**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 5/2018**

**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](#_Toc515975539)

[***1.1.*** ***Lợi thế và yêu cầu đối với logistics chặng cuối*** 3](#_Toc515975540)

[***1.2.*** ***Các mô hình liên doanh logistics xuyên biên giới tại Đông Nam Á:*** 4](#_Toc515975541)

[**2.** **Thị trường logistics Singapore** 6](#_Toc515975542)

[***2.1.*** ***Hoạt động vận tải và cảng biển*** 6](#_Toc515975543)

[***2.2.*** ***Singapore phát triển “smart logistics”- logistics thông minh*** 10](#_Toc515975544)

[**3.** **Thị trường logistics Malaysia:** 12](#_Toc515975545)

[***3.1.*** ***Ứng dụng công nghệ giúp trong logistics thúc đẩy giao thương giữa Malaysia và Thái Lan*** 12](#_Toc515975546)

[***3.2.*** ***Malaysia đẩy mạnh hoạt động logistics tại khu Khu Công nghiệp Tự do Bayan Lepas*** 13](#_Toc515975547)

[**4.** **Thị trường logistics Thái Lan:** 14](#_Toc515975548)

[***4.1.*** ***Vận chuyển hàng hóa của Thái Lan dự báo sẽ vẫn tăng trưởng tốt trong năm 2018*** 14](#_Toc515975549)

[***4.2.*** ***Thị trường hàng không Thái Lan*** 15](#_Toc515975550)

[**5.** **Thị trường logistics Philipinnes** 17](#_Toc515975551)

[***5.1.*** ***Tình hình chung:*** 17](#_Toc515975552)

[***5.2.*** ***Thị trường hàng không Philipinnes:*** 18](#_Toc515975553)

**DANH MỤC HÌNH**

[Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 7](#_Toc515952902)

[Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 7](#_Toc515952903)

[Hình 3: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 8](#_Toc515952904)

[Hình 4: Cơ cấu thị trường trong vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của Singapore (4 tháng đầu năm 2018) 9](#_Toc515952905)

[Hình 5: Lưu lượng hành khách nội địa theo lịch trình hàng năm của Philippines (màu đỏ) và thị phần theo nhóm hàng không: 2006 đến 2017 18](#_Toc515952906)

[Hình 6: Thị phần của các hãng hàng không tại Philippines 19](#_Toc515952907)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

***Bên cạnh những thông tin cơ bản về thị trường logistics khu vực và các nước thành viên, báo cáo kỳ này sẽ tập trung phân tích sâu hơn về thị trường hàng không.***

1. **Tình hình và xu hướng chung**

Thị trường ASEAN đang nổi lên như một trung tâm tăng trưởng, được hỗ trợ bởi sự mở rộng nhanh chóng của tầng lớp trung lưu với thu nhập và thói quen tiêu dùng trực tuyến. Dân số trung lưu của châu Á chiếm khoảng 30% tầng lớp trung lưu toàn cầu và dự kiến ​​sẽ tăng lên hơn 50% vào năm 2020. Trong bối cảnh đó, thị trường Đông Nam Á có nhiều cơ hội của không chỉ một trung tâm sản xuất và còn là trung tâm dịch vụ, với hoạt động du lịch nở rộ và những dự án lớn trong khuôn khổ chiến lược Vành Đài- Con đường do Trung Quốc đề xuất.

Trao đổi thương mại, đầu tư và du lịch dự kiến sẽ thúc đẩy thị trường Đông Nam Á đạt mức tiêu thụ vào khoảng 2 nghìn tỷ đô la Mỹ vào năm 2020.

Để khai thác sự tăng trưởng nhanh chóng này, các nhà sản xuất, thương hiệu và nhà bán lẻ liên tục phải đổi mới chuỗi cung ứng và mạng lưới logistics để đáp ứng nhu cầu tiêu dùng ngày càng tăng.

* 1. ***Lợi thế và yêu cầu đối với logistics chặng cuối***

Sự phát triển nhanh chóng của tiêu dùng và các giao dịch thương mại điện tử ở Đông Nam Á đang đặt ra những yêu cầu mới cho dịch vụ 3PL chuyên nghiệp. Mặc dù thị trường bán lẻ B2C của ASEAN vẫn đang ở giai đoạn “non trẻ” so với Nhật Bản và Trung Quốc và khu vực thương mại điện tử vẫn còn nhiều tiềm năng chưa được khai thác nhưng áp lực cạnh tranh trên thị trường này sẽ rất lớn và lợi thế sẽ thuộc nhiều về những nhà kinh doanh có khả năng kiểm soát “logistics chặng cuối”.

Với sự phát triển của internet và điện thoại thông minh và chi tiêu trực tuyến cao hơn, quy mô thị trường giao hàng chặng cuối của ASEAN sẽ đạt mức tăng trưởng hàng năm là 23% vào năm 2020. Việt Nam và Philippines sẽ có tốc độ tăng trưởng cao nhất trong vòng 5 năm tới trong ASEAN.

Hầu hết các nhà cung cấp dịch vụ chuyển phát hàng đầu thế giới đã mở rộng ở Đông Nam Á trong những năm gần đây nhằm tiếp cận thị trường tiêu dùng đang phát triển nhanh của khu vực. Các nhà cung cấp dịch vụ tích hợp toàn cầu sẽ phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt từ các công ty châu Á đã có chỗ đứng vững chắc ở ASEAN, đáng chú ý nhất là SingPost, LBC Express, GD Express và Pos Malaysia.

Cơ hội doanh thu cho các công ty chuyển phát nhanh sẽ tăng gấp đôi lên 7,54 tỷ đô la vào năm 2020, từ mức 3,69 tỷ đô la hiện tại năm 2015 — tỷ lệ tăng trưởng hàng năm 15% trong giai đoạn 2015-2020.

Nhu cầu thương mại điện tử tăng ở châu Á không chỉ thúc đẩy vận chuyển bưu kiện, giao hàng chặng cuối đối với nhóm hàng tiêu dùng, hóa mỹ phẩm…mà còn sẽ kéo theo sự tăng trưởng của phân khúc vận chuyển hàng hóa nặng, ví dụ, các bộ phận cho máy móc, thiết bị, điện thoại di động… được vận chuyển từ Việt Nam sang Trung Quốc để lắp ráp, sau đó vận chuyển bằng đường hàng không hoặc xe tải đến nơi tiêu thụ cuối cùng (giao hàng chặng cuối).

* 1. ***Các mô hình liên doanh logistics xuyên biên giới tại Đông Nam Á:***

Đông Nam Á là một khu vực thị trưởng rất sôi động cho cho mô hình liên doanh logistsics xuyên biên giới. AirAsia và Jetstar một ví dụ, với sự khởi đầu của liên doanh trong phân khúc hàng không giá rẻ tại nhiều thị trường Đông Nam Á cách đây hơn 10 năm.

Các hãng hàng không như Lion Thái, Scoot, VietJet và AirAsia X đã tham gia vào xu hướng này trong 5 năm qua. Hiện tại có 11 liên doanh xuyên biên giới ở Đông Nam Á, hoạt động tại sáu quốc gia. Mô hình liên doanh xuyên biên giới đã cho phép các nhóm hàng không tham vọng vượt qua các quy định về quyền sở hữu hàng không và mở rộng nhanh chóng trên khắp ASEAN - một thị trường năng động với tầng lớp trung lưu mở rộng nhanh chóng.

Với rất nhiều hãng hàng không liên doanh hiện đang hoạt động và sự hình thành của “”bầu trời mở”” của ASEAN, đã mở ra thị trường quốc tế khu vực cho các hãng hàng không Đông Nam Á. AirAsia, Lion Thai và VietJet vẫn đang tìm cách mở rộng danh mục đầu tư của ASEAN trong khi những công ty khác, bao gồm Jetstar, vẫn đang tìm kiếm cơ hội tiềm năng.

Các liên doanh xuyên biên giới Đông Nam Á vận hành 230 máy bay từ sáu quốc gia

Hiện tại có 11 hãng hàng không liên doanh xuyên biên giới có trụ sở tại Đông Nam Á. Tất cả ngoại trừ một (Malindo của Malaysia) là các hãng hàng không giá rẻ. Họ có trụ sở tại sáu quốc gia và vận hành một đội bay gồm hơn 230 máy bay, chiếm 12% tổng số hạm đội Đông Nam Á.

**Bảng 1. Các liên doanh xuyên biên giới Đông Nam Á theo thứ tự năm đi vào hoạt động**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Hãngbay** | **Nước** | **Năm bắt đầu**  | **Đối tác nước ngoài** | **Nước đối tác** | **Quy mô đội tàu (chiếc), tính đến tháng 4/2018** |
| [Thai AirAsia](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/thai-airasia-fd) | [Thailand](https://centreforaviation.com/data/profiles/countries/thailand) | 2004 | AirAsia | Malaysia | 59 |
| [Jetstar Asia](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/jetstar-asia-3k) ([Singapore](https://centreforaviation.com/data/profiles/countries/singapore)) | [Singapore](https://centreforaviation.com/data/profiles/airports/singapore-changi-airport-sin) | 2004 | [Jetstar](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/jetstar-airways-jq)/[Qantas](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/qantas-airways-qf) | [Australia](https://centreforaviation.com/data/profiles/countries/australia) | 18  |
| [Indonesia AirAsia](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/indonesia-airasia-qz)  | [Indonesia](https://centreforaviation.com/data/profiles/countries/indonesia) | 2005^ | AirAsia | Malaysia  | 23 |
| [Jetstar Pacific](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/jetstar-pacific-bl) | Vietnam | 2008^ | Jetstar/Qantas | Australia  | 17 |
| [Philippines AirAsia](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/philippines-airasia-z2) | [Philippines](https://centreforaviation.com/data/profiles/countries/philippines) | 2012 | AirAsia  | Malaysia  | 21 |
| [Tigerair Philippines](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/cebgo-dg)\* | Philippines | 2012 | [Tiger Airways](https://centreforaviation.com/data/profiles/airline-groups/tiger-airways-holdings) | Singapore | N/A |
| Tigerair Mandala\* | Indonesia | 2012 | Tiger Airways | Singapore  | N/A  |
| [Malindo Air](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/malindo-air-od) | Malaysia | 2013 | [Lion Air](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/lion-air-jt) | Indonesia | 46 |
| [Thai Lion Air](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/thai-lion-air-sl)  | Thailand | 2013 | Lion Air | Indonesia  | 31 |
| [Thai AirAsia X](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/thai-airasia-x-xj) | Thailand | 2014 | AirAsia X | Malaysia  | 7 |
| [Thai VietJet Air](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/thai-vietjet-air-vz) | Thailand | 2014 | [VietJet Air](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/vietjet-air-vj) | Vietnam  | 4  |
| [Indonesia AirAsia X](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/indonesia-airasia-x-xt) | Indonesia  | 2015 | AirAsia X | Malaysia  | 2 |
| [NokScoot](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/nokscoot-xw) | Thailand  | 2015 | [Scoot](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/scoot-tr)  | Singapore |  |

*Nguồn: Trung tâm hàng không châu Á- Thái Bình Dương (CAPA)*

Tuy nhiên, cạnh tranh không hợp lý và quá thiên vào giảm giá khiến lợi nhuận và chất lượng của hàng không Đông Nam Á đã ở dưới mức trung bình toàn cầu trong vài năm qua. Hai liên doanh ở nước ngoài của Lion Group đã không chuyển lợi nhuận về nước kể từ khi bắt đầu hoạt động vào năm 2013, cho thấy lợi nhuận biên khá thấp. Hai công ty liên doanh của Tigerair ở Đông Nam Á, Indonesia và Philippines, đã bị đóng cửa và bán vào năm 2014 sau hai năm thua lỗ nặng nề.

Trong khi ASEAN6 về cơ bản đã có các hãng hàng không giá rẻ lớn và không còn cơ hội cho những người mới gia nhập thị trường thì bốn thị trường khác (Brunei, Campuchia, Lào và Myanmar) lại vẫn còn cơ hội cho các hãng hàng không mới gia nhập.

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

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore, trong 4 tháng đầu năm 2018, có tổng cộng 48.451 tàu qua cảng biển Singapore, tăng 6,1% so với cùng kỳ năm trước, tuy nhiên, số lượng tàu trong tháng 4 đã giảm nhẹ so với tháng 3/2018.

Cảng Singapore đang bị cạnh tranh ngày càng gay gắt hơn bởi các cảng lân cận như các cảng của Malaysia, Indonesia. Cơ quan Hàng hải và Cảng Singapore sẽ đầu tư Quỹ Hàng hải trị giá 100 triệu đô la Singapore cho việc nâng cấp công nghệ mới có khả năng tạo ra sự bứt phá và duy trì vị thế của cảng biển Singapore và định hình tương lai của ngành hàng hải kỹ thuật số và có mức độ tự động hóa cao.

Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Singapore, Tiến sĩ Lam Pin Min cho biết Chính phủ Singapore dự kiến ​​sẽ hỗ trợ khoảng 30 dự án mới với khoảng 5.000 người hưởng lợi từ các hỗ trợ này mỗi năm. Như vậy tổng mức đầu tư chco lĩnh vực này đã tăng lên mức 285 triệu đô la Singapore.

Chương trình Bản đồ hàng hải (MTP), sẽ được triển khai trong vài tháng tới, với các khoản đầu tư phù hợp từ các đối tác trong ngành để thúc đẩy sự phát triển đồng bộ của công nghệ cao và dứng dụng công nghệ trong ngành hàng hải.

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

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

Trong 4 tháng năm 2018, tổng lượng hàng qua cảng Singapore là 207 triệu tấn, tăng 0,9% so với cùng kỳ năm 2017, trong đó general cargo là 28 triệu tấn, tăng 6,2% và bulk cargo là 79 triệu tấn, giảm 6,4% so với cùng kỳ năm ngoái.

Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng

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

b) Vận chuyển hàng không:

4 tháng đầu năm 2018, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của Singapore đạt 375 nghìn tấn, tăng 2,4% so với cùng kỳ năm ngoái.

Hình 3: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng

*Nguồn: Cơ quan hàng không dân dụng Singapore*

Trong đó vận chuyển sang Đông Bắc Á chiếm tỷ trọng lớn nhất (44,8%), tiếp theo là các thị trường Đông Nam Á (15,5%) và châu Âu (12,49%).

Tuy nhiên, nếu xét về mức độ tăng trưởng thì vận chuyển với thị trường Bắc Mỹ có tốc độ tăng trưởng cao nhất (8,1%) trong khi thị trường châu Âu sụt giảm khoảng gần 2%.

Hình 4: Cơ cấu thị trường trong vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của Singapore (4 tháng đầu năm 2018)

*Nguồn: Cơ quan hàng không dân dụng Singapore*

Singapore Airlines (SIA) bước vào giai đoạn mở rộng đội tàu bay mới trong năm tài chính bắt đầu từ tháng 4 năm 2018 vì với việc bổ sung thêm 10 máy bay, nâng tổng số máy bay của hãng lên 117 chiếc. Hãng cũng tăng mật độ đội tàu chở khách trong khu vực khi bắt đầu chuyển đổi từ A330-300 và mẫu 777 cũ hơn có mật độ cao hơn 787-10 và A350-900.

Đây là đợt bổ sung máy bay lớn nhất của Singapore Airlines trong hai thập kỷ qua, cho thấy kỳ vọng của hãng vào tốc độ tăng trưởng của nhu cầu thị trường trong thời gian tới.

Việc bổ sung các máy bay với công nghệ tốt hơn được kỳ vọng sẽ giúp ngành hàng không Singapore giữ được đà tăng trưởng. Các máy bay 787-10 giúp giảm chi phí vận hành, tăng năng lực cạnh tranh trong khi A350-900ULR cho phép SIA thực hiện các chuyến bay thẳng về kinh tế đến Los Angeles và New York, các tuyến trước đây được phục vụ bởi các máy bay A340-500 kém hiệu quả. Tốc độ tăng trưởng của thị trường Bắc Mỹ cho thấy hãng có kỳ vọng vào việc mở rộng thị phần ở các thị trường chặng dài này.

* 1. **Singapore phát triển “smart logistics”- logistics thông minh**

Do tỷ lệ sử dụng internet của người dân Singapore hiện đã trên 86% nên thị trường này rất tiềm năng cho các kênh bán hàng trực tuyến và ngoại tuyến để phát triển hoạt động bán hàng đa kênh. Điều này đòi hỏi một thế hệ mới của các mạng lưới logistics "cho phép một kênh tích hợp duy nhất của dòng sản phẩm".

Là một phần trong kế hoạch Smart Nation của Singapore, sáng kiến ​​Smart Logistics đã vạch ra con đường cho sự phát triển của ngành logistics tiên tiến ở Singapore. Kế hoạch này nhằm khai thác một bộ công nghệ mới và phát triển để cho phép các chủ hàng và các nhà cung cấp dịch vụ logistics của bên thứ ba đạt được tầm nhìn rộng hơn trong chuỗi cung ứng của họ và chia sẻ tài nguyên để tạo ra các mạng logistics hiệu quả hơn.

Cùng với việc cải thiện kết quả kinh doanh của khách hàng, công nghệ Smart Logistics có thể giảm đáng kể chi phí cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics tại Singapore, với mức tiết kiệm hàng năm dự kiến ​​cho ngành logistics của Singapore đạt khoảng 56 triệu USD.

Sáng kiến ​​Smart Logistics tìm cách tận dụng các công nghệ mới trong kho vận hàng hóa toàn cầu để thúc đẩy các chuỗi cung ứng hiệu quả từ đầu đến cuối nhằm phục vụ nhu cầu tiêu dùng ngày càng tăng trong nhiều năm tới.

Bước đầu tiên sẽ là giải quyết những hạn chế trong các mạng lưới phân phối hiện có thông qua việc sử dụng phân tích dữ liệu để tăng cường sự hợp tác giữa các công ty vận chuyển hàng hóa. Cơ chế trao đổi dữ liệu mới sẽ chia sẻ thông tin về các tuyến giao hàng, loại hàng hóa và lịch giao hàng giữa các công ty, cơ quan chính phủ và nhà cung cấp dịch vụ logistics, với mục tiêu tối ưu hóa quy trình phân phối.

Ví dụ, các công ty có thể chọn sử dụng mạng trao đổi dữ liệu để điều phối lịch giao hàng của họ đến các múi giờ đã chọn và chia sẻ các phương tiện giao hàng, tài xế và kho để cắt giảm chi phí và tăng hiệu quả

Một vấn đề khác cần giải quyết là khả năng theo dõi thời gian thực để giám sát hàng hóa nhạy cảm trong quá trình vận chuyển, dẫn đến mất hàng tồn kho và sự chậm trễ thực hiện. Sáng kiến ​​Smart Logistics nhằm mục đích giải quyết vấn đề này bằng cách thiết lập các mạng cảm giác ở các sân bay và cảng biển sẽ sử dụng cảm biến nhận dạng tần số vô tuyến (RFID) để theo dõi tình trạng hàng hóa trong thời gian thực.

Điều này sẽ cung cấp cho chủ hàng và các nhà cung cấp dịch vụ logistics tăng cường sức mạnh theo dõi và truy tìm trên toàn bộ chuỗi cung ứng và cho phép họ theo dõi các điều kiện môi trường cho hàng hóa nhạy cảm trong quá trình vận chuyển.

Các công nghệ logistics thông minh sẽ có thể xác định các vấn đề chuỗi cung ứng và can thiệp trong thời gian thực gần để giải quyết sự chậm trễ thực hiện, ngăn chặn mất hàng tồn kho thông qua thiệt hại trong quá trình vận chuyển và loại bỏ nhu cầu giữ hàng tồn kho dư thừa trong chuỗi cung ứng. Các lô hàng được giám sát cũng được dự kiến ​​sẽ giảm chi phí bảo hiểm cho các công ty do rủi ro vận chuyển hàng hóa thấp hơn.

Loại bỏ lỗi của con người và giảm bớt sự tiêu hao nguồn nhân lực trong nhà kho là một lĩnh vực khác mà sáng kiến ​​Smart Logistics đang xem xét.

Internet of Things (IoT) cũng sẽ đóng một vai trò trung tâm như thiết bị kho kết nối internet như pallet và xe nâng hàng giảm gánh nặng cho các bộ xử lý mặt đất để theo vị trí, điều kiện và trạng thái của hàng hóa nhập và xuất

Trong khi các mạng cảm biến được trang bị RFID và trao đổi dữ liệu vẫn là các khái niệm đang được phát triển như là một phần của sáng kiến ​​Smart Logistics trên toàn quốc, các công ty quản lý chuỗi cung ứng lớn đang khai thác tiềm năng hậu cần thông minh

Một ví dụ là Mobility Suite của CEVA Logistics - một ứng dụng điện thoại thông minh đa nền tảng đi kèm với các tính năng như các mốc thời gian thực, chữ ký điện tử, hiệu suất phân phối, tính khả dụng của trình điều khiển, trạng thái chuyến đi, khả năng hiển thị vị trí hiện tại, công văn động, bảng điều khiển di động và báo cáo, danh sách kiểm tra điện tử, biên nhận giao hàng và quản lý luồng công việc cũng như phát hiện và loại bỏ hàng hóa bị hỏng.

Với bộ Mobility Suite này, công ty có thể cung cấp dịch vụ giao tiếp thông minh cho khách hàng khả năng hiển thị và kiểm soát chuỗi cung ứng của họ/

Smart logistics thực sự là sử dụng các công nghệ thông minh để tạo ra các giải pháp mới hoặc tốt hơn. Đổi mới trong logistics không thay đổi nhu cầu cơ bản của ngành mà thay vào đó, cho phép cải tiến trong các giải pháp dịch vụ, cải thiện hiệu quả trong các quy trình nội bộ và tạo ra giá trị mới bằng cách thêm các tính năng để tăng hiệu suất và khả năng sinh lời tốt hơn trong quản lý chuỗi cung ứng.

 Khi Singapore tiến sâu hơn vào hệ sinh thái logistics thông minh, nước này sẽ tiếp tục hoạt động như một địa điểm hoạt động chính cho các công ty đa quốc gia tìm cách cải thiện mạng lưới logistics địa phương và mở rộng sự hiện diện của họ trong khu vực châu Á đang phát triển nhanh chóng.

1. **Thị trường logistics Malaysia:**
	1. ***Ứng dụng công nghệ giúp trong logistics thúc đẩy giao thương giữa Malaysia và Thái Lan***

Giao thương giữa Malaysia với Thái Lan sắp trở nên dễ dàng hơn nhiều, đặc biệt đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ (DNVVN) của Malaysia tìm cách mở rộng kinh doanh trực tuyến của họ. Đó là do hoạt động logistics có thể liền mạch hơn giữa hai nước nhờ ứng dụng công nghệ mới.

Logistics và cơ sở hạ tầng kho bãi là hai yếu tố quan trọng để tạo thuận lợi cho thương mại xuyên biên giới, tuy nhiên đây vẫn là một trở ngại đặc biệt đối với các DNNVV, do việc giao hàng vẫn chậm và thiếu tin cậy.

Thông qua chương trình xuất khẩu B2C của Khu vực Thương mại Tự do Kỹ thuật số (DFTZ) của Malaysia, Commerce.Asia hướng tới việc giảm sự chậm trễ và tăng tính tin cậy cho các giao dịch thương mại điện tử. Các công ty Malaysia sẽ hợp tác với hai công ty công nghệ của Thái Lan cho để bước đầu phát triển các ứng dụng công nghệ trong logistics và chuỗi cung ứng hàng hóa.

Đối với hầu hết người bán thương mại điện tử, thời gian là yếu tố quan trọng. Khách hàng thương mại điện tử thường muốn giao hàng nhanh chóng, không bị hư hại và có giá trị tốt nhất. Tuy nhiên, các công ty nhỏ không xuất khẩu số lượng lớn như các tập đoàn đa quốc gia nên họ gặp rất nhiều khó khăn về giao hàng và chi phí.

Một ví dụ là Shippop có trụ sở tại Thái Lan cung cấp hỗ trợ cho các công ty trên toàn cầu tìm cách xuất khẩu hàng hóa sang Thái Lan và Malaysia. Shippop kết nối các thương gia trực tuyến với các nhà cung cấp dịch vụ logistics để quản lý việc giao hàng qua biên giới.

Siam Outlet của Thái Lan và Letmestore của Malaysia giúp các thương gia quản lý việc đóng gói và lưu trữ các sản phẩm một cách hiệu quả, nhất là về chi phí. Nền tảng thông minh cho phép điều hòa và sâu chuỗi các khâu bao gồm nhập khẩu, đóng gói và phân phối ở Malaysia và Thái Lan.

Các tiện ích sẽ được tích hợp trên một nền tảng một cửa Commerce.Asia Enterprise, giúp các DNVVN kinh doanh trực tuyến. Gói dịch vụ bao gồm xây dựng cửa hàng trực tuyến, cổng thanh toán, hàng tồn kho và kho bãi, vận chuyển và giao hàng, tiếp thị truyền thông xã hội và quản lý đơn đặt hàng, với khả năng cung cấp dịch vụ tiếp thị và quản lý các sản phẩm của người bán trên 6 thị trường địa phương và 4 thị trường toàn cầu.

* 1. ***Malaysia đẩy mạnh hoạt động logistics tại khu Khu Công nghiệp Tự do Bayan Lepas***

Khu Công nghiệp Tự do Bayan Lepas Giai đoạn IV, với diện tích 70.000 foot vuông chỉ cách Sân bay Quốc tế Penang 10 phút và cách Cầu Penang 10 phút, nối hòn đảo với đất liền Malaysia.

Kho lưu hàng nhiều người dùng mới này mang lại hiệu quả chi phí và tính linh hoạt thông qua thiết kế bố cục được tối ưu hóa và cơ sở hạ tầng được cải thiện để phục vụ khách hàng. Sự kết hợp giữa các không gian lưu kho hàng hóa kiểm soát nhiệt độ và môi trường xung quanh, không gian văn phòng thuận lợi và hiện đại cho khách hàng tại nhà máy, thiết bị xử lý vật liệu tiên tiến, hệ thống quản lý kho RF tiên tiến và Hải quantại chỗ để tạo điều kiện giải phóng một lượng hàng lớn vào giờ cao điểm. Đây cũng là một trung tâm tích hợp sẽ quản lý hậu cần hợp đồng và quản lý vận chuyển hàng hóa của CEVA Logistics, một trong những công ty quản lý chuỗi cung ứng lớn nhất thế giới cho Malaysia cũng như các giải pháp chuỗi cung ứng toàn cầu cho các nhóm tháp hỗ trợ khách hàng 24 × 7 lớn nhất trên toàn cầu.

CEVA tiếp tục đầu tư vào lĩnh vực logistics tại Malaysia với kế hoạch hiện đại hóa và tích hợp để phát triển các dịch vụ 4PLs, 5PLs. Với vị trí chiến lược ở phần phía bắc của Malaysia, cùng với trung tâm hàng hóa hàng không tại sân bay Bayan Lepas, trung tâm logistics tích hợp này cung cấp một hệ thống các dịch vụ kho vận với lợi ích lớn hơn cho khách hàng.

1. **Thị trường logistics Thái Lan:**
	1. ***Vận chuyển hàng hóa của Thái Lan dự báo sẽ vẫn tăng trưởng tốt trong năm 2018***

Tốc độ tăng trưởng thương mại của Thái Lan chưa có sự bứt phá trong ngắn hạn, so với mức tăng trưởng 7,2% của năm 2017, do nền kinh tế mở của Thái Lan vẫn tiếp tục bị ảnh hưởng bởi những biến động trong thương mại toàn cầu, đặc biệt là tăng trưởng chậm ở các thị trường đối tác thương mại quan trọng như Nhật Bản và Trung Quốc và rủi ro từ bảo hộ thương mại của Mỹ.

Tuy nhiên, là một trong những nước Đông Nam Á nhanh nhạy trong việc cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng, logistics và các hoạt động xúc tiến thương mại nên heo dự báo của tăng trưởng sẽ tích cực trên tất cả các phương thức vận chuyển hàng hóa ở Thái Lan vào năm 2018, cũng như trong giai đoạn dự báo trung hạn. Vận tải đường sắt được dự báo sẽ hoạt động tốt hơn trong giai đoạn 2018-2022 với các siêu dự án đường sắt giữa Trung Quốc và Thái Lan trong chiến lược Vành đai- cong đường. Ngoài ra, các tuyến đường thủy nội địa cũng được đánh giá là rất niềm năng, một mặt do đặc điểm địa hình của Thái Lan, mặt khác do hoạt động đầu tư vào lĩnh vực này cũng được quan tâm hơn.

Những nỗ lực giảm chi phí logistics và tắc nghẽn giao thông nhằm phục vụ ngành thương mại và du lịch- hai ngành kinh tế được kỳ vọng tạo động lực lớn nhất cho tăng trưởng của Thái Lan trong năm 2018, đặt ra yêu cầu mở rộng và nâng cấp các cơ sở đường sắt, đường bộ, sân bay và bến cảng tốt hơn ở Thái Lan. Một số dự án đã bắt đầu được thực hiện.

* 1. ***Thị trường hàng không Thái Lan***

Thái Lan có sáu hãng hàng không giá rẻ (gọi tắt là LCC: low cost corporation) hoạt động với 136 máy bay. LCC chiếm 45% tổng số máy bay thương mại của Thái Lan và hơn 60% tổng số máy bay kích thước nhỏ.

Phân khúc LCC của Thái Lan đã phát triển nhanh chóng kể từ khi hai hãng hàng không giá rẻ đầu tiên, Nok Air và Thai AirAsia, ra mắt vào năm 2004. Tốc độ tăng trưởng đặc biệt tăng tốc trong năm năm qua, một phần do sự ra mắt cuối năm 2013 và mở rộng nhanh chóng của Thai Lion Air.

Năm năm trước, vào tháng 5 năm 2013, chỉ có 42 máy bay hãng hàng không giá rẻ trụ sở tại Thái Lan, trong đó có 28 máy bay tại Thai AirAsia và 14 tại Nok Air. Trong năm năm qua, đội tàu bay giá rẻ đã tăng gấp ba lần, và tổng số hạm đội thương mại đã tăng 50%. Bốn hãng máy bay giá rẻ đã ra mắt tại Thái Lan trong năm năm qua.

Tổng số máy bay chở khách thương mại của Thái Lan đã tăng thêm 104 máy bay trong năm năm qua.

**Bảng: Số lượng máy bay của các hãng hàng không Thái Lan, tính đến 30/4/2018**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Hãng**  | **30/4/****2013** | **30/4/****2014** | **30/4/****2015** | **30/4/****2016** | **30/4/****2017** | **30/4/****2018** |
| Thai [AirAsia](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/airasia-ak) |  28 |  37 |  43 |  48 |  53 |  59 |
| [Nok Air](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/nok-air-dd) |  14 |  17 |  24 |  29 |  30 |  28 |
| [Thai Lion Air](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/thai-lion-air-sl) |  N/A |  5 |  10 |  20 |  25 |  32 |
| [Thai AirAsia X](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/thai-airasia-x-xj) | N/A  |  N/A |  3 |  6 |  6 |  7 |
| [NokScoot](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/nokscoot-xw) | N/A  | N/A  |  2 |  3 |  3 |  5 |
| [Thai VietJet](https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/thai-vietjet-air-vz) | N/A  | N/A  |  1 |  1 |  3 |  5 |
| **Tổng số LCC** | **42** | **59** | **83** | **107** | **120** | **136** |
| Cả Thái Lan |  200 |  241 |  246 |  272 |  279 |  304 |

*Nguồn: Trung tâm hàng không châu Á- Thái Bình Dương (CAPA)*

Thai AirAsia là công ty dẫn đầu thị trường và đã tăng hơn gấp đôi đội tàu của mình trong năm năm qua, từ 28 máy bay đến 59 máy bay.

Đội tàu LCC đã mở rộng thêm 94 máy bay trong khi đội bay của hãng hàng không dịch vụ đầy đủ chỉ tăng 10 chiếc và có thể sẽ vượt quá 150 máy bay vào cuối năm 2018. Thai AirAsia và Thai AirAsia X có kế hoạch bổ sung bốn máy bay khác cho mỗi hàng vào cuối năm 2018. Thai AirAsia đã bổ sung ba máy bay trong bốn tháng đầu năm 2018 và Thai AirAsia đã bổ sung một máy bay.

Nok không có kế hoạch mở rộng đội tàu của mình vào năm 2018 vì do tập trung cải thiện sử dụng máy bay xuất cảnh của mình, chủ yếu thông qua nhiều chuyến bay đến Trung Quốc. Tuy nhiên, NokScoot đang có kế hoạch bổ sung sáu máy bay vào năm 2018, bao gồm một chiếc 777 và năm chiếc 737. (Chiếc 777 thứ năm được bổ sung vào tháng 4 năm 2018 và năm chiếc 737 sẽ được bổ sung vào cuối năm nay.)

Hãng bay Lion Thai đã nhận máy bay 737 MAX 9 đầu tiên trên thế giới vào tháng 3 năm 2018 và đã trình diễn chiêcs 737 MAX 9 thứ hai trong tháng 4 năm 2018. Hãng dự định sẽ có ít nhất hai 737 MAX 9 nữa vào cuối năm 2018.

Việc phân bổ của VietJet Group cũng khó dự đoán, nhưng VietJet Air của Việt Nam có thể chuyển một hoặc hai máy bay khác cho VietJet Thái Lan vào cuối năm 2018. Cho đến nay, VietJet Thái Lan đã bổ sung một máy bay A32.

Ngành hàng không giá rẻ của Thái Lan sẽ tiếp tục phát triển nhanh chóng trong vài năm tới, với trọng tâm là mở rộng các tuyến quốc tế.

Tỷ lệ mở rộng trong nước đã giảm đáng kể trong năm qua khi thị trường trong nước đang bắt đầu bão hòa sau 5 năm tăng trưởng nhanh. Trong quý 1 năm 2018, sức tải tính theo chỗ ngồi nội địa tại Thái Lan là khá rộng so với quý 1/2017, trong khi sức tải tính theo chỗ ngồi quốc tế đã tăng hơn 10%.

Do thị trường trong nước rất nhạy cảm với giá nên các hãng hàng không giá rẻ đặt mục tiêu mở rộng ra các chặng bay quốc tế. Số lượng khách đến Thái Lan tăng 9% trong cả năm 2016 và 2017, đạt hơn 35 triệu. Số lượng khách cũng tăng 15% trong quý 1 năm 2018.

Theo nhận định của các chuyên gia trong ngành hàng không, phần lớn dung lượng tăng trưởng của ngành hàng không giá rẻ của Thái Lan sẽ đến từ khả năng khai thác các chặng bay quốc tế trong thời gian tới, do thị trường nội địa đã khá bão hòa. Với kỳ vọng về sự tăng trưởng của các tuyến quốc tế, các hãng hàng không giá rẻ của Thái Lan sẽ tiếp tục mở rộng đội tàu của họ trong vài năm tới, tập trung vào các máy bay thế hệ mới, với nhiều cải thiện so với các mẫu cũ và chủ yếu sẽ là các máy bay thân rộng cỡ trung. Máy bay A330, 737 MAX 8s / 9s và A320 / A321neos là các dòng máy bay lý tưởng cho các hãng hàng không giá rẻ của Thái Lan.

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

Ở Philippines, giao thông vận tải và logistics được coi là chất xúc tác chính của tăng trưởng kinh tế. Do đặc tính địa lý là gồm nhiều hòn đảo, hệ thống giao thông của quốc gia này có tính chất đa phương thức, bao gồm giao thông liên đảo (giữa các đảo với nhau) và giao thông nội đảo (trong phạm vi một hòn đảo lớn) và thường kết hợp các các phương thức vận tải hàng không, đường biển và đường bộ.

Bộ Thương mại và Công nghiệp (DTI) đã khẳng định tầm quan trọng của việc có một hệ thống logisctics hiệu quả. Theo đó, phát triển logistics hiệu quả là một trong những chiến lược tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại và kết nối; góp phần giảm chi phí và thời gian lưu kho của hàng hóa xuất nhập khẩu; và đảm bảo dòng chảy trơn tru của hàng hóa. Hệ thống logistics hiệu quả sẽ khuyến khích mở rộng thị trường và nâng cao niềm tin của nhà đầu tư trong việc vận chuyển hàng hóa và dịch vụ.

Trong bối cảnh toàn cầu hoá, cạnh tranh và thương mại ngày càng đòi hỏi sự di chuyển lớn hơn của hàng hóa và dịch vụ, điều này đòi hỏi sự cần thiết phải có một hệ thống logistics hiệu quả hơn.

Tuy nhiên, ngành công nghiệp logistics Philippines đã tụt hậu so với các nước láng giềng. Trong một báo cáo chính sách được công bố vào tháng 3 năm 2018 bởi Viện Nghiên cứu Phát triển Philippine (PIDS) có tiêu đề “Thách thức về quy định trong ngành logistics Philippines”, Tư vấn nghiên cứu Jose L. Tongzon lưu ý rằng Philippines hiện có chi phí logistics cao trong số các nước thành viên của Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) - thậm chí còn đứng sau Việt Nam. Một tính toán của DTI cho thấy chi phí logistics của nước này chiếm từ 24% đến 53% giá bán buôn, trong khi chi phí vận chuyển và cảng chiếm 8% đến 30% tùy thuộc vào tuyến hàng và khoảng 5% giá hàng hóa. Hơn nữa, Philippines xếp thứ 71 trong số 160 quốc gia trong Chỉ số hiệu quả logistics của Ngân hàng Thế giới.

Theo báo cáo, thị trường logistics Philippines vẫn phát triển nhờ tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ, tăng trưởng gia công phần mềm và tăng trưởng toàn cầu hóa, nhưng thị trường này đang bị phân tán và chi phối bởi những công ty xuyên quốc gia.

* 1. ***Thị trường hàng không Philipinnes:***

Philippines là một trong những nền kinh tế phát triển nhanh nhất ở châu Á trong vài năm qua. Nhu cầu về du lịch hàng không đã tăng lên một cách tự nhiên, nhưng lưu lượng trong nước đã tăng với tốc độ chậm hơn một chút so với GDP.

Theo số liệu của Ủy ban Hàng không Dân dụng Philippines (CAB), thị trường hàng không nội địa Philippines tăng 6% trong năm thứ hai liên tiếp vào năm 2017, đạt 24,8 triệu hành khách. Như vậy, thị trường này đã tăng gấp ba lần trong 12 năm qua, chỉ từ 8,5 triệu hành khách trong năm 2006 lên khoảng trên 25 triệu khách/năm như hiện nay.

Trong giai đoạn tăng trưởng mạnh của thị trường này, các hãng hàng không giá rẻ đã tận dụng cơ hội để mở rộng thị trường gần 150% chỉ trong vòng 6 năm. LCC Cebu Pacific đã vượt qua Tập đoàn Philippine Airlines (PAL) để trở thành công ty dẫn đầu thị trường nội địa trong năm 2009.

**Hình 5:** **Lưu lượng hành khách nội địa theo lịch trình hàng năm của Philippines (màu đỏ) và thị phần theo nhóm hàng không: 2006 đến 2017**



*Nguồn: Trung tâm hàng không châu Á- Thái Bình Dương (CAPA)*

Hạn chế về không gian tại Manila khiến việc mở rộng hoạt động của cảng hàng không tại đây gặp khó khăn, lưu thông nội địa tại Manila chỉ tăng 2% trong năm 2017, trong khi tổng dung lượng thị trường nội địa tăng 6%.

Các hãng hàng không lớn trong nước ở Philippines, AirAsia và Philippine Airlines, đã tập trung mở rộng tại các sân bay thứ cấp như Cebu và Clark. Cebu Pacific đã tạm dừng mở rộng trong nước trong hai năm qua 2016 và 2017, dẫn đến sụt giảm thị phần, nhưng đang tăng tốc lại trong năm 2018.

**Hình 6: Thị phần của các hãng hàng không tại Philippines**

**(tính theo số ghế ngồi), tháng 4 và tháng 5/2018.**



*Nguồn: Trung tâm hàng không châu Á- Thái Bình Dương (CAPA)*

*Thị phần của AirAsia tại Philippines đạt 18%*

Philippines AirAsia (PAA) có kế hoạch bổ sung sáu chiếc A320 khác vào năm 2018, để mở rộng thị phần nội địa của mình. Bốn trong số các máy bay này đã được bàn giao. Như vậy, tổng số ghế ngồi nội địa hiện tại của PAA tăng khoảng 40% so với năm trước, giúp hãng này chiếm 18% thị phần nội địa tại Philippines. Trong khi đó, Tập đoàn Cebu Pacific chiếm 49% và Tập đoàn Philippines Airlines (PAL) chiếm 30% thị phần.

*Thị phần của Philippine Airlines (PAL) tiếp tục giảm*

Lưu lượng khách nội địa của Tập đoàn PAL tăng 2% trong năm 2017, lên 7,2 triệu khách, nhưng thị phần giảm nhẹ xuống còn 29%. Mức tăng trưởng này thấp hơn nhiều so với 10% đã đạt được trong năm 2016 và 8% trong năm 2015, chủ yếu nhờ những tuyến nội địa mới từ Cebu. Như vậy, thị phần của PAL đã giảm 27% trong giai đoạn 2006-2015, do sức ép cạnh tranh của các hãng hàng không khác. Để khắc phục tình trạng này, PAL tiếp tục mở rộng các tuyến nội địa nhưng tập trung nhiều hơn vào Clark.

*Cebu Pacific*

Cebu Pacific đang có kế hoạch tăng tốc trong năm 2018, với việc nâng cấp các chuyến bay và trang bị thêm A320 đến A321

Cebu Pacific đang khai thác bảy chiếc A321ceos 230 chỗ ngồi vào năm 2018 và cũng có kế hoạch nhận chiếc đầu tiên trong đơn hàng 32 chiếc A321neos 236 chỗ ngồi vào cuối năm 2018. Chiếc A321ceo đầu tiên được đưa vào hoạt động vào ngày 27 tháng 3 năm 2018 trên tuyến Manila-Cebu và thêm hai chiếc A321ceos vào cuối tháng 4 năm 2018.

Đội bay gồm bảy chiếc A321ceos chủ yếu sẽ được sử dụng ở thị trường nội địa, tăng 28% sức tải trên mỗi chuyến bay được nâng cấp từ máy bay A320.

Cebu Pacific dự kiến ​​khả năng tăng chỗ ngồi trên toàn hệ thống trong khoảng từ 13% đến 15% năm 2018, với mức tăng trưởng khá cân đối trong nước và quốc tế. Do đó, Cebu Pacific sẽ có thể lấy lại một phần thị phần nội địa đã mất trong ba năm qua.