

HỢP TÁC THƯƠNG MẠI GIỮA ASEAN VÀ TRUNG QUỐC: NHÌN TỪ HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI LOGISTICS QUỐC TẾ

NGUYỄN MAI ĐỨC*

Tóm tắt: Sau hơn 20 năm nâng cấp quan hệ thành đối tác chiến lược, ASEAN và Trung Quốc đang tích cực đẩy mạnh phát triển quan hệ hợp tác kinh tế thương mại theo hướng mở rộng và làm sâu sắc hơn trên nhiều lĩnh vực. Đặc biệt, hai bên đang hướng đến các lĩnh vực mới như kinh tế số, kinh tế xanh và các hoạt động kinh tế hỗ trợ gia tăng giá trị như logistics. Tuy nhiên, trong bối cảnh kinh tế toàn cầu và hợp tác quốc tế giữa các khu vực có nhiều biến động, làm thay đổi dịch chuyển nhu cầu thương mại thế giới thì hoạt động liên kết hợp tác logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc cũng phải đối mặt với những thách thức nhất định. Bài viết phân tích hoạt động logistics quốc tế của Trung Quốc và ASEAN ở góc độ môi trường bên trong và bên ngoài để nhận định một số cơ hội, thách thức trong phát triển hoạt động kết nối logistics thương mại quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc.

Từ khóa: Hợp tác logistics, thương mại quốc tế, logistics ASEAN - Trung Quốc

Lĩnh vực nghiên cứu: Kinh tế đối ngoại

Abstract: Trade relations have officially entered a new phase called ACFTA 3.0. During this phase, ASEAN and China are actively promoting the development of cooperation in a broader and deeper direction, towards new areas such as digital economy, green economy, as well as enhancing supply chain connectivity. The article analyzes the international logistics development cooperation activities between China and ASEAN in aspects such as common mechanisms, infrastructure investment and the prospects for developing cross-border international logistics services to support regional trade. Analysis of the development of international trade and logistics cooperation between ASEAN and China shows the mutual development momentum between ASEAN and China trade and regional international logistics services. In the coming time, ASEAN and China should promote the development of logistics cooperation to participate more deeply in the global supply chain.

Keywords: Logistics development, trade cooperation, ASEAN-China logistics

(Ngày nhận bài: 30/7/2025; ngày gửi phản biện: 5/8/2025; ngày duyệt đăng: 10/9/2025)

1. Đặt vấn đề

Thương mại quốc tế và các tuyến đường thương mại cổ xưa là những yếu tố quan trọng trong tiến trình phát triển, như con đường tơ lụa thúc đẩy giao thương hàng hóa, văn hóa và công nghệ giữa Trung Quốc, Ấn Độ, Ba Tư và châu Âu, kết nối phương Đông và phương Tây; Con đường gia vị (Spice Route) sau đó phát triển thành Con

* TS., Khoa Đông phương học, Trường Đại học Khoa học xã hội và nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội
Email: nguyenmaiduc1989@gmail.com

đường hương liệu (Incense Routes) kết nối các nước khu vực Đông Nam Á, Ấn Độ và Trung Đông, thúc đẩy giao thương các loại mặt hàng từ gia vị hồi, quế, đinh hương hay sau đó là nhũ hương, vải lụa, gỗ quý, đá quý,.... Sự phát triển thịnh vượng của các thành phố như Alexandria, Carthage và Venice như những trung tâm thương mại quốc tế quan trọng, kết nối các khu vực Địa Trung Hải và châu Âu là minh chứng cho vai trò quan trọng của thương mại quốc tế trong việc thúc đẩy sự phát triển kinh tế, giao lưu văn hóa, tôn giáo của các quốc gia, vùng lãnh thổ trong lịch sử. Các cuộc chiến tranh giành thị trường, nguồn cung ứng, đặc biệt là các tuyến đường thương mại trong lịch sử cho thấy vai trò của logistics quốc tế trong lợi ích kinh tế của các quốc gia. Ngày nay, khi nhu cầu giao dịch quốc tế ngày càng mở rộng về quy mô cũng như cách thức thì ngày càng có nhiều các tuyến đường vận chuyển quốc tế được hình thành, các loại hình dịch vụ logistics quốc tế cũng từ đó ngày một phát triển và chuyên nghiệp hơn¹. Trong sự chuyển dịch của nền kinh tế thế giới, châu Á đang nổi lên với những trung tâm trung chuyển quốc tế lớn như Singapore, Busan (Hàn Quốc), Thượng Hải (Trung Quốc), Bangkok (Thái Lan)..., góp phần thúc đẩy phát triển hợp tác thương mại, logistics quốc tế cũng như chuỗi cung ứng của khu vực.

Tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương, ASEAN và Trung Quốc từ nhiều năm nay đã trở thành đối tác thương mại quan trọng của nhau. Hai bên đang bước vào giai đoạn phát triển hợp tác chiến lược thể hiện qua các cơ chế đa phương như Khu vực thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc phiên bản 3.0 (ACFTA 3.0), Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện khu vực (RCEP) và Hiệp định thương mại tự do giữa ASEAN và Hongkong (Trung Quốc) (AHKFTA), hay các cơ chế song phương quan trọng khác giữa Trung Quốc và Malaysia, Việt Nam, Thái Lan, Lào, Campuchia... Trong đó, ACFTA 3.0 tập trung vào việc mở rộng và làm sâu sắc hơn quan hệ hợp tác kinh tế giữa ASEAN và Trung Quốc, sẵn sàng ứng phó với các thách thức toàn cầu, hướng đến các lĩnh vực như kinh tế số, kinh tế xanh, kết nối chuỗi cung ứng và giảm thiểu các rào cản phi thuế quan, kỳ vọng mang lại những giá trị gia tăng mới². Trong bối cảnh này, bài viết phân tích hoạt động logistics quốc tế của Trung Quốc và ASEAN thông qua các yếu tố môi trường bên trong và bên ngoài để đánh giá thực trạng hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc, chỉ ra những cơ hội và thách thức

¹ Đỗ Đức Bình, Ngô Thị Tuyết Mai, *Giáo trình Kinh tế quốc tế* (Hà Nội: NXB Đại học Kinh tế quốc dân, 2012): 68.

² Việt Đức, “Việt Nam hoan nghênh ASEAN và Trung Quốc hoàn tất đàm phán nâng cấp Hiệp định thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc”, *Báo Tin tức Thông tấn xã Việt Nam*, 2025, <https://baotintuc.vn/thoi-su/viet-nam-hoan-nghenh-asean-va-trung-quoc-hoan-tat-dam-phan-nang-cap-hiep-dinh-thuong-mai-tu-do-asean-trung-quoc>.

trong việc thúc đẩy phát triển, tăng cường hiệu quả hoạt động logistics quốc tế, gia tăng giá trị thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN.

2. Các yếu tố tác động đến hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc

Nhiều nghiên cứu đã chứng minh, logistics hiện đại đóng vai trò quan trọng trong việc liên kết chuỗi cung ứng, chuỗi sản xuất quốc tế từ khâu đưa nguyên vật liệu đầu vào trong sản xuất đến hình thành sản phẩm cuối cùng và đảm bảo hàng hóa được phân phối tới tay người khách hàng cuối ở khắp nơi trên thế giới. Các yếu tố tác động đến sự phát triển của logistics quốc tế được chia thành hai nhóm gồm các yếu tố bên trong và các yếu tố bên ngoài³. Trong đó, yếu tố bên ngoài bao gồm các yếu tố vĩ mô được phân tích phổ biến thông qua mô hình PEST, gồm 4 yếu tố: Chính trị (Political), kinh tế (Economic), xã hội (Social) và công nghệ (Technological). Còn các yếu tố bên trong chính các quốc gia có tác động đến sự phát triển hoạt động logistics quốc tế bao gồm: nguồn nhân lực, trình độ khoa học kỹ thuật công nghệ, cơ sở hạ tầng... Ngoài ra, trong vấn đề hợp tác nhóm quốc tế, theo khái niệm phổ biến do Stephen Krasner đề xuất từ những thập niên 1990 thì *hợp tác nhóm quốc tế là quá trình hợp tác đa chủ thể giữa một số quốc gia có cùng lợi ích, chia sẻ các giá trị hay tập quán quốc tế, thể hiện qua hệ thống các nguyên tắc, quy chuẩn, luật lệ, thủ tục để xử lý một số khía cạnh, lợi ích trong quan hệ giữa các nước*⁴. Như vậy, để đánh giá thực trạng phát triển logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc, bài viết lựa chọn các yếu tố bên ngoài đó là tình hình hợp tác thương mại ASEAN - Trung Quốc, các cơ chế chung; các yếu tố bên trong được trình bày thông qua chỉ số hiệu suất logistics (LPI).

2.1. Các yếu tố bên ngoài

2.2.1. Quan hệ hợp tác thương mại giữa ASEAN và Trung Quốc

Trung Quốc và ASEAN hiện là hai nền kinh tế lớn đứng thứ hai và thứ năm trên thế giới, đóng góp hơn 30% GDP toàn cầu⁵. Sau hơn 30 năm thiết lập và phát triển quan hệ hợp tác, hai bên đã nâng cấp quan hệ thành đối tác chiến lược vào tháng 10/2003 và có nhiều năm là đối tác thương mại lớn nhất của nhau. Trong giai đoạn

³ Trần Nguyên Hợp Châu, Trịnh Thùy Trang, “Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động logistics tại châu Á - một số đề xuất đối với Việt Nam”, *Tạp chí Khoa học và Đào tạo Ngân hàng*, số 239 (tháng 4/2022).

⁴ Stephen Krasner, *International Regimes* (Ithaca: Cornell University Press, 1983).

⁵ Thanh Tâm, “Hợp tác ASEAN - Trung Quốc về chuỗi công nghiệp và chuỗi cung ứng”, *Nhân Dân*, ngày 6/7/2024, <https://nhandan.vn/hop-tac-asean-trung-quoc-ve-chuoi-cong-nghiep-va-chuoi-cung-ung-post817771.html>.

2003-2023, kim ngạch thương mại hai chiều giữa Trung Quốc và ASEAN đã tăng gần 12 lần. Năm 2024, theo số liệu mới nhất của Tổng cục Hải quan Trung Quốc (GACC), tổng kim ngạch thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN là 982 tỷ USD, tăng 7,8% so với năm 2023, trong đó Trung Quốc xuất khẩu sang ASEAN hơn 586 tỷ USD, tăng 12,0%; nhập khẩu từ ASEAN 395,81 tỷ USD, tăng 2,0%⁶. Trong ASEAN, Việt Nam là đối tác thương mại lớn nhất của Trung Quốc với kim ngạch năm 2024 đạt 235 tỷ USD (tăng 14% so với năm trước đó), Malaysia đứng thứ hai với 190 tỷ USD (tăng 11,1%), Indonesia đứng thứ ba với 132 tỷ USD (tăng 4,3%). Kim ngạch thương mại phát triển cho thấy hai bên đã đạt được những kết quả nhất định trong việc thúc đẩy thương mại song phương, đa phương và hình thành các chuỗi cung ứng, chuỗi sản xuất khăng khít tại khu vực, hội nhập sâu rộng vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Tuy nhiên, kể từ năm 2018, tác động của cuộc chiến thương mại Mỹ - Trung và hệ lụy của đại dịch Covid-19 đã khiến lượng hàng hóa trung gian của các nước ASEAN xuất khẩu vào Trung Quốc bị giảm sút, kim ngạch thương mại song phương cũng tăng trưởng chậm lại, cùng với xu hướng dịch chuyển đầu tư, kinh tế Trung Quốc tăng trưởng chậm lại đã tác động không nhỏ đến hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc. Ngoài ra, các xung đột địa chính trị quốc tế cũng như những biến động chính trị ngày càng phức tạp ở một số quốc gia cũng có tác động nhất định đến hoạt động thương mại hai bên và cả những lĩnh vực liên quan như logistics quốc tế.

2.1.2 Các cơ chế chung hợp tác giữa ASEAN và Trung Quốc

Kể từ khi Liên đoàn Giao nhận vận tải ASEAN (AFFA) được thành lập ngày 7/12/1991⁷, chiến lược phát triển dịch vụ logistics đã trở thành một mục tiêu quan trọng của Cộng đồng Kinh tế ASEAN nói chung và nhiều quốc gia ASEAN nói riêng. Tại Hội nghị Bộ trưởng Kinh tế ASEAN lần thứ 37 năm 2020, bộ trưởng các nước ASEAN đã quyết định chọn logistics là ngành ưu tiên hội nhập nhanh trong ASEAN và cùng nhau xây dựng một lộ trình cụ thể để tự do hóa dịch vụ logistics trong ASEAN cũng như đánh dấu một bước phát triển hợp tác mới với Trung Quốc và các quốc gia đối tác thương mại lớn khác bằng các FTA thế hệ mới, tạo ra những cơ chế đa phương hỗ trợ phát triển hợp tác logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc như Hiệp định thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA) và Hiệp định đối tác

⁶ 驻东盟使团经济商务处, 2024 年中国—东盟贸易简况, https://asean.mofcom.gov.cn/zgdmjm/tj/art/2025/art_73f18532c7e6423a98b900453511f46d.html

⁷ AFFA là một tổ chức liên chính phủ khu vực bao gồm 10 quốc gia Đông Nam Á nhằm thúc đẩy giao nhận hàng hóa thông qua hợp tác liên chính phủ và tạo điều kiện vận chuyển hàng hóa thông qua vận tải đa phương thức giữa các nước trong khu vực cũng như trên thế giới.

kinh tế toàn diện khu vực (RCEP). Trong đó, thông qua việc giảm rào cản thuế quan và thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, ACFTA đã bước đầu tạo ra nhiều thuận lợi về mặt thể chế cho hợp tác logistics Trung Quốc - ASEAN.

Hiện nay, ACFTA đã phát triển đến thế hệ ACFTA 3.0, những điều chỉnh về thuế quan của hơn 90% mặt hàng cũng như sự công nhận lẫn nhau về các tiêu chuẩn và quy tắc giữa hai bên đã giúp đơn giản hóa thủ tục thông quan, giảm đáng kể thời gian và chi phí logistics xuyên biên giới. Còn RCEP, FTA lớn nhất trong lịch sử tính đến nay, được kí kết giữa ASEAN và 5 nước đối tác lớn của ASEAN trong đó có Trung Quốc, đang góp phần tạo nên một khu vực thương mại tự do lớn, nơi ASEAN và Trung Quốc có thể tăng cường hợp tác, kết nối sâu hơn với các quốc gia quan trọng khác trong chuỗi cung ứng như châu Úc, Hàn Quốc và Nhật Bản. Nhờ tác động kết hợp của ACFTA, RCEP và các cơ chế khác như Hiệp định tạo thuận lợi vận tải tiêu vùng sông Mekong mở rộng (CBTA), Trung Quốc và nhiều nước ASEAN đã xây dựng được mạng lưới logistics đa kênh, vận tải đa phương thức, thúc đẩy giao lưu thương mại chặt chẽ hơn, hợp tác logistics xuyên biên giới và hợp tác sản xuất công nghiệp sâu sắc hơn. Đây sẽ là động lực mới cho hợp tác kinh tế giữa ASEAN và Trung Quốc.

ASEAN và Trung Quốc cũng đang tích cực kết nối chiến lược nhằm hướng đến phát triển các lĩnh vực kinh tế số, kinh tế xanh cũng như mục tiêu phát triển bền vững chung như *Tầm nhìn Cộng đồng ASEAN 2045*, *Kế hoạch tổng thể về kết nối ASEAN 2025* (MPAC 2025)⁸ của Cộng đồng ASEAN và các sáng kiến kinh tế toàn cầu của Trung Quốc như Vành đai và con đường (BRI) và Sáng kiến Phát triển Toàn cầu (GDI). Trong đó, Sáng kiến Vành đai và Con đường ra đời năm 2013, là một cơ chế quan trọng để gia tăng kết nối, hỗ trợ đầu tư của Trung Quốc tại khu vực ASEAN trong nhiều lĩnh vực kinh tế, đặc biệt là cơ sở hạ tầng giao thông logistics đường sắt, đường bộ, hệ thống cảng biển, hạ tầng thông tin... Các cơ chế này đã tạo thuận lợi và động lực thúc đẩy hợp tác thương mại nói chung và logistics nói riêng giữa ASEAN và Trung Quốc.

⁸ Bản kế hoạch 10 năm về kết nối khu vực của ASEAN gọi tắt là MPAC 2025 hướng tới mô hình logistics liền mạch trong toàn khối, tập trung vào hạ tầng bền vững, đổi mới số, logistics thông suốt, tối ưu quy định, và di chuyển dễ dàng giữa các quốc gia. Mục tiêu lớn cho ngành logistics là giảm chi phí chuỗi cung ứng và tăng tốc độ, độ tin cậy trong lưu chuyển hàng hóa. MPAC đã tiến hành Sáng kiến phát triển hạ tầng logistics thông minh, tiên tiến - ASEAN Smart Logistics Network (ASLN) với hai dự án tiêu biểu: Trung tâm ICD "Super Port" tại Vĩnh Phúc (Việt Nam) kết nối đường sắt, đường bộ và cảng hàng không; Phnom Penh Logistics Complex (Campuchia) cũng do đối tác Singapore và YCH Group xây dựng, thiết kế theo mô hình "SuperPort".

2.2. Các yếu tố bên trong

2.2.1. Chỉ số năng lực logistics của quốc gia (LPI)

Như đã trình bày ở trên, để đánh giá các yếu tố bên trong của hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc, nghiên cứu sử dụng chỉ số xếp hạng LPI của Ngân hàng Thế giới. Bộ chỉ số này được công bố đều đặn khoảng 2 năm 1 lần từ năm 2007 đến nay (năm 2020 không công bố do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19)⁹. Đối với hoạt động logistics quốc tế, bộ chỉ số gồm 6 tiêu chí chính được đo lường trên thang điểm tối đa là 5. Sáu tiêu chí của LPI quốc tế có thể được phân làm hai nhóm chính là nhóm đầu vào và nhóm đầu ra của chuỗi cung ứng. Nhóm đầu vào gồm các tiêu chí liên quan đến cơ chế, chính sách: thông quan (customs efficiency), hạ tầng (infrastructure quality) và năng lực dịch vụ (quality of service). Nhóm đầu ra gồm các chỉ số về thời gian, chi phí và mức độ tin cậy, tương ứng với các tiêu chí: thời gian (timeliness of deliveries), giao hàng (international shipments ease of arrangements) và truy xuất (tracking and tracing ability)¹⁰.

2.2.2. Trình độ phát triển logistics của các quốc gia

Danh sách xếp hạng LPI của các quốc gia từ năm 2007-2023 (xem Bảng 1) cho thấy sự chênh lệch về trình độ logistics của 11 nước. Trong đó, Singapore là quốc gia có hoạt động logistics hiện đại phát triển nhất trong khu vực và cũng là quốc gia có trình độ logistics cao, luôn đứng hàng đầu thế giới. Trung Quốc là quốc gia có lĩnh vực logistics phát triển mạnh trong những năm gần đây, điểm LPI của nước này đã tăng lên đáng kể (từ hạng 30 năm 2007 lên hạng 16 năm 2023). Việt Nam, Thái Lan, Philippines, Malaysia và Indonesia là những quốc gia có trình độ phát triển logistics ở mức trung bình đến khá trong khu vực và có xếp hạng trong top 40 của thế giới. Trình độ phát triển logistics của Malaysia là tốt hơn cả, nhưng vẫn kém hơn nhiều so với Singapore. Các nước ASEAN khác như Campuchia, Lào, Myanmar, Brunei có trình độ phát triển logistics còn thấp trong khu vực và trên thế giới, với hạ tầng cơ sở kém phát triển, năng lực dịch vụ logistics yếu kém. Ngoài ra, Myanmar, Brunei và Đông Timor cũng không tham gia xếp hạng đầy đủ, cho thấy hoạt động logistics của các quốc gia Đông Nam Á này chưa được chú trọng phát triển.

Do khuôn khổ bài viết, nghiên cứu không so sánh chỉ số LPI tất cả các năm mà chỉ lấy năm 2018 và 2023 làm đại diện. Từ điểm số của 6 tiêu chí trong hai năm của các

⁹ Bộ Công thương, *Báo cáo nâng cao hiệu quả chỉ số logistics Việt Nam 2023* (NXB Công thương, 2023).

¹⁰ Bộ Công thương, *Tài liệu hướng dẫn về chỉ số hiệu quả logistics LPI* (NXB Công thương, 2019): 5.

quốc gia tham gia đánh giá có thể nhận thấy, hoạt động logistics tại các quốc gia giáp biển, có nền chính trị ổn định và ngoại thương, khoa học kỹ thuật phát triển sẽ ổn định, có cải thiện qua các năm (như Singapore, Trung Quốc, Malaysia...) (xem Bảng 2). Trong đó, quốc gia luôn nằm trong top 10 thế giới và có nhiều lần xếp hạng cao nhất là Singapore và quốc gia có trình độ logistics cải thiện nhiều trong những năm gần đây là Trung Quốc. Trung Quốc có các điểm số về hạ tầng, truy xuất, thời gian được cải thiện đáng kể vào năm 2023. Điều này cho thấy những yếu tố như công nghệ và hạ tầng có ảnh hưởng lớn tới năng lực và hiệu suất logistics. Các chỉ số như thời gian và truy xuất cũng tác động đến xếp hạng LPI của các quốc gia ASEAN như Malaysia, Thái Lan và ảnh hưởng trực tiếp đến xếp hạng cao thấp trong hai năm 2018, 2023 của các quốc gia như Việt Nam, Philippines, Indonesia. Ngược lại các quốc gia như Campuchia, Lào và Myanmar có bối cảnh chính trị phức tạp, kinh tế kém phát triển, hạ tầng cơ sở lạc hậu nên có điểm đánh giá của 6 chỉ số tương đối thấp, nhất là chỉ số hạ tầng. Điều này cho thấy các quốc gia trên chưa thật sự chú trọng phát triển logistics từ đó sẽ tác động đến hoạt động hợp tác logistics song phương và khu vực của các quốc gia này.

Bảng 1: Điểm số và xếp hạng LPI của Trung Quốc và các quốc gia ASEAN

Quốc gia	2007		2010		2012		2014		2016		2018		2023	
	Điểm	Xếp hạng	Điểm	Xếp hạng	Điểm	Xếp hạng	Điểm	Xếp hạng	Điểm	Xếp hạng	Điểm	Xếp hạng	Điểm	Xếp hạng
Singapore	4,19	1	4,09	2	4,13	1	4	5	4,14	5	4	7	4,3	1
Trung Quốc	3,32	30	3,49	27	3,52	26	3,53	28	3,66	27	3,61	26	3,7	19
Malaysia	3,48	27	3,44	29	3,49	29	3,59	25	3,43	32	3,22	47	3,6	26
Thái Lan	3,31	31	3,29	35	3,18	38	3,43	35	3,26	45	3,41	37	3,5	34
Việt Nam	2,89	53	2,96	53	3	53	3,15	48	2,98	64	3,27	39	3,3	43
Philippines	2,69	65	3,14	44	3,02	52	3	57	2,86	71	2,9	68	3,3	43
Indonesia	3,01	43	2,76	75	2,94	59	3,08	53	2,98	63	3,15	53	3	61
Campuchia	3,5	81	2,37	129	2,56	101	3,74	83	2,8	73	2,58	126	2,4	115
Lào	2,25	117	2,46	118	2,5	109	2,39	131	2,07	152	2,7	99	2,4	115
Myanmar	1,86	194	2,33	133	2,37	129	2,25	145	2,46	113	2,29	184	no ¹¹	no
Brunei	no	no	no	no	no	no	no	no	2,87	70	2,71	80	no	no
Đông Timor	no	no	no	no	No	no	no	no	no	no	no	no	no	no

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ <https://lpi.worldbank.org/>

¹¹ no: không tham gia.

Bảng 2: Điểm 6 chỉ số thành phần LPI của Trung Quốc và các quốc gia ASEAN năm 2018 và 2023

Quốc gia	Thông quan		Hạ tầng		Giao hàng		Năng lực		Truy xuất		Thời gian	
	2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023
Singapore	3,89	4,2	4,06	4,6	3,58	4	4,1	4,4	4,08	4,4	4,32	4,3
Trung Quốc	3,29	3,3	3,75	4	3,54	3,6	3,59	3,8	3,65	3,8	3,84	3,7
Malaysia	2,9	3,3	3,15	3,6	3,35	3,7	3,3	3,7	3,15	3,7	3,46	3,7
Thái Lan	3,14	3,3	3,14	3,7	3,46	3,5	3,41	3,5	3,47	3,6	3,81	3,5
Việt Nam	2,95	3,1	3,01	3,2	3,16	3,3	3,4	3,2	3,45	3,4	3,67	3,3
Philippines	2,53	2,8	2,73	3,2	3,29	3,1	2,78	3,3	3,06	3,3	2,98	3,9
Indonesia	2,67	2,8	2,89	2,9	3,23	3	3,1	2,9	3,3	3	3,67	3,3
Campuchia	2,37	2,2	2,14	2,1	2,79	2,3	2,41	2,4	2,52	2,8	3,16	2,7
Lào	2,61	2,3	2,44	2,3	2,72	2,3	2,65	2,4	2,91	2,4	2,84	2,8
Myanmar	2,17	no	1,99	no	2,2	no	2,28	no	2,2	no	2,91	no
Brunei	2,62	no	2,46	no	2,51	no	2,71	no	2,75	no	3,17	no
Đông Timor	No	no	no	no	no	no	no	no	no	no	no	no

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ Ngân hàng Thế giới.

3. Thực trạng hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc

3.1. Hợp tác đầu tư hạ tầng, chia sẻ công nghệ logistics quốc tế

Với chiến lược gia tăng kết nối giữa Trung Quốc và châu Á, Trung Đông, châu Phi và châu Âu bằng cách phát triển giao thông, năng lượng, thương mại và hạ tầng thông tin, trong hơn một thập kỷ qua, ngoài Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB), Trung Quốc còn lập các quỹ đầu tư khác, như Quỹ Con đường tơ lụa (Silk Road Fund), Quỹ Đầu tư cơ sở hạ tầng Trung Quốc - ASEAN, Quỹ Hợp tác đầu tư Trung Quốc - ASEAN (CAF) và đã rót một lượng vốn lớn vào các ngân hàng chính sách hỗ trợ hoạt động đầu tư chiến lược ở nước ngoài do các công ty Trung Quốc phụ trách. Ngoài ra, với mong muốn trở thành một trung tâm logistics chiến lược toàn cầu, ASEAN cũng đang tích cực hội nhập sâu trong dịch vụ logistics qua các trụ cột: hội nhập kinh tế, hạ tầng kết nối, chuyển đổi số và logistics xanh thể hiện rõ nét qua MPAC 2025. Trong đó, lĩnh vực hạ tầng giao thông là một trong những lĩnh vực đầu tư quan trọng, góp phần thúc đẩy hoạt động hợp tác đầu tư hạ tầng logistics quốc tế giữa Trung Quốc và ASEAN nhiều năm nay, cụ thể là:

Trong lĩnh vực đường sắt, từ những năm 2010, Trung Quốc và Singapore đã ưu tiên triển khai tuyến đường sắt quốc tế Singapore - Côn Minh (SKRL). SKRL là một

phần của mạng lưới Đường sắt xuyên Á (TAR), tập trung xây dựng, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có, tạo thành một hành lang vận tải đường sắt quan trọng kết nối ASEAN với Trung Quốc¹². Tiếp sau đó là tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào (tổng chiều dài 414 km) đã hoàn thành và thông xe vào năm 2021, nối tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) với Viên Chăn (Lào), có tốc độ 160 km/giờ. Tuyến đường sắt Trung Quốc - Thái Lan (tổng chiều dài 837 km) đang được xây dựng và dự kiến hoàn thành vào năm 2026, kết nối thêm vào tuyến đường bộ từ Tây Nam Trung Quốc đến Đông Nam Á. Ngoài ra, Trung Quốc và Việt Nam đang hợp tác thúc đẩy một số dự án đường sắt, bao gồm tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (dự kiến khởi công cuối năm 2025 và hoàn thành vào năm 2030) và dự án cải tạo đường sắt khổ tiêu chuẩn Đồng Đăng - Hà Nội (hoàn thành vào cuối năm 2025, nâng năng lực vận chuyển hàng hóa lên 20 triệu tấn/năm).

Trong lĩnh vực cảng biển, Trung Quốc đang tham gia xây dựng nhiều dự án hiện đại hóa cảng biển, khu công nghiệp ven biển có vai trò hỗ trợ hoạt động logistics và thương mại khu vực, như Kuantan (Malaysia), Tanjung Sauh (Batam, Indonesia), Sihanoukville, Koh Kong và Kor Sdach (Campuchia), Kyaukpyu (Myanmar)¹³. Trong đó, cảng Kuantan Port (Malaysia) nằm ở phía Bắc thành phố Kuantan, tỉnh Pahang, là một phần của khu công nghiệp Kuantan Malaysia - Trung Quốc (MCKIP) được Trung Quốc và Malaysia cùng đầu tư năm 2012, theo tỷ lệ 51:49, trị giá 3,5 tỷ USD, rộng 607 ha. Kuantan là cảng xuất khẩu quốc tế, có 22 cầu tàu, trong đó có 15 cầu tàu trọng tải lớn chủ yếu xuất khẩu khoáng sản (sắt, bauxite) sang Trung Quốc. Cảng thứ hai có sự hiện diện của Trung Quốc là cảng Tanjung Sauh Port (thuộc đảo Batam, Indonesia), do Indonesia Port Corporation (IPC) và China Merchants Holding cùng hợp tác. Đây là cảng biển trung chuyển quặng sắt và container quan trọng. Tại Campuchia, cảng Koh Kong và Kor Sdach được các công ty Trung Quốc rót vốn đầu tư vào năm 2011 và năm 2013 nhằm phục vụ phát triển du lịch và xuất khẩu khoáng sản. Ngoài ra, Trung Quốc cũng đầu tư vào cảng Sihanoukville Autonomous Port (là cảng nước sâu duy nhất của Campuchia), nằm tại vịnh Kompong Som trong khu vực Vịnh Thái Lan, có thể tiếp nhận các tàu dầu và tàu cỡ vừa. Tại Myanmar, dự án cảng Kyaukpyu do Trung Quốc đầu tư được triển khai xây dựng năm 2007. Ngoài ra, còn có dự án đặc

¹² “Đầu tư nhiều tuyến đường sắt kết nối các nước ASEAN”, *Trung tâm WTO và hội nhập Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam*, ngày 26/11/2019, <https://aevcci.vn/tin-tuc-n5650/da-tu-nhieu-tuyen-duong-sat-ket-noi-cac-nuoc-asean.htm>.

¹³ Vũ Thành Công, “Con đường tơ lụa qua Đông Nam Á và Nam Á so sánh cục diện khu vực thông qua hệ thống cảng biển do Trung Quốc đầu tư”, *Tạp chí Nghiên cứu quốc tế*, số 2 (2016).

khu kinh tế (SEZ) Kyaukpyu trị giá 280 triệu USD, với tổng diện tích 1708 ha, do 5 công ty Trung Quốc thuộc Citic Group (một trong những tập đoàn lớn nhất Trung Quốc) đứng đầu và một công ty Thái Lan cùng trúng thầu, xây dựng từ tháng 12/2015, dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2025, được kì vọng sẽ trở thành khu phức hợp cảng quan trọng của Myanmar, phục vụ ngành công nghiệp may mặc và hóa dầu. Có thể thấy, Trung Quốc triển khai nhiều dự án đầu tư tại các cảng biển ASEAN.

Trong lĩnh vực đường bộ và kho bãi công nghệ cao, Trung Quốc và Việt Nam đã hợp tác thúc đẩy một số dự án đường bộ xuyên biên giới, như dự án Cầu đường bộ qua sông Hồng tại Bát Xát (Việt Nam) - Bá Sái (Trung Quốc), dự án vận tải xuyên biên giới Thiên Bảo (Trung Quốc) - Thanh Thủy (Việt Nam). Các công ty logistics Trung Quốc (như JD.com và SF Express) đã xây dựng nhiều kho bãi và trung tâm phân phối tại Đông Nam Á, áp dụng các công nghệ logistics hiện đại, tự động hóa... để cải thiện hiệu quả chuyên phát nhanh xuyên biên giới như Kho số 2 của JD Logistics tại Malaysia hay các trung tâm phân phối của Cainiao Logistics tại Singapore và Malaysia.

Các dự án đầu tư hạ tầng giữa Trung Quốc và ASEAN đã thúc đẩy kết nối giao thông khu vực, tạo ra các hành lang vận tải đa phương thức, tăng cường năng lực logistics, rút ngắn thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa quốc tế trong khu vực.

3.2. Hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc

Kim ngạch thương mại tăng cũng như thương mại điện tử phát triển đã khiến nhu cầu logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc tăng cao. Các mô hình logistics xuyên biên giới liên tục được phát triển với các tuyến vận tải đa phương thức và nền tảng công nghệ số giúp giảm chi phí và tăng hiệu quả logistics. Tuy nhiên, những biến động về cuộc chiến thuế quan giữa Mỹ và Trung Quốc cũng như dịch bệnh Covid-19 đã có tác động không nhỏ đến hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc. Thực trạng kết nối logistics giữa ASEAN và Trung Quốc những năm gần đây nổi bật qua những điểm sau:

Thứ nhất, tăng cường kết nối sâu rộng trong lĩnh vực vận tải, thúc đẩy vận tải đa phương thức. Ngoài các tuyến vận tải đường sắt kết nối Trung Quốc với các nước Đông Nam Á như đã nêu trên, tuyến đường sắt ASEAN Express đã được thử nghiệm lần đầu tiên vào ngày 27/6/2025, vận chuyển hàng hóa từ Cảng thông quan nội địa Kontena Nasional tại Selangor của Malaysia, qua Cảng nội địa Latkrabang ở Thái Lan và Cảng cạn Thanaleng ở Lào đến Trùng Khánh, Trung Quốc và ngược lại. Thời gian

vận chuyển của tuyến đường sắt này chỉ dưới 14 ngày - nhanh hơn so với thời gian 3 tuần của tuyến vận tải đường biển, thúc đẩy phát triển ngành đường sắt quốc tế khu vực và giảm chi phí dịch vụ logistics tới 30%¹⁴. Ngoài ra, việc mở rộng tuyến đường sắt quốc tế về phía Nam ASEAN - qua Thái Lan, Malaysia và tới Singapore - sẽ giúp các quốc gia như Việt Nam, Lào có thêm lợi thế trong mạng lưới đường sắt xuyên Á (Pan-Asia Railway).

Bên cạnh đó, các tuyến vận tải đường bộ quốc tế mới cũng góp phần hiện thực hóa cam kết thúc đẩy lưu thông hàng hóa, phương tiện và con người giữa Trung Quốc và các quốc gia ASEAN như tuyến vận tải đường bộ quốc tế qua Việt Nam gồm hai tuyến chính đã được đưa vào khai thác đó là tuyến Côn Minh - Hà Khẩu (Trung Quốc) - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và tuyến Nam Ninh - Hữu Nghị Quan (Trung Quốc) - Hữu Nghị - Hà Nội.

Với ưu thế về vị trí địa lý, việc phát triển các tuyến vận tải đường sắt quốc tế và các tuyến vận tải đường bộ quốc tế đã góp phần thúc đẩy phát triển các tuyến đường vận tải đa phương thức giữa ASEAN và Trung Quốc, kết hợp đường biển, đường bộ, đường hàng không và đường sắt. Hiện Trung Quốc đã tiến hành xây dựng Trung tâm vận tải liên phương thức - một dự án trọng điểm thuộc Hành lang đường bộ, đường biển quốc tế mới phía Tây tại thành phố Phòng Thành Cảng, Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, khu vực tiếp giáp với Việt Nam. Dự kiến trung tâm vận tải này sẽ hoàn thành và đưa vào hoạt động từ năm 2026, trở thành một công viên logistics quốc tế hướng tới các nước ASEAN. Trước đó, “hành lang phía Nam” từ thành phố Trùng Khánh qua Quý Châu và Quảng Tây đến Singapore, tiền thân của Hành lang đường bộ, đường biển quốc tế mới phía Tây đã ra mắt vào năm 2017, năm 2019 được nâng cấp từ sáng kiến địa phương thành dự án chiến lược quốc gia; năm 2024 Trung tâm vận tải liên phương thức Bắc Hải và Khâm Châu thuộc hành lang này cũng đã hoàn thành và đưa vào sử dụng¹⁵.

Thứ hai, hoạt động logistics chuỗi lạnh quốc tế, phục vụ thương mại nông sản giữa các nước ASEAN và Trung Quốc có xu hướng tăng trưởng mạnh. Trung Quốc và nhiều nước ASEAN như Indonesia, Philippines, Việt Nam và Thái Lan đều là những

¹⁴ Việt Hằng “Khai trương tuyến đường sắt chở hàng kết nối Malaysia, Thái Lan, Lào và Trung Quốc”, 2024, <https://tapchicongthuong.vn/khai-truong-tuyen-duong-sat-cho-hang-ket-noi-malaysia--thai-lan--lao-va-trung-quoc-124168.htm>

¹⁵ Bích Thuận, “Trung Quốc xây dựng Trung tâm vận tải liên phương thức hướng tới ASEAN”, 2024, <https://vov.vn/kinh-te/trung-quoc-xay-dung-trung-tam-van-tai-lien-phuong-thuc-huong-toi-asean-post1143188.vov>

quốc gia đông dân, có nhu cầu lớn về nông sản. Theo số liệu từ Liên đoàn Logistics và Mua hàng Trung Quốc, tổng nhu cầu logistics chuỗi lạnh thực phẩm trong nửa đầu năm 2025 của nước này đã đạt 192 triệu tấn, tăng 4,35% so với cùng kỳ, với doanh thu toàn ngành đạt 279,94 tỷ Nhân dân tệ, tăng 3,84%. Vốn đầu tư vào các dự án kho lạnh của Trung Quốc nửa đầu năm 2025 cũng tăng 7,67%, đạt 22,306 tỷ Nhân dân tệ, nâng tổng công suất kho lạnh của toàn Trung Quốc lên 260 triệu m³, tăng 6,12%. Thị trường xe tải lạnh của Trung Quốc cũng bùng nổ mạnh mẽ, đặc biệt là phân khúc xe năng lượng mới. Doanh số xe tải lạnh trong nửa đầu năm 2025 đạt 29.474 chiếc, tăng 18,19% so với cùng kỳ, trong đó xe lạnh năng lượng mới đạt 10.548 chiếc, tăng tới 119,61%, chiếm 35,8% thị phần¹⁶. Sự tăng trưởng ổn định năm 2024 và trong nửa đầu năm 2025 cho thấy ngành logistics chuỗi lạnh Trung Quốc có xu hướng tích cực với nhu cầu ổn định, quy mô mở rộng, đầu tư gia tăng, công nghệ ứng dụng sâu rộng và phương tiện vận tải ngày càng hiện đại. Còn theo Báo cáo Công nghiệp Mordor Intelligence^{TM17}, quy mô thị trường logistics chuỗi lạnh ASEAN ước tính đạt 8,34 tỷ USD vào năm 2023 và dự kiến sẽ đạt 12,70 tỷ USD vào năm 2028, tăng trưởng với tốc độ CAGR là 8,77% trong giai đoạn dự báo (2023-2028). Trong đó, năm thị trường mới nổi quan trọng trong khu vực là Indonesia, Malaysia, Philippines, Thái Lan và Việt Nam. Theo Viện Nghiên cứu Kinh tế ASEAN và Đông Á (ERIA), Thái Lan có tổng công suất 940.000 tấn cho cả cơ sở kho lạnh công cộng và tư nhân. Công suất kho lạnh tại của Indonesia và Myanmar lần lượt là 370.200 tấn và 88.148 tấn, nhưng những con số này chỉ thể hiện năng lực của các công ty lớn, chưa bao gồm các cơ sở kho lạnh nhỏ. Tại Việt Nam, công suất kho lạnh cũng gia tăng trong thời gian qua.

Để phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu với ASEAN, nhất là trong lĩnh vực nông sản, Trung Quốc đang thúc đẩy xây dựng các nút logistics chuỗi lạnh ba cấp độ và ứng dụng thiết bị cơ sở hạ tầng cho các cơ sở hỗ trợ chuỗi lạnh cuối cùng tại các khu vực sát biên giới với các nước ASEAN như Thái Lan, Việt Nam. Công nghệ truy xuất nguồn gốc blockchain đã trở thành một yêu cầu bắt buộc trong nhập khẩu nông sản tươi sống từ ASEAN. Các nền tảng điện tử của Trung Quốc (như hệ thống quản lý ga quốc tế) cũng cung cấp dịch vụ tạo báo cáo truy xuất nguồn gốc tự động, giúp giảm thiểu rủi ro chậm trễ thông quan cho mặt hàng này. Như vậy, các sản phẩm nông

¹⁶ Bộ Công thương, “Báo cáo tình hình thị trường logistics Trung Quốc và các lưu ý đối với Việt Nam tháng 8 năm 2025”, *Trung tâm thông tin công nghiệp và thương mại*, ngày 10/9/2025, <https://nganhhang.vn/bao-cao-tinh-hinh-thi-truong-logistics-trung-quoc-va-cac-luu-y-doi-voi-viet-nam-thang-8-2025-mien-phi/>

¹⁷ “Báo cáo ngành Logistics chuỗi lạnh ASEAN”, <https://www.mordorintelligence.com/vi/industry-reports/asean-cold-chain-logistics-market>

nghiệp của ASEAN như sầu riêng, vải thiều và măng cụt có thể được giao trực tiếp đến Trung Quốc thông qua các chuyến tàu chuỗi lạnh trong vòng 40 giờ, với tỷ lệ hư hỏng giảm dưới 5% và ngược lại các mặt hàng nông sản của Trung Quốc như rau, nho, cam,... cũng được nâng cao chất lượng khi nhập vào ASEAN. Ngoài nhu cầu thị trường lớn, thì các hiệp định thế hệ mới như Hiệp định RCEP với ưu đãi thuế quan đối với các sản phẩm nông nghiệp từ sáu nước ASEAN (ví dụ, thuế quan đối với nhãn Thái Lan và vải thiều Việt Nam đã được giảm xuống còn 5%), đã góp phần thúc đẩy thương mại chuỗi lạnh xuyên biên giới giữa ASEAN và Trung Quốc. Phát triển logistics chuỗi lạnh đã trở thành nhu cầu và xu hướng tất yếu trong hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc.

4. Cơ hội và thách thức trong liên kết hợp tác logistics giữa ASEAN và Trung Quốc giai đoạn mới

Từ thực trạng phát triển cho thấy liên kết hợp tác logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc đang đứng trước cả cơ hội và thách thức, cụ thể là:

4.1. Cơ hội

(1) Xây dựng các tiêu chuẩn và quy định chung thúc đẩy thương mại giữa Trung Quốc và các nước ASEAN

Các cơ chế chung giữa các bên ngoài việc giúp cắt giảm thuế quan, còn thúc đẩy các quốc gia công nhận các thủ tục của nhau, đơn giản hóa thủ tục hải quan. Việc đơn giản hóa thủ tục hải quan, số hóa quy trình và cắt giảm thuế quan giúp giảm chi phí vận chuyển và thời gian thông quan, không chỉ thúc đẩy phát triển hoạt động logistics quốc tế mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại phát triển. Ví dụ như tuyến đường vận chuyển mới được hình thành giữa khu vực Tây Nam Trung Quốc và ASEAN đã tạo động lực cho xuất khẩu của các tỉnh dọc tuyến vận chuyển của Trung Quốc sang ASEAN tăng 18,7% (năm 2024). Hay như dự án đường sắt cao tốc Trung Quốc - Lào đã giúp cắt giảm hơn 30% thời gian vận chuyển hàng hóa và cắt giảm 40% chi phí xuất khẩu nông sản của Lào sang Trung Quốc.

(2) Phát triển cơ sở hạ tầng logistics khu vực

Từ những cơ chế hợp tác logistics giữa Trung Quốc và ASEAN có thể thấy, hợp tác logistics đã thúc đẩy hoạt động đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại nhiều quốc gia ASEAN như Campuchia, Indonesia, Lào, Việt Nam..., bao gồm cảng biển, đường bộ, đường sắt và hàng không. Hợp tác cũng tạo cơ hội cho các doanh

ngành của ASEAN và Trung Quốc mở rộng hợp tác và xây dựng các trung tâm logistics ở khu vực, phát triển các tuyến vận tải mới, kết nối Á - Âu. Ngoài ra, sự cải thiện về cơ sở hạ tầng và logistics cũng tạo môi trường hấp dẫn hơn, thu hút các nhà đầu tư trên toàn thế giới, đặc biệt là trong lĩnh vực sản xuất và dịch vụ, góp phần phát triển logistics quốc tế và khu vực.

(3) Phát triển logistics số, cải thiện hiệu quả logistics

Hiện năng lực phát triển logistics của các quốc gia là khác nhau và kết nối công nghệ số giữa Trung Quốc và ASEAN còn nhiều hạn chế, đa số các quốc gia ASEAN chưa có hệ thống quản lý thương mại số hiệu quả và nhiều quốc gia có nền tảng chia sẻ thông tin logistics phát triển chậm, tiêu chuẩn dữ liệu chưa được thống nhất. Tuy nhiên, trong tương lai với sự dẫn dắt của các quốc gia đi đầu như Singapore và Trung Quốc, công nghệ kỹ thuật số phục vụ logistics sẽ được chia sẻ và phát triển, góp phần cải thiện hiệu quả logistics.

(4) Đa dạng hóa nguồn cung cho chuỗi cung ứng, chuỗi sản xuất khu vực, tạo nguồn cung bền vững cho thị trường logistics quốc tế

Việc phát triển hợp tác logistics quốc tế, kết nối các thị trường sẽ tạo cơ hội đa dạng hóa nguồn cung, mang lại những cơ hội phát triển cho chuỗi cung ứng và chuỗi sản xuất của khu vực. Đa dạng hóa nguồn cung là một chiến lược quan trọng giúp các doanh nghiệp Trung Quốc và ASEAN nâng cao khả năng cạnh tranh, giảm thiểu rủi ro. Ví dụ như mô hình “China-plus-one” nhằm giải quyết các vấn đề như xung đột thương mại, rủi ro địa chính trị và chi phí sản xuất tăng cao, đã góp phần thúc đẩy các công ty đa quốc gia như các doanh nghiệp Nhật Bản thiết lập cơ sở sản xuất tại Trung Quốc, đồng thời cũng đã bổ sung các nhà máy ở Ấn Độ, các nước ASEAN, đặc biệt là Việt Nam, Thái Lan, Indonesia, hình thành mạng lưới sản xuất khu vực thay thế Trung Quốc và các nơi khác.

(5) Tăng cường kết nối, thúc đẩy hợp tác kinh tế xã hội của khu vực

Hoạt động logistics hiệu quả kết nối chuỗi cung ứng, tạo điều kiện cho dòng chảy hàng hóa và dịch vụ xuyên biên giới giữa các quốc gia ASEAN và Trung Quốc, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế trong khu vực. Hợp tác phát triển logistics quốc tế cũng là một yếu tố quan trọng trong việc thúc đẩy hợp tác kinh tế toàn diện hơn giữa ASEAN và Trung Quốc, bao gồm cả thương mại, đầu tư và du lịch. Trong đó, thương mại điện tử phát triển bùng nổ tại Trung Quốc và nhiều quốc gia ASEAN những năm gần đây đã

thúc đẩy nhu cầu logistics xuyên biên giới. Việc tạo kết nối logistics thông suốt giữa các quốc gia cũng giúp các doanh nghiệp Trung Quốc và ASEAN tiếp cận thị trường của nhau dễ dàng hơn, mở rộng thị trường, đa dạng hóa sản phẩm, tăng lợi nhuận thúc đẩy phát triển kinh tế, ổn định xã hội của các quốc gia và khu vực, từ đó tạo điều kiện cho logistics trong và ngoài quốc gia phát triển.

4.2. Thách thức

Chênh lệch trình độ phát triển ngành và cơ sở hạ tầng giữa các quốc gia

Sự chênh lệch về trình độ phát triển logistics là yếu tố cơ bản cản trở hợp tác logistics giữa Trung Quốc và ASEAN. *Thứ nhất*, sự phát triển cơ sở hạ tầng không đồng đều giữa các nước ASEAN và giữa các khu vực trong cùng một nước có thể gây ra các vấn đề về kết nối và hiệu quả logistics. *Thứ hai*, việc phát triển ngành logistics đòi hỏi nguồn nhân lực có kỹ năng và kiến thức chuyên môn cao được xây dựng qua nhiều năm, đây cũng là một thách thức đối với nhiều nước ASEAN. Ngoài ra, trong khi các quốc gia như Singapore, Malaysia, Thái Lan, Việt Nam đã nhận thức rất rõ về tầm quan trọng của hoạt động logistics, mong muốn phát triển thành trung tâm logistics thế hệ mới và đang chú trọng phát triển hạ tầng cơ sở, nâng cao chất lượng, hỗ trợ các công tác phổ biến đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao... thì có những quốc gia vì các lý do khác nhau, chưa có định hướng phát triển logistics đã gây ra tình trạng mất cân bằng phát triển trong khu vực. Các nước ASEAN, đặc biệt là các nước kém phát triển cũng gặp khó khăn hơn trong việc thu hút đầu tư và phát triển ngành logistics, cũng như trong việc đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật logistics quốc tế từ đó làm giảm sức cạnh tranh của khu vực. Vì vậy, các nước ASEAN rất cần tăng cường chia sẻ, nâng cao nhận thức chung để phát triển hoạt động logistics quốc tế với Trung Quốc cũng như logistics toàn khu vực.

Sự khác biệt trong quy tắc và tiêu chuẩn giữa các quốc gia

Quan hệ hợp tác ASEAN và Trung Quốc đang ở thời điểm quan trọng, hai bên đang phải đối mặt với ba thách thức lớn là sự phân mảnh ngày càng tăng của nền kinh tế toàn cầu; các mối đe dọa hiện hữu do biến đổi khí hậu, suy thoái môi trường gây ra và tác động của các công nghệ mới nổi như trí tuệ nhân tạo¹⁸. Không chỉ các tiêu chuẩn và quy định giữa các nước ASEAN và Trung Quốc chưa đồng bộ, gây khó khăn

¹⁸ Phạm Thị Thanh Huyền, “Trung Quốc thúc đẩy gắn kết và hợp tác với các nước Đông Nam Á”, 2025, <https://hssk.tapchicongsan.org.vn/bai-viet/nhin-ra-the-gioi/trung-quoc-thuc-day-gan-ket-va-hop-tac-voi-cac-nuoc-dong-nam-a-post1598.html>

cho doanh nghiệp trong quá trình đầu tư xuyên biên giới khi phải thực hiện các thủ tục kiểm định, chứng nhận riêng biệt, mà các cam kết bảo vệ môi trường bắt buộc phải thực hiện trong thời gian tới cũng sẽ khiến chi phí logistics quốc tế tăng, tạo áp lực cho các doanh nghiệp.

Mất cân bằng thương mại và cạnh tranh giữa các doanh nghiệp

Phát triển hợp tác logistics quốc tế với Trung Quốc mang đến nhiều cơ hội phát triển kinh tế thương mại cho các nước ASEAN nhưng cũng tạo nên thách thức trong việc cân bằng, giữ thế chủ động, trung lập trong quan hệ ngoại giao. Ngoài ra, việc nhiều quốc gia ASEAN đang trong tình trạng thâm hụt thương mại lớn với Trung Quốc cũng tạo ra áp lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp logistics. Sự phụ thuộc quá nhiều vào nguồn vốn đầu tư, cơ sở hạ tầng, dịch vụ logistics của Trung Quốc cũng có thể tạo ra rủi ro cho một số nước ASEAN, đặc biệt là trong trường hợp có biến động kinh tế hoặc chính trị.

5. Kết luận

Thực trạng kết nối logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc cho thấy, hợp tác phát triển logistics quốc tế mang lại lợi ích chung cho các bên, mở rộng các cánh cửa ngoại thương, tạo điều kiện thuận lợi để các nước tiếp cận thị trường và nguồn cung ứng từ hai thị trường lớn như Trung Quốc và ASEAN. Qua phân tích các yếu tố tác động cũng như thực trạng logistics quốc tế ASEAN - Trung Quốc cho thấy ASEAN và Trung Quốc đều nhận thức sâu sắc về tầm quan trọng của logistics quốc tế trong phát triển thương mại hai bên và không ngừng điều chỉnh các cam kết, hiệp định chung, thúc đẩy xây dựng, nâng cấp cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển các khu vực thương mại tự do, cung cấp nền tảng thể chế vững chắc cho kết nối chuỗi cung ứng khu vực. Khi có sự kết nối về mặt thể chế và kết nối hạ tầng, hoạt động logistics quốc tế trong Khu vực Thương mại Tự do ASEAN - Trung Quốc đã phát triển nhanh, nhất là trong lĩnh vực logistics chuỗi lạnh và vận tải đa phương thức, từ đó đem đến động lực phát triển mới cho hoạt động thương mại khu vực.

Tuy nhiên, hoạt động logistics quốc tế giữa ASEAN và Trung Quốc hiện đang đối mặt với nhiều rào cản và thách thức, chủ yếu bao gồm ba vấn đề lớn như: phát triển cơ sở hạ tầng giữa các quốc gia không đồng đều, chênh lệch trình độ phát triển logistics cũng như khoa học kỹ thuật logistics hiện đại và sự khác biệt trong quy tắc và tiêu chuẩn logistics giữa các quốc gia. Hoạt động liên kết hợp tác logistics giữa ASEAN

và Trung Quốc trong thời gian tới sẽ đứng trước cả cơ hội lẫn thách thức, tuy nhiên sẽ có nhiều cơ hội phát triển theo hướng chuyên nghiệp, đa dạng hóa hơn, tạo ra động lực phát triển hợp tác kinh tế và thương mại giữa Trung Quốc và các nước ASEAN.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Đỗ Đức Bình, Ngô Thị Tuyết Mai. *Giáo trình Kinh tế quốc tế* (Hà Nội: NXB Đại học Kinh tế quốc dân, 2012).
- Stephen Krasner. *International Regimes* (Ithaca: Cornell University Press, 1983).
- Bộ Công thương. *Tài liệu hướng dẫn về chỉ số hiệu quả logistics LPI* (2019).
- Bộ Công thương. *Báo cáo nâng cao hiệu quả chỉ số logistics Việt Nam 2023* (NXB Công thương, 2023).
- Trần Nguyên Hợp Châu, Trịnh Thùy Trang. “Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động logistics tại Châu Á - Một số đề xuất đối với Việt Nam”. *Tạp chí Khoa học và Đào tạo Ngân hàng*, số 239 (tháng 4/2022).
- Vũ Thành Công. “Con đường tơ lụa qua Đông Nam Á và Nam Á so sánh cục diện khu vực thông qua hệ thống cảng biển do Trung Quốc đầu tư”. *Tạp chí Nghiên cứu quốc tế*, số 2 (2016).
- Việt Đức. “Việt Nam hoan nghênh ASEAN và Trung Quốc hoàn tất đàm phán nâng cấp Hiệp định thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc”. *Báo Tin tức Thông tấn xã Việt Nam*, 2025, <https://baotintuc.vn/thoi-su/viet-nam-hoan-nghenh-asean-va-trung-quoc-hoan-tat-dam-phan-nang-cap-hiep-dinh-thuong-mai-tu-do-asean-trung-quoc>, truy cập ngày 22/6/2025.
- Eric Duong. “ASEAN - Trung Quốc hợp tác thương mại vận chuyển”, 7/9/2024, https://vietaircargo.asia/dich-vu/lien-van-quoc-te/asean-trung-quoc-hop-tac-thuong-mai-van-chuyen/?srsId=AfmBOorm31EyHwt2JSnFOt0AMDcSsj_llsjOv6DFD-04QMip55uXpP_r, truy cập ngày 6/7/2025.
- Phạm Thị Thanh Huyền. *Trung Quốc thúc đẩy gắn kết và hợp tác với các nước Đông Nam Á*, 2025, <https://hssk.tapchiconsan.org.vn/bai-viet/nhin-ra-the-gioi/trung-quoc-thuc-day-gan-ket-va-hop-tac-voi-cac-nuoc-dong-nam-a-post1598.html>, truy cập ngày 25/6/2025.
- IDI, *Báo cáo Con đường xâm nhập: Trung Quốc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng ở ASEAN và các nơi khác*. Việc nghiên cứu và phát triển xuất bản phẩm này được hỗ trợ bởi: Heinrich-Böll-Stiftung vùng Đông Nam Á, Tổ chức McKnight và Tổ chức Wheeler Trái đất
- Ngân hàng thế giới. “Dữ liệu Chỉ số hiệu suất logistics (LPI)”. *The World Bank*, 2023, <https://lpi.worldbank.org>, truy cập ngày 15/6/2025.
- Thanh Tâm. “Hợp tác ASEAN - Trung Quốc về chuỗi công nghiệp và chuỗi cung ứng”. *Nhân Dân*, ngày 6/7/2024, <https://nhandan.vn/hop-tac-asean-trung-quoc-ve-chuoi-cong-nghiep-va-chuoi-cung-ung-post817771.html>, truy cập ngày 10/7/2024.
- Luisa Martí, Rosa Puertas, Leandro Garcia. *The importance of the logistics performance index in international trade*. *Applied Economics* 46(24) (2014): 2982-2992.
- Warren H. Hausman, Hau L.Lee, Uma Subramanian. “Global logistic indicators, supply chain metrics, and bilateral trade patterns”. *World Bank Policy Research Working*, Washington D.C. (2005): 3773
- Warren H. Hausman, Hau L.Lee, Uma Subramanian. “The impact of logistics performance on trade” *Production and Operations Management* 22(2) (2013): 236-252.
- Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia Trung Quốc, Bộ Ngoại giao và Bộ Thương mại Trung Quốc. *推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动*, 2015, https://www.mfa.gov.cn/web/zyxw/201503/t20150328_332173.shtml