**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 4/2018**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Tình hình chung** 2](#_Toc513301611)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 4](#_Toc513301612)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 4](#_Toc513301613)

[***2.2.*** ***Thực trạng logistics đô thị Singapore đối với ngành bán lẻ*** 6](#_Toc513301614)

[***2.3.*** ***Singapore đã thông qua đạo luật quy định việc xây dựng, bảo trì, vận hành và điều tiết đường sắt xuyên biên giới giữa Singapore và Malaysia*** 7](#_Toc513301615)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 9](#_Toc513301616)

[***3.1.*** ***Malaysia đẩy mạnh triển khai Kế hoạch tổng thể về Logistics và Thương mại 2015-2020*** 9](#_Toc513301617)

[***3.2.*** ***Malaysia tăng cường áp dụng công nghệ mới để hiện đại hóa ngành logistics*** 10](#_Toc513301618)

[***3.3.*** ***Malaysia đẩy mạnh hoạt động logistics tại khu Khu Công nghiệp Tự do Bayan Lepas*** 12](#_Toc513301619)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 13](#_Toc513301620)

[***4.1.*** ***Hoạt động logistics trong tháng*** 13](#_Toc513301621)

[***4.2.*** ***Thái Lan sửa đổi đạo luật tàu biển*** 14](#_Toc513301622)

[***4.3.*** ***Dự kiến thành lập trung tâm logistics của Alibaba tại Chachoengsao, Thái Lan*** 15](#_Toc513301623)

[**5.** **Thị trường logistics Myanmar** 15](#_Toc513301624)

[***5.1.*** ***Myanmar xây dựng kế hoạch tổng thể ngành logistics quốc gia*** 15](#_Toc513301625)

[***5.2.*** ***Myanmar và Thái Lan sẽ sớm ký biên bản ghi nhớ (MoU) để tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa và hành khách qua biên giới*** 17](#_Toc513301626)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cảng cập biển Singapore qua các tháng 4](#_Toc513301129)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 5](#_Toc513301130)

[Hình 3: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 5](#_Toc513301131)

[Hình 4: Cơ cấu thị trường trong vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của Singapore (quí 1/2018) 6](#_Toc513301132)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình chung**

Theo đánh giá của nhiều tổ chức nghiên cứu thị trường trên thế giới, trong vòng 10 năm nữa, Hiệp hội các nước Đông Nam Á (ASEAN) ​​sẽ là điểm đến tiếp theo cho các công ty toàn cầu (có khả năng thay thế Trung Quốc), nhờ sự thuận lợi về mặt địa lý (cả đường bộ và đường biển), chi phí sản xuất kinh doanh hấp dẫn và thị trường tiêu dùng lớn. Campuchia, Myanmar, Lào và Việt Nam (các nước CLMV của Tiểu vùng Mêkông mở rộng) đang nổi lên như một điểm đến hấp dẫn cho các nhà đầu tư.

Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC) sẽ giúp khu vực trở thành một trung tâm hấp dẫn cho các nhà đầu tư. Cơ sở hạ tầng giao thông và di chuyển tích hợp trong khu vực mang đến một chiều hướng mới cho sự phát triển của kinh tế ASEAN nói chung và hoạt động logistics nói riêng.

Các hoạt động thương mại và logistics dự kiến ​​sẽ đạt được những bước tiến lớn nhất là với sự hỗ trợ của các chính phủ. Thị trường logistics rộng mở với tốc độ đô thị hoá trong ASEAN tăng nhanh, môi trường công nghệ và kỹ thuật số, thúc đẩy việc áp dụng mô hình kinh doanh trực tuyến của các doanh nghiệp trong ngành, khuyến khích sự tích hợp của cả các nhà cung cấp dịch vụ logistics trong nước và quốc tế.

Đông Nam Á có hơn 370 triệu người dùng internet tính đến tháng 1 năm 2018, theo báo cáo “Digital in 2018 in Southeast Asia” gần đây của We Are Social và Hootsuite. Với phần lớn người dùng internet trực tuyến với thiết bị di động của cũng như dân số tầng lớp trung lưu ngày càng mong muốn mua sắm và chi tiêu trực tuyến, Đông Nam Á đã trở thành một khu vực sinh lợi hấp dẫn cho các công ty thương mại điện tử toàn cầu.

Việc xây dựng kế hoạch tổng thể logistics ở các nước ASEAN đang trở thành một yêu cầu quan trọng cho các sáng kiến ​​của các nước để tạo điều kiện cho Kế hoạch vận tải chiến lược ở cấp khu vực như một phần của hội nhập kinh tế ASEAN và sự vận hành của AEC. Kế hoạch vận chuyển và các khuôn khổ tăng cường sự phát triển của logistsics xuyên biên giới, cho phép kết nối liền mạch và tạo ra các cơ hội cho giao thương hàng hóa, góp phần thuận lợi hóa thương mại cho các bên liên quan.

Quá trình này sẽ được trợ lực bởi các giải pháp công nghệ như thương mại điện tử và nền tảng logistics dựa trên ứng dụng điện tử, dẫn đầu các hoạt động chuỗi cung ứng từ sản xuất đến lưu kho và vận chuyển hàng hóa.

Blockchain là một xu hướng toàn cầu đã ảnh hưởng đến quản lý chuỗi cung ứng của ASEAN. Sự gia tăng của blockchain trong ASEAN dự kiến ​​sẽ tạo thuận lợi cho quản lý logistsics và thúc đẩy tăng trưởng thương mại cùng với sự hỗ trợ của việc áp dụng nhanh chóng công nghệ kỹ thuật số bởi các bên liên quan trong khu vực. Ngành logistics trong ASEAN được dự báo sẽ năng động hơn với các giải pháp hiệu quả về chi phí và thời gian.

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

Theo số liệu thống kê từ Cơ quan Hàng hải và Cảng biển quốc gia Singapore, trong quí 1/2018, có tổng cộng 36.318 tàu biển cập cảng Singapore, tăng 4% so với quí 1/2017 và đạt tổng trọng tải là 712 triệu tấn.

Số lượng tàu đăng ký của Singapore là 13.742 chiếc, chiếm 37,8% tổng lượng tàu cập cảng và chiếm 38% trọng tải.

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

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

Trong quí 1/2018, tổng lượng hàng qua cảng Singapore là 155 triệu tấn, tăng 2% so với cùng kỳ năm 2017, trong đó general cargo là 95 triệu tấn, bulk cargo là 55 triệu tấn.

Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng

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

b) Vận chuyển hàng không:

Theo cơ quan hàng không dân dụng Singapore, quí 1/2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của Singapore đạt 278,6 nghìn tấn, tăng 2,3% so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 3: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng

*Nguồn: Cơ quan hàng không dân dụng Singapore*

Xét về cơ cấu thị trường trong vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, hiện Đông Bắc Á đang chiếm tỷ trọng lớn nhất (44,12%), sau đó đến Đông Nam Á và châu Âu.

Hình 4: Cơ cấu thị trường trong vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của Singapore (quí 1/2018)

*Nguồn: Cơ quan hàng không dân dụng Singapore*

* 1. **Thực trạng logistics đô thị Singapore đối với ngành bán lẻ**

Logistics đô thị đóng một vai trò quan trọng trong việc đảm bảo hoạt động hiệu quả ngành bán lẻ. Tuy nhiên, mạng lưới logistics và nguồn lực cần được tối ưu hóa trong quá trình giao hàng tại Singapore.

Các công ty logistics khác nhau thực hiện các đơn đặt hàng của các nhà bán lẻ từ cùng một điểm đến riêng lẻ, các xe tải giao hàng thường hoạt động dưới công suất do không gom đủ hàng cho một lộ trình, dẫn đén chi phí phân phối cao. Trong khi đó, việc tính toán lộ trình giao thông không hợp lý lại dẫn đến ách tắc tại các khu vực dỡ hàng, đặc biệt là tại các trung tâm mua sắm, đến lượt nó gây ra tình trạng giao hàng chậm và không thể báo trước thời gian một cách chính xác. Những thiệt hại cho nhà cung cấp dịch vụ logistics khi đó sẽ bao gồm mất cơ hội kinh doanh, chi phí cao, thiếu lái xe và năng suất thấp.

Sự tăng trưởng nhanh chóng của thương mại điện tử cũng tạo thêm một lớp thách thức khác đối với lĩnh vực logistics đô thị của Singapore với phân phối dặm cuối cùng phân tán và yêu cầu về thời gian giao hàng ngắn hơn. Lượng đơn hàng tăng nhanh chóng qua thương mại điện tử đang tạo áp lực lớn cho các công ty giao nhận ở Singapore

Để giảm bớt căng thẳng trong mạng lưới logistics hiện tại, Chính phủ Singapore đã đưa ra hai sáng kiến ​​phân phối gồm - trung tâm phân phối tại các khu vực trung tâm và ngoại vi. Chính phủ nước này thí điểm với các trung tâm tham gia, các nhà bán lẻ và các công ty logistics để có một mô hình kinh doanh phù hợp. Những sáng kiến ​​mới này liên quan đến việc chia sẻ các nguồn tài nguyên logistics như tài xế, phương tiện và kho hàng để điều phối lịch giao hàng đến các khu vực được lựa chọn, với mục đích nâng cao hiệu quả tổng thể của phân phối cuối cùng để cùng có lợi.

Một sáng kiến ​​khác - một hệ thống giao bưu kiện thông qua việc lắp đặt các tủ khóa quanh Singapore (giống như gửi thư vào hòm thư trước cửa nhà) để khách hàng tự thu gom hàng mà mình đặt mua. Điều này sẽ khắc phụ hạn chế của việc giao hàng tận nhà (phải hẹn và gặp được chủ nhà) và sẽ được tung ra vào cuối năm nay để giải quyết sự gia tăng mua sắm trực tuyến.

Nếu mô hình này thành công, chủ nhà sẽ được hưởng lợi như sau: giá thấp hơn, chi phí thấp hơn, không bị ách tắc ở các trung tâm thương mại…, trong khi các nhà bán lẻ sẽ được hưởng lợi từ việc giao hàng kịp thời và tập trung nhiều hơn vào dịch vụ khách hàng và bán hàng thay vì vật lộn với việc giao hàng. Các công ty logistics có khả năng thực hiện giao hàng đến nhiều điểm đến hơn do thời gian được lưu trên phân phối dặm cuối cùng, giảm chi phí hoạt động và giảm bớt những thách thức về nhân lực. Ngoài ra còn có lợi ích môi trường và xã hội phát sinh từ ít ô nhiễm hơn và ít tắc nghẽn hơn.

Sự thành công của những sáng kiến ​​này dựa trên những nỗ lực hợp tác giữa các bên liên quan khác nhau. Mỗi bên đóng một vai trò thiết yếu để tối đa hóa hiệu quả logistics; một yếu tố quan trọng cho các doanh nghiệp bán lẻ phát triển mạnh.

* 1. ***Singapore đã thông qua đạo luật quy định việc xây dựng, bảo trì, vận hành và điều tiết đường sắt xuyên biên giới giữa Singapore và Malaysia***

Ngày 11/4/2018, Singapore đã thông qua đạo luật quy định việc xây dựng, bảo trì, vận hành và điều tiết đường sắt xuyên biên giới giữa Singapore và Malaysia theo các thỏa thuận đường sắt song phương, và thực hiện các sửa đổi liên quan và hậu quả đối với một số hành vi khác.

Cơ sở hạ tầng đường sắt và tài sản đường sắt cho đường sắt xuyên biên giới phải được xây dựng và duy trì trong khu vực đường sắt được hiển thị và theo kế hoạch và bản đồ được lập.

Trước khi xây dựng bất kỳ cơ sở hạ tầng đường sắt hoặc đường sắt nào cho tuyến đường sắt xuyên biên giới bắt đầu, LTA phải lập kế hoạch và bản đồ để chuẩn bị chi tiết như vậy và đánh dấu và xác nhận như vậy trên bản đồ Singapore (được gọi trong Đạo luật này khu vực đường sắt).

(a) trong đó có thể thu hồi đất; hoặc là

(b) trong đó các quyền trong, dưới hoặc trên đất đai có thể được thực hiện bởi LTA hoặc người được nhượng quyền hoặc người được cấp phép theo Đạo luật này,

với mục đích hoặc tình cờ xây dựng, duy trì, vận hành và cải thiện cơ sở hạ tầng đường sắt hoặc quản lý tài sản đường sắt hoặc cung cấp dịch vụ mạng hoặc dịch vụ xe lửa chở khách trên tuyến đường sắt xuyên biên giới.

(2) Mọi kế hoạch và bản đồ được lập theo tiểu mục (1) phải được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

(3) Bản tóm tắt của mọi kế hoạch và bản đồ được lập theo tiểu mục (1) được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt theo tiểu mục (2) phải -

(a) được ký bởi một nhân viên được ủy quyền của LTA;

(b) được gửi với cơ quan có thẩm quyền; và

(c) được công bố miễn phí tại văn phòng của LTA, trong giờ hoạt động bình thường của LTA.

(4) LTA phải, trong vòng 21 ngày sau khi khoản tiền gửi theo tiểu mục (3) (b) với cơ quan có thẩm quyền tóm tắt kế hoạch và bản đồ, gây ra một thông báo về khoản tiền gửi được công bố trong Công báo có chứa -

(a) mô tả chung về kế hoạch và bản đồ; và

(b) các thông tin cụ thể về địa điểm và thời gian mà bản tóm tắt kế hoạch và bản đồ có thể được kiểm tra bởi công chúng phù hợp với tiểu mục (3) (c).

(5) Bất kỳ kế hoạch hoặc bản đồ nào được chuẩn bị theo tiểu mục (1) có thể, theo thời gian -

(a) được sửa đổi; hoặc là

(b) được thay thế bằng một kế hoạch thay thế hoặc bản đồ.

(6) Các tiểu mục (2), (3) và (4) áp dụng cho mọi kế hoạch hoặc bản đồ sửa đổi hoặc mọi kế hoạch hoặc bản đồ thay thế (như trường hợp có thể) như thể đó là kế hoạch ban đầu hoặc bản đồ được lập theo tiểu mục (1) và phần tham chiếu trong tiểu mục (4) (a) cho mô tả chung về bản đồ hoặc bản đồ cũng phải bao gồm mô tả về bản chất và mức độ sửa đổi hoặc thay thế.

(7) Mục 3 và 4 của Đạo luật thu hồi đất (Cap. 152) được áp dụng cho các khu đất có thể được mô tả trong bất kỳ kế hoạch hoặc bản đồ nào cho mục đích của tiểu mục (1) hoặc trong bất kỳ kế hoạch sửa đổi hoặc bản đồ hoặc thay thế nào. kế hoạch hoặc bản đồ được lập theo tiểu mục (5), như nằm trong khu vực đường sắt.

(8) Tham chiếu đến cơ quan có thẩm quyền -

(a) trong tiểu mục (2) là một tham chiếu đến cơ quan có thẩm quyền được chỉ định theo mục 5 của Đạo luật Kế hoạch (Cap. 232) về việc rà soát Quy hoạch Tổng thể theo Đạo luật đó; và

(b) trong các tiểu mục (3) (b) và (4) là một tham chiếu đến cơ quan có thẩm quyền được chỉ định theo mục 5 của Đạo luật Kế hoạch về phát triển đất đai.

1. **Thị trường logistics Malaysia:**
	1. ***Malaysia đẩy mạnh triển khai Kế hoạch tổng thể về Logistics và Thương mại 2015-2020***

Malaysia đứng thứ tư trong chỉ số tổng thể của 50 thị trường mới nổi hàng đầu thế giới theo điều kiện kinh doanh, quy mô, kết nối giao thông và cơ sở hạ tầng. Nền kinh tế mở của Malaysia, tăng các sáng kiến ​​của chính phủ và tiếp tục đầu tư vào cơ sở hạ tầng dự kiến ​​sẽ thúc đẩy tăng trưởng hai con số của ngành logistics trong nước trong những năm tới.

 Chính phủ Malaysia đã triển khai Kế hoạch tổng thể về Logistics và Thương mại 2015-2020, tập trung vào việc cải thiện cơ chế thúc đẩy thương mại, tăng cường phát triển nguồn nhân lực và công nghệ, phát triển cơ sở hạ tầng và nhu cầu vận chuyển hàng hóa và giải quyết tắc nghẽn trong ngành. Ngoài ra, chính phủ Malaysia đã đặt mục tiêu đưa Malaysia trở thành một trong 20 nước dẫn đầu trong Chỉ số Hiệu quả Hậu cần Toàn cầu vào năm 2020.

Chính phủ Malaysia đã tăng cường tập trung vào lĩnh vực thương mại điện tử và lộ trình chiến lược thương mại điện tử quốc gia nhằm tăng gấp đôi tốc độ tăng trưởng thương mại điện tử của Malaysia dự kiến đạt mức 211 tỷ RM vào năm 2020. Hơn nữa, thâm nhập internet ngày càng tăng, tăng thu nhập bình quân đầu người và đổi mới công nghệ sẽ giúp ngành công nghiệp thương mại điện tử tổng thể sẽ dẫn đến nhu cầu về hậu cần ngày càng tăng ở Malaysia.

 Malaysia là cửa ngõ chính cho đầu tư trực tiếp nước ngoài ở Đông Nam Á và phần còn lại của châu Á. Do đó, FDI ngày càng tăng, gia tăng nguồn cung ứng dịch vụ logistics và các cơ sở kho bãi đang gia tăng trong nước sẽ hỗ trợ thị trường logistics tổng thể của Malaysia trong những năm tới.

Xuất nhập khẩu hàng hóa tại Malaysia, vận tải hàng không, số lượng doanh nghiệp trong ngành vận tải, lưu lượng cảng container tăng lên và cơ sở hạ tầng dược cải thiện là một số yếu tố quan trọng khác có thể có tác động tích cực đến thị trường logistics của Malaysia.

* 1. ***Malaysia tăng cường áp dụng công nghệ mới để hiện đại hóa ngành logistics***

Với vị trí và địa lý - với hàng ngàn dặm của bờ biển và gần 30 cảng cửa ngõ, Malaysia trở thành một trung tâm logistics lý tưởng cho khu vực châu Á-Thái Bình Dương và xa hơn nữa.

Cảng lớn nhất là Port Klang, vốn từng được gọi là Pelabuhan Swettenham, có kết nối đường bộ và đường sắt với phần còn lại của đất nước và xa hơn nữa - đến Singapore và Thái Lan. Nằm cách thủ đô Kuala Lumpur chưa đến 40 km về phía tây nam, Port Klang đã chứng kiến sự gia tăng mạnh mẽ của thương mại trong thập kỷ qua.

Theo thống kê của chính phủ Malaysia, năm 2016, Port Klang đã đón hơn 235 triệu tấn hàng hóa, gấp đôi con số 110 triệu tấn vào năm 2005

Tuy nhiên, các thách thức phía trước đối với Port Klang cũng như cho tất cả các cảng ở Malaysia đang hiện hữu. Ngành logistics năng động của Singapore và tiềm năng của Indonesia đang mang lại nhiều cơ hội cho các khách hàng trong việc lựa dịch vụ cảng. Đặc biệt, cảng Singapore đang thu hút số lượng đáng kể của doanh nghiệp đi từ Port Klang nhờ việc áp dụng các công nghệ mới giúp đẩy nhanh thời gian làm thủ tục và giảm chi phí cũng như các rủi ro trong hoạt động logistics.

Các nhà khai thác cảng trên toàn thế giới đang đầu tư nhiều hơn vào những hạng mục như:

* hệ thống xử lý vật liệu hiện đại, thường liên quan đến cánh tay robot công nghiệp;
* quản lý kho tự động, thường bao gồm các phương tiện có kích thước khác nhau cho các nhiệm vụ khác nhau; và
* công nghệ thông tin và hệ thống dữ liệu internet vạn vật để theo dõi toàn bộ hoạt động từ đầu đến cuối.

Việc áp dụng các công nghệ mới sẽ tốn kém trong giai đoạn đầu, nhưng khi lợi tức đầu tư trở nên hấp dẫn hơn, nó sẽ trở nên thiết yếu cho việc duy trì năng lực cạnh tranh của công ty logistics. Thậm chí sẽ là các công nghệ được thiết kế riêng cho một cơ sở logistics và tạo nên đặc tính riêng của cơ sở đó, nhưng vẫn có khả năng tích hợp vào một hệ thống lớn thông qua công nghệ đồng bộ hóa và Internet vạn vật.

Về lâu dài, những chiếc xe tải không người lái chở container vận chuyển và thậm chí cả những chiếc tàu có nhiều kích cỡ không cần con người mà chỉ là một chương trình máy tính.

Malaysia đã nhận thấy rõ xu hướng này và đang phát triển ý tưởng về cách tích hợp công nghệ robot và tự động hóa vào lĩnh vực logistsics và các lĩnh vực liên quan một cách đồng bộ.

Liên minh Cảng Malaysia-Trung Quốc, một thỏa thuận đạt được như là một phần của dự án Vành đai & Con đường đầy tham vọng của Trung Quốc, sẽ giúp đẩy nhanh tốc độ tăng trưởng của cảng Klang, giúp doanh thu cảng đạt RM78.23 triệu [2 triệu đô la] vào năm 2017, tăng gần 100% so với năm 2012

Nhưng những thách thức cạnh tranh ngày càng tăng nên chính phủ ngày càng khuyến khích và hỗ trợ các triển lãm thương mại không chỉ cố gắng củng cố thế mạnh của đất nước mà còn được thiết kế để phát triển thị trường mới trong các ngành công nghiệp tiên tiến như robot và tự động hóa.

Bộ Giao thông Vận tải và Cơ quan Phát triển Đầu tư của Malaysia đã rất coi trọng các sự kiện như Logisware, một triển lãm thương mại hậu cần được tổ chức bởi một công ty tư nhân được gọi là One International Exhibition. Sự kiện thường niên thứ ba của Logisware được lên kế hoạch vào cuối năm nay, từ ngày 5 đến ngày 7 tháng 9 và địa điểm là Trung tâm hội nghị thành phố Setia, ở Selangor, Malaysia.

Sự kiện năm nay có thể quan trọng hơn ba năm trước vì số lượng robot và công nghệ tự động hóa ngày càng tăng được giới thiệu trong lĩnh vực logistics.

Logisware đã giới thiệu một loạt các hệ thống và giải pháp, bao gồm:

* Lưu trữ;
* chọn lọc hàng;
* kho bãi;
* xe công nghiệp;
* xe tải và xe trang bị đặc biệt;
* tàu sân bay;
* pallet và container;
* bao bì;
* công nghệ thông tin;
* kỹ thuật và tư vấn;
* các bộ phận cho thiết bị hậu cần

Đây là tất cả các công nghệ tiêu chuẩn và các khía cạnh của ngành logistics hiện nay, nhưng trọng tâm năm nay là công nghệ tự động hóa bởi đó là xu hướng thịnh hành nhất hiện nay.

* 1. ***Malaysia đẩy mạnh hoạt động logistics tại khu Khu Công nghiệp Tự do Bayan Lepas***

Khu Công nghiệp Tự do Bayan Lepas Giai đoạn IV, với diện tích 70.000 foot vuông chỉ cách Sân bay Quốc tế Penang 10 phút và cách Cầu Penang 10 phút, nối hòn đảo với đất liền Malaysia.

Kho lưu hàng nhiều người dùng mới này mang lại hiệu quả chi phí và tính linh hoạt thông qua thiết kế bố cục được tối ưu hóa và cơ sở hạ tầng được cải thiện để phục vụ khách hàng. Sự kết hợp giữa các không gian lưu kho hàng hóa kiểm soát nhiệt độ và môi trường xung quanh, không gian văn phòng thuận lợi và hiện đại cho khách hàng tại nhà máy, thiết bị xử lý vật liệu tiên tiến, hệ thống quản lý kho RF tiên tiến và Hải quantại chỗ để tạo điều kiện giải phóng một lượng hàng lớn vào giờ cao điểm. Đây cũng là một trung tâm tích hợp sẽ quản lý hậu cần hợp đồng và quản lý vận chuyển hàng hóa của CEVA Logistics, một trong những công ty quản lý chuỗi cung ứng lớn nhất thế giới cho Malaysia cũng như các giải pháp chuỗi cung ứng toàn cầu cho các nhóm tháp hỗ trợ khách hàng 24 × 7 lớn nhất trên toàn cầu.

CEVA tiếp tục đầu tư vào lĩnh vực logistics tại Malaysia với kế hoạch hiện đại hóa và tích hợp để phát triển các dịch vụ 4PLs, 5PLs. Với vị trí chiến lược ở phần phía bắc của Malaysia, cùng với trung tâm hàng hóa hàng không tại sân bay Bayan Lepas, trung tâm logistics tích hợp này cung cấp một hệ thống các dịch vụ kho vận với lợi ích lớn hơn cho khách hàng.

1. **Thị trường logistics Thái Lan:**
	1. ***Hoạt động logistics trong tháng***

Thị trường vận chuyển hàng hóa & logistics Thái Lan dự kiến ​​đạt giá trị thị trường 122 tỷ USD vào năm 2023, đạt tốc độ tăng trưởng bình quân năm CAGR là 6,08% trong giai đoạn dự báo (2018 - 2023).

Lĩnh vực giao nhận vận chuyển hàng hóa ở Thái Lan hiện vẫn bị chi phối bởi các công ty quốc tế, nhờ vào chuyên môn của họ trong các dịch vụ và sự hiện diện trong thị trường toàn cầu. Với địa hình bằng phẳng, vận tải đường bộ vẫn chiếm ưu thế tại Thái Lan. Những năm gần đây, nước này còn đạt nhiều bước tiến trong vận tải đường bộ xuyên biên giới, một mặt thúc đẩy thương mại và du lịch, mặt khác giúp các công ty Thái Lan tăng năng lực cạnh tranh và vươn ra khu vực.

Hiện nay, DHL giữ vị trí hàng đầu trong thị trường logistics Thái Lan, với chỗ đứng vững chắc trong vận chuyển hàng không và đường biển và chuyên môn của họ trong các dịch vụ 3PL. Các công ty lớn khác như CEVA, DB Schenker, Khuehne + Nagel, Damco, NYK Line và Toll, chiếm lĩnh thị trường trong các phân khúc cụ thể. Ví dụ, DB Schenker thống trị ngành công nghiệp hậu cần hợp đồng của Thái Lan, trong khi trong phân khúc vận tải đường bộ, nhóm NYK là một công ty chủ lực và quan trọng.

Sự phát triển của Hành lang Kinh tế phía Đông (EEC) dự kiến ​​sẽ tạo ra một nhu cầu rất lớn về logistics ở Thái Lan. Nước này đã phê duyệt khoản đầu tư 45 tỷ USD cho EEC, dự kiến ​​sẽ hoàn thành vào năm 2021. EEC trải dài 13.285 km 2 trên ba tỉnh Chachoengsao, Chonburi và Rayong ở miền Đông Thái Lan.

Trong lĩnh vực kho bãi, các công ty Nhật Bản hiện vẫn được đánh giá là có tiềm năng và ưu thế vượt trội. Công ty con thuộc sở hữu 100% của Tập đoàn Sumitomo Sumisho là Global Logistics Co., Ltd. (Trụ sở chính: Chuo-ku, Tokyo, Chủ tịch và CEO: Katsuya Okihiro), đã bắt đầu xây dựng một nhà kho công ty rộng 10.000m2 mới tại Chonburi thông qua Công ty TNHH Sumisho Global Logistics (Thái Lan) (Trụ sở chính: Bangna, Thái Lan; Giám đốc: Hironori Watanabe, sau đây gọi tắt là "SGLT") để tiếp tục mở rộng dịch vụ logistics tại Thái Lan.

Nhà kho mới ở cảng Laem Chabang, cảng thương mại lớn nhất của Thái Lan và một khu công nghiệp lớn tập trung các công ty ô tô. Tỉnh Chonburi không chỉ là trung tâm của các công ty liên quan đến ô tô mà còn là khu vực khuyến khích đầu tư trong Hành lang kinh tế phía Đông (EEC) là trung tâm của chương trình “Thái Lan 4.0” cùng với tỉnh Chachoengsao và tỉnh Rayong. “Thái Lan 4.0” là tầm nhìn dài hạn cho kinh tế xã hội tương lai của Thái Lan, được định nghĩa là một xã hội có khả năng tạo ra giá trị gia tăng bền vững phù hợp với chìa khóa là đổi mới công nghệ, năng suất và thương mại dịch vụ. Các nỗ lực đang được tập trung vào mười ngành công nghiệp: ô tô thế hệ mới, điện tử thông minh, du lịch y tế, nông nghiệp và công nghệ sinh học, thực phẩm, robot, hàng không / hậu cần, nhiên liệu sinh học và hóa sinh, công nghệ kỹ thuật số và các trung tâm y tế.Chonburi dự kiến ​​sẽ chứng kiến làn sóng đầu tư trong tương lai từ các công ty ô tô thế hệ mới cũng như y tế, hàng không, robot và các công ty công nghệ cao khác.

Kho hàng này sẽ cung cấp dịch vụ logistics phù hợp với nhu cầu logistics mới của khách hàng, bao gồm trung chuyển container, đóng gói xuất khẩu và giao hàng JIT.

Kể từ khi thành lập vào năm 1989, SGLT đã cung cấp dịch vụ logistics toàn diện cho các công ty máy móc điện và điện tử hoạt động chủ yếu tại Navanakorn Industrial Estate cũng như các công ty máy móc xây dựng và vận hành chủ yếu ở tỉnh Chonburi ở miền đông Thái Lan. Họ đã xây dựng một mạng gồm năm chi nhánh và bảy địa điểm kinh doanh ở Amatanakorn, Prachinburi và các nơi khác, để trở thành một nhà cung cấp dịch vụ hậu cần tích hợp ở Thái Lan. Lĩnh vực dịch vụ kho hàng của SGLT tại Thái Lan hiện có tổng diện tích khoảng 80.000 m2 tại, và khu vực này sẽ được mở rộng đến 90.000m2 với nhà kho mới.

* 1. ***Thái Lan sửa đổi đạo luật tàu biển***

Hội đồng lập pháp quốc gia Thái Lan (NLA) đã thông qua việc sửa đổi Đạo luật tàu biển Thái Lan nhằm thúc đẩy tính bền vững của ngành thủy sản và hiệu quả quản lý ngành vận tải biển và.

Tổng cộng 182 thành viên NLA đã bỏ phiếu sửa đổi Đạo luật tàu Thái theo đề xuất của nội các và được Bộ trưởng Giao thông vận tải Arkpom Termpittayapaisith biên soạn cho biết luật hiện tại đã không được thay đổi từ năm 1938 và cần được cập nhật.

Việc cải thiện hệ thống đăng ký, quyền và trách nhiệm của chủ tàu và hình phạt pháp lý cần phải được thay đổi để nâng cao hiệu quả, ngăn chặn hành vi sai trái và nâng cấp nghề cá của Thái Lan ngang tầm với tiêu chuẩn quốc tế.

Bản dự thảo sửa đổi đã được đệ trình để xem xét khẩn cấp nhằm bảo vệ sự ổn định kinh tế của đất nước, và ngăn chặn hiệu quả việc đánh bắt trái phép, với những hành động và hình phạt hành chính rõ ràng.

* 1. ***Dự kiến thành lập trung tâm logistics của Alibaba tại Chachoengsao, Thái Lan***

Alibaba đang đàm phán với chính phủ Thái Lan để thành lập một trung tâm logistics tại nước này như một phần mở rộng tích cực hoạt động thương mại điện tử và giao nhận tại khu vực Đông Nam Á,

Theo Bộ trưởng Công nghiệp Thái Lan Uttama Savanayana, Alibaba dự định thành lập trung tâm logistics ở Chachoengsao, một trong ba tỉnh mà chính phủ hy vọng sẽ phát triển thành một khu kinh tế hàng đầu trong khu vực.

Kế hoạch cho một trung tâm hậu cần tại Thái Lan là động thái mới nhất của Alibaba trong bối cảnh thương mại điện tử đang phát triển ở Đông Nam Á, sau khoản đầu tư bổ sung 2 tỷ đô la Mỹ vào công ty thương mại điện tử Lazada và thành lập năm ngoái của một trung tâm giao dịch điện tử với chính phủ Malaysia .

Alibaba muốn sử dụng cơ hội này để xây dựng trung tâm cho thương mại điện tử tại Thái Lan, không chỉ để liên kết các doanh nghiệp vừa và nhỏ từ Thái Lan, mà còn từ Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam vào thị trường toàn cầu.

1. **Thị trường logistics Myanmar**
	1. ***Myanmar xây dựng kế hoạch tổng thể ngành logistics quốc gia***

Bộ Giao thông và Truyền thông Myanmar, với sự giúp đỡ của Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA), đang xây dựng Kế hoạch Tổng thể ngành Logistics Quốc gia để bổ sung cho Kế hoạch Tổng thể ngành Vận tải Quốc gia hiện có tại Myanmar.

Ông Masayuki Karasawa, trưởng đại diện Văn phòng Myanmar của JICA, đã trình bày Kế hoạch Tổng thể về Logistics Quốc gia, dự kiến ​​sẽ được đưa ra trong năm, tại Hội nghị Thượng đỉnh Hạ tầng Myanmar 2018.

Mục đích của kế hoạch là tạo ra một hệ thống logistics hiệu quả và cạnh tranh hỗ trợ vận tải đa phương thức trong nước, từ đó, sẽ thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài và tăng cường phát triển công nghiệp.

Theo bài thuyết trình của ông Karasawa, tổng cộng 167 dự án đã được đưa vào kế hoạch logistics mới, trong đó 108 dự án đã được xác định theo kế hoạch hành động ngành vận tải trước đó. Như vậy, 59 dự án logistics đã được bổ sung dựa trên tính khẩn cấp, nguồn lực sẵn có và nhu cầu trong tương lai. Mỗi dự án được ước tính có giá khoảng 29 triệu đô la.

Chính phủ Myanmar đang nỗ lực để tổ chức và phát triển một hệ thống giao thông vận tải và logistics tại Myanmar do giao thương giữa nước này và các đối tác toàn cầu được dự báo sẽ tăng lên.

Theo Kế hoạch Tổng thể ngành Logistics Quốc gia, vận chuyển hàng hóa đến và đi từ Myanmar dự kiến ​​sẽ tăng gấp đôi lên 312 triệu tấn vào năm 2030 so với 169 triệu tấn trong năm 2015.

Để tối ưu hóa hiệu quả vận chuyển hàng hóa và tối đa hóa đầu tư vào lĩnh vực này, một chiến lược phát triển hành lang logistics sẽ được thực hiện, ông Karasawa nói.

Theo chiến lược này, các khoản đầu tư sẽ được tập trung trong sáu hành lang logistics, bao gồm các hệ thống vận tải và hàng hóa lớn như đường và sông nối các cụm công nghiệp lớn với các cửa khẩu và cảng.

Các hành lang này sẽ bao gồm Hành lang Hậu cần Bắc-Nam nối Yangon đến Trung Quốc, hành lang hậu cần Đông Nam nối Myanmar với Thái Lan, Hành lang Logistics xuyên Myanmar liên kết Kyaukphyu ở bang Rakhine với Tachileik ở bang Shan, Myanmar - Ấn Độ Logistics Hành lang, cũng như Hành lang Logistics sông chính và Hành lang Logistics biển ven biển.

* 1. ***Myanmar và Thái Lan sẽ sớm ký biên bản ghi nhớ (MoU) để tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa và hành khách qua biên giới***

Bản ghi nhớ sẽ dẫn đến việc thực hiện thỏa thuận năm 2015 đã được ký kết về vận tải xuyên biên giới giữa các nước trong khu vực Mekong. Thoả thuận ban đầu sẽ cho phép vận chuyển hàng hóa và hành khác từ Myanmar đến Khon Kaen ở Thái Lan, và từ phía Thái Lan đến tận Mawlamyine.

Các cơ sở vận chuyển xuyên biên giới cơ bản đang được xây dựng ở Myawaddy, và Bộ Xây dựng đang nâng cấp các tuyến đường và cầu trên tuyến thương mại.

Ngoài ra, MoU sẽ được ký kết với Trung Quốc, Lào và Việt Nam để vận chuyển xuyên biên giới, và các cuộc thảo luận đang được thực hiện với Ấn Độ theo lộ trình. Khi tuyến đường này liên kết với các quốc gia khác, người dân của chúng tôi sẽ có thể có được công việc do vị trí chiến lược của Myanmar, và các bước sẽ được thực hiện để người lao động Myanmar nâng cao tay nghề.

Một lực lượng đặc nhiệm chung đã được đóng tại biên giới để tiến hành kiểm tra theo các quy định nhằm ngăn chạn buôn bán hàng hóa bất hợp pháp và các hoạt động tội phạm khác sẽ không xảy ra..

Các thỏa thuận mà MOU Mekong dựa trên đã bao gồm các quy tắc phải được theo sau bởi mỗi quốc gia. Biên bản ghi nhớ được kỳ vọng sẽ thúc đẩy thương mại giữa hai nước.