**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 8/2018**

**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** 3](#_Toc523782957)

[***1.1.* *Thị trường giao hàng dặm cuối tại ASEAN* 3**](#_Toc523782958)

[***1.2.* *Xu hướng giao thông bằng xe điện tại ASEAN* 3**](#_Toc523782959)

[***1.2. Hội nghị Nhóm công tác vận tải hàng hải ASEAN lần thứ 36* 4**](#_Toc523782960)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 5](#_Toc523782961)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 5](#_Toc523782962)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận:*** 7](#_Toc523782963)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 8](#_Toc523782964)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 8](#_Toc523782965)

[***3.2.*** ***Giao nhận, thương mại điện tử*** 10](#_Toc523782966)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 11](#_Toc523782967)

[***4.1.*** ***Tình hình chung*** 11](#_Toc523782968)

[***4.2.*** ***Xu hướng ngành hàng không Thái Lan*** 11](#_Toc523782969)

[***4.3.*** ***Tỉnh Chumphorn- Thái Lan xây dựng kế hoạch phát triển logistics*** 12](#_Toc523782970)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 13](#_Toc523782971)

[***5.1.*** ***Campuchia*** 13](#_Toc523782972)

[***5.2.*** ***Lào*** 14](#_Toc523782973)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 6](#_Toc523783074)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 6](#_Toc523783075)

[Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 7](#_Toc523783076)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Thị trường giao hàng dặm cuối tại ASEAN và yêu cầu đổi mới*

Logistics đô thị ngày càng phức tạp và bị tác động lớn bởi cả áp lực giao thông, môi trường, lối sống của người tiêu dùng rõ ràng là một thách thức lớn đối với các công ty logistics và đặc biệt là ở ASEAN. Các dặm cuối cùng của chuỗi logistics, chiếm một tỷ lệ lớn các chi phí vận chuyển và các hoạt động logistics, thường lại không hiệu quả nhất. Sự kém hiệu quả trong phân phối ở khu vực thành thị đến từ các yếu tố như tải trọng thấp, thời gian dừng tại các điểm bốc xếp lâu (do tắc đường, do các quy định về thời gian vận chuyển…) và số lượng yêu cầu giao hàng cao cho các khách hàng cá nhân trong một thời gian ngắn khi thương mại điện tử phát triển.

Hai trong số những thách thức lớn phổ biến đối với logistics dặm cuối cùng liên quan đến việc các đơn hàng nhỏ lẻ, không đồng nhất và tỷ lệ thất bại trong phân phối cao. Trước đây, việc thiếu sự phối hợp giữa các nhà bán lẻ có thể dẫn đến tình trạng một người tiêu dùng có thể phải mất thời gian để lần lượt nhận nhiều món hàng từ các nhà bán lẻ và giao nhận khác nhau. Điều này càng trở nên nan giải hơn khi người tiêu dùng chuyển từ mua sắm truyền thống sang mua sắm trực tuyến, chỉ sau vài cái click chuột, nhiều giao dịch được thực hiện nhưng thời gian để thực hiện việc nhận hàng có thể làm phiền người tiêu dùng. Tỷ lệ thất bại trong giao hàng vượt quá 15% ở ASEAN, đòi hỏi phải có những cải tiến phù hợp để khắc phục tình trạng này.

Giao hàng không thành công cũng khiến các nhà cung cấp dịch vụ chịu thêm chi phí phân phối cho các công ty khi họ thực hiện các chuyến đi lặp lại. Khi thị trường thương mại điện tử ở ASEAN tăng lên 88 tỷ đô la Mỹ trong chưa đầy một thập kỷ, các giải pháp phân phối dặm cuối cùng phải phát triển với tốc độ tương tự để đáp ứng mong đợi của hàng triệu khách hàng.

## *Xu hướng giao thông bằng xe điện tại ASEAN*

Tăng trưởng doanh số bán xe tại Đông Nam Á đã vượt qua tất cả các khu vực khác trên thế giới trong năm 2017, đạt 8,1% trong năm 2018.

Hiện nay, các hộ gia đình có nhiều hơn một xe ô tô đã trở nên phổ biến ở Thái Lan, Malaysia và Indonesia. Trong khi đó ở các nước như Việt Nam, xe máy là phương tiện phổ biến đồng thời tỷ lệ người dân sở hữu xe ô tô cũng tăng lên rất nhanh chóng. Ngoài các vấn đề phát sinh từ tắc nghẽn giao thông, một điều khác cần phải lo lắng là ô nhiễm không khí những chiếc xe này sẽ mang lại. Vì hầu hết các phương tiện trong khu vực chạy bằng xăng hoặc diesel, những chiếc xe này đóng góp đáng kể vào sự ô nhiễm không khí ngày càng tồi tệ ở các thành phố Đông Nam Á. Ví dụ, mật độ xe hơi gia tăng ở Jakarta đã làm xấu đi chất lượng không khí ở đó. Mặc dù loại bỏ xăng pha chì 10 năm trước, chất lượng không khí của Jakarta vẫn chưa được cải thiện nhiều. Một nghiên cứu năm 2011 của Khoa Y tế Công cộng, Đại học Indonesia đã phát hiện ra rằng 58% bệnh tật trong số những người sống trong thành phố có liên quan đến ô nhiễm không khí.

Trong khi đó, nếu tăng tỷ lệ giao thông bằng xe điện, tình trạng trên có thể được cải thiện đáng kể. Các loại xe điện, bao gồm cả xe chạy bằng cả xăng và điện có thể làm giảm đáng kể lượng khí thải carbon thải ra môi trường.

Theo một nghiên cứu năm 2018 do Nissan ủy nhiệm và được thực hiện bởi công ty nghiên cứu Frost & Sullivan, khoảng một phần ba người tiêu dùng Đông Nam Á ủng hộ việc sử dụng xe điện và tỷ lệ cao nhất là ở Philippines, Thái Lan và Indonesia.

Mặc dù phát triển cơ sở hạ tầng giao thông công cộng góp phần giảm ô nhiễm nhưng tỷ lệ người dân sử dụng xe cá nhân ở ASEAN vẫn khá cao. Ngoài ra, một hệ thống giao thông công cộng phát triển đúng cách đòi hỏi rất nhiều thời gian, ví dụ hệ thống tàu điện ngầm đầu tiên ở Manila dự kiến đến năm 2025 mới hoàn thành. Hệ thống phương tiện giao thông công cộng tại Việt Nam, Campuchia, Lào và Myanmar cũng chưa phát triển. Do đó các nước thành viên ASEAN cần khuyến khích dân số của họ chuyển sang xe điện. Nghiên cứu của Frost & Sullivan cho thấy động lực tốt nhất để người dân chuyển sang xe điện sẽ là ưu đãi về thuế. Mặc dù nguồn thu ngân sách từ thuế có thể bị ảnh hưởng nhưng những lợi ích về môi trường và an ninh năng lượng có thể bù đắp cho các thiệt hại đó. Các quốc gia như Anh và Pháp có kế hoạch cấm bán xe sử dụng nhiên liệu hóa thạch vào năm 2040. Trung Quốc cũng đang thực hiện các chính sách từ từ loại bỏ các loại nhiên liệu hóa thạch để giảm phụ thuộc nhiên liệu hóa thạch.

## *1.2. Hội nghị Nhóm công tác vận tải hàng hải ASEAN lần thứ 36*

Hội nghị Nhóm công tác vận tải hàng hải ASEAN lần thứ 36 (MTWG) và Hội nghị lần thứ 12 về Cơ chế tư vấn hàng hải ASEAN-Trung Quốc (ACMCM) từ ngày 13 đến ngày 16 tháng 8 năm 2018

MTWG là tổ chức phối hợp và thực hiện chính của Hội nghị các quan chức vận tải cao cấp của ASEAN (STOM) thúc đẩy các chương trình, dự án và hoạt động liên quan đến vận tải biển theo Kế hoạch Chiến lược Giao thông Kuala Lumpur 2016-2025 (KLTSP). KLTSP là kế hoạch tổng thể 10 năm cho ngành vận tải ASEAN nhằm tăng cường hội nhập kinh tế khu vực. ACMCM là diễn đàn kỹ thuật giữa Trung Quốc và các nước thành viên ASEAN. Diễn đàn thảo luận vấn đề liên quan đến hợp tác kỹ thuật và xây dựng năng lực trong an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường.

Tại MTWG lần thứ 36, 10 nước thành viên ASEAN thảo luận thêm về các sáng kiến hợp tác khu vực được thể hiện trong các mục tiêu của KLTSP, bao gồm cả khái niệm về thí điểm của thị trường vận tải chung ASEAN. Các nước thành viên ASEAN sẽ làm việc chặt chẽ với các đối tác như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và các đối tác quốc tế như Tổ chức hàng hải quốc tế về các vấn đề cùng quan tâm để tăng cường kết nối, hiệu quả, an toàn và bền vững trong vận tải biển trong ASEAN.

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

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore, số lượng tàu qua cảng của Singapore sau khi giảm trong tháng 6/2018 đã tăng nhẹ trở lại trong tháng 7/2018, đạt 11.605 chiếc, tăng 3,6% so với tháng 6/2018. Tổng số tàu qua cảng trong 6 tháng đầu năm đạt 83.472 chiếc, giảm 0,5% so với 7 tháng đầu 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 52.268.800 tấn trong tháng 7/2018, tăng 1,5% so với tháng trước đó. Tính 7 tháng đầu năm 2018, lượng hàng hóa qua cảng biển đạt 364.213.800 tấn, tăng nhẹ 1,04% 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 7 tháng 2018 đạt 21.14 triệu TEUs, tăng 11,1% so với 6 tháng đầu 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:

Trong tháng 7/2018, lượng hàng hóa vận chuyển của Singapore Airlines Cargo (SIA) có lưu lượng hàng hóa trong tháng giảm 1,4% so với năm ngoái xuống còn 581 triệu tấn hàng, trong khi sức tải không thay đổi.

* 1. **Kho bãi, giao nhận:**

Singapore hiện đang trải qua một số phát triển và chuyển đổi giao dặm cuối cùng:

***TR46: Tham chiếu kỹ thuật cho phân phối dặm cuối cùng***

Được thành lập bởi Tổ chức Phát triển Liên đoàn Sản xuất Singapore (SMF-SDO), Cơ quan Phát triển Infocomm Singapore và SPRING Singapore, TR46: 2016 hướng tới tiêu chuẩn hóa định dạng tập dữ liệu và hợp lý hóa quá trình phân phối giữa các nhà bán lẻ thương mại điện tử và các nhà cung cấp dịch vụ logistics.

Một định dạng phổ biến sẽ cải thiện đáng kể sự giao tiếp giữa các người chơi khác nhau trong chuỗi cung ứng thương mại điện tử; giảm thời gian, chi phí và lỗi phân phối một cách hiệu quả và tạo trải nghiệm liền mạch cho khách hàng.

***Tủ khóa thông minh***

Tại Singapore, Cơ quan Phát triển Truyền thông Infocomm (IMDA) đã được giao nhiệm vụ triển khai mạng lưới chuyển đồ trên toàn quốc để hiện đại dịch vụ giao hàng dặm ở Singapore và giao hàng tận nhà, đặc biệt là do tăng mua sắm trực tuyến. Trích dẫn dữ liệu từ các nhà cung cấp dịch vụ logistics, IMDA cho biết, hơn 1/10 số vụ giao hàng không thể thực hiện được do hầu hết người nhận không ở nhà. Do đó hệ thống tủ khóa thông minh phục vụ việc giao hàng tại nhà (giống như hộp thư gia đình) sẽ được phổ rộng và sử dụng bởi tất cả các nhà cung cấp dịch vụ, sẽ mang lại lợi ích cho hơn 7.600 nhà cung cấp dịch vụ logistics hoạt động trong nước.

***Giao hàng bằng thiết bị bay không người lái (drone)***

Việc sử dụng máy bay không người lái không ngừng phát triển ở Singapore. Giao hàng bằng thiết bị bay không người lái có chi phí ít hơn so với các phương tiện mặt đất truyền thống dẫn đến tiết kiệm chi phí. Thời gian giao hàng cũng được rút ngắn đáng kể cho phép thực hiện giao hàng trong ngày cho khách hàng.

Vào tháng 9 năm 2015, Singpost đã thực hiện thành công một giao dịch giao hàng được chứng thực bằng một chiếc xe không người lái trên không, với hàng hóa là một bức thư và áo phông. Sau đó, công ty bưu chính Singapore- Singpost đã ký thỏa thuận hợp tác với Airbus Helicopters vào tháng 4 năm 2017, với mục tiêu phát triển một hệ thống giao hàng không người lái trên không cho logistics đô thị tại nước này.

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

Cơ cấu nền kinh tế Malaysia được dự báo sẽ có nhiều thay đổi bởi những chính sách của Chính phủ mới và dự báo sẽ tăng trưởng ở mức trung bình trong năm nay, song triển vọng dài hạn của nước này là tích cực sau khi việc không sử dụng hiệu quả nguồn lực của chính phủ trong quá khứ được giải quyết.

Những cải cách của Chính phủ bao gồm bao gồm việc loại bỏ GST và tái áp dụng trợ cấp nhiên liệu. Ngoài việc cắt giảm chi tiêu công, chính phủ mới dự kiến sẽ áp dụng lại thuế buôn bán và dịch vụ (SST) vào tháng 9 nhằm thu về 4 tỷ ringgit.

Do nền kinh tế Malaysia có tính mở cao, những rủi ro từ căng thẳng thương mại toàn cầu sẽ ảnh hưởng tới triển vọng xuất khẩu của các doanh nghiệp nước này. Tuy nhiên GDP thực tế đang tăng trưởng với tốc độ đáng khích lệ ở Malaysia hiện nay, củng cố tốc độ tăng trưởng vận chuyển hàng hóa tương đối khỏe mạnh trong năm 2018. Vận tải đường sắt dự kiến sẽ tăng trưởng tốt trong năm 2018 trong khi vận tải bằng đường biển dự báo khả quan trong trung hạn (giai đoạn 2018-2022).

Malaysia có đường bờ biển dài thứ 29 trên thế giới với 4.675 km bờ biển trong đó bán đảo Malaysia có 2.068 km (1.285 dặm), trong khi Đông Malaysia có 2.607 km (1.620 mi) bờ biển.. Các cảng nổi bật ở Malaysia, chiếm phần lớn hàng hóa được giao dịch là Cảng Klang, Cảng Johor, Cảng Tanjung Pelepas, Cảng Kuantan, Cảng Penang, Cảng Bintulu và Cảng Kemaman.

Ngành vận tải biển Malaysia đã tăng trưởng theo cấp số nhân trong những năm qua. Vị trí chiến lược của các cảng của Malaysia, cùng với chi phí thấp trong xử lý hảng hóa đã giúp tạo ra lợi thế cạnh tranh trong phân khúc vận chuyển container đường biển.

Là cảng có thị phần lớn nhất về hàng hóa vận chuyển bằng đường biển qua Malaysia, cảng Klang mỗi năm xử lý khoảng 14 triệu TEU. Những yếu tố hỗ trợ vị trí thứ nhất của cảng này gồm có hiệu quả khai thác cao, các nhà cung ứng dịch vụ logistics chuyên nghiệp và cơ sở hạ tầng cũng như các thiết bị xử lý hàng hóa tại cảng liên tục được đổi mới.

Ngành công nghiệp giao nhận, vận tải hàng hóa Malaysia có tính cạnh tranh cao, do mức độ phân mảnh lớn trên thị trường. Mặc dù có sự phân mảnh, thị trường phần lớn bị ràng buộc bởi các yêu cầu pháp lý đối với việc thành lập và hoạt động. Ví dụ, việc cấp giấy phép của Cục Hải quan Hoàng gia Malaysia là bắt buộc để hoạt động trong các dịch vụ này ở Malaysia.

Các công ty đa quốc gia có nhiều nguồn lực kinh doanh hơn trong việc đảm bảo các hợp đồng dịch vụ toàn cầu và do đó có thể cung cấp các dịch vụ toàn diện cho giao nhận vận chuyển hàng hóa, theo dõi vận chuyển hàng hóa, giám sát và các giải pháp phân phối khác. Ngoài ra, các cơ sở trung chuyển lớn và sự hiện diện của họ ở nhiều nơi trên thế giới đảm bảo cho các hãng tàu. Hơn nữa, nhiều nhà sản xuất toàn cầu muốn giữ các hợp đồng phân phối duy nhất để đảm bảo tính ổn định và lợi thế theo quy mô. Ví dụ, Ford Motors, một trong nhà sản xuất ô tô hàng đầu thế giới, đã chỉ định DHL làm đối tác phân phối của mình trên toàn cầu. Phát triển thương mại điện tử đã mở ra những cơ hội lớn trên thị trường logistics Malaysia và thu hút các công ty trong và ngoài nước vào lĩnh vực này. Khu vực thương mại tự do kỹ thuật số (hợp tác với Alibaba), là một sáng kiến ​​ quan trọng để phát triển thương mại điện tử của Malaysia, vì dự kiến ​​sẽ biến Malaysia trở thành trung tâm logistics thương mại điện tử cho khu vực và trên toàn cầu.

* 1. ***Giao nhận, thương mại điện tử***

Nhu cầu về dịch vụ logistics bên thứ ba (3PLs) tại Malaysia được thúc đẩy bởi sự tăng trưởng trong lĩnh vực thương mại điện tử và dược phẩm. Một số công ty đa quốc gia đã mở rộng hoạt động của họ với các chuỗi cung ứng tại Malaysia. Ngoài ra, tùy chọn cho phân phối trong ngày đã tạo ra sự thay đổi đối với các dịch vụ chuyển phát nhanh địa phương ở gần người dùng cuối hơn. Nhu cầu về logistics hợp đồng để tạo điều kiện kinh doanh thương mại điện tử ngày càng tăng, do tính chất giao dịch của kinh doanh thương mại điện tử. Thương mại điện tử ở Malaysia đã phát triển đáng kể trong 5 năm qua. Các sáng kiến ​​của chính phủ trong Khu vực Tự do Thương mại số (DFTZ), thương mại với Trung Quốc và sự hỗ trợ mạnh mẽ từ các dự án của tập đoàn Alibaba, đã góp phần vào sự tăng trưởng này. Ngoài ra, có rất nhiều cơ hội cho các nhà cung cấp dịch vụ 3PLs, do số lượng mua hàng trực tuyến tăng mạnh.

Tasco, công ty logistics hàng đầu của nước này, dự kiến ​​sẽ thâm nhập vào phân khúc logistics chuỗi lạnh. Công ty cũng đã mua 100% Gold Cold Transport Sdn Bhd với giá 185,62 triệu MYR và đã đề nghị mua sáu lô đất ở Indah với giá 113,83 triệu MYR. Công ty có kế hoạch mua lại bộ phận logistics chuỗi lạnh của MILS với giá 9,9 triệu MYR từ dịch vụ logistics Swift. Con đường phía trước cho thỏa thuận này dự kiến ​​sẽ được đưa ra vào cuối tháng 4 năm 2018, nếu và một khi các điều kiện liên quan đến việc mua lại sẽ được đáp ứng theo yêu cầu. Việc mua lại MILS và GCT dự kiến ​​sẽ làm cho công ty mạnh mẽ trong các dịch vụ logistics từ đầu đến cuối, đặc biệt là đối với thực phẩm, dược phẩm, hóa chất, điện tử và các phân đoạn khác. Các thỏa thuận tương tự giữa Tasco và Yusen Logistics đã cho thấy tác động đáng kể đến lĩnh vực logistics hợp đồng.

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

Chỉ số LPI của Thái Lan đã được cải thiện đáng kể trong năm nay, nhờ đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng giao thông và cải cách pháp lý có liên quan. Theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới 2018, Thái Lan đứng vị trí 32 trong năm nay, cải thiện đáng kể so với vị trí 45 trong năm 2016. Xếp hạng của Thái Lan đứng thứ hai chỉ sau Singapore tại ASEAN, vượt qua Malaysia và đứng thứ 7 tại châu Á.

Sự cải thiện của chỉ số LPI phản ánh cam kết của chính phủ về đầu tư vào cơ sở hạ tầng và cải cách các quy định và pháp luật.

Thái Lan đã đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng giao thông theo chương trình phát triển kinh tế xã hội lần thứ 12, với mục tiêu cắt giảm chi phí logistics của nước này xuống còn 12%GDP vào năm 2021 so với 14% GDP như hiện nay.

Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2017-2021 không chỉ tập trung phát triển cơ sở hạ tầng giao thông tại các thành phố lớn và các đô thị vệ tinh mà còn có mục tiêu cải thiện kết nối với các nước láng giềng.

Kế hoạch này đặt mục tiêu nâng thị phần của vận tải đường sắt lên 4% tổng vận tải từ mức 1,4% hiên nay, thị phần của vận chuyển đường thủy đạt 15% từ mức 12% hiện nay, trong khi giảm thị phần của vận tải đường bộ xuống 80% tổng vận tải hàng hóa của Thái Lan.

* 1. ***Xu hướng ngành hàng không Thái Lan***

Ngành hàng không Thái Lan dự báo sẽ có mức tăng trưởng nhanh nhất trong tất cả các ngành vận tải, với mức tăng trưởng khoảng 3,4% so với mức trung bình 2,8% của toàn ngành vận tải trong năm nay. Những yếu tố nền tảng cho sự phát triển của ngành hàng không Thái Lan gồm có:

Cơ sở giao thông, tiện ích và dịch vụ, ví dụ: Cảng ICD, các cơ sở xử lý tàu hàng, vận tải đường sắt và sân bay thương mại.

Trung tâm logistics hiện đại, ví dụ: Các cơ sở hàng hóa hàng không, Trung tâm phân phối quốc tế (IDC), các phương thức vận chuyển dây chuyền lạnh, và các hệ thống vận chuyển dữ liệu lớn và phân tích cảm hứng

Các cơ sở bảo trì, sửa chữa và đại tu (MRO), tập trung vào việc duy trì các khung máy bay thân hẹp, và dự kiến ​​sẽ tăng đáng kể về số lượng ở châu Á.

Sự phát triển của các cơ sở sản xuất có giá trị cao trong các khu vực xung quanh sân bay, ví dụ: các công ty sản xuất các sản phẩm nhạy cảm với thời gian.

Trung tâm đào tạo hàng không cho phi công và phi hành đoàn, cũng như kỹ thuật viên máy bay và phi hành đoàn.

Tất cả những điều trên đều được triển khai toàn diện cho phép phát triển Thái Lan thành trung tâm giao thông vận tải và các ngành vận tải hàng không khu vực sông Mekong (GMS).

* 1. ***Tỉnh Chumphorn- Thái Lan xây dựng kế hoạch phát triển logistics***

Phòng Thương mại Chumphorn- một tỉnh ở [miền nam](https://vi.wikipedia.org/wiki/Mi%E1%BB%81n_Nam_Th%C3%A1i_Lan) của [Thái Lan](https://vi.wikipedia.org/wiki/Th%C3%A1i_Lan), bên bờ của [vịnh Thái Lan](https://vi.wikipedia.org/wiki/V%E1%BB%8Bnh_Th%C3%A1i_Lan)có kế hoạch đề xuất với Chính phủ Thái Lan một kế hoạch phát triển logistics để cải thiện khả năng kết nối giữa bờ biển phía đông và phía tây của khu vực phía nam. Cơ quan này sẽ đề xuất kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng và logistics ở các tỉnh trên bờ biển Andaman, cụ thể là Phuket, Phang Nga, Ranong, Krabi và Trang; và ở các tỉnh trên bờ biển Vịnh Thái Lan, cụ thể là Chumphorn, Surat Thani, Nakhon Sri Thammarat và Pattalung.

Kế hoạch phát triển sẽ tập trung vào phát triển mạng lưới đường bộ, như xây dựng đường từ Phetchaburi qua Chumphon đến Songkhla, xây dựng đường cao tốc Nakhon Pathom - Cha-am, xây dựng đường cao tốc liên thành phố đặc biệt giữa Cha-am và Chumphorn, cũng như phát triển đường sắt hỗ trợ thương mại, đầu tư và du lịch. Các tỉnh lân cận (từ phía Bắc theo chiều kim đồng hồ) có: [Prachuap Khiri Khan](https://vi.wikipedia.org/wiki/Prachuap_Khiri_Khan_(t%E1%BB%89nh)), [Surat Thani](https://vi.wikipedia.org/wiki/Surat_Thani_(t%E1%BB%89nh)) và [Ranong](https://vi.wikipedia.org/wiki/Ranong_(t%E1%BB%89nh)). Phía Tây giáp biên giới với [Myanma](https://vi.wikipedia.org/wiki/Myanmar)r.

Phòng thương mại cũng sẽ thúc đẩy kế hoạch quảng bá thương mại và đầu tư kết nối dự án Hành lang Kinh tế Đông ở khu vực phía đông với cảng Ranong, sẽ cung cấp kết nối logistics với các nước BIMSTEC, Bangladesh, Sri Lanka, Ấn Độ, Myanmar, Nepal , Bhutan và Thái Lan.

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

Quy định pháp luật của Campuchia yêu cầu các hãng hàng không mới đầu tư từ 20 đến 30 triệu USD cho hoạt động kinh doanh, không tính tiền mua máy bay, trong ba năm đầu hoạt động và sử dụng tối thiểu100 nhân viên.

Các hãng hàng không của Campuchia như Cambodia Angkor Air, Sky Angkor Airlines, Bassaka Air, Hãng hàng không quốc tế JC, Lanmei Airlines, Small Planet Airlines, KC International Airlines và Cambodia Bayon Airlines khai thác một đội bay gồm 38 máy bay và sử dụng PPIA làm trung tâm chính.

Hai hãng hàng không mới, MJ Cambodia Airlines (MJCA) và Air Siem Reap (ASP) dự kiến sẽ bắt đầu hoạt động vào cuối năm 2018 hoặc đầu năm 2019. Cơ quan Hàng không dân dụng Campuchia đã cấp phép cho hai hãng này.

MJCA, một liên doanh giữa Campuchia và Trung Quốc, sẽ là một hãng hàng không giá rẻ và tập trung vào các điểm đến ở Đông Nam Á và các điểm phụ ở Trung Quốc.

ASP, một liên doanh giữa Bangkok Airways và một bên Campuchia, sẽ có trụ sở tại Siem Reap. Nó có kế hoạch ban đầu hoạt động tuyến đường giữa Thái Lan và Campuchia tập trung vào thị trường giải trí.Cambodia Airways (CAW) đã lập kế hoạch mở rộng trong năm năm tới. Thuộc sở hữu của Công ty TNHH Quốc tế Prince Airlines, CAW, một liên doanh giữa Campuchia và Trung Quốc, có trụ sở tại Sân bay Quốc tế Phnom Penh Pochentong (PPPIA). Đối tác Trung Quốc là công ty Prince Real Estate.

Hãng bay dự kiến sẽ có khoảng 10 máy bay A320 vào năm 2020 và 20 chiếc vào năm 2023. Với khoản đầu tư 200 triệu USD, CAW có một mạng lưới gồm ba điểm đến nội địa: Phnom Penh, Siem Reap và Sihanoukville. Macao là điểm quốc tế duy nhất của hãng này nhưng hãng dự kiến sẽ khởi động các chuyến bay đến Đài Bắc vào cuối tháng này. Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore, Manila, Hồng Kông và Đài Trung tại Đài Loan sẽ dần dần được thêm vào mạng lưới khi đội tàu bay của hãng mở rộng.

* 1. ***Lào***

Lào là một trong những nền kinh tế có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất ở Đông Nam Á với tăng trưởng kinh tế trung bình 7,8% trong thập kỷ qua. Mặc dù nền kinh tế thế giới phục hồi chậm, tốc độ tăng trưởng của nước này vẫn đạt 6,9% vào năm 2017 và dự kiến sẽ đạt 7% vào năm 2018.

Buôn bán hàng hóa ở Lào đã tăng trung bình 20% hàng năm trong vòng 10 năm qua. Nhưng Lào thực hiện hầu hết thương mại này với các nước láng giềng: Thái Lan, Trung Quốc và Việt Nam chiếm 85% khối lượng thương mại của Lào. Điều này chủ yếu là do Lào là quốc gia không có biển duy nhất trong khu vực làm tăng chi phí thương mại quốc tế lên tới 50%. Điều này có nghĩa là việc cải thiện kết nối giao thông có vai trò rất quan trọng cho sự phát triển của Lào

Cơ sở hạ tầng giao thông kém là một trong những thách thức lớn nhất đối với Lào. Hiện tại, vận tải đường bộ là phương tiện giao thông chiếm ưu thế, chiếm 70% tổng lưu lượng vận chuyển hàng hóa của quốc gia này. Vận tải đường sắt và đường thủy của Lào cũng rất hạn chế.

Việc xây dựng tuyến đường sắt Lào-Trung bắt đầu vào tháng 12/2016. Chi phí của dự án lớn này dự kiến đạt 6 tỷ USD; 70 phần trăm sẽ được tài trợ bởi Trung Quốc và phần còn lại sẽ được tài trợ bởi Lào. Tuyến đường sắt dài 427 km này dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2021 và sẽ là một phần của tuyến kết nối khu vực panama Kunming – Singapore, hoàn thành 12% kể từ tháng 11 năm 2017.

Lào cũng đang làm việc với Việt Nam để ưu tiên xây dựng một tuyến đường sắt dài 600 km giữa thủ đô Viêng Chăn và cảng biển Vũng Áng của Việt Nam. Dự án này nhằm mục đích cải thiện khả năng tiếp cận biển của Lào. Cả hai nước cũng có kế hoạch xây dựng một đường cao tốc 6 làn xe để kết nối hai thủ đô của họ - một dự án lớn khác với chi phí 4,5 tỷ USD.

Ngoài ra Lào cũng hợp tác phát triển hạ tầng logistics với các nước Thái Lan và Myanmar. Cầu Hữu nghị Lào-Thái đầu tiên được chính phủ Australia tài trợ một phần, bắt đầu hoạt động vào năm 1994. Bốn cầu quốc tế trên sông Mekong hiện kết nối thủ đô của Lào và các thành phố quan trọng về kinh tế khác với Thái Lan. Ngoài ra, Lào đã cùng xây cầu hữu nghị đầu tiên với Myanmar vào tháng 5 năm 2015.

Mặc dù cơ sở hạ tầng giao thông dự kiến ​​sẽ cải thiện nhờ đầu tư vào hệ thống giao thông (bao gồm đường sắt từ Trung Quốc), Lào nằm trong danh sách các nước có hiệu suất logistics kém nhất thế giới. Lào vẫn đứng sau tất cả các thành viên ASEAN khác trong hầu hết các khía cạnh bao gồm hiệu quả trong giải phóng mặt bằng, cơ sở hạ tầng thương mại và vận chuyển và năng lực logistics. Các khu vực duy nhất mà Lào không bị xếp cuối bảng là thời gian và các lô hàng quốc tế.

Theo Tổ chức Ngoại thương Nhật Bản, Lào có chi phí logistics cao nhất trong khu vực. Chi phí là 2.500 đô la Mỹ để vận chuyển một container 40 foot từ Vientiane đến Yokohama so với 1200 đô la từ Phnom Penh hoặc 1000 đô la Mỹ từ Hà Nội. Chi phí quá cảnh từ Vientiane đến Bangkok là 1700 đô la Mỹ, trong đó 40 phần trăm là do thanh toán bù trừ hải quan và các thủ tục liên quan đến giao thông tại trạm kiểm soát biên giới Lào-Thái.

Điều này nhấn mạnh tầm quan trọng của việc cải thiện không chỉ cơ sở hạ tầng giao thông mà còn hiệu quả hành chính để kết nối tốt hơn Lào với khu vực. Do đó, những nỗ lực hiện đại hóa hải quan đang được tiến hành đặc biệt trong việc tổ chức các thủ tục giải phóng mặt bằng. Một ví dụ chính là sự ra đời của hệ thống tự động được thiết kế của Liên Hiệp Quốc cho Dữ liệu Hải quan, đã giảm thời gian cho việc thông quan.

Điều cần thiết là những nỗ lực hiện tại vẫn tiếp tục để thúc đẩy việc thực thi hải quan và đảm bảo quy định hiệu quả, vì khối lượng thương mại dự kiến ​​sẽ tăng lên khi Cộng đồng Kinh tế ASEAN (chính thức ra mắt vào tháng 12 năm 2015) bắt đầu hoạt động hoàn toàn.

Kết nối khu vực được cải thiện cũng sẽ giúp Lào cạnh tranh quốc tế và tham gia chủ động hơn trong thương mại toàn cầu. Sự phân bổ sản xuất trên các quốc gia khác nhau để khai thác lợi thế về vị trí là cơ hội để Lào khai thác các phân đoạn của chuỗi cung ứng khu vực phù hợp với mức độ phát triển của mình. Nhưng điều này sẽ chỉ khả thi nếu Lào có cơ sở hạ tầng kết nối cần thiết và lĩnh vực logistics hiệu quả.