TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Để Khu thương mại tự do trở thành mắt xích mới của chuỗi cung ứng

06:20 10/09/2026

Trong cuộc cạnh tranh thu hút dòng vốn và tái định hình chuỗi cung ứng toàn cầu, lợi thế của một Khu thương mại tự do (FTZ) không chỉ nằm ở mức thuế ưu đãi hay thủ tục nhanh. Điều quyết định là hàng hóa có thể đi qua khu vực đó nhanh đến đâu, kết nối với bao nhiêu phương thức vận tải và doanh nghiệp có thể tiếp cận thị trường quốc tế thuận lợi như thế nào.

Với TP. Hồ Chí Minh, việc xây dựng cơ chế cho FTZ và Khu logistics tích hợp vì thế đang được đặt trong bài toán lớn hơn: hình thành một hệ sinh thái thương mại – logistics đủ sức kết nối sản xuất trong nước với mạng lưới cung ứng toàn cầu.

Từ ưu đãi đầu tư đến giảm chi phí của cả chuỗi cung ứng

Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh đang hoàn thiện dự thảo Nghị quyết của HĐND Thành phố về Khu thương mại tự do và Khu logistics tích hợp, nhằm sẵn sàng triển khai khi Luật Phát triển đô thị có hiệu lực từ ngày 1/10/2026.

Theo dự thảo, FTZ được thiết kế với cơ chế linh hoạt về thành lập, mở rộng và quản lý. Trường hợp điều chỉnh diện tích trên 10%, khu hiện hữu phải đáp ứng điều kiện thành lập và đã cho thuê hoặc giao ít nhất 70% diện tích đất chức năng. Với Khu logistics tích hợp không thuộc FTZ, tỷ lệ lấp đầy tối thiểu 60% hoặc yêu cầu hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật dùng chung được đặt ra khi mở rộng trên 10%.

Cách thiết kế này nhằm tránh mở rộng theo chiều rộng khi hạ tầng hiện hữu chưa được khai thác hiệu quả, đồng thời tạo cơ sở để Thành phố phát triển các khu theo nhu cầu thực tế của thị trường.



Hệ thống cảng biển là mắt xích quan trọng trong định hướng phát triển Khu thương mại tự do và logistics tích hợp của TP. Hồ Chí Minh.

Một điểm đáng chú ý là khả năng chuyển đổi một số khu công nghiệp, trung tâm logistics đã có trong quy hoạch nhưng chưa được chấp thuận chủ trương đầu tư hoặc chưa lựa chọn nhà đầu tư thành Khu logistics tích hợp nếu đáp ứng điều kiện.

Cùng với đó là định hướng xây dựng cơ chế một cửa, liên thông và nền tảng dữ liệu dùng chung. Đây là yếu tố có thể tạo khác biệt đối với doanh nghiệp, bởi hoạt động tại FTZ liên quan đồng thời đến hải quan, thuế, xuất nhập cảnh, ngân hàng, đất đai và nhiều thủ tục chuyên ngành.

Dự thảo cũng đề xuất những ưu đãi đáng kể cho các dự án thuộc nhóm công nghệ cao, như bán dẫn, trí tuệ nhân tạo, nghiên cứu và phát triển, vật liệu mới, công nghiệp hỗ trợ công nghệ cao, hạ tầng năng lượng và hạ tầng số. Một số dự án được đề xuất áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp 10% trong 20 năm, miễn thuế 4 năm và giảm 50% số thuế phải nộp trong 9 năm tiếp theo.

Nhưng ưu đãi chỉ là một phần của sức hút. Với doanh nghiệp logistics, điều quan trọng hơn là chi phí và thời gian vận chuyển từ nhà máy đến cảng, từ cảng đến thị trường và giữa các trung tâm phân phối được rút ngắn bao nhiêu.

Kết nối cảng biển, đường sắt, đường thủy để tạo lợi thế dài hạn

Một trong những hướng được các chuyên gia nhấn mạnh là không nên phát triển FTZ như một khu vực biệt lập. Khu thương mại tự do phải nằm trong mạng

lưới logistics đa phương thức và gắn với những đầu mối giao thương lớn.

Khu vực Cái Mép Hạ được đề xuất với quy mô khoảng 4.165,4 ha, nằm tại phường Tân Phước và Tân Hải, có vị trí thuận lợi để kết nối với hệ thống cảng biển và các tuyến giao thông đối ngoại.

Theo PGS.TS. Hồ Thị Thu Hoà, lợi thế của khu vực càng được phát huy khi đặt trong mối liên kết với cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải, Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ và sân bay quốc tế Long Thành.

Thay vì để hàng hóa phụ thuộc quá lớn vào đường bộ, định hướng mới là tổ chức mạng lưới kết nối giữa cao tốc, vành đai, đường thủy và đường sắt. Các bến thủy nội địa cần được bố trí gần khu sản xuất, trung tâm logistics; trong khi các khu logistics tích hợp cần kết nối với các đầu mối đường sắt hàng hóa.

Cách tiếp cận này không chỉ giảm áp lực lên hạ tầng đô thị mà còn mở thêm lựa chọn vận chuyển, qua đó giảm chi phí logistics và tăng khả năng cạnh tranh của hàng hóa.

Ở góc độ doanh nghiệp, ông Lương Quang Thi, Phó Chủ tịch Hiệp hội Logistics và Cảng biển TP. Hồ Chí Minh, đề nghị mở rộng danh mục ưu đãi cho dịch vụ logistics, dịch vụ giá trị gia tăng và hoạt động xuất nhập khẩu trong khu phi thuế quan; đồng thời làm rõ cơ chế hỗ trợ lãi suất.

Những đề xuất này cho thấy kỳ vọng của doanh nghiệp không chỉ là được hưởng ưu đãi, mà là một môi trường kinh doanh có thủ tục minh bạch, dữ liệu liên thông và khả năng vận hành thông suốt.

Nếu làm tốt, FTZ sẽ không đơn thuần là một “khu vực thuế thấp”. Giá trị lớn hơn nằm ở việc hình thành một đầu mối kết nối sản xuất – logistics – thương mại – tài chính, giúp hàng hóa Việt Nam tiếp cận thị trường quốc tế nhanh hơn và tạo sức hút đối với các nhà đầu tư muốn đặt cơ sở trong chuỗi cung ứng khu vực.

Đó cũng là cơ sở để TP. Hồ Chí Minh hướng tới mục tiêu trở thành trung tâm thương mại và logistics có sức cạnh tranh ở tầm khu vực, thay vì chỉ mở thêm một không gian ưu đãi đầu tư.

Minh Thành *(t/h)*