**BỘ CÔNG THƯƠNG**

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

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN**

**Số tháng 6/2019**

**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**](#_Toc13412275)

[***1.1.* *Hoạt động logistics* 2**](#_Toc13412276)

[***1.2.* *Tình hình kinh tế, sản xuất, thương mại, đầu tư liên quan đến hoạt động logistics* 7**](#_Toc13412277)

[**2. Thị trường logistics Singapore 8**](#_Toc13412278)

[***2.1.* *Hoạt động vận tải và cảng biển* 8**](#_Toc13412279)

[***2.2.* *Kho bãi, giao nhận, logistics trong thương mại điện tử:* 11**](#_Toc13412280)

[**3. Thị trường logistics Malaysia: 12**](#_Toc13412281)

[***3.1.* *Tình hình chung* 12**](#_Toc13412282)

[***3.2.* *Vận tải, cảng biển* 13**](#_Toc13412283)

[**4. Thị trường logistics Thái Lan: 16**](#_Toc13412284)

[***4.1.* *Kinh tế chia sẻ trong hoạt động vận tải của Thái Lan* 16**](#_Toc13412285)

[***4.2.* *Thái Lan nỗ lực nâng cấp hệ thống đường sắt để giảm tải áp lực cho đường bộ* 17**](#_Toc13412286)

[**5. Thị trường logistics của một số nước khác trong khu vực 23**](#_Toc13412287)

[***5.1.* *Indonesia* 23**](#_Toc13412288)

[***5.2.* *Campuchia* 25**](#_Toc13412289)

**DANH MỤC HÌNH**

[**Hình 1: Số lượng tàu cập cảng biển Singapore qua các tháng 9**](#_Toc13412290)

[**Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng 9**](#_Toc13412291)

[**Hình 3: Lưu lượng container qua cảng biển của Singapore 10**](#_Toc13412292)

[**Hình 4: Giá trị thị trường vận tải và logistics Malaysia 12**](#_Toc13412293)

[**Hình 5: Giá trị xuất khẩu các sản phẩm dán nhãn HALAL của Malaysisa giai đoạn 2011-2017 15**](#_Toc13412294)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung**

## *Hoạt động logistics*

***Ngành công nghiệp logistics tại ASEAN (Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á) đang phát triển mạnh trong những năm gần đây và từng bước trở thành một trung tâm logistics khổng lồ cho cả nhà đầu tư trong và ngoài khu vực, nhất là trong bối cảnh căng thẳng thương mại quốc tế dẫn đến sự dịch chuyển lớn trong chuỗi cung ứng và logistics khu vực.***

 Hoạt động vận chuyển hàng hóa đến đích cuối cùng của họ, được gọi là giao hàng dặm cuối cùng trong chuỗi cung ứng, chiếm 30% tổng chi phí logistics. Chuyến đi cuối cùng này không chỉ quyết định sự khác biệt cạnh tranh của công ty mà còn ảnh hưởng đến mối quan hệ khách hàng. Vì vậy, nhiều doanh nghiệp đang tìm cách nâng cao trải nghiệm hàng dặm này để duy trì tính cạnh tranh.

Trong thập kỷ qua, ASEAN đã nổi lên như một trong những khu vực kinh tế tăng trưởng nhanh nhất thế giới (trung bình 5%/năm, kể cả trong giai đoạn khủng hoảng tài chính toàn cầu). Chiếm 10% dân số thế giới, ASEAN là thị trường lớn thứ ba châu Á, sau Trung Quốc và Ấn Độ. Với cơ sở tiêu dùng lớn tạo tiềm năng đáng cho tăng trưởng, ASEAN đang trở nên hấp dẫn hơn so với Trung Quốc để là điểm đến tiếp theo cho cả những người tham gia logistics trong nước và quốc tế vào năm 2025.

Tuy nhiên giữa các nước thành viên ASEAN có sự chênh lệch lớn về sự thịnh vượng, địa lý, nhân khẩu học và phát triển cơ sở hạ tầng. Do những đặc điểm đa dạng hóa này, sự di chuyển của hàng hóa và dịch vụ trên khắp các nước ASEAN đòi hỏi sự phát triển vận tải đa phương thức.

Mặt bằng logistics cũng khác nhau giữa các nước ASEAN. Trong khi Singapore vẫn luôn là điểm đến tốt nhất trong ASEAN cho các nhà đầu tư logistics thì các quốc gia thuộc Tiểu vùng sông Mê Kông, như Việt Nam cũng đang thúc đẩy ngành công nghiệp logistic của họ. Theo công ty nghiên cứu thị trường SpirEresearch, lĩnh vực logistics của Việt Nam đã tăng 12% trong năm 2016. SpirEresearch cũng chỉ ra rằng tốc độ tăng trưởng nhanh này là do hàng tiêu dùng tăng nhanh, tăng sản lượng nông nghiệp và cải thiện xây dựng cơ sở hạ tầng. Các thị trường logistics nhanh nhẹn khác bao gồm Indonesia, với lĩnh vực logistics của họ dự kiến ​​sẽ tăng tới 16% mỗi năm vào năm 2020. Philippines cũng đang chứng kiến ​​sự tăng trưởng tương tự, do sự bùng nổ nhanh chóng của dịch vụ logistics điện tử, dịch vụ logistics bên thức 3 (3PL) và chuyển phát nhanh trong nước.

Gần đây, các chính phủ ASEAN đã liên tục cung cấp các ưu đãi để thúc đẩy logistics nói chung và hoạt động giao nhận trong khu vực, trong đó có các nỗ cải thiện quy hoạch cơ sở hạ tầng và xây dựng đường bộ. Trong khi Malaysia tìm cách tăng cường công nghệ, vốn nhân lực và thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hàng hóa, Indonesia đơn giản hóa các quy định logistics để khuyến khích các doanh nghiệp đắm mình vào thương mại điện tử. Chính phủ Thái Lan đặt mục tiêu mở rộng về vận tải đường sắt và quy hoạch cơ sở hạ tầng xuyên biên giới. Singapore, một quốc gia phát triển hơn, với nền tảng quản lý logistics vững mạnh, cố gắng củng cố vị thế là một trung tâm logistics đẳng cấp quốc tế. Tuy nhiên, các nước kém phát triển hơn, như Lào và Myanmar, vẫn còn rất nhiều việc phải làm để cải thiện lĩnh vực logistics của họ.

Quy hoạch cơ sở hạ tầng và xây dựng đường bộ kém đã dẫn đến những thách thức đối với các nhà quản lý logistics. Đặc biệt là ở các nước ASEAN, nơi xu hướng quản lý chuỗi cung ứng tích hợp công nghệ là yêu cầu tất yếu thì việc xây dựng thủ công tuyến đường giao hàng cuối cùng vừa gây tốn kém vừa mất thời gian. Các tài xế ở một số khu vực ASEAN vẫn gặp rất nhiều khó khăn trong vận chuyển hàng hóa và dịch vụ đến các địa điểm được xác định trước một cách kịp thời và chính xác. Tuy nhiên, trong nhiều trường hợp, họ cho rằng họ quen thuộc với khu vực địa phương, từ chối sử dụng sự trợ giúp của công nghệ và có xu hướng đi các tuyến đường dài hơn.

Trong khi đó, đô thị hóa và bùng nổ dân số ở các nước ASEAN dẫn đến việc di cư đến các thành phố lớn ngày càng tăng. Điều này dẫn đến tình trạng tắc nghẽn giao thông nghiêm trọng và cơ sở hạ tầng xuống cấp thách thức đáng kể việc quản lý logistics ở dặm cuối.

*Gỡ nút thắt về tích hợp công nghệ*

Do không tích hợp công nghệ vào các hệ thống quản lý chuỗi cung ứng, các doanh nghiệp phải chấp nhận chi phí logistics cao và hạn chế năng lực cạnh tranh của chính họ. Theo công ty nghiên cứu thị trường SpirEresearch, sẽ là một bất lợi lớn nếu không thể áp dụng những tiến bộ như Hệ thống quản lý vận tải và Hệ thống định vị toàn cầu. Chi phí ban đầu cao cho việc thực hiện là rào cản chính đối với các doanh nghiệp ASEAN, khiến họ khó tiến nhanh hơn trong việc cải thiện năng lực logistics. Đặc biệt, logistics tại các vùng nông thôn ở các nước như Indonesia và Malaysia cũng đang phải đối mặt với những thách thức do cơ sở hạ tầng viễn thông kém phát triển, đòi hỏi những nỗ lực trong việc gỡ các nút thắt về tích hợp công nghệ.

*Đột phá công nghệ được kỳ vọng sẽ thay đổi lĩnh vực logistics của ASEAN*

Do yêu cầu về quản lý chuỗi cung ứng, các nhà cung cấp dịch vụ logistics bắt đầu nhận ra tầm quan trọng của công nghệ trong việc thúc đẩy hiệu quả giao nhận, đặc biệt ở dặm cuối. Nhiều nhà quản lý logistics ASEAN nhận thức đầy đủ rằng việc giao hàng dặm cuối quyết định kết quả cuối cùng của toàn bộ chuỗi cung ứng.

Nhiều doanh nghiệp dựa vào tiềm năng to lớn của Trí tuệ nhân tạo (AI) để cách mạng hóa thủ tục chuỗi cung ứng của họ. Với khả năng dự báo các kịch bản trong tương lai bằng cách tìm ra các mẫu, AI có khả năng tăng cường năng lực ra quyết định và cải thiện quản lý rủi ro cho doanh nghiệp. Nhiều công ty hàng đầu cũng sử dụng phân tích dữ liệu tiên tiến để tận dụng các cơ hội trong tương lai. Các quyết định được đưa ra dựa trên việc phân tích dữ liệu lịch sử có thể cải thiện đáng kể việc ra quyết định. Bằng cách cung cấp một bức tranh lớn và dự đoán các sự kiện bất lợi có thể xảy ra, Big Data giúp quản lý và tối ưu hóa các hệ thống quản lý chuỗi cung ứng.

Một ví dụ đơn cử như Tập đoàn Deutsche Post DHL, nhờ sức mạnh công nghệ, đang mở rộng mạng lưới vận tải đường bộ tại ASEAN. Năm 2018, tập đoàn này vận hành 3.000 xe tải mỗi ngày, bao gồm cả đội xe gồm 1.200 xe của riêng mình. Con số này, bao gồm các nửa cung lớn, gần gấp bốn lần so với bảy năm trước. Công ty này chủ yếu cung cấp các lô hàng đến các siêu thị và cửa hàng tiện lợi được điều hành bởi các tập đoàn và DN ước ngoài, một phân khúc đang phát triển ở các thị trường sôi động trong ASEAN như Thái Lan, Việt Nam, Philippines...Thomas Tieber, người đứng đầu doanh nghiệp vận tải hàng hóa quốc tế của DHL tại Đông Nam và Nam Á, cho biết công ty sẽ hợp tác với các công ty đa quốc gia đang tìm cách chuyển sản xuất ra khỏi Trung Quốc. DHL sẽ đề xuất các chuyến hàng đến các nước láng giềng cho các nhà sản xuất ở khu vực Đông Dương.

Tập đoàn Toll của Úc, thuộc Japan Post Holdings, vận hành một cơ sở rộng khoảng 100.000 mét vuông tại trung tâm logistics ứng dụng các công nghệ hiện đại đẳng cấp khu vực của Singapore. Doanh số 228 triệu đô la Singapore (168 triệu đô la) xử lý vận chuyển hàng hóa từ hơn 150 công ty, bao gồm các nhà sản xuất hàng hóa lớn hàng ngày. Các kế hoạch kêu gọi tăng tỷ lệ sử dụng lên 100% vào cuối năm từ 90% hiện tại hoặc lâu hơn bằng cách tự động hóa tất cả các thiết bị vận chuyển trong cơ sở.

***Việt Nam chủ trì Hội nghị các Quan chức cao cấp Giao thông vận tải ASEAN (STOM) lần thứ 47 tại thành phố Đà Nẵng diễn ra vào tháng 6/2019***

Tham dự Hội nghị có khoảng 200 đại biểu, đại diện của Bộ Giao thông các nước ASEAN (Brunei Darussalam, Campuchia, Indonesia, Lào, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thái Lan, Việt Nam) và các nước Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Ban Thư ký ASEAN, Liên minh châu Âu. Đoàn đại biểu Bộ GTVT Việt Nam do Thứ trưởng Nguyễn Ngọc Đông dẫn đầu, cùng lãnh đạo của các Cục (Đường bộ, Đường sắt, Hàng hải, Hàng không, Đường thủy nội địa) và Lãnh đạo các cơ quan tham mưu của Bộ.

Hội nghị STOM 47 sẽ nghe các nhóm công tác chuyên ngành (hàng hải, hàng không, vận tải mặt đất và tạo thuận lợi vận tải) báo cáo tình hình triển khai cụ thể các chương trình, dự án và kế hoạch trong thời gian tiếp theo; Trao đổi, thông qua kế hoạch của các nhóm công tác chuyên ngành; Thảo luận, giải quyết các khó khăn ở cấp điều phối chuyên ngành; Đàm phán với cấp điều phối của các nước đối tác đối thoại trong việc xây dựng các thỏa thuận hợp tác ASEAN và đối tác, làm cơ sở trình lên cấp Bộ trưởng.

Giao thông vận tải là xương sống và nhân tố cốt yếu trong phát triển kinh tế ASEAN. Chính việc tăng cường hội nhập và kết nối giao thông đã góp phần thúc đẩy thương mại và du lịch ASEAN trong những năm vừa qua. Mặc dù vậy, các thành viên vẫn hướng tới một vai trò lớn hơn nữa của giao thông vận tải trong thời gian tới, trong bối cảnh cạnh tranh toàn cầu ngày càng khốc liệt cũng như kinh tế đang tăng trưởng nhanh chóng.

Với tư cách là Chủ tịch các hội nghị GTVT ASEAN trong năm 2019, Việt Nam, cùng với các nước thành viên ASEAN và Ban thư ký ASEAN, trên cơ sở Kế hoạch Chiến lược GTVT Kuala Lumpur 2016 – 2025, sẽ nỗ lực hết sức để đưa nhóm giao thông vận tải của chúng ta tiến bước và để năm 2019 là một năm đầy ý nghĩa với ngành GTVT.

Hội nghị đặc biệt nhấn mạnh đến các vấn đề về hợp tác ASEAN và EU trong lĩnh vực Hàng không (sau 8 vòng đàm phán, xây dựng Hiệp định hàng không toàn diện ASEAN-EU tổ chức từ năm 2016, cơ bản các nước ASEAN đã thống nhất với nội dung còn tồn đọng của dự thảo (Điều 28bis - Gia nhập của các Quốc gia thành viên mới, Điều 28ter - Áp dụng vấn đề lãnh thổ, trừ Ma-lai-xia cần thêm thời gian tham vấn nội bộ, đặc biệt đối với các Điều khoản: 7 (Cạnh tranh bình đẳng), 9 (Thuế hải quan), 25 (Quan hệ với các hiệp định khác) và 27 (Chấm dứt)…; việc trao đổi mở rộng khai thác thương quyền 5 nội vùng ASEAN-Trung Quốc (Nghị định thư số 3) theo Hiệp định VTHK ASEAN - Trung Quốc (AC ATA). Theo đó, ASEAN đề xuất mở thêm 8 điểm tại các nước, trong đó có Vân Đồn của Việt Nam…; các nước cũng đã thảo luận dự thảo Nghị định thư thực hiện Gói cam kết thứ 11 về dịch vụ vận tải hàng không theo Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ (AFAS), dự kiến Nghị định thư thực hiện Gói cam kết thứ 11 sẽ được trình ký tại Hội nghị lần thứ 25 các Bộ trưởng GTVT ASEAN (ATM25) tổ chức tại Việt Nam tháng 11/2019.

Về Hàng hải, Hội nghị nghe Singapore báo cáo kết quả cuộc họp nhóm công tác giao thông hàng hải lần thứ 37 (MTWG37) trong đó nêu rõ về Dự án của Hàn Quốc hỗ trợ các nước ASEAN tiến hành Dự án thí điểm về vận hành ASSM với nội dung chính liên quan đến tiêu chuẩn hóa thủ tục xin phép tàu rời cảng tại 3 cảng của Singapore, Indonesia và Philippines; phát triển các tuyến tàu khách Ro-Ro giữa các của Indonesia và Malaysia đối với tuyến Dumai-Melaka và của Philippines và Indonesia về tuyến Pitung Davao-Geneal Santos-Bitung; tiến độ tham vấn nội bộ của Myanmar về Bản ghi nhớ về nâng cao và hài hòa các tiêu chuẩn an toàn và kiểm tra tàu đối với các tàu dưới cỡ công ước; cập nhật về tiến độ dự án Huấn luyện nâng cao dành cho các nhân sự phục vụ cho Hệ thống VTS; cập nhật các chương trình hợp tác kỹ thuật của IMO, khảo sát Khí tượng thuỷ văn tại eo Malacca và Singapore.

Về Đường bộ, báo cáo triển khai các Hiệp định tạo thuận lợi vận tải đường bộ như tạo thuận lợi vận tải, lần lượt là  Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức (AFAMT), Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT) và Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi vận tải liên quốc gia (AFAFIST), Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi vận chuyển người qua biên giới bằng phương tiện đường bộ (CBTP)…

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

***Hành lang kinh tế số Á-Âu tại triển vọng lớn cho lĩnh vực logistics ASEAN***

Vào ngày 4 tháng 6 năm 2019, Ủy ban Kinh tế Á-Âu đã tổ chức thảo luận về các hành lang giao thông kỹ thuật số của dự án EAEU và cách phát triển trên toàn cầu, đặc biệt tập trung vào thị trường ASEAN. Ngoài đại diện từ EEC, những người tham gia khác gồm có các nhà quản lý và chuyên gia hàng đầu từ vận tải, bảo hiểm, công ty dịch vụ, hiệp hội logistics và tuân thủ và môi giới tùy chỉnh.

EEC coi Singapore là điểm khởi đầu cho việc tích hợp các hệ sinh thái kỹ thuật số giữa EAEU và các nước ASEAN.

Bước đầu tiên của giải pháp là sự tích hợp giữa nền tảng kỹ thuật số RSTrade (được vận hành bởi RSTradehouse) và nền tảng Camelone (được vận hành bởi vCargo Cloud). Giải pháp tích hợp cung cấp cơ hội tập hợp các nhà sản xuất, người mua và công ty từ các quốc gia khác nhau cung cấp dịch vụ logistics và các dịch vụ khác cho các hoạt động kinh tế nước ngoài - để mua và bán cũng như nhận giao hàng, bảo hiểm và các dịch vụ khác.

Bước thứ hai của kế hoạch là tích hợp các dịch vụ thanh toán cũng như bảo hiểm và cung cấp dịch vụ sản xuất hợp đồng từ Nga cho người dùng từ các nước ASEAN. Ngày càng nhiều công ty sẽ bắt đầu sử dụng FinTech và nó đã được sử dụng phổ biến ở Singapore và xu hướng này sẽ sớm giống như vậy ở các nước EAEU. Vì vậy, việc tích hợp các dịch vụ thanh toán sẽ mở rộng cơ hội tương tác của các công ty EAEU với các nước ASEAN.

***Xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng thúc đẩy các công ty logistics quốc tế lớn mở rộng hoạt động tại Đông Nam Á***

Các công ty logistics quốc tế, bao gồm Nippon Express và Deutsche Post DHL Group, đang mở rộng hoạt động ở Đông Nam Á khi các nhà sản xuất chuyển sản xuất sang khu vực để thoát khỏi cuộc chiến thương mại Hoa Kỳ-Trung Quốc ngày càng sâu rộng.

Nippon Express đang xây dựng các cơ sở kho hàng lớn ở Malaysia và các nơi khác và củng cố các dịch vụ vận chuyển trên toàn khu vực với mục đích thúc đẩy doanh số bán hàng ở đó thêm 50% trong năm năm.

Một nhà kho lớn đang được xây dựng bởi Nippon Express ở ngoại ô Kuala Lumpur sẽ được hoàn thành vào đầu tháng 1/2020. Cơ sở với gần 50.000 mét vuông sàn, sẽ xử lý vận chuyển hàng hóa quốc tế liên quan đến ô tô và điện tử cũng như vận chuyển thực phẩm và hàng ngày trong khu vực.

Công ty cũng sẽ hoàn thành việc xây dựng một nhà kho tại Campuchia vào tháng 12/2019 và đang xem xét các cơ sở tương tự ở các quốc gia như Philippines và Việt Nam.

Thái Lan, Việt Nam và Malaysia đã thiết lập chuỗi cung ứng, giúp khu vực này dễ dàng tiếp nhận sản xuất bổ sung từ Trung Quốc. Nippon Express sẽ đẩy mạnh các dịch vụ vận tải đường bộ giữa các quốc gia này, nhằm tăng doanh số bán hàng trong khu vực, bao gồm Ấn Độ, khoảng 50% từ mức tài khóa 2018 lên 135 tỷ Yên (1,25 tỷ USD) trong năm tài chính 2023.

|  |
| --- |
|  |

1. **Thị trường logistics Singapore**
	1. **Hoạt động vận tải và cảng biển**
		1. *Vận tải biển và cảng biển:*
2. Đội tàu mang quốc tịch Singapore và số lượng tàu qua cảng:

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore, trong tháng 5/2019, số tàu mang quốc tịch Singapore đã giảm 06 chiếc so với tháng trước, còn 4465 chiếc, nhưng tải trọng vẫn tăng lên, đạt 95.411 triệu tấn, tăng 1,5% so với tháng 4/2019.

Số lượng tàu qua cảng của Singapore trong tháng 5/2019 đạt 11.697 chiếc, tăng 4% so với tháng trước đó. Tính chung 5 tháng đầu năm 2019, có tổng cộng 56.402 tàu qua cảng của Singapore, giảm 7% 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*

1. Lượng hàng hóa qua cảng:

Lượng hàng hóa qua cảng biển của Singapore đạt 55,1 triệu tấn trong tháng 5/2019, tăng nhẹ 5,1% so với tháng trước đó (tháng 6/2019, cơ quan thống kê Singapore đã điều chỉnh cập nhật số liệu của tháng 4/2019, theo đó lượng hàng qua cảng đạt trên 54 triệu tấn thay vì 53 triệu tấn như công bố trước đó).

Hình 2: Lượng hàng qua cảng Singapore các tháng

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

Tính chung 5 tháng đầu năm 2019, lưu lượng hàng hóa qua cảng biển nước này vẫn đạt 261,387 triệu tấn, tăng nhẹ 0,4% so với cùng kỳ năm 2018.

1. Lưu lượng container qua cảng:

Lưu lượng container qua cảng của Singapore trong tháng 5/2019 đạt 3,1 triệu TEUs, tăng 4,8% so với tháng trước. Như vậy tổng lưu lượng container trong 5 tháng đầu năm đạt 15 triệu TEUs, tăng 0,5 % 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:*

Sân bay quốc tế Changi là một trong những sân bay bận rộn nhất thế giới đối với hàng hóa hàng không quốc tế, xử lý hơn 1,97 triệu tấn mỗi năm, với khối lượng trung chuyển chiếm gần một nửa thông lượng, do đó được coi là trung tâm vận chuyển hàng không toàn cầu. Được thiết kế để luân chuyển hàng hóa một cách nhanh và hiệu quả nhất, các cơ sở xử lý hàng, đóng gói, kho lạnh và văn phòng tại Trung tâm hàng không Changi (CAC), cùng với Công viên Logistics Sân bay Singapore (ALPS), được trang bị tốt để phục vụ hoạt động logistics. Các hoạt động vận tải hàng không tại sân bay Changi tập trung tại Trung tâm hàng không Changi (CAC), Khu thương mại tự do 24 giờ, nơi hàng hóa trung chuyển có thể được xử lý với các thủ tục hải quan đơn giản và hiệu quả nhất.

Sân bay Changi là lựa chọn của 4 tập đoàn giao nhận lớn trên thế giới gồm DHL Express, FedEx Express, TNT Express và UPS. Các tính năng của các trung tâm tại sân bay này trong khu thương mại tự do (FTZ) bao gồm quyền truy cập trực tiếp vào máy bay chở hàng để phân loại và quay vòng hàng hóa và trung chuyển miễn thuế trong Khu vực thương mại tự do. Công viên Logistics Sân bay Singapore (ALPS) có các công ty logistics bên thứ ba toàn cầu (3PL), như Expeditor, DB Schenker, Nippon Express, với các cơ sở lớn.

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

Là một trung tâm logistics của khu vực Đông Nam Á, Singapore là nơi tập trung nhiều nhà phân phối lớn, có sự hỗ trợ từ hệ sinh thái của các chủ hàng hàng đầu và các nhà cung cấp dịch vụ logistics của bên thứ ba (3PL) trong nước. Các công ty sản xuất dựa trên các tháp kiểm soát chuỗi cung ứng và trung tâm phân phối tại Singapore, để sắp xếp chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu của họ.

Singapore có kết nối giao thông hiện đại bậc nhất Đông Nam Á và thuộc tốp đầu của châu Á, sở hữu có mạng lưới đường biển và đường bộ dày đặc để trung chuyển đa phương thức. Do đó, tạo nên kết nối đa phương thức liền mạch giữa một trong những cảng biển và sân bay bận rộn nhất thế, nhà ga PSA, cảng container lớn thứ hai thế giới và trung tâm trung chuyển bận rộn nhất, với khả năng kết nối tới hơn 600 cảng. PSA có bốn nhà ga container, một nhà ga đa năng và một nhà ga trung chuyển phương tiện hoạt động trong nước. PSA cũng có một mạng lưới vận chuyển khổng lồ gồm 200 hãng tàu, kết nối 123 quốc gia.

***SingPost và Synagie cung cấp các giải pháp kho bãi và logistics theo yêu cầu tại Đông Nam Á***

Singapore Post và Synagie Corporation Ltd sẽ hợp tác để cung cấp các giải pháp kho bãi và đáp ứng theo yêu cầu cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ (SME) tại Singapore và Đông Nam Á (ĐNÁ).

Các doanh nghiệp vừa và nhỏ của khu vực hiện tại sẽ có thể sử dụng các dịch vụ kho bãi và dịch vụ hiện đại do công ty con của SingPost cung cấp, và được cung cấp bởi nền tảng thương mại đám mây Synagie. Quan hệ đối tác sẽ cho phép các doanh nghiệp vừa và nhỏ tận dụng sự tăng trưởng mạnh mẽ về khối lượng đơn đặt hàng thương mại điện tử, đồng thời sử dụng dịch vụ logistics chuyên nghiệp. Dịch vụ này đảm bảo cung cấp cho các SME một giải pháp một cửa cho hiệu quả với vòng hàng nhanh hơn trong cả thị trường thương mại điện tử và truyền thống.

Sự hợp tác của SingPost với Synagie để cung cấp kho theo yêu cầu cho phép các doanh nghiệp lớn và SME tiết kiệm chi phí vốn đầu tư lớn cần thiết để thiết lập hoặc vận hành kho của riêng họ, vì họ có thể có được các dịch vụ kho bãi tích hợp trên một tài khoản thanh toán. Giải pháp có khả năng mở rộng cao này sẽ giúp họ phục vụ tốt hơn cho nhu cầu lưu kho trong mùa cao điểm (như các sự kiện bán hàng lớn) và tiết kiệm chi phí cao hơn và quản lý hàng tồn kho tốt hơn.

Được thiết kế để đáp ứng đa kênh cho cả doanh nghiệp ngoại tuyến và trực tuyến, giải pháp kho theo yêu cầu sẽ được cung cấp cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ tại Singapore và ĐNÁ từ quý 3 năm 2019.

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

Ngành công nghiệp logistics ở Malaysia đang có những chuyển mình trong những năm gần đây, với sự phát triển của thương mại điện tử trong nước, và các xu hướng mới như logistics chuỗi lạnh, dịch vụ giao hàng dặm cuối ứng dụng công nghệ tự động, hệ thống kho lưu động, kinh tế chia sẻ, logistics xanh…

**Hình 4: Giá trị thị trường vận tải và logistics Malaysia**

**giai đoạn 2018-2024**



**Nguồn: Modor Intelligence**

Phần lớn dân số của Malaysia tập trung dọc theo bờ biển nên chi phí logistics của Malaysia về cơ bản ở mức thấp so với mặt bằng khu vực Đông Nam Á. Với tốc độ tăng trưởng trung bình năm là 11-13% trong giai đoạn 2018-2024, thị trường vận tải và logistics Malaysia dự kiến sẽ đạt 90 tỷ USD vào năm 2024.

Tuy nhiên, những thay đổi lớn trong chuỗi cung ứng đòi hỏi nước này phải nhanh chóng thiết lập các liên kết giao thông hiệu quả, kết nối các cảng biển và các thành phố thông qua đường bộ và đường sắt, nếu không họ sẽ đánh mất vị trí nhóm đầu về logistics trong khu vực, nhất là khi một loạt dự án cơ sở hạ tầng và giao thông phải tạm ngừng để cân đối lại ngân sách Chính phủ do thâm hụt kéo dài.

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 theo điểm số LPI năm 2018. 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.

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

Ngành công nghiệp vận tải đường bộ của Malaysia hiện do nhiều xe tải và doanh nghiệp vừa và nhỏ độc lập, chiếm hơn 70% thị phần. Tuy nhiên, ngành công nghiệp này dự kiến sẽ có tính tập trung hơn trong tương lai, với tầm ảnh hưởng lớn hơn của các doanh nghiệp lớn.

 Để có được thị phần đáng kể và phục vụ nhu cầu gia tăng, các công ty vận tải đường bộ đang tiến hành xu hướng sáp nhập và mua lại (M&A). Đặc biệt, sự gia tăng của thương mại điện tử đang dẫn đến sự hợp nhất theo chiều dọc và ngang giữa những các công ty logistics và thương mại điện tử, để đạt được quy mô và mạng lưới hiệu quả hơn.

Nền kinh tế của Malaysia dự kiến ​​sẽ tăng trưởng từ 5% đến 6% trong năm 2019, thúc đẩy sự phát triển của ngành vận tải. Tuy nhiên, các cuộc khảo sát gần đây đối với các nhà vận tải và các chủ hàng cho thấy nhu cầu lớn về cải thiện cơ sở hạ tầng để 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. Đặc biệt, Malaysia cần đầu tư mạnh hơn vào cải thiện lưới đường bộ và hệ thống công nghệ thông tin tiên tiến (CNTT) trong vận tải.

* + 1. *Cảng biển:*

Theo Bộ trưởng Giao thông Malaysia ông Anthony Loke, chính phủ nước này đang lên kế hoạch mở rộng các khu vực cảng trên toàn quốc để đáp ứng nhu cầu hiện tại và tương lai.

Điều này đòi hỏi một chiến lược dài hạn, không chỉ để đáp ứng nhu cầu về năng lực, mà còn cung cấp sự cạnh tranh lành mạnh với các nước láng giềng đang xây dựng các cảng lớn hơn.

Chính phủ Malaysia đã nhận thức rõ về sự cần thiết phải mở rộng, phát triển và nâng cấp các cảng, bao gồm cả cảng Tanjung Pelepas.

Vệc mở rộng các cảng rất quan trọng vì Malaysia có vị trí chiến lược ở Eo biển Melaka, một trong những tuyến vận chuyển bận rộn nhất thế giới. Cảng Tanjung Pelepas hiện xử lý chín triệu đơn vị tương đương hai mươi feet (TEUs) hàng năm và việc mở rộng sẽ cho phép nó xử lý tới 15 triệu TEUs. Ứng dụng công nghệ tự động cũng là một yêu cầu cấp thiết để tăng năng suất và giảm rủi ro. Công ty dịch vụ máy kéo Terberg Tractors sẽ cung cấp máy kéo không người lái tại cảng Tanjung Pelepas, một phần trong nỗ lực đảm bảo rằng cảng vẫn cạnh tranh và khắc phục tình trạng thiếu lao động và giảm sự phụ thuộc vào lao động nước ngoài.

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

Thị trường halal đang nhanh chóng được công nhận là một thị trường mới nổi cực kỳ quan trọng không chỉ tại Malaysia mà ở tầm cỡ quốc tế. An toàn thực phẩm 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 là ở châu Á và Trung Đông.

Các công ty Malaysia có tiềm năng và lợi thế lớn để sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm được chứng nhận halal ra thị trường toàn cầu. Malaysia hiện đang tự quảng bá như một cửa ngõ giaio thương và thu hút đầu tư vào lĩnh vực này. Thiếu chứng nhận phù hợp là một trong những thách thức trong ngành công nghiệp halal và những công ty tiên phong trong lĩnh vực này đang có nhiều lợi thế để tạo ra một thị trường rộng lớn hơn. Ví dụ, Kontena Nasional Bhd. (KNB) là nhà cung cấp dịch vụ logistics halal end-to-end tại Malaysia. Công ty giữ sự khác biệt 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.

**Hình 5: Giá trị xuất khẩu các sản phẩm dán nhãn HALAL của Malaysisa giai đoạn 2011-2017**



Tính đến tháng 8 năm 2018, 42 quốc gia trên toàn thế giới đã công nhận chứng nhận halal của JAKIM. Người tiêu dùng Hồi giáo từ Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản và Hồng Kông cũng 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 công ty thực phẩm Brazillian, BRF hợp tác với Tập đoàn Kuok để mở rộng kinh doanh thực phẩm halal sang Malaysia và các nước ASEAN khác,

MASkargo, công ty con vận chuyển hàng hóa của Malaysia Airlines cũng đã được cấp chứng nhận Halal của Malaysia do Bộ Phát triển Hồi giáo, Văn phòng Thủ tướng, Malaysia (JAKIM) cấp.Sau khi được chứng nhận, MASkargo đã vận chuyển lô hàng đầu tiên là 720 kg thực phẩm đông lạnh đến Nhật Bản theo dịch vụ Halal Logistics, cho Nippon Express (Malaysia) Sdn. Bhd.

1. **Thị trường logistics Thái Lan:**
	1. ***Kinh tế chia sẻ trong hoạt động vận tải của Thái Lan***

Thái Lan đặt mục tiêu tạo lập một nền kinh tế dựa trên giá trị được thúc đẩy bởi sự đổi mới và công nghệ để đạt được tầm nhìn về Thái Lan 4.0. Con đường hướng tới tăng trưởng kinh tế làm tăng nhu cầu về logistics và vận tải, có thể dẫn đến tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm không khí, thiếu lái xe giao hàng và tăng chi phí logistics trên toàn quốc. Hội nhập trong lĩnh vực logistics là xu hướng tất yếu khi chính phủ Thái Lan tìm cách giảm chi phí logistic từ 14% (2016) xuống 12% GDP vào năm 2021, như được nêu trong Kế hoạch Phát triển Kinh tế và Xã hội lần thứ 12 (2017-2021).

Theo quan điểm này, Hitachi Asia (Thái Lan) và Hệ thống vận tải Hitachi (Thái Lan) đã cùng phát triển dịch vụ chia sẻ phương trên mạng từ tháng 6 năm 2019 tại Thái Lan để mang lại lợi ích cho ngành logistic Thái Lan, tận dụng các nhóm công nghệ và kiến ​​thức chuyên môn. Dịch vụ này có khả năng tích hợp dữ liệu như trạng thái hoạt động của phương tiện và tính khả dụng của hàng hóa trên nhiều điểm tiếp xúc, hiển thị các bộ dữ liệu này trên một bảng điều khiển duy nhất và áp dụng việc sử dụng công cụ phân tích dữ liệu để gửi một phương tiện phù hợp cho mỗi đơn hàng giao hàng. Các chủ hàng thể chọn một phương tiện phù hợp dựa trên dữ liệu thời gian thực, bằng cách khớp các thuộc tính như loại ô tô, nhiệt độ, điểm số danh tiếng của tài xế, thông tin giao thông, dựa trên lệnh giao hàng.

Với việc triển khai Dịch vụ này, các chủ doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics có thể hưởng lợi từ việc sử dụng hiệu quả các phương tiện ngoài dịch vụ trong đội phương tiện vận tải của họ và thực hiện việc giao hàng chung cho các hàng hóa với các điểm đến gần hơn. Dịch vụ này cũng góp phần giảm thời gian làm việc và chi phí nhiên liệu cho các nhà khai thác vận tải, nhờ khả năng phân bổ nguồn lực tối ưu.

Công ty TNHH Hitachi Asia (Thái Lan) và Hệ thống giao thông vận tải Hitachi Vantec (Thái Lan), Ltd hợp tác để đảm bảo dịch vụ này có thể gửi xe một cách hiệu quả khi nhận được đơn đặt hàng giao hàng từ các chủ hàng, do đó góp phần giảm chi phí và thời gian giao hàng.

Unicharm Corporation (Un Unarmarm), đã áp dụng Dịch vụ này trên vận chuyển container từ tháng 1 đến tháng 3 năm 2019. Công ty TNHH thang máy Siam-Hitachi và Công ty Công nghệ công nghiệp Hitachi (Thái Lan), Ltd đã thử nghiệm và ghi nhận hiệu quả giao nhận tăng tới 15-30%.

Đối với các công ty vận chuyển và logistics, Hitachi Asia (Thái Lan) và Hitachi Transport System (Thái Lan) bắt đầu cung cấp Dịch vụ này cho việc giao hàng container từ tháng 6 năm 2019 và mở rộng ứng dụng của mình cho việc giao hàng bằng xe tải, với mục đích đạt được việc sử dụng dịch vụ trên 21.000 xe tải vào năm tài khóa 2023. Mục tiêu chung là đạt được doanh thu hàng năm là 8 tỷ yên, thông qua việc cung cấp dịch vụ cho các công ty sản xuất, phân phối, logistics và vận chuyển và các chủ hàng. Ưu điểm vượt trội của dịch vụ này là ứng dụng kỹ thuật số trong lĩnh vực logistics và đóng góp vào việc giảm tắc nghẽn giao thông trên khắp Thái Lan hiện nay.

* 1. ***Thái Lan nỗ lực nâng cấp hệ thống đường sắt để giảm tải áp lực cho đường bộ***

Công ty Đường sắt quốc gia Thái Lan (SRT) là nhà khai thác đường sắt thuộc quản lý của Bộ Giao thông vận tải Thái Lan. Tính đến năm 2018, mạng lưới phục vụ 47 tỉnh và khoảng 35 triệu hành khách mỗi năm. Số lượng hành khách dự kiến sẽ tăng gấp đôi vào năm 2027 khi kế hoạch mở rộng được thực hiện và mạng lưới phát triển để phục vụ 61 tỉnh trên toàn Thái Lan.

Vận tải hàng hóa bằng đường sắt chỉ bằng một nửa chi phí vận chuyển đường bộ, và thân thiện với môi trường hơn vận tải đường bộ, nhưng hiện chỉ chiếm 1, % trọng tải hàng hóa của Thái Lan. SRT đã đặt mục đích tăng tỷ trọng hàng hóa vận chuyển lên sáu phần trăm với việc mở rộng đường đôi vào năm 2022. Mở rộng dịch vụ vận chuyển hàng hóa của SRT có thể mang lại lợi nhuận tốt hơn dịch vụ chở khách hiện đang phải nhận trợ cấp lớn từ Chính phủ để bù lỗ.

SRT vận hành tất cả các tuyến đường sắt quốc gia của Thái Lan. Ga xe lửa Bangkok (Ga Hua Lamphong) là ga cuối của tất cả các tuyến. Phahonyothin và ICD Ladkrabang là nhà ga hàng hóa chính.

Tập đoàn Hopewell Holdings của Hồng Kông là nhà thầu chính cho Hệ thống Đường sắt Bangkok của SRT. Dự án bắt đầu vào năm 1990 và bị chính phủ Thái Lan chấm dứt vào năm 1998, chỉ hoàn thành 13% mục tiêu. Hopewell và SRT đã kiện nhau về sự thất bại của dự án 80 tỷ baht. Vào ngày 23 tháng 4 năm 2019, Tòa án Hành chính Tối cao của Thái Lan đã giữ nguyên phán quyết của ủy ban trọng tài ủng hộ Hopewell. Tòa án đã yêu cầu SRT trả khoản bồi thường Hopewell là 11,88 tỷ baht, cộng với 7,5% tiền lãi mỗi năm.

Đường sắt Thái Lan vận chuyển khoảng 11 triệu tấn hàng hóa mỗi năm trong giai đoạn 2007-2012, chiếm khoảng 2% tổng lượng hàng hóa được di chuyển bởi tất cả các phương thức vận tải. Mặc dù các chuyến tàu chở hàng có thể đi lại giữa Thái Lan và các nước láng giềng (Malaysia và Lào), nhưng lượng vận chuyển hàng hóa đường sắt quốc tế hiện chỉ chiếm một phần rất nhỏ trong giao dịch ngoại thương của Thái Lan. Năm 2012, chỉ có 95 nghìn tấn hàng xuất khẩu rời Thái Lan bằng đường sắt, so với 12 triệu tấn hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ và 114 triệu tấn hàng hóa xuất khẩu bằng tàu. Đối với nhập khẩu, thị phần vận tải đường sắt thậm chí còn nhỏ hơn.

Đường sắt Thái Lan vận chuyển cả hàng rời (chủ yếu là các sản phẩm dầu và vật liệu xây dựng) và vận chuyển hàng hóa bằng container. Hầu hết các hoạt động vận chuyển hàng hóa là giữa Bangkok và cảng biển (đặc biệt là giữa cảng nước sâu Laem Chabang và nhà ga container ở Lad Krabang, ở vùng ngoại ô phía đông của Bangkok).

Trước những hạn chế của vận tải đường sắt như trên, đến năm 2016, ngành đường sắt Thái Lan đã buộc phải đổi mới để tăng thị phần đường sắt của thị trường vận tải hàng hóa quốc gia. SRT đã tiến hành một dự án chung với Nhật Bản với việc hử nghiệm các container nhỏ 12 feet. Những container này có thể dễ dàng vận chuyển bằng xe tải giữa một nhà ga và khách hàng cuối, thực hiện bước đầu trên hai tuyến đường từ ga Bang Sue của Bangkok: tuyến đường dài 722 km đến tỉnh Lamphun ở phía bắc của đất nước và tuyến đường 433 km đến Khon Kaen ở phía đông bắc sau đó mở rộng ra các tuyến khác.

***Tuyến phía Bắc*** chạy dọc theo Tuyến Đông Bắc cho đến Giao lộ Ban Phachi. Ở đó, nó tách ra từ Tuyến Đông Bắc và đi qua Lopburi, Nakhon Sawan, Phichit, Phitsanulok, Denchai, Lampang, Lamphun, trước khi đến Chiang Mai, cách Bangkok 751 km. Ngoài ra còn có một chi nhánh ngoài tuyến chính từ Ban Dara Junction đến Sawankhalok ở tỉnh Sukhothai.

Bang Sue Junction - Sân vận chuyển hàng hóa lớn nhất ở Thái Lan và do đó là ga hàng hóa chính của Phahonyothin. Ngoài ra còn có một kho đầu máy.

Ga Ayutthaya - Ga ngoại ô phía Bắc Bangkok. Doanh thu hành khách cao, chỉ đứng sau ga Bangkok. Có thể thay đổi ở đây để Đông Bắc Line.

Giao lộ Ban Phachi - Một ngã ba lớn, nơi các đường phía Bắc và Đông Bắc tách biệt.

Ga Lopburi - Sự kết thúc của dịch vụ ngoại ô phía bắc Bangkok; một thị trấn quân sự với rất nhiều lịch sử.

Trạm Nakhon Sawan - Trạm chính Nakhon Sawan, Trạm Nong Pling cho đến năm 1956.

Trạm Phichit- Trạm chính Phichit

Ga Phitsanulok - Ga chính Phitsanulok, thị trấn với nhà thờ nổi tiếng Phra Phuttha Chinnarat

Ban Dara Junction - Giao lộ cho Sawankhalok Line

Trạm Sawankhalok - Ga cuối của Chi nhánh Sawankhalok. Trạm cho tỉnh Sukhothai và đi đến Công viên lịch sử Sukhothai và Si Satchanalai.

Ga Uttaradit - Ga chính, tỉnh Uttaradit.

Sila Tại ga - Kho trên tuyến phía Bắc. Trạm tiếp nhiên liệu và lên tàu sẽ bị cắt tại ga này

Ga Den Chai - điểm dừng chân của Phrae với đề xuất về một ngã ba cho tuyến đường Den Chai - Chiang Rai

Ga Nakhon Lampang - Kho trên tuyến phía Bắc. Tàu sẽ bị cắt thêm nếu đi về phía bắc đến Chiang Mai.

Ga Khun Tan- Trạm trên núi, điểm cơ sở và lối vào Công viên Quốc gia Doi Khuntan. Nhà gỗ đường sắt cũng ở đây

Trạm Lamphun - Trạm chính cho tỉnh Lamphun

Ga Chiang Mai - Ga cuối phía Bắc.

***Tuyến Đông Bắc*** bắt đầu trên cùng tuyến với Tuyến phía Bắc, tách ra tại Giao lộ Ban Phachi về phía Nakhon Ratchasima. Sau đó tại Thanon Chira Junction, dòng chia tách với một tuyến đường đi qua Khon Kaen và Udon Thani trước khi chấm dứt tại Nong Khai 624 km từ Bangkok. Các tuyến đường khác đi qua Buriram, Surin, Sisaket để đến Ubon Ratchathani, cách Bangkok 575 km.

Ngoài ra còn có một tuyến đường nhánh khác bắt nguồn từ Kaeng Khôi Junction ở tỉnh Saraburi đi qua huyện Chai Badan ở tỉnh Lopburi và huyện Cherurat ở tỉnh Chaiyaphum, trước khi tham gia tuyến chính hướng về Nong Khai tại Bua Yai Junction ở tỉnh Nakhon Ratchasima.

Ga Saraburi - Ga chính Saraburi, được đặt tên là ga Pak Priaw cho đến năm 1934.

Kaeng Khôi Junction - Tuyến Bua Yai và Khlong Sip Kao chuyển hướng từ tuyến chính ở đây. Kho chính với cơ sở tiếp nhiên liệu. Điểm phân chia các chuyến tàu chở hàng thành hai chuyến tàu để vượt qua đoạn khó của Dong Phraya Yen (Kaeng Khôi - Pak Chong) hoặc kết hợp các chuyến tàu chở hàng được chia thành một chuyến tàu

Ga Pak Chong - Cửa ngõ vào Nakhon Ratchasima và điểm phân chia các chuyến tàu chở hàng thành hai để vượt qua đoạn khó của Dong Phraya Yen (Kaeng Khôi - Pak Chong) hoặc kết hợp các chuyến tàu chở hàng được chia thành một chuyến tàu

Trạm Nakhon Ratchasima - Kho chính của Tuyến Đông Bắc với cơ sở tiếp nhiên liệu và một đường nhánh cho Bộ Tư lệnh Hỗ trợ Quân đội 2. Trạm chính Nakhon Ratchasima.

Giao lộ Thanon Chira - Giao lộ cho đường Nong Khai gần Pháo đài Suranaree (Trụ sở Quân khu 2)

Ga Buriram - Ga tỉnh Buriram với một đường nhánh đến mỏ đá tại Khao Kradong

Ga Surin - Trạm chính

Trạm Si Sa Ket - Trạm Sisaket chính.

Ga Ubon Ratchathani ở thị trấn Warin Chamrap - Terminus của South Isaan Line (còn được gọi là Ubon Line) với kho và cơ sở tiếp nhiên liệu. Được đặt tên trạm Varindr cho đến 1942-1943. Ga chính Ubon Ratchathani.

Ga Lam Narai- Ga trên nhánh Lam Narai / Bua Yai, cho Chai Badan.

Ga Hayurat- Trạm trên nhánh Lam Narai / Bua Yai, xuống Chaiyaphum.

Bua Yai Junction - ngã ​​ba với cơ sở tiếp nhiên liệu

Ga Khon Kaen - Ga chính Khon Kaen

Ga Udon Thani - Trạm chính của tỉnh Udon Thani với cơ sở tiếp nhiên liệu.

Ga Nong Khai ở thị trấn Nong Khai - Terminator của North Isaan Line (còn được gọi là Nong Khai Line), cung cấp một kết nối đến ga Thanaleng ở Viêng Chăn, Lào.

***Tuyến phía Nam*** bắt đầu ở Bangkok và đi về phía tây về phía Nakhon Pathom trước khi chia thành ba tuyến khác nhau. Một tuyến đi về phía tây đến tỉnh Kanchanaburi (210 km) trong khi một tuyến khác đi về phía bắc về phía Suphan Bur (157 km). Tuyến phía Nam tiếp tục đi về phía nam qua Ratchaburi, Phetchaburi, Hua Hin, tỉnh Prachuap Khiri Khan, Chumphon, đến Surat Thani cách xa 678 km. Từ Surat Thani, có một nhánh tây hướng về Khiri Rat Nikhom trong khi tuyến chính tiếp tục đi về phía nam đến Thung Song Junction thuộc tỉnh Nakhon Si Thammarat nơi một chi nhánh khác đến Kantang ở tỉnh Trang. Cách đó không xa, một chi nhánh khác tách ra khỏi tuyến chính tại Khao Chum Thong Junction. Tuyến chính từ Nakhon Sri Thammarat tiếp tục đi qua Phatthalung trước khi đến Hat Yai Junction ở tỉnh Songkhla. Từ đây, một nhánh nối để kết nối với tuyến đường sắt Malaysia tại Padang Besar và tuyến chính tiếp tục đến Su-ngai Kolok đi qua tỉnh Yala.

Bang Sue Junction - Ngã ba chính và ga hàng hóa với kho chứa đầu máy diesel chính và cơ sở tiếp nhiên liệu

Ga Bang Bamru- Ga ngoại ô, tất cả các chuyến tàu phải dừng ở đây. Trạm đầu tiên sau khi qua cầu Rama 6 từ Bang Sue.

Taling Chan Junction - Giao lộ cho tuyến chính phía Nam (Bang Sue-Taling Chan Link) và chi nhánh Thonburi.

Ga Thon Buri - Ga cuối của Tuyến Nam, tuy nhiên một số chuyến tàu phía Nam vẫn bắt đầu hành trình tại đây.

Ga Salaya - Ga ngoại ô, cho Quận Phutthamonthon và Đại học Mahidol (Cơ sở Salaya)

Trạm Nakhon Pathom - Trạm ngoại ô chính phía Nam. Trạm chính Pathom Pathom.

Nong Pladuk Junction - Giao lộ cho Chi nhánh Namtok và Chi nhánh Suphan Bur.

Ga Ban Pong - Trao đổi đến Kanchanaburi cho những người không đi dọc theo đường nhánh Nam Tok

Ga Ratchaburi - Nhà ga phục vụ ngoại ô phía Nam, cũng là ga chính Ratchaburi.

Ga Phetchaburi - Ga chính Phetchaburi.

Ga Hua Hin - Trạm tỉnh cho Hua Hin ở Prachuap Khiri Khan với trạm thay đổi phi hành đoàn.

Ga Wang Phong- Một trong những nhà ga ở Pran Bur. Cũng cho Trại quân sự Thanarat gần đó. Nhiều chuyến tàu dừng ở đây cho Pran Bur hơn là ga Pran Buri.

Ga Pran Buri - Trạm nhỏ hơn cho Pran Buri, với Chợ đêm Thứ Bảy được thiết lập tốt đối diện nhà ga.

Ga Prachuap Khiri Khan - Ga chính Prachuap Khiri Khan.

Bang Saphan Yai Station - Trạm thị trấn khu vực. Tất cả các chuyến tàu đi xa hơn về phía nam phải dừng ở đây.

Trạm Chumphon - Trạm chính Chumphon, kho đầu máy với cơ sở tiếp nhiên liệu

Trạm Lang Suan- Trạm tỉnh ở Chumphon. Phạm vi xa nhất của các dịch vụ phía nam từ Thonburi.

Ban Thung Pho Junction - Sân container phía Nam, cho Chi nhánh Khiri Rat Nikhom.

Ga Khiri Rat Nikhom - Ga cuối cho Chi nhánh Khiri Rat Nikhom và tuyến đường sắt đến Phang Nga và Tanun (Phuket).

Ga Surat Thani - Trạm thay đổi phi hành đoàn và trạm chính của tỉnh Surat Thani.

Ngã ba Thung Song - Kho đầu máy, cơ sở tiếp nhiên liệu và ngã ba cho Chi nhánh Kantang.

Trạm Trang - Trạm chính Trang.

Ga Kantang - Ga cuối của Chi nhánh Kantang.

Khao Chum Thong Junction - Giao lộ cho Chi nhánh Nakhon Si Thammarat.

Ga Nakhon Si Thammarat - Ga cuối của Chi nhánh Nakhon Si Thammarat. Trạm chính Nakhon Si Thammarat.

Ga Phatthalung - Trạm chính của Phatthalung, trạm thay đổi phi hành đoàn

Hat Yai Junction - Ngã ba chính của Malaysia và Singapore và Tuyến chính của Tuyến phía Nam, Kho đầu máy và cơ sở tiếp nhiên liệu. Ga chính Songkhla.

Ga Padang Besar - Trạm KTM quốc tế tại Malaysia. Xe lửa tiếp tục đến Butterworth (Penang) và hơn thế nữa.

Ga Pattani - trước đây là ga Khok Pho, ga chính Pattani.

Ga Yala - Trạm Yala chính, trạm thay đổi phi hành đoàn

Ga Tanyong Mat - cho huyện Ra Ngae và Narathiwat.

Ga Su-ngai Kolok - Ga cuối của tuyến phía Nam. Đã từng là một trạm quốc tế cho đến khi chấm dứt các dịch vụ xuyên biên giới.

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

 Là quốc gia đông dân thứ tư thế giới với tiềm năng phát triển lớn, Indonesia là thị trường đầy tiềm năng cho hoạt động logistics. Quần đảo gồm khoảng 17.500 hòn đảo hiện là một trung tâm thu hút đầu tư toàn cầu. Sự phát triển của lĩnh vực sản xuất tại Indonesia có thể kích thích tăng trưởng kinh tế cao về mặt cấu trúc trong một thời gian dài. Một ngành công nghiệp sản xuất hưng thịnh và xu hướng gia tăng xuất khẩu các sản phẩm sản xuất trong nước sẽ thúc đẩy tăng trưởng nhanh chóng trong lĩnh vực logistics. Sản xuất của Indonesia bao gồm đa dạng các sản phẩm từ điện tử, hóa chất, ô tô đến công nghiệp thực phẩm.

Tuy nhiên, logistics là một nút thắt quan trọng trong hoạt động kinh doanh tại Indonesia. Chi phí logistics dao động từ 25% -30% GDP ở Indonesia, so với các nền kinh tế phát triển, nơi nó dưới 5% GDP. Ngay cả các nước láng giềng, như Malaysia cũng có chi phí logistics thấp hơn.

Ngành vận tải hàng hóa và logistics của Indonesia không có mức độ tập trung cao trong ngành, đặc biệt là đối với các công ty quốc tế. Các DN logistics quốc tế hiện chỉ chiếm khoảng 30% thị phần. 70% còn lại được chia sẻ giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics của Indonesia. Trong 70% đó, mức độ tập trung ở mức trung bình và thậm chí 10 công ty lớn nhất cũng không chiếm hơn 30% thị trường địa phương. Các công ty lớn tập trung nhiều hơn vào vận tải hàng hóa và cơ sở hạ tầng logistics.

Sự gia tăng giá cả hàng hóa, các dự án cơ sở hạ tầng do chính phủ lãnh đạo và tăng trưởng niềm tin của người tiêu dùng có thể thúc đẩy lĩnh vực sản xuất. Quốc gia này cũng khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực sản xuất bằng cách cho phép nhập khẩu / xuất khẩu rộng hơn, bằng cách giảm thời gian cư trú, cũng như sửa đổi và cải thiện các khoản phụ cấp thuế và các kỳ nghỉ thuế được cung cấp cho các nhà đầu tư (đáp ứng các tiêu chí cụ thể)

Hiện tại, cơ sở hạ tầng giao thông đường sắt chỉ trên các đảo Sumatra và Java. Vận chuyển đường sắt chỉ chiếm khoảng 1% tổng khối lượng hàng hóa được vận chuyển trong và ngoài Indonesia, đứng thứ hai từ dưới lên (trên vận tải hàng không nội địa).

Một trong những lý do được cho là do vận tải đường sắt chủ yếu được sử dụng cho các mặt hàng khối lượng lớn bán buôn, như than đá, trong khi vận tải hàng không được sử dụng cho ít không gian chiếm hàng hóa có giá trị cao. Indonesia đang đứng trước yêu cầu phát triển mạng lưới đường sắt đô thị lớn để giảm áp tải cho đường bộ. Những nội dung cần triển khai gồm có xây dựng các tuyến đường đôi trên các tuyến đường sắt chính, kích hoạt các tuyến đường không hoạt động (khoảng 2.500 km chưa được sử dụng, chủ yếu trên quần đảo Java) và mở rộng các tuyến đường sắt khác, phát triển nhà ga mới với khả năng tiếp cận và tích hợp đa phương thức được cải thiện.

Đường sắt của Indonesia được vận hành bởi doanh nghiệp nhà nước (SOE) PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), tổ chức độc quyền trong lĩnh vực này cho đến năm 2007. Tuy nnhieen Luật số 23/2007 cho thấy định hướng tạo ra sự cạnh tranh trong lĩnh vực đường sắt của quốc gia để có được dịch vụ và giá cả phù hợp hơn.

Mạng lưới đường sắt ở Java và Sumatra có vai trò chiến lược trong phân phối vận chuyển than. Tuyến đường sắt kết nối trực tiếp vị trí nhà máy khai thác với các cảng. Sự sẵn có của đầu máy và toa tàu cũng giúp đường sắt trở thành một lựa chọn hấp dẫn cho các công ty khai thác để thiết lập hợp tác vận chuyển than với tàu hỏa. Vận chuyển than bằng tàu hỏa chắc chắn hơn về lộ tình, ít rủi ro và hiệu quả về chi phí,thân thiện với môi trường cũng như có khả năng đảm nhận các lô hàng lớn. Indonesia đang lên kế hoạch giảm chi phí logistics bằng cách cải thiện cơ sở hạ tầng đường sắt với việc phát triển các tuyến đường mới ở Java, Sumatra, (BRT) tại 29 thành phố, Sulawesi và Kalimantan - bao gồm 2159 km đường sắt liên đô thị và 1099 km đường sắt đô thị.

* 1. ***Campuchia***

Campuchia và Thái Lan đã ký thỏa thuận hợp tác khai thác dịch vụ tàu hỏa nối liền hai nước. Dịch vụ tàu hàng ngày mới giữa Bangkok và trạm biên giới Ban Klong Luk ở tỉnh Sa Kaeo sẽ bắt đầu chạy vào ngày 1 tháng 7 năm 2019. Chuyến tàu chở khách thông thường số 275 sẽ rời Bangkok đi Aranyaprathet và Klong Luk lúc 5.55am và đến ga biên giới lúc 11:17am.

Trạm kiểm soát Aranyaprathet là trung tâm thương mại biên giới chính giữa hai nước, với phần lớn hàng xuất khẩu của Thái-lan sang Phnom Penh và các khu vực khác của Campuchia. Theo số liệu mới nhất, giao dịch hai chiều tại trạm kiểm soát tăng gần ba lần từ 23 tỷ baht năm 2008 lên gần 60 tỷ baht (gần 2 tỷ USD) năm 2018. Các đoàn tàu hỏa nối Thái-lan và Campuchia được coi là biểu tượng của mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước. Tuy nhiên, chúng bị dừng hoạt động hoàn toàn vào năm 1974 do cuộc chiến ở Campuchia và hệ thống đường sắt tại nước này bị phá hủy hoàn toàn.