

HẬU CẦN (LOGISTICS) ĐÔNG BẮC Á - NHÂN TỐ QUAN TRỌNG TRONG THỨC ĐẨY NHANH DỊCH VỤ HẬU CẦN ASEAN

PHẠM THỊ THANH BÌNH*

ASEAN đang phải đối mặt với một môi trường quốc tế ngày càng cạnh tranh quyết liệt. Đó là sự cạnh tranh không chỉ giữa các công ty trong cùng một quốc gia, mà còn giữa ngành công nghiệp của các nước khác nhau. Đặc biệt sự cạnh tranh ngày càng mạnh giữa các khu vực trong lĩnh vực hậu cần - lĩnh vực mà lợi ích kinh tế có được rất lớn nhờ kết quả gia tăng của khối lượng thương mại và đầu tư của các nước. Những nhân tố đóng góp vào mức tăng thương mại và đầu tư quốc tế bao gồm: mức tăng trưởng và sự mở cửa của các nước trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, mức tăng toàn cầu hóa và tái điều chỉnh của các nước, quá trình công nghiệp hóa vẫn tiếp tục của các nền kinh tế mới nổi lên và sự đổi mới công nghệ trong giao thông vận tải và thông tin viễn thông.

Singapore – quốc gia được coi là trung tâm hậu cần của khu vực Đông Nam Á - đang phải đối mặt với những thách thức rất lớn của các nước láng giềng Đông Bắc Á, như: Hàn Quốc, Trung Quốc, Nhật Bản...những nước đang dẫn đầu trong đổi mới công nghệ và cơ sở hạ tầng của mình để cạnh tranh trở thành trung tâm phân phối có hiệu quả với mức chi phí thấp nhất trong khu vực, đặc biệt sức ép ngày càng tăng của các nước như Đài Loan, Hồng Kông, Hàn Quốc... Những nước đang rất chú ý nâng cấp cơ sở hạ tầng và lực lượng lao động của

minh nhằm mục tiêu thúc đẩy tăng trưởng ngành công nghiệp hậu cần và các ngành khác. Hồng Kông là vùng lãnh thổ có vị trí địa lý khá thuận lợi để có thể trở thành trung tâm kinh doanh hậu cần của khu vực. Do vậy, có thể thấy sự cạnh tranh đến từ các quốc gia này không hề nhỏ.

1. Hậu cần Trung Quốc - động lực mới cho tăng trưởng kinh tế

Bên cạnh cơ hội hợp tác thì sự cạnh tranh của Trung Quốc đang diễn ra quyết liệt. Hiện nay môi trường toàn cầu đang thay đổi đã tác động đến sự phát triển của ngành công nghiệp hậu cần, đặc biệt ngày càng có nhiều công ty nước ngoài dịch chuyển các hoạt động của mình tới thị trường Trung Quốc. Trung Quốc có hơn 18.000 công ty dịch vụ hậu cần. Năm 2005, tổng chi phí hậu cần của Trung Quốc là 3.386 tỉ nhân dân tệ (422 tỉ USD), chiếm 18,6% GDP của Trung Quốc, 70% các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần Trung Quốc trung bình đã tăng được 30% mức hoạt động kinh doanh (2002 - 2005) và tăng 33% (2007).

Sự tăng trưởng mạnh của ngành kinh doanh hậu cần Trung Quốc xuất phát từ những nguyên do cơ bản như:

Thứ nhất, nhờ sự tăng trưởng nhanh, mạnh và ổn định về kinh tế của Trung Quốc.

Thứ hai, đầu tư trực tiếp nước ngoài và nhu cầu nguồn lực về dịch vụ hậu cần của Trung Quốc ngày càng tăng.

* Tiến sĩ, Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới

Thứ ba, thương mại cùng khối lượng vận chuyển hàng hóa đã tăng gấp đôi. Dự đoán thương mại xuất nhập khẩu của Trung Quốc sẽ tăng từ mức 400 tỉ USD (2007) lên 600 tỉ USD (2010).

Thứ tư, các chính sách của chính phủ đều nhằm khuyến khích sự phát triển của thị trường hậu cần Trung Quốc. Đặc biệt từ sau khi gia nhập WTO, chính phủ Trung Quốc cam kết mở cửa dịch vụ hậu cần đối với các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài.

Thứ năm, về xu hướng các nguồn lực trong các ngành giao thông vận tải, quản lý nhà kho, lưu trữ hàng hóa sẽ tăng nhằm đáp ứng nhu cầu của các công ty trong nước.

Thứ sáu, do sự liên kết giữa các khu vực đã thúc đẩy, tạo điều kiện phát triển dịch vụ hậu cần. Chẳng hạn, các trung tâm hậu cần Trung Quốc phát triển mạnh trên cơ sở phải đảm bảo sự liên kết giữa 3 khu vực kinh tế quan trọng, đó là Khu vực Vịnh Bột Hải (Bohai Bay Region), Vùng Châu Thổ Sông Dương Tử (Yangtze River Delta) và Châu Thổ Sông Chu Giang (Pearl River Delta). Ba khu vực này chiếm tới 85% hoạt động dịch vụ hậu cần của Trung Quốc.

Thứ bảy, sự hỗ trợ của công nghệ thông tin. Công nghệ thông tin mới giúp giải quyết được nhiều vấn đề phức tạp, đóng góp vào nhu cầu ngày càng tăng của dịch vụ giá trị gia tăng.

Sau khi gia nhập WTO (11/2001), ngành hậu cần Trung Quốc được khuyến khích trên 2 phương diện: *Thứ nhất*, tạo điều kiện cho các nhà đầu tư mới (thường là các nhà đầu tư nước ngoài) cộng tác với những tổ chức có trách nhiệm nắm giữ phần lớn tài sản lớn. Kết quả là, các tổ chức nắm giữ tài sản lớn đang rất tích cực tìm kiếm cách thức quản lý và công nghệ, mở nhiều cơ hội cho các công ty nước ngoài hợp tác hoặc cùng tham gia hợp tác; *Thứ hai*, gia nhập WTO đã mở cửa

một số lĩnh vực giao thông vận tải và hậu cần cho sự tham gia trực tiếp của nước ngoài. Sau 5 năm gia nhập WTO, các công ty nước ngoài được phép sở hữu 100% hoạt động chuyên chở hàng hóa của các đại lý thuế quan và kinh doanh hậu cần bên 3 (3PL – Third Party Logistics) ở Trung Quốc.

Các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần nước ngoài không ngừng đăng ký kinh doanh vào ngành hậu cần Trung Quốc, đặc biệt từ sau khi Trung Quốc gia nhập WTO. Hàng loạt các công ty hậu cần quốc tế 3PL lần lượt được hình thành. Nổi bật nhất phải kể đến 4 ông Trùm quốc tế trong lĩnh vực hậu cần là Bru chính Mỹ (UPS), TNT, DHL Express và FedEx đã đầu tư một khối lượng vốn rất lớn ở Thượng Hải, Bắc Kinh, Hồng Kông và Quảng Châu để thành lập các trung tâm phân phối chuyên phát nhanh tới khu vực Châu Á - Thái Bình Dương và tới các cơ sở hậu cần chính của họ tại các thành phố lớn này. Sự tham gia ngày càng nhiều của các nhà đầu tư nước ngoài đã giúp Trung Quốc xóa bỏ được các rào cản đối với sự thâm nhập của nước ngoài vào lĩnh vực hậu cần. Vốn nước ngoài tăng dần trong các ngành công nghiệp hậu cần Trung Quốc, trong các thị trường đào tạo nguồn nhân lực, quản lý và thiết kế dây chuyền cung cấp và trong ngành quảng cáo. Hiện hơn 2/3 trong số 10 nhà bán lẻ hàng đầu thế giới đang hoạt động tại Trung Quốc. Sau khi gia nhập tổ chức thương mại thế giới, tỉ lệ tăng trưởng hàng năm của nhóm luôn đạt trên 25%. Hàng năm, các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần của Trung Quốc đã đóng góp tới 30% mức tăng doanh thu kinh doanh.

Chính phủ Trung Quốc đã và đang cố gắng cải tạo lại cơ sở hạ tầng giao thông. Năm 2006, Trung Quốc đầu tư hơn 87,8 tỉ USD cho ngành hậu cần, 83% trong số đó dành cho việc nâng cấp hệ thống giao thông

vận tải. Năm 2007, đầu tư cho giao thông vận tải chiếm gần 100 tỉ USD. Trong giao thông vận tải, giao thông đường sắt được Trung Quốc ưu tiên hàng đầu, bởi vì: *Thứ nhất*, Trung Quốc là quốc gia phụ thuộc nặng nề vào giao thông đường sắt. Cầu chu chuyển bằng đường sắt đã vượt hơn nhiều so với cung (khoảng 160.000 carloads mỗi ngày). Trong khi đó ngành đường sắt chỉ đáp ứng được 90.000 carloads; *Thứ hai*, chi phí cho việc làm đường sắt không đắt bằng đường bộ và được coi là phương pháp vận chuyển tới các vùng rừng núi phía tây đạt hiệu quả nhất. Song song với đó, giao thông đường bộ cũng dần được triển khai. Đây là cách thức mà Mỹ đã từng áp dụng trong những năm đầu thế kỷ. Trung Quốc cũng đang đầu tư rất mạnh để cải tạo hệ thống đường cao tốc. Hiện Trung Quốc có 53.600 km đường cao tốc (đứng thứ 2 thế giới, sau Mỹ về số km đường cao tốc) và 3,57 triệu km đường bộ, trong đó có 35.000 km thuộc hệ thống đường quốc lộ gồm 5 trục đường Bắc – Nam và 7 trục đường Đông – Tây đã được hoàn thành, sớm hơn 13 năm so với kế hoạch đề ra. Năm 2007, Trung Quốc làm được 8.300 km đường cao tốc, nâng tổng chiều dài các tuyến đường cao tốc xây dựng ở Trung Quốc trong vòng 5 năm qua lên 28.000 km, tương đương với chiều dài các tuyến đường cao tốc ở Canada và Đức cộng lại. Năm 2008, Trung Quốc có kế hoạch xây dựng thêm ít nhất 5000 km đường cao tốc, nâng tổng chiều dài đường cao tốc trên toàn quốc lên khoảng 60.000 km vào cuối năm và xây mới, nâng cấp khoảng 270.000 km đường ở vùng nông thôn. Trung Quốc phấn đấu đến năm 2020 sẽ xây dựng được 85.000 km đường cao tốc, gần bằng độ dài của các tuyến đường cao tốc ở Mỹ hiện nay là 89.000 km. Trung Quốc đang thực hiện kế hoạch nâng cấp hệ thống cảng biển, nhất là

các cảng biển ở miền Nam nhằm nâng công suất cảng lên mức 50.028 ngàn TEUs vào năm 2010 và 60.117 ngàn TEUs vào năm 2015.

Mục tiêu trong kế hoạch 5 năm lần thứ XI của phát triển kinh tế – xã hội (2006-2010) đối với ngành hậu cần Trung Quốc là đạt 90 nghìn tỉ NDT vào năm 2010 (tăng gấp đôi so với mức năm 2005). Chi phí hậu cần chỉ chiếm khoảng 10% (so với 12% kế hoạch 5 năm lần thứ X). Giá trị gia tăng của ngành công nghiệp hậu cần sẽ đạt 9% GDP. Thành lập một hệ thống dịch vụ hậu cần hiện đại với tốc độ phát triển nhanh, hiệu quả, an toàn và thuận tiện, có khả năng cạnh tranh được với thị trường hậu cần khu vực và quốc tế.

2. Hậu cần Hàn Quốc – thế mạnh của hậu cần Đông Bắc Á

Hàn Quốc có nhiều tiềm năng thuận lợi để phát triển trở thành trung tâm hậu cần khu vực. Hàn Quốc có những ưu thế nổi bật để phát triển dịch vụ hậu cần, đó là:

Thứ nhất, vị trí địa lý của Hàn Quốc nối liền với các đại dương và lục địa. Các cảng huyết mạch của Hàn Quốc có thể neo đậu được các tàu thuyền container hàng hóa xuất nhập khẩu có trọng tải lớn và tối ưu hóa được tính hiệu quả của các làn đường tàu thuyền tốc độ cao.

Tính cạnh tranh của cơ sở hạ tầng hậu cần được tính bằng khả năng và tốc độ vận chuyển hàng hóa. Các cảng Hàn Quốc có tầm quan trọng đặc biệt. Xu hướng chung hiện nay của các quốc gia là thiết kế các tàu thuyền chuyên chở lớn. Busan và Gwangyang của Hàn Quốc có các bến cảng nước sâu và các điều kiện thiết bị hỗ trợ hiệu quả. Bên cạnh đó, chi phí vận chuyển ở cảng Hàn Quốc tương đối rẻ nếu so với các cảng khác trong khu vực, điều này làm tăng thêm

ưu thế và khả năng cạnh tranh của một trung tâm hậu cần lớn trong khu vực.

Một thế mạnh khác nữa để phát triển hậu cần của Hàn Quốc đó là dịch vụ giao thông vận tải hàng không. Sân bay quốc tế Incheon chỉ cách 2 giờ bay đã tới được 43 thành phố với dân số từ 1 triệu dân trở nên. Điều đó có nghĩa là, Incheon có nhiều tiềm năng cung cấp dịch vụ chuyên chở hàng hóa và hành khách tới các thị trường chính có dung lượng lớn. Ngay khi mới khai trương, sân bay quốc tế Incheon đã vận chuyển được 27 triệu hành khách và 1,7 triệu tấn hàng hóa mỗi năm. Incheon nhận được sự ủng hộ tích cực của hành khách trong nước và quốc tế.

Thứ hai, Hàn Quốc có đầy đủ điều kiện thuận lợi cho việc khai thác dịch vụ hậu cần trong khu vực do nhu cầu chuyên chở hàng hóa ngày càng tăng cùng với mức tăng trưởng kinh tế.

Hậu cần Hàn Quốc luôn là tâm điểm chú ý của thế giới bởi do vị trí địa lý của Hàn Quốc nằm giữa 2 quốc gia lớn là Trung Quốc và Nhật Bản. Kinh tế Hàn Quốc chịu sự tác động mạnh của sự tăng trưởng kinh tế Trung Quốc. Trong tiến trình tìm kiếm những cơ hội tăng trưởng mới, các nhà hoạch định chính sách kinh tế và các chuyên gia kinh tế Hàn Quốc như Lee và Oum (2001) và Rimmer (2003) nhận thấy rằng, phát triển hậu cần được coi là một trong những cơ hội tăng trưởng mới. Những ưu thế của ngành hậu cần Hàn Quốc, đó là:

Một là, thị trường châu Á là thị trường đang phát triển và tăng trưởng chủ yếu theo xu hướng sản xuất và xuất khẩu. Sản xuất và lắp ráp đang chuyển dịch từ các nước phương Tây sang các nước châu Á.

Hai là, đa số các chức năng hậu cần cơ bản của Hàn Quốc chủ yếu tập trung vào các nguồn lực bên ngoài (outbounded sources).

Ba là, sự mở cửa kinh tế của Trung Quốc dẫn tới tăng nhanh khối lượng trao đổi thương mại giữa Trung Quốc với các nước khác, trong đó có Hàn Quốc.

Bốn là, cơ sở hạ tầng Hàn Quốc đang ngày càng được phát triển, mặc dù vẫn còn một số những tồn tại.

Hàn Quốc vẫn giữ một vị trí quyền lực thế giới trong sản xuất ô tô, tàu thuyền, sắt thép, vải vóc... và được ghi nhận rõ nét trong tiến bộ phát triển công nghệ thông tin như máy bán dẫn, vi tính, di động.... Những thành tựu này cùng với vai trò dẫn đầu thế giới trong phát triển cơ sở hạ tầng thông tin đã tạo ra một nền tảng vững chắc cho ngành công nghiệp hậu cần Hàn Quốc.

Thứ ba, những cải thiện mới trong mối quan hệ Nam - Bắc Triều Tiên đã mở ra những khả năng mới cho việc thúc đẩy vai trò của Hàn Quốc trở thành trung tâm hậu cần của Đông Bắc Á.

Hàn Quốc hiện vẫn tồn tại những trở ngại trong vận chuyển giao thông đường bộ quốc tế do xung đột giữa Bắc và Nam Triều Tiên. Khi giao thông đường sắt Bắc - Nam Triều Tiên phục hồi sẽ mở ra những tuyến đường mới tới Châu Á và Châu Âu xuyên Trung Quốc (Trans China Railroad - TCR) và xuyên Siberia (Trans Siberia Railroad - TSR). Những cơ hội vận chuyển bằng đường sắt rất kinh tế giữa Châu Âu và Châu Á chắc chắn sẽ củng cố vững chắc thêm vị trí hậu cần của Hàn Quốc ở Châu Á.

Trên thực tế, thế mạnh hậu cần của Hàn Quốc được ghi nhận thông qua khối lượng hàng hóa chu chuyển hàng năm. Cảng Busan hàng năm chu chuyển được 80,7 triệu TEUs (Twenty Foot Equivalent Units) hàng hóa, đứng vị trí thứ 3 (sau Hồng Kông và Singapore). Tàu thuyền chở hàng giữa Hàn Quốc và Nhật Bản qua cảng Busan ngày

càng tăng, chiếm 36% tổng hàng hóa vận chuyển.

Hàn Quốc đang tận dụng mọi ưu thế về tiềm năng hậu cần nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế và cải thiện môi trường kinh doanh quốc tế. Chính phủ Hàn Quốc đang đặt kế hoạch mở rộng thêm cảng Busan và cảng Gwangyang, thiết lập những cơ sở và trang thiết bị hỗ trợ giúp cho ngành hậu cần trên qui mô rộng lớn. Chính phủ Hàn Quốc đã đề xuất ra hàng loạt các dự án giúp nâng cao vị thế của Hàn Quốc trở thành trung tâm hậu cần khu vực.

Rõ ràng, khả năng cạnh tranh của Hàn Quốc và Trung Quốc trong lĩnh vực hậu cần mạnh hơn các quốc gia ASEAN. Bởi vì xét về tổng thể Hàn Quốc có những điều kiện địa lý thuận tiện hơn, cơ sở hạ tầng thông tin tốt hơn và nguồn nhân lực có kỹ năng đồng đều hơn. Những nhân tố trên là những lợi thế cạnh tranh rất mạnh. Chính vì thế, Hàn Quốc đang là trọng tâm chú ý của các nhà đầu tư thế giới.

3. Hậu cần Nhật Bản- đầu tàu trong dịch vụ hậu cần Đông Bắc Á

Không chỉ Trung Quốc, Hàn Quốc, dịch vụ hậu cần của Nhật Bản cũng phát triển rất nhanh. Hơn 50 năm qua, Nhật Bản được ghi nhận có ảnh hưởng lớn về kinh tế và tạo ra một hệ thống hậu cần phát triển mạnh bất chấp những thách thức về điều kiện địa lý. Hệ thống hậu cần phát triển mạnh, một mặt, để phục vụ cho việc chuyên chở nguồn nguyên liệu thô thiếu hụt tới hơn 5000 hòn đảo lớn nhỏ của Nhật Bản, mặt khác, là cơ sở động lực để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của quốc gia hướng về xuất khẩu. Đặc biệt, hệ thống giao thông vận tải giữ vai trò rất quan trọng ở Nhật Bản. Giao thông vận tải là một bộ phận không thể thiếu của dịch vụ hậu cần. Với tổng số 11,48 triệu phương tiện giao thông vận tải (2006), Nhật Bản đã vượt

Mỹ (11,25 triệu) để trở thành nước sản xuất nhiều phương tiện giao thông vận tải nhất thế giới. Trung Quốc đứng vị trí thứ 3 (vượt Đức) với 7,18 triệu. Sở dĩ ngành sản xuất phương tiện giao thông vận tải của Nhật Bản tăng trưởng mạnh là do:

Thứ nhất, người tiêu dùng chuộng phương tiện của Nhật Bản nhờ giảm chi phí nhiên liệu một khi xăng dầu tăng giá;

Thứ hai, sự liên tục cải tiến kiểu dáng và kỹ thuật khiến các phương tiện của Nhật Bản phù hợp với mọi đối tượng;

Thứ ba, sự giảm giá của đồng yên Nhật tạo lợi thế cạnh tranh cho hàng hóa xuất khẩu. Do vậy, các phương tiện vận chuyển của Nhật Bản rẻ hơn so với các đối thủ khác, đặc biệt là Mỹ. Ti lệ thông quan tại các cảng biển và cảng hàng không tại Nhật Bản vẫn duy trì ở mức 66% (mức chuẩn dành cho các trung tâm cảng biển và cảng hàng không có tốc độ giải quyết trong 10 giây tại các khoảng giao nhau của đường cao tốc và đường bay chính). Nhật Bản cũng là quốc gia chiếm thị phần hậu cần bên 3 cao nhất (40% năm 2005) trong khu vực châu Á – Thái Bình Dương. Những thế mạnh đó đã giúp cho Nhật Bản luôn có mức chi phí hậu cần thấp nhất trong khu vực.

Bất chấp sự suy giảm của nền kinh tế trong những năm gần đây, Nhật Bản vẫn đầu tư một khối lượng vốn tài sản cố định khá lớn để xây dựng kho bãi, xây dựng các trung tâm phân phối và hiện đại hóa các cảng biển. Đầu tư vào lĩnh vực dịch vụ hậu cần vẫn được các nhà đầu tư đánh giá là ổn định hơn. Năm 2007, đầu tư vào dịch vụ hậu cần của Nhật Bản tăng 320 nghìn tỉ yên (khoảng 2,91 nghìn tỉ USD) – chiếm 3,8% tổng vốn đầu tư tài sản cố định REIT (Real Estate Investment Trust). Tổ chức hậu cần thế giới LaSalle quản lý 54 nghìn tỉ USD giá trị tài sản cố định toàn cầu dự báo rằng, đầu tư vào lĩnh

vực dịch vụ hậu cần của Nhật Bản sẽ chiếm tới hơn 10% tổng đầu tư của REIT trong những năm tới.

Nếu xét theo tiêu chí bao gồm thủ tục hải quan, chi phí hậu cần, chất lượng hạ tầng cơ sở, Ngân hàng thế giới (WB) xếp Nhật Bản đứng ở vị trí thứ 6/150, Hàn Quốc ở vị trí thứ 25 và Đài Loan (Trung Quốc) vị trí thứ 21 về chỉ số phát triển hậu cần (Logistics Performance Index LPI). Nếu xét theo tiêu chí cảng biển quốc tế lớn nhất thế giới thì Đông Bắc Á chiếm tới 4 trong tổng số 10 top ten cảng biển của thế giới so với 1 (Singapore) của Đông Nam Á.

Tăng trưởng GDP của khu vực Đông Bắc Á đã tăng lên 1,7 lần trong vòng 10 năm qua, chiếm 20,6% tổng GDP toàn cầu. Khối lượng thương mại của 3 nước Đông Bắc Á tăng 2,1 lần, chiếm 12,8% tổng thương mại toàn cầu. Vai trò của Đông Bắc Á đối với thị trường hậu cần toàn cầu sẽ rất lớn, đặc biệt đối với Bắc Mỹ và Châu Âu. Do vậy, việc nâng cấp, hiện đại hóa cơ sở dịch vụ hậu cần để nâng cao hiệu quả cạnh tranh là yêu cầu bức thiết đối với các quốc gia ASEAN.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Arvis, Jean – Francols (2006), *Success Factors for Improving Logistics in a Middle-Income Countries*. Transport Notes N 35. World Bank. Washington DC.
2. Bang Ho- Kyung (2004). “ *Toward an Integrated Logistics System in Northeast Asia*. East Asian Review, Vol 16, N 2, Summer.
3. BINH, Phạm Thị Thanh (2008), *Hậu cần Trung Quốc: Đặc điểm và xu hướng phát triển*. Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc N 2 (81), Tháng 3/ 2008.
4. BINH, Phạm Thị Thanh (2008), *Hậu cần*

Việt Nam: Mục tiêu và giải pháp. Tạp chí Nghiên cứu Châu Phi và Trung Đông. N 7 (35). Tháng 7/2008.

5. BINH, Phạm Thị Thanh (2008). *Cộng đồng Đông Á: Vai trò, tiến trình thành lập và những thách thức*. Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á, N10, Tháng 10.

6. BINH, Phạm Thị Thanh (2008). *Ngành hậu cần Trung Quốc sau 5 năm gia nhập WTO*. Tạp chí Những vấn đề Kinh tế và Chính trị Thế giới N 9, tháng 9/ 2008.

7. David Hummels (Purdue University); Jitendra N. Bajpai (World Bank) and Robin Caruthers (World Bank) (2005): “*Trade and Logistics: An East Asian Perspective*” Institute for Southeast Asia Studies.

8. John Arnold and Theresa Villareal (2007), *Phillippine Logistics Study*. School of Labour and Industrial Relations (SOLAIR), University of the Philippines, Diliman, Quezon City.

9. Jose Tongzon (2007), *Determinants of Competitiveness in Logistics: Implication for the ASEAN Region*. Maritime Economics of Logistics. Australian Maritime College Launceston.

10. Lorraine Carlos Salazar and Sanchita Basu Das (2007), *Bridging the ASEAN Developmental Divide: Challenges and Prospects*, ASEAN Economic Bulletin, Vol 24, N 1. April.

11. Honorio R. Vitasa (2007), *Integration of Logistics Services in ASEAN*. Bureau for Economic Integration and Finance.

12. Rene E. Ofreneo (2008), *Logistics as the 12th ASEAN PIP Logic of Integration, Movers and Labor Implications*, Final Report, School of Labour and Industrial Relations (SOLAIR), University of the Philippines, Diliman, Quezon City.