**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 1/2019**

**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](#_Toc1029857)

[*1.1.* *Hoạt động logistics* 2](#_Toc1029858)

[*1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 4](#_Toc1029859)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 4](#_Toc1029860)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 4](#_Toc1029861)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:*** 9](#_Toc1029862)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 10](#_Toc1029863)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 10](#_Toc1029864)

[***3.2.*** ***Vận tải, cảng biển*** 10](#_Toc1029865)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 13](#_Toc1029866)

[***4.1.*** ***Tình hình chung:*** 13](#_Toc1029867)

[***4.2.*** ***Thái Lan thu hút đầu tư vào cảng hàng không*** 13](#_Toc1029868)

[***4.3.*** ***Ngành chuyển phát nhanh và giao hàng tại Thái Lan*** 14](#_Toc1029869)

[***4.4.*** ***Triển vọng logistics cho thương mại điện tử tại Thái Lan*** 15](#_Toc1029870)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 16](#_Toc1029871)

[***5.1.*** ***Myanmar*** 16](#_Toc1029872)

[***5.2.*** ***Philippines*** 18](#_Toc1029873)

**DANH MỤC HÌNH**

[**Hình 1: Hội nghị Phát triển các cảng biển Đông Nam Á 2**](#_Toc1029815)

[**Hình 2: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 5**](#_Toc1029816)

[**Hình 3: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 5**](#_Toc1029817)

[**Hình 4: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 6**](#_Toc1029818)

[**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa hàng không qua sân bay Changi của Singapore 8**](#_Toc1029819)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

Hội nghị Phát triển cảng biển Đông Nam Á được tổ chức tại Bangkok vào ngày 23 và 24 tháng 01 năm 2019, với sự tham gia của các quan chức cảng, nhà điều hành và các học viên trong các lĩnh vực cảng và vận chuyển cũng như các nhà nghiên cứu từ các tổ chức ở Thái Lan và khu vực Đông Nam Á. Hội nghị được cấu trúc thành hai phiên; kinh doanh và phát triển cảng và số hóa và tự động hóa. Nhà nghiên cứu của MIMA, Cdr Ang Chin Hup (R) đã chủ trì phiên thảo luận về số hóa và tự động hóa với các diễn giả từ Cảng vụ Thái Lan, Cảng Hutchinson và DP World cũng như các nhà cung cấp giải pháp bảo mật cảng, định vị và giải pháp tự động.

**Hình 1: Hội nghị Phát triển các cảng biển Đông Nam Á**



***Hội nghị quốc tế về hợp tác khu vực bảo vệ môi trường biển*** ***tổ chức tại Singapore:***

Hội nghị được tổ chức bởi Trung tâm Luật quốc tế (CIL) của Đại học Quốc gia Singapore (NUS) và được JCLOS (Trung tâm Luật Biển Jebsen) hỗ trợ để thảo luận về hợp tác nỗ lực của các cơ quan và nền tảng khu vực hiện có, cũng như các cách có thể để cải thiện tình trạng môi trường biển trong khu vực. Chúng bao gồm nền tảng pháp lý, khuôn khổ quốc tế và khu vực, và thiết lập thể chế.

Các mô hình quản trị có liên quan từ các khu vực Địa Trung Hải, Bắc Cực, Baltic và Caribbean được nêu bật trong các tiêu chuẩn thực tiễn tốt nhất và bài học kinh nghiệm. Diễn đàn cũng nhấn mạnh về Công ước OSPAR và Sáng kiến Tam giác San hô về Rạn san hô, Ngư nghiệp và An ninh lương thực (CTI-CFF) để có những hiểu biết và con đường hợp tác có thể có trong khu vực. Những thách thức và triển vọng và các vấn đề chính về ô nhiễm biển và bảo vệ môi trường đã được phân tích bao gồm các lĩnh vực thời sự như nhựa và ô nhiễm từ tàu biển.

Diễn đàn là một cơ hội tốt để khám phá những thách thức và triển vọng trong khu vực bao gồm các vấn đề pháp lý và chính trị, vai trò của khoa học và hỗ trợ tài chính. Các cuộc thảo luận cuối cùng tập trung vào con đường phía trước và triển vọng hợp tác nâng cao trong ASEAN.

***Công nghệ mới và kinh tế số sẽ thúc đẩy các kết nối logistics nói riêng và thương mại, đầu tư nói chung của ASEAN***

Cải thiện kết nối kỹ thuật số và đầu tư vào không gian kỹ thuật số của ASEAN nhằm hỗ trợ lượng người tiêu dùng đang tăng trưởng nhanh trong khu vực cũng có thể tạo nền tảng vững chắc cho tiềm năng tăng trưởng chuỗi cung ứng của ASEAN đồng thời tạo sức hấp dẫn thu hút các công ty đa quốc gia và các nhà đầu tư nước ngoài.

Kế hoạch tổng thể cho Kết nối ASEAN đến năm 2025 cho thấy, công nghệ mới và kinh tế số có thể đem lại tác động về lợi ích kinh tế gia tăng cho ASEAN vào khoảng 220-650 tỷ USD cho tới năm 2030.

Các thành viên ASEAN đã ký kết Hiệp định Thương mại điện tử ASEAN vào tháng 11/2018 và giờ là lúc chuyển đổi hiệp định này thành những hành động cụ thể. Trong đó, các vấn đề cần tập trung là: Phát triển cơ sở hạ tầng thanh toán điện tử tầm khu vực; Hỗ trợ sự dịch chuyển của các doanh nghiệp giữa các thị trường; Hợp tác trong vấn đề an ninh mạng nhằm tạo niềm tin cho người tiêu dùng và các Chính phủ.

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

Báo cáo của IHS Markit - công ty thu thập kết quả khảo sát chỉ số Nhà quản trị mua hàng (PMI) lĩnh vực sản xuất ASEAN của Nikkei cho thấy các nhà sản xuất của ASEAN cho biết các điều kiện kinh doanh đã suy giảm nhẹ trong tháng 01/2019. Chỉ số chính PMI giảm từ 50,3 điểm của tháng 12/2018 còn 49,7 điểm trong tháng đầu năm 2019 báo hiệu các điều kiện hoạt động của ngành sản xuất đã kém đi vào đầu năm 2019. Đây là lần suy giảm thứ hai trong bốn tháng, với sáu trong số bảy quốc gia khảo sát có kết quả PMI giảm.

Bảng xếp hạng các quốc gia cho thấy Phillipines có kết quả PMI cao nhất trong tháng 1, mặc dù sản lượng tăng trưởng chậm hơn so với tháng 12. Việt Nam và Myanmar cũng có sự cải thiện yếu hơn về các điều kiện hoạt động chung, cùng đứng ở vị trí thứ hai.

Đáng chú ý là số lượng đơn đặt hàng mới đã tăng chậm nhất trong gần hai năm rưỡi ở Việt Nam.

Thái Lan đứng vị trí thứ tư trong bảng xếp hạng khi các điều kiện kinh doanh hầu như không thay đổi vào thời điểm đầu năm. Tăng trưởng sản lượng vẫn ở mức khiêm tốn, nhưng số lượng đơn đặt hàng mới đã không tăng.

Lĩnh vực sản xuất Indonesia ít thay đổi với chỉ số chính PMI nằm dưới ngưỡng trung bình 50.0 điểm một chút.

Malaysia đứng thứ sáu trong bảng xếp hạng trong tháng 1 khi các điều kiện hoạt động suy giảm tháng thứ tư liên tiếp. Các nhà sản xuất Malaysia cũng có chi phí đầu vào giảm lần đầu tiên trong bốn năm.

Singapore đứng vị trí cuối cùng khi sản lượng và số lượng đơn đặt hàng mới giảm đáng kể.

|  |
| --- |
|  |

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

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore, số lượng tàu qua cảng của Singapore trong tháng 12/2018 tăng 4,97% so với tháng trước đó, đạt 11.723 chiếc. Tổng số tàu qua cảng trong trong năm 2018 đạt 140.768 chiếc, giảm 3% so năm 2017.

Hình 2: 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 54,1 triệu tấn trong tháng 12/2018, tăng 4,6% so với tháng trước đó. Tính chung cả năm 2018, lượng hàng hóa qua cảng biển đạt 628,5 triệu tấn, tăng nhẹ 0,1% so với năm 2017.

Hình 3: 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 12/2018 tăng 3,8% so với tháng trước. Cả năm 2018 đạt 36,6 triệu TEUs, tăng 8,7% so với năm 2017.

Hình 4: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore

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

***Singapore duy trì hoạt động hàng hải tốt trong năm 2018***

Singapore vẫn giữ được vị trí là cảng hàng đầu thế giới trong năm 2018, với doanh số bán hàng boongke hàng năm gần với mức 50 triệu tấn trong năm thứ hai liên tiếp.

Ngoài ra, trọng tải tàu hàng năm đạt 2,79 tỷ tấn (GT) trong năm 2018, tương đối ổn định so với 2,8 tỷ GT đạt được trong năm 2017.

Singapore tiếp tục trong nhóm 5 nước có đội tàu lớn nhất thế giới. Tổng trọng tải của các tàu mang quốc tịch Singapore đã tăng 2,4% so với năm 2017, từ mức 88,8 triệu GT lên 90,9 triệu GT trong năm 2018.

Singapore là nơi có nhiều doanh nghiệp hàng hải đa dạng, với hơn 5.000 cơ sở hàng hải đang hoạt động tại đây. Lĩnh vực hàng hải đã đóng góp khoảng 7% vào tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của Singapore.

* + 1. *Vận tải hàng không:*

Theo số liệu của cơ quan thống kê quốc gia Singapore, năm 2018, tổng lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không đi từ Singapore đạt khaongr 1,1 triệu tấn, trong khi lượng hàng hóa vào nước này đạt khoảng 990 nghìn tấn.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Hàng hóa đi từ Singapore** | **Hàng hóa vào Singapore** |
| **Tổng** | **1,164,765.20** | **990,114.30** |
| Đông Nam Á | 187,587.50 | 189,456.80 |
| Indonesia | 52,122.40 | 61,520.20 |
| Malaysia | 19,770.60 | 20,190.30 |
| Philippines | 16,304.60 | 24,990.40 |
| Thailand | 66,783.10 | 47,309.50 |
| Vietnam | 24,742.10 | 25,765.90 |
| Đông Bắc Á | 511,758.40 | 342,232.80 |
| Trung Quốc | 168,160.70 | 104,659 |
| Hong Kong | 137,754.60 | 79,076.50 |
| Nhật Bản | 90,655.30 | 69,046.70 |
| Nam Á | 84,695.30 | 89,951.50 |
| Trung Đông | 50,348.60 | 45,751.20 |
| Châu Đại dương | 133,087.30 | 133,104.40 |
| Châu Âu | 160,767.60 | 142,574 |
| Pháp | 10,012.20 | 11,219.10 |
| Đức | 17,547.50 | 29,325.80 |
| VQ Anh | 34,141.40 | 38,098.50 |
| Bắc Mỹ | 27,899.50 | 34,762 |
| Khu vực khác | 6,704.10 | 10,779.80 |
| Không ghi rõ | 1,916.80 | 1,501.00 |

Theo thống kê của Cơ quan quản lý sân bay Changi (Singapore), tổng khối lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường hàng không bởi sân bay Changi đạt 2,15 triệu tấn, tăng 1,4% so với năm 2018. Khối lượng hàng hóa vận chuyển đã liên tiếp giảm trong tháng 11 và tháng 12/2018, lần lượt giảm 1,3% và 3,8%, sau khi tăng liên tục trong thời gian từ tháng 7/2018 đến tháng 10/2018.

**Hình 5: Vận chuyển hàng hóa hàng không qua sân bay Changi của Singapore**

*Nguồn: Changi airport*

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

Ngành logistics của Singapore đang đẩy mạnh áp dụng công nghệ với kế hoạch ba năm để các bên liên quan số hóa các quy trình của họ và kết nối với nhau, tạo ra một nền tảng kỹ thuật số liên thông trong ngành logistics.

Lộ trình được phát triển bởi Hiệp hội Logistics Singapore (SLA), được Bộ trưởng Bộ Thương mại và Công nghiệp Koh Poh Koon công bố Diễn đàn Logistics Singapore 2018. Theo kế hoạch này, các nền tảng sẽ được thành lập để giới thiệu công nghệ tiên tiến và các ứng dụng kỹ thuật số trong logistics. Kế hoạch này cũng bao gồm việc thí điểm các dự án bằng chứng thông qua Trung tâm Quản lý chuỗi cung ứng đổi mới @Republic Polytechnic (COI-SCM @ RP) và các đối tác khác, cũng như thúc đẩy việc áp dụng tự động hóa.

Bên cạnh việc áp dụng công nghệ, lộ trình sẽ tập trung vào các lĩnh vực như thu hút nhân tài, tăng cường hợp tác giữa các công ty, quốc tế hóa và cung cấp hỗ trợ và tư vấn cho các công ty.

Một bản ghi nhớ (MOU) giữa các bên liên quan khác nhau cũng đã được ký kết trong diễn đàn.

MOU được ký kết bởi Trung tâm Commodities Intelligence (CIC), Zallsoon Information Technology (Wuhan Co Ltd), Global eTrade Services (GeTS), PIL Logistics, YCH Group và Warehouse Logistics Net Asia (WLNA).

Theo thỏa thuận, PIL Logistics, YCH Group và WLNA sẽ cung cấp các giải pháp chuỗi cung ứng tích hợp của họ như vận chuyển, giao nhận hàng hóa và kho bãi để hỗ trợ các luồng giao dịch trên nền tảng giao dịch điện tử B2B toàn cầu của CIC cho hàng hóa.

CIC, công ty vận hành nền tảng cùng tên đầu tiên tại Singapore, là một liên doanh gần đây giữa Tập đoàn Zall, Singapore Exchange và GeTS có trụ sở tại Trung Quốc.

Liên minh Logistics, được hỗ trợ bởi Enterprise Singapore, bao gồm Hiệp hội Logistics và Kho vận chuyển (Singapore), SLA, Hiệp hội Vận tải Singapore, SAAA @ Singapore và Trung tâm Đổi mới Quản lý Chuỗi Cung ứng của Bách khoa Cộng hòa.

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

Là quốc gia

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

Nhu cầu đi lại dọc theo hành lang Kular Lumpur (KL)-Melaka rất cao, đặt ra yêu cầu về vận chuyển tốc độ cao xuyên suốt toàn bộ hành trình. Sử dụng Liên kết tàu điện (ERL) làm cơ sở là một phần mở rộng mới của tuyến đường sắt cao tốc đôi từ KLIA đến Melaka, sẽ mở rộng các khu vực lưu vực của KLIA, chuyển hành trình của hành khách từ đường bộ sang đường sắt, tăng lượng hành khách đường sắt giữa và ngược lại, và giảm tắc nghẽn giao thông trong thị trấn Melaka và các khu vực lân cận.

ERL có thể dễ dàng thực hiện vai trò này. Đồng thời, giảm áp lực nhiều phương tiện đường cao tốc Bắc-Nam và hành khách có thể đi qua ERL thay thế.

Một hệ thống xe điện cho các thành phố cỡ trung bình như Penang, Johor Bahru, Melaka, Kuantan, Kuching và Kota Kinabalu sẽ có vai trò rất lớn trong việc thúc đẩy du lịch và logistics đô thị. Một hệ thống như vậy, rất thành công ở châu Âu và hiện được triển khai rộng rãi ở nhiều thành phố ở Trung Quốc, là một lựa chọn chi phí thấp hơn nhiều so với hệ thống LRT / MRT. Chiến lược là sử dụng không gian đường phố để giúp hành khách dễ dàng lên và xuống xe; Thời gian hành trình, nhanh hơn; và giảm không gian đường cho xe ô tô trong môi trường đô thị tắc nghẽn. Ô tô tư nhân phải được khuyến khích trong nội thành và một số hình thức thu phí ùn tắc phải được áp dụng, tương tự như giá đường bộ ở Singapore. Mục tiêu là có 60% hành trình giao thông công cộng và chỉ 40% chuyến xe cho các khu vực đô thị này thay vì tỷ lệ trung bình hiện tại là 20:80.

***Kết nối đường sắt giữa Kajang và Putrajaya***

Putrajaya là thành phố được [quy hoạch](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=Quy_ho%E1%BA%A1ch&action=edit&redlink=1) nhân tạo và được thành lập năm 1995 tại [Malaysia](https://vi.wikipedia.org/wiki/Malaysia). Tọa lạc khoảng 30 km về phía Nam của [Kuala Lumpur](https://vi.wikipedia.org/wiki/Kuala_Lumpur), Putrajaya là trung tâm hành chính mới của liên bang [Malaysia](https://vi.wikipedia.org/wiki/Malaysia). Nhiều tòa nhà chính phủ và văn phòng đã dời về đây để tránh vấn đề giao thông và môi trường đông đúc tại [Kuala Lumpur](https://vi.wikipedia.org/wiki/Kuala_Lumpur). Putrajaya là một lãnh thổ Liên bang giống như Kuala Lumpur hay đảo [Labuan](https://vi.wikipedia.org/wiki/Labuan) ở [Đông Malaysia](https://vi.wikipedia.org/wiki/%C4%90%C3%B4ng_Malaysia).

Tuy nhiên, Putrajaya chưa có phương tiện giao thông công cộng. Một lựa chọn giá rẻ sẽ là xây dựng một tuyến đường sắt giữa Putrajaya và Kajang, đây là ga đường sắt gần nhất trên mạng lưới đường sắt hiện tại. Bằng cách này, Putrajaya có thể được kết nối với nhiều khu vực đô thị khác trong Thung lũng Klang như Seremban, KL, Petaling Jaya, Klang và thậm chí Rawang và Tanjung Malim.

Các chuyến tàu đi lại và ETS từ tận Ipoh và Butterworth có thể cung cấp dịch vụ trực tiếp cho Putrajaya.

***Mở rộng nhà ga và kho hàng tại sân bay Subang***

Sân bay Subang hiện phục vụ nhu cầu lớn về vận chuyển hành khách và hàng hóa tới phía tây của Thung lũng Klan. Tuy nhiên, theo các bên liên quan trong lĩnh vực giao thông vận tải, Chính phủ Malaysia cần cho phép nhiều hãng hàng không tư nhân hoạt động với máy bay lớn hơn để phục vụ nhu cầu d báo sẽ tăng lên trong thời gian tới trong các tuyến bay này. Điều này có nghĩa là việc xây dựng nhà ga cần được nâng cấp và kết nối đường bộ với sân bay cần được cải thiện.

***Cải thiện dịch vụ taxi***

Chính phủ trước đó đã thất bại trong việc cải thiện dịch vụ taxi tại Malaysia, việc cấp phép trên mạng vẫn còn chưa được giải quyết. Vì lợi ích của tất cả các tài xế taxi, khách hành khách và cộng đồng, Chính phủ cần đẩy nhanh tiến độ cấp giấy phép cho các tài xế taxi chính hãng, đồng thời cân nhắc việc cho phép các lái xe taxi kiêm chủ sở hữu giấy phép tự sắp xếp về hiệu quả hoạt động, giá vé và ứng dụng thư điện tử. Các tài xế taxi có thể sẽ hướng tới hợp tác trong các dịch vụ để đảm bảo lợi ích cho khách hàng và công bằng giữa họ với những người chạy Grab, giống như ở Singapore.

***Xe điện***

Hiện Malaysia chưa có chính sách rõ ràng về xe điện. Chính phủ mới phải theo đuổi chương trình nghị sự phát triển mới này giống như nhiều quốc gia tiên tiến khác, bao gồm cả Singapore, đã thực hiện, trong đó có việc ưu đãi và giảm thuế đường bộ cho các phương tiện xe điện.

Malaysia đặt mục tiêu tăng gấp đôi hàm lượng dầu cọ trong dầu diesel sinh học được sử dụng cho ngành vận tải lên 20% vào năm tới, vì nền kinh tế lớn thứ ba Đông Nam Á sẽ cắt giảm lượng dự trữ kỷ lục và thúc đẩy tăng giá.

Chính phủ cũng sẽ tăng hàm lượng dầu cọ trong nhiên liệu sinh học cho ngành công nghiệp lên 10% trong năm tới từ hạn ngạch 7% được đưa ra vào tháng 7/2019.

Tồn kho dầu cọ Malaysia Malaysia đã giảm xuống còn 3,001 triệu tấn trong tháng 1 do nhu cầu tăng và sản lượng giảm, nhưng vẫn ở mức cao gần hai thập kỷ là 3,22 triệu tấn được ghi nhận một tháng trước đó.

Sự gia tăng lượng dầu cọ trong dầu diesel sinh học - được gọi là B20 cho lĩnh vực vận chuyển và B10 cho lĩnh vực công nghiệp – sẽ thúc đẩy tiêu thụ dầu thực vật trong nhiên liệu sinh học lên 1,3 triệu tấn mỗi năm.

* + 1. *Cảng biển:*

Malaysia có nhiều cảng biển quốc tế, trong đó có cảng Klang, Tanjung Pelepas, Bintulu và Kuantan,.

Cảng Klang nằm trên bờ biển phía Tây của bán đảo Malaysia, cách thủ đô Kuala Lumpur 40 km. Cảng nằm gần với thung lũng Klang – trung tâm thương mại và công nghiệp của Malaysia. Nằm trong khu vực đông dân nhất của Malaysia, cảng Klang đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển của quốc gia. Dựa trên chỉ thị của chính phủ vào năm 1993, cảng Klang hiện đang được phát triển như là cửa khẩu trung tâm của Malaysia và định hướng trở thành một[trung tâm phân phối](http://www.technologymag.net/cang-thien-tan-tianjin-diem-trong-yeu-van-chuyen-hang-hoa-giua-hai-chau-luc-a-au/) trong khu vực.

 Cảng kết nối thương mại với hơn 120 quốc gia và giao dịch với hơn 500 [cảng](http://www.technologymag.net/cang-bremen-bremerhaven-va-hau-can-hang-hai/) trên thế giới. Vị trí địa lí lý tưởng của nó làm cho Klang là cảng đầu tiên của các tàu trên chiều đi hướng Đông và cảng cuối cùng của chiều đi hướng Tây tuyến đường thương mại Viễn Đông – châu Âu.

Malaysia và Singapore vẫn chưa giải quyết được các mâu thuẫn liên quan đến kế hoạch của Malaysia mở rộng ranh giới cảng Johor Bahru, cũng thuộc bang Johor. Đầu tháng 12/2018, Bộ Giao thông Singapore đã gửi công hàm phản đối kế hoạch này.

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

Lĩnh vực sản xuất của Malaysia bắt đầu năm 2019 với sự suy giảm trong điều kiện hoạt động trong tháng thứ tư liên tiếp, với cả sản lượng và doanh nghiệp mới đều giảm trong tháng 1/2019.

Chỉ số Quản lý mua hàng sản xuất- một chỉ số tổng hợp về hiệu suất sản xuất – đạt 47,9 vào tháng 1/2019, tăng từ 46,8 trong tháng 12/2018 nhưng đã là tháng thứ 4 liên tiếp chỉ số này dưới mức 50 điểm, cho thấy sự tiến triển chậm chạp trong sản xuất. Doanh số xuất khẩu cũng giảm.

Sản lượng đã giảm, nhưng tốc độ giảm đã thấp hơn so với tháng 12/2018, phù hợp với yêu cầu sản xuất thấp hơn. Tồn kho hàng hóa vẫn ở mức cao. Tồn đọng các đơn hàng chưa được thực hiện đã giảm trong tháng một, mặc dù đây là mức giảm thấp nhất trong vài tháng qua.

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

Vì khu vực ASEAN là đối tác thương mại số 1, chiếm 22,7% tổng thương mại của Thái Lan, Bộ Thương mại Thái Lan sẽ tập trung vào việc giảm các rào cản để thúc đẩy hoạt động thương mại và giúp các doanh nghiệp nước này trước những thách thức mới.

Đại diện Bộ Thương mại Thái Lan cho rằng cần có một hướng dẫn cho các biện pháp phi thuế quan (NTM) của ASEAN để giảm bớt các trở ngại thương mại, theo các nguyên tắc minh bạch và không phân biệt đối xử, trước mắt cần phát triển các thỏa thuận công nhận lẫn nhau (MRA) trong lĩnh vực ô tô để các thỏa thuận có thể được ký kết trong năm nay.

* 1. ***Thái Lan thu hút đầu tư vào cảng hàng không***

Ủy ban Đầu tư Thái Lan (BOI) đang có kế hoạch thu hút đầu tư trong lĩnh vực hàng không vào khu vực sân bay U-Tapao trong năm 2019

Đây như một phần trong kế hoạch phát triển tổng thể Hành lang Kinh tế Phía Đông (EEC).

Hạng mục đầu tư đầu tiên là Trung tâm sân bay và hàng không trên nền diện tích 6.500 rai (1 rai = 1.600 m²) bao gồm nhà ga với công suất 15 triệu hành khách, đường băng, trung tâm kinh doanh, trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa và đại tu (MRO) và nhà ga hàng hóa.

Không quân Hoàng gia Thái Lan sẽ thông báo doanh nghiệp thắng thầu giai đoạn 1 trong tháng 3/2019 và hạn nộp hồ sơ là ngày 28/02/2019. Việc xây dựng sẽ được hoàn tất vào năm 2023 và vận hành vào năm 2024. Điều khoản tham chiếu của giai đoạn 2 cũng sẽ được Không quân Hoàng gia Thái Lan công bố vào tháng 2/2019.

Văn phòng EEC cũng có kế hoạch phát triển tiếp theo, với khu vực đô thị sân bay trên nền diện tích 30 km từ sân bay U-Tapao. Đô thị sẽ bao gồm nhiều khu vực như hàng không, y tế, thời trang và các khu công nghiệp thương mại điện tử. BOI cũng sẽ tổ chức chương trình quảng bá thu hút các nhà đầu tư từ châu Âu, Mỹ tới Thái Lan.

* 1. ***Ngành chuyển phát nhanh và giao hàng tại Thái Lan***

Ngành công nghiệp chuyển phát nhanh ở Thái Lan có tính tập trung cao. Trong chuyển phát nhanh quốc tế, Kerry Express đã trở thành công ty dẫn đầu thị trường tại Thái Lan, tiếp theo là CJ Express, DHL Express và các công ty khác. Trong khi đó, chuyển phát nhanh nội địa hiện do Thailand Post (Bưu điện Thái Lan) chiếm thị phần chính.

Phân khúc chuyển phát nhanh quốc tế chiếm lĩnh thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh Thái Lan với doanh thu lớn trong năm 2017. Các công ty chuyển phát nhanh quốc tế hoạt động tại Thái Lan tiên phong trong đầu tư vào công nghệ hiện đại để đáp ứng nhu cầu giao hàng ngày càng tăng thông qua thương mại điện tử. Dịch vụ chuyển phát nhanh nội địa ở Thái Lan cũng phát triển nhanh chóng do nhu cầu nội bộ ngày càng tăng ở nước này.

Dịch vụ logistics đường bộ chiếm ưu thế trên thị trường logistics của Thái Lan nhờ mạng lưới đường bộ ưu việt của nước này và địa hình đồng bằng bằng phẳng, thuận tiện cho việc đi lại.

Tầm nhìn Thái Lan 4.0 hứa hẹn sẽ là một động lực to lớn cho nền kinh tế biến nền kinh tế Thái Lan thành một doanh nghiệp thúc đẩy đổi mới. Điều này sẽ không chỉ thúc đẩy nhu cầu về máy móc thông minh và kết nối tốt hơn mà còn mở rộng thị trường thương mại điện tử và logistics điện tử ở Thái Lan.

Thailand Post đã công bố một loạt các sáng kiến hướng tới Bưu điện Thái Lan 4.0, theo sát chương trình Thái Lan 4.0 của Chính phủ, gồm việc áp dụng công nghệ và đổi mới vào tất cả các quy trình trong hệ thống, trong đó có khâu gửi, phân loại, chuyển tiếp và phân phối nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động cũng như từng bước hỗ trợ và thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế số.

Lộ trình sẽ tập trung vào việc hiện đại hóa các tiêu chuẩn bưu chính và đáp ứng được kỳ vọng của khách hàng trong thời đại kỹ thuật số. Như vậy, Thailand Post sẽ đóng góp vào sự phát triển kinh tế của đất nước bằng cách tận dụng thế mạnh của mạng bưu chính.

Thailand Post sẽ phát triển hệ sinh thái kinh doanh bưu chính và chuyển phát của mình để trở thành trung tâm logistics (logistic) cho dự án Hành lang Kinh tế Phía Đông (EEC) tại tỉnh Chonburi vào năm 2019 và tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ, đường biển và đường hàng không.

Thailand Post đang xem xét ba lĩnh vực để thúc đẩy tăng trưởng thương mại điện tử nội địa Thứ nhất, là lên kế hoạch tăng cường năng lực thương mại điện tử bằng cách phát triển nền tảng và chợ điện tử thông qua cổng thông tin thailandpostmart.com, dự kiến sẽ là một thị trường quốc gia. Một lĩnh vực nữa là e-logistics, nơi Thailand Post sẽ phát triển các kênh phân phối cho các khách hàng TMĐT. Điều này bao gồm các giải pháp thực hiện C2C (từ khách hàng đến khách hàng) và các dịch vụ trả hàng tại các địa điểm thuận tiện do khách hàng lựa chọn.

Lĩnh vực thứ ba là thanh toán điện tử. Thailand Post sẽ phát triển một kênh thanh toán mới để hỗ trợ sử dụng ví điện tử.

* 1. ***Triển vọng logistics cho thương mại điện tử tại Thái Lan***

Thị trường logistics thương mại điện tử Thái Lan tạo ra doanh thu đáng kể trong những năm gần đây do Thái Lan ngày càng tăng khả năng truy cập internet và điện thoại thông minh cùng với xu hướng mua sắm trực tuyến đang nổi lên.

Thị trường chủ yếu được chi phối bởi các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PLs) như Kerry Logistics, DHL, CJ Logistics và SK Logistics, tiếp theo là các công ty thương mại điện tử như Lazada Thái Lan, Shopee, 11Street và JIB và các công ty khác.

Các công ty thương mại điện tử lớn ở Thái Lan bao gồm Lazada Thái Lan, Shopee, 11Street và JIB đã thiết lập được các kênh phân phối rất tốt tại Thái Lan.

Phân khúc nội địa trong thị trường logistics thương mại điện tử Thái Lan đã đang dẫn đầu thị trường với thị phần lớn về số lượng đơn đặt hàng.

Thị trường logistics thương mại điện tử ở Thái Lan có tính tập trung cao với thị phần chủ yếu thuộc về các công ty lớn như Kerry Logistics, DHL, CJ Express, SK Logistics, Shippop, aC Commerce, FedEx, TNT và những người khác trong năm 2017. Thương mại điện tử các công ty logistics có đội tàu/xe của riêng họ hoặc có nhân viên đóng vai trò là chủ hàng hoặc thuê ngoài khía cạnh giao hàng cho bên thứ ba.

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

Vai trò của Myanmar trong việc định hình các chuỗi vận chuyển và logistics toàn cầu trong chiến lược Vành đai và Con đường (BRI) của Trung Quốc.

Con đường tơ lụa ban đầu được cho là bắt đầu vào năm 1070 trước Công nguyên và kết thúc vào năm 1720 với sự sụp đổ của Đế chế Mông Cổ. Sự phát triển của khu vực Trung Á được ghi nhận vào thời nhà Hán, bắt đầu từ năm 207 trước Công nguyên. Mạng lưới giao thông rộng lớn này, kết nối các thị trường trọng điểm ở châu Á với châu Âu, đi qua các quốc gia như Ấn Độ và Đông Dương, cung cấp các điều kiện mang lại cho lãnh đạo thương mại quốc tế Trung Quốc như là điểm khởi đầu và kết thúc của các nút giao thông quan trọng.

Trong khu vực này, khi các phương thức vận chuyển và hàng hải được cải thiện và Eo biển Malacca trở nên dễ điều hướng hơn, ngành hàng hải đã phát triển song song, cung cấp một sự thay thế trên biển cho vành đai đất liền.

Trong Con đường tơ lụa ban đầu, Myanmar là tuyến giao thương chính giữa Ấn Độ và Trung Quốc. Vương quốc Mon cũng từng là trung tâm thương mại quan trọng trong Vịnh Bengal. Sau khi trở thành thuộc địa của Anh, Myanmar đã từng là nhà xuất khẩu gạo lớn nhất thế giới, 75 gỗ tếch của thế giới và tỷ lệ dân số biết chữ cao. Tuy nhiên nội chiến đã khiến nước này bị bỏ lại sau đà phát triển nhanh của các nước Đông Nam Á trong vài thập kỷ gần đây. Sau khi Chính phủ mới được thành lập, Myanmar hướng tới việc mở cửa và thâm nhập sâu hơn vào nền kinh tế khu vực và thế giới, trong bối cảnh đó Trung Quốc đã nhanh chóng tìm kiếm các cơ hội và thiết lập vị thế của họ tại thị trường này.

Myanmar được Trung Quốc xem là cửa ngõ giao thương, giống như được thực hiện dưới Con đường tơ lụa ban đầu. Tuy nhiên, với sự phát triển của vành đai trên đất liền và hàng hải hội tụ tại các cảng quan trọng, tầm quan trọng của Myanmar đã tăng lên. Myanmar một lần nữa có thể trở thành cửa ngõ giao thương cho Trung Quốc trong các tuyến đường thương mại với châu Âu, châu Phi và Trung Đông.

Ngoài việc xây dựng cơ sở hạ tầng điểm như cảng và nhà ga, BRI dự định sẽ tạo ra một mạng lưới vận chuyển và logistics toàn cầu kết nối các khu vực hứa hẹn tăng trưởng kinh tế cao với các nguồn lực chiến lược. Đối với Đông Nam Á, được dự đoán là thị trường lớn thứ tư thế giới vào năm 2030, BRI kết nối thị trường hơn 600 triệu dân với phần còn lại của thế giới, thúc đẩy tăng trưởng và sức sống cho mười nước ASEAN.

Myanmar đã chứng kiến ​​một số phát triển trong năm 2018, tạo nền tảng vững chắc vào năm 2019. Chủ yếu trong số này là sự công nhận của các quốc gia khác trong tình trạng cửa ngõ phía tây quan trọng của Myanmar. Với việc cả Ấn Độ và Nhật Bản đều có lợi ích trong việc đảm bảo tiếp cận cảng và hàng hải ở Sittwe và Daiwei, đã cho phép Myanmar đảm bảo các thỏa thuận có lợi theo Hành lang kinh tế Myanmar (CMEC) mới, đặc biệt là trong các thỏa thuận tài chính và cho vay. Một ví dụ điển hình là thỏa thuận gần đây xung quanh cảng Kyauk Phyu và thỏa thuận đặc khu kinh tế. Ngoài ra, dự án đường ống dầu Kyauk Phyu (với công suất 440.000 thùng mỗi ngày) và đường ống Gas (12 tỷ khối khối mỗi năm), trực tiếp cung cấp nguyên liệu cho nhà máy lọc dầu Anning cách Côn Minh 28km. Nhu cầu năng lượng của Trung Quốc được đáp ứng thông qua bốn kênh cung cấp, một trong số đó là Kyauk Phyu.

Myanmar cũng có thể sẽ xem xét lại vấn đề Đập Myitsome cũng như xem xét các hình thức phân phối và cơ sở hạ tầng điện khác. Điều này đặc biệt có liên quan khi xem xét các nhà máy điện đốt than thế hệ mới (phát thải thấp hiệu quả cao) như một giải pháp cho các quy định năng lượng cơ bản.

* 1. ***Philippines***

Thị trường chuyển phát nhanh Philippines

Các công ty chuyển phát nhanh đã tạo ra một liên kết đến thị trường trong nước và quốc tế và phát triển các cơ sở theo dõi lô hàng tiên tiến để phục vụ nhu cầu nhạy cảm về thời gian của lĩnh vực logistics.

Chuyển phát nhanh bằng đường hàng không hiện chiếm thị phần chính về doanh thu ở Philippines, tiếp theo là chuyển phát nhanh bằng đường bộ (đường cao tốc).

Các dịch vụ được cung cấp bởi các công ty chuyển phát nhanh như dịch vụ chuyển phát được đảm bảo, giao hàng tận nơi, theo dõi đơn hàng và các dịch vụ khác sẽ tiếp tục thúc đẩy nhu cầu về dịch vụ chuyển phát nhanh trong tương lai gần.

***Thị trường logistics thương mại điện tử Philippines***

Ngành công nghiệp thương mại điện tử Philippines đã chứng kiến ​​sự gia tăng vừa phải trong ba năm qua với sự phát triển nhanh của internet. Ngoài ra, sự gia tăng số lượng điện thoại thông minh đã thúc đẩy mua sắm trực tuyến. Các công ty như DHL, LBC và UPS đã tích hợp các tính năng thương mại điện tử trong trang web của họ để hỗ trợ khách hàng đặt hàng trực tuyến. Dự kiến, logistics thương mại điện tử của nước này sẽ tăng trưởng trung bình 24,9%/năm đến năm 2020.

***Thị trường dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL) của Philippines***

Một số dịch vụ quan trọng được cung cấp bởi các nhà cung cấp 3PL ở Philippines bao gồm nhập kho, giao nhận hàng hóa, môi giới hải quan, dán nhãn và đóng gói sản phẩm, quản lý hàng tồn kho và quản lý đội tàu.

Nhu cầu về dịch vụ 3PL (Logistics của bên thứ ba) đang gia tăng ở Philippines do nhu cầu ngày càng tăng để xử lý khối lượng giao hàng và kho bãi tăng lên, do thương mại điện tử bùng nổ., chi phí logistics chiếm 24% đến 53% giá bán buôn. Một trong những yếu tố khiến Philippines có chi phí logistics cao nhất trong số các thành viên của Hiệp hội các nước khu vực Đông Nam Á (ASEAN) là do nước này là quần đảo, khó khăn trong việc đi lại giữa các hòn đảo. Ngoài ra, cơ sở hạ tầng lâu đời chưa được nâng cấp đồng bộ và một số tập quán cũng như thủ tục phức tạp trong luân chuyển hàng hóa cũng khiến chi phí logistics của nước này tăng cao.

Các công ty chuyển phát nhanh trong nước có sự hiện diện mạnh mẽ hơn ở một số thành phố trên toàn quốc trong khi đó, các công ty chuyển phát nhanh quốc tế thống trị thị trường chuyển phát nhanh Philippines.

Ngành công nghiệp logistics thương mại điện tử của Philippines được quan sát là tập trung cao độ với sự hiện diện của các công ty lớn như Lazada, LBC Express, DHL và Shopee chiếm khoảng phần lớn thị phần. Các công ty này đang ​​cạnh tranh các thông số như điểm vận chuyển, vùng phủ sóng, hỗ trợ giao hàng (dặm cuối) và phương tiện thu thanh toán.

***Triển vọng***

Ngành công nghiệp thương mại điện tử phát triển đã tạo cơ hội cho những công ty logistics mở rộng kinh doanh trên toàn quốc và sẽ tăng cường hơn nữa nhu cầu về logistics trong những năm tới. Các công ty logistics và kho bãi hoạt động tại Philippines dự kiến ​​sẽ đầu tư vào các giải pháp công nghệ tiên tiến, các thiết bị giao hàng không người lái, theo dõi thời gian thực, tự động hóa và robot để cải thiện dịch vụ.