**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 8/2019**

**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](#_Toc17961662)

[***1.1.* *Hoạt động logistics* 2**](#_Toc17961663)

[***1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 4**](#_Toc17961664)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 5](#_Toc17961665)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 5](#_Toc17961666)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:*** 8](#_Toc17961667)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 9](#_Toc17961668)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 9](#_Toc17961669)

[***3.2.*** ***Vận tải, cảng biển*** 9](#_Toc17961670)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 13](#_Toc17961671)

[***4.1.*** ***Tình hình chung*** 13](#_Toc17961672)

[***4.2.*** ***Thái Lan nỗ lực nâng cấp hệ thống đường sắt để giảm tải áp lực cho đường bộ*** 15](#_Toc17961673)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 17](#_Toc17961674)

[***5.1.*** ***Indonesia*** 17](#_Toc17961675)

[***5.2.*** ***Philippines*** 19](#_Toc17961676)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 5](#_Toc17961677)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 6](#_Toc17961678)

[Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 7](#_Toc17961679)

[Hình 4: Kho Tetra Park (Singapore) 8](#_Toc17961680)

[Hình 5: Một quảng cáo về Gojek tại Malaysia 10](#_Toc17961681)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

Theo báo cáo của hãng nghiên cứu thị trường MarketInsightsReports, thị trường kho vận và phân phối ASEAN ước tính sẽ chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ trong thời gian tới, do nhu cầu mở rộng lĩnh vực thương mại điện tử và dịch chuyển chuỗi cung ứng. Các yếu tố thúc đẩy sự tăng trưởng của thị trường là nhu cầu cao từ dịch vụ logistics dặm cuối và cơ sở hạ tầng giao thông cải thiện nhanh chóng.

Với hơn 330 triệu người dùng internet trong khu vực ASEAN, thương mại điện tử trong khu vực được ước tính sẽ trở thành một ngành công nghiệp lớn trong những năm tới. Ước tính nền kinh tế internet ASEAN đạt 72 tỷ USD về tổng giá trị hàng hóa vào năm 2018. Khoảng 3,8 triệu người dùng mới được ước tính sẽ trực tuyến mỗi tháng trong khu vực, đưa ASEAN trở thành thị trường internet tăng trưởng nhanh nhất thế giới trong giai đoạn 2015- 2020.

Ngoài ra, dân số trẻ ngày càng mở rộng, tăng thu nhập khả dụng (tất cả sáu quốc gia lớn trong khu vực dự kiến sẽ vượt mức GDP bình quân đầu người ước tính là 3.000 USD) và hệ thống thanh toán trực tuyến khả dụng cao hơn, có khả năng cho phép tăng trưởng nền kinh tế internet, ước tính sẽ tăng lên tới 239 tỷ USD vào năm 2024.

Số hóa các chuỗi cung ứng là xu hướng chính của ngành logistics trong ASEAN. Một nghiên cứu gần đây của McKinsey cho thấy trung bình, các công ty số hóa chuỗi cung ứng của họ kỳ vọng sẽ tăng thu nhập hàng năm thêm 3,2%. Nỗ lực tích cực thúc đẩy việc áp dụng các giải pháp chuỗi cung ứng tiên tiến trên toàn mạng lưới đối tác của mình có thể mang lại kết quả xứng đáng cho Singapore, bao gồm tăng cường đáng kể khả năng logistics chung của khu vực và tăng cường hoạt động thương mại nhờ mức độ hiệu quả và linh hoạt mới.

Mạng lưới sản xuất và phân phối hàng hóa của ASEAN rộng lớn hơn – với các nhà cung ứng đang lên như Việt Nam- nhà xuất khẩu dệt may lớn và Thái Lan- nhà sản xuất phụ tùng ô tô. Sự gần gũi với các trung tâm sản xuất chính tạo cơ hội vàng cho các cửa ngõ logistics của khu vực, như Singapore thiết lập một mạng lưới logistics mạnh mẽ, kết nối và điều khiển kỹ thuật số kết nối toàn bộ chuỗi cung ứng và mở đường cho khối lượng vận chuyển cao hơn trong khu vực.

Nhờ đầu tư cho nghiên cứu và phát triển (R & D) luôn đứng đầu khu vực, Singapore có thuận lợi ddeer tăng cường trao đổi kiến ​​thức và cho phép mạng lưới tổng thể tận dụng tốt hơn các công cụ công nghệ cao bao gồm công nghệ dự báo tiên tiến và khả năng hiển thị toàn cầu theo thời gian thực để cung cấp các giá trị mới cho khách hàng trong lĩnh vực logisticsj.

Singapore, Malaysia, Thái Lan là những nền kinh tế phát triển nhất trong khu vực ASEAN, đồng thời cũng là nơi có ngành logistics phát triển nhất, do sự hiện diện lớn của các công ty quốc tế và các sáng kiến được thực hiện bởi chính phủ, như Adapt and Grow, Go Digital, và một môi trường kinh doanh năng động cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ khởi nghiệp và phát triển.

Các giai đoạn khác nhau của việc áp dụng công nghệ giữa các quốc gia thành viên ASEAN chắc chắn là một thách thức đối khi xây dựng một hệ sinh thái logistics kỹ thuật số khu vực trong lĩnh vực logistics. Tuy nhiên, các chính phủ trong khu vực đang đẩy mạnh các sáng kiến ​​để thúc đẩy các mô hình công nghệ mới và các ngành công nghiệp logistics địa phương. Những nỗ lực này được kỳ vọng sẽ gặt hái được những lợi ích to lớn thông qua giám sát chặt chẽ các chương trình nghị sự kỹ thuật số của khu vực. Điều này có thể dẫn đến các quyết định và chiến lược xung quanh các khoản đầu tư, quan hệ đối tác và kế hoạch mở rộng trong tương lai.

Thái Lan là một ví dụ về một thị trường với các quỹ đạo số hóa đầy hứa hẹn, và do đó, các cơ hội kinh doanh quan trọng, nhờ các ưu tiên mới của chính phủ. Việc triển khai chương trình 4.0 của Thái Lan đã mở đường cho sự phát triển của Hành lang kinh tế phương Đông (EEC) nhằm mục đích thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng. Trong vài năm tới, ước tính 43 tỷ đô la Mỹ sẽ được đầu tư vào EEC, biến Thái Lan thành một trung tâm kinh tế mới nổi với thị trường tiêu dùng mở rộng và nhu cầu logistics gia tăng.

Chính phủ Singapore cũng thiết kế các kịch bản để đẩy nhanh việc áp dụng kỹ thuật số và phát triển cơ sở hạ tầng quy mô lớn, Singapore có thể lên kế hoạch trước về việc mở rộng dấu ấn logistics trên toàn khu vực.

Trong thời gian tới, ASEAN sẽ là một động lực kinh tế quan trọng của châu Á, đồng thời cũng là một trung tâm logistics năng động. Nhưng sự đa dạng giữa các quốc gia, cũng như sự khác biệt về văn hóa và kinh doanh sẽ vẫn tạo ra những phức tạp và thách thức cho các dự án kinh doanh xuyên biên giới. Đây là thử thách mà các địa phương phải chú ý tới khi thực hiện tham vọng trở thành một trung tâm logistics trong khu vực.

Vận tải đường bộ là phương thức hậu cần chính trong nhiều thập kỷ, không chỉ đối với vận tải nội địa mà còn đối với vận tải xuyên biên giới. Dự kiến xu hướng này sẽ tiếp tục trong những năm tới vì tiếp tục đầu tư vào cơ sở hạ tầng đường bộ và sự đánh đổi giữa chi phí và thời gian giao hàng. Do đó, nhu cầu về xe tải hạng nặng và các phương tiện thương mại khác sẽ tiếp tục tăng.

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

Tổng cộng có 13 bản ghi nhớ (MoU) đã được ký kết giữa phía tây nam Trung Quốc, thành phố Trùng Khánh và Singapore tại Triển lãm Trung Quốc thông minh 2019 diễn ra vào cuối tháng tháng 8/2019 để thúc đẩy hợp tác song phương trong nền kinh tế kỹ thuật số.

Các thỏa thuận bao gồm một loạt các lĩnh vực bao gồm một hệ thống giáo dục thực tế gia tăng cho các trường mầm non, phát triển thị trường sản xuất thông minh và nghiên cứu trí tuệ nhân tạo.

Trong số các MoU, Công ty TNHH Viễn thông Singapore sẽ hợp tác với ba nhà khai thác viễn thông hàng đầu của Trung Quốc - China Mobile, China Unicom và China Telecom - để cải thiện kết nối dữ liệu giữa Trùng Khánh và Singapore.

Hội chợ kéo dài bốn ngày đã thu hút các đại diện bao gồm người đứng đầu các tổ chức quốc tế, học giả và quan chức doanh nghiệp cấp cao từ gần 60 quốc gia và khu vực, và hơn 800 doanh nghiệp trong và ngoài nước.

Với chủ đề "Công nghệ thông minh: trao quyền cho nền kinh tế, làm phong phú cuộc sống", hội chợ bao gồm nhiều hội nghị, triển lãm, cuộc thi và diễn đàn

|  |
| --- |
|  |

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 7/2019, số tàu mang quốc tịch Singapore đã tăng 01 chiếc so với tháng trước, lên 4461 chiếc, nhưng tải trọng vẫn tăng lên, đạt 96.234 triệu tấn, tăng 0,4% so với tháng 6/2019.

Số lượng tàu qua cảng của Singapore trong tháng 7/2019 đạt 11.554 chiếc, tăng 3,7% so với tháng trước đó.

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

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

1. Lượng hàng hóa qua cảng:

Lượng hàng hóa qua cảng biển của Singapore đạt 51,8 triệu tấn trong tháng 7/2019, giảm 2,8% so với tháng trước; tính chung 7 tháng đầu năm 2019, đạt 366,6 triệu tấn, tăng 0,6% so với cùng kỳ năm trước.

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 7/2019 đạt 3,2 triệu TEUs, tăng 7,9% so với tháng trước.

Như vậy tổng lưu lượng container trong 7 tháng đầu năm 2019 đạt 21,2 triệu TEUs, tăng 0,5% so với cùng kỳ năm trước.

Ở Singapore, có hai nhà khai thác cảng thương mại chính. PSA Singapore Terminals quản lý phần lớn việc xử lý container tại Singapore, trong khi Jurong Port Pte. là nhà điều hành ga/bến (terminal) hàng hóa thông thường, phục vụ tất cả các loại tàu, bao gồm tàu ​​container, tàu chở hàng rời, tàu ro-ro, vận chuyển hàng hóa, tàu buôn bán ven biển (tàu lượn) và bật lửa (xà lan đáy phẳng để chuyển hàng hóa và hàng hóa từ tàu neo đậu).

PSA Terminal của Singapore vận hành bốn nhà ga container riêng biệt, với tổng số hơn năm mươi bến, tại Tanjong Pagar, Keppel, Brani và Pasir Panjang, trong một cơ sở tích hợp. Nhà ga Pasir Panjang (PPT) có thể xử lý các tàu container lớn hơn 13.000 TEUs với cần cẩu quay có thể tiếp cận trên 22 hàng container. Cần cẩu điều khiển từ xa cho phép mỗi người vận hành xử lý tối đa sáu cần cẩu.

Cảng Jurong thường xử lý các sản phẩm thép, xi măng, hàng hóa dự án và xỉ đồng, sử dụng một mạng lưới đường ống và hệ thống băng tải rộng khắp để xả và nạp nhanh chóng và thân thiện với môi trường.

Singapore cũng được coi là một trong những cảng lớn nhất và quan trọng nhất trên thế giới.

Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore

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

* + 1. *Vận tải hàng không:*

Báo cáo giao thông tháng 7/2019 của Singapore cho thấy vận chuyển hàng không giữa Singapore với tất cả các khu vực ngoại trừ Nam Á đều ghi nhận mức tăng trưởng.

Sân bay Changi, sân bay quốc tế chính của Singapore, đã xử lý 170.000 tấn khối lượng hàng hóa trong tháng 7/2019, giảm 7,2% so với cùng kỳ năm ngoái.

Lưu lượng hành khách trong tháng 7/2019 đã tăng 3,3%so với cùng kỳ năm ngoái, đạt 5,91 triệu lượt hành khách.

Đức, Hàn Quốc, New Zealand và Hoa Kỳ là một trong những thị trường hàng đầu với mức tăng trưởng hai chữ số, trong khi lưu lượng hàng hóa đến Ấn Độ và Vương quốc Anh giảm.

Trong số các tuyến bay hàng đầu của Changi, tuyến Singapore-Thượng Hải và tuyến Singapore- Brisbane cùng tăng 12% mỗi tuyến. Đây cũng là mức tăng trưởng cao nhất.

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

DHL Supply Chain, công ty dẫn đầu thị trường toàn cầu về các giải pháp 3PLs, đã thực hiện thành công giải pháp chuỗi cung ứng tích hợp cho kho Tetra Pak tại Singapore. Đây là kho thông minh đầu tiên của DHL tại Châu Á Thái Bình Dương để triển khai công nghệ kỹ thuật số, bao gồm sử dụng các mô hình kỹ thuật số để hiểu rõ hơn và quản lý tài sản vật lý.

**Hình 4: Kho Tetra Park (Singapore)**



Jer Tetra Pak là công ty giải pháp đóng gói và chế biến thực phẩm hàng đầu thế giới phục vụ nhu cầu của hàng trăm triệu người tại hơn 160 quốc gia. Bằng cách cùng thực hiện một giải pháp kỹ thuật số để hỗ trợ các hoạt động kho bãi và vận chuyển Tetra Pak, sự hợp tác này là một ví dụ cho các kho thông minh trong tương lai để cung cấp các hoạt động chuỗi cung ứng nhanh, hiệu quả và có thể mở rộng hơn nữa.

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

Vị trí của Malaysia với tư cách là một trung tâm lợi nhuận khu vực cho các khoản đầu tư chất lượng đã được nâng cao với sự ra mắt của Chính sách công nghiệp4WRD, Malaysia Malaysia về Công nghiệp 4.0 vào năm ngoái của Thủ tướng Tun Dr Mahathir Mohamad.

Malaysia cam kết phát triển các ngành sản xuất và dịch vụ đô thị theo hướng “thông minh”, dựa trên nguồn nhân lực tiên tiến, quy trình và công nghệ vượt trội để duy trì lợi thế cạnh tranh và trở thành cửa ngõ vào thị trường toàn cầu và Asean.

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

***Bộ Giao thông Vận tải Malaysia được Chính phủ nước này yêu cầu dành một tháng để đệ trình báo cáo về phương hướng và cơ chế cho các dịch vụ thuê xe máy (Go Jek) tại Malaysia.***

Về cơ bản Nội các nước này đã đồng ý về nguyên tắc đối với dịch vụ được đề xuất, Bộ cần xem xét các khía cạnh tổng thể để làm cho dịch vụ thành công, bao gồm cả việc xem xét các mô hình được thực hiện ở các nước khác

Nội các đã hướng dẫn Bộ chuẩn bị và xem xét khung pháp lý về cách thức thực hiện dịch vụ. Vì vậy, điều đó không có nghĩa là chúng tôi có thể cung cấp dịch vụ ngay lập tức và sự chấp thuận này không dành cho Go-jek, mà là sự chấp thuận cho việc đi xe máy. Vì vậy, một khi khung đã sẵn sàng và cách tiếp cận được hoàn thiện, chúng tôi sẽ mở nó để đăng ký và bất kỳ công ty nào cũng có thể tham gia.

**Hình 5: Một quảng cáo về Gojek tại Malaysia**



***Bộ Giao thông vận tải Thái Lan cũng đã yêu cầu sân bay quốc tế Kuala Lumpur có bản giải trình về tình trạng tắc nghẽn tại sân bay này.***

Cả hai nhà ga của KLIA đều gặp phải các kết nối bị gián đoạn đã ảnh hưởng đến một số hệ thống sân bay như kết nối Wi-Fi, hệ thống hiển thị thông tin chuyến bay (FIDS), quầy làm thủ tục và Hệ thống xử lý hành lý (BHS).

Thủ tướng Tun Dr Mahathir Mohamad đã chỉ đạo công ty sân bay Holdings Bhd (MAHB) phải điều tra nguyên nhân thực sự của sự cố hệ thống gần đây tại sân bay quốc tế KL (KLIA). Theo ông, đây là các sự cố không nên có vì các hệ thống tương tự đang được sử dụng tại các sân bay khác rất hiệu quả. KLIA đang hồi phục sau sự cố để hoạt động trơn tru hơn, bởi điều đó ảnh hưởng rất lớn đến ngành du lịch và logistics của nước này.

***Malaysia và Singapore đã đạt được một số bước tiến trong tái đàm phán về hệ thống tàu cao tốc Johor Baru-Singapore (RTS).***

Hai quốc gia đang trong quá trình chuẩn bị các chi tiết, và các bản cập nhật sẽ sớm được công bố.

Hệ thống RTS dài 4.2km, cung cấp kết nối tốt hơn giữa Johor Baru và Woodlands, vận chuyển 72.000 hành khách mỗi ngày và cắt giảm thời gian thông quan tại các trạm kiểm soát hải quan và nhập cư.

Dự án trị giá 4 tỷ đô la Singapore (1,3 tỷ đô la Singapore) sẽ bao gồm một đường ray trên mặt đất, một cây cầu bắc qua eo biển Johor và một đường hầm dưới lòng đất.

Dự án đã bị trì hoãn trong sáu tháng, cho đến cuối tháng sau, trong khi Malaysia tìm kiếm các lựa chọn thay thế bền vững và giá cả phải chăng hơn.

* + 1. ***Cảng biển:***

***Cuộc chiến thương mại Mỹ-Trung đã mang lại lợi ích cho các cảng tại Malaysia, nơi ghi nhận tăng trưởng tốt trong khối lượng hàng hóa được xử lý từ đầu năm 2019 đến nay, đặc biệt là tại cảng Klang, dự báo sẽ tăng tốc độ tăng trưởng hai con số trong xử lý hàng hóa trong năm nay.***

Bộ trưởng Giao thông Anthony Loke cho biết giá trị thương mại Trung Quốc-Malaysia được dự đoán sẽ đạt mức 'kỷ lục' trong năm nay, sau khi lên tới 238 tỷ MYR (56,93 tỷ USD) trong nửa đầu năm 2019 theo báo cáo của Cục Dự trữ Malaysia.

Phát biểu với các phóng viên sau cuộc họp thường niên lần thứ tư của Liên minh Cảng Trung Quốc-Malaysia (CMPA) tại Kuala Lumpur, ông Loke cho biết Rất nhiều container và một số hàng hóa và hàng hóa được vận chuyển qua Malaysia đến các nơi khác trên thế giới. Đó là lý do tại sao cuộc chiến thương mại Mỹ-Trung đã gián tiếp mang lại lợi ích cho Malaysia ở một mức độ nhất định và ở các cảng của Malaysia, đặc biệt là cảng Klang, có một sự gia tăng rất rõ rệt và chúng tôi mong muốn tăng trưởng mạnh mẽ tại các cảng của Malaysia.

Trong nửa đầu năm 2019, hoạt động tại các cảng sôi động trở lại, một phần vì sự tăng trưởng của nền kinh tế địa phương và cũng vì nhu cầu vận chuyển để sử dụng Port Klang và Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP ) cũng như một trung tâm thứ cấp.

Chính phủ Malaysia đang tăng cường thu hút đầu tư từ khu vực tư nhân để tạo điều kiện mở rộng hoạt động cảng địa phương tại Port Klang và PTP, cũng như khu vực tự do tại Port Klang và PTP.

Công ty cảng Westports Holdings Bhd có kế hoạch đầu tư lên tới 15 tỷ MYR để tăng gấp đôi công suất xử lý container lên 30 triệu TEU vào năm 2040, trong khi PTP Sdn Bhd đang thực hiện các kế hoạch mở rộng. Cơ quan quản lý cảng Klang hiện cũng đang nghiên cứu tính khả thi của việc biến đảo Carey thành cảng thứ ba tại cảng Klang.

***Trung Quốc là đối tác thương mại hàng đầu của Malaysia trong thập kỷ qua. Xuất khẩu sang Trung Quốc tăng 10% trong khi Trung Quốc là nguồn nhập khẩu lớn nhất của Malaysia, chiếm 20% tổng lượng nhập khẩu trong năm 2018.***

***Cơ quan quản lý cảng Johor của Malaysia đã ký một thỏa thuận với đơn vị đặc biệt Smart Crest để xây dựng kho chứa dầu trị giá 2 tỷ MYR (477 triệu USD) ngoài khơi bờ biển South South West.***

Dự án phát triển Bunker Island sẽ bao gồm việc xây dựng hai cầu cảng và bảy bến với sức chứa khoảng 1,2 triệu cbm và dự kiến ​​sẽ hoàn thành trong bốn năm.

Bộ giao thông vận tải Malaysia lưu ý rằng cơ sở này sẽ được xây dựng với các quy tắc IMO 2020 mới và có khả năng hỗ trợ việc sử dụng nhiên liệu hàng hải sạch hơn, theo báo cáo của Reuters.

Bộ trưởng Giao thông vận tải Malaysia, Anthony Loke Siew Fook cho biết tron ggiai đoạn đầu tiên của dự án, phát triển bể dầu có thể được hoàn thành trong hai năm và sau đó đóng góp vào việc tài trợ cho giai đoạn thứ hai.

Chính quyền cảng Johor đã ký thỏa thuận cho thuê lại 30 năm với Smart Crest, tổ chức đang tài trợ cho việc phát triển trung tâm dầu khí mà Malaysia hy vọng có thể cạnh tranh với quốc gia láng giềng Singapore.

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

Trong thời đại phát triển thương mại điện tử và thương mại xuyên biên giới, các công nghệ logistics và kho bãi hiệu quả là quan trọng hơn bao giờ hết đối với dòng dưới cùng của công ty. Trong quy mô lớn và hoạt động toàn cầu hóa, các giải pháp chuỗi cung ứng mạnh mẽ và đáng tin cậy là rất quan trọng để duy trì lưu lượng và lưu trữ hàng hóa hiệu quả từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ.

Các doanh nghiệp thành công luôn cần các phương pháp chất lượng cao để vận chuyển, vận chuyển, tiếp nhận, lưu trữ và quản lý.

Triển lãm logistics và kho bãi quốc tế Malaysia diễn ra từ 31/7/2019-02/8/2019. Hàng ngàn khách từ các công ty quốc tế, nhà giao dịch, nhà phân phối, nhà cung cấp dịch vụ logistics, chủ sở hữu tài sản và các chuyên gia trong ngành đã tham quan Triển lãm Giải pháp Kho vận và Quốc tế Malaysia nổi tiếng, một sự kiện dành riêng và giới thiệu đặc trưng cho các xu hướng và đổi mới kho vận.

Sự kiện năm nay được tổ chức cùng với một cuộc triển lãm có tầm nhìn khác, Triển lãm và Hội nghị tự động hóa và robot quốc tế Malaysia (Robotex), mang đến sự mới nhất và lớn nhất trong các lĩnh vực robot công nghiệp và tự động hóa mới nổi hứa hẹn sẽ nâng cấp sản xuất, chia sẻ thông tin và người tiêu dùng giao hàng trong vô số cách.

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

Hiệu suất logistics của Thái Lan đã cải thiện đáng kể trong năm 2018, sau khi đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng giao thông và cải cách pháp lý có liên quan.

Thương mại điện tử và logistics cho lĩnh vực ô tô đang ngày càng thúc đẩy sự tăng trưởng đáng kể ở nước này bên cạnh những ngành sản xuất hiện thế mạnh như như ổ cứng máy tính.

Chỉ số LPI của Thái Lan đứng ở vị trí thứ 32 năm 2018 từ thứ 45 năm 2016, chỉ đứng sau Singapore trong ASEAN, vượt qua Malaysia và đứng thứ bảy ở châu Á, theo Chỉ số Hiệu suất Logistics Logistics của Ngân hàng Thế giới 2018.

Theo một báo cáo nghiên cứu mới của ResearchAndMmarket.com, Thái Lan có được sự cải thiện trong bảng xếp hạng là nhờ sự đầu tư đáng kể vào cơ sở hạ tầng giao thông theo Kế hoạch Phát triển Kinh tế và Xã hội lần thứ 12 của nước này.

Theo kế hoạch phát triển kinh tế của mình, chính phủ Thái Lan đặt mục tiêu cắt giảm chi phí logistics của nước này xuống còn 12% GDP vào năm 2021 từ mức 14% vào năm 2016 khi Kế hoạch 11 (2012-16) kết thúc.

Kế hoạch lần thứ 12 (2017-2021) sẽ tập trung không chỉ phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở các thành phố lớn và thị trấn biên giới, mà còn cải thiện kết nối với các nước láng giềng.

Sau khi đạt được tốc độ tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ trong nhiều năm, Thái Lan trong vài năm gần đây đã chứng kiến sự tăng trưởng chậm lại ở mức 3-4% trong khi các nước láng giềng như Việt Nam tăng trưởng gần 7%. Do đó, Chính phủ nước này đang đặt mục tiêu thúc đẩy tăng trưởng thông qua các chương trình khác nhau bao gồm Thái Lan 4.0, trong đó đưa ra một mô hình kinh tế mới cho đất nước, xây dựng nền kinh tế kỹ thuật số có khả năng hội nhập, kết nối thông suốt. Hội đồng Bộ trưởng Kinh tế Thái Lan cuối tháng 8/2019 đã phê duyệt gói kích thích trị giá 370 tỷ baht (11.979 tỷ đô la Mỹ) để đạt được mức tăng trưởng kinh tế ba phần trăm trong nửa cuối năm 2019. Gói kích thích kinh tế sẽ được chia thành hai phần. Phần đầu tiên gồm 100 tỷ baht dành cho chi tiêu trực tiếp của chính phủ. Phần thứ hai gồm 270 tỷ baht dưới dạng các khoản vay từ các ngân hàng nhà nước để hỗ trợ các hoạt động kinh tế.

Khi thu nhập tại các quốc gia thuộc Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) tăng đều đặn, thúc đẩy tầng lớp trung lưu ngày càng tăng, nhu cầu đối với hàng tiêu dùng cũng tăng lên nhanh chóng. Tại Thái Lan, một hệ sinh thái thương mại điện tử và e-logistics hình thành và phát triển, một phần lớn nhờ nhu cầu của tầng lớp trung lưu đang thúc đẩy hoạt động mua bán thương mại điện tử.

Thái Lan là nền kinh tế lớn thứ hai của ASEAN và là một trong những quốc gia có số lượng người dùng Internet cao nhất khu vực, ước tính khoảng 57 triệu. Cơ sở người dùng Internet mở rộng này đã biến Thái Lan thành một môi trường tăng trưởng lý tưởng cho các doanh nghiệp thương mại điện tử và e-logistics phục vụ thương mại điệnt tử

Khả năng hấp thụ những xu hướng mới trong logistics đã mang lại những thay đổi đáng kể trong chuỗi cung ứng và hoạt động logistics tại Thái Lan. Nhiều công ty 3PL đã ra mắt các dịch vụ logistics chất lượng cao và hiệu quả trong nước và đưa dịch vụ logistics xuyên suốt chuỗi cung ứng trong nước ra thị trường quốc tế.

Việc thành lập các nhà kho trung tâm, cùng với các điểm nhận và trả hàng nhỏ hơn cũng đã phát triển trên toàn quốc để đáp ứng nhu cầu này.

Central Group, Aden, DHL Express Thái Lan, Kerry Express, Lazada, Bưởi và Shopee, là một số công ty thương mại điện tử và logistics lớn hiện đang hoạt động tại nước này, theo báo cáo của ResearchAndMmarket.

Sự tăng trưởng có thể được nhìn thấy ở phân khúc vận tải hàng không và khối lượng hàng hóa xử lý tại các sân bay Thái Lan với hơn ​​hơn 1,5 triệu tấn hàng hóa đi qua các sân bay trong năm 2017.

* 1. ***Thái Lan nỗ lực nâng cấp hệ thống đường sắt để giảm tải áp lực cho đường bộ***

Chính phủ Thái Lan vừa chỉ đạo Ủy ban Đầu tư nước này (BoI) soạn thảo các gói khuyến khích mới nhằm hỗ trợ những công ty nước ngoài chịu tác động của căng thẳng thương mại Mỹ - Trung và muốn chuyển cơ sở sản xuất sang Thái Lan.

Theo Phó Thủ tướng Thái Lan Somkid Jatusripitak, cuộc đua thu hút các nhà [đầu tư](http://baodautu.vn/) nước ngoài giữa các nước thành viên ASEAN đang nóng lên, trong bối cảnh cạnh tranh thương mại Mỹ-Trung không ngừng leo thang.

Các gói khuyến khích mới cần được soạn thảo để đáp ứng những yêu cầu cụ thể của nhà đầu tư đến từ các nước khác nhau. Chẳng hạn, [doanh](http://baodautu.vn/doanh-nhan-d4/) nghiệp Hàn Quốc muốn đầu tư vào những khu vực gần với các nhà máy hiện có của công ty Hàn Quốc, do đó Thái Lan cần đảm bảo có đủ không gian trong các khu công nghiệp. Phó Thủ tướng Somkid yêu cầu phải chuẩn bị những gói kích thích theo yêu cầu của khách hàng, với những ưu đãi đầu tư chi tiết phù hợp với từng công ty. Các gói này cũng phải linh hoạt và có thể thương lượng. BoI mục tiêu thu hút đầu tư nước ngoài 750 tỷ baht (24,5 tỷ USD) trong năm nay, chú trọng vào những công ty muốn chuyển cơ sở sản xuất của họ từ Trung Quốc sang Thái Lan.

Hiện BoI có một danh sách gồm hơn 100 công ty ở Trung Quốc và những nước khác muốn di chuyển sang Thái Lan. BoI sẽ áp dụng 3 chiến lược đối với những công ty này, tùy thuộc vào loại hình kinh doanh và nhu cầu cụ thể.

Chiến lược đầu tiên là cung cấp gói khuyến khích được điều chỉnh theo nhu cầu của khách hàng nhằm hỗ trợ họ giảm thiểu tổn thất từ chiến tranh thương mại. Chiến lược thứ hai là thuyết phục đầu tư vào Hành lang [Kinh tế](http://baodautu.vn/thoi-su-d1/) phía Đông (EEC). Chiến lược cuối cùng là cung cấp những gói kích thích kinh tế dành cho các công ty nhỏ và vừa (SME).

* 1. ***Cơ hội phát triển logistics cho ngành ô tô Thái Lan***

Thái Lan - được gọi là “Detroit” của Đông Nam Á, cũng là một cơ sở sản xuất ô tô hàng đầu trong khu vực ASEAN, nơi nhu cầu ô tô đang tăng nhanh. Trong vòng 50 năm qua, quốc gia này đã phát triển từ một nhà lắp ráp phụ tùng và linh kiện ô tô thành một trung tâm sản xuất và xuất khẩu ô tô hàng đầu khu vực.

Với các lô hàng được xuất khẩu đến khoảng 100 thị trường, Thái Lan là nhà xuất khẩu phụ tùng ô tô lớn thứ 13 và là nhà sản xuất xe thương mại lớn thứ sáu trên thế giới. Đến năm 2020, Thái Lan đặt mục tiêu sản xuất hơn 3,5 triệu chiếc xe để trở thành một trong những quốc gia hàng đầu trên thị trường ô tô toàn cầu.

Đất nước này có sự hiện diện của hầu hết tất cả các nhà sản xuất ô tô, lắp ráp và sản xuất linh kiện hàng đầu thế giới bao gồm: Toyota, Isuzu, Honda, Mitsubishi, Nissan và BMW, tất cả cùng chiếm một phần lớn trong khoảng hai triệu xe được sản xuất tại đây mỗi năm.

Sự hiện diện của nhiều công ty biểu thị cơ hội ngày càng tăng cho việc quản lý chuỗi cung ứng của họ, và do đó, các nhà cung cấp dịch vụ logistics đang được hưởng lợi từ ngành công nghiệp ô tô thịnh vượng tại Thái Lan. Logistics cho lĩnh vực ô tô đã nhanh chóng trở thành một trong những ngành quan trọng nhất ở Thái Lan và là ngành tiếp tục phát triển trong thời gian tới.

Ngành công nghiệp sản xuất Thái Lan bị chi phối bởi những công ty đa quốc gia và những công ty này có xu hướng lựa chọn các đối tác toàn cầu cho các hoạt động logistics của họ. Ví dụ, các nhà sản xuất Nhật Bản và Hàn Quốc tại Thái Lan mang theo các đối tác logistics trong nước hoặc muốn liên kết với các nhà cung cấp dịch vụ có cùng nguồn gốc.

Với sự phát triển của Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC), vị trí của Thái Lan là một trung tâm vận chuyển cho Tiểu vùng sông Mê Kông (GMS) đã được củng cố. Sáng kiến này đã làm tăng cơ hội cho các quốc gia về các lô hàng thương mại và xuất nhập khẩu xuyên biên giới. Phương thức vận tải chiếm ưu thế nhất sẽ vẫn là vận tải đường bộ.

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

Indonesia, nước có nền kinh tế chiếm 2/3 nền kinh tế ASEAN, đang tăng trưởng với tốc độ khoảng 5%. Cuối tháng 8/2019, Tổng thống Indonesia đã đặt mục tiêu tăng trưởng kinh tế là 5,3% cho năm 2020, tương đương mức kỳ vọng tăng trưởng của năm nay và đề xuất ngân sách phát triển 2.528,8 nghìn tỷ rupiah (178 tỷ đô la Mỹ) cho năm 2020, tăng 3% mỗi năm.

Sự phát triển của lĩnh vực sản xuất có thể kích thích tăng trưởng kinh tế cao về mặt cấu trúc trong một thời gian dài. Một ngành công nghiệp sản xuất hưng thịnh hướng tới xuất khẩu sẽ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và tạo ra nhiều cơ hội việc làm.

Tuy nhiên chi phí logistics dao động từ 25% -30% GDP ở Indonesia, trong khi tại các nền kinh tế phát triển, tỷ lệ này ở mức dưới 5% GDP, là một thách thức lớn cho hiệu quả sản xuất và thương mại tại nước này.

Các công ty logistics lớn đang hoạt động tại Indonesia bao gồm: Samudera, PT. Siba Surya, PT. Logistics Kamadjaja, PT. POS Indonesia, PT Tiki Jalur Nugraha Ekakurir (JNE), PT Bhanda Ghara Reksa, PT. Puninar Jaya, PT Indika Logisitc & Dịch vụ hỗ trợ, PT. Cardig Logistics Indonesia, Logistics CKB, Tập đoàn Pancaran, PT. Dunia Express Transindo, PT. Bina Sinar Amity (BSA Logistics), Linc Group - PT. Cipta Mapan Logistic \*, Ceva Holdings LLC, Công ty TNHH Yusen Logistics.

***Vận tải:***

Hiện tại, cơ sở hạ tầng giao thông đường sắt chỉ có mặt trên các đảo Sumatra và Java. Vận chuyển đường sắt tính theo khối lượng hàng hóa chỉ chiếm khoảng 1% tổng khối lượng hàng hóa được vận chuyển trong và ngoài Indonesia. Tuy nhiên, khối lượng này lớn hơn khối lượng được xử lý thông qua vận tải hàng không trong nước. Một trong những lý do được cho là do vận tải đường sắt chủ yếu được sử dụng cho các mặt hàng khối lượng lớn bán buôn, như than đá, trong khi vận tải hàng không được sử dụng cho hàng hóa có giá trị cao ít chiếm không gian.

Đường sắt của Indonesia được vận hành theo doanh nghiệp nhà nước (SOE) PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), tổ chức độc quyền trong lĩnh vực này cho đến năm 2007, Luật số 23/2007 cho phép sự thay đổi trong quan điểm đối với đường sắt của quốc gia để phát triển ngành cạnh tranh hơn về chất lượng dịch vụ và giá cả.

***Kho bãi và giao nhận:***

Phần lớn bất động sản logistics có mặt ở Jakarta- thủ đô và thành phố lớn nhất của Indonesia, nằm giữa những hòn đảo đông dân của Java. Ngoài ra bất động sản kho bãi cũng tập trung Surabaya. Một phần lớn cơ sở hạ tầng kho vẫn theo phong cách gudang truyền thống.

Tổng doanh số thương mại điện tử lên tới khoảng 8 tỷ USD vào năm 2017, với 5 tỷ USD từ bán hàng trực tuyến ở Indonesia. Điều này đã tạo ra nhu cầu lâu dài cho các trung tâm phân phối, trung tâm logistics và dịch vụ 3PL, để đảm bảo giao hàng kịp thời, hiệu quả về chi phí đặt hàng trực tuyến.

* 1. ***Philippines***

Chi phí logistics tại Philippines chiếm 27,16% tổng doanh thu của các công ty.

Dựa trên thành tích năm 2018 trong bảng xếp hạng chỉ số hiệu quả logistics toàn cầu (LPI) do Ngân hàng thế giới tính toán và công bố, Philippines đã giành vị trí thứ 60 trong số 160 quốc gia. Bảng xếp hạng của Philippines về mặt Hải quan đứng ở vị trí thứ 85; cơ sở hạ tầng, vị trí thứ 67; lô hàng quốc tế vị trí thứ 37; chất lượng và năng lực logistics, vị trí thứ 69; theo dõi và truy tìm, thứ 57; và kịp thời, thứ 100.

Để có thể đương đầu với những thách thức như năng suất thấp, chi phí theo quy mô, các doanh nghiệp tại nước này đang lên kế hoạch cho sự phân cấp, thuê ngoài, tự động hóa và tích hợp hệ thống trong logistics.

Các kho hàng được đặt gần khách hàng hơn để các công ty có thể đưa ra quyết định nhanh chóng một khi sẽ có sự thay đổi, dựa trên các điều kiện thị trường địa phương và nhu cầu phân phối cho kho.

Công nghệ logistics tiên tiến được phát triển bởi 3PLs giúp các doanh nghiệp thúc đẩy hiệu quả chuỗi cung ứng, tiết kiệm chi phí và khả năng hiển thị. Các công ty có thể mua phần mềm sẵn có hoặc phát triển một giải pháp riêng biệt để đáp ứng nhu cầu chính xác của họ hoặc có tất cả các hệ thống đã có và đã sử dụng của họ được tích hợp vào hệ thống quản lý logistics chung.