

Kinh nghiệm phát triển logistics của Singapore và hàm ý cho Việt Nam

Nguyễn Thanh Nhã
Viện Kinh tế và Chính trị thế giới

Bài báo này là sản phẩm của Đề tài khoa học cấp cơ sở năm 2024 “Kinh nghiệm phát triển logistics của Singapore và hàm ý cho Việt Nam”

Singapore đã trở thành một trong những trung tâm logistics hàng đầu thế giới nhờ vào chiến lược phát triển hiệu quả, tận dụng tối đa lợi thế vị trí địa lý, đầu tư vào cơ sở hạ tầng hiện đại, ứng dụng công nghệ tiên tiến và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao. Bài viết này sẽ so sánh thực trạng phát triển logistics giữa Singapore và Việt Nam, phân tích các cơ hội và thách thức, từ đó đưa ra những gợi mở và hàm ý chính sách cho Việt Nam trong việc phát triển ngành logistics, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

1. Bối cảnh thúc đẩy phát triển logistics ở Singapore

1.1. Bối cảnh

Là một quốc đảo nhỏ tách ra từ Malaysia (năm 1965), tài nguyên hầu như không có, phần lớn nguyên liệu đều phải nhập khẩu từ nước ngoài, và lợi thế duy nhất của Singapore là dựa vào cảng trung chuyển hàng hải, nằm trong eo biển Malacca, trấn giữ con đường hàng hải huyết mạch từ đông sang tây, nối liền Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Ngay từ đầu, Singapore đã xác định và chọn đường lối phát triển để trở thành trung tâm kinh tế của Đông Nam Á và thế giới, dựa vào thế mạnh của cảng biển, của năng lực thương mại có sẵn.

Do đó, hàng hải là huyết mạch của Singapore, đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển của Singapore từ một quốc gia thuộc Thế giới thứ ba thời chiến tranh lạnh, đã nhanh chóng “hóa rồng” và trở thành quốc gia hàng đầu châu Á. Trong nhiều thế kỷ qua, Singapore đã vươn lên trở thành trung tâm của khoảng 200 hãng tàu có liên kết đến hơn 600 cảng trên toàn thế giới. Ngành hàng hải là xương sống của nền thương mại và kinh tế Singapore và vận chuyển hơn 80% hàng hóa của thế giới. Ngày nay, hàng hải Singapore tiếp tục được xếp hạng cao về khả năng cạnh tranh toàn cầu và kết nối chuỗi cung ứng với hệ sinh thái hàng hải đang phát triển mạnh mẽ. Singapore cũng là nơi quy tụ của 170 tập đoàn vận tải biển quốc tế cũng như các công ty hàng hải khác trong các lĩnh vực tài chính, bảo hiểm, an ninh mạng, môi giới tàu biển, luật pháp và trọng tài. Singapore cũng là nơi có cảng trung chuyển bận rộn nhất thế giới và cảng tiếp nhiên liệu hàng đầu thế giới.

1.2. Hệ thống logistics đường biển của Singapore

Singapore là trung tâm hàng hải quốc tế và hàng năm có khoảng 130.000 tàu vào cảng, hơn 1.000 tấn hàng hóa được xử lý tại các cảng mỗi phút. Singapore có hai nhà khai thác cảng thương mại chính, cụ thể là PSA (Port of Singapore Authority) và Jurong Port. Hệ thống cảng Singapore bao gồm các cảng biển đặt tại Tanjong Pagar, Keppel, Brani, Pasir Panjang, Jurong và Tuas (MPA, 2023). Các cảng biển này có thể tiếp nhận nhiều loại tàu khác nhau, nhưng chủ yếu là tàu container, tàu chở dầu và tàu chở hàng rời. Logistics bao gồm dịch vụ kho bãi, vận chuyển hàng hóa và phân phối. Hơn nữa, Singapore cung cấp một loạt các dịch vụ hàng hải, như đại lý vận tải, bảo dưỡng và bảo hiểm tàu, tạo thành một hệ sinh thái toàn diện của ngành hàng hải.

PSA là tập đoàn cảng hàng đầu thế giới được thành lập vào năm 1964 tại Singapore. PSA vận hành trung tâm trung chuyển container lớn nhất thế giới với mạng lưới toàn cầu bao gồm 66 cảng tại 44 quốc gia và công suất thiết kế là 50 triệu TEU một năm. Năm 2023, PSA đã lập kỷ lục về khối lượng container được trung chuyển lên tới 94,8 triệu TEU tại tất cả các bến cảng của mình trên toàn thế giới (tăng 4,3%), trong đó, bến cảng chính của PSA tại Singapore đóng góp 38,8 triệu TEU (tăng 4,8%) giữ vững vị trí là cảng container bận rộn nhất thế giới (Maritime Gateway, 2022). Với kết nối đến 600 cảng trên toàn cầu tại hơn 120 quốc gia, các hãng tàu có thể tiếp cận các chuyến tàu hàng ngày đến mọi cảng lớn trên thế giới, hoạt động 24/7 quanh năm.

Singapore vẫn duy trì là cường quốc tiếp nhiên liệu hàng đầu thế giới với doanh số tiếp nhiên liệu vượt qua 50 triệu tấn và bắt đầu các hoạt động tiếp

nhiên liệu khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) từ tàu sang tàu từ tháng 3 năm 2021. Singapore cũng được xếp hạng là Thành phố Hàng hải dẫn đầu Thế giới lần thứ năm liên tiếp trong nghiên cứu chuẩn mực quốc tế của hiệp hội phân loại tàu Na Uy DNV và công ty tư vấn Menon Economics của Na Uy (Maritime Gateway, 2022). Tạp chí hàng hải Lloyd's List (Vương quốc Anh) đã công bố 10 nhà khai thác cảng container hàng đầu thế giới của năm 2022 dựa trên các tiêu chí như sản lượng container, tốc độ tăng trưởng và mở các dự án mới. Theo đó, mặc dù lượng hàng thông qua của PSA giảm nhẹ so với năm 2021, nhưng PSA vẫn giữ vững vị trí dẫn đầu so với các đối thủ trong ngành với hơn 60 triệu TEU.

Ngoài hoạt động cảng biển, PSA Singapore đang mở rộng danh mục đầu tư của mình để cung cấp cho các hãng tàu và chủ đơn hàng các giải pháp chuỗi cung ứng sáng tạo nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại toàn cầu bằng cách thúc đẩy dòng chảy của hàng hóa vật lý và tài chính.

2. Chính sách phát triển logistics của Singapore

Chính sách phát triển logistic đường biển của Singapore luôn gắn chặt với chiến lược phát triển quốc gia, bao gồm:

2.1. Chính sách thương mại tự do

Thương mại tự do là yếu tố then chốt trong thành công kinh tế của Singapore và đưa Singapore trở thành một trong những quốc gia kết nối nhất thế giới. Bằng cách thúc đẩy mở cửa thị trường, giảm thuế quan và thúc đẩy thương mại quốc tế, chính sách thương mại tự do của Singapore tạo ra môi trường thuận lợi cho phát triển logistics đường biển. Các hiệp định thương mại tự do (FTA) rộng rãi và hệ thống hành chính minh bạch của Singapore đã thúc đẩy quá trình chuyển đổi của đất nước này trở thành nước phát triển. Singapore đang tham gia 15 FTA song phương, 12 FTA khu vực và các Hiệp định kinh tế số (Ayman Falak Medina, 2023). Cách tiếp cận này thu hút đáng kể các khoản đầu tư và doanh nghiệp nước ngoài đến Singapore, thúc đẩy tăng trưởng và mở rộng các cảng biển. Các khoản đầu tư chiến lược vào cơ sở hạ tầng như cảng, sân bay và mạng lưới truyền thông nhằm mục đích cải thiện hiệu quả của hàng hóa và luồng thông tin. Những khoản đầu tư này không chỉ nâng cao khả năng cạnh tranh của các cảng Singapore mà còn thúc đẩy hiệu quả của toàn bộ chuỗi cung ứng.

Singapore đã ban hành luật về khu thương mại tự do ngay từ năm 1966, một năm sau khi tách ra độc lập từ Malaysia. Sau đó, đến năm 1969 có Khu thương mại tự do (FTZ) đầu tiên và nằm ngay tại cảng Jurong nhằm mục đích hỗ trợ cho các hoạt động trung chuyển hàng hóa. Đến nay, Singapore có

9 FTZ trong đó 6 khu giành cho vận tải biển, nằm trải dài từ sân bay Changi đến các bến cảng ở bờ biển phía nam nước này (Corporate Services, 2022). FTZ tại Singapore tạo điều kiện thuận lợi cho việc trung chuyển hàng hóa đến và đi từ Singapore bằng cách tạm dừng thuế hải quan, thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế hàng hóa và dịch vụ (GST) đối với hàng hóa được lưu trữ trong FTZ. Nghĩa là hàng hóa có thể được lưu trữ tạm thời tại Singapore và sau đó được đưa lên tàu hoặc máy bay để xuất khẩu mà không cần thông quan.

2.2. Chính sách chuyển đổi xanh và số trong logistics

Chính phủ Singapore đưa ra lộ trình 2030 thể hiện tầm nhìn đầy tham vọng và được xác định rõ ràng trong giai đoạn tăng trưởng tiếp theo thông qua việc áp dụng công nghệ và đổi mới. Lộ trình 2030 được thúc đẩy bởi ba sáng kiến quốc gia dưới đây:

Thứ nhất, Bản đồ chuyển đổi ngành vận tải biển (Sea Transport Industry Transformation Map - ITM). Bản đồ này sẽ thúc đẩy việc tạo ra hệ sinh thái hàng hải Singapore thông minh hơn, hiệu quả hơn, an toàn hơn và bền vững hơn.

Thứ hai, sáng kiến IMC2030 (International Maritime Centre - IMC) được tạo ra với tầm nhìn biến Singapore thành Trung tâm Hàng hải Toàn cầu về kết nối, đổi mới và thu hút nhiều nhân tài.

Thứ ba, sáng kiến Next Generation Port 2030 đóng vai trò là hướng dẫn cho quy hoạch tổng thể và phát triển cảng Singapore, bao gồm việc hình thành khái niệm, thiết kế và triển khai thử nghiệm tại cảng Tuas. Trong bối cảnh chuỗi cung ứng khó dự báo và các tàu thuyền ngày càng hiện đại và tải trọng lớn, Singapore đã quyết tâm phải mở rộng cảng, đầu tư lớn để xây một cảng mới mang tên là Tuas ở bờ biển phía Tây của hòn đảo. Cảng Tuas sẽ tăng gấp đôi công suất xử lý container hàng năm lên tới 65 triệu TEU, đưa cảng Singapore trở thành cảng tự động lớn nhất thế giới. Sáng kiến Next Generation Port 2030 tại đầu phía tây của Singapore (Tuas) là cơ hội để Singapore xây dựng một cảng trung tâm tiên tiến về mặt công nghệ thông qua việc sử dụng công nghệ sáng tạo. Cảng sẽ được phát triển theo bốn hướng chính - cảng hiệu quả, cảng thông minh, cảng an toàn và bảo mật, cảng xanh và hướng đến cộng đồng.

Ngoài ra, Singapore là quốc gia đi đầu trong việc cắt giảm các thủ tục thông quan. Thứ nhất, sáng kiến "Just-in-Time Arrival" giúp các tàu có thể tiết kiệm được thời gian quay vòng tại cảng (tổng thời gian mà tàu phải neo tại bến để phục vụ cho việc bốc dỡ hàng hóa) và tối ưu hóa việc lập kế hoạch cho các dịch vụ và nguồn lực của cảng. Thứ hai, nhà khai thác cảng PSA đã đầu tư vào hệ thống "Flow-Through Gate" từng đoạt giải thưởng, có thể thông quan xe tải đến trong 25 giây và cầu trục bán tự

động điều khiển từ xa, trong đó mỗi người vận hành có thể xử lý tới 6 cầu trục. Thứ ba, sáng kiến bệ nổi đa năng. Hiện nay, nếu bến tàu chưa sẵn sàng thì tàu sẽ neo đậu trên biển để chờ. MPA hiện đang thử nghiệm việc sử dụng các bệ nổi đa năng để có thể thực hiện kiểm tra nhập cảnh, tiếp nhiên liệu và nạp thêm vật tư trong khi chờ đợi.

2.3. Chính sách phát triển 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 đưa ra như: cấp học bổng và tài trợ nghiên cứu logistics cho sinh viên và thành lập Viện nghiên cứu Logistics - Châu Á Thái Bình Dương (The Logistics Institute - Asia Pacific) là sự hợp tác giữa Đại học Quốc gia Singapore (NUS) và Viện Công nghệ Georgia (Georgia Tech) cung cấp các chương trình nghiên cứu và giáo dục về logistics toàn cầu. Với tư cách là một quốc gia hàng hải hàng đầu, Chính phủ Singapore đã thông qua lộ trình "Lộ trình R&D Singapore 2030: Chuyển đổi hàng hải", được công bố tại Hội nghị Công nghệ Hàng hải Singapore (Singapore Maritime Technology Conference - SMTC) trong tuần lễ Hàng hải Singapore 2019.

3. Hàm ý cho Việt Nam

Có thể thấy, dù còn nhiều khoảng cách trong phát triển và xây dựng cơ sở hạ tầng cùng chiến lược phát triển ngành logistics, song thực tiễn từ Singapore đã gợi mở ra nhiều hướng phát triển và hoàn thiện hệ sinh thái logistics cho Việt Nam, đặc biệt là trong lĩnh vực hàng hải. Một số hàm ý chính sách cho Việt Nam có thể tập trung vào một số ý chính sau:

Thứ nhất, Việt Nam cần nghiên cứu đi sâu khai thác mối quan hệ giữa cảng biển và khu thương mại tự do cùng với hệ thống logistics. Đây là yếu tố then chốt trong việc phát triển kinh tế, đặc biệt là trong lĩnh vực logistics hàng hải. Theo mô hình của Singapore, sự liên kết chặt chẽ này không chỉ giúp tối ưu hóa quy trình vận chuyển và lưu trữ hàng hóa mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho việc áp dụng các công nghệ tiên tiến, qua đó thúc đẩy quá trình chuyển đổi số và phát triển kinh tế xanh.

Thứ hai, cần tập trung nguồn lực nhằm huy động vốn cho phát triển logistics. Để phát triển ngành logistics, cần có chiến lược huy động vốn hiệu quả. Đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư là một trong những biện pháp cần thiết, bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn tư nhân trong nước và vốn đầu tư nước ngoài. Cần xây dựng cơ chế ưu đãi đặc thù để thu hút đầu tư vào lĩnh vực logistics, đặc biệt là các dự án hạ tầng logistics quy mô lớn. Khuyến khích hình thức đối tác công-tư (PPP) trong phát triển hạ tầng logis-

tics cũng là một hướng đi hiệu quả.

Thứ ba, cần tiếp tục đầu tư phát triển hạ tầng cho hoạt động logistics có trọng điểm. Cần đầu tư nâng cấp hệ thống cảng biển, sân bay, đường bộ và đường sắt theo hướng hiện đại hóa và đồng bộ hóa. Phát triển các trung tâm logistics cấp quốc gia, vùng và địa phương, đặc biệt tại các vùng kinh tế trọng điểm. Quy hoạch và phát triển hệ thống kho bãi hiện đại, đáp ứng nhu cầu của thương mại điện tử và chuỗi cung ứng lạnh, cũng là một bước cần thiết. Cuối cùng, cần tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải để tối ưu hóa quá trình vận chuyển hàng hóa.

Thứ tư, cần tiếp tục nghiên cứu định hướng và phát triển công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực là yếu tố quyết định đến sự phát triển bền vững của ngành logistics. Việc xây dựng chiến lược quốc gia về phát triển nguồn nhân lực logistics là cần thiết. Tăng cường hợp tác giữa cơ sở đào tạo và doanh nghiệp trong việc xây dựng chương trình đào tạo và thực hành sẽ giúp nâng cao chất lượng nhân lực. Đẩy mạnh đào tạo chuyên sâu về các lĩnh vực mới như logistics xanh, logistics thông minh cũng là một bước quan trọng.

Cuối cùng, cần tập trung hơn nữa vào công tác ứng dụng công nghệ thông tin và đẩy mạnh chuyển đổi số. Để nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh, ngành logistics Việt Nam cần tập trung vào chuyển đổi số trong ngành logistics là bước đầu tiên. Hỗ trợ doanh nghiệp logistics ứng dụng các công nghệ tiên tiến như AI, blockchain, IoT trong hoạt động kinh doanh sẽ giúp tăng cường hiệu quả và giảm chi phí. Cuối cùng, khuyến khích nghiên cứu và phát triển các giải pháp công nghệ phù hợp với đặc thù của ngành logistics Việt Nam sẽ giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành./.

Tài liệu tham khảo

Corporate Services. "Singapore Free Trade Zones: All You Need To Know". <https://www.corporateservices.com/singapore/singapore-free-trade-zones-guide/>

Lloyd's List (06/12/2023). "Top 10 box port operators 2023". <https://www.lloydslist.com/LL1147252/Top-10-box-port-operators-2023>

Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), <https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/operations/port-infrastructure/terminals>

Maritime Gateway (16/01/2022). "Singapore Remains The World's Busiest Transshipment Port": <https://www.maritimegateway.com/singapore-remains-the-worlds-busiest-transshipment-port/>