

Kinh nghiệm phát triển hạ tầng Logistics của Singapore và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam*

TRẦN THẾ TUÂN**

NGÔ THỊ THANH NGA***

Tóm tắt: Singapore là một trong những nước có mô hình phát triển dịch vụ logistics thành công trong khu vực và trên thế giới. Từng là một quốc gia có thu nhập và tài nguyên thiên nhiên hạn chế, thiếu cơ sở hạ tầng cơ bản khi giành được độc lập vào năm 1965, đến nay, Singapore đã vươn lên trở thành “Con rồng châu Á” về kinh tế với hệ thống logistics được đánh giá là hàng đầu thế giới (nằm trong Top 5 bảng xếp hạng Chỉ số năng lực Logistics - LPI do World Bank thực hiện)⁽¹⁾. Để có được thành công như trên, một trong những yếu tố cơ bản là Chính phủ Singapore đã đề ra và ưu tiên thực thi chiến lược phát triển hệ thống hạ tầng logistics. Bài viết tập trung đề cập ba nội dung cơ bản: (i) Đặc điểm địa lý, chính trị và kinh tế - xã hội của Singapore; (ii) Những nội dung cơ bản về phát triển hạ tầng logistics của Singapore. (iii) Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam.

Từ khóa: kinh nghiệm, hạ tầng logistics, Singapore, Việt Nam.

1. Đặc điểm địa lý, chính trị và kinh tế - xã hội của Singapore

Singapore là một quốc gia hầu như không có tài nguyên, nguyên liệu phần lớn phải nhập từ nước ngoài. Singapore chỉ có một số lượng nhỏ than, chì, nham thạch, đất sét; không có nước ngọt, đất canh tác hẹp, chủ yếu để trồng cao su, dừa, rau và cây ăn quả, do vậy nông nghiệp không phát triển, hàng năm phải

nhập lương thực, thực phẩm để đáp ứng nhu cầu ở trong nước. Tuy nhiên, Singapore có cơ sở hạ tầng và một số ngành công nghiệp phát triển hàng đầu châu Á và thế giới như: Cảng biển, công nghiệp đóng và sửa chữa tàu, công nghiệp lọc dầu, chế biến và lắp ráp máy móc tinh vi; là nước đứng hàng đầu về sản xuất ổ đĩa máy tính điện tử và hàng bán dẫn. Ngoài ra, Singapore còn là trung tâm lọc dầu và vận chuyển quá

* Nghiên cứu được tài trợ bởi dự án: Nghiên cứu các giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng logistics nhằm kết nối các tỉnh khu vực Miền trung, Mã số ĐT: DT214030, Trường Đại học Công nghệ GTVT làm chủ trì.

** Trần Thế Tuân, *** Ngô Thị Thanh Nga Trường Đại học Công nghệ GTVT

cảnh hàng đầu ở châu Á và là nước đi đầu trong việc chuyển đổi sang nền kinh tế tri thức. Tính đến năm 2020 dân số Singapore vào khoảng 5,8 triệu người, trong đó: 3,5 triệu (chiếm 60%) mang quốc tịch Singapore, còn lại (40%) là cư dân định cư hoặc người làm việc nước ngoài. Gần 25% dân số của Singapore không được sinh ra trên đảo quốc sư tử mà sinh ra ở khắp các nơi trên thế giới sau đó theo cha mẹ hoặc tự mình đến Singapore để sinh sống. Độ tuổi trung bình của người dân Singapore là 42,20 và số thành viên trung bình trong gia đình là 3,5 người. Singapore có mật độ dân số lớn nhất ASEAN 7.833 người/km² (năm 2018) trong khi đó con số này của Lào thấp nhất là 29 người/km² và Việt Nam 286 người/km². Mật độ dân số cao, diện tích đất hẹp và không có đất nông nghiệp tạo áp lực rất lớn buộc Singapore không có lựa chọn nào khác ngoài đầu tư khai thác triệt để lợi thế vị trí địa lý thuận lợi trong cảng biển trung chuyển lớn nhất Đông Nam Á để phát triển thành một trong những quốc gia có thu nhập cao nhất thế giới. Thu nhập rất cao từ công nghiệp logistics, sửa chữa tàu biển, dịch vụ tài chính quốc tế tạo điều kiện có nguồn tài chính để nhập khẩu các loại sản phẩm thiết yếu của nền kinh tế kể cả nhập khẩu nước sử dụng cho nhu cầu sinh hoạt hàng ngày của dân cư.

Singapore là một quốc gia đa tôn giáo với khoảng 51% dân số theo Phật giáo và Đạo giáo; 15% dân số (chủ yếu là người Hoa, người gốc Âu và người Ấn Độ) là tín đồ Đạo Cơ đốc; người Hồi giáo chiếm khoảng 14% dân số, chủ yếu trong các cộng đồng người Mã Lai, người Ấn Độ theo Hồi giáo. Có khoảng 15% dân số Singapore không có tôn giáo, các tôn giáo khác không đáng kể. Hệ thống giáo

dục Singapore rất phát triển, là một trong những điểm mạnh nổi bật để Singapore trở thành điểm đến của rất nhiều du học sinh trên thế giới. Trẻ em Singapore bắt đầu đi học từ 6 tuổi với hệ thống giáo dục cơ bản là 10 năm, 6 năm cấp I và 4 năm cấp II. Sau khi hoàn thành chương trình giáo dục cơ bản, học sinh có thể chọn để học tiếp dự bị đại học (pre-university) hoặc vào các trường kỹ thuật (polytechnic). Học sinh học trong các nhà trường công lập được nhà nước bao cấp về tài chính.

2. Phát triển hạ tầng logistics của Singapore

2.1. Chính sách của Chính phủ

Tận dụng vị trí chiến lược trên các tuyến hàng hải và hàng không quốc tế, Singapore đã nhanh chóng phát triển thành trung tâm trung chuyển hàng hóa và đóng vai trò là đầu mối chuyển tải cho các tuyến vận tải container và hàng không. Trên cơ sở đó, Singapore đã xây dựng được một mạng lưới phân phối và vận chuyển để trở thành một trong những trung tâm logistics hàng đầu trên thế giới. Cùng với Hồng Kông, Đài Loan, Singapore đã trở thành một trong những tâm điểm của hoạt động gom hàng quốc tế cho các quốc gia Nam Á, Đông Á và Trung Quốc. Hàng hóa từ các quốc gia này sẽ vận chuyển đến Singapore để gom hàng và chuyển tải đi khắp nơi trên thế giới. Các công ty logistics lớn trên thế giới như APL logistics, Exel logistics, Maersk logistics đều đặt văn phòng quản lý vùng tại Singapore và hiện nay có hơn 3.000 công ty logistics đang hoạt động tại đây.

Năm 2001, Chính phủ Singapore lập ra Ủy ban nghiên cứu Kinh tế (Economics Review Committee - ERC) và Ủy ban

Thương mại Quốc gia với nhiệm vụ chính là hoạch định, soạn thảo các chiến lược phát triển các ngành kinh tế then chốt và kiểm tra các hoạt động kinh tế trên đảo quốc. Chiến lược này được nhóm nghiên cứu về logistics (Working Group on Logistics - WGL) phụ trách. Chính phủ Singapore rất thành công trong việc tạo ra một môi trường chi phí hiệu quả, minh bạch và ổn định cho các hoạt động kinh doanh nước ngoài bằng cách đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng có trình độ tầm cỡ thế giới và ban hành chính sách khuyến khích thuế quan như giảm thuế đối với những khoản thu lợi nhuận, miễn thuế, tín dụng đầu tư, miễn thuế đối với đầu tư mạo hiểm... Bên cạnh đó, Singapore thu hút các nhà đầu tư nước ngoài thành lập các trung tâm mua bán, quảng cáo và phân phối hàng hóa nhờ có các Luật đầu tư nước ngoài minh bạch, cơ chế hành chính hợp lý, hiệu quả. Vì vậy, những điều kiện tối cần thiết thúc đẩy hoạt động kinh doanh ở Singapore ngày càng phát triển tốt. Nếu xét theo những tiêu chí bao gồm: Thủ tục hải quan, chi phí logistics, chất lượng hạ tầng cơ sở..., Ngân hàng Thế giới (WB) xếp Singapore đứng vị trí thứ nhất về chỉ số phát triển logistics (logistics Performance Index), tiếp theo là Nhật Bản 6/150, Trung Quốc 21/150, Hàn Quốc 25/150⁽²⁾. Singapore là một trong những quốc gia ASEAN có Luật đầu tư nước ngoài và hoạt động điều chỉnh luật tự do nhất. Là một nền kinh tế mở, dựa chủ yếu vào vốn nước ngoài nhiều hơn bất cứ quốc gia Đông Nam Á nào khác, Singapore có những chính sách tự do nhất đối với quyền sở hữu kinh doanh nước ngoài, không có bất cứ nguyên tắc đặc thù riêng nào đối với các nhà đầu tư nước ngoài, trừ đầu tư trong ngành ngân hàng và các khoản thù lao hoa

hồng, môi giới. Singapore đang ráo riết thực hiện chính sách tự do hóa và nới lỏng đối với đầu tư nước ngoài trong ngành ngân hàng. Không hạn chế các nhà đầu tư nước ngoài tham gia vào ngành viễn thông và bưu chính công cộng.

Để giải quyết bài toán về nguồn vốn cho đầu tư cơ sở hạ tầng, Chính phủ Singapore đã phát hành trái phiếu chính phủ để huy động nguồn vốn. Năm 2001, nguồn vốn đầu tư từ trái phiếu chính phủ lên đến 92 tỷ đô la Singapore⁽³⁾. Ngoài ra, Chính phủ cũng đưa ra chương trình tiết kiệm bắt buộc đối với tất cả những người lao động Singapore do Quỹ Tiết kiệm trung ương Singapore quản lý (CPF). Quỹ này hoạt động trên cơ sở được tài trợ toàn phần. Sau khi nghỉ hưu, người dân Singapore được hưởng lợi miễn thuế dựa trên những đóng góp trong quá khứ cộng với lãi suất. Trong thời gian qua, Chính phủ Singapore chủ yếu sử dụng các nguồn vốn trên để đầu tư phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng: Xây dựng hệ thống cảng trung chuyển, các đường cao tốc hiện đại, sân bay tốt nhất thế giới Changi, các trung tâm logistics cũng như cơ sở hạ tầng cho các ngành viễn thông, cáp quang hiện đại. Ngoài ra, Singapore còn thực hiện chiến lược cắt giảm thuế vừa nhằm thúc đẩy kinh tế vĩ mô vừa thu hút các nhà đầu tư nước ngoài. Nhờ đó, nhiều nhà đầu tư nước ngoài đã đầu tư vào Singapore, tạo nguồn hàng ổn định cho các cảng hoạt động. Mặt khác, chính sách ưu đãi về thuế quan đã mang về cho Singapore một lượng lớn hàng container trung chuyển từ các quốc gia khác trong khu vực.

2.2. Hệ thống cảng biển

Cơ quan cảng Singapore (PSA – Port of Singapore Authority) nằm ở vị trí chiến

lược trên các tuyến hàng hải quốc tế giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, nhận được sự ưu ái và quan tâm đặc biệt của Chính phủ Singapore trong việc thực hiện phát triển container, logistics và tự do hóa thương mại, cũng như điều hành các hoạt động hàng hải của đảo quốc này. Phát huy thế mạnh về vị trí là nằm ngay “xích đạo”, không bị giông bão hay thời tiết xấu đe dọa. Bến cảng và sân bay hầu như hoạt động suốt năm, thuận lợi cho xếp dỡ hàng hóa, PSA triển khai xây dựng, phát triển cảng biển với kết cấu hạ tầng hiện đại, hoàn hảo, sẵn sàng tiếp thu tàu biển năm châu về hội tụ.

Mỗi ngày, Singapore có 11 triệu lượt chuyến vận tải hàng hóa và hành khách nội địa, quốc tế. Cảng biển thông quan năm 2010 là 503 triệu tấn hàng hóa trong đó có 28,4 triệu TEUS, hàng năm có 140.000 lượt tàu biển cập bến và trở thành cảng trung chuyển số 1 của thế giới. Từ năm 2005 - 2010 PSA là cảng container hàng đầu thế giới, chiếm 1/6 sản lượng toàn cầu, có 1,2 triệu TEU đông lạnh được xếp dỡ ở đây, phục vụ cho 200 hãng tàu quốc tế và nối kết với 600 cảng biển của 123 quốc gia. Ngoài ra, PSA còn quản lý 4 trung tâm phân phối hàng hóa khu vực và thế giới (Distripart) với 600.000m³ (4). Singapore ban hành chính sách và cơ chế phù hợp từng giai đoạn tăng trưởng kinh tế. Từ cảng biển (seaport), trung tâm Logistics (logistics center), trung tâm thương mại tự do (FTZ) đến các trung tâm phân phối hàng hóa (Distripart) khu vực, Singapore đã nâng lên cấp toàn cầu do đã cập nhật và thay đổi theo xu thế phát triển của thế giới. Thành công của những chủ trương điện tử hóa đất nước (computerised country), container hóa cảng biển (con-

tainerised seaport) và logistics toàn cầu là tiền đề quan trọng để đưa ngành logistics của Singapore trở thành một ngành công nghiệp dịch vụ logistics, có mức đóng góp 7% GDP/năm. Hiện có 25 nhà cung cấp dịch vụ 3PL hàng đầu thế giới và 17 LSP hoạt động tại Singapore, nổi bật là DB Schender quản lý 11.000 nhân viên DHL khu vực có 30.000 nhân viên⁽⁵⁾.

Chính phủ quản lý, quy hoạch và phát triển hệ thống dịch vụ cảng biển hiệu quả. Trong việc quản lý cảng biển và các dịch vụ cảng biển hiện nay, Singapore áp dụng hai mô hình. Với mô hình quản lý theo kiểu chủ cảng, cơ quan quản lý cảng sở hữu và bảo trì các công trình cảng nhưng không tham gia vào các dịch vụ tại cảng cũng như khai thác bến. Nói cách khác, cơ quan quản lý cảng là chủ sở hữu và bảo trì các công trình cảng nhưng cho khu vực tư nhân thuê để thực hiện các dịch vụ tại cảng như bốc xếp, giao nhận, lưu kho hàng hóa. Còn với mô hình thương mại hóa về quản lý cảng, một công ty thương mại sở hữu và tự khai thác các công trình cảng hoặc giao cho một đơn vị khác thuê để khai thác. Chính phủ thành một thực thể độc lập và tư nhân nhưng Chính phủ sở hữu toàn bộ. Theo đó, một công ty hoàn toàn của Nhà nước (Công ty Temasek Holdings) sở hữu 100% cổ phần của Công ty PSA. Công ty PSA khai thác các bến container tại Brani, Keppel và Tanjong Pagar, đây là ba khu vực được PSA đặc biệt chú trọng vào cơ sở vật chất để nâng cao hơn nữa chất lượng dịch vụ. Cảng Singapore còn có khu buôn bán tự do hoạt động từ năm 1969. Tại các khu trên, có nhiều thiết bị và dịch vụ vận chuyển hàng vào kho và tái xuất hàng hóa sau khi kiểm tra và đóng thuế với những thủ tục hải quan tối thiểu.

Trong chính sách cạnh tranh với các cảng trong khu vực, Singapore lấy chất lượng dịch vụ làm động lực cho cạnh tranh chứ không phải giảm giá dịch vụ.

2.3. Hệ thống giao thông

Giao thông vận tải là một trong những chất xúc tác chính cho việc phát triển kinh tế và cạnh tranh quốc tế, có vai trò như một khu vực dịch vụ logistics quan trọng. Giao thông vận tải là một ngành dịch vụ logistics lớn bao gồm các phân ngành như vận tải đường bộ, vận tải hàng không, hàng hải... Để thực hiện mục tiêu tăng khối lượng vận chuyển hàng hóa trong khu vực bằng đường sắt, tháng 4/2007 chính phủ Singapore quyết định đầu tư 12 tỷ USD vào tuyến đường sắt Downtown Line dài 40 km và phần đầu giảm thời hạn hoàn thành dự án này từ năm 2018 xuống năm 2016. Tháng 1/2008, Bộ trưởng Giao thông Vận tải Singapore, Ông Raymond Lim đã quyết định đầu tư 14 tỷ USD để nâng cấp mạng lưới đường sắt công cộng trong nước. Những tuyến đường sắt mới này sẽ được hoàn thành vào năm 2018, bổ sung 48 km cho mạng lưới đường sắt trong nước hiện nay. Singapore cũng đang tiến hành xây dựng tuyến đường sắt khác là Circle Line dài 33 km. Cùng với các tuyến đường sắt mới, Singapore có kế hoạch mở rộng 2 trong số 3 tuyến đường sắt hiện có. Bên cạnh đó, Singapore còn nâng cấp thêm hệ thống xe buýt công cộng.

2.4. Hệ thống kho bãi

Singapore xây dựng hệ thống kho bãi phân bố rộng khắp toàn quốc và không ngừng hiện đại hóa với tiêu chuẩn cao. Đây cũng là yếu tố then chốt cho sự phát triển logistics của Singapore. Quy trình quản lý kho bãi của Singapore cũng rất hiện đại,

thủ tục đơn giản, thực hiện nhanh chóng. Việc sử dụng các giải pháp thương mại điện tử giúp cho hệ thống kho bãi Singapore có thể cung cấp tối đa các dịch vụ logistics và cho phép khách hàng theo dõi hàng hóa dễ dàng, chính xác đến từng phút. Hơn thế, giá kho bãi của Singapore cũng được xem là tương đối rẻ so với thế giới. Ngoài lưu trữ, các kho tại Singapore cũng cung cấp thêm các dịch vụ như: nhận và xuất hàng hoá, lấy hàng và đóng gói, gửi hàng bằng đường biển hoặc đường hàng không, quản lý tồn kho... Các kho ngoại quan của Singapore thường xuyên được cải tiến nhằm cung cấp những dịch vụ tốt hơn và nhanh hơn nên đã tạo những điều kiện thuận lợi nhất cho logistics quốc tế trong việc trung chuyển hàng tạm nhập tái xuất.

Việc đầu tư vào hạ tầng cơ sở, sân bay, đường sá, cảng, kho bãi... hiện đại đã góp phần cắt giảm được nhiều chi phí logistics, thúc đẩy quá trình tối ưu hóa từ đầu vào đến đầu ra của hoạt động logistics ở Singapore. Do cơ cấu kinh tế đặc biệt với tỷ trọng nông nghiệp gần bằng không nên các nguồn vốn đầu tư được dồn hết vào phát triển công nghiệp và dịch vụ trong đó có dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, Singapore có uy tín rất cao trong tổ chức hệ thống giao dịch tài chính toàn cầu. Nhiều nhà đầu tư tài chính lớn từ các nước di chuyển lượng vốn đầu tư vào thị trường chứng khoán Singapore nhất là trong giai đoạn khủng hoảng tài chính và suy giảm kinh tế toàn cầu năm 2008. Các nguồn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đó được thu hút thông qua khai thác lợi thế của trung tâm tài chính toàn cầu. Vì thế, Singapore luôn có sẵn nguồn vốn dồi dào, sẵn có với chi phí tối ưu để hiện đại hóa cơ sở hạ tầng

theo những mô hình đầu tư hạ tầng hiện đại nhất thế giới. Bên cạnh đó, với năng lực đổi mới sáng tạo rất cao của nguồn nhân lực chất lượng cao tạo điều kiện để Singapore đưa ra giải pháp phát triển tối ưu cơ sở hạ tầng trong điều kiện diện tích đất đai đặc biệt chật hẹp. Các cảng biển hiện nay của Singapore đang nằm dưới sự quản lý của PSA. PSA chịu trách nhiệm giám sát quá trình ra, vào của tàu thuyền, xuất nhập hàng hóa kho bãi và điều tiết phương tiện luân chuyển trên mặt đất. Toàn bộ quá trình được giám sát và sắp xếp bởi hệ thống máy tính hiện đại bậc nhất thế giới. Theo tính toán, hàng ngày trung bình PSA phải lưu thông đến 91.000 container - tương đương với 60 tàu ra, vào cảng, trong đó 5% lượng hàng sẽ được tiêu thụ ngay tại Singapore, 95% hàng hóa còn lại sẽ tiếp tục được vận chuyển tới nhiều địa điểm trên toàn thế giới thông qua chuỗi cung ứng. Chỉ trong năm 2015, lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng hải qua Singapore đã lên tới 32,2 triệu TEU⁽⁶⁾.

2.5. Hệ thống công nghệ thông tin

Dịch vụ Logistics không thể phát triển được nếu không có công nghệ thông tin. Sự tiến bộ vượt trội của công nghệ thông tin đã giúp cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hậu cần có thể tập hợp thông tin, xử lý và trao đổi thông tin trong quá trình vận chuyển hàng hóa và chứng từ một cách dễ dàng, thuận lợi. Thực trạng phát triển công nghệ thông tin viễn thông của ASEAN xét theo các tiêu chí như số lượng màn hình, số lượng điện thoại di động và cố định, số lượng người sử dụng internet rất khác nhau. Singapore, Brunei và Malaysia có mức đánh giá chung khá cao, gấp đôi mức trung bình của Myanmar, Lào và Campuchia, chỉ đạt 1,5. Công nghệ

thông tin viễn thông ICT là công nghệ tiện ích nhất giúp cho ngành dịch vụ logistics giảm tối thiểu chi phí và có những thông tin trao đổi một cách nhanh chóng và chính xác giúp cho dịch vụ logistics vận hành được hài hòa, theo phương châm đúng lượng, đúng chỗ, đúng lúc. Singapore có thị trường ICT tự do nhất trong khu vực và được xem là đi đầu trong lĩnh vực CNTT. Trên thực tế, Singapore được coi là một trong những nước phát triển công nghệ thông tin nhất trên thế giới.

Năm 2000, Singapore đã tự do hóa hoàn toàn lĩnh vực thông tin viễn thông nhằm đảm bảo vị thế của một trung tâm thông tin truyền thông quan trọng của Châu Á. UPS cũng đang củng cố sự hiện diện của mình ở Singapore. Năm 2006, UPS đã khai trương một trung tâm logistics rộng lớn gần với sân bay Changi để chuyển hàng bằng đường không và đường biển. Năm 2007, UPS đã tăng các chuyến bay vòng quanh thế giới từ 11 lên 16 chuyến mỗi tuần với việc khai trương năm chuyến bay, mỗi tuần nối Singapore với Trung Đông, châu Á và Mỹ. UPS cho biết dịch vụ mới này cho phép UPS thực hiện các thời điểm gom hàng muộn hơn 20 giờ cho các khách hàng ở Singapore và cung cấp vận chuyển nhiều hơn để đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

2.6. Hải quan Singapore với hệ thống tự động hóa

Hải quan là một trong những ngành chủ chốt thúc đẩy nền kinh tế phát triển, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, giảm thời gian lưu hàng tại cảng, giảm thời gian lưu kho, lưu bãi, giảm tiền lưu kho, lưu bãi, giảm thời gian làm thủ tục giấy tờ. Kết quả là giảm chi phí

logistics. Hải quan Singapore là một trong những cơ quan hải quan hiện đại nhất Châu Á. Với quá trình cải cách hiện đại hóa, trong đó quy trình thủ tục hải quan được tự động hóa, hải quan Singapore đã đóng vai trò lớn đối với tăng trưởng kinh tế và giao lưu thương mại.

Hệ thống tự động hóa của Hải quan Singapore được xây dựng và vận hành theo mô hình xử lý tập trung gồm 2 hệ thống chính là hệ thống Front – end và hệ thống back - end. Hệ thống Front - end sử dụng mạng TradeNet do Công ty CrimsonLoige xây dựng và quản lý vận hành. Thông qua mạng TradeNet, doanh nghiệp tiến hành các thủ tục hải quan điện tử theo phương thức một cửa (single window) với cơ quan hải quan. Hải quan một cửa triển khai hoạt động thông quan hàng hóa nhanh chóng đẩy nhanh giải phóng hàng hóa, góp phần tích cực vào tiến trình hình thành Cộng đồng kinh tế ASEAN. Các chính sách về thủ tục hải quan của Singapore được minh bạch hóa với những quy định rõ ràng, chặt chẽ và hiệu lực thi hành nhanh chóng. Thêm vào đó, thông qua mạng Trade Net, quy trình hải quan được tự động hóa, làm cho hàng hóa thông quan dễ dàng hơn, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, giảm thời gian lưu hàng tại cảng, giảm thời gian và chi phí lưu kho, lưu bãi do đó đã tạo điều kiện thuận lợi nhất cho hoạt động thương mại và trung chuyển hàng hóa tại Singapore.

Những thành công mà ngành công nghiệp logistics của Singapore đạt được chủ yếu do những yếu tố sau:

Thứ nhất là khả năng kết nối toàn cầu: Singapore đã tận dụng tối đa vị trí địa lý của mình. Ngay từ đầu Singapore đã xác

định nước này không có nguồn tài nguyên nên Chính phủ đã chọn hướng phát triển theo mạng lưới kết nối toàn cầu dựa trên lợi thế dịch vụ thương mại, hệ thống cảng biển, sân bay,... Cơ quan hàng không của Singapore đã ký thoả thuận dịch vụ hàng không với hàng trăm tiểu bang và vùng lãnh thổ khác để tăng khả năng kết nối các chuyến bay, các cảng biển cũng đã làm việc chặt chẽ với các hãng tàu để xây dựng một mạng lưới giao thông hàng hải trong khu vực và toàn cầu.

Thứ hai là phát triển cơ sở hạ tầng: Theo thời gian ngành logistics của Singapore đã được xây dựng và phát triển một cách đồng bộ, Chính phủ chú trọng đầu tư vào các công trình kết cấu hạ tầng logistics như hệ thống cảng biển, tuyến tàu điện ngầm, hệ thống đường cao tốc và các trung tâm logistics có tính kết nối, ứng dụng thành tựu từ CMCN lần thứ 4,... khi đó hệ thống cảng biển có khả năng xử lý được 65 triệu container tiêu chuẩn và trở thành cơ sở hạ tầng tích hợp lớn nhất thế giới. Trong lĩnh vực hàng không Singapore cũng đưa ra kế hoạch tăng gấp đôi hệ thống sân bay, hàng hoá hàng không được khuyến khích vận chuyển ở Singapore qua việc phát triển cơ sở hạ tầng và các tiện ích đi kèm.

Thứ ba là ứng dụng công nghệ thông tin: Singapore đang đi đầu trong lĩnh vực ứng dụng công nghệ thông tin trong lĩnh vực logistics nhằm hướng tới mục tiêu trở thành một quốc gia thông minh (smart nation) với việc liên tục có những hướng đi mang tính theo kịp những cải tiến công nghệ và nắm bắt thay đổi. Singapore còn là một quốc gia đầu tiên áp dụng dịch vụ thông quan một cửa với sự ra đời TradeNet một nền tảng điện tử thuận lợi hoá thương

mại đầu tiên trên thế giới (hệ thống này cho phép đơn giản hoá các thủ tục giấy tờ, tiết kiệm thời gian và nâng cao hiệu quả kiểm tra hàng hoá.

Thứ tư là đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao: Chính phủ Singapore luôn chú trọng đến công tác đào tạo nguồn nhân lực nói chung và cho ngành logistics nói riêng, một số chính sách được chính phủ Singapore đưa ra như tổ chức các hoạt động cấp học bổng và tài trợ nghiên cứu logistics cho sinh viên, thành lập học viện logistics châu Á – Thái Bình Dương và phát triển học viện này thành cơ sở đào tạo nguồn nhân lực logistics hàng đầu châu Á. Song song với đó là thành lập viện nghiên cứu logistics Singapore nhằm phát triển chiến lược và chương trình đào tạo logistics⁽⁷⁾.

Có thể nhận thấy rằng sự kết hợp của các yếu tố nói trên đã tạo ra một hệ sinh thái mang tính tổng hợp cho phép ngành logistics phát triển nhanh và hiệu quả. Thành công của Singapore cho thấy với một tầm nhìn xa về tư duy, chiến lược cùng với sự quyết tâm của Chính phủ có thể phát huy được các nguồn lực để biến Singapore trở thành một trung tâm hậu cần tầm cỡ.

3. Bài học rút ra cho Việt Nam trong việc phát triển hạ tầng logistics

Việt Nam là quốc gia có tốc độ tăng trưởng kinh tế trung bình 6,5% liên tục trong 30 năm và có quy mô xuất - nhập khẩu xếp thứ 22 của thế giới năm 2020. Việt Nam cần có kết cấu hạ tầng phát triển và hiện đại hóa không chỉ để phục vụ các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội dài hạn mà còn để phát triển logistics, tăng sự đóng góp của ngành logistics vào sự phát triển kinh tế. Khoảng 5 năm gần đây, Việt Nam

mới nhận thức được tầm quan trọng của kết cấu hạ tầng logistics trong sáng tạo giá trị trong nền kinh tế thị trường, tăng khả năng cạnh tranh quốc gia, cạnh tranh hàng hóa và chi phí doanh nghiệp. Chi phí logistics ở Việt Nam khá cao và đó là nguyên nhân của tình trạng hiệu quả chưa cao của toàn bộ nền kinh tế. Đồng thời, chi phí dịch vụ logistics trong chi phí logistics cũng không nhỏ càng cho thấy sự cần thiết phải cải thiện dịch vụ logistics này ở Việt Nam. Đây cũng là cơ hội để ngành logistics phát triển mạnh. Năm 2020, điểm tuyển sinh vào ngành “Logistics và quản lý chuỗi cung ứng” cao nhất tại Trường Đại học Kinh tế quốc dân - trường đại học hàng đầu về kinh tế, quản lý và quản trị kinh doanh ở Việt Nam. Đây là tín hiệu cho thấy thị trường đang hướng tới ngành logistics khởi đầu bằng sự phát triển kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistics ở Việt Nam. Việt Nam đang chú trọng đầu tư sân bay Long Thành - một sân bay hiện đại bậc nhất Đông Nam Á và đang từng bước triển khai xây dựng ít nhất 5000 km đường cao tốc để phục vụ nhu cầu phát triển ngành công nghiệp logistics cũng như nền kinh tế.

Qua nghiên cứu kinh nghiệm phát triển kết cấu hạ tầng logistics từ trường hợp Singapore - một trong những mô hình thành công nhất thế giới trên đây, tác giả rút ra bài học kinh nghiệm về phát triển hạ tầng logistics cho Việt Nam như sau:

Một là, Chính phủ Việt Nam cần có sự chuyển biến cơ bản về tư duy phát triển, đặt phát triển mạnh kết cấu hạ tầng dịch vụ logistics chất lượng cao, hiện đại trong quá trình chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế từ chiều rộng sang chiều sâu, từ kết cấu kinh tế truyền thống sang cơ cấu kinh tế đổi mới, sáng tạo, điều chỉnh quy hoạch

tổng thể cơ cấu phát triển ngành kinh tế theo hướng thương mại hóa, sáng tạo giá trị, đóng góp lớn vào GDP, tạo việc làm, và là động lực phát triển kinh tế dài hạn. Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng logistics không chỉ để cung ứng dịch vụ công thông thường mà để tạo nền tảng phát triển dịch vụ giá trị gia tăng nhất là dịch vụ logistics. Loại ích vụ này càng được phát triển, càng mở rộng phạm vi, giá trị gia tăng thu được càng lớn. Từ đó, cần xác định cụ thể đường lối, chính sách và chiến lược rõ ràng về phát triển các ngành kinh tế then chốt.

Hai là, tận dụng vị trí chiến lược quan trọng của Việt Nam trong khu vực Đông Nam Á, xác định kế hoạch, mục tiêu đưa Việt Nam trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa, đóng vai trò đầu mối chuyển tải cho các tuyến vận tải hàng không, hàng hải, đường bộ, đường sắt giữa Trung Quốc và các nước ASEAN, Việt Nam với các nước khác trong và ngoài khu vực. Việt Nam có tiềm năng lớn trong cung ứng lượng hàng hóa xuất khẩu và nước nhập khẩu lớn với quy mô khoảng 1000 tỷ đô la Mỹ vào năm 2025⁽⁸⁾, đồng thời là nước láng giềng với Trung Quốc - công xưởng lớn nhất thế giới với quy mô GDP đang dần lớn nhất thế giới. Đó là căn cứ quan trọng để tạo điều kiện xây dựng mạng lưới phân phối vận chuyển, trở thành trung tâm logistics hàng đầu khu vực và thế giới.

Ba là, Việt Nam cần phát triển mạnh thị trường vốn trong nước kết nối với thị trường vốn quốc tế để bảo đảm nguồn tài chính cần thiết và đầy đủ để thực hiện mục tiêu chiến lược phát triển công nghiệp logistics. Chú trọng phát triển đa dạng các nguồn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistics như từ ngân sách nhà nước trung ương và địa phương, nguồn tư

nhân theo phương thức đối tác công - tư, nguồn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), nguồn đầu tư trực tiếp nước ngoài, nguồn vay thương mại trên thị trường vốn và các nguồn vốn xã hội hóa khác. Việc phát triển mạnh thị trường vốn theo xu hướng mới để phục vụ mục tiêu phát triển ngành công nghiệp logistics xu hướng phát triển chung của khu vực và thế giới là cần thiết. Kinh nghiệm huy động vốn đầu tư trên thị trường vào phát triển kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistics của Singapore cần được nghiên cứu và học hỏi đầy đủ.

Bốn là, về phát triển hạ tầng cho hoạt động logistics, Việt Nam cần khuyến khích các doanh nghiệp tư nhân và các doanh nghiệp nước ngoài có tiềm lực đầu tư xây dựng. Trong chiến lược phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đến năm 2020 của Bộ giao thông vận tải, nhu cầu vốn cho phát triển từ nguồn ngân sách Nhà nước chiếm khoảng 2,3 % GDP so với yêu cầu tối thiểu là 3 - 5 % GDP. Nguồn vốn bù đắp vào cho sự thiếu hụt này sẽ từ các doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp nước ngoài có tiềm lực. Vấn đề là ở chỗ, chính sách phải tạo điều kiện cụ thể và hấp dẫn các nhà đầu tư. Những doanh nghiệp này không chỉ bù đắp nguồn vốn còn thiếu hụt mà còn có thể đóng góp quan trọng những kỹ năng quản lý, công nghệ và kinh nghiệm nhằm xây dựng và vận hành hệ thống cơ sở hạ tầng một cách hiệu quả.

Năm là, cần có cách tiếp cận kết nối hệ thống theo mạng logistics phạm vi rộng lớn nhất và chuỗi cung ứng để dịch vụ logistics được tổ chức thực hiện thuận lợi nhất trên nền tảng hệ thống hạ tầng hiện đại nhất. Một trong những thành công của Singapore là phát triển hạ tầng theo

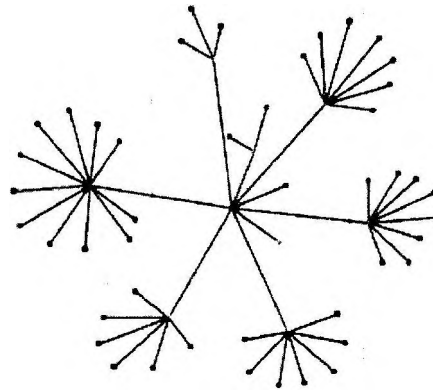
hướng mở để dễ dàng và thuận lợi kết nối với đối tác quốc tế về cảng biển theo tuyến đường hàng hải được xác định đầy đủ, rõ ràng về thông tin và hệ thống hoa tiêu dẫn đường hiệu quả. Lợi thế cảng nước sâu nhưng cần có hệ thống dẫn đường thuận lợi và hệ thống phục vụ đạt tiêu chuẩn quốc tế không chỉ về sửa chữa tàu biển, giải quyết dịch vụ nhanh gọn, khoa học nhất mà còn bảo đảm cung ứng dịch vụ lưu trú, ăn uống, nghỉ ngơi, sinh hoạt, giải trí. Singapore phát triển sòng bạc lớn thứ 2 thế giới và đây là một trong những cơ sở hạ tầng quan trọng, bổ sung thêm dịch vụ cơ sở hạ tầng logistics, tăng cường dịch vụ giá trị gia tăng có sự gắn kết với dịch vụ logistics. Các tàu nước ngoài đến Singapore số lượng lớn, lực lượng thủy thủ đông có thể lên bờ để thụ hưởng các dịch vụ vui chơi, giải trí. Do đó, kết cấu hạ tầng logistics cần liên kết với sự hình thành chuỗi cung ứng logistics như trung tâm thương mại, khu vui chơi giải trí cao cấp, khu lưu trú xa xỉ, ăn uống, khách sạn cao cấp, nhà hàng, điểm du lịch đạt tiêu chuẩn quốc tế..

Sáu là, cần phát triển mạnh khoa học về logistics để hình thành hệ thống phân ngành chuyên sâu về logistics như logistics hạ tầng, logistics dịch vụ, các phân ngành hẹp về logistics như giao nhận, vận tải, kho vận, dịch vụ thuế, hải quan, logistics ngược, logistics xanh, logistics bền vững. Sự phát triển càng sâu phân ngành càng đòi hỏi tính chuyên nghiệp hóa cao và tạo điều kiện để kết cấu hạ tầng logistics phát triển đúng với bản chất và mục đích của nó. Sự phát triển phân ngành còn tạo điều kiện để phát triển hệ thống đào tạo phù hợp với sự phát triển chuyên ngành, hình thành thị trường nhân lực logistics chuyên sâu.

Từ kinh nghiệm của các quốc gia trên có thể thấy được, việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng cho ngành logistics là việc đầu tiên Việt Nam cần phải làm. Việt Nam cần có kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng dài hạn và quyết tâm thực hiện. Do nguồn lực có hạn, Việt Nam tại thời điểm này khó có thể đầu tư phát triển toàn bộ cơ sở hạ tầng của mình. Tuy nhiên, nếu xem xét kỹ Việt Nam cần học từ Thái Lan việc phát triển đường sắt, với các ưu thế của vận tải đường sắt sẽ giúp giảm chi phí logistics. Khi hệ thống đường sắt tốt lên thì việc thực hiện vận tải đa phương thức sẽ thuận lợi hơn. Việt Nam có thể thực hiện theo mô hình logistics Hub - and - spoke (trục và nan hoa) mà không thực hiện theo star model nữa. Việt Nam nên ưu tiên chọn những đoạn đường sắt có lưu lượng hàng hóa lớn để thực hiện nâng cấp, chẳng hạn đoạn Hà Nội - Lào Cai nối Việt Nam với Trung Quốc, Hà Nội - Quảng Ninh, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Hà Nam, Hà Nội - Vĩnh Phúc, Hà Nội - Thanh Hóa. Những tuyến đường sắt này nối Hà Nội với các khu công nghiệp chính tại miền Bắc Việt Nam. (Xem Hình 1)

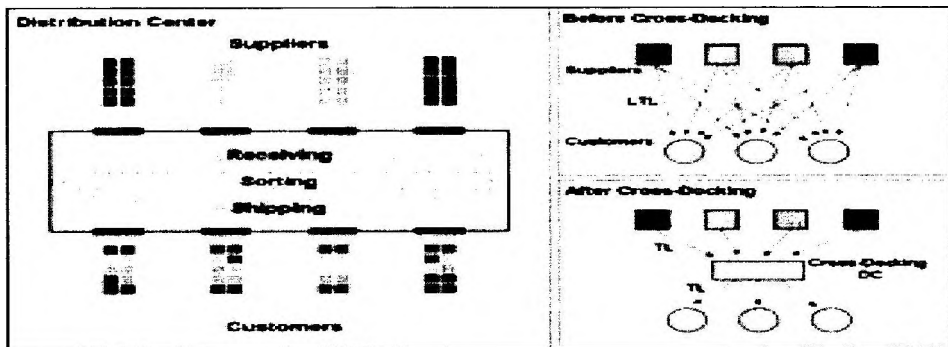
Còn đối với miền Trung, đoạn cần nâng cấp là Đà Nẵng - Phú Yên, trong miền Nam là thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương.

Tiếp theo, Việt Nam cần nâng cấp hệ thống trung tâm Logistic với để đáp ứng được yêu cầu của một Hub logistics. Từ hạ tầng thông tin liên lạc, hệ thống kho bãi, cần có thêm các kho chuyên dụng như kho đông lạnh, kho xăng dầu, kho sấy khô. Phương pháp quản lý trung tâm Logistics cũng cần được học tập theo các nước trong khu vực, đặc biệt là kinh nghiệm quản lý từ Singapore. Mô hình này cần sử dụng



Hình 1: Tổ chức Logistic theo mô hình Hub - and Spoke tại Miền Bắc Việt Nam

Nguồn: Hoàng Đình Minh, Trương Bảo Thanh, Lê Quang Minh (2016), “Định hướng phát triển Logistics Việt Nam từ kinh nghiệm quốc tế”, Viện nghiên cứu chính sách và Phát triển, Học viện Chính trị Khu vực I.



Hình 2: Mô hình trung tâm logistics

Nguồn: Logistic management, 2009

triệt để các thành tựu mới nhất của cách mạng công nghiệp 4.0, sử dụng công nghệ thực tế ảo tăng cường, dữ liệu lớn, internet kết nối vạn vật, trí tuệ nhân tạo và các nền tảng công nghệ thông tin, các ứng dụng thuận lợi nhất để xây dựng các mô hình xử lý các dịch vụ logistics thông minh, tinh gọn. (Xem Hình 2)

Nhân lực là chìa khóa của thành công, do đó, việc nâng cao chất lượng cho đội ngũ quản lý và lao động trong quá trình phát triển ngành logistic cũng cần phải được thực hiện song song với quá trình nâng cấp

hạ tầng cơ sở. Bản thân các cơ sở đào tạo trong nước cũng thiếu những người có kinh nghiệm trong lĩnh vực logistic để có thể giảng dạy được. Do đó, việc mời thêm các chuyên gia từ các nước trong khu vực để đào tạo nhân lực cho ngành logistic trong thời điểm hiện nay là cần thiết.

Thủ tục thông quan cần được đơn giản hóa và thực hiện nhanh hơn với sự trợ giúp của công nghệ thông tin. Điều này cần học theo phương pháp của Singapore, vì nếu Việt Nam không thực hiện được thủ tục thông quan hiệu quả hơn, thì khi ASEAN

thành liên minh thuế quan, hàng hóa vào Việt Nam sẽ đi qua ngã các nước ASEAN khác. Điều này sẽ gây tổn thất không nhỏ cho Việt Nam.

Việt Nam cần tập trung xây dựng một số trung tâm Logistic lớn và đẩy mạnh hợp tác với các đối tác nước ngoài, trong đó có Singapore, trên nền tảng quan hệ đối tác chiến lược Việt Nam - Singapore. Nên đầu tư xây dựng ít nhất 3 trung tâm logistics ở 3 miền. Trung tâm logistics miền Bắc cần đặt trong vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc kết nối với các địa phương khác trong vùng. Trung tâm logistics miền Trung có thể đặt ở Đà Nẵng và trung tâm logistics miền Nam có thể đặt gần cảng Cát Lái là nơi có mật độ hàng hóa giao dịch lớn nhất. Có thể nói, mỗi quốc gia có vị trí địa lý, đặc điểm kinh tế - xã hội khác nhau sẽ lựa chọn cho mình những mô hình quản lý, những ưu tiên đầu tư khác nhau trong quá trình phát triển dịch vụ cảng biển. Các quốc gia này đã thành công trong quá trình phát triển dịch vụ cảng biển.

Kết luận

Trong bối cảnh Việt Nam ngày càng hội nhập sâu và rộng với thế giới như hiện nay, quan hệ thương mại quốc tế giữa Việt Nam và các quốc gia trong khu vực nói riêng và trên thế giới nói chung ngày càng phát triển nhanh. Phát triển dịch vụ logistics để phục vụ cho quá trình giao thương thương mại quốc tế là điều cần thiết, do đó việc quy hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng logistics nhằm gắn kết các trung tâm logistics, các khu công nghiệp như hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển, đường hàng không, hệ thống kho hàng, bến bãi,... nhằm phục vụ cho chuỗi cung ứng hàng hoá một cách nhanh

chóng và hiệu quả là cần thiết, từ những bài học kinh nghiệm về phát triển cơ sở hạ tầng của chính phủ Singapore, phát triển cơ sở hạ tầng trước hết là phải xây dựng quy hoạch mạng lưới cơ sở hạ tầng về logistics, thúc đẩy sự tham gia của tư nhân nhằm hiện thực hoá các khoản đầu tư công về cơ sở hạ tầng logistics như Chính phủ Singapore đã làm, ngoài ra cần phải tập trung đến cơ sở hạ tầng về công nghệ thông tin và quy trình thủ tục thông minh,... Singapore và Việt Nam có những tương đồng về hệ thống cảng biển, đường bộ và mạng lưới đường hàng không,... Vì vậy, chúng tôi cho rằng kinh nghiệm từ phát triển cơ sở hạ tầng logistics của Singapore có thể áp dụng ở Việt Nam./.

CHÚ THÍCH

1. https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TNSB.pdf: truy cập 18/3/2022.
2. https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/Vietnam/Logistics_Report_VN.pdf: truy cập ngày 19/3/2021.
3. Bui Van Vien, Nguyen Thi Thu Hoai (2018), *The relationship between government budget deficit and economic growth in the southeast asian region*, NXB Đại học Quốc gia Hà Nội.
4. <https://logistics4vn.com/singapore-quoc-gia-phat-trien-logistics-thu-2-the-gioi>: truy cập ngày 18/2/2022.
5. <https://logistics4vn.com/singapore-quoc-gia-phat-trien-logistics-thu-2-the-gioi>: truy cập ngày 18/2/2022.
6. <http://cangsaigon.vn/tin-tuc/kinh-nghiem-phat-trien-va-quan-ly-cang-bien-tren-the-gioi-214>: truy cập ngày 18/3/2022.
7. https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TNSB.pdf: truy cập ngày 20/3/2022.
8. Theo ước tính, Việt Nam sẽ có tổng kim ngạch xuất- nhập khẩu đạt con số khoảng 1000 tỷ đô la Mỹ vào năm 2025. (Nguyễn Thường Lạng, 2021).