

# Kinh nghiệm phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế biển của Singapore và hàm ý cho Việt Nam

THS. NGUYỄN THÙY DƯƠNG  
Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam

- NGÀY NHẬN BÀI: 15/12/2022 ● NGÀY GỬI PHẢN BIỆN: 22/12/2022
- NGÀY DUYỆT ĐĂNG: 17/01/2023

**Tóm tắt:** Singapore là một quốc đảo nhỏ, gần như không có tài nguyên thiên nhiên, mọi nguyên liệu hầu hết đều phải nhập từ nước ngoài nhưng quốc gia này có một vị trí địa lý thuận lợi, ở trong eo biển Malaca, trên tuyến đường hàng hải huyết mạch từ Đông sang Tây, nối liền Thái Bình Dương. Từ lợi thế vị trí địa lý của mình, ngay từ những ngày đầu, Chính phủ Singapore đã xác định kinh tế biển là trụ cột chính để đưa Singapore trở thành trung tâm kinh tế của Đông Nam Á và thế giới. Do vậy, Singapore đẩy mạnh đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển kinh tế biển. Kết quả hiện nay, Singapore từ một thương cảng kém phát triển thành một trong những nền kinh tế biển có các cảng tiên tiến nhất thế giới với cơ sở hạ tầng hiện đại và áp dụng những công nghệ tiên tiến.

**Từ khóa:** cơ sở hạ tầng, kinh tế biển, Singapore, Việt Nam.

## 1. KHÁI QUÁT VỀ CƠ SỞ HẠ TẦNG KINH TẾ BIỂN CỦA SINGAPORE

*Về cảng biển:* Các cảng biển hiện nay của Singapore nằm dưới sự quản lý của Cảng vụ Singapore (Port of Singapore Authority - 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. Trung bình, PSA hàng ngày phải lưu thông đến 91.000 container - tương đương với 60 tàu thuyền 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.

Hiện tại, Chính phủ Singapore tiếp tục mở rộng cảng Pasir Panjang. Cảng biển mở rộng này được thiết kế giúp gia tăng khối

SINGAPORE TỪ MỘT THƯƠNG CẢNG KÉM PHÁT TRIỂN THÀNH MỘT TRONG NHỮNG NỀN KINH TẾ BIỂN CÓ CÁC CẢNG TIÊN TIẾN NHẤT THẾ GIỚI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG HIỆN ĐẠI VÀ ÁP DỤNG NHỮNG CÔNG NGHỆ TIÊN TIẾN.

lượng lưu thông container thêm 15 triệu đơn vị TEU, gia tăng tổng khối lượng lưu thông hàng hóa thông qua cảng biển của đảo quốc này lên tới 50 triệu đơn vị TEU, nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hải của toàn thế giới trong tương lai<sup>1</sup>.

*Về vận tải biển:* Chính phủ Singapore luôn phát huy được lợi thế cạnh tranh bằng cách cải tiến và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển. Lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng hải qua Singapore đã lên tới 32,2 triệu đơn vị TEU. Tổng chiều dài của số container vận chuyển hàng năm dài gấp 4 lần đường xích đạo của trái đất. Một trong những cột mốc quan trọng đối với sự phát triển ngành hàng hải của Singapore chính là sự ra đời của phương thức vận chuyển container tiêu chuẩn đồng bộ trên các phương tiện vận chuyển khác nhau (Containerization). Phương thức Birth containerization giúp đồng bộ hóa phương thức vận chuyển, chuyên chở và sắp xếp các container có kích thước tiêu chuẩn (TEU) trên các phương tiện như tàu thủy, xe tải, tàu hỏa và hệ thống bốc dỡ hàng hóa tại các cảng trung chuyển.

*Về hệ thống logistic (lưu kho, hậu cần):* Singapore hiện được coi là một trong những nước nhỏ đã thành công rực rỡ với toàn cầu hóa logistics trên thế giới. Mục tiêu quan trọng mà Chính phủ Singapore đề ra đối với Cảng vụ PSA là để cơ sở trở thành trung tâm hậu cần tích hợp toàn cầu, trung tâm đa phương thức, bao trùm và tích hợp vận tải đường bộ, đường biển và đường hàng không. Nói cách khác, các cảng của Singapore trở thành cơ quan hỗ trợ cho mạng lưới hậu cần toàn cầu và có thể gia tăng giá trị, thậm chí còn lớn hơn

**LƯỢNG HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG HÀNG HẢI QUA SINGAPORE ĐÃ LÊN TỚI 32,2 TRIỆU ĐƠN VỊ TEU. TỔNG CHIỀU DÀI CỦA SỐ CONTAINER VẬN CHUYỂN HÀNG NĂM DÀI GẤP 4 LẦN ĐƯỜNG XÍCH ĐẠO CỦA TRÁI ĐẤT.**

cho các hãng tàu, hãng hàng không, công ty hậu cần, nhà sản xuất và thương nhân.

Chính phủ Singapore tập trung phát triển hệ thống cảng biển và trung tâm logistics, tự do hóa thương mại bằng các khu kinh tế tự do (FTZ) đã giúp Singapore cạnh tranh có hiệu quả với các cường quốc kinh tế thế giới trong lĩnh vực công nghiệp đóng và sửa chữa tàu thủy, lọc hóa dầu, đóng giàn khoan khai thác dầu khí trên biển, tin học...

*Về giao thông đường bộ ven biển:* Phát triển và kết nối hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông tốt đã tạo điều kiện cho Singapore có thể phát triển kinh tế - xã hội, tạo ra bước phát triển đột phá. Đặc biệt, đối với quốc gia biển thì hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ, đường cao tốc phải đáp ứng được các yêu cầu mà nền kinh tế biển cần có. Đây là một hệ thống kết nối cảng biển với trung tâm, là tuyến đường trung chuyển hàng hóa từ biển vào bên trong đất liền, và ngược lại kết nối các khu công nghiệp, nhà máy ra cảng biển để xuất khẩu hàng hóa đi các quốc gia khác. Đồng thời, do Singapore có diện tích nhỏ nên Bộ Giao thông vận tải Singapore đặt mục tiêu xây dựng một hệ thống giao thông tích hợp nhằm tạo ra mạng lưới vận tải liền mạch, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, du khách cũng như hoạt động

vận chuyển hàng hóa, dịch vụ... Để quản lý hệ thống giao thông thông minh, hiện đại, Singapore sử dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý và khai thác hệ thống hạ tầng giao thông. Trong quá trình vận hành khai thác cảng biển, Singapore đã chủ động ứng dụng triệt để thành tựu khoa học và công nghệ hiện đại. Do đó chất lượng và thời gian thực hiện các dịch vụ của Singapore khó có đối tác nào cạnh tranh được.

*Về hạ tầng hàng không, sân bay:* Hạ tầng chiến lược khác phục vụ cho phát triển kinh tế biển của Singapore là hạ tầng hàng không. Chính phủ Singapore nhận thấy, sân bay là nơi liên kết thương mại với các nền kinh tế lớn trên thế giới, vì vậy nước này đặt mục tiêu là tăng cường và hình thành Trung tâm Vận tải Hàng không Tương lai. Từ mục tiêu phát triển đất nước dựa trên lợi thế vị trí địa lý, chính sách phát triển kinh tế biển của Chính phủ Singapore đã chỉ ra cần xây dựng sân bay ở khu vực ven biển.

Điển hình là sân bay Changi, đã được phát triển và mở rộng nhanh chóng, đáp ứng ở cấp độ cao về dịch vụ đối với nhu cầu vận tải hàng không quốc tế. Hiện nay có khoảng 80 hãng hàng không trung chuyển qua sân bay Changi để đến hơn 180 thành phố ở 50 quốc gia. Sân bay Changi giữ kỷ lục về số hành khách và lượng tải trọng hàng hóa đi qua hàng năm. Ban quản lý sân bay của Singapore và các công ty quản lý cơ sở hạ tầng sân bay đã gây ấn tượng với nhiều nhà khai thác sân bay nước ngoài, thu hút các nhà đầu tư nước ngoài xây dựng quan hệ đối tác và tạo ra các cơ hội đầu tư cho họ. Sân bay Changi của Singapore trở đã

**ĐỂ QUẢN LÝ HỆ THỐNG GIAO THÔNG THÔNG MINH, HIỆN ĐẠI, SINGAPORE SỬ DỤNG CÔNG NGHỆ THÔNG TIN TRONG CÔNG TÁC QUẢN LÝ VÀ KHAI THÁC HỆ THỐNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG.**

trở thành trạm trung chuyển quan trọng và hiện đại bậc nhất ở châu Á - Thái Bình Dương. Đây là một nỗ lực của Singapore trong việc khu vực hóa cơ sở hạ tầng giao thông phục vụ vận chuyển thương mại.

*Về hạ tầng công nghệ, viễn thông:* Để có thể lưu thông khối lượng hàng hóa lớn hàng ngày một cách suôn sẻ, Cảng vụ PSA đã áp dụng các công nghệ tự động hóa vào quy trình vận chuyển. Cơ quan cảng biển Singapore (MPA) đã phát triển và đưa vào sử dụng hệ thống Marinet vào những năm cuối thế kỷ XX. Hệ thống Marinet giúp hỗ trợ các chủ sở hữu hàng hóa có thể nhanh chóng khai báo các nội dung liên quan đến hàng hóa nhập cảng. Ngoài ra, phần lớn thủ tục ra vào cảng, khai báo sẽ được xử lý trên mạng với mức độ tự động hóa lên tới 100%, giúp cắt giảm thời gian phê duyệt từ nửa ngày xuống còn vài tiếng.

Đối với quá trình bốc dỡ, sắp xếp container, hệ thống cảng biển Singapore đã áp dụng công nghệ Portnet và CITOS (Computer Integrated Terminal Operations System - Hệ thống tích hợp vận hành cảng). Trong đó, Portnet là phần mềm hải quan được phát triển dành cho đơn vị, công ty liên quan đến vận tải container như các hãng vận tải, công ty giao nhận và chính

quyền địa phương. Gần đây, với sự phát triển và gia tăng sử dụng Internet, Portnet hiện đang phục vụ cho 8.000 người sử dụng và xử lý khoảng 100 triệu giao dịch mỗi năm.

Hiện tại, Singapore đang cung cấp một cơ sở hạ tầng viễn thông đẳng cấp thế giới, với tỷ lệ sử dụng băng thông rộng hộ gia đình là 115,2%. Do vậy, ở bất cứ đâu người dân, khách du lịch cũng có thể tiếp cận một cách thuận lợi mạng Internet. Nhìn chung, khả năng kết nối rộng rãi của Singapore, cùng với môi trường ủng hộ doanh nghiệp và khuôn khổ pháp lý và quy định khiến hòn đảo này trở thành một trung tâm thương mại điện tử lý tưởng.

Ngành hàng hải của Singapore đang chuẩn bị thúc đẩy làn sóng kỹ thuật số hóa như một phương tiện để tăng trưởng. Kỹ thuật số hóa là chìa khóa để phát triển “một hệ sinh thái hàng hải sôi động”, sử dụng các công nghệ kỹ thuật số mới trong chuỗi khối và dữ liệu lớn. Sự chuyển đổi của lĩnh vực viễn thông từ mạng 4G sang mạng 5G và cách các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong lĩnh vực vận chuyển địa phương đã áp dụng các quy trình robot trong các

hoạt động hàng ngày. Trong tương lai, máy bay không người lái có thể được sử dụng để vận chuyển các gói hàng nhỏ như thuốc men hoặc tài liệu đến và đi từ các tàu cập cảng của Singapore. Ngoài ra, Singapore đã đầu tư rất nhiều vào các hệ thống Thông tin Giao thông Tàu thuyền (VTIS) để giám sát mọi chuyển động của tàu thuyền trong vùng biển của nước này<sup>2</sup>.

## 2. MỘT SỐ NHẬN XÉT VỀ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KINH TẾ BIỂN CỦA SINGAPORE

Từ chiến lược phát triển kinh tế biển theo hướng là một trung tâm logistics, trung tâm thương mại tự do (FTZ) đến các trung tâm phân phối hàng hóa của khu vực, Singapore đã nâng lên cấp lên thành trung tâm cảng biển và logistics của thế giới. Thành công của những chủ trương điện tử hóa đất nước, container hóa cảng biển 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 (Third Party Logistics) hàng đầu thế giới hoạt động tại Singapore, nổi bật là DB Schenker quản lý 11.000 nhân viên và DHL Supply Chain có 30.000 nhân viên. Hiện nay, Singapore có 7 khu vực tự do thương mại, trong đó 6 khu giành cho vận tải biển và một khu tự do thương mại hàng không tại sân bay Changi. Ở đây logistics hàng không hoạt động rất sầm uất, phục vụ 43 triệu/lượt hành khách đi đến khoảng 200 thành phố toàn cầu, vận chuyển 1,81 triệu TEU/năm. Tuy nhiên, 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

**CHÍNH PHỦ SINGAPORE NHẬN THẤY, SÂN BAY LÀ NƠI LIÊN KẾT THƯƠNG MẠI VỚI CÁC NỀN KINH TẾ LỚN TRÊN THẾ GIỚI, VÌ VẬY NƯỚC NÀY ĐẶT MỤC TIÊU LÀ TĂNG CƯỜNG VÀ HÌNH THÀNH TRUNG TÂM VẬN TẢI HÀNG KHÔNG TƯƠNG LAI. SÂN BAY CHANGI CỦA SINGAPORE TRỞ ĐÃ TRỞ THÀNH TRẠM TRUNG CHUYỂN QUAN TRỌNG VÀ HIỆN ĐẠI BẬC NHẤT Ở CHÂU Á - THÁI BÌNH DƯƠNG.**

nguồn vốn cho chương trình đầu tư này.

Hạn chế lớn nhất đối với Singapore là đất nước này có diện tích nhỏ, khó có thể xây dựng được những cảng biển quy mô theo mong đợi. Trong khi đó, một số quốc gia láng giềng như Malaysia và Indonesia đang cạnh tranh trong lĩnh vực kinh doanh trung chuyển, đầu tư hàng tỷ USD để nâng cao năng lực cảng biển của họ. Hai trong số các cảng quan trọng sẽ là Port Klang và Tanjung Pelepas, với khối lượng trung chuyển kết hợp đã tăng trong những năm gần đây, chiếm 39% tổng khối lượng của toàn Đông Nam Á trong năm 2016. Bên cạnh đó, Singapore còn đối mặt với những dự án xây dựng các tuyến vận chuyển thay thế không đi qua eo biển Malacca. Điển hình là dự án kênh đào Kra, một tuyến đường thương mại thay thế eo biển Malacca được đề xuất từ một thế kỷ trước và chủ đề này được Hiệp hội Nghiên cứu và Phát triển Kênh đào Thái Lan nhắc lại vào tháng 2/2018. Trung Quốc cũng tỏ ra rất quan tâm đến dự án này và đã đề xuất tài trợ cho dự án Kênh đào Kra thông qua sáng kiến “Vành đai, Con đường”. Ước tính toàn bộ dự án sẽ tiêu tốn tới 28 tỷ USD, nhằm tạo ra một con kênh rộng và sâu để nối biển Nam Trung Quốc với Ấn Độ Dương. Nếu dự án Kênh đào Kra được thực hiện thành công,

nó sẽ giảm khoảng cách 1.200 km, tiết kiệm thời gian đi thuyền từ 2 đến 3 ngày so với đi qua eo biển Malacca.

Một tuyến đường thương mại thay thế khác sẽ là tuyến đường biển phía Bắc, cùng với bờ biển Bắc Cực của Nga, từ biển Kara đến eo biển Bering. Do hiện tượng ấm lên toàn cầu, các chỏm băng phía bắc đang tan chảy và mực nước biển đang dâng cao. Vào năm 2017, lần đầu tiên một tàu chở dầu của Nga đã đi thành công tuyến đường biển phía Bắc mà không có tàu phá băng đi cùng. Tuyến đường thay thế này cũng là một thách thức cho Singapore. Nếu tuyến đường này được mở cửa quanh năm, nó sẽ giảm 30% thời gian di chuyển qua tuyến kênh thông thường Suez Canal-eo biển Malacca, nối Đông Bắc Á và châu Âu<sup>3</sup>.

Trên đây là một số thách thức đặt ra đối với việc Chính phủ Singapore phải tiếp tục nâng cao và phát triển hạ tầng cơ sở để phục vụ kinh tế biển.

### 3. MỘT SỐ GỢI Ý CHO VIỆT NAM

Khi đại dịch COVID-19 nổ ra, chuỗi cung ứng toàn cầu đã chịu tác động mạnh, tạo ra tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng, đặc biệt là trong lĩnh vực hàng hải, ảnh hưởng nghiêm trọng đến các hoạt động trong các lĩnh vực liên quan đến vận tải bằng đường biển. Tuy nhiên, nhiều xu hướng chính liên quan đến các ngành công nghiệp dựa trên hàng hải sẽ vẫn tiếp tục phát triển, như nhu cầu dài hạn đối với các nguồn thực phẩm, năng lượng, khoáng sản, vận tải biển, hậu cần. Đây cũng chính là hướng phát triển kinh tế biển một cách bền vững nếu có một chiến lược rõ ràng.

Việt Nam nằm trong khu vực có hoạt

“  
**ĐỂ CÓ THỂ LƯU THÔNG KHỐI LƯỢNG HÀNG HÓA LỚN HÀNG NGÀY MỘT CÁCH SUÔN SẼ, CẢNG VỤ PSA ĐÃ ÁP DỤNG CÁC CÔNG NGHỆ TỰ ĐỘNG HÓA VÀO QUY TRÌNH VẬN CHUYỂN.**  
 ”

động hàng hải và khai thác cảng biển năng động nhất thế giới. Các cảng xếp dỡ container hàng đầu thế giới đều nằm ở khu vực Đông Á và Đông Nam Á như cảng trung chuyển container quốc tế Hongkong, cảng PSA của Singapore, cảng Pusan Hàn Quốc, Kaohsiung của Đài Loan... Bờ biển Việt Nam dài với nhiều vũng vịnh kín sóng gió, nước sâu, gần tuyến đường hàng hải quốc tế, có nhiều cửa sông lớn thuận tiện cho xây dựng cảng biển hiện đại và khai thác vận tải biển. Trên thực tế hiện nay chúng ta đã xây dựng được nhiều cảng biển hiện đại, đạt tiêu chuẩn quốc tế, đó là cơ sở để phát triển toàn diện, đồng bộ hệ thống cảng biển Việt Nam.

Nhận thấy những điều kiện tốt từ Việt Nam, hiện các nhà khai thác cảng và các hãng vận tải biển hàng đầu của thế giới đang có mặt ở đây để đầu tư và cùng các doanh nghiệp hàng hải Việt Nam kinh doanh xếp dỡ và vận chuyển hàng hoá. Trong các nhà đầu tư nước ngoài vào cảng biển của Việt Nam thì PSA (Singapore) là một trong những nhà đầu tư lớn.

Vì vậy, đây chính là cơ hội cho Việt Nam học hỏi kinh nghiệm phát triển kinh tế biển vươn ra thị trường lớn của thế giới. Đồng thời, cũng là cơ hội để thu hút hàng hoá của các nước trong khu vực trung chuyển qua Việt Nam.

*Thứ nhất, đối với hệ thống hạ tầng cảng biển, vận tải, lưu kho:* Mặc dù đã được đầu tư, nâng cấp, nhưng nhìn chung hạ tầng của hệ thống cảng biển Việt Nam vẫn còn yếu kém, việc ứng dụng công nghệ vào quản lý và khai thác còn lạc hậu so với các quốc gia tiên tiến trong khu vực và quốc tế. Năng suất xếp dỡ hàng hoá tại các cảng

biển ở Việt Nam còn thấp, chỉ đạt khoảng 45-50% mức tiên tiến của thế giới. Quy hoạch hệ thống cảng biển thiếu tầm nhìn xa, hệ thống giao thông thiếu đồng bộ và hợp lý, thiếu kết nối chặt chẽ với hệ thống cảng biển. Hạ tầng giao thông xuống cấp nghiêm trọng. Đặc biệt là thiếu cảng nước sâu theo đúng nghĩa để tiếp nhận tàu lớn và chưa có cảng trung chuyển quốc tế để ngành vận tải biển vươn ra toàn cầu. Việt Nam cũng đang bỏ lỡ cơ hội nắm giữ logistics - lĩnh vực trọng yếu của dịch vụ hàng hải (phần lớn nằm trong tay những tập đoàn quốc tế đang hoạt động tại Việt Nam). Cảng biển là 1 trong 5 kết cấu hạ tầng giao thông, là cửa ngõ của hàng hóa xuất nhập khẩu và là đầu mối chuyển đổi các phương thức vận tải từ vận tải biển sang vận tải đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa. Do đó, hệ thống cảng biển và các dịch vụ logistics gắn với khai thác cảng biển luôn giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế. Điều quan trọng là tập trung phát triển hiệu quả và từng bước khắc phục hạn chế, góp phần phát triển bền vững hệ thống cảng biển Việt Nam.

Cảng biển là một trong những cơ sở hạ tầng quan trọng trong phát triển kinh

**THÀNH CÔNG CỦA NHỮNG CHỦ TRƯỞNG ĐIỆN TỬ HÓA ĐẤT NƯỚC, CONTAINER HÓA CẢNG BIỂN VÀ LOGISTICS TOÀN CẦU LÀ TIỀN ĐỂ QUAN TRỌNG ĐỂ ĐƯA NGÀNH LOGISTICS CỦA SINGAPORE TRỞ THÀNH MỘT NGÀNH CÔNG NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS, CÓ MỨC ĐÓNG GÓP 7% GDP/NĂM.**

**SINGAPORE ĐỐI MẶT VỚI NHỮNG DỰ ÁN XÂY DỰNG CÁC TUYẾN VẬN CHUYỂN THAY THẾ KHÔNG ĐI QUA EO BIỂN MALACCA. ĐIỂN HÌNH LÀ DỰ ÁN KÊNH ĐÀO KRA, MỘT TUYẾN ĐƯỜNG THƯƠNG MẠI THAY THẾ EO BIỂN MALACCA ĐƯỢC ĐỀ XUẤT TỪ MỘT THẾ KỶ TRƯỚC.**

tế - xã hội của mỗi quốc gia có biển, đồng thời cảng biển và hậu cần cảng biển cũng được xem là những nền tảng cơ bản của dịch vụ logistics. Khái niệm cảng thông minh trở nên phổ biến tại nhiều quốc gia như Singapore, vì hầu hết các nhà khai thác cảng toàn cầu đã và đang hướng tới áp dụng các chiến lược tiên tiến để cùng tồn tại trong bối cảnh tác động của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ 4. Điều này càng có tính thuyết phục hơn khi những dịch bệnh có khả năng lây truyền nhanh như COVID-19 buộc ngành logistics phải giảm thiểu các tiếp xúc trực tiếp giữa con người, trong khi vẫn phải đảm bảo lưu thông được hàng hóa. Vì vậy, Việt Nam cần phải có chiến lược phát triển hệ thống cảng biển hiện đại có thể đáp ứng được yêu cầu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ 4.

*Thứ hai, hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ, đường không:* Ngày 18/10/2010, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành quyết định số 129/QĐ-TTg về Phê duyệt “Quy hoạch chi tiết đường bộ ven biển Việt Nam”, trong đó xác định tuyến đường được bắt đầu từ cảng Núi Đò, Mũi Ngọc (xã Bình Ngọc, TP. Móng Cái, Quảng Ninh) tới cửa khẩu Hà Tiên (Kiên Giang) với chiều dài 3.041km.

Hiện đang triển khai thi công các tuyến phía Nam từ Bình Tiên - Cà Ná, đã hoàn thành đoạn Ninh Trữ - Phan Rang; khoảng 431km đường ven biển đi trùng với các quốc lộ, tỉnh lộ đã hoàn thành. Về phát triển mạng lưới giao thông vận tải nổi các vùng biển, đảo với ven biển và các vùng nội địa bao gồm cả tuyến đường thuộc hành lang Đông - Tây theo các tuyến nối cảng Việt nam với các nước láng giềng Lào, Campuchia, Thái Lan như tuyến nối từ cảng Tiên Sa đến cửa khẩu Lao Bảo, tuyến nối cảng Vũng Áng với cửa khẩu Cha Lo. Hiện nay, Việt Nam đã hoàn thành và nâng cấp Nhà ga hành khách cảng Hàng không Quốc tế Đà Nẵng và Cam Ranh, nâng cấp cảng hàng không quốc tế Phú Quốc, chuẩn bị dự án xây dựng cảng hàng không quốc tế Chu Lai. Bên cạnh đó, quy hoạch chi tiết cảng hàng không quốc tế Cát Bi và nghiên cứu nâng cấp cảng hàng không nội địa Tuy Hòa. Tuy nhiên, Việt Nam cần tiếp tục đầu tư nâng cao sự chuyên nghiệp và phát triển hạ tầng giao thông một cách hiện đại giúp tạo điều kiện thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa từ trong đất liền ra biển; giúp giảm thời gian lưu chuyển.

*Thứ ba, đối với hạ tầng công nghệ, viễn thông:* Hoạt động chuyển giao, ứng dụng tiến bộ khoa học và công nghệ phục vụ

**VIỆT NAM NẪM TRONG KHU VỰC CÓ HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI VÀ KHAI THÁC CẢNG BIỂN NĂNG ĐỘNG NHẤT THẾ GIỚI. CÁC CẢNG XẾP DỠ CONTAINER HÀNG ĐẦU THẾ GIỚI ĐỀU NẪM Ở KHU VỰC ĐÔNG Á VÀ ĐÔNG NAM Á.**

phát triển kinh tế biển của Việt Nam còn yếu, chủ yếu mới tập trung trong số ít lĩnh vực về môi trường biển. Chưa có chương trình phát triển và chuyển giao ứng dụng công nghệ biển dài hạn phục vụ cho các ngành kinh tế biển ưu tiên. So với các quốc gia ở châu Á và Singapore, năng lực hạ tầng viễn thông, công nghệ của Việt Nam cần nỗ lực nhiều hơn để cải tiến và áp dụng những ứng dụng hiện đại. Singapore đầu tư công nghệ thông minh để quản lý hoạt động vận chuyển hàng hóa, bốc dỡ hiện đại, giúp giảm tải nhân công và đảm bảo thời gian đi và đến của hàng hóa. Vì vậy, Việt Nam cũng cần phải học hỏi phát triển theo hướng nâng cao năng lực hạ tầng viễn thông, công nghệ mà Singapore đã thành công.

Trong những ngày đầu thành lập quốc gia, ngành hàng hải của Singapore chỉ được xem như là một trung tâm thương mại trung chuyển của quốc gia. Tuy nhiên, ngay khi định hướng kinh tế biển là một trong những con đường chính đưa đất nước phát triển, Chính phủ Singapore đã đẩy mạnh đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng biển nhằm đáp ứng được những đòi hỏi mà kinh tế biển đặt ra. Các chính sách đúng hướng này đã đem lại cho Singapore nhiều thành công, nhất là khi thế kỷ XXI được coi là “thế kỷ của đại dương”. Tương đồng với Singapore, Việt Nam với lợi thế là một quốc gia ven biển, nằm trên tuyến vận tải biển quốc tế sôi động nhất của khu vực và thế giới, có điều kiện rất thuận lợi để phát triển kinh tế biển, đặc biệt là cảng biển, dịch vụ vận tải biển. Vì vậy, việc nắm bắt và học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia đi trước như Singapore sẽ đem lại những bài học quý giá cho phát triển kinh tế biển của Việt Nam.

**VIỆT NAM CẦN TIẾP TỤC ĐẦU TƯ NÂNG CAO SỰ CHUYÊN NGHIỆP VÀ PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG MỘT CÁCH HIỆN ĐẠI GIÚP TẠO ĐIỀU KIỆN THUẬN LỢI CHO VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA TỪ TRONG ĐẤT LIỀN RA BIỂN; GIÚP GIẢM THỜI GIAN LƯU CHUYỂN.**

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- *The Singapore Maritime Story*, xem tại [https://www.mpa.gov.sg/web/wcm/connect/www/2cd82be9-7152-425e-9034-91e1a15eca47/singapore\\_nautilus\\_issue2.df?MOD=AJPERES&CACHEID=2cd82be9-7152-425e-9034-91e1a15eca47](https://www.mpa.gov.sg/web/wcm/connect/www/2cd82be9-7152-425e-9034-91e1a15eca47/singapore_nautilus_issue2.df?MOD=AJPERES&CACHEID=2cd82be9-7152-425e-9034-91e1a15eca47)
- *Singapore Maritime Week 2021: Pushing New Frontiers in Resilience, Digitalisation, Decarbonisation and Talent*, [https://www.sgpc.gov.sg/media\\_releases/mpa/press\\_release/P-20210412-1](https://www.sgpc.gov.sg/media_releases/mpa/press_release/P-20210412-1)
- Ziaul Haque Munim và Hans-Joachim Schramm, *The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade*, xem tại <https://shippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-018-0027-0>
- *Review of maritime transport*, xem tại [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf)
- *Maritime Singapore is a thriving eco-system comprising our global hub port, international maritime centre and our strategic maritime interests*, xem tại <http://www.maritimesingapore.sg/about-maritime-singapore/>
- Julian Turner, *Destination Singapore: behind the rise of the world's top shipping centre*, xem tại <https://www.ship-technology.com/features/why-is-singapore-port-so-successful/>