**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 11/2018**

**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](#_Toc533229614)

[*1.1.* *Hoạt động logistics* 2](#_Toc533229615)

[*1.1.1.* *Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải ASEAN lần thứ 24 (ATM24)* 2](#_Toc533229616)

[*1.1.2.* *Nghị định thư thứ 7 về Hệ thống quá cảnh hải quan ASEAN* 4](#_Toc533229617)

[*1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 4](#_Toc533229618)

[*1.2.1.* *Kinh tế ASEAN 5 dự báo giảm nhẹ trong năm 2018* 4](#_Toc533229619)

[*1.2.2.* *Dịch chuyển chuỗi cung ứng trong ASEAN và các tác động đến logistics* 5](#_Toc533229620)

[*1.2.3.* *Triển vọng chuỗi cung ứng số tại ASEAN* 7](#_Toc533229621)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 8](#_Toc533229622)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 9](#_Toc533229623)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:*** 14](#_Toc533229624)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 15](#_Toc533229625)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 15](#_Toc533229626)

[***3.2.*** ***Vận tải*** 17](#_Toc533229627)

[***3.3.*** ***Cảng biển*** 17](#_Toc533229628)

[***3.4.*** ***Kho bãi, giao nhận và các hoạt động logistics khác*** 19](#_Toc533229629)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 20](#_Toc533229630)

[***4.1.*** ***Tình hình chung:*** 20](#_Toc533229631)

[***4.2.*** ***Vận chuyển và logistics ngành hàng không:*** 20](#_Toc533229632)

[***4.3.*** ***Logistics trong xu hướng phát triển hệ thống phân phối lớn của Thái Lan*** 21](#_Toc533229633)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 21](#_Toc533229634)

[***5.1.*** ***Lào*** 21](#_Toc533229635)

[***5.2.*** ***Philippines*** 22](#_Toc533229636)

**DANH MỤC HÌNH**

[**Hình 1: Các Bộ trưởng Giao thông vận tải ASEAN ký Nghị định thư số 4 3**](#_Toc531906016)

[**Hình 2: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 10**](#_Toc531906017)

[**Hình 3: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 10**](#_Toc531906018)

[**Hình 4: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 11**](#_Toc531906019)

[**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa hàng không qua sân bay Changi của Singapore 14**](#_Toc531906020)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

* + 1. *Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải ASEAN lần thứ 24 (ATM24)*

Từ ngày 07 đến ngày 10 tháng 11 năm 2018 đã diễn ra Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải ASEAN lần thứ 24 (ATM24), ATM+Trung Quốc lần thứ 17, ATM+Nhật Bản lần thứ 16 và ATM+Hàn Quốc lần thứ 9. Trước đó, từ ngày 05 đến 07 tháng 11 năm 2018, Hội nghị các Quan chức cao cấp Giao thông vận tải ASEAN (STOM) lần thứ 46 và các Hội nghị STOM với các nước đối tác Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc cũng được diễn ra tại Bangkok, Thái Lan.

Tại Hội nghị ATM24, các Bộ trưởng thảo luận và quyết định những nội dung trọng yếu với thông điệp cần triển khai ngay các hành động cụ thể liên quan đến thúc đẩy phát triển thị trường hàng không thống nhất trong ASEAN, hướng tới cam kết tạo thuận lợi cho vận chuyển người và hàng hoá qua biên giới nội khối, tăng cường hiện thực hoá thị trường vận tải biển chung ASEAN (ASSM), tăng cường kết nối thông qua nâng cấp mạng đường bộ ASEAN (AHN).

Trong lĩnh vực hàng hải, các Bộ trưởng tái khẳng định tầm quan trọng của vận tải biển nhằm kết nối kinh tế trong khu vực. Các Bộ trưởng hoan nghênh việc ký kết Biên bản ghi nhớ về cải thiện tiêu chuẩn an toàn và kiểm tra tàu biển dưới công ước trong các quốc gia thành viên ASEAN (NCS) giữa các nước thành viên ASEAN cũng như việc thông qua Hướng dẫn Tiêu chuẩn An toàn cho Tàu dưới Công ước. Hội nghị các Bộ trưởng GTVT ASEAN lần này đã thông qua Kế hoạch phòng ngừa sự cố tràn dầu khu vực ASEAN, văn kiện Quy định tiêu chuẩn trong triển khai tìm kiếm cứu nạn ASEAN nhằm tăng cường hợp tác trong bảo vệ môi trường và tìm kiếm cứu nạn hàng hải trong ASEAN.

Cũng tại Hội nghị, các Bộ trưởng đã tập trung thảo luận về thúc đẩy phát triển vận tải bền vững và hoan nghênh việc thông qua các tài liệu liên quan đến giao thông bền vững, như: (i) Lộ trình tiết kiệm nhiên liệu ASEAN cho ngành vận tải 2018-2025; (ii) Hướng dẫn về các Chỉ số vận tải mặt đất vững về về hiệu suất năng lượng và phát thải khí nhà kính (GHG) trong ASEAN; và (iii) Chiến lược toàn khu vực ASEAN về Giao thông vận tải mặt đất bền vững.

**Hình 1**: **Các Bộ trưởng Giao thông vận tải ASEAN ký Nghị định thư số 4**



Tại Hội nghị ATM+ với các nước đối thoại Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn quốc, các Bộ trưởng ghi nhận tiến bộ đáng kể trong các chương trình hợp tác được triển khai trong khuôn khổ hợp tác GTVT với Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và đánh giá cao các nước đối thoại đã cung cấp hỗ trợ kỹ thuật và các trợ giúp nhằm thúc đẩy hợp tác GTVT với khối ASEAN và hy vọng sẽ tiếp tục nhận được sự hỗ trợ tích cực, hiệu quả từ các nước Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc cho sự phát triển của hệ thống GTVT ASEAN trong giai đoạn tới.

Tại Hội nghị ATM24, thừa ủy quyền của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể đã đại diện Chính phủ Việt Nam ký Nghị định thư số 4 về quyền kết hợp nhiều điểm đến giữa các điểm trong lãnh thổ của bất kỳ Quốc gia thành viên ASEAN.

Cũng tại Hội nghị, thừa ủy quyền của Bộ trưởng Bộ GTVT, Vụ trưởng Vụ Hợp tác quốc tế Lê Tuấn Anh đã thay mặt Trưởng đoàn STOM Việt Nam ký Biên bản ghi nhớ về cải thiện tiêu chuẩn an toàn và kiểm tra tàu biển dưới công ước trong các quốc gia thành viên ASEAN.

* + 1. *Nghị định thư thứ 7 về Hệ thống quá cảnh hải quan ASEAN*

Nghị định thư số 7 về hệ thống quá cảnh hải quan thuộc hiệp định khung ASEAN về Tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh.

Nghị định thư 7 gồm 12 Điều và 02 Phụ lục về hàng hóa cấm/ hạn chế quá cảnh và Phụ lục kỹ thuật.  Đây là các cam kết, quy định cải cách về mặt phương thức và hình thức quản lý đối với các giao dịch quá cảnh, trong đó tập trung vào các yếu tố như: cơ chế bảo lãnh cho nợ thuế phát sinh trong các giao dịch quá cảnh, hệ thống thông tin quốc gia được điện tử hóa để kết nối và trao đổi dữ liệu vận chuyển quá cảnh giữa các nước thành viên, áp dụng quản lý rủi ro để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tuân thủ pháp luật được đơn giản hóa về quy trình thủ tục

Hiệp định Nghị định thư 7 là một trong 9 Nghị định thư nằm trong Hiệp định khung ASEAN về Tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh được các nước ASEAN ký ngày 16-12-1998 tại Hà Nội với mục tiêu tạo thuận lợi cho việc vận tải hàng hóa quá cảnh, hỗ trợ việc thực hiện khu vực Mậu dịch tự do ASEAN và tăng cường liên kết kinh tế khu vực.

Nghị định thư 7 đã được tất cả 10 nước ASEAN ký và đến nay có 5 nước ASEAN đã hoàn thành thủ tục phê duyệt. Việc phê duyệt Nghị định thư 7 đảm bảo tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về hải quan theo tiêu chuẩn quốc tế, đồng thời thể hiện trách nhiệm của Việt Nam trong việc góp phần tích cực xây dựng và phát triển Cộng đồng Kinh tế ASEAN.

## *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics*

* + 1. *Kinh tế ASEAN 5 dự báo giảm nhẹ trong năm 2018*

Theo số liệu của Trung tâm Nghiên cứu kinh tế Nhật Bản (JCER) và Nikkei dựa trên kết quả khảo sát các nhà kinh tế và các nhà phân tích ASEAN và Ấn Độ về dự báo GDP của Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore và Thái Lan, dự báo GDP của các quốc gia này trong năm 2018 sẽ giảm 0,1% xuống 4,9% trong năm 2018.

Tăng trưởng kinh tế của Indonesia, Malaysia và Philippines đã ở mức thấp trong bối cảnh tăng trưởng trung bình của khu vực ASEAN-5 sụt giảm trong năm. Cụ thể, GDP năm 2018 của khu vực ASEAN sẽ thấp hơn mức 5,0% đã đạt được trong năm 2017. Bước sang năm 2019, GDP của khu vực này lại tiếp tục giảm 0,2% xuống còn 4,8%.

Nền kinh tế Thái Lan được dự báo sẽ tăng trưởng 0,2% điểm lên mức 4,6% trong năm 2018 do xuất khẩu của quốc gia này vẫn rất mạnh. Trong khi đó, tăng trưởng kinh tế của Philippines năm 2018 được dự báo ở mức 6,4%, mức cao nhất trong số các nước ASEAN, tuy nhiên vẫn thấp hơn 0,4% so với dự báo trước đó. Lạm phát và đồng Peso yếu được cho là nguyên nhân dẫn tới tình trạng này.

Tại Malaysia, các chính sách của Thủ tướng Mahathir Mohamad đang tạo ra niềm tin tốt hơn vào nền kinh tế của quốc gia này, bao gồm quyết định bãi bỏ thuế hàng hóa và dịch vụ trong tháng 6/2018, cũng như các kế hoạch phát triển các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng. Mặc dù vậy, tăng trưởng kinh tế năm 2018 của Malaysia đã được dự báo giảm 0,4% xuống còn 4,9%.

* + 1. *Dịch chuyển chuỗi cung ứng trong ASEAN và các tác động đến logistics*

Khảo sát Navigator toàn cầu của HSBC bao gồm quan điểm của hơn 8.500 doanh nghiệp (1.000 ở ASEAN) cho thấy Đông Nam Á đang là khu vực thương mại tích cực nhất trên thế giới. Hơn nữa, các doanh nghiệp ở ASEAN cũng đang rất chủ động và linh hoạt trong việc nắm bắt các cơ hội, từ cả tự do thương mại và chiều ngược lại. Ngay cả những gián đoạn cung ứng do căng thẳng thương mại giữa các nước lớn cũng nên được xem xét ở các phương diện khác nhau.

Kết luận quan trọng của cuộc khảo sát này là sự thay đổi trong sản xuất, đầu tư và chuỗi cung ứng của ASEAN đang thay đổi nhanh chóng.

Thái Lan và Malaysia đã có mạng lưới sản xuất hoàn chỉnh hơn, sau 20 năm kể từ khi cuộc khủng hoảng 1997 diễn ra tại khu vực này. Ngay kể cả trong lĩnh vực điện tử, đặc biệt là trong lắp ráp ổ cứng (HDD), lượng xuất khẩu sang Mỹ của hai nước cũng tương đương với xuất khẩu từ Trung Quốc.

Với khả năng hiện tại của ASEAN, hoạt động lắp ráp sẽ tiếp tục tăng, nhất là khi Trung Quốc chuyển hoạt động sản xuất hàng HDD với mức thuế suất ít nhất là 10% khi xuất khẩu sang Mỹ sang sản xuất tại ASEAN.

Singapore, Philippines và Việt Nam cũng sản xuất một loạt các linh kiện điện tử, trong khi Việt Nam và Indonesia ngày càng cạnh tranh trong sản xuất các thiết bị chiếu sáng và dệt may.

Dữ liệu đầu tư đã cho thấy sự thay đổi chuỗi cung ứng tại ASEAN. Đầu tư sản xuất trong nước của Việt Nam đã tăng 18% trong năm nay, trong khi Thái Lan và Philippines đều có sự gia tăng đáng kể về FDI ròng. Các hãng lớn như Harley Davidson, Panasonic và Steve Madden đều cho biết họ sẽ chuyển sản xuất đến khu vực này.

Nhưng cần lưu ý rằng các cơ hội không mang lại hiệu quả ngay lập tức bởi mạng lưới chuỗi cung ứng không tuyến tính, mà thực chất một hệ sinh thái. Do đó quá trình dịch chuyển không đơn giản như là một tập đoàn đa quốc gia chuyển sản xuất sang một nhà máy vẫn còn dư thừa công suất.

Các doanh nghiệp đầu tiên cần xem xét tác động tổng thể của thuế quan đối với hàng hóa Trung Quốc xuất khẩu sang Mỹ và khả năng dịch chuyển đầu tư. Các yếu tố bao gồm chi phí nhân công, chi phí vận chuyển và các quy định cần phải được cân nhắc để xác định liệu năng lực bổ sung có được xây dựng hay không. Điều này có ý nghĩa đối với ASEAN như một khu vực và đối với các nhà cung cấp cá nhân. Hơn nữa, không phải nước ASEAN nào cũng chào đón các hoạt động lắp ráp thâm dụng nhân công hoặc hoạt động sản xuất gây ô nhiễm môi trường và làm mất cân đối nền kinh tế. Các nước có nền sản xuất mạnh hơn trong khu vực như Thái Lan và Malaysia sẽ định hướng đẩy mạnh chuỗi cung ứng điện tử vào chế tạo bán dẫn có giá trị gia tăng cao hơn, đặc biệt là các chip bộ nhớ cao cấp hơn.

Ở cấp độ Chính phủ và các hiệp hội doanh nghiệp cần tăng cường đầu tư vào cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất mới và đào tạo công nhân lành nghề. Các nền kinh tế có thể cải thiện chất lượng xuất khẩu của họ, tạo dư địa cho việc tái phân bổ và nâng cấp hơn nữa năng lực sản xuất của họ theo hướng hiện đại, bền vững, từ đó nắm bắt cơ hội cao hơn trong chuỗi cung ứng.

Ở cấp độ các cơ sở kinh doanh, các nhà cung cấp trên toàn ASEAN cần đẩy nhanh việc áp dụng các công nghệ mới như tự động hóa và robot, thậm chí có thể chạy kho thông minh. Điều này có thể giúp tăng khả năng sản xuất để đáp ứng nhu cầu toàn cầu, tăng hiệu quả sản xuất và giao hàng trong thời gian.

Theo HSBC Navigator, công nghệ sẽ là yếu tố tạo ra sự thay đổi hàng đầu trong các chuỗi cung ứng của khu vực trong ba năm tới. Các nhà sản xuất và xuất khẩu lớn ddang cân nhắc việc chuyển chuỗi cung ứng sang ASEAN có những câu hỏi phổ biến như: các đối tác ở ASEAN năng lực sản xuất quy mô lớn không? Các nhà máy này nhận nguyên liệu như thế nào? Họ có năng lực tiếp quản hệ thống sản xuất với các quy trình hiện đại không? Có nên mở rộng quy mô nhà máy tại ASEAN và mở rộng đến mức độ nào? Tất cả những câu hỏi trên đều liên quan đến năng lực công nghệ

Như vậy, công nghệ sẽ là chìa khóa để tăng tính cạnh tranh và hấp dẫn của các chuỗi cung ứng tại ASEAN. Khi nhìn vào bối cảnh kinh tế vĩ mô rộng lớn hơn của căng thẳng thương mại, triển vọng cho hệ sinh thái chuỗi cung ứng của Asean rất tươi sáng. Đặc biệt, không phải là cơ hội từ căng thẳng thương mại Mỹ-Trung sẽ là nhân tố quyết định mà chính là tư duy sáng tạo và khả năng kết nối của chính các doanh nghiệp ASEAN để tạo ra mạng lưới sản xuất hiện đại, có tính liên thông cao của chính họ.

* + 1. *Triển vọng chuỗi cung ứng số tại ASEAN*

Không chỉ tại các nước đang phát triển, ngay tại thị trường ASEAN, các quy trình hoạt động trong chuỗi cung ứng đang ngày càng được số hóa, minh bạch, kết nối và hiệu quả cao.

Chuỗi cung ứng kỹ thuật số (digital supply chain- DSC) dựa vào một số yếu tố chính như hệ thống lập kế hoạch và thực hiện tích hợp, logistics tự động và mua sắm thông minh. Điểm nhấn mạnh ở đây là những tiến bộ trong các công nghệ mới như điện toán đám mây, phân tích dữ liệu lớn (bid data) và Internet vạn vật (IoT).

Chuỗi cung ứng kỹ thuật số sẽ mang lại các thuận lợi lớn cho một thị trường rất phức tạp như của ASEAN nơi nhiều hoạt động cung ứng truyền thống không hiệu quả đang cản trở hoạt động của cả phía cung cấp và người tiêu dùng. Thông qua việc sử dụng công nghệ, DSC sẽ cho phép sản phẩm phù hợp được phân phối tới khách hàng một cách nhanh chóng và đáng tin cậy đồng thời đảm bảo hiệu quả thông qua tự động hóa. Vì vậy, nó sẽ cho phép các công ty hoạt động trong khu vực để đạt được một lợi thế cạnh tranh hơn những người khác và trở nên kiên cường hơn để thay đổi điều kiện toàn cầu.

Các doanh nghiệp và người tiêu dùng có được nhiều lợi ích nhất từ ​​chuỗi cung ứng số hóa. Đối với các doanh nghiệp, lợi thế chính là cải tiến qui trình do tự động hóa. Ví dụ: sử dụng phân tích nâng cao để lập kế hoạch nhu cầu và kho thông minh để tăng năng suất và hiệu quả hoạt động, giúp giảm đáng kể chi phí hoạt động.

Bên cạnh đó, khả năng hiển thị từ đầu đến cuối của DSC cung cấp cái nhìn toàn cảnh về mọi khía cạnh của chuỗi cung ứng, do đó cho phép sự minh bạch và hợp tác chuỗi cung ứng lớn hơn giữa các đối tác. Khi thông tin sẵn sàng và nhanh chóng, doanh nghiệp có thể ra quyết định nhanh hơn và lập kế hoạch thời gian thực quảng cáo để đáp ứng với những thay đổi về nhu cầu hoặc cung cấp. Kết quả là, chuỗi cung ứng có thể làm việc với tính linh hoạt và hiệu quả cao hơn.

DSC tận dụng những tiến bộ mới nhất trong các tiến bộ công nghệ như công nghệ blockchain đang nhanh chóng cách mạng hóa chuỗi cung ứng trên toàn thế giới. Blockchain cũng có thể coi như một công cụ kế toán được chia sẻ của tất cả các hoạt động liên quan đến một sản phẩm cụ thể. Tất cả các bên có liên quan đều có quyền truy cập vào thông tin này mà không có bên nào có quyền kiểm soát. Blockchain phân cấp hệ thống và làm cho nó đáng tin cậy hơn.

Một hệ thống cho phép blockchain theo dõi kỹ thuật số thông tin sản phẩm trong một chuỗi cung ứng, bao gồm chi tiết gốc, số lô, dữ liệu nhà máy và xử lý, ngày hết hạn và nhiệt độ lưu trữ cũng như chi tiết giao hàng. Một giải pháp thiết kế blockchain sẽ giúp thúc đẩy sự cộng tác và tin tưởng lớn hơn giữa các đối tác chuỗi cung ứng.

1. **Thị trường logistics Singapore**

Singapore hiện đang là một trung tâm thương mại, giao dịch, vận chuyển hàng hóa toàn cầu, đồng thời cũng là một trung tâm dữ liệu đào tạo về kiến thức chuyên môn giao dịch và vận tải quốc tế.

Singapore là nơi đặt trụ sở hoạt động của hơn 7.000 công ty liên quan đến lĩnh vực logistics trên toàn cầu, đóng góp 9% tổng số lực lượng lao động và 9% GDP cho quốc gia này.

Hiện nay, có hơn 20 các nhà cung cấp dịch vụ logistics toàn cầu có trụ sở tại Singapore, trong đó bao gồm các tên tuổi lớn như: Agility, DHL, FedEx, TNT, UPS, Nippon Express, NYK Logistics và Toll Logistics.

Nhưng độ mở cao và tính liên thông với thị trường quốc tế cũng ddoonggf nghĩa với việc căng thẳng thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc sẽ tác động đến hoạt động kinh tế nói chung, hoạt động sản xuất, thương mại và đặc biệt là hoạt động logistics của Singapore. Điều này là do cả hai quốc gia trên đều là những bạn hàng lớn của Singapore. Trước mắt, những đối đầu thương mại hiện nay chỉ gây một vài tác động tới nền kinh tế Singapore, nhưng hệ quả tiêu cực sẽ lớn hơn nhiều vào cuối năm nay và đầu năm sau.

Hàng điện tử vốn được đánh giá là xương sống của ngành sản xuất địa phương tại Singapore. Đây sẽ là một trong những khu vực sớm chịu tác động từ cuộc chiến thương mại hiện nay do chuỗi cung ứng gắn với Trung Quốc. Hoạt động logistics cho khu vực này cũng sẽ chịu tác động trực tiếp.

Giao thông vận tải là khu vực thứ hai có thể bị ảnh hưởng. Singapore vốn là một trong những cảng biển lớn nhất thế giới, nối nhiều quốc gia với phần còn lại của châu Á và phương Tây. Do đó sự thay đổi của các dòng thương mại và vận tải quốc tế sẽ tác động trực tiếp đến hoạt động hàng hải của Singapore.

* 1. **Hoạt động vận tải và cảng biển**
     1. *Vận tải biển và cảng biển:*

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore, số lượng tàu qua cảng của Singapore trong tháng 10/2018 tăng 2,3% so với tháng trước đó, đạt 11.629 chiếc. Tổng số tàu qua cảng trong 10 tháng năm 2018 đạt 117.858 chiếc, giảm 1,8% so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 2: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng

*Nguồn: Cơ quan Hàng hải và Cảng biển Singapore*

Lượng hàng hóa qua cảng biển của Singapore đạt 53.217.000 tấn trong tháng 10/2018, tăng 5,73% so với tháng trước đó. Tính chung 10 tháng đầu năm 2018, lượng hàng hóa qua cảng biển đạt 522.600.200 tấn, tăng nhẹ 0,5% so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 3: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng

*Nguồn: Cơ quan Hàng hải và Cảng biển Singapore*

Lưu lượng container qua cảng của Singapore trong tháng 10/2018 tăng 5,5% so với tháng trước. 10 tháng 2018 đạt 30.453 triệu TEUs, tăng 9,8% so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 4: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore

*Nguồn: Cơ quan Hàng hải và Cảng biển Singapore*

Hiện nay, cảng biển Singapore được kết nối với 600 cảng tại 123 quốc gia thông qua 200 tuyến vận chuyển. Trong quá khứ, chính sách tập trung phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển đã biến Singapore trở thành cường quốc kinh tế chỉ trong vòng một thế hệ. Kinh tế hàng hải hiện đóng góp trực tiếp 7% vào tổng giá trị GDP, gián tiếp 10% vào các ngành dịch vụ khác vốn chiếm tới 1/3 tỷ trọng kinh tế của đất nước này.

Các cảng biển hiện nay của Singapore hiện đang nằm dưới sự quản lý của Cảng Singapore (Port of Singapore Authority - PSA). PSA chịu trách nhiệm giám sát quá trình ra vào của tàu thuyền, xuất nhập hàng hóa kho bãi và điều tiết phương tiện luân chuyển trên mặt đất. Toàn bộ quá trình được giám sát và sắp xếp bởi hệ thống máy tính hiện đại bậc nhất thế giới. Theo tính toán trung bình, PSA hàng ngày phải lưu thông đến 91.000 container, tương đương với 60 tàu ra vào cảng. Trong đó, 5% lượng hàng sẽ được tiêu thụ ngay tại Singapore, 95% hàng hóa còn lại sẽ tiếp tục được vận chuyển tới nhiều địa điểm trên toàn thế giới thông qua chuỗi cung ứng.

Để có thể lưu thông khối lượng hàng hóa một cách suôn sẻ, PSA đã tiến hành áp dụng các công nghệ tự động hóa vào quy trình vận chuyển. Cơ quan cảng biển Singapore (MPA) đã phát triển và đưa vào sử dụng hệ thống Marinet vào những năm cuối thế kỷ 20. Hệ thống Marinet giúp hỗ trợ các chủ sở hữu hàng hóa có thể nhanh chóng khai báo các nội dung liên quan đến hàng hóa nhập cảng. Ngoài ra, phần lớn thủ tục ra vào cảng, khai báo sẽ được xử lý trên mạng với mức độ tự động hóa lên tới 100%, giúp cắt giảm thời gian phê duyệt từ nửa ngày xuống còn vài tiếng.

Đối với quá trình bốc dỡ, sắp xếp container, hệ thống cảng biển Singapore đã áp dụng công nghệ Portnet và CITOS. Trong đó, Portnet là phần mềm hải quan được phát triển dành cho đơn vị, công ty liên quan đến vận tải container như các hãng vận tải, công ty giao nhận và chính quyền địa phương. Gần đây, với sự phát triển và gia tăng sử dụng Internet, Portnet hiện đang phục vụ cho 8.000 người sử dụng và xử lý khoảng 100 triệu giao dịch mỗi năm.

Hệ thống thứ hai của PSA Singapore Terminals là CITOS (Computer Integrated Terminal Operations System - Hệ thống tích hợp vận hành cảng) được phát triển vào năm 1988. Đây là một hệ thống hoạch định tài nguyên doanh nghiệp có nhiệm vụ điều phối và hợp nhất mọi tài sản, từ cần trục, container cho đến tài xế. CITOS còn giúp hoạch định việc xếp container. Khi thông tin được nhập vào thông qua Portnet, CITOS sẽ tự động lập kế hoạch xếp hàng và bố trí kho bãi dựa trên những yếu tố như sự ổn định của tàu, trọng lượng container, điểm đến của container... Điều này cho phép PSA Singapore Terminals tối ưu hóa công việc của mình.

***Thông tin liên quan:***

***Cảng Singapore quyết liệt hơn trong việc bảo vệ môi trường:***

Cảng có kế hoạch cấm xả nước rửa từ máy lọc khí thải vòng hở trong vùng nước của cảng khi quy định giới hạn về lưu huỳnh dầu nhiên liệu năm 2020 có hiệu lực. Đây là những nỗ lực của cảng nhằm bảo vệ môi trường biển và đảm bảo nguồn nước sạch sẽ.

Một số sáng kiến đã được đưa ra để cấm xả nước rửa từ các máy lọc vào các khu vực nhất định vì lượng nước thải ra bao gồm kim loại nặng và hydrocacbon đa chất, có khả năng gây nguy hiểm cho sinh vật biển.

Kết quả là, các tàu được trang bị các máy lọc vòng hở tại Singapore sẽ được yêu cầu sử dụng nhiên liệu phù hợp, trong khi các tàu được trang bị các bộ lọc lai sẽ được yêu cầu chuyển sang chế độ hoạt động vòng kín.

Tháng 11/2018, Singapore là nước chủ nhà của Diễn đàn kết nối mạng hợp tác dịch vụ cảng biển châu Á - Thái Bình Dương (APEC) tại Sentosa, Singapore.

Được tổ chức từ ngày 13 đến 16 tháng 11 năm 2018, Diễn đàn nhằm mục đích thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp cảng APEC bằng cách tạo điều kiện hợp tác và chia sẻ ý tưởng giữa các cảng APEC và các ngành liên quan đến cảng.

Với chủ đề “Kết nối cảng: Định vị các cảng châu Á-Thái Bình Dương cho tương lai”, Diễn đàn đã có sự tham dự của hơn 200 đại biểu bao gồm đại diện hàng hải địa phương và quốc tế và đại diện cộng đồng cảng từ 18 nền kinh tế thành viên. Các nhà khai thác cảng tại khu vực APEC đã thảo luận các chiến lược và thực tiễn tốt nhất mà họ áp dụng để giải quyết những thách thức về công nghệ mới, thu hút nhân lực cho ngành hàng hải và đảm bảo khả năng cạnh tranh của cảng. Các vấn đề được quan tâm nhiều có liên quan đến kết nối hàng hải, tập trung vào xu hướng số hóa, hội nhập của chuỗi cung ứng toàn cầu, và thúc đẩy phát triển cảng xanh và bền vững

16 nhà khai thác cảng và chính quyền APEC đã được trình bày về Hệ thống Giải thưởng Cảng Xanh (GPAS) cho những nỗ lực bền vững về môi trường của họ. Lần đầu tiên được giới thiệu vào năm 2016, GPAS là giải thưởng duy nhất trong khu vực Châu Á Thái Bình Dương công nhận những nỗ lực phát triển bền vững và cam kết của các cảng. MPA, cùng với Jurong Port Pte Ltd (JPPL) và PSA Corporation Ltd (PSAC), nằm trong số những người nhận giải thưởng GPN APSN năm nay.

* + 1. *Vận tải hàng không:*

Theo thống kê của Cơ quan quản lý sân bay Changi (Singapore), sân bay Changi Singapore đã xử lý 5,38 triệu lượt hành khách trong tháng 10 năm 2018, tăng 4,3% so với cùng kỳ. Trong khi đó, vận chuyển hàng hóa tăng 2,1% đạt 190.000 tấn trong tháng.

**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa hàng không qua sân bay Changi của Singapore**

*Nguồn: Changi airport*

* 1. **Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:**

Singapore đang gấp rút chuẩn bị cho việc trở thành một trung tâm thương mại điện tử toàn cầu với môi trường cạnh tranh hoàn hảo, một loạt sáng kiến ​​và hỗ trợ của Chính phủ để thúc phát triển thương mại điện tử và logistics thông minh phục vụ thương mại điện tử trong thời gian tới.

Đóng góp 1,4 phần trăm cho tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của Singapore với 33 tỷ đô la Singapore (24 tỷ đô la Mỹ) và sử dụng 170.000 nhân viên trên toàn quốc, bán lẻ là một lĩnh vực then chốt trong nền kinh tế của Singapore.

Các yếu tố ảnh hưởng đến ngành bao gồm các công nghệ kỹ thuật số mới, thị trường thương mại điện tử ngày càng tăng và cơ hội kết nối với các thị trường nước ngoài. Thị trường bán lẻ trên internet đang phát triển nhanh chóng có khả năng trở thành kênh bán hàng chính cho ngành. Do đó, khi môi trường ngày càng trở nên cạnh tranh, các nhà bán lẻ cần phải thích nghi với điều kiện mới bằng cách đổi mới và đặc biệt là cải thiện hoạt động logistics dặm cuối và reserve-logistics

Tầm nhìn đến năm 2020 của ngành bán lẻ Singapore là thiết lập các nhà bán lẻ đa kênh hiệu quả cao và có tầm ảnh hưởng toàn cầu.

Cơ quan phát triển truyền thông thông tin (IMDA) đã hợp tác với ban phát triển kinh tế (EDB) và ngành logistics để xác định và áp dụng các tiêu chuẩn CNTT chung nhằm tăng cường trao đổi tài liệu B2B liền mạch giữa các công ty. Kế hoạch đẩy nhanh việc sử dụng thương mại điện tử bao gồm năm lực đẩy chính, cụ thể là phát triển cơ sở hạ tầng thương mại điện tử được liên kết quốc tế, khởi động Singapore như một trung tâm thương mại điện tử, khuyến khích sử dụng chiến lược của doanh nghiệp, công khai và hài hoà các luật và chính sách thương mại điện tử xuyên biên giới.

DHL e-commerce đang hợp tác với Shopify, một nền tảng thương mại điện tử hàng đầu, để cho phép các thương gia ở Singapore dễ dàng giao hàng tới khách hàng của họ trên toàn thế giới thông qua một plugin liền mạch trên một nền tảng duy nhất.

Tất cả các doanh nghiệp mới tại Singapore được xây dựng với Shopify cũng sẽ được hưởng các chương trình khuyến mại đặc biệt cho vận chuyển qua biên giới với DHL. Hiện nay, hơn 60% các thương gia ở Singapore bán và giao các sản phẩm của họ trên toàn thế giới thông qua nền tảng Shopify.

1. **Thị trường logistics Malaysia:**
   1. ***Tình hình chung***

Là quốc gia thương mại lớn thứ 24 trên thế giới, ngành logistics của Malaysia đóng một vai trò không thể thiếu trong việc tạo điều kiện cho sự phát triển của chuỗi cung ứng của nước này, nhất là trong bối cảnh Chính phủ mới của Malaysia đang nỗ lực tái cơ cấu nền kinh tế, tạo ra các động lực tăng trưởng mới và cải thiện năng lực cạnh tranh.

Năm 2003, Cơ quan đầu tư phát triển Malaysia (MIDA) đã giới thiệu các cơ sở chuyên dụng như Dịch vụ Logistics tích hợp (ILS) và Dịch vụ Logistics tích hợp quốc tế (IILS) nhằm khuyến khích sự phát triển của các công ty Malaysia trong ngành logistics. Ví dụ, IILS cho phép các công ty logistics tích hợp có được giấy phép vận chuyển hàng hóa và mở rộng hoạt động của họ trên toàn cầu.

Tính đến tháng 4 năm 2018, MIDA đã phê duyệt 89 dự án ILS với tổng vốn đầu tư là 5,9 tỷ RM. Trong khi đó, 123 công ty đã được chấp thuận với tình trạng IILS cho phép họ có được giấy phép vận chuyển hàng hóa từ Hải quan. Trong số các bang ở Malaysia, Selangor là địa phương có số vốn ký đầu tư cao nhất cho ngành logistics vào tháng 4 năm 2018, với tổng số 151 dự án đầu tư logistics được phê duyệt.

Khi ngành công nghiệp logistics của Malaysia trở nên tích hợp và ứng dụng công nghệ cao hơn, nhu cầu đối với nhân sự có tay nghề cao và kinh nghiệm quản lý ở cấp độ quốc tế cũng sẽ tăng rất mạnh. Nhận thức được điều này, nhiều sáng kiến ​​của chính phủ Malaysia đã được đặt ra để tiếp tục tăng nguồn cung cấp tài năng và lao động lành nghề để đáp ứng nhu cầu của ngành. Các công ty logistics đáng chú ý đã thực hiện các nỗ lực phát triển nguồn nhân lực tài năng bao gồm PKT Logistics và GDEX. Các công ty này đang hợp tác với các cơ sở đào tạo trong nước và quốc tế để thực hiện các chương trình đào tạo, tài năng và thực tập / thực tập và các khóa học chuyên sâu về logistics.

Các doanh nghiệp trong ngành được khuyến khích thi đua một số phương pháp hay nhất trong ngành cũng như tận dụng các cơ sở do Chính phủ cung cấp, chẳng hạn như ILS và IILS để bứt phá trong ngành logistics.

***Tình hình thương mại, xuất khẩu hàng hóa, xe cơ giới liên quan đến logistics của Malaysia***

Xuất khẩu hàng hóa của Malaysia trong quý 3 năm 2018 có trị giá 250 tỷ RM, tăng 5,2%. Các sản phẩm chính đóng góp vào sự gia tăng là sản phẩm điện và điện tử, tăng 10,7% hay 9,6 tỷ RM lên 99,4 tỷ RM, tiếp theo là dầu thô tăng mạnh 70,6% và các sản phẩm dầu mỏ tinh chế tăng 2,8%. Trong khi đó, hai mặt hàng xuất khẩu chính khác lại giảm là sản phẩm dầu cọ và dầu cọ 16,1% và khí ga tự nhiên LNG giảm 21,4%.

Trong quý 3 năm 2018, nhập khẩu cũng tăng 6,3% lên 25,8 tỷ RM. Hàng tiêu dùng chiếm 8,4% tổng kim ngạch nhập khẩu tăng từ 980,1 RM triệu lên 18,9 tỷ RM.

Hàng hóa vốn chiếm 12,6% tổng kim ngạch nhập khẩu, tăng RM302,2 triệu hay 1,1% lên 28,5 tỷ RM do tăng cả thiết bị vận tải công nghiệp và hàng hóa vốn (trừ thiết bị vận tải).

Hàng trung gian chiếm 53,4% tổng kim ngạch nhập khẩu, giảm 1,8 tỷ RM xuống còn 120,6 tỷ RM.

Chỉ số khối lượng thương mại bán buôn tăng 6,5% lên 180,9 điểm trong quý 3 năm 2018 so với quý 3 năm 2017. Sự tăng trưởng được hỗ trợ chủ yếu bởi Bán buôn Thực phẩm, Đồ uống và Thuốc lá (10,3%), Bán buôn đồ gia dụng (9,7%) và Thương mại Bán buôn không chuyên (8,0%).

Chỉ số thương mại bán lẻ tăng trưởng 12,1% lên 178,1 điểm so với cùng kỳ, được thúc đẩy bởi bán lẻ hàng hoá văn hóa và giải trí tại các cửa hàng chuyên doanh (14,4%), bán lẻ hàng hóa khác trong các cửa hàng chuyên dụng (13,9%) và bán lẻ thiết bị thông tin và truyền thông trong các cửa hàng chuyên biệt (12,6%).

Chỉ số khối lượng xe cơ giới bao gồm các bộ phận và phụ kiện tăng 7,7% lên 134,4 điểm trong quý III năm 2018 so với cùng kỳ năm 2017. Sự gia tăng được đóng góp bởi hoạt động bán xe cơ giới (8,3%).

* 1. ***Vận tải***

Tập đoàn hàng không Malaysia (Malaysia Airlines) cho biết có thể giảm một nửa số lỗ trong năm 2018 so với khoản lỗ MYR812 triệu (USD195.2 triệu) trong năm 2017. Tuy nhiên năm 2019 sẽ tiếp tục có những thách thức trên thị trường lớn trên thị trường hàng không, cùng với sự biến động của nhiên liệu và ngoại hối. Do đó, hãng hàng không này đang lên kế hoạch để phát triển các dịch vụ mới bù đắp cho thiệt hại từ các khó khăn

* 1. ***Cảng biển***

Port Klang (Pelabuhan Klang) là cảng biển lớn nhất của đất nước, nằm khoảng 6 km (4 ml) về phía tây nam của Klang Town, và khoảng 38 km (24 ml) về phía tây nam của thành phố Kuala Lumpur. Cảng được xếp hạng cảng container đông đúc nhất thế giới thứ 12, và là cảng đứng thứ 17 trên thế giới về tổng trọng tải hàng hóa.

Tháng 11 năm 2018, cảng Westports Klang của Malaysia đã xử lý lượng hàng lớn trên tàu hàng lớn nhất thế giới - OOCL United Kingdom (sức chứa tối đa 21.413 TEU). Tàu ULCV cập cảng Container 8 (cầu cảng mới hoàn thành vào năm 2017) và được xử lý bởi chín cần cẩu trên bờ. Đây là là một phần của dịch vụ Ocean Alliance theo lịch trình NEU1 (Rotterdam đến Xiamen).

Hiện tại, Cảng Klang Authority (PKA) quản lý 3 cảng biển trong khu vực (Northport, Southpoint, Westport). Tổng công suất hàng hóa của cảng là 109,7 triệu tấn.

Northport bao gồm các cơ sở cảng đa năng và dịch vụ logistics. Việc sáp nhập hai công ty Malaysia (Kelang Container Terminal và Kelang Port Management), các hoạt động của Northport cũng bao gồm Southpoint và Northport Distripark Sdn Bhd (logistics). Vào tháng 1 năm 2016, MMC Corporation đã tiếp quản quyền sở hữu của Northport thông qua công ty con MMC Ports.

Westport (fka Kelang Multi Terminal) là cảng hành khách (phà và hành trình), Trung tâm Du thuyền Port Klang được khánh thành vào tháng 12 năm 1995 và có 3 bến, nơi tàu chở khách và tàu hải quân có thể neo đậu. Bến du thuyền trước đây được quản lý bởi công ty Star Cruises Genting Hồng Kông, sau đó ban quản lý của nó đã lấy Glenn Marine Group.

Vào ngày 28 tháng 3 năm 2014, một thỏa thuận tư nhân hóa tạm thời đã được ký vào Cảng Klang Authority, Northport Bhd (công ty con của MMC Corporation) và chính phủ Malaysia, cho phép Northport Bhd tiếp tục quản lý cảng cho đến khi thỏa thuận mới được phê duyệt. Vào ngày 13 tháng 3 năm 2018, đã được ký kết thỏa thuận tư nhân hóa giữa ba bên. Northport Bhd được gia hạn 30 năm (đến năm 2048) để khai thác Northport và Southpoint.

Trong giai đoạn 2017-2018 (tháng 9-tháng 6), tàu Super Cruises Libra của Star Cruises hoạt động trên các chuyến nghỉ ngắn ngày / mini-ngày nghỉ từ 1-3 ngày - Port Klang, Penang (Malaysia) và Phuket (Thái Lan). Hàng tuần được cung cấp 2 chuyến khứ hồi từ Malaysia, bao gồm hành trình 3 đêm (Kuala Lumpur-Phuket-Penang) và hành trình 4 đêm (Kuala Lumpur-Langkawi Island-Phuket-Penang). Chương trình mới (cũng cung cấp các gói hành trình bay) cho phép khách du lịch ở Đông Nam Á linh hoạt hơn để chọn một cảng khởi hành. Mỗi một trong 3 cảng quay vòng là một thành phố cảng được kết nối tốt, đặc biệt là Kuala Lumpur - một trung tâm bay lớn ở châu Á.

* 1. ***Kho bãi, giao nhận và các hoạt động logistics khác***

Theo phân tích của cơ quan phát triển đầu tư Malaysia, chuỗi cung ứng tại nước này đang được thúc đẩy các công nghệ tiên tiến và có các động lực tăng trưởng mới như thương mại điện tử và thị trường phân phối dặm cuối cùng. Do đó, song song với sự tăng trưởng này, ngành logistics cũng đã được mở rộng nhanh chóng trong nước.

Đáng chú ý là có một xu hướng ngày càng tăng của các công ty mạo hiểm vào các hoạt động chuyên biệt hơn đầu tư vào lĩnh vực logistics, trong đó có cả những hoạt động như xử lý và lưu trữ các hóa chất độc hại, xử lý hàng hóa nặng và quá khổ và các thiết bị chuyên dụng. Những hoạt động này đã góp phần thu hút các công ty trong lĩnh vực kho bãi, giao nhận và các hoạt động logistics phức tạp, chuyên biệt đến Malaysia nhờ môi trường kinh doanh đang thông thoáng hơn.

Trong số các ngành công nghiệp ở Malaysia, ngành logistics cho thấy tiềm năng rất lớn trong thu hút đầu tư quốc tế. Ví dụ IKEA, nhà bán lẻ đồ nội thất lớn nhất thế giới đã công bố thành lập Trung tâm phân phối và chuỗi cung ứng khu vực cho ASEAN ở Malaysia. Với khoản đầu tư 908 triệu RM, nhà kho chuyên biệt sẽ áp dụng các hệ thống ICT và tự động hóa tích hợp. Điều này sẽ cho phép công ty giảm sự phụ thuộc vào lao động và tăng đáng kể hiệu quả và độ chính xác của các quy trình quản lý hàng tồn kho của mình.

Malaysia hiện là một thị trường bán hàng thương mại điện tử còn nhiều dư địa để phát triển, chỉ với 8,3 tỷ đô la Mỹ doanh thu dự kiến vào năm 2019. Dự báo tăng trưởng thương mại điện tử của Malaysia trong giai đoạn 2018 đến 2022 ở mức 20%/năm, một phần nhờ các chính sách mới của chính phủ nhằm tăng chi tiêu tiêu dùng và người tiêu dùng trẻ.

Năm 2018, Malaysia bắt đầu thúc đẩy việc áp dụng các công nghệ Trí tuệ Nhân tạo (AI). Với mục tiêu tối đa hóa lợi ích kinh tế và xã hội, Malaysia đang đẩy mạnh phát triển AI qua ba lĩnh vực chính: Phát triển các tài năng công nghệ; Phát triển công nghiệp sản xuất thông minh; và các hạng của thành phố thông minh trong đó đặc biệt lưu ý tới logistics đô thị, dựa trên nền tảng của khuôn khổ pháp lý tiến bộ.

1. **Thị trường logistics Thái Lan:**
   1. ***Tình hình chung:***

Vị trí thuận lợi, nền tảng sản xuất không ngừng được cải thiện, môi trường kinh doanh thông thoáng và dự dịch chuyển của chuỗi cung ứng tại khu vực châu Á dự báo sẽ tạo điều kiện cho ngành logistics của Thái Lan phát triển mạnh trong thời gian tới.

Chính phủ Thái Lan đang nỗ lực cải thiện khả năng cạnh tranh của Thái Lan bằng cách đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng, cải cách và sửa đổi các thủ tục kinh doanh và hải quan để tăng tính dễ dàng trong kinh doanh. Hành lang kinh tế phía Đông, khu phát triển mới và tiên tiến ở phía đông Bangkok, là trọng tâm của đầu tư và xây dựng cơ sở hạ tầng tiên tiến.

Chỉ số LPI của Thái Lan theo xếp hạng của Ngân hàng thế giới năm 2018 đứng ở vị trí 32, tăng 13 bậc so với lần xếp hạng trước (đứng thứ 2 trong số các nước ASEAN, sau Singapore).

* 1. ***Vận chuyển và logistics ngành hàng không:***

Vận chuyển và logistics hàng không của Thái Lan cũng được dự báo sẽ có tăng trưởng ổn định, trong đó vận chuyển rau quả tươi và dược phẩm là những phân khúc có tiềm năng nhất.

So với các nước khác trong ASEAN, Thái Lan có một số lợi thế như sau:

* Cơ sở giao thông, tiện ích và dịch vụ, ví dụ: Kho chứa hàng nội địa (ICD), các cơ sở xử lý tàu hàng, vận tải đường sắt và sân bay thương mại.
* Trung tâm logistics hiện đại, ví dụ: Các cơ sở hàng hóa hàng không, Trung tâm phân phối quốc tế (IDC), các phương thức vận chuyển dây chuyền lạnh, và các hệ thống vận chuyển dữ liệu lớn và phân tích cảm hứng.
* Các cơ sở bảo trì, sửa chữa và đại tu (MRO), tập trung vào việc duy trì các khung máy bay thân hẹp,dự kiến ​​sẽ tăng đáng kể về số lượng ở châu Á.
* Sự phát triển của các cơ sở sản xuất có giá trị cao trong các khu vực xung quanh sân bay, ví dụ: các công ty sản xuất các sản phẩm nhạy cảm với thời gian.
* Trung tâm đào tạo hàng không cho phi công và phi hành đoàn, cũng như kỹ thuật viên máy bay và phi hành đoàn.

Tất cả những yếu tố trên đều được triển khai toàn diện cho phép Thái Lan là trở thành trung tâm vận tải, trong đó có ưu thế của ngành vận tải hàng không khu vực sông Mekong mở rộng (GMS).

* 1. ***Logistics trong xu hướng phát triển hệ thống phân phối lớn của Thái Lan***

Ngoài ra, các công ty logistics của Thái Lan cũng đang tận dụng làn sóng phát triển mạnh của các công ty phân phối lớn của nước này ở cả trong nước và các thị trường khác trong khu vực. Hoạt động phân phối quy mô lớn luôn phải đi kèm với một hệ thống logistics hoàn hảo, có tính liên thông và khả năng truy xuất nguồn gốc cao.

Công ty dịch vụ chuyên nghiệp toàn cầu Accenture đã hợp tác với Digital Ventures, một công ty con của Siam Commercial Bank - ngân hàng lâu đời nhất và là một trong những ngân hàng lớn nhất ở Thái Lan - đồng phát triển giải pháp chuỗi cung ứng mua sắm với công cụ blockchain. Đây là giải pháp mua sắm tích hợp đầy đủ đầu tiên trên thế giới trên nền tảng nguồn mở Corda từ công ty phần mềm khối doanh nghiệp R3.

Giải pháp mua sắm kỹ thuật số cho phép đơn giản hóa việc mua bán hàng hóa, thu tài chính và thu xếp các khoản thanh toán trong và ngoài, và được tạo ra với tập đoàn SCG địa phương - công ty xi măng và vật liệu xây dựng lâu đời nhất ở Thái Lan - với giải pháp đã được sử dụng xử lý các giao dịch với một số nhà cung cấp SCG nhất định và báo cáo các cải tiến hiệu quả.

1. **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 
   1. ***Lào***

Dự án đường sắt Lào-Trung Quốc sẽ kết nối phần phía Nam của Trung Quốc với thủ đô Viêng Chăn và cũng liên kết với Thái Lan, Malaysia và Singapore. Có 02 dự án đường sắt đang được tiến hành nghiên cứu kỹ lưỡng và có các tuyến sau: Thủ đô Viêng Chăn-Tỉnh Thakhek-Khammuane-Vũng Áng của Việt Nam và Thakhek-Savannakhet-Pakse-Vang Tao của Thái Lan.

Tuyến đường sắt Lào - Trung Quốc - một trong những dự án hợp tác quan trọng giữa hai bên trong lộ trình chiến lược vành đai, con đường của Trung Quốc vẫn đang được tiến hành và dự kiến tuyến sẽ đi vào hoạt động vào cuối tháng 12 năm 2021. Điều này giảm thiểu rào cản vận chuyển và đặc biệt sẽ giúp xuất khẩu nông sản và nguyên liệu sang Trung Quốc.

Ngành logisticsc của Lào cũng có cơ hội phát triển từ các khu kinh tế đặc biệt nằm gần thủ đô Viêng Chăn. Khu SEZ lớn nhất ở Lào là Savan-Seno, chỉ cách các cảng ở Thái Lan và Việt Nam 500 km. Các tập đoàn từ châu Âu, châu Mỹ và châu Á đã thành lập các nhà máy ở đó nhờ 3 đến 10 năm ưu đãi miễn thuế và 5% thuế lao động cho lao động nước ngoài. Khu kinh tế này nằm dọc theo hành lang kinh tế Đông-Tây là một tuyến đường dài 1,450 nối cảng Mawlamyine của Myanmar và cảng Đà Nẵng của Việt Nam và cũng có kết nối đường bộ đến tỉnh Vân Nam của Trung Quốc ở phía bắc và Campuchia ở phía na

Đối với các dự án cảng khô, Chính phủ Lào có kế hoạch phát triển 9 cảng khô trên cả nước và một trong số đó được thành lập tại Khu kinh tế đặc biệt Savan-Seno ở tỉnh Savannakhet là cảng khô logistics Savan.

Công ty Bollore Logistics Lào gần đây đã hợp tác với Bollore Logistics Ấn Độ để xử lý việc vận chuyển và phân phối tất cả các nhà máy và thiết bị cơ điện của Andritz Compact Hydro được sử dụng tại nhà máy thủy điện Houay Kapheu. Hàng hóa được vận chuyển trong các container 20 'và 40' khác nhau từ xưởng của Ấn Độ - bao gồm cần cẩu, trục ngang, máy phát điện, trụ hình trụ và cấu trúc cho sân chuyển đổi với tổng trọng lượng khoảng 155 tấn - tất cả được vận chuyển trên cơ sở từng cửa.

* 1. ***Philippines***

Tại Philippines, chi phí logistics chiếm 24% đến 53% giá bán buôn. Một trong những yếu tố khiến Philippines có chi phí logistics cao nhất trong số các thành viên của Hiệp hội các nước khu vực Đông Nam Á (ASEAN) là do nước này là quần đảo, khó khăn trong việc đi lại giữa các hòn đảo. Ngoài ra, cơ sở hạ tầng lâu đời chưa được nâng cấp động bộ và một số tập quán cũng như thủ tục phức tạp trong luân chuyển hàng hóa cũng khiến chi phí logistics của nước này tăng cao.

Mặc dù vậy, nước này đã tăng 11 bậc lên vị trí thứ 60 trong số 168 quốc gia trong bảng xếp hạng năng lực logistics (LPI) năm 2018 của Ngân hàng Thế giới. Năm 2016, nước này xếp thứ 71 trong số 160 quốc gia.

[Philippines](https://news.zing.vn/tieu-diem/philippines.html) và [Trung Quốc](https://news.zing.vn/tieu-diem/trung-quoc.html) ngày 20/11/2018 đồng ý hợp tác phát triển nguồn năng lượng ở Biển Đông, với cam kết của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình rằng Bắc Kinh sẽ làm việc với Manila để "xử lý các vấn đề bất đồng" tại vùng biển tranh chấp. Thỏa thuận này nếu thành hiện thực sẽ tác động không chỉ đến ngành dầu khí mà còn trực tiếp tác động đến ngành hàng hải của Philippines để phục vụ các hoạt động khai thác, vận tải, lưu kho.