**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 03/2019**

**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](#_Toc5781307)

[*1.1.* *Hoạt động logistics* 2](#_Toc5781308)

[*1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 5](#_Toc5781309)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 8](#_Toc5781310)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 8](#_Toc5781311)

[***2.2.*** ***Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:*** 10](#_Toc5781312)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 11](#_Toc5781313)

[***3.1.*** ***Tình hình chung*** 11](#_Toc5781314)

[***3.2.*** ***Vận tải, cảng biển*** 12](#_Toc5781315)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 14](#_Toc5781316)

[***4.1.*** ***Tình hình chung:*** 14](#_Toc5781317)

[***4.2.*** ***Tác động của thương mại điện tử đến logistics của Thái Lan*** 15](#_Toc5781318)

[***4.3.*** ***Logistics ngành ô tô ở Thái Lan*** 16](#_Toc5781319)

[**5.** **Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực** 17](#_Toc5781320)

[***5.1.*** ***Philippines*** 17](#_Toc5781321)

[***5.2.*** ***Lào*** 17](#_Toc5781322)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 8](#_Toc5781323)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 9](#_Toc5781324)

[Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 9](#_Toc5781325)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

* + 1. *Triển vọng ngành logistics chuỗi lạnh tại ASEAN*

Theo báo cáo về Triển vọng ngành logistics chuỗi lạnh tại ASEAN giai đoạn 2019-2024, phát hành bởi Businesswire, ngành công nghiệp chuỗi lạnh ở các nước châu Á dự kiến ​​sẽ chứng kiến ​​sự tăng trưởng đáng kể trong những năm tới.

Với hai nền kinh tế phát triển nhanh nhất, như Ấn Độ và Trung Quốc, và sự gia tăng thương mại ở Indonesia, Việt Nam và Singapore, khu vực này đang thành các trung tâm kinh tế và xã hội thịnh vượng, ngành công nghiệp chuỗi lạnh đang được coi là liều thuốc cho sự lãng phí thực phẩm và một sự thúc đẩy cho ngành công nghiệp kho lạnh.

Dân số đô thị ngày càng tăng và nhận thức của người tiêu dùng thay đổi thúc đẩy nhu cầu lưu trữ và vận chuyển hàng lạnh. Thị trường cho các sản phẩm được bảo quản lạnh như thực phẩm, dược phẩm, mĩ phẩm đang phát triển nhanh chóng ở Đông Nam Á. Tiêu thụ dự kiến ​​sẽ đạt hơn 20 tỷ USD vào năm 2020 trong.

Hải sản là một nhóm hàng hóa quan trọng ở nhiều nước ASEAN và đóng vai trò là nguồn cung cấp ngoại tệ và thực phẩm quan trọng cho tất cả các quốc gia này. Hơn nữa, nhu cầu về hải sản ngày càng tăng, vì người tiêu dùng trên toàn thế giới ngày càng đánh giá cao hơn giá trị dinh dưỡng của nó.

Tuy nhiên, logistics chuỗi lạnh cho hải sản trong khu vực ASEAN cũng phải đối mặt với nhiều thách thức.

Một trong những thách thức lớn là thiếu chuỗi cung ứng tích hợp từ nông trại đến bàn ăn, trong đó mỗi công ty trong ngành tự coi mình là một thực thể riêng biệt và không có kế hoạch áp đặt các tiêu chuẩn chuỗi lạnh vào giai đoạn tiếp theo trong chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, bất kỳ sự gián đoạn nào trong chuỗi lạnh sẽ có tác động tích lũy đến chất lượng cuối cùng của hải sản.

Hạn chế về cơ sở hạ tầng là một thách thức lớn trong logistics chuỗi lạnh xuyên biên giới tại ASEAN. Ví dụ có sự chênh lệch rất lớn trong điều kiện về giao thông vận tải và kho bãi, và kết nối kỹ thuật số giữa các quốc gia và giữa các vùng khác nhau ngay trong một nước. Tính đến giữa năm 2018, chỉ có 20 phần trăm đường ở Myanmar được trải nhựa và chỉ có 53 phần trăm hộ gia đình Campuchia được sử dụng điện chất lượng điện lưới. Cơ quan lập kế hoạch phát triển quốc gia Indonesia ước tính rằng việc thiếu cơ sở hạ tầng giao thông đầy đủ và tắc nghẽn giao thông dẫn đến thiệt hại hàng năm cho thành phố Jakarta dưới dạng lãng phí nhiên liệu, mất năng suất và ảnh hưởng sức khỏe đối với người dân. Tổng nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng tại ASEAN từ năm 2016 đến năm 2030 được Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) ước tính là khoảng 2,8 nghìn tỷ đô la, cho thấy nhu cầu đầu tư hàng năm là 184 tỷ đô la - tương đương 7% tổng sản phẩm quốc nội trong năm 2017.

Ngoài việc giảm năng lực sản xuất của lực lượng lao động, những hạn chế này làm tăng chi phí kinh doanh cho các công ty, cản trở khả năng cạnh tranh quốc gia trong khi hạn chế tiếp cận thị trường và phúc lợi xã hội. Ví dụ, chi phí hậu cần năm 2016 chỉ chiếm khoảng 9% tổng sản phẩm quốc nội ở Đức và 12% ở Brazil Nhưng ở Việt Nam, con số này là 20%, trong khi lên tới 26% ở Indonesia - nền kinh tế lớn nhất ASEAN và quốc gia đông dân nhất.

*Tăng trưởng thương mại điện tử và tăng sự lựa chọn của người tiêu dùng đối với hàng hóa trong chuỗi lạnh (thực phẩm, dược phẩm, mỹ phẩm)*

Doanh số thương mại điện tử ASEAN đang tăng đáng kể, thu hút nhiều nhà đầu tư trên toàn thế giới để tham gia vào lĩnh vực này ở thị trường ASEAN đầy tiềm năng, với dân số trẻ, tầng lớp trung lưu tăng lên, thương mại xuyên biên giới phát triển và tỷ lệ sử dụng internet cũng như mua hàng trực tuyến tăng mạnh qua từng năm. Thương mại điện tử đã cho phép người tiêu dùng tiếp cận với hàng hóa và hàng hóa trước đây nằm ngoài tầm với của họ, từ các cửa hàng tạp hóa nhập khẩu đến mỹ phẩm thời thượng. Nhận thức cơ bản của người tiêu dùng về thực phẩm đông lạnh và đông lạnh đã thay đổi đáng kể, cùng với quá trình đô thị hóa nhanh chóng, nơi thực phẩm đông lạnh đang chuyển sang trực tuyến nhiều hơn.

Thương mại điện tử đang định hình lại doanh số bán lẻ trực tuyến, trong đó sự tăng trưởng về doanh số bán thực phẩm ướp lạnh và đông lạnh tạo ra nhu cầu về cơ sở hạ tầng chuỗi lạnh, như vận tải lạnh, kho lưu trữ và chuỗi cung ứng tối ưu. Ngoài ra, sự tăng trưởng nhanh chóng trong doanh số bán thực phẩm tươi sống đã mang đến những thách thức và cơ hội cho các nhà cung cấp dịch vụ. Việc mua hàng trực tuyến ngày càng tăng gây áp lực lên các cửa hàng tạp hóa, và do đó, nó đang được chuyển đến những người lưu trữ và vận chuyển nó.

*Đặc điểm cạnh tranh*

Thị trường logistics chuỗi lạnh của khu vực ASEAN bị phân mảnh trong tự nhiên với sự kết hợp của những công ty toàn cầu và địa phương. Thị trường vẫn được phục vụ bởi những công ty địa phương vừa và nhỏ với đội tàu nhỏ và không gian lưu trữ. Một số quốc gia, như Singapore, có sự hiện diện mạnh mẽ của những công ty toàn cầu, như DHL và Nippon Express.

Ngoài ra, các công ty toàn cầu đang đầu tư vào thị trường và mua lại các công ty địa phương để tăng dấu ấn của họ trong khu vực. Chẳng hạn, TASco, một công ty con của Yusen Logistics, đã mua lại hai nhà cung cấp dịch vụ chuỗi lạnh lớn ở Malaysia. Để cạnh tranh với những công ty toàn cầu, các doanh nghiệp địa phương cũng đang đầu tư vào cơ sở hạ tầng chuỗi lạnh để đáp ứng các tiêu chuẩn.

Hơn nữa, các công ty logistics tại Nhật Bản tăng cường các hoạt động của họ trong ASEAN bằng cách thiết lập các cơ sở giao thông đường bộ ở các nước ASEAN cho mỗi quốc gia trong các ngành sản xuất và phân phối, từ đó thúc đẩy xây dựng chuỗi cung ứng. Các công ty cũng tham gia vào việc phát triển chuỗi lạnh và cũng tích cực đầu tư vào logistics liên quan đến trái cây và rau quả, hoa, mỹ phẩm và hàng tiêu dùng.

* + 1. *Các chiến lược khu vực liên quan đến logistics:*

Chiến lược khu vực ASEAN về giao thông đường bộ bền vững, Lộ trình tiết kiệm nhiên liệu ASEAN cho ngành giao thông cũng như Hướng dẫn về các chỉ số giao thông đường bộ bền vững hiện được công bố trên trang web của ASEAN. Các Bộ trưởng Giao thông ASEAN đã thông qua các tài liệu hướng dẫn khu vực này tại Hội nghị lần thứ 24 vào tháng 11 năm 2018 tại Bangkok, Thái Lan. Những tài liệu này là cột mốc cho những nỗ lực của ASEAN trong việc thúc đẩy giao thông bền vững trong khu vực để cải thiện hiệu quả năng lượng và tăng cường giảm thiểu biến đổi khí hậu.

Chiến lược khu vực ASEAN về giao thông đường bộ bền vững cung cấp cho các quốc gia thành viên ASEAN hướng dẫn xây dựng kế hoạch hành động cấp quốc gia và các hành động được khuyến nghị nhằm tăng cường hơn nữa hợp tác khu vực theo hướng giao thông đường bộ bền vững. Các khuyến nghị và hướng dẫn được thiết kế để giúp đạt được tầm nhìn để ASEAN tiến tới một hệ thống giao thông công bằng, hiệu quả, an toàn và sạch sẽ, phù hợp với các mục tiêu phát triển bền vững và biến đổi khí hậu toàn cầu, đồng thời cung cấp cơ hội tiếp cận các cơ hội cũng như thúc đẩy tăng trưởng và phát triển toàn diện khu vực.

Lộ trình tiết kiệm nhiên liệu ASEAN cho ngành giao thông vận tải 2018 - 2025 có tầm nhìn biến thị trường phương tiện vận tải hạng nhẹ ASEAN (LDV) trở nên tiết kiệm nhiên liệu hơn. Lộ trình này đặt ra sáu (6) mục tiêu khao khát và mười hai (12) hành động được khuyến nghị để giúp ASEAN tiến tới tầm nhìn này, với mục tiêu cụ thể là giảm mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình của các loại xe hạng nhẹ mới được bán tại ASEAN 26% trong năm 2015 và 2025.

Hướng dẫn về các chỉ số vận chuyển đất bền vững về hiệu quả năng lượng và khí thải nhà kính (GHG) trong ASEAN trình bày một bộ gồm 33 chỉ số phản ánh các khía cạnh bền vững của giao thông đường bộ. Các chỉ số như vậy rất quan trọng trong việc đo lường tác động của các sáng kiến ​​giao thông đường bộ bền vững và trong việc cung cấp hiểu biết tốt hơn về các yếu tố cơ bản của hiệu suất vận chuyển đất bền vững trong ASEAN.

Ba tài liệu giao thông bền vững được ASEAN phát triển dưới sự hỗ trợ của Dự án hợp tác kỹ thuật ASEAN - Đức về hiệu quả năng lượng và giảm thiểu biến đổi khí hậu trong lĩnh vực giao thông đường bộ của khu vực ASEAN do Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) thực hiện với tài trợ từ Bộ Hợp tác và Phát triển Kinh tế Liên bang Đức (BMZ).

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

Các nền kinh tế trong khu vực đã có dấu hiệu tăng trưởng chậm do sự suy yếu của các hoạt động kinh tế toàn cầu từ cuối năm 2018. Tăng trưởng xuất khẩu hàng hóa trong khu vực bắt đầu suy giảm từ tháng 12/2018. Tại Singapore và Malaysia, chi phí đầu tư tư nhân, đặc biệt là đầu tư vào máy móc, thiết bị (M&E) đang có xu hướng giảm. Trong khi đó, nhu cầu nhập khẩu của Trung Quốc giảm cũng phần nào sẽ góp phần khiến xuất khẩu của các quốc gia Đông Nam Á giảm theo.

GDP của Singapore quý IV/2018 tăng trưởng 2,3% so với cùng kỳ năm 2017. Trong quan hệ thương mại với Việt Nam, Singapore vẫn là thị trường khó mở rộng đối với nông sản Việt Nam. Nhiều mặt hàng hiện nay phải tiếp cận với thị trường Singapore qua trung gian như quả vải. Thị phần rau quả của Việt Nam tại Singapore vẫn còn rất thấp, chỉ chiếm khoảng 2%.

Nguyên nhân chính là sản phẩm của Việt Nam cũng có tính tương đồng cao với các sản phẩm trong khu vực nên vừa khó cạnh tranh về giá (Malaysia có lợi thế về khoảng cách địa lý); vừa khó cạnh tranh về thông tin (Thái Lan, Ấn Độ, Philippines có lợi thế về ngôn ngữ nên dễ thuyết phục và giới thiệu sản phẩm).

Tăng trưởng tiêu dùng trong nước chững lại cho đến nay sau khi chính phủ Malaysia đưa ra tăng thuế tiêu dùng trong tháng 9/2018.

Việc chính phủ cắt giảm một số dự án đầu tư cũng khiến cho tình hình đầu tư trở nên trì trệ. Trong đó, quyết định huỷ một số dự án cơ sở hạ tầng theo Sáng kiến Vành đai con đường (BRI) của Trung Quốc đã gây ra những thiệt hại trong ngắn hạn cho tăng trưởng, thương mại và đầu tư của Malaysia. Bên cạnh đó, khó khăn tài khóa cùng với những lo ngại về gia tăng nợ công cũng tác động hạn chế mức chi tiêu công. IMF dự báo GDP Malaysia sẽ tăng 4,7% trong năm 2019.

Trong quan hệ thương mại với Việt Nam, một số mặt hàng thực phẩm của Việt Nam hiện nay khó thâm nhập thị trường Malaysia do thiếu chứng nhận Halal do các cơ quan có thẩm quyền của Malaysia cấp. Thực phẩm Halal không đơn giản là thực phẩm không chứa thịt lợn mà bao gồm cả việc áp dụng các quy trình liên quan đến việc giết mổ, xử lý, chế biến các loại gia súc gia cầm khác như gà, vịt, bò, dê, cừu…và cả hải sản, các quy trình này cũng phải tuân thủ các quy định đối thực phẩm Halal. Chẳng hạn đối với hản sản, nếu nuôi hải sản bằng thức ăn không phải Halal thì không phải là thực phẩm Halal.

Năm 2018, kinh tế Thái Lan tăng trưởng 4,1%, vượt mức 4% năm 2017. Nhờ tình hình lạm phát được duy trì ở mức thấp và ổn định nên kinh tế của Thái Lan quý I/2019 có ít các yếu tố tiêu cực. Mặc dù cũng bị mất giá so với đồng USD, song đồng Bạt được đánh giá là ổn định nhất trong số các đồng tiền trong khu vực.

Du lịch và xuất khẩu là hai yếu tố chính đóng góp vào tăng trưởng. Tuy nhiên, biến động chính trị tiêu cực sẽ tác động tiêu cực đến tâm lý tiêu dùng cũng như đầu tư.

Theo Báo cáo Tiêu điểm kinh tế Đông Nam Á mới nhất của Viện Kế toán Công chứng Anh và xứ Wales (ICAEW), dự kiến tăng trưởng kinh tế toàn khu vực Đông Nam Á sẽ giảm nhẹ xuống 4,8% do tăng trưởng xuất khẩu giảm trong bối cảnh gia tăng bảo hộ mậu dịch và nhu cầu nhập khẩu của Trung Quốc giảm. Chính phủ Singapore dự báo GDP của nước này theo quý trong năm 2019 dao động trong khoảng 1,5-2,5%. Đối với Thái Lan, xuất khẩu được dự báo tăng trong quý II/2019 và tăng 8% trong cả năm 2019 nhưng bất ổn chính trị kéo dài có thể gây thiệt hại cho nền kinh tế Thái Lan – vốn đang khá vững chắc trong ngắn hạn.

Hội nghị Nhóm phối hợp tính toán hiệu suất cao EU-ASEAN (HPC) lần đầu tiên diễn ra tại Singapore từ ngày 14 đến 15 tháng 3 năm 2019, do Tổng cục nghiên cứu và đổi mới của Ủy ban châu Âu (DG RTD) tổ chức. Cuộc họp giữa EU và ASEAN nhằm hỗ trợ thành lập Nền tảng trao đổi chính sách đổi mới và nghiên cứu triển vọng hợp tác giữa ASEAN-EU. Nền tảng này được coi là một công cụ lập kế hoạch hoạt động và hỗ trợ dài hạn và liên tục cho hợp tác giữa các khu vực ở cấp độ làm việc chuyên gia và trao đổi giữa cấp độ làm việc và cấp chính sách.

Tại đây, các chuyên gia chính sách của các quốc gia thành viên EU, các quan chức HPC ASEAN đã thảo luận về các chiến lược và kế hoạch của HPC trên các khía cạnh khu vực. Đây là nền tảng khai mạc cho cuộc đối thoại giữa EU và ASEAN về các cuộc thảo luận của HPC. Cả hai đối tác ASEAN và EU đã trình bày lộ trình, năng lực, chuyên môn và ưu tiên của HPC tương ứng. EU đã chia sẻ kinh nghiệm về sức mạnh tính toán được áp dụng để hỗ trợ nghiên cứu và trao đổi đã khuyến nghị các bước tiếp theo trong hợp tác giữa các khu vực trên HPC.

Hợp tác khoa học giữa EU và ASEAN đã trở thành ưu tiên cao trong chương trình nghị sự chính trị. Một cuộc đối thoại khu vực giữa các khu vực đang diễn ra, tiếp tục mở rộng và tăng cường thông qua các hoạt động cụ thể hỗ trợ các mục tiêu hợp tác. Cuộc họp này là một cơ hội quan trọng để thu hút cả đại diện của EU và ASEAN về một chủ đề mà cả hai bên có thể học hỏi kinh nghiệm lẫn nhau trong hội nhập khu vực.

Cuộc họp nhóm phối hợp EU-ASEAN lần thứ nhất về tính toán hiệu suất cao được hỗ trợ bởi Công cụ đối thoại EU-ASEAN khu vực nâng cao (E-READI), một chương trình hợp tác phát triển tạo điều kiện hợp tác giữa EU và ASEAN trong các lĩnh vực chính sách ưu tiên. Dựa trên lịch sử lâu dài của kinh nghiệm hội nhập khu vực EU, cơ sở đối thoại chính sách E-READI tăng cường hơn nữa cả hội nhập khu vực ASEAN cũng như quan hệ đối tác ASEAN-EU nói chung.

|  |
| --- |
|  |

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 02/2019 đạt 10.275 chiếc, giảm 12% so với tháng trước đó do tháng 2 là tháng Tết âm lịch của châu Á, dẫn đến nhiều hoạt động thương mại tạm dừng.

Tính chung 2 tháng đầu năm 2019, có tổng cộng 21953 tàu qua cảng của Singapore, giảm 7,6% so với cùng kỳ năm 2018.

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

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

Trong tháng 02/2019, có thêm 01 tàu mang quốc tịch Singapore, đưa đội tàu mang quốc tịch của nước này lên 4469 chiếc, tải trọng 92.486 triệu tấn.

Lượng hàng hóa qua cảng biển của Singapore đạt 47,76 triệu tấn trong tháng 02/2019, giảm 7,63% so với tháng trước đó. Tính chung hai tháng, lưu lượng hàng hóa qua cảng biển nước này đạt 99,9 triệu tấn, giảm 2,2% so với hai tháng đầu năm 2018.

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 02/2019 đạt 2,7 triệu TEUs, giảm 8,6% so với tháng trước. Như vậy tổng lưu lượng container trong 2 tháng đầu năm đạt 5,7 triệu TEUs, giảm nhẹ 1,3% so với cùng kỳ năm trước.

Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore

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

* + 1. *Vận tải hàng không:*

Singapore Airlines báo cáo lưu lượng hàng hóa trong tháng 01/2019 giảm 6,2% so với năm trước xuống còn 548 triệu FTK với khối lượng hàng hóa gần như bằng phẳng (tăng 0,3%) ở mức 106.000 tấn. Hệ số tải hàng hóa giảm 3,8% xuống 58,1 điểm. Hãng cho biết tất cả các khu vực tuyến đường đã giảm CLF vì nhu cầu thấp hơn mức tăng công suất.

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

Giao hàng dặm cuối tại Singapore

Thị trường bán lẻ đang thay đổi nhanh chóng trong thời đại kỹ thuật số ngày nay, với xu hướng phát triển nhanh chóng trong bán lẻ trực tuyến. Theo Statista, đến năm 2022, số lượng người mua sắm trực tuyến tại Singapore dự kiến ​​sẽ tăng lên tới 4,4 triệu người. Đến năm 2025, thị trường thương mại điện tử Singapore, dự kiến ​​sẽ trị giá 5,4 tỷ USD, dựa trên ước tính của Temasek và Google.

Sự phát triển của thương mại điện tử đã củng cố vai trò trung tâm của khách hàng trong thị trường chuyển phát bưu kiện định cũng như định hướng kinh doanh của các công ty trong ngành. Các công ty thương mại điện tử nhận ra rằng các dịch vụ giao hàng theo các dặm có tác động đáng kể đến nhận thức của khách hàng, điều này ảnh hưởng đến thành công của họ trên thị trường, dẫn đến nhu cầu tạo ra sự khác biệt.

Người tiêu dùng đang ngày càng chuyển sang mua sắm trực tuyến để đáp ứng nhu cầu hàng ngày của họ. Khi kết nối internet trở nên phổ biến, tạo ra cơ sở cho sự so sánh, lựa chọn giữa các nhà cung cấp, người tiêu dùng đòi hỏi cao hơn về thời gian giao hàng cũng như tính chính xác và các dịch vụ kèm theo. Theo một nghiên cứu của McKinsey cho thấy 20% đến 25% người tiêu dùng sẽ trả phí bảo hiểm cho việc giao hàng trong cùng ngày. Tuy nhiên, do những hạn chế trong phương thức và công nghệ giao hàng, không ít trường hợp người tiêu dùng vẫn phải chờ vài ngày hoặc vài tuần trước khi nhận được đơn đặt hàng.

Ngoài ra, mặc dù nhu cầu giao hàng trong ngày của khách hàng ngày càng tăng, hơn 50% người tiêu dùng chọn tùy chọn giao hàng chỉ dựa trên giá trong khi 20% khác thích tùy chọn có sẵn rẻ nhất. Điều này nhấn mạnh rằng trong khi mong muốn về sự thuận tiện đang tăng lên, phần lớn người tiêu dùng vẫn nhạy cảm về giá.

Sự đa dạng của các lựa chọn giao hàng, chất lượng dịch vụ giao hàng và khả năng chi trả đã trở thành tiêu chí quyết định chính cho khách hàng. Công ty thương mại điện tử cần tìm cách cung cấp trải nghiệm khách hàng tốt hơn và duy trì tính cạnh tranh, chẳng hạn như cung cấp các tùy chọn giao hàng thay thế, cải thiện thời gian giao hàng và vận hành với chi phí thấp hơn.

Thách thức đối với công ty logistics là cung cấp các mức dịch vụ phù hợp để bổ sung cho sự bùng nổ thương mại điện tử. Vô số các công ty khởi nghiệp đã mọc lên trong không gian giao hàng ở Singapore cuối cùng trong bối cảnh chính phủ đẩy sự thay đổi, nhưng vấn đề giao hàng bị bỏ lỡ vẫn còn phổ biến.

Theo Ủy ban Phát triển Kinh tế (EDB) giao hàng dặm cuối tại Singapore hiện là khâu có hiệu quả thấp nhất của chuỗi logistics, do hai vấn đề chính: giao hàng không hợp nhất và tỷ lệ thất bại giao hàng cao.

Việc thiếu sự phối hợp giao hàng giữa các nhà bán lẻ có nghĩa là khách hàng phải chấp nhận nhiều lần giao hàng / giao hàng lại, hoặc phải đối mặt với thời gian chờ đợi đáng kể để bưu kiện của họ đến. Thứ hai, tỷ lệ thất bại trong giao hàng cao dẫn đến chi phí bổ sung cho các công ty.

Do thị trường thương mại điện tử trong khu vực ASEAN sẽ tăng trưởng mạnh và dự đoán 88 tỷ USD trong chưa đầy một thập kỷ tới, các giải pháp giao hàng dặm cuối phải phát triển với tốc độ tương tự để đáp ứng sự mong đợi của hàng triệu khách hàng, một cách bền vững. Trong đó, với vai trò tiên phong trong công nghệ và logistics, Singapore cần những bước đột phá để tạo ra một thế hệ dịch vụ giao hàng theo dặm mới, chuyên nghiệp và theo kịp xu hướng phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới.

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

Phần lớn dân số của Malaysia tập trung dọc theo bờ biển của đất nước, nên nước này có lợi thế là chi phí logistics thấp. Tuy nhiên, Malaysia vẫn cần thiết lập thêm các liên kết giao thông hiệu quả cần thiết, kết nối các cảng biển và các thành phố thông qua đường bộ và đường sắt.

Theo Chỉ số Hiệu suất Logistics của Ngân hàng Thế giới (LPI), năm 2016, Malaysia có điểm LPI cao nhất sau Singapore ở khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, Thái Lan và Việt Nam đã vượt qua Malaysia trong bảng xếp hạng LPI năm 2018. Theo đó, xếp hạng LPI của Malaysia trong số 160 quốc gia trên thế giới đã giảm xuống vị trí thứ 41 năm 2018 từ vị trí thứ 32 năm 2016.

Cùng với cam kết của Thủ tướng Malaysia Mahathir Bin Mohamad xem xét các dự án cơ sở hạ tầng giao thông hiện tại và được đề xuất sau khi đắc cử, vào tháng 9 năm 2018, chính phủ Malaysia đã quyết định hủy bỏ các dự án hai cơ sở hạ tầng, trị giá khoảng 22 tỷ USD.

Chính phủ đã viện dẫn các vấn đề tài chính là lý do đằng sau sự kiện này khi nước này đang cố gắng giảm nợ quốc gia, được cho là khoảng 250 tỷ USD. Trong khi đó, hai phát triển lớn mang đến cơ hội tăng trưởng thương mại và vận tải hàng hóa là các thỏa thuận lớn được thiết lập để phê chuẩn và có hiệu lực trong năm 2019; Hiệp định toàn diện và tiến bộ về quan hệ đối tác xuyên Thái Bình Dương và quan hệ đối tác kinh tế toàn diện khu vực.

Các tranh chấp với Singapore về không phận và hải phận cũng tạo ra sự lo lắng cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực logisitcs của nước này. Tuy nhiên, ngày 14/3/2019, Singapore và Malaysia đã có những bước đi nhằm giảm bớt căng thẳng về [hải giới](https://www.vietnamplus.vn/tags/h%e1%ba%a3i-gi%e1%bb%9bi.vnp) thông qua việc nhất trí quay lại những ranh giới ban đầu về [hải cảng](https://www.vietnamplus.vn/tags/H%e1%ba%a3i-c%e1%ba%a3ng.vnp) giữa hai nước. Theo tuyên bố chung được đưa ra sau cuộc họp giữa Ngoại trưởng Singapore Vivian Balakrishnan và người đồng cấp Malaysia Saifuddin Abdullah ở thủ đô hành chính Putrajaya, hai nước đã nhất trí "cùng đình chỉ việc thực thi những ranh giới chồng lấn về hải cảng của hai nước." Hai nước sẽ tạm thời quay lại hiện trạng mà họ từng nắm giữ trước khi bùng nổ căng thẳng cuối năm ngoái. Tuyên bố nhấn mạnh: "Những biện pháp được hai nước thực hiện sẽ không phương hại đến tuyên bố hải giới riêng của cả [Malaysia](https://www.vietnamplus.vn/tags/Malaysia.vnp) và [Singapore](https://www.vietnamplus.vn/tags/Singapore.vnp). Điều này sẽ có tác dụng đối với ngành vận tải hàng hóa do những phát triển này, nhờ giảm thời gian vận chuyển và sản lượng hàng hóa được cải thiện.

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

Hiện tại, bối cảnh thị trường vận tải hàng hóa và logistics của Malaysia bị phân mảnh với số lượng lớn công ty. Ví dụ, ngành công nghiệp vận tải đường bộ của nước này chủ yếu gồm các tài xế xe tải và doanh nghiệp vừa và nhỏ, chiếm hơn 70% thị trường. Tuy nhiên, ngành công nghiệp này dự kiến sẽ có tính tập trung cao hơn trông tương lai.

Để có được thị phần đáng kể và phục vụ nhu cầu gia tăng, các công ty đang áp dụng xu hướng sáp nhập và mua lại. Đặc biệt, sự gia tăng của thương mại điện tử đang dẫn đến sự hợp nhất theo chiều dọc và ngang giữa những công ty logistics và thương mại điện tử, để đạt được quy mô và phát triển mạng lưới.

Sự quan tâm của các công ty trong 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.

Nền kinh tế Malaysia dự kiến ​​sẽ tăng trưởng từ 5% đến 6%, thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp logistics hơn nữa. Vì sự tăng trưởng của ngành logistics dự kiến ​​sẽ tích cực trong tương lai, có nhiều phạm vi để cải thiện.

Theo các chuyên gia logistics tại Malaysia, để ngành logistics có thể xử lý khối lượng hàng hóa lớn hơn, tăng tốc thời gian giao hàng qua các chuỗi cung ứng và để giảm chi phí cho việc giao hàng này, nước này cần phải thực hiện một số cải tiến liên quan đến hạ tầng logistics như nâng cấp và mở rộng cảng, mạng lưới đường bộ và hệ thống công nghệ thông tin tiên tiến.

* + 1. *Cảng biển:*

Chính phủ Malaysia đã quyết định sẽ miễn yêu cầu cấp phép (AP) cho các phương tiện trung chuyển từ các cảng địa phương kể từ ngày 1 tháng 4 năm 2019. Bộ trưởng Giao thông vận tải Anthony Loke Siew Fook cho biết, các phương tiện nhập khẩu trung chuyển qua các cảng của Malaysia như Cảng Klang không còn yêu cầu các AP.

Theo quy định trước đây, mọi phương tiện vào Malaysia đều phải có AP, làm giảm năng lực cạnh tranh của các cảng nước này trong hoạt động trung chuyển so với các cảng của Singapore.

Do đó, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Thương mại và Công nghiệp Quốc tế (MITI) nước này đã thảo luận và đi đến thống nhất sẽ loại trừ các điều khoản AP.

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

RedCargo Logistics, nhà cung cấp nền tảng vận chuyển hàng hóa và logistics của AirAsia, đã công bố hợp tác chiến lược với nhà cung cấp dịch vụ chuyển phát nhanh hàng đầu Malaysia GD Express (GDEX).

Quan hệ đối tác mới cung cấp cho khách hàng GDEX quyền truy cập vào mạng lưới rộng khắp của AirAsia, có nghĩa là hàng hóa có thể được vận chuyển và giao hàng hiệu quả trên hơn 5.000 chuyến bay hàng tuần trên khắp Châu Á Thái Bình Dương.

Để xây dựng một cơ sở khách hàng trung thành, RedCargo Logistics cũng sẽ có cơ hội khám phá các khả năng cuối cùng như một phần của quan hệ đối tác mới.

GD Express Sdn Bhd (GDSB) là một công ty vận chuyển nhanh đang phát triển nhanh ở Malaysia, một công ty con thuộc sở hữu của GD Express Carrier Bhd (GDEX). Được thành lập vào năm 1997, GDSB cung cấp dịch vụ chuyển phát nhanh cho cả thị trường trong nước và quốc tế và cung cấp một loạt các giải pháp logistics bao gồm cả dịch vụ chuyển phát nhanh thông thường và giải pháp logistics tùy chỉnh.

GD Express Carrier Bhd (GDEX) đã niêm yết trên Sàn giao dịch chứng khoán Bursa Malaysia vào năm 2005. GDEX có tham vọng xây dựng một mạng lưới khu vực ở Đông Nam Á. Tập đoàn đang xây dựng mạng lưới và truy cập tại Indonesia thông qua đầu tư vào PT Satria Antaran Prima được niêm yết tại Sở giao dịch chứng khoán Jakarta vào tháng 10 năm 2018. Mạng lưới khu vực GDEX ở Đông Nam Á sẽ tăng cường tiếp cận thương mại trong các nước ASEAN, có lợi cho hàng triệu doanh nghiệp và những người trong cộng đồng

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

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

Đây là sự đón đầu kịp thời vì thương mại điện tử và logistics ô tô đang ngày càng thúc đẩy sự tăng trưởng đáng kể ở nước này bên cạnh những lĩnh vực sản xuất có thế mạnh như ổ cứng máy tính.

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

Theo một báo cáo nghiên cứu mới của ResearchAndMmarket.com, các yếu tố chính giúp Thái Lan đi lên trong bảng xếp hạng là sự đầu tư đáng kể vào cơ sở hạ tầng giao thông theo Kế hoạch Phát triển Kinh tế và Xã hội lần thứ 12.

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

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

Chính phủ Thái Lan đang đặt mục tiêu thúc đẩy tăng trưởng thông qua các chương trình khác nhau bao gồm Thái Lan 4.0, trong đó đưa ra một mô hình kinh tế mới cho đất nước. Mục đích là thúc đẩy nước này lên vị trí cao hơn trong nền kinh tế kỹ thuật số toàn cầu.

Thị trường logistics ở Thái Lan khá phân tán với sự kết hợp của các công ty toàn cầu và địa phương. DHL là công ty dẫn đầu thị trường trong thị trường logistics Thái Lan, với chỗ đứng về vận tải hàng không và đường biển, cùng với công ty 3PL. Các công ty logistics lớn tại Thái Lan như CEVA, DB Schenker, Nippon Express, Expeditor, Yusen và FedEx đầu năm 2019 đều thể hiện sự lạc quan vào triển vọng thị trường này. Ngoài ra, các công ty logistics Nhật Bản đang có kế hoạch mở rộng dịch vụ của họ trên thị trường Thái Lan do các hoạt động thương mại và công nghiệp gia tăng.

* 1. ***Tác động của thương mại điện tử đến logistics của Thái Lan***

Khi thu nhập tại các quốc gia thuộc Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) tăng đều đặn, thúc đẩy tầng lớp trung lưu ngày càng tăng, nhu cầu đối với hàng tiêu dùng tăng lên và đa dạng hơn.

Một hệ sinh thái thương mại điện tử phát triển và nhu cầu của tầng lớp trung lưu với độ tuổi khá trẻ này đang thúc đẩy hoạt động mua bán thương mại điện tử tại nước này. Thái Lan là nền kinh tế lớn thứ hai của ASEAN và có một trong những quốc gia có số lượng người dùng Internet cao nhất khu vực, ước tính khoảng 57 triệu. Cơ sở người dùng Internet mở rộng này đã biến Thái Lan thành một môi trường tăng trưởng lý tưởng cho các doanh nghiệp thương mại điện tử, báo cáo lưu ý.

Việc tiếp tục mở rộng kinh doanh thương mại điện tử đã tạo ra nhu cầu về logistics, chính điều này đã mang lại những thay đổi đáng kể trong chuỗi cung ứng và hoạt động logistics tại Thái Lan. Nhiều công ty chuyển phát nhanh đã tung ra các dịch vụ logistics chất lượng cao và hiệu quả trong nước và đưa giao hàng đầu cuối trong nước ra thị trường.

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

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

Sự tăng trưởng có thể thấy rõ hơn khi vận tải hàng phục vụ logistics phát triển mạnh, các sân bay Thái Lan đã xử lý hơn 1,5 triệu tấn hàng hóa trong năm 2017.

* 1. ***Logistics ngành ô tô ở Thái Lan***

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

Với các lô hàng đến khoảng 100 quốc gia, Thái Lan là nhà xuất khẩu phụ tùng ô tô lớn thứ 13 và là nhà sản xuất xe thương mại lớn thứ sáu trên thế giới và lớn nhất trong khu vực ASEAN.

Đến năm 2020, Thái Lan đặt mục tiêu sản xuất hơn 3,5 triệu chiếc xe để trở thành một trong những quốc gia hàng đầu trên thị trường ô tô toàn cầu.

Hầu hết các nhà sản xuất ô tô, lắp ráp và sản xuất linh kiện hàng đầu thế giới đã có mặt tại Thái Lan bao gồm: Toyota, Isuzu, Honda, Mitsubishi, Nissan và BMW, chiếm một phần lớn trong khoảng hai triệu xe được sản xuất tại Thái Lan mỗi năm. Điều này tạo ra cơ hội ngày càng tăng cho việc quản lý chuỗi cung ứng của họ, và do đó, các nhà cung cấp dịch vụ logistics đang được hưởng lợi từ ngành công nghiệp ô tô thịnh vượng. Do đó, logistics ngành ô tô đã nhanh chóng trở thành một trong những ngành quan trọng nhất ở Thái Lan và là ngành tiếp tục phát triển cho đến ngày nay.

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

Philippines chứng kiến sự thay đổi liên tục trong thói quen của người tiêu dùng, theo đó họ đang chuyển sang mua sản phẩm tươi và đông lạnh từ các siêu thị thay vì các chợ ướt truyền thống. Bên cạnh nhu cầu nội bộ, nhu cầu bên ngoài cũng đang thúc đẩy sự bùng nổ trong các cơ sở lưu trữ chuỗi lạnh và logistics. Xuất khẩu nông sản Philippines đã tăng đáng kể trong những năm gần đây. Kim ngạch các sản phẩm dựa trên nông nghiệp lên tới trên một tỷ USD, đứng vị trí thứ hai trong tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của nước này.

Ngoài ra, sự phát triển của hàng tạp hóa và thương mại điện tử trực tuyến đã thúc đẩy sự phát triển của các cơ sở lưu trữ lạnh và hỗ trợ cơ sở hạ tầng. Dự án Chuỗi lạnh Philippines (PCCP) do Hoa Kỳ hỗ trợ cũng dự kiến ​​sẽ đóng một vai trò quan trọng trong việc tăng cường cơ sở hạ tầng và cơ sở logistics chuỗi lạnh của quốc gia Đông Nam.

Dự án nhằm mục đích tăng sản xuất nông nghiệp, đáp ứng các yêu cầu an toàn thực phẩm quốc tế bằng cách phát triển các thị trường liên quan đến chuỗi lạnh và các công nghệ cải tiến. Ngoài ra, các sản phẩm nông nghiệp của nước này có được sự thúc đẩy, với việc Trung Quốc ký thỏa thuận nhập khẩu 1 tỷ USD. Các khoản đầu tư cho thấy sự cần thiết của một môi trường được kiểm soát nhiệt độ để tích hợp chuỗi cung ứng và tạo ra giá trị gia tăng cho khách hàng.

* 1. ***Lào***

Lào sẽ cải cách các thủ tục liên quan đến hoạt động thương mại biên giới. Đây là kết quả sự nỗ lực của Lào tạo ra một môi trường kinh doanh thân thiện hơn.

Các bộ và các cơ quan khác đang cụ thể hóa hành động để cải thiện môi trường kinh doanh thuận lợi (EDB) sau khi EDB của Lào bị Ngân hàng thế giới đánh giá xếp hạng tụt xuống 13 bậc, đứng thứ 154/190 nền kinh tế toàn cầu.

Theo báo cáo giao dịch năm 2018 của Bộ Công Thương Lào, thương mại biên giới là 1 trong 11 chỉ số mà Ngân hàng Thế giới (WB) sử dụng để đánh giá thứ hạng. Giao dịch thương mại biên giới của Lào được đo bằng 5 chỉ số, thời gian để hoàn thành giấy tờ, thời gian hoàn thành thủ tục qua biên giới, nhập khẩu, xuất khẩu, tổng thời gian thực hiện và chi phí. Do việc cải cách của Lào, thời gian hoàn thành giấy tờ xuất nhập khẩu giảm từ 9 ngày trước đây xuống hai ngày rưỡi. Trong khi đó, thời gian hoàn thành thủ tục qua biên giới giảm 3 giờ, xuống 11 giờ khi nhập khẩu và 9 giờ khi xuất khẩu.

Tuy nhiên, chi phí liên quan để hoàn thành thủ tục ở trạm kiểm soát biên giới tăng, dẫn đến kém thân thiện đối với các nhà kinh doanh. Khoản phí thu thêm do việc sử dụng những hệ thống điện tử để tăng nhanh quá trình xử lý giấy tờ qua biên giới. Chi phí hoàn thành thủ tục nhập khẩu tăng 71 US lên 224 USD và nhập khẩu tăng 67 USD lên 140 USD. Tuy nhiên, tổng chi phí vẫn thấp hơn nhiều chi phí ở các nước láng giềng và các nước ASEAN khác.

Các biện pháp xếp hạng EDB ở 11 lĩnh vực: Doanh nghiệp khởi nghiệp, xin giấy phép xây dựng, cấp điện, đăng ký tài sản, cấp tín dụng, bảo vệ nhà đầu tư thiểu số, thanh toán thuế, thực hiện hợp đồng, giải quyết tình trạng mất khả năng thanh toán và quy định thị trường lao động.

Chính phủ Lào đã chỉ đạo các bộ, các ngành chịu trách nhiệm ở mỗi một lĩnh vực có hành động triệt để, cố gắng đưa ra những dịch vụ tốt hơn và tạo điều kiện cho hoạt động kinh doanh. Chính phủ Lào quyết tâm đạt được cải cách đáng kể về xếp hạng EDB vào năm 2020.