**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 10/2018**

**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](#_Toc529825776)

[***1.1.* *Hoạt động logistics* 2**](#_Toc529825777)

[***1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 7**](#_Toc529825778)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 9](#_Toc529825779)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 9](#_Toc529825780)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:*** 12](#_Toc529825781)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 13](#_Toc529825782)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 13](#_Toc529825783)

[***3.2.*** ***Giao nhận*** 14](#_Toc529825784)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 15](#_Toc529825785)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 15](#_Toc529825786)

[***5.1.*** ***Campuchia*** 15](#_Toc529825787)

[***5.2.*** ***Philippines*** 16](#_Toc529825788)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 9](#_Toc529825789)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 10](#_Toc529825790)

[Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 10](#_Toc529825791)

[**Hình 4: Vận chuyển hàng hóa hàng không qua sân bay Changi của Singapore** 11](#_Toc529825792)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

Xung đột thương mại giữa các nước lớn đã bắt đầu tác động đến nền kinh tế và hoạt động vận tải biển của các nước Đông Nam Á, đặc biệt là Singapore, do nước này vốn là nơi trung chuyển hàng hóa lớn của khu vực.

Tuy nhiên, xét về tổng thể, cuộc chiến thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc đã có thể giúp ASEAN trở thành một cơ sở sản xuất thay thế hoặc bổ sung hấp dẫn đối với Trung Quốc. Trung Quốc và Mỹ là hai thị trường lớn trên thế giới, không chỉ cho nguyên liệu và thực phẩm, mà còn cho các sản phẩm và dịch vụ sản xuất. Điều này có nghĩa là thương mại toàn cầu, kinh tế và chính trị thế giới sẽ bị tác động lớn bởi căng thẳng thương mại giữa hai nước.

Vào tháng 11 năm nay, Thượng Hải sẽ tổ chức Triển lãm Nhập khẩu Quốc tế Trung Quốc đầu tiên với quy mô đặc biệt lớn và được coi là chỉ báo cho xu hướng thị trường nhiều mặt hàng. ASEAN, hiện có một hiệp định thương mại tự do với Trung Quốc, sẽ trở thành một cơ sở sản xuất chính để xuất khẩu không chỉ sang các nền kinh tế tiên tiến mà còn sang thị trường hơn 1,2 tỷ dân của Trung Quốc.

Hội nhập kinh tế Trung Quốc và ASEAN đang tạo ra những diện mạo mới của logistics khu vực. Khi chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình công bố Sáng kiến Vành đai và con đường tại Jakarta vào tháng 10 năm 2013, ông bày tỏ hy vọng rằng thương mại song phương của Trung Quốc với ASEAN sẽ đạt một nghìn tỷ đô la vào năm 2020. Để đạt được mục tiêu này, kết nối vật lý phải được cải thiện thông qua các dự án trong khuôn khổ sáng kiến này. Thủ tục biên giới phải được đơn giản hơn nữa. Hậu cần của Trung Quốc-ASEAN đang được cải thiện qua từng năm, tạo điều kiện cho sự phân công lao động phức tạp hơn. 10 quốc gia ASEAN nhìn thấy những lợi ích và sự cạnh tranh lẫn nhau đối với thương mại và đầu tư của Trung Quốc.

Là một tổ chức khu vực trung lập thân thiện với tất cả các cường quốc lớn, ASEAN hoan nghênh đầu tư từ mọi hướng. Bên cạnh Trung Quốc- đối tác thương mại lớn nhất của hầu hết các nước thành viên, ASEAN cũng nỗ lực xây dựng quan hệ kinh tế với Nhật Bản, Mỹ, Ấn Độ và châu Âu trên cơ sở cạnh tranh - lành mạnh - vì lợi ích của ASEAN. Nhật Bản và Ấn Độ cũng tham gia xây dựng cơ sở hạ tầng logistics của ASEAN, với sự hiện diện ở nhiều dự án đường bộ, đường sắt. Nhưng nếu cuộc đối đầu thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc trở nên nghiêm trọng thì tốt ASEAN sẽ phải tìm cách không tham gia vào cuộc chiến này.

Mặc dù tỉ lệ tăng trưởng kinh tế của khu vực ASEAN đang đứng hàng đầu thế giới, nhưng đi kèm với yêu cầu của phát triển là sự thiếu hụt và yếu kém của cơ sở hạ tầng. ASEAN đã đánh dấu cột mốc 50 năm phát triển với việc các nền kinh tế lớn trong khu vực cam kết tăng gấp đôi đầu tư vào cơ sở hạ tầng đạt mức 700 tỉ USD trong 5 năm tới để thúc đẩy thương mại, du lịch và phát triển hướng tới tăng trưởng kinh tế bền vững trong vài thập niên tới.

Gần đây, các chính phủ ASEAN đã liên tục cung cấp các ưu đãi để thúc đẩy giao hàng dặm cuối cùng trong khu vực. Những nỗ lực đã được thực hiện bởi các chính phủ trên khắp các nước ASEAN để cải thiện quy hoạch cơ sở hạ tầng và xây dựng đường bộ. Trong khi Malaysia tìm cách tăng cường công nghệ và vốn nhân lực và thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hàng hóa, Indonesia đơn giản hóa các quy định hậu cần để khuyến khích các doanh nghiệp đắm chìm trong thương mại điện tử. Chính phủ Thái Lan đặt mục tiêu mở rộng quy hoạch giao thông đường sắt và xuyên biên giới. Singapore, một quốc gia phát triển hơn, với nền tảng vững chắc về quản lý hậu cần, phấn đấu để củng cố vị trí của mình như một trở ngại toàn cầu đối với hậu cần. Tuy nhiên, các nước kém phát triển khác, như Lào và Myanmar, vẫn còn tụt lại phía sau trong lĩnh vực logistics.

**Thái Lan:**

Mặc dù cục diện chính trị của Thái Lan chưa thực sự ổn định nhưng triển vọng kinh tế của nước này nhìn chung tích cực. Những năm gần đây, Thái Lan hưởng lợi từ gia tăng thương mại với Trung Quốc và hoạt động đầu tư sang các nước ASEAN khác, trong khi không có một biên giới chung với Trung Quốc để làm phức tạp các mối quan hệ song phương. Một tuyến đường sắt cao tốc nối Bangkok, Vientiane và Côn Minh đang được xây dựng và dự kiến hoàn thành vào năm 2021. Thái Lan cũng duy trì mối quan hệ tốt với Hoa Kỳ- liên minh an ninh truyeefn thống của họ. Thái Lan cũng thu hút được các công ty Nhật Bản. Hơn nữa, vị trí địa lý của Thái Lan giúp nước này dễ dàng trở thành trung tâm của ASEAN.

**Lào:**

Con sông Mekong vốn chia đôi về mặt địa lý hai khu vực, nay trở thành sự kết nối giữa các nước tiểu vùng sông Mekong mở rộng. Nhiều cầu bắc qua sông Mekong nối liền với Thái Lan. Lào chiếm tới 60% lượng nước Mekong chảy vào Biển Đông, có tiềm năng thủy điện dồi dào và đang trở thành nước xuất khẩu điện lớn cho các nước láng giềng. Những năm gần đây, cơ sở hạ tầng giao thông kết nối giữa Lào và nước láng giềng Việt Nam đã được cải thiện nhiều. Đồng thời Lào cũng đón nhận những làn sóng đầu tư lớn từ Trung Quốc và Thái Lan vào cơ sở hạ tầng và lĩnh vực logistics của nước này. Trung Quốc đang xây dựng đường sắt tốc độ cao từ Vân Nam đến Vientiane.

**Campuchia**

Cơ sở hạ tầng vật chất đang được cải thiện qua mỗi năm, bên cạnh những thành công của Campuchia trong việc phát triển xuất khẩu gạo, sản xuất hàng may mặc và du lịch nhằm tạo ra một nền sản xuất có giá trị gia tăng cao. Thương mại Mỹ- Trung căng thẳng đã tạo ra làn sóng chuyển đầu tư từ Trung Quốc đại lục sang Campupchia- nơi các doanh nhân Trung Quốc đã rất thành công trong việc gây dựng và mở rộng tầm ảnh hưởng của họ và nơi họ kiểm soát được một số mắt xích quan trọng trong logistics của nước này. Điều này có thể không phải là một chiến lược ngay từ đầu, nhưng nó đã hình thành một cách tự nhiên trong quá trình các nhà đầu tư Trung Quốc cũng như các nhà đầu tư quốc tế khác xây dựng cơ sở sản xuất và kinh doanh của họ tại Campuchia, họ cần sự phát triển tương ứng của logistics, đường xá, bến cảng, kho bãi..., dần dần tạo nên một diện mạo mới trong lĩnh vực logistics tại Campuchia.

**Myanmar**

Nền kinh tế Myanmar đang dần ổn định và tăng tốc, mặc dù môi trường đầu tư chưa thực sự thông thoáng. Vào tháng 9 năm 2018, một bản ghi nhớ để thiết lập Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Myanmar đã được ký kết. Trung Quốc đã là đối tác đầu tư số một của Myanmar. Phía Trung Quốc sẽ giúp xây dựng một thành phố mới, với mục tiêu trực tiếp là tạo ra hai triệu công việc trong lĩnh vực sản xuất trong 5 năm.

Ngoài ra, với một nền kinh tế còn nhiều dư địa để phát triển, nếu Myanmar có thể nhanh chóng cải thiện hiệu quả của hành chính công, thì sẽ có lợi rất lớn từ sự phân hóa đầu tư do xung đột thương mại thương mại giữa Trung Quốc và Mỹ.

**Indonesia**

Indonesia, dưới thời Tổng thống Jokowi, đã có những bước tiến lớn trong 4 năm qua. Hàng trăm dự án cơ sở hạ tầng đang được thực hiện trên toàn bộ quần đảo rộng lớn này. Jakarta, nếu không phải Java nói chung, đã trở thành một công trường xây dựng khổng lồ. Chi phí hậu cần hiện đang ở mức cao nhưng dự báo sẽ giảm nhờ các kết nối cơ sở vật chất tốt hơn trong thời gian tới. Indonesia có lợi thế cạnh tranh trong các ngành công nghiệp dựa vào tài nguyên nhờ nguồn tài nguyên thiên nhiên dồi dào và quỹ đất rộng lớn.

Các chuỗi cung ứng hiện đại được tổ chức chặt chẽ ít chịu ảnh hưởng của sự gián đoạn do các thảm họa thiên nhiên gây ảnh hưởng đến Indonesia.

Hiện tại, nhiều nhà đầu tư đang quan ngại vì không chắc chắn về kết quả của cuộc bầu cử Quốc hội và Tổng thống vào năm tới. Tuy nhiên, về lâu dài, với dân số trẻ và mở rộng, Indonesia đang trên đà trở thành một trong những nền kinh tế đông dân trên thế giới với nhiều động lực tăng trưởng. Đó là một thị trường mà các công ty đa quốc gia không thể bỏ qua và lĩnh vực logistics, hạ tầng giao thông tại Indonesia sẽ hấp dẫn các nhà đầu tư quốc tế.

**Philippines**

Philippines là một quốc gia khác ở ASEAN vốn dễ bị thiên tai. Mỗi lần có một cơn bão lớn tấn công sẽ gây ra sự gián đoạn nghiêm trọng đến chuỗi cung ứng. Điều này cản trở Philippines trong việc thu hút đầu tư vào những lĩnh vực sản xuất phải đòi hỏi vốn lớn. Mặc dù vậy, nền kinh tế Philippines đã phát triển một cách thông minh vối nguồn lực là con người. Tổng số người Philippines làm việc ở nước ngoài đã lên tới 10 triệu người và có thể là nguồn tài nguyên lớn khi họ quay về phát triển đất nước của mình.

Khi cơ sở hạ tầng được cải thiện qua từng năm, Philippines đang trở nên hấp dẫn hơn để đầu tư sản xuất cho hàng tiêu dùng chuyển động nhanh, đặc biệt là các công ty Mỹ. Một khi nền kinh tế Philippines đạt đến một mức độ phát triển nhất định, mạng lưới Philippine toàn cầu mà nước này có thể khai thác mang lại cho nó một lợi thế độc đáo trong ASEAN.

**Malaysia**

Malaysia là một đất nước được ưu đãi với cơ sở hạ tầng và nền giáo dục tương đối tốt. Chính phủ mới của Malaysia đã có những thay đổi lớn trong chính sách tài khóa quốc gia, ngừng hoặc thay đổi các dự án hạ tầng tốn kém trong chiến lược Vành đai con đường mà Trung Quốc đã khởi động. Tuy nhiên, với cơ cấu dân số người Mã, người Hoa và người Ấn cùng chung sống lâu năm, nhiều khả năng mối liên hệ về kinh tế giữa Malaysia và Trung Quốc sẽ không bị gián đoạn.

Malaysia cũng đang có những nỗ lực để cải thiện năng lực cạnh tranh ngành logistics của họ, tránh sự tụt hậu xa so với Singapore khi nước này đang có những bước tiến lớn về khoa học công nghệ trong lĩnh vực logistics.

**Brunei**

Nằm giữa Malaysia và Indonesia, Brunei có một nền kinh tế phụ thuộc vào dầu mỏ và hưởng lợi từ làn sóng thương mại đi lên của châu Á trong những thập niên gần đây. Là một thành viên của ASEAN, Brunei cũng hưởng lợi từ sự ổn định và an ninh khu vực. Vùng đặc quyền kinh tế của Brunei ở Biển Đông có trữ lượng dầu khí phong phú và hiện cũng chưa thấy những bất đồng đáng kể giữa Trung Quốc và Brunei trong khai thác dầu khí trên biển Đông như với các quốc gia khác. Cơ sở hạ tầng, giao thông ở Brunei tương đối tốt, mức sống cao, nhưng chưa có những điểm nhấn bứt phá trong phát triển kinh tế nói chung và lĩnh vực logistsics nói riêng.

**Singapore**

Vị trí địa lý và văn hóa phi vật thể của Singapore đối với ngành hàng hải châu Á có nền tảng lịch sử. Cách đây 199 năm, Singapore dần gia nhập vào ngành hàng hải quốc tế thông qua hoạt động mở rộng của Công ty Đông Ấn của Anh đối với thương mại Trung Quốc thế kỷ 19. Quy mô thương mại Trung Quốc thế kỷ 21 lớn hơn nhiều và nếu chiến tranh thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc được gỡ bỏ, Singapore sẽ vẫn giữ vai trò kết nối thương mại trong khu vực.

Singapore là một cửa ngõ giao thương hàng hóa, dịch vụ, thông tin, sở hữu trí tuệ và tiền bạc. Trong cốt lõi, Singapore là một trung tâm cho con người và nền văn hóa từ các phần khác nhau của thế giới. Với độ mở kinh tế ở mức cao nhất trên thế giới, Singapore ủng hộ mạnh mẽ thương mại tự do. Ngay cả khi bảo hộ thương mại gia tăng và những nỗ lực của WTO trong việc hạn chế bảo hộ thương mại gặp khó khăn, vai trò kinh tế của Singapore trong thương mại và tài chính quốc tế sẽ không giảm bớt và thậm chí có thể được tăng cường. Chính phủ Singapore từ lâu đã đàm phán một loạt các hiệp định thương mại tự do, bao gồm các hiệp định song phương với Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Úc, Ấn Độ, GCC và Châu Âu, và các khu vực như ASEAN và CPTPP. Trong quá trình biến đổi của ASEAN, Singapore giữ một vai trò. Thách thức lớn nhất của Singapore ngày nay là áp lực chi phí sinh hoạt quá cao ở trong nước. Một phân khúc khá lớn của dân số đang phản ứng chống lại toàn cầu hoá nhanh chóng và sự bất bình đẳng thu nhập ngày càng tăng. Kể từ cuộc tổng tuyển cử năm 2011, người dân và chính phủ đã có những nỗ lực để cải thiện tình hình nhưng chưa thể tạo ra những động lực lớn cho tăng trưởng của Singapore như giai đoạn trước. Xây dựng các thành phố thông minh, mở rộng biên giới phi vật chất thông qua sự tiên phong về công nghệ là định hướng của Singapore để giữ được vai trò trung tâm và dẫn dắt về logistics của khu vực.

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

Liên minh châu Âu (EU) và Singapore ngày 19/10/2018 tại Bruxelles đã ký hiệp định thương mại tự do EU - Singapore (EUSFTA).

Với việc loại bỏ gần như tất cả hàng rào thuế quan và giảm rào cản phi thuế quan giữa Singapore và châu Âu, thỏa thuận này mở ra cơ hội mới cho các doanh nghiệp trong đẩy mạnh kinh doanh hàng hóa và dịch vụ của mình.

Là FTA đầu tiên được ký kết giữa EU và một quốc gia ASEAN, thỏa thuận này đặt ra tiền lệ cho phép mở rộng các chính sách thương mại cởi mở, công bằng và dựa trên quy tắc của hai khu vực kinh tế.

Theo FTA này, thuế suất đối với hàng hóa Singapore đạt chuẩn xuất khẩu vào EU sẽ được bãi bỏ dần theo lộ trình năm năm, giúp các thiết bị điện tử, dược phẩm, hóa dầu và thực phẩm chế biến… trở nên cạnh tranh hơn tại thị trường EU. Các ngành công nghiệp này hiện chiếm khoảng 10% GDP của Singapore.

EUSFTA cũng mở ra tiềm năng cho chuỗi cung ứng ASEAN. Cụ thể, EUSFTA sẽ cho phép một số hàng hóa sản xuất được áp dụng cơ chế chứng nhận xuất xứ hàng hóa ASEAN.

Điều này có nghĩa hàng hóa đầu vào của các doanh nghiệp Singapore nhập về từ các nước thành viên ASEAN khác – bao gồm Việt Nam – cũng sẽ được xem là hàm lượng nội địa của Singapore để xác định nguồn gốc của sản phẩm cuối cùng là Singapore. Nói cách khác, một số nguyên liệu đầu vào nhất định sẽ được hưởng chế độ thuế 0% của Singapore với châu Âu.

Tỷ lệ sản phẩm của Singapore có các thành phần được sản xuất tại các nước ASEAN khác là rất lớn. Với quy tắc của “Cơ chế chứng nhận xuất xứ hàng hóa ASEAN”, nhiều sản phẩm xuất khẩu của Singapore được sản xuất theo chuỗi giá trị nội khối ASEAN có thể được hưởng lợi từ EUSFTA. Điều này tác động đáng kể đến Singapore và khu vực ASEAN bao gồm Việt Nam – trong các lĩnh vực như điện tử và dược phẩm”.

Hiện ASEAN là thị trường cung cấp hàng hóa lớn nhất cho Singapore. Singapore nhập khẩu 71,06 tỷ USD hàng hóa từ ASEAN vào năm 2017. Với riêng Việt Nam, hiện Singapore là đối tác thương mại lớn thứ ba của Việt Nam tại ASEAN và là đối tác thương mại lớn thứ mười của Việt Nam trên toàn thế giới. Hàng xuất khẩu từ Việt Nam sang Singapore chủ yếu gồm máy vi tính, hàng điện tử và phụ kiện, điện thoại và phụ kiện, thủy tinh và đồ thủy tinh, máy móc, thiết bị và phụ tùng, hàng dệt may và may mặc…

EUSFTA sẽ là hiệp định thương mại tự do đầu tiên của EU với một thành viên của ASEAN và sẽ là khuôn mẫu cho các hiệp định thương mại tự do (FTA) với các thị trường ASEAN khác. Cùng với EUSFTA vừa ký kết, hiện EU tiếp tục đàm phán về FTA với Việt Nam, Indonesia, Thái Lan và Malaysia.

Theo nhận định của HSBC, nếu EU ký kết thêm FTA với các quốc gia thành viên ASEAN khác, cơ chế chứng nhận xuất xứ hàng hóa của khu vực sẽ càng thuận lợi hơn trong các điều kiện cụ thể. Hiện Việt Nam đang là đối tác thương mại lớn thứ hai của EU trong ASEAN sau Singapore, với giá trị thương mại đạt 47,6 tỷ Euro vào năm 2017.

EU và Việt Nam đang nỗ lực thúc đẩy sớm ký kết, phê chuẩn và đưa vào hiệu lực Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA). Vào 17/10 vừa qua, Ủy ban châu Âu đã thống nhất thông qua việc trình lên Hội đồng châu Âu chấp thuận để ký chính thức EVFTA (dự kiến cuối năm 2018) và trình Nghị viện châu Âu phê chuẩn (đầu 2019).

1. **Thị trường logistics Singapore**
   1. **Hoạt động vận tải và cảng biển**
2. Vận tải biển và cảng biển:

Chiến tranh thương mại dường như đã có những tác động rõ nét đến vận tải biển và hoạt động cảng biển của Singapore.

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore, số lượng tàu qua cảng của Singapore trong tháng 9/2018 giảm nhẹ 02% so với tháng trước đó, đạt 11.367 chiếc. Tổng số tàu qua cảng trong 9 tháng đầu năm đạt 106.229 chiếc, giảm 1,1% so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 1: 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 50.330.300 tấn trong tháng 9/2018, giảm 8,7% so với tháng trước đó. Tính chung 9 tháng đầu năm 2018, lượng hàng hóa qua cảng biển đạt 469.382.300 tấn, tăng nhẹ 0.7% so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 2: 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 9/2018 cũng giảm 5,3% so với tháng trước, 9 tháng 2018 đạt 27.300 triệu TEUs, tăng 10,2% so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore

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

1. Vận tải hàng không:

Theo thống kê của Cơ quan quản lý sân bay Changi (Singapore), 9 tháng đàu năm nay, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không qua sân bay này đã đạt 1,59 triệu tấn.

**Hình 4: Vận chuyển hàng hóa hàng không qua sân bay Changi của Singapore**

*Nguồn: Changi airport*

Singapore Airlines sẽ bắt đầu các chuyến bay thẳng đến Seattle (Mỹ) vào tháng 9 năm 2019, nâng tổng số điểm đến của Mỹ trong mạng lên năm chuyến, bao gồm cả dịch vụ Los Angeles sẽ bắt đầu trong tuần này.

Tuyến Seattle sẽ hoạt động ba chuyến một tuần, tăng lên bốn lần một tuần vào tháng 10 năm 2019, và sẽ sử dụng một máy bay Airbus 350-900. Hãng cũng cho biết các chuyến bay thẳng đến San Francisco sẽ tăng từ 7 đến 10 lượt mỗi tuần từ ngày 28 tháng 11 năm nay. Các điểm đến khác của Hoa Kỳ là Houston và New York.

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

Cư dân của SINGAPORE có sức mua cao và họ muốn mua sắm trực tuyến. Thương mại điện tử là một ngành công nghiệp lớn trong nước và đang phát triển nhanh chóng - với doanh thu dự kiến đạt 10 tỷ SGD (7,4 tỷ USD) vào năm 2020.

Tuy nhiên, một khó khăn lớn cho thương mại điện tử là giao hàng dặm cuối khi người mua hàng ít khi có mặt để nhận hàng vào thời điểm phù hợp cho người giao hàng.

Để giải quyết vấn đề này, Chính phủ Singapore đã xây dựng một hệ thống giao hàng dặm cuối gọi là chương trình Tủ khóa và điểm thu nhận liên bang.

Ý tưởng là sử dụng tủ khóa tự phục vụ phân phối khắp thành phố tại các trạm xăng, khu mua sắm, văn phòng, trường đại học và trường đại học và khu dân cư để mọi người có thể mua hàng của họ được gửi đến tủ khóa thuận tiện cho họ trong khi đảm bảo công việc không bị gián đoạn và giao hàng hiệu quả nhất.

Theo một tuyên bố chính thức, chương trình nhằm nâng cao năng suất và nâng cao chất lượng công việc cho các công ty kinh doanh bán lẻ hàng tiêu dùng, cải thiện sinh kế của thành phố bằng cách giảm tắc nghẽn giao thông và lượng khí thải carbon khi thực hiện giao hàng nhỏ và cho phép người tiêu dùng nhận bưu kiện một cách thuận tiện.

Theo Cơ quan Phát triển Truyền thông Thông tin-Truyền thông (IMDA), chương trình Khóa liên kết và Điểm thu thập sẽ được thử nghiệm tại Bukit Panjang và Punggol trong quý này trong thời gian một năm, với tùy chọn gia hạn thí điểm thêm một năm nữa.

Bưu điện Singapore (SingPost) đã ký một hợp đồng logistics lớn với công ty Specialised chuyên cung cấp xe đạp chuyên dụng cao cấp toàn cầu trong một thỏa thuận sẽ tăng tốc giao hàng các sản phẩm chuyên dụng cho những người đam mê lái xe trên khắp Đông Nam Á. Thỏa thuận ba năm sẽ chuyển các hoạt động kho bãi khu vực của Specialised từ Hồng Kông (Trung Quốc) sang cơ sở hậu cần khu vực của SingPost tại Tampines Logistics Park ở Sinagapore.

Là đối tác hậu cần chính thức của Specialized ở Đông Nam Á, SingPost sẽ xử lý kho bãi và vận chuyển đường biển cho xe đạp và thiết bị chuyên dụng cũng như giao hàng và trả lại dặm cuối cùng từ Singapore và Malaysia.

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

Một chính sách vận tải quốc gia liên quan đến các hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không và đường biển sẽ được đưa ra để tạo thuận lợi cho sự phát triển của các doanh nghiệp.

Chính sách này là một trong những động lực chính để tăng cường cơ sở hạ tầng và cung cấp một hệ thống giao thông bền vững trong hai năm tới khi chính phủ phấn đấu thúc đẩy tăng trưởng cho đến năm 2020, tận dụng tối đa cơ sở hạ tầng hiện có và chỉ xây dựng cơ sở hạ tầng mới sau khi phân tích cẩn thận.

Theo đánh giá giữa kỳ của Kế hoạch phát triển kinh tế Malaysia lần thứ 11 (Master Plan thứ 11), chỉ các dự án cơ sở hạ tầng có lợi ích kinh tế và xã hội mạnh mới được thực thi. Trước khi thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng mới, một phân tích toàn diện và nghiên cứu khả thi sẽ được thực hiện để thiết lập nhu cầu và tính khả thi của các dự án này.

Các sáng kiến hỗ trợ thương mại và hậu cần sẽ tập trung vào việc nâng cao hiệu quả và hiệu quả của các dịch vụ dọc theo chuỗi giá trị để nâng cao khả năng cạnh tranh.

Cơ sở hạ tầng kỹ thuật số cũng sẽ được cải thiện để tăng phạm vi phủ sóng băng thông rộng và khả năng đáp ứng nhu cầu của nền kinh tế kỹ thuật số.

Ngoài ra, các nỗ lực nâng cao hiệu quả và độ tin cậy của các dịch vụ cấp nước và cung cấp năng lượng sẽ được thực hiện.

Với hai năm trước khi kế hoạch 5 năm lần thứ 11 kết thúc vào năm 2020, chính phủ sẽ tập trung vào các sáng kiến thông qua chính sách vận tải quốc gia, tăng cường kết nối giữa các khu vực, tích hợp các phương thức vận tải khác nhau, nâng cấp hạ tầng sân bay, cải thiện khả năng tiếp cận và năng lực của cảng. cơ sở hạ tầng.

Hướng tới mục tiêu này, các nỗ lực sẽ được thực hiện để tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển đổi phương thức vận chuyển hàng hóa, đặc biệt là hàng nguy hiểm, từ đường bộ sang đường sắt. Về vấn đề này, các quy định chặt chẽ hơn sẽ được áp dụng trong khi kết nối giữa hai phương thức này được cải thiện. Những biện pháp này nhằm mục đích giảm thiểu việc sử dụng đường bộ cho để vận chuyển hàng hóa, hiện ở mức cao và đang gây tắc nghẽn giao thông và số vụ tai nạn cao.

* 1. ***Giao nhận***

Liên đoàn các nhà giao nhận vận chuyển hàng hóa Malaysia cho biết sự chậm trễ trong các quy trình nội bộ của các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa đã ảnh hưởng đến hiệu quả logistics của nước này. Các cảng của Malaysia đang mất đi lợi thế cạnh tranh so với các cảng khu vực do thiếu tính đồng nhất về thực thi tại Khu thương mại tự do (FCZ).

Chỉ số LPI của Malaysia đã phản ánh sự suy giảm năng lực cạnh tranh của nước này trong lĩnh vực logistics.

Trong khi các nhà khai thác cảng Malaysia đang phải đối mặt với rào cản trong kinh doanh, Singapore đang mở rộng hệ thống kho bãi, xử lý hàng hóa tại cảng Pasir Panjang. Các hoạt động trung chuyển cũng đã giảm từ 10% xuống còn 15% trong những năm qua và xu hướng này vẫn tiếp tục.

Trước đây thường có tới 10.000 container được sử dụng cho các hoạt động trung chuyển, xuất khẩu và tái xuất khẩu một tháng nhưng hiện tại con số này đã giảm khoảng 30% do môi trường kinh doanh. Các chủ hàng cần giấy phép và sự cho phép theo Mục 75 (C) của Đạo luật Hải quan 1967 cho hàng hoá liên quan đến hoạt động tái xuất và LCL (ít hơn tải trọng container). Các quy định trên đã trì hoãn các quá trình xuất nhập khẩu; đặc biệt là khi vận chuyển hàng hóa giao nhận hàng hóa trong và ngoài nước, đã thực hiện thẩm định.

Ba liên minh - THE Alliance, 2M và Ocean Alliance chiếm 77,2% công suất container toàn cầu và chiếm 96% tổng lượng giao dịch các tuyến Đông-Tây.

1. **Thị trường logistics Thái Lan:**

Logistics là một trong những ngành phát triển thúc đẩy sự phát triển của Thái Lan. Chính phủ nước này đang xúc tiến và khuyến khích đầu tư vào logistics như một phần của chiến lược Thái Lan 4.0, chiến lược quốc gia để thúc đẩy sự tiến bộ của vương quốc này lên cấp cao hơn thông qua đổi mới, nghiên cứu và phát triển và công nghệ cao hơn.

Chính phủ Thái Lan đã có nhiều nỗ lực cải thiện cơ sở hạ tầng logistics của nước này để trở thành trung tâm logistics của ASEAN bằng cách tận dụng vị trí địa lý chiến lược của mình. Thái Lan đã tiếp cận với khu vực thương mại tự do của ASEAN và do điều này rất nhiều các công ty nước ngoài đang thiết lập hoạt động của họ ở Thái Lan.

Thái Lan là nước xuất khẩu thực phẩm ở châu Á. Chính phủ đã tìm cách tối đa hóa những lợi ích từ việc trở thành “Bếp ăn của thế giới” để thúc đẩy xuất khẩu nông sản và thực phẩm của Thái Lan. Vương quốc này nằm trong nhóm các nước xuất khẩu gạo, đường, hải sản, trái cây và rau quả và các mặt hàng khác. Xuất khẩu thực phẩm chế biến cũng đang tiến triển tốt.

Chiến lược trở thành "Bếp ăn của thế giới" sẽ thúc đẩy tăng trưởng đáng kể dịch vụ hậu cần chuỗi cung ứng lạnh ở Thái Lan. Thị trường logistics chuỗi lạnh Thái Lan dự kiến ​​sẽ đạt 42 tỷ đô la vào năm 2022. Chính phủ và các doanh nghiệp đã và đang đầu tư cho phát triển các chuỗi cung ứng hoàn chỉnh cho ngành thực phẩm.

Hậu cần chuỗi lạnh rất quan trọng cho một ngành công nghiệp thực phẩm phát triển mạnh, cả trong nước và xuất khẩu, vì hầu hết các loại thực phẩm đều dễ hư hỏng. Tổ chức Nông lương thế giới cho biết tỷ lệ tổn thất sau thu hoạch của nông sản là khoảng 30% do những yếu kém trong hoạt động logistics. Do đó một cường quốc xuất khẩu thực phẩm nhất thiết phải phát triển được hệ thống hậu cần chuỗi lạnh.

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

Tăng trưởng kinh tế của Campuchia được thúc đẩy bởi các doanh nghiệp định hướng xuất khẩu. Hội nhập vào các chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu đã làm cho ngành logistics trở thành trung tâm của chiến lược phát triển của nước này. Theo Ngân hàng Thế giới, ước tính đến năm 2030, vận chuyển hàng hóa của các công ty Campuchia sẽ tăng gấp 4 lần so với hiện nay, các đầu tư vào bằng đường cao tốc, cảng, sân bay và kho hàng sẽ tăng mạnh.

Theo xu hướng tương tự, xuất khẩu đang gia tăng và các đối tác thương mại đang được đa dạng hóa (149 quốc gia tính đến năm 2016). Hiện tại, cơ sở hạ tầng của Campuchia vẫn chưa phát triển và hiệu suất hậu cần thấp hơn đáng kể so với các quốc gia khác trong khu vực, dẫn đến chi phí cao hơn. Tuy nhiên, các nỗ lực chung của chính phủ Campuchia, các đối tác quốc tế và khu vực tư nhân được triển khai để giải quyết những tắc nghẽn này.

Mặc dù có tầm quan trọng lớn trong lĩnh vực hàng hải ở Campuchia, năng lực xử lý hàng hóa của hai cảng lớn là Phnom Penh và Cảng tự trị Sihanoukville vẫn chưa tương xứng với tiềm năng và vị trí chiến lược của Campuahia. Năm 2017, sản lượng container của hai cảng này là lần lượt là 150.000 TEU và 460.000 TEU. Các dự án mở rộng trong tương lai sẽ cho phép Sihanoukville tiếp nhận các tàu chở hàng nước sâu 14,5 mét vào năm 2022 trong khi năng lực của cảng Phnom Penh sẽ được mở rộng lên 500.000 TEU vào năm 2025. Sau những nâng cấp cơ sở hạ tầng này, dự kiến sẽ diễn ra các hoạt động hậu cần.

* 1. ***Philippines***

Với sự ra đời của Internet 2.0, thương mại điện tử đã trở thành kênh hứa hẹn nhất để thúc đẩy doanh thu cho các nhà bán lẻ Philippines. Sự phát triển của hệ thống giao thông và phân phối hàng hóa sẽ giúp giảm giá thành sản xuất và vận chuyển, thúc đẩy sự phát triển kinh tế và các ngành nghề của Philippines. Chính vì vậy, trong những năm gần đây, chính phủ Philippines đã đẩy mạnh đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng của quốc gia này trong năm 2017 chiếm khoảng 5,3% GDP, chính phủ Philippines hy vọng nâng tỷ trọng này lên 7,4% vào năm 2022. Ngoài ra, Philippines còn đề xuất nhiều chương trình phát triển kinh tế có trọng điểm nhằm xây dựng cơ sở hạ tầng quy mô lớn, thúc đẩy chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế bền vững.

Về phía các doanh nghiệp và cá nhân tham gia thương mại điện tử, sự hiện hữu của mạng băng thông rộng là điều rất cần thiết. Để đảm bảo hoạt động thương mại điện tử phát triển sôi động cần có các dịch vụ mạng tin cậy, tốc độ cao với giá thành phải chăng. Ngoài thương mại điện tử, nhiều mô hình kinh tế và mô hình kinh doanh mới đang liên tục nổi lên dựa trên nền tảng kỹ thuật số như chơi game trực tuyến, video độ phân giải cao (HD), và truyền thông xã hội. Vì vậy, phát triển mạng là yếu tố quan trọng cho sự phát triển của nền kinh tế số tại Philippines.

Converge ICT (Converge) là công ty hàng đầu trong lĩnh vực truy cập băng rộng cáp quang tại Philippines, sở hữu giấy phép để vận hành nhiều mạng cố định, cáp quang, truyền hình cáp, các đường truyền doanh nghiệp tư nhân, băng rộng cố định và dịch vụ băng rộng không dây. Để đáp ứng nhu cầu về các dịch vụ mạng tốc độ cao, công ty tập trung triển khai một cơ sở hạ tầng mạng hiện đại qui mô lớn, nhằm góp phần thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế số hiện đại  tại Philippines.

Converge đã triển khai một hệ thống cáp quang rộng khắp bao trùm Trung Luzon, Thủ đô và Nam Luzon. Mục tiêu của công ty là nỗ lực cung cấp các dịch vụ Internet cáp quang chất lượng cao, giá phải chăng cho nhiều đối tượng nhất có thể. Hệ thống mạng của công ty là mạng kết hợp giữa cáp quang và cáp đồng trục, trên đó các dịch vụ tốc độ trung bình được triển khai và là cơ sở cho sự phát triển của dịch vụ mạng cáp quang đến tận nhà (Fiber-To-The-Home – F TTH). Với những cải tiến liên tục, các dịch vụ mạng băng rộng như video 4K và 3D bắt đầu tăng nhanh, do đó nhu cầu về băng thông rộng ngày càng cần thiết.

Để đảm bảo rằng Philippines có khả năng bắt kịp với thời đại số cũng như đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người dùng, Converge đã triển khai mạng cáp quang đầu tiên của Philippines. Kể từ khi ra mắt, Converge đã có thể cung cấp cho khách hàng của mình kết nối, cho phép họ tối đa hóa lợi ích từ Internet.

.