TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Tây Ninh mở không gian phát triển logistics từ cửa khẩu đến cảng biển

06:21 03/08/2026

Sở hữu hệ thống cửa khẩu quốc tế, vùng sản xuất tập trung, các khu công nghiệp cùng lợi thế tiếp cận Cảng Quốc tế Long An, Tây Ninh đang xây dựng định hướng phát triển logistics đa phương thức. Mục tiêu là tổ chức lại dòng hàng, giảm chi phí vận chuyển và từng bước trở thành đầu mối kết nối Campuchia, ASEAN với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và thị trường quốc tế.

Sau khi không gian phát triển được mở rộng, Tây Ninh có thêm điều kiện hình thành một mạng lưới logistics liên hoàn thay vì tiếp tục khai thác riêng lẻ từng tuyến đường, cửa khẩu hay khu vực sản xuất.

Định hướng này được cụ thể hóa trong Đề án nghiên cứu thực trạng, cơ chế quản lý và giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050. Nội dung trọng tâm là xây dựng hành lang vận chuyển hàng hóa từ khu vực biên giới, đi qua các vùng nguyên liệu, khu công nghiệp, trung tâm logistics và kết nối trực tiếp với cảng biển.



Cửa khẩu quốc tế Mộc Bài giữ vai trò kết nối giao thương với Campuchia (Ảnh: internet)

Chuyển lợi thế vị trí thành năng lực tổ chức dòng hàng

Tây Ninh hiện có các cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, Xa Mát, Tân Nam và Bình Hiệp, giữ vai trò kết nối giao thương với Campuchia và các quốc gia thuộc ASEAN lục địa. Ở hướng ra biển, Cảng Quốc tế Long An tạo điều kiện để hàng hóa tiếp cận các tuyến vận tải biển và chuỗi cung ứng quốc tế.

Cùng với hệ thống đường bộ, đường thủy nội địa, khu công nghiệp và vùng sản xuất quy mô lớn, đây là nền tảng thuận lợi để tỉnh phát triển vận tải đa phương thức.

Tuy nhiên, lợi thế địa lý chỉ có thể tạo ra giá trị kinh tế khi được chuyển hóa thành nguồn hàng ổn định, tuyến vận tải thường xuyên và hệ thống dịch vụ đủ năng lực đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp.

Theo bà Châu Thị Lệ, Phó Giám đốc Sở Công Thương Tây Ninh, logistics cần được xác định không chỉ là hoạt động hỗ trợ lưu thông hàng hóa, mà còn là ngành dịch vụ có khả năng kết nối các không gian kinh tế, hỗ trợ sản xuất, xuất nhập khẩu và nâng cao sức cạnh tranh của doanh nghiệp.

Định hướng phát triển vì vậy phải dựa trên chuỗi liên kết thống nhất giữa vùng nguyên liệu, khu công nghiệp, cửa khẩu, trung tâm logistics và cảng biển. Trong chuỗi này, nguồn hàng giữ vai trò nền tảng; hạ tầng là điều kiện; doanh nghiệp là lực lượng triển khai; dữ liệu và cơ chế phối hợp là công cụ quản lý.

Việc đầu tư các trung tâm logistics cũng phải xuất phát từ nhu cầu thực tế của thị trường. Nếu thiếu lượng hàng đủ lớn, doanh nghiệp vận hành, tuyến vận tải và các dịch vụ hỗ trợ, công trình logistics dù có quy mô lớn vẫn khó phát huy hiệu quả.



Trung tâm logistics gắn với Cảng Quốc tế Long An sẽ đảm nhiệm vai trò tập kết, trung chuyển container, kết nối hàng hóa của Tây Ninh, Đông Nam Bộ, Đồng bằng sông Cửu Long và Campuchia với các tuyến hàng hải quốc tế (Ảnh: internet)

Hình thành hành lang logistics "Cửa khẩu – Cảng biển"

Kết quả nghiên cứu cho thấy Tây Ninh có khả năng phát triển hệ thống logistics tích hợp đường bộ, đường thủy và đường biển. Tuy nhiên, hạ tầng kết nối giữa cửa khẩu, khu công nghiệp, vùng sản xuất và cảng biển hiện chưa thật sự đồng bộ.

Các loại hình dịch vụ như cảng cạn, kho ngoại quan, kho lạnh chuyên dụng và trung tâm phân phối vẫn còn thiếu. Hoạt động vận tải xuyên biên giới phụ

thuộc nhiều vào giấy phép liên vận cũng như khả năng phối hợp giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp.

Tại một số cửa khẩu, hạ tầng đã được đầu tư nhưng chưa hình thành nguồn hàng ổn định, tuyến vận chuyển thường xuyên và hệ sinh thái dịch vụ đủ mạnh. Phần lớn doanh nghiệp logistics trên địa bàn có quy mô nhỏ, chủ yếu hoạt động trong các lĩnh vực vận tải, giao nhận hoặc kho bãi đơn lẻ.

Khả năng cung cấp dịch vụ logistics tích hợp theo mô hình 3PL, 4PL, trình độ ứng dụng công nghệ, chất lượng nhân lực và năng lực tham gia các chuỗi cung ứng lớn còn hạn chế.

Từ thực trạng này, mô hình "Cửa khẩu – Cảng biển" được đề xuất làm hướng phát triển chủ đạo. Hành lang logistics sẽ kết nối các cửa khẩu quốc tế giáp Campuchia với vùng sản xuất, khu công nghiệp, Cảng Quốc tế Long An và hệ thống cảng biển phía Nam.

Theo TS. Cao Cẩm Linh, Tây Ninh cần vượt khỏi vai trò là địa bàn trung chuyển đơn thuần. Tỉnh phải tiến tới tổ chức dòng hàng và cung cấp các dịch vụ tạo giá trị gia tăng như kiểm định, phân loại, sơ chế, đóng gói, lưu kho, truy xuất nguồn gốc và phân phối.

Cách tiếp cận này giúp giữ lại giá trị kinh tế trên địa bàn, tạo thêm việc làm, thúc đẩy ngành dịch vụ và hỗ trợ doanh nghiệp sản xuất giảm chi phí logistics.



Hành lang logistics "Cửa khẩu – Cảng biển" mở rộng kết nối hàng hóa từ Tây Ninh đến các cảng biển và thị trường quốc tế. (Ảnh: minh hoạ)

Hai trung tâm động lực tại Mộc Bài và Cảng Quốc tế Long An

Đến năm 2030, Tây Ninh dự kiến hình thành ít nhất hai trung tâm logistics quy mô lớn tại khu vực Mộc Bài và khu vực phụ cận Cảng Quốc tế Long An. Các trung tâm này sẽ được kết nối với hệ thống cảng cạn, kho ngoại quan và các đầu mối logistics vệ tinh.

Trung tâm logistics Mộc Bài được định hướng trở thành đầu mối trung chuyển hàng hóa xuyên biên giới, tích hợp các chức năng thông quan, kiểm tra chuyên ngành, kho ngoại quan, kho lạnh, sơ chế, đóng gói, phân loại và phân phối hàng hóa.

Trong khi đó, trung tâm logistics gắn với Cảng Quốc tế Long An sẽ đảm nhiệm vai trò tập kết, trung chuyển container, kết nối hàng hóa của Tây Ninh, Đông Nam Bộ, Đồng bằng sông Cửu Long và Campuchia với các tuyến hàng hải quốc tế.

Giai đoạn đến năm 2035, dự thảo Đề án đề xuất ưu tiên đầu tư và đưa vào khai thác 15 trung tâm logistics. Về dài hạn, tỉnh sẽ từng bước hoàn thiện mạng lưới 17 trung tâm theo Quy hoạch tỉnh đến năm 2050.

Sáu nhóm giải pháp được đặt ra gồm hoàn thiện hạ tầng và kết nối vận tải đa phương thức; thu hút đầu tư, phát triển doanh nghiệp; thúc đẩy chuyển đổi số; phát triển logistics xanh và chuỗi cung ứng lạnh; nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; hoàn thiện cơ chế quản lý và tăng cường liên kết vùng.

Trong đó, hạ tầng số được xác định là một cấu phần quan trọng. Dữ liệu về vận tải, kho bãi, cửa khẩu, cảng biển và truy xuất hàng hóa cần được kết nối, giúp doanh nghiệp theo dõi, dự báo và điều phối dòng hàng theo thời gian thực.

Đối với nông nghiệp, việc đầu tư kho lạnh đa nhiệt độ, trung tâm sơ chế, đóng gói, chiếu xạ, kiểm định và truy xuất nguồn gốc tại vùng nguyên liệu, khu vực cửa khẩu sẽ giúp giảm tổn thất sau thu hoạch, nâng cao chất lượng sản phẩm và đáp ứng yêu cầu của thị trường xuất khẩu.

Lấy nguồn hàng làm căn cứ đầu tư

Dự thảo Đề án đặt mục tiêu đến năm 2035, dịch vụ logistics đóng góp khoảng 5–7% GRDP của tỉnh, tăng trưởng bình quân 12–15% mỗi năm; tỷ lệ doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài đạt 70–80%.

Để những mục tiêu này có tính khả thi, các chỉ tiêu cần được xây dựng trên cơ sở số liệu nền, phương pháp đo lường rõ ràng, cơ quan chịu trách nhiệm và lộ trình thực hiện cụ thể.

Ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương cho rằng, logistics có khả năng trở thành một trong những ngành dịch vụ trọng tâm, tạo giá trị gia tăng và đóng góp vào mục tiêu tăng trưởng cao của Tây Ninh.

Điều kiện đầu tiên là tỉnh phải xác định rõ quy mô, cơ cấu và hướng vận động của nguồn hàng qua cửa khẩu, cảng biển, khu công nghiệp và vùng sản xuất. Đây là căn cứ để lựa chọn vị trí, quy mô và thời điểm đầu tư các công trình logistics.

Hạ tầng là điều kiện cần, nhưng nguồn hàng mới quyết định khả năng tồn tại và hiệu quả vận hành của một trung tâm logistics. Một công trình quy mô lớn sẽ khó phát huy công suất nếu dòng hàng thiếu ổn định hoặc không có doanh nghiệp sử dụng dịch vụ thường xuyên.

Bên cạnh đó, Tây Ninh cần đặt hệ thống logistics của tỉnh trong mạng lưới chung của Đông Nam Bộ, Đồng bằng sông Cửu Long và hành lang kinh tế Việt Nam – Campuchia – ASEAN.

Cơ chế phối hợp với TP.HCM, Đồng Nai, các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long, hệ thống cảng biển phía Nam và các địa phương giáp biên của Campuchia cần được cụ thể hóa trong tổ chức tuyến vận tải, khai thác cửa khẩu, chia sẻ dữ liệu và vận hành các trung tâm logistics.



Trung tâm logistics hiện đại tích hợp kho bãi, vận tải, kiểm soát hàng hóa và công nghệ số, hướng tới nâng cao năng lực chuỗi cung ứng của Tây Ninh. (Ảnh minh hoạ)

Nâng sức doanh nghiệp địa phương, hoàn thiện hệ sinh thái dịch vụ

Thu hút các tập đoàn logistics lớn là cần thiết, nhưng chưa đủ để hình thành một hệ sinh thái bền vững. Tây Ninh cần đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp địa phương nâng cao năng lực quản trị, ứng dụng công nghệ, đầu tư phương tiện, kho bãi và đáp ứng các tiêu chuẩn logistics xanh.

Sự liên kết giữa doanh nghiệp đầu đàn với doanh nghiệp địa phương, giữa đơn vị logistics với chủ hàng, khu công nghiệp, vùng sản xuất, cửa khẩu và cảng biển sẽ quyết định khả năng tổ chức dòng hàng trên toàn hành lang.

Việc nghiên cứu thành lập Hiệp hội Logistics Tây Ninh cũng được đặt ra nhằm tập hợp doanh nghiệp, tăng cường trao đổi thông tin, thúc đẩy hợp tác và nâng cao tiếng nói của cộng đồng logistics trong quá trình xây dựng chính sách.

Nếu đồng thời giải quyết được các bài toán về nguồn hàng, kết nối hạ tầng, năng lực doanh nghiệp, dữ liệu và cơ chế điều phối, Tây Ninh có cơ sở hình thành một đầu mối logistics hiện đại, thông minh và xanh ở khu vực phía Nam.

Hành lang “Cửa khẩu – Cảng biển” khi được vận hành hiệu quả không chỉ rút ngắn hành trình đưa hàng hóa ra thị trường quốc tế, mà còn mở rộng không gian phát triển công nghiệp, thương mại và dịch vụ, đưa Tây Ninh trở thành cửa ngõ quan trọng kết nối Việt Nam với Campuchia, ASEAN và chuỗi cung ứng toàn cầu.

L.T