**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 4/2018**

**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](#_Toc513471986)

[**2.** **Hạ tầng logisitcs của Hoa Kỳ** 3](#_Toc513471987)

[***2.1.*** ***Đường bộ*** 3](#_Toc513471988)

[***2.2.*** ***Đường hàng không*** 4](#_Toc513471989)

[***2.3.*** ***Đường sắt*** 4](#_Toc513471990)

[***2.4.*** ***Cảng và đường thủy*** 4](#_Toc513471991)

[***2.5.*** ***Đường ống*** 6](#_Toc513471992)

[**3.** **Tình hình vận tải:** 6](#_Toc513471993)

[***3.1.*** ***Chỉ số vận tải*** 6](#_Toc513471994)

[***3.2.*** ***Vận tải đường bộ:*** 7](#_Toc513471995)

[***3.3.*** ***Vận tải đường sắt*** 8](#_Toc513471996)

[***3.4.*** ***Hàng hải và cảng biển*** 9](#_Toc513471997)

[***3.5.*** ***Vận tải đa phương thức:*** 10](#_Toc513471998)

[**4.** **Hoạt động kho bãi (warehouse)** 10](#_Toc513471999)

[**5.** **Logistics phục vụ thương mại điện tử** 11](#_Toc513472000)

[**6.** **Các thông tin khác** 12](#_Toc513472001)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung:**

Thị trường logistics của Mỹ hiện có giá trị gần 200 tỷ đô la, chiếm 8% GDP nước này, chỉ đứng sau thị trường logistics Châu Á-Thái Bình Dương, trị giá 305 tỷ đô la.

Thị trường vận tải và kho bãi (Kho vận) của Hoa Kỳ trong quí 1/2018 tăng nhẹ so với cùng kỳ năm trước. Các chính sách tài khóa mở rộng, được hỗ trợ bởi sự gia tăng đầu tư công và cắt giảm thuế, được kỳ vọng sẽ thúc đẩy nền kinh tế vào năm 2018. Mức tăng lương có thể bù đắp cho sức tăng yếu của nhu cầu bên ngoài và những biến động trên thị trường năng lượng trong thời gian tới. Điều này sẽ tác động trực tiếp đến lĩnh vực logistics của Hoa Kỳ trong năm nay.

Trong lĩnh vực vận tải, đường bộ và đường sắt vẫn là phương thức vận chuyển được sử dụng nhiều nhất tại Hoa Kỳ, chiếm gần một nửa doanh thu của ngành. Những thách thức phải trong việc mở rộng đường cao tốc trong khu vực đô thị đã thúc đẩy các cuộc thảo luận về một loạt các biện pháp thay thế để giảm thiểu tắc nghẽn. Một trong những lựa chọn thay thế được khuyến khích bởi Bộ Giao thông Mỹ là sự chuyển hướng vận chuyển hàng hóa bằng xe tải sang đường sắt và đường thủy. Kế hoạch phát triển hàng hóa, bao gồm các chiến lược giải quyết các tắc nghẽn trong hệ thống giao thông, sẽ tập trung vào giảm tắc nghẽn, cải thiện an toàn vận tải, khuyến khích áp dụng công nghệ và tăng cường kết nối đa phương thức để tăng hiệu quả và khả năng cạnh tranh.

Các hoạt động khởi nghiệp trong lĩnh vực logistics sẽ đóng một vai trò quan trọng trong việc đổi mới hoạt động vận chuyển hàng hóa, đặc biệt trong phân khúc vận tải đường bộ nhờ các giải pháp vận chuyển hàng hóa trực tuyến sáng tạo.

Hệ thống kho hiện đại đang ngày càng có mức độ tự động hóa cao thông qua việc áp dụng các giải pháp robot và thiết bị đeo được, tập trung vào việc cải thiện hiệu quả. Giá thuê kho hiện đại của Mỹ được dự đoán sẽ tăng do trên thị trường kho hàng hiện đại, cầu đang vượt cung.

Xây dựng kho bãi và hạ tầng phục vụ vận chuyển hàng hóa của Hoa Kỳ đang tăng vọt nhờ những động lực từ một nền kinh tế Mỹ đang phát triển mạnh mẽ hơn. Xây dựng nhà kho tại Mỹ đang tăng 36% trong năm 2017 so với năm 2016, tiếp tục chuỗi tăng trưởng trong nhiều năm. Lĩnh vực bán lẻ xe tải nâng cũng tiếp tục tăng trong khi doanh thu của các cảng được cải thiện nhờ lượng hàng hóa vận chuyển qua cảng tăng lên.

Các công ty logistics lớn của Mỹ như XPO, UPS, FedEx, J.B. Hunt và C.H. Robinson đang nỗ lực đổi mới công nghệ để thiết lập sức mạnh của các các nhà cung cấp dịch vụ 3PLs hàng đầu thế giới.

Trong lĩnh vực bán lẻ, Amazon và Walmart đang đầu tư rất nhiều vào việc xây dựng mạng lưới logistics cho thương mại điện tử của mình. Xe ô tô tự động, Uber cho xe tải và trung đội sẽ làm cho một bước đột phá trở thành hậu cần. Theo dõi di động, sinh trắc học, phân tích dữ liệu lớn (big data), quản lý khoảng không quảng cáo thông minh, theo dõi hàng hóa theo thời gian thực, điện toán đám mây, Internet vạn vật, rô bốt, máy bay không người lái và in 3D là những yêu cầu công nghệ nổi bật nhất để tạo ra ưu thế vượt trội cho các doanh nghiệp logistics trong thời gian tới.

Các dịch vụ chuyển phát nhanh và hàng không (EDS) - có trị giá 82 tỷ đô la Mỹ, phục vụ đắc lực cho nhiều nhà xuất khẩu, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ không có khả năng vận hành chuỗi cung ứng của riêng họ.

1. **Hạ tầng logisitcs của Hoa Kỳ**
	1. **Đường bộ**

Hệ thống đường quốc lộ của Mỹ dài 160.000 dặm (260.000 km). Theo báo cáo Vận tải quốc gia Hoa Kỳ, được công bố tháng 3/2018, hệ thống đường địa phương đến nay vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất, lên tới 2,9 triệu dặm (69,2% của toàn bộ hệ thống đường bộ của Hoa Kỳ). Hệ thống đường cao tốc giữa các bang, chiếm 48.000 dặm ( chỉ 1,2 % tổng số dặm đường bộ), nhưng lại phục vụ nhu cầu giao thông lớn nhất, khoảng 25% lưu lượng giao thông, đo bằng VMT. Tổng cộng có 614.386 cây cầu đường cao tốc đã được sử dụng tại Mỹ, có kích thước khác nhau từ cầu trên sông nông thôn qua lạch đến cầu đa tuyến và nhiều cầu liên bang. Để đáp ứng nhu cầu mở rộng của hoạt động logistics, đặc biệt là vận tải đa phương thức, Mỹ đang có kế hoạch nâng cấp hàng loạt cây cầu ở các điểm quan trọng.

* 1. **Đường hàng không**

Các yếu tố chính của hệ thống hàng không bao gồm đường băng sân bay và ga hàng không, máy bay và hệ thống kiểm soát không lưu. Hoa Kỳ có khoảng 19.500 sân bay, từ các sân bay nhỏ ở nông thôn đến sân bay trực thăng trên mái nhà đô thị và các sân bay nhiều đường băng lớn. Trong đó có 5.136 sân bay hàng không phục vụ nhiều người dùng. Ngoài ra, có hơn 14.100 sân bay tư nhân, tương đối nhỏ.

Trung bình mỗi năm hệ thống hàng không của Hoa Kỳ cung cấp 6 triệu chuyến bay thương mại.

Đội tàu bay của Mỹ đang có xu hướng trẻ hóa, đặc biệt ở nhóm các sân bay công cộng.

* 1. **Đường sắt**

Theo báo cáo Vận tải quốc gia Hoa Kỳ, được công bố tháng 3/2018, nước này đang sở hữu các tuyến đường sắt dài 138.000 dặm, trong đó có khoảng 93.600 dặm thuộc sở hữu và điều hành bởi 7 công ty đường sắt cấp I (là nhóm có doanh số lớn, gồm BNSF Railway, CSX Transportation, Grand Trunk Corp- công ty của Canada nhưng hoạt động tại Mỹ, Kansas City Southern, Norfolk Southern, Soo Line- một công ty Cananda hoạt động tại Mỹ và Union Pacific.) với 26.000 đầu máy xe lửa và khoảng 1,56 triệu toa xe, với tải trọng khoảng trên 100 tấn/toa. Công ty lữ hành đường sắt quốc gia (Amtrak), các công ty địa phương vận hành 44.000 dặm còn lại.

Hệ thống đường sắt vận chuyển hàng hóa của Hoa Kỳ thuộc sở hữu và vận hành bởi, và các hãng vận tải đường sắt không có nghĩa vụ báo cáo điều kiện theo dõi vận chuyển hàng hóa cho các cơ quan chức năng.

Tuy nhiên, ngành đường sắt được yêu cầu thường xuyên kiểm tra đường ray của họ và thực hiện các sửa chữa cần thiết để đảm bảo an toàn đường ray. Các quy định của Cơ quan Quản lý Đường sắt Liên bang (FRA) yêu cầu các tuyến đường sắt để duy trì hồ sơ kiểm tra theo dõi và cung cấp.

* 1. **Cảng và đường thủy**

Hiện có hơn 8.200 cơ sở vận chuyển đường thủy tại Hoa Kỳ, bao gồm cả các bến cảng hàng hóa. Trong số các cơ sở này, có 2.000 cơ sở phục cả hàng hóa trong và ngoài nước, chỉ dưới 80 cơ sở chỉ vận chuyển hàng hóa nước ngoài và gần 6.100 hàng chỉ vận chuyển trong nước. Khoảng 69% các cơ sở này nằm trên bờ biển, trong đó các cơ sở bờ biển vùng Vịnh chiếm 26,2 %, tiếp theo là bờ biển Đại Tây Dương (21,9%), và bờ biển Thái Bình Dương (20,6%). 31,3% còn lại dọc theo Great Lakes hoặc đường thủy nội địa. Các cơ sở này cung cấp một đội tàu gồm 40.500 tàu nội địa - 31.500 sà lan và 9.000 tàu tự hành, trong đó có hơn 3.000 tàu lai dắt sử dụng các sà lan.

Đập và âu thuyền là hai trong số các bộ phận quan trọng cơ sở hạ tầng chính của hệ thống giao thông đường thuỷ của Hoa Kỳ, cho phép hoạt động thông suốt trên hầu hết các con sông. Các trường hợp ngoại lệ chính là hạ lưu sông Mississippi và sông Missouri, chảy tự do nhưng vẫn yêu cầu một số loại cấu trúc thủy văn, chẳng hạn như các tảng đá lớn và các khe và kè bê tông, để quản lý dòng chảy của sông. Quân đội Kỹ Hoa Kỳ (USACE) sở hữu và điều hành 239 âu thuyền tại 193 địa điểm, chiếm hầu hết các âu thuyền nội địa của Hoa Kỳ. Độ tuổi trung bình của tất cả các âu thuyền là hơn 64 năm.

Các cảng nước sâu và hệ thống kênh là những yếu tố cơ sở hạ tầng quan trọng của hệ thống đường thủy. Có hàng nghìn bến cảng và bến cảng nội địa tại Mỹ. Phần lớn trong số đó là thuộc sở hữu tư nhân và phục vụ nhu cầu xử lý hàng hóa cụ thể (ví dụ: tải than hoặc chuyển hóa dầu). Các cảng nước sâu là các cảng lớn và các cơ sở có vốn đầu tư lớn, với bến cảng rộng lớn, cầu cảng, cần cẩu, kho bãi và các thiết bị vận chuyển hàng hóa khác phục vụ kết nối đa phương thức tích hợp vận tải biển với vận chuyển nội địa.

 Nhiều cảng biển phục vụ bởi hệ thống tàu có kích cỡ ngày càng lớn. Các tàu container ghé cảng tại Mỹ có công suất trung bình khoảng 5000 TEU và trong xu hướng tăng trong những năm gần đây, dẫn đến nhu cầu nâng cấp hệ thống cần cẩu container lớn tại các cảng của Mỹ.

Đội tàu biển của Mỹ hoạt động cả ở vùng nước sâu và nước cạn, và có xu hướng trẻ hóa. Hiện số tàu có tuổi đời dưới 16 năm đang chiếm trên 40% tổng số tàu biển của Mỹ. Các tàu thủy đường sông và sà lan chiếm khoảng 85% đội tàu.

* 1. **Đường ống**

Hiện ở Mỹ có 320.00 dặm đường ống vận chuyển khí ga và kết nối hệ thống đường ống khoảng 2,1 triệu dặm phân phối đến từng hộ gia đình. Hệ thống này đang phục vụ 67 triệu hộ gia đình Mỹ và 5 triệu cơ sở sản xuất kinh doanh và khoảng 1900 cơ sở sản xuất điện đang cugn cấp 25% lượng điện của Mỹ. Ngoài ra có khoảng 212.000 triệu dặm đường ống vận chuyển dầu và chất lỏng khác.

1. **Tình hình vận tải:**
	1. **Chỉ số vận tải**

Chỉ số vận tải của Mỹ (TSI) đo lường sản lượng của ngành vận tải hàng hóa cho thuê và bao gồm dữ liệu từ vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường ống và vận tải hàng không. TSI được điều chỉnh theo theo yếu tố mùa vụ. Mức giảm 0,1 phần trăm trong tháng 2/2018, sau khi giảm trong tháng 1/2018, đánh dấu sự sụt giảm đầu tiên của hai tháng liên tiếp kể từ tháng 4 năm 2017. Hai tháng đầu năm, chỉ số này giảm 2%, sau khi tăng trong quí 1/2018.

Tết nguyên đán tại châu Á, đặc biệt là tại nước đối tác thương mại lớn nhất của Mỹ là Trung Quốc đã tác động trực tiếp đến hoạt động vận tải trong quí 1/2018. Tuy nhiên, nếu loại bỏ yếu tố mùa vụ thì chỉ số vận chuyển hàng hóa trong quí 1/2018 của Mỹ vẫn được đánh giá là khả quan.

Hình 1: Chỉ số vận chuyển hàng hóa của Hoa Kỳ các tháng năm 2017-2018



Nguồn: Cơ quan thống kê vận tải Hoa Kỳ

* 1. **Vận tải đường bộ:**

Theo Hiệp hội Vận tải Mỹ, doanh thu vận tải đường bộ tại Mỹ đạt khoảng 700 tỷ/năm với khối lượng vận chuyển khoảng 11 tỷ tấn hàng hóa.

Theo Hiệp hội những người lái xe tải Mỹ, hơn 70% hàng hóa tiêu thụ ở Mỹ được vận chuyển bằng xe tải, nhưng ngành công nghiệp này cần thuê gần 900.000 người lái xe để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng. Nhiều công ty phải tăng lương cho người lái xe hiện tại của họ để bù cho số giờ bị mất trên đường do thiếu tài xế. Và bằng cách thu hút một thế hệ trẻ lái xe, nó có thể giúp thay thế số lượng lớn các lái xe được nghỉ hưu mỗi năm.

Một số ưu điểm của công nghệ tự động (xe tự lái) sẽ làm giảm lượng khí thải carbon của ngành, sử dụng ít năng lượng hơn.. Vì vậy, có nghĩa là nhiều doanh nghiệp trong ngành vận tải và hậu cần đang hướng tới thực hiện các thực tiễn kinh doanh bền vững hơn.

Hiệp hội xe tải Mỹ cam kết thiết lập một chương trình phát triển bền vững, và Viện Nghiên cứu Giao thông Mỹ cũng đã đưa ra các phương pháp tốt nhất cho vận tải bền vững. Các công ty đang phải điều chỉnh theo hướng tăng trưởng bền vững, bao gồm nguyên mẫu eHighway của Mack Trucks và dự báo sẽ có tác động tích cực đến môi trường.

Các chính sách thuế mới của Tổng thống Trump (và “chiến tranh thương mại”) có nhiều khả năng ảnh hưởng đến ngành công nghiệp.

Chính sách cắt giảm thuế thu nhập doanh nghiệp đã được ký vào ngày 22 tháng 12 năm 2017 sẽ thay đổi cách nhà cung cấp dịch vụ mua và bán xe tải. Nhiều doanh nghiệp có thể xem xét việc tái cấu trúc doanh nghiệp của họ cho phù hợp với cách tính thuế mới. Ngoài ra, nhiều người lo ngại về mức thuế nhôm và thép được đề xuất của Tổng thống sẽ bắt đầu một cuộc chiến thương mại và ảnh hưởng trực tiếp đến vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ của Mỹ.

* 1. **Vận tải đường sắt**

Theo số liệu do Hiệp hội Đường sắt Hoa Kỳ (AAR), vận tải đường sắt Hoa Kỳ và khối lượng vận tải đa phương thức trong đó có đường sắt đều ổn định trong tháng 4/2018.

Vận tải đường sắt trong tháng 4/2018 tăng 3,3% so với tháng 4/2017, đạt 1.051.026 toa xe,

Các mặt hàng có lượng vận chuyển tăng gồm gồm đá nghiền, cát và sỏi, tăng 8,6%; than đá, tăng 2,4%; và ngũ cốc, tăng 5, 5,7%.

Các mặt hàng giảm trong tháng 4 năm 2018 kể gồm: khoáng sản phi kim loại, giảm 2 13%; phế liệu vụn và phế thải, giảm 7,1%; và lâm sản giảm 14,6%.

Nhìn chung ngành đường sắt đang có những tiến triển tốt trong 4 tháng đầu năm. Các container và rơ moóc đa phương thức tăng 5,1%, hay 103.650 chiếc, lên 2.150.026 chiếc. Trong bốn tháng đầu năm 2017, tải trọng đường sắt của Mỹ tăng 0,6%, tương đương 23.993 toa, lên 4.347.225 toa. Trong tuần kết thúc vào ngày 28 tháng 4, tải trọng đường sắt của Mỹ đã tăng 3,7% lên 266.453 toa.

Trung bình mỗi năm ngành được sắt vận chuyển 5 triệu tấn quặng và phục vụ “hầu như mọi ngành công nghiệp, bán buôn, bán lẻ và tài nguyên dựa trên nền kinh tế” - bao gồm hơn 70% lượng than đá của quốc gia (5,2 triệu toa hàng), khoảng 58% kim loại thô, 1,6 triệu tấn lúa mì, ngô và các sản phẩm nông nghiệp khác, và 13,7 triệu container và các loại rơ moóc vận chuyển hàng tiêu dùng.

* 1. **Hàng hải và cảng biển**

Ngành hàng hải đang đóng góp tới 75% trọng tải hàng hóa xuất khẩu của Mỹ.

Khối lượng nhập khẩu tiếp tục tăng do nền kinh tế Mỹ tăng trưởng và thương mại điện tử sôi động hơn, đòi hỏi nhiều công ty phải để tăng năng lực lưu kho. Khối lượng container tăng khiến nhu cầu về nhà kho tăng mạnh trên toàn quốc, với hơn 254 triệu feet vuông thu hút ròng, 242 triệu feet vuông và tỷ lệ trống thấp kỷ lục là 5,1% vào cuối năm 2017

Tại 9 cảng biển lớn nhất Mỹ có tỷ lệ trống là 3,3%, thấp hơn so với mức trung bình của cả nước Mỹ.

Nhu cầu hàng hóa tăng cao và những thay đổi nhanh chóng đối với ngành vận tải biển toàn cầu tiếp tục buộc các cảng biển của Mỹ phát triển. Hoạt động gom hàng cũng sôi động hơn. Để đưa sản phẩm đến tay người tiêu dùng nhanh chóng và hiệu quả hơn, các chủ hàng toàn cầu sử dụng các tàu lớn hơn. Để phục vụ tốt hơn các tàu lớn hơn này, hầu hết các cảng đã bị buộc phải thích nghi thông qua các dự án cải thiện cơ sở hạ tầng.

 Trong khi các cảng Bờ Tây tự nhiên phù hợp hơn với dòng tàu lớn hơn do các bến cảng sâu hơn, việc mở rộng Kênh đào Panama đã tạo cơ hội cho nhiều hàng hóa chuyển sang các cảng dọc theo Bờ Đông và Bờ Vịnh. Hoạt động nạo vét và các dự án cơ sở hạ tầng đang được tiến hành hoặc lên kế hoạch tại gần như tất cả các cảng, gây áp lực cho các cảng Bờ Tây để hiện đại hóa cơ sở hạ tầng và cải thiện chức năng để bắt kịp..

Rủi ro lớn nhất đối với các cảng biển của Mỹ là những dấu hiệu tiềm năng đối với thương mại toàn cầu, tác động tiêu cực đến số lượng container vận chuyển qua các cảng và hoạt động phân phối, lưu kho, bảo quản của Mỹ.

* 1. **Vận tải đa phương thức:**

Theo số liệu của Hiệp hội đa phương thức của Bắc Mỹ (IANA), hoạt động vận tải đa phương thức tại Hoa Kỳ trong quí 1/2018 đạt mức tốt nhất kể từ quí II năm 2014 đến nay.

Tổng khối lượng giao dịch khối lượng đa phương thức quý đầu tiên ở mức 4.547.247, đã tăng 7,2% so với quí 1/2017, cao hơn mức tăng 5,8% hàng quý của quý 4 và mức tăng 6,3% của quý 3 năm 2017.

Vận tải container tăng 7%, trong đó vận tải container nội địa tăng 6,2%. Vận tải xe kéo đã tăng ấn tượng 14,5%.

Các điều kiện kinh tế khả quan đã thúc đẩy giao thương hàng hóa, tạo điều kiện cho hoạt động logistics tăng trưởng tốt trong quí 1/2018. Vận tải phục vụ hoạt động nhập khẩu (container) và vận tải đa phương thức nội địa nhìn chung vẫn có chi phí hợp lý do giá năng lượng chưa tăng mạnh. Tuy nhiên, nguy cơ chiến tranh thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc, và khả năng giá dầu tăng do gián đoạn nguồn cung ở Trung Đông nếu vấn đề Iran trở nên căng thẳng hơn có thể sẽ tác động trực tiếp đến vận tải đa phương thức tại Mỹ trong thời gian tới.

Vận chuyển hàng hóa đa phương thức trong quý đầu tiên được thúc đẩy bởi các hãng vận tải ô tô, tạo ra mức tăng 5% -6% của phân khúc container nội địa, tăng gấp đôi tăng trưởng của cùng kỳ năm 2017 ở phân khúc này.

Khối lượng nhập khẩu container tăng cao là nguyên nhân chính dẫn đến tăng trưởng trong quý đầu tiên. Nhưng mức thuế cao sẽ được áp dụng cho hàng nhập khẩu từ Trung Quốc có thể tác động đáng kể đến khối lượng container hàng nhậ khẩu, vì 47% lượng container của Mỹ bắt nguồn từ Trung Quốc.

1. **Hoạt động kho bãi (warehouse)**

Theo số liệu của công ty nghiên cứu thị trường Armstrong, chi phí kho bãi của Mỹ năm 2017 đạt khoảng 148,7 tỷ USD, tăng 3,3% so với 143,7 tỷ USD của năm 2016. Trong đó các kho thương mại chiếm khoảng 68 tỷ đô la. Dịch vụ kho bãi được cung cấp theo phương thức 3PL 39,1 tỷ đô la trong năm 2016 và 40,5 tỷ đô la vào năm 2017.

Như vậy, chi phí kho bãi của Mỹ đã tăng từ mức 111 tỷ USD năm 2010 lên 148, 7 tỷ USD vào năm 2017, với mức tăng 24%, trong đó các kho thương mại (gồm cả kho của khu vực công) tăng 23,8% từ mức 52,3 tỷ đô la vào năm 2010 lên là 68,6 tỷ đô la. Mức tăng của chi phí kho bãi trong phân khúc 3PL VAWD tăng 22,5%.

1. **Logistics phục vụ thương mại điện tử**

Chi phí hậu cần thương mại điện tử ở Mỹ hiện chiếm 6,9% tổng chi phí hậu cần của Hoa Kỳ, trước năm 2016 là 5,2% kiểm đếm. Làm cho những con số này thậm chí còn quan trọng hơn là dựa trên dữ liệu từ Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, khi lần đầu tiên theo dõi doanh số thương mại điện tử vào năm 1999, thương mại điện tử chỉ chiếm 0,6% tổng doanh số bán lẻ. trong năm năm qua, chi phí hậu cần thương mại điện tử có tỷ lệ tăng trưởng hàng năm khoảng 15%, với kỳ vọng rằng nó sẽ vẫn ở mức hoặc đầu hơn nữa. Theo ước tính của công ty nghiên cứu thị trường Armstrong, chi phí hậu cần thương mại điện tử của Mỹ dự kiến sẽ tăng ở mức 18,8% mỗi năm đến năm 2020.

Tác động của thương mại điện tử liên quan đến chi phí hậu cần tại Hoa Kỳ tiếp tục tăng nhanh, do nhiều yếu tố.

Năm 2017 thương mại điện tử chiếm 12,8 tỷ đô la trong thị trường 3PL trị giá 185,7 tỷ đô la Mỹ, và dự báo con số này sẽ tăng lên 20,9 tỷ đô la vào năm 2020. Trong khi logistics cho thương mại điện tử tạo ra một loạt các tùy chọn với các danh mục dịch vụ đa dạng, nó cũng tạo ra những áp lực lớn về thời gian, nhận diện, truy xuất nguồn gốc, thanh toán trong chuỗi cung ứng.

1. **Các thông tin khác**

***Hoa Kỳ và Grenada đã ký một Thỏa thuận vận chuyển hàng không mới, tăng cường quan hệ đối tác hàng không dân dụng giữa hai nước*** và tăng cường quan hệ thương mại và kinh tế. Thỏa thuận này tạo ra các cơ hội lớn hơn cho các hãng hàng không, khách du lịch, doanh nghiệp, chủ hàng, sân bay và địa phương bằng cách cho phép tiếp cận thị trường đối ứng không hạn chế đối với hành khách và hàng hóa bay giữa hai quốc gia và hơn thế nữa.

Thỏa thuận mới sẽ tạo thuận lợi cho việc đi lại và thương mại trong tương lai giữa Hoa Kỳ và Grenada. Hiệp định có hiệu lực kể từ ngày chính phủ hai nước ký vào ngày 10 tháng 4 năm 2018. Thỏa thuận này thay thế một thỏa thuận vận tải hàng không cũ hơn, hạn chế hơn.

***American Airlines Group Inc. đang giảm hai chi nhánh khu vực để đơn giản hóa các hoạt động ngắn hạn***

Hãng vận tải lớn nhất thế giới sẽ không gia hạn hợp đồng với ExpressJet và Trans States khi họ hết hạn vào năm 2019, theo một bản ghi nhớ cho các đại lý đặt chỗ, nhưng hãng đảm bảo sẽ không có gián đoạn trong việc phục vụ khách hàng.

Động thái này sẽ làm giảm số lượng đối tác khu vực của Hoa Kỳ xuống còn bảy đối tác. Mục đích là để cung cấp dịch vụ "trải nghiệm liền mạch" cho hành khách trên tàu sân bay chính và American Eagle, thương hiệu được các hãng hàng không khu vực sử dụng cho các chuyến bay. Mỹ có 10 đối tác như vậy vào đầu năm.

Dịch vụ ExpressJet tập trung tại Dallas-Fort Worth và sẽ chuyển sang SkyWest Inc.. Các tuyến đường xuyên Hoa Kỳ, chủ yếu là từ Sân bay Quốc gia Washington, sẽ chuyển sang Envoy Airlines.

**PHỤ LỤC**

**Bảng: Chỉ số vận chuyển hàng hóa và hành khác của Hoa Kỳ**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tháng** | **Hàng hóa** | **Hành khách** | **Tổng** |
| 1/2017 | 121.8 | 126.1 | 123.2 |
| 2/2017 | 122.3 | 124.4 | 123 |
| 3/2017 | 121.3 | 125.4 | 122.7 |
| 4/2017 | 121.2 | 127 | 123.1 |
| 5/2017 | 124 | 126.7 | 124.9 |
| 6/2017 | 123.9 | 127.7 | 125.1 |
| 7/2017 | 126.1 | 127.5 | 126.6 |
|  8/2017 | 126.2 | 126.9 | 126.4 |
| 9/2017 | 125.8 | 123.8 | 125.2 |
| 10/2017 | 127.5 | 127.5 | 127.5 |
|  11/2017 | 127.9 | 128.3 | 128 |
| 12/2017 | 130.1 | 127.4 | 129.3 |
| 1/2018 | 127.6 | 126.7 | 127.3 |
| 2/2018 | 127.5 | 126.7 | 127.3 |

Nguồn: Cơ quan thống kê vận tải Hoa Kỳ