**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 4/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

**“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics   
giai đoạn 2017-2020”**

**Hà Nội, 2019**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình và xu hướng chung** 2](#_Toc7795448)

[*1.1.* *Hoạt động logistics* 2](#_Toc7795449)

[*1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 5](#_Toc7795450)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 7](#_Toc7795451)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 7](#_Toc7795452)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:*** 10](#_Toc7795453)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 11](#_Toc7795454)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 11](#_Toc7795455)

[***3.2.*** ***Vận tải, cảng biển*** 13](#_Toc7795456)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 16](#_Toc7795457)

[***4.1.*** ***Tình hình chung:*** 16](#_Toc7795458)

[***4.2.*** ***Thái Lan đầu tư cho logistics dọc hành lang kinh tế Đông Tây*** 17](#_Toc7795459)

[***4.3.*** ***Thái Lan đầu tư lớn vào cảng biển*** 18](#_Toc7795460)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 18](#_Toc7795461)

[***5.1.*** ***Myanmar*** 18](#_Toc7795462)

[***5.2.*** ***Philipinnes*** 20](#_Toc7795463)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 7](#_Toc5781323)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 8](#_Toc5781324)

[Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 9](#_Toc5781325)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

*Thị trường vận tải xuyên biên giới tại ASEAN:*

Vận tải đường bộ nội khối có thuận lợi hơn vận tải đường biển và rẻ hơn so với vận chuyển hàng không do phương thức này linh hoạt khi tận dụng các tuyến giao thông nối giữa các quốc gia hoặc khu vực lân cận và thực hiện giao hàng nhanh chóng đến tận nhà.

Tuy nhiên, không giống như ở EU, nơi xe tải có thể dễ dàng đi qua biên giới các quốc gia thành viên, xe thương mại ở Đông Nam Á được đăng ký ở một quốc gia không được phép vào quốc gia khác. Có hai trường hợp ngoại lệ: xe tải từ cả Việt Nam và Thái Lan có thể vào Lào và xe tải Malaysia được phép vào Singapore.

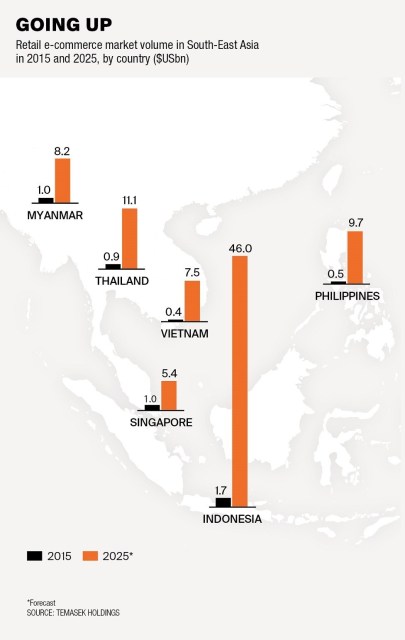
Do những hạn chế trên, hàng hóa cần thay đổi xe tải tại các điểm biên giới quan trọng, dẫn đến tăng nguy cơ thiệt hại. Để giảm thiểu rủi ro này, các nhà cung cấp dịch vụ logistics sử dụng phương pháp LoLo, trong đó toàn bộ container được nhấc khỏi một chiếc xe tải và đặt xuống một chiếc xe tải khác, sử dụng cần cẩu.

Chính điều này đã thúc đẩy các nước ASEAN hướng tới việc xây dựng thị trường vận tải chung ASEAN, để giảm thiểu các chi phí và thời gian vận chuyển, lưu kho hàng hóa trong thương mại nội khối.

*Thị trường bán lẻ trực tuyến thúc đẩy nhu cầu các kho hàng hiện đại*

Một thị trường phân mảnh, thiếu phương thức thanh toán trực tuyến và trung tâm mua sắm lớn cho thấy thương mại điện tử chưa có tác động mạnh mẽ ở Đông Nam Á so với các khu vực khác.

Tuy nhiên, từ việc cả Alibaba và Tencent đầu tư mạnh vào khu vực này trong những tháng gần đây và giới thiệu các giải pháp thanh toán xuyên biên giới, có thể thấy bán lẻ trực tuyến sẽ trở thành xu hướng chủ đạo và thúc đẩy nhu cầu về các cơ sở logistics phù hợp với mô hình thương mại mới.



ASEAN là thị trường phát triển Internet nhanh nhất thế giới với hơn 330 triệu người dùng. Đến năm 2025, kinh tế Internet ở khu vực này sẽ lên 200 tỉ USD, tăng gấp 4 lần so với mức 50 tỉ USD của năm 2005, trong đó thương mại điện tử có khả năng đạt đến 88 tỉ USD. ền kinh tế tăng trưởng ổn định và dân số trẻ hiểu biết về Internet sẽ là những định hướng phát triển của khu vực này, tạo điều kiện giúp chính phủ và các doanh nghiệp tăng trưởng đầu tư vào hạ tầng ICT trong tương lai.

Thị trường trực tuyến cũng cung cấp nhiều tiện tích cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ (SME), kinh doanh trực tuyến thu hút, lôi kéo người tiêu dùng trong và ngoài khu vực.

Khi thị trường bán lẻ chuyển sang trực tuyến, nhu cầu về kho logistics hiện đại gần với các trung tâm đô thị lớn và các liên kết giao thông sẽ tăng mạnh. Tuy nhiên, các nước thành viên ASEAN cần phối hợp để khắc phục nhiều rào cản kỹ thuật, chi phí logistics, những quy định của từng nước… khiến thương mại điện tử ASEAN chưa thể phát triển và so sánh với thương mại điện tử ở Mỹ hay Trung Quốc.

*Logistics xanh- xu hướng tất yếu tại ASEAN*

Phát triển kinh tế gắn liền với các hoạt động cân bằng sinh thái môi trường đang trở thành xu hướng tất yếu và là tiêu chí quan trọng để đánh giá sự phát triển bền vững. Chính vì thế, các nỗ lực phát triển vận tải và logistics làm giảm phát thải ra môi trường có ý nghĩa vô cùng quan trọng trên thế giới nói chung và khu vực Đông Nam Á nói riêng.

Đặc biệt, trong những năm gần đây, kinh tế - xã hội các quốc gia Tiểu vùng sông Mekong (GMS) phát triển rất mạnh mẽ, thu hút đầu tư nước ngoài, giao thông vận tải cũng được đầu tư phát triển. Việt Nam được đánh giá là quốc gia phát triển nhanh nhất trong khu vực GMS với thế mạnh về vị trí địa lý, tài nguyên thiên nhiên, con người,...

Song song với sự phát triển, chúng ta đang đối diện với một thực tế là các hoạt động kinh tế trong đó có các hoạt động vận tải và logistics đang là những tác nhân gây ra một loạt các vấn đề bao gồm nóng lên toàn cầu, suy thoái môi trường và tăng khí thải nhà kính.

Vận tải hàng hóa và Logistics bền vững khu vực Mekong là dự án với mục tiêu nhằm tăng tính bền vững trong vận tải và logitics thông qua các biện pháp sử dụng nhiên liệu hiệu quả và an toàn cho ít nhất 500 doanh nghiệp vừa và nhỏ (SME) tại 5 quốc gia Việt Nam, Lào, Campuchia, Myanmar và Thái Lan. Thị trường logistics khu vực GMS được tổ chức cục bộ và manh mún, chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, sử dụng phổ biến hệ thống giao thông cũ kỹ dẫn đến nhu cầu sử dụng nhiên liệu cao, tăng phát thải khí CO2 ra môi trường.

Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) và các nhà tài chính lớn hợp tác để thúc đẩy dự án hơn 1 tỷ đô la đầu tư cơ sở hạ tầng xanh trên khắp Đông Nam Á, theo đó cung cấp các khoản vay và hỗ trợ kỹ thuật cho các dự án n trong các lĩnh vực như giao thông bền vững và năng lượng sạch.

Theo Chủ tịch của ADB, Takehiko Nakao, thông qua tổ chức tài chính xanh ASEAN, ADB sẽ hỗ trợ các chính phủ ASEAN phát triển các dự án cơ sở hạ tầng xanh và thích ứng với biến đổi khí hậu. ADB sẽ huy động tổng cộng 1 tỷ đô la, bao gồm 75 triệu đô la từ Quỹ cơ sở hạ tầng ASEAN (AIF), 300 triệu đô la từ ADB, 336 triệu đô la từ KfW, 150 triệu euro từ Ngân hàng đầu tư châu Âu và 150 triệu euro từ Agence Francaise de Developpement .

Đây là một phần của chương trình Cửa sổ cơ sở hạ tầng toàn diện và xanh lá cây mới thuộc AlF, một sáng kiến tài chính khu vực được thành lập bởi các chính phủ ASEAN và ADB vào năm 2011. Kể từ đó, AlF đã cam kết 520 triệu đô la cho các dự án cơ sở hạ tầng, giao thông, nước và đô thị.

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

Tám quốc gia Asean đã nhất trí về Kết nối thanh toán Asean, nhằm giảm phí giao dịch cho người di cư, khách du lịch và doanh nghiệp.

Thống đốc Ngân hàng trung ương Thái Lan (BOT) Veerathai Santiprabhob và, thống đốc Ngân hàng Indonesia (BI) ông Perry Warjiyo đã ký biên bản ghi nhớ về Hợp tác trong lĩnh vực Hệ thống thanh toán và đổi mới tài chính. BOT cũng và Ngân hàng trung ương Lào cũng đã ký một MoU về Hợp tác trong các lĩnh vực của Hệ thống thanh toán và đổi mới tài chính. MoU nhằm mục tiêu tăng cường hợp tác về đổi mới tài chính và dịch vụ thanh toán để thúc đẩy các giao dịch trong nước và xuyên biên giới hiệu quả và bảo đảm hơn cũng như thúc đẩy việc sử dụng tiền tệ địa phương.

Hai ngân hàng trung ương (NHTW) đang hợp tác để phát triển Mã QR có thể tương tác để thanh toán và chuyển tiền theo thời gian thực để tạo điều kiện cho các dịch vụ thanh toán bán lẻ xuyên biên giới giữa Lào và Thái Lan. Các tổ chức tài chính đã hợp tác để cung cấp thanh toán QR xuyên biên giới để cho phép thanh toán dễ dàng và thuận tiện cho khách du lịch Lào và Thái Lan, cũng như cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ ở cả hai quốc gia để nhận thanh toán một cách hiệu quả, thuận tiện. Tiến bộ cũng đạt được trong lĩnh vực chuyển tiền giữa các doanh nghiệp hai nước bằng cách sử dụng công nghệ blockchain.

Ngân hàng Thanachart (TBANK) đã tham gia sáng kiến ​​thanh toán QR xuyên biên giới. TBANK đã hợp tác với BCEL (Banque Pour Le Commerce Exterieur Lao Public), ngân hàng thương mại lớn nhất có thị phần lớn nhất trong ngân hàng điện tử tại Lào, để triển khai thanh toán QR cho khách du lịch Lào đến Thái Lan. Hai ngân hàng sẽ chính thức ra mắt dịch vụ thanh toán QR cho khách du lịch Thái Lan đến thăm Lào, Anuwat Luengtaweekul, phó chủ tịch điều hành của TBANK cho biết.

Ngân hàng trung ương Thái Lan cũng đồng ý hợp tác với các ngân hàng trung ương ở Campuchia, Malaysia Myanmar, Philippines và Singapore về kết nối tài chính. Các ngân hàng và nhà khai thác phi ngân hàng ở Asean đã gia nhập nhóm. Ngày nay, chúng ta đã chứng kiến ​​sự hợp tác giữa các ngân hàng, phi ngân hàng và công ty thẻ để phát triển dịch vụ thanh toán xuyên biên giới bằng các công nghệ hiện đại, từ Mã QR có thể tương tác, công nghệ Blockchain, Giao diện lập trình ứng dụng [API] và mạng thẻ. Những dịch vụ mới này có thể phục vụ nhu cầu của các phân khúc khách hàng khác nhau; nâng cao hiệu quả của hệ thống tài chính khu vực; tạo thuận lợi cho các giao dịch kinh doanh và thương mại quốc tế; giảm chi phí của nhà cung cấp dịch vụ và khách hàng; và tăng cường bao gồm tài chính cho một loạt dân số Asean.

Hợp tác giữa các NHTW sẽ cắt giảm chi phí rủi ro tỷ giá và hợp lý hóa các giao dịch tài chính. Hiện tại, những người di cư gửi tiền về quê nhà phải đối mặt với phí dịch vụ cao để chuyển tiền. Ví dụ, người dân ở Thái Lan chuyển 500 đô la Mỹ (16.000 baht) ra khỏi đất nước bị tính phí dịch vụ 36,40 đô la trong khi phí ở Singapore và Malaysia lần lượt là 16 đô la và 15,50 đô la. Trong số các tổ chức tài chính Asean, CIMB Group đã cung cấp dịch vụ chuyển tiền xuyên biên giới. CIMB đã giới thiệu công cụ SpeedSend và có kế hoạch mở rộng mạnh mẽ phân khúc thị trường này trong năm nay. Dịch vụ chuyển tiền sử dụng công nghệ API. Đây là một dịch vụ chuyển tiền quốc tế được cung cấp với mức giá phải chăng và mức giá hấp dẫn, nhóm cho biết. SpeedSend không chỉ kết nối 10 quốc gia Asean, mà còn kết nối Asean với 31 quốc gia khác trên toàn thế giới. Điều này đã đạt được thông qua việc áp dụng công nghệ API và thiết lập quan hệ đối tác và liên minh chiến lược với các tổ chức tài chính và các nhà khai thác chuyển tiền khác. Hiện tại, phần lớn các giao dịch có nguồn gốc từ CIMB Thái là chuyển tiền sang Philippines.

|  |
| --- |
|  |

1. **Thị trường logistics Singapore**
   1. **Hoạt động vận tải và cảng biển**
      1. *Vận tải biển và cảng biển:*
2. Đội tàu mang quốc tịch Singapore và số lượng tàu qua cảng:

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore, trong tháng 3/2019, có thêm 03 tàu mang quốc tịch Singapore, đưa đội tàu mang quốc tịch của nước này lên 4472 chiếc, tải trọng 93.075 triệu tấn.

Số lượng tàu qua cảng của Singapore trong tháng 3/2019 đạt 11.509 chiếc, tăng 12% so với tháng trước đó, do thương mại hàng hóa sôi động trở lại sau tháng nghỉ Tế nguyên đán.

Tính chung quí 1 năm 2019, có tổng cộng 33.462 tàu qua cảng của Singapore, giảm 7,8% so với cùng kỳ năm 2018.

Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng

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

Tuy nhiên, một thông tin đáng lưu ý cho các công ty khai thác dịch vụ vận tải biển ở khu vực Đông Nam Á là chính quyền Singapore vừa đưa ra một thông điệp cứng rắn dành cho các công ty vận hành tàu thủy và các thuyền trưởng liên quan tới các hành vi gian lận về hàm lượng lưu huỳnh điôxit (SO2) trong khí thải ra môi trường.

Hoạt động của tàu biển (bao gồm cả tàu cá và tàu hàng thương mại) là một trong những nguồn đóng góp đáng kể vào sự ô nhiễm không khí. Trong đó, nhiều phương tiện có hiệu suất đốt cháy nhiên liệu thấp và chưa có hệ thống xử lý khí thải...

Theo số liệu thống kê của chính phủ Mỹ, các tàu biển gây ra 2/3 lượng khí thải SO2 trong ngành GTVT năm 2002. Và việc thiếu các biện pháp kiểm soát sẽ khiến tỷ lệ này có thể lên tới 98% vào năm 2020.

Trước thực tế này, Cơ quan Hàng hải và Cảng biển Singapore (MPA) đưa ra quy định mới siết chặt việc sử dụng nhiên liệu có chứa hàm lượng lưu huỳnh cao. Trong đó, các thuyền trưởng và chủ sở hữu tàu ra vào lãnh hải Singapore bị phát hiện vi phạm quy tắc về phát khí thải sẽ phải đối mặt với án tù 2 năm hoặc lâu hơn.

Dự kiến áp dụng từ đầu năm 2020, quy định mới này sẽ là một trong những biện pháp ngăn chặn “nặng tay” nhất dành cho các hành vi lách luật về bảo vệ môi trường và hướng tới mục tiêu cắt giảm lượng khí thải gây ô nhiễm không khí, được cho là tác nhân chính gây ra các bệnh hen suyễn và hiện tượng mưa axit độc hại.

1. Lượng hàng hóa qua cảng:

Lượng hàng hóa qua cảng biển của Singapore đạt 52 triệu tấn trong tháng 3/2019, tăng 8,4% so với tháng trước đó.

Tính chung quí 1/2019, lưu lượng hàng hóa qua cảng biển nước này đạt 151 triệu tấn, giảm 2,3% so với cùng kỳ năm 2018.

Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng

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

1. Lưu lượng container qua cảng:

Lưu lượng container qua cảng của Singapore trong tháng 3/2019 đạt 3,16 triệu TEUs, tăng 15,4% so với tháng trước. Như vậy tổng lưu lượng container trong 3 tháng đầu năm đạt 8,9 triệu TEUs, tăng 0,4 % so với cùng kỳ năm trước.

Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore

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

* + 1. *Vận tải hàng không:*

Singapore Airlines (SIA) và SATS Ltd đã đồng ý gia hạn một hợp đồng dịch vụ hàng không trong năm năm tới như một phần trong nỗ lực của họ nhằm tăng cường khả năng cạnh tranh tổng thể của ngành hàng không Singapore.

Trong năm năm tiếp theo bắt đầu từ ngày 1 tháng 4, các hợp đồng của SIA và SilkAir sẽ có thời hạn năm năm với tùy chọn gia hạn thêm năm năm nữa. Nội dung hợp đồng bao gồm phục vụ trên máy bay và xử lý cabin, xử lý hành khách và đường dốc, xử lý hàng hóa, làm sạch nội thất máy bay, an ninh hàng không và dịch vụ giặt ủi.

Hợp đồng mới cũng sẽ bao gồm việc cung cấp dịch vụ bảo mật hàng không cho Scoot.

Đồng thời, SATS đã tạo ra các đội chuyên dụng cho SIA với hệ thống xử lý mặt đất kỹ thuật số được tích hợp với Sân bay Changi Singapore, do đó đảm bảo dịch vụ liền mạch cho hành khách từ mặt đất lên không trung.

Các điểm tiếp xúc chính sẽ được phân tích bởi cả SIA và SATS, những cơ quan có ý định sử dụng phân tích dữ liệu để khám phá các cơ hội để cải thiện dịch vụ và dịch vụ cá nhân hóa của họ, trong số những người khác.

Trong một thông cáo báo chí chung SIA và SATS cho biết thỏa thuận mới nhất của họ đánh dấu mối quan hệ đối tác lâu dài đại diện cho sự phát triển nền tảng của Tập đoàn trong kế hoạch chuyển đổi ba năm của SIA để nâng cao trải nghiệm của khách hàng, cũng như nâng cao hiệu quả hoạt động lên vị trí tốt hơn nhóm cho tương lai.

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

*COSCO Shipping International (Singapore) Co., Ltd. đã cho biết kế hoạch mở rộng hoạt động kinh doanh logistics tại Malaysia.*

Tập đoàn này đang thực hiện các bước để phát triển kinh doanh tại Malaysia bằng cách thuê một khu đất ở khu vực cảng Port Klang và xây dựng một nhà kho với diện tích khoảng 300.000 feet vuông.

Hơn nữa, công ty hiện đang đàm phán với một tổ chức ở Malaysia để mua lại một số doanh nghiệp logistics hoặc hợp tác kinh doanh đối tác logistics tại Malaysia.

*Singapore sẽ có một trung tâm Halal chuyên dụng hiện đại nhất Đông Nam Á trong hai năm tới.*

Nằm ở khu vực phía tây của nước này, trung tâm sẽ tập trung các đơn vị chế biến thực phẩm halal, bếp trung tâm, phòng lạnh, Trung tâm xuất sắc Halal và các hoạt động logistics trong một khu phức hợp hiện đại nhiều tầng.

Elite Partners Capital của Singapore đã ký kết hợp tác chiến lược với Phòng Thương mại và Công nghiệp Malay Malay (SMCCI) để phát triển trung tâm halal với diện tích 600.000 ft vuông, chi phí từ 80 triệu đến 100 đô la triệu Singapore. SMCCI là một tổ chức phi lợi nhuận hỗ trợ lợi ích của cộng đồng doanh nghiệp Malay / Hồi giáo tại Singapore.

Sự hợp tác này sẽ thúc đẩy vị trí của SMCCI như một điểm nối giữa cộng đồng doanh nghiệp địa phương và quốc tế để cho phép các công ty Singapore mở rộng quy mô, mở rộng và toàn cầu hóa các hoạt động halal của họ.

Victor Song, giám đốc điều hành và giám đốc điều hành của Elite Partners cho biết, trung tâm sẽ bổ sung cho ngành công nghiệp halal trong khi tăng cường các quy trình kinh doanh thông qua việc tích hợp các dịch vụ liên quan đến halal trong một hệ sinh thái.

Hai đối tác dự định trung tâm phục vụ thị trường khu vực Châu Á Thái Bình Dương, nơi có nhu cầu đáng kể về thực phẩm halal.

Với khung pháp lý mạnh mẽ, kiểm soát chất lượng và cơ sở hạ tầng dịch vụ và logistics, Singapore được trang bị đầy đủ để trở thành trung tâm halal ASEAN.

Ngoài logistics và kết nối với thị trường quốc tế, người thuê cũng sẽ có quyền truy cập vào một loạt các chức năng liên quan đến pháp lý, hành chính và công nghệ thông tin.

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

*Xu hướng cá nhân hóa trong logistics tại Malaysia:*

Xu hướng lớn nhất trong lĩnh vực logistics hiện nay được cho là không phải trí tuệ nhân tạo, blockchain hay thậm chí là khả năng hiển thị, đó là cá nhân hóa - đang mở ra một kỷ nguyên giao hàng mới, đặc biệt là ở các quốc gia đa sắc tộc và tôn giáo như Malaysia.

Theo báo cáo State of Personalization năm 2017 của Segment, hơn một nửa số khách hàng mua sắm tại cửa hàng mong muốn được cá nhân hóa, nhưng chỉ 1 phần 5 các cửa hàng làm được điều đó. Trên nền tảng online, sự khác biệt thậm chí còn lớn hơn: Hơn 75% những người mua sắm online mong chờ được cá nhân hóa nhưng chỉ có 23% cửa hàng đáp ứng được.

Đối với các nhóm doanh nhân và doanh nghiệp nhỏ, cá nhân hóa mang đến những cơ hội mới để cạnh tranh và tạo lợi thế cạnh tranh. Hiện tại, ngành vận tải và logistics đang ở một ngưỡng giới hạn về việc sử dụng cá nhân hóa - khả năng điều chỉnh linh hoạt và duy nhất trải nghiệm vận chuyển cho bất kỳ khách hàng hoặc cá nhân nào. Tuy nhiên, trong khi nhiều doanh nghiệp siêu nhỏ tin vào sức mạnh cá nhân hóa cho thương hiệu của họ - cho phép người tiêu dùng chọn màu sắc của chiếc váy, nói hoặc thêm một chữ lồng vào túi xách - thì ít ai biết rằng việc khai thác các chiến lược tùy biến và cá nhân hóa mới trong logistics dễ dàng hơn hơn bao giờ hết.

*Sử dụng trí thuệ nhân tạo để giải quyết logistics đô thị tại Malaysia*

Các công ty sản xuất và phát triển công nghệ không ngừng tìm kiếm cơ hội đưa ra các giải pháp giảm ùn tắc giao thông, bài toán đau đầu không chỉ tại Malaysia mà tại nhiều nước trên thế giới.

Việc sử dụng trí tuệ nhân tạo (AI), điện toán đám mây đang tạo nên làn sóng tiếp cận công nghệ mới tại khu vực ASEAN nhằm ngăn chặn tình trạng kẹt xe, đặc biệt diễn ra khá nghiêm trọng tại các thành phố lớn. Đây cũng là một trong những khó khăn của đời sống đô thị.

Dù các nước khu vực đã thực hiện nhiều biện pháp ngăn chặn tình trạng trên nhưng kết quả chưa như mong đợi. Như Jakarta (Indonesia) hiện là một trong những thành phố tắc nghẽn tồi tệ nhất thế giới. Kể từ 25/3/2019, tuyến tàu điện ngầm (MRT) dài 15,7km nối trung tâm Jakarta với khu thương mại phía nam thành phố được đưa vào vận hành nhằm giảm nạn kẹt xe.

Vào đầu năm ngoái, Malaysia trở thành quốc gia đầu tiên tại ASEAN sử dụng bộ não AI mang tên City Brain do Alibaba phát triển để đối phó nạn kẹt xe.

City Brain là hệ thống quản lý giao thông sử dụng dữ liệu lớn, AI và điện toán đám mây để giúp các thành phố quản lý giao thông đô thị. Hệ thống này lần đầu tiên được triển khai tại thành phố Hàng Châu (Trung Quốc), nơi đặt trụ sở của Tập đoàn Thương mại điện tử Alibaba. Được đưa vào hoạt động từ cuối năm 2016, City Brain giúp giảm 15% tắc nghẽn giao thông tại Hàng Châu.

Với việc sử dụng điện toán đám mây, AI và khả năng xử lý dữ liệu, luồng phương tiện và tín hiệu giao thông có thể được tối ưu hóa bằng cách tính toán thời gian để phương tiện giao thông đến giao lộ. Ví dụ: các tuyến đường nhanh nhất có thể được xác định để xe cứu thương có thể đến hiện trường trong khoảng thời gian ngắn nhất.

Ngoài ra, City Brain có thể kết nối với nhiều hệ thống quản lý đô thị khác nhau bao gồm trường hợp khẩn cấp, gọi xe cứu thương, chỉ huy giao thông và điều khiển đèn giao thông. Cụ thể, AI được sử dụng để thu thập thông tin khắp thành phố, như video từ camera tại các giao lộ, dữ liệu định vị GPS của ô tô và xe buýt. City Brain sau đó phân tích các dữ liệu này theo thời gian thực, đồng thời điều phối hơn 1.000 đèn tín hiệu giao thông khắp thành phố nhằm ngăn chặn và giảm tải tắc nghẽn.

Ngoài việc tham gia quản lý giao thông, điện toán đám mây với sự hỗ trợ của AI cũng đang hiện thực hóa tầm nhìn của những chiếc xe không người lái cho khu vực. Các nhà hoạch định tại Malaysia cho biết hệ thống City Brain đang được triển khai tại Kuala Lumpur và họ có kế hoạch cho dự án City Brain được triển khai tại nhiều khu vực.

* 1. ***Vận tải, cảng biển***
     1. *Vận tải*

Triển vọng ngành vận tải năm 2019 vẫn chưa chắc chắn sau khi tương đối sôi động vào năm ngoái, nhờ sự cải thiện trong thị trường hàng khô do giá cước tốt hơn trên tất cả các phân khúc vận chuyển.

Nhu cầu vận chuyển hàng khô được dự báo sẽ tăng 2,5% trong năm 2019, chủ yếu do các sản phẩm nông nghiệp và hàng hóa nhỏ, trong khi đội tàu hàng khô toàn cầu dự kiến sẽ tăng 2,8% trong năm nay.

Chủ tịch Công ty Hàng hải Malaysia Bhd (Maybulk) Datuk Ahmad Sufian @ Qurnain Abdul Rashid cho biết thị trường hàng khô đã cải thiện trong năm ngoái khi giá cước vận tải tốt hơn năm 2017 và cao hơn đáng kể so với mức thấp trong lịch sử năm 2015 và 2016.

Sự tăng trưởng trong phân khúc hàng khô đối với nhu cầu hàng hóa đặc biệt là từ Trung Quốc trong khi tăng trưởng nguồn cung hạn chế đã cung cấp nền tảng chính cho việc cải thiện giá cước trên tất cả các phân khúc hàng khô.

Tuy nhiên, thị trường cũng trải qua những biến động đáng kể, với chỉ số khô Baltic (BDI) dao động từ mức thấp 948 trong tháng 4 lên mức cao 1.774 trong tháng 7, sau đó là giảm trong quý IV và kết thúc năm 2018 ở mức 1.271.

* + 1. *Cảng biển:*

Cảng Johor (Malaysia) đã ký thỏa thuận dịch vụ hàng hải với Petronas LNG, một công ty con của Petroliam Nasional Bhd.

Thỏa huận này sẽ cho phép cung cấp các dịch vụ hàng hải với mức thuế giảm cho các tàu nhận dịch vụ khí thải và hạ nhiệt (GUCD) tại PLL, Regasification Terminal Pengerang (RGTP).

Nỗ lực hợp tác giữa Cảng Johor và PLL dự kiến ​​sẽ khuyến khích nhiều nhà khai thác tàu và chủ sở hữu sử dụng dịch vụ tại cảng Pengerang, tận dụng vị trí của nó và gần các nhà máy đóng tàu ở Malaysia và Singapore.

Hợp tác của Johor Port, với Petronas bắt đầu từ năm 2015 trong dự án cơ sở giảm tải vật liệu ở Teluk Ramunia và Tanjung Setapa. Cảng hiện cũng đang vận hành và quản lý nhà ga sản phẩm rắn Petronas (SPT) tại Pengerang, bao gồm việc cung cấp thiết bị vận hành, hệ thống và nhân lực.

Làm mát là một quá trình thiết yếu để đảm bảo tải hàng hóa LNG an toàn. Việc đốt khí thay thế khí trơ trong các thùng hàng bằng hơi LNG ấm để loại bỏ carbon dioxide, trong khi làm mát sẽ đưa nhiệt độ của bể chứa xuống -160 độ C để cho phép nạp LNG.

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

Malaysia có tầm nhìn trở thành nhà cung cấp các sản phẩm Halal hàng đầu thế giới. Truy xuất nguồn gốc thực phẩm là một trong những ứng dụng quan trọng nhất của blockchain. Trong đó, có lẽ thực phẩm halal là thứ mà người tiêu dùng mong muốn truy xuất nguồn gốc nhiều nhất.

Gần 2 tỷ người tiêu dùng theo đạo Hồi muốn biết liệu thực phẩm của họ có được chế biến theo cách cho phép trong luật Hồi giáo hay không.

Tháng 4/2019, Ismus Venture, một nhà tạo xu hướng thị trường và là nhà lãnh đạo toàn cầu về giải pháp dịch vụ Halal, Trung tâm Halal quốc tế Penang (PIHH), một cơ quan của Chính phủ bang Penang, A-Transglobal Logistics, một công ty logistics halal được chứng nhận, và TE-FOOD International đã ký thỏa thuận hợp tác ba bên để thiết lập và cung cấp các giải pháp truy xuất nguồn gốc cho ngành công nghiệp thực phẩm halal sử dụng công nghệ blockchain..

Hành trình nông sản đi từ trang trại đến kệ của cửa hàng tạp hóa gồm nhiều bước và mỗi bước phải được theo dõi và xác minh để tuân thủ các quy định về Halal. Nếu tính toàn vẹn của quy tắc halal không thành công trong bất kỳ bước nào, sản phẩm không thể được coi là halal.

Một hệ thống truy xuất nguồn gốc dựa trên blockchain như TE-FOOD có thể cung cấp các công cụ để đảm bảo người tiêu dùng rằng sản phẩm an toàn, nhưng việc theo dõi liên tục từ một công ty tư vấn chứng nhận halal như Isishima Venture là cần thiết để thực hiện đúng. Sự hợp tác giữa Liên doanh Isishima và TE-FOOD kết hợp chuyên môn thực phẩm halal với kinh nghiệm truy xuất nguồn gốc thực phẩm dựa trên blockchain.

PIHH: Chính quyền bang Penang đã khởi xướng phát triển Trung tâm Halal quốc tế Penang để phục vụ nhu cầu tiêu dùng toàn cầu ngày càng tăng đối với các sản phẩm, dịch vụ và giải pháp Halal.

Liên doanh Isishima: Liên doanh Isishima, được thành lập tại Malaysia vào năm 2013, cung cấp các giải pháp cho các sáng kiến halal để thực hiện các giá trị của tính toàn vẹn Halal trong các lĩnh vực kinh doanh khác nhau thông qua đào tạo và tạo điều kiện cho chương trình chứng nhận halal.

A-Transglobal Logistics: Công ty được thành lập tại Malaysia, là nhà cung cấp dịch vụ trong ngành logistic và tàu với mục đích hỗ trợ khu vực chính phủ và tư nhân cho các sản phẩm và dịch vụ liên quan về logistics và tàu.

TE-FOOD là giải pháp truy xuất nguồn gốc thực phẩm từ nông trại đến bàn ăn lớn nhất thế giới. Bắt đầu vào năm 2016, phục vụ hơn 6000 khách hàng doanh nghiệp và xử lý 400.000 giao dịch kinh doanh mỗi ngày

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

Theo một cuộc khảo sát của Accdvisor, khoảng một phần ba các giám đốc điều hành Thái Lan cho biết blockchain sẽ là công nghệ mới quan trọng nhất cho hoạt động kinh doanh của họ trong ba năm tới,

Chính phủ Thái Lan cho biết họ đang có những bước tiến trong dự ántuyến đường sắt cao tốc Thái-Trung nối Thái Lan, Lào và Trung Quốc, khi ba nước chuẩn bị ký một thỏa thuận khác trong tuần này tại hội nghị thượng đỉnh Vành đai và Con đường của Bắc Kinh.

Cuộc đàm phán chính thức về dự án - một tuyến đường sắt dự kiến ​​sẽ kéo dài 873 km (542 dặm) - bắt đầu vào năm 2014 nhưng chậm trễ, trong đó có những bất đồng về thiết kế, tài chính và hỗ trợ kỹ thuật.

Dự án đường sắt với Thái Lan là một phần trong kế hoạch của Trung Quốc về một mạng lưới liên kết trên khắp Đông Nam Á, cuối cùng sẽ kết nối Côn Minh ở phía tây nam Trung Quốc với Singapore.

Đây cũng là một phần của một sáng kiến ​​rộng lớn hơn của Trung Quốc nhằm xây dựng cơ sở hạ tầng để kết nối Trung Quốc với châu Á, châu Âu và hơn thế nữa.

Cho đến nay chỉ có 3,5 km đầu tiên của tuyến được xây dựng ở Thái Lan, nhưng một quan chức của Bộ Giao thông Vận tải nói với Reuters vào thứ ba, phần đầu tiên dẫn đến Bangkok sẽ được hoàn thành trong hai đến ba năm.

Dự án sẽ được thúc đẩy khi Thái Lan, Lào và Trung Quốc ký bản ghi nhớ hợp tác tại một hội nghị ở Bắc Kinh để xây dựng một cây cầu đường sắt nối giữa tỉnh Nong Khai của Thái Lan và thủ đô Viên Chăn của Lào.

Tuyến đường sắt Thái-Trung được chia thành hai phần: đầu tiên là tuyến đường dài 250 km (155 dặm) nối thủ đô Bangkok của Thái Lan và tỉnh Nakhon Ratchasima ở phía đông bắc.

Phần khác liên kết Nakhon Ratchasima và biên giới Thái Lan tại tỉnh Nongkhai, nơi cây cầu sẽ kết nối đường sắt Thái Lan với mạng lưới Lào.

Việc xây dựng các bộ phận của đường sắt cao tốc được thực hiện riêng ở mỗi quốc gia. Thái Lan cho biết họ không chấp nhận tài trợ từ Trung Quốc, nhưng sử dụng chuyên môn và mua thiết bị và công nghệ đường sắt từ Trung Quốc.

* 1. ***Thái Lan đầu tư cho logistics dọc hành lang kinh tế Đông Tây***

Chính phủ đang thúc đẩy bốn dự án cơ sở hạ tầng trong Hành lang kinh tế phía đông (EEC). Tất cả các dự án sẽ có thể được đưa vào ký kết liên doanh vào tháng 5/2019. Họ sẽ quảng bá Thái Lan như một trung tâm thương mại quan trọng ở châu Á.

Thủ tướng Prayut Chan-o-cha đã chủ trì cuộc họp của Ủy ban Chính sách EEC. Cuộc họp báo cáo về tiến độ của bốn dự án lớn, bao gồm một tuyến đường sắt cao tốc nối ba sân bay. Sau khi thẩm định đề xuất vào cuối tháng 01/2019, Charoen Pokphand Holdings hoặc CPH đã đệ trình một đề xuất đầu tư và lợi nhuận đã được ủy ban phê duyệt. Đường sắt quốc gia Thái Lan (SRT) sẽ chuẩn bị dự thảo thỏa thuận liên doanh cho Văn phòng Tổng chưởng lý và Văn phòng EEC trước khi đệ trình lên nội các. Dự kiến ​​thỏa thuận liên doanh sẽ được ký vào tháng 5/2019.

Sân bay U-Tapao và Dự án phát triển thành phố hàng không phía đông hiện đang trong quá trình đánh giá các đề xuất của ba nhà thầu, bao gồm Tập đoàn liên doanh BBS, Tập đoàn Grand Consortium và Công ty TNHH Thana. Nhà thầu trúng thầu dự kiến ​​sẽ được công bố vào tháng 5/2019.

Đối với Dự án Phát triển Cảng Ta Phut, giai đoạn 3, một nhóm liên doanh của Vùng Vịnh và PTT đã đệ trình một đề xuất vào giữa tháng 02/2019. Các cuộc đàm phán với khu vực tư nhân dự kiến ​​sẽ sớm được hoàn thành.

Trong khi đó, Tập đoàn liên doanh GPC và Tập đoàn liên doanh NCP đã đệ trình đề xuất cho Dự án phát triển cảng Laem Chabang, giai đoạn 3, cảng F. Các đề xuất của họ đang được xem xét. Quá trình này dự kiến ​​sẽ được hoàn thành vào tháng 5/2019.

Chính phủ hy vọng rằng bốn dự án sẽ tạo ra một dòng tiền cho đất nước và sẽ có thể phát triển các liên kết trong giao thông vận tải cũng như đưa Thái Lan trở thành một trung tâm thương mại quan trọng hơn của khu vực châu Á.

* 1. ***Thái Lan đầu tư lớn vào cảng biển***

Thái Lan đang cho thấy quyết tâm đầu tư lớn vào cảng biển, cụ thể là Laem Chabang, để cạnh tranh trực tiếp với quốc đảo sư tử Singapore.

Laem Chabang là một trong những dự án thuộc gói đầu tư 2,7 tỉ USD của chính phủ Thái Lan. Cụ thể là biến cảng đó trở thành một phần cốt lõi của một dự án kinh tế lớn, có tên Hành lang kinh tế phương Đông (EEC).

Bên cạnh số đầu tư của chính phủ Thái, Hutchison Ports Thailand tuyên bố họ sẽ đổ 600 triệu USD để tiếp tục nâng cấp trạm D.

Laem Chabang có vị trí đắc địa, nằm về phía đông nam Bangkok, dọc theo Vịnh Thái Lan. Vị trí xây dựng Laem Chabang được chính phủ Thái xác định là giao điểm của hoạt động thương mại khắp khu vực đồng bằng sông Mekong.

Với dự án EEC, Bangkok đặt mục tiêu tăng xuất khẩu và nhập khẩu, cũng như thu hút các doanh nghiệp sản xuất đa quốc gia trong lĩnh vực xe hơi, đồ điện tử và nhiều ngành hàng khác.

Ngoài Laem Chabang, EEC còn bao gồm nâng cấp sân bay U-Tapao (tỉnh Rayong) và xây dựng một đường sắt cao tốc nối U-Tapao và hai sân bay Don Mueang và Suvarnabhumi (Bangkok).

Khi dự án này hoàn thiện, Laem Chabang sẽ được nối dài thêm 400m lên thành 1.700m. Trạm D có thể nhận tàu hàng có sức chứa container hóa là 3,5 triệu TEU, giúp tăng sức chứa của toàn cảng thêm 37%.

Đón đầu nhu cầu ngày càng tăng từ Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC), Bangkok dự đoán sự nâng cấp này sẽ hỗ trợ tốt cho khu thương mại tự do được thành lập vào năm ngoái.

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

*Myanmar cấp phép cho dự án đầu tư cơ sở hạ tầng bằng nguồn vốn từ Singapore*

Ủy ban Đầu tư Myanmar (MIC) gần đây đã cho phép dự án đầu tư nước ngoài trị giá hơn 290,1 triệu đô la Mỹ trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng.

Khoản đầu tư từ Singapore vào cảng và bãi container theo hình thức BOT và dự kiến sẽ tạo ra 1.176 cơ hội việc làm cho người dân địa phương.

Trong nửa đầu năm tài chính hiện tại 2018-2019, hơn 1,87 tỷ đô la Mỹ đầu tư nước ngoài từ 139 dự án vào nước này trong khi lĩnh vực giao thông vận tải đứng đầu danh sách với hơn 680 triệu đô la Mỹ đầu tư.

Trong giai đoạn này, Singapore là nhà đầu tư lớn nhất với các khoản đầu tư hơn 1,1 tỷ đô la Mỹ.

*Myanmar đầu tư áp dụng QR code:*

NETS sẽ chia sẻ với mạng thanh toán quốc gia của Myanmar kiến ​​thức kỹ thuật và vận hành của mình trên hệ thống thanh toán điện tử thống nhất của Singapore cho mã QR - nền tảng Kho lưu trữ trung tâm của Singapore (SGQR), với ý định triển khai một nền tảng tương tự ở Myanmar.

Đây là dự án đầu tiên trong chương trình trao đổi và phát triển công nghệ thanh toán mới được thành lập bởi Nets và Liên minh thanh toán Myanmar (Myanmar Payment Union- MPU). Hai bên đã ký một biên bản ghi nhớ cho chương trình.

Hệ thống SGQR kết hợp nhiều mã thanh toán QR từ các chương trình thanh toán khác nhau như PayNow và Nets QR thành một mã duy nhất và được Cơ quan tiền tệ Singapore và Cơ quan phát triển truyền thông Infocomm đưa ra vào tháng 9 năm 2018.

Việc hợp nhất mã QR này cho phép các thương nhân chỉ hiển thị một nhãn SGQR thay vì nhiều nhãn và cho phép xử lý thanh toán nhanh hơn.

MPU sẽ triển khai một hệ thống thanh toán quốc gia được tiêu chuẩn hóa với một nhãn QR duy nhất cho Myanmar, theo hướng dẫn của Ngân hàng Trung ương Myanmar và hợp tác với các ngân hàng thành viên trong nước của MPU, nhà cung cấp ví điện tử và nhà khai thác mạng di động.

* 1. ***Philipinnes***

Theo Hiệp hội Vận tải và Vận tải Đa phương thức của Philippines, Chính phủ nước này đã xác định logistics là một lĩnh vực tạo việc làm quan trọng, với 7,5 triệu việc làm và chiếm 5% tổng số việc làm tại đây vào năm 2022.

Để đạt được mục tiêu và cho phép ngành logistics đóng vai trò là kết nối các ngành sản xuất, nông nghiệp và dịch vụ, các bên liên quan trong ngành logistics và chính phủ đã đưa ra 10 cam kết. Trong số đó có việc ưu tiên các sáng kiến cho lĩnh vực logistics có năng lực cạnh tranh toàn cầu, cung cấp dịch vụ cho khách hàng với sản phẩm phù hợp vào đúng thời điểm, giá cả và chất lượng, và một cách đáng tin cậy.

Ngành logistics và chính phủ cũng sẽ phối hợp để loại bỏ tham nhũng thông qua tự động hóa, hợp lý hóa và phân cấp phát hành giấy phép, và các yêu cầu báo cáo giữa các cơ quan chính phủ.

Tương tự như vậy, sẽ có một nền tảng đối thoại giữa chính phủ và các doanh nghiệp trong ngành để thảo luận về các chính sách và quy định nhằm thúc đẩy một lĩnh vực logistics cạnh tranh toàn cầu.

Các bên cũng sẽ khuyến khích và phát triển các cam kết đầu tư của chính phủ, đặc biệt trong lĩnh vực chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics và cam kết tìm giải pháp lâu dài cho các vấn đề ảnh hưởng đến lĩnh vực logistics.

Các bên cũng đã cam kết áp dụng các tiêu chuẩn cao về thực hành quy định, thúc đẩy chia sẻ kiến ​​thức và điểm chuẩn, khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực này và phát triển lực lượng lao động sẵn sàng trong tương lai.

Một nghiên cứu của Bộ Thương mại và Công nghiệp và Ngân hàng Thế giới đã chỉ ra rằng Philippines có chi phí logistics cao nhất so với các nước Đông Nam Á khi 27,16% doanh thu của các công ty chuyển sang dịch vụ logistics.