

Nghiên cứu phát triển dịch vụ giao nhận hàng hóa tại các cửa khẩu quốc tế đường bộ giữa Việt Nam - Trung Quốc

■ **ThS. NGUYỄN THỊ NHƯ**

Trưởng Đại học Giao thông vận tải

TÓM TẮT: Dịch vụ giao nhận hàng hóa tại các cửa khẩu quốc tế đường bộ giữa Việt Nam - Trung Quốc đóng một vai trò hết sức quan trọng đối với sự phát triển kinh tế của cả hai nước. Do nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan khác nhau thời gian giao nhận hàng hóa tại các cửa khẩu còn kéo dài, chi phí lớn, thậm chí ảnh hưởng tới chất lượng hàng hóa và giảm năng suất lao động.

Bài báo nghiên cứu các dịch vụ đối với hàng hóa xuất nhập khẩu tại ba cặp cửa khẩu lớn giữa Việt Nam - Trung Quốc; chỉ ra những nguyên nhân và đề xuất các giải pháp phát triển dịch vụ này nhằm giảm thời gian giao nhận, giảm chi phí, giảm hao phí lao động, giảm gian lận thương mại và tạo điều kiện phát triển cho các doanh nghiệp giao nhận, vận tải, từ đó thúc đẩy quan hệ thương mại giữa hai nước.

TỪ KHÓA: Giao nhận, vận tải đường bộ, cửa khẩu, hàng hóa.

ABSTRACT: The forwarding services in the international borders between Vietnam and China play an important role in this development. Because of both inside and outside reasons, duration of forwarding process is time-consuming, which leads to high cost and deteriorate the goods quality and reduce the labour productivity.

This paper researches on services for exported and imported goods cross three main border pairs between Vietnam and China. As well as this, it also points out the reasons and propose some solutions to improve this services towards declining the forwarding duration, cost, labour, commercial frauds and allow to the development of forwarding companies, transport enterprises, enhance the relation between two nations.

KEYWORDS: Forwarding, road transport, border, goods.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Dịch vụ giao nhận hàng hóa đã được phát triển từ lâu với nhiều phương pháp giao nhận khác nhau trong các phương thức vận tải sắt, bộ, thủy, hàng không. Dịch vụ này đóng một vai trò cực kỳ quan trọng trong các quan hệ thương mại song phương, đa phương và toàn cầu.

Hòa trong xu hướng chung của thế giới về việc phát triển quan hệ thương mại ASEAN cũng đã ký kết hiệp định đa phương với Trung Quốc nhằm thúc đẩy các quan hệ kinh tế giữa các nước mà Việt Nam là một thành viên trong đó. Điều này góp phần vào sự phát triển hơn nữa của ngành dịch vụ giao nhận hàng hóa trong khối các nước này, đặc biệt là giữa Việt Nam và Trung Quốc.

Tại Việt Nam, dịch vụ này trở nên nóng hơn kể từ khi chúng ta chính thức mở cửa ngành dịch vụ giao nhận vận tải, logistics theo cam kết với Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) vào năm 2014. Tính đến năm 2015, Việt Nam có khoảng 4000 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giao nhận - vận tải - logistics và khoảng 200 doanh nghiệp nước ngoài ở Việt Nam cũng hoạt động trong lĩnh vực này.

Vậy, giao nhận hàng hóa là gì? Theo Luật Thương mại Việt Nam, giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa 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 ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc người làm giao nhận khác.

Với lợi thế về mặt vị trí địa lý, Việt Nam được xem là cửa ngõ từ ASEAN và nhiều thị trường quốc tế khác sang Trung Quốc và ngược lại, đặc biệt là trong vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường bộ giữa hai nước Việt Nam - Trung Quốc với 7 cặp cửa khẩu quốc tế của hai nước.

Một vài năm trở lại đây, tổng khối lượng hàng hóa thông qua các cửa khẩu quốc tế đường bộ giữa hai nước tăng nhanh. Trong đó, khối lượng hàng thông qua cửa khẩu chủ yếu thuộc các tỉnh: Lào Cai, Quảng Ninh, Lạng Sơn chiếm 85% - 93,4%; các cửa khẩu thuộc các tỉnh Lai Châu, Cao Bằng và Hà Giang chỉ chiếm gần 6,6% - 15%. Tác giả tập trung nghiên cứu dịch vụ giao nhận tại 3 cặp cửa khẩu lớn là Móng Cái - Đông Hưng; Lào Cai - Hà

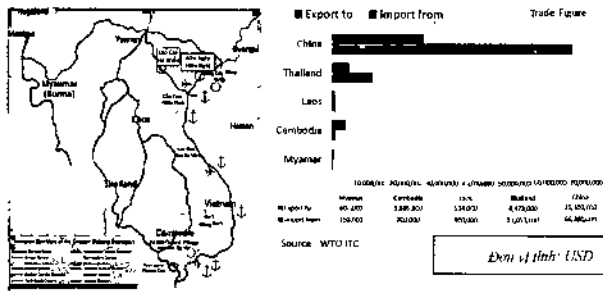
Khẩu; Hữu Nghị - Hữu Nghị Quan để chỉ ra những khó khăn, bất cập và đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển dịch vụ giao nhận hàng hóa qua các cửa khẩu quốc tế đường bộ giữa Việt Nam và Trung Quốc.

2. NỘI DUNG

2.1. Phân tích hiện trạng các dịch vụ giao nhận hàng hóa tại cửa khẩu quốc tế đường bộ

Việt Nam là một quốc gia trên bán đảo Đông Dương, nằm ở trung tâm của khu vực Đông Nam Á; tiếp giáp với Trung Quốc, Lào, Campuchia. Phía Đông và phía Nam của lãnh thổ tiếp giáp với vịnh Bắc bộ, biển Đông và vịnh Thái Lan với 3260km bờ biển. Đây được xem là một lợi thế vô cùng to lớn của Việt Nam trong ngành GTVT - cửa ngõ ra biển gần nhất của một phần lãnh thổ các quốc gia láng giềng.

Hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Trung Quốc có kim ngạch lớn nhất so với kim ngạch giữa Việt Nam và các nước tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Vận tải hàng hóa giữa hai nước có thể được thực hiện qua cả 4 phương thức vận tải là đường sắt, đường bộ, đường biển và đường hàng không.



Hình 2.1: Thống kê kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và một số nước

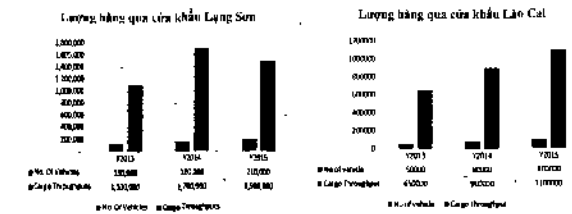
Theo thống kê tại các trạm giao thông cửa khẩu ở Lạng Sơn, Lào Cai, Quảng Ninh, tổng số lượt phương tiện chở hàng qua lại biên giới hai bên trong những năm qua như sau:

Bảng 2.1 Số lượt phương tiện vận tải qua lại biên giới Việt Nam - Trung Quốc tại các trạm giao thông cửa khẩu từ 2013 - 2015

Đơn vị tính: Lượt xe

Năm thống kê	Phân loại	Lạng Sơn	Lào Cai	Móng Cái
2013	Xe Việt Nam	3.529	48.490	4.808
	Xe Trung Quốc	21.765	40.576	7.356
2014	Xe Việt Nam	10.511	24.176	5.464
	Xe Trung Quốc	30.538	45.087	7.863
2015	Xe Việt Nam	22.525	25.686	6.854
	Xe Trung Quốc	32.848	56.345	6.493

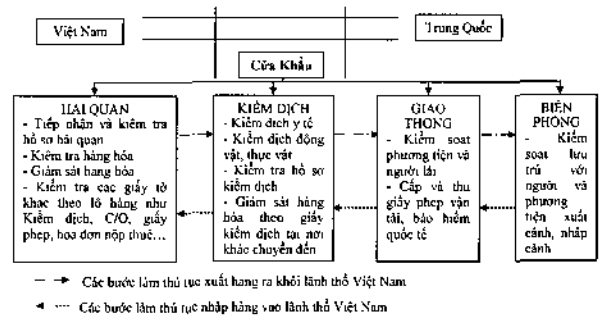
Tại Việt Nam, hoạt động giao nhận vận tải hàng hóa bằng đường bộ với Trung Quốc có một số hình thức như sau: Vận tải hàng hóa của cư dân biên giới bằng các xe biên mậu; vận tải hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu mậu dịch giữa Việt Nam - Trung Quốc; vận tải hàng hóa quá cảnh; vận tải hàng hóa tạm nhập vào Việt Nam sau đó tái xuất sang Trung Quốc và ngược lại. Thống kê lượng hàng hóa qua 2 cửa khẩu nằm trên hai hành lang kinh tế Việt - Trung như sau:



Đơn vị triệu tấn

Hình 2.2: Thống kê lượng hàng hóa qua 2 cửa khẩu ở Lạng Sơn và Lào Cai

Bất kỳ một phương tiện chở hàng hóa nào khi đi qua khu vực cửa khẩu đều phải trải qua các thủ tục với các cơ quan chức năng theo quy định. Chính những tác nghiệp phải thực hiện trong từng khâu của quy trình thủ tục là cơ sở để triển khai các dịch vụ mà các công ty giao nhận có thể khai thác như sơ đồ sau:



Hình 2.3: Sơ đồ quy trình thủ tục đối với hàng qua biên giới đường bộ ở Việt Nam

Từ quy trình thực hiện thủ tục với hàng qua biên giới đường bộ nhận thấy các dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu có thể triển khai tại các cửa khẩu bao gồm:

- Dịch vụ giao hàng hóa, nhận hàng hóa, chuyển tải, xếp dỡ hàng hóa giữa các phương tiện;
- Dịch vụ khai thuê hải quan và hoàn thành các thủ tục hải quan;
- Dịch vụ đăng ký kiểm dịch và làm thủ tục kiểm dịch cho hàng hóa;
- Dịch vụ đăng ký, xin giấy phép vận tải cho người, phương tiện và hàng hóa qua biên giới;
- Dịch vụ mua bán bảo hiểm quốc tế cho phương tiện vận tải;
- Dịch vụ cân hàng, xác định khối lượng, trọng lượng hàng hóa; dịch vụ kho, bãi tại cửa khẩu.

Thông qua việc nghiên cứu thực trạng các hoạt động, trình tự thủ tục của các doanh nghiệp giao nhận khi làm hàng tại cửa khẩu theo quy trình như trên, tác giả rút ra một số các khó khăn với doanh nghiệp giao nhận

vận tải như sau:

- Hoặc là doanh nghiệp phải có văn phòng đại diện, đại lý tại cửa khẩu để lo hết các thủ tục cho xe qua lại các cửa khẩu trước khi xe đến để giảm thời gian xe chờ đợi; hoặc là doanh nghiệp phải cử người áp tải hàng theo xe đến cửa khẩu làm thủ tục; hoặc phải đào tạo cho người lái xe làm các thủ tục đó;

- Mặc dù đã áp dụng hải quan điện tử, nhưng ngay cả khi hàng hóa được phân luồng tờ khai là xanh - thông quan tự động thì doanh nghiệp vẫn phải nộp hồ sơ giấy tờ tại chi cục hải quan, vừa gia tăng chi phí và kéo dài thời gian giao hàng;

- Hàng hóa xuất nhập khẩu đã mở tờ khai tại chi cục hải quan nội địa, hải quan cửa khẩu làm các nghiệp vụ giám sát nhưng vẫn yêu cầu hồ sơ chứng từ và qua nhiều bộ phận;

- Hàng hóa đã kiểm dịch trong nội địa, tại kiểm dịch cửa khẩu chỉ làm nhiệm vụ giám sát, nhưng chưa có phần mềm thông báo kết quả kiểm dịch giữa các cơ quan kiểm dịch trong cả nước như phần mềm khai hải quan điện tử, do vậy doanh nghiệp và còn phải mang theo nhiều hồ sơ giấy tờ;

- Xe qua lại biên giới Việt Nam - Trung Quốc phải dừng hai lần tại hai trạm cửa khẩu của Việt Nam và của Trung Quốc;

- Việc sử dụng đại lý và ký quỹ cho các xe vào sâu lãnh thổ hai bên gây khó khăn cho doanh nghiệp xin giấy phép vận tải mẫu G, tất cả đều phải xin mẫu C; chưa có giấy phép định kỳ nhiều lần cho xe chờ hàng, điều này cũng gây mất thời gian và chi phí trong các phương án giao nhận vận tải;

- Mặc dù tất cả các phương tiện vận tải ô tô đều phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự, nhưng khi chạy qua cửa khẩu sang nước bạn lại phải bắt buộc phải mua bảo hiểm theo từng lần đi;

- Chưa có dịch vụ kho ngoại quan và kho CFS trong phạm vi cửa khẩu được mở và khai thác để phục vụ nhu cầu giao nhận hàng hóa. Dịch vụ tại các bãi hàng của ta không phát huy được vai trò do cơ sở hạ tầng kém, phía Trung Quốc ép khai thác hàng tại các bãi của Trung Quốc.

Theo quy định khu vực bãi hàng xuất khẩu, nhập khẩu là khu vực có hải quan giám sát nên phải có hàng rào chắn, ngăn cách độc lập nhưng thực tế, các rào chắn này chỉ là các rào thép tạm bợ không tạo được tính biệt lập.

Về kho hàng CFS và kho ngoại quan ở Lào Cai là cả 2 kho này đều chưa đưa vào khai thác. Ở Lạng Sơn mới chỉ có kho ngoại quan nhưng lại nằm cách rất xa khu vực cửa khẩu, đường giao thông từ cửa khẩu tới kho ngoại quan nhỏ, hẹp và đi qua nhiều khu đông dân cư.

- Tại các bãi hàng của Việt Nam còn thiếu rất nhiều máy móc xếp dỡ, phần lớn hàng hóa được xếp dỡ thủ công, đặc biệt là tại cửa khẩu hàng hóa Kim Thành - Lào Cai.

2.2. Một số giải pháp đưa ra

Trên cơ sở những định hướng phát triển quan hệ kinh tế giữa hai nước, đặc biệt là hoạt động giao nhận hàng hóa, logistics của Việt Nam kể từ sau mở cửa hội nhập cùng ASEAN và WTO, trên cơ sở những thực trạng hoạt động hiện nay của các doanh nghiệp khai thác dịch vụ giao nhận tại các cửa khẩu giữa Việt Nam - Trung

Quốc, bài báo xin đề xuất một số giải pháp phát triển dịch vụ này như sau:

- Phát triển nguồn nhân lực:

+ Đào tạo nâng cao nghiệp vụ về hải quan, kiểm dịch, thủ tục giao nhận, sang tải, đăng ký phương tiện tại cửa khẩu cho lái xe, nhân viên áp tải hàng để có thể chủ động trong mọi tình huống, xử lý ngay khi cần mà không phải chờ đợi.

+ Mở văn phòng đại diện hoặc liên kết với các đại lý ở cửa khẩu để chủ động trong việc làm thủ tục trước cho các lô hàng, người và phương tiện.

- Áp dụng khoa học công nghệ trong khai thác dịch vụ:

+ Sử dụng phần mềm hệ thống nội bộ doanh nghiệp liên kết giữa các bộ phận để các bên chủ động nắm được thông tin về tình hình hàng hóa và chủ động các nội dung công việc của mình mà không phải thông tin qua lại thường xuyên, liên tục với nhau.

+ Một số công ty logistics 3PL hiện nay đã có các phần mềm cho phép khách hàng truy cập và kiểm tra trạng thái hàng hóa của mình, vị trí hàng hóa, các dịch vụ đối với hàng hóa. Vì vậy, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa qua lại biên giới 2 nước hoàn toàn có thể học hỏi và áp dụng nhằm tăng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp.

+ Nghiên cứu áp dụng thiết bị giám sát hành trình thông minh mà Ngân hàng Phát triển châu Á đã đề xuất trong chương trình phát triển vận tải đa biên. Đó là việc tích hợp giám sát hành trình, định vị phương tiện với camera theo dõi thùng hàng, container hàng phía sau xe nhằm giảm tối đa tình trạng đổ vỡ, mất cắp hàng trong quá trình xe di chuyển.

- Giải pháp tăng hiệu quả khai thác phương tiện:

Cùng với cơ quan nhà nước nghiên cứu, tìm kiếm khách hàng để kết hợp hàng hai chiều dù chỉ là chạy quanh khu vực biên giới hai bên. Hai bên có thể cùng nhau xây dựng một website mở về vận tải hàng hóa giữa hai nước để các doanh nghiệp cung và cầu về vận tải có thể gặp nhau, giao dịch trên đó để tìm kiếm nguồn hàng khai thác cả chiều đi và về.

- Giải pháp về cơ sở hạ tầng khai thác tại cửa khẩu:

+ Các doanh nghiệp khai thác hạ tầng tại cửa khẩu đầu tư xây dựng kho bãi; đầu tư thêm máy móc xếp dỡ hàng hóa - xe nâng hàng, xe nâng hạ container; phân khu chức năng phù hợp;

+ Đưa vào khai thác kho ngoại quan, kho CFS, kho đông lạnh trong khu vực cửa khẩu để hỗ trợ tối đa việc khai thác hàng hóa giữa hai nước. Ví dụ, hàng xuất khẩu của Việt Nam cần chuyển tải qua xe Trung Quốc tại cửa khẩu vào mùa cao điểm có thể gửi vào kho ngoại quan, quay đầu phương tiện.

+ Mở rộng các bãi hàng xuất, hàng nhập, nên chia khu rộng cho các loại hàng khác nhau để không gây ảnh hưởng tác động lẫn nhau của các loại hàng, ví dụ: Bãi hàng bách hóa, bãi hàng đông lạnh, bãi hàng quặng, bãi hàng dành cho các xe chờ hàng lỏng.

+ Cùng với các cơ quan quản lý nhà nước kiên quyết dành dịch vụ khai thác hàng về bãi của Việt Nam.

- Giải pháp thu hút khách hàng sử dụng dịch vụ: Để có thể thu hút được khách hàng sử dụng dịch vụ giao nhận hàng hóa tại các cửa khẩu quốc tế đường bộ, bản thân các doanh nghiệp khai thác dịch vụ cần nâng cao

năng lực các doanh nghiệp thông qua các giải pháp nêu trên đồng thời cần tổ chức các buổi tiếp xúc khách hàng, tìm kiếm khách hàng.

+ Các doanh nghiệp khai thác dịch vụ giao nhận tại các cửa khẩu giữa Việt Nam - Trung Quốc cần liên doanh liên kết với các công ty giao nhận tại các cửa khẩu đường bộ, đường biển, đường hàng không khác để khai thác dịch vụ thay mặt họ làm thủ tục tại cửa khẩu nơi doanh nghiệp mình khai thác bởi hàng hóa giao nhận giữa Việt Nam - Trung Quốc có một khối lượng lớn hàng tạm nhập tái xuất, quá cảnh.

+ Tìm kiếm các khách hàng tại các khu công nghiệp, khu kinh tế trong vùng và cả nước, nơi có nhu cầu xuất nhập nguyên liệu, vật tư, thành phẩm từ thị trường Trung Quốc và ngược lại lớn.

Với các giải pháp đưa ra góp phần giúp các doanh nghiệp giao nhận: Chủ động trong công tác giao nhận hàng và rút ngắn thời gian giao nhận hàng hóa; giảm ùn tắc tại cửa khẩu, đặc biệt vào các thời điểm cao điểm; tăng tốc độ quay vòng phương tiện vận tải, tăng năng suất lao động đặc biệt là xếp dỡ hàng hóa; nâng cao được chất lượng nguồn nhân lực thực hiện dịch vụ giao nhận tại các cửa khẩu quốc tế đường bộ; giảm thiểu các tác hại xấu tới hàng hóa, nhất là các loại hàng kém ổn định.

3. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Sản lượng hàng hóa vận tải đường bộ qua lại biên giới Việt Nam - Trung Quốc ngày một tăng, nhất là các hàng quá cảnh từ Trung Quốc qua lãnh thổ Việt Nam đến một nước thứ 3 và ngược lại. Gần đây nhất, chương trình hành động vì một tiểu vùng Mê Kông năng động và thịnh vượng cũng đã nhắc lại nhiều lần về vai trò của ngõ của Việt Nam với các quốc gia láng giềng.

Việc hoàn thiện thủ tục tại các cửa khẩu biên giới đường bộ nhằm giảm thời gian, chi phí, nhân lực, giấy tờ tại các cửa khẩu và gian lận cho cả phía quản lý nhà nước và doanh nghiệp là hết sức quan trọng và cần thiết. Để làm được điều đó cần có sự hợp tác, phối hợp nhịp nhàng của tất cả các bên có liên quan: Cơ quan quản lý nhà nước về biên phòng, hải quan, giao thông, kiểm dịch; các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực cho ngành; các doanh nghiệp làm dịch vụ này. Để đạt được điều này, tác giả có một số kiến nghị với các hoạt động tại cửa như sau:

Với các cơ quan quản lý nhà nước chung:

- Tại cửa khẩu có 4 cơ quan, còn gọi là liên cơ, nên sử dụng một phần mềm hệ thống tích hợp biên phòng, giao thông, kiểm dịch, hải quan để thông tin cho nhau về tình trạng của các lô hàng, tránh việc phải in kết quả, chờ đợi kết quả của bộ phận này, gửi sang bộ phận kia.

- Có chính sách ưu tiên hàng quá cảnh để thu hút hàng từ các nước thứ 3 khác qua Việt Nam sang Trung Quốc và ngược lại; phát triển các tuyến hành lang từ Myanmar - Thái Lan, Lào/Campuchia - Việt Nam - Trung Quốc và ngược lại.

- Với Trung Quốc, hướng hoạt động giao nhận vận tải phát triển theo 2 hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

Với hoạt động hải quan tại cửa khẩu:

- Kiến nghị bộ phận hải quan áp dụng triệt để phần mềm hải quan điện tử như của Nhật Bản, thông quan tự động cho hàng hóa, với hàng tạm nhập tái xuất, hàng quá cảnh, hàng chuyển cửa khẩu, chuyển cảng nên thực hiện hải quan không giấy tờ. Điều đó nghĩa là, tại nơi làm giám sát không cần xuất trình giấy tờ hồ sơ hải quan vì doanh nghiệp đã khai báo điện tử lên hệ thống quản lý của hải quan tại chi cục hải quan nơi mở tờ khai, khai báo vận chuyển. Hải quan cửa khẩu chỉ làm nhiệm vụ giám sát cho phương tiện, hàng hóa, người lái qua cửa khẩu.

- Đầu tư máy soi chiếu container để giảm thời gian kiểm tra hàng hóa, tăng khả năng thông qua của các phương tiện.

Với hoạt động kiểm dịch:

- Các cơ quan kiểm dịch cũng cần có phần mềm hệ thống để thông tin kết quả giữa các cơ quan trong hành trình đi của hàng. Các cơ quan kiểm dịch nên có có sự tôn trọng kết quả kiểm dịch của nhau. Ví dụ, hàng đã được kiểm dịch tại Hải Phòng chuyển cảng lên cửa khẩu Hữu Nghị thì kiểm dịch tại Hữu Nghị chỉ có chức năng giám sát hàng qua thời, không nên mất quá nhiều thời gian đăng ký và kiểm dịch tại đây nữa.

Với bộ phận giao thông tại cửa khẩu:

Kiến nghị Tổng cục ĐBVN, phối hợp với các sở giao thông địa phương cửa khẩu:

- Xem xét các mẫu giấy phép định kỳ, dùng nhiều lần cho phương tiện qua lại biên giới; đàm phán và xem xét lại việc bảo lãnh, giá trị bảo hiểm đối với xe chạy qua biên giới, đặc biệt là các xe chỉ chạy qua lại quanh khu vực cửa khẩu 2 bên.

- Đảm bảo lợi ích cho các công ty khai thác dịch vụ hạ tầng tại cửa khẩu Việt Nam bằng việc xe Trung Quốc giao hàng cho Việt Nam thì phải chạy sang bãi Việt Nam giao hàng; xe Việt Nam giao hàng cho Trung Quốc thì chạy sang bãi Trung Quốc giao hàng cho Trung Quốc, tránh việc làm không tốt, doanh nghiệp Trung Quốc ép tất cả các hoạt động giao nhận hàng đều được thực hiện tại bãi của Trung Quốc như đối với cửa khẩu đường sắt Đồng Đăng - Lạng Sơn.

- Nhanh chóng mở rộng và hoàn thiện đường giao thông dẫn vào, ra các cửa khẩu □

Tài liệu tham khảo

[1]. GS. TS. Hoàng Văn Châu (1999), *Vận tải - Giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu*, NXB. Khoa học và Kỹ thuật.
[2]. PGS. TS. Từ Sỹ Sùa (2009), *Thương vụ vận tải*, NXB. GTVT.
[3]. ThS. Nguyễn Thị Như (2013), *Bài giảng Giao nhận hàng hóa*.
[4]. Tài liệu hội thảo "Hội thảo UN ESCAP về vận tải đa biên", Hà Nội, ngày 4/10/2016.
[5]. *Số liệu thống kê tại các cửa khẩu Việt Nam - Trung Quốc*.

Ngày nhận bài: 6/4/2017

Ngày chấp nhận đăng: 16/4/2017

Người phản biện: PGS. TS. Từ Sỹ Sùa

TS. Nguyễn Thị Hồng Mai