

GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN NGHIỆP VỤ GIAO HÀNG TẠM NHẬP TÁI XUẤT BẰNG ĐƯỜNG BỘ GIỮA VIỆT NAM VÀ CAMPUCHIA

SOLUTIONS TO IMPROVE THE TRANSPORT PROCESSES OF TEMPORARY IMPORT-RE-EXPORT OF GOODS BY ROAD BETWEEN VIETNAM AND CAMBODIA

Phạm Văn Tài

Cao đẳng Kinh tế đối ngoại

Tóm tắt: Hiện nay đang công tác vận chuyển hàng hóa tạm nhập khẩu, tái xuất khẩu của các doanh nghiệp Việt Nam và Campuchia qua các cảng biển phía Nam của Việt Nam phần lớn do các doanh nghiệp vận tải của Việt Nam đảm nhận. Các hoạt động dịch vụ logistics đi theo dịch vụ này khá đa dạng và ngày càng phát triển, trước mắt đã mở ra nhiều cơ hội và hướng kinh doanh mới cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics Việt Nam ở khu vực Đông Nam Bộ. Tuy nhiên, trong thực tế cũng đang nảy sinh nhiều bất cập, khó khăn. Bài viết này đi tìm hiểu những mặt thuận lợi, khó khăn nghiệp vụ giao hàng này để đề xuất các giải pháp định hướng, phát triển dịch vụ của Việt Nam đối với mặt hàng tạm nhập-tái xuất giữa Việt Nam và Campuchia.

Từ khóa: Vận tải hàng hóa, tạm nhập, tái xuất, xuất nhập khẩu, quá cảnh, Cam-Pu-Chia, Việt Nam.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: Currently, transporting temporary import-re-export commodities of Vietnamese and Cambodian companies through those Southern Seaports of Vietnam are implemented by Vietnamese transportation companies. Those logistics services go along with transportation services are rather various and developing. At first, offering logistics services to temporary import-export commodities to Cambodia should be opportunities and new business orientation for Vietnam logistics companies in Southern East Area. However, in fact, there are some shortcomings and difficulties raised recently. This study is aimed evaluating current situation to find the advantages and difficulties of delivery processes to propose solutions to orient and develop delivery services of Vietnam to type of temporary import-re-export goods between Vietnam and Cambodia.

Keywords: Goods transportation, temporary import, re-export, import-export, Cambodia, Vietnam.

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Việt Nam chủ trương mở rộng mối quan hệ giao thương với các nước trong khối ASEAN, đặc biệt là những quốc gia láng giềng, trong đó có Campuchia. Với vị trí sát bên nước ta, vì vậy việc luân chuyển hàng hóa giữa Việt Nam và Campuchia trở nên dễ dàng và tiết kiệm được nhiều loại chi phí. Campuchia đang phát triển là thị trường rất tiềm năng cho giao thương giữa Việt Nam và quốc gia này. Giữa hai nước có đường biên giới chung 100 km trải dài qua 10 tỉnh của Việt Nam và 9 tỉnh Campuchia. Ngoài ra, thị trường tiêu thụ vật liệu xây dựng còn nhiều dư địa phát triển, do nước này đang trong giai đoạn xây dựng cơ sở hạ tầng, nhà máy, công xưởng... hơn nữa nhu cầu thị trường của hai nước cũng có sự tương đồng; vì vậy, trong những năm gần đây, quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại và đầu tư giữa Việt Nam và Campuchia ngày càng phát triển mạnh mẽ. Sự

tương đồng về văn hóa cùng với điều kiện giao thông nhiều thuận lợi, núi liền núi, sông liền sông đã tạo điều kiện thúc đẩy việc thông thương hàng hóa giữa hai quốc gia. Các hoạt động xuất - nhập khẩu của Campuchia thông qua các hải cảng phía Nam của Việt Nam ngày một tăng, trong đó các mặt hàng tạm nhập, tái xuất khẩu cũng theo đó mà tăng lên. Các hoạt động giao hàng của Campuchia chuyển tải thông qua địa phận Việt Nam hầu hết do các doanh nghiệp logistics của Việt Nam đảm trách và đây được xem là cơ hội lớn tạo đà phát triển, tuy nhiên, sự cạnh tranh và các thủ tục pháp lý cũng đang gây ra những khó khăn, bất cập đối với loại hình hàng hóa tạm nhập, tái xuất.

Từ tình hình thực tế, bài viết này sẽ đi sâu tìm hiểu các nghiệp vụ giao nhận hàng hóa tạm nhập, tái xuất bằng đường bộ giữa Việt Nam và Campuchia.

2. Một số thuật ngữ về tạm nhập, tái xuất khâu hàng hóa

2.1. Nghiệp vụ giao nhận vận tải

Giao nhận vận tải là những hoạt động nằm trong khâu lưu thông phân phối hàng hóa, một khâu quan trọng nối liền sản xuất với tiêu thụ, hai mặt chủ yếu của chu trình tái sản xuất của xã hội. Giao nhận vận tải thực hiện chức năng đưa sản phẩm từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ, hoàn thành mặt thứ hai của lưu thông phân phối là phân phối vật chất, khi mặt thứ nhất là thủ tục thương mại đã hình thành. Giao nhận gắn liền và song hành với quá trình vận tải. Thông qua giao nhận, các tác nghiệp vận tải được tiến hành: Tập kết hàng hoá, vận chuyển, xếp dỡ, lưu kho, chuyển tải, đóng gói, thủ tục, chứng từ... Với nội hàm rộng như vậy, nên có rất nhiều định nghĩa về giao nhận.

Theo quy tắc mẫu của FIATA về dịch vụ giao nhận: *“Dịch vụ giao nhận được định nghĩa như là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ tư vấn có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề về hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa”*.

Theo luật Thương mại Việt Nam năm 2005 thì giao nhận hàng hoá là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá, nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người giao nhận khác. Như vậy về cơ bản, giao nhận hàng hóa là tập hợp những nghiệp vụ, thủ tục có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng (người gửi hàng) đến nơi nhận hàng (người nhận hàng).

2.2. Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, chuyên khâu

Theo luật Quản lý ngoại thương số 05/2017/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV, kỳ họp thứ ba thông qua ngày 12 tháng 6 năm 2017 và Thông tư số 11/2017/TT-BCT quy định về hoạt động tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập và chuyên khâu hàng hóa:

Việc thương nhân mua hàng hóa từ một nước đưa vào lãnh thổ Việt Nam hoặc từ khu vực hải quan riêng đưa vào nội địa và bán chính hàng hóa đó sang nước, khu vực hải quan riêng khác được thực hiện như sau:

a) Thương nhân phải có giấy phép kinh doanh tạm nhập, tái xuất đối với hàng hóa thuộc danh mục hàng hóa cấm xuất khẩu, cấm nhập khẩu; hàng hóa tạm ngừng xuất khẩu, tạm ngừng nhập khẩu; hàng hóa chưa được phép lưu hành, sử dụng tại Việt Nam; hàng hóa thuộc diện quản lý bằng biện pháp hạn ngạch xuất khẩu, hạn ngạch nhập khẩu, hạn ngạch thuế quan, giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu;

b) Thương nhân kinh doanh tạm nhập, tái xuất phải đáp ứng các điều kiện đã được quy định đối với hàng hóa thuộc ngành, nghề kinh doanh tạm nhập, tái xuất có điều kiện;

c) Thương nhân kinh doanh tạm nhập, tái xuất chỉ phải làm thủ tục tại cơ quan hải quan cửa khẩu đối với hàng hóa không thuộc quy định tại điểm a, điểm b và Điều 40 của Luật này;

d) Hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất chỉ được lưu lại lãnh thổ Việt Nam trong thời hạn nhất định;

e) Hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất phải được làm thủ tục hải quan khi nhập khẩu vào lãnh thổ Việt Nam và chịu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan hải quan cho tới khi tái xuất ra khỏi lãnh thổ Việt Nam;

f) Việc tiêu thụ hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất trong nội địa phải thực hiện theo quy định về quản lý nhập khẩu hàng hóa của Luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Một số nghiên cứu liên quan đã công bố

Ruth Banomyong (2015), Assessing the National Logistics System of Vietnam (Đánh giá hệ thống logistics quốc gia Việt Nam) đã đánh giá cơ sở hạ tầng và các dịch vụ logistics của Việt Nam;

Hong Gyun Park (2015) trong The Efficiency and Productivity Analysis of Large Logistics Providers Services in Korea đưa ra đánh giá hiệu quả và năng suất của các nhà

cung cấp dịch vụ logistics ở Hàn Quốc. Trong phần đánh giá các dịch vụ logistics, tác giả đã nêu phần tạm nhập, tái xuất ở các cảng biên của Hàn Quốc;

Ngô Đức Hành và Trịnh Thế Cường (2014) với bài viết Thực trạng dịch vụ logistics tại Việt Nam và giải pháp đã đánh giá thực trạng dịch vụ logistics trên bình diện cả nước và đề xuất các giải pháp hoàn thiện, mở rộng các dịch vụ logistics;

Trịnh Anh Duyên (2017) qua Đẩy mạnh thực hiện hải quan điện tử trong thông quan hàng hóa xuất nhập, nhập khẩu tại cục hải quan Hải Phòng đã nêu các khó khăn của doanh nghiệp và cơ quan hải quan đối với việc thông quan hàng hóa, qua đó đề xuất các giải pháp hoàn thiện công tác ứng dụng hải quan điện tử trong xuất nhập khẩu hàng hóa.

Hầu hết các công trình công bố tập trung vào các dịch vụ logistics nói chung, trong đó có các công tác khai báo hải quan, vận chuyển hàng hóa rời, hàng hóa container, nhưng các nghiên cứu chưa nêu đến dịch vụ giao hàng tạm nhập, tái xuất hoặc là tạm xuất, tái nhập cũng như là trung chuyển xuất, nhập khẩu giữa Việt Nam và Campuchia. Đó là lý do nghiên cứu này được thực hiện và không trùng lặp với các nghiên cứu đã được công bố trước đây.

4. Thực trạng thực hiện giao hàng tạm nhập tái xuất bằng đường bộ giữa Việt Nam và Campuchia trong thời gian qua

4.1. Bối cảnh hiện nay của các dịch vụ giao hàng tạm nhập tái xuất bằng đường bộ giữa Việt Nam và Campuchia

Các công ty có hai kho bãi lớn tại Campuchia và Việt Nam gồm nhiều loại xe khác nhau có thể đáp ứng đủ các nhu cầu của khách hàng. Tại Campuchia, các công ty có những bộ phận logistics nằm ngay trung tâm thành phố Phnompenh giúp cho khách hàng nhận hàng hoặc giao hàng dễ dàng hơn, giảm chi phí đi lại. Nhưng nếu khách hàng muốn trung chuyển đến các tỉnh khác thì công ty luôn có sẵn xe để đáp ứng dịch vụ. Tại Việt Nam, kho của các công ty nằm tại Hóc Môn, Củ Chi gần chợ đầu mối, gồm tất cả các loại xe khác nhau như rơ-moóc lùn chuyên vận chuyển xe cơ giới hay cầu, rơ-moóc sàn vận

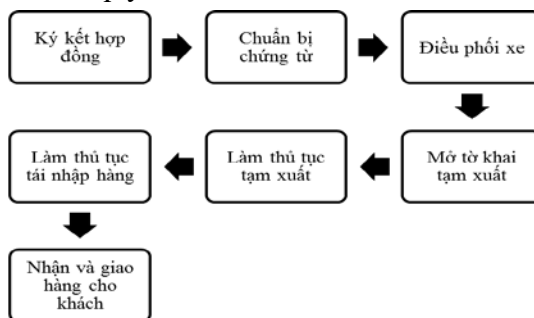
chuyên sắt thép, rơ-moóc xương vận chuyên hàng container. Văn phòng của các công ty được trang thiết bị đầy đủ để phục vụ tốt cho nhân viên thực hiện các nghiệp vụ chức năng của mình. Các trang thiết bị đều được kiểm tra định kỳ cứ một năm một lần, và có quyết định năm năm thay đổi một lần. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam đưa ra nhiều dịch vụ cho khách hàng trong nước và Campuchia bao gồm dịch vụ chuyên chở hàng hóa, đại lý của chủ hàng là các công ty Việt Nam hoặc của Campuchia, các dịch vụ logistics, là người được chỉ định nhận hàng, người mua hàng, khai báo hải quan. Riêng về giao nhận hàng hóa bằng đường bộ Việt Nam-Campuchia (hai chiều đều tính cùng giá).

Bảng 1. Đơn giá vận chuyển hàng hóa từ Cảng Cát Lái đến Phnom Pênh.

Loại xe	Khối lượng hàng hóa (m ³)	Đơn giá vận chuyển	Phí giao hàng
Xe 1 tấn	6 m ³	600 USD	35 USD
Xe 2,5 tấn	12 m ³	700 USD	35 USD
Xe 5 tấn	18 m ³	900 USD	100 USD
Xe 10 tấn	32 m ³	1,100 USD	150 USD
Xe 15 tấn	48 m ³	1,350 USD	150 USD
Xe 18 tấn	60 m ³	1,500 USD	150 USD

Nguồn: Công ty Ruby Logistics

Để xử lý các yêu cầu của khách hàng về giao nhận hàng tạm nhập tái xuất bằng đường bộ đi - đến Campuchia, các doanh nghiệp tuân thủ quy trình như sau:



Sơ đồ 1. Quy trình giao nhận hàng tạm xuất, tái nhập bằng đường bộ giữa Việt Nam – Campuchia.

Các mặt hàng giao nhận bằng đường bộ giữa Việt Nam và Campuchia khá đa dạng có thể là:

-Thiết bị, máy móc, phương tiện thi công, khuôn, mẫu tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập để sản xuất, thi công công trình, thực

hiện dự án, thử nghiệm. Tàu biển, tàu bay nước ngoài tạm nhập - tái xuất để sửa chữa, bảo dưỡng tại Việt Nam;

-Linh kiện, phụ tùng, vật dụng tạm nhập để phục vụ thay thế, sửa chữa tàu biển, tàu bay nước ngoài;

-Tạm xuất - tái nhập dự hội chợ, triển lãm, giới thiệu sản phẩm;

-Tạm xuất - tái nhập để bảo hành, sửa chữa;

-Tạm xuất - tái nhập để phục vụ công việc trong thời hạn nhất định.

Các doanh nghiệp logistics tiêu biểu của Việt Nam đang thực hiện các dịch vụ giao nhận tạm nhập tái xuất hay tạm xuất tái nhập giữa Việt Nam và Campuchia gồm các công ty Ruby Logistics, công ty Tiếp vận Mekong, công ty Vận tải xuất nhập khẩu Trung Thành. Hiện nay giữa các công ty này đang cạnh tranh rất gay gắt về giá cước vận chuyển, chất lượng dịch vụ, công nghệ thông tin, phương tiện vận chuyển và các dịch vụ khách hàng.

4.2. Đánh giá thực trạng nghiệp vụ giao hàng tạm nhập tái xuất bằng đường bộ giữa Việt Nam và Campuchia trong thời gian qua

4.2.1. Ưu điểm

Hầu hết các doanh nghiệp logistics của Việt Nam chuyên thực hiện các công tác giao nhận hàng hóa giữa Việt Nam- Campuchia có đội ngũ nhân viên trẻ trung, năng động, có trình độ nghiệp vụ cao, có khả năng nắm bắt và cập nhật được những thay đổi về các quy định của pháp luật và các chế tài liên quan đến hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu. Đây chính là một trong những yếu tố làm nên thành công của các doanh nghiệp Việt Nam trong thời gian qua. Các doanh nghiệp có cơ cấu tổ chức công ty gọn nhẹ, hợp lý cũng đã góp phần quan trọng trong hoạt động kinh doanh của công ty. Mỗi phòng ban thực hiện một quy trình riêng sau đó kết hợp, chuyên giao cho các bộ phận khác, điều này đảm bảo công việc của công ty luôn được thực hiện một cách liên tục, nhất quán và hiệu quả.

Các doanh nghiệp có đội ngũ xe chuyên dụng với số lượng đến hàng chục chiếc, chủ động được phương tiện vận chuyển và không để hàng hóa bị neo ngoài cảng làm ảnh hưởng

đến khách hàng, nói cách khác hàng ngày đều có chuyến đi từ Việt Nam sang Campuchia đều đặn mà không sợ ảnh hưởng đến thời gian lưu hàng hóa tại Việt Nam.

Đặc biệt các doanh nghiệp Việt Nam có xe liên vận với biển số Campuchia, nên sẽ càng hạn chế những rủi ro khi hàng tái xuất sang nước bạn. Đây là một lợi thế lớn trong dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ.

4.2.2. Nhược điểm

Cơ sở hạ tầng cũng như quản lý của Nhà Nước chưa đồng bộ khiến cho các doanh nghiệp logistics của Việt Nam đều vướng phải. Cụ thể: Thuế và hải quan do Bộ Tài Chính quản lý, thương mại do Bộ Công Thương quản lý, đường xá là Bộ Giao thông vận tải. Trong khi tất cả điều liên quan đến logistics mà lại phải làm việc chồng chéo nhiều nơi.

Cách liên lạc chưa được nhanh chóng. Đến năm 2010 - 2011 mới có hải quan điện tử, giảm bớt phần nào nhưng vẫn còn quá chậm. Ví dụ như hàng được phẩm phải xin giấy phép bộ Y tế... mà cách liên lạc thì hoàn toàn thủ công. Đó mới chỉ là một trong những giấy tờ để thông quan trong khi còn nhiều loại khác lại phải làm ở các cơ quan khác nhau của Việt Nam. Ngoài ra, các doanh nghiệp cũng phải thường xuyên đối diện với những thủ tục nhiều khê của cơ quan hải quan Campuchia trong việc thông quan hàng hóa làm cho thời gian vận chuyển tăng lên và phát sinh nhiều chi phí đội giá thành vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ đối với hàng hóa tạm nhập tái xuất.

5. Một số giải pháp hoàn thiện công tác tổ chức nghiệp vụ giao nhận hàng tạm nhập tái xuất bằng đường bộ giữa Việt Nam và Campuchia

Trên cơ sở những phân tích ở trên, tác giả đề xuất một giải pháp nhằm hoàn thiện công tác tổ chức nghiệp vụ giao nhận hàng tạm nhập tái xuất bằng đường bộ giữa Việt Nam và Campuchia như sau:

5.1. Giải pháp đối với các doanh nghiệp logistics

- **Nguồn nhân lực:** Các doanh nghiệp logistics của Việt Nam cần phải đầu tư cho nguồn nhân lực biết việc, biết nghề và chuyên nghiệp hơn bằng cách đào tạo và đào tạo lại

nguồn nhân lực hiện có, thu hút thêm nguồn nhân lực được đào tạo chuyên ngành logistics từ các trường cao đẳng, đại học;

- **Quy trình thực hiện công việc:** Các doanh nghiệp logistics của Việt Nam cần có quy trình thực hiện công việc rõ ràng và cũng cần giải thích cho khách hàng để chuyên nghiệp hóa trên từng công đoạn của quy trình thực hiện giao nhận;

- **Mở rộng dịch vụ khách hàng:** Các doanh nghiệp logistics của Việt Nam cần liên hệ các hiệp hội ngành nghề của nước nhà và Campuchia để tiếp cận các khách hàng lớn có thể là những tập đoàn mở rộng sản xuất kinh doanh từ Việt Nam sang Campuchia như Hoàng Anh Gia Lai, Vinamilk, Vinamit, Vinacafe... để thực hiện các nghiệp vụ, dịch vụ giao nhận. Đồng thời, các doanh nghiệp này cũng cần đa dạng hóa sản phẩm dịch vụ một cách cập nhật nhất để phục vụ các công ty của hai nước;

- **Mở rộng dịch vụ vận tải đa phương thức:** Các doanh nghiệp là khách hàng của những doanh nghiệp logistics Việt Nam không chỉ có nhu cầu vận chuyển giao nhận hàng hóa bằng đường bộ mà họ còn có nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, đường thủy. Nếu các doanh nghiệp logistics có thể làm được thêm những dịch vụ vận chuyển này thì đó là lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp.

5.2. Kiến nghị đối với các cơ quan Nhà nước Việt Nam

- **Phối hợp giữa các cơ quan Nhà nước:** Các bộ như là bộ Công Thương, phòng Công nghiệp Việt Nam (VCCI), tổng cục Hải Quan cần có những cơ chế phối hợp sao cho ưu tiên đối với các mặt hàng tạm nhập, tái xuất hoặc xuất, nhập khẩu giữa Việt Nam và Campuchia, tạo hành lang pháp lý tốt nhất cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam chiếm lĩnh thị trường Campuchia;

- **Hỗ trợ các doanh nghiệp Việt Nam tiếp cận thị trường Campuchia:** Các cơ quan xúc tiến thương mại, đầu tư trong nước cần hỗ trợ các doanh nghiệp logistics Việt Nam tiếp cận các doanh nghiệp nước nhà và Campuchia, hơn thế là quốc tế để họ có cơ hội

quảng bá, tiếp cận khách hàng, mở rộng kinh doanh;

- **Nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ:** Các tuyến đường vận chuyển bằng đường bộ từ Việt Nam đi Campuchia đã được nâng cấp, nhưng về quy mô và yêu cầu của thực tiễn cơ sở hạ tầng của Việt Nam còn chưa phát triển, đặc biệt là đường xuyên á đã phát huy vai trò của mình, nhưng đường hẹp, chất lượng nhiều chỗ còn kém, hạn chế lưu thông của các phương tiện vận chuyển. Chúng ta cần mở rộng thêm tuyến đường, nâng cấp đường có sẵn, đặc biệt là đường thông qua các cửa khẩu chính giữa hai nước.

6. Kết luận

Hiện nay, khi giao thương giữa các nước ngày càng tăng thì ngành vận tải - giao nhận sẽ là đòn bẩy của nền kinh tế. Hoạt động giao nhận làm giảm bớt chi phí xuất nhập khẩu, phân công lao động quốc tế, tăng mối quan hệ hợp tác giữa các nước, là cánh tay nối dài mối quan hệ giữa người xuất khẩu và người nhập khẩu. Và trên đây là quy trình giao nhận hàng là một trong những phương thức vận chuyển lâu đời và có thể nói an toàn với chi phí tương đối tiết kiệm và linh hoạt. Nghiên cứu về quy trình giao nhận hàng tạm xuất tái nhập qua thị trường Campuchia bằng đường bộ không chỉ là hình thức vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng sang thị công công trình tại Campuchia mà còn giao nhận nhiều mặt hàng khác với đa dạng các hình thức tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập và hàng trung chuyển □

Tài liệu tham khảo

- [1] **D. D. Bằng (2008)**, “Quan hệ giữa Việt Nam – Campuchia – Xiêm giai đoạn 1834-1848,” *Nghiên cứu Đông Nam Á*;
- [2] **D. D. Bằng (2006)**, “Quan hệ giữa Việt Nam - Campuchia - Xiêm giai đoạn 1802 - 1834,” *Nghiên cứu Đông Nam Á*;
- [3] “Import and Export,” in *Expert Oracle*, 2006.
- [4] **B. Seyoum (2014)**, *Export-import theory, practices, and procedures*.
- [5] **H. Van Hoi (2019)**, “Tham gia FTAS thế hệ mới: Cơ hội và thách thức đối với ngành dịch vụ logistics Việt Nam,” *VNU J. Sci. Econ. Bus.*;
- [6] **A. Rushton, P. Croucher, and P. Baker (2006)**, “The handbook of logistics and distribution management,” *Proj. Manag. J.*;

- [6] **Nguyễn Việt Tuấn, Lý Văn Diệu (2013)**, *Giáo trình Nghiệp vụ kinh doanh xuất nhập khẩu*, NXB Kinh tế, Tp. Hồ Chí Minh;
- [7] **Nguyễn Thanh Hùng (2013)**, *Giáo trình Vận tải giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu*, NXB Kinh tế, Tp. Hồ Chí Minh;
- [8] **Nguyễn Thanh Hùng (2017)**, *Giáo trình Logistics căn bản*, NXB Kinh tế, Tp. Hồ Chí Minh;
- [9] Nghị định 08/2015/NĐ-CP Ngày 21/01/2015 Quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan, 2015.

Ngày nhận bài: 27/4/2020

Ngày chuyển phản biện: 2/5/2020

Ngày hoàn thành sửa bài: 22/5/2020

Ngày chấp nhận đăng: 29/5/2020