BỘ CÔNG THƯƠNG

TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI

BÁO CÁO

TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS ASEAN

Số tháng 4/2020

THUỘC NHIỆM VỤ

"Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics giai đoạn 2017-2020"

Hà Nội, 2020

MỤC LỤC

TÓM TẮT 2
1. Tình hình và xu hướng chung 3
2. Singapore 6
2.1. Hoạt động logistics: 6
2.2. Các thông tin liên quan: 10
3. Malaysia: 10
3.1. Hoạt động logistics: 10
3.2. Các thông tin liên quan 11
4. Thái Lan: 11
4.1. Hoạt động logistics: 11
4.2. Các thông tin liên quan 13
5. Indonesia: 14
5.1. Hoạt động logistics: 14
5.2. Các thông tin liên quan 16
6. Lào 17
6.1. Hoạt động logistics: 17
6.2. Các thông tin liên quan 18
7. Campuchia 18
7.1. Hoạt động logistics: 18
7.2. Các thông tin liên quan 19
8. Philipinnes: 20
8.1. Hoạt động logistics: 20
8.2. Các thông tin liên quan 21

TÓM TẮT

Trong tháng 4/2020, tình hình dịch bệnh tại khu vực Đông Nam Á trở nên căng thẳng hơn, với số ca nhiễm tăng mạnh tại Singapore, Indonesia.

Tác động của COVID-19 đang tác động đến các nền kinh tế ASEAN cũng phụ thuộc vào sự cộng hưởng của các yếu tố rủi ro khác, như các dịch bệnh trên vật nuôi, hạn hán và các vấn đề địa chính trị cũng như khả năng phục hồi của các hoạt động logistics và của các thị trường bên ngoài.

Hầu hết các biên giới vẫn đang trong tình trạng hạn chế xuất nhập cảnh- trừ một số trường hợp ngoại lệ như mục đích nhân đạo, ngoại giao, đón công dân hồi hương...

Ngay cả khi tạm ngưng hoặc cắt giảm nhiều phương tiện vận chuyển hành khác, các quốc gia đều nỗ lực duy trì vận chuyển hàng hóa nội địa và xuyên biên giới để đảm bảo nguồn cung, nhưng các phương tiện và người điều khiển phải tuân thủ nhiều quy tắc kiểm dịch khắt khe và mất thời gian.

Trong bối cảnh dịch bệnh, chuỗi cung ứng sản xuất tại ASEAN phụ thuộc lớn vào các kênh chuyên vận chuyển hàng hóa nội khối. Trong khi vận tải đường biển vẫn được dùy trì, một số nhà sản xuất cho biết chi phí vận chuyển nhiều hàng hóa tăng do trước đây vận chuyển bằng đường hàng không nay cũng chuyển sang vận chuyển bằng đường biển.

Ngành hàng không dân dụng trên khắp ASEAN và khu vực châu Á Thái Bình Dương đang đối mặt với cuộc khủng hoảng lớn nhất trong nhiều thập kỷ.

Trên khắp khu vực ASEAN, các hãng vận chuyển, nhà cung cấp dịch vụ logistics đều đang đứng trước những khó khăn, thách thức rất lớn, thậm chí có nguy cơ phá sản, đặc biệt là ngành hàng không nếu không có sự trợ giúp của Chính phủ.

Bên cạnh các tác động tiêu cực rõ nét của cuộc khủng hoảng, một số điểm tích cực đối với lĩnh vực logistics được nhìn nhận, như thúc đẩy số hóa chuỗi cung ứng, dịch vụ giao nhận, thương mại điện tử và nhận thức của các doanh nghiệp về đa dạng hóa đối tác và quản trị rủi ro.

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. Tình hình và xu hướng chung

1.1. Hoạt động logistics

Trong tháng 4/2020, tình hình dịch bệnh tại khu vực Đông Nam Á trở nên căng thẳng hơn, với số ca nhiễm tăng mạnh tại Singapore, Indonesia.

Trong tháng này, nhiều tổ chức quốc tế và Chính phủ của các quốc gia ASEAN đã nghiên cứu và công bố các ước tính của họ về tác động kinh tế của đại dịch, nhưng hiện vẫn có nhiều kịch bản khác nhau, phụ thuộc vào mức độ và thời gian kéo dài của dịch bệnh.

Tác động của COVID-19 đang tác động đến các nền kinh tế ASEAN cũng phụ thuộc vào sự cộng hưởng của các yếu tố rủi ro khác, như các dịch bệnh trên vật nuôi, hạn hán và các vấn đề địa chính trị cũng như khả năng phục hồi của các hoạt động logistics và của các thị trường bên ngoài. Trên khắp khu vực ASEAN, các hãng vận chuyển, nhà cung cấp dịch vụ logistics đều đang đứng trước những khó khăn, thách thức rất lớn, thậm chí có nguy cơ phá sản, đặc biệt là ngành hàng không nếu không có sự trợ giúp của Chính phủ.

COVID-19 đang làm gián đoạn sự đi lại của người dân, chuỗi cung ứng và thị trường lao động tại khu vực Đông Nam Á. Môi trường kinh doanh trở nên rủi ro hơn, khiến tâm lý đầu tư, kinh doanh, tiêu dùng đều sụt giảm. Tất cả điều này ảnh hưởng đến thương mại, đầu tư và đầu ra cho sản phẩm, từ đó ảnh hưởng đến tăng trưởng của khu vực. Du lịch và các dịch vụ đi kèm, cũng như các ngành liên quan như hàng không và khách sạn - là những ngành đầu tiên bị ảnh hưởng tại ASEAN. Hầu hết các biên giới vẫn đang trong tình trạng đóng cửa xuất nhập cảnh-trừ một số trường hợp ngoại lệ. Vận chuyển hàng hóa vẫn được phép, nhưng phải tuân thủ nhiều quy tắc kiểm dịch khắt khe và mất thời gian).

Sự gián đoạn nguồn cung ban đầu chủ yếu từ Trung Quốc sau đó lan rộng trong chuỗi giá trị và làm gián đoạn sản xuất. Vì Trung Quốc chiếm 12% thương mại toàn cầu về các bộ phận và linh kiện cho sản xuất nên chi phí cho sự gián đoạn trong ngắn hạn sẽ rất cao.

Việc sắp xếp kiểm dịch đối với nguồn cung lao động cũng có tác động tiêu cực, nhưng mức độ tùy theo thời gian và lĩnh vực. Sản xuất đã bị ảnh hưởng nặng nề hơn so với các ngành công nghiệp như viễn thông và các công cụ hỗ trợ công nghệ khác.

Tất cả những gián đoạn này sẽ dẫn đến sự sụt giảm mạnh về nhu cầu trong nước.

Tại Singapore, giá cước vận tải cao đang khiến một số sản phẩm nhập khẩu bị sụt giảm doanh số bán hàng.

Tại Myanmar, do tác động của COVID-19 đối với dịch vụ chuyển phát nhanh và bưu chính, chứng nhận kiểm dịch thực vật không phải lúc nào cũng đến được thị trường trước khi giao hàng. Do đó, các nhà nhập khẩu đã yêu cầu Bộ phận bảo vệ thực vật Myanmar chấp nhận chứng chỉ điện tử từ các nhà xuất khẩu.

Tại Việt Nam, số lượng các sản phẩm thực phẩm nhập khẩu bao gồm cả nông sản Úc giảm do các biện pháp giãn cách xã hội đang diễn ra và lượng khách du lịch quốc tế giảm mạnh. Người tiêu dùng và nhà bán lẻ Việt Nam tiếp tục mua thực phẩm, đồ uống và các sản phẩm tiêu dùng thông qua các nền tảng thương mại điện tử. Lazada Việt Nam, một trong những công ty hàng đầu, đã đưa ra giải pháp giao hàng miễn phí sử dụng cảm ứng để cung cấp trải nghiệm mua sắm an toàn cho người tiêu dùng.

Tại Malaysia, các công ty con của Sony, Panasonic và Sharp đang đóng cửa các nhà máy của họ cho đến cuối tháng 4/2020. Mặc dù Sony trước đây đã nỗ lực để tiếp tục hoạt động, quyết định này đã được hoãn lại sau khi MCO gia hạn thời gian phong tỏa gần đây. Có những lo ngại rằng việc tiếp tục ngừng sản xuất điện ở các nước Đông Nam Á có thể cản trở sự phục hồi của ngành công nghiệp điện tử toàn cầu, vì khu vực này có thể trở thành nút thắt trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tác động đối với tăng trưởng kinh tế sẽ kéo theo sự trì trệ về đầu tư và tiêu dùng kể cả khi dịch bệnh đã dần được kiểm soát, buộc Chính phủ của các nước ASEAN đều phải đưa ra các gói cứu trợ và kích thích tăng trưởng với các

quy mô (tỷ lệ/GDP) khác nhau để nền kinh tế khu vực không rơi vào suy thoái giống như cuộc khủng hoảng tài chính 1997.

Nhưng chi phí kinh tế cao nhất có thể đến từ các tài sản vô hình. Tác động của tâm lý tiêu cực về tăng trưởng và sự không chắc chắn chung - vốn đã ảnh hưởng đến thị trường tài chính - sẽ làm giảm đầu tư, tiêu dùng và tăng trưởng trong dài hạn.

Suy thoái kinh tế trên khắp thế giới hiện không thể tránh khỏi, mặc dù các biện pháp kích thích đang được thực hiện. Như vậy sẽ có sự gia tăng mạnh về thất nghiệp và nghèo đói.

Trong số các nước ASEAN, Singapore, Malaysia và Thái Lan được tích hợp rất nhiều trong chuỗi cung ứng khu vực và sẽ bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi việc giảm nhu cầu đối với hàng hóa được sản xuất trong đó.

Indonesia, Philippines và Việt Nam cũng đã tham gia ngày càng sâu hơn chuỗi cung ứng và cũng sẽ không tránh được các tác dụng. Theo thời gian, các điều chỉnh về phía cung sẽ thay đổi mô hình thương mại và đầu tư. Việc điều chỉnh chính sẽ liên quan đến sự di dời một số hoạt động nhất định dọc theo chuỗi cung ứng từ Trung Quốc sang các nước ASEAN. Mặc dù đại dịch Covid-19 khi lan sang Đông Nam Á, đã ảnh hưởng đến quá trình này, tuy nhiên theo đánh giá của các chuyên gia kinh tế, về cơ bản các nước ASEAN vẫn có thể hưởng lợi từ các khoản đầu tư mới, giảm thiểu các tác động tiêu cực tổng thể.

Tác động đến ngành hàng không ASEAN

Việc hủy bỏ hầu hết các chuyến bay hành khách thương mại đang ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng quốc tế đối với nhiều loại hàng hóa tại ASEAN. Bên cạnh các sản phẩm cao cấp, như thịt bò, rau củ nhập khẩu từ Australia, New Zealand và Hoa Kỳ, điều này đang tác động đến việc nhập khẩu thực phẩm cao cấp và nhạy cảm với thời gian từ châu Âu- nơi đang bị ảnh hưởng nặng nề bởi dịch bệnh.

Trong bối cảnh dịch bệnh, chuỗi cung ứng sản xuất tại ASEAN phụ thuộc lớn vào các kênh chuyên vận chuyển hàng hóa nội khối. Trong khi vận tải đường biển vẫn được dùy trì, một số nhà sản xuất cho biết chi phí vận

chuyển nhiều hàng hóa tăng do trước đây vận chuyển bằng đường hàng không nay cũng chuyển sang vận chuyển bằng đường biển.

Ngành hàng không dân dụng trên khắp ASEAN và khu vực châu Á Thái Bình Dương đang đối mặt với cuộc khủng hoảng lớn nhất trong nhiều thập kỷ. IATA ước tính rằng dịch Covid-19 sẽ làm giảm nhu cầu hành khách ở châu Á-Thái Bình Dương giảm 37% trong năm nay so với năm 2019.

Bên cạnh các tác động tiêu cực rõ nét của cuộc khủng hoảng, một số điểm tích cực được nhìn nhận, như thúc đẩy số hóa chuỗi cung ứng, dịch vụ giao nhận, thương mại điện tử và nhận thức của các doanh nghiệp về đa dạng hóa đối tác và quản trị rủi ro.

1.2. Một số thông tin về môi trường kinh doanh tác động đến logistics tại khu vực ASEAN

Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) đã huy động được 200 triệu đô la Mỹ cho các công ty sản xuất và phân phối vật tư cần thiết trong cuộc chiến chống lại sự bùng phát COVID-19 tại Đông Nam Á.

Khoản tiền này nhằm cung cấp cho các công ty châu Á-Thái Bình Dương đang trong tình trạng căng thẳng vốn lưu động có được nguồn vốn cần thiết để tăng sản xuất các sản phẩm thiết yếu, bao gồm cả thuốc và thiết bị bảo hộ

Khoản tài trợ từ Chương trình Tài chính Chuỗi Cung ứng ADB (SCFP), với kế hoạch ngân hàng phân phối tiền cho các công ty được chọn trong vòng vài tuần. ABD cho biết các nhà phân tích của họ đang theo dõi chặt chẽ tác động của COVID-19 đối với tài chính, thương mại và liên lạc thường xuyên với các ngân hàng để đánh giá tình hình.

2. Singapore

2.1. Hoạt động logistics:

Từ một nước được ca ngợi là hình mẫu chống dịch Covid-19 thành công, sang tháng 4/2020, Singapore chứng kiến sự bùng phát trở lại của dịch bệnh

này khiến Chính phủ Singapore đã buộc phải tăng cường các biện pháp phong tỏa đất nước đến tận ngày 1/6/2020.

Đồng thời triển khai thêm một loạt biện pháp mạnh, bắt đầu có hiệu lực từ ngày 22/4/2020 như giảm thêm một số dịch vụ thiết yếu, giảm lưu lượng đi lại từ 20% hiện nay xuống còn 15%, đóng cửa như các cửa hàng bán đồ uống đơn lẻ, các hiệu cắt tóc, giặt là... nhằm ngăn dịch bệnh Covid-19 lây lan mạnh.

Cụ thể, trong thời gian này, các biện pháp tăng cường an toàn nâng cao sẽ được thực hiện để giảm lây nhiễm COVID-19. Người dân được yêu cầu hạn chế di chuyển và tương tác ở những nơi công cộng và riêng tư có thể hoạt động như một bộ ngắt mạch và cho phép chúng tôi giảm số lượng nhiễm trùng. Nếu vậy, điều này sẽ lần lượt cho phép một số biện pháp này được nới lỏng sau này.

Chỉ các dịch vụ thiết yếu hỗ trợ nhu cầu hàng ngày sẽ vẫn mở, với các biện pháp an toàn tại chỗ. Các dịch vụ không cần thiết và cửa hàng bán lẻ khác, như địa điểm giải trí, thể thao và giải trí, sẽ bị đóng cửa.

Các hoạt động vận tải và logistics được phép duy trì như sau:

• Kiểm soát không lưu, vận hành sân bay, dịch vụ vận chuyển hàng không, tăng cường và bảo trì đường băng

• Vận chuyển, dịch vụ liên quan đến vận chuyển, dịch vụ an toàn và điều hướng, hoạt động cảng và bến, dịch vụ hàng hải cảng, dịch vụ liên quan đến vận chuyển

• Cung cấp dịch vụ giao thông công cộng, bao gồm các dịch vụ hỗ trợ chính và nhà cung cấp

• Giám sát và quản lý giao thông và vận hành đường bộ

• Cung cấp dịch vụ vận chuyển điểm đến điểm (bao gồm Taxi, Xe buýt riêng, Xe cho thuê tư nhân), và các nhà cung cấp và dịch vụ hỗ trợ chính

• Nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3, giao nhận vận tải, vận tải đường bộ, tích hợp không khí

• Vận chuyển cần thiết để hỗ trợ các Dịch vụ thiết yếu khác

• Tất cả các kho và dịch vụ lưu trữ

Nguồn: Trang thông tin Chính phủ Singapore: gov.sg

Logistics đường bộ

Chính phủ sẽ cung cấp Gói hỗ trợ điểm (P2P) trị giá 95 triệu đô la Singapore cho các nhà khai thác giao thông đường bộ, bao gồm (i) khoản thanh toán của Quỹ cứu trợ đặc biệt 300 đô la Singapore mỗi xe mỗi tháng sẽ được trao cho những người thuê taxi và xe cho thuê tư nhân (PHC) trình điều khiển và (ii) miễn lệ phí giấy phép khai thác P2P trong 6 tháng.

Đối với tất cả các hoạt động xe khách tư nhân, (i) giảm thuế đường bộ một năm và (ii) miễn trừ sáu tháng phí đỗ xe tại các cơ sở đỗ xe do chính phủ quản lý để chủ xe buýt tư nhân giảm chi phí vận hành.

Logistics hàng hải

Các tàu du lịch và phà trong khu vực có thời gian lưu lại cảng không quá năm ngày và tàu cảng chở khách sẽ được giảm 50% phí cảng từ ngày 1 tháng 3 năm 2020 đến ngày 31 tháng 12 năm 2020.

Ngoài ra, sẽ có: (i) giảm thêm 35% tiền thuê quầy và bến qua đêm cho các nhà khai thác phà trong khu vực trong ba tháng kể từ tháng 3 năm 2020 và (ii) miễn 100% phí giấy phép công cộng cho các nhà khai thác nhà ga hành khách trong một năm.

Logistics hàng không:

Theo IATA, Singapore đã thực hiện các biện pháp cứu trợ trị giá 112 triệu đô la Singapore (79 triệu đô la Mỹ) bao gồm giảm giá phí sân bay, hỗ trợ cho các đại lý xử lý mặt đất và giảm giá cho thuê tại sân bay Changi.

Singapore Airlines (SIA) cũng đã bảo đảm tổng số tiền cứu trợ 19 tỷ đô la Singapore (13,3 tỷ đô la) từ Temasek Holdings và DBS Group Holdings Ltd. do nhà nước hậu thuẫn, và sẽ cung cấp cho các cổ đông 5,3 tỷ đô la Singapore

(3,8 tỷ đô la Mỹ) 9,7 tỷ đô la Singapore (6,9 tỷ đô la Mỹ) thông qua trái phiếu chuyển đổi bắt buộc 10 năm.

Chính phủ sẽ hỗ trợ 350 triệu đô la Singapore (i) để giảm chi phí cho các hãng hàng không, người điều khiển mặt đất và kinh doanh hàng hóa như phí hạ cánh và bãi đậu xe, giảm giá cho thuê phòng chờ của các hãng hàng không và văn phòng trong sân bay Changi, v.v. mức độ kết nối không khí tối thiểu để cho phép người Singapore quay trở lại Singapore và vận chuyển hàng hóa.

Singapore Airlines đã ký hợp đồng cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa theo Cơ chế hỗ trợ vận chuyển hàng hóa quốc tế cùng với 14 nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng không và giao nhận vận tải hàng hóa khác. Điều này sẽ đẩy nhanh việc cung cấp xuất khẩu nông sản và thủy sản vào các thị trường trọng điểm ở nước ngoài.

Singapore Airlines đã công bố lịch bay hành khách quốc tế cho tháng 4/2020, lưu ý rằng các chuyến bay sẽ chở cả hành khách và hàng hóa. Singapore Airlines Cargo đã xác nhận lịch trình hàng tuần thường xuyên của sáu dịch vụ vận tải hàng không đến Melbourne và Sydney sẽ tiếp tục. Công ty con Scoot của Singapore Airlines cũng đã nối lại các chuyến bay đến Perth kể từ ngày 3/4/2020. Những chuyến bay này chở cả hành khách và hàng hóa.

Trong số các nước ASEAN, Singapore có hệ thống cơ sở hạ tầng hàng không hiện đại nhất. Những năm gần đây, nước này đã và đang nâng cấp và mở rộng cơ sở hạ tầng dịch vụ hàng không và sân bay để đảm bảo đủ năng lực trước nhu cầu.

Singapore đã xây dựng Bản đồ chuyển đổi ngành vận tải hàng không (ITM), một kế hoạch quốc gia chi tiết nhằm nâng cấp khả năng của các công ty hàng không, nhằm mục đích tăng 40% năng suất của ngành, và thiết kế lại hoặc tạo ra hơn 8.000 việc làm vào năm 2025.

Khi đi vào hoạt động, đường băng thứ ba của sân bay Changi và nhà ga lớn 5 sẽ tăng thêm 50 triệu hành khách.

Những nỗ lực này nhằm củng cố năng lực cạnh tranh của Singapore trong bối cảnh các quốc gia trên thế giới cũng đang xây dựng và nâng cấp sân

bay của họ. Từ năm 2010 đến 2017, Trung Quốc đã bổ sung 54 sân bay dân dụng. Indonesia có kế hoạch bổ sung thêm mười sân bay, với sân bay gần nhất tới Singapore được đặt tại Bintan. Các hãng hàng không cũng đang phát triển mạnh mẽ để nắm bắt cơ hội từ sự tăng trưởng dự kiến về lưu lượng giao thông hàng không, đặc biệt là ở châu Á Thái Bình Dương.

Ngoài các cải tiến về cơ sở hạ tầng, các công ty trong lĩnh vực logistics hàng không của Singapore cũng phát triển và đưa ra các giải pháp sáng tạo trong chuỗi giá trị, từ dịch vụ hành khách, đến xử lý hàng hóa, chức năng hàng không, hoạt động hàng không và kiểm soát không lưu.

2.2. Các thông tin liên quan:

Trong thời gian phong tỏa để phòng tránh dịch bệnh, tất cả các cơ sở làm việc, ngoại trừ những nơi trong các dịch vụ thiết yếu và các ngành kinh tế quan trọng, đều đóng cửa. Chủ lao động có thể tiếp tục điều hành doanh nghiệp khi nhân viên của họ làm việc tại nhà.

Chính phủ Singapore dự kiến cung cấp 90 triệu đô la Singapore cho hỗ trợ phục hồi du lịch để giúp ngành phục hồi mạnh mẽ sau đại dịch COVID-19, bao gồm đào tạo các chuyên gia trong ngành và tăng cường các khoản tài trợ du lịch khác về chi phí đủ điều kiện để đảm bảo một hệ thống các sự kiện và sản phẩm.

3. Malaysia:

3.1. Hoạt động logistics:

Ngày 10/4/2020, Thủ tướng Malaysia Muhyiddin Yassin đã quyết định kéo dài Mệnh lệnh Kiểm soát Di chuyển (MCO) thêm hai tuần. Quyết định này được chính phủ đưa ra dựa trên khuyến nghị từ Bộ Y tế cũng như các chuyên gia y tế.

Các dịch vụ logistics (bao gồm cả dịch vụ vận chuyển và kho bãi) được Hội đồng An ninh Quốc gia Malaysia coi là một dịch vụ thiết yếu và được duy trì thực hiện trong thời gian phong tỏa toàn quốc. Tuy nhiên, do các hoạt động trong nền kinh tế có mối liên hệ rất chặt chẽ với nhau, nên trong quá trình thực hiện, các dịch vụ logistics không thể tránh khỏi những khó khăn và gián đoạn.

MCO đã hạn chế giờ hoạt động của depot trong khoảng từ 8 giờ sáng đến 8 giờ tối, làm chậm đáng kể các chuyến hàng vận chuyển đường biển. x Vì các hoạt động của depot là một yếu tố quan trọng của hoạt động vận chuyển, việc giới hạn thời gian hoạt động sẽ tác động đáng kể đến việc giao hàng và thu tiền.

Khách hàng và nhà nhập khẩu Malaysia đã phải đảm bảo các tuyến cung cấp thay thế có thời gian ngắn hơn và hiệu quả hơn về chi phí. Điều này đang đặt áp lực lên giá hàng hóa. Các nhà nhập khẩu thực phẩm đang quay trở lại vận tải đường biển như một sự thay thế đáng tin cậy hơn cho vận tải hàng không nếu có thể; tuy nhiên, điều này đang gây ra những thách thức đáng kể cho các mặt hàng dễ hỏng theo thời gian.

3.2. Các thông tin liên quan

Theo Wong & Partners, một công ty pháp lý quốc tế, khu vực sản xuất Malaysia có thể tận dụng một số cơ hội từ sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng toàn cầu từ vụ dịch COVID-19. Đó là nhờ nước này có nền tảng sản xuất, cơ sở hạ tầng và hệ sinh thái hỗ trợ thân thiện với doanh nghiệp nên tạo niềm tin cho các nhà sản xuất nước ngoài muốn thâm nhập thị trường ASEAN.

Tuy nhiên, Malaysia cũng không thể tách ra khỏi xu hướng chung của khu vực và nền kinh tế toàn cầu. Trước mắt, thị trường lao động sẽ biến động mạnh do khó tập trung và quản lý lao động trong bối cảnh dịch bệnh, kể cả khi đất nước bước vào giai đoạn “bình thường mới”.

Lao động sẽ được phân bổ lại cho các lĩnh vực ưu tiên như logistics, tạp hóa, bán lẻ thực phẩm, chăm sóc sức khỏe và hệ sinh thái kỹ thuật số. Tuy nhiên, rất cần tiến hành sớm các chương trình đào tạo và huấn luyện khả năng thích nghi với biến động, dịch bệnh để tạo thuận lợi cho quá trình chuyển đổi này và giảm bớt tình trạng thất nghiệp cơ cấu do COVID-19 tạo ra.

4. Thái Lan:

4.1. Hoạt động logistics:

Logistics đường bộ:

Vận chuyển đường bộ nội địa đối với hàng hóa thiết yếu giữa các địa phương vẫn duy trì bình thường trong tháng 4/2020. Xe tải chở hàng từ hầu hết các vùng của Thái Lan được phép vào Bangkok 24/24. Với việc vận chuyển suốt ngày đêm và các nhà cung ứng cũng đủ hàng tồn kho trong mạng lưới chuỗi cung ứng, nhu cầu tiêu thụ của các đô thị trong thời gian giãn cách xã hội về cơ bản được bảo đảm.

Logistics đường hàng không:

Do các hãng hàng không hoạt động trong khu vực và đóng cửa hoàn toàn Sân bay Suvarnabhumi từ 3/4/2020 (ngoại trừ các chuyến bay vận chuyển hàng hóa), các nhà nhập khẩu đang chuyển đơn đặt hàng sang container đường biển hoặc đảm bảo dịch vụ vận chuyển hàng hóa có giới hạn với chi phí cao hơn.

Ngày 26/4/2020, Cơ quan Hàng không Dân dụng Thái Lan đã quyết định cho phép sân bay Thái Lan Suvarnabhumi ở Bangkok được mở cửa trở lại cho các chuyến bay nội địa từ ngày 1 tháng 5, sau khi đóng cửa kể từ tình trạng của tháng do các biện pháp COVID-19.

Thương mại điện tử và giao nhận:

Tại Thái Lan, các chuỗi siêu thị hàng đầu đã ghi nhận sự tăng trưởng mạnh của bán hàng trực tuyến trong bối cảnh người dân hạn chế ra đường. Nhiều nhà phân phối đã bắt đầu một chương trình khuyến mãi trực tuyến kéo dài hai tháng để đáp ứng sự thay đổi trong hành vi của người mua. Tuy nhiên, các sản phẩm liên quan đến du lịch và khách sạn như thịt bò, thịt cừu và một số dòng sữa có nhu cầu giảm. Dịch vụ mua hàng và giao hàng tận nhà trực tuyến đang tiếp tục tăng mạnh do các cửa hàng và nhà hàng vẫn bị khóa và nhiều nhân viên làm việc tại nhà. Doanh số bán lẻ trực tuyến JD Central tăng gấp ba lần trong chiến dịch Siêu doanh số tháng 3/2020 so với cùng kỳ năm ngoái. Đội ngũ các nhà cung cấp dịch vụ giao hàng hàng dặm cuối bao gồm Kerry Express, Flash Express, Grab và Line Man đã tăng trưởng đáng kể. Lĩnh vực giao hàng tận nhà tăng 14% so với cùng kỳ năm ngoái, với nền tảng hàng đầu

GrabFood trích dẫn tăng trưởng 100%. Số lượng thương nhân thực phẩm trên nền tảng của họ đã tăng 30%.

4.2. Các thông tin liên quan

Trước diễn biến căng thẳng của dịch bệnh trong khu vực và trên thế giới, tháng 4/2020, Ngân hàng Trung ương Thái Lan (BoT) đã hạ dự báo tăng trưởng kinh tế của nước này từ 2,8% xuống -5,3% sau khi dịch COVID-19 gia tăng. BoT còn dự báo GDP của thể giảm trong tất cả các quý của năm nay, với mức tồi tệ nhất trong quý II/2020.

Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) thậm chí còn bi quan hơn khi dự báo kinh tế Thái Lan năm 2020 giảm 6,7% do tác động của Covid-19 trước khi tăng trưởng 6,1% trong năm 2021- với điều kiện dịch bệnh không quay trở lại.

Còn theo tính toán của Hiệp hội các ngân hàng Thái Lan (TBA), Covid-19 có thể làm nền kinh tế nước bị thiệt hại 1.300 tỷ Baht, tương đương 7,7% GDP, tương đương với mức thiệt hại trong cuộc khủng hoảng tài chính năm 1997. Thiệt hại kinh tế có thể lớn hơn dịch bệnh không được hạn chế vào cuối quý II.

Trước tình hình đó, Bộ Thương mại Thái Lan đã phát động chiến dịch giảm giá 72 mặt hàng tiêu dùng trong 6 nhóm với mức giảm từ 5 - 58% cho tới ngày 30/6. Sáu nhóm hàng giảm giá trong chiến dịch này bao gồm thực phẩm và đồ uống, thực phẩm đông lạnh, gia vị, các sản phẩm tiêu dùng hàng ngày, các sản phẩm vệ sinh cá nhân, chăm sóc scs kkhoer.

Văn phòng Hành lang kinh tế phương Đông (EEC) của Thái Lan đang nghiên cứu và điều chỉnh mục tiêu và chiến lược đầu tư trong năm nay khi đại dịch Covid-19 làm suy giảm tâm lý đầu tư nói chung.

Kanit Sangsubhan, tổng thư ký Văn phòng EEC, cho biết EEC đã theo dõi chặt chẽ về đầu tư nhưng vẫn khó dự đoán vì chưa rõ sẽ kéo dài bao lâu.

EEC là một phần trong chiến lược của chính phủ nhằm đưa nền kinh tế theo hướng công nghệ cao. EEC dự kiến sẽ tổ chức các ngành công nghiệp mục tiêu: ô tô; điện tử thông minh; du lịch cao cấp, các sản phẩm và dịch vụ y tế y

tế và chăm sóc sức khỏe; nông nghiệp và công nghệ sinh học; ẩm thực; robot cho ngành công nghiệp; logistics và hàng không; nhiên liệu sinh học và hóa sinh; kỹ thuật số; và phát triển giáo dục.

Chính phủ ước tính giá trị đầu tư thực tế trong hành lang này ở mức 300 tỷ baht hàng năm.

Trong quý đầu tiên của năm nay, EEC đã thu hút các dự án/đề xuất đầu tư cho tổng số 117 dự án, tăng từ 116 dự án trong cùng quý năm ngoái, với giá trị đầu tư trị giá 47,6 tỷ baht, giảm mạnh từ 75,1 tỷ baht trong quý đầu tiên của năm 2019.

Giá trị của các ứng dụng đầu tư cho EEC chiếm 67% trong tổng số các ứng dụng trị giá 71,4 tỷ baht đệ trình cho Hội đồng Đầu tư (BoI) trong quý đầu tiên.

Trong năm 2019, BoI đã báo cáo rằng tổng vốn đăng ký đầu tư ở mức 756 tỷ baht từ 1.624 dự án, giảm 7% so với năm 2018 (trị giá 815 tỷ baht, với số lượng dự án cũng giảm 7% so với một năm trước đó)

Năm 2019, lần đầu tiên đầu tư của Trung Quốc đã vượt qua các công ty từ các công ty Nhật Bản, với giá trị gần gấp bốn lần với giá trị lên tới 262 tỷ baht cho 203 dự án.

Các dự án đầu tư vào EEC lên tới 506 dự án, với số vốn đăng ký đầu tư trị giá 445 tỷ baht.

5. Indonesia:

5.1. Hoạt động logistics:

Theo Bộ Giao thông vận tải Indonesia, nước này tạm thời cấm du lịch hàng không và đường biển có hiệu lực vào 00:00 Giờ Tây Indonesia (WIB) vào ngày 24 tháng 4 năm 2020 để ngăn chặn sự lây lan thêm của Covid-19. Thông báo được đưa ra khi tháng chay Ramadan bắt đầu ở quốc gia đa số Hồi giáo lớn nhất thế giới, và chính phủ đã cấm công dân di cư hàng năm truyền thống từ các thành phố đến các tỉnh trong thời gian nghỉ lễ Ramada.

Lệnh cấm di chuyển bằng đường biển có hiệu lực ngay lập tức, nhưng lệnh cấm du lịch hàng không sẽ bắt đầu chậm hơn để một số chuyến bay đặt trước có thể đi trước. Lệnh cấm áp dụng cho đến ngày 31 tháng 5 năm 2020 đối với giao thông đường bộ; Ngày 15 tháng 6 năm 2020, đối với vận tải đường sắt; Ngày 8 tháng 6 năm 2020, đối với vận tải biển; và, ngày 1 tháng 6 năm 2020, cho vận tải hàng không.

Tuy nhiên, một số trường hợp được ngoại lệ như sau: các hãng hàng không khai thác các chuyến bay quốc tế đã được phép tiếp tục các dịch vụ vì lợi ích của người nước ngoài muốn quay trở lại đất nước của họ hoặc người Indonesia đang tìm cách quay trở lại Indonesia. Tất cả các hãng hàng không đã được yêu cầu thực hiện các quy tắc phòng chống dịch COVID-19.

Các hoạt động logistics, y tế, quân đội, xe cứu hỏa, xe cứu thương và xe tăng đã bị loại trừ khỏi lệnh cấm, được quy định trong Quy định về kiểm soát giao thông của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trong Idul Fitri 1441 H Mudik.

Quy định cấm các phương tiện công cộng, phương tiện cá nhân và xe máy đi vào và đi từ các khu vực thực hiện các biện pháp và khu vực phân chia xã hội quy mô lớn (PSBB) được phân định thành các khu vực báo động đỏ về COVID-19, như Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang và Bekasi.

Cảnh sát Thủ đô Jakarta đã thiết lập các trạm kiểm soát trên đường thu phí Jakarta-Cikampek từ 00:00 sáng đến 05:00 sáng WIB để ngăn chặn sự di chuyển của giao thông và yêu cầu hàng ngàn tài xế ô tô quay đầu lại.

Các trạm kiểm soát đã được thiết lập trên con đường Bitung hướng đến đường Merak và Cikarang Barat hướng đến Cikampek, theo giám đốc của Phòng giao thông Sen.Coms của Cảnh sát đô thị Jakarta. Sambodo Purnomo

Các hãng hàng không lớn nhất của đất nước bao gồm Garuda Indonesia và Lion Air.

Chính phủ đã cấm người dân Indonesia di cư theo thông lệ truyền thống hàng năm trong dịp các ngày lễ Hồi giáo diễn ra thời gian này.

Ngày 27/4/2020, Bộ Giao thông vận tải Indonesia cho phép các hãng hàng không khai thác các chuyến bay cho những hành khách nội địa đã đặt vé trước khi lệnh cấm có hiệu lực, nhưng yêu cầu họ thực hiện nghiêm các biện pháp y tế COVID-19.

Vận tải hàng hóa bằng mọi phương tiện vẫn được phép hoạt động.

5.2. Các thông tin liên quan

Theo dự báo của Chính phủ Indonesia, tăng trưởng năm 2020 của Indonesia là 2,3%, mặc dù IMF gần đây đã giảm dự báo năm 2020 từ mức tăng trưởng 5,1 xuống 0,5%. Khoảng 1,5 triệu người Indonesia không còn được trả lương (theo dữ liệu chính thức), nhưng dữ liệu này không bao gồm khoảng 70 triệu người làm việc trong khu vực phi chính thức.

Do sản xuất của Indonesia đã chứng kiến sự sụt giảm mạnh nhất từ trước đến nay, theo số liệu chính thức được công bố vào giữa tháng 4/2020, Chính phủ nước này đang tìm cách hỗ trợ hoạt động công nghiệp trong bối cảnh phong tỏa mở rộng. Bộ Công nghiệp Indonesia đã cung cấp một cổng thông tin cho các nhà sản xuất và các công ty công nghiệp khác để xin giấy phép tiếp tục hoạt động, và đã cấp 11.172 giấy phép như vậy.

Bộ trưởng Tài chính Indonesia cho biết Ngân hàng Phát triển Hồi giáo (IsDB) sẵn sàng cung cấp các quỹ khẩn cấp trị giá 200-250 triệu USD để khắc phục tác động của dịch coronavirus mới (COVID-19).

Chính phủ Indonesia trước đó đã đảm bảo rằng họ sẽ dựa vào các khoản vay từ các tổ chức đa phương để hỗ trợ tài chính cho các chương trình kích thích tăng trưởng khác nhau. Tuy nhiên, tài trợ từ các tổ chức đa phương không phải là một bước khẩn cấp được sử dụng để xử lý đại dịch COVID-19. Bước quan trọng nhất được thực hiện bởi chính phủ là tiến hành một số phân bổ lại hoặc tập trung vào chi tiêu Ngân sách Nhà nước (APBN) không khẩn cấp, chẳng hạn như hạn chế đi lại hoặc các cuộc họp chính thức.

Hơn nữa, chính phủ sẽ dựa vào tài trợ phát hành nợ, chẳng hạn như trái phiếu để đối phó với thâm hụt ngân sách ngày càng lớn

6. Lào

6.1. Hoạt động logistics:

Như một biện pháp để ngăn chặn sự lây lan của Covid-19, Chính phủ Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào đã ra lệnh phong tỏa trên toàn quốc bắt đầu từ ngày 1 tháng 4 đến ngày 3 tháng 5 năm 2020 và áp đặt các hạn chế đối với các chuyến du lịch quốc tế và nội địa, hạn chế đi đến các tỉnh khác, đình chỉ dịch vụ vận tải hành khách và đóng cửa trạm kiểm soát biên giới. Ngoài ra, Chính phủ đã cấm các cuộc tụ tập đông người và các trường học, trường đại học, các tổ chức công cộng và các địa điểm thể thao.

Vận chuyển hàng hóa và các hoạt động nông nghiệp được phép tiếp tục để đảm bảo đủ nguồn cung ứng cho thị trường. Ngoài ra, Bộ Nông nghiệp và Lâm nghiệp đã thành lập Tổ công tác để làm việc với các cơ quan liên quan và hỗ trợ sản xuất nông nghiệp.

Trước đó, vào ngày 30 tháng 3 năm 2020, Chính phủ đã áp dụng các biện pháp kiểm soát giá để tránh tăng giá đối với một số mặt hàng thiết yếu, bao gồm thuốc men, thiết bị y tế và gạo, mặt hàng chủ lực của đất nước.

Trung Quốc và Lào nối lại hoạt động của dự án tuyến đường sắt Yuxi - Mohan khi dịch bệnh lắng xuống

Nằm ở phía nam của tỉnh Vân Nam, tuyến đường sắt Yuxi -Mohan kết nối ga Yuxi của tuyến đường sắt Côn Minh-Yuxi-Hà Khẩu ở phía bắc và đến Mohan trên biên giới giữa Trung Quốc và Lào sau khi đi qua Yuxi, Pu'er và Xishuangbanna ở phía nam, là một dự án trọng điểm trên Hành lang đường sắt xuyên Á và phục vụ Sáng kiến Vành đai và Con đường. Để đảm bảo rằng Đường sắt Yuxi-Mohan sẽ được đưa vào hoạt động đúng kế hoạch, Tổng cục Xây dựng Đường sắt Diannan của Công ty TNHH Tập đoàn Đường sắt Trung Quốc đã kêu gọi các nhà xây dựng và nhà thầu tăng cường quản lý tại chỗ như phân bổ nguồn lực, chuyển đổi quy trình, khai thác tiềm năng để nâng cao hiệu quả và tạo động lực với các đảm bảo. Họ đã sắp xếp trước việc xây dựng liên tục các công trình quan trọng của Đường sắt Yuxi-Mohan trong Lễ hội mùa

xuân, với 8.004 công trình xây dựng cùng với các nhân viên làm việc tại công trường và duy trì xây dựng tại 94 vị trí làm việc.

Hiện tại, việc xây dựng đã được nối lại ở tất cả các vị trí làm việc của Đường sắt Yuxi-Mohan, với 22.896 công nhân đang làm nhiệm vụ, tăng 21% so với con số trước Lễ hội mùa xuân. Vào ngày 15/2/2020, Đường hầm Lixin đã được tạo thành công và vào ngày 13 tháng 3 năm 2020, Đường hầm Wanhe, đường hầm dài 10.000 m đầu tiên trong toàn bộ tuyến đường sắt đã thành công, đóng một vai trò tích cực trong việc thúc đẩy việc nối lại toàn bộ công trình xây dựng bình thường trên đường sắt. Tính đến ngày 25 tháng 3 năm 2020, tổng vốn đầu tư cho Đường sắt Yuxi-Mohan đã đạt 37,1 tỷ RMB, và 93% các công trình phụ, 80% cầu và 86 đường hầm trên đường sắt đã được hoàn thành.

6.2. Các thông tin liên quan

Để đối phó với sự bùng phát của COVID, chính phủ Lào đã công bố các biện pháp thị thực sau đây:

(a) Đình chỉ cấp thị thực tại sân bay cho tất cả các du khách

(b) Đình chỉ cấp thị thực du lịch tại tất cả các nhiệm vụ ở nước ngoài

(c) Đình chỉ cấp thị thực điện tử

(d) Đình chỉ miễn thị thực cho các công dân của các nước ASEAN và các quốc gia khác đã ký thỏa thuận miễn thị thực với Lào (không bao gồm hộ chiếu ngoại giao và hộ chiếu chính thức)

7. Campuchia

7.1. Hoạt động logistics:

Các nhà cung cấp dịch vụ logistics tại Campuchia đối mặt với phá sản vì COVID-19

Hiệp hội Logistics Campuchia (CLA) đã bày tỏ quan ngại về tác động nghiêm trọng đối với lĩnh vực logistics và vận tải bắt nguồn từ đại dịch COVID-19. Sự bùng phát của COVID-19 đã ảnh hưởng đến tất cả các loại hình doanh nghiệp; đặc biệt là logistics và giao thông vận tải trên toàn cầu cũng như Campuchia.

Hàng trăm nhân viên của các công ty logistics và vận tải ở Campuchia đang mất việc, và sẽ sớm đóng cửa các hoạt động nếu tình hình kéo dài mà không có giải pháp nào trước mắt.

Hiện tại, các công ty hàng không đã đình chỉ hoặc cắt giảm số chuyến bay chở khách hoạt trong khi giá vận tải hàng không đang tăng lên đáng kể vì phải sử dụng các chuyến bay chuyên chở hàng hóa thay vì chở hàng trong bụng máy bay chở khách. Thêm vào đó, vận chuyển biên giới bị đóng cửa hoặc hạn chế cũng khiến nhiều hoạt động logistics bị gián ddoanj.

Rất nhiều công ty logistics và vận chuyển đang phải chịu thêm chi phí cho khẩu trang, găng tay và thuốc khử trùng bằng cồn, để bảo vệ nhân viên của họ khỏi bị nhiễm bệnh, làm gia tăng chi phí.

Campuchia đã quyết định giữ sân bay lớn của mình - Sân bay quốc tế Phnom Penh - mở cửa trong suốt cuộc khủng hoảng cho đến nay, với một số chuyến bay quan trọng được sắp xếp trong tháng này để đưa người nước ngoài bị mắc kẹt về nhà.

Các chuyến bay đến Trung Quốc và một số điểm đến khác cũng đang tiếp tục trong khi sân bay quốc tế Xiêm Riệp và sân bay quốc tế Sihanoukville cũng vẫn mở trong suốt đại dịch mà không đóng cửa, mặc dù các khu vực không quan trọng của cả ba sân bay và một số cửa hàng cũng bị đóng cửa.

7.2. Các thông tin liên quan

Các đơn từ người mua ở thị trường Mỹ và EU dừng đột ngột khiến các nhà máy may mặc, giày dép và cũng ảnh hưởng đến doanh thu của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics tại Campuchia. Việc thanh toán chậm trễ từ khách hàng đã ảnh hưởng đến tiền mặt của các công ty vận tải và logistics và một số không thể thanh toán khoản vay ngân hàng của họ.

Ngoài ra, việc kiểm toán thuế liên tục từ cục thuế ở cả thủ đô và tỉnh và chi phí quản lý và phí hoa hồng để giải phóng hàng hóa cho lô hàng là những cản trở lớn đối với các công ty vận tải và logistics.

8. Philipinnes:

8.1. Hoạt động logistics:

Giao thông đường bộ, đường hàng không và đường bộ trong nước bị cấm trừ khi cung cấp các mặt hàng thiết yếu (thực phẩm và thuốc men). Do thiếu công nhân và Nhà nước đã thiết lập các trạm kiểm soát dịch bệnh, một số nhà nhập khẩu đã ngừng phân phối đến các tỉnh hoặc khu vực khác ngoài Metro Manila. Các dịch vụ giao hàng hoặc chuyển phát nhanh như GrabDelivery hoặc Lalamove vẫn đang hoạt động.

Logistics đường biển:

Vận tải đường biển vẫn là lựa chọn chính cho hàng nhập khẩu.Giấy phép nhập khẩu đang bị trì hoãn do các nhà phát hành gặp khó khăn lực lượng lao động giảm và giờ bị hạn chế tại các cơ quan chính phủ như Cục Hải quan.

Các hãng tàu đã ngừng đặt chỗ ở Manila do tắc nghẽn cảng trong thành phố và tại các trung tâm trung chuyển như Singapore và Malaysia. Tuần cuối tháng 4/2020, đại diện Khu cảng container quốc tế Manila (ICTSI) được quản lý bởi International Container Terminal cho biết lưu lượng hàng hóa và việc sử dụng sân cảng đã trở lại mức bình thường, nhờ sự can thiệp của chính phủ để loại bỏ các container rỗng hoặc không có người nhận.

Logistics hàng không:

Cước phí vận tải hàng hóa hàng không tăng lên khiến nguồn cung một số hàng hóa nhập khẩu vào thị trường này giảm trong tháng 4/2020.

Philippine Airlines sẽ bắt đầu khai thác các chuyến bay hồi hương từ ngày 29 tháng 4 và đã mở các lựa chọn vận chuyển hàng không giữa Melbourne, Sydney và Manila (ngoài các chuyến bay trước đó vào ngày 17 tháng 418). Tùy chọn vận chuyển hàng hóa cũng có sẵn trên Cebu Pacific.

Tại Philippines, các hãng hàng không đang tìm kiếm sự hỗ trợ khẩn cấp từ chính phủ dưới dạng các chương trình tín dụng, cũng như đảm bảo hỗ trợ cho các khoản vay với các ngân hàng tư nhân.

Các hãng hàng không địa phương Philippine Airlines (PAL), Cebu Pacific Air và AirAsia Philippines đều bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi COVID-19, do họ phải hủy các chuyến bay địa phương và quốc tế. PAL đã sa thải 300 nhân viên hành chính và quản lý trên mặt đất, trong khi hơn 150 thành viên phi hành đoàn mất việc tại Cebu Pacific.

Hình: Hãng Cebu Pacific và hãng bay khác của Philippines đã bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi vụ dịch COVID-19

8.2. Các thông tin liên quan

Theo công bố của NHTW Philippines (Bangko Sentral ng Pilipinas - BSP) vào ngày 26/4/2020, lạm phát trung bình đạt 2,7% trong ba tháng đầu năm 2020. Lạm phát trong tháng 3 đã giảm xuống còn 2,5% từ mức 2,6% trong tháng 2/2020 và 3,3% một năm trước đó.

Tổng thống Philippines, ông Duterte đã gia hạn thời gian cách ly 2 lần - lần đầu tiên cho đến ngày 30 tháng 4 đối với hòn đảo và sau đó cho đến ngày 15 tháng 5 năm 2020 đối với Metro Manila và các thành phố lân cận.

Nền kinh tế Philippines vẫn có sẽ suy giảm trong quý thứ ba nhưng ở mức độ thấp hơn với giả định rằng Chính phủ mở cửa lại dần nền kinh tế.

Đại dịch COVID-19 được coi là làm giảm đáng kể dòng chảy đầu tư nước ngoài vào Philippines trong năm 2020. Trước đó, năm 2019, dòng vốn FDI đã giảm 23,1% xuống còn 7,647 tỷ USD, theo dữ liệu của Bangko Sentral ng Pilipinas (BSP). Trước đại dịch Covid-19, các nhà phân tích đã trích dẫn các rủi ro pháp lý và sự mơ hồ của chương trình cải cách thuế địa phương là yếu tố làm giảm dòng vốn FDI.