**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 12/2018**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1. Tình hình và xu hướng chung 2**](#_Toc536001184)

[***1.1.* *Hoạt động logistics* 2**](#_Toc536001185)

[***1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 7**](#_Toc536001186)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 8](#_Toc536001187)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 8](#_Toc536001188)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:*** 12](#_Toc536001189)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 13](#_Toc536001190)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 13](#_Toc536001191)

[***3.2.*** ***Vận tải, cảng biển*** 13](#_Toc536001192)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 15](#_Toc536001193)

[***4.1.*** ***Tình hình chung:*** 15](#_Toc536001194)

[***4.2.*** ***Vận tải và cảng biển*** 17](#_Toc536001195)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 18](#_Toc536001196)

[***5.1.*** ***Campuchia*** 18](#_Toc536001197)

[***5.2.*** ***Philippines*** 20](#_Toc536001198)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 8](#_Toc536001144)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 9](#_Toc536001145)

[Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 10](#_Toc536001146)

[Hình 4: Vận chuyển hàng hóa hàng không qua sân bay Changi của Singapore 11](#_Toc536001147)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

***Thương mại điện tử bùng nổ, thúc đẩy vận tải xuyên biên giới giữa các nước ASEAN và giữa ASEAN và Trung Quốc***

Đông Nam Á là điểm mới nổi ở châu Á với dân số đông và ngày càng tăng, đô thị hóa, nền kinh tế đang phát triển, tăng đầu tư nước ngoài, sản xuất và các hoạt động xây dựng diễn ra sôi động.

 Theo Ngân hàng Thế giới, dân số đô thị của Đông Nam Á đạt 320 triệu người vào năm 2017, gần bằng 50% tổng dân số. Những yếu tố thuận lợi dẫn đến sự gia tăng trong hoạt động thương mại tại các quốc gia này. Theo đánh giá của các tổ chức nghiên cứu thị trường logistics, động lực tăng trưởng mới cho khu vực sẽ có sự đóng góp rát lớn bởi sự chuyển dịch và hình thành các chuỗi cung ứng hiệu quả với cơ sở hạ tầng giao thông tốt. Giao thông vận tải xuyên biên giới (CBRT) đóng vai trò quan trọng trong việc bổ sung cho sự tăng trưởng trong khu vực và chính CBRT dự kiến ​​sẽ chứng kiến ​​sự tăng trưởng cao trong những năm tới.

Cơ sở hạ tầng đường bộ ở Đông Nam Á tương đối nghèo nàn và cần được phát triển ở nhiều quốc gia như Myanmar. Tổng mạng lưới đường bộ đứng hiện mức 1,4 triệu km và đường cao tốc dài 10.000 km trong năm 2017. Một số công ty lớn tại thị trường này bao gồm DB Schenker, DHL, Ceva Logistics, Yamato Asia Pte Ltd., Yusen Logistics, Agility Logistics, Nippon Express, Siam-Shipping, APL Logistics, KART (Kerry Asia Road Transport), Ezyhaul.

Với xu hướng tự do hóa thương mại trong khu vực như sự hình thành Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC), Hiệp định vận tải xuyên biên giới tiểu vùng sông Mekong (GMS GTA), Sáng kiến ​​Vành đai và Con đường (BRI) và nhiều Hiệp định thương mại tự do (FTA) trong các thành viên ASEAN, các quốc gia cũng thúc đẩy các dự án phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ xuyên biên giới. Hệ thống hàng hóa quá cảnh ASEAN (ACTS), với công nghệ quản lý hiện đại giúp giảm hồ sơ giấy, thông tin theo dõi xuyên suốt, đồng thời đảm bảo quản lý hải quan.  Việc áp dụng tự động hóa và hệ thống điện tử tạo điều kiện cho việc theo dõi hàng hóa.

Một yếu tố thuận lợi khác là kết nối băng thông rộng và đô thị hóa. Thương mại điện tử ở Đông Nam Á đang bùng nổ với sự thâm nhập internet và sử dụng điện thoại di động ngày càng tăng. Lĩnh vực này được dự đoán sẽ có sự tăng trưởng cao trong những năm tới với quy mô lớn hơn, tạo điều kiện cho giao dịch và logistics xuyên biên giới, đặc biệt với các đầu tàu là các doanh nghiệp có kinh nghiệm tại Singapore và Malaysia hay Thái Lan.

Bên cạnh đó, còn tồn tại một số rào cản đối với việc vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới ở các nước Đông Nam Á. Những rào cản đó bao gồm tải hàng hóa thủ công tại biên giới, quy trình hải quan phức tạp dẫn đến thời gian chờ đợi kéo dài để làm thủ tục hải quan. và kiểm tra thông tin nhanh chóng ở biên giới.

***Nhiều sáng kiến ​​và thỏa thuận khác nhau thúc đẩy giao thông đường bộ xuyên biên giới***

Các nước thành viên của GMS gồm Campuchia, Lào, Myanmar, Thái Lan, Trung Quốc (với 2 tỉnh đại diện là Vân Nam và Quảng Tây) và Việt Nam. Chiến lược hợp tác Tiểu vùng Mê Công Mở rộng về cơ bản dựa trên ba trụ cột, hay còn gọi là Ba “C”, đó là (3C – Connectivity:  Kết nối hạ tầng, Competitiveness:  Tăng cường khả năng cạnh tranh, Community:  Kết nối cộng đồng (môi trường, y tế, giáo dục), cụ thể như sau:

• Kết nối hạ tầng:  nâng cao khả năng kết nối qua phát triển bền vững hạ tầng vật chất và chuyển đổi các hành lang giao thông thành các hành lang kinh tế xuyên quốc gia;

• cải thiện năng lực cạnh tranh qua hỗ trợ hiệu quả vận tải hành khách và hàng hóa xuyên biên giới, hội nhập thị trường, các quy trình sản xuất, các chuỗi giá trị; và

• nâng cao ý thức cộng đồng qua các chương trình và dự án nhằm giải quyết những quan ngại chung về xã hội và môi trườngj

Hội nghị Bộ trưởng GMS 21 (11/2016) thông qua: (i) Kế hoạch thực hiện khung đầu tư chiến lược mới (new RIF IP) tới năm 2020, bao gồm 107 dự án đầu tư và hỗ trợ kỹ thuật, với tổng số vốn ước tính là 32,6 tỷ USD; (ii) Nghiên cứu về thay đổi cơ chế một số hoạt động của GMS; (iii) Điều chỉnh các hành lang kinh tế trong GMS; (iv) Tài liệu khái niệm về rà soát giữa kỳ Khung đầu tư GMS 2012-2022.

Hội nghị Bộ trưởng GMS 22 (9/2017) thông qua: (i) Khung Đầu tư Khu vực (RIF - II) 2022 bao gồm 222 dự án đầu tư và hỗ trợ kỹ thuât, với tổng số vốn đạt gần 64 tỷ USD; (ii) Chiến lược ngành du lịch GMS giai đoạn 2016-2025. Ngoài ra, Hội nghị đã thảo luận về Kế hoạch hành động Hà Nội để hiện thực hóa Khung chiến lược hợp tác GMS từ nay đến năm 2022. Kế hoạch này dự kiến sẽ được thông qua tại HNCC GMS 6 tại Việt Nam

Việc triển khai CBTA là một trong những lực đẩy chiến lược của Chiến lược ngành giao thông GMS (TSS) – 2030 nhằm tạo thuận lợi cho vận tải xuyên biên giới,. RIF-IP 2020 bao gồm 88% các khoản đầu tư tương ứng với lĩnh vực giao thông, trong đó đầu tư vào đường và cầu chiếm 33% tổng số đầu tư ngành giao thông.

Thái Lan đang trở thành trung tâm khu vực cho chuỗi cung ứng ở các nước Đông Nam Á với vị trí trung tâm và chia sẻ biên giới với Myanmar, Lào, Campuchia và Malaysia. Thỏa thuận về thương mại xuyên biên giới giữa Campuchia và Thái Lan dự kiến ​​sẽ thúc đẩy thương mại song phương giữa các nước đạt 15 tỷ USD vào năm 2020. Chương trình Thái Lan 4.0 của chính phủ Thái Lan sẽ khiến quốc gia này trở thành một trung tâm sản xuất mạnh mẽ và đang thu hút rất nhiều đầu tư nước ngoài. Ngoài ra, Thái Lan là một trong những nước xuất khẩu lớn nhất ở Đông Nam Á, chiếm hơn một nửa GDP của đất nước và có ngành sản xuất mạnh. Những yếu tố này tiếp thêm năng lượng cho thị trường vận tải đường bộ xuyên biên giới ở Thái Lan.

Ngoài ra, Singapore, Malaysia và Việt Nam cũng có ý nghĩa lớn trong vận tải đường bộ xuyên biên giới. Việt Nam là cửa ngõ chính cho hàng hóa vào Đông Nam Á từ Trung Quốc và Singapore có Malaysia là một trong những nhà xuất khẩu hàng đầu. Điều này ngụ ý tầm quan trọng của vận tải đường bộ xuyên biên giới ở các quốc gia này.

Tháng 6 năm 2018: Công ty TNHH Nittsu Logistics (Thái Lan), một công ty con của Nippon Express Co., Ltd. đã nhận được Giấy phép vận chuyển đường bộ từ Bộ Giao thông vận tải đường bộ (Bộ Giao thông vận tải, Vương quốc Thái Lan) để vận chuyển hàng hóa qua Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS). Công ty đã nhận được 12 giấy phép trong tổng số 475 giấy phép được ban hành như một phần của việc thực hiện "thu hoạch sớm" của Thỏa thuận vận tải xuyên biên giới ("CBTA") được các nước GMS thông qua vào tháng 12 năm 2016.

Tháng 2 năm 2018: Một công ty liên doanh mới Yamato Global Logistics Myanmar Co. Ltd., được thành lập tại Myanmar giữa Yamato Group và Aye International Group Co. Ltd. Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển xe tải xuyên biên giới cùng với các dịch vụ khác.

Giao thông đường bộ xuyên biên giới Myanmar có ý nghĩa rất lớn vì nước này có chung đường biên giới với Ấn Độ và Trung Quốc và đóng vai trò là cầu nối đất liền giữa các quốc gia này và ASEAN. Ngoài ra, cả Trung Quốc và Myanmar đã ký thỏa thuận vận tải xuyên biên giới GMS. Myanmar có cơ sở hạ tầng đường xá kém khi so sánh với các nước ASEAN. Việc phát triển các con đường theo các sáng kiến ​​khác nhau vào năm 2030 có thể giảm 30% chi phí vận chuyển ở Myanmar. Tổng chiều dài của mạng lưới đường cao tốc loại I tại Myanmar thuộc là 446.708 km tính đến tháng 3 năm 2017. Cầu Myawaddy hữu nghị Myanmar-Thái Lan thứ hai (21,4 km) với chi phí dự án là 115 triệu USD được kỳ vọng sẽ thúc đẩy logistics và giao thương giữa hai nước.

***Khối lượng thương mại điện tử xuyên biên giới giữa Trung Quốc và Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á tăng 50% trong năm 2018, thúc đẩy logistics xuyên biên giới giữa ASEAN và Trung Quốc***

Cơ cấu sản phẩm của Trung Quốc và ASEAN có sự bổ sung mạnh mẽ. Các nước ASEAN có nhu cầu cao đối với các sản phẩm công nghiệp có giá trị gia tăng cao từ Trung Quốc. Các sản phẩm máy tính, thiết bị truyền thông và điện tử tiêu dùng (sản phẩm 3C) chiếm tỷ lệ cao nhất trong xuất khẩu của Trung Quốc sang các nước ASEAN, tiếp theo là các sản phẩm chăm sóc sức khỏe và sắc đẹp và phụ kiện thời trang. Trung Quốc chủ yếu nhập khẩu các sản phẩm đặc sản nông nghiệp và chất lượng cao từ ASEAN, như các sản phẩm y tế, gối cao su, sữa bột, thực phẩm tiện lợi, đồ uống pha chế, đồ ăn nhẹ và gạo.

Đầu tư vào thương mại điện tử xuyên biên giới giữa Trung Quốc và ASEAN tăng trưởng mạnh mẽ trong những năm gần đây. Ví dụ, Tập đoàn Alibaba Group Ltd đã tiếp quản Lazada Group, một trong những nền tảng thương mại điện tử lớn nhất trong ASEAN, đạt được sự kiểm soát tuyệt đối đối với công ty. Công ty thương mại điện tử lớn thứ hai của Trung Quốc JD đã bắt tay với công ty Thái Lan Central Group Co Ltd để thành lập một liên doanh là JD Central cung cấp dịch vụ thương mại điện tử và fintech.

Đầu tư của các công ty Trung Quốc vào các nước ASEAN bao gồm thương mại điện tử, thanh toán, logistics và ứng dụng di động. Những lợi thế về công nghệ và kênh của các công ty Trung Quốc có thể thúc đẩy sự phát triển của các ngành liên quan ở Đông Nam Á và thúc đẩy sự phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới song phương.

Tuy nhiên, mức độ thương mại điện tử xuyên biên giới giữa Trung Quốc và ASEAN cần phải cải thiện. Hầu hết các doanh nghiệp đều cho rằng phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới giữa Trung Quốc và ASEAN vẫn ở mức trung bình và còn nhiều tiềm năng để khai thác.

Hiện tại, Trung Quốc chủ yếu phát triển thương mại điện tử xuyên biên giới ở Thái Lan, Malaysia, Singapore và Indonesia, trong khi hoạt động kinh doanh ở các nước ASEAN còn lại đang ở giai đoạn đầu.

Thuận lợi hóa thương mại tác động thương mại điện tử xuyên biên giới theo nhiều hướng khác nhau, nhưng rõ ràng nhất là ở thủ tục hải quan, logistics và cơ sở hạ tầng.

Trong khi đó, sự cải thiện liên tục về mức độ phát triển thương mại điện tử xuyên biên giới sẽ nâng cao các yêu cầu về thuận lợi hóa thương mại, do đó thúc đẩy sự phát triển của nó. Sự cải thiện về mức độ thuận lợi hóa thương mại và phát triển thương mại điện tử xuyên biên giới là bổ sung cho nhau.

Xây dựng cơ sở hạ tầng là nền tảng cho sự phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới. Trong số các doanh nghiệp được khảo sát bởi các chuyên gia logistics của Chính phủ Trung Quốc, 22,22% cho rằng chi phí kho hàng cao trong thương mại điện tử xuyên biên giới giữa Trung Quốc và ASEAN, trong khi 38,89% cho rằng hiệu quả logistics thấp. Cơ sở hạ tầng logistics phát triển tốt có thể giảm chi phí vận hành thương mại điện tử xuyên biên giới và nâng cao trải nghiệm người dùng của người tiêu dùng, báo cáo cho biết. Ngoài ra, nền tảng tài chính và thanh toán điện tử hạn chế là rào cản lớn cho sự phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới. Hiện tại, khả năng liên thông giữa các cơ sở tài chính ở hầu hết các nước Đông Nam Á còn yếu và thanh toán điện tử chưa được sử dụng rộng rãi trong khu vực. Tổng cộng có 38,89% doanh nghiệp cho rằng hệ thống thanh toán điện tử cho thương mại điện tử xuyên biên giới giữa Trung Quốc và ASEAN là chưa hoàn chỉnh.

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

Mức tăng GDP chung của 5 quốc gia ASEAN ( Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore và Thái Lan) được dự đoán sẽ giảm xuống 4,8% trong năm 2019, so với 5% năm 2018 và 5,1% năm 2017.

Năm 2019, các nước ASEANvẫn có thể đối phó với những tác động tiêu cực nhờ các sáng kiến khu vực như AEC 2025, Thỏa thuận Đầu tư và thương mại tự do ASEAN-Hong Kong (Trung Quốc), gọi tắt là AHKFTA, RCEP hay cơ chế đa phương hóa Sáng kiến Chiang Mai (CMIM).

Trước hết, các nhà hoạch định chính sách ASEAN cần ưu tiên hoàn tất việc triển khai AEC 2025, một kế hoạch hội nhập kinh tế khu vực được 10 nước thành viên thúc đẩy nhằm đạt được 5 mục tiêu: một nền kinh tế thống nhất và hội nhập cao; một ASEAN cạnh tranh, sáng tạo và năng động; tăng cường kết nối và hợp tác trong một số lĩnh vực; xây dựng một ASEAN bền bỉ, toàn diện, lấy con người làm trung tâm và ưu tiên hàng đầu; và cuối cùng là xây dựng một ASEAN toàn cầu.

Việc thúc đẩy AEC 2025 sẽ giúp các doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận thị trường hội nhập với 630 triệu dân, giúp các nền kinh tế khu vực có sức bền và dễ dàng chống chọi hơn trước các thách thức sắp tới.

Thứ hai, các chính phủ ASEAN cần sớm thông qua AHKFTA, một hiệp định thương mại tự do đã được ký kết vào tháng 11/2017, để các quy định nhanh chóng có hiệu lực theo đúng thời hạn mong muốn là vào đầu năm 2019.

Các thỏa thuận này sẽ giúp thúc đẩy dòng chảy hàng hóa, dịch vụ, và đầu tư xuyên biên giới giữa các nền kinh tế ASEAN và Hong Kong.

Hơn thế nữa, hiệp định thương mại tự do này còn mở rộng cánh cửa tiếp cận các thị trường hàng hóa và dịch vụ cũng như đảm bảo các điều khoản đầu tư tốt hơn, đồng thời giúp các nước ASEAN thắt chặt hơn quan hệ thương mại và đầu tư với Trung Quốc và hạn chế việc bị ảnh hưởng bởi những mâu thuẫn giữa Washington và Bắc Kinh.

Thứ ba, các chính quyền ASEAN cần tập trung hoàn thiện tiến trình đàm phán RCEP, một thỏa thuận thương mại tự do bao trùm 16 nền kinh tế.

Nếu được triển khai, khối kinh tế này sẽ tạo ra một thị trường với 3,6 tỷ dân và đóng góp tới 30% Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) toàn cầu, chiếm 29% thương mại thế giới và 26% dòng vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài.

Việc hoàn tất quá trình đàm phán không chỉ tạo ra nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp để củng cố mạnh mẽ hơn chuỗi cung ứng, mà còn giúp các nền kinh tế RCEP đa dạng hóa và ứng phó hiệu quả với các hệ quả từ chiến tranh thương mại Mỹ-Trung.

Thứ tư, các nước Đông Nam Á nên cùng với Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc sớm thúc đẩy CMIM, một cơ chế an ninh tài chính khu vực được xây dựng trong khuôn khổ hợp tác tài chính ASEAN+3.

Được triển khai vào năm 2010, cơ chế này cung cấp các nguồn tài chính thông qua mạng lưới trao đổi tiền tệ để giúp các nước thành viên vượt qua các khó khăn trong cân đối chi tiêu.

1. **Thị trường logistics Singapore**

Thị trường vận tải hàng hóa và logistics Singapore dự kiến ​​sẽ đạt giá trị thị trường là 114,81 tỷ USD vào năm 2023, với mức tăng trưởng hàng năm đạt 5,51% trong giai đoạn 2018 - 2023.

* 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 11/2018 giảm 3,8% so với tháng trước đó, đạt 11.187 chiếc. Tổng số tàu qua cảng trong 11 tháng năm 2018 đạt 129.045 chiếc, giảm 2,5% so với cùng kỳ năm 2017.

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

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

Lượng hàng hóa qua cảng biển của Singapore đạt 50.330.000 tấn trong tháng 11/2018, giảm 2,7% so với tháng trước đó. Tính chung 11 tháng đầu năm 2018, lượng hàng hóa qua cảng biển đạt 574.385.000 tấn, tăng nhẹ 0,2 % so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng

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

Lưu lượng container qua cảng của Singapore trong tháng 11/2018 đạt 3014 triệu TEU giảm 4,3% so với tháng trước. 11 tháng 2018 đạt 33.467 triệu TEU, tăng 9% so với cùng kỳ năm 2017.

Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore

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

Về khả năng kết nối, quốc gia này đứng thứ hai trên toàn cầu, với số điểm 122,7, sau Trung Quốc (167,5). Các kết nối cảng phát triển và mạnh mẽ giúp nước này giữ được vị trí cửa ngõ vào Đông Nam Á. Trước năm 2010, Singapore đứn số một thế giới về sản lượng container, nhưng sau đó Thượng Hải đã vượt qua họ về sản lượng. Singapore đang tìm cách giành lại vị trí số một của mình bằng cách giảm phí cảng và tăng cường áp dụng khoa học công nghệ, cải thiện môi trường kinh doanh...

* + 1. *Vận tải hàng không:*

Theo thống kê của Cơ quan quản lý sân bay Changi (Singapore), sân bay Changi Singapore đã phục vụ 5,41 triệu lượt hành khách trong tháng 11 năm 2018, tăng 4,3% so với cùng kỳ. Vận chuyển hàng hóa đạt 189.000 tấn trong tháng, tương đương với mức của cùng kỳ năm trước. Tổng số chuyến bay là 31.910 chuyến.

Trong tháng 11/2018, lưu lượng hành khách đã được củng cố bởi sự tăng trưởng trên tất cả các khu vực, trong đó các tuyến nối với Nam Á đã tăng trưởng hai con số, được dẫn đầu bởi Ấn Độ (+ 14%) . Tăng trưởng hai con số cũng đã được ghi nhận ở các tuyến nối với Đức (+ 30%), Hoa Kỳ (+ 22%) và New Zealand (+ 17%).

Tính đến ngày 1 tháng 12 năm 2018, hơn 100 hãng hàng không hoạt động tại Sân bay Changi, kết nối Singapore với khoảng 400 thành phố ở khoảng 100 quốc gia và vùng lãnh thổ trên toàn thế giới. Với hơn 7.200 chuyến bay theo lịch trình hàng tuần, trung bình cứ khoảng 80 giây lại có một máy bay cất cánh hoặc hạ cánh tại sân bay này.

Về thông lượng vận tải hàng không, tăng trưởng được ghi nhận qua nhập khẩu, xuất khẩu và trung chuyển. Đồ dễ hỏng và dược phẩm là những phân khúc hoạt động tốt, đóng góp một phần đáng kể trong tổng sản lượng hàng hóa của Changi.

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

*Nguồn: Changi airport*

Vận tải hàng không của Singapore hiện kết nối các chuyên bay nhiều n hất đến 5 thị trường là Trung Quốc đại lục, Úc, Hồng Kông (TQ), Hoa Kỳ và Ấn Độ. Để tăng cường khả năng xử lý hàng hóa dược phẩm, Sân bay Changi đã thành lập một cộng đồng các đối tác vận chuyển hàng hóa để đạt được chứng nhận của Trung tâm xuất sắc của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế (IATA) về chứng nhận độc lập về xử lý dược phẩm (CEIV Pharma). Vào tháng 10 năm 2016, DHL Express South Asia Hub, một cơ sở của trung tâm chuyển phát nhanh 24 giờ nằm ​​trong Trung tâm hàng không Changi, đã chính thức được khai trương, giúp tăng gấp ba cơ sở xử lý hàng hóa DHL Express tại Singapore và cho phép các lô hàng được xử lý nhanh hơn sáu lần. Cùng với SATS sắp tới cổng hàng không thương mại điện tử AirHub dự kiến ​​sẽ thúc đẩy vị trí Changinhư một trung tâm vận chuyển hàng không hàng đầu ở châu Á.

Changi đã thêm hai liên kết thành phố mới đến Ấn Độ, với dịch vụ hàng tuần mới của IndiGo Airlines cho Vijayawada và Jet Airways cung cấp các tuyến dịch vụ Singapore-Pune hàng ngày. Jet Airways cũng đã thêm tăng thêm chuyến kết nối với Delhi và Mumbai.

Changi đã kết nối với hãng hàng không vịnh Quảng Tây Beibu và sự trở lại của hãng hàng không Hải Nam; các hãng hàng không đã triển khai các dịch vụ hàng tuần đến Nam Ninh và Hải Khẩu- Trung Quốc. Hãng hàng không Hà Bắc cũng tăng gấp đôi dịch vụ hàng ngày đến Hàng Châu từ ngày 1 tháng 12 năm 2018. AirAsia Berhad bắt đầu dịch vụ Ipoh hàng tuần từ ngày 2 tháng 12, trong khi Qantas đã thêm ba dịch vụ hàng tuần đến Sydney từ ngày 14 tháng 12. Singapore Airlines cũng đã bổ sung ba dịch vụ hàng tuần cho mỗi tuyến bay thẳng đến San Francisco và Los Angeles của họ.

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

Với sự phát triển nhanh chóng của thương mại điện tử ở Đông Nam Á, nhiều cửa hàng trực tuyến đã thúc đẩy dịch vụ giao hàng dặm cuối tại Singapore và các thị trường liên quan như một phần của chiến lược kinh doanh thương mại điện tử. Dịch vụ giao hàng tận nơi thường được ưu tiên như một lợi thế cạnh tranh quan trọng trên thị trường thương mại điện tử xuyên biên giới.

 Ngoài ra, việc hoàn thành một cách suôn sẻ và hiệu quả sẽ giúp các công ty thương mại điện tử xây dựng mức độ tin cậy và lòng trung thành thương hiệu mạnh mẽ hơn với thị trường tiêu dùng đang mở rộng nhanh chóng.

Keppel T & T; một trong những nhà cung cấp dịch vụ logistics hàng đầu tại Singapore; đã mua 59,6% cổ phần của Courex Pte Ltd; một nhà cung cấp dịch vụ logistics thương mại điện tử có trụ sở tại Singapore. Việc mua lại này có khả năng giúp Keppel T & T phát triển bộ phận logistics khả năng bổ sung để khai thác các lĩnh vực thị trường đang phát triển đáng kể, như thương mại điện tử, với xu hướng phát triển giữa các công ty đa quốc gia để chọn Singapore làm trụ sở khu vực của họ.

Singapore đang tận dụng vị trí địa tâm của mình trong khu vực Đông Nam Á để giữ vững vị thế một trung tâm phân phối lớn cho thị trường khu vực. Ngoài ra họ cũng muốn đi đầu về các giải pháp logistics ứng dụng công nghệ và đổi mới, do mức chi phí lao động ở Singapore cao hơn, buộc họ phải sử dụng công nghệ và môi trường kinh doanh thông thoáng để giữ lợi thế cạnh tranh với các nước láng giềng. Mở cửa vào eo biển Malacca, Singapore có kế hoạch trở thành trung tâm quốc tế / toàn cầu về logistics thương mại điện tử, tương tự như cách quốc gia này trở thành trung tâm phân phối khu vực cho các quốc gia trên toàn cầu.

Những nỗ lực đó đã thu hút các tập đoàn giao nhận hàng đầu thế giới đầu tư vào Singapore để tạo bàn đạp vào các thị trường Đông Nam Á khác. Tập đoàn DHL đã mở trung tâm logistics tại Singapore trên cơ sở dự đoán sự gia tăng lưu lượng hàng hóa dược phẩm và công nghệ cao trong khu vực Đông Nam Á. Cơ sở này rộng 90.000 m2 kết hợp 130 tàu con thoi robot để lấy và lưu trữ sản phẩm từ tối đa 72.000 địa điểm được sắp xếp theo 26 cấp độ. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác, bao gồm UPS, CEVA và Schenker cũng đã tham gia vào dịch vụ logistics dược phẩm tại Singapore.

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

Theo số liệu thống kê của Ngân hàng trung ương Malaysia, tổng giá trị vận tải, kho bãi của nước này đạt 31.031 triệu RM trong quý III/2018, tăng nhẹ so với mức 30390 của quí trước đó.

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

Theo một thông cáo báo chí mới đâyy, Bộ trưởng các ngành công nghiệp chính của Malaysia Teresa Kok đã tuyên bố triển khai chương trình diesel sinh học B10 cho vận tải và B7 cho lĩnh vực công nghiệp.

Chương trình B10 cho lĩnh vực giao thông sẽ được thực hiện đầy đủ từ ngày 1 tháng 2 năm 2019, trong khi chương trình B7 cho lĩnh vực công nghiệp sẽ bắt đầu từ ngày 1 tháng 7 năm 2019.

Các trạm xăng ở vùng cao như Cao nguyên Cameron, Cao nguyên Genting và Kundasang được miễn trừ khỏi chương trình B10 do khí hậu lạnh hơn ở những địa điểm đó.

Chương trình B10 dự kiến ​​sẽ sử dụng khoảng 761.000 tấn dầu cọ mỗi năm và giúp tiết kiệm phát thải 2,2 triệu tấn carbon dioxide. Vì giá dầu cọ đang ở mức thấp trong lịch sử, chính phủ Malaysia coi đây là thời điểm lý tưởng để bắt đầu nhiệm vụ.

Những lợi thế khác bao gồm tăng tiêu thụ dầu cọ trong nước, điều này sẽ thúc đẩy nhu cầu và tăng giá. Việc thực hiện chương trình B10 sẽ giúp Malaysia tiết kiệm 64,64 tỷ RM (tương đương 390,85 triệu USD) chi phí nhập khẩu diesel.

Liên đoàn Giao nhận vận tải Malaysia muốn Chính phủ Liên bang xây dựng các quy định để ngăn chặn các hãng tàu quốc tế yêu cầu họ phải đặt cọc quá lớn. Các nhà giao nhận vận tải hiện đang được yêu cầu đặt cọc một khoản tiền gửi từ 1.000 đến 4.000 RM mỗi container do các hãng tàu mang vào. Các hãng tàu lần đầu tiên áp đặt khoản ký gửi vào năm 2008 nhưng sau đó chỉ yêu cầu 100 đến 200 RM mỗi container. Tuy nhiên, số tiền đã được tăng lên 1.000 đô la đến 4.000 đô la vào đầu năm nay. Hiện tại, Malaysia và Ấn Độ là những quốc gia duy nhất yêu cầu ký gửi tiền bởi các hãng tàu.

* + 1. *Cảng biển:*

Hiện tại, Malaysia có tổng cộng bảy (7) cảng lớn của Liên bang là Cảng Klang, Cảng Johor, Cảng Tanjung Pelepas, Cảng Kuantan, Cảng Penang, Cảng Bintulu và Cảng Kemaman. Trong khi đó, các cảng ở Sabah và Sarawak thuộc thẩm quyền của Chính phủ bang Sabah và Sarawak.

Cảng Klang- Cảng lớn nhất của Malaysia - nơi có hai nhà khai thác, Westports Holdings Bhd và Northport (M) Bhd - dự kiến khối lượng sẽ tăng trở lại trong thời gian tới, sau khi tăng trưởng 4% trong năm 2018. Trước đó, năm 2017 hoạt động của cảng khó khăn do sức ép cạnh tranh từ cảng Singapore, nhiều hãng tàu đã chuyển sang cảng Singapore khi cảng này áp dụng các biện pháp mới để tăng năng lực cạnh tranh, thu hút các hãng vận tải.

Cảng Klang (PKA) đang phối hợp với cùng với các nhà khai thác cảng của Malaysia tập trung và khôi phục niềm tin của các công ty lớn trong ngành vận tải biển và cải thiện năng lực cạnh tranh của các cảng biển Malaysia.

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

Hãng Grab đã thông báo mở trung tâm nghiên cứu và phát triển (R &D) toàn cầu thứ 7 của mình tại Kuala Lumpur, nơi sẽ tập trung vào phát triển và tăng cường các tính năng giao tiếp thời gian thực như các cuộc gọi qua giao thức internet (VOIP) qua GrabChat.

Trung tâm Malaysia sẽ thuê 100 nhân viên công nghệ trong năm đầu tiên hoạt động, bao gồm các kỹ sư phần mềm, nhà khoa học dữ liệu và nhà phân tích dữ liệu.

Họ cũng sẽ phát triển các biện pháp an toàn mới thông qua học máy. Một ví dụ về điều này là tính năng kiểm tra sự Mệt mỏi của tài xế Grab, tính toán điểm mệt mỏi của họ, dựa trên các yếu tố như thời gian lái xe trên đường, thời gian trong ngày, nghỉ giữa ca và thậm chí cả tuổi và hồ sơ.bộ.

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

 Nhìn chung, kinh tế Thái Lan năm 2018 khá ổn định, nhờ tỷ lệ thất nghiệp ở mức thấp, lạm phát quanh ngưỡng 1,5%. Đầu tư chính phủ và đầu tư công đều tăng trưởng mạnh.

 Ảnh hưởng từ căng thẳng thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc, kinh tế Thái Lan tăng trưởng quý 3/2018 đạt 3,3%, thấp hơn dự báo từ 4% - 4,2% theo khảo sát của Reuters. Ban Kinh tế Quốc gia và Phát triển Xã hội của Thái Lan ước tăng trưởng GDP ở mức 4,2%, cao hơn với mức ước tính 4,1% của Ngân hàng thế giới vào tháng 01/2019.

Theo Văn phòng Thống kê Thái Lan, kim ngạch thương mại của Thái Lan 11 tháng năm 2018 thặng dư 1,37 tỷ USD, thấp hơn nhiều so với mức thặng dư 15,31 tỷ USD của cùng kỳ năm 2017. Đáng chú ý, xuất khẩu các mặt hàng nông sản của Thái Lan sang Mỹ tăng đáng kể trong những tháng cuối năm do Mỹ áp thuế 10% lên 5.745 mặt hàng trị giá khoảng 200 tỷ USD của Trung Quốc nên một số các sản phẩm của Thái Lan đã được đẩy mạnh xuất khẩu sang Mỹ thay thế các sản phẩm của Trung Quốc.

**Thị trường logistics chuỗi lạnh của Thái Lan**

Thái Lan là một trong những nơi sản xuất đồng thời là thị trường tiêu thụ thực phẩm lớn trên thế giới, một phần do dân số trẻ, phần khác do lượng khách du lịch vào Thái Lan không ngừng tăng qua các năm. Nhu cầu cho chuỗi cung ứng lạnh dự kiến sẽ tăng mạnh do thu nhập của người dân nước này dự kiến ​​sẽ tiếp tục tăng và sản xuất, xuất khẩu thực phẩm chế biến rất có triển vọng tại Thái Lan.

Tầm nhìn của chính phủ Thái Lan trong việc đưa nước này trở thành Bếp ăn của thế giới đã thúc đẩy đầu tư đáng kể vào việc phát triển chuỗi cung ứng hoàn chỉnh cho logistics thực phẩm.

Năng lực lưu trữ lạnh đang tăng mạnh và nhấn mạnh sự tập trung của chính phủ, con số này sẽ chứng kiến ​​sự tăng trưởng đáng kể trong tương lai. Các cơ sở bảo quản lạnh được sử dụng phần lớn bởi thịt và hải sản là các công ty nhập khẩu và xuất khẩu, tiếp theo là Gia cầm và Trứng. Bánh kẹo cũng đóng góp một phần lớn trong tỷ lệ sử dụng của các cơ sở hiện có. Tỷ lệ lấp đầy của các cơ sở lưu trữ lạnh trên toàn ngành là cao.

Thái Lan là thị trường hấp dẫn cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics lạnh để phục vụ ngành công nghiệp dược phẩm đang phát triển. Sự gia tăng số lượng siêu thị và nhà hàng đã kích hoạt nhu cầu về hệ thống lưu trữ và vận chuyển lạnh để giữ cho sản phẩm tươi và duy trì chất lượng của chúng.

**Phân khúc thị trường chuỗi lạnh Thái Lan**

*Phân loại theo kho lạnh và vận chuyển lạnh*

Thị trường kho lạnh có thị phần cao thứ hai trong toàn bộ thị trường chuỗi lạnh ở Thái Lan trong năm 2017. Nhu cầu kho lạnh đang tăng liên tục khi nước này đang nổi lên như một trong những nước xuất khẩu nông sản và hàng hải lớn ở ASEAN. Chiến lược chính của các công ty hoạt động trong lĩnh vực kho lạnh là xây dựng các cơ sở của họ gần hơn với các cảng và sân bay lớn để giảm chi phí vận chuyển và có được lợi thế cạnh tranh giữa các khách hàng trong nước cũng như nước ngoài.

Chi phí liên quan đến vận chuyển lạnh tương đối cao so với chi phí liên quan đến kho lạnh. Biên lợi nhuận cao hơn trong vận tải lạnh so với kho lạnh.

*Dịch vụ logistics kiểm soát nhiệt độ của bên thứ ba*

Hầu hết các nhà sản xuất và nhập khẩu thực phẩm ở Thái Lan đều yêu cầu giải pháp logistics bên thứ 3 chuyên nghiệp liên quan đến kho lạnh để đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao của người tiêu dùng và tránh sự phức tạp liên quan đến việc xử lý, quản lý và lưu trữ sản phẩm. Do nhu cầu về kho lạnh tăng cao, các công ty kho lạnh vận hành các cơ sở của họ hết công suất và nhiều doanh nghiệp đã lựa chọn dịch vụ của bên thứ 3 để có thể chuyên môn hóa vào hoạt động của mình.

*Phân bổ theo vùng*

Hầu hết các kho lạnh được đặt tại khu vực Bangkok gần tỉnh Samut Prakhan. Bangkok đóng góp doanh thu cao nhất trong thị trường kho lạnh ở Thái Lan hiện nay. Khu vực này được ưu tiên lựa chọn vì gần với cảng Klong Toey, cảng lớn nhất ở Thái Lan và sân bay Suvarnabhumi.

*Tương lai chuỗi lạnh tại Thái Lan*

Thị trường chuỗi lạnh Thái Lan rất phân tán trong tự nhiên và đang ở giai đoạn non trẻ. Các công ty cạnh tranh trên các thông số khác nhau bao gồm công suất kho, số lượng pallet, đội tàu, phạm vi nhiệt độ, vùng phủ sóng và địa điểm.

Thị trường chuỗi lạnh Thái Lan được dự đoán sẽ tăng với tốc độ tăng trưởng hàng năm ở mức cao so với mặt bằng khu vực, do nhu cầu gia tăng đối với việc giao hàng và kho lạnh gần các trung tâm kinh tế và tiêu dùng có dân số lớn. Ngành công nghiệp thực phẩm và dược phẩm đông lạnh được dự báo sẽ phát triển sẽ làm tăng nhu cầu về kho lạnh và phương tiện vận chuyển.

Các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuỗi cung ứng lạnh có thị phần lớn tại Thái Lan hiện nay bao gồm: JWD Logistics; Yokorei Cold Storage; Sinchai Cold Storage; Konoike Cold Storage; Bangkok Cold Storage Service ltd. & Jet International ltd; CTD Cold Storage ThaiMax Cold Storage; SCG Cold logistics.

* 1. ***Vận tải và cảng biển***

18 công ty trên toàn thế giới đã thông báo quan tâm trong việc đấu thầu các hợp đồng trị giá 1,7 tỷ đô la để phát triển dự án cảng nước sâu Map Tháput ở Thái Lan.

Dự án cảng Map Thaput là một trong năm dự án lớn được lên kế hoạch cho Hành lang kinh tế phía Đông, gần thành phố nghỉ mát của Pattaya, dọc theo bờ biển phía đông của Vịnh Thái Lan. Một trong năm dự án là việc mở rộng cảng Laem Chabang.

Mười công ty từ Thái Lan có kế hoạch đấu thầu, bao gồm PTT Global Chemical, Ý-Thai Development và Ratchaburi Electrical Generating Holding.

Tám công ty khác từ nơi khác bao gồm bốn từ Trung Quốc: Xây dựng truyền thông Trung Quốc, Xây dựng đường sắt Trung Quốc, Công ty kỹ thuật cảng Trung Quốc và CHEC Thái Lan.

Hai nhà thầu có trụ sở tại Hà Lan là Boskalis International và Vopak LNG Holding, trong khi các nhà thầu dự kiến ​​của Nhật Bản là Tokyo Gas Co. và Mitsui & Co.

Cơ quan quản lý bất động sản công nghiệp Thái Lan (IEAT) giám sát quá trình đấu thầu dự án. Việc xây dựng sẽ hoàn thành vào năm 2024.

Chính phủ Thái Lan hy vọng khu kinh tế, bao gồm cả việc mở rộng sân bay lớn và mạng lưới đường sắt cao tốc, sẽ thu hút 300 tỷ baht trong vài năm tới.

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

Thị trường vận tải hàng hóa và logistics Campuchia dự kiến ​​sẽ đạt giá trị 2,25 tỷ USD vào năm 2023, với tốc độ tăng trưởng 9,66%/năm trong giai đoạn 2018 - 2023.

 Thị trường xe tải nội địa của Campuchia hiện chủ yếu do những công ty nhỏ trong nước đảm nhiệm. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics toàn cầu chưa mạo hiểm tham gia vào thị trường vận tải ở Campuchia do chi phí vận chuyển cao. Hầu hết các công ty vận chuyển thuê ngoài dịch vụ logistics địa phương.

Mối quan tâm nổi bật đối với hầu hết chủ hàng sử dụng các công ty vận tải địa phương nhưng chất lượng vận tải và xử lý vận chuyển không chuyên nghiệp, dẫn đến hiệu quả không cao.

 Cơ sở hạ tầng logistics Campuchia đang dần cải thiện với việc xây dựng liên tục các tuyến đường mới, mở rộng cảng và cải thiện đường sắt. Chính phủ nước này cũng đã thực hiện một số sáng kiến ​​để giảm chi phí logistics bằng cách cố gắng kiềm chế tham nhũng trong các khâu đoạn khác nhau của lĩnh vực logistics.

Tuy nhiên, một thực tế là các nhà cung cấp dịch vụ logistics địa phương của Campuchia cung cấp các dịch vụ trong nước, với phạm vi dịch vụ hạn chế và chất lượng dịch vụ từ thấp đến trung bình. Đại lý và môi giới vận tải Kampuchea (KAMSAB) là công ty giao nhận hàng hóa nội địa lớn nhất cung cấp một loạt các dịch vụ logistics, bao gồm vận chuyển, môi giới và kho bãi. Do đó, đây là một thách thức đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 của Campuchia cạnh tranh ngay cả trong thị trường nội địa. Có lao động lành nghề và kết hợp các công nghệ mới trong dịch vụ logistics, cùng với các khoản đầu tư, sẽ cải thiện chất lượng và khả năng cạnh tranh của các công ty dịch vụ logistics tại Campuchia.

Ngân hàng Thế giới ước tính tăng trưởng kinh tế của Campuchia đạt 7% trong năm 2018, sau khi đạt 6,9% năm 2017, chủ yếu nhờ nhu cầu từ bên ngoài tăng mạnh và lòng tin của giới đầu tư được cải thiện.

Xuất khẩu hàng dệt may, du lịch và giày dép của Campuchia tăng khá mạnh. Dòng vốn đầu tư đổ vào Campuchia tiếp tục gia tăng trong thời gian qua, chủ yếu là đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các dự án xây dựng, trong đó đầu tư từ Trung Quốc vào Campuchia tăng mạnh do các nhà đầu tư Trung Quốc muốn tận dụng chi phí thấp tại Campuchia để phát triển lĩnh vực bất động sản và chế tạo.

Theo Bộ Tài chính Campuchia, kinh tế Campuchia sẽ vẫn khởi sắc trong ngắn và trung hạn với mức tăng trưởng khoảng 7% mặc dù gặp bất ổn trong hệ thống thuế ưu đãi mà một số đối tác thương mại dành cho nước này. Cụ thể, trong năm 2019, kinh tế Campuchia tăng trưởng khoảng 7,1%, nâng GDP của nước này lên 27,2 tỷ USD; GDP bình quân đầu người đạt 1.706 USD, tăng 9,1% so với năm 2018. Nền kinh tế Campuchia chủ yếu dựa vào hoạt động xuất khẩu hàng may mặc, xây dựng và bất động sản, du lịch và nông nghiệp.

Ngành công nghiệp, chủ yếu là may mặc và xây dựng, tăng trưởng khoảng 10% trong năm 2019, trong khi lĩnh vực dịch vụ, chủ yếu là du lịch, vận tải, viễn thông, thương mại và bất động sản,  tăng trưởng  khoảng7% và nông nghiệp tăng trưởng khoảng 1,8%.

* 1. ***Philippines***

Phân khúc giao nhận vận tải hiện có tỷ trọng lớn nhất trên thị trường kho vận nói riêng và logistics nói chung của Philippines trong năm 2018, tiếp theo là phân khúc kho bãi.

Vận tải hàng hóa đường bộ đã được coi là phương thức vận chuyển hàng hóa thuận tiện nhất do nhu cầu cao từ ngành công nghiệp cùng với thương mại điện tử đang bùng nổ trong nước.

Lưu thông hàng hóa với quy mô lớn hơn và tốc độ nhanh hơn đang thúc đẩy thị trường giao nhận hàng hóa trong nước. Hơn nữa, doanh thu xuất khẩu và nhập khẩu cao đã tác động tích cực đến ngành giao nhận vận tải hàng hóa trong nước.

Thị trường giao nhận hàng hóa Philippines

Sự tăng trưởng của giao nhận hàng hóa tại Philippines được hỗ trợ bởi sự phát triển trong các ngành công nghiệp chính như sản xuất, bán lẻ, bán buôn, xây dựng, nông nghiệp và khai thác mỏ. Tại Philippines, vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng lớn nhất trong ngành vận tải hàng hóa nói chung, tiếp theo là vận tải hàng không và đường thủy.

Chính phủ Philippines đã khởi xướng một chương trình cơ sở hạ tầng Build Build Build, theo đó nhiều dự án sẽ bắt đầu xây dựng vào năm 2018 trong ngành vận tải hàng hóa.

Thị trường kho Philippines

Philippines đã được coi là một trong những địa điểm chiến lược nhất ở Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương. Khu vực công nghiệp / bán lẻ là ngành đóng góp lớn nhất cho lĩnh vực kho bãi, tiếp theo là vận tải container, kho lạnh, nông nghiệp và các ngành khác. Xu hướng mua sắm trực tuyến sẽ làm tăng quy mô của ngành thương mại điện tử trong nước và logistics thương mại điện tử.

Các công ty từ lĩnh vực bán lẻ, lĩnh vực FMCG, ngành dược phẩm, hàng may mặc và các phụ kiện khác được dự đoán sẽ chứng kiến ​​sự tăng trưởng mạnh mẽ. Các công ty thương mại điện tử có nhu cầu cao các cơ sở kho bãi để lưu trữ các sản phẩm, qua đó thúc đẩy việc mở rộng và nâng cấp các kho trong tương lai.