

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

BÁO CÁO
TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN
SỐ THÁNG 8/2020

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

Hà Nội, năm 2020

MỤC LỤC

DANH MỤC HÌNH	2
TÓM TẮT.....	3
1. Tình hình và xu hướng chung.....	5
2. Singapore	8
2.1. Hoạt động logistics:	8
2.2. Các thông tin liên quan:.....	13
3. Malaysia:.....	14
3.1. Hoạt động logistics:	14
3.2. Các thông tin liên quan	15
4. Thái Lan.....	17
4.1. Hoạt động logistics:	17
4.2. Thông tin liên quan:	19
5. Lào.....	20

DANH MỤC HÌNH

Hình 1: Thị trường logistics hàng tiêu dùng của ASEAN năm 2019 và 2022	5
Hình 2: Tổng lưu lượng container qua cảng Singapore.....	8
Hình 3: Tổng lượng hàng qua cảng biển của Singapore.....	9
Hình 4: Cảng Singapore và mô hình số hóa cảng.....	12
Hình 5: V Cargo đã lựa chọn các giải pháp dựa trên phần mềm để kết nối với các nhà bán lẻ và giúp lập kế hoạch các tuyến đường vận chuyển hàng hóa nhanh hơn	19

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1: In-house logistics trong và hậu Covid-19.....	6
Bảng 2: Tiêu chí quyết định của người tiêu dùng (hậu COVID=19)	7

TÓM TẮT

Người tiêu dùng ở các nước ASEAN ngày càng làm quen các dịch vụ trực tuyến trong vài tháng qua khi COVID-19 làm thay đổi các giao thức thương mại và tiêu dùng. Cả phân khúc B2B và B2C đều chứng kiến sự phát triển nhảy vọt trong nửa đầu năm 2020, với những đổi mới nâng cấp trong nền tảng công nghệ và đặc biệt là các dịch vụ logistics phục vụ cho thương mại điện tử.

e-Logistics sẽ tiếp tục phát triển nhanh chóng tại khu vực ASEAN do nhu cầu mua hàng trực tuyến tăng lên và đến năm 2022, ước tính các lô hàng thương mại điện tử sẽ chiếm khoảng 50% lượng bưu kiện tại khu vực ASEAN.

❖ Singapore:

Số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore cho thấy trong tháng 7/2020, tổng lưu lượng container qua cảng Singapore đạt 3.015 triệu TEU, tăng 7,1 % so với tháng 6/2020 nhưng vẫn thấp hơn mức của cùng kỳ năm 2019.

Theo cơ quan hỗ trợ phát triển doanh nghiệp Singapore (Enterprise Singapore), dịch bệnh Covid-19 đang thúc đẩy sự chuyển dịch của các doanh nghiệp logistics nước này theo hướng số hóa. Dựa trên đà phát triển này và nhu cầu phát triển chuỗi cung ứng trong bối cảnh mới, Enterprise Singapore (ESG) và Cơ quan Phát triển Truyền thông Infocomm (IMDA) đã đổi mới Kế hoạch Kỹ thuật số ngành Logistics (Logistics Industry Digital Plan-IDP)

❖ Malaysia:

Nền kinh tế của Malaysia trong quá trình phục hồi hậu Covid-19 sẽ cần đến các động lực lớn từ ngành logistics hơn nữa. Sự tăng trưởng của lĩnh vực hậu cần được dự báo sẽ tích cực trong tương lai gần nhưng cũng đòi hỏi những nỗ lực để cải thiện cơ sở hạ tầng cũng như hạ tầng kỹ thuật số.

Theo các chuyên gia, ngành logistics Malaysia cần thực hiện một số cải tiến để đảm bảo xử lý khối lượng hàng hóa lớn hơn, tăng tốc thời gian vận chuyển hàng hóa qua chuỗi cung ứng và giảm chi phí giao hàng.

Chính phủ Malaysia có khả năng can thiệp vào quá trình ổn định cước phí vận tải đường biển- hiện đang là chủ đề tranh cãi giữa Hiệp hội Vận tải biển Malaysia (SAM) ở một góc với Liên đoàn Giao nhận vận tải Malaysia (FMFF)

và Hội đồng các chủ hàng quốc gia Malaysia (MNSC), trong bối cảnh Covid-19 gây ra nhưng khó khăn lớn cho các chủ hàng.

❖ Thái Lan:

Trong bối cảnh cần nâng cao hiệu quả logistics để hỗ trợ nền kinh tế dần hồi phục sau Covid-19, có bảy dự án trọng điểm trị giá hơn 124 tỷ baht đang trong quá trình thực hiện năm 2020 được kỳ vọng sẽ tác động lớn đến lĩnh vực logistics của Thái Lan trong thời gian tới.

Công nghệ kỹ thuật số cho phép doanh nghiệp logistics Thái Lan tiếp tục các hoạt động trong thời gian bùng phát dịch bệnh, ngay cả khi giảm lực lượng lao động để tuân theo các nguyên tắc giãn cách xã hội.

❖ Lào: Báo cáo kỳ này sẽ phân tích sâu về tiềm năng ngành logistics tại Lào

Lào có gần 20 tuyến liên kết xuyên biên giới với các nước láng giềng (9 tuyến giữa Lào-Việt Nam, 8 tuyến giữa Lào-Thái Lan, 2 tuyến giữa Lào-Trung Quốc và 1 tuyến giữa Lào-Campuchia). Thái Lan là đối tác thương mại lớn trong khu vực Nội khối ASEAN của Lào, trong khi Trung Quốc là đối tác thương mại chính trong khu vực ngoài ASEAN.

Dịch vụ logistics sẽ đóng một vai trò quan trọng trong sự phát triển của ngành nông nghiệp Lào

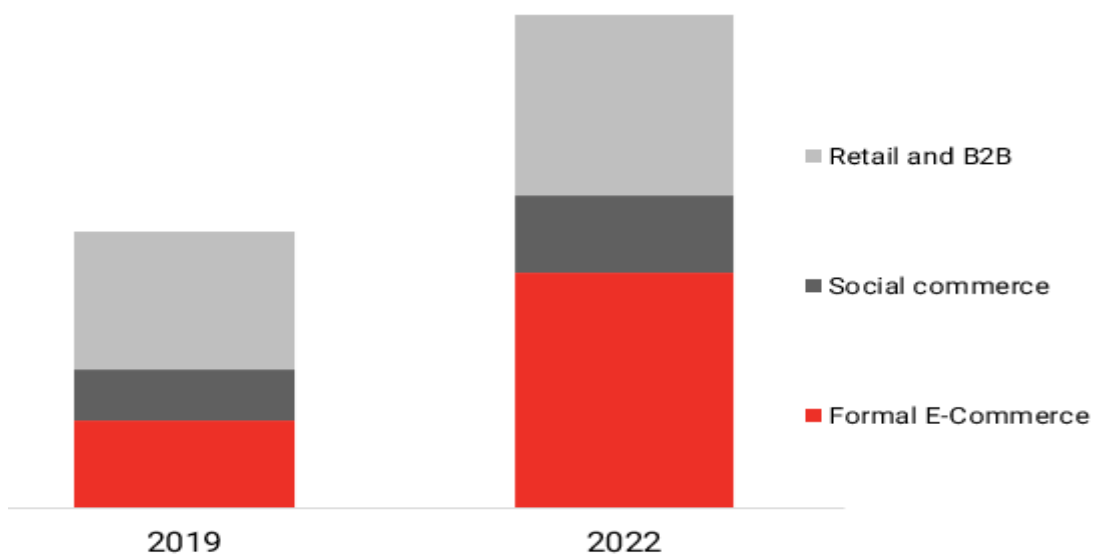
NỘI DUNG BÁO CÁO

1. Tình hình và xu hướng chung

e-Logistics sẽ tiếp tục phát triển nhanh chóng tại khu vực ASEAN do nhu cầu mua hàng trực tuyến tăng lên và đến năm 2022, ước tính các lô hàng thương mại điện tử sẽ chiếm khoảng 50% lượng bưu kiện tại khu vực ASEAN.

Người tiêu dùng ở các nước ASEAN ngày càng làm quen các dịch vụ trực tuyến trong vài tháng qua khi COVID-19 làm thay đổi các giao thức thương mại và tiêu dùng. Cả phân khúc B2B và B2C đều chứng kiến sự phát triển nhảy vọt trong nửa đầu năm 2020, với những đổi mới nâng cấp trong nền tảng công nghệ và đặc biệt là các dịch vụ logistics phục vụ cho thương mại điện tử. Cả thương mại xã hội (social commerce) hay thương mại điện tử chuyên nghiệp (formal e-commerce) đều sẽ tăng trưởng trong giai đoạn từ nay đến năm 2022, tuy nhiên, thương mại điện tử sẽ chiếm tỷ trọng ngày càng lớn hơn.

Hình 1: Thị trường logistics hàng tiêu dùng của ASEAN năm 2019 và 2022



Nguồn: <https://redseer.com>

Ngay cả khi đại dịch được khống chế, người tiêu dùng ASEAN- với cơ cấu dân số khá trẻ và năng động so với nhiều khu vực khác trên thế giới, sẽ tiếp tục khám phá các dịch vụ tiềm năng mới trong mua sắm trực tuyến. Nhu cầu thương mại điện tử gia tăng này sẽ tiếp tục thúc đẩy khối lượng bưu kiện eLogistics nhanh chóng trong vòng 2-3 năm tới.

Ví dụ, theo một khảo sát của Redseer¹, công bố vào tháng 8/2020, tại Indonesia, khoảng 77% số người tiêu dùng dự kiến sẽ mua sắm online nhiều hơn hoặc ít nhất là bằng với mức trước khi xảy ra đại dịch. Trong đó 37% cho rằng nhất định mua sắm trực tuyến sẽ gia tăng. Chỉ khoảng 17% số người tiêu dùng được hỏi cho biết sẽ giảm mua hàng trực tuyến trong khi 6% không có câu trả lời chắc chắn vì hoang mang bởi dịch bệnh. Ở Việt Nam, khoảng 86% số người tiêu dùng cho rằng họ sẽ duy trì hoặc tăng mua sắm trực tuyến trong giai đoạn hậu Covid-19.

Mặc dù tỷ lệ dịch vụ logistics nội bộ (inhouse logistics) ngày càng được các công ty chú trọng để nâng cao năng lực quản trị, các dịch vụ logistics bên thứ 3 (3PL) được kỳ vọng sẽ chiếm hơn 2/3 tỷ trọng trong thị trường eLogistics của khu vực. Đây là một cơ hội lớn cho các doanh nghiệp logistics tại ASEAN để bứt phá, nếu họ có định hướng gia tăng thị phần bằng việc cải thiện chất lượng dịch vụ và giảm chi phí ở những khâu đoạn kém hiệu quả.

Bảng 1: In-house logistics trong và hậu Covid-19

<p>Kiểm soát chất lượng dịch vụ (service quality control)</p>	<p>Công ty sử dụng in-house logistics để kiểm soát tính đúng giờ và mức độ tuân thủ các quy định về giao hàng. Điều này sẽ tạo ra hình ảnh tốt về dịch vụ của công ty trong mắt người tiêu dùng, do đó đương nhiên sẽ giúp tăng số lượng đặt hàng.</p> <p>Chất lượng giao hàng cũng sẽ cho phép các nền tảng tạo lập các nhãn hiệu tốt hơn và tăng khả năng kiếm tiền.</p>
<p>Hạn chế gian lận (fraud restriction)</p>	<p>In-house logistics giúp giảm số lượng các trường hợp gian lận cho các nền tảng thương mại điện tử ở khía cạnh người bán.</p> <p>Ví dụ: Những gian lận trong giao hàng gồm có: gian lận trợ cấp vận chuyển theo đó người bán giao những hộp hàng rỗng hoặc hàng giả và sau đó lại yêu cầu được trợ cấp. Các 3PL có thể không kiểm tra các hộp đó khi giao</p>

¹ <https://redseer.com/newsletters/asean-ecommerce-and-logistics-rising-to-deliver-part-4/>

	hàng do nó không phải là thẩm quyền của họ.
Giảm chi phí giữ tiền mặt	Trong khi việc trả tiền mặt khi giao hàng (coD) hiện đang được sử dụng rộng rãi bởi các 3pL, nhưng họ sẽ thu khoảng 1-2% giá trị đơn hàng như là phí đổi tiền mặt. In-house logistics sẽ giúp cắt giảm chi phí này. Việc cắt giảm chi phí sẽ giúp tăng lợi nhuận cho các nền tảng.

Nguồn: <https://redseer.com>

Dịch vụ giao hàng theo yêu cầu (on demand) cũng đang tăng đều đặn ở các trung tâm có nhu cầu hàng đầu đối với các danh mục như hàng tiêu dùng nhanh (FMCG).

Dịch vụ logistics theo yêu cầu đang gia tăng nhờ nhu cầu mạnh mẽ đối với việc giao hàng FMCG và các sản phẩm chăm sóc cá nhân, với ngày càng nhiều người tiêu dùng sẵn sàng chi trả cho dịch vụ chuyển phát nhanh.

Điều này tạo cơ hội cho 3PL và các chi nhánh hậu cần nội bộ để tăng khối lượng bằng cách đáp ứng nhu cầu này và cũng kiếm tiền hiệu quả.

Bảng 2: Tiêu chí quyết định của người tiêu dùng (hậu COVID=19)

Hoạt động hỗ trợ công nghệ	Cho phép người dùng tăng quy mô để đáp ứng những nhu cầu ngày càng gia tăng trong sự phát triển của thương mại xã hội và thương mại điện tử, lĩnh vực vốn đòi hỏi sự hội nhập về công nghệ để vận hành trơn tru. Người dùng cũng cần đổi mới để nâng cao hiệu quả hoạt động và tạo ra các dịch vụ có chất lượng cao hơn.
Đa dạng hóa lĩnh vực/dịch vụ	Đa dạng hóa lĩnh vực rất quan trọng để duy trì sự kết hợp giữa tăng trưởng và khả năng sinh lời. Sự kết hợp tốt giữa các dịch vụ như giao hàng theo lịch trình, giao hàng ngay, đón hàng từ nơi bán lẻ và giao cho người dùng theo yêu cầu...có thể tăng tính

	linh hoạt trong dịch vụ logistics.
Dịch vụ giá trị gia tăng	<p>Các dịch vụ logistics có giá trị gia tăng cao do các 3PL cung cấp có thể là nhân tố quan trọng để người dùng ra quyết định mua hàng.</p> <p>Các dịch vụ như SaaS, hỗ trợ đóng gói và nhận hàng... cũng rất có ích và giúp giải quyết các vấn đề lớn của người vận chuyển, do đó tăng sự gắn bó của khách hàng cũng như khả năng kiếm tiền.</p>

Nguồn: <https://redseer.com>

2. Singapore

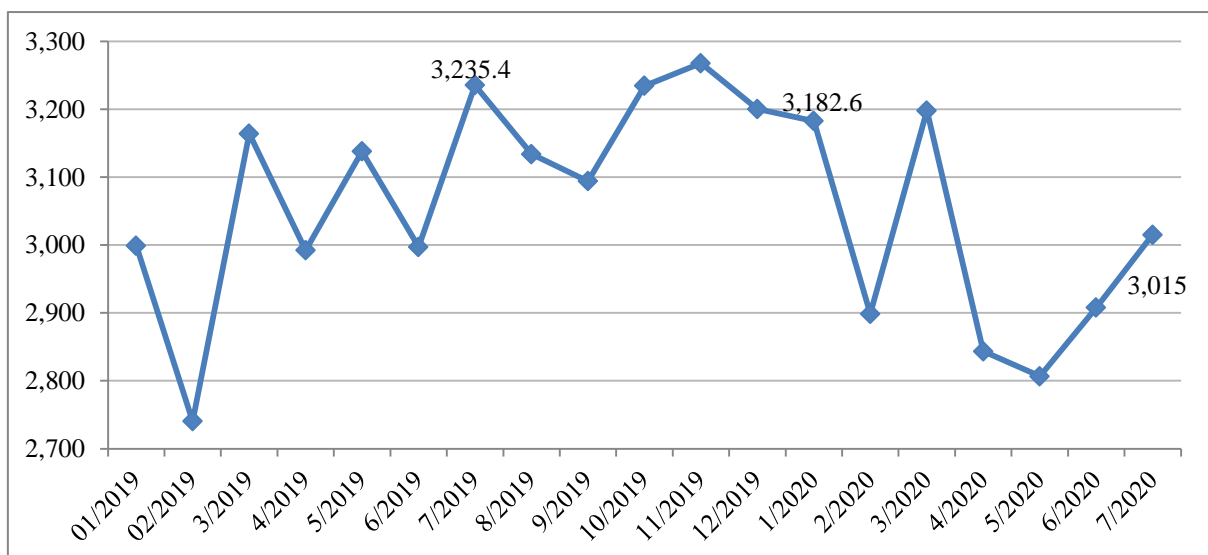
2.1. Hoạt động logistics:

❖ Về lưu lượng container thông qua cảng biển:

Số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore cho thấy trong tháng 7/2020, tổng lưu lượng container qua cảng Singapore đạt 3.015 triệu TEU, tăng 7,1 % so với tháng 6/2020 nhưng vẫn thấp hơn mức của cùng kỳ năm 2019.

Hình 2: Tổng lưu lượng container qua cảng Singapore

(Đvt: 1000 TEUs)

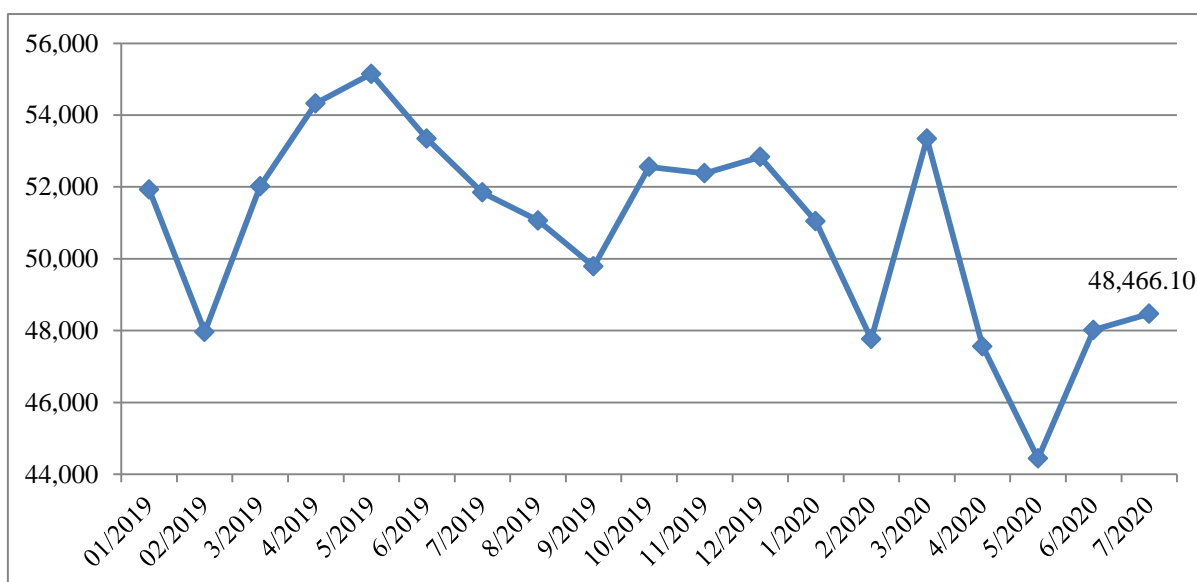


Nguồn: Tính toán từ số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore

❖ Về tổng lượng hàng hóa thông qua cảng biển:

Theo số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore, trong tháng 7/2020, có tổng cộng 48,466 triệu tấn hàng hóa được xử lý tại cảng Singapore, tăng 0,9% so với tháng 6/2020.

Hình 3: Tổng lượng hàng qua cảng biển của Singapore
(đvt: Nghìn tấn)



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Cơ quan thống kê quốc gia Singapore

❖ Về số lượng tàu biển mang quốc tịch Singapore (cờ tàu): Trong tháng 7/2020, có tổng cộng 4354 tàu mang quốc tịch Singapore, giảm 6 tàu so với tháng trước. Tổng tải trọng là 96,44 triệu tấn, giảm nhẹ so với tháng 6/2020.

❖ COVID-19 thúc đẩy số hóa lĩnh vực logistics của Singapore:

Theo cơ quan hỗ trợ phát triển doanh nghiệp Singapore (Enterprise Singapore)², dịch bệnh Covid-19 đang thúc đẩy sự chuyển dịch của các doanh nghiệp logistics nước này theo hướng số hóa.

² Enterprise Singapore (ESG) là cơ quan chính phủ hỗ trợ phát triển doanh nghiệp, làm việc với các công ty đã cam kết để xây dựng năng lực, đổi mới và quốc tế hóa.

Các công cụ kỹ thuật số có thể mang lại sự minh bạch hơn trong các chuỗi cung ứng toàn cầu, cải thiện hiệu quả của các quy trình kinh doanh và làm sâu sắc thêm niềm tin vào tính toàn vẹn của chuỗi cung ứng.

Dựa trên đà phát triển này và nhu cầu phát triển chuỗi cung ứng trong bối cảnh mới, Enterprise Singapore (ESG) và Cơ quan Phát triển Truyền thông Infocomm (IMDA) đã đổi mới Kế hoạch Kỹ thuật số ngành Logistics (Logistics Industry Digital Plan-IDP), qua đó cung cấp một lộ trình kỹ thuật số rõ ràng hơn cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Ngoài ra, với việc ngày càng nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ (DNVVN) trong lĩnh vực đa dạng hóa cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức, từ điểm nhận hàng đến điểm đến cuối cùng, Logistics IDP đã được mở rộng để bao gồm các DNVVN cung cấp dịch vụ hỗ trợ vận tải hàng không.

Hai lộ trình kỹ thuật số đã được phát triển gồm Lộ trình kỹ thuật số IDP đưa ra các giải pháp kỹ thuật số cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ ở các giai đoạn tăng trưởng khác nhau và Lộ trình đào tạo kỹ thuật số phục vụ tạo lập các kỹ năng tương ứng cho người lao động.

Các cải tiến trong Logistics IDP mới được phát triển với sự tham vấn của các doanh nghiệp cũng như các đối tác trong ngành bao gồm các Hiệp hội và Phòng Thương mại (TAC) như Hiệp hội Logistics Singapore, và Trung tâm Đổi mới Quản lý Chuỗi Cung ứng tại Republic Polytechnic (COI-SCM).

Bộ trưởng Bộ Thương mại và Công nghiệp Low Yen Ling đã công bố Logistics IDP tại chuyến thăm IM Holdings Pte Ltd (IM Holdings) - một danh nghiệp logistics cung cấp dịch vụ quản lý kho hàng và hàng tồn kho.

Các nguồn hỗ trợ mới cho các DNVVN trong lĩnh vực logistics tiến hành số hóa:

Theo Lộ trình kỹ thuật số IDP, các doanh nghiệp vừa và nhỏ có thể sử dụng công cụ kiểm tra và tự đánh giá trực tuyến mới để hiểu rõ hơn về sự trưởng thành và sẵn sàng về kỹ thuật số của họ, cũng như xác định những lỗ hổng trong khả năng kỹ thuật số của họ để nắm bắt cơ hội cải tiến và tăng trưởng mới. Công cụ này xem xét các yếu tố như hoạt động kinh doanh hiện tại của công ty, mức độ số hóa và kế hoạch mở rộng kinh doanh.

Năm giải pháp mới cũng đã được thêm vào Lộ trình kỹ thuật số IDP để cho phép các doanh nghiệp vừa và nhỏ thực hiện việc ra quyết định dựa trên dữ liệu theo thời gian thực và hỗ trợ hợp tác kỹ thuật số giữa các bên liên quan trong chuỗi cung ứng. Các giải pháp này là (i) Nền tảng thương mại kỹ thuật số, (ii) Phân tích chuỗi cung ứng, (iii) Quản lý năng lượng hiệu quả, (iv) Công nghệ sổ cái phân tán trong vận chuyển³ và (v) Thực tế tăng cường (AR) / Thực tế ảo (VR) để đào tạo và vận hành doanh nghiệp.

Việc nâng cao kỹ năng liên tục cho lực lượng lao động sẽ rất quan trọng trong việc tối ưu hóa những lợi ích mà chuyển đổi kỹ thuật số mang lại cho các doanh nghiệp. Theo Lộ trình đào tạo kỹ thuật số IDP mới, các doanh nghiệp vừa và nhỏ sẽ có thể điều chỉnh các chương trình đào tạo để đáp ứng nhu cầu của những người lao động khác nhau trong các vai trò công việc khác nhau. Lộ trình phân loại kỹ năng kỹ thuật số thành hai loại - công nghệ cơ bản và công nghệ nâng cao - để chuẩn bị cho người lao động trong môi trường làm việc kỹ thuật số. Các kỹ năng kỹ thuật số này ngày càng trở nên quan trọng khi các doanh nghiệp vừa và nhỏ dần dần chuyển đổi và các công việc hiện tại được thiết kế lại hoặc kết quả là các chức năng công việc mới xuất hiện. Lộ trình đào tạo cũng có thể đóng vai trò như một hướng dẫn cho các chuyên gia trẻ hoặc trung niên muốn gia nhập lĩnh vực này.

Các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong lĩnh vực này có thể đạt được hiệu quả thông qua việc áp dụng hệ thống kỹ thuật số và sử dụng dữ liệu thời gian thực. Khả năng hiển thị rõ ràng hơn về chuyển động tài sản sẽ giúp các nhà giao nhận nâng cao hiệu suất giao hàng đúng hạn và cải thiện dịch vụ khách hàng của họ.

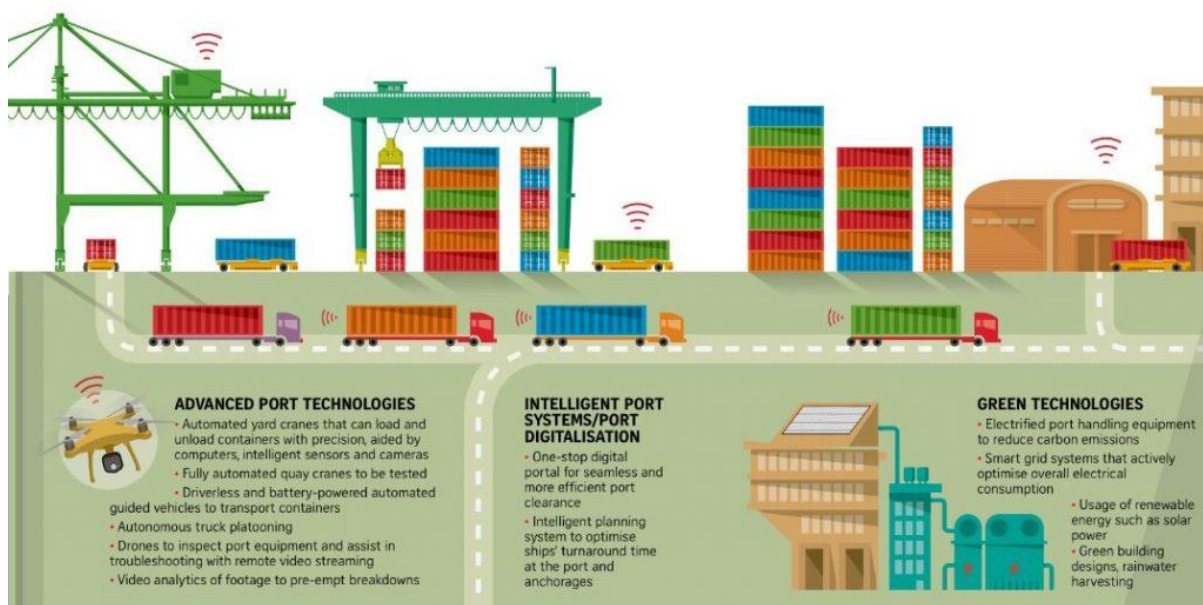
Các đối tác và nguồn lực khác cũng luôn sẵn sàng để bổ sung cho Logistics IDP và hỗ trợ các doanh nghiệp trong việc xây dựng năng lực kỹ thuật số, bao gồm các cố vấn Kinh doanh tại Trung tâm doanh nghiệp vừa và nhỏ (SME) và Trung tâm Công nghệ Kỹ thuật số SME3. Họ phối hợp cung cấp dịch vụ tư vấn kinh doanh về các giải pháp kỹ thuật số và tư vấn kỹ thuật số chuyên biệt. Ngoài ra, COI-SCM4 là một đối tác mới của IDP nhằm giúp các doanh

³ Một Distributed Ledger (Sổ cái phân tán) hay còn gọi distributed ledger technology là sự đồng thuận về dữ liệu kỹ thuật số được sao chép, chia sẻ và đồng bộ hóa trên nhiều trang, quốc gia hoặc tổ chức. Ví dụ Blockchain cũng là một dạng công nghệ sổ cái phân tán.

ngiệp vừa và nhỏ nâng cao hiệu quả quy trình và kỹ năng cho lực lượng lao động của họ thông qua các chương trình phát triển năng lực của IDP.

❖ Ví dụ về số hóa cảng Singapore

Hình 4: Cảng Singapore và mô hình số hóa cảng



Nguồn: <https://smartindustry.sg/>

Bến cảng Tuas (Tuas terminal) của cảng Singapore sẽ bắt đầu hoạt động vào năm 2021. Địa điểm này được chọn do có vùng nước sâu và gần với cả các

tuyến đường vận chuyển quốc tế và các khu công nghiệp lớn ở phía tây Singapore.

Cơ quan điều hành cảng Singapore (PSA) muốn phát triển bến cảng Tuas mega như một nơi tích hợp các công nghệ và hệ thống cảng thông minh, bằng cách áp dụng các cải tiến mới nhất, nhằm nâng cao năng suất và hiệu quả tại các cảng cũng như giảm sự phụ thuộc vào lao động thủ công. Một ví dụ là một chuyên gia cần trực từ xa hiện đang giám sát năm cần trực tự động, giám sát động cơ chính vận chuyển hàng hóa và giải quyết các vấn đề với cần trực. Nhờ vào số hóa, giờ đây mỗi cần cầu chỉ có một người vận hành.

Thay vì động cơ chính được vận hành bởi mỗi người lái xe, các kỹ sư hiện thực hiện bảo trì, khắc phục sự cố và phân tích các phương tiện được dẫn đường tự động (AGV) trong cảng. Họ cũng đang khám phá việc sử dụng máy bay không người lái và robot cho các nhiệm vụ từ kiểm tra, sửa chữa đến phân phối phụ tùng thay thế.

2.2. Các thông tin liên quan:

❖ Singapore tăng cường hỗ trợ việc thay đổi thủy thủ đoàn

Theo thông báo số 36.2020 ngày 28/8/2020 của Cơ quan hàng hải và cảng biển Singapore (MPA), có hiệu lực từ ngày 1 tháng 9 năm 2020, MPA sẽ xem xét các trường hợp sau đối với đơn xin thay đổi thuyền viên:

- (a) thuyền viên hết hạn hợp đồng lao động;
- (b) các thủy thủ đoàn bổ sung trên tàu mà việc thay đổi sẽ không ảnh hưởng đến việc điều khiển tàu an toàn;
- (c) thay đổi thủy thủ đoàn do việc mua bán tàu;
- (d) thành viên không thuộc thủy thủ đoàn của tàu như giám đốc và kỹ sư bảo dưỡng;
- (e) Vì lý do nhân đạo: thành viên trong gia đình mất; hoặc là
- (f) thủy thủ đoàn không còn đủ sức khỏe để làm việc trên tàu.

3. Malaysia:

3.1. Hoạt động logistics:

Ngành công nghiệp hậu cần ở Malaysia đang vận động theo những xu hướng mới của thương mại điện tử trong nước, với một thế hệ các công ty công nghệ mới nổi đang sẵn sàng tận dụng các cơ hội mới từ Covid-19.

Sự tham gia của các công ty trong các lĩnh vực mới nổi, chẳng hạn như hậu cần chuỗi lạnh, dịch vụ giao hàng chặng cuối được dự báo sẽ tăng lên do tỷ suất lợi nhuận cao và nhu cầu tăng.

Nền kinh tế của Malaysia trong quá trình phục hồi hậu Covid-19 sẽ cần đến các động lực lớn từ ngành logistics hơn nữa. Sự tăng trưởng của lĩnh vực hậu cần được dự báo sẽ tích cực trong tương lai gần nhưng cũng đòi hỏi những nỗ lực để cải thiện cơ sở hạ tầng cũng như hạ tầng kỹ thuật số.

Theo các chuyên gia, ngành logistics Malaysia cần thực hiện một số cải tiến để đảm bảo xử lý khối lượng hàng hóa lớn hơn, tăng tốc thời gian vận chuyển hàng hóa qua chuỗi cung ứng và giảm chi phí giao hàng. Những cải tiến bao gồm:

- Đầu tư liên tục vào cơ sở hạ tầng như nâng cấp và mở rộng cảng, mạng lưới đường bộ và
- Tăng cường hệ thống công nghệ thông tin (CNTT) tiên tiến để thúc đẩy e-logistics.

Phần lớn các trung tâm sản xuất và đô thị của Malaysia tập trung dọc vùng duyên hải, tạo điều kiện cho chi phí hậu cần thấp. Tuy nhiên, trong thời gian tới nước này sẽ phải tập trung phát triển các liên kết giao thông hiệu quả, kết nối cảng biển và thành phố thông qua đường bộ và đường sắt để cải thiện năng lực cạnh tranh về logistics. (Theo Chỉ số Hiệu suất Logistics của Ngân hàng Thế giới (LPI), năm 2016, Malaysia có điểm LPI chỉ xếp sau Singapore trong khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, Thái Lan và Việt Nam đã vượt qua Malaysia về chỉ số LPI của năm 2018. Xếp hạng LPI của Malaysia trong số 160 quốc gia trên thế giới đã giảm từ vị trí thứ 32 vào năm 2016 xuống vị trí thứ 41 vào năm 2018)

Các cảng nổi bật ở Malaysia chiếm tỷ trọng hàng hóa giao dịch chính, gồm Cảng Klang, Cảng Johor, Cảng Tanjung Pelepas, Cảng Kuantan, Cảng

Penang, Cảng Bintulu và Cảng Kemaman. Ngành vận tải biển của Malaysia đã phát triển theo cấp số nhân trong những năm qua. Vị trí chiến lược của các cảng Malaysia, cùng với chi phí cập cảng thấp, đóng vai trò là động lực nổi bật cho thị trường hàng hải của nước này. Ngoài lợi thế về địa lý, sự hỗ trợ của nhiều nhà máy đóng tàu, cảng và bến cảng là cơ hội để phát triển hơn nữa nền kinh tế hàng hải của đất nước. Mặc dù ngành công nghiệp hàng hải ở Malaysia phải đối mặt với những thách thức do dư thừa năng lực và nguồn tài chính eo hẹp, nhưng cơ hội hậu Covid-19 vẫn được các chuyên gia đánh giá cao khi thương mại và sản xuất tại khu vực ASEAN có triển vọng sôi động hơn nhờ quá trình dịch chuyển các chuỗi cung ứng.

Malaysia có thể tận dụng các cơ hội để trở thành một trung tâm trung chuyển quan trọng. Cảng Klang, cảng lớn của nước này, là trung tâm trung chuyển quan trọng nhất, với gần 70% khối lượng hàng hóa qua cảng là trung chuyển. Tuy nhiên, các cảng của Malaysia vẫn tồn tại những thách thức nhất định, trong đó có sự chậm trễ trong quy trình hoạt động của các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa. Cảng Singapore, là cảng container lớn thứ hai trên thế giới, là một trong những cảng tiên tiến nhất có thể xử lý lượng hàng hóa khổng lồ có năng lực cạnh tranh vượt trội so với Klang.

Ngoài ra, sự thay đổi của chính phủ ở Malaysia dự kiến sẽ có tác động đáng kể đến lĩnh vực hậu cần của đất nước trong tương lai. Với sự thay đổi chính phủ ở Malaysia sau sáu thập kỷ, chính phủ mới đã công bố một số cải cách kinh tế và tài chính, chẳng hạn như bãi bỏ thuế GST, giảm thuế tiêu thụ đặc biệt, khôi phục giá trị đồng Ringgit, giảm sự phụ thuộc tiền tệ vào lao động nước ngoài, v.v.

3.2. Các thông tin liên quan

Chính phủ Malaysia có khả năng can thiệp vào quá trình ổn định cước phí vận tải đường biển- hiện đang là chủ đề tranh cãi giữa Hiệp hội Vận tải biển Malaysia (SAM) ở một góc với Liên đoàn Giao nhận vận tải Malaysia (FMFF) và Hội đồng các chủ hàng quốc gia Malaysia (MNSC), trong bối cảnh Covid-19 gây ra nhưng khó khăn lớn cho các chủ hàng.

Trọng tâm của tranh chấp nằm ở khẳng định của FMFF và MNSC rằng các hãng tàu đang trục lợi từ họ trong giai đoạn đầy thách thức khi các doanh nghiệp bị ảnh hưởng tiêu cực bởi đại dịch Covid-19. Tuy nhiên, Hiệp hội Vận

tải biển Malaysia phủ nhận điều này. Hiệp hội Vận tải biển Malaysia hiện đang đại diện cho 75 hãng tàu, trong đó có nhiều công ty nước ngoài.

Các thành viên của MNSC bao gồm FMFF, Liên đoàn các nhà sản xuất Malaysia, Ủy ban công nghiệp Gỗ Malaysia, Ủy ban Dầu cọ Malaysia, Hội đồng Gỗ Malaysia, Sở giao dịch Cao su Malaysia, Viện Hậu cần và Vận tải và Trung tâm Chartered dành cho Lãnh đạo Logistics trong doanh nghiệp. Ngoài ra còn có đại diện của các cơ quan chính phủ như Bộ Giao thông Vận tải Malaysia (MoT), Bộ Thương mại Quốc tế và Công nghiệp, và Tập đoàn Phát triển Ngoại thương Malaysia.

Vào cuối tháng 6/2020, MNSC đã kêu gọi sự hỗ trợ của MoT, yêu cầu các hãng tàu bỏ hoặc giảm giá đối với các khoản phí lưu trú và tạm giữ do sự chậm trễ trong việc thu gom hàng hóa trong thời gian Malaysia áp dụng Lệnh Kiểm soát Di chuyển.

Các công ty vận tải biển có khả năng chuyên chở vượt quá 21.000 container, chi phí vốn (đầu tư) cũng tăng tương ứng. Vào những năm 1970, các con tàu chở từ 1.000 đến 2.500 TEU (đơn vị tương đương 20ft hoặc một container 20ft). Trong những năm 1980, định mức là 3.400 đến 4.500 TEU. Đến năm 2000, sức chở đã tăng lên 6.000 đến 8.500 TEU. Ngày nay, các tàu chở hơn 20.000 TEU.

Trong khi một tàu công suất 2.500 TEU có thể có giá 35 triệu USD, thì một tàu container khổng lồ 21.000 TEU sẽ có giá dưới 150 triệu USD. Với các tàu lớn hơn, hệ thống lọc khí làm sạch khí thải cũng phải được lắp đặt, với chi phí từ 8 đến 10 triệu USD. Trong khi đó, các hệ thống dẫn có thể có giá từ 1 triệu đến 2 triệu USD.

Trong ba thập kỷ qua, thương mại toàn cầu đã ghi nhận mức tăng trưởng mạnh, nhưng các công ty vận tải biển vẫn gặp nhiều khó khăn. Một số công ty tìm cách hợp nhất, chẳng hạn như Nippon Yusen Kaisha của Nhật Bản hợp tác với Mitsui OSK Lines và Kawasaki Kisen Kaisha để thành lập một liên minh gọi là Ocean Network Express. Trong khi đó, CMA-CGM có trụ sở tại Pháp đã tiếp quản President Lines của Mỹ và Neptune Orient Lines, Maersk có trụ sở tại Đan Mạch đã mua lại Hamburg Sud, Safmarine, P&O Nedlloyd và Sealand, và COSCO Shipping có trụ sở tại Trung Quốc đã hợp nhất với China Shipping và tiếp quản OOCL.

Do quan ngại các liên minh hãng tàu sẽ chi phối giá theo hướng có lợi cho họ, Chính phủ các nước đã phải vào cuộc. Temasek Holdings thuộc sở hữu nhà nước của Singapore đã đứng ra bảo lãnh cho Pacific International Line thông qua Heliconia Capital Management Pte Ltd và CMA CGM đã đảm bảo khoản vay 1,05 tỷ euro từ BNP Paribas, HSBC và Société Générale, được chính phủ Pháp hậu thuẫn.

Trước đây, có một số công ty vận tải biển niêm yết trên Sở giao dịch chứng khoán- Bursa Malaysia, bao gồm MISC Bhd, Halim Mazmin Bhd, Nepline Bhd, Global Carriers Bhd, nhiều công ty vận hành tàu container. Nhưng hiện nay MISC đã ngừng hoạt động container. Hai công ty duy nhất liên quan đến vận chuyển container, PDZ Holdings Bhd và Hubline Bhd, vẫn được niêm yết.

Nhiều công ty vận tải trên Bursa không phải là công ty giao nhận hàng hóa thuần túy. Trong số những công ty khác, Integrated Logistics Bhd đã đa dạng hóa sang lĩnh vực sản xuất điện năng lượng mặt trời trong khi CJ Century Logistics Holdings Bhd cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu từ tàu đến tàu.

4. Thái Lan

4.1. Hoạt động logistics:

- ❖ Trong bối cảnh cần nâng cao hiệu quả logistics để hỗ trợ nền kinh tế dần hồi phục sau Covid-19, có bảy dự án trọng điểm trị giá hơn 124 tỷ baht đang trong quá trình thực hiện năm 2020 được kỳ vọng sẽ tác động lớn đến lĩnh vực logistics của Thái Lan trong thời gian tới.

Dự án đầu tiên là cây cầu hữu nghị Thái-Lào thứ năm nối tỉnh Bung Kan của Thái Lan và tỉnh Bolikhamsai của Lào. Cây cầu sẽ dài 16 km và trị giá 3,9 tỷ baht, trong đó Thái Lan chi trả 2,6 tỷ đồng, sẽ tạo điều kiện cho quá trình lưu thông hàng hóa và giảm đáng kể chi phí logistics trong giao dịch thương mại cũng như hợp tác sản xuất giữa Thái Lan và Lào trong thời gian tới.

Tiếp theo là dự án xây dựng tuyến đường tránh Nong Khai dài 16 km, trị giá 3 tỷ baht, nhằm giảm ùn tắc giao thông và kết nối Thái Lan với Lào, trong khi dự án xây dựng đường cao tốc 22 km trị giá 3 tỷ baht nối Hành lang kinh tế

phía Đông, sân bay U-Tapao cũng sẽ mở ra những cơ hội mới để nâng cao năng lực cạnh tranh về logistics.

Một dự án khác là xây dựng đường vành đai ngoài dài 24 km cho Nakhon Ratchasima, trị giá 3,06 tỷ baht, trong khi dự án thứ năm là con đường 4 làn dài 26 km nối Phangnga và quận Ban Ta Khun của Surat Thani, trị giá 1,6 tỷ baht, để hỗ trợ logistics và vận tải.

Hai dự án khác cũng được thực hiện theo mô hình đối tác công tư. Một là đường cao tốc dài 25 km, trị giá 32,2 tỷ baht, nối quận Bang Khunthian của Bangkok và quận Ban Phaeo của Samut Sakhon. Dự án còn lại là đường cao tốc dài 109 km trị giá 79 tỷ baht nối Nakhon Pathom và quận Cha-am của Phetchaburi.

- ❖ Công nghệ kỹ thuật số cho phép doanh nghiệp logistics Thái Lan tiếp tục các hoạt động trong thời gian bùng phát dịch bệnh, ngay cả khi giảm lực lượng lao động để tuân theo các nguyên tắc giãn cách xã hội.

Các trưởng bộ phận phải làm việc tại nhà chỉ cần theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa trên màn hình máy tính và nhận thông báo về tiến độ từ các tài xế qua phần mềm trực tuyến.

Chính phủ khuyến khích các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics, vận tải hàng hóa đẩy mạnh số hóa công việc của họ để đối phó tốt hơn với những thách thức kinh doanh mới, bao gồm cả tác động từ đại dịch.

Một thực tế thời gian qua là trên thị trường thế giới và tại Thái Lan có nhiều loại phần mềm máy tính có sẵn, nhưng nhiều công ty hậu cần không muốn sử dụng chúng. Các nhà khai thác nhận thức được tầm quan trọng của công nghệ, nhưng nhiều người lo sợ một phần vì những nỗ lực trước đó đã không thành công.

Trong khi đó, V- Cargo-một công ty logistics của Thái Lan đã chuyển đổi số khá thành công và gặt hái được những thành quả ngay cả trong bối cảnh dịch bệnh tác động đến toàn bộ nền kinh tế. Việc công ty này nhận được Giải thưởng Xuất khẩu của Thủ tướng Thái Lan cho sự phát triển kinh doanh xuất sắc vào ngày 26 tháng 8 năm 2020 cho thấy bằng chứng rằng ngành công nghiệp logistics cần chuyển đổi sang kỹ thuật số càng sớm càng tốt. Công ty cũng có kế

hoạch trao đổi với Liên đoàn Vận tải Đường bộ Thái Lan về việc khuyến khích các nhà khai thác vận tải hàng hóa khác định hướng bằng công nghệ mới để khôi phục các doanh nghiệp đang gặp khó khăn vì doanh số bán sụt giảm mạnh.

Hình 5: V Cargo đã lựa chọn các giải pháp dựa trên phần mềm để kết nối với các nhà bán lẻ và giúp lập kế hoạch các tuyến đường vận chuyển hàng hóa nhanh hơn



Nguồn: Bangkokpost

4.2. Thông tin liên quan:

Trước những tổn thất lớn về kinh tế do đại dịch Covid-19 gây ra, chính phủ Thái Lan đặt mục tiêu nỗ lực nhiều hơn cho các gói kích thích tài khóa để hỗ trợ nền kinh tế, mặc dù hệ lụy có thể là nợ công sẽ gia tăng nhanh chóng.

Trung tâm Quản lý Tình hình Kinh tế mới được thành lập mong muốn tạo ra 1 triệu việc làm cho sinh viên mới ra trường và lao động bị sa thải.

Chính phủ Thái Lan có kế hoạch phân bổ một số quỹ từ ngân sách 400 tỷ baht để phục hồi kinh tế và xã hội, hỗ trợ các dự án tạo việc làm do Hội đồng Phát triển Kinh tế và Xã hội Quốc gia giám sát. Mục tiêu là tạo việc làm cho 400.000 sinh viên mới tốt nghiệp và 420.000 lao động bị sa thải trong năm nay, qua đó giúp ổn định thu nhập, tăng tiêu dùng và tạo ra sự hồi phục bền vững cho nền kinh tế.

Chính phủ cũng dự kiến sẽ phân bổ nguồn vốn từ ngân sách 3,3 nghìn tỷ baht cho năm tài chính 2021 để tạo việc làm trong quý 4 năm nay và năm sau.

Một mục tiêu của chính phủ là các công ty phải giữ chân nhân viên càng lâu càng tốt. Một biện pháp khác là tạo công ăn việc làm cho những công nhân bị sa thải để đảm bảo rằng họ có đủ thu nhập cho chi tiêu hàng ngày.

Liên đoàn các ngành công nghiệp Thái Lan (FTI) ủng hộ chính sách Chính phủ và doanh nghiệp cùng thanh toán (co-payment) vì nước này cần thêm các giải pháp ngắn hạn để hạn chế tình trạng thất nghiệp ngày càng gia tăng, mặc dù có những lo ngại rằng các hạn chế tài chính có thể ngăn cản các công ty tham gia.

Công ty thương mại điện tử Lazada Thái Lan- đối tác của nhiều doanh nghiệp giao nhận, đã hoan nghênh sáng kiến đồng thanh toán của chính phủ, cho biết họ sẵn sàng tuyển dụng nhân viên mới theo kế hoạch này. Số lượng nhân viên của họ đã tăng lên trong vài năm qua, trong đó người Thái chiếm 95% nhân viên. Lazada sử dụng Chương trình liên kết quản lý của mình, chương trình này chọn sinh viên mới tốt nghiệp và đào tạo họ trong hai năm thông qua một chương trình phát triển chuyên sâu để mở rộng hiểu biết của họ về kinh doanh thương mại điện tử.

5. Lào

Theo báo cáo về Thị trường vận tải và hậu cần Lào giai đoạn 2020-2025 do công ty Mordorintelligence phát hành năm 2020, thị trường logistics Lào ước tính đạt giá trị 497,46 triệu USD trong năm 2018 và dự báo sẽ tăng trưởng với tốc độ trung bình là 8,47%/năm trong giai đoạn 2020-2025.

Lào là một trong những nền kinh tế có tốc độ tăng trưởng nhanh trong khu vực ASEAN (khoảng 7%/năm trong những năm gần đây)

Tuy nhiên, với dân số chỉ hơn 6,5 triệu người, ngành logistics của nước này còn kém phát triển hơn so với các nước trong khu vực. Cơ sở hạ tầng logistics trong nước còn yếu, dẫn đến chi phí logistics cao. Ví dụ hơn 30% chi phí kinh doanh trong lĩnh vực bán lẻ và cung cấp nhiên liệu cho động cơ ở Lào liên quan đến hậu cần.

Tỷ trọng đóng góp của ngành vận tải và kho bãi trong nước ước đạt khoảng 5% GDP, thấp hơn mức đóng góp trung bình của các nước đang phát triển là 8%. Điều này có thể là do mức độ tham gia thấp của các công ty Lào vào vận tải quốc tế trong khi các việc làm, hoạt động phi chính thức chiếm tỷ trọng cao trong ngành vận tải của Lào.

Do không giáp biển, những năm gần đây, Chính phủ Lào đã dành một khoản ngân sách đáng kể để phát triển và cải thiện cơ sở hạ tầng để liên kết với

các nước láng giềng. Nước này đã ký các hiệp định thương mại song phương với các nước láng giềng, bao gồm Campuchia, Việt Nam và Thái Lan.

Ngoài ra, để thúc đẩy hoạt động thương mại, Lào cũng đã ký kết các hiệp định đa phương như Lào-Việt Nam-Thái Lan, Lào-Việt Nam-Campuchia, Hiệp định vận tải xuyên biên giới tiểu vùng sông Mê Kông (GMS CBTA), và Hiệp định khung ASEAN.

Lào nằm ở vị trí địa lý chiến lược giáp với các nước lớn là Trung Quốc, Thái Lan cùng với Việt Nam, Myanmar và Campuchia. Hơn nữa, sông Mekong chảy qua đất nước mang lại cơ hội rất lớn để giảm chi phí logistics.

Vận tải đường bộ chiếm ưu thế trong vận tải hàng hóa trong nước bởi Lào không giáp biển. Hơn 80% lưu lượng hàng hóa (tấn-km) được vận chuyển bằng đường bộ. Trong tổng số chiều dài đường của cả nước, hơn 90% là đường không trải nhựa. Mật độ đường ở Lào đã được cải thiện trong những năm qua và đạt hơn 20 km trên 100 km vuông. Đây là mức thấp khi so sánh với các nước ASEAN khác. Về kết nối vùng, nhiều tuyến quốc lộ của Lào đã được nâng cấp và kết nối với mạng lưới đường bộ của các nước láng giềng.

Lào có gần 20 tuyến liên kết xuyên biên giới với các nước láng giềng (9 tuyến giữa Lào-Việt Nam, 8 tuyến giữa Lào-Thái Lan, 2 tuyến giữa Lào-Trung Quốc và 1 tuyến giữa Lào-Campuchia). Thái Lan là đối tác thương mại lớn trong khu vực Nội khối ASEAN của Lào, trong khi Trung Quốc là đối tác thương mại chính trong khu vực ngoài ASEAN.

Các dịch vụ đường sắt ở Lào hầu như rất sơ khai. Nước này chỉ có một đoạn đường sắt ngắn dài 3,5 km từ Thanaleng đến Nongkhai (Thái Lan). Đường sắt cung cấp một phương thức vận chuyển hàng hóa rẻ hơn. Việc vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt có thể giảm chi phí từ 30% đến 50% so với chi phí vận tải đường bộ.

Lào đã trở thành một trong những ưu tiên trong Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) của chính phủ Trung Quốc, nhằm tăng cường kết nối và quan hệ kinh tế và chính trị của Trung Quốc với hơn 60 quốc gia ở châu Á, châu Phi và Trung Đông, chủ yếu là thông qua các dự án cơ sở hạ tầng. Một trong những dự án quan trọng của BRI là tuyến đường sắt nối Côn Minh, miền nam Trung Quốc, với Singapore, chạy qua Lào, Thái Lan và Malaysia. Tại Lào, dự án trải

dài từ Boten, ở biên giới Lào-Trung, đến Viêng Chăn, thủ đô của Lào, và một thành phố giáp ranh với Thái Lan.

Boten-Vientiane là một dự án kỹ thuật phức tạp trong đó 62% chiều dài của đường ray qua các đường hầm và cầu. Việc xây dựng đã được khởi động vào tháng 12 năm 2016 và dự kiến sẽ khai trương vào tháng 12 năm 2021. Dự án, sau khi hoàn thành, dự kiến sẽ giảm thời gian đi từ Mohan-Boten đến Vientiane từ ba ngày xuống còn ba giờ. Tàu khách sẽ chạy với tốc độ 160 km một giờ, còn tàu hàng sẽ chạy với tốc độ 120 km một giờ.

Dịch vụ logistics sẽ đóng một vai trò quan trọng trong sự phát triển của ngành nông nghiệp Lào

Ngành Nông nghiệp, Đánh bắt và Lâm nghiệp chiếm hơn 15% nền kinh tế của Lào. Theo kế hoạch phát triển 5 năm đến năm 2025 của Bộ Nông nghiệp và Lâm nghiệp Lào, GDP của ngành nông nghiệp và lâm nghiệp sẽ tăng trưởng bình quân ở mức 3,4%, cho thấy ngành này sẽ đóng góp 19% cho nền kinh tế quốc dân.

Xuất khẩu nông nghiệp của cả nước đã tăng trong những năm gần đây, nhờ sự tham gia ngày càng nhiều của các hộ nông dân quy mô nhỏ truyền thống vào sản xuất các mặt hàng liên kết xuất khẩu như gạo, trái cây, rau quả, cao su. Ngành nông nghiệp của Lào có truyền thống tập trung vào sản xuất lúa gạo, nhưng giá cả hàng hóa được cải thiện và nhu cầu bên ngoài đã thúc đẩy thương mại hóa và xuất khẩu các cây trồng khác ngoài gạo như rau, cao su, trái cây, sản phẩm trong thập kỷ qua. Sản xuất thịt, trứng, cá và động vật thủy sản đang tăng lên và xuất khẩu các sản phẩm từ thịt cũng dự kiến sẽ tăng do các hoạt động sản xuất và chế biến đang được hiện đại hóa.

Dự trữ gạo được thực hiện ở một địa điểm tập kết ở trung tâm, không có các kho gạo quy mô nhỏ ở thôn, bản. Nông dân bán thóc cho một thương nhân tập kết và bán cho các nhà máy xay xát. Những thương lái thường lái xe để thu mua từ hộ này sang hộ khác với mỗi giao dịch chỉ vài bao thóc (50 kg/bao) .

Một số nhà máy xay xát gạo quy mô vừa ở gần thủ đô Viêng Chăn vận chuyển gạo cho khách hàng bằng xe tải của chính họ thay vì phụ thuộc vào các công ty vận tải, bởi khối lượng giao dịch nhỏ. Các doanh nghiệp quy mô lớn trong cả nước tương đối ít và hầu hết được vận hành bởi Chính phủ và các nhà

tài trợ. Các nhà máy của chính phủ có nhà kho lớn và các cơ sở sấy khô. Số lượng các nhà máy tư nhân lớn và nhà kho bị hạn chế do lượng thặng dư phân tán rộng rãi. Chi phí vận chuyển do các nhà máy tự thực hiện nội bộ rẻ hơn khoảng 20-30% so với giá cước hiện có trên thị trường.

Đối với xuất nhập khẩu hàng hóa, hiện nay Lào phụ thuộc nhiều vào xe tải nước ngoài, chủ yếu là xe tải Thái Lan, Việt Nam và Trung Quốc, trong khi sự hiện diện của các doanh nghiệp Lào trên thị trường vận chuyển hàng hóa quốc tế còn rất thấp. Việc cung cấp các dịch vụ gia tăng giá trị cho các lĩnh vực nông nghiệp, sản xuất và thương mại của các doanh nghiệp Lào cũng rất hạn chế. Các tiêu chuẩn kỹ thuật của hoạt động vận tải hàng hóa, tức là về an toàn, bảo dưỡng phương tiện, tải trọng của phương tiện, hiệu suất của người lái, tuổi xe và đặc điểm kỹ thuật không đáp ứng các yêu cầu của chuỗi cung ứng quốc tế.

Dù có xuất phát điểm thấp như vậy, thị trường vận chuyển hàng hóa và hậu cần của Lào dự kiến sẽ chứng kiến sự tăng trưởng đáng kể. Lào có thể nổi lên như một mắt xích quan trọng trong chuỗi giá trị khu vực. Với nền kinh tế nhiều tiềm năng, mặt bằng cho các dự án còn dồi dào, Lào đang được các công ty nước ngoài coi là điểm đến sản xuất với chi phí thấp.