

BÁO CÁO ĐẦU TƯ

# CHUỖI CUNG ỨNG NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

---

**10 Tháng/2022**

*\*Dữ liệu trong Báo cáo được cập nhật đến ngày 31/10/2022.  
Hình ảnh dự án được cung cấp bởi NewCC, Pebsteel, Atad Steel và Đại Dũng Corporation*

# MỤC LỤC

<b>I. TỔNG QUAN KINH TẾ-XÃ HỘI THẾ GIỚI</b>	<b>3</b>
<b>II. TỔNG QUAN KINH TẾ-XÃ HỘI VIỆT NAM</b>	<b>6</b>
<b>III. HIỆN TRẠNG NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM</b>	<b>10</b>
<b>IV. TÌNH HÌNH DỰ ÁN ĐẦU TƯ NGÀNH LOGISTICS</b>	<b>25</b>
<b>V. CÁC DỰ ÁN LOGISTICS CHUẨN BỊ HÌNH THÀNH TRONG TƯƠNG LAI</b>	<b>40</b>



A nighttime cityscape with a network overlay of white lines and nodes connecting various points across the scene. The background shows a city with illuminated buildings and a bridge over a river.

# I. TỔNG QUAN KINH TẾ-XÃ HỘI THẾ GIỚI

## 1. Tăng trưởng tổng sản phẩm quốc nội (GDP)

Sau năm 2021 GDP thế giới ghi nhận sự phục hồi mạnh mẽ sau dịch Covid (5,8%) nhờ việc đẩy mạnh chiến dịch tiêm vắc xin, khôi phục giao thương kinh tế thì sang năm 2022, kinh tế thế giới lại chịu tác động tiêu cực từ cuộc chiến tranh quân sự giữa Nga – Ukraine dẫn tới giá nguyên-nhiên liệu và lạm phát tăng cao. Ngoài ra việc Trung Quốc tiến hành các biện pháp phong tỏa phòng dịch cũng như những xung đột địa chính trị và kinh tế khác đã dẫn tới tắc nghẽn trong chuỗi cung ứng và khiến dự báo tăng trưởng GDP năm 2022 giảm ở mức 3,2% (theo World Bank).

### GDP THẾ GIỚI



Nguồn: World Bank

## 2. Dòng vốn đầu tư nước ngoài (FDI)

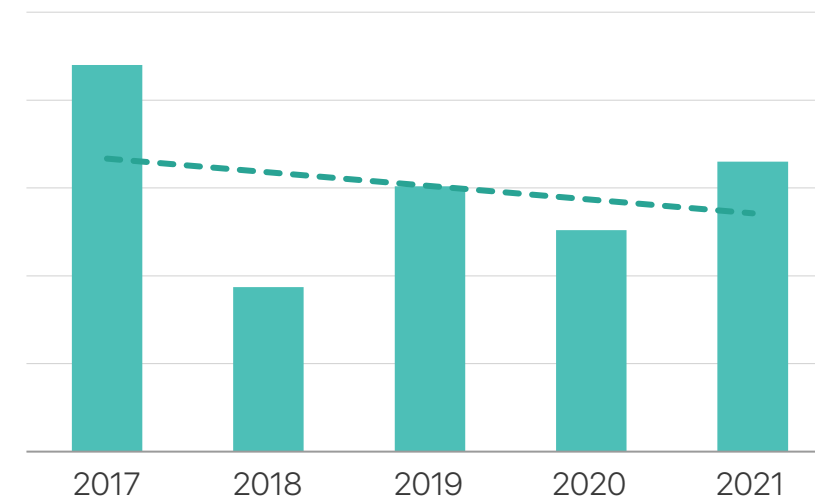
FDI thế giới đang có xu hướng giảm từ năm 2017 đến 2021. Từ sau năm 2017 dòng vốn FDI thế giới thay đổi liên tục và chưa có năm nào vượt qua được con số ghi nhận năm 2017. Năm 2021 dòng vốn FDI toàn cầu ghi nhận mức tăng 30% so với năm 2020 do tình hình dịch bệnh cơ bản được kiểm soát ở nhiều nước trên thế giới.

Tuy nhiên bước sang năm 2022 vốn FDI toàn cầu lại được dự đoán sẽ khá ảm đạm so với năm 2021 do sự không chắc chắn của nhà đầu tư và rủi ro đến từ việc đứt gãy chuỗi cung ứng cộng với chi phí nguyên vật liệu tăng cao và rủi ro khác từ những xung đột chính trị, kinh tế trên thế giới. Dự báo vốn FDI toàn cầu năm nay có thể đi ngang hoặc theo chiều hướng đi xuống so với năm 2021.

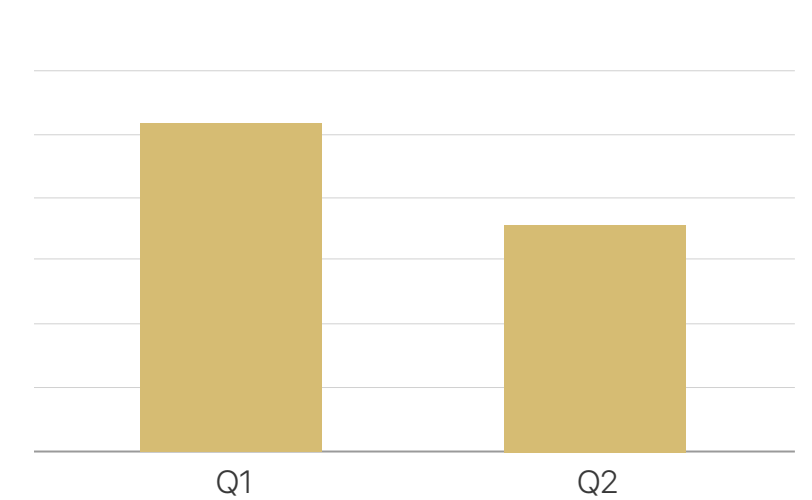
## 3. Quy mô thị trường Logistics toàn cầu theo vùng

Theo ghi nhận năm 2020, thị trường logistics toàn cầu đạt quy mô lớn nhất tại thị trường Châu Á Thái Bình Dương với khoảng gần 4.000 tỷ USD giá trị thị trường. Khu vực Châu Á-Thái Bình Dương từ trước đã là thị trường vô cùng sôi động của ngành Logistics do tập trung nhiều nhà máy sản xuất, dân số và nhu cầu tiêu thụ cao. Tiếp đến là khu vực Bắc Mỹ và Châu Âu. Năm 2021 thị trường logistics toàn cầu bắt đầu hồi phục sau dịch bệnh Covid-19 với giá trị quy mô thị trường vào khoảng 9.53 tỷ USD (tăng 17%). Tuy nhiên với diễn biến phức tạp của tình hình kinh tế vĩ mô và tình trạng lạm phát, giá nguyên nhiên liệu tiếp tục cao trong năm 2022 thì thị trường này cũng bị ảnh hưởng đáng kể.

**DÒNG VỐN FDI THẾ GIỚI 2017-2021 (TỶ USD)**

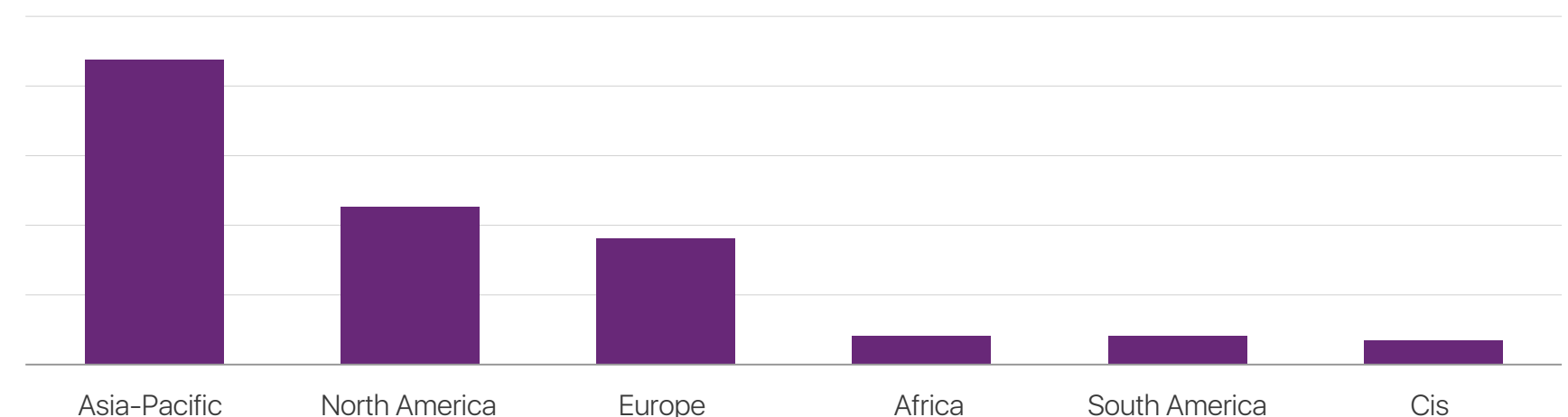


**GIÁ TRỊ VỐN ĐẦU TƯ FDI NĂM 2022 (TỶ USD)**



Nguồn: World Bank

**QUY MÔ THỊ TRƯỜNG LOGISTICS TOÀN CẦU NĂM 2020, THEO VÙNG (BIL USD)**



Nguồn: Statista

## II. TỔNG QUAN KINH TẾ-XÃ HỘI VIỆT NAM

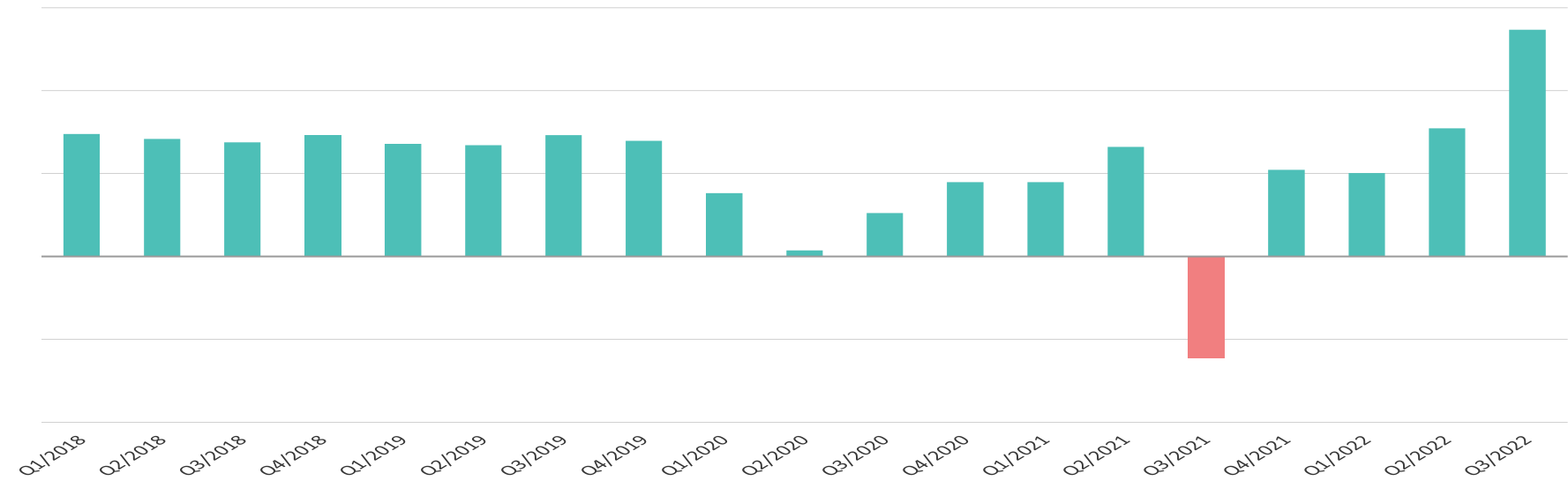


## 1. Một số chỉ tiêu kinh tế tổng quan chính

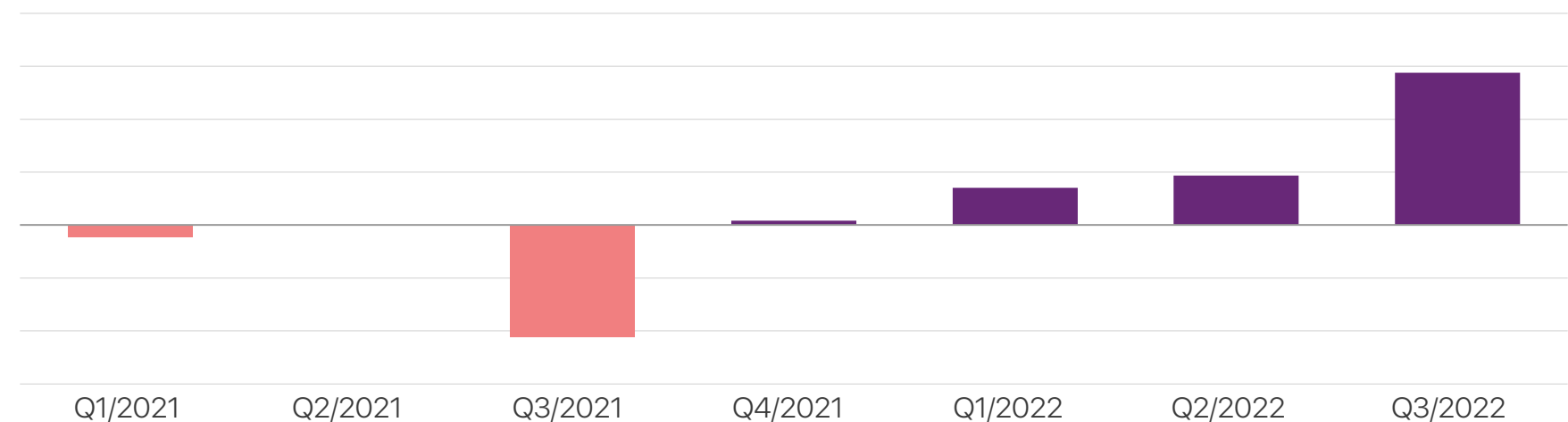
Sau năm 2021 nền kinh tế xuống dốc trầm trọng bởi dịch Covid-19, sang đến năm 2022, nền kinh tế có sự tăng trưởng trở lại. GDP Quý 3 tăng 13.67% so với cùng kỳ năm 2021. Mức tăng trong Quý 3 này là mức tăng cao nhất của Quý 3 trong một thập kỷ vừa qua.

Trong đó đối với dịch vụ vận tải kho bãi, trải qua năm 2021 với dịch bệnh covid kèm theo lệnh đóng cửa biên giới của một số nước, khiến cho dịch vụ vận tải kho bãi tăng trưởng âm, sang đến năm 2022 con số ghi nhận đã có khởi sắc khi từ đầu năm đến nay, mức độ tăng trưởng dịch vụ vận tải kho bãi luôn đạt tăng trưởng dương và tăng liên tục. Đây là tín hiệu đáng mừng cho nền kinh tế nói chung và ngành vận tải kho bãi nói riêng đang dần phục hồi sau quãng thời gian chịu ảnh hưởng nghiêm trọng của dịch bệnh.

**TĂNG TRƯỞNG GDP THEO QUÝ CÁC NĂM**



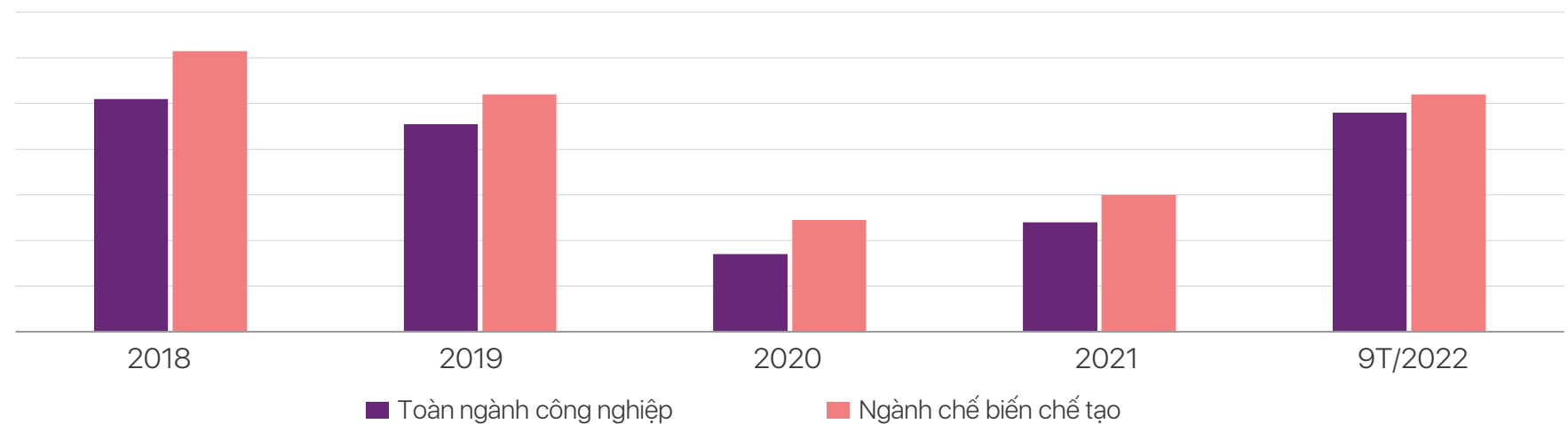
**TĂNG TRƯỞNG GDP DỊCH VỤ VẬN TẢI KHO BÃI THEO QUÝ**



## 2. Sản xuất công nghiệp

Năm 2022 là năm Việt Nam quay lại với cuộc sống bình thường hóa sau 1 thời gian dài đối phó với dịch bệnh. Đa số các ngành nghề đang dần đi vào hoạt động bình thường đặc biệt là ngành sản xuất công nghiệp. Các nhà máy đều đẩy mạnh hoạt động sản xuất. Chỉ số IIP ghi nhận 9 tháng năm 2022 đạt 9.6% đối với sản xuất công nghiệp nói chung và 10.4% đối với ngành chế biến chế tạo nói riêng so với thời điểm cùng kỳ năm 2021.

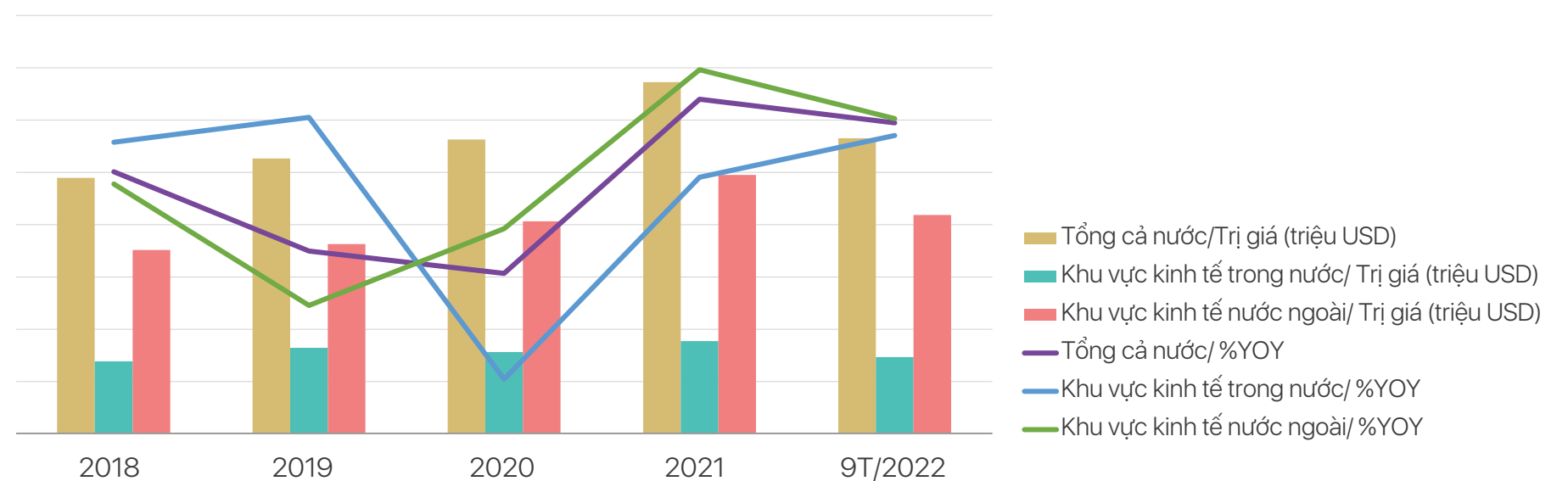
### CHỈ SỐ SẢN XUẤT CÔNG NGHIỆP (IIP)



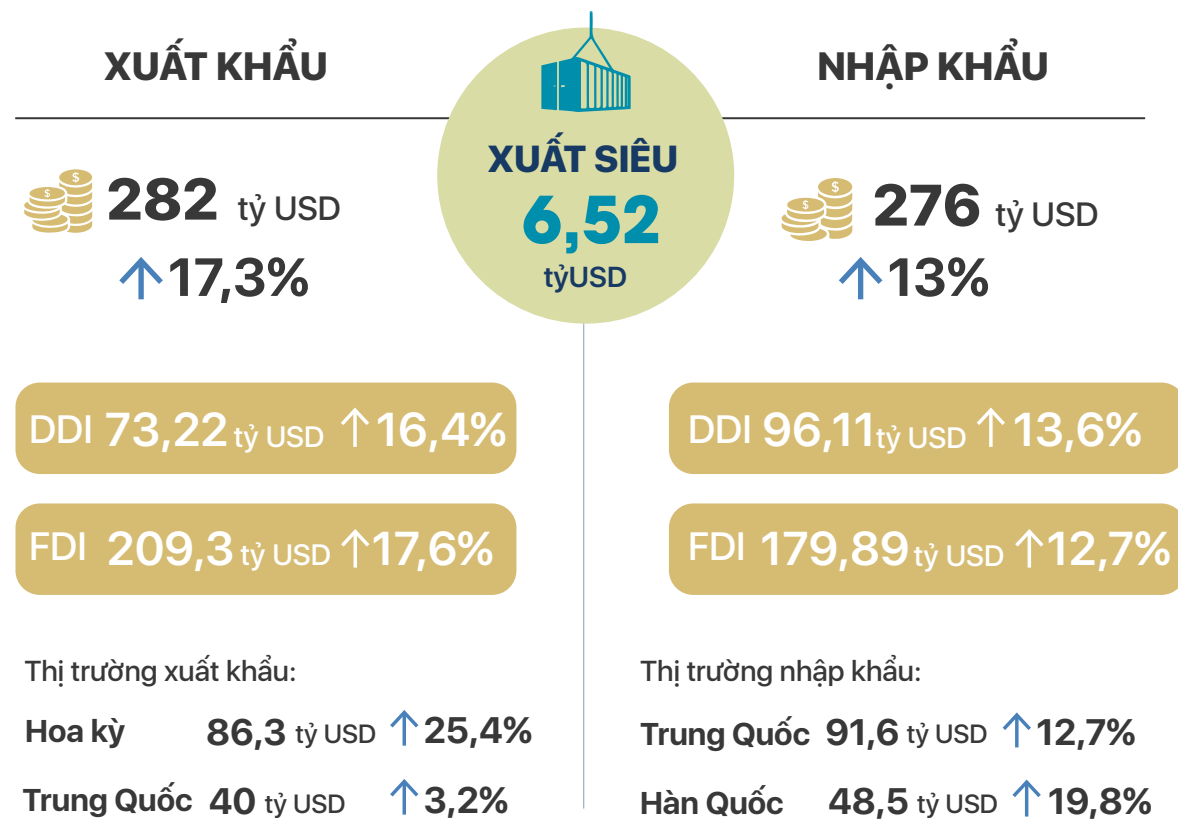
## 3. Tình hình xuất nhập khẩu

Tính chung 9 tháng năm 2022, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đạt hơn 500 tỷ USD. Xuất khẩu 9 tháng năm 2022 ước tăng 17.3% và nhập khẩu tăng 13% so với cùng kỳ năm 2021. Cán cân thương mại hàng hóa 9 tháng năm 2022 ước tính xuất siêu 6.52 tỷ USD. Trong đó khu vực kinh tế trong nước nhập siêu 22.89 tỷ USD, khu vực kinh tế nước ngoài xuất siêu 29,41 tỷ USD. Khu vực kinh tế nước ngoài vẫn đang là khu vực chiếm đa số thị trường xuất khẩu của Việt Nam.

### TRỊ GIÁ XUẤT KHẨU THEO NĂM



**XUẤT NHẬP KHẨU HÀNG HÓA 9 THÁNG NĂM 2022**  
(SO VỚI CÙNG KÌ NĂM TRƯỚC)

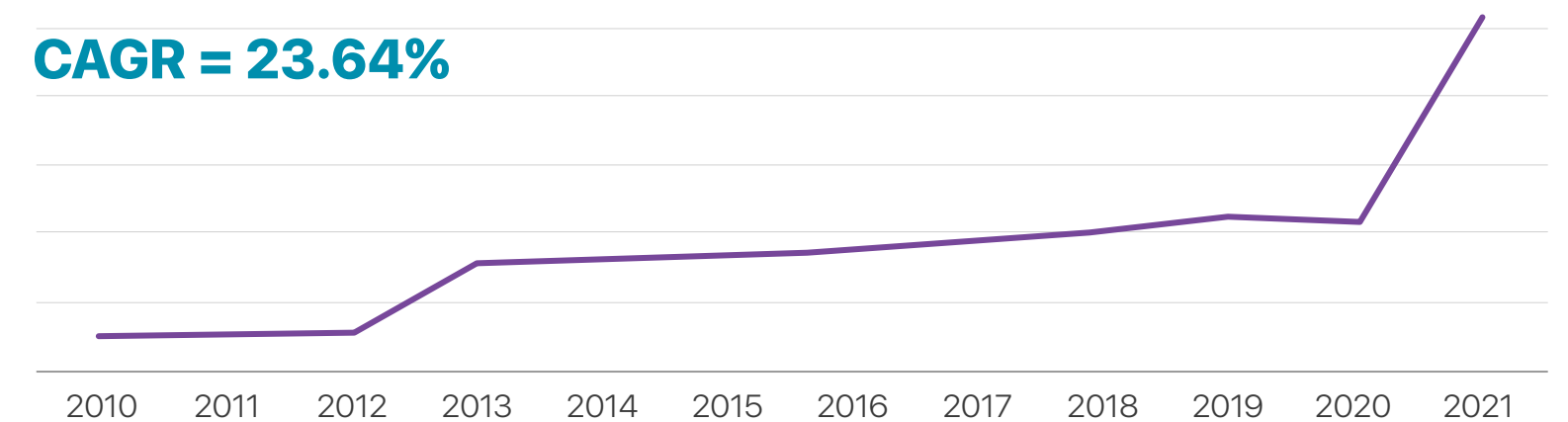


Nguồn: TCTK

**4. Tốc độ tăng trưởng ngành vận tải kho bãi**

Tốc độ tăng trưởng vận tải kho bãi trong khoảng thời gian từ năm 2010 đến nay có chiều hướng tăng nhanh, đặc biệt là những năm gần đây, số liệu chúng tôi thu thập được cho thấy sự phát triển mạnh mẽ. Điều này cho thấy ngành logistics đang có những tiến bộ vượt bậc góp phần lớn vào kinh tế trong nước. Tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) giai đoạn 2010-2021 đạt 23.64% (cao hơn nhiều so với tốc độ tăng GDP trong nước) đã cho ta thấy bức tranh tươi sáng của ngành Logistics tại thị trường Việt Nam. 9 tháng năm 2022, tốc độ tăng trưởng ngành vận tải kho bãi của Việt Nam tăng 14.2% so với cùng kỳ năm 2021 đã cho thấy mặc dù năm 2022 các công ty trong ngành gặp nhiều khó khăn với tình trạng đơn hàng giảm, chi phí tăng cao nhưng với sự bùng nổ của thương mại điện tử và những nỗ lực ổn định kinh tế vĩ mô của các quốc gia trên toàn cầu sẽ giúp cho ngành Logistics tiếp tục đạt tăng trưởng tốt trong năm 2022 và những năm sau đó.

**TỐC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG VẬN TẢI KHO BÃI CÁC NĂM**



Nguồn: TCTK

# III. HIỆN TRẠNG NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

## 1. Cơ sở hạ tầng

### · HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ



Vùng	Chiều dài cao tốc (Km)	Chiều dài quốc lộ (km)
Trung du và miền núi phía Bắc	392	7256
Đồng bằng sông Hồng	468	2133
Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	193	8366
Tây Nguyên	19	3059
Đông Nam Bộ	51	855
Đồng bằng sông Cửu Long	40	2652

### Mục tiêu đến năm 2030 của hạ tầng giao thông đường bộ

STT	Loại đường	Mục tiêu đến 2030
1	Cao tốc	Đạt 5000 km đường cao tốc
2	Quốc lộ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Đạt tổng chiều dài quy hoạch khoảng 32.000km với 174 tuyến quốc lộ</li> <li>- Nâng cấp, cải tạo khoảng 4.700km đường quốc lộ</li> <li>- Nối thông đường HCM</li> <li>- Tiếp tục đầu tư xây dựng đường ven biển</li> </ul>
3	Đường vành đai	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Đường vành đai 4 và 5 ở Hà Nội</li> <li>- Đường vành đai 3 và 4 ở TP. HCM</li> </ul>

Nguồn: Tổng cục đường bộ Việt Nam

### Một số dự án giao thông đường bộ trọng điểm

Dự kiến khởi công

Vốn đầu tư (tỷ đồng)

Cao tốc Khánh Hòa – Buôn Ma Thuột	Jun 23	5,632
Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu	Jun 23	17,837
Cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng (Giai đoạn 1)	Apr 23	11,120
Dự án đường Vành đai 4 vùng thủ đô Hà Nội	Jun 23	85,813
Dự án đường Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh	Sep 22	75,378

### · HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT



#### Hiện trạng hạ tầng giao thông đường sắt

Số lượng tuyến **7**

Chiều dài (km) **3143**

Số lượng ga **277**

Các loại khổ đường: 1000mm: 85%  
1435mm: 6%  
Khổ đường lồng của 2 khổ đường trên: 9%

#### Mục tiêu đến năm 2030 của hạ tầng giao thông đường sắt

Số lượng tuyến **16**

Chiều dài (km) **5505**

Dự án nổi bật: Đường sắt tốc độ cao Bắc Nam tốc độ 225km/h

Nguồn: Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam

**• HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BIỂN**



**Hiện trạng hệ thống cảng biển**

	Số lượng bến cảng	Số lượng cầu cảng	Số lượng cầu cảng tổng hợp, container	Cầu bến chuyên dùng	Chiều dài (Km)
Nhóm 1	68	127	72	55	19.7
Nhóm 2	20	58	27	31	11
Nhóm 3	25	55	30	25	10
Nhóm 4	29	61	30	31	10
Nhóm 5	107	218	91	127	37
Nhóm 6	37	69	37	32	8
<b>Tổng</b>	<b>286</b>	<b>588</b>	<b>287</b>	<b>301</b>	<b>95.7</b>

**Mục tiêu phát triển cảng biển đến năm 2030**

	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3	Nhóm đặc biệt
Số lượng	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>2</b>

Nguồn: Cục hàng hải Việt Nam

**• HẠ TẦNG GIAO THÔNG HÀNG KHÔNG**



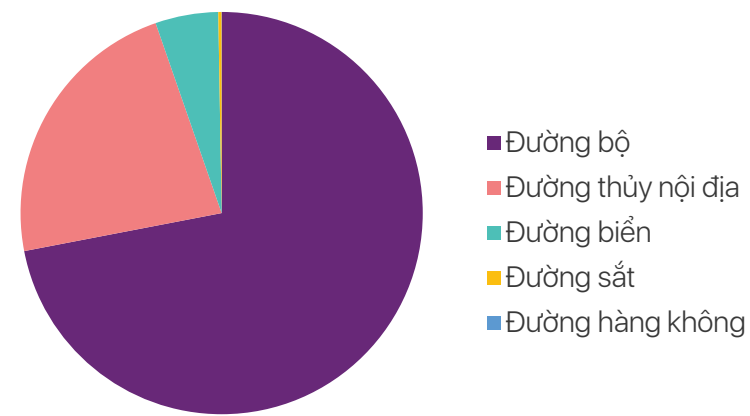
Nguồn: BGTVT

## 2. Hoạt động dịch vụ vận tải logistics

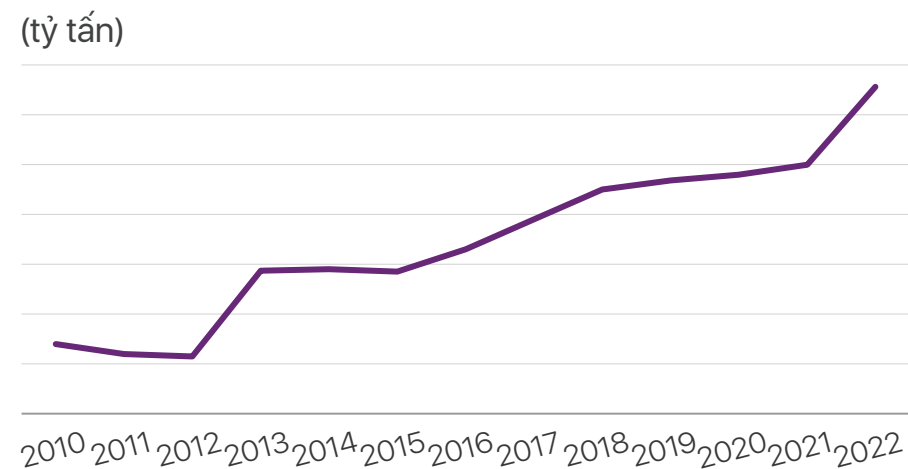
Hiện tại, hàng hóa chủ yếu được vận chuyển qua đường bộ (gần 72% khối lượng hàng hóa trong Quý 3/2022 được vận chuyển bằng đường bộ). Ngoài ra do lợi thế địa hình nhiều sông ngòi, kênh rạch, đặc biệt là ở khu vực miền Nam nên vận tải đường thủy cũng chiếm tỉ trọng nhiều trong các loại hình vận tải (22.7%). Tiếp đến là đường biển, đường sắt và đường hàng không.

Mặc dù là loại hình vận tải chiếm tỷ trọng lớn nhất nhưng tiềm năng khai thác năng lực vận tải đường bộ vẫn chưa đạt được mức cao nhất do các công trình đường bộ vẫn chưa có sự nhất quán về chất lượng và việc các dự án giao thông trọng điểm có nguy cơ chậm tiến độ có thể là rủi ro cho những đơn vị kinh doanh tại thị trường Việt Nam.

**VẬN TẢI HÀNG HÓA THEO LOẠI HÌNH VẬN TẢI (Q3/2022)**

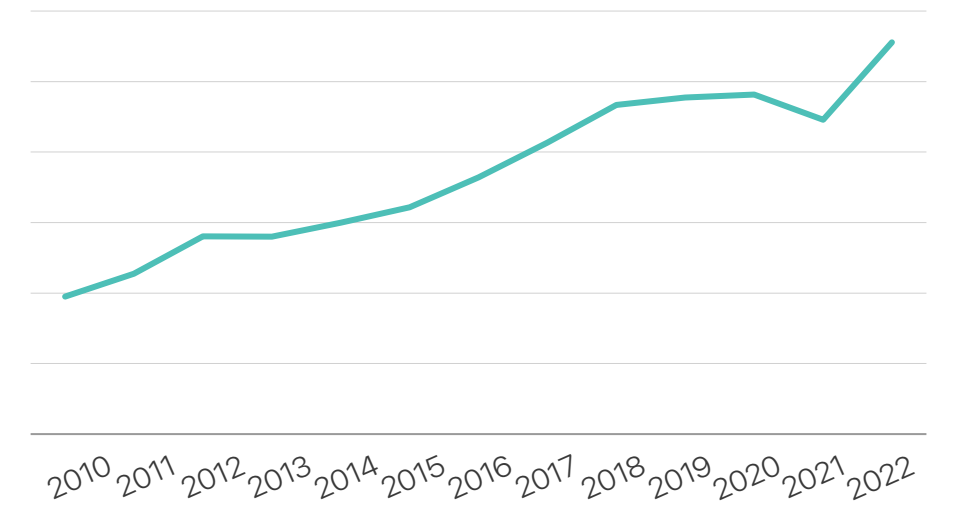


**KHỐI LƯỢNG HÀNG HÓA LUÂN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG THỦY**

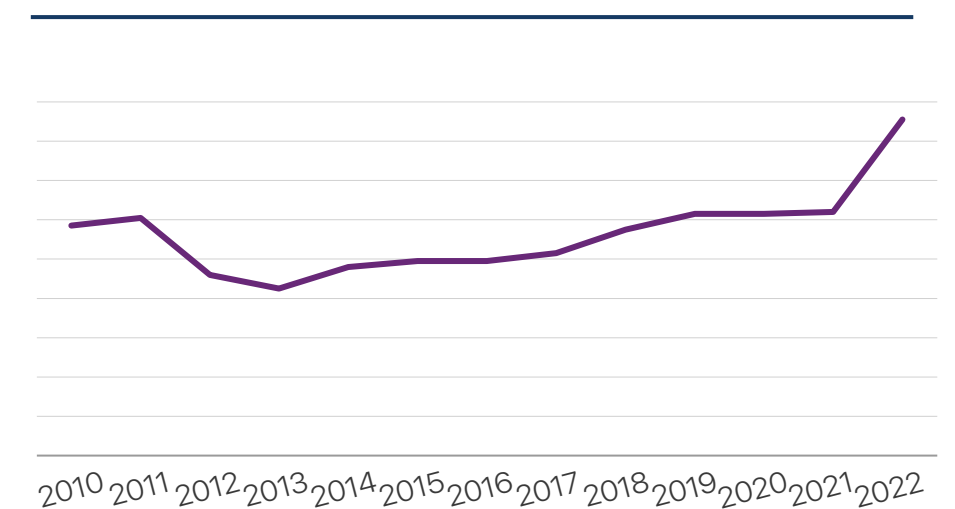


**KHỐI LƯỢNG HÀNG VẬN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG BỘ (TRIỆU TẤN)**

**2010-2021 CAGR= 7%**



**LUÂN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN (TỶ TẤN)**

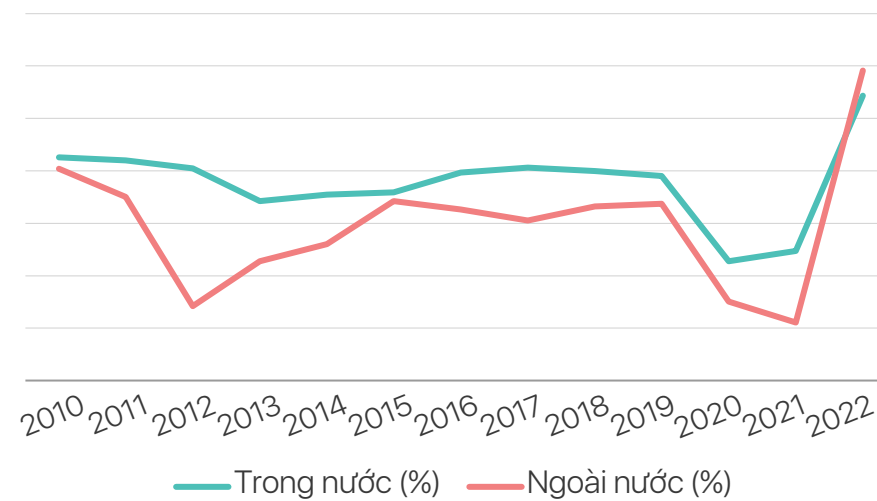


### 3. Mức độ tăng trưởng vận tải hàng hóa

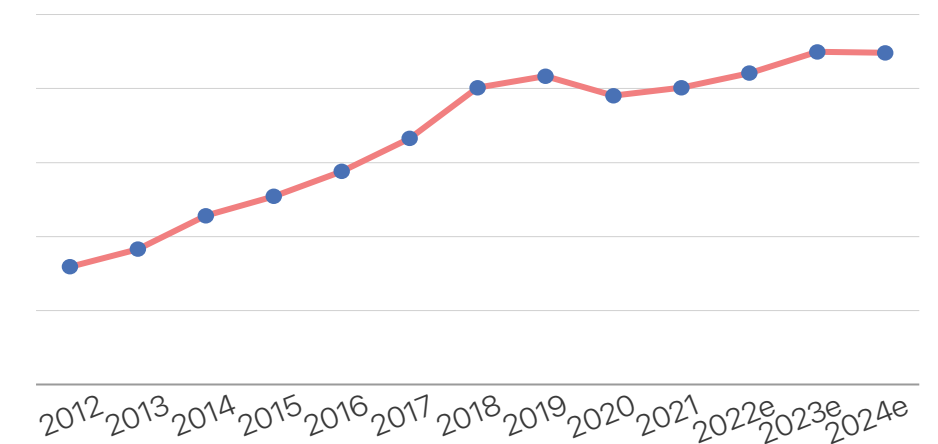
Mức độ tăng trưởng vận tải hàng hóa ở cả thị trường trong nước và ngoài nước đều sụt giảm trong hai năm dịch bệnh (2020-2021) nhưng đến năm 2022 đã có sự tăng trưởng rõ rệt so với cùng kỳ năm trước đó. Mức tăng trưởng rõ nhất thể hiện ở thị trường ngoài nước (tăng 29% so với cùng kỳ năm 2021).

Doanh thu từ hoạt động kho bãi và dịch vụ vận tải tăng đều qua các năm, ngoại trừ sự sụt giảm trong 2 năm dịch bệnh. Sang năm 2022, dự kiến mức doanh thu này có thể hồi phục bằng thời điểm năm 2019. Tuy nhiên tương lai tăng trưởng doanh thu không quá cao do những rủi ro từ tình hình kinh tế thế giới có thể dẫn tới việc sụt giảm sản xuất của các doanh nghiệp, từ đó giảm nhu cầu kho bãi, vận tải.

**MỨC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG VẬN TẢI HÀNG HÓA THEO THỊ TRƯỜNG 9 THÁNG CÁC NĂM**

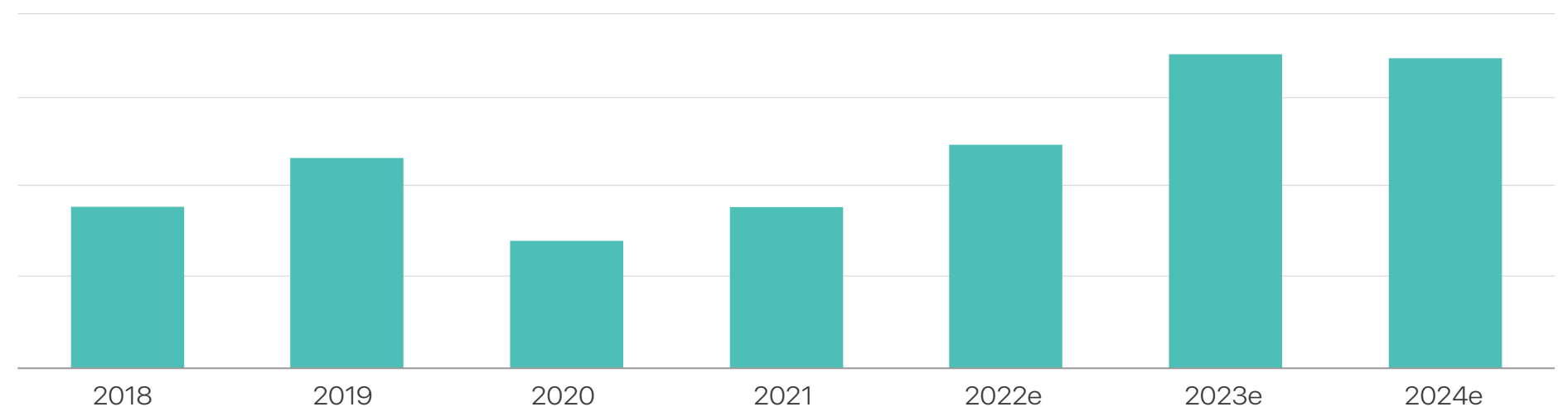


**DOANH THU TỪ HOẠT ĐỘNG KHO BÃI VÀ HỖ TRỢ VẬN TẢI (MIL USD)**



Nguồn: TCTK

**DOANH THU TỪ HOẠT ĐỘNG KHO BÃI VÀ VẬN TẢI (TRIỆU USD)**



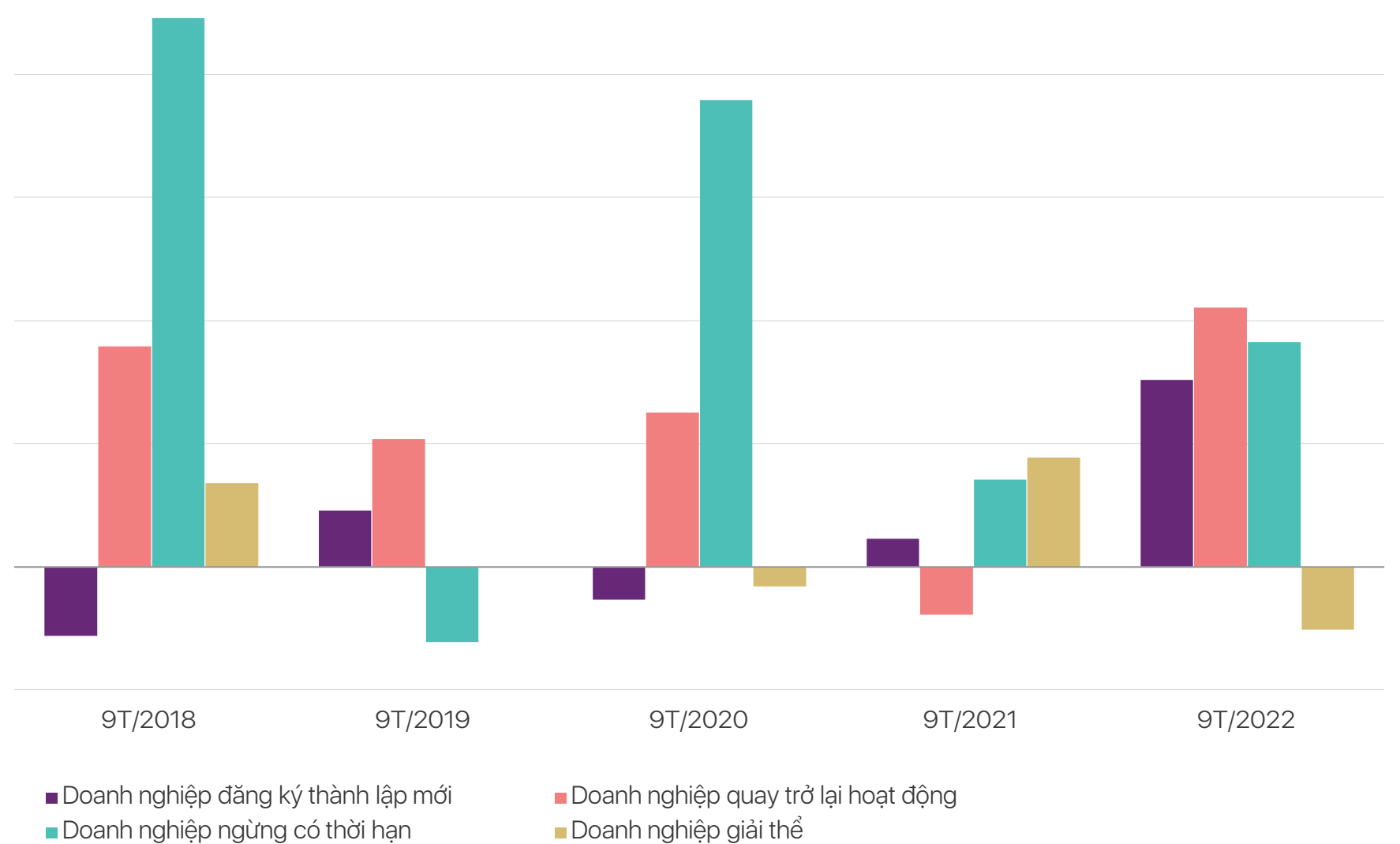
Nguồn: Statista

**DOANH NGHIỆP NGÀNH VẬN TẢI KHO BÃI 9 THÁNG CÁC NĂM 2018-2022**

#### 4. Tình hình phát triển doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics tại Việt Nam và một số yếu tố ảnh hưởng

• **TÌNH HÌNH DOANH NGHIỆP NGÀNH VẬN TẢI KHO BÃI**

Trong 9 tháng đầu năm 2022, tình hình hoạt động của các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ Logistics tại Việt Nam đã được cải thiện đáng kể khi tỷ lệ doanh nghiệp thành lập mới và quay lại hoạt động tăng mạnh. Tuy tỷ lệ doanh nghiệp ngừng có thời hạn vẫn còn xuất hiện nhưng tỷ lệ các doanh nghiệp giải thể giảm rõ rệt đã vén màn bức tranh tươi sáng cho hoạt động của các doanh nghiệp Logistics tại Việt Nam.



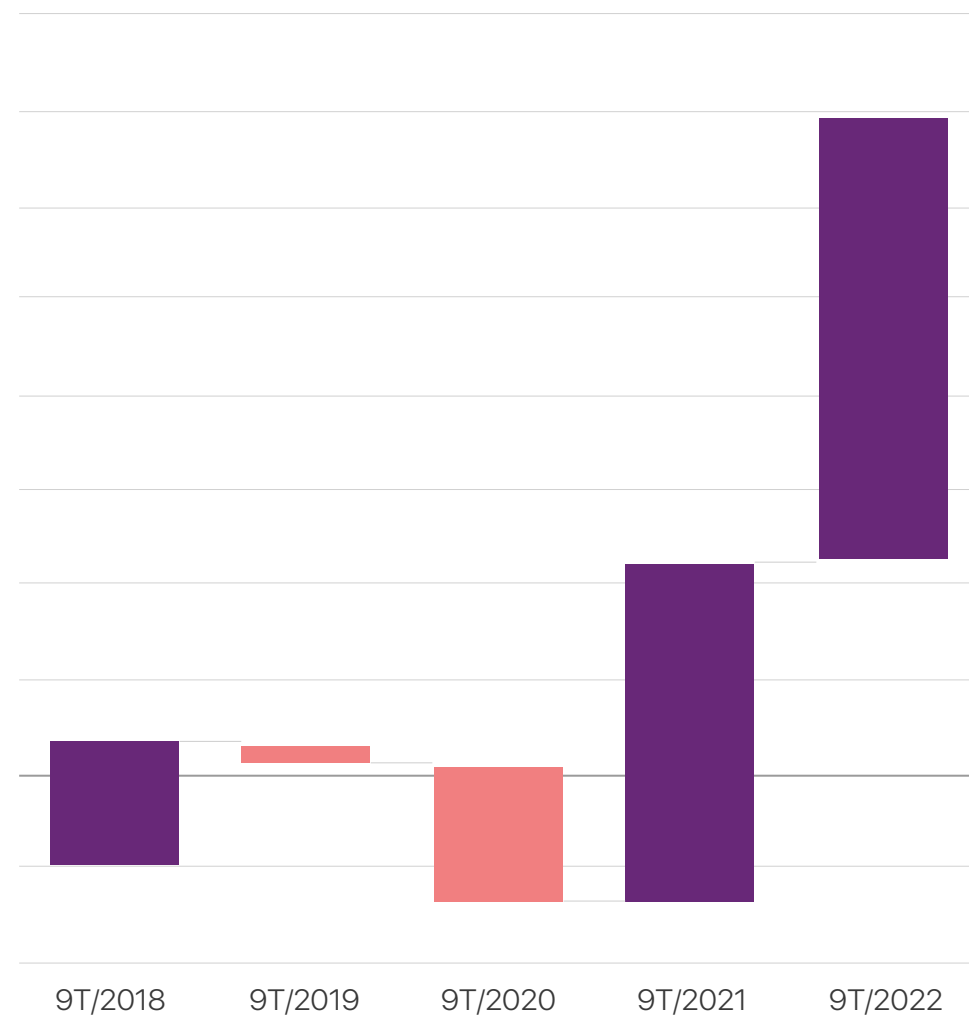
Nguồn: TCTK

**• MỘT SỐ YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG**

Một trong số những yếu tố ảnh hưởng nhiều tới ngành Logistics tại Việt Nam thời gian phải kể đến giá xăng dầu và sự tăng trưởng của thương mại điện tử B2C. Xét về giá xăng dầu, có thể thấy 9 tháng năm 2022, chỉ số nhập khẩu xăng dầu các loại đã tăng đến 47% so với cùng kỳ năm 2021. Đây là mức tăng lớn nhất trong vòng 5 năm qua và đã ảnh hưởng rất nhiều tới hệ thống vận hành của ngành Logistics, nhất là thời gian gần đây còn xảy ra hiện tượng thiếu xăng dầu, các đơn vị phải liên hệ qua rất nhiều công ty xăng dầu nhưng cũng rất khó để mua nhiên liệu dễ dàng như trước và giá cũng tăng.

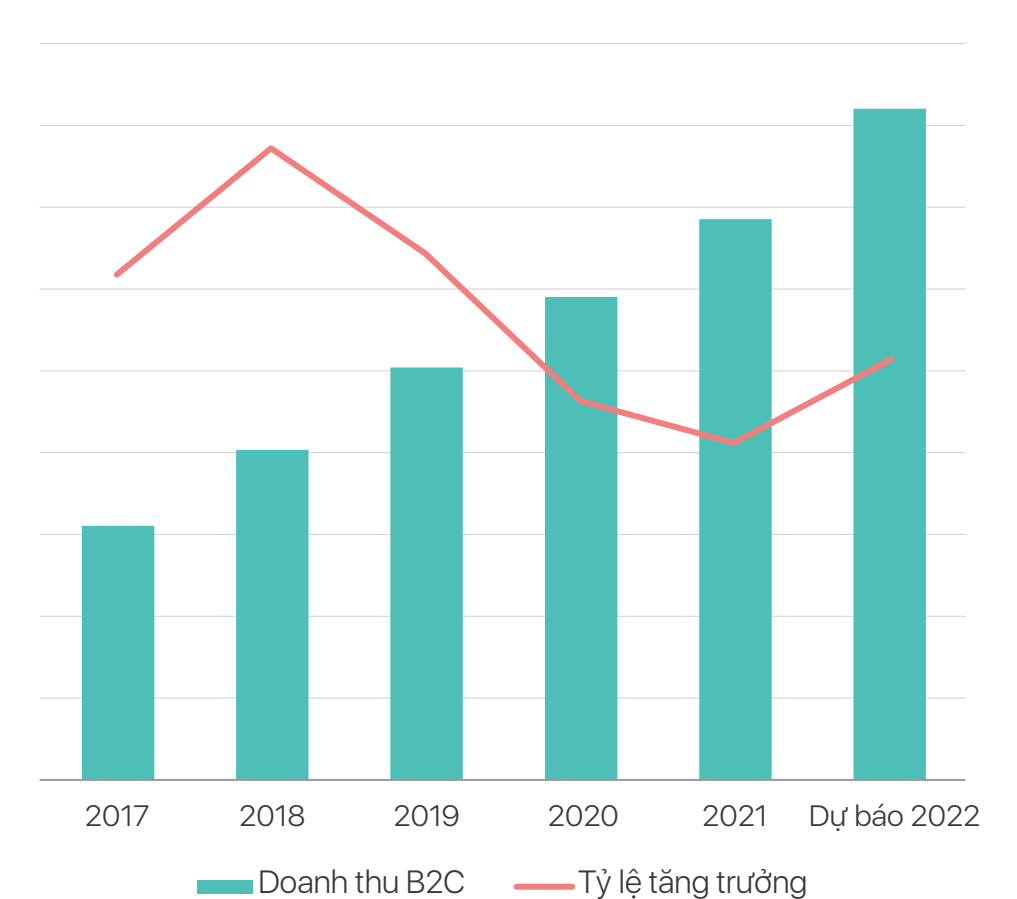
Mặt khác, sự tăng trưởng nhanh của loại hình thương mại điện tử B2C tại Việt Nam thời gian qua, đặc biệt là sự thay đổi hành vi mua sắm của khách hàng sau khi trải qua thời kỳ dịch bệnh từ mua sắm trực tiếp sang online đã góp phần giúp ngành logistic ở Việt Nam đặc biệt phát triển. Năm 2022 dự báo vẫn tiếp tục là năm tăng trưởng nhanh của ngành thương mại điện tử với mức tăng trưởng dự báo đạt 20% so với năm 2021.

**CHỈ SỐ GIÁ NHẬP KHẨU XĂNG DẦU CÁC LOẠI**



Nguồn: TCTK

**DOANH THU THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ B2C VIỆT NAM (TỶ USD)**



Nguồn: Tradingeconomics

**• ĐIỀU KIỆN KINH DOANH NGÀNH VẬN TẢI KHO BÃI TẠI VIỆT NAM**

Các doanh nghiệp nước ngoài muốn kinh doanh trong lĩnh vực vận tải kho bãi tại Việt Nam phải tuân thủ một số quy định như sau:

<b>Ngành nghề</b>	<b>Mã ngành</b>	<b>Hình thức đầu tư</b>	<b>Tỷ lệ vốn góp tối đa của nhà đầu tư nước ngoài</b>
Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển (trừ vận tải nội địa)	CPC 7211, 7212	Được thành lập các công ty vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	49%
Dịch vụ xếp dỡ container (hỗ trợ vận tải biển)	CPC 7411	Thành lập doanh nghiệp liên doanh với Nhà đầu tư Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	50%
Dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay		Thành lập doanh nghiệp liên doanh với Nhà đầu tư Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	50%
Dịch vụ thông quan thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển		Thành lập doanh nghiệp liên doanh với Nhà đầu tư Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	Không hạn chế tỷ lệ
Dịch vụ Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải		Thành lập doanh nghiệp liên doanh với Nhà đầu tư Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	Không hạn chế tỷ lệ
Dịch vụ vận tải hàng hóa (đường thủy nội địa)	CPC 7222	Thành lập doanh nghiệp liên doanh với Nhà đầu tư Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	49%

<b>Ngành nghề</b>	<b>Mã ngành</b>	<b>Hình thức đầu tư</b>	<b>Tỷ lệ vốn góp tối đa của nhà đầu tư nước ngoài</b>
Dịch vụ vận tải hàng hóa (đường sắt)	CPC 7112	Thành lập doanh nghiệp liên doanh với Nhà đầu tư Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	49%
Dịch vụ vận tải hàng hóa (đường bộ)	CPC 7123	Thành lập doanh nghiệp liên doanh với Nhà đầu tư Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	51%
Dịch vụ kho bãi	CPC 742	Thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài hoặc liên doanh hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	100%
Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa	CPC 748	Thành lập 100% vốn nước ngoài hoặc liên doanh hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	100%
Dịch vụ chuyển phát	CPC 7512	Thành lập 100% vốn nước ngoài hoặc liên doanh hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp vốn Việt Nam	100%

Theo:

- Biểu cam kết cụ thể về dịch vụ của Việt Nam tại WTO
- Luật đầu tư 2020;
- Luật Thương mại năm 2005;
- Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26/03/2021;
- Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017

Nguồn: VietanLaw

## IV. TÌNH HÌNH DỰ ÁN ĐẦU TƯ NGÀNH LOGISTICS

Trong phần nội dung này, chúng tôi tiến hành tổng hợp và phân tích các dự án FDI cấp mới ngành vận tải kho bãi và dự án DDI đầu tư xây dựng nhà xưởng kho bãi và trung tâm logistics lớn (dự án có vốn trên 2 triệu USD) từ năm 2013 đến hết tháng 10/2022 có địa điểm đầu tư trong và ngoài Khu công nghiệp.

## 1. Tổng quan tình hình đầu tư ngành Logistics vốn FDI

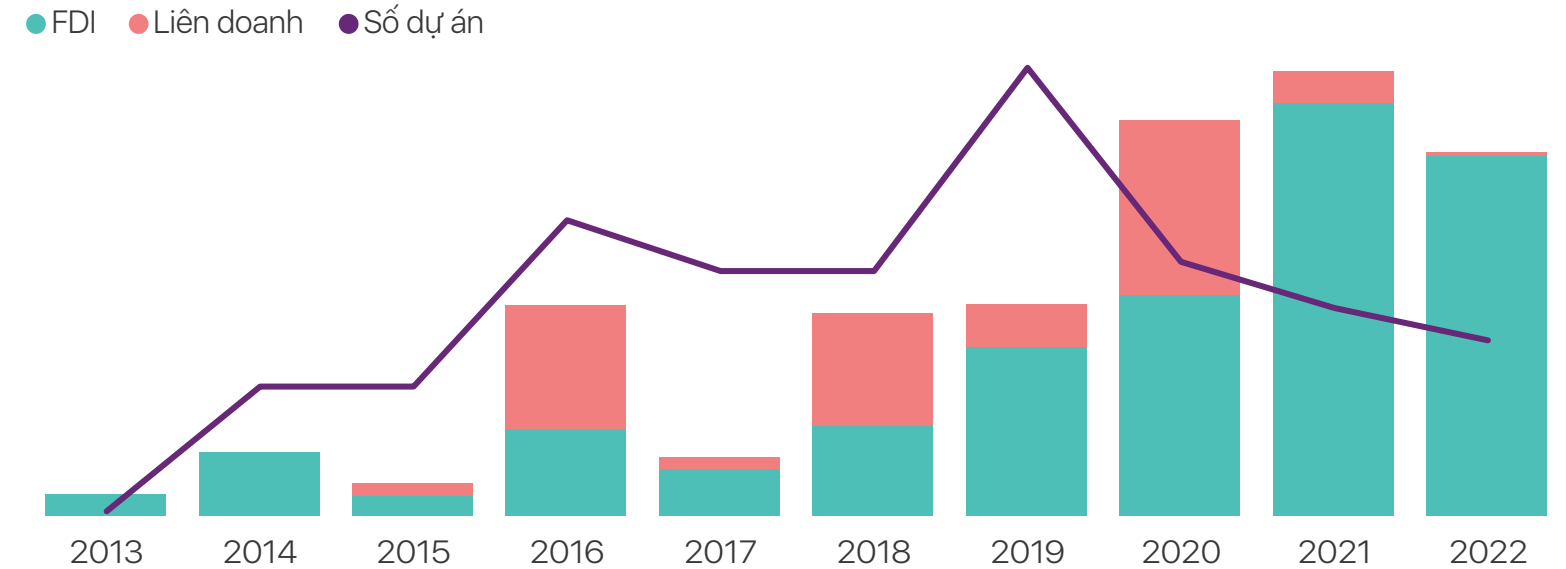
“Đầu tư vào ngành Logistics có xu hướng tăng trưởng đều qua các năm. Các doanh nghiệp FDI hầu như tập trung đầu tư ở mảng kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải. Đây là ngành đầu tư hiếm hoi có sự tăng trưởng khá đều đặn đặc biệt trong thời kỳ dịch Covid-19 thì ngành này đạt con số vốn đăng ký đầu tư rất cao. Sang năm 2022 trong khi phần lớn các ngành khác có sự sụt giảm khá đáng kể về cả số lượng dự án và vốn đăng ký đầu tư, thì ngành vận tải kho bãi vẫn đạt con số thu hút tương đối ổn định, cho thấy đây vẫn đang là một trong những ngành nghề có tiềm năng lớn về thu hút đầu tư ở Việt Nam. ”

Xét theo số lượng dự án ngành Logistics thu hút đầu tư vào Việt Nam, chúng tôi nhận thấy xu hướng tăng trưởng đều đặn và rõ rệt từ năm 2013 tới năm 2019 (mức tăng trưởng trung bình đạt 37.3% trong giai đoạn từ 2013-2019) với tổng số dự án là 658 dự án. Sang đến 2 năm 2020 và 2021, đây là giai đoạn bùng nổ dịch bệnh Covid-19 trên toàn cầu, do đó số lượng dự án thu hút vào

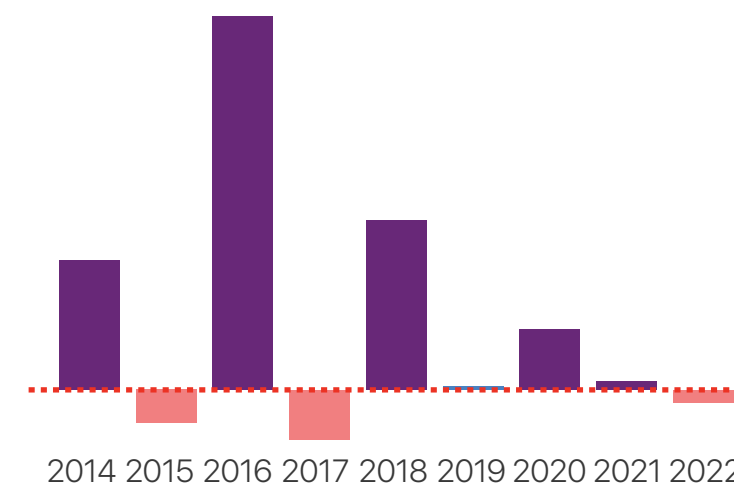
hai năm này giảm rõ rệt. 10 tháng năm 2022, số lượng dự án đăng ký cấp mới ngành vận tải kho bãi đã bằng gần 90% so với năm 2021. Nhưng tình hình kinh tế thế giới vẫn chưa có dấu hiệu hồi phục, các đơn hàng bị giảm, tình hình đứt gãy chuỗi cung ứng vẫn đang tiếp diễn và lạm phát cao. Chúng tôi nhận định trong Quý 4 và tổng kết cả năm 2022, việc thu hút đầu tư ngành Logistics sẽ đạt mức tăng trưởng khá về số lượng dự án đăng ký đầu tư nhưng mức tăng không quá lớn.

Về khía cạnh tổng vốn đầu tư, thị trường đầu tư ngành Logistics tại Việt Nam ghi nhận con số 3.9 tỷ USD tổng vốn đăng ký từ nguồn vốn FDI từ năm 2013 đến nay. Lượng vốn thu hút đầu tư của ngành đặc biệt tăng cao vào hai năm 2020-2021. Đây là hai năm đỉnh điểm của dịch Covid-19, mặc dù gặp bất lợi về rủi ro trong đứt gãy chuỗi cung ứng do việc thực hiện các biện pháp phong tỏa tại các quốc gia nhưng việc thay đổi thói quen mua hàng của người tiêu dùng cộng với việc đẩy mạnh vận chuyển hàng hóa đặc biệt là hàng y tế đã góp phần đẩy quy mô vốn các dự án tăng cao.

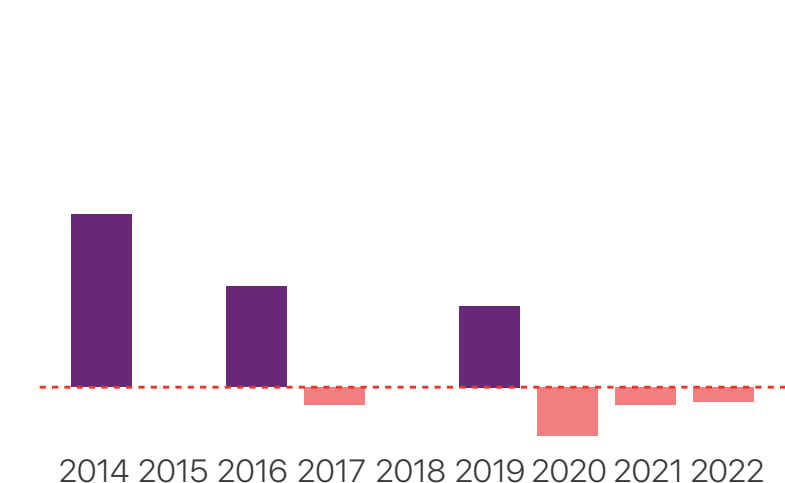
**TÌNH HÌNH THU HÚT ĐẦU TƯ NGÀNH LOGISTICS TỪ NĂM 2013 TỚI NAY**



**TĂNG TRƯỞNG VỐN ĐĂNG KÝ THEO NĂM**

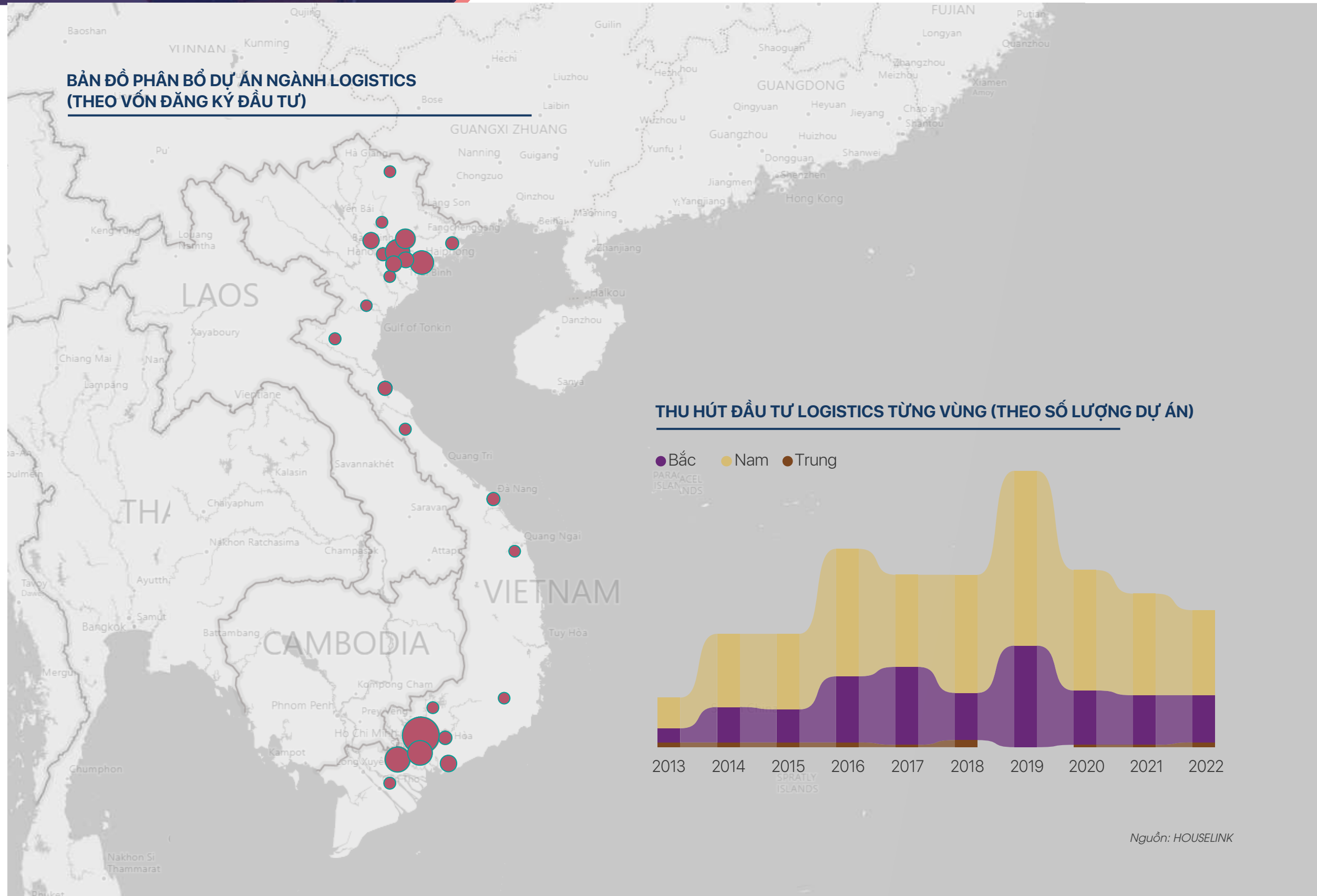


**TĂNG TRƯỞNG SỐ DỰ ÁN THEO NĂM**

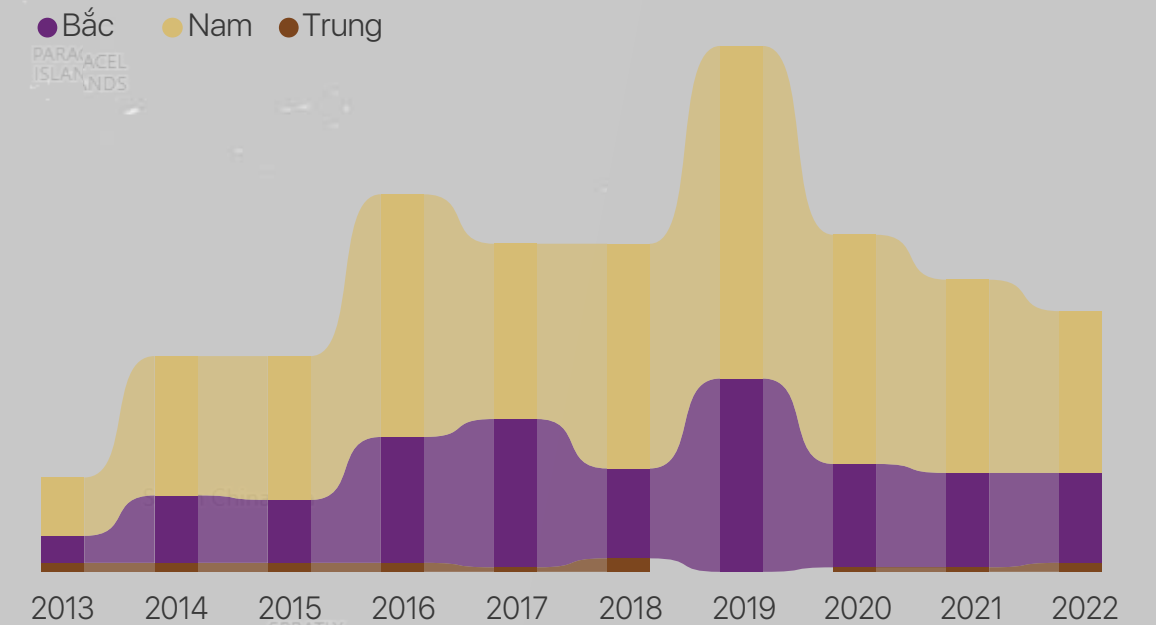


Các dự án ngành Logistics tập trung chủ yếu ở khu vực miền Nam với nhiều dự án vốn lớn. Tiếp đó là miền Bắc cũng thu hút nhiều vốn đầu tư FDI ngành này. Qua biểu đồ phân tích, có thể dễ dàng nhận thấy thị trường đầu tư ngành Logistics vẫn đang có xu hướng tập trung nhiều ở các tỉnh thành miền Nam cả về lượng dự án và qui mô đầu tư. Các tỉnh miền Trung vẫn chưa thu hút nhiều dự án đầu tư ngành này. Các dự án đầu tư tại miền Trung phân bố khá rải rác, chủ yếu tập trung ở Thành phố Đà Nẵng.

**BẢN ĐỒ PHÂN BỐ DỰ ÁN NGÀNH LOGISTICS (THEO VỐN ĐĂNG KÝ ĐẦU TƯ)**

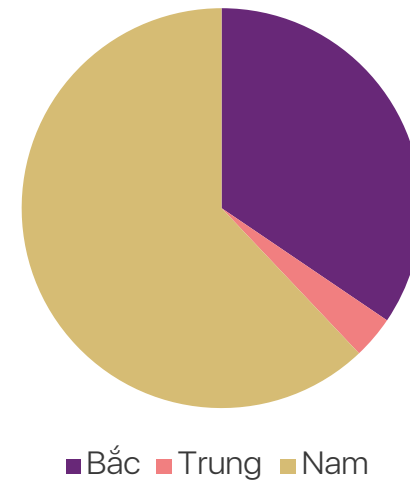


**THU HÚT ĐẦU TƯ LOGISTICS TỪNG VÙNG (THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN)**

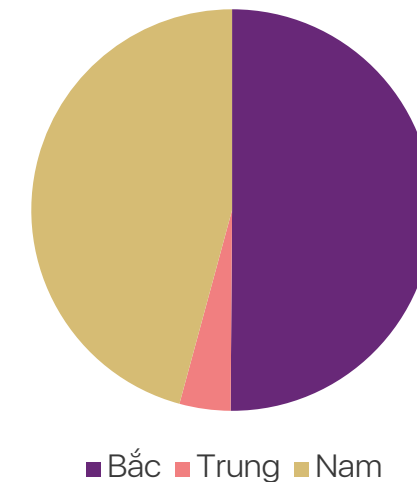


10 tháng năm 2022, các tỉnh phía Bắc và phía Nam thu hút lượng vốn đầu tư ngành Logistics gần như ngang nhau (tương đương 50% và 46% lượng vốn đầu tư), song có thể thấy qui mô các dự án ở miền Bắc có phần nhỏ hơn. Các tỉnh miền Trung chỉ chiếm 4% lượng vốn đầu tư ngành. Trong đó các dự án đầu tư ở miền Bắc chủ yếu vẫn tập trung ở các tỉnh vùng kinh tế Đồng bằng sông Hồng và ở miền Nam tập trung nhiều ở vùng kinh tế Đông Nam Bộ. Đây cũng là hai vùng miền đặc biệt phát triển của các loại hình ngành nghề chế biến chế tạo. Một số tỉnh thành nổi trội trong việc thu hút đầu tư như: Bình Dương, Long An, Bắc Ninh, TP.Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Bắc Giang, .v.v.

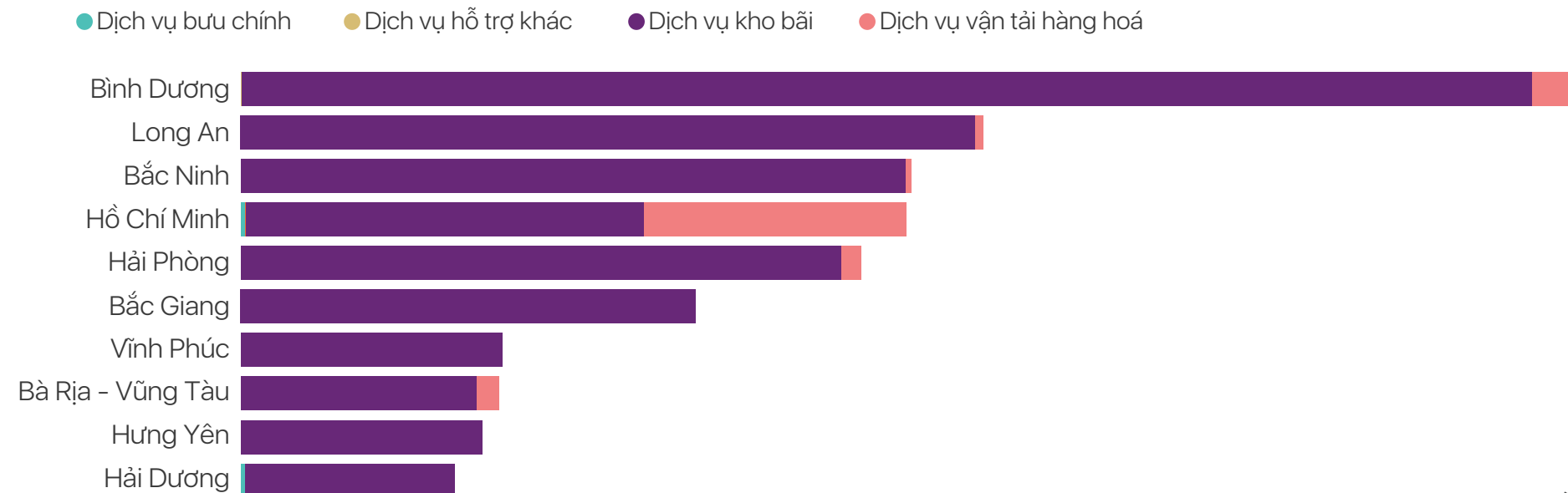
**PHÂN BỐ ĐẦU TƯ DỰ ÁN NGÀNH LOGISTICS 10 THÁNG/2022 (THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN)**



**PHÂN BỐ ĐẦU TƯ DỰ ÁN NGÀNH LOGISTICS 10 THÁNG/2022 (THEO VỐN ĐĂNG KÝ ĐẦU TƯ)**



**TOP TỈNH THÀNH THU HÚT NHIỀU VỐN ĐẦU TƯ (THEO LOẠI HÌNH DỰ ÁN)**



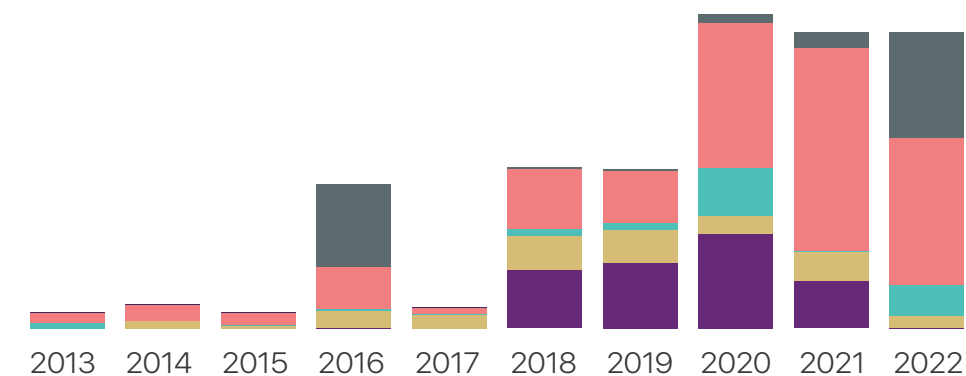
“ Những năm gần đây Việt Nam bắt đầu thu hút dự án Logistics từ nguồn vốn đầu tư đến từ nhiều quốc gia khác nhau. ,,

Trong suốt chặng đường đầu tư vào ngành Logistics từ năm 2013 tới nay, chúng tôi ghi nhận một số quốc gia nằm trong top các nước đầu tư nhiều vào ngành Logistics ở Việt Nam như: Singapore, Hà Lan, Hàn Quốc, Hồng Kông, Nhật Bản, Trung Quốc, v.v.

Trong đó dẫn đầu về số lượng dự án đầu tư phải kể đến Hàn Quốc. Tuy nhiên thời gian gần đây xu hướng đầu tư từ Hàn Quốc đang có chiều hướng giảm. Và cá dự án ghi nhận nguồn vốn từ Singapore đang có sự tăng lên. Về khía cạnh vốn đăng ký đầu tư chúng tôi cũng ghi nhận các nguồn vốn đăng ký nguồn gốc Singapore chiếm tỷ trọng lớn và có xu hướng tăng thời gian gần đây. Tuy nhiên khi nghiên cứu sâu và kĩ hơn về nguồn gốc của lượng vốn đầu tư, chúng tôi nhận thấy chỉ có 40% các dự án có nguồn gốc đúng từ Singapore. Còn lại các dự án đều được đầu tư bởi các công ty có công ty mẹ nguồn gốc từ nhiều nước, nổi trội là từ Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc và Hồng Kông.

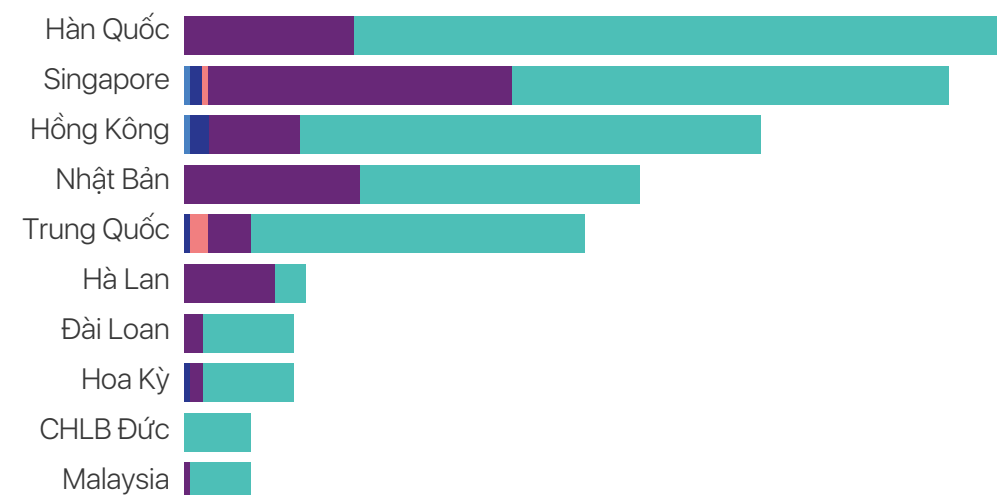
**XU HƯỚNG ĐẦU TƯ CỦA TOP 5 NƯỚC ĐẦU TƯ NHIỀU NHẤT (THEO VỐN ĐẦU TƯ)**

● Hà Lan ● Hàn Quốc ● Hồng Kông ● Singapore ● Trung Quốc



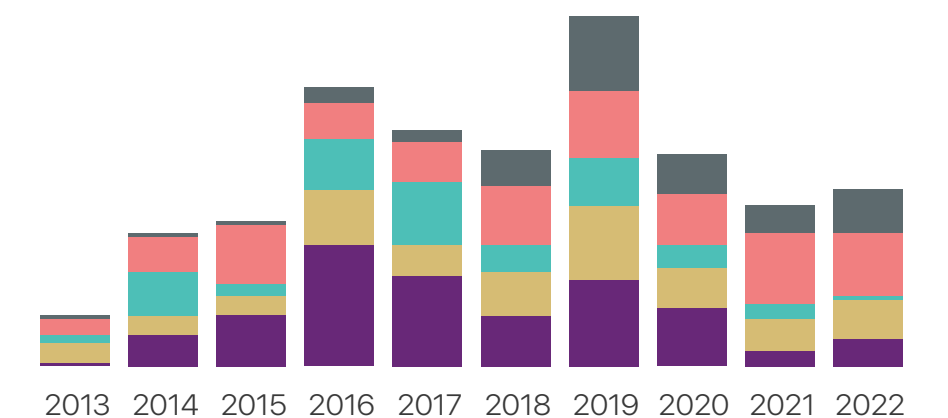
**TOP 10 QUỐC GIA ĐẦU TƯ THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN**

● Cầu cảng ● Dịch vụ bưu chính ● Dịch vụ hỗ trợ khác ● Dịch vụ kho bãi ● Dịch vụ vận tải hàng hoá



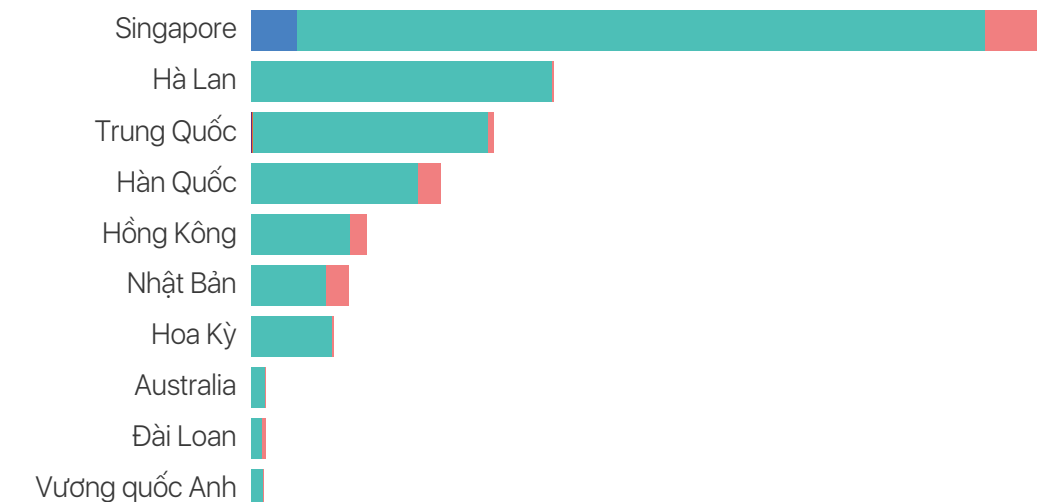
**XU HƯỚNG ĐẦU TƯ CỦA TOP 5 NƯỚC ĐẦU TƯ NHIỀU NHẤT (THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN)**

● Hàn Quốc ● Hồng Kông ● Nhật Bản ● Singapore ● Trung Quốc



**TOP 10 QUỐC GIA ĐẦU TƯ THEO VỐN ĐẦU TƯ**

● Cầu cảng ● Dịch vụ bưu chính ● Dịch vụ hỗ trợ khác ● Dịch vụ kho bãi ● Dịch vụ vận tải hàng hoá



“ Các tỉnh thành thu hút đầu tư nhiều nhất chủ yếu nằm ở miền Nam. ”

### • XÉT VỀ QUY MÔ VỐN ĐĂNG KÝ ĐẦU TƯ

Trong phần nội dung này, chúng tôi phân chia nguồn vốn đầu tư thành 05 loại như sau:

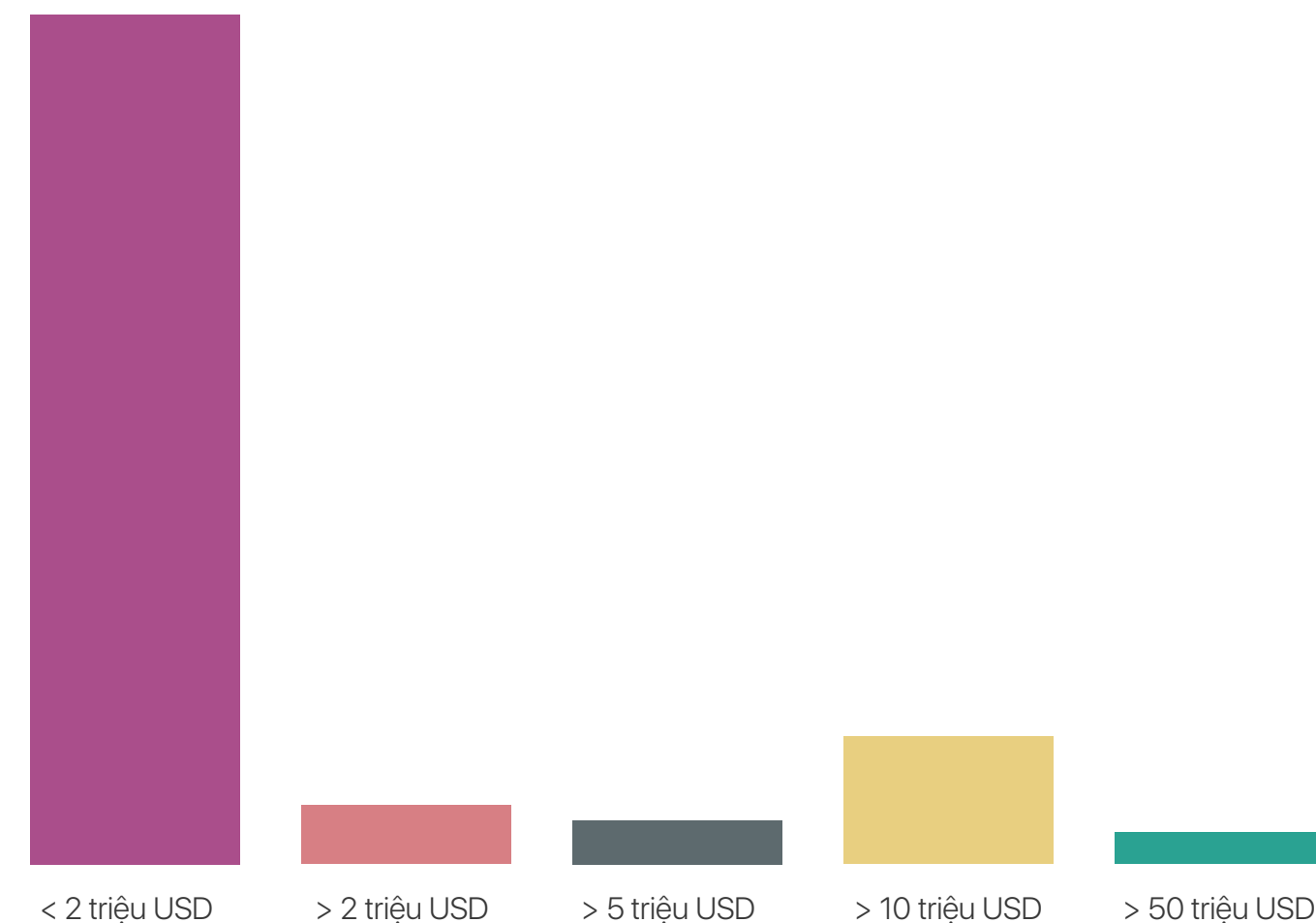
- |                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| 1. < 2 TRIỆU USD  | 4. 10-50 TRIỆU USD |
| 2. 2-5 TRIỆU USD  | 5. > 50 TRIỆU USD  |
| 3. 5-10 TRIỆU USD |                    |

Qua đây chúng tôi nhận thấy đa số các dự án đầu tư vào thị trường Việt Nam là những dự án vốn nhỏ < 2 triệu USD (chiếm tới 76% số lượng dự án đầu tư). Tiếp đó là các dự án vốn từ 10-50 triệu USD (chiếm 12%). Còn lại là các dự án thuộc các phân loại vốn khác. Thực tế này có thể hiểu như sau: Nếu xét trên phương diện số lượng dự án, đa phần các dự án vốn FDI đầu tư vào Việt Nam là đầu tư vào lĩnh vực dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa. Đây là lĩnh vực không cần số vốn quá nhiều. Đa số các dự án vốn lớn rơi vào lĩnh vực xây dựng và cho thuê kho bãi.

Các dự án quy mô lớn chủ yếu nằm ở các tỉnh thành phía Nam, nổi trội là Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh, Long An, Bà Rịa-Vũng Tàu. Ngoài ra các dự án vốn từ 10-50 triệu USD còn lựa chọn các tỉnh thành như Hải Phòng, Hưng Yên làm địa điểm đầu tư.

Các dự án vốn < 2 triệu USD chiếm tỉ lệ lớn, có xu hướng tăng cao thời điểm trước dịch Covid-19. Trong 2 năm dịch bệnh và kể cả năm 2022, xu hướng các dự án vốn nhỏ này đã có chiều hướng giảm. Nhưng chúng tôi vẫn nhận định trong tương lai xu hướng này vẫn sẽ có chiều hướng tăng nhờ vào tốc độ hồi phục của ngành cũng như tình hình xuất nhập khẩu của Việt Nam vẫn đang có xu hướng tăng trưởng tốt. Một số quốc gia dẫn đầu trong việc đầu tư các dự án vốn < 2 triệu USD có thể kể đến như Hàn Quốc, Hồng Kông, Singapore, Nhật Bản, Trung Quốc, v.v.).

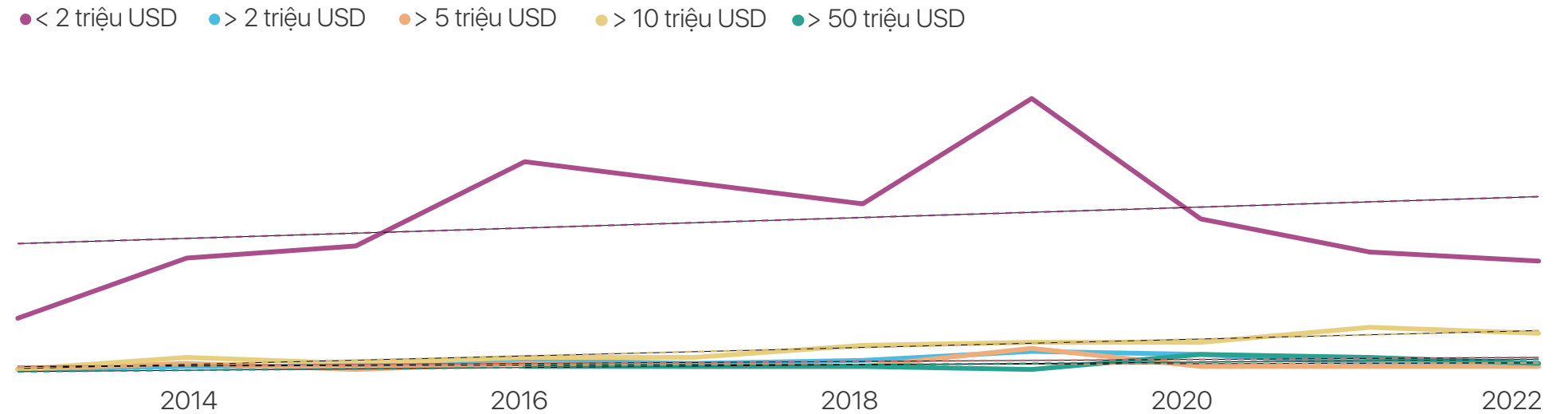
### SỐ DỰ ÁN THEO PHÂN LOẠI VỐN



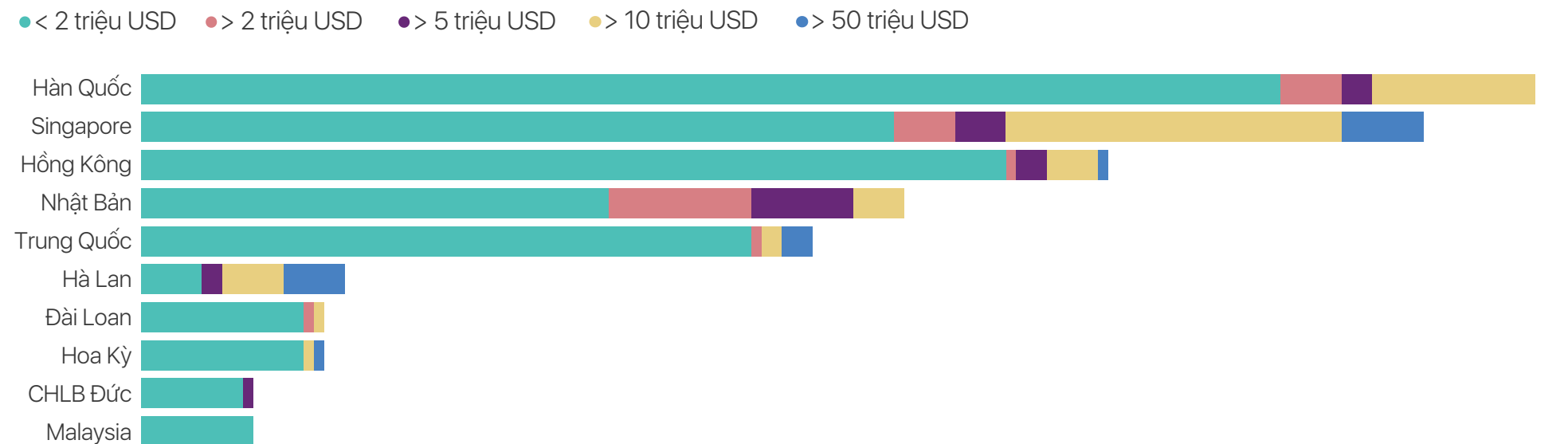
Nguồn: HOUSELINK

Các dự án vốn 10-50 triệu USD tuy chiếm tỷ lệ ít hơn nhưng chúng tôi vẫn ghi nhận xu hướng tăng của loại nguồn vốn này qua các năm từ 2013 tới nay. Đặc biệt ghi nhận sự tăng trưởng trong hai năm dịch bệnh Covid-19 (2020 và 2021). Chủ yếu nguồn vốn này đến từ các dự án đầu tư vận tải kho bãi. Có thể thấy đây vẫn sẽ là xu hướng chính của đầu tư ngành Logistics vốn lớn trong tương lai. Một số quốc gia đầu tư nhiều các dự án thuộc loại nguồn vốn này có thể kể đến như Hàn Quốc, Singapore, Hồng Kông, Nhật Bản, Hà Lan, v.v. Trong đó Singapore là quốc gia ghi nhận nhiều dự án vốn lớn, nhưng như chúng tôi đã phân tích phía trên, chỉ có khoảng 40% dự án có nguồn gốc từ Singapore, còn lại công ty mẹ của các dự án đều có xuất phát từ những nước khác. Điều này cho thấy các công ty lớn trong ngành đã và đang thúc đẩy sự đầu tư vào thị trường Việt Nam, mặc dù tốc độ đang không quá nhanh nhưng chúng ta hoàn toàn có thể kì vọng trong tương lai sẽ có thêm một số nhà đầu tư lớn của ngành chọn Việt Nam làm điểm đến đầu tư. Các dự án thuộc các phân loại nguồn vốn khác cũng đều có xu hướng tăng.

**PHÂN LOẠI VỐN ĐẦU TƯ THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN**

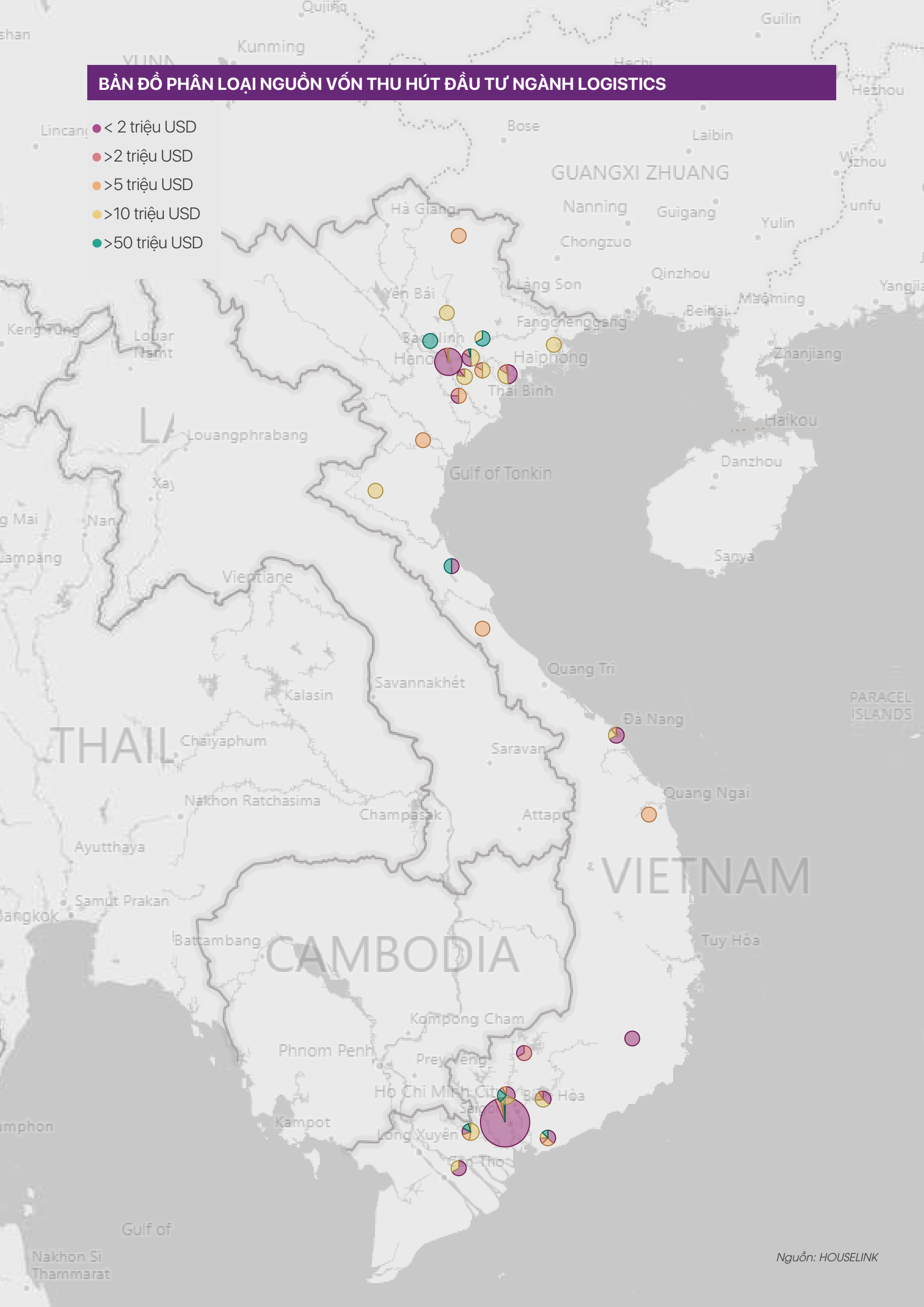


**PHÂN LOẠI VỐN THEO QUỐC GIA**



# BẢN ĐỒ PHÂN LOẠI NGUỒN VỐN THU HÚT ĐẦU TƯ NGÀNH LOGISTICS

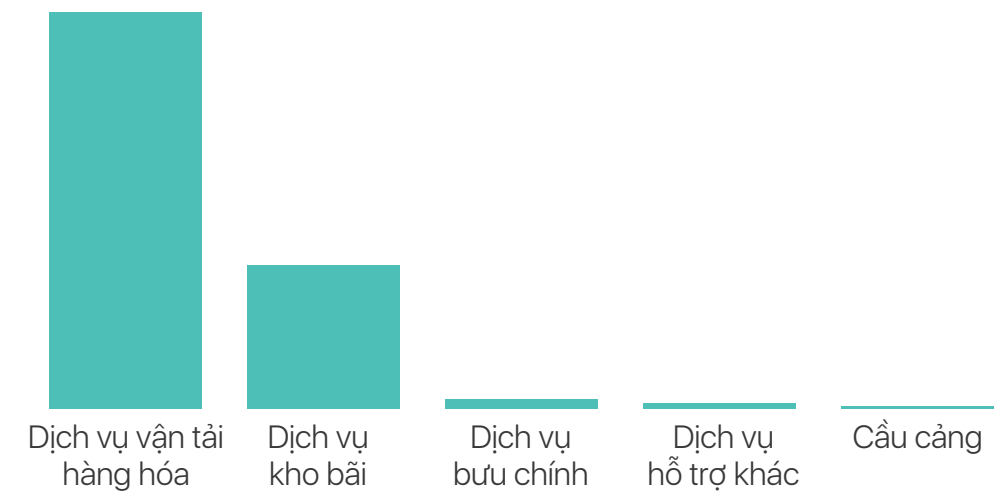
- < 2 triệu USD
- > 2 triệu USD
- > 5 triệu USD
- > 10 triệu USD
- > 50 triệu USD



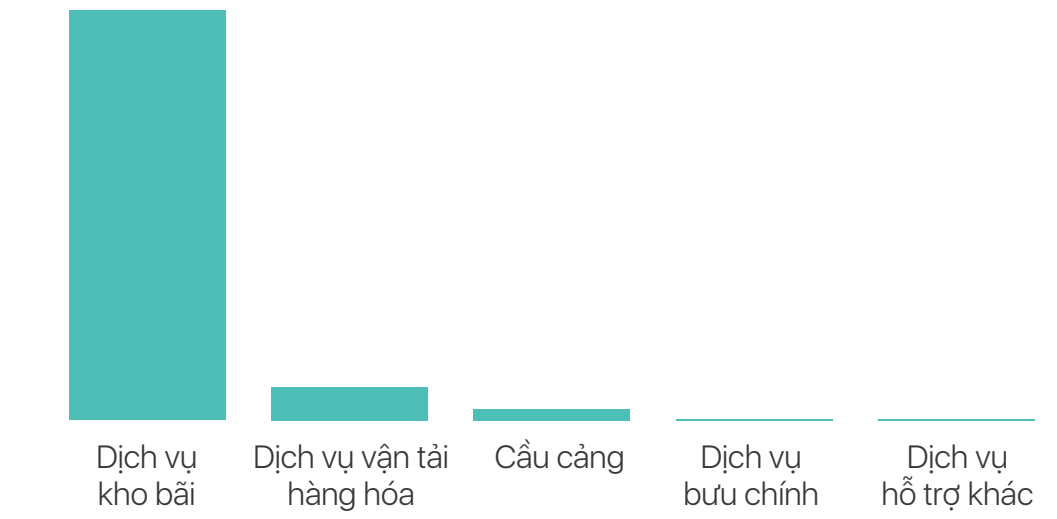
## 2. Chuỗi cung ứng đầu tư ngành Logistics ở Việt Nam

Logistics là ngành nghề kinh doanh khá đặc thù. Nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) chỉ có thể đầu tư 100% vào một số ít lĩnh vực trong ngành. Do đó có thể nhận thấy rõ ràng rằng nguồn vốn FDI đang dồn nhiều vào mảng dịch vụ kho bãi và dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa. Các dịch vụ khác hầu như rất ít. Trong số đó dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa có nhiều dự án đăng ký đầu tư nhất và dịch vụ kho bãi là lĩnh vực thu hút lượng vốn đầu tư lớn nhất. Lượng vốn đầu tư vào lĩnh vực kho bãi luôn chiếm tỉ trọng nhiều trong số các lĩnh vực thuộc ngành Logistics (thường chiếm khoảng 90% tổng số vốn đầu tư) và có xu hướng tăng dần theo thời gian. Trong đó kho lạnh là một trong những thị trường ngách có tiềm năng phát triển rất lớn trong tương lai khi dự án đầu tư kho lạnh xuất hiện liên tục và quy mô đầu tư cũng có xu hướng tăng.

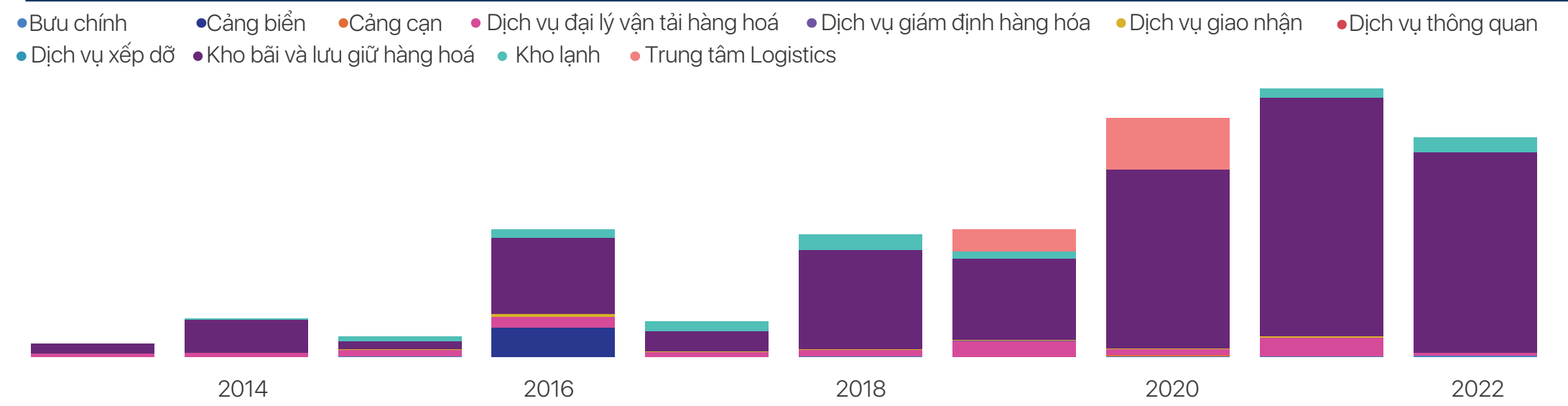
**TÌNH HÌNH ĐẦU TƯ CÁC DỊCH VỤ TRONG CHUỖ CUNG ỨNG NGÀNH LOGISTICS (THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN)**



**TÌNH HÌNH ĐẦU TƯ CÁC DỊCH VỤ TRONG CHUỖ CUNG ỨNG NGÀNH LOGISTICS (THEO VỐN ĐẦU TƯ)**

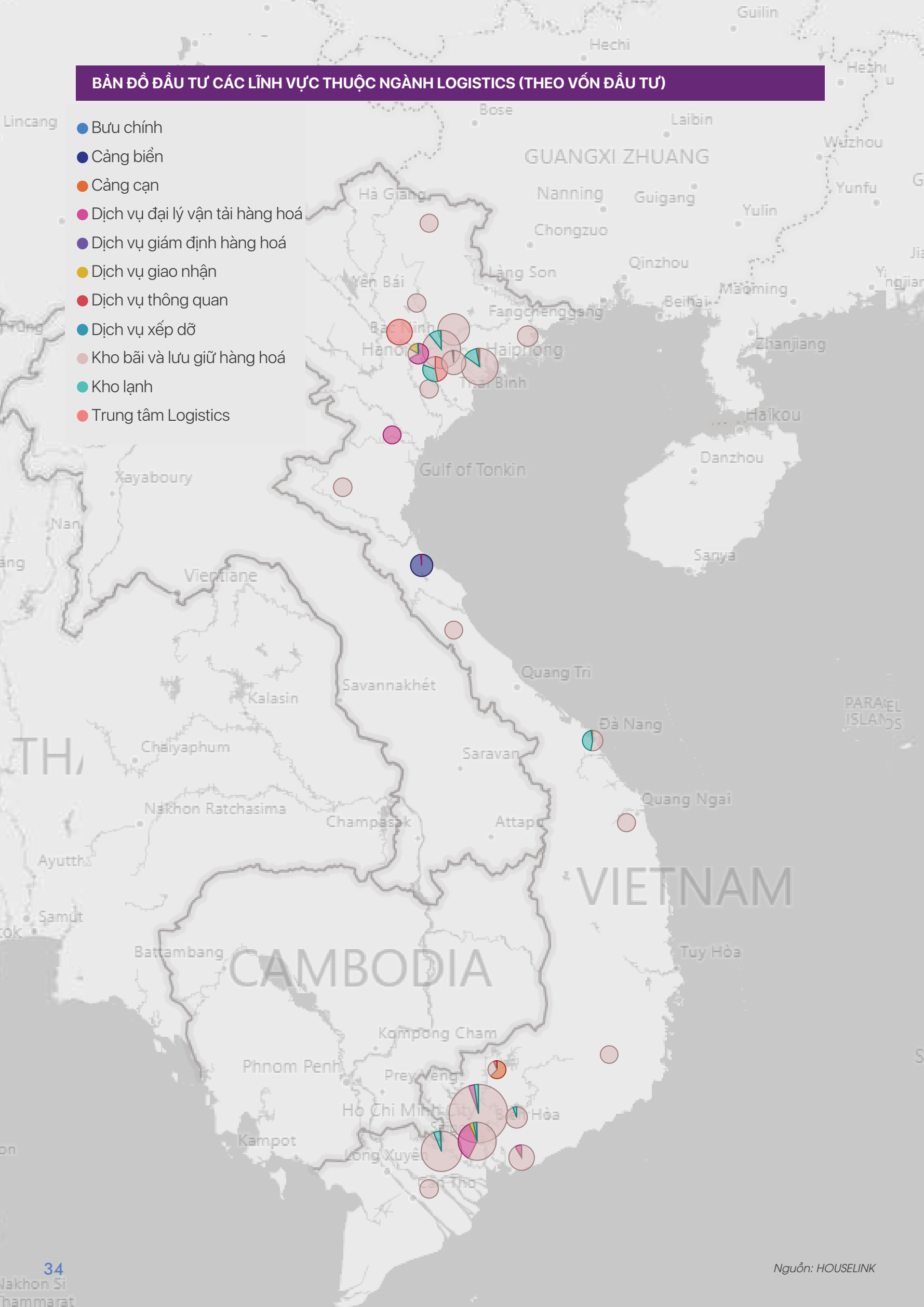


**VỐN ĐĂNG KÝ MỚI THEO NGÀNH CẤP THEO NĂM**



## BẢN ĐỒ ĐẦU TƯ CÁC LĨNH VỰC THUỘC NGÀNH LOGISTICS (THEO VỐN ĐẦU TƯ)

- Bưu chính
- Cảng biển
- Cảng cạn
- Dịch vụ đại lý vận tải hàng hoá
- Dịch vụ giám định hàng hoá
- Dịch vụ giao nhận
- Dịch vụ thông quan
- Dịch vụ xếp dỡ
- Kho bãi và lưu giữ hàng hoá
- Kho lạnh
- Trung tâm Logistics



### 3. Đặc điểm hạ tầng Khu công nghiệp thu hút các dự án ngành Logistics

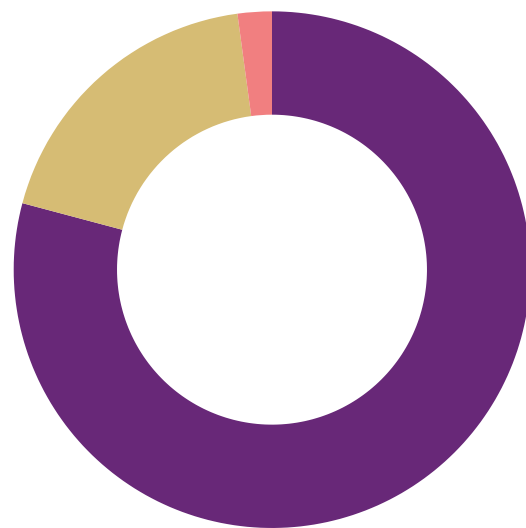
Trong phần này chúng tôi phân nhóm khoảng cách của các Khu công nghiệp tới cao tốc gần nhất theo 3 nhóm như sau:

- Nhóm 1: < 30km
- Nhóm 2: 30-70 km
- Nhóm 3: > 70km

Đặc điểm chung của các Khu công nghiệp thu hút các dự án ngành Logistics là vị trí địa lý của các Khu công nghiệp này đều rất thuận lợi, nằm gần với cao tốc, cảng biển và sân bay (thuộc Nhóm 1). Có thể thấy nếu Việt Nam có thể hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông một cách chuẩn chỉnh, chất lượng cao đồng thời đẩy nhanh tiến độ hoàn thành các dự án hạ tầng trọng điểm có thể giúp thu hút và thúc đẩy đầu tư ngành Logistics rất nhiều trong tương lai.

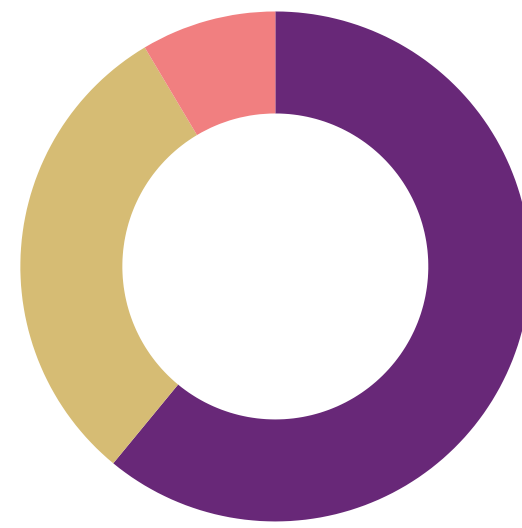
#### KHOẢNG CÁCH ĐẾN CAO TỐC GẦN NHẤT

● Nhóm 1 ● Nhóm 2 ● Nhóm 3



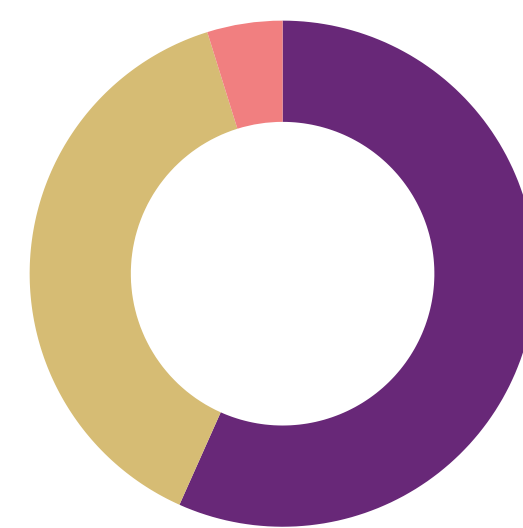
#### KHOẢNG CÁCH TỚI CẢNG BIỂN GẦN NHẤT

● Nhóm 1 ● Nhóm 2 ● Nhóm 3



#### KHOẢNG CÁCH ĐẾN SÂN BAY GẦN NHẤT

● Nhóm 1 ● Nhóm 2 ● Nhóm 3



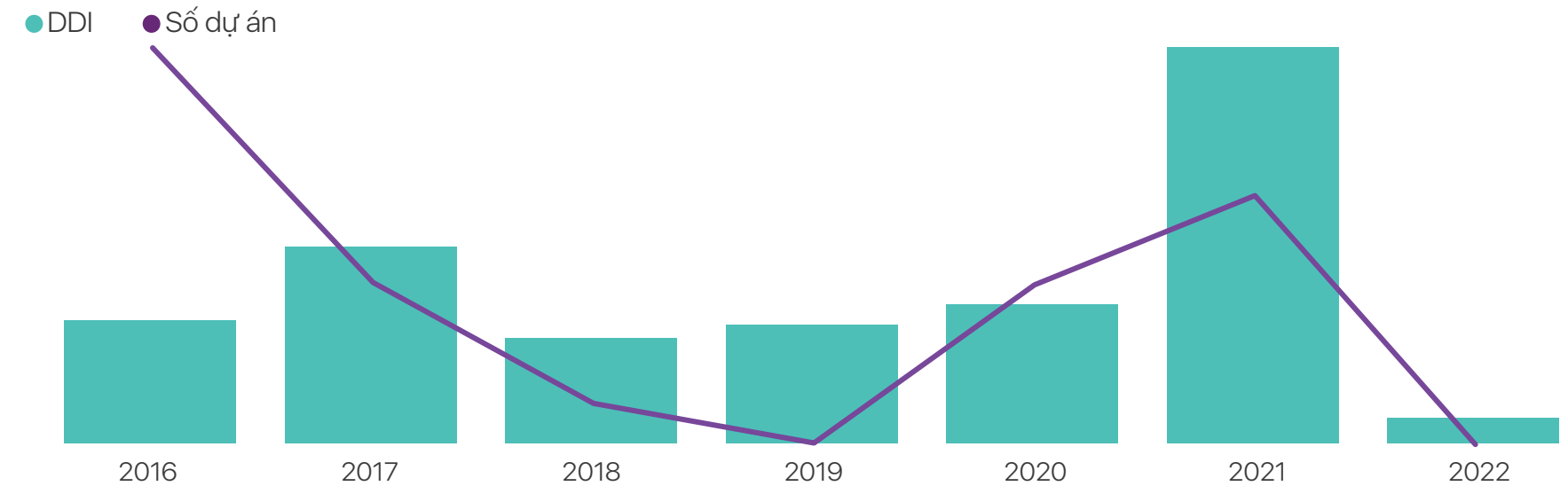
## 4. Tình hình các dự án đầu tư nguồn vốn trực tiếp trong nước (DDI)

Trong phần này, chúng tôi tập trung phân tích tình hình đầu tư các dự án vốn DDI có số vốn trên 2 triệu USD (tương đương khoảng 50 tỷ VNĐ) có xây dựng nhà xưởng, kho bãi trong lĩnh vực Logistics.

Các dự án vốn DDI đầu tư vào ngành Logistics đang có xu hướng giảm dần về số lượng dự án qua các năm. Các dự án giảm nhanh từ năm 2016 đến 2019. Lượng dự án đầu tư tăng cao trở lại vào thời điểm dịch Covid-19 (hai năm 2020 và 2021), xu hướng này tương đồng với xu hướng đầu tư các dự án vốn FDI. Số lượng dự án đạt mức cao nhất vào năm 2016 nhưng lượng vốn đầu tư lại không cao vì đa số các dự án xây dựng kho bãi, trung tâm logistics đều là những dự án qui mô nhỏ. Đỉnh điểm về lượng vốn thu hút đầu tư là vào năm 2021 khi lượng vốn thu hút đạt tới gần 500 triệu USD. Qui mô các dự án trong giai đoạn này cũng khá cao (trung bình giá trị đầu tư một dự án vào khoảng gần 50 triệu USD).

Song song đến năm 2022, mặc dù đã trải qua hơn 10 tháng nhưng dữ liệu về dự án đầu tư ngành Logistics chúng tôi ghi nhận không quá lớn. Với tình hình hiện tại chúng tôi nhận định cả năm 2022 việc đầu tư vào ngành này sẽ khó để ghi nhận những con số như năm 2021. Các dự án lớn về hệ thống cảng biển, cảng hàng không đều diễn ra trong thời gian dài, công tác chuẩn bị và thực hiện dự án cũng sẽ cần nhiều công đoạn. Trong khi đó các dự án về trung tâm Logistics và nhà xưởng-kho bãi cho thuê bằng nguồn vốn DDI chúng tôi nhận định sẽ không cao do nhu cầu không quá lớn bởi các nhà máy đang gặp tình trạng giảm các đơn hàng lớn, buộc phải tìm các mối hàng nhỏ lẻ hơn để duy trì sản xuất.

**TÌNH HÌNH ĐẦU TƯ DỰ ÁN NGÀNH LOGISTICS VỐN DDI**



**TÌNH HÌNH ĐẦU TƯ CÁC DỊCH VỤ TRONG CHUỖ CUNG ỨNG NGÀNH LOGISTICS (THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN)**

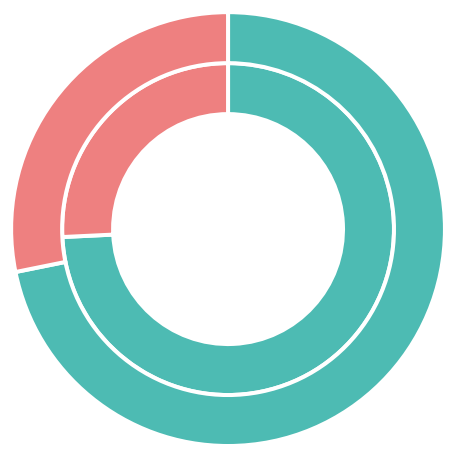


Dữ liệu dự án đầu tư nguồn vốn DDI trong báo cáo này là các dự án có vốn trên 2 triệu USD và có xây dựng cơ sở hạ tầng, do đó theo ghi nhận từ dữ liệu chúng tôi tổng hợp được thì dịch vụ kho bãi và cầu cảng là hai loại hình cơ sở Logistics được đầu tư xây dựng nhiều nhất bằng nguồn vốn DDI.

Khi so sánh việc đầu tư vào loại hình dịch vụ kho bãi của hai loại nguồn vốn DDI và FDI, chúng tôi nhận thấy các doanh nghiệp DDI tuy đầu tư ít dự án hơn nhưng qui mô dự án khá tương đồng với các dự án đầu bằng nguồn vốn FDI, thậm chí qui mô vốn trung bình còn nhỉnh hơn. Việc đầu tư phần lớn được thực hiện bởi một số nhà đầu tư lớn tại Việt Nam

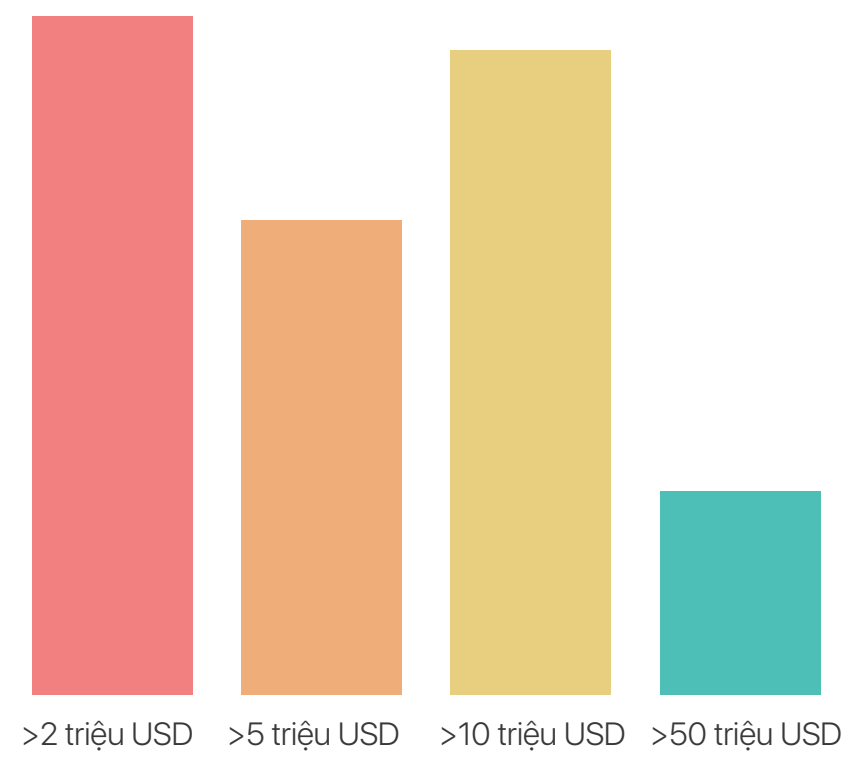
**SO SÁNH LOẠI HÌNH ĐẦU TƯ DỊCH VỤ KHO BÃI TẠI VIỆT NAM**

● FDI và liên doanh ● DDI



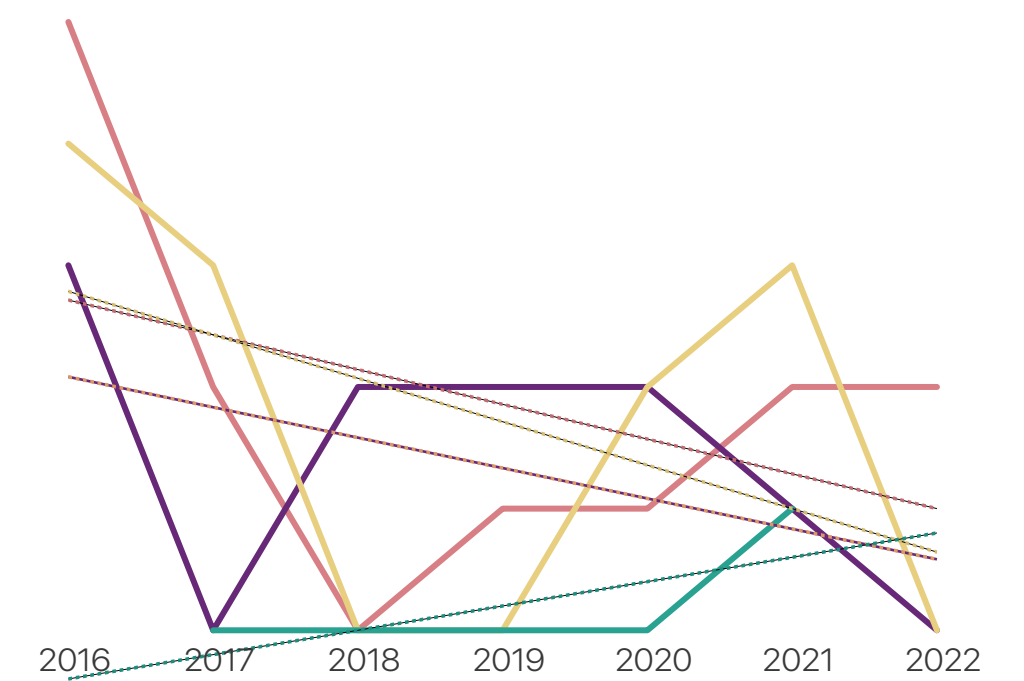
Đa phần các dự án đầu tư bằng nguồn vốn DDI có mức vốn từ 2-5 triệu USD và 10-50 triệu USD. Trong đó các dự án có qui mô vốn 2-5 triệu USD vẫn đang có đà tăng trong hai năm trở lại đây. Nhưng nhìn chung năm 2022 xu hướng phát triển của các nhóm vốn không có dấu hiệu khả quan khi xuất hiện sự sụt giảm liên tục.

**PHÂN LOẠI VỐN ĐẦU TƯ THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN**



**XU HƯỚNG ĐẦU TƯ TỪNG LOẠI VỐN (THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN)**

● >2 triệu USD ● >5 triệu USD ● >10 triệu USD ● >50 triệu USD

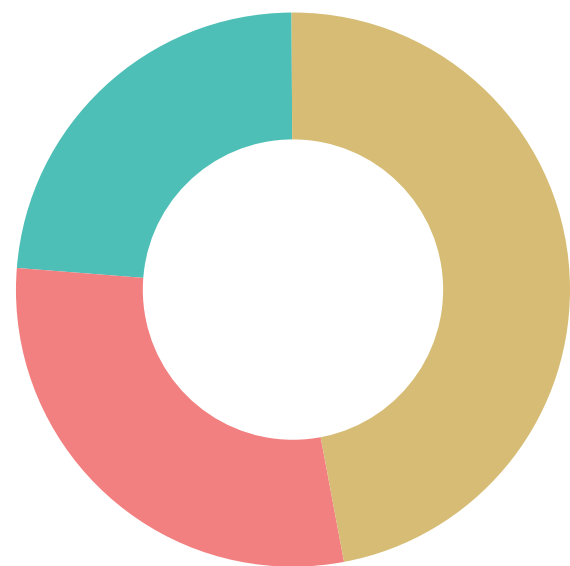


Nguồn: HOUSELINK

Xét về số lượng, có thể thấy các dự án DDI tập trung chủ yếu ở hai khu vực miền Bắc và miền Nam. Việc đầu tư dự án ở miền Trung khá rời rạc, số lượng dự án đầu tư ở khu vực này ít nhất trong ba miền. Nhưng xét về qui mô vốn đầu tư thì miền Trung chiếm gần 30% vốn nhờ các dự án vốn lớn đầu tư năm 2021. Miền Bắc là vùng miền thu hút nhiều vốn đầu tư nhất trong ba miền (chiếm hơn 46% lượng vốn đầu tư). Nhìn vào biểu đồ có thể thấy rõ sự sụt giảm về số lượng dự án trong năm 2022. Chúng tôi nhận định tình hình âm ảm này có thể sẽ kéo dài đến hết năm 2023 sau đó mới dần hồi phục do nhu cầu trong nước không cao, phần lớn đến từ việc các đơn hàng đang bị giảm.

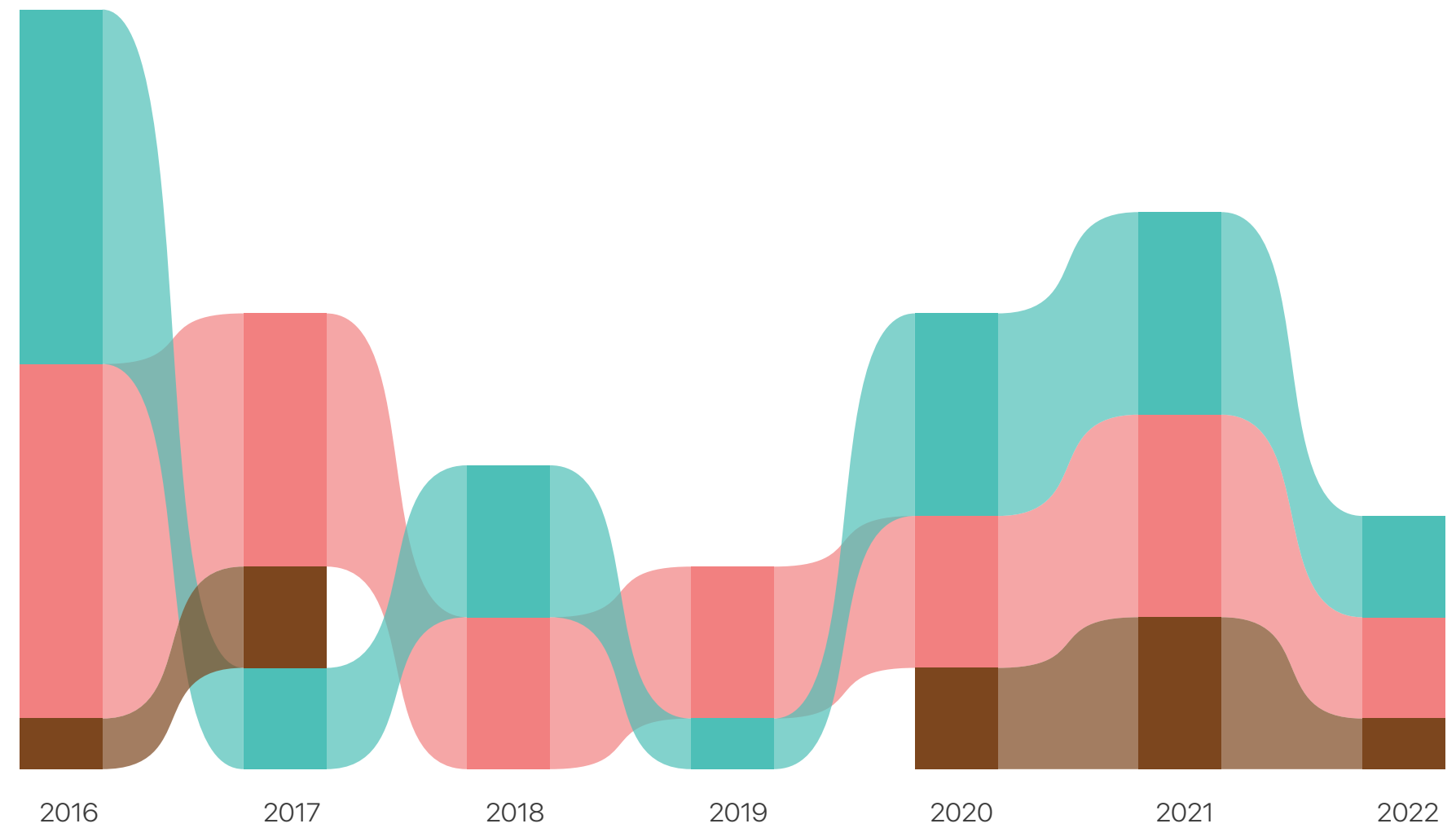
**PHÂN BỐ VỐN ĐẦU TƯ DDI THEO VÙNG**

● Bắc ● Trung ● Nam



**PHÂN LOẠI ĐẦU TƯ DỰ ÁN DDI (THEO SỐ LƯỢNG DỰ ÁN)**

● Bắc ● Nam ● Trung



Nguồn: HOUSELINK

## 5. Một số dự án tiêu biểu



**SHENGYANG-DUNG QUAT TEXTILE FACTORY**

Địa điểm Khu công nghiệp Việt Nam-Singapore, Xã Tịnh Phong, Huyện Sơn Tịnh, Tỉnh Quảng Ngãi, Việt Nam.  
 Nhà đầu tư SHENGYANG (VIETNAM) TEXTILE CO., LTD  
 Thiết kế, thi công CÔNG TY TNHH TƯ VẤN XÂY DỰNG TÂN CC  
 Liên hệ (+84) 028 38641262 newcc@newcc.com.vn



**TRUNG TÂM KHO VẬN SPAIN - ECPVN BÌNH DƯƠNG 2**

Quy mô dự án 36.000 m2 | 900 tấn  
 Địa điểm Bình Dương - Việt Nam  
 Nhà thầu CÔNG TY CỔ PHẦN CƠ KHÍ XÂY DỰNG THƯƠNG MẠI ĐẠI DŨNG  
 Liên hệ +84 28 3868 1689 sales@daidung.vn



**TECS LOGISTIC FACTORY PROJECT**

Loại Dự án Logistic  
 Quy mô dự án 10,500 m2  
 Địa điểm Hồ Chí Minh, Việt Nam  
 Nhà thầu CÔNG TY CỔ PHẦN KẾT CẤU THÉP ATAD  
 Liên hệ +84 28 3926 0666 sales@atad.vn



**UNILEVER LOGISTICS CENTER**

Loại hình đầu tư FDI  
 Loại Dự án Dự án công nghiệp - Trung tâm phân phối (FMCG)  
 Quy mô dự án 58,990 m2 (2 phases)  
 Địa điểm Khu công nghiệp VSIP I, Bình Dương, Việt Nam  
 Công ty TNHH Quốc tế Unilever Việt Nam  
 Nhà thầu P.E.B CÔNG TY TNHH NHÀ THÉP PEB  
 Liên hệ (+84) 908 883 531 marketing@pebsteel.com.vn



**LOGITEM DỰ ÁN KHO MỚI TÂN ĐÔNG HIỆP**

Quy mô dự án 9000 m2  
 Địa điểm KCN Tân Đông Hiệp B, Phường Tân Đông Hiệp, Thị xã Dĩ An, Tỉnh Bình Dương Việt Nam.  
 Nhà đầu tư LOGITEM VIETNAM CORP  
 Thiết kế, thi công CÔNG TY TNHH TƯ VẤN XÂY DỰNG TÂN CC  
 Liên hệ (+84) 028 38641262 newcc@newcc.com.vn



**TRUNG TÂM KHO VẬN CAINIAO P.A.T**

Quy mô dự án 110.000 m2  
 Địa điểm Long An - Việt Nam  
 Nhà thầu CÔNG TY CỔ PHẦN CƠ KHÍ XÂY DỰNG THƯƠNG MẠI ĐẠI DŨNG  
 Liên hệ +84 28 3868 1689 sales@daidung.vn



**MAPLETREE LOGISTIC FACTORY PROJECT**

Loại Dự án Logistic  
 Quy mô dự án 27,664 m2  
 Địa điểm Bình Dương, Việt Nam  
 Nhà thầu CÔNG TY CỔ PHẦN KẾT CẤU THÉP ATAD  
 Liên hệ +84 28 3926 0666 sales@atad.vn



**SEHC STORAGE SAMSUNG**

Loại hình đầu tư FDI  
 Loại Dự án Dự án công nghiệp - Nhà kho  
 Quy mô dự án 40,000 m2  
 Địa điểm Saigon Hi-Tech Park Training Center, HCMC, Vietnam  
 Samsung Engineering Co., Ltd.  
 Nhà thầu P.E.B CÔNG TY TNHH NHÀ THÉP PEB  
 Liên hệ (+84) 908 883 531 marketing@pebsteel.com.vn

## V. CÁC DỰ ÁN LOGISTICS CHUẨN BỊ HÌNH THÀNH TRONG TƯƠNG LAI

Dựa trên dữ liệu các dự án công nghiệp có vốn đầu tư từ 2 triệu USD trở lên (tương đương 46 tỷ đồng) với hình thức đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) và đầu tư trực tiếp trong nước (DDI) trên nền tảng HOUSELINK trong lĩnh vực Logistics; chúng tôi thực hiện tổng hợp, phân tích dữ liệu và lập báo cáo những dự án đang triển khai hoạt động xây dựng và đang thực hiện các bước chuẩn bị (chuẩn bị dự án, thiết kế, chọn thầu). Tất cả các dự án đã được kiểm chứng và xác thực bởi HOUSELINK.

**CAI  
N!AO**  
CaiNao P.A.T Logistics Park

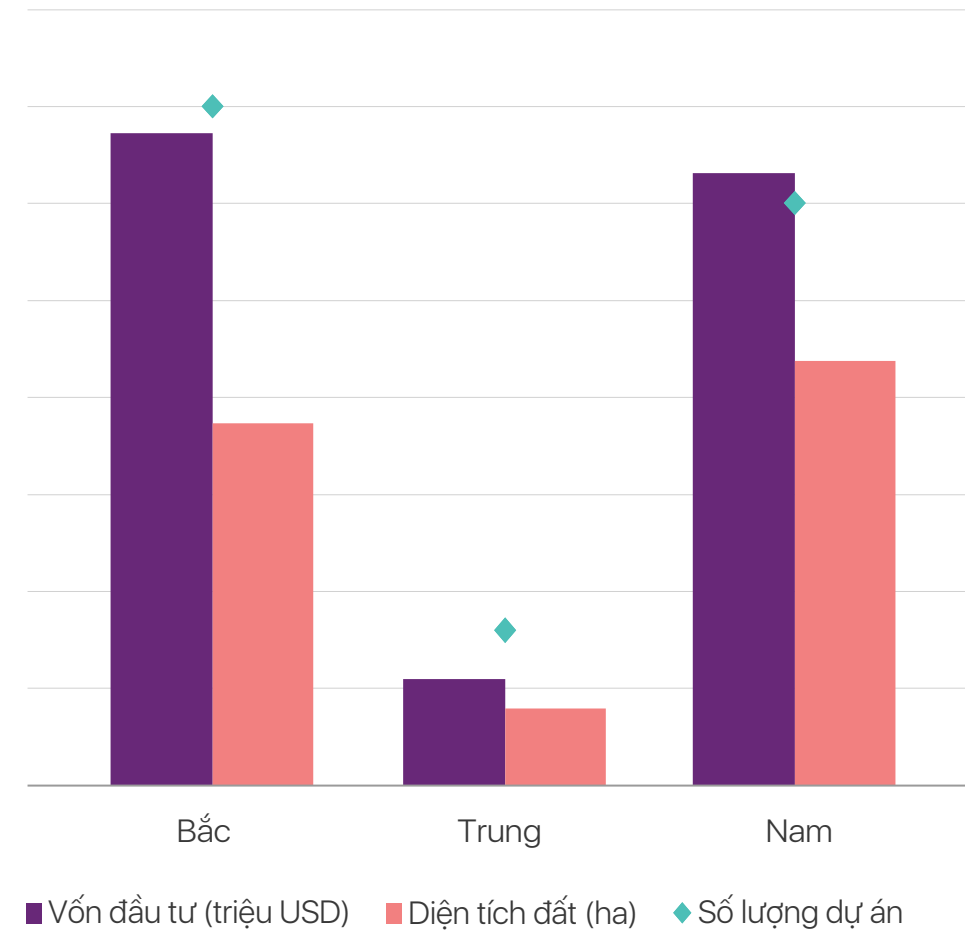
CÔNG TY TNHH SWAN SMART LOGISTICS LONG AN (VIỆT NAM)  
SWAN SMART LOGISTICS LONG AN (VIỆT NAM) CO., LTD  
L1 A3-2, A4, A5, A6-1, A10-1, A20, A21, A22, A25  
Đường Dục 2, Khu công nghiệp Phú An Thạnh, Xã An Thạnh,  
Huyện Bến Lức, Tỉnh Long An, Việt Nam

## 1. Phân tích chung về tình trạng các dự án

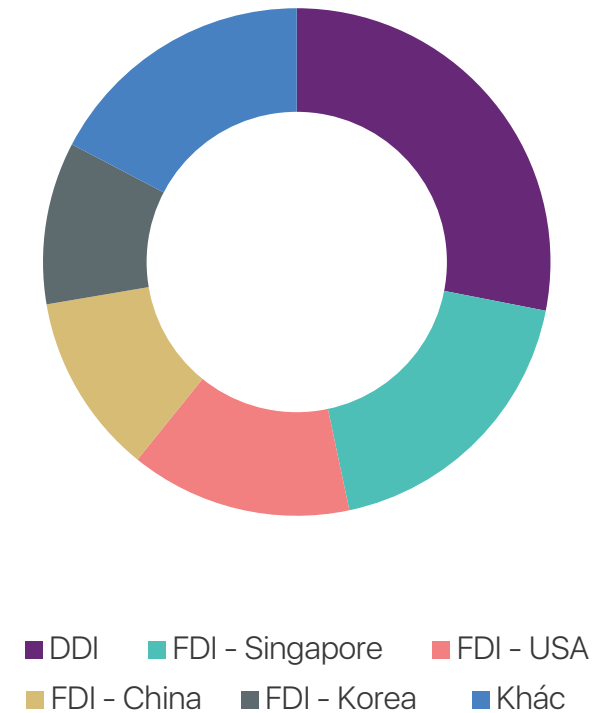
Theo dữ liệu của HOUSELINK, các dự án sắp triển khai tập trung nhiều hơn ở miền Bắc (chiếm khoảng 48% số lượng dự án chuẩn bị triển khai). Số lượng dự án chuẩn bị triển ở miền Nam ít hơn không nhiều (41%) và chỉ khoảng 11% số lượng dự án chuẩn bị triển khai ở miền Trung. Miền Bắc và miền Nam vẫn tiếp tục là hai vùng miền sôi động của các dự án Logistics trong tương lai. Đặc biệt đa số trong đó là các dự án ở giai đoạn chuẩn bị và thiết kế.

Các dự án chuẩn bị xây dựng trong tương lai được đầu tư nhiều nhất bằng nguồn vốn DDI (chiếm 28%). Bên cạnh đó cũng nhiều dự án vốn FDI chuẩn bị được triển khai, nổi bật nhất là nguồn vốn FDI Singapore (19%) và FDI-USA (12%). Trong đó các dự án vốn USA có qui mô đầu tư lớn. Bên cạnh đó chúng tôi cũng ghi nhận các dự án đầu tư bằng nguồn vốn FDI-China và FDI-Singapore cũng có qui mô đầu tư khá lớn, chỉ sau các dự án FDI-USA. Các dự án DDI chiếm tỷ lệ cao trong tổng số dự án nhưng qui mô chỉ ở mức tương đối do nhiều dự án xây dựng nhà xưởng, kho bãi qui mô trung bình, cá biệt có một số dự án xây dựng các trung tâm Logistics lớn.

**CÁC DỰ ÁN LOGISTICS CHUẨN BỊ TRIỂN KHAI**



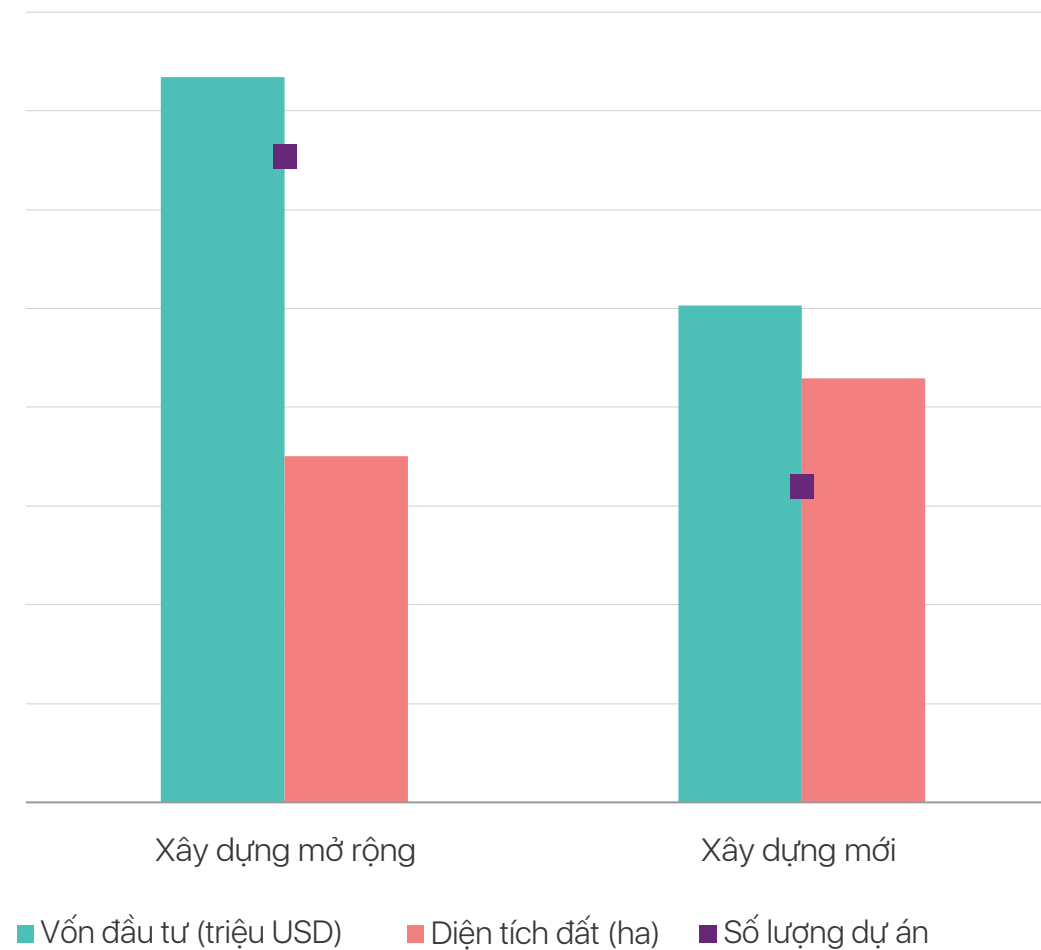
**LOẠI HÌNH ĐẦU TƯ (THEO VỐN ĐẦU TƯ)**



Xét về loại hình xây dựng, dựa vào biểu đồ phân tích dưới đây chúng ta có thể thấy các dự án chuẩn bị triển khai chủ yếu là các dự án xây dựng mở rộng của các chủ đầu tư hiện hữu (số lượng lớn). Song chúng tôi cũng nhận định các dự án xây mới của các chủ đầu tư mới mặc dù không quá nhiều (chỉ chiếm 1/3 tổng số dự án chuẩn bị triển khai) nhưng qui mô đầu tư trung bình thì gấp rưỡi các dự án mở rộng. Các dự án nổi bật đến từ các nhà đầu tư USA, Việt Nam, Hàn Quốc, Nhật.

Long An sẽ là địa điểm nổi bật mà các đơn vị liên quan có thể nhắm tới cho các dự án tiềm năng chuẩn bị triển khai. Ngoài ra Bắc Ninh, Bình Dương và Hải Phòng cũng là ba thị trường trọng điểm của các dự án Logistics chuẩn bị hình thành trong thời gian tới. Những khu vực này cũng là những khu vực sẽ cung cấp thêm nhiều nguồn cung cho thị trường kho bãi trong tương lai.

**LOẠI HÌNH XÂY DỰNG**



**KHU VỰC TỈNH THÀNH CÓ DỰ ÁN CHUẨN BỊ TRIỂN KHAI**



Nguồn: HOUSELINK

## **2. Top dự án chuẩn bị triển khai nổi bật**

• **EMP BELSTAR COLD CHAIN LOGISTICS CENTER**

• **BW BAU BANG LOGISTICS CENTER -BB06**

• **YEN LENH LOGISTICS PORT ( HA NAM INTERNATIONAL PORT & LOGISTICS CENTER - WESTERN PACIFIC)**

• **BW BAU BANG LOGISTIC CENTER -BB05**

• **MAPLETREE LONG AN LOGISTICS CENTER ( 2 PHASE)**

Báo cáo được tài trợ bởi:



**CÔNG TY TNHH TƯ VẤN XÂY DỰNG TÂN CC**



**CÔNG TY TNHH NHÀ THÉP PEB**



**CÔNG TY CỔ PHẦN KẾT CẤU THÉP ATAD**



**CÔNG TY CỔ PHẦN CƠ KHÍ XÂY DỰNG  
THƯƠNG MAI ĐẠI DŨNG**

## CÔNG TY CỔ PHẦN HOUSELINK

Tầng 9, tòa nhà Sannam, 78 Duy Tân, Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam

(+84) 966 222 490 | [info@houselink.com.vn](mailto:info@houselink.com.vn) | <https://houselink.com.vn/>

### CAM KẾT

Chúng tôi, bộ phận nghiên cứu và phân tích thị trường của Công ty Cổ phần HOUSELINK, cam kết rằng các thông tin đưa ra trong báo cáo này được xử lý một cách chân thực và chuẩn mực nhất. Chúng tôi cam kết tuân thủ đạo đức nghề nghiệp ở mức độ cao nhất có thể đạt được.

### TUYÊN BỐ MIỄN TRÁCH NHIỆM

Bản quyền báo cáo này thuộc về Công ty cổ phần HOUSELINK. Những thông tin sử dụng trong báo cáo được thu thập từ những nguồn mà HOUSELINK coi là đáng tin cậy, có sẵn và hợp pháp. HOUSELINK không chịu trách nhiệm về tính chính xác của chúng.

Quan điểm thể hiện trong báo cáo này là của (các) tác giả và không nhất thiết liên hệ với quan điểm chính thức của HOUSELINK. Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này lưu ý các nhận định trong báo cáo mang tính chất chủ quan của chuyên viên phân tích HOUSELINK. Nhà đầu tư sử dụng báo cáo tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

Báo cáo này không được phép sao chép, tái bản bởi bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào khi chưa được phép của HOUSELINK.

