](#_Toc526781571)

[**2.** **Tình hình vận tải:** 5](#_Toc526781572)

[***2.1.*** ***Vận tải đường bộ:*** 5](#_Toc526781573)

[***2.2.*** ***Vận tải đường hàng không*** 6](#_Toc526781574)

[***2.2.1.*** ***Boing hướng tới dịch vụ taxi máy bay trong năm tới*** 6](#_Toc526781575)

[***2.2.2.*** ***Hãng hàng không Delta Cargo khai trương dịch vụ hỗ trợ GPS cao cấp*** 7](#_Toc526781576)

[***2.3.*** ***Hàng hải và cảng biển*** 7](#_Toc526781577)

[***2.3.1.*** ***Hàng hải:*** 7](#_Toc526781578)

[***2.3.2.*** ***Cảng biển:*** 8](#_Toc526781579)

[***2.4.*** ***Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:*** 9](#_Toc526781580)

[**3.** **Kho bãi** 10](#_Toc526781581)

[**4.** **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:** 12](#_Toc526781582)

[***4.1.*** ***Thương mại điện tử tạo đà phát triển cho dịch vụ logistics bên thứ 3 tại Mỹ*** 12](#_Toc526781583)

[***4.2.*** ***XPO logistics triển khai 5000 robot thông minh nhằm đón đầu xu hướng phát triển mạnh của thương mại điện tử*** 13](#_Toc526781584)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

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

Cuộc chiến thương mại và những thay đổi về công nghệ đang định hình lại chuỗi cung ứng, thay đổi dòng thương mại và đầu tư, cộng với những xu hướng mới trong tiêu dùng trực tuyến, quản lý dữ liệu, ưu tiên phân phối và các yếu tố khác đang tác động mạnh mẽ đến thị trường thị trường dịch vụ logistics Hoa Kỳ. Đây cũng là trọng tâm cải tiến của các công ty cung cấp dịch vụ 3PL để phục vụ tốt hơn các chủ hàng.

Đó là một phần quan trọng trong Nghiên cứu Hậu cần Bên thứ ba hàng năm lần thứ 22, được phát hành ngày hôm nay bởi Infosys Consulting, Đại học Penn State, Penske Logistics và Korn Ferry tại Hội nghị chuyên gia về quản lý chuỗi cung ứng (CSCMP) tại Nashville, Tennessee.

Dữ liệu của cuộc khảo sát dựa trên phản hồi từ 651 chủ hàng, các nhà cung cấp dịch 3PL, người dùng dịch vụ 3PL và người không sử dụng dịch vụ 3PL cho thấy những kết quả chính sau đây:

Nhìn vào mối quan hệ giữa chủ hàng (tức là các khách hàng của các công ty cung cấp dịch vụ 3PL) và các nhà cung cấp dịch 3PL, nghiên cứu cho thấy 91% chủ hàng được khảo sát cho biết mối quan hệ của họ với các nhà cung cấp dịch 3PL “nói chung đã thành công”, với 98% số nhà cung cấp dịch 3PL cho thấy mối quan hệ với khách hàng của họ nói chung đã thành công. Hơn nữa, 89% các chủ hàng và 98% số các nhà cung cấp dịch 3PL 3PLs cho rằng việc sử dụng 3PL đã cải thiện các dịch vụ khách hàng. Khoảng 73% người dùng 3PL và 91% nhà cung cấp nói rằng 3PL cung cấp các cách mới và sáng tạo để nâng cao hiệu quả logistics.

2% chủ hàng và 71% công ty cung cấp 3PLs đồng ý rằng chủ hàng / khách hàng nhận ra nhu cầu về dịch vụ logistics dặm cuối có khả năng, 53% chủ hàng cho biết họ quản lý hiệu quả logistics dặm cuối và 34% đồng ý rằng khách hàng của họ quản lý hiệu quả những nhu cầu này;

4% chủ hàng cho biết họ có hiệu suất cao trong bán lẻ trên toàn kênh, 38% không phù hợp, 36% không có khả năng; và 18% cho biết họ có thẩm quyền. Về phía các nhà cung cấp dịch vụ 3PL, 3% cho biết họ có hiệu suất cao, 24% cho biết họ có thẩm quyền; 14% hiệu quả, 31% cho biết họ không có khả năng; và 28% cho biết họ không nhất quán;

Để đáp ứng mục tiêu omni-kênh, 72% chủ hàng đang đầu tư vào phần mềm lập kế hoạch nguồn lực doanh nghiệp, 56% đang đầu tư vào hệ thống quản lý kho, 38% đang đầu tư vào các hệ thống quản lý giao thông; và 38% đang đầu tư khả năng hiển thị chuỗi cung ứng và 24% đang đầu tư vào các tiện ích WMS như quản lý lao động, phân tích và tổ chức khía cạnh;

Các mặt hàng chủ lực bị gián đoạn chuỗi cung ứng phổ biến nhất là do chi phí vận chuyển tăng (77%), gián đoạn vận chuyển và hậu cần mạng (76%) và chi phí nhà cung cấp tăng (67%); và

Xem xét việc chia sẻ dữ liệu của người gửi hàng và 3PL cho thấy 61% chủ hàng và 54% số nhà cung cấp dịch vụ 3PL nói rằng vấn đề chia sẻ dữ liệu giữa hai bên dẫn đến các vấn đề về sự hài lòng của khách hàng cũng như thanh toán trễ, không gia hạn hợp đồng.

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

Sau khi tăng 2,2% trong quý I/2018, GDP của Hoa Kỳ tăng 4,2% trong quý II/2018, mạnh nhất kể từ quý III/2014, chủ yếu nhờ xuất khẩu đậu tương và các hàng hóa khác tăng mạnh trước khi chính sách thuế mới có hiệu lực. Ước tính GDP quý III/2018 tiếp tục duy trì đà tăng cao (khoảng 3%), đưa mức tăng cả năm 2018 lên khoảng 3% - cao nhất kể từ 2005 và là năm tăng trưởng thứ 10 liên tiếp.

Niềm tin kinh doanh duy trì trên 57 điểm trong 9 tháng đầu năm khi giới kinh doanh Hoa Kỳ tiếp tục tin tưởng vào triển vọng kinh tế. Tuy nhiên, các nhà sản xuất cũng lo ngại về ảnh hưởng của chính sách thuế mới.

Thâm hụt thương mại tiếp tục là vấn đề nan giải đối với nền kinh tế Hoa Kỳ. Thâm hụt trong 2 tháng đầu năm 2018 ở mức khoảng 52 – 53 tỷ USD, giảm liên tiếp trong 3 tháng tiếp theo xuống 42,5 tỷ USD vào tháng 5/2018 nhưng sau đó tăng trở lại, lên mức 50,1 tỷ USD vào tháng 7/2018, trong đó riêng với Trung Quốc thâm hụt tăng 10% lên kỷ lục 36,8 tỷ USD, do nhập khẩu cao kỷ lục trong khi xuất khẩu đậu tương và máy bay dân sự gần đây giảm mạnh.

Chỉ số đồng Đôla Mỹ so với rổ các đồng tiền đối tác chủ chốt đã liên tiếp tăng từ đầu tháng 4/2018 đến giữa tháng 8/2018 và chỉ giảm từ đó đến nay. Tính chung trong 9 tháng năm 2018, chỉ số USD tăng 3,3%.

Hoa Kỳ đã lần lượt thỏa thuận với Mexico và Canada về một số sửa đổi trong Hiệp định NAFTA, ngày 30/9/2018 đã chính thức đạt được thỏa thuận với cả hai đối tác. Hiệp định Hoa Kỳ - Mexico - Canada (USMCA) trị giá 1,2 triệu USD sẽ thay thế Hiệp định Thương mại tự do Bắc Mỹ (NAFTA) được ký kết hồi năm 1994. Tuyên bố chung của ba nước nhấn mạnh Hiệp định mới sẽ đảm bảo hoạt động thương mại diễn ra công bằng hơn, giúp mở ra những thị trường cởi mở hơn cũng như đẩy mạnh mẽ tăng trưởng kinh tế trong khu vực. USMCA cũng sẽ mang lại nhiều lợi ích kinh tế cho tầng lớp trung lưu, tạo nhiều việc làm tốt với mức lương cao, và tạo ra nhiều cơ hội mới cho gần nửa tỷ cư dân Bắc Mỹ. Đối với Hoa Kỳ, USMCA được kỳ vọng sẽ tạo thêm hàng trăm nghìn việc làm mới.

Kể từ khi nhậm chức đầu năm 2017, Tổng thống Hoa Kỳ Donald Trump đã từng bước hiện thực hóa các cam kết về thương mại mà ông đưa ra trong chiến dịch vận động tranh cử. Năm 2018, ông Trump đã thực hiện hàng loạt các biện pháp thuế quan đối với những đối tác thương mại chủ chốt như Trung Quốc, EU, Canada, Mexico, và mới đây nhất đã đưa Ấn Độ và Brazil vào danh sách những nước mà ông cho là đối xử không công bằng về thương mại với Hoa Kỳ.

GDP dự báo sẽ tiếp tục tăng trưởng khoảng 3% trong quý IV/2018. Kết thúc kỳ họp tháng 9/2018, FED dự báo GDP của Hoa Kỳ tăng trưởng 3,1% trong năm 2018 và sẽ tiếp tục tăng trưởng vừa phải thêm ít nhất 3 năm (2,5% trong năm 2019, 2% trong năm 2020, và 1,8% trong năm 2021), đồng thời nhận định lạm phát ở Hoa Kỳ sẽ duy trì gần ngưỡng 2% trong 3 năm tới, trong khi tỷ lệ thất nghiệp sẽ giảm còn 3,5% trong năm 2019 và giữ ở mức này cho tới hết năm 2020, sau đó tăng nhẹ trở lại vào năm 2021. Lãi suất sẽ tiếp tục được điều chỉnh tăng cho tới hết năm 2021.

Tuy nhiên, cuộc chiến thuế quan với Trung Quốc chắc chắn sẽ ảnh hưởng tới nền kinh tế Hoa Kỳ, trước hết là tới người tiêu dùng. Danh sách các mặt hàng Trung Quốc mà Hoa Kỳ tăng thuế đã bao trùm gần như toàn bộ hàng tiêu dùng của người dân Hoa Kỳ, như tủ lạnh, đồ gỗ và xe đạp điện… Chịu mức thuế cao, giá cả các mặt hàng này sẽ tăng kéo theo chi phí sinh hoạt của người Hoa Kỳ gia tăng. Đối với lĩnh vực kinh doanh, nhất là các doanh nghiệp trong lĩnh vực chế tạo và gia công vốn phụ thuộc nhiều vào nguyên nhập khẩu từ Trung Quốc, do chịu thuế cao, giá nguyên liệu tăng cao, đẩy giá thành sản xuất lên tăng cao, lợi nhuận vì thế mà sụt giảm. Thậm chí, tình trạng này có thể buộc các doanh nghiệp phải thu hẹp quy mô đầu tư và sản xuất.

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

Theo dự báo mới của Hiệp hội Vận tải Mỹ (ATA) công bố trong tháng 9/2018, năm 2018, khối lượng vận tải xe tải của Mỹ sẽ tăng 4,2% tại Hoa Kỳ so với năm 2017, được thúc đẩy một phần bởi sự phục hồi của ngành sản xuất và nền kinh tế lành mạnh,

Tốc độ tăng trưởng dự kiến sẽ giảm xuống 2,3% mỗi năm từ năm 2019 đến năm 2024, do các chủ hàng đang gặp khó khăn khi tình trạng thiếu hụt lái xe tải và các yêu cầu ngày càng khắt khe của chính phủ về định mức khí thải cũng như đời xe.

Các công ty vận tải đường bộ lớn, bao gồm Covenant Transportation Group Inc and Knight-Swift Transportation Holdings Inc's Knight Transportation, đã tăng giá mạnh khi nhu cầu vượt cung trong một thị trường vận tải bị hạn chế bởi tình trạng thiếu lái xe và các yếu tố khác.

ATA không theo dõi hoặc dự báo giá cước vận chuyển, nhưng giám sát các chỉ tiêu đại diện như tỷ lệ như doanh thu trung bình trên mỗi dặm, ngoại trừ phụ phí nhiên liệu.

Các công ty thực phẩm là một trong những nhóm bị ảnh hưởng nặng nề nhất bởi chi phí vận tải đường bộ tăng cao. Nhà phân phối US Foods Holding Corp, nhà sản xuất ngũ cốc ăn sáng Kellogg Co và nhà chế biến thịt và nhà tiếp thị Tyson Foods Inc gần đây đã báo cáo chi phí vận chuyển và hậu cần cao hơn.

Ngành vận tải đường bộ của Hoa Kỳ đã tạo ra doanh thu hơn 700 tỷ đô la trong năm 2017, chiếm 79,3% tổng doanh thu vận tải hàng hóa của Hoa Kỳ và 70,2% trọng tải.

Tổng trọng tải xe tải, bao gồm cả hoạt động cho thuê và vận chuyển tư nhân, đạt 10,8 tỷ tấn trong năm 2017, mức cao kỷ lục, theo IHS Global Insight. Tính đến cuối năm, tổng trọng tải xe tải đã tăng 26,4% so với mức thấp trong năm 2009.

* 1. **Vận tải đường hàng không**
		1. **Boing hướng tới dịch vụ taxi máy bay trong năm tới**

Giám đốc điều hành của Boing, ông Dennis Muilenburg cho biết mẫu taxi bay sẽ được ra mắt trong năm 2019. Tập đoàn này cũng đang làm việc với cơ quan có thẩm quyền để phát triển một hệ thống quản lý giao thông cho máy bay trong năm năm. Đây là bước tiến tới một tương lai mà ở đó người dân sẽ được hưởng lợi ích to lớn từ hệ thống đường cao tốc ba chiều để giảm tắc nghẽn giao thông.

Kế hoạch này đòi hỏi những tính toán và chuẩn bị kỹ lưỡng cả về mặt kỹ thuật của phương tiện, khung pháp lý và các vấn đề liên quan đến hệ sinh thái.

Hệ thống máy bay taxi (taxi bay) sẽ chở người và hàng hóa qua các khu vực đô thị bị tắc nghẽn. Để đẩy nhanh mục tiêu đó, năm ngoái công ty đã công ty mua máy bay không người lái Aurora Flight Sciences, một trong những công ty đang cạnh tranh để phát triển một chiếc taxi bay với Uber Technologies Inc. Boeing cũng đang làm việc với một startup được gọi là SparkCognition và các nhà quản lý của Hoa Kỳ để thiết kế một hệ thống giao thông hàng không để giữ cho các phương tiện trên không an toàn và hoạt động hiệu quả.

Boeing cũng đang nghiên cứu sản xuất một chiếc máy bay siêu thanh có khả năng nén hành khách giữa hai thành phố trên thế giới trong một vài giờ.

* + 1. **Hãng hàng không Delta Cargo khai trương dịch vụ hỗ trợ GPS cao cấp**

Delta Cargo giới thiệu Equation Critical, một dịch vụ mới cho các chuyến hàng quốc tế. Dịch vụ hỗ trợ GPS cao cấp này phục vụ cho việc vận chuyển các lô hàng có độ nhạy thời gian cao phải đi trên chuyến bay khả dụng tiếp theo, cung cấp tính năng theo dõi GPS trên deltacargo.com và di chuyển với ưu tiên cao nhất trên mạng lưới toàn cầu của Delta. Khách hàng sẽ biết lô hàng của họ ở bất cứ đâu trên thế giới cũng như những chỉ tiêu thời gian liên quan.

Dịch vụ này không yêu cầu đặt trước và có thể được đấu thầu tối đa 90 phút trước chuyến bay. Dịch vụ này phục vụ cho khách hàng đang vận chuyển các mặt hàng nhạy cảm về thời gian, chẳng hạn như tài liệu pháp lý, các bộ phận máy móc thiết yếu và máy bay trên mặt đất (AOG). Các lô hàng quan trọng đi kèm với bảo hành cấp dịch vụ và Trung tâm kiểm soát hàng hóa của Delta chủ động giám sát các lô hàng quan trọng trong suốt hành trình.

Ban đầu, dịch vụ quan trọng Equation của Delta sẽ ra mắt cho các chuyến hàng quốc tế có nguồn gốc ở Atlanta, Savannah và London, dự định đến Bogota, Colombia; Johannesburg, Nam Phi; Quito, Ecuador; và Seoul-Incheon, Hàn Quốc. Atlanta, Savannah và London cũng sẽ chấp nhận các lô hàng nhập khẩu. Các tuyến đường này cho phép các lô hàng hỗ trợ GPS hoàn toàn. Sau đó sẽ được triển khai dần dần tại các thị trường quốc tế khác trên toàn bộ mạng lưới rộng lớn của Delta, tùy thuộc vào nhu cầu của khách hàng và các phê duyệt theo quy định.

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

Quy định về mức thải lưu huỳnh thấp của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) mới sẽ có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2020 và sẽ yêu cầu tất cả các công ty vận chuyển giảm lượng phát thải lưu huỳnh của họ xuống 85%.

Quy định mới này nhằm mục đích giảm thiểu tác động môi trường của ngàn và cải thiện đáng kể chất lượng không khí. Các hãng vận tải biển được yêu cầu:

* Ủng hộ việc sử dụng 0,5% dầu nhiên liệu cho đội tàu của mình và đầu tư đáng kể
* Sử dụng LNG để cung cấp năng lượng cho một số tàu container tương lai đáng chú ý là giảm 99% lượng phát thải lưu huỳnh,
* Nâng cấp máy lọc cho tàu.

Những biện pháp này ước tính có thể làm phát sinh chi phí khoảng 160 USD / TEU (đơn vị tương đương hai mươi feet). Các hãng tàu cho biết chi phí bổ sung này sẽ được tính đến thông qua việc áp dụng hoặc điều chỉnh phụ phí nhiên liệu trên cơ sở thương mại.

* + 1. ***Cảng biển:***

Các cảng biển của Mỹ đang nỗ lực thực hiện quy định về cải thiện chất lượng không khí, bảo vệ môi trường.

Xe tải mới đi vào khu vực hoạt động tại cảng Los Angeles và Cảng Long Beach kể từ ngày 1 tháng 10 năm 2018, phải là mẫu xe ít nhất là từ năm 2014, khi các cảng San Pedro Bay tiến lên với nỗ lực cải thiện chất lượng không khí và giảm ô nhiễm không khí.

Là một phần của Chương trình Xe tải sạch, tất cả các xe tải đi vào các nhà ga hàng hải ở hai cảng phải nằm trong danh mục Đăng ký Xe tải đảm bảo điều kiện hoạt động trong các cảng (PDTR). Yêu cầu mới chỉ áp dụng cho xe tải đăng ký tại PDTR lần đầu tiên. Các xe tải đã được đăng ký vào ngày 30 tháng 9 sẽ được tiếp tục hoạt động tại các cảng, miễn là c hoạt động theo mức phí hàng năm của mình và tuân thủ các quy định về khí thải do Ban Tài nguyên Không khí California quy định.

Tất cả các xe tải trong dịch vụ cảng hiện được yêu cầu là năm 2007 hoặc mới hơn. Khoảng một nửa số xe tải đăng ký trong PDTR có ít nhất là năm 2010 hoặc mới hơn.

Các điều khoản đã được thông qua bởi cả hai Ủy ban Long Beach và Los Angeles. Hai cảng lân cận phối hợp với các tiêu chuẩn xe tải và các biện pháp chất lượng không khí khác như một phần của Kế hoạch hành động không khí sạch cảng San Pedro Bay (CAAP).

Thay đổi mức phí là bước đầu tiên trong một loạt các bước mà các cảng đang thực hiện để thúc đẩy tiến trình xe tải sạch trong chương trình Cập Nhật CAAP 2017, được phê duyệt vào tháng 11 năm ngoái. Các chiến lược mới tìm cách loại bỏ các xe tải cũ, với mục tiêu chuyển sang xe tải không phát thải vào năm 2035.

Các bước trong tương lai bao gồm miễn phí đăng ký PDTR hàng năm cho các xe tải phát thải gần bằng không phân biệt mức phí cho hàng hóa di chuyển bằng xe tải dựa trên các tiêu chuẩn khí thải. Các cảng sẽ tiến hành nghiên cứu tốc độ xe tải và đánh giá khả thi trước khi đề xuất thay đổi mức phí. Khoảng 17.000 xe tải được đăng ký làm việc tại khu phức hợp cảng San Pedro Bay.

Giảm ô nhiễm từ xe tải hạng nặng đã đóng một vai trò quan trọng trong tiến trình không khí sạch ấn tượng tại cảng San Pedro Bay. Theo các bản kiểm kê khí thải gần đây nhất, kể từ năm 2005, các cảng đã giảm được 87% lượng khí thải diesel thải ra toàn bộ, sulphur dioxide 97% và các oxit nitơ 58%

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

Theo số của Hiệp hội Đường sắt Hoa Kỳ (AAR), tháng 9/2018 khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt và liên phương thức của Mỹ tăng so với cùng kỳ năm 2017. Theo đó số lượng toa xe đạt 1.066.826, tăng 2,6%, tương đương 26.826 đơn vị.

AAR lưu ý rằng 14 trong số 20 mặt hàng được theo dõi bởi Hiệp hội này có khối lượng tăng so với cùng kỳ năm trước, bao gồm: sản phẩm dầu mỏ và xăng dầu, tăng 14.750 xe tải hoặc 41,5%; hóa chất, tăng 5.145 xe tải hoặc 4,2%; và ngũ cốc, tăng 5,001 carloads hoặc 6,1%. Ngược lại, các hàng hóa có mức vận chuyển giảm bao gồm: than đá, giảm 5.562 xe tải hoặc 1,6%; đá dăm, cát, sỏi, giảm 3.042 xe tải hoặc 3%; và xe có động cơ & phụ tùng, giảm 877 xe tải hoặc 1,3%.

Các container và rơ moóc đa phương thức tăng 6,2%, tương đương 65.801 chiếc, lên mức 1.127.385 chiếc trong tháng chín.

Theo nhận định của chuyên gia John T. Gray-Phó chủ tịch chính sách và kinh tế cao cấp của AAR, mức luân chuyển này phản ánh đúng sức khỏe của nền kinh tế và vận tải đa phương thức có mối liên hệ rất chặt chẽ với các hoạt động kinh tế của Mỹ.

Mặc dù vậy, lưu lượng đường sắt trong tháng 9 phù hợp với nền kinh tế chúng ta có ngày nay, trong đó các nguyên tắc cơ bản như sản lượng công nghiệp và chi tiêu của người tiêu dùng là vững chắc. Sản xuất duy trì tăng trưởng với PMI trên 55 điểm trong 9 tháng đầu năm nay, song tốc độ tăng chậm lại, thể hiện ở PMI liên tiếp giảm từ tháng 5/2018 tới nay, xuống 53,4 vào tháng 9/2018, mức thấp nhất kể từ tháng 4/2017, do ảnh hưởng của bão lớn và số đơn đặt hàng tăng chậm lại.

Tính chung 9 tháng đầu năm 2018, khối lượng toa xe đường sắt chở hàng của Mỹ tăng 2%, tương đương 199.538 xe tải, lên 10.248.559. Container phục vụ vận tải đa phương thức tăng 6%, tương đương 613.414 chiếc, lên 10.832.004,.

1. **Kho bãi**

Thị trường kho bãi của Hoa Kỳ dự kiến sẽ chịu tác động trực tiếp từ cuộc chiến thương mại giữa nước này và Trung Quốc.

Ngày 24/9/2018, Hoa Kỳ đã thực thi mức thuế 10% trên 200 tỷ USD hàng hóa nhập khẩu từ Trung Quốc và sẽ tăng lên 25% vào 01/01/2019. Hoa Kỳ cũng cảnh báo sẽ áp thuế lên 267 tỷ USD hàng hóa Trung Quốc nếu nước này có các biện pháp gây tổn hại cho các nhà sản xuất Hoa kỳ. Cuộc chiến thương mại Hoa Kỳ - Trung Quốc được cho là cuộc chiến thương mại lớn nhất trong lịch sử kinh tế thế giới. Hoa Kỳ đã bổ sung thuế nhập khẩu lên 50% hàng hóa Trung Quốc.

Theo một báo cáo nghiên cứu được phát hành tuần này bởi công ty bất động sản thương mại JLL có trụ sở ở Chicago, sự gia tăng công nghệ và các thuộc tính cần thiết để giúp đáp ứng nhu cầu thương mại điện tử ngày càng tăng và thông lượng kho hàng tiếp tục tăng, không có dấu hiệu chậm lại.

Bản báo cáo, mang tên “Warehouse of the Future: 9 thuộc tính đang định nghĩa lại các tài sản công nghiệp hiện nay”, quan sát cách các vị trí tuyển dụng công nghiệp tiếp tục giảm cùng với chi phí vận hành tăng và thu hẹp lợi nhuận của các thửa đất chính, sự tăng trưởng liên tục của thương mại điện tử, phân phối dặm, và kho bãi đang tập chung thúc đẩy nhu cầu đáng kể về tài sản công nghiệp, cũng như thúc đẩy sự đổi mới về cách thức xây dựng và sử dụng tài sản.

Tỷ lệ các bất động sản logistics để trống thấp hơn 3%, một thị trường lao động khắt với giá nhân công ngày càng cao đòi hỏi việc áp dụng công nghệ cao hơn trong các kho bãi hơn. Nhu cầu về các cơ sở phân phối dặm dài ngày càng tăng. Thống kê thị trường kho bãi Hoa Kỳ cho thấyi khoảng 60% nhà kho mới được tạo thành từ các cơ sở có diện tích từ 50.000 đến 250.000 feet vuông.

Chín thuộc tính xác định lại ngành kho bãi tại Hoa Kỳ, theo nghiên cứu của JLL, bao gồm: công nghệ không dây và theo dõi thời gian thực; một cơ sở siêu kết nối; xe nâng mới; phát triển chiều cao rõ ràng; chọn các công nghệ liên quan đến tốc độ như robot tự động hoặc xe đưa đón và công nghệ chọn mới; sự bền vững tạo ra những bước tiến trong các tòa nhà thông qua những thứ như tấm pin mặt trời, đèn LED và hệ thống mái nhà mát mẻ, cùng với những thứ khác; thiết kế tập trung vào con người đặt tầm quan trọng ngày càng tăng lên chất lượng cuộc sống của người lao động thông qua việc thực hiện những thứ như ánh sáng thích hợp, cảm biến chất lượng không khí và kiểm soát nhiệt độ; độ linh hoạt lưu trữ xe tải bổ sung hoặc mở rộng xây dựng về mặt vật lý; tùy biến độ dốc sàn để đạt được hiệu quả cao hơn.

Rất nhiều nhà bán lẻ hiện nay đang xây dựng kế hoạch với dự tính phần lớn hàng hóa của họ được đặt hàng trực tuyến và được vận chuyển trong thời gian ngắn nhất.

Các chủ hàng và các nhà khai thác trung tâm phân phối đã chuyển sang tự động hóa, do cách thức mà hàng hóa được đặt hàng, phần lớn do tình trạng thiếu lao động, dẫn đến nhu cầu chi cho thiết bị để phục vụ khách hàng của họ.

Các nhà khai thác kho hàng ngày nay đã sẵn sàng cho việc tích hợp các các hệ thống tự động. Cần lưu ý rằng thậm chí 5 năm trước, họ đã chi tiêu rất nhiều tiền cho việc quản lý thay đổi và đào tạo nhân viên, trong khi bây giờ có nhiều giải pháp tốt hơn nhờ những tiến bộ công nghệ liên tục được đưa ra.

1. **Hoạt động giao nhận, công nghệ trong logistics và thương mại điện tử:**
	1. **Thương mại điện tử tạo đà phát triển cho dịch vụ logistics bên thứ 3 tại Mỹ**

Tăng trưởng doanh số bán lẻ thương mại điện tử tại Mỹ đạt tốc độ tăng trưởng hàng năm là 15,7% (CAGR) trong vòng 5 năm qua và dự báo sẽ đạt mức tăng trưởng 14,4%/năm từ nay đến năm 2022

Đối với các nhà cung ứng dịch vụ 3PL, tốc độ tăng trưởng nhanh của ngành thương mại điện tử mang lại cho họ nhiều cơ hội lớn, kèm theo thách thức về cạnh tranh khốc liệt trong lĩnh vực công nghệ và hệ thống quản lý.

Để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người tiêu dùng thương mại điện tử, nhiều 3PL lớn - chẳng hạn như C.H. Robinson, Chuỗi cung ứng UPS, Chuỗi cung ứng FedEx, Chuỗi cung ứng Ryder, Chuỗi cung ứng DHL và Kuehne + Nagel - cung cấp các dịch vụ hậu cần theo hướng dữ liệu được điều chỉnh rõ ràng cho các khách hàng thương mại điện tử.

Trong số các nhà bán lẻ điện tử, thị phần ước tính của Amazon là 43 phần trăm đến 44 phần trăm. Khi Amazon tăng sự mong đợi của khách hàng về tốc độ và độ tin cậy thì đây cũng là áp lực để các công ty cung cấp dịch vụ 3PL phải tiếp tục nâng cao chất lượng dịch vụ của họ.

Một số doanh nghiệp 3PL có nền tảng mạnh sẽ có ưu thế hơn so với các công ty nhỏ hơn trong bối cảnh hoạt động thương mại và logistics toàn cầu biến động khó lường trước những thay đổi trong chính sách thương mại của Mỹ.

Các chủ hàng và nhà sản xuất đang cố gắng giảm thiểu tác động của thuế quan đối với hoạt động kinh doanh của mình. Bài toán chi phí trở nên khó giải hơn rất nhiều và đòi hỏi tiềm lực vốn lớn, mạng lưới đủ rộng cũng như những ưu việt trong công nghệ và quản lý để vượt qua các thách thức này.

Một ví dụ tiêu biểu là công ty C.H. Robinson, nhà môi giới vận chuyển hàng hóa lớn nhất của Mỹ. Trong ba tháng đầu năm 2018, tổng doanh thu từ mảng vận tải tại Bắc Mỹ tăng 17,9% lên 2,66 tỷ đô la, được thúc đẩy bởi hoạt động thương mại điện tử đang trên đà phát triển mạnh. Tổng doanh thu của công ty từ tất cả các phân đoạn) tăng 14,9% so với cùng kỳ năm ngoái lên 3,9 tỷ đô la, chủ yếu nhờ tăng trưởng doanh thu trong tải trọng xe tải, tải trọng nhỏ hơn (LTL), hàng không, đại dương và hải quan. Doanh thu từ phân khúc xe tải tăng 10.1%, và từ LTL, 14.8%. Để xử lý tăng khối lượng trong LTL và đa phương thức, C.H. Robinson đã bổ sung thêm 4.200 đối tác hãng mới.

* 1. **XPO logistics triển khai 5000 robot thông minh nhằm đón đầu xu hướng phát triển mạnh của thương mại điện tử**

 XPO Logistics, Inc. (NYSE: XPO), một nhà cung cấp hàng đầu thế giới về các giải pháp vận chuyển và hậu cần, hôm nay đã công bố kế hoạch triển khai 5.000 rô bốt thông minh trên khắp các khu vực hậu cần ở Bắc Mỹ và Châu Âu. Các robot, được thiết kế để cộng tác với con người, sẽ bổ sung cho lực lượng lao động hiện tại của XPO và hỗ trợ tăng trưởng trong tương lai. XPO có quan hệ đối tác chiến lược với nhà sản xuất robot GreyOrange Pte. Ltd. làm cho XPO trở thành nhà cung cấp hậu cần độc quyền để sử dụng rô bốt ở Bắc Mỹ, Vương quốc Anh và tám quốc gia Châu Âu.

**Hình 1. Các robot được XPO sử dụng trong các cơ sở logistics của mình**



XPO sử dụng công nghệ hậu cần để tích hợp tự động hóa thông minh mới nhất và thích ứng với tốc độ cực nhanh. Điều này cho phép họ cải thiện đáng kể thời gian thực hiện và cắt giảm chi phí. Việc bổ sung 5.000 robot hợp tác sẽ làm cho hoạt động logistics của công ty an toàn hơn và hiệu quả hơn trong việc chọn, đóng gói và phân loại. Đây là những lợi ích quan trọng cho khách hàng của đặc biệt là trong lĩnh vực bán lẻ thương mại điện tử và đa kênh, nơi tốc độ và độ chính xác của trật tự là những cách thiết yếu để cạnh tranh.

Các rô bốt tự động là một phần của hệ thống hàng hóa theo mô-đun-mô-đun, bao gồm cả các giá lưu trữ di động và các trạm thực hiện. Mỗi robot có thể di chuyển lượng hàng hóa khoảng 1.000 đến 3.500 lbs., mang nó đến một trạm nơi một công nhân thực hiện 48 đơn đặt hàng cùng một lúc. Toàn bộ quá trình được kiểm soát bởi hệ thống quản lý kho độc quyền của XPO. Giải pháp linh hoạt, tốc độ cao này hỗ trợ giao hàng trong ngày và ngày hôm sau bằng cách rút ngắn thời gian giao hàng và giúp nhân viên giảm thiểu lỗi thời gian đi lại và thủ công.

Triển khai robot mới nhất của XPO là một phần trong kế hoạch đầu tư 450 triệu đô la của công ty trong năm nay. Những cải tiến gần đây khác bao gồm mạng phân phối không gian chia sẻ trực tiếp XPO Direct, tích hợp thoại với Amazon Echo và Google Home để theo dõi phân phối hàng hóa nặng cuối cùng và thị trường vận chuyển hàng hóa kỹ thuật số XPO Connect với cơ sở hạ tầng đa phương thức.