**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 02/2019**

**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](#_Toc3710325)

[*1.1.* *Hoạt động logistics* 2](#_Toc3710326)

[*1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 3](#_Toc3710327)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 4](#_Toc3710328)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 4](#_Toc3710329)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:*** 6](#_Toc3710330)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 7](#_Toc3710331)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 7](#_Toc3710332)

[***3.2.*** ***Vận tải, cảng biển*** 8](#_Toc3710333)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 12](#_Toc3710334)

[***4.1.*** ***Tình hình chung:*** 12](#_Toc3710335)

[***4.2.*** ***Thái Lan nỗ lực cải thiện an toàn hàng không*** 13](#_Toc3710336)

[***4.3.*** ***Ngành chuyển phát nhanh và giao hàng tại Thái Lan*** 13](#_Toc3710337)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 15](#_Toc3710338)

[***5.1.*** ***Indonesia*** 15](#_Toc3710339)

[***5.2.*** ***Lào*** 16](#_Toc3710340)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 4](#_Toc3710400)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 5](#_Toc3710401)

[Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 5](#_Toc3710402)

[Hình 4: Doanh thu thương mại điện tử của Indonesia 16](#_Toc3710403)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

Thị trường kho vận và phân phối của ASEAN ước tính sẽ chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ từ nay đến năm 2023, một mặt nhờ nhu cầu của lĩnh vực thương mại điện tử, mặt khác do sự điều chỉnh của các chuỗi cung ứng quốc tế.

Trong nội tại ngành, các yếu tố thúc đẩy sự tăng trưởng của thị trường là nhu cầu cao từ dịch vụ logistics hàng dặm cuối cùng và sự cải thiện nhanh chóng của cơ sở hạ tầng giao thông. Singapore là thị trường logistics hiện đại nhất tại ASEAN, với sự hiện diện lớn của các công ty quốc tế và các sáng kiến của chính phủ, như Adapt and Grow, Go Digital để cải thiện năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Trong khi đó, những công ty lớn trong lĩnh vực này tiếp tục thể hiện vai trò quan trọng của họ trong việc đầu tư và nâng cấp cơ sở hạ tầng kho bãi.

Ngoài Singapore, chính phủ các nước ASEAN khác cũng đang trong qua trình tích cực đầu tư cho sự phát triển cơ sở hạ tầng của khu vực. Ví dụ như Kế hoạch tổng thể về logistics và thuận lợi hóa thương mại của chính phủ Malaysia, các thành phố thông minh được quy hoạch bởi ủy ban ASEAN.

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 trong năm 2018. Khoảng 3,8 triệu người dùng mới được ước tính sẽ mua sắm trực tuyến mỗi tháng trong khu vực, đưa ASEAN trở thành thị trường internet tăng trưởng nhanh nhất thế giới.

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 ngưỡng 3.000 USD GDP bình quân đầu người ước tính) và hệ thống thanh toán trực tuyến khả dụng hơn thúc đẩy kinh tế internet, ước tính sẽ tăng lên 240 tỷ USD vào năm 2025.

Sự phát triển của thương mại điện tử gây áp lực lên ngành kho bãi và logistics đang phát triển trong khu vực. Thương mại điện tử yêu cầu giao hàng nhanh chóng, cùng với năng lực quản lý kho vượt trội so với thương mại truyền thống. Một số công ty kho bãi lớn tại ASEAN, như Yusen logistics, CEVA và CWT Logistics, đã liên tục phát triển cơ sở hạ tầng kho của họ để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của logistics cho thương mại điện tử.

Thị trường kho bãi và phân phối trong khu vực ASEAN bị phân mảnh với một số lượng lớn công ty đang cố gắng giành lấy một phần đáng kể của thị trường đang phát triển. Một số quốc gia trong khu vực ASEAN, như Indonesia và Philippines, đang tăng trưởng vừa phải với sự hiện diện của số lượng lớn công ty địa phương và một số công ty chính. Tuy nhiên, Singapore, Việt Nam và Thái Lan là những thị trường cạnh tranh cao, với sự hiện diện của số lượng lớn công ty quốc tế.

CEVA, Yusen Logistics, Kerry Logistics và DHL là một trong những công ty lớn có mặt trong khu vực. Áp lực ngày càng tăng từ thương mại điện tử và thương mại quốc tế đã thúc đẩy các công ty này phát triển số lượng lớn kho hàng trong khu vực. Công ty và phân phối địa phương đã có thể cạnh tranh với công ty quốc tế, do thời gian hoạt động trong nước mang lại cho họ một số lợi thế nhất định về kinh nghiệm và mạng lưới.

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

Theo khảo sát của Diễn đàn Tài chính châu Á 2019, Đông Nam Á vượt Trung Quốc trở thành khu vực nhiều khả năng mang lại lợi tức đầu tư tốt nhất, trong bối cảnh cuộc chiến thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc.

Khoảng 39% số người được hỏi xem Đông Nam Á là khu vực đem lại lợi tức đầu tư tốt nhất, trong khi 35% chọn Trung Quốc và 16% chọn Mỹ. Vào năm ngoái, trong khảo sát tương tự, khoảng 55% số người được hỏi cho rằng Trung Quốc sẽ mang lại lợi tức đầu tư tốt nhất trong năm 2018. Thống kê trong năm 2017 cho thấy, đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) chảy vào các nước ASEAN đã tăng lên mức kỷ lục 137 tỷ USD, cao hơn 14 tỷ USD so với năm 2016. Còn trong một báo cáo công bố vào tháng 11 năm ngoái, 3 quốc gia thành viên ASEAN, gồm Việt Nam, Indonesia và Singapore, chiếm khoảng 72% dòng vốn FDI trong khối.

Bên cạnh đó, các nền kinh tế ASEAN cũng phải chịu những tác động lớn từ sự gia tăng của bảo hộ thương mại tại nhiều thị trường đối tác trên thế giới. Các đợt tăng thuế có thể khiến dòng vốn chảy khỏi nhiều nước Đông Nam Á do giới đầu tư muốn tìm kiếm lợi nhuận cao hơn tại thị trường Mỹ. Nếu không được kiểm soát hiệu quả, dòng vốn thất thoát này có thể gây ra bất ổn về tài chính và thậm chí là khủng hoảng tại các nền kinh tế khu vực.

Để đương đầu với những cản lực kinh tế trong năm 2019, các nước thành viên Hiệp hội Các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) cần ưu tiên thúc đẩy [Cộng đồng Kinh tế ASEAN](https://www.vietnamplus.vn/tags/C%e1%bb%99ng-%c4%91%e1%bb%93ng-Kinh-t%e1%ba%bf-ASEAN.vnp)(AEC) 2025 và hoàn tất quá trình đàm phán về Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện khu vực (RCEP) cùng những nỗ lực mạnh mẽ để thúc đẩy quá trình thực thi 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](https://www.vietnamplus.vn/tags/RCEP.vnp) hay cơ chế đa phương hóa Sáng kiến Chiang Mai (CMIM).

|  |
| --- |
|  |

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 01/2019 đạt 11678 chiếc, giảm nhẹ so với tháng 12/2018.

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

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

Đội tàu mang quốc tịch Singapore tính đến cuối tháng 01/2019 đạt 4468 chiếc, tải trọng 92.133 triệu tấn.

Lượng hàng hóa qua cảng biển của Singapore đạt 51,92 triệu tấn trong tháng 01/2019, giảm 4,2% so với tháng trước đó..

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 01/2019 đạt 2,99 triệu TEUs, giảm nhẹ 4% so với tháng trước.

Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore

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

Một trong những lý do cho kết nối mạng ưu việt của hệ thống logistics cảng biển Singapore là các thỏa thuận liên doanh với các hãng tàu hàng đầu toàn cầu để vận hành các thiết bị đầu cuối tại quốc gia thành phố. MSC, COSCO, CMA CGM, ONE và PIL có JV với PSA Singapore để vận hành các nhà ga ở đó. Những thỏa thuận này sẽ quyết định phần lớn sự lựa chọn của các hãng vận tải về các trung tâm trung chuyển, bổ sung thêm mạng lưới dịch vụ cho cảng. Ví dụ, vào tháng 12 năm 2017, CMA CGM đã công bố mạng lưới dịch vụ mới, theo đó Singapore nổi bật trên 20 dịch vụ, so với 11 dịch vụ của Port Klang và 3 dịch vụ của PTP. Trong khi đó, các cảng của Malaysia thiếu sự sắp xếp của JV để vận hành các bến với các công ty vận tải toàn cầu. Đây là lý do giúp Singapore vẫn tiếp tục giữ được vị trí đứng đầu về cảng biển ở Đông Nam Á, mặc dù chi phí vận hành tại quốc đảo này ngày càng tăng.

* + 1. *Vận tải hàng không:*

Theo bộ trưởng Bộ giao thông vận tải Singapore, Tập đoàn cảng hàng không Changi đang lên kế hoạch xây dựng một khu công nghiệp. Đây là một phần của kế hoạch phát triển phía Đông Changi (Changi East), nơi nhà ga T5 đang được xây dựng và dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2030.

Chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu đang chứng kiến những thay đổi lớn khi các ngành công nghiệp đều phải tìm giải pháp nâng hiệu quả và bảo hộ thương mại gia tăng nhiều hơn ở một số nơi trên thế giới. Hàng hóa hàng không là một phần quan trọng của chuỗi cung ứng toàn cầu và là yếu tố chính thúc đẩy thương mại thế giới. Tại khu công nghiệp mới Changi East, các nhà ga vận chuyển hàng không sẽ được tự động hóa cao và dựa trên dữ liệu lớn (big data).

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

Dựa trên sự chuyển đổi kỹ thuật số của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ ba, Công nghiệp 4.0 với Internet of Things (IoT), trí tuệ nhân tạo và vật lý không gian sẽ tạo ra những bước đột phá lớn trong lĩnh vực logistics trên thế giới, mà tiên phong là các nước có nền công nghệ phát triển như Singapore.

Một trong những công cụ thúc đẩy đổi mới phổ biến nhất trong lĩnh vực kho bãi, giao nhận phổ biến nhất là IoT, và cốt lõi của nó nằm ở việc tối ưu hóa các nguồn lực. Đó là một phổ rộng của công nghệ nhưng cuối cùng, IoT cải thiện hiệu quả hoạt động của kho, tăng tính an toàn và bảo mật và nâng cao các tiện ích cho khách hàng.

Trung tâm phân phối của DHL (SAH) tại Trung tâm hàng không Changi đã chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ về hiệu quả nhờ hệ thống tự động và máy quét đường hầm đa chiều giúp tăng tốc đọc mã vạch. Các hệ thống bảo mật thông minh tại SAH cũng cho phép truy xuất các cảnh quay cụ thể của lô hàng chỉ trong vài giây, giúp tăng khả năng truy xuất nguồn gốc. Bằng cách kết nối các khâu đoạn chi tiết nhất của chuỗi cung ứng, IoT tạo ra tiềm năng to lớn cho các doanh nghiệp để cải thiện tốc độ và độ chính xác của các quyết định thông qua phân tích và ứng dụng thông tin kỹ thuật số.

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

Các công ty logistics Malaysia đang nhanh chóng tận dụng những chính sách thúc đẩy phát triển doanh nghiệp của Chính phủ mới và lực đẩy từ thương mại điện tử để khắc phục những hạn chế tồn tại trong ngành logistics của nước này.

Đầu tư vào các lĩnh vực mới nổi, chẳng hạn như logistics chuỗi lạnh, dịch vụ giao hàng dặm cuối, v.v ... đang tăng lên, do tỷ suất lợi nhuận cao và nhu cầu tăng.

Chính phủ Malaysia cũng đã xác định những mục tiêu cải tiến để giúp ngành logistics nước này xử lý khối lượng hàng hóa lớn hơn, tăng tốc thời gian giao hàng qua các chuỗi cung ứng và để giảm chi phí giao hàng này, cần phải thực hiện một số cải tiến. Những nỗ lực sẽ tập trung vào cơ sở hạ tầng, như nâng cấp và mở rộng cảng, mạng lưới đường bộ và hệ thống công nghệ thông tin tiên tiến (CNTT).

Phần lớn dân số của đất nước tập trung dọc theo bờ biển của đất nước, giúp chi phí logistics thấp. Tuy nhiên, để có thể tạo ra lợi thế cạnh tranh với các nước khác trong khu vực, các liên kết giao thông hiệu quả, dựa trên nền tảng công nghệ và sự ổn định về chính sách là rất cần thiết, để kết nối các cảng biển và các thành phố thông minh thông qua mạng lưới đường bộ và đường sắt cao tốc.

***Logistics cho các sản phẩm dán nhãn Halal***

Thị trường các sản phẩm Halal đang phát triển nhanh chóng và được công nhận là một thị trường mới nổi cực kỳ quan trọng. An toàn và đảm bảo chất lượng là lý do cho các sản phẩm halal được công nhận rộng rãi. Thị trường chính cho các sản phẩm halal ở châu Á và Trung Đông đang tạo ra cơ hội lớn cho cho các công ty Malaysia để sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm được chứng nhận halal ra thị trường toàn cầu, với vai trò là một cửa ngõ giữa hai khu vực và thu hút đầu tư vào lĩnh vực này.

Do những tiêu chuẩn riêng cho các sản phẩm Halal, logistics phục vụ riêng cho lĩnh vực này được dự báo sẽ ngày càng chuyên nghiệp hơn. Kontena Nasional Bhd. (KNB) là nhà cung cấp dịch vụ logistics halal end-to-end tại Malaysia. Đây là nhà cung cấp dịch vụ logistics đầu tiên nhận được chứng nhận nhà cung cấp dịch vụ logistics halal từ Bộ Phát triển Hồi giáo Malaysia (Jakim) vào năm 2009.

Tính đến tháng 8 năm 2018, 42 quốc gia trên toàn thế giới đã công nhận chứng nhận halal của JAKIM. Các nước châu Á, như Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản và Hồng Kông là những quốc gia hàng đầu yêu cầu chứng nhận logistics halal JAKIM. Nestle Malaysia đã đạt được thành công to lớn như là một trung tâm halal và là nhà sản xuất các sản phẩm halal lớn nhất cho Nestle. Điều này đã thúc đẩy Nestle trở thành một trong những nhà cung cấp hàng đầu trong thị trường thực phẩm halal, từ đó, đã thu hút các công ty thực phẩm lớn mở rộng kinh doanh thực phẩm halal sang Malaysia và các nước ASEAN khác, hợp tác với Tập đoàn Kuok.

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

Dự án đường sắt East Coast Rail Link (ECRL)  được kí kết giữa Malaysia và Trung Quốc vào năm 2016, bị đình chỉ từ tháng 7/2018. Tới ngày 30/1/2019, Bộ trưởng Tài chính Malaysia Lim Guan Eng cho biết, Malaysia đang tiến hành đàm phán lại dự án này với đối tác Trung Quốc. Nhà thầu Trung Quốc đã đề nghị cắt giảm chi phí xây dựng 67 tỷ ringgit (16,39 tỷ USD) cho dự án đường sắt dài 688km xuống còn một nửa (tức khoảng hơn 8 tỷ USD). Chi phí lãi suất và tiền đền bù thu hồi đất chiếm phần còn lại của tổng chi phí dự án 80 tỷ ringgit (20 tỷ USD). Tuy nhiên, phía Malaysia vẫn chưa cho biết sẽ nối lại dự án này.

* + 1. *Cảng biển:*

Theo đánh giá của các chuyên gia ngành hàng hải, mặc dù có vị trí chiến lược dọc theo Eo biển Malacca - một trong những tuyến đường thủy quan trọng nhất trên thế giới - các cảng của Malaysia tiếp tục đứng sau các cảng Singapore khi cuộc đua về khối lượng trung chuyển tăng cường.

Theo các nhà quan sát ngành công nghiệp, việc thiếu một chiến lược quốc gia để điều phối các cảng là một trong những lý do chính khiến Cảng Tanjung Pelepas (PTP) và Port Klang tiếp tục đứng sau Singapore trong phân khúc container chuyển tải (tức là vận chuyển hàng hóa đến một điểm đến trung gian trước khi đến đích cuối cùng của họ).

Cả PTP và Port Klang đều không thể phù hợp với quy mô và năng lực mà Singapore hiện có. Tại nhiều điểm khác nhau trong vài năm qua, đã xảy ra sự cố tắc nghẽn tại PTP và Port Klang dẫn đến tổn thất hàng hóa cho Singapore.

Việc tăng cường phối hợp sẽ giải quyết các thách thức chính cho các cảng của Malaysia, bao gồm giảm cạnh tranh quá mức, điều phối tăng trưởng và phát triển trên các cảng chính và phụ và cho phép truy cập vào mạng lưới của các công ty quốc tế, đặc biệt là các hãng tàu kiểm soát hơn 80% tổng khối lượng trung chuyển.

PTP được xây dựng vào cuối những năm 1990 để cạnh tranh với Singapore về thị trường trung chuyển hàng hóa. Vị trí của cảng trên tuyến thương mại biển đông-tây có nghĩa là nó có thể cạnh tranh hiệu quả hơn với Singapore so với Port Klang. Cảng đã phát triển rất mạnh trong 10 năm đầu tiên sau khi thành lập. Đây là một liên doanh (JV) giữa APM Termaries, bộ phận điều hành cảng của AP Moeller-Maersk và MMC Corp Bhd. Maersk, tập đoàn vận tải container lớn nhất thế giới, điều hành một bến chuyên dụng tại PTP. Sự hợp tác với Maersk có thể nói là một trong những lý do PTP có được sự tăng trưởng mạnh mẽ trong thập kỷ đầu tiên hoạt động. Từ năm 2001 đến 2010, việc xử lý container PTP, đã tăng hơn 218% lên 6,54 triệu đơn vị tương đương 20 feet (TEUs), hoặc tăng trưởng trung bình hàng năm là 21,9%. Trong giai đoạn này tải trọng container của Singapore tăng 82,6% lên 28,4 triệu TEUs.

Tuy nhiên, từ năm 2010 đến 2017, sản lượng ccủa PTP, chỉ tăng 28,2%, hoặc trung bình hàng năm chỉ 2,8%, đạt 8,38 triệu TEUs. Trong cùng thời gian, việc xử lý container Singapore Singapore tăng 18,4% lên 33,66 triệu TEUs.

Mặc dù tốc độ tăng trưởng chậm hơn trong các năm từ 2010 đến 2017 so với thập kỷ trước có thể là do hiệu ứng cơ sở cao, thông lượng container của PTP đã không vi phạm 9,12 triệu TEUs mà nó đã xử lý trong năm 2015. Khối lượng năm 2017 cũng thấp hơn so với năm 2014.

Năm ngoái, Alphaliner ước tính rằng Cảng Klang đã ghi nhận 12 triệu TEUs trong khi PTP xử lý 8,9 triệu TEUs. Kết hợp lại, hai cảng lớn của Malaysia vẫn theo sau Cảng Singapore 36,6 triệu TEUs vào năm ngoái.

Theo các nhà phân tích thị trường, có hai cách giải thích cho hiệu suất tụt hậu của các cảng Malaysia trong giai đoạn đó. Đầu tiên, những thay đổi trong liên minh vận tải biển toàn cầu đã ảnh hưởng đến sản lượng container tại các cảng của Malaysia, đặc biệt là cảng Klang.

Thứ hai, tiến độ mở rộng công suất chậm tại các cảng của Malaysia có nghĩa là các hãng tàu vận tải container hàng đầu không thể sử dụng chúng cho nhiều dịch vụ hơn so với Singapore. Điều này dẫn đến việc nhiều người trong số họ chọn Singapore làm trung tâm thông qua các liên doanh với nhà điều hành cảng thành phố PSA Singapore.

Nhìn lại những thay đổi trong liên minh vận tải toàn cầu, Westports Holdings Bhd, nhà điều hành của hai cảng lớn hơn của Port Klang, đã mất vị trí là trung tâm hàng đầu của Ocean Alliance tại Đông Nam Á cho đối thủ phía Singapore.

Việc mua lại NOL và thành lập cảng Lion CMA CGM-PSA tại Singapore là một sự chấn động đối với các dịch vụ CMA CGM tại Châu Á. Theo Westports, một số dịch vụ ban đầu được mở rộng bởi cảng đã được chuyển đến Singapore.

Trong khi đó, việc sáp nhập giữa China Shipping Container Lines (CSCL) và China Ocean Shipping Co (COSCO) để tạo ra COSCO Shipping Group khiến nhiều dịch vụ của CSCL phải chuyển đến Singapore, nơi COSCO có trung tâm trung chuyển chính.

Ngoại trừ liên minh 2M, sử dụng PTP làm trung tâm trung chuyển hàng đầu, Singapore đã quản lý để bảo đảm Ocean Alliance và THE Alliance sử dụng các thiết bị đầu cuối của mình như là trung tâm trung chuyển chính của họ ở Đông Nam Á, mặc dù nhà nước thiếu không gian và cao chi phí vận hành.

Ocean Network Express (ONE) mới được thành lập đã xác nhận rằng họ sẽ tiếp tục sử dụng các thiết bị đầu cuối Singapore Singapore làm trung tâm chính tại Đông Nam Á. ONE bao gồm Mitsui OSK Lines, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha và Kawasaki Kisen Kaisha.

AP Moeller-Maersk và Công ty Vận tải Địa Trung Hải (MSC) là thành phần của liên minh 2M, với các đối tác của Hyundai Merchant Marine và ZIM là các đối tác, trong khi Ocean Alliance bao gồm CMA CGM, COSCO, Orient Overseas Container Line và Evergreen Marine Corp.

Hãng tàu Đức Hapag-Lloyd và hãng vận tải Đài Loan Yang Ming Marine Transport Corp tạo thành Liên minh.

Ba liên minh kiểm soát gần 80% công suất container toàn cầu, với 2 triệu người dẫn đầu gói với 32,2% thị phần của TEUs.

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

Celcom Timur (Sabah) Sdn Bhd (CTS) gần đây đã tuyên bố hợp tác với Huawei để xây dựng một mạng lưới vận chuyển ứng dụng dịch vụ tích hợp thế hệ mới. Mạng sẽ bao gồm hơn 40 nút dịch vụ quan trọng, cung cấp cho khách hàng kết nối lớn, độ trễ thấp và độ tin cậy cao thông qua kết nối tốc độ cao toàn quang và thúc đẩy nâng cấp mạng thông minh, để đối phó với trung và dài hạn những thách thức mang lại bởi kỹ thuật số hóa và phát triển dịch vụ mới trong kỷ nguyên đám mây.

Là nhà cung cấp băng thông mạng lớn nhất ở bang Sabah, Malaysia, CTS chủ yếu cung cấp tài nguyên mạng cho các nhà khai thác viễn thông Malaysia. Với sự phát triển nhanh chóng của số hóa thông tin, công ty cung cấp vận chuyển đa dịch vụ hỗ trợ các tuyến riêng 5G, FTTH và doanh nghiệp.

Là một mạng vận chuyển tài nguyên cơ bản quan trọng, việc sử dụng tài nguyên bước sóng của mạng WDM hiện tại đã vượt quá 75% và các thiết bị cũ chiếm một lượng lớn tài nguyên cơ bản. Mạng hiện tại chịu sự đầu tư cao và hiệu quả O & M thấp, không thể đáp ứng các yêu cầu mở rộng dịch vụ dài hạn. Do đó, một mạng lưới giao thông tích hợp mới là cần thiết để hỗ trợ phát triển dịch vụ trong tương lai.

Để giải quyết các yêu cầu mạng của CTS, Huawei cung cấp giải pháp mạng quang tiên tiến, cho phép tối đa hóa các trang web và kiến ​​trúc đơn giản hóa và tập trung vào cải thiện trải nghiệm dịch vụ và hiệu quả hoạt động. Mạng truyền tải dịch vụ tích hợp hàng đầu về công nghệ do Huawei và CTS xây dựng trước tiên áp dụng sản phẩm WDM thế hệ mới của Huawei (OptiX OSN 9800 M24), cung cấp công suất cực lớn, tích hợp cao và hội tụ quang điện trên quy mô lớn. Sản phẩm sử dụng công nghệ định vị từ tính sáng tạo để hỗ trợ phân chia khe. Nó có kích thước nhỏ và tiêu thụ điện năng thấp, giúp giảm 20% chi phí xây dựng mạng ban đầu. Dựa trên thiết kế tích hợp quang-điện và nhiều chức năng như MS-OTN, Ponder và Quang, sản phẩm hỗ trợ truy cập dịch vụ dạng hạt đầy đủ 2M-400GE và đơn giản hóa việc truyền thiết bị, giúp giảm 30% không gian phòng thiết bị. Ngoài ra, dựa trên những lợi thế của kết nối tốc độ cao toàn quang, một kiến ​​trúc phẳng và đơn giản được xây dựng để cung cấp truyền một bước và độ trễ tối ưu, đảm bảo trải nghiệm của người dùng về dịch vụ truyền. Sử dụng công nghệ lớp quang kỹ thuật số, giải pháp có thể phát hiện chất lượng sợi, hiệu suất dịch vụ và sử dụng tài nguyên trong thời gian thực, giúp cải thiện hiệu quả hoạt động của mạng.

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

Thái Lan là một trong sáu quốc gia trong Tiểu vùng sông Mê Kông đang cố gắng tăng cường liên kết giao thông giữa các quốc gia thành viên khác, dự kiến sẽ cải thiện kết nối giao thông xuyên biên giới.

Xét về tiềm lực kinh tế và độ mở của nền kinh tế nói chung, ngành logistics nói riêng, lợi thế này giúp Thái Lan có khả năng phục hồi trước những cú sốc kinh tế toàn cầu tiêu cực do tài chính bên ngoài mạnh mẽ, hỗ trợ rộng rãi cho sự tăng trưởng liên tục trong ngành vận tải hàng hóa trong trung hạn.

Tất cả các phương thức vận chuyển hàng hóa ở Thái Lan sẽ có sự tăng trưởng tích cực trong cả ngắn hạn và trung hạn, với sự vượt trội về đường sắt so với các nước ASEAN khác trong giai đoạn 2019 -2023.

Tuy nhiên, các công ty logistics ở Thái Lan chủ yếu có quy mô nhỏ, phần lớn là các công ty vận tải bằng xe tải chuyên chở các sản phẩm từ địa điểm này đến địa điểm khác.

* 1. ***Thái Lan nỗ lực cải thiện an toàn hàng không***

Gần bốn năm sau khi bị Cục Hàng không Liên bang Hoa Kỳ đưa ra khỏi bảng xếp hạng an toàn Loại 1, Thái Lan đang nỗ lực để giải quyết nhiều vấn đề giám sát và những thiếu sót khác để dành lại vị trí trong bảng xếp hạng này.

Việc được xếp Loại 1 sẽ cho phép các hãng hàng không có đăng ký của Thái Lan triển khai các tuyến mới đến Hoa Kỳ và tham gia vào các thỏa thuận liên danh với các hãng hàng không có trụ sở tại Hoa Kỳ.

Theo Cơ quan Hàng không Dân dụng Thái Lan (CAAT), FAA đã tiến hành đánh giá kỹ thuật Đánh giá An toàn Hàng không Quốc tế (IASA) từ ngày 11 đến 15 tháng 2 để đánh giá khả năng của quốc gia tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn do Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO) thiết lập

Nhưng ngay cả khi Thái Lan có thể lấy lại vị trí trong bảng xếp hạng an toàn loại 1, thị trường hàng không tuyến Hoa Kỳ-Đông Nam Á hiện cũng có tính cạnh tranh rất cao, đặt ra những thách thức riêng cho các hãng vận tải Thái Lan về khoảng cách, chi phí và nhu cầu yếu đối với việc đi máy bay trực tiếp giữa hai nước. Nếu các hãng hàng không Thái Lan thực hiện dịch vụ ngoài các thỏa thuận liên danh, họ sẽ cần phải cạnh tranh với các hãng như Philippine Airlines, hãng cung cấp các chuyến bay thẳng đến năm điểm đến và Singapore Airlines, bay thẳng đến bốn điểm đến của Hoa Kỳ. Garuda Indonesia và Vietnam Airlines cũng đang rất nỗ lực trong việc triển khai các chuyến bay đến Hoa Kỳ.

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

1. Ngành giao nhận, chuyển phát nhanh

Ngành giao nhận vận tải hàng hóa nội địa của Thái Lan rất phân tán với sự hiện diện của cả công ty trong nước và quốc tế trong ngành. Khối lượng hàng hóa tăng trong những năm qua ở tất cả các phương thức như đường bộ, đường biển, hàng không và hàng không đã tác động tích cực đến ngành giao nhận hàng hóa ở Thái Lan

Thị trường dịch vụ logistics chuyển phát nhanh ở Thái Lan có tính tập trung cao. Thai Post, Kerry Logistics, DHL và CJ Express chiếm phần lớn thị trường.

Thị trường logistics thương mại điện tử hiện chủ yếu do các công ty lớn như Kerry Logistics, DHL, CJ Express, SK Logistics, Shippop, aC Commerce, FedEx, TNT đảm nhiệm. Lợi thế cạnh tranh của các công ty nội địa chủ yếu tập trung vào khả năng linh động trong các điểm vận chuyển, khu vực phủ sóng, đội ngũ giao hàng, giá cả, phương thức thu tiền thanh toán và khả năng liên kết giữa các hiệp hội vận tải với các thương nhân thương mại điện tử.

1. Ngành kho bãi:

Thị trường kho bãi của Thái Lan đã tăng trưởng chậm trong 5 năm qua do những bất ổn trong môi trường chính trị khiến các quyết định đầu tư vào hạ tầng kho bãi trở nên rủi ro hơn. Nhưng sự bùng nổ thương mại điện tử kết hợp với nhu cầu của khách hàng về giao hàng trong 24 hoặc 48 h đã đã buộc các công ty thương mại điện tử và các cộng tác viên logistics của họ phải hợp lý hóa nhu cầu lưu kho của họ. Tại Bangkok, trung tâm kho thương mại điện tử được đặt tại và xung quanh đường Bang Na-Trat với bán kính khoảng 15-23 km.

Các công ty đang chiếm thị phần lớn trên thị trường kho bãi Thái Lan gồm có:

* JWD Group
* Ticon Group
* WHA Group
* NCL International
* Triple I Logistics
* Agility Logistics
* DB Schenker
* Yusen Logistics
* Kuehne + Nagel
* Siam Shipping
* Siam Nistrans
* Eagles Thai
* CEVA Logistics
* Menlo Logistics
* JSI Logistics

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

Phần lớn hệ thống kho bãi tập trung quanh Jakarta, thủ đô và là thành phố lớn nhất của Indonesia, nằm giữa những hòn đảo đông dân Java. Bất động sản kho bãi cũng tập trung tại Surabaya. Một phần lớn cơ sở hạ tầng kho vẫn theo kiểu truyền thống udgudang. Các trung tâm kho bãi kiểu cũ này thường được làm bằng gỗ hoặc bê tông cốt thép, có chiều cao rõ ràng trong khoảng 5-6 mét, không có hoặc có ít kết nối với các bến cảng và cơ sở hạ tầng khác.

Chi phí đất đai là một trong những yếu tố chính kìm hãm sự phát triển của ngành kho bãi. Chẳng hạn, các khoản phí ở Greater Jakarta, dao động khoảng 6-7 USD mỗi mét vuông. Giá đất đã tăng 300% trong những năm gần đây, khiến việc xây dựng đầu cơ trở thành một ngành kinh doanh tiềm ẩn nhiều rủi ro.

Nhóm hàng tiêu dùng nhanh (Fast Moving Consumer Goods- FMCG), dược phẩm và thương mại điện tử là những ngành chính trong số các ngành công nghiệp hàng đầu của Indonesia. Việc mở rộng của các ngành này dẫn đến nhu xây dựng các trung tâm và kho logistics mới.

Tổng doanh số thương mại điện tử lên tới khoảng 8 tỷ USD vào năm 2017, với 5 tỷ USD từ việc bán hàng điện tử 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.

Trong lĩnh vực FMCG, nhiều cơ sở kho bãi quy mô lớn đã được xây dựng dựa trên sự sắp xếp phù hợp cho các công ty hàng đầu. Unilever, công ty hàng tiêu dùng khổng lồ của châu Âu đã xây dựng trung tâm phân phối 90.000 m2 của riêng mình vào năm 2011, với dự đoán về sự tăng trưởng của thị trường bán lẻ Indonesia.

Ngành dược phẩm là một ngành khác của Indonesia mở rộng nhanh chóng. Tính đến nay, lĩnh vực này được ước tính trị giá 5 tỷ USD. Ngành công nghiệp phụ thuộc vào vận chuyển và lưu trữ nhạy cảm với nhiệt độ. Ngành chuỗi lạnh có cơ sở hạ tầng gần như ở mức sơ khai, nhưng nhu cầu trong thời gian tới được dự báo rất lớn, tạo cơ hội cho các công ty quốc tế cung cấp không chỉ các cơ sở kho lạnh chuyên nghiệp, mà cả cơ sở hạ tầng kho tổng hợp.

**Hình 4: Doanh thu thương mại điện tử của Indonesia**



* 1. ***Lào***

Nền kinh tế Lào đang được dự báo chủ yếu được thúc đẩy bởi lĩnh vực sản xuất linh kiện điện tử và ngành điện. Ngành du lịch cũng có tiềm năng tăng trưởng do khách du lịch từ các quốc gia ngoài ASEAN. Một số dự án đầu tư vào thủy điện và giao thông, bao gồm cả tuyến đường sắt từ Trung Quốc đến thủ đô, Viêng Chăn đã được triển khai vào năm 2018.

Việc xây dựng tuyến đường sắt Trung Quốc-Lào, một trong những dự án hợp tác quan trọng giữa hai bên, đang được triển khai và tuyến sẽ đi vào hoạt động vào cuối tháng 12 năm 2021, được kỳ vọng sẽ thúc đẩy vận chuyển hàng hóa và du lịch của nước này.

Tuyến đường sắt dài 414 km sẽ nối Boten, thị trấn phía bắc Lào giáp phía tây nam Trung Quốc, tỉnh Vân Nam và Viêng Chăn, thủ đô của Lào. Theo kế hoạch, tuyến đường sắt Trung Quốc-Lào sẽ được mở rộng ở phía nam để nối Bangkok, thủ đô của Thái Lan, kết nối với mạng lưới đường sắt Trung Quốc. Đây cũng là một phần của Đường sắt xuyên Á, một dự án được thiết kế như một mạng lưới đường sắt tích hợp trên khắp châu Âu và châu Á.

Dự án là một phần trong Sáng kiến Vành đai và Con đường và sẽ thể hiện sự kết nối nâng cao giữa Trung Quốc và các nước Đông Nam Á.