



**Ambassade de France au Vietnam
Service économique de Hanoï**

Hanoï, le 19 juillet 2021
Affaire suivie par : François DE
BLOCK, Thao LE PHUONG Laurent
CHOPITON
Revue par : Philippe FOUET

Le secteur de la logistique au Vietnam

Résumé :

- Le Vietnam est reconnu comme un pays performant en matière de services logistiques, comme en témoigne sa progression régulière dans les classements internationaux depuis 2007.
- Le secteur logistique vietnamien a connu une forte croissance ces dernières années (12~14%), deux fois celle du PIB, et représente une valeur de 42 Mds USD en 2020. Son développement accompagne celui d'une industrie manufacturière fortement tournée vers l'exportation et est soutenu par les autorités publiques.
- Le marché vietnamien de la logistique est fragmenté : les grands groupes étrangers concentrent 70 à 80% des revenus du secteur mais la majorité des entreprises sont locales, des petites et moyennes entreprises à faible capital dont les activités et compétences sont limitées.
- Au Vietnam, le transport de marchandises domestique s'effectue majoritairement par la route (80% du volume de fret). Concernant le commerce et la logistique internationale, 90% des flux de marchandises sont transportés par voie maritime.
- Le secteur logistique vietnamien se caractérise par des coûts élevés (20% du PIB), bien au-delà de la moyenne des pays asiatiques (12,7%). Les coûts du transport sont particulièrement importants au Vietnam et représentent 60% des coûts logistiques totaux.
- L'industrie logistique vietnamienne fait face à deux défis qui entravent son développement : sa compétitivité pâtit de la qualité insuffisante des infrastructures de transport et du manque d'intermodalité pour acheminer les marchandises. En outre, la main d'œuvre locale du secteur souffre d'un manque de qualification en raison de l'absence de formation professionnelle.
- Les perspectives sont néanmoins prometteuses : l'industrie s'est montrée résiliente pendant la crise sanitaire. Le gouvernement cible en conséquence une croissance du marché de 15~20% d'ici 2025, et prépare un plan d'action ambitieux pour lever les obstacles qui pénalisent le secteur. L'émergence du e-commerce et l'entrée de nouveaux acteurs pour les services de livraison express représentent une opportunité de développement importante.
- Plusieurs entreprises françaises de logistiques, telles que CMA-CGM, Bolloré Logistics, Géodis ou FM Logistics sont implantées de longue date au Vietnam et sont susceptibles de tirer parti de ces tendances et nouvelles opportunités.

Un secteur en forte croissance et attractif

[Le Vietnam s'est affirmé comme un marché logistique performant et dynamique](#)

Le Vietnam est reconnu comme un pays performant en matière de services logistiques. Selon le dernier classement de l'indice de performance logistique (IPL¹) établi par la Banque mondiale en 2018, le Vietnam figure à la 39^e place mondiale, en forte progression², et au 3^e rang des pays de l'ASEAN, après Singapour et l'Indonésie. Plus récemment, le Vietnam a été classé 8^e/50 sur l'indice 2021 des services logistiques dans les marchés émergents (+3 places par rapport à 2020), établi chaque année par la société Agility³.

Le secteur de la logistique a connu une croissance soutenue, accompagnant la croissance des exportations, qui devrait se poursuivre dans les prochaines années. Selon l'Association vietnamienne des services logistiques (VLA), le secteur a enregistré une croissance de 12~14% ces dernières années, pour atteindre une valeur de marché de 40~42 Mds USD en 2020, et contribue à hauteur de 4~5% au PIB vietnamien. L'industrie logistique a été stimulée par l'insertion croissante du Vietnam dans les chaînes de valeurs mondiales, le recours accru à l'externalisation des activités de transport des marchandises, et devrait bénéficier de la dynamique démographique, l'urbanisation rapide du pays, l'émergence d'une classe moyenne consommatrice et l'adoption rapide des services d'achat en ligne par les jeunes consommateurs.

[Acteurs institutionnels et cadre réglementaire](#)

Le développement du secteur bénéficie d'un accompagnement des autorités. En février 2017, le Premier ministre a promulgué un plan d'action pour encourager le développement et renforcer la compétitivité des services logistiques à l'horizon 2025, avec l'objectif de faire passer la contribution du secteur à 8~10% du PIB à cette date⁴. Les ministères sectoriels travaillent à simplifier l'environnement réglementaire et à le rendre attractif pour attirer les investissements dans l'industrie logistique.⁵

[Un marché fragmenté et dominé par les entreprises étrangères](#)

Le paysage compétitif des services logistiques vietnamiens est fragmenté. Selon les chiffres du MOIT, le Vietnam compterait plus de 30 000 entreprises de services logistiques en 2020, dont 4000 étrangères. La majorité des acteurs vietnamiens du secteur sont des entreprises de petite et moyenne taille - 90% d'entre elles possèdent un capital inférieur à 435 000 USD – aux compétences limitées, qui fournissent des services à faible valeur ajoutée (transport, entreposage), et qui ne sont pas en mesure d'offrir des services intégrés recherchés par les entreprises étrangères qui investissent au Vietnam.

¹ L'Indice de performance logistique (LPI) compare 160 pays sur 6 dimensions que sont la capacité de suivre et de retrouver les envois; la compétence et qualité des services logistiques; l'efficacité du processus de dédouanement; la facilité d'obtenir des prix compétitifs sur les expéditions; fréquence à laquelle les expéditions atteignent leur destinataire dans les délais fixés; la qualité de l'infrastructure commerciale et des transports.

La progression du Vietnam est liée aux avancées en termes de compétence et qualité des services logistiques (+29 rangs par rapport à 2016), ainsi que de la capacité de suivre et de retrouver les envois (+41 rangs par rapport à 2016).

² Le Vietnam a progressé de 25 places par rapport à 2016 (64^{ème})

³ [Emerging Markets Logistics Index 2021 - Rankings | Agility Insights](#)

⁴ Décision 200/2017/QĐ-TTg en date du 14 février 2017 du PM.

⁵ En juin 2019, le Premier ministre a signé la Décision 684/QĐ-TTg qui confie au MOIT la responsabilité de coordonner et développer la logistique nationale en conformité avec les engagements pris par le gouvernement vietnamien à l'OMC, et les décisions gouvernementales prises en ce sens. Le Ministère du Transport (MOT) a été chargé d'améliorer le cadre juridique applicable aux services logistiques et de développer les différents modes de transport et leurs interconnexions, tandis que le Ministère des Finances (MOF) et le Ministère du Plan et de l'investissement (MPI) sont responsables de la politique d'investissement dans les infrastructures logistiques.

Parmi les grandes entreprises vietnamiennes, l'on peut citer Gemadept JSC, Indo Tran Logistics Corporation, Vinalines PetroVietnam Transport (PV Trans), Viettel, Transimex JSC, Vinafreight, Voltrans Logistics, Saigon New Port, Minh Phuong Logistics.

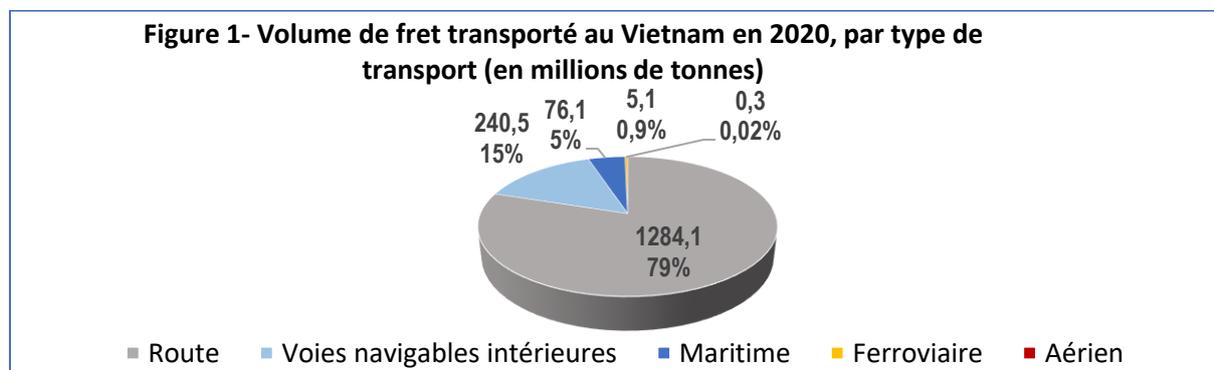
Le marché vietnamien de la logistique est dominé par de grandes entreprises étrangères. Même si celles-ci sont bien moins nombreuses que leurs concurrentes vietnamiennes (3% du total), elles concentrent 70 ~80 % des parts de marché du secteur. Ces entreprises sont en mesure de fournir des services « tierce-partie » (3PL) qui prennent en charge l'ensemble des services la chaîne logistique. De grandes sociétés internationales de logistique terrestre et maritime sont implantées au Vietnam, parmi lesquelles FedEx (Etats-Unis), DHL Global Forwarding (Etats-Unis) Expeditors International (Etats-Unis), Maersk Logistics (Danemark), Yusen Logistics (Japon) Samsung SDS (Corée du Sud), DSV Panalpina (Suisse), Bolloré Logistics (France), CMA-CGM (France).

Les grandes entreprises sont à l'origine d'importantes opérations d'investissements ou de fusion-acquisition dans le secteur logistique. En 2016, Samsung SDS a collaboré avec la compagnie ALS (Aviation Logistics Joint Stock Company) pour fonder la joint-venture ALSDS qui devrait participer aux futures activités de logistique depuis l'aéroport de Noi Bai (Hanoï). Le groupe français CMA-CGM s'est aussi associé avec Gemadept (Vietnam) pour investir dans le terminal en eaux profondes Gemalink, le plus grand port en eaux profondes du Vietnam, dans le complexe portuaire de Cai-Mep, qui a été mis en service début 2021⁶.

Le secteur logistique vietnamien se distingue par une faible intermodalité du fret de marchandises et une offre immobilière dynamique

[Le transport routier constitue de loin le principal mode de transport de marchandises](#)

Au Vietnam, l'intermodalité pour le transport des marchandises est peu développée. Le transport de marchandises par la route représente la majorité du fret domestique (80% du volume) suivi par le transport fluvial et maritime. Le transport ferroviaire est très peu employé en raison de l'inadaptation physique du réseau ferré vieillissant au transport de marchandises. Le volume de fret transporté par voie aérienne est marginal car seuls les aéroports de Noi Bai (Hanoï) et Tan Son Nhat (HCMC) disposent de terminaux destinés au transport de marchandises, pour une capacité limitée et un niveau de compétence jugé faible par les acteurs logistiques.⁷



⁶ Gemalink est l'un des 19 premiers ports commerciaux du monde, capable d'accueillir des navires d'une capacité maximale de 200 000 tonnes de port en lourd (TPL).

⁷ Blancas, L. C., Isbell, J., Isbell, M., Tan, H. J., & Tao, W. (2014). *Efficient logistics: a key to Vietnam's competitiveness*. World Bank Publications.

Concernant le commerce et la logistique internationale, 90% des flux de marchandises transitent par les ports maritimes vietnamiens. Une quarantaine d'entreprises seraient présentes sur ce marché au Vietnam. 40 à 50 % des liaisons avec l'Europe et les Etats-Unis seraient réalisées par une des 4 entreprises MSC, CMA CGM, Maersk line, APL. L'entreprise allemande Hapag Lloyd compterait quant à elle pour 4-5 %. CMA CGM serait la troisième principale entreprise sur les liaisons avec l'Europe.

[Une offre en immobilier logistique dynamique et en voie de modernisation](#)

A ce jour, il existe au Vietnam 45 centres logistiques d'entreposage et de distribution et plus de 326 parcs industriels. L'offre de centres logistiques est concentrée à proximité des hubs que sont la zone portuaire de Hô-Chi-Minh Ville au Sud et le port de Haï Phong au Nord. En 2020, la surface immobilière des quatre centres logistiques-clés du sud du pays a atteint 3 Mds de m², en augmentation de 4,7% par rapport à 2019. La surface immobilière des principaux centres logistiques du nord - situés dans les provinces de Hai Duong, Hung Yen, Hanoi and Haï Phong- s'élève à 880 000 m².

Au Vietnam, les grandes entreprises opérant dans ce segment telles que Samsung, DHL, Maersk, P&G, Vinamilk, Gemadept ou encore Masan ont participé à la modernisation du secteur en adoptant des nouvelles technologies de gestion automatisée des entrepôts. Celles-ci permettent désormais la prise en charge de la gestion de plusieurs sites, grâce à une prise en compte efficace des commandes, au remplissage automatique des stocks, à la génération automatique de bons de commande pour les fournitures de marchandises et à la réception de mises à jour instantanées des commandes entrantes⁸.

La compétitivité de l'industrie logistique vietnamienne est minée par des coûts élevés

[Les coûts logistiques du Vietnam sont globalement élevés par rapport au reste du monde](#)

Les coûts logistiques au Vietnam représentent l'équivalent de 17~21% du PIB, parmi les plus élevés des économies d'Asie du Sud-Est, et bien au-delà de la moyenne régionale (12,7%). Ces coûts importants proviennent du temps perdu dans les embouteillages ou dans des ports congestionnés, des frais additionnels encourus lors du stockage prolongé des marchandises, de la mauvaise gestion des chaînes d'approvisionnement, et des coûts engendrés par le retour à vide des camions de livraison (phénomène du « empty backhauling »).

Selon la Banque mondiale, les coûts du transport domestique sont particulièrement importants au Vietnam et représentent 60% des coûts logistiques totaux. Alors que 80% du volume de marchandises transite par la route au Vietnam, le coût du transport d'un conteneur de 40 pieds par voie terrestre de Hanoi à HCMV serait d'environ 40 millions de VND (1 785 dollars), soit 9,7 fois plus que le transport par voie maritime et 2,5 fois plus que le transport par train, selon les déclarations du Vice-ministre du MOIT en 2018⁹. S'agissant du transport maritime domestique, cette situation s'explique par l'imposition de restrictions à l'accès au transport maritime domestique pour les entreprises étrangères, ce qui se traduit par une augmentation des coûts. Ces coûts élevés sont néanmoins des freins mineurs

⁸ Le danois Maersk a par exemple inauguré en 2019 un site logistique dernier cri de 11 000 m² dans la province de Bac Ninh, à proximité de Hanoi.

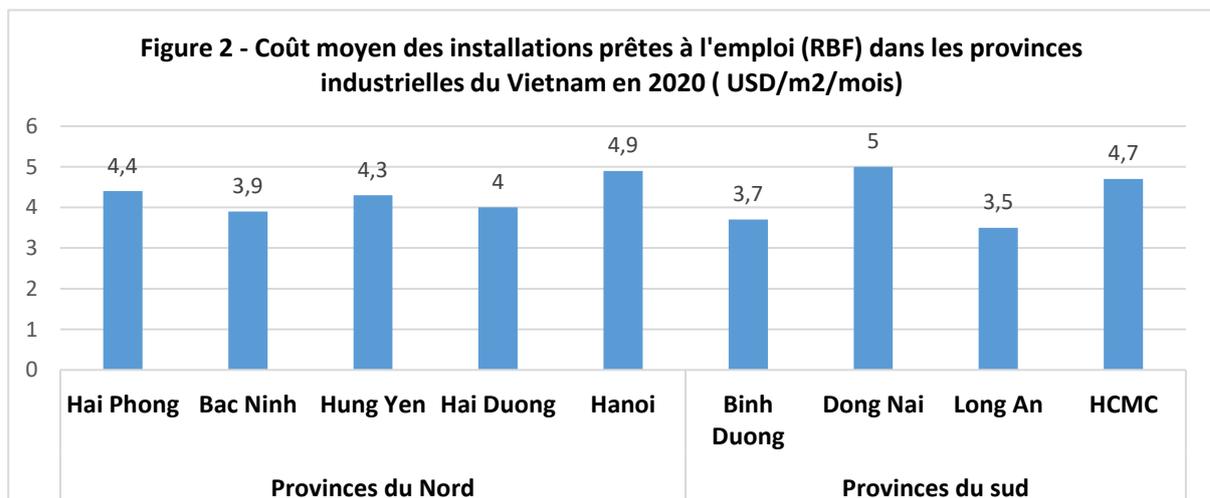
⁹ VietCapitalSecurities - Công ty Cổ phần Chứng khoán Bản Việt <https://www.vcsc.com.vn/tin-chi-tiet/vietnam-needs-to-reduce-logistics-costs-to-compete-pm/198733>.

à l'arrivée de nouveaux acteurs sur le secteur manufacturier, tournés vers l'exportation et peu impactés par les coûts domestiques.

[L'offre immobilière logistique reste cependant compétitive par rapport aux autres économies manufacturières d'Asie.](#)

Le Vietnam demeure un marché compétitif en ce qui concerne les coûts de l'immobilier industriel et logistique. Les prix des terrains industriels y atteignent en moyenne entre 100 et 140 USD par m² et par période de location, tandis que ceux de la Chine s'élèvent à plus de 180 USD. Cette situation est attractive pour les manufacturiers et les investisseurs des grands centres logistiques dans le pays : en 2020, les activités logistiques représentaient le deuxième motif de recherche et d'acquisition de terrain industriels au Vietnam avec 20% de la demande, devant l'assemblage dans le secteur électronique (6,8%) et le secteur automobile (5,5%)¹⁰.

De plus, le coût de location modeste des installations industrielles prêtes à l'emploi (Ready Built Factory- RBF) dans les parcs industriels du Vietnam renforce l'attractivité du secteur pour les investisseurs industriels (voir Figure 2). Selon *VNDIRECT Securities*, les coûts des loyers des terrains industriels au Vietnam sont en moyenne 43% moins élevés qu'en Thaïlande et 54% moins élevés qu'en Malaisie.



Source : JLL Research

Enjeux et perspectives de l'industrie logistique du Vietnam

[L'industrie logistique vietnamienne fait face à des obstacles susceptibles de freiner son développement](#)

La compétitivité de l'industrie logistique du Vietnam pâtit de la qualité insuffisante des infrastructures de transport, du manque d'intermodalité et d'un déficit d'interconnexions. L'absence d'un réseau d'infrastructures routières bien entretenu¹¹, le manque de liaisons ferroviaires

¹⁰ [Vietnamese industrial market update – Rise of coastal industrial zones \(vir.com.vn\)](#)

¹¹ Sur les 258 000 km de routes que compte le Vietnam, seulement 20% sont pavées et considérées comme de haute qualité.

pour relier les ports commerciaux aux zones industrielles et aux centres urbains nuisent au développement de l'industrie logistique et tirent les coûts du secteur à la hausse. La Vietnamese Seaport Association (VPA) a par exemple estimé que les goulets d'étranglement du fret autour des ports maritimes engendraient des pertes de près de 2,4 Mrd USD par an pour l'industrie logistique portuaire¹².

Les ressources humaines ne répondent pas aux exigences de quantité et de qualité de l'industrie logistique. Il n'existe pas actuellement de programme de formation sur les services logistiques au Vietnam, et les entreprises vietnamiennes du secteur investissent peu dans la formation de leurs salariés¹³. En conséquence, la qualité de la main-d'œuvre et la compétitivité s'en ressentent : dans les entreprises vietnamiennes, 93 à 95 % des travailleurs ne sont pas formés à la logistique. Selon le président de la VLA, en l'absence de programmes de formation attractifs et qualifiants, le secteur logistique vietnamien devrait accuser une pénurie de main-d'œuvre de près de 2 M d'employés à l'horizon 2030.

[Les perspectives du secteur logistique vietnamien sont néanmoins prometteuses](#)

L'industrie logistique vietnamienne s'est montrée résiliente après avoir été durement touchée par la pandémie de COVID-19 depuis 2020. Alors que près de 50% des entreprises de services logistiques vietnamiennes ont enregistré une réduction de leur activité à la suite de la pandémie de COVID-19 en 2020, l'industrie logistique du Vietnam devrait retrouver son dynamisme en 2021, portée par la reprise du commerce international, les investissements étrangers et les retombées des accords de libre-échange tels que l'EVFTA et l'accord de partenariat régional économique global (RCEP). Les grandes entreprises vietnamiennes du secteur comme TMS et Gemadept ont d'ailleurs enregistré des résultats favorables au T1 2021¹⁴.

Le gouvernement élabore un nouveau plan d'action pour mieux accompagner la croissance du secteur sur 2025-2035. En février 2021, une nouvelle décision du Premier ministre a amendé le plan d'action pour le développement du secteur logistique à l'horizon 2025¹⁵, qui fixe de nouveaux objectifs à cette échéance :

- Une croissance de 15~20% du secteur
- Réduire les coûts logistiques à 16% du PIB
- Maintenir le pays parmi les 50 premières places de l'indice LPI de la Banque mondiale.

Pour réaliser ces objectifs, les autorités ont défini quatre axes de politiques publiques à mettre en œuvre : la construction des infrastructures de transport connectant ports, gares et aéroports et de centres logistiques, l'amélioration du cadre réglementaire, le renforcement des capacités des entreprises nationales et l'amélioration de la formation et des compétences des salariés du secteur. Le gouvernement a chargé la VLA de mettre en œuvre ce nouveau plan d'action en coordination avec le MOIT. Les résultats serviront de base pour la définition des orientations et objectifs de la future *Stratégie nationale pour le secteur logistique 2025-2035* (à vision 2045).

Le développement du e-commerce et l'entrée de nouveaux acteurs pour les services de livraison express transforme l'industrie logistique. Le e-commerce a connu un fort développement ces

¹² [Port Infrastructure in Vietnam 3 Regional Hubs for Importers and Exporters \(vietnam-briefing.com\)](#)

¹³ [The current status of human resources in Logistics industry: Lack of high quality manpower, human capital on course to decline post Covid-19 VIRAC \(viracresearch.com\)](#)

¹⁴ [Logistics enterprises grow strongly in Q1, boosted by FTAs | Business | Vietnam+ \(VietnamPlus\)](#)

¹⁵ Decision No. 221/QĐ-TTg en date du 21 Février 2021 du Premier ministre.

dernières années au Vietnam (+16% de croissance en 2020) et devrait croître de 42% par an en moyenne jusqu'en 2025. De grandes entreprises ont investi ce segment au Vietnam parmi lesquelles les vietnamiennes Tiki et Sendo, Lazada, Grab ou encore Shopee (Singapour). Si certaines d'entre elles disposent de leur propre chaîne de valeur de services logistique (entreposage, emballage, expédition), elles restent dépendantes des grandes entreprises pourvoyeuses de services 3PL pour livrer les commandes et satisfaire la demande de délais de livraison rapides des consommateurs urbains¹⁶. Ce créneau laisse aussi la place aux applications mobiles de transport qui peuvent décliner une offre professionnelle de livraison, à l'image de Grab avec GrabExpress.

Les investissements de la part des entreprises logistiques affluent dans le e-commerce au Vietnam : le logisticien Giao Hang Nhanh s'est ainsi lancé sur ce marché et dessert actuellement plus de 800 commerçants en ligne, dont 20 sont des sites de commerce électronique « business-to-consumer » de plus grande envergure comme Tiki¹⁷. Ceci représente une opportunité pour les sociétés internationales de logistique tierce (3PL) capables de fournir de la valeur ajoutée aux services logistiques et à la livraison sur le dernier kilomètre.

Opportunités pour les entreprises françaises

[Plusieurs entreprises françaises ont investi le secteur de la logistique au Vietnam et devraient bénéficier de l'expansion du secteur d'ici 2030.](#)

CMA -CGM

Le groupe français CMA-CGM, implanté au Vietnam depuis 1994, est un investisseur important dans les infrastructures portuaires vietnamiennes, et pourrait profiter du plan de développement portuaire à l'horizon 2030. Depuis 1994, le Groupe CMA CGM a investi dans les infrastructures portuaires au Vietnam, à travers son partenariat en joint-venture avec Sowatco (Vietnam) et Mitsui (Japon) **sur le terminal VICT à Ho Chi Minh Ville**, opérationnel depuis 1998. CMA CGM dispose de cinq bureaux au Vietnam (Haiphong, Hanoï, Danang, HCMV et Quy Nhon), et y emploie 200 personnes. CMA-CGM Vietnam dessert 5 lignes directes « mondiales » avec de gros navires, et 25 lignes Asean-Océanie avec des « navires collecteurs » de plus petit tonnage qui approvisionnent les gros navires dans les ports internationaux, par exemple à Hong Kong ou Singapour, en partance pour toutes les régions du monde. Au Vietnam, CMA CGM représente 12% du transport maritime de marchandises, c'est le transporteur le plus important. CMA-CGM a entrepris la construction et le développement d'un terminal à conteneurs à Cai Mep (province de Vung Tau). Ce projet est piloté par Gemalink, une JV avec l'opérateur vietnamien Gemadep (CMA CGM détient 25% du capital). Le terminal est opérationnel depuis la fin de 2020 et a accueilli son premier bateau en janvier 2021.

Bolloré Logistics

Bolloré Logistics, présent au Vietnam depuis 1989, a été la première entreprise internationale de transport de marchandises financée à 100% par des IDE au Vietnam. Bolloré Logistics dispose de 6 centres logistiques dans le pays, pour une surface totale de 7500 m². L'entreprise comprend 220 salariés répartis dans ses bureaux principaux à Hanoï, Hô-Chi-Minh Ville et Da Nang. Bolloré Logistics Vietnam gère une gamme de solutions logistiques avec des installations dédiées pour l'entreposage et la

¹⁶ Le géant du e-commerce, Lazada, dispose bien de sa propre compagnie de distribution, LEX, mais dépend toujours d'opérateurs externes tels que VNPost et Viettel Post pour couvrir le volume de livraisons quotidiennes.

¹⁷ Are Vietnam's e-commerce platforms inferior to foreign competitors ? (vietnamnet.vn)

distribution sous température contrôlée, l'entreposage et la distribution de produits de haute technologie et de fabrication, dans les secteurs du luxe et de la haute couture, le soin, les hydrocarbures, les produits technologiques et les composants aéronautiques.

FM Logistic

FM Logistic est une entreprise familiale française établie à Phalsbourg qui réalise des prestations en entreposage & manutention, co-packing & co-manufacturing, transport & distribution ; qui souhaite optimiser la gestion de la chaîne logistique de ses clients. Elle emploie plus de 26 200 collaborateurs et est présente dans 14 pays.

La société a démarré ses activités au Vietnam en août 2017. En 2018, elle a commencé à fournir des services de transport à l'échelle nationale, en utilisant un réseau de partenaires.

Depuis 2019, FM Logistic, dispose d'entrepôt et d'un centre de distribution à Bac Ninh, 20 km de Hanoï, pour exploiter le marché de la logistique externalisée en pleine croissance au Vietnam (30 millions de dollars). Ce site emploie environ 300 personnes et fournira à terme 52 000 m² d'espace de stockage pour jusqu'à 70 000 palettes. La première phase (21 000 m²) a été inaugurée en mai 2020.

Parmi les clients intéressés par le centre de distribution de Bac Ninh, on peut relever Brenntag, un des leaders du marché de la distribution chimique, en croissance, qui après une année de coopération satisfaisante avec FM Logistic à Bac Ninh, a décidé d'étendre cette coopération aux produits à température contrôlée.

L'établissement a été conçu par la société sœur de FM Logistic, NG Concept, pour traiter un large éventail de produits sensibles à la température, de biens de consommation à évolution rapide, d'appareils électroniques, de pièces de rechange et de produits dangereux. Les services offerts au sein de l'entrepôt comprendront le stockage (quelle que soit la température requise), la manutention, le co-emballage et la distribution. L'optimisation des débits à l'intérieur et à l'extérieur de l'installation le rend apte à la demande élevée d'opérations de vente au détail modernes.

Dans le cadre de son développement continu au Vietnam, FM Logistic exploite également depuis mai 2019, un entrepôt de 6 500 m² loué à An Phu, Binh Duong, à moins de 30 km au nord de Ho Chi Minh Ville.

Geodis

Geodis, filiale de SNCF Participations, est présent au Vietnam depuis 1995 (ouverture d'un bureau de représentation à HCMV). L'entreprise a créé sa première plateforme logistique à Hoc Mon en 2005, et établi un centre de distribution à Cat Lai en 2011. Geodis dispose aujourd'hui de centres de distribution à Hanoï, Bac Ninh, Tu Suong et HCMV et offre des services sur l'ensemble de la chaîne de valeur logistique.

ID Logistics

ID Logistics est une entreprise internationale de logistique, fondée à Orgon en 2001, dont les activités, initialement circonscrites à la France, s'étendent aujourd'hui sur 17 pays et 4 continents (Europe, Asie Afrique Amérique du Nord). La société compte 21 500 collaborateurs et gère 340 sites pour un total de 6 M m². ID Logistics offre des services de logistique intégrés « 3PL » aux secteurs de la vente au détail, des produits de grande consommation, de l'industrie, du textile, des cosmétiques et du e-commerce. En 2021, ID Logistics s'est vue décerner par « Supply chain Magazine », (référence dans la profession) la 1^{ère} place du classement des prestataires logistiques de France (« Top 130 3PL ») pour la deuxième année consécutive. , ID Logistics n'exerce pas d'activités et ne dispose pas de représentation au Vietnam

pour le moment, mais son implantation solide en Asie (Taïwan depuis 2002, Chine, Indonésie.) et sa dynamique d'expansion en font un acteur susceptible de s'intéresser au marché logistique vietnamien.

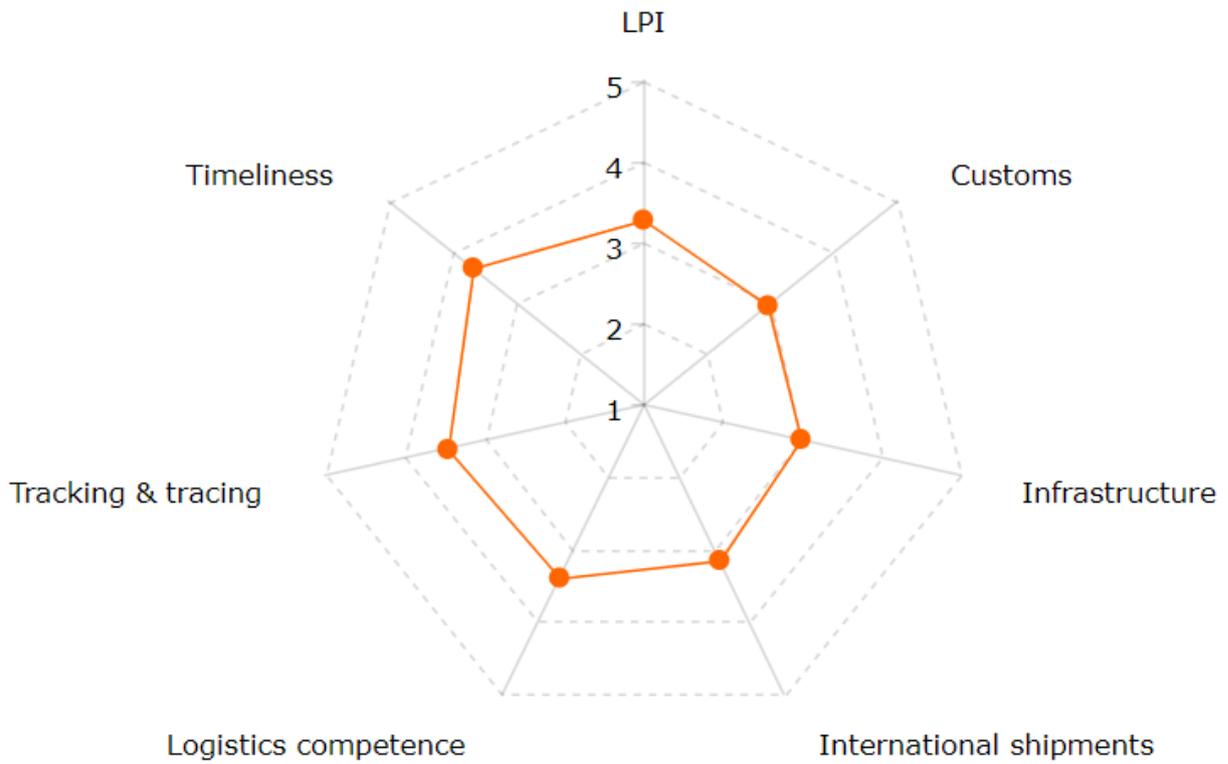
A l'image de Geodis, **FM Logistic** ou ID Logistics, les prestataires logistiques français historiques ont su profiter de la vitalité du marché de la logistique pour se transformer en acteurs de référence en Europe et dans le monde. Dans le secteur agroalimentaire, le développement à l'international de la Semmaris, gestionnaire du marché de Rungis, représente également un bel exemple de projection des capacités de la France dans le domaine. C'est d'ailleurs le cas au Vietnam avec l'accord qui vient d'être signé début avril pour fournir à la ville de Hanoï (pour moitié sur financement FASEP, pour l'autre moitié sur financement Vingroup) une étude de faisabilité d'un marché de gros alimentaire aux standards internationaux.

Annexes



Source: Logistics Performance Index 2018 Database, Banque Mondiale. [Global Rankings 2018 | Logistics Performance Index \(worldbank.org\)](#)

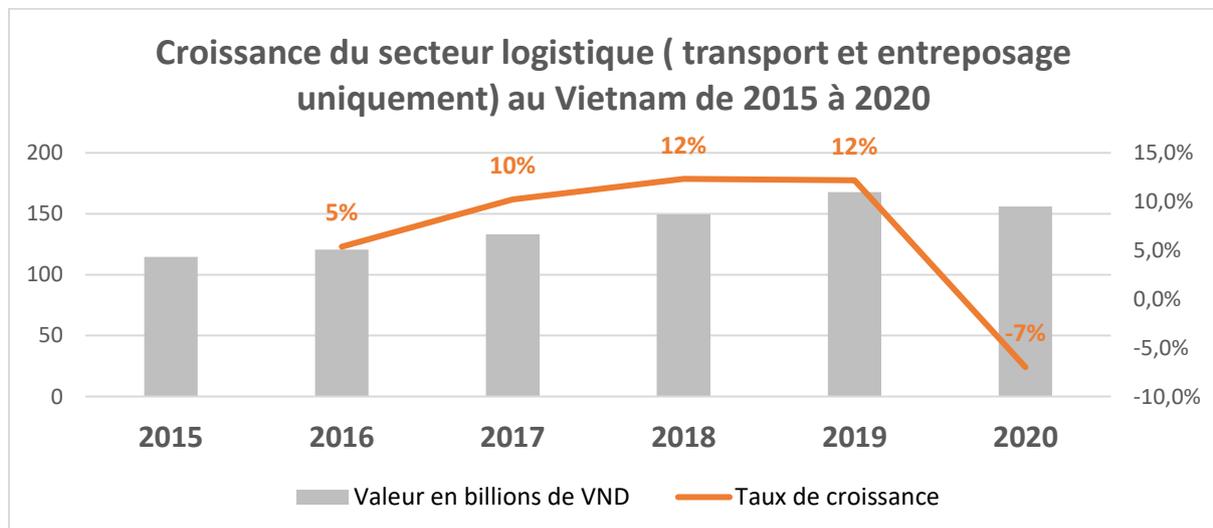
Vietnam 2018



The Agility Emerging Markets Logistics Index 2021 – Overall Ranking

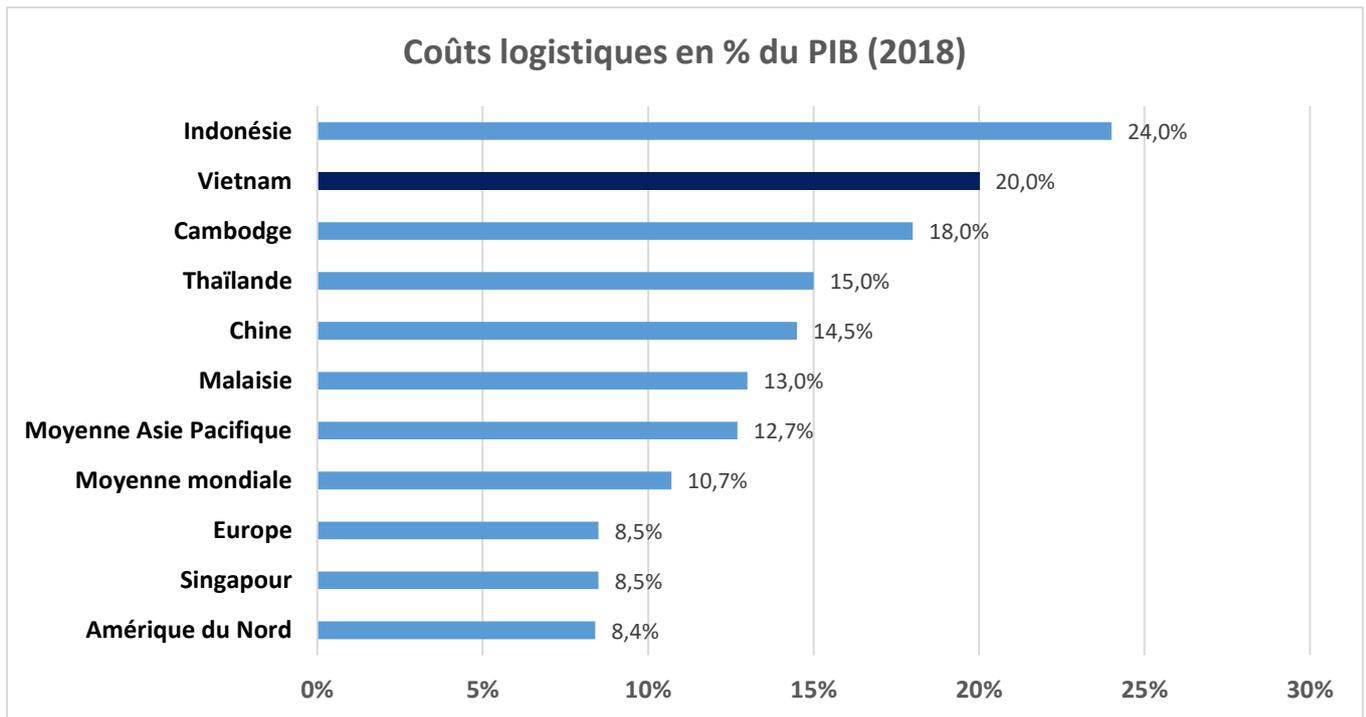
Ranking	Country	Overall Scores and Ranking	Domestic Logistics Opportunities	International Logistics Opportunities	Business Fundamentals	YoY Change
1	China	8.86	8.81	9.72	7.14	0
2	India	7.33	8.19	7.16	5.95	0
3	Indonesia	6.30	6.61	6.11	6.05	1
4	UAE	6.29	5.63	5.59	9.06	-1
5	Malaysia	6.15	5.41	5.87	8.24	0
6	Saudi Arabia	5.95	5.35	5.53	8.04	0
7	Mexico	5.91	5.33	6.70	5.46	1
8	Vietnam	5.67	5.04	6.41	5.44	3
9	Qatar	5.67	5.38	4.84	7.97	-2
10	Turkey	5.61	5.22	6.06	5.50	0
11	Thailand	5.55	5.18	5.69	6.04	-2
12	Chile	5.51	4.86	5.19	7.50	0
13	Russia	5.40	5.13	5.56	5.64	0
14	Oman	5.29	4.96	4.86	6.85	0
15	Bahrain	5.26	4.99	4.69	6.97	0

Source : Agility Emerging Markets Logistics Index 2021 - Rankings | Agility Insights

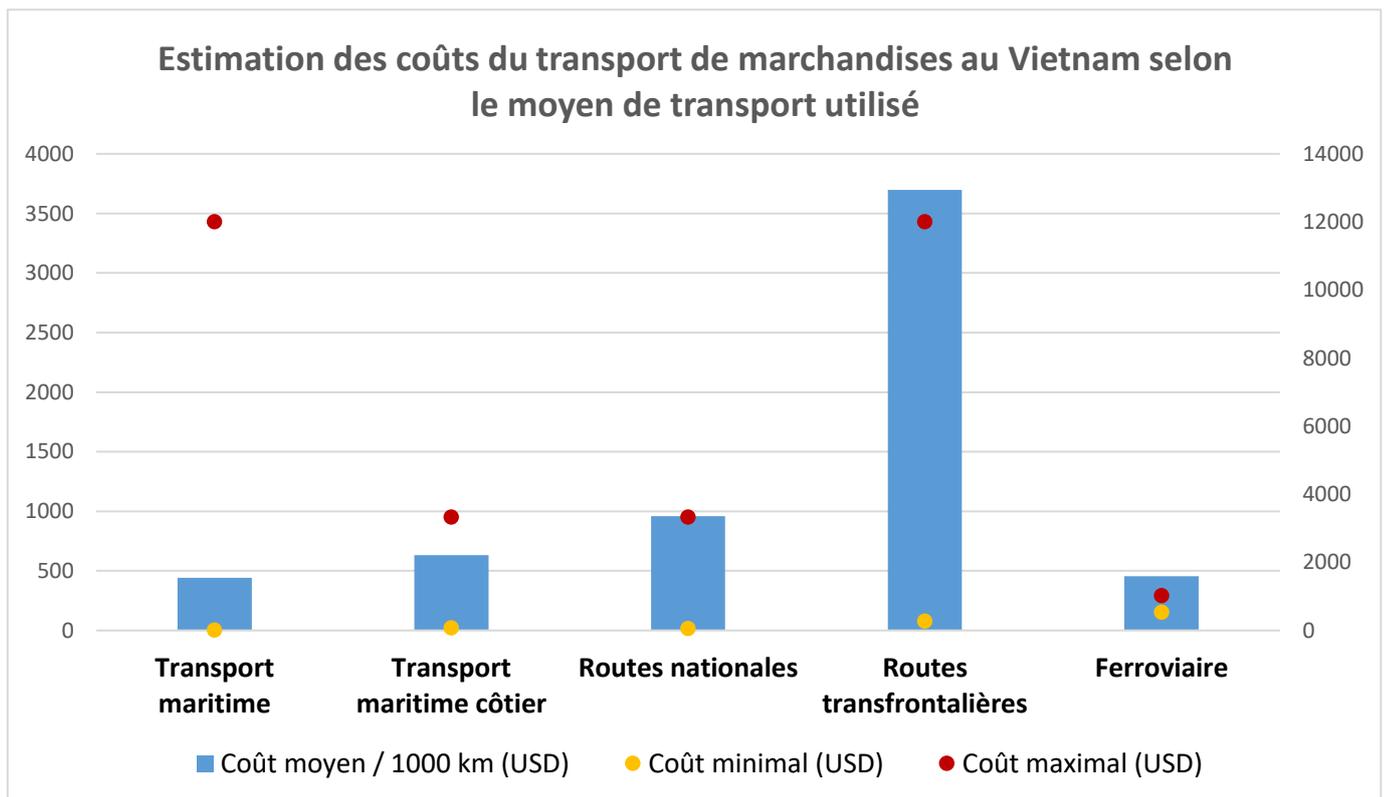


Source : Bureau général des Statistiques du Vietnam (GSO), d'après Asia Briefing - [GDP-transport-storage.jpg \(900x569\) \(vietnam-briefing.com\)](#)

Top 10 des entreprises logistiques AU Vietnam en 2021 (d'après Vietnam Report JSC)		
1	 GEMADEPT DUNG QUAT	Gemadept
2	 INDO - TRANS LOGISTICS	Indo Tran Logistics
3		DHL Vietnam
4	 Simply Better	Transimex
5	 Worldwide. Connected. Now for the world.	Expeditors Vietnam
6		Schenker Vietnam
7	 KUEHNE+NAGEL	Kuehne Nagel
8	 BEELOGISTICS®	Bee Logistics
9	 Southern International Logistics Joint Stock Company	South Logistics JSC
10		Vinafreight



Source : [Logistics cost in Vietnam remains high – why? \(vietnamcredit.com.vn\)](http://vietnamcredit.com.vn)

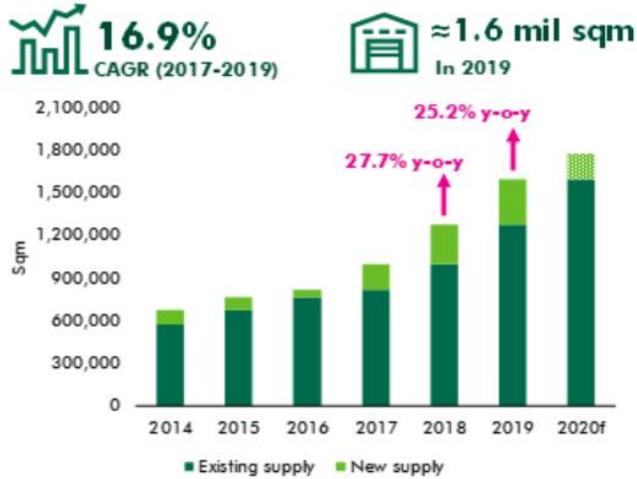


Source : Ishidia (2019), *Carqo Transportation Costs in Vietnam* – Institute of developing economies, Japan External Trade Organisation (JETRO) - [IDP000744_001 \(7\).pdf](http://idp000744_001(7).pdf)

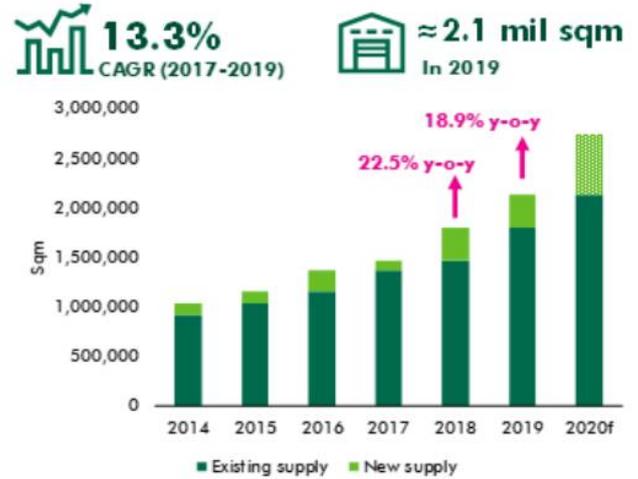
Cette étude de l'Institut des économies en développement du Ministère de l'économie du Japon (IDE-JETRO) parue en 2019, tente d'estimer empiriquement les coûts moyens du transport de marchandises par conteneurs de 40 pieds au Vietnam, sur la base d'un questionnaire adressé à 19 entreprises logistiques actives dans le pays. D'après cette étude, le transport maritime est le moyen de transport le plus compétitif au Vietnam, tandis que le transport par la route est le plus cher.

Rapid growth of ready-built factory and warehouse supply, Vietnam

Northern region (Hanoi, Hai Phong, Bac Ninh, Hai Duong, Hung Yen)

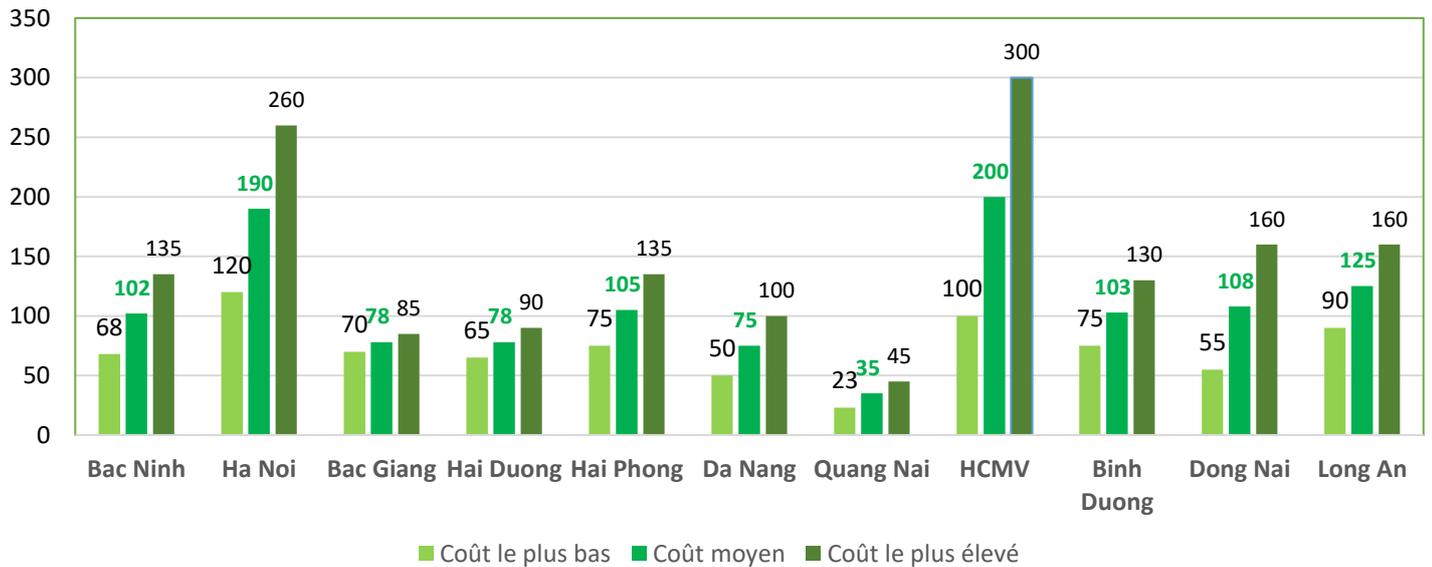


Southern region (HCMC, Binh Duong, Dong Nai, Long An)



Source: CBRE Research.

Coût des terrains industriels par province en 2020



Source : Vietnam Industrial Real Estate Market (cbrevietnam.com)