MỘT SỐ TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG GIAO DỊCH THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ VÀ THỦ TỤC HẢI QUAN TRÊN THẾ GIỚI VÀ THỰC TIỄN TẠI VIỆT NAM

Trịnh Thị Thu Hương[*]
Phan Thị Thu Hiền[**]

Tóm tắt

Ngày nay, mức độ thuận lợi hóa thương mại cũng như hiệu quả hoạt động giao dịch thương mại quốc tế và thủ tục hải quan được đo lường thông qua các tiêu chí về thời gian và chi phí tác nghiệp, cùng với các yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến hai chỉ số này ở phạm vi quốc gia và quốc tế. Một số tổ chức quốc tế như Ngân hàng thế giới (WB), Tổ chức thương mại thế giới (WTO), Tổ chức hải quan thế giới (WCO) và Uỷ ban tạo thuận lợi hóa thương mại của Liên hiệp quốc (UN/CEFACT) đã nghiên cứu xây dựng phương pháp luận và các tiêu chí điển hình như chỉ số thuận lợi về thương mại quốc tế (Ease of Trading Cross Border), chỉ số năng lực logistics (LPI), hay thời gian thông quan hàng hóa (TRS). Các tiêu chí đều hướng tới hai chỉ số quan trọng là chi phí và thời gian thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu, đồng thời chỉ ra các nhân tố ảnh hưởng tới thời gian và chi phí giao dịch thông quan như: cơ sở hạ tầng, quy trình thủ tục, yêu cầu về chứng từ, quy định pháp lý, thủ tục xin phép xuất nhập khẩu, năng lực cạnh tranh và hiệu quả dịch vụ giao nhận/logistics.

Trên cơ sở lý luận và thực tiễn áp dụng ba tiêu chí đo lường là: mức độ thuận lợi thương mại quốc tế (Ease of Trading Cross Border), năng lực logistics (LPI), và thời gian thông quan (TRS) tại khu vực ASEAN, bài viết phân tích, đánh giá thực tiễn hoạt động giao dịch thương mại quốc tế và thủ tục hải quan tại Việt Nam trong mối tương quan so sánh với các quốc gia trong khu vực. Đồng thời bài viết đưa ra một số nhận định về những vướng mắc cơ bản đối với hoạt động giao dịch thương mại quốc tế và thủ tục hải quan thời gian qua tại Việt Nam.

Từ khóa: *quản lý nhà nước, giao dịch thương mại quốc tế, thương mại qua biên giới, thủ tục hải quan, xuất khẩu, nhập khẩu, logistics, thuận lợi hóa thương mại.*

Mã số: 189. Ngày nhận bài: 06/10/2015. Ngày hoàn thành biên tập: 19/04/2016. Ngày duyệt đăng: 19/04/2016.

Abstract

Measuring time and cost of doing cross-border trade and customs procedures is globally becoming a very important tool to quantify the performance of trade facilitation and administrative customs innovation in every country. In addition to efforts of quantifying time and cost of doing cross-border trade in every country and region, the Ease of Trading Cross-Border and Logistics Performance Index of the Doing Business, WorldBank Group; Time Release Study of World Customs Organization are worldwidely used to indicate the relevant and determinant factors including but not limited to transport infrastructure, legislation, customs laws and regulations, logistics competence and governmental administration and so forth.

This article introduces and analyzes three common indicators, namely the Ease of Trading Cross-Border; Logistics Performance Index (LPI); and Time Release Study (TRS) on the aspect of methodology as well as reality of ASEAN countries and Vietnam. This gives an outlook on the average time and cost of doing international trade transactions and customs procedures in Vietnam in comparing to other countries of ASEAN. It is highly necessary to remove major shortcomings and obstacles impeding the process of trade facilitation and administrative inno vation in Vietnam in future.

Key words: *governmental administration, international trade transactions, cross-border trade, customs procedures, export, import, logistics, trade facilitation.*

Paper No. 189. Date of receipt: 06/10/2015. Date of revision: 19/04/2016. Date of approval: 19/04/2016.

[*] PGS, TS, Trường Đại học Ngoại thương, email: ttthuhuong@ftu.edu.vn
[**] TS, Trường Đại học Ngoại thương; email: phanhien@ftu.edu.vn

1. CÁC TIÊU CHÍ ĐO LƯỜNG HOẠT ĐỘNG GIAO DỊCH THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ VÀ THỦ TỤC HẢI QUAN

Các tiêu chí đo lường hoạt động giao dịch thương mại quốc tế và thủ tục hải quan được thiết kế nhằm xác định những yếu tố cơ bản sau:

a-Thời gian: bao gồm (1) thời gian hoàn tất quy trình giao dịch như đàm phán, tổ chức thực hiện các đơn hàng, hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế; (2) thời gian xử lý chứng từ; (3) thời gian thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu; và (4) thời gian kiểm tra, giám sát của các cơ quan quản lý nhà nước.

b- Chi phí: đó là (1) chi phí giao dịch thương mại của các chủ thể thương mại; (2) tổng chi phí thông quan xuất khẩu, nhập khẩu và/hoặc quá cảnh, (3) chi phí, lệ phí liên quan đến thủ tục xuất nhập khẩu tại cảng, bến bãi, sân bay hay tại các điểm trung chuyển, kiểm tra hàng hóa nội địa và (4) thuế và các khoản phí theo quy định nhà nước.

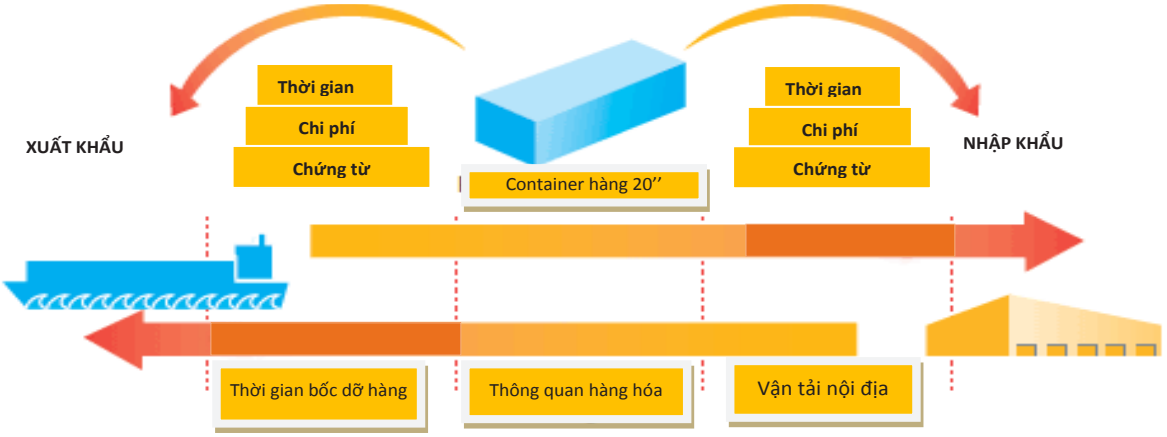
c- Quy trình thủ tục: thường bao gồm (1) quy định pháp lý đối với hoạt động giao dịch thương mại quốc tế; (2) chứng từ hàng hóa và vận tải trong quá trình tổ chức thực hiện giao dịch; (3) hồ sơ hải quan và (4) giấy phép với hàng hóa xuất khẩu/nhập khẩu/quá cảnh.

Từ phương pháp luận trên, hiện nay trên thế giới có một số tiêu chí đo lường phổ biến như sau:

1.1. Chỉ số giao dịch thương mại qua biên giới

Chỉ số giao dịch thương mại qua biên giới được Chương trình*Doing Business* của WB xây dựng nhằm đo lường thời gian và chi phí giao dịch (không bao gồm thuế xuất nhập khẩu) liên quan đến việc xuất khẩu/nhập khẩu một container 20'' vận chuyển bằng đường biển. Theo đó, thời gian và chi phí giao dịch được xác định theo quy trình gồm 04 bước cơ bản là: (1) chuẩn bị chứng từ; (2) kiểm tra và giám sát hải quan; (3) vận tải nội địa;(4) xếp dỡ và giao hàng lên phương tiện vận tải quốc tế.

Tuy nhiên thời gian này không bao gồm chi phí và thời gian vận chuyển quốc tế, và chứng từ bao gồm tất cả các chứng từ khai báo và nộp cho các cơ quan quản lý nhà nước.



Hình 1 – Thời gian, số lượng chứng từ và chi phí xuất nhập khẩu bằng đường biển

Nguồn: http://www.doingbusiness.org/methodology/trading-across-borders

Quy trình xuất khẩu hànghóa được tính từ thời điểm hàng được đóng vàocontainer tại nhà xưởng cho đến khi rời cảng xuất khẩu. Quy trình nhập khẩu được tính từ thời điểm tàu đến cảng đích cho đến khi hàng hóa được đưa về kho của doanh nghiệp (hình1). Đối với những quốc gia không có biển, vì phải quá cảnh qua các quốc gia có biển nên thời gian, chi phí và số lượng chứng từ còn bao gồm cả giai đoạn vận chuyển nội địa cũng như quy trình thủ tục tại biên giới đất liền.

Kết quả đo lường chỉ số giao dịch thương mại qua biên giới của các quốc gia khu vực Đông Nam Á năm 2014 theo công bố của WB[1] như bảng 1.

Bảng 1 cho thấy sự khác biệt khá lớn giữa các nước Đông Nam Á, theo đó Singapore là quốc gia đứng đầu khu vực cũng như trên thế giới với các chỉ số ấn tượng như thời gian xuất khẩu và nhập khẩu là thấp nhất với 6 và 4 ngày. Cùng với thời gian, chi phí giao dịch tại Singapore có tính cạnh tranh cao tương ứng với 460 $ Mỹ cho 1container 20" xuất khẩu và 440 $ Mỹ cho 1container 20" nhập khẩu. Đây là thành quả của công tác hiện đại hóa và tin học hóa quản lý hành chính trong quá trình giao dịch thương mại quốc tế và thủ tục hải quan tại quốc gia này. Số chứng từ cần thiết để xuất khẩu và nhập khẩu tại quốc gia này là 03 chứng từ, một con số rất nhỏ so với mức trên 10 chứng từ của các quốc gia ASEAN khác như Lào và Campuchia. Nếu như Singapore ở vị trí thứ nhất trong nhiều năm liền về chỉ số này thì các quốc gia ASEAN khác ở vị trí

Bảng 1 : Mức độ thuận lợi trong giao dịch thương mại qua biên giới của các nước ASEAN giai đoạn tháng 6/2013 đến tháng 6/2014

	Xếp hạng(/189)	Chứng từ XK (số lượng)	Thời gian XK (ngày)	Chi phí XK/ 01 cont. (USD)	Chứng từ NK (số lượng)	Thời gian NK (ngày)	Chi phí NK/ 01 cont. (USD)
Bru-nei	46	5	19	705	5	15	770
Campuchia	124	8	22	795	9	24	930
In-do-ne-xia	62	4	17	571	8	26	648
Lào	156	10	23	1950	10	26	1910
Ma-lay-xia	11	4	11	525	4	8	560
My-an-mar	103	8	20	620	8	22	610
Phi-lip-pin	65	6	15	755	7	15	915
Thái lan	36	5	14	595	5	11	760
Singapore	1	3	6	460	3	4	440
Việt Nam	75	5	21	610	8	21	600

Nguồn: http://www.doingbusiness.orgldata/exploretopics/trading-across-borders

[1] Báo cáo Doing Business 2015 của WB đo lường chỉ số giao dịch thương mại qua biên giới (Ease of Trading Cross Border) của 189 quốc gia trên thế giới trong thời gian 1 năm từ tháng 6/2013 đến tháng 6/2014.

khác nhau từ thấp như Lào ở vị trí 156 đến tương đối cao là Malaysia ở vị trí 11. Tuy vậy, các nước ASEAN được ghi nhận có nỗ lực cố gắng trong tiến trình cắt giảm thủ tục, quy định hành chính cũng như chứng từ trong giao dịch và thủ tục hải quan. Hiện nay tại khu vực Đông Nam Á, số lượng chứng từ yêu cầu trong giao dịch và thủ tục hải quan còn tương đối nhiều, điều này gây ra lãng phí về thời gian và chi phí giao dịch (WorldBank, 2015).

Hàng năm, WB công bố báo cáo Doing Business với dữ liệu đầy đủ về chỉ số giao dịch thương mại qua biên giới của các nước trên thế giới nhằm đưa ra bức tranh toàn cảnh cũng như nhận định, đánh giá về tình hình thực tiễn tại từng quốc gia, khu vực và toàn cầu. Điều này có ý nghĩa trong việc phân tích tính hiệu quả và hiệu lực của công tác quản lý nhà nước về giao dịch thương mại qua biên giới, từ đó các quốc gia ban hành chính sách, thực thi giải pháp đổi mới và hợp tác quốc tế nhằm thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại trên phạm vi toàn cầu.

1.2. Chỉ số năng lực logistics (LPI) của WB

Chỉ số LPI (Logistics Performacne Index) được WB xây dựng nhằm đo lường năng lực logistics của các quốc gia. Có hai loại chỉ số LPI là LPI quốc tế và LPI nội địa. Chỉ số này được đo lường từ thông tin, dữ liệu liên quan, đó là:

- Hiệu quả thực hiện quy trình thủ tục hải quan (Efficiency of the clearance process)

- Chất lượng của cơ sở hạ tầng vận tải và thương mại (Quality of trade and transport infrastructure)

- Khả năng thỏa thuận dễ dàng giá cước vận tải cạnh tranh (Ease of arranging competitively priced shipments)

- Khả năng và chất lượng dịch vụ logisitics (logistics competence and quality of logistics services)

- Khả năng theo dõi và giám sát hành trình lô hàng (Ability to track and trace consignments)

- Đúng hạn về thời gian vận chuyển (Timeliness of shipment deliver)

Dưới đây là chỉ số LPI của các nước Đông Nam Á năm 2014:

Bảng 2: Chỉ số LPI quốc tế của các nước ASEAN năm 2014

Quốc gia	Điểm số LPI	Xếp hạng (/160)	Hải quan	Cơ sở hạ tầng	Cước vận tải	Chất lượng dịch vụ logistics	Theo dõi và giám sát hành trình hàng hóa	Đúng hạn thời gian vận chuyển
Singapore	4,00	5	4,01	4.28	3.70	3.97	3.90	4.25
Ma-lay-xia	3,59	25	3,37	3,56	3,64	3,47	3,58	3,92
Thái lan	3,43	35	3,21	3,40	3,30	3,29	3,45	3,96
Việt Nam	3,15	48	2,81	3,11	3,22	3,09	3,19	3,49
In-do-ne-xia	3,08	53	2,87	2,92	2,87	3,21	3,11	3,53
Phi-lip-pin	3,00	57	3,00	2,60	3,33	2,93	3,00	3,07
Campuchia	2,74	83	2,67	2,58	2,83	2,67	2,92	2,75
Lào	2,39	131	2,45	2,21	2,50	2,31	2,20	2,65
My-an-mar	2,25	145	1,97	2,14	2,14	2,07	2,36	2,83

Nguồn: World Bank, 2014 (lpi.worldbank.org)

Bảng trên cho thấy năm 2014 mặc dù chỉ số LPI của các nước ASEAN không quá khác biệt nhưng vị trí xếp hạng trong bảng xếp hạng toàn cầu thì có sự khác biệt rất lớn như: Singapore ở vị trí cao nhất (vị trí 5) thì Myanmar ở vị trí thấp nhất (145), các nước còn lại ở vị trí trung bình đến thấp. Tình hình chung đối với các nước trong khu vực là thủ tục hải quan và cơ sở hạ tầng cần được cải thiện nhằm nâng cao chỉ số LPI.

Chỉ số LPI hàng năm của WB không chỉ cung cấp thông tin về kết quả đo lường năng lực logistics và vị trí trong bảng xếp hạng toàn cầu, mà còn có ý nghĩa chỉ ra những hạn chế, vướng mắc trong hoạt động này tại từng quốc gia thông qua dữ liệu cụ thể về các yếu tố cấu thành của chỉ số LPI. Hơn nữa chỉ số LPI cho thấy ý nghĩa và mối liên kết giữa chỉ số LPI và tốc độ tăng trưởng thương mại và kinh tế của từng quốc gia. Điều này giúp cho Chính phủ, ngành và doanh nghiệp logistics có những chiến lược và chương trình hành động đúng đắn nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia trong bối cảnh toàn cầu hóa và tự do hóa dịch vụ logistics.

1.3. Thời gian giải phóng hàng hóa tại cửa khẩu của Tổ chức hải quan thế giới

Tổ chức hải quan thế giới (WCO) đã xây dựng phương pháp đo lường thời gian giải phóng hàng hóa (TRS) nhằm đánh giá công tác quản lý nhà nước về hải quan cũng như hiệu quả hoạt động thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu. Theo đó thời gian giải phóng hàng hóa được tính từ khi hàng hóa đến cửa khẩu/cảng/sân bay cho đến khi được giải phóng tức là cơ quan hải quan chuyển quyền giám sát, quản lý hàng hóa sang cho người nhập khẩu hoặc bên thứ ba được ủy quyền. Chỉ số này có ý nghĩa trong việc nhận diện các trở ngại cũng như nguyên nhân và giải pháp thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại. Theo đó, cắt giảm thời gian giải phóng hàng hóa sẽ góp phần thúc đẩy quá trình lưu thông hàng hóa, giảm chi phí thương mại cũng như hạn chế tổn thất, thiệt hại đối với hàng hóa. Bên cạnh đó cắt giảm thời gian giải phóng hàng hóa sẽ góp phần nâng cao hiệu quả công tác quản lý nhà nước về hải quan, nâng cao tính cạnh tranh của môi trường kinh doanh.

Chỉ số và cách thức đo lường "thời gian giải phóng hàng hóa" của WCO đư[illegible]hiều nước áp dụng, đi đầu là Mỹ, Nhật bản, Úc và New-Zealand thực hiện từ những năm 1990 (WCO, 2012). Hiện nay, các quốc gia khác như Việt Nam cũng đã bắt đầu triển khai thí điểm và thực hiện định kỳ để từ đó có giải pháp tích cực nhằm cắt giảm thời gian giải phóng hàng hóa.

Nghiên cứu đo lường thời gian giải phóng hàng hóa (TRS) của WCO tập trung cơ bản vào thời gian thực hiện thủ tục thông quan hàng hóa tại cửa khẩu nhưng cũng áp dụng linh hoạt đối với thời gian xử lý chứng từ, hoàn tất thủ tục hành chính.

Phương pháp TRS của WCO được xây dựng dựa trên những nguyên tắc cơ bản sau đây:

Thứ nhất, giao dịch thương mại quốc tế bao gồm 5 bước cơ bản, đó là: (1) thực hiện giao dịch thương mại như ký kết hợp đồng, đơn đặt hàng, thủ tục thanh toán, (2) thủ tục hải quan xuất khẩu như xin giấy phép xuất khẩu, khai báo hải quan xuất khẩu và đăng ký thủ tục hành chính the[illegible]y định tại nước xuất khẩu/nước xuất xứ, (3) quá trình vận tải: giao dịch hợp đồng vận tải, bốc xếp hàng, phát hành chứng từ vận tải, thủ tục giao nhận hàng hóa tại cảng, bến bãi; (4) thủ tục thông quan

hàng hóa nhập khẩu tại nơi đến: đăng ký dỡ hàng, giấy phép nhập khẩu và thủ tục hải quan nhập khẩu (5) thủ tục tài chính và thanh toán ngân hàng, bảo hiểm, thực hiện nghĩa vụ về thuế và lệ phí.

Thứ hai, thời gian giải phóng hàng hóa chia thành 04 phần chính bao gồm: (1) thời gian chuẩn bị nhập khẩu hàng hóa, (2) thời gian lưu kho, lưu bãi chờ tại cảng, sân bay (3) thời gian giao dịch và làm thủ tục, và (4) thời gian chờ xử lý các công việc tại các cơ quan quản lý nhà nước và các bên liên quan.

Thứ ba, mỗi quốc gia có điều kiện kinh tế xã hội, cơ sở hạ tầng, chất lượng nguồn nhân lực, vị trí địa lý khác nhau nên kết quả đo lường là khác nhau.

Áp dụng TRS của WCO cùng với những hướng dẫn thực hành sẽ có ý nghĩa nhằm:

(1) Nhận diện các nút thắt hay trở ngại trong quá trình thông quan và giải phóng hàng hóa.

(2) Đánh giá và kiểm định hiệu quả chính sách quản lý nhà nước, giải pháp, sáng kiến, đổi mới công nghệ và cơ chế hành chính.

(3) Thiết lập cơ sở dữ liệu nhằm đo lường mức độ thực hiện thuận lợi hóa thương mại và quản lý nhà nước hải quan.

(4) Nhận định các yếu tố và cơ hội nhằm thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại.

(5) Phân tích năng lực cạnh tranh của các quốc gia.

Áp dụng "nghiên cứu thời gian giải phóng hàng hóa" của Tổ chức hải quan thế giới có ý nghĩa phân tích các yếu tố cấu thành thời gian thông quan hàng hóa, qua đó tập trung vào các khâu kém hiệu quả nhằm đổi mới và cải thiện môi trường kinh doanh về thủ tục hải quan và hành chính.

2. ĐO LƯỜNG THỰC TIỄN HOẠT ĐỘNG GIAO DỊCH THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ VÀ THỦ TỤC HẢI QUAN CỦA VIỆT NAM

2.1. Chỉ số giao dịch thương mại qua biên giới của Việt Nam

Đo lường thực tiễn giao dịch thương mại quốc tế (di chuyển hàng hóa qua biên giới) đã bao gồm thủ tục hải quan theo phương pháp luận của báo cáo *Doing Busines*, được trình bày ở phần 1, chỉ số của Việt Nam qua các năm được thể hiện trong bảng 3.

Bảng 3. Chỉ số giao dịch thương mại qua biên giới của Việt Nam

Năm	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Số lượng chứng từ XK	6	6	6	6	6	6	6	5
Thời gian XK (ngày)	24	24	24	24	22	22	22	21
Chi phí XK ($ Mỹ/cont 40)	468	468	468	533	555	555	580	610
Số lượng chứng từ NK	8	8	8	8	8	8	8	8
Thời gian NK (ngày)	23	23	23	23	21	21	21	21
Chi phí NK ($ Mỹ/ cont. 40)	586	586	586	606	645	645	670	600

Nguồn: http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders

Bảng 4. Chi phí và thời gian thực hiện xuất khẩu/nhập khẩu tại Việt Nam năm 2014

Các giai đoạn	Thời gian (ngày)		Chi phí (01cont.)	
	XK	NK	XK	NK
Chuẩn bị chứng từ	12	12	160	130
Thông quan hàng hóa	4	4	100	95
Giao nhận và xếp dỡ, kho bãi tại cảng	3	4	150	175
Vận chuyển và giao nhận nội địa	2	1	200	200
Tổng số	**21**	**21**	**610**	**600**

Nguồn:UNCTAD và ITC, 2014

Ngoài ra, chi tiết về bộ phận cấu thành thời gian và chi phí xuất khẩu và nhập khẩu tại Việt Nam được thể hiện trong bảng 4.

Bảng 3 ở trên cho thấy, năm 2014 thời gian nhập khẩu và xuất khẩu tại Việt Nam là 21 ngày đã giảm so với mức 22 ngày của các năm trước, mặc dù chỉ số này ngang với mức trung bình so với các nước Đông Á, nhưng còn khá cao so với nước phát triển như Singapore, khối OECD tương ứng là 3 và 11 ngày với xuất khẩu; 4 và 10 ngày với nhập khẩu (World Bank, 2015). Tuy vậy, so sánh với các nước trong khu vực ASEAN (bảng 1) thì thời gian giao dịch xuất khẩu và nhập khẩu của Việt Nam chỉ thấp hơn hai nước là Lào và Campuchia, và cao hơn 7 nước còn lại.

Về chi phí giao dịch thương mại qua biên giới, chỉ số của Việt Nam năm 2014 tăng so với các năm trước đạt mức 610 Mỹ/1 container 20" đối với nhập khẩu và 600 $ Mỹ đối với xuất khẩu. Tuy nhiên so sánh với chi phí của các nước ASEAN trong cùng năm theo bảng 1, thì chỉ số này cao hơn 3 nước là Singapore, Thái Lan và Malaysia, thấp hơn 6 nước còn lại trong khu vực. Điều này có nguyên nhân là do chi phí quản lý, nhân công và tình hình ổn định chính trị của Việt Nam (World Bank, 2015).

2.2. Chỉ số năng lực logistics (LPI) của Việt Nam

Năm 2014 Việt Nam đã có bước chuyển biến tích cực vềchỉ số LPI, nâng được 5 bậc trong bảng xếp hạng toàn cầu từ vị trí thứ 53 trong nhiều năm liền, tuy nhiên đây vẫn là một vị trí tương đối khiêm tốn trên thế giới và khu vực ASEAN (World Bank, 2014).

Bảng 5 cho thấy, trong số các yếu tố cấu thành chỉ số LPI của Việt Nam, đáng kể nhất là sự tăng đều về chất lượng dịch vụ vận tải quốc

Bảng 5. Chỉ số LPI của Việt Nam qua các năm

Năm	Điểm số LPI	Xếp hạng (/160)	Hải quan	Cơ sở hạ tầng	Dịch vụ vận tải quốc tế	Dịch vụ logistics	Theo dõi và giám sát	Đúng hạn
2007	2,89	53	2,89	2,50	2,80	2,90	3,30	3,22
2010	2,96	53	2,68	2,56	3,04	2,89	3,10	3,44
2012	3,00	53	2,65	2,68	3,14	2,68	3,16	3,64
2014	3,15	48	2,81	3,11	3,22	3,09	3,19	3.49

Nguồn: http://lpi.worldbank.org/

tế, khả năng đúng hạn và công tác theo dõi, giám sát hàng hóa trong chuỗi cung ứng quốc tế, đây có thể nói là kết quả của quá trình tự do hóa, mở cửa thị trường vận tải tại Việt Nam. Mặc dù ngành hải quan Việt Nam đã có nhiều thành tựu đổi mới và hiện đại hóa nhằm tạo thuận lợi hóa thương mại nhưng theo phương pháp đo lường này thì chỉ số về hải quan lại không cao và không thay đổi rõ nét, đây vẫn là điểm yếu nhất trong số 6 nội dung đo lường. Thời gian tới Việt Nam cần tăng cường hơn nữa sự kết nối và phối hợp giữa các cơ quan chức năng trong công tác quản lý nhà nước nhằm nâng hạng chỉ số LPI.

2.3. Thời gian giải phóng hàng hóa

Năm 2013, Tổng Cục Hải quan đã tiến hành phương pháp đo TRS theo hướng dẫn tại Quyết định 2063/QĐ-TCHQ ngày 10/10/2011 của Tổng cục Hải quan, theo hướng dẫn mới nhất của WCO Phiên bản 2.0 - năm 2011 về nghiên cứu đo thời gian giải phóng hàng -TRS). Quá trình thực hiện và kết quả đo lường cụ thể như sau:

2.3.1. Địa điểm đo

Cơ quan hải quan đã tiến hành đo lường thời gian giải phóng hàng hóa theo 03 phương thức vận chuyển tại 11 chi cục hải quan khác nhau trên toàn quốc. Theo đó, tuyến đường biển đo lường tại 6 chi cục; tuyến đường hàng không tại 02 chi cục và tuyến đường bộ tại 3 Chi cục (danh mục các Chi cục được ghi rõ tại Phụ lục số 1).

Theo Ban Cải cách hiện đại hóa hải quan, Tổng cục Hải quan, 11 chi cục được lựa chọn cũng là những đơn vị đại diện tiêu biểu về số lượng hàng hóa, tờ khai XNK ở 3 phương thức vận tải (Tổng Cục Hải quan, 2014).

2.3.2. Thời gian đo

Tổng cộng thời gian đo là 6 ngày làm việc liên tục từ ngày 9/9/2013 đến 14/09/2013 (bắt đầu từ thứ 2 đến hết thứ 7) tại mỗi Chi cục Hải quan cảng/cửa khẩu đã xác định.

2.3.3. Nguyên tắc thực hiện

Đối với hàng NK quá trình đo gồm các khoảng thời gian xử lý tác nghiệp của các đơn vị liên quan từ khi hàng được vận chuyển đến cảng/cửa khẩu đến khi hàng đã được quyết định thông quan/giải phóng hàng rời khỏi khu vực giám sát hải quan.

Đối với hàng XK, phạm vi cuộc đo gồm các khoảng thời gian xử lý tác nghiệp của các đơn vị từ khi doanh nghiệp đăng ký tờ khai hải quan đến khi cơ quan hải quan quyết định thông quan/giải phóng hàng cho lô hàng.

2.3.4. Kết quả thực hiện đo lường TRS năm 2013 tại Việt Nam

Thực hiện đo đối với tất cả các loại hình hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu được thực hiện thủ tục tại đơn vị (loại trừ các loại hình: hàng hoá chuyển phát nhanh, hàng hoá xuất nhập khẩu tại chỗ, hàng hoá xuất nhập khẩu chuyển tiếp, hàng hóa xuất nhập khẩu không có hợp đồng thương mại). Thực hiện đo đối với phương thức thực hiện thủ tục hải quan điện tử. Kết quả thể hiện trong các bảng sau.

Kết quả đo lường cho thấy một số điểm cơ bản sau:

(1) Hàng nhập khẩu, thời gian từ khi hàng đến cảng/cửa khẩu cho đến khi hàng đã có quyết định thông quan/giải phóng hàng ra khỏi khu vực giám sát hải quan (tổng thời gian giải phóng hàng) là115 giờ 00 phút 17 giây.Trong đó, thời gian từ khi đăng ký tờ khai cho đến khi cơ quan Hải quan ra quyết định thông quan/giải phóng hàng là 32 giờ 37 phút 55 giây, chiếm khoảng 28% tổng thời gian và 72% thời gian còn lại là tác nghiệp của các cơ quan, tổ chức khác có liên quan đến hoạt động XNK hàng hóa. Điều này cho thấy, mặc dù ngành hải quan đã tiến hành nhiều giải pháp

Bảng 6: Thời gian trung bình từ khi tiếp nhận tờ khai đến khi thông quan/giải phóng hàng trung bình đối với hàng nhập khẩu

Đơn vị tính: (giờ:phút:giây)

Luồng TK / Tuyến đường	Hàng nhập khẩu					
	TBC	Xanh (không ktra chứng từ thuế)	Xanh	Xanh ĐK	Vàng	Đỏ
Trung bình chung	**32:37:55**	**0:02:05**	**23:58:40**	**35:38:46**	**30:59:20**	**46:21:55**
Tuyến đường biển	**32:30:09**	0:02:05	23:15:33	33:53:28	32:34:06	44:23:44
Tuyến đường không	**37:52:59**		34:56:37	41:11:26	32:56:12	53:43:30
Tuyến đường bộ	**14:35:43**	0:02:12	18:21:34	14:49:38	14:35:22	11:41:10

Bảng 7: Thời gian trung bình từ khi tiếp nhận tờ khai đến khi thông quan/giải phóng hàng đối với hàng xuất khẩu

Đơn vị tính: (giờ:phút:giây)

Luồng TK / Tuyến đường	Hàng xuất khẩu					
	TBC	Xanh (không ktra chứng từ thuế)	Xanh	Xanh ĐK	Vàng	Đỏ
Trung bình chung	**11:06:33**	**0:01:59**	**2:01:02**	**13:07:54**	**16:57:08**	**26:23:50**
Tuyến đường biển	**11:11:36**	0:01:50	2:03:29	13:12:41	18:22:00	27:58:02
Tuyến đường không	**9:53:58**	0:02:26	2:20:21	9:24:30	10:35:54	17:57:51
Tuyến đường bộ	**12:23:57**	0:04:58		6:21:48	16:39:19	33:04:03

Bảng 8.Thời gian trung bình đối với hàng nhập khẩu từ khi hàng đến cảng/cửa khẩu đến khi hàng đã được quyết định thông quan/giải phóng hàng và rời khỏi cổng cảng/cửa khẩu

Đơn vị tính: (giờ:phút:giây)

Luồng TK / Tuyến đường	Hàng nhập khẩu				
	TBC	Xanh	Xanh ĐK	Vàng	Đỏ
Trung bình chung	**115:00:17**	**129:39:28**	**84:50:56**	**111:15:08**	**132:39:03**
Tuyến đường biển	**137:35:01**	132:58:42	114:59:49	141:04:43	138:42:05
Tuyến đường không	**85:56:33**	102:58:39	80:07:09	76:19:04	125:11:47
Tuyến đường bộ	**8:32:52**	1:22:43	4:39:43	9:20:43	10:38:15

Nguồn: Tổng Cục Hải quan Việt Nam, 2013

đổi mới, cải cách thủ tục hải quan nhằm rút ngắn thời gian giải phóng hàng hóa nhập khẩu nhưng công tác quản lý nhà nước của các cơ quan chức năng khác đang ảnh hưởng không tốt đến chỉ số này của Việt Nam.

(2) Hàng xuất khẩu, thời gian từ khi đăng ký tờ khai cho đến khi cơ quan Hải quan ra quyết định thông quan/giải phóng hàng là 11 giờ 6 phút 33 giây. Chỉ số đối với hàng hóa xuất khẩu thấp hơn nhiều so với hàng hóa nhập khẩu, điều này phản ánh trung thực về thực tiễn cơ chế tạo thuận lợi thương mại nhằm thúc đẩy xuất khẩu của Việt Nam từ khi

đổi mới cho đến nay.

Kết quả đo thời gian giải phóng hàng năm 2013 của Tổng Cục hải quan có ý nghĩa quan trọng trong việc đánh giá thực trạng, chỉ ra các nguyên nhân, từ đó đưa ra những kiến nghị, đề xuất nhằm tạo thuận lợi hoạt động xuất nhập khẩu, giảm thời gian thông quan hàng hóa, góp phần cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và tăng cường quản lý, cải cách hành chính trong lĩnh vực thuế, hải quan.

KẾT LUẬN

Hệ thống tiêu chí đo lường hiệu quả hoạt động giao dịch thương mại quốc tế và thủ tục hải quan được WB, WCO xây dựng có tính khoa học, tính khả thi và độ tin cậy cao. Bài báo trên cơ sở phân tích, so sánh, đánh giá chỉ số đo lường của Việt Nam và các quốc gia trong khu vực ASEAN đã đưa ra một số kết luận như sau:

- Thời gian xuất nhập khẩu hàng hóa tại Việt Nam còn khá cao do phần lớn là thời gian thông quan hàng hóa bao gồm thủ tục hải quan, thủ tục quản lý nhà nước như xin phép xuất nhập khẩu, kiểm tra chất lượng, kiểm dịch, biên phòng.

- Tính kết nối giữa các Bộ, Ngành và cơ quan quản lý nhà nước tại Việt Nam chưa cao cũng như quy định pháp luật chưa thống nhất, chưa tiêu chuẩn hóa khiến thời gian và chi phí giao dịch cao và mức độ thuận lợi hóa thấp.

Việt Nam đang có lợi thế cạnh tranh về chi phí giao dịch thương mại qua biên giới so với các nước ASEAN do các nguyên nhân về giá nhân công, tình hình kinh tế chính trị ổn định.

Thời gian tới Việt Nam cần tích cực công tác cải cách hành chính nhằm gia tăng lợi thế về chi phí và cắt giảm thời gian giao dịch thương mại quốc tế và thủ tục hải quan, từ đó khai thác lợi ích của tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế và toàn cầu hóa. Điều này càng có ý nghĩa hơn khi Việt Nam chính thức phê chuẩn Hiệp định tạo thuận lợi hóa của WTO, trở thành thành viên Cộng đồng AEC và Hiệp định TPP.❑

Tài liệu tham khảo

1. Bagai, S & Wilson, JS, 2006, *The data chase: what's out there on trade costs and nontariff barriers*?, World Bank Policy Research Working Paper 3899, April, World Bank, Washington, DC.
2. Li, Yue & Wilson, JS, 2009, *Time as a determinant of comparative advantage*, World Bank Policy Research Working Paper WPS5128, November, World Bank, Washington, DC.
3. Matsumoto, T & Lee, SH, 2007, *Regional best practice on Time Release Study*, WCO Regional Office for Capacity Building, Bangkok, Thailand, viewed 7 September 2010 from: www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/Time_Release%20_Study_ ENG.pdf

3. OECD, 2005, *OECD Guiding principles for regulatory quality and performance*, viewed 19 August 2010, www.oecd.org/ dataoecd/19/51/37318586.pdf.

4. UNDP và ITC, 2014, *Understanding the TF Agreement and its Implications,* Hội thảo Thực thi Hiệp định tạo thuận lợi hóa thương mại của Tổ chức thương mại thế giới, Hà Nội.

5. World Bank, 2015, *Doing business 2015*, The World Bank Group, Washington, DC*,truy cập ngày 23/5/2015.*

http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders

6. World Bank, 2014, *Logistics Performance Index and its indicators*, Trade Logistics in the global economy, Connecting to compete 2014, WorldBank, truy cập ngày 23/5/2015.

http://d21a6b425f3bbaf58824-9ec594b5f9dc5376fe36450505ae1164.r12.cf2.rackcdn.com/LPI_Report_2014.pdf

7. World Customs Organization, 2011, *Guide to measure the time required for the release of goods*, WCO, Brussels.

8. World Customs Organization, 2007, *WCO SAFE Framework of standards to secure and facilitate global trade*, WCO, Brussels.

9. Zhang, S, 2009, *TRS as a measurement of trade facilitation: the experience of Customs in the Asia Pacific Region*, World Customs Journal, vol. 3, no. 2, pp. 125-34.

10. Tổng Cục Hải quan Việt Nam, 2014, *Báo cáo kết quả đo thời gian giải phóng hàng hóa năm 2013*, Hà Nội.

PHỤ LỤC: ĐỊA ĐIỂM ĐO THỜI GIAN GIẢI PHÓNG HÀNG HÓA NĂM 2013

I. Tuyến đường biển

1. Chi cục Hải quan cửa khẩu Cảng Hải Phòng KVI – Cục Hải quan Hải Phòng;
2. Chi cục Hải quan CK cảng Đình Vũ - Cục Hải quan Hải Phòng;
3. Chi cục Hải quan quản lý hàng Đầu tư–Gia công - Cục Hải quan Hải Phòng;
4. Chi cục Hải quan CK Cảng Hải Phòng KVII – Cục Hải quan Hải Phòng;
5. Chi cục Hải quan cảng Cát Lái – Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh;
6. Chi cục Hải quan cảng Cái Mép – Cục Hải quan Bà Rịa – Vũng Tàu;

II. Tuyến đường hàng không

7. Chi cục Hải quan sân bay quốc tế Nội Bài – Cục Hải quan Hà Nội;
8. Chi cục Hải quan sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất – Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh;

III. Tuyến đường bộ

9. Chi cục Hải quan cửa khẩu Lao Bảo – Cục Hải quan Quảng Trị;
10. Chi cục Hải quan cửa khẩu Mộc Bài – Cục Hải quan Tây Ninh;
11. Chi cục Hải quan cửa khẩu Hữu Nghị - Cục Hải quan Lạng Sơn;