

راهکارهای بهبود رتبه ایران
در گزارش «انجام کسب و کار» بانک جهانی
۸. نماگر تجارت فرامرزی

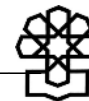
معاونت پژوهش‌های اقتصادی
دفتر: مطالعات اقتصادی

کد موضوعی: ۲۲۰
شماره مسلسل: ۱۳۹۴۷
مهرماه ۱۳۹۳

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۴.....	۱. روش‌شناسی تدوین نماگر تجارت فرامرزی.....
۵.....	۱-۱. مفروضات پرسشنامه.....
۶.....	۱-۲. ابعاد پرسشنامه.....
۶.....	۱-۳. سؤالات پرسشنامه.....
۷.....	۲. جایگاه ایران در نماگر تجارت فرامرزی در منطقه سند چشم‌انداز و جهان.....
۱۶.....	۳. تجربیات کشورهای پیشرو در نماگر تجارت فرامرزی.....
۱۸.....	۳-۱. سنگاپور.....
۲۱.....	۳-۲. هنگ‌کنگ.....
۲۲.....	۳-۳. کره جنوبی.....
۲۴.....	۳-۴. امارات متحده عربی.....
۲۶.....	۳-۵. اقدامات کشورهای عضو آسه‌آن.....
۲۸.....	۳-۶. اقدامات کشورهای رقیب ایران در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴.....
۳۰.....	۳-۷. توصیه‌های بانک جهانی برای بهبود نماگر تجارت فرامرزی.....
۳۷.....	۴. راستی‌آزمایی اطلاعات مندرج در گزارش سال ۲۰۱۴ بانک جهانی در رابطه با نماگر تجارت فرامرزی در ایران.....
۳۹.....	۴-۱. نکات مهم در توزیع، جمع‌آوری و تحلیل پرسشنامه.....
۴۰.....	۴-۲. مهمترین انتقادات وارده به نحوه محاسبه نماگر تجارت فرامرزی.....
۴۱.....	۴-۳. بررسی قوانین و مقررات در حوزه تجارت فرامرزی.....
۵۰.....	۵. راهکارهای قانونی، مقرراتی و اجرایی بهبود رتبه ایران در نماگر تجارت فرامرزی.....
۵۰.....	۵-۱. راه‌اندازی پنجره واحد تجاری کشور.....
۵۱.....	۵-۲. یکسان‌سازی نرخ تعرفه‌ها.....
۵۲.....	۵-۳. استفاده از بازرسی مبتنی بر ریسک و سیستم‌های تصویربرداری از کالا.....
۵۲.....	۵-۴. بازرگری در قانون گمرک و آیین‌نامه‌های آن.....
۵۳.....	۵-۵. ثبات قوانین و مقررات.....
۵۴.....	سایر راهکارها و پیشنهادها.....
۵۹.....	پیوست.....
۶۲.....	منابع و مأخذ.....



راهکارهای بهبود رتبه ایران در گزارش «انجام کسب و کار» بانک جهانی ۸. نماگر تجارت فرامرزی

چکیده

گزارش پیش رو به بررسی وضعیت ایران در نماگر «تجارت فرامرزی»^۱ یکی از نماگرهای شاخص سهولت انجام کسب و کار پرداخته و راهکارهایی با هدف دستیابی به جایگاه اول منطقه سند چشم‌انداز در نماگر مذکور ارائه می‌دهد. نماگر تجارت فرامرزی، هزینه و زمان صادرات و واردات یک محموله استاندارد کالا با حمل و نقل دریایی و تعداد اسناد ضروری برای تکمیل این فرآیندها را اندازه می‌گیرد، به بیان دیگر، این نماگر از میانگین رتبه ابعاد زیر محاسبه می‌شود: اسناد، زمان و هزینه واردات و صادرات.

رتبه ایران در سال ۲۰۱۴ در این نماگر ۱۵۳ در میان ۱۸۹ کشور جهان است و کشور امارات متحده عربی با رتبه ۴ جهانی، در صدر کشورهای منطقه سند چشم‌انداز قرار دارد. در سال گذشته، تعداد اسناد واردات ایران ۱۰ و تعداد اسناد صادرات نیز از منظر بانک جهانی ۷ سند بوده است. تعداد روزهای واردات برای یک محموله عادی تجاری ۳۷ روز و برای صادرات یک محموله ۲۵ روز قید شده است. هزینه واردات (بدون محاسبه تعرفه و رشوه) برای یک کانتینر ۲۰ فوتی که به‌طور کامل پر باشد و ۱۰ هزار دلار نیز ارزش داشته باشد ۲۱۰۰ دلار و برای صادرات چنین محموله‌ای، ۱۴۷۰ دلار است.

مطالعه حاضر نشان می‌دهد به گزارش انجام کسب و کار بانک جهانی انتقاداتی وارد است از جمله، مشخص نبودن سازوکار انتخاب پاسخ‌دهندگان و توزیع پرسشنامه بین افراد غیرمطلع از حوزه اجرا و ایرادها در طراحی پرسشنامه مانند حمل و نقل درون‌کشوری.

مهمترین اقدامات برای بهبود رتبه ایران در نماگر تجارت فرامرزی عبارتند از: راه‌اندازی پنجره واحد تجاری^۲ که تاکنون در ۷۱ کشور عملیاتی شده است، یکسان‌سازی نرخ تعرفه‌ها، بازنگری در

1. Trading Across Borders

۲. مفهوم پنجره واحد، به تسهیلاتی اطلاق می‌شود که به طرف‌های مشارکت‌کننده در یک تبادل تجاری کمک می‌کند تا اطلاعات و اسناد استاندارد شده را از طریق یک نقطه ورودی واحد مبادله کنند و از این طریق، تمامی الزامات قانونی مربوط به صادرات، واردات و قوانین نقل و انتقال را تکمیل کنند. پنجره واحد یک ورودی فیزیکی یا الکترونیک برای ارائه و حفظ تمام داده‌ها فراهم می‌کند. عبارت دیگری برای سامانه پنجره واحد به کار برده می‌شود، سامانه تک ایستا (One Stop) است که از گستره کاربرد بسیاری برخوردار بوده و در صنایع و بازرگانی با پسوند‌های متفاوتی به کار برده می‌شود (حمید گل محمدی، میترا کرمی: صص ۳۵-۳۶).

قانون گمرک و آیین‌نامه‌های اجرایی آن و استفاده از بازرسی مبتنی بر ریسک و سیستم‌های تصویربرداری از کالا.

مقدمه

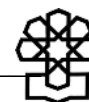
بانک جهانی با همکاری IFC هر ساله گزارشی در رابطه با سنجش «شاخص سهولت انجام کسب‌وکار»^۱ منتشر می‌کند که در آن کشورهای جهان از نظر محیط حقوقی و اداری کسب‌وکار مورد مقایسه قرار می‌گیرند. این مقایسه علاوه بر آنکه راهنمایی برای کشورهای مورد سنجش به منظور تسهیل بیشتر در محیط کسب‌وکار خود است یک نشانه برای سرمایه‌گذاران خارجی نیز می‌باشد. بدیهی است سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی مکانی را برای سرمایه‌گذاری انتخاب می‌کنند که فعالیت اقتصادی در آن با کمترین هزینه و بیشترین سرعت انجام شود و این گزارش تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر تصمیم سرمایه‌گذاران و کارآفرینان به منظور انتخاب مکان مناسب برای شروع یک فعالیت اقتصادی دارد.

شاخص سهولت انجام کسب‌وکار از سال ۲۰۰۳ پایه‌گذاری شد و اولین گزارش رسمی آن در سال ۲۰۰۴ منتشر شد. اولین گزارش بانک جهانی که به ایران پرداخته است گزارش سال ۲۰۰۶ است.^۲ در گزارش سال ۲۰۱۴، رتبه ایران در این شاخص، ۱۵۲ از میان ۱۸۹ کشور مورد بررسی بانک جهانی بوده است. با توجه به رتبه نامناسب جمهوری اسلامی ایران در گزارش مذکور، گروه کسب‌وکار مرکز پژوهش‌های مجلس، پروژه‌ای مطالعاتی با هدف «بهبود رتبه ایران در رتبه‌بندی بین‌المللی کسب‌وکار» و ارائه راهکارهایی برای دستیابی به جایگاه اول در میان کشورهای سند چشم‌انداز در نماگرهای انجام کسب‌وکار را از بهار ۱۳۹۲ آغاز کرده است. این پروژه به ۱۰ گزارش متناسب با ۱۰ نماگر شاخص بانک جهانی تقسیم شده که در هر یک از آنها با روش‌های کتابخانه‌ای و پیمایشی، مجموعه‌ای از راهکارها و پیشنهادهای اصلاح، حذف یا وضع، قوانین، مقررات و رویه‌های اجرایی به منظور دستیابی به جایگاه اول منطقه در نماگر مربوطه براساس گزارش سال ۲۰۱۴ و با فرض ثبات وضعیت همه کشورها ارائه شده است.

با توجه به جهانی شدن اقتصاد در قرن حاضر و رقابت شدید میان بنگاه‌ها و فعالان اقتصادی در سراسر جهان، سرعت دسترسی به بازارهای هدف و میزان هزینه فعالان اقتصادی به منظور طی فرآیندهای تجاری (که بر هزینه تمام شده کالا مؤثر خواهد بود) از اهمیت بالایی برخوردار شده

1. Ease of Doing Business Index

2. World Bank, Doing Business, 2014.



است. مطالعات نشان می‌دهد که عایدی صادرکنندگان در کشورهای درحال توسعه از محل کاهش ۱۰ درصدی هزینه‌های تجاری به مراتب بیش از کاهش مقدار مشابه تعرفه‌های وضع شده بر محصولات آنها در بازارهای جهانی است.^۱ بدیهی است فعالان اقتصادی به منظور حفظ قدرت رقابت خود در بازار، چنانچه مجبور به طی فرآیند تجاری طولانی و پرهزینه باشند، به فعالیت اقتصادی از مجاری غیررسمی متمایل‌تر شده که این مهم خود به افزایش فساد اداری و مالی یا قاچاق کالا و ارز منجر خواهد شد. با درک این شرایط بسیاری از کشورهای جهان در سال‌های اخیر تلاش بسیاری به منظور تسهیل فرآیند تجارت خارجی و کاهش هزینه‌های آن انجام داده‌اند.

یکی از نماگرهای ده‌گانه مورد بررسی در گزارش بانک جهانی، نماگر تجارت فرامرزی^۲ است. مؤلفه به منظور محاسبه امتیاز این نماگر و تعیین رتبه کشورها مورد سنجش قرار می‌گیرند که عبارتند از:

- تعداد مجوزهای لازم به منظور صادرات - واردات،

- زمان لازم برای صادرات - واردات (بر حسب روز)،

- هزینه لازم برای صادرات - واردات (هزینه برای هر کانتینر بر حسب دلار آمریکا).

این نماگر به منظور روشن شدن موانع بوروکراسی و پشتیبانی روبروی تاجران و بازرگانان، هزینه و زمان لازم (بدون در نظر گرفتن تعرفه‌های گمرکی) برای صادرات و واردات کالا با استفاده از حمل‌ونقل دریایی و تعداد مجوزهایی که برای تکمیل معامله لازم است را مورد سنجش قرار می‌دهد. همچنین میزان هزینه و زمان لازم برای حمل‌ونقل داخلی از بندر به بزرگ‌ترین شهری که می‌تواند کسب‌وکار در آن تکمیل شود نیز مد نظر بوده است.^۳

دولت جمهوری اسلامی ایران به منظور تسهیل در تجارت خارجی تلاش‌هایی را صورت داده است، اما گزارش انجام کسب‌وکار بانک جهانی همچنان کاستی‌هایی را در این زمینه در کشور منعکس می‌کند. احراز رتبه ۱۵۳ ایران در میان ۱۸۹ کشور جهان در گزارش سال ۲۰۱۴ نشان از کافی نبودن تلاش‌ها و لزوم برداشتن گام‌هایی اساسی‌تر در حوزه تجارت خارجی است. لذا گزارش حاضر به نماگر تجارت فرامرزی می‌پردازد. در ذیل به سؤالات گزارش و روش تحقیق اشاره شده است.

سؤال اصلی: چه تغییراتی در قوانین، مقررات و رویه‌های اجرایی لازم است صورت گیرد تا جمهوری اسلامی ایران در نماگر تجارت فرامرزی گزارش انجام کسب‌وکار بانک جهانی به مقام اول

۱. وضعیت ایران در گزارش انجام کسب‌وکار بانک جهانی، ۲۰۱۳، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، گروه مطالعات محیط کسب‌وکار، شماره مسلسل ۱۲۹۴۸، مورخ ۱۳۹۲/۲/۱۴، ص ۶۵.

2. Trading Across Borders

3. World Bank, 2013.

در منطقه سند چشم‌انداز برسد با فرض اینکه شرایط سایر کشورها مطابق با اطلاعات ارائه شده در گزارش سال ۲۰۱۴ بانک جهانی ثابت باقی بماند.

سؤال فرعی ۱. وضعیت ایران در مقایسه با کشورهای سند چشم‌انداز در نماگر تجارت فرامرزی چگونه است؟

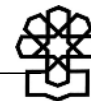
سؤال فرعی ۲. وضعیت ایران در نماگر تجارت فرامرزی گزارش انجام کسب‌وکار بانک جهانی چقدر با قوانین و مقررات و واقعیت‌های جمهوری اسلامی ایران مطابقت دارد؟

روش تحقیق: برای پاسخ به سؤالات فوق، گزارش‌ها و اسناد مربوطه در سایت انجام کسب‌وکار بررسی شده و طی مطالعه میدانی ترجمه پرسشنامه بانک جهانی در مورد نماگر تجارت فرامرزی در اختیار کارگزاران و ترخیص‌کاران گمرکی قرار گرفت تا آن را تکمیل کنند. شایان ذکر است پرسشنامه بانک جهانی در رابطه با نماگر تجارت فرامرزی به گونه‌ای طراحی شده است که با تکیه بر مستندات و مطالعات کتابخانه‌ای نمی‌توان اطلاعات مورد نیاز را استخراج کرد و انجام مطالعه میدانی با توجه به پیچیدگی‌های تجارت فرامرزی در ایران با دشواری‌های بسیاری روبروست. برای مثال حتی کسانی که در عمل و به‌طور مستمر درگیر فرآیند واردات هستند، ارقام بسیار متفاوتی از هزینه و زمان واردات نمونه مفروض بانک جهانی گزارش می‌کنند که این مسئله رسیدن به اجماع نظر را مشکل می‌کند. به‌نظر می‌رسد چارچوب طراحی شده بانک جهانی، برای سنجش پیچیدگی‌های تجارت در ایران مناسب نیست. با وجود این مطالعه میدانی انجام شد و اطلاعات به‌دست آمده در شبیه‌ساز بانک جهانی وارد شد تا رتبه ایران بر مبنای اطلاعات محاسبه گردد. برای دستیابی به راهکارهای قانونی، مقرراتی و اجرایی به‌منظور بهبود رتبه ایران، از مصاحبه با هیئت‌مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی، ترخیص‌کاران در گمرک تهران و تجربیات سایر کشورها استفاده شده است.

۱. روش‌شناسی تدوین نماگر تجارت فرامرزی

داده‌های نماگرهای گزارش انجام کسب‌وکار بانک جهانی نه تنها میزان دشواری کسب‌وکار را مشخص می‌کند، بلکه منابع آنها را نیز شناسایی می‌کند تا سیاستگذاران بتوانند از آن در طراحی اصلاحات سیاستی استفاده نمایند. برای محاسبه هر نماگر، بانک جهانی پرسشنامه‌ای طراحی کرده است که ۶ گروه می‌توانند آنها را تکمیل کنند: وکلای تجاری، دفاتر اسناد رسمی، قضات، معماران، متخصصین لجستیک تجارت، حسابدارها و مهندسين.^۱

1. World Bank, Doing Business, 2014.



۱-۱. مفروضات پرسشنامه

برای اندازه‌گیری رتبه نماگر تجارت فرامرزی، بانک جهانی واردات و صادرات کالاهایی با ویژگی‌های زیر را بررسی می‌نماید:

- خطرناک نبوده و حاوی اقلام نظامی نیست،
 - به محیط سردخانه‌ای و یا هر محیط خاص دیگر نیاز ندارد،
 - فارغ از استانداردهای بین‌المللی پذیرفته شده نیازمند محیط امن گلخانه‌ای و زیست‌محیطی نیست،
 - یکی از مهمترین محصولات صادراتی یا وارداتی کشور است،
 - به صورت محموله خشک جابجا شده و در یک کانتینر ۲۰ فوتی و پر، حمل می‌شود؛ ۱۰ تن وزن دارد و ارزش تجاری آن ۲۰ هزار دلار آمریکاست.^۱
- شرکتی که قرار است مبدأ یا مقصد این کالای تجاری باشد در بزرگ‌ترین شهر تجاری آن کشور (در ایران: تهران) قرار دارد. حمل و نقل این کالا از طریق دریا و از طریق مهمترین بندر انجام می‌شود (برای کشورهایی که به آب‌های آزاد دسترسی ندارند، بندری که بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد و در کشور مجاز قرار دارد ملاک عمل است). این شرکت دارای ویژگی‌های زیر است:
- از نظر اندازه متوسط است و ۶۰ کارمند دارد،
 - در منطقه حاشیه‌ای بزرگ‌ترین شهر تجاری کشور قرار گرفته است،
 - خصوصی است، شرکت با مسئولیت محدود است، در مالکیت اتباع کشور است، به‌طور رسمی ثبت شده و تحت قوانین و مقررات تجاری کشور فعالیت می‌کند.^۲
- بنابراین با معیارهای فوق، کالاهای زیر به‌عنوان کالای پیش‌فرض تجاری در نماگر تجارت فرامرزی استفاده می‌شود:

۱. منسوجات، پوشاک و لباس (SITC65&84)،

۲. قهوه، چای، کاکائو و ادویه‌جات (SITC07)،

۳. ماشین‌آلات برقی (SITC 77)،

۴. تجهیزات صنعتی (SITC74)،

۵. تجهیزات مخابراتی (SITC 76)،

۶. محصولات فلزی و ضایعات آنها (SITC69&28).

۱. وضعیت ایران در گزارش انجام کسب‌وکار بانک جهانی ۲۰۱۳، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، گروه مطالعات محیط کسب و کار، مورخ ۱۳۹۲/۲/۱۴.

۲. پیشین.

۲-۱. ابعاد پرسشنامه

پرسشنامه بانک جهانی برای محاسبه نماگر تجارت فرامرزی دارای ۴ قسمت به شرح زیر است:

۱. مفروضات اصلی تجارت: که در پاراگراف‌های قبلی به مهمترین آنها اشاره شد.

۲. به‌روز رسانی مقررات: در این قسمت از پاسخ‌دهنده در مورد تغییرات انجام شده یا در حال انجام مقررات دولتی در حوزه تجارت و گمرکات یا در عملیات‌های بندری برای کاهش تعداد اسناد، زمان و هزینه واردات - صادرات یک محموله عمومی در یک سال گذشته سؤال می‌شود. همچنین، در مورد تغییراتی غیر از مقررات دولتی که بر واردات - صادرات مؤثر است - مانند تورم، تغییرات شدید در محموله عمومی آن کشور، قیمت نفت، عدم ثبات، نوسانات نرخ تبادل و مانند آن - سؤال می‌شود.

۳. به‌روزرسانی داده‌ها: در این قسمت تغییراتی که در موارد ذکر شده در سال گذشته انجام شده است در سه قالب ارائه می‌شود:

تغییر: اگر مقررات دولتی در حوزه تجارت و گمرکات یا عملیات بندری در سال مذکور مؤثر بوده باشد،

اصلاح: اگر در سال ماقبل به بانک جهانی اطلاعات ناقص یا غیرصحیح ارائه شده است، **بروز:** اگر دیگر متغیرها مانند تورم، تغییرات شدید در محموله عمومی آن کشور، قیمت نفت، عدم ثبات، نوسانات نرخ تبادل و مانند آن در رخداد مورد نظر تأثیر داشته است.

۳-۱. سوالات پرسشنامه

- سوالات در مورد واردات

• **آماده‌سازی اسناد:** در این قسمت نام اسناد مورد درخواست، سازمان درخواست‌کننده، زمان و هزینه (تعرفه محاسبه نمی‌شود) ارسال اسناد مطرح می‌شود. زمان اسناد شامل زمان به‌دست آوردن، پر کردن و تحویل دادن اسناد است. هزینه در این قسمت صرفاً هزینه اسناد است و هزینه‌های کارگزاران گمرکی، هزینه‌های اداری یا ترخیص گمرکی در این قسمت محاسبه نمی‌شود (اطلاعات این هزینه‌ها در بخش ترخیص گمرکی درخواست می‌شود).

• **حمل و نقل بندر و پایانه:** مدت زمانی که کشتی در ورودی بندر معطل می‌شود تا اجازه ورود پیدا کند، مدت زمان پهلوگیری و تخلیه بار در بندر و مدت زمان حمل بندر و پایانه (مانند جابجایی کانتینر، انبارداری و مانند آن)، هزینه پایانه، بارگیری و اسکله در این قسمت محاسبه می‌شود.

• **ترخیص و بازرسی گمرکی:** شامل:



۱. زمان ترخیص، بازرسی فنی - سلامتی و بازرسی امنیتی،

۲. هزینه‌های اداری، کارگزاران گمرکی و بازرسی است.

• حمل‌ونقل درون‌کشوری: زمان هماهنگی و حمل از بندر دریایی تا انبار و هزینه‌های آنها در این قسمت بررسی می‌شود.

- سؤالات در مورد صادرات: این قسمت مشابه سؤالات واردات است.

- سؤالات در مورد اعتبار اسنادی: در این قسمت سؤالاتی در مورد اسناد مورد درخواست، هزینه، زمان و میزان تغییرات آنها در طول زمان بررسی می‌شود.

- سؤالات پژوهشی در مورد محیط کسب‌وکار

• سیستم‌های الکترونیکی: در این قسمت نحوه ارسال اسناد واردات - صادرات و سایر اسناد پشتیبان به گمرک و به بندر پرداخته می‌شود تا مشخص شود که چه میزان الکترونیکی شده است.

• تجارت محصولات کانتینری: سؤالاتی در مورد انواع کانتینرهایی که برای محصولات کانتینری توسط شرکت‌های کوچک و متوسط استفاده می‌شود و تعداد آنها در ماه در این قسمت قرار می‌گیرد.^۱

۲. جایگاه ایران در نماگر تجارت فرامرزی در منطقه سند چشم‌انداز و جهان

در گزارش سال ۲۰۱۴، ایران در رتبه ۱۵۳ در نماگر تجارت فرامرزی قرار گرفته است که در میان کشورهای منطقه سند چشم‌انداز، تنها وضعیت کشورهای آذربایجان (رتبه ۱۶۸)، عراق (رتبه ۱۷۹)، قرقیزستان (رتبه ۱۸۲)، افغانستان (رتبه ۱۸۴)، قزاقستان (رتبه ۱۸۶)، تاجیکستان (رتبه ۱۸۸) و ازبکستان (رتبه ۱۸۹) از ایران بدتر است. میانگین رتبه کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا ۸۹ است. امارات متحده عربی با داشتن رتبه ۴ جهانی، در صدر کشورهای منطقه سند چشم‌انداز نیز قرار گرفته است. بر اساس داده‌های انجام کسب‌وکار بانک جهانی، اسناد و مجوزهای لازم به‌منظور صادرات کالا از ایران به شرح جدول ۱ است:

جدول ۱. اسناد تجارت فرامرزی ایران براساس داده‌های گزارش انجام کسب‌وکار بانک جهانی، ۲۰۱۴

ردیف	اسناد واردات	اسناد صادرات
۱	بارنامه	بارنامه
۲	دستور ترخیص بار ^(۱)	گواهی مبدأ
۳	گواهی انطباق	پروفرما
۴	گواهی مبدأ ^(۲)	اظهارنامه صادراتی گمرک
۵	پروفرما (سیاهه تجاری) ^(۳)	بیمه‌نامه
۶	مجوز وزارت صنعت	فهرست عدل‌بندی
۷	اظهارنامه وارداتی گمرک	گواهی استاندارد فنی ^(۴)
۸	بیمه‌نامه	
۹	فهرست عدل‌بندی ^(۵)	
۱۰	برگه ثبت سفارش ^(۶)	

(۱) دریافت برگ ترخیص از شرکت حمل‌کننده کالا و تبدیل آن به قبض انبار که به منزله شناسنامه مالکیت کالا است.

(۲) گواهی مبدأ: اصالت کالا و ساخت کشور مبدأ را مشخص می‌سازد.

(۳) پروفرما (سیاهه تجاری): صورت مالی کالا را مشخص می‌کند.

(۴) گواهی استاندارد (Technical Standard):

گواهی استاندارد واردات: سندی است که توسط یکی از شرکت‌های بازرسی‌کننده بین‌المللی صادر و به موجب آن تأیید می‌گردد که کالای حمل شده با کالای ثبت سفارش شده یکسان است.

گواهی استاندارد صادرات به منظور نظارت بر کیفیت کالاهای صادراتی و جلوگیری از صدور کالاهای نامرغوب، اخذ گواهی استاندارد از مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران برای فهرستی از کالاها، الزامی شده است. لذا صادرکننده باید گواهی استاندارد مورد نیاز گمرک را از مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران اخذ و به گمرک تحویل نماید.

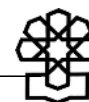
(۵) فهرست عدل‌بندی: تعداد کارتن یا پالت یا نوع بسته‌بندی را مشخص می‌سازد.

(۶) برای ثبت سفارش باید به سامانه مدیریت ثبت سفارشات واردات سازمان توسعه تجارت ایران مراجعه کرد.

البته شایان ذکر است تفاوت‌هایی در مدارک لازم به‌منظور واردات و صادرات کالا از نظر گمرک جمهوری اسلامی ایران و بانک جهانی وجود دارد که نشان از عدم به‌روزرسانی اطلاعات بانک جهانی است. برای مثال در گزارشی که تحت عنوان تسهیل فرآیند تجارت جهانی خارجی که در بهمن‌ماه ۱۳۸۷ و توسط سازمان توسعه تجارت ایران منتشر شده است به این مسئله اشاره شده است که از سال ۱۳۸۷ بیمه‌نامه از اسناد لازم برای صادرات حذف شده است، ولی هم‌اکنون نیز جزء فهرست اسناد لازم برای صادرات در پایگاه داده‌های طرح انجام کسب‌وکار دیده می‌شود.^۱ شایان ذکر است عدم الزام به اخذ بیمه‌نامه صادراتی در صورتی است که واردات مواد اولیه کالای صادراتی فوق، با ارز متقاضی صورت پذیرفته باشد.

البته الزام بازرگانان به دریافت بیمه کالای وارداتی توسط بانک برای کالاهایی که از طریق بانک

۱. سیدمحسن علوی‌منش، بررسی چالش‌های فضای کسب‌وکار، مورخ ۱۳۸۸/۰۹/۰۸.



گشایش اعتبار شده اقدامی برای کاهش ریسک است و با انتقال این ریسک به بازرگانان، به راحتی می‌توان یکی از گام‌ها و اسناد مورد نیاز در واردات را کاهش داد. شبیه‌سازی بانک جهانی نشان می‌دهد با اصلاح همین یک قلم، ایران چندین رتبه در نماگر تجارت فرامرزی و در شاخص کل انجام کسب‌وکار در جهان صعود خواهد کرد. بنابراین به‌نظر می‌رسد یکی از اولین اقداماتی که باید انجام شود تهیه فهرست به‌روز شده‌ای از اسناد و مجوزهای لازم به‌منظور وادرات و صادرات و ارائه آن به پایگاه داده‌های طرح انجام کسب‌وکار بانک جهانی به‌منظور اصلاح فهرست قبلی است. وضعیت کلی هر کدام از مؤلفه‌های این نماگر در جدول ۲ به‌صورت خلاصه آمده که از گزارش‌های بانک جهانی طی سال‌های مختلف استخراج شده است.

جدول ۲. ابعاد نماگر تجارت فرامرزی و رتبه ایران در سال‌های مختلف

نام جزء	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷
اسناد صادرات (تعداد)	۷	۷	۷	۷	۷	۸	۸	۵
زمان صادرات (روز)	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۶	۲۶	۲۶
هزینه صادرات (دلار بر کانتینر)	۱۴۷۰	۱۴۷۰	۱۲۷۵	۱۰۹۰	۱۰۶۱	۱۰۱۱	۸۶۰	۷۰۰
اسناد واردات (تعداد)	۱۰	۸	۸	۸	۸	۱۰	۱۰	۱۱
زمان واردات (روز)	۳۷	۳۲	۳۲	۳۲	۳۸	۴۲	۴۲	۳۸
هزینه واردات (دلار بر کانتینر)	۲۱۰۰	۲۱۰۰	۱۸۸۵	۱۷۳۵	۱۷۰۶	۱۶۶۵	۱۳۳۰	۱۲۲۰
رتبه نماگر تجارت فرامرزی	۱۵۳	۱۴۳	۱۳۸	۱۳۱	۱۳۴	۱۴۲	۱۳۵	۸۷

Source: World Bank, Trading Across Borders Survey, 2007-2014.

همان‌طور که در جدول ۲ مشاهده می‌شود رتبه ایران از سال ۲۰۰۸ تاکنون تغییر محسوسی نداشته و در برخی از سال‌ها این رتبه تنزل یافته است. برای بهبود نماگر تجارت فرامرزی سه مقوله «زمان»، «هزینه» و «تعداد اسناد» باید مورد توجه قرار گیرد؛ ایران از نظر تعداد اسناد مورد نیاز برای صادرات و واردات نسبت به کشورهای منطقه از موقعیت متوسطی برخوردار است، اما در مورد زمان و هزینه صادرات و واردات به شدت از کشورهای منطقه عقب است و برای کاهش شکاف میان ایران و رقبای تجاری، زمان و هزینه برای صادرات و واردات باید کاهش یابد. طی سال‌های اخیر متأسفانه رتبه نماگر تجارت فرامرزی ایران بدتر شده و نشان‌دهنده سخت‌تر شدن فرآیند واردات و صادرات در ایران نسبت به کشورهای منطقه و سایر رقبایش است. براساس داده‌های موجود در پایگاه داده‌های طرح انجام کسب‌وکار بانک جهانی رویه صادرات در سال ۲۰۱۴ در جدول ۳ ارائه شده است.

جدول ۳. رویه صادرات در ایران در قالب مفروضات بانک جهانی مبتنی بر گزارش سال ۲۰۱۴ بانک جهانی

صادرات		نام رویه تجاری
هزینه (دلار بر کانتینر)	زمان (روز)	
۲۷۰	۱۲	آماده‌سازی اسناد
۱۷۵	۲	ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی
۲۲۵	۴	جابجایی در بنادر و پایانه‌ها
۸۰۰	۷	جابجایی و حمل‌ونقل زمینی
۱۴۷۰	۲۵	مجموع

Source: Doing Business 2014, Economy Profile: Iran Islamic Republic, P.77.

همان‌گونه که ارقام جدول ۳ نشان می‌دهند در مورد صادرات بیشترین زمان به آماده‌سازی اسناد (۱۲ روز) و کمترین زمان به ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی (۲ روز) مربوط می‌شود. همچنین بیشترین هزینه به جابجایی و حمل‌ونقل زمینی (۸۰۰ دلار بر کانتینر) و کمترین هزینه به ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی (۱۷۵ دلار بر کانتینر) مربوط می‌شود.

بنابراین مهمترین چالش‌های فرآیند صادرات به ترتیب (بیشترین زمان صرف شده برای انجام

صادرات) عبارتند از:

- آماده‌سازی اسناد،

- جابجایی و حمل‌ونقل زمینی،

- ترخیص گمرکی و کنترل فنی.

همچنین به لحاظ هزینه نیز مهمترین چالش‌های پیش رو در فرآیند صادرات کشور عبارتند از:

- جابجایی و حمل‌ونقل زمینی،

- آماده‌سازی اسناد،

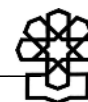
- جابجایی در بندر و پایانه،

- ترخیص گمرکی و کنترل فنی.

همچنین با توجه به گزارش سال ۲۰۱۴ انجام کسب‌وکار بانک جهانی به لحاظ زمان و هزینه صادرات می‌توان نتیجه گرفت که عامل جابجایی و حمل‌ونقل زمینی و آماده‌سازی اسناد در اولویت اصلاح به‌منظور بهبود نماگر تجارت فرامرزی ایران قرار دارد. گسترش حمل‌ونقل ریلی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل زمینی کشور می‌تواند یکی از راهکاری پیشنهادی برای بهبود زمان و هزینه تمام شده جابجایی و حمل‌ونقل زمینی باشد.

رویه واردات نیز براساس داده‌های موجود در پایگاه داده‌های طرح انجام کسب‌وکار بانک

جهانی در سال ۲۰۱۴ در جدول ۴ ارائه شده است.



جدول ۴. رویه واردات در ایران در قالب مفروضات بانک جهانی در سال ۲۰۱۴

واردات		نام رویه تجاری
هزینه (دلار بر کانتینر)	زمان (روز)	
۳۳۰	۲۴	آماده‌سازی اسناد
۲۲۰	۲	ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی
۲۵۰	۵	جابجایی در بنادر و پایانه‌ها
۱۳۰۰	۶	جابجایی و حمل‌ونقل زمینی
۲۱۰۰	۳۷	مجموع

Source: Ibid, P.78.

همان‌گونه که ارقام جدول ۴ نشان می‌دهند در مورد واردات بیشترین زمان به آماده‌سازی اسناد (۲۴ روز) و کمترین زمان به ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی (۲ روز) مربوط می‌شود. همچنین بیشترین هزینه به جابجایی و حمل‌ونقل زمینی (۱۳۰۰ دلار بر کانتینر) و کمترین هزینه به ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی (۲۲۰ دلار بر کانتینر) مربوط می‌شود. بنابراین مهمترین چالش‌های فرآیند واردات با توجه به جدول بالا به‌ترتیب (بیشترین زمان صرف شده برای انجام واردات) عبارتند از:

- آماده‌سازی اسناد (در این زمینه اصلاح امور بانکی در اولویت است)،

- جابجایی و حمل‌ونقل زمینی،

- ترخیص گمرکی و کنترل فنی.

همچنین به لحاظ هزینه نیز مهمترین چالش‌های پیش رو در فرآیند صادرات کشور عبارتند از:

- جابجایی و حمل‌ونقل زمینی،

- آماده‌سازی اسناد،

- جابجایی در بندر و پایانه،

- ترخیص گمرکی و کنترل فنی.

بنابراین بر اساس گزارش سال ۲۰۱۴ انجام کسب‌وکار بانک جهانی به لحاظ زمان و هزینه واردات می‌توان نتیجه گرفت که عامل جابجایی و حمل‌ونقل زمینی و آماده‌سازی اسناد در اولویت اصلاح به‌منظور بهبود نماگر تجارت فرامرزی ایران قرار دارد. اصلاح امور بانکی می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در کاستن از مدت زمان لازم برای آماده‌سازی اسناد و مدارک باشد.

براساس سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ «کشورهای منطقه آسیای جنوب غربی (شامل: آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه)» «کشورهای عضو سند چشم‌انداز و رقبای ما در منطقه محسوب می‌شوند. بنابراین بر اساس تعریف مذکور استنباط می‌شود که ۲۴ کشور ذیل بر اساس

سند مذکور به‌عنوان کشورهای منطقه چشم‌انداز ۱۴۰۴ باید مورد توجه و پایش قرار گیرند: امارات متحده عربی، گرجستان، عمان، اردن، قطر، عربستان سعودی، بحرین، مصر، ترکیه، پاکستان، لبنان، کویت، ارمنستان، کرانه باختری و غزه، یمن، سوریه، ایران، آذربایجان، عراق، قرقیزستان، افغانستان، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان. جدول زیر وضعیت کشورهای یاد شده را نشان می‌دهد.

جدول ۵. رتبه کشورهای رقیب در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ به لحاظ نماگر تجارت فرامرزی در سال ۲۰۱۴

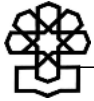
رتبه شاخص سهولت انجام کسب‌وکار	رتبه نماگر تجارت فرامرزی	واردات			صادرات			کشور	ردیف
		هزینه (دلار بر کانتینر)	زمان (روز)	اسناد (تعداد)	هزینه (دلار بر کانتینر)	زمان (روز)	اسناد (تعداد)		
۲۳	۴	۶۱۵	۷	۵	۶۵۵	۷	۳	امارات متحده عربی	۱
۸	۴۳	۱،۵۹۵	۱۰	۴	۱،۳۵۵	۹	۴	گرجستان	۲
۴۷	۴۷	۶۸۰	۹	۸	۷۴۵	۱۰	۷	عمان	۳
۱۱۹	۵۷	۱،۲۳۵	۱۵	۷	۸۲۵	۱۳	۵	اردن	۴
۴۸	۶۷	۱،۰۳۳	۱۷	۷	۸۸۵	۱۷	۵	قطر	۵
۲۶	۶۹	۱،۲۲۹	۱۷	۷	۱،۰۵۵	۱۳	۵	عربستان سعودی	۶
۴۶	۸۱	۹۹۵	۱۵	۸	۹۵۵	۱۱	۷	بحرین	۷
۱۲۸	۸۳	۷۹۰	۱۵	۱۰	۶۲۵	۱۲	۸	مصر	۸
۶۹	۸۶	۱،۲۳۵	۱۴	۸	۹۹۰	۱۳	۷	ترکیه	۹
۱۱۰	۹۱	۷۲۵	۱۸	۸	۶۶۰	۲۱	۸	پاکستان	۱۰
۱۱۱	۹۷	۱،۳۶۵	۳۰	۷	۱،۰۸۰	۲۲	۴	لبنان	۱۱
۱۰۴	۱۱۲	۱،۲۵۰	۱۹	۱۰	۱،۰۸۵	۱۶	۷	کویت	۱۲
۳۷	۱۱۷	۲،۱۷۵	۱۸	۸	۱،۸۸۵	۱۶	۵	ارمنستان	۱۳
۱۳۸	۱۲۳	۱،۳۹۰	۳۸	۶	۱،۳۶۰	۲۳	۶	کرانه باختری و غزه	۱۴
۱۳۳	۱۲۸	۱،۴۹۰	۲۵	۹	۹۹۵	۲۹	۶	یمن	۱۵
۱۶۵	۱۴۷	۲،۰۷۵	۲۶	۹	۱،۷۴۰	۲۰	۸	سوریه	۱۶
۱۵۲	۱۵۳	۲،۱۰۰	۳۷	۱۰	۱،۴۷۰	۲۵	۷	ایران	۱۷
۷۰	۱۶۸	۳،۵۶۰	۲۵	۱۱	۳،۵۴۰	۲۸	۹	آذربایجان	۱۸
۱۵۱	۱۷۹	۳،۶۵۰	۸۲	۱۰	۳،۵۵۰	۸۰	۱۰	عراق	۱۹



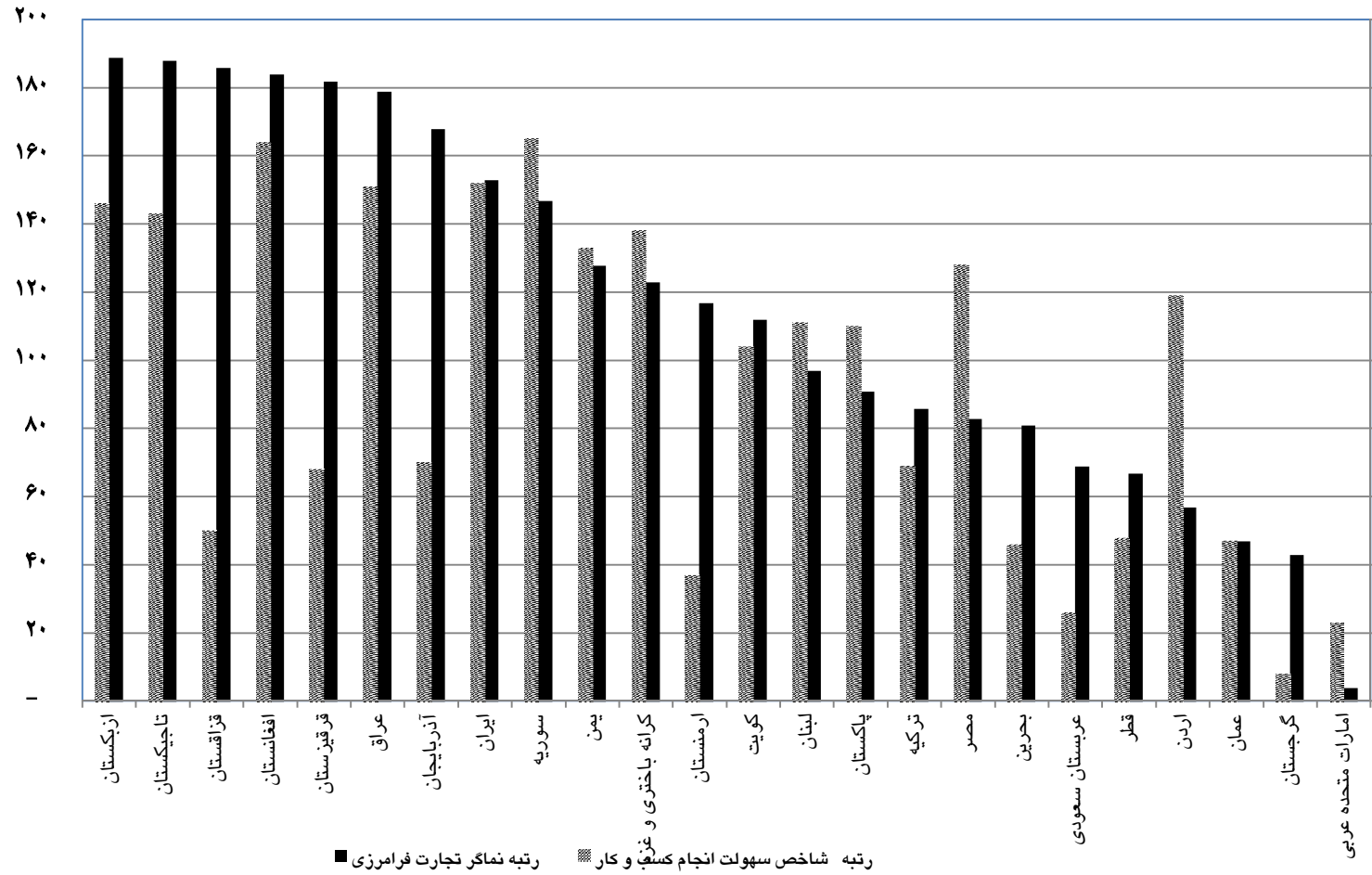
رتبه شاخص سهولت انجام کسب و کار	رتبه نماگر تجارت فرامرزی	واردات			صادرات			کشور	ردیف
		هزینه (دلار بر کانتینر)	زمان (روز)	اسناد (تعداد)	هزینه (دلار بر کانتینر)	زمان (روز)	اسناد (تعداد)		
۶۸	۱۸۲	۵،۱۵۰	۷۵	۱۱	۴،۳۶۰	۶۳	۹	قرقیزستان	۲۰
۱۶۴	۱۸۴	۵،۱۸۰	۸۵	۱۰	۴،۶۴۵	۸۱	۱۰	افغانستان	۲۱
۵۰	۱۸۶	۴،۸۶۵	۶۹	۱۲	۴،۸۸۵	۸۱	۱۰	قزاقستان	۲۲
۱۴۳	۱۸۸	۱۰،۲۵۰	۷۲	۱۲	۸،۶۵۰	۷۱	۱۲	تاجیکستان	۲۳
۱۴۶	۱۸۹	۵،۲۳۵	۹۵	۱۴	۴،۷۸۵	۷۹	۱۲	ازبکستان	۲۴

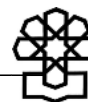
Source: Tradig Across Borders, 2014.

همان‌گونه که در نمودار ۱ مشاهده می‌شود رتبه ایران از میان ۲۴ کشور سند چشم‌انداز در
نماگر تجارت فرامرزی رتبه ۱۸۸م (۱۵۳) و از منظر شاخص سهولت انجام کسب و کار رتبه ۲۲
(۱۵۲) را داراست. این امر نشان می‌دهد که برای بهبود نماگر تجارت فرامرزی و برای رسیدن به
رتبه نخست منطقه باید تلاش مضاعفی انجام شود.



نمودار ۱. رتبه کشورهای رقیب در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ به لحاظ نماگر تجارت فرامرزی و شاخص سهولت انجام کسب‌وکار در سال ۲۰۱۴



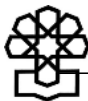


همان‌گونه که در جدول ۶ مشاهده می‌شود رتبه ایران در امر واردات و صادرات از نظر تعداد اسناد و زمان و هزینه واردات و صادرات در بهترین حالت رتبه هشتم (زمان واردات) و در بدترین حالت رتبه یازدهم (تعداد اسناد صادرات) است.

جدول ۶. کمترین و بیشترین زمان، هزینه و تعداد اسناد در میان کشورهای رقیب در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ به لحاظ مؤلفه‌های نماگر تجارت فرامرزی در سال ۲۰۱۴

رتبه ایران در میان کشورهای منطقه		بیشترین		کمترین		رتبه ایران در میان کشورهای منطقه		بیشترین		کمترین		شرح		
اسناد (تعداد)		هزینه (دلار بر کانتینر)		زمان (روز)		رتبه ایران در میان کشورهای منطقه		بیشترین		کمترین				
۱۱	۱۲	تاجیکستان و ازبکستان	۳	امارات متحده عربی	۸۶۵	تاجیکستان	۶۲۵	مصر	۹	۸۱	قزاقستان و افغانستان	۷	امارات متحده عربی	صادرات
۹	۱۴	ازبکستان	۴	گرجستان	۹	تاجیکستان	۱۰۲۵۰	امارات متحده عربی	۸	۹۵	ازبکستان	۷	امارات متحده عربی	واردات

Source: Ibid.



۳. تجربیات کشورهای پیشرو در نماگر تجارت فرامرزی

علاوه بر گزارش‌های سالانه در مورد سهولت کسب و کار در کشورها، بانک جهانی تجارب موفق در بهبود رتبه در نماگرهای مختلف را نیز منتشر می‌کند.

منظور از کشورهای پیشرو در زمینه تجارت فرامرزی کشورهایی هستند که در رتبه‌بندی نماگر تجارت فرامرزی کسب و کار بانک جهانی در رتبه‌های نخست قرار گرفته‌اند. این رتبه‌بندی به معنای آن است که صادرات و واردات در این کشورها نسبت به کشورهای دیگر نیازمند مدت زمان و هزینه کمتری است. سرعت بیشتر در صادرات و واردات به معنای امکان بهتر در بازاریابی و تصاحب بازارهای هدف نسبت به کشورهای دیگر است و هزینه کمتر می‌تواند در قمیت تمام شده محصول و در نتیجه افزایش قدرت رقابت‌پذیری صادراتی این کشورها مؤثر باشد. هزینه بیشتر و تأخیر طولانی‌تر، رقابت و دستیابی به بازارهای جهانی را برای شرکت‌های محلی سخت‌تر می‌کند. در واقع، یک مطالعه بانک جهانی در کشورهای جنوب صحرای آفریقا نشان می‌دهد که یک روز کاهش حمل و نقل داخلی ۷ درصد به صادرات می‌افزاید. همچنین تسهیل در تجارت می‌تواند از گرایش به تجارت غیررسمی تا حدود زیادی بکاهد و درآمدهای دولت را افزایش دهد. جدول زیر کشورهای پیشرو در زمینه نماگر تجارت فرامرزی را در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ نشان می‌دهد.

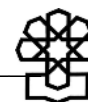
جدول ۷. کشورهای پیشرو در نماگر تجارت فرامرزی در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴

کشورهای پیشرو	شرح
سنگاپور، هنگ‌کنگ، جمهوری کره، امارات متحده عربی، مالزی، سوئد، استونی، دانمارک، فنلاند، رژیم صهیونیستی	۲۰۱۴
سنگاپور، هنگ‌کنگ، جمهوری کره، دانمارک، امارات متحده عربی، فنلاند، استونی، سوئد، پاناما، رژیم صهیونیستی	۲۰۱۳

Source: Historical Data Sets and Trends Data, Retrieved from Doing Business.

ترکیب کشورها نشان‌دهنده آن است که تغییر محسوسی در کشورهای پیشرو در سال‌های مورد بررسی ایجاد نشده و فقط برخی از رتبه‌بندی‌ها تغییر ناچیزی کرده است. همچنین گرچه کشورهای آسیای جنوب شرقی و اسکانداویجی بیشترین سهم را دارا هستند.

جدول زیر ایران را با ۱۰ کشور پیشرو در زمینه نماگر تجارت فرامرزی در سال ۲۰۱۴ از نظر متغیرهای مؤثر بر این نماگر مورد مقایسه قرار می‌دهد.



جدول ۸. وضعیت ۱۰ کشور پیشرو از نظر مؤلفه‌های مؤثر بر نماگر تجارت فرامرزی

واردات			صادرات			رتبه تجارت فرامرزی	شرح
هزینه (دلار بر کانتینر)	زمان (روز)	اسناد (تعداد)	هزینه (دلار بر کانتینر)	زمان (روز)	اسناد (تعداد)		
۴۴۰	۴	۳	۴۶۰	۶	۳	۱	سنگاپور
۵۶۵	۵	۳	۵۹۰	۶	۳	۲	هنگ‌کنگ
۶۹۵	۷	۳	۶۷۰	۸	۳	۳	کره
۶۱۵	۷	۵	۶۵۵	۷	۳	۴	امارات متحده عربی
۴۸۵	۸	۴	۴۵۰	۱۱	۴	۵	مالزی
۷۳۵	۶	۳	۷۲۵	۹	۳	۶	سوئد
۷۹۵	۵	۴	۷۶۵	۶	۳	۷	استونی
۷۴۵	۵	۳	۷۹۵	۶	۴	۸	دانمارک
۶۲۵	۷	۵	۶۱۵	۹	۴	۹	فنلاند
۵۶۵	۱۰	۴	۶۲۰	۱۰	۴	۱۰	رژیم صهیونیستی
۲۱۰۰	۳۷	۱۰	۱۴۷۰	۲۵	۷	۱۵۳	ایران

Source: Trading Across Borders, 2013.

مقایسه وضعیت ایران با وضعیت کشورهای پیشرو در جدول ۸ نشان می‌دهد ایران به‌ویژه از نظر زمان لازم برای تجارت و هزینه‌های فرآیند صادرات و واردات با کشورهای پیشرو در این زمینه فاصله بسیاری دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد در سال ۲۰۱۴ کشورهای جدول ۹ کمترین و بیشترین زمان و هزینه و تعداد اسناد را در نماگر تجارت فرامرزی به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۹. بیشترین و کمترین زمان، هزینه و اسناد در سال ۲۰۱۴

شرح	زمان (روز)		هزینه (دلار بر کانتینر)		اسناد (تعداد)	
	بیشترین	کمترین	بیشترین	کمترین	بیشترین	کمترین
صادرات	۶	۸۱	۴۵۰	۸۶۵۰	۲	تاجیکستان و ازبکستان
واردات	۴	۱۳۰	۴۴۰	۱۰۲۵۰	۲	جمهوری آفریقای مرکزی

Source: Trading Across Borders, 2014.

در ذیل به طور اجمالی به تجربه ۴ کشور پیشرو در زمینه نماگر تجارت فرامرزی در سال ۲۰۱۴ اشاره شده است:

۱-۳. سنگاپور

کشور سنگاپور برای چندمین سال متوالی رتبه اول را در بین ۱۸۹ کشور در نماگر تجارت فرامرزی به خود اختصاص داده است. در جدول ۱۰ به اسناد و مجوزهای لازم به منظور صادرات و واردات کالا از این کشور اشاره شده که بدین شرح است:

جدول ۱۰. اسناد تجارت فرامرزی سنگاپور

ردیف	اسناد واردات	اسناد صادرات
۱	بارنامه	بارنامه
۲	پروفرما	پروفرما
۳	اظهارنامه وارداتی گمرک	اظهارنامه صادراتی گمرک

Source: DB Singapore, Doing Business Report, World Bank, 2014.

مطابق آماری که بانک جهانی ارائه داده است، در این کشور، صادرات یک کانتینر استاندارد با ۳ سند، ظرف ۶ روز کاری و با هزینه ۴۶۰ دلار انجام می‌شود. واردات چنین محوله‌ای نیز نیازمند ۳ سند، صرف ۴ روز کاری و با هزینه ۴۴۰ دلار است.

جدول ۱۱. رویه‌های تجاری در سنگاپور در سال ۲۰۱۴

صادرات		واردات		نام رویه تجاری
هزینه (دلار)	زمان (روز)	هزینه (دلار)	زمان (روز)	
۱۲۰	۲	۱۰۰	۱	آماده‌سازی اسناد
۵۰	۱	۵۰	۱	ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی
۱۵۰	۱	۱۵۰	۱	جابجایی در بنادر و پایانه‌ها
۱۴۰	۲	۱۴۰	۱	جابجایی و حمل و نقل زمینی
۴۶۰	۶	۴۴۰	۴	مجموع

Source: Ibid.

وضعیت کلی هر کدام از ابعاد این نماگر در جدول ۱۲ به صورت خلاصه آمده که از گزارش‌های بانک جهانی طی سال‌های مختلف استخراج شده است.



جدول ۱۲. وضعیت مؤلفه‌های نماگر تجارت فرامرزی در سنگاپور در سال‌های مختلف

نام جزء	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶
اسناد صادرات (تعداد)	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳
زمان صادرات (روز)	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶
هزینه صادرات (دلار بر کانتینر)	۴۶۰	۴۶۰	۴۶۰	۴۶۰	۴۶۰	۴۶۰	۴۳۰	۴۳۰	۴۳۰
اسناد واردات (تعداد)	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳
زمان واردات (روز)	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴
هزینه واردات (دلار بر کانتینر)	۴۴۰	۴۴۰	۴۴۰	۴۴۰	۴۴۰	۴۴۰	۳۹۰	۳۹۰	۳۹۰

Source: Ibid.

حال این سؤال مطرح می‌شود که سنگاپور چگونه توانسته است به چنین رتبه‌ای دست یابد و آن را در طول چند سال حفظ کند؟ ترخیص کالا ظرف ۱ روز و با ۳ سند چگونه امکانپذیر شده است؟ در پاسخ باید گفت که برای افزایش سرعت تجارت، این کشور از سال ۱۹۸۹ اقدام به ایجاد پنجره واحد تجاری موسوم به TradeNet کرده است که یک سیستم تبادل الکترونیکی داده است و امکان تبادل اطلاعات ساختاریافته تجاری را بین دولت و جامعه تجاری سنگاپور ممکن ساخته است.

دولت سنگاپور قبلاً یک استاندارد ۲ روزه برای پردازش اسناد تجاری تعیین کرده بود. اما بازرگانانی که خواستار مدیریت به موقع انبارداری^۱ بودند، اعلام کردند ۲ روز برای پردازش اسناد زیاد است و با زمان مورد نیاز برای تأیید مجوزها به ۴ روز می‌رسد. لذا دولت یک برنامه وسیع برای ساده‌سازی فرآیندهای قانونی که شامل تأیید مجوزهای تجارت می‌شد را آغاز کرد. کمیته‌هایی متشکل از مقامات ارشد دولتی تشکیل شد تا پشتوانه کافی برای استفاده از فناوری برای مهندسی مجدد و بهبود مقررات و رویه‌های تجاری به وجود آید.^۲

دولت سنگاپور یک کمیته هدایت‌کننده برای پنجره واحد تجاری (TradeNet) ایجاد کرده است تا بر مفهوم‌سازی و ادراک سیستم تبادل الکترونیکی داده‌های ملی در حوزه اظهارنامه‌ها و مجوزهای تجارت نظارت کند. سه کارگروه (زیرکمیته) - حمل دریایی، حمل هوایی و ادارات دولتی - ایجاد شدند تا فرآیندهای وارداتی و صادراتی را بهبود دهند، نیازمندی‌های عملیاتی را مشخص سازند و استانداردهای داده را پیشنهاد کنند. قبل از ایجاد TradeNet، چندین فرآیند به صورت دستی انجام می‌شد. هر کارگروه پروفایلی از فعالیت‌های ضروری برای مستندسازی تجاری را ایجاد کرده بود و بیش از ۲۰ فرم را به یک فرم آنلاین تقلیل داد تا همه آن وظایف را انجام دهد. این فرم هسته اصلی سیستم کامپیوتری شده جدید را تشکیل می‌داد.^۳

1. Just-in-time Inventory Management

2. Implementing Trade Single Windows in Singapore. World Bank, 2014.

3. Ibid.

در اوایل راه‌اندازی این سیستم، مهمترین چالش متقاعدسازی کاربران برای تغییر وضعیت به اظهارنامه تجاری الکترونیک بود. سنگاپور یک رویکرد مرحله‌ای برای کاهش تنش‌ها در اجرای این سیستم را پیش گرفت. در اولین مرحله، پردازش و تأیید الکترونیک مجوزهای تجاری و تأییدات بود که برای کالاهای عادی و معاف از عوارض گمرکی اجرا شد و در مراحل بعد به سایر کالاها تسری یافت. همچنین برای تشویق شرکت‌ها به استفاده از سیستم الکترونیک، هزینه‌های پردازش دستی را به ۱۰ دلار بر هر سند افزایش داده است، در حالی که کاربری که از TradeNet استفاده می‌کند تنها ۶ دلار بر هر سند می‌پردازد. در حال حاضر، این سیستم روزانه ۳۰ هزار اظهارنامه در روز و ۹۹ درصد مجوزها را در ۱۰ دقیقه پردازش می‌کند.^۱

از سال ۲۰۰۷، سنگاپور سعی کرده است بعضی قسمت‌های TradeNet را برای انجام تراکنش‌های تجاری در جامعه تجاری این کشور توسعه دهد، لذا TradeXchange را راه‌اندازی کرده است. این سیستم شامل تراکنش‌های تجاری - مالی (برای مثال، درخواست‌های بیمه حمل و اسناد پشتیبان برای چنین درخواست‌هایی) و اسناد تجاری (مانند پروفرما و بارنامه) است. دولت در نظر دارد که به یک جریان یکپارچه‌تر، از اطلاعات در طول زنجیره تأسیس دست یابد. اما مانند دیگر اقتصادهایی که چنین طرح‌هایی را اجرا کرده‌اند (مانند شبکه دیجیتالی تجارت و حمل‌ونقل در هنگ‌کنگ)، این سیستم باید در مقیاس وسیع توسط جامعه کسب‌وکار مورد پذیرش قرار گیرد.^۲

مطابق با اطلاعات سایت TradeNet، علاوه بر ۳ سندی که در جدول ۱۰ ارائه شده است، سایر گواهی‌ها مانند گواهی مبدأ،^۳ مجوز واردات^۴ گواهی تأیید تحویل،^۵ گواهی فروش آزاد^۶ و گواهی عدم دستکاری^۷ نیز توسط این سامانه پردازش می‌شود.^۸ اما در گزارش بانک جهانی به‌عنوان یک سند ذکر نشده است. در این کشور، حداقل ۷ سازمان وجود دارند که به کالاهای تحت کنترل، مجوز ورود می‌دهند، اما نامی از اسناد صادره توسط این دستگاه‌ها در گزارش بانک جهانی قید نشده است. تمام درخواست برای مجوز از این سازمان‌ها از طریق TradeNet انجام می‌شود. همچنین لازم به ذکر است که تمامی مراحل جهت انجام پردازش‌ها و فرآیندهای الکترونیکی که به‌صورت مجازی انجام می‌شود به هر تعداد و با هر تعداد سازمان نهایتاً یک مرحله محسوب شده و به‌صورت تفکیکی مانند فرآیندهای فیزیکی محاسبه نمی‌شود.

1. Ibid.

2. Ibid.

3. Certificate of Origin

4. Import Certificate

5. Delivery Verification Application

6. Certificate of Free Sale

7. Certificate of Non-manipulation

8 <https://www.tradexchange.gov.sg/tradexchange/default.portal>



۲-۳. هنگ‌کنگ

هنگ‌کنگ در جایگاه دوم در نماگر تجارت فرامرزی در بین ۱۸۹ کشور در سال ۲۰۱۴ قرار گرفته است. در جدول ۱۳ به اسناد و مجوزهای لازم به منظور صادرات و واردات کالا از این کشور اشاره شده که بدین شرح است:

جدول ۱۳. اسناد تجارت فرامرزی هنگ‌کنگ

ردیف	اسناد واردات	اسناد صادرات
۱	بارنامه	بارنامه
۲	پروفرما	پروفرما
۳	اظهارنامه وارداتی گمرک	اظهارنامه صادراتی گمرک

Source: Ibid.

مطابق داده‌های بانک جهانی، صادرات یک کانتینر استاندارد در هنگ‌کنگ با ۳ سند، ظرف ۶ روز و با هزینه ۵۹۰ دلار انجام می‌شود. واردات چنین کانتینری نیز با ۳ سند، ظرف ۵ روز و با هزینه ۵۶۵ دلار قابل انجام است. لذا هنگ‌کنگ در جایگاه دوم در نماگر تجارت فرامرزی در بین ۱۸۹ کشور قرار گرفته است.

جدول ۱۴. رویه‌های تجاری در هنگ‌کنگ در سال ۲۰۱۴

صادرات		واردات		نام رویه تجاری
هزینه (دلار)	زمان (روز)	هزینه (دلار)	زمان (روز)	
۱۲۰	۲	۱۰۰	۲	آماده‌سازی اسناد
۵۰	۱	۵۰	۱	ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی
۱۵۰	۲	۱۵۰	۱	جابجایی در بنادر و پایانه‌ها
۱۴۰	۱	۱۴۰	۱	جابجایی و حمل‌ونقل زمینی
۴۶۰	۶	۴۴۰	۵	مجموع

Source: Ibid.

وضعیت کلی هر کدام از ابعاد این نماگر در جدول ۱۵ به صورت خلاصه آمده که از گزارش‌های بانک جهانی طی سال‌های مختلف استخراج شده است.

جدول ۱۵. وضعیت مؤلفه‌های نماگر تجارت فرامرزی در هنگ‌کنگ در سال‌های مختلف

نام جزء	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶
اسناد صادرات (تعداد)	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳
زمان صادرات (روز)	۵	۵	۵	۶	۶	۶	۶	۶	۱۴
هزینه صادرات (دلار بر کانتینر)	۵۹۰	۵۹۰	۵۹۰	۶۰۰	۶۱۰	۶۲۰	۵۱۰	۵۱۰	۴۰۰
اسناد واردات (تعداد)	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۸
زمان واردات (روز)	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۱۷
هزینه واردات (دلار بر کانتینر)	۵۶۵	۵۶۵	۵۶۵	۶۱۰	۶۰۰	۶۲۰	۵۲۰	۵۲۰	۴۰۰

Source: Ibid.

مشابه با سنگاپور، هنگ‌کنگ نیز پنجره واحد تجاری ایجاد کرده است که به شبکه دیجیتالی تجارت و حمل‌ونقل^۱ یا DTTN معروف شده است. این سامانه یکی از پیشرفته‌ترین سیستم‌های لجستیکی است که جریان اطلاعات بین تجارت، حمل‌ونقل و سیستم بانکی و مالی را با هدف افزایش کارایی کسب‌وکار در سرتاسر زنجیره تأسیس تسهیل می‌کند.^۲

DTTN تحت مالکیت و مدیریت شرکت شبکه دیجیتالی تجارت و حمل‌ونقل (DTTNC) قرار دارد. عموماً چنین مطرح می‌شود که این شرکت یکی از نقاط کلیدی حفظ و ارتقای رقابت‌پذیری لجستیکی هنگ‌کنگ در منطقه و در سطح جهان است.

نحوه شکل‌گیری این سامانه بدین شرح است. ابتدا دولت این طرح را ارائه کرد و شورای توسعه لجستیک هنگ‌کنگ نیز آن را تأیید و تصدیق کرد. آنگاه شرکت تجارت الکترونیک Tradelink برای توسعه خدمات DTTN توسط دولت انتخاب شد. این شرکت یک شرکت زیرمجموعه ایجاد کرد که دولت هنگ‌کنگ نیز یکی از سهام‌داران آن شد. آنگاه DTTN فعالیت خود را آغاز کرد و بعد از گذشت ۴ سال، دولت تمامی سهام خود را به شرکت Tradelink واگذار کرد.^۳

مهمترین دلیل سرعت بالای گردش اطلاعات و انجام سریع‌تر تجارت در هنگ‌کنگ الکترونیکی کردن فعالیت‌ها در قالب پنجره واحد تجاری یا همان DTTN بوده است.

۳-۳. کره جنوبی

کره جنوبی در جایگاه سوم در نماگر تجارت فرامرزی در بین ۱۸۹ کشور در سال ۲۰۱۴ قرار گرفته است. در جدول ۱۶ به اسناد و مجوزهای لازم به‌منظور صادرات و واردات کالا از این کشور اشاره شده که بدین شرح است:

1. Digital Trade and Transportation Network

2. <http://www.hk-dtt.com/about/english/history.html>

3 Ibid.



جدول ۱۶. اسناد تجارت فرامرزی کره جنوبی

ردیف	اسناد واردات	اسناد صادرات
۱	بارنامه	بارنامه
۲	سفارش تحویل	فهرست عدل بندی
۳	اظهارنامه وارداتی گمرک	اظهارنامه صادراتی گمرک

Source: Ibid.

در کره جنوبی، صادرات یک کانتینر استاندارد با ۳ سند، ظرف ۸ روز و با هزینه ۶۷۰ دلار انجام می‌شود. واردات چنین کانتینری نیز با ۳ سند، ظرف ۷ روز و با هزینه ۶۹۵ دلار قابل انجام است که این مطلب در جدول ۱۷ نشان داده شده است.

جدول ۱۷. رویه‌های تجاری در کره جنوبی در سال ۲۰۱۴

نام رویه تجاری	واردات		صادرات	
	زمان (روز)	هزینه (دلار)	زمان (روز)	هزینه (دلار)
آماده‌سازی اسناد	۲	۶۵۰	۳	۵۵
ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی	۱	۳۰	۱	۱۵
جابجایی در بنادر و پایانه‌ها	۲	۱۰۰	۲	۱۰۰
جابجایی و حمل و نقل زمینی	۲	۵۰۰	۲	۵۰۰
مجموع	۷	۶۹۵	۸	۶۷۰

Source: Ibid

همچنین وضعیت کلی هرکدام از ابعاد این نماگر در جدول ۱۸ به صورت خلاصه آمده که از گزارش‌های بانک جهانی طی سال‌های مختلف استخراج شده است:

جدول ۱۸. وضعیت مؤلفه‌های نماگر تجارت فرامرزی در کره جنوبی در سال‌های مختلف

نام جزء	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶
اسناد صادرات (تعداد)	۳	۳	۳	۳	۳	۴	۴	۵	۵
زمان صادرات (روز)	۸	۸	۸	۱۰	۱۰	۱۰	۱۲	۱۳	۱۳
هزینه صادرات (دلار بر کانتینر)	۶۷۰	۶۷۰	۷۰۰	۷۸۰	۷۷۰	۷۷۵	۷۷۰	۷۸۰	۷۸۰
اسناد واردات (تعداد)	۳	۳	۳	۳	۳	۶	۶	۸	۸
زمان واردات (روز)	۷	۷	۷	۷	۸	۸	۱۰	۱۲	۱۲
هزینه واردات (دلار بر کانتینر)	۶۹۵	۶۹۵	۷۰۰	۷۵۰	۷۳۰	۷۳۰	۷۳۰	۱۰۸۰	۱۰۸۰

Source: Ibid

در سال ۲۰۰۸، اداره گمرک کره جنوبی، یک برنامه اصلاح جامع را با هدف ایجاد بهترین سیستم ترخیص گمرکی در جهان آغاز کرد. در سال ۲۰۰۹، این اداره از یک «سیستم گمرک الکترونیک»^۱ - یک سیستم انتقال داده الکترونیک که تنها توسط ثبت‌نام‌کنندگان قابل دستیابی است - به یک «سیستم گمرک جهانی»^۲ - یک پرتال جامع گمرک اینترنتی که همه نهادهای مالی، ادارات گمرک، شرکت‌های حمل‌ونقل و ۲۳ اداره دولتی را به یکدیگر متصل می‌کند - ارتقا یافت.^۳

سیستم پنجره واحد تجاری کره جنوبی که به «UNI-PASS» معروف شده است، به واردکنندگان و صادرکنندگان اجازه می‌دهد اظهارنامه‌های گمرکی و دیگر نیازمندی‌های تجاری را در هر جایی و در هر زمان انجام دهند. این سامانه تمامی فرآیندهای گمرکی ترخیص در کره جنوبی شامل ترخیص، مدیریت حمل، پرداخت‌ها و مانند آن را انجام می‌دهد. در نامگذاری این سامانه از دو واژه UNI به معنی یکپارچه، جهانی و منحصر به فرد و PASS به معنی خدمات ترخیص سریع استفاده شده است. بعد از پیاده‌سازی این سیستم، دیگر کشورها نیز به الگوبرداری از آن پرداختند، مانند تایلند، ویتنام، اندونزی، مکزیک و کنیا.^۴

UNI-PASS یکی از اندک پرتال‌های گمرکی جهان است که به صورت ۱۰۰ درصد الکترونیکی شده است. از زمان معرفی این سیستم، زمان واردات از ۱۱ روز به ۸ روز کاهش یافته است. اداره گمرک کره جنوبی برای ایجاد این پنجره واحد از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰، ۷/۷ میلیون دلار هزینه کرده که فقط در سال ۲۰۱۰، این سیستم باعث صرفه جویی ۷۰/۵ میلیون دلاری شده است.^۵

۳-۴. امارات متحده عربی

کشور امارات متحده عربی در جایگاه چهارم به لحاظ سهولت تجارت فرامرزی در گزارش انجام کسب‌وکار ۲۰۱۴ قرار گرفته است که با فاصله زیادی نسبت به دیگر کشورها در صدر منطقه خاورمیانه نیز قرار دارد. در جدول ۱۹ به اسناد و مجوزهای لازم به منظور صادرات و واردات کالا از این کشور اشاره شده که بدین شرح است:

1. E-customs System

2. U-customs System

3. World Bank. Korea: Better Business Regulation and Improved Competitiveness, 2012.

4. UNI-PASS. [Online] Korea Custom Service, 01 12, 2008. [Cited: 01 16, 2014].

5. World Bank, Korea: Better Business Regulation and Improved Competitiveness, 2012.



جدول ۱۹. اسناد تجارت فرامرزی امارات متحده عربی

ردیف	اسناد واردات	اسناد صادرات
۱	بارنامه	بارنامه
۲	گواهی مبدأ	پروفرما
۳	اظهارنامه وارداتی گمرک	اظهارنامه صادراتی گمرک
۴	پروفرما	
۵	فهرست عدل‌بندی	

Source: DB UAE, Doing Business Report, World Bank, 2014.

وضعیت این کشور در این نماگر به این شرح است که صادرات یک کانتینر استاندارد با ۳ سند، ظرف ۷ روز و با هزینه ۶۵۵ دلار انجام می‌شود. واردات چنین کانتینری نیز با ۵ سند، ظرف ۷ روز و با هزینه ۶۱۵ دلار قابل انجام است.

جدول ۲۰. رویه‌های تجاری در امارات متحده عربی در سال ۲۰۱۴

صادرات		واردات		نام رویه تجاری
هزینه (دلار)	زمان (روز)	هزینه (دلار)	زمان (روز)	
۲۳۰	۴	۱۹۰	۴	آماده‌سازی اسناد
۳۰	۱	۳۰	۱	ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی
۱۹۰	۱	۱۹۰	۱	جابجایی در بنادر و پایانه‌ها
۲۰۵	۱	۲۰۵	۱	جابجایی و حمل‌ونقل زمینی
۶۵۵	۷	۶۱۵	۷	مجموع

Source: Ibid.

همچنین وضعیت کلی هر کدام از ابعاد این نماگر در جدول ۲۱ به صورت خلاصه آمده که از گزارش‌های بانک جهانی طی سال‌های مختلف استخراج شده است.

جدول ۲۱. وضعیت مؤلفه‌های نماگر تجارت فرامرزی در امارات متحده عربی در سال‌های مختلف

نام جزء	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶
اسناد صادرات (تعداد)	۳	۳	۳	۳	۳	۴	۴	۴	۴
زمان صادرات (روز)	۷	۷	۷	۷	۸	۹	۹	۹	۹
هزینه صادرات (دلار بر کانتینر)	۶۵۵	۶۳۰	۶۳۰	۵۲۱	۵۹۳	۶۱۸	۴۶۲	۴۶۲	۴۶۲
اسناد واردات (تعداد)	۵	۵	۵	۵	۵	۷	۷	۷	۷
زمان واردات (روز)	۷	۷	۷	۷	۹	۹	۹	۹	۹
هزینه واردات (دلار بر کانتینر)	۶۱۵	۵۹۰	۶۳۵	۵۴۲	۵۷۹	۵۸۷	۴۶۲	۴۶۲	۴۶۲

Source: Ibid.

بررسی آمارها نشان می‌دهد که تجارت فرامرزی در کشور امارات متحده عربی در چند سال اخیر بهبود چشمگیری داشته است. اتفاقات مهم در حوزه تجارت فرامرزی امارات در سال‌های اخیر شامل راه‌اندازی سیستم گمرک الکترونیک موسوم به Mirsal2 در سال ۲۰۱۱ و پنجره واحد تجاری به نام DubaiTrade بوده است. علاوه بر این، در سال ۲۰۱۰ این کشور ظرفیت ترمینال کانتینری را افزایش، سند دریافت وجه برای حمل در ترمینال را حذف و روش‌های تأمین مالی تجارت را نیز متنوع کرده است.

هدف از تأسیس DubaiTrade، دگرگونی در زنجیره تأمین و تبدیل دومی به‌عنوان یکی از پیشرفته‌ترین هاب‌های تجاری و لجستیکی در جهان بوده است. این سامانه خدمات الکترونیکی را برای تجار و شرکت‌های حمل‌ونقل در قالب پنجره واحد تجاری امارات متحده عربی ارائه می‌کند.^۱

۳-۵. اقدامات کشورهای عضو آسه‌آن^۲

اتحادیه کشورهای جنوب شرقی آسیا (آسه‌آن) در سال ۱۹۶۷ در وزارت خارجه تایلند در بانکوک با حضور وزیران خارجه پنج کشور اندونزی، مالزی، سنگاپور، فیلیپین و تایلند تأسیس شد. کشورهای عضو آسه‌آن در سال ۱۹۸۹ با ۶ کشور دیگر (ایالات متحده آمریکا، کانادا، ژاپن، کره جنوبی، استرالیا و نیوزلند) شورای همکاری اقتصادی آسیا و اقیانوس آرام (آپک) را به‌وجود آوردند. کشورهای برونئی، ویتنام، لائوس، میانمار (برمه) و کامبوج نیز بعداً به این سازمان پیوستند. وضعیت کشورهای عضو این اتحادیه در زمینه نماگر تجارت فرامرزی به‌شرح زیر است:

جدول ۲۲. رتبه کشورهای عضو آسه‌آن به لحاظ نماگر تجارت فرامرزی ۲۰۱۳

کشور	اندونزی	مالزی	سنگاپور	فیلیپین	تایلند	برونئی	ویتنام	لائوس	کامبوج
رتبه	۳۷	۱۱	۱	۵۳	۲۰	۴۰	۷۴	۱۷۴	۱۷۷

Source: Tradig Across Borders, 2013.

همان‌گونه که مشاهده می‌شود کشورهای عضو آسه‌آن به لحاظ تجارت خارجی ترکیبی ناهمگون را نشان می‌دهند. کشورهایمانند سنگاپور و مالزی در زمره بهترین کشورهای هستند که صادرات و واردات در آنها صورت می‌گیرد و کشورهایمانند لائوس و کامبوج که در سال‌های متمادی اسیر خشونت‌های داخلی بوده‌اند جزء بدترین کشورها از این حیث قرار دارند، علاوه بر این کشوری مانند برمه نیز با طرح کسب‌وکار بانک جهانی همکاری نمی‌کند!

1. <http://www.dubaitrade.ae/info-centre/about-dubai-trade>.

2. The Association of Southeast Asian Nation (ASEAN)



در ادامه به برخی از اصلاحات اقتصادی که منجر به تسهیل تجارت در کشورهای عضو آسه‌آن در طول هشت سال گذشته شده است، اشاره می‌شود.

اندونزی: راه‌اندازی خدمات پنجره واحد تجاری (۲۰۱۱).

فیلیپین: بهبود سامانه الکترونیکی گمرک، اضافه کردن امکان پرداخت الکترونیکی و ارسال اظهارنامه به صورت برخط (۲۰۱۱).

تایلند: به‌روزرسانی سامانه تبادل الکترونیکی داده‌ها (۲۰۰۹).

- پیاده‌سازی سامانه گمرک الکترونیکی که امکان ثبت اظهارنامه گمرکی را به صورت الکترونیکی میسر می‌کند.

برونئی: این کشور با استفاده از یک سامانه گمرکی الکترونیکی در دارالسلام برونئی فرآیند تجارت فرامرزی را تسریع کرده است (۲۰۱۱).

ویتنام: افزایش رقابت در صنایع پشتیبان همراه با استفاده از روال‌های جدید مدیریت گمرکی به‌عنوان بخشی از اصلاحات لازم برای عضویت در سازمان جهانی تجارت (۲۰۱۰).

لائوس: اجرای طرح آسیکودا^۱ و سامانه تبادل داده‌های الکترونیک در پل مرزی تانالنگ - فرندشیپ^۲.

- وضع قوانین جدید (سازده‌سازی قوانین) بر مؤسساتی که درگیر بازرسی کالاهای صادراتی و وارداتی هستند (۲۰۰۸).

کامبوج: این کشور با حذف بازرسی قبل از حمل، زمان و تعداد مجوزهای لازم برای واردات و صادرات را کاهش داد (۲۰۱۱).

دو کشور مالزی و سنگاپور در سال‌های مورد بررسی اصلاحات ویژه‌ای را اعمال نکرده‌اند، اما در مالزی به دلیل آموزش و اصلاحات صورت گرفته در سال‌های قبل به‌ویژه در زیرساخت‌های فناوری اطلاعات در سال ۲۰۱۳ دو روز از زمان لازم برای صادرات و واردات کاسته شده است.^۳

همچنین یکی از دلایل بهبود شاخص تجارت فرامرزی در کشورهای عضو آسه‌آن را می‌توان به پیمان‌های تجاری این کشورها با شرکای تجاری خود مربوط دانست. از جمله این موافقتنامه‌ها می‌توان به افتا^۴ اشاره کرد. افتا موافقتنامه‌ای در زمینه کاهش تعرفه‌های تجاری و گمرکی میان دولت‌های عضو آسه‌آن است که در ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۲ در سنگاپور به امضای مقامات کشورهای

1. Automated System for Customs Data

آسیکودا سیستم پردازش خودکار اطلاعات گمرکی که از جمله سیستم‌های مهم نظارت و کنترل گمرکات جهان به حساب می‌آید.

2. Thanaleng - friendship

3. Economy Profile: Malatsia, 2013.

4. ASEAN Free Trade Area

مالزی، اندونزی، سنگاپور، تایلند، فیلیپین و برونتی رسید. چهار کشور ویتنام، میانمار، لائوس و کامبوج تعهدات معاهده افتا را به‌طور کامل قبول نکرده و فقط بخشی از آن را پذیرفته‌اند. همچنین این کشورها معاهده‌هایی با چین، آمریکا و اتحادیه اروپا در زمینه کاهش تعرفه و تسهیل تجارت خارجی به امضا رسانده‌اند. کشورهای عضو آسه‌آن هدف بلندپروازانه‌ای را برای ایجاد پنجره تجاری الکترونیک در سال ۲۰۲۰ تعیین کرده‌اند. این برنامه شامل یکپارچه‌سازی همه پنجره‌های واحد ملی کشورهای عضو به‌صورتی است که ثبت مشخصات و داده‌ها در هر کشور به معنای ثبت داده‌ها و اطلاعات در همه کشورهای عضو تلقی می‌شود.

۳-۶. اقدامات کشورهای رقیب ایران در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴

برخی از اصلاحات صورت گرفته در کشورهای رقیب ایران در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ طی هشت سال گذشته، بدین شرح است:

گرجستان^۱: ایجاد منطقه ترخیص گمرکی (۲۰۱۳)

- کاهش قابل توجه هزینه‌های تجاری و کاهش اسناد لازم برای تجارت فرامرزی (۲۰۱۰)

- ایجاد کد گمرکی جدید که فرآیند نقل و انتقال بانکی مربوط به گمرک را تسهیل کرد و آن را

با شیوه‌های تجارت بین‌الملل هماهنگ نمود (۲۰۰۶).

ترکیه: اجرای طرح تبادل داده‌های الکترونیک، بهبود زیرساخت‌های فناوری اطلاعات و آموزش

۲۵۰۰ مأمور گمرکی و ۱۴۰۰۰ بازرگان (۲۰۰۸).

عربستان سعودی: راه‌اندازی یک پایانه جدید در بندر اسلامی جدّه (۲۰۱۱)، لغو شرایط لازم برای

گواهی کنسولی، امکان تبادل الکترونیکی داده‌ها و در نتیجه عدم نیاز به ارائه کپی مجوزها برای ثبت، افزایش

و بهبود تسهیلات بندری و در نتیجه آن، افزایش ترخیص تعداد بیشتری کانتینر در هر روز (۲۰۰۸).

مصر: معرفی یک سامانه الکترونیکی برای ارسال مجوزهای واردات و صادرات (۲۰۱۱)، به‌روز

کردن تسهیلات بندر اسکندریه، تسریع ترخیص گمرکی و افزایش رقابت در بخش بانکی به‌منظور کاهش

زمان لازم در صدور اعتبارنامه (۲۰۰۹)، بهبود مدیریت گمرک (۲۰۰۸).

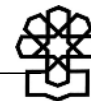
علاوه بر کشورهایی که شرح اصلاحات آنها ذکر شد، ۱۰۲ کشور دیگر جهان نیز که بنابر اطلاعات

پایگاه داده‌های انجام کسب‌وکار بانک جهانی در طول هشت سال گذشته، اصلاحاتی را به‌منظور تسهیل

تجارت فرامرزی اجرا کرده‌اند. راه‌حلهایی که از سوی این ۱۰۲ کشور برای بهبود و تسهیل تجارت

فرامرزی در نظر گرفته شده است در جدول زیر فهرست شده است.

۱. برای اطلاعات بیشتر در زمینه اصلاحات صورت گرفته در گمرکات کشور گرجستان به گزارش «علل و راهکارهای مبارزه با قاچاق کالا و ارز در گرجستان و الگوهای توسعه و اصلاح ساختار گمرکی گرجستان» که توسط مرکز پژوهش و آمار و اطلاعات ستاد منتشر شده است مراجعه کنید.



جدول ۲۳. راهکارهای کشورهای جهان به منظور تسهیل تجارت فرامرزی

تعداد کشورها	شرح راهکار
۳۹	امکان ثبت الکترونیکی داده‌ها
۳۶	ساده‌سازی رویه‌های گمرکی
۲۹	*EDI
۲۵	بهبود و ارتقای زیرساخت‌ها
۲۳	تحول مدیریت
۲۳	بازرسی
۱۶	تمرکز فعالیت‌های فرآیند تجارت
۱۱	تحول بانکداری
۹	آسیکودا
۸	بهبود و ارتقای تجهیزات
۸	همکاری دوجانبه
۶	آموزش
۱	GPS
۲۳۴	جمع کل راهکارها

Source: Doing Business Reform, 2014 .

* EDI: یک سامانه تبادل الکترونیکی داده‌های (تاد) کسب‌وکار است که از شکل استاندارد استفاده می‌کند. به عبارت دیگر این سامانه فرآیندی است که به یک شرکت اجازه می‌دهد اطلاعات خود را به شرکت دیگری بدون استفاده از ثبت کاغذی، ارسال نماید. بسیاری از اسناد تجاری را می‌توان با استفاده از سامانه تاد با یکدیگر مبادله کرد. ولی دو نمونه شایع آن عبارتند از سفارش خرید و فاکتور. قدرت واقعی تاد، استانداردسازی اطلاعات و ارتباطات در مجوزهای تجاری است که امکان تبادل بدون کاغذ را میسر می‌سازد.

همان‌گونه که در جدول ۲۳ مشاهده می‌شود اغلب کشورها از امکانات ثبت الکترونیکی داده‌ها برای کاهش زمان و هزینه صادرات و واردات استفاده کرده‌اند. چنانچه اجرای دو طرح تبادل الکترونیکی داده‌ها و آسیکودا را نیز به آن اضافه کنیم در حدود ۳۳ درصد کل اصلاحات انجام گرفته در کشورهای جهان شامل ثبت و تبادل الکترونیکی داده‌ها و اطلاعات لازم برای تجارت خارجی بوده است.

بنابراین به‌طور خلاصه می‌توان گفت اصلاحات تجاری کشورهای جهان در بازه زمانی ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۴ شامل موارد زیر است:

- ایجاد و ارتقای سامانه تبدیل داده‌های الکترونیک،
- افزایش ظرفیت کانتینری،
- تغییر رویه‌های سنتی مدیریت و به‌کارگیری شیوه‌های جدید مانند چابک‌سازی سازمانی و مدیریت ریسک،
- ساده‌سازی مجوزها و رویه‌های گمرکی و کاهش زمان تجارت شامل تلفیق فرم‌ها و

مجوزهای لازم یا حذف برخی از مجوزهای غیرضروری،

- حذف رسید پایانه،

- خصوصی‌سازی و افزایش رقابت در ارائه خدمات مالی،

- کاهش هزینه خدمات بندری،

- گسترش سامانه تبادل داده‌های الکترونیک،

- گسترش چارچوب پنجره واحد،

- بهبود و ارتقای عملکرد پشتیبانی،

- تحول مدیریت،

- ساده‌سازی بازرسی.

در این راستا توجه به توصیه‌های بانک جهانی نیز برای بهبود نماگر تجارت فرامرزی می‌تواند راهگشا باشد که در ادامه به برخی از مهمترین راهکارها و توصیه‌ها اشاره شده است.

۷-۳. توصیه‌های بانک جهانی برای بهبود نماگر تجارت فرامرزی

بانک جهانی ویژگی‌های اقتصادهای موفق را در نماگر تجارت فرامرزی بررسی کرده است که دارای مؤلفه‌های مشترکی هستند. آنها تجار را قادر می‌کنند با گمرک و دیگر سازمان‌های کنترلی تبادل الکترونیک اطلاعات داشته باشند. همچنین آنها ارزیابی‌های مبتنی بر ریسک را برای کاهش تعداد بازرسی‌های فیزیکی در نظر می‌گیرند تا بازرسی‌ها بر تعداد محدودی از محموله‌ها اعمال شوند و زمان ترخیص گمرکی کاهش یابد. به صورت کلی توصیه‌های بانک جهانی به شرح زیر است.

الف) ارسال و پردازش الکترونیک

سامانه‌های الکترونیکی برای تکمیل، پردازش و انتقال داده‌های گمرکی به یک ابزار مهم برای تبدیل جریان اطلاعات تبدیل شده‌اند و در حال حاضر نیز به صورت گسترده‌ای در سامانه‌های تجاری استفاده می‌شوند. جدیدترین سامانه‌های مبتنی بر وب به بازرگانان این امکان را می‌دهند اسناد و مدارک خود را از هر نقطه کشور ارائه و پرداخت‌های خود را به صورت برخط انجام دهند. اگر این سامانه‌ها به صورت کارآمد پیاده‌سازی شود می‌تواند موجب صرفه‌جویی در زمان و هزینه گردد. همچنین این سامانه‌ها تعامل با مقامات را کاهش می‌دهند که به معنای کاهش فرصت‌های فسادآور است.

اما اجرای یک سامانه الکترونیکی نیازمند تصویب قوانین مربوط به امضای معاملات الکترونیک است و در غیر این صورت می‌تواند باعث تأخیر بیشتر شود. زیرا همچنان نیاز به ارائه اسناد امضا



شده علاوه بر ثبت الکترونیکی وجود دارد. برای اقتصادهایی با درآمد پایین یا اقتصادهای کوچک ممکن است پیاده‌سازی چنین سامانه‌هایی دشوار باشد، زیرا نیازمند امنیت فضای مجازی است.

جدیدترین سیستم‌های مبتنی بر وب به بازرگانان امکان می‌دهد که اسنادشان را در هر جایی ارسال کرده و هزینه‌های مربوطه را نیز به صورت برخط پرداخت کنند. کلید به‌کارگیری چنین سیستم‌هایی نیز توانایی یک اقتصاد در پذیرش چارچوب قانونی برای این فناوری اطلاعات جدید است.

اگر این سیستم‌ها به طور مؤثری به کار گرفته شوند، به طور قابل ملاحظه‌ای زمان و هزینه را کاهش می‌دهند. همچنین میزان ارتباطات مستقیم با مقامات دولتی کاهش می‌یابد که به معنی بروز فساد کمتر است. ایجاد چنین سیستمی نیازمند این است که دولت قوانین امضا و تبادل الکترونیک را مصوب کرده باشد. در غیر این صورت به دوباره‌کاری، تأخیر در فرآیندها و ارسال فیزیکی اسناد بعد از ارسال آنها به صورت الکترونیک منجر می‌شود.

تبادل داده‌های گمرکی و همسوسازی رویه‌های گمرکی، قطب‌های مهم برای همکاری‌های منطقه‌ای است. در آمریکای مرکزی، سیستم کالاهای بین‌المللی در حال ترانزیت^۱ یا TIM، همه رویه‌های پیچیده‌ای که قبلاً انجام می‌شدند را با یک سند واحد برای مدیریت انتقال کالا در ۹ کشور همسو و همگرا کرد. در بعضی از گمرک‌ها، این سیستم سرعت ترخیص کالا را تا ۹۰ درصد کاهش داد. اما عموماً برقراری ارتباط بین دو سیستم IT به سادگی امکانپذیر نیست. ادغام سیستم SIMBA در کنیا با سیستم آسیکودا در اوگاندا چندین سال زمان برد و تاکنون نیز نتوانسته است همه تجارت بین این دو کشور را پوشش دهد.

بیش از ۸۳ درصد از کشورها به بازرگانان این امکان را می‌دهند که اظهارنامه‌ها، شرح محموله و دیگر اسناد تجاری را به صورت الکترونیک ارسال کنند، اگرچه در بعضی از این کشورها، این سامانه‌ها به اینترنت متصل نیستند و بعضی از آنها نیز نسخه کاغذی اسناد را نیز دریافت می‌کنند. در همه کشورها، بدون توجه به سطح درآمد، به‌کارگیری سیستم ارسال و پردازش الکترونیک اسناد یکی از نرمال‌ترین و مؤثرترین روش‌ها برای کاهش فرآیندهای تجاری بوده است. آمار تجارت در پاکستان این تأثیر عظیم را به نحو مطلوبی نشان می‌دهد. قبل از به‌کارگیری سیستم الکترونیکی در پاکستان در سال ۲۰۰۶، تنها ۴ درصد از کالاها ظرف یک روز ترخیص می‌شدند، ترخیص حدود یک‌چهارم کالاها بیش از ۶ روز زمان می‌برد. اما در سال ۲۰۰۸ و با راه‌اندازی سیستم جدید، ۹۳ درصد از کالاها ظرف یک روز ترخیص می‌شود.

همچنین در سامانه حمل‌ونقل بین‌المللی کالا در آمریکای مرکزی، رویه‌های دست و پاگیر قبلی

در یک مجوز واحد به منظور مدیریت حمل کالا در ۹ اقتصاد این منطقه هماهنگ شد. در برخی از مکان‌های مرکزی این ۹ اقتصاد، زمان لازم برای ترخیص کالا بیش از ۹۰ درصد کاهش یافته است. اما اتصال ۲ سامانه مبتنی بر فناوری اطلاعات و ارتباطات یا تعداد بیشتری از آنها همواره آسان نیست. یکپارچه‌سازی سامانه سیمبا در کنیا با سامانه آسیکودا ++ در اوگاندا در راستای توسعه سامانه تبادل داده‌های رقومی درآمدهای رسمی^۱ (رادکس) چند سال طول کشید و در حال حاضر نیز همه فعالیت‌های تجاری بین دو کشور را شامل نمی‌شود. توسعه این سامانه به تمامی کشورهای شرق آفریقا یک چالش بلندمدت خواهد بود.

در ۹ سال گذشته، ۱۱۹ کشور چنین سیستم‌هایی را ایجاد کرده‌اند. امروزه در نیمی از کشورهای با درآمد بالای OECD، تجار می‌توانند تمام اسناد تجاری را به صورت الکترونیک ارسال کنند و نیازی به سند کاغذی وجود ندارد. در بیشتر کشورهای آفریقایی، اروپای شرقی و مرکز آسیا همزمان با راه‌اندازی سیستم‌های الکترونیکی، بازرگانان مجبورند که علاوه بر ارسال الکترونیکی، اسناد کاغذی را نیز به مسئولین گمرک ارائه کنند.^۲

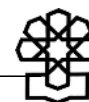
ب) ایجاد ارتباط بین سازمان‌ها از طریق یک پنجره الکترونیکی تجاری

به طور فزاینده‌ای، کشورها از برقراری ارتباط مجازی بین بازرگانان و گمرک فراتر رفته و تمام سازمان‌های همجوار گمرک و همه کارگزاری‌های درگیر تجارت و حمل‌ونقل را نیز از طریق یک پنجره واحد تجاری به هم مرتبط ساخته‌اند. در بهترین حالت، چنین سیستم‌هایی به بازرگانان امکان می‌دهند که اطلاعات و اسناد استاندارد شده را از طریق یک نقطه ورود ارسال کنند تا تمامی نیازمندی‌های قانونی واردات، صادرات و ترانزیت مرتفع شود، آنگاه اطلاعات مرتبط به تمامی ذینفعان درگیر در تجارت شامل مشارکت‌کنندگان خصوصی مانند بانک‌ها و شرکت‌های بیمه به همراه دستگاه‌های دولتی مانند اداره ثبت وسایل نقلیه و اداره مهاجرت ارسال می‌شود.

در حال حاضر، بیش از ۷۱ کشور در سطح جهان پنجره واحد الکترونیکی با سطوح پیچیدگی متفاوت راه‌اندازی کرده‌اند. توجه کشورهای در حال توسعه به چنین سیستم‌هایی به طور گسترده در حال افزایش است. کشورهای کلمبیا، سنگال و السالوادور با به‌کارگیری پنجره واحد تجاری، نهادهای درگیر در تجارت را به یکدیگر متصل کرده‌اند. این سیستم تعداد اسناد واردات را به ۲ سند کاهش داده است. حتی سامانه پنجره واحد توسط اقتصادهای منطقه‌ای نیز پذیرفته شده است. ۱۰ کشور عضو آسه‌آن در تلاشند تا یک پنجره واحد مشترک و بین‌کشوری ایجاد کنند. در

1. The Revenue Authority Digital Data Exchange (RADDEX)

2 Good Practices for Trading Across Borders. [Online] World Bank, 01, 01, 2014 [Cited: 01, 20, 2014].



برنامه این کشورها، قرار است که پنجره واحد ملی کشور در یک سیستم بزرگ منطقه‌ای ادغام شود تا تمام داده‌ها تنها یکبار وارد شود. چندین کشور دیگر نیز گزارش‌های مثبتی از مؤثر بودن سیستم پنجره واحد ارائه کرده‌اند. سازمان خدمات گمرکی کره جنوبی تخمین می‌زند که پیاده‌سازی پنجره واحد ۱۸ میلیون دلار در سال ۲۰۱۰ در تجارت و در کل اقتصاد ۳/۴۷ میلیارد دلار سود داشته است. در واقع برای شرکت‌های کره‌ای از جمله سامسونگ و ال‌جی، که در صنعت الکترونیک جزء شرکت‌های پیشرو هستند، دستیابی سریع و قابل پیش‌بینی به بازارها، بخش مهمی از راهبردهای رقابتی آنهاست.

در سنگاپور اجرای سامانه پنجره واحد منجر به دستاوردهای بزرگی در بهره‌وری دولت شده است. سنگاپور اولین دولتی است که پنجره واحد تجاری به نام تریدنت^۱ در سال ۱۹۸۹ تشکیل داد. این پنجره واحد از گردهم آمدن بیش از ۳۵ کارگزار گمرکی و مرزی تشکیل شد و سنگاپور ادعا می‌کند برای هر ۱ دلار درآمد گمرکی ۱ سنت پرداخت کرده است که به معنای حاشیه سود ۹۹ درصدی است.^۲

ج) استفاده از بازرسی مبتنی بر ریسک

بازرسی مبتنی بر ریسک یک روش نوین در مدیریت بازرسی بوده که براساس تحلیل‌های آماری از اطلاعات به دست آمده از عملیات پایش در یک فرآیند عملیاتی به منظور بهینه کردن برنامه و هزینه‌های بازرسی به کار می‌رود. در این روش برخلاف روش‌های سنتی، فاصله زمانی ثابتی برای بازرسی تعریف نمی‌شود، بلکه برای هر دستگاه فاصله زمانی و روش مشخصی تعیین می‌شود. با استفاده از بازرسی مبتنی بر ریسک، ضمن اجتناب از بازرسی‌های مکرر، می‌توان امکانات و توانمندی‌های بازرسی را بر روی دستگاه‌هایی با خطرپذیری بالاتر متمرکز کرد. در این نوع بازرسی، هزینه بازرسی بیشتر امور پرسیک را با کم کردن بازرسی‌های اضافی در مواردی که به عنوان کم ریسک شناخته شده‌اند، می‌توان جبران کرد.

انجام بازرسی در زمان واردات و صادرات - با اهداف مالیاتی، امنیتی، محیط زیست، کنترل‌های مرزی و مسائل سلامتی و ایمنی - ضروری است. اما این بازرسی‌ها چگونه انجام شوند؟ کدام محموله‌ها برای بازرسی انتخاب شوند؟ پاسخ به این سؤال در کشورهای مختلف متفاوت است. بازرسی‌ها می‌تواند یکی از مشکلات جدی تجارت کارآ و قابل پیش‌بینی باشد. در سالیان متمادی، ادارات گمرک که با دیگر نهادها ارتباط تنگاتنگی دارند، سیستم‌هایی را برای

1. Trade Net

2. Ibid.

ارزیابی پروفایل ریسک ایجاد کرده‌اند که به آنان امکان می‌دهد بازرسی فیزیکی متناسب با ریسک بالقوه محموله انجام دهند. سرمایه‌گذاری بر روی تجهیزات، روشی دیگر برای بهبود سرعت حمل است. بسیاری از کشورها از سیستم‌های تصویربرداری از کالا^۱ برای بازرسی استفاده می‌کنند که نیاز به باز شدن کانتینر را از بین می‌برد. در بعضی از کشورها، استفاده از سیستم‌های تصویربرداری از کالا، باعث کندی جریان حمل کالا شده است، زیرا آنها تمامی کانتینرها را تصویربرداری می‌کنند. تصویربرداری اجباری همه کانتینرها منجر به افزایش هزینه برای تجار می‌شود. استفاده کارآ از سیستم‌های تصویربرداری، به همراه استفاده از پروفایل ریسک واردکننده، می‌تواند توازن مناسب در بازرسی را ایجاد نماید که نهایتاً به کارآیی فرآیند تجارت منجر خواهد شد.

بازرسی بر مبنای ریسک^۲ یک عنصر اصلی در کشورهای عضو OECD است که از سطح درآمد بالایی برخوردارند. امروزه تقریباً در ۱۳۴ کشور بازرسی مبتنی بر ریسک استفاده می‌شود که از میان آنها ۴۹ کشور سیستم مبتنی بر ریسک را از سال ۲۰۰۶ تاکنون ایجاد کرده‌اند. در کشور موریتانی سیستم بازرسی مبتنی بر ریسک به همراه استفاده از سیستم‌های تصویربرداری از بار راه‌اندازی شد، در نتیجه بازرسی تسریع شد و در پایان سال ۲۰۱۲، میانگین زمان ترخیص کالاهای صادراتی ۲ روز کاهش یافت.^۳

د) ایجاد رقابت با ساده‌تر کردن مشارکت بخش خصوصی (کارگزاران گمرکی)

در کنار گمرک و سازمان‌های همجوار، بخش خصوصی ارائه‌کنندگان خدمات تجاری - مانند کارگزاران گمرکی، شرکت‌های حمل‌ونقل و ارائه‌کنندگان خدمات بندر - تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر زمان و هزینه تجارت فرامرزی دارند. رقابت بیشتر بین بخش‌های خصوصی می‌تواند به کاهش هزینه‌ها و بهبود کیفیت خدمات منجر شود، همان‌گونه که بخش خصوصی می‌تواند زیرساخت‌ها را نیز بهبود دهد. در سال ۲۰۱۲، اقداماتی در بندر کوتونو در کشور بنین، برای تسهیل جابجایی کامیون‌ها انجام شد. پارکینگ‌ها و راه‌ها به‌روز شد و یک سیستم مانیتورینگ کامیون‌ها نصب گردید، نتیجه این اقدامات کاهش ۱ روزه زمان حمل‌ونقل و جابجایی در ترمینال بوده است.^۴

1. Scanners

2. Risk-based inspection

3. Ibid.

4. Ibid.



ه) بهبود شفافیت برای کاهش هزینه‌ها

بهبود شفافیت در تجارت از طریق دسترسی سریع مقررات تجارت و برنامه‌ریزی تعرفه‌ها می‌تواند هزینه‌های انتقال واردات و صادرات را کاهش دهد. در جایی که رویه‌های تجاری و میزان پرداخت‌ها شفاف باشد، کمتر به کارگزاران گمرکی و مشاورین تجاری نیاز است. در بین ۱۷۴ کشوری که در سال ۲۰۱۲ مورد ارزیابی قرار گرفتند، میانگین هزینه‌های ترخیص برای صادرات در کشورهایی که دسترسی به اسناد سریع‌تر انجام می‌شد، ۲۳ درصد کمتر بود. در ۷۸ درصد کشورها مقررات تجاری و تعرفه‌ها به صورت برخی در دسترس است. در ۱۰ درصد کشورها، این اسناد تنها در اختیار کارگزاران گمرکی است^۱

و) تحول نظام بانکی

ناکارآمدی در نقل و انتقالات بانکی یک نقطه ضعف رقابتی کشورهای در حال توسعه است. رؤسای بانک جهانی و بانک‌های توسعه منطقه‌ای از جمله بین‌المللی خواسته‌اند تا به تفاهمنامه جدید تسهیل تجارت سازمان جهانی تجارت که در دوحه قطر مورد مذاکره قرار گرفت متعهد شوند. پاسکال لامی، مدیرکل سازمان جهانی تجارت در نشست ۲۴ ژوئن ۲۰۱۱ (۳ تیرماه ۱۳۹۰) سازمان جهانی گمرک در بروکسل، گفت اجرای اقدامات تسهیل تجاری می‌تواند هزینه‌های کلی تجارت را در حدود ۱۰ درصد کاهش دهد، وی افزود هر یک روز کاهش در فرآیند صادرات و واردات کالاها، هزینه‌های تجارت را تقریباً ۴ درصد کاهش می‌دهد (تقویت همکاری میان سازمان جهانی تجارت و سازمان جهانی گمرک در زمینه تسهیل تجاری، ۱۳۹۰) این در حالی است که در ایران برای صادرات ۵ روز و برای واردات ۱۲ روز زمان برای انجام امور بانکی صرف می‌شود (زمانی، ۱۳۸۷).

در سال گذشته (۲۰۱۲) اتوماسیون بیشترین نقش را در تسهیل تجارت و نقل و انتقالات بانکی داشته است. بیش از ۱۱ کشور جهان از جمله ایالات متحده عربی، مصر، چین، برزیل و بلاروس دست به تحول در نظام بانکداری خود زدند که نتیجه آن کاهش زمان و هزینه فرآیند تجارت خارجی بوده است. ایران نیز گرچه تحول نظام بانکداری را در فهرست طرح تحول اقتصادی دولت گنجانده، ولی تاکنون پیشرفت محسوسی نداشته است به طوری که هم‌اکنون از ۲۶ روز زمان لازم برای صادرات ۵ روز (۱۹/۲۳ درصد) و از ۳۲ روز زمان لازم برای واردات ۱۲ روز (۳۷/۵ درصد) به انجام امور بانکی اختصاص دارد.^۲

1. Ibid.

2. Doing Business Reform, 2013.

ز) ارتقا و بهبود زیرساخت‌ها، تجهیزات و انعقاد تفاهمنامه‌ها

بانک جهانی نخستین شاخص عملکرد لجستیکی خود را در سال ۲۰۰۷ منتشر کرد. این شاخص در مقیاس عددی ۱ تا ۵، ۱۵۰ کشور جهان و ۵۰۰۰ مؤلفه فردی را (تقریباً ۳۳ مؤلفه به ازای هر کشور) پوشش می‌دهد برای سهولت بیشتر، مؤلفه‌های به ۶ دسته گروه‌بندی می‌شوند که عبارتند از:

- کارآیی فرآیند ترخیص کالا،

- کیفیت زیرساخت‌های تجاری و حمل‌ونقل،

- سهولت و دسترسی به کالاهای مختلف با قیمتی رقابتی،

- شایستگی و کیفیت خدمات پشتیبانی،

- توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی،

- تحویل به موقع کالا.

ایران در سال ۲۰۱۲ با امتیاز ۲/۴۹ در میان ۱۵۵ کشور جهان در جایگاه ۱۱۲ قرار گرفته است. همچنین در نماگر کارآیی فرآیند ترخیص کالا در سال ۲۰۱۲ با دریافت امتیاز ۲/۱۹ در جایگاه ۱۲۶ قرار گرفته و در نماگر کیفیت زیرساخت‌های تجاری و حمل‌ونقل با دریافت نمره ۲/۴۲ جایگاه ۱۱۰ام را به دست آورده است.^۱

یک نمونه برجسته در بهبود لجستیکی بین سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۲ کشور مراکش است. بنابر گزارش شاخص عملکرد لجستیکی بانک جهانی در سال ۲۰۱۲ رتبه شاخص عملکرد لجستیکی مراکش از رتبه ۱۱۳ در سال ۲۰۰۷ به رتبه ۵۰ در سال ۲۰۱۲ جهش یافته است. این بهبود پس از اجرای یک راهبرد جامع برای بهبود لجستیکی و ارتباط و بهره‌برداری از مزیت نزدیکی این کشور به اروپا به دست آمد. ترکیب اصلاحات مدیریت مرزی با سرمایه‌گذاری‌های بزرگ فیزیکی در بندر طنجه، منجر به رشد فوق‌العاده صادرات از مراکش به اروپا، به‌ویژه در زمینه منسوجات، لوازم الکترونیکی و قطعات خودرو شد.^۲

۱. پتانسیل لجستیکی ایران و شاخص عملکرد لجستیک ایران، ۱۳۹۱.

۲. اهمیت تسهیل تجاری، ۱۳۹۱.



۴. راستی‌آزمایی اطلاعات مندرج در گزارش سال ۲۰۱۴ بانک جهانی در رابطه با نماگر تجارت فرامرزی در ایران

برای راستی‌آزمایی گزارش بانک جهانی در مورد نماگر تجارت فرامرزی ایران، روش تحقیق بانک جهانی باید تکرار می‌شد. اما گزارش سال ۲۰۱۴ بانک جهانی که در ابتدای سال میلادی منتشر شده است حاوی اطلاعات دوره زمانی خردادماه ۱۳۹۱ تا خردادماه ۱۳۹۲ بوده است. بنابراین امکان انطباق با دوره زمانی گزارش سال ۲۰۱۴، در صورت استفاده از روش میدانی برای محقق وجود نداشت. از سوی دیگر پرسشنامه بانک جهانی به گونه‌ای طراحی شده که اطلاعات مورد نیاز را نمی‌توان جز از طریق مطالعه میدانی کسب کرد. لذا در عمل راهی برای راستی‌آزمایی گزارش سال ۲۰۱۴ بانک جهانی وجود نداشت، با وجود این در این مطالعه تلاش شد تا اطلاعات مورد نیاز گزارش ۲۰۱۵ به درستی و با دقت علمی گردآوری شود.

بین منظور ابتدا پرسشنامه نماگر تجارت فرامرزی به فارسی ترجمه شد (در پیوست آمده است) تا تعداد افراد بیشتری بتوانند به آن پاسخ دهند. تکمیل‌کنندگان پرسشنامه از بین کارگزاران گمرکی، حق‌العملکاران، ترخیص‌کاران گمرکی و مالکین کالا انتخاب شدند؛ زیرا این افراد به‌صورت روزانه از گمرک و سازمان‌های همجوار آن خدمات دریافت می‌کنند. با توجه به اینکه در پرسشنامه بانک جهانی بزرگ‌ترین شهر تجاری (تهران) مد نظر است، اداره گمرک تهران به‌عنوان مکان توزیع و تکمیل اطلاعات پرسشنامه انتخاب شد. پرسشنامه‌ها در بازه زمانی ۲۷ تا ۳۱ اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۳ تکمیل شده است. برای اینکه مخاطب پرسشنامه را با دقت تکمیل کند و احساس کند که پاسخ‌هایش منشأ اثر خواهد بود، در ابتدا حدود ۱۰ دقیقه، اهمیت گزارش کسب‌وکار بانک جهانی و میزان آثار آن در فضای رسانه‌ای و همچنین جذب سرمایه‌گذاری و اعتبار برای کشور توضیح داده شد. در مواردی علیرغم توضیحات مبسوط در مورد محیط کسب‌وکار و اهمیت آن، بعضی از مخاطبین رغبتی به تکمیل پرسشنامه نشان نمی‌دادند؛ زیرا احساس می‌کردند از این پرسشنامه‌ها زیاد تکمیل می‌شود و اثری هم ندارد. پس از ابراز تمایل مخاطب برای تکمیل پرسشنامه، مفروضات تجارت فرامرزی به دقت برای وی تشریح می‌شد که در تمام طول تکمیل اطلاعات پرسشنامه، آنها را مد نظر داشته باشد. تقریباً تمامی پاسخ‌دهندگان اذعان می‌کردند که چنانچه سؤالات ذیل پاسخ داده نشود، پاسخگویی سؤالات این پرسشنامه با دشواری روبرو خواهد بود. سؤالاتی از قبیل ۱. از کدام کشور قرار است واردات انجام شود؟ ۲. چه کالایی؟ ۳. با چه ارزی (بانکی یا غیربانکی)؟ ۴. زمینی، هوایی یا دریایی؟ ۵. از کدام بندر و گمرک؟ ۶. کدام مسیر (سبز، زرد یا قرمز)؟ لذا تنوع پاسخ‌دهی به سؤالات پرسشنامه زیاد بود و این به ماهیت انتخاب هر یک از روش‌ها برمی‌گردد. برای مثال، در

مورد ارسال بارنامه ۳ روش مرسوم است:

۱. ارسال بارنامه از طریق ایمیل،

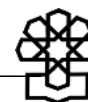
۲. ارسال بارنامه با DHL،

۳. ارسال بارنامه همراه کالا.

چنانچه از اولین روش استفاده شود، کل فرآیند ۲ دقیقه زمان می‌برد و هزینه‌ای هم ندارد. اگر از روش دوم استفاده شود، حدود ۳ روز زمان می‌برد و هزینه کاملاً به کشور بستگی دارد (اگر از برزیل واردات انجام شود، حدود ۲۰۰۰ دلار و اگر از ترکیه باشد حدود ۳۰۰ دلار. اگر بیش از ۲۰۰۰ دلار قید شده باشد، پاسخ‌دهنده هزینه ارسال بارنامه را با هزینه ارسال بار اشتباه گرفته است). اگر برای ارسال بارنامه از روش سوم استفاده شود، هزینه ارسال بارنامه تقریباً صفر بوده، اما زمان ارسال به‌طور میانگین حدود ۳۵ روز است. عمده کارگزاران گمرکی و ترخیص‌کاران در تهران بیشتر در حوزه واردات تخصص داشتند و تمایل کمتری برای تکمیل سؤالات مربوط به صادرات نشان می‌دادند.

همان‌گونه که در پرسشنامه پیوست آمده است، ابتدا اطلاعات تعداد و نام اسناد واردات دریافت می‌شد. دریافت اطلاعات قسمت بعدی از سؤالات واردات به فرآیندهای بندری برمی‌گشت که بعضی از پاسخ‌دهندگان درگیر آن نبودند. در واقع، فرآیندهای وارداتی به حدی تخصصی شده است که به سختی می‌توان فردی را یافت که تمامی فرآیندها را از ثبت سفارش گرفته، تا گشایش اعتبار، بارگیری و تخلیه، فرآیندهای بازرسی، کنترل استاندارد و سلامت، ترخیص گمرکی، حمل و نقل درون‌کشوری و مانند آن را بشناسد. پرسشنامه بانک جهانی تمامی اطلاعات فوق را از پاسخ‌دهنده طلب می‌کند که این یکی از انتقادات وارده به این پرسشنامه است. بعد از توزیع و تکمیل پرسشنامه‌ها در قسمت‌های مختلف گمرک تهران، اطلاعات جمع‌آوری شد. ۴۵ نفر توضیحات مربوط به اهمیت پرسشنامه و ضرورت تکمیل آن را دریافت کردند که نهایتاً ۳۱ نفر حاضر به تکمیل آن شدند. با توجه به اینکه هزینه‌های پرداختی این افراد بر اساس واحد پول ایران است، در پرسشنامه نیز هزینه‌ها به تومان محاسبه شده و با نرخ تبدیل ۲۶۵۰ تومان به ازای هر دلار آمریکا (نرخ مرجع بانک مرکزی) تحلیل شد.

داده‌های مربوط به این ۳۱ پرسشنامه با استفاده از نرم‌افزار اکسل تحلیل شد و داده‌های جدول ۲۴ به‌دست آمد. طبق بررسی صورت گرفته، اسناد صادرات شامل بارنامه، پروفرا اظهارنامه صادراتی گمرک، فهرست عدل‌بندی، گواهی مبدأ و گواهی بازرسی قبل از حمل است و مواردی چون بیمه نامه و گواهی استاندارد فنی را در برنمی‌گیرد. همچنین اسناد مورد نیاز برای واردات با شرایط مفروض بانک جهانی شامل بارنامه، گواهی انطباق، گواهی مبدأ، سیاهه بازرگانی، اظهارنامه



وارداتی گمرک، مجوز واردات (ثبت سفارش)، بیمه نامه، فهرست عدل‌بندی، گواهی فنی استاندارد و گواهی تحویل بار است.

جدول ۲۴. رویه‌های تجاری در ایران در قالب مفروضات بانک جهانی، اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۳

صادرات			واردات			نام رویه تجاری
هزینه (دلار)	زمان (روز)	تعداد اسناد	هزینه (دلار)	زمان (روز)	تعداد اسناد	
۳۳۰	۶/۷	-	۴۴۴	۳۷/۷۰	-	آماده‌سازی اسناد
۶۱۲	۳/۵	-	۱۳۰	۶/۷۴	-	ترخیص گمرکی و کنترل‌های فنی
۱۸۸	۱/۰۵	-	۲۶۵	۷/۵۶	-	جابجایی در بنادر و پایانه‌ها
۴۳۹	۲/۱۶	-	۵۸۰	۳/۵۳	-	جابجایی و حمل‌ونقل زمینی
۱۵۶۹	۱۳/۴۱	۶	۱۴۱۹	۵۳/۵۳	۱۰	مجموع

این اعداد در شبیه‌سازی^۱ (فایل اکسل که آمار همه کشورها در آن ارائه شده است و با فرض عدم تغییر داده‌های مربوط به دیگر کشورها، تغییرات رتبه هر کشور را با توجه به ۶ داده فوق ارائه می‌کند) مربوط به شاخص سهولت کسب‌وکار بانک جهانی قرار گرفت و برای رتبه تجارت فرامرزی ایران، عدد ۱۳۵ به دست آمد. یعنی با فرض عدم تغییر داده‌های سایر کشورها، در نماگر تجارت فرامرزی بانک جهانی در سال ۲۰۱۵، رتبه ایران ۱۳۵ خواهد بود.

۱-۴. نکات مهم در توزیع، جمع‌آوری و تحلیل پرسشنامه

۱. عمده دلیل افزایش هزینه تجارت در ایران در گزارش بانک جهانی، حمل‌ونقل درون کشوری است، با توجه به اینکه هزینه و زمان حمل از بندرعباس تا تهران در گزارش بانک جهانی محاسبه می‌شود، تأثیر قابل توجهی بر رتبه ایران در این نماگر دارد. زمان و هزینه حمل‌ونقل دریایی در محاسبه نماگر قید نمی‌شود.

۲. بعضی از مدارک به همراه یکدیگر ارسال می‌شود، اما ممکن است پاسخ‌دهنده زمان ارسال را در هر سه وارد کند، معمولاً مدارکی مانند بارنامه، فهرست عدل‌بندی و پروفرما به همراه یکدیگر ارسال می‌شود که زمان آنها تنها باید یکبار محاسبه شود.

۳. از طرفی کلیه فرآیندهای تجاری در ایران کاملاً تخصصی شده است. از طرف دیگر تعداد افرادی که به تمامی فرآیندهای تجاری (مانند پهلوگیری و تخلیه کشتی، حمل‌ونقل در پایانه، فرآیندهای

گمرکی و ترخیص، بازرسی و نمونه‌گیری، حمل‌ونقل درون‌کشوری و مراحل اولیه آن مانند ثبت سفارش) مسلط باشند اندک هستند. بنابراین در بسیاری از موارد، بازرگان به‌طور مستقیم با این فرآیندها روبرو نمی‌شود.

۴. هرچه فرآیندهای گمرکی پیچیده‌تر و بوروکراسی بیشتر باشد، بازرگان نیاز بیشتری به کارگزار و ترخیص‌کار پیدا می‌کند. اگر امور تجاری الکترونیک باشد، بازرگان می‌تواند از راه دور و بدون نیاز به کارگزار، کالای خود را ترخیص کند. لذا کارگزار و ترخیص‌کار از ساده‌سازی فرآیندها متضرر می‌شود.

۵. ارسال بارنامه و نحوه ارسال آن هیچ ارتباطی با فرآیندهای گمرکی ندارد و یک روش استاندارد است. با انجام اقدامات اصلاحی هم بهبود نمی‌یابد، زیرا بسیاری از بارنامه‌ها به همراه کالا وارد ایران می‌شود.

۶. در محاسبه نماگر تجارت فرامرزی، هزینه و زمان حمل‌ونقل دریایی قید نمی‌شود. اما ممکن است پاسخ‌دهنده کرایه حمل بار را به‌عنوان هزینه ارسال بارنامه محاسبه کند.

۲-۴. مهمترین انتقادات وارده به نحوه محاسبه نماگر تجارت فرامرزی

در سال ۱۳۹۱ با راه‌اندازی سامانه «بارنامه برخط» تمامی بارنامه‌های کشور به‌صورت مرکزی در این سامانه توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور ثبت شده و با توجه به اینکه بیش از ۹۵ درصد حمل بار به‌صورت جاده‌ای است، این سامانه به راحتی می‌تواند میانگین زمانی پیمایش فاصله کامیون‌ها از بندعباس تا تهران را مشخص کند.

همچنین در سال‌های اخیر، به ویژه از سال ۱۳۹۰ به بعد، گمرک جمهوری اسلامی ایران با همکاری دانشکده فنی دانشگاه تهران بسیاری از رویه‌های واردات و صادرات را به تدریج الکترونیک کرده است و میزان دخالت انسان در فرآیندهای گمرکی (باسکول، درب خروج و مانند آن)، پایانه و حمل‌ونقل درون‌کشوری (بارنامه) به حداقل رسیده است. اما اثری از این سامانه در تحلیل‌های بانک جهانی مشاهده نمی‌شود. این مطالب نشان‌دهنده توزیع پرسشنامه بین افراد غیرمطلع از رویه‌های وارداتی و صادراتی است.

علاوه بر این در محاسبه زمان واردات و صادرات یکی از مؤلفه‌ها «حمل‌ونقل درون‌کشوری» است که در نماگر بانک جهانی در سال ۲۰۱۴ برای ایران، ۶ روز از زمان واردات را به خود اختصاص داده است که به‌نظر می‌رسد این معیار نمی‌تواند برای زمان واردات عملکرد مناسب داشته باشد، زیرا با مساحت کشور میزبان رابطه مستقیم دارد. برای مثال، حمل‌ونقل درون‌کشوری در امارات متحده عربی،



ظرف چند ساعت از این مرز به مرز مقابل امکانپذیر است. اما در ایران فاصله بندرعباس تا تهران ۱۴۰۰ کیلومتر است و با حمل و نقل متعارف هیچ وقت کمتر از ۲ روز نمی‌تواند باشد. لذا در این معیار همواره کشورهای کوچکتر نسبت به کشورهای بزرگتر رتبه بهتری دارند.

به‌طور خلاصه، ایرادات وارده به نماگر تجارت فرامرزی بانک جهانی در مورد ایران به‌شرح زیر است:

- مشخص نبودن سازوکار انتخاب پاسخ‌دهندگان و توزیع پرسشنامه بین افراد غیرمطلع،
- تعداد زیاد سؤالات و تخصصی بودن پرسشنامه،
- ایرادها در طراحی پرسشنامه مانند حمل و نقل درون‌کشوری.

۳-۴. بررسی قوانین و مقررات در حوزه تجارت فرامرزی

از آنجا که اسناد حوزه تجارت فرامرزی به موجب قانون، آیین‌نامه یا بخشنامه الزامی شده‌اند، در این قسمت هر کدام از اسناد تجارت فرامرزی ایران ذکر و بندهای قانونی و توضیحات لازم در مورد آن ارائه می‌شود.

۱-۳-۴. اسناد واردات

۱. بارنامه^۱

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: این سند مطابق با ماده (۵۸) آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۱/۱۲/۰۶ هیئت وزیران الزامی شده است: «ماده (۵۸): اصل اسنادی که باید به اظهارنامه ضمیمه شود عبارتند از:

الف) کالای ورودی: اسناد خرید، حمل (بارنامه)، ترخیصیه^۲ قبض انبار^۳ مجوزها و گواهی‌های لازم، اسناد بانکی، گواهی مبدأ، صورت عدل‌بندی و سایر اسنادی که گمرک در اجرای قانون یا سایر قوانین ضروری بداند»^۴.

توضیحات: بارنامه سندی است که شرکت حمل و نقل آن را صادر و مشخصات کالا و نام و آدرس گیرنده و فرستنده کالا و میزان کرایه و مشخصات تعداد و وزن کالا در آن تعیین می‌شود. نوع بارنامه با توجه به نوع وسیله مورد استفاده برای حمل معین می‌شود یا به تعبیر دیگر از

1. Bill of Lading (BL)

۲. سند ترخیصیه (Delivery Order): سندی است که به موجب آن با رعایت ضوابط و مقررات مربوطه، صاحب کالا جهت ترخیص کالا از سوی شرکت حمل و نقل به گمرک معرفی می‌شود.

3. Store Receipt

۴. آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، تهران، ۱۳۹۱/۱۲/۰۶/۲۶۲۷۰۸/ت/۴۷۷۷هـ ۱۳۹۱.

وسایل گوناگون که برای حمل کالاهای مختلف استفاده می‌شود از بارنامه‌های متفاوتی استفاده می‌گردد که رایج‌ترین آنان عبارتند از: بارنامه حمل با کامیون، بارنامه حمل با کشتی، بارنامه حمل با هواپیما، بارنامه حمل با قطار، بارنامه حمل سراسری: حمل با کامیون - قطار - کشتی و بارنامه حمل مرکب: حمل با کامیون - کشتی - قطار.^۱

برای کالاهای صادراتی، با توجه به الکترونیکی شدن فرآیند ثبت بارنامه، لزومی ندارد که رویه ارائه دستی بارنامه به گمرک ادامه یابد. اطلاعات موجود در بارنامه در «سامانه بارنامه برخط» که توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای راه‌اندازی شده است، به‌صورت برخط موجود بوده و گمرک می‌تواند در صورت نیاز این سند را حذف نموده و اطلاعات مورد نیاز خود را از طریق ارتباط وب سرویس با این سامانه دریافت نماید.

از چالش‌هایی که در بحث بارنامه وجود داشت این است که درخواست ارائه پیش‌اظهاری حمل توسط سازمان صنعت، معدن و تجارت در هنگام ثبت سفارش باعث شده که مغایرت‌های زیادی میان اظهار اولیه حمل در سند ثبت سفارش و اظهار قطعی حمل در هنگام اظهار کالا در گمرک پیش آید. این مغایرت باعث می‌شود که تا بازرگان برای اصلاح ثبت سفارش اقدام نماید. این اقدام باعث افزایش زمان و هزینه در واردات می‌شود. البته در حال حاضر برای رفع این مشکل اقداماتی صورت پذیرفته است که تا حدودی مشکل فوق برطرف شده است.

۲. دستور ترخیص بار

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: اخذ این سند مطابق با ماده (۵۸) آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی^۲ مصوب ۱۳۹۱/۱۲/۰۶ با اصلاحات و الحاقات بعدی الزامی است.

توضیحات: بر اساس بند «ج» ماده (۱) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۰۸/۲۲ ترخیصیه سندی است که به موجب آن شرکت حمل‌ونقل (کریر و فورواردر) پس از احراز هویت، بلامانع

۱. تعریف بارنامه. [درون خطی] کارگزاری خمیسی، ۰۱۳۰، ۱۳۹۰. [اتخاذ: ۱۲/۱۲/۱۳۹۲].

<http://www.khamisico.com/fa/index.asp?p=pages&id=40>.

۲. ماد(۵۸) - اصل اسنادی که باید به اظهارنامه ضمیمه شود عبارتند از :

الف) کالای ورودی: اسناد خرید، حمل (یا تصویر تصدیق شده سند حمل توسط شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی)، ترخیصیه، قبض انبار، مجوزها و گواهی‌های لازم، اسناد بانکی (در صورتی که کالا از طریق نظام بانکی وارد شده باشد)، گواهی مبدأ، صورت عدل‌بندی (در صورت یکنواخت نبودن کالا) و سایر اسنادی که گمرک در اجرای قانون یا سایر قوانین ضروری بداند. ضمیمه نمودن سند حمل و ترخیصیه برای کالای ورودی از مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی به سرزمین اصلی که در منطقه معامله شده یا قبض انبار آن تبدیل شده است ضروری نمی‌باشد.

تبصره «۱» - در موارد استثنایی که تسلیم یک یا چند سند بجز ترخیصیه، موافقت بانک (در صورتی که کالا از طریق نظام بانکی وارد شده باشد) و مجوزها و گواهی‌های لازم میسر نباشد، با تشخیص رئیس گمرک اظهارنامه قبول و به جریان گذاشته می‌شود. ترخیص کالا منوط به ارائه تمامی اسناد و انجام کامل تشریفات گمرکی می‌باشد.



بودن انجام تشریفات گمرکی توسط گیرنده کالا را به گمرک اعلام می‌نماید.

۳. گواهی انطباق^۱

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: این سند به استناد ماده (۳) قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۶ الزامی شده است.

ماده (۳)

به منظور حمایت از تولیدات صنعتی داخلی و حفظ حقوق مصرف‌کنندگان کلیه کالاهای صنعتی وارداتی به کشور باید به تأیید مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران برسد، در غیر این صورت توزیع آنها ممنوع است. همچنین کلیه تولیدات صنعتی داخلی باید استانداردهای لازم را کسب نماید و حداکثر یک سال پس از تصویب این قانون تولیدات داخلی غیراستاندارد قابل توزیع نخواهد بود.^۲

تبصره «۱» - کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی مکلفند قبل از واردات کالا نسبت به ارائه گواهی مؤسسات استاندارد جهانی مورد تأیید مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران یا ارائه نمونه جهت دریافت گواهی استاندارد اقدام و نسبت به الصاق برچسب گواهی مذکور بر روی کالاهای وارداتی اقدام نمایند.

توضیحات: گواهی انطباق یک سند تأیید شده به وسیله یکی از نهادهای قانونی است مبنی بر اینکه کالای عرضه شده دارای شرایط ذکر شده می‌باشد. برای افزایش سرعت حمل کالا، استفاده از بازرسی مبتنی بر ریسک به جای این گواهی پیشنهاد می‌شود.

همچنین براساس ماده (۶) آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۳/۰۱/۱۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی در مواردی که برای کالاهای وارداتی، استاندارد اجباری تعیین و از طریق وزارت بازرگانی اعلام می‌شود، واردکنندگان موظف هستند استانداردها و ضوابط مورد نظر را در قراردادهای خرید و اوراق ثبت سفارش کالا جهت الزام فروشنده به ارسال کالا طبق استانداردها و ضوابط تعیین شده قید نموده، همچنین در اوراق مذکور ارائه برگ بازرسی کالا مبنی بر تأیید رعایت استانداردها و ضوابط مذکور را شرط پرداخت وجه قرار دهند. وزارت بازرگانی و بانک حسب مورد موظفند از ثبت آماری و صدور مجوز ورود و ثبت سفارش کالاهای وارداتی مشمول استانداردها و ضوابط مذکور که نکات بالا در پیش‌فاکتور و سایر اوراق ثبت

1. CoC: Certificate of Conformity

۲. قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، تهران، ۵۵۶۵۴، ۱۳۸۹/۳/۲۳، ۱۳۸۹.

سفارش آنها رعایت نشده باشد خودداری نمایند.

البته براساس تبصره «۲» ماده (۵) آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۳/۰۱/۱۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی مجوز ورود و ثبت سفارش وزارت بازرگانی برای ترخیص کالا کافی بوده و با داشتن آنها نیاز به اخذ مجوز ترخیص از وزارت مذکور نخواهد بود.

۴. گواهی مبدأ^۱

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: این سند مطابق با ماده (۵۸) آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۱/۱۲/۶ الزامی شده است.

توضیحات: براساس تبصره ماده (۱۷) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ مرجع صدور

۱. گواهی مبدأ (Certificate of Origin) سندی است که کشورسازنده یا تولیدکننده کالا را مشخص می‌نماید. این سند عمدتاً توسط اتاق بازرگانی (chamber of commerce) یا اتاق بازرگانی و صنایع industry & chamber of commerce کشور صادرکننده کالا (کشور فروشنده) طبق فرمی که توسط اتاق بازرگانی INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE توصیه شده، صادر می‌گردد. کشور سازنده و مبدأ کالا (GOODS COUNTRY OF ORIGIN OF) را قبلاً کشور تولیدکننده نهایی کالا به‌شمار می‌آورند، لکن با رونق ضوابط سازمان جهانی تجارت (World trade organization (WTO) درحال حاضر تعیین مبدأ کالا بر پایه تغییرات و مراحل تکمیل کالا و با توجه به تغییرات و مشخصات تعرفه‌بندی و کد سیستم هماهنگ شده کالا HS (harmonized system) انجام می‌پذیرد. من باب مثال در برخی از کالاها ممکن است با تغییر قسمت (section) یا فصل (chapter) از کالا در جریان تولید تعیین مبدأ شود و در برخی دیگر از کالاها تغییر ردیف‌های تعرفه (heading) یا کد ۶ رقمی ردیف فرعی (sub-heading) مبدأ کالا تعیین گردد. برای تعیین قواعد مبدأ (committee on rules of origin - CRO) تشکیل گردید که با کمک کمیته فنی قواعد مبدأ (technical committee on rules of origin) که در سازمان جهانی گمرک سازماندهی شده است مشترکاً تعیین ضوابط قواعد مبدأ را برعهده دارند. این قواعد که بسیار پیچیده و دقیق و بر اساس سیستم هماهنگ شده (HS) پایه‌گذاری شده، در بیشتر کشورهای پیشرفته از جمله اتحادیه اروپا به عنوان مبنای تعریف تعرفه‌های ترجیحی (preferential tariffs) نیز استفاده می‌شود. استفاده از نرخ‌های تعرفه‌های ترجیحی بدین معنی است که بعضی از دولت‌ها در ضوابط بازرگانی و اقتصادی فی ما بین برای اقلامی از کالاهای تولیدی کشورهای متعاقد خود مزایایی به صورت تخفیف یا معافیت در اخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی قائل می‌شوند. لذا به منظور اینکه برخی از واردکنندگان از این مزایا برای کالاهای ساخت کشورهای غیرمتعاقد سوءاستفاده ننمایند و کالای کشور دیگری را به نام کشور برخوردار از تعرفه‌های ترجیحی به‌شمار نیاورند، ارائه گواهی مبدأ ضرورت پیدا می‌کند. شناخت ضابطه تغییر اساسی و کالاهای تمام به دست آمده و یا تولید شده در یک کشور از مهمترین ضوابط تعیین مبدأ کالا به شمار می‌آیند. سازمان جهانی گمرک (WCO) گواهی مبدأ را به شرح زیر تعریف می‌نماید:

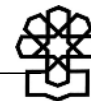
«گواهی مبدأ عبارت است از فرم مخصوصی که کالاها را می‌شناساند و در آن مقام یا سازمانی که اختیار صدور آن را دارد، صراحتاً گواهی می‌کند که کالای موضوع گواهی مبدأ در کشوری خاص تولید (ساخته) شده است. همچنین این گواهی می‌تواند شامل یک اظهار نامه به وسیله سازنده، تولیدکننده، تهیه‌کننده، صادرکننده یا فرد صلاحیتدار دیگری بشود».

همچنین مطابق تعریف اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC)، گواهی مبدأ، یک سند تجاری مهم است که تصدیق می‌کند کالاهای یک محموله صادراتی مشخص، تماماً در یک کشور مشخص تولید، ساخته یا پردازش شده‌اند.

در واقع گواهی مبدأ، اظهارنامه‌ای از سوی صادرکننده است. هر کشور، برای تعیین عوارض کالاهای وارد شده، به مبدأ آن کالاها توجه می‌کند. در بعضی موارد، حتی برای بررسی اینکه آیا ورود کالای وارداتی از مبدأ مشخصی، قانوناً مجاز است، نیز این گواهی کاربرد دارد.

طبق بررسی‌های صورت گرفته متولی صدور گواهی مبدأ در کشور سه نهاد به شرح ذیل می‌باشند:

- اتاق‌های بازرگانی و صنایع و معادن (مجموعاً ۳۴ اتاق در سطح کشور)،
- سازمان بنادر و دریانوردی / مناطق ویژه اقتصادی (مجموعاً ۱۹ منطقه ویژه اقتصادی در سطح کشور)،
- سازمان مناطق آزاد (مجموعاً ۶ منطقه آزاد در سطح کشور).



گواهی مبدأ در ایران اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران است. مطابق با تعریف اتاق بازرگانی بین‌المللی، «یک سند مهم تجارت بین‌المللی است که گواهی می‌دهد یک محموله معین در یک کشور معین به‌طور کامل طراحی، تولید یا پردازش شده است. دو نوع گواهی مبدأ وجود دارد: ترجیحی و غیرترجیحی»^۱.

با توجه به اینکه تجارت بین کشورها به‌طور فزاینده‌ای توسعه یافته است و قطعات مختلف یک کالا، در کشورهای مختلف ساخته می‌شود (مانند خودروی بنز در آلمان)، به‌نظر می‌رسد که ارائه چنین گواهی‌هایی به‌صورت عام و برای همه کالاها ضرورت نداشته باشد.

۵. پروفرما

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: این سند با استناد به ماده (۱۴) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ الزامی شده است.

ماده (۱۴)

ارزش گمرکی کالای ورودی در همه موارد عبارت است از ارزش بهای خرید کالا در مبدأ به اضافه هزینه بیمه و حمل و نقل (سیف) به اضافه سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می‌گیرد که از روی سیاهه خرید یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا تعیین می‌شود و براساس برابری نرخ ارز اعلام شده توسط بانک مرکزی در روز اظهار است.^۲

توضیحات: پروفرما یک سند تجاری است که توسط فروشنده صادر می‌شود که شامل اطلاعات زیر است: طرفین معامله، شرایط فروش، تاریخ معامله، زمان معامله و حمل، نوع حمل، تخفیفات و تاریخ تحویل است.^۳ سیاهه خرید (پروفرما) مرجع دریافت تعرفه است. متأسفانه با یک تباری ساده بین تاجر و فروشنده، اطلاعات آن به سادگی دستکاری می‌شود. اگر بازرگان قرار است تعرفه بالایی بپردازد، قیمت مندرج در سیاهه خرید، کمتر اظهار می‌شود، چنانچه بازرگان می‌خواهد از یارانه خاص (مانند ارز مرجع) استفاده نماید، بیش‌اظهاری می‌نماید. ناکارآمدی محاسبه ارزش گمرکی کالای صادراتی و وارداتی منجر به قیمتگذاری نادرست در سیستم ارزش و به‌روز نبودن اطلاعات در سیستم ارزشگذاری، مشخص نبودن رویه به‌روزرسانی ارزش کالا در سیستم ارزش، عدم امکان رهگیری کالای ترخیص شده توسط واردکنندگان جهت تصحیح ارزش گمرکی کالای

1. What is a Certificate of Origin? [Online] International Chamber of Commerce. 01, 13, 2012, [Cited: 02, 03, 2014.] <http://www.iccwbo.org/Chamber-services/Trade-Facilitation/Certificates-of-Origin/What-is-a-Certificate-of-Origin/>.

۲. قانون امور گمرکی، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، تهران، ۱۳۹۰، ۳۷۳/۵۷۴۴۵.

3. Invoice [Online] Business Dictionary. 2000. [Cited: 02 03, 2014.] <http://www.Businessdictionary.com/definition/invoice.html>.

وارداتی می‌شود. لذا سیاهه خرید بهتر است از اسناد واردات حذف شود و قیمت کالا مطابق با بیمه‌نامه حمل در گمرک مورد استفاده قرار گیرد.

۶. مجوز وزارت صنعت، معدن و تجارت

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: برای این سند الزام قانونی مشاهده نشده است. در رویه‌های تجاری نیز چنین سندی قید نشده است.

۷. اظهارنامه وارداتی گمرک

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: این سند مطابق با مواد (۳۹) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۰۸/۲۲ مجلس شورای اسلامی و ماده (۶۴) آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۱/۱۲/۰۶ هیئت وزیران الزامی شده است.

ماده (۳۹)

تشریفات گمرکی به استثنای موارد مندرج در مواد (۴۰) و (۴۱) این قانون منوط به اظهار کالا با تسلیم اظهارنامه به شکل و تعداد نسخی که گمرک ایران تعیین می‌نماید توسط صاحب کالا یا نماینده قانونی وی انجام می‌شود. گمرک ایران مجاز است شکل، نحوه تنظیم اظهارنامه و تشریفات اظهار و ترخیص کالا را برحسب ضرورت تغییر دهد.^۱

«ماده (۶۴) آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۱/۱۲/۰۶ - صاحب کالا یا نماینده قانونی وی پس از اطمینان از موجود بودن کالا باید اظهارنامه تعیین شده از طرف گمرک (فرم برگه) کاغذی، سایر حامل‌های اطلاعات یا اظهار از راه دور) را از لحاظ اطلاعات و وجوه گمرکی متعلقه که از ناحیه وی باید اعلام شود براساس اسناد مربوط تکمیل و به همراه اسناد لازم به واحد پذیرش اسناد در گمرک تسلیم نماید. در این بخش اظهارنامه و اسناد از جهات تکمیل بودن اطلاعات و اسناد ضمیمه، نداشتن بدهی قطعی، محاسبات، نداشتن خط‌خوردگی، احراز مالکیت، ارتباط اسناد با کالا و همچنین برگ وکالت‌نامه یا نمایندگی و کارت کارگزاری (در صورت لزوم) بررسی شده و در صورتی که ایرادی در هر یک از موارد یادشده مشاهده گردد، اظهارنامه و اسناد جهت رفع نقص و تکمیل به اظهارکننده مسترد می‌شود تا نسبت به اصلاح، تکمیل و امضای آن اقدام و اعاده نماید. واحد پذیرش پس از اخذ اظهارنامه امضا شده و اطمینان از کامل بودن اسناد و مندرجات اظهارنامه و صحیح بودن محاسبه حقوق ورودی متعلقه، اسناد را به اظهارنامه ضمیمه و مهر و موم و مشخصات آن را در دفتر ثبت اظهارنامه درج و یا در رایانه وارد و شماره ثبت آن را با قید

۱. قانون امور گمرکی، تهران، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، ۳۷۳/۵۷۴۴۵، ۱۳۹۰.



تاریخ در متن اظهارنامه منعکس می‌نماید و به سرویس ارزیابی تحویل می‌دهد. با تخصیص شماره ثبت و درج آن در متن اظهارنامه، کالا اظهار شده تلقی و اظهارنامه تحت این شماره ثبت شده شناسایی و از این پس نباید از اختیار مأموران گمرک خارج شود. قبل از این مرحله (اظهار کالا) صاحب کالا حق هرگونه اصلاح یا تغییر در اظهارنامه را دارد.

تبصره - به منظور دریافت اطلاعات اظهارنامه (با رعایت محرمانه بودن اطلاعات تجاری اشخاص) گمرک شرایط و تمهیدات لازم را جهت انجام امور توسط بخش تعاونی و خصوصی فراهم می‌نماید.^۱

توضیحات: در همه کشورها، اظهارنامه گمرکی (وارداتی و صادراتی) به عنوان یکی از اسناد تجارت محسوب می‌شود.

۸. بیمه‌نامه^۲

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: برای این سند الزام قانونی مشاهده نشده است. به نظر می‌رسد که به عنوان یک رویه در گمرک تعریف شده باشد.

توضیحات: بیمه‌نامه حمل یک سند قابل اتکاست که می‌تواند جایگزین مناسبی برای سیاهه خرید باشد، زیرا شرکت صادرکننده بیمه‌نامه نسبت به تعهدات موجود در آن حساسیت نشان داده و کم‌اظهاری بازرگان را نمی‌پذیرد.

در مواردی مشاهده شده که کالای حمل شده توسط حمل‌کننده مشمول بیمه باربری است و اخذ بیمه‌نامه جدا از بازرگان باعث افزایش زمان، هزینه و تعداد اسناد می‌شود. همچنین اجبار بازرگان به استفاده از شرکت‌های بیمه داخلی، در مواردی باعث می‌شود که کالای بیمه شده در کشور مقصد در محدوده‌های مورد پوشش بیمه‌ای قرار نگیرد. در مواردی نیز شرکت‌های خارجی پوشش بیمه‌ای ایران را قبول نکرده و بازرگانان مجبور به اخذ بیمه‌ای جداگانه خواهند بود.

۹. فهرست عدل‌بندی^۳

در مواردی که کالاهای وارده بیش از یک بسته و محتویات بسته‌ها گوناگون و متنوع باشد، ارائه یک فهرست که محتویات هر بسته (خالص و با ظرف) نشان دهد، ضروری است.

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: این سند مطابق با ماده (۵۸) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ مجلس شورای اسلامی الزامی شده است.

توضیحات: فهرست عدل‌بندی شامل لیست همه کالاهای موجود در کانتینر است که تعداد،

۱. آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، تهران، ۲۶۲۷۵۸/ت/۴۷۷۷۵هـ ۱۳۹۱.

2. Insurance

3. Packing List(PL)

توصیفات و وزن هریک را مشخص می‌نماید و توسط فروشنده تنظیم و صادر می‌شود. از این سند بیشتر در احراز هویت کالا و انجام بازرسی‌ها استفاده می‌شود. اگر از بازرسی مبتنی بر ریسک استفاده شود، میزان استفاده از این سند به نحو مطلوبی کاهش می‌یابد.

۱۰. ثبت سفارش

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: اولین قانونی که در آن از ثبت سفارش کالا نام برده شده است به سال ۱۳۵۳ برمی‌گردد. با شکل‌گیری مرکز تهیه و توزیع کالا در سال ۱۳۵۹، کلیه فرآیندهای ثبت سفارش و واردات کالا تحت مدیریت این مرکز انجام می‌شده است. در واقع، ثبت سفارش کالا در این مرکز به صورت استانی و هر استان دارای سهمیه واردات در گروه‌های کالایی مختلف بوده است. به دلیل کاغذبازی‌های متعدد برای واردات کالا در این مرکز، شورای عالی اداری در سال ۱۳۷۰ انحلال آن را تصویب کرد و واردات به بخش خصوصی برای تسریع فرآیند واگذار گردید. لذا در سال ۱۳۸۶، وزیر بازرگانی وقت تصمیم به الکترونیکی کردن کلیه فرآیندهای ثبت سفارش کالا گرفت و از ابتدای سال ۱۳۸۷ به صورت تدریجی از حالت سنتی به الکترونیکی تغییر وضعیت یافت و نهایت در سال ۱۳۸۸ به صورت کاملاً الکترونیکی آغاز به کار کرد.^۱

توضیحات: فلسفه وجودی ثبت سفارش کالا، هماهنگی بین دستگاه‌های مجوزدهنده و دریافت اطلاعات و آمار بوده است. برای ورود کالا به کشور نهادهای متعددی مسئول تطبیق آن با شرایط و استانداردهای ایران هستند، در حال حاضر نیز ۳۱ دستگاه در داخل کشور به کالاهای وارداتی مجوز ورود می‌دهند. در نبود این سازوکار، گاهی واردکنندگان کالایی را به کشور وارد می‌کردند و در زمان ورود کالا به گمرک متوجه می‌شدند که کالای مذکور مدتی است که از سوی نهاد مجوزدهنده ممنوع اعلام شده است. در این شرایط، بازرگان مجبور به عودت کالا و تحمل زیان‌های ناشی از آن می‌گردید. لذا این تصمیم گرفته شد که قبل از اینکه بازرگان در کشور مبدأ برای خود تعهدی ایجاد نماید، از نهادهای مجوزدهنده، تأیید ورود کالا به کشور را دریافت نماید و از زیان‌های وارده جلوگیری شود. بدین ترتیب ثبت قبل از ورود کالاها به کشور موسوم به «ثبت سفارش» شکل گرفت.^۲

مهمترین بُعد سامانه ثبت سفارش، اظهار کالا پیش از ورود است که می‌توان آن را به سامانه اظهارنامه الکترونیک موجود در گمرک منتقل کرد.

مهمترین چالش‌های ثبت سفارش عبارتند از:

۱. حسین هروروانی و عبدالعظیم ملایی، بررسی ابعاد ثبت سفارش (مفاهیم، کاربردها و چالش‌ها). مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، تهران، شماره مسلسل ۱۳۰۵۵، ۱۳۹۱.

۲. پیشین.



- عدم انطباق کد کالا در سیستم ثبت سفارش و سیستم گمرک که باعث بروز اختلاف میان بازرگان و گمرک می‌شود.
- درخواست گمرک از بازرگانان برای اخذ مجوز و استاندارد که در ثبت سفارش ذکر نشده است. این امر در مواردی باعث تغییر در ثبت سفارش شده که خود هم هزینه زاست و باعث افزایش زمان می‌شود.
- به روز نبودن گروه‌های کالایی و تعرفه‌ها در سیستم ثبت سفارش که همواره مورد اختلاف بازرگانان و دایره ثبت سفارش است.
- به روز نبودن مجوزهای مورد نیاز در هنگام ثبت سفارش باعث بروز اختلاف در هنگام اظهار گمرکی کالا توسط بازرگانان می‌شود.
- تغییر پیوسته قوانین در فاصله زمانی صدور مجوز تا پایان اعتبار آن.

۲-۳-۴. اسناد صادرات

بانک جهانی تعداد اسناد صادرات ایران را ۷ مورد ذکر کرده که فقط یک مورد در قسمت واردات وجود ندارد:

۱. گواهی استاندارد فنی

الزام قانونی و آیین‌نامه‌ای: مطابق با قانون اصلاح قوانین و مقررات مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران مصوب سال ۱۳۷۱ مجلس شورای اسلامی، یکی از وظایف سازمان ملی استاندارد، کنترل کیفی کالاهای صادراتی مشمول استاندارد اجباری می‌باشد.

ماده (۳)

وظایف مؤسسه مبتنی بر تحقیقات، تدوین و اجرای استاندارد به شرح زیر است:
بند «۵»- کنترل کیفی کالاهای صادراتی مشمول استاندارد اجباری و جلوگیری از صدور کالاهای نامرغوب به منظور فراهم نمودن امکانات رقابت با کالاهای مشابه خارجی و حفظ بازارهای بین‌المللی.^۱

توضیحات: لزوم کنترل کیفی کالاهای صادراتی بر کسی پوشیده نیست. اما سایر کشورها از چه روش‌هایی استفاده کرده‌اند که این بازرسی‌ها سرعت تجارت را کند نمی‌کند؟ مطابق توصیه بانک جهانی، سازمان‌های بازرسی‌کننده می‌توانند پروفایل ریسک ایجاد کنند و تنها بر اساس این پروفایل تعداد محدودی از محموله‌ها را بازرسی نمایند. این پروفایل به افزایش سرعت تجارت کمک

۱. قانون اصلاح قوانین و مقررات مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، تهران، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، ۱۷۷۴/۴، ۱۳۷۱.

قابل توجهی می‌کند و به‌عنوان یک سند نیز در محاسبات بانک جهانی قید نمی‌شود.

۵. راهکارهای قانونی، مقرراتی و اجرایی بهبود رتبه ایران در نماگر تجارت فرامرزی

۵-۱. راه‌اندازی پنجره واحد تجاری کشور

تشکیل کارگروهی در سطح معاونان وزیر برای ایجاد این سامانه به‌گونه‌ای که کلیه سازمان‌های درگیر در امر واردات در آن درگیر باشند، مانند گمرک، سازمان ملی استاندارد، سازمان غذا و دارو، سازمان راهداری، سازمان بنادر، شرکت‌های حمل‌ونقل، بانک، بیمه و تجار که همه موانع قانونی، حقوقی، اداری و مالی پنجره واحد تجاری را بررسی و مرتفع نمایند. زیرا همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد به‌نظر می‌رسد مهمترین اقدام برای کسب رتبه اول منطقه در نماگر تجارت فرامرزی، «ایجاد پنجره واحد تجاری^۱ کشور» است.

البته با بررسی ادبیات پنجره واحد تجاری، درمی‌یابیم که این مفهوم در ایران به اشتباه به کار رفته است و در این راستا باید از تجربیات کشورهای پیشرفته در این حوزه مانند سنگاپور، کره جنوبی و امارات متحده عربی استفاده کرد.

پنجره واحد تجاری یعنی سامانه «برنامه‌ریزی منابع سازمان»^۲ یا ERP چندین سازمان دولتی و خصوصی - مانند گمرک، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت بهداشت، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان ملی استاندارد ایران، شرکت‌های خصوصی بیمه و حمل‌ونقل، سازمان بنادر و تمامی ذینفعان در حوزه تجارت کشور از یک درگاه واحد الکترونیکی (و نه فیزیکی) به بازرگانان خدمت ارائه کنند. در طراحی و پیاده‌سازی چنین سامانه‌ای می‌توان از مدل سنگاپور الگوبرداری کرد که یکی از موفق‌ترین سیستم‌های پنجره واحد تجاری را در ۲۴ سال قبل راه‌اندازی کرده است. لذا پیشنهاد می‌شود طرحی به مجلس شورای اسلامی ارائه گردد که شامل موارد زیر باشد:

۱. از دیدگاه عملی، پنجره واحد یک ورودی فیزیکی یا الکترونیک برای ارائه و حفظ تمام داده‌ها فراهم می‌کند. این ورودی، به‌وسیله یک واحد یا مرجع، مدیریت می‌شود که پس از دریافت اطلاعات، آن را به تمام واحدهای مرتبط انتقال می‌دهد. راه‌اندازی این سیستم به همکاری و مشارکت میان واحدهای دولتی مرتبط نیاز دارد و بنابراین مستلزم تعهد و هدایت قوی سطوح بالای دولتی است. دولت‌ها باید جریان اطلاعات مربوط به تجارت بین‌المللی را تا حد امکان ارتقا دهند و روان کنند. پس از اینکه اطلاعات رسمی و تجاری مورد نیاز تعیین شدند، این داده‌ها باید استاندارد و هماهنگ شوند. هم‌زمان با توسعه اطلاعات هماهنگ، استاندارد و ساده‌تر، کاربرد اثربخش فناوری اطلاعات، باعث می‌شود جریان تبادل داده‌ها افزایش یابد که نتیجه آن تجارت سریع‌تر، آسان‌تر و با هزینه کمتر است. به‌منظور تسهیل و هماهنگ کردن اطلاعات مورد نیاز تجاری در سطح تجارت بین‌الملل، توصیه‌ها و استانداردهایی از سوی سازمان‌های بین‌المللی نظیر سازمان جهانی گمرک و سازمان ملل ارائه شده است. یک مورد از چنین استانداردها و توصیه‌هایی، کنوانسیون بین‌المللی تسهیل و هماهنگ‌سازی روش‌های گمرکی (کنوانسیون کیوتو) است که چارچوب مؤثری در راستای تسهیل تبادل داده‌های بین‌المللی از طریق ساده‌سازی و هماهنگ‌سازی آنهاست (حمید گل محمدی، میترا کرمی، صص ۳۵-۳۶).



ماده (۱)

وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است با همکاری وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان ملی استاندارد ایران، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت راه و شهرسازی، بانک مرکزی، بیمه مرکزی، وزارت اطلاعات و سایر نهادهای همجوار گمرک اقدام به تأسیس «پنجره واحد تجاری کشور» با استفاده از تجربه کشورهای پیشرو در این زمینه نماید. پنجره واحد تجاری کشور باید به گونه‌ای طراحی شود که تمامی خدمات مرتبط با تجارت فرامرزی بدون مراجعه فیزیکی بازرگان و از یک درگاه واحد الکترونیک صورت پذیرد. وظیفه هریک از دستگاه‌ها مطابق با آیین‌نامه‌ای خواهد بود که وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری دستگاه‌های فوق‌الذکر ظرف ۳ ماه از تصویب این قانون تهیه می‌نماید و به تصویب هیئت وزیران می‌رساند. منابع مالی این سامانه بدون استفاده از بودجه دولتی و با استفاده از روش پرداخت برمبنای تراکنش تأسیس می‌شود که به ازای هر تراکنش از بازرگان مبلغی دریافت می‌شود.

۲-۵. یکسان‌سازی نرخ تعرفه‌ها

دو هدف مهم از اعمال تعرفه برای کالاهای وارداتی وجود دارد:

۱. کسب درآمد برای دولت

۲. سیاستگذاری صنعتی و حمایت از تولید داخل.

این اعمال تعرفه نیازمند بررسی دقیق کالا توسط گمرک است تا بتوان درآمد دولت را دریافت کرد، این فرآیند که به ارزیابی در گمرک معروف شده است، باعث تأخیر در سرعت حمل کالا و برخورد سلیقه‌ای و اعلام نظرهای غیردقیق و ناکارآمد می‌شود. لذا پیشنهاد می‌شود برای کاهش نیاز به احراز هویت همه کالاها در گمرک، ردیف‌های تعرفه به تعداد معدودی کاهش یابد و میانگین هر ردیف نیز به گونه‌ای تعیین شود که درآمد دولت کاهش نیابد. برای اعمال سیاستگذاری صنعتی و حمایت از تولید داخلی نیز (مشابه بسیاری از کشورها)، از موانع هوشمند غیرتعرفه‌ای (هدایت واردات کالاهای خاص به سمت گمرک خاص، استاندارد، بهداشت و...) استفاده شود.

ماده (۲)

وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است با همکاری دستگاه‌های ذیربط برنامه‌ریزی لازم را برای کاهش ردیف‌های تعرفه برای کلیه کالاها انجام دهد و برای جلوگیری از واردات بی‌رویه، از موانع غیرتعرفه‌ای مانند استاندارد استفاده نماید.

۳-۵. استفاده از بازرسی مبتنی بر ریسک و سیستم‌های تصویربرداری از کالا

با توجه به اینکه انجام بازرسی‌های سلامتی و امنیتی برای کشور ضروری است، پیشنهاد می‌شود که با توجه به معیارهایی (بازرگان، نوع کالا، کشور مبدأ و...) پروفایل ریسک تعریف شود تا بازرسی در مورد محموله‌های اندکی صورت پذیرد. آن محموله‌های اندک نیز توسط سیستم‌های تصویربرداری از کالا بازرسی شوند تا سرعت حمل کالا حداکثر شود.

ماده (۳)

گمرک جمهوری اسلامی ایران مکلف است در چارچوب پنجره واحد تجاری کشور، پروفایل ریسک را با توجه به معیارهای بازرگان، نوع کالا و کشور صادرکننده ایجاد نماید و متناسب با آن به بازرسی بپردازد.

ماده (۴)

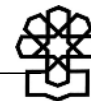
گمرک جمهوری اسلامی ایران مکلف است در مرزهای ترانزیتی کشور دستگاه تصویربرداری از کالا را مستقر نماید. مرجع تعیین نیازمندی و مکان استقرار این دستگاه توسط گمرک تعیین و منابع مالی آن از محل درآمدهای پنجره واحد تجاری کشور تأسیس می‌شود.

۴-۵. بازنگری در قانون گمرک و آیین‌نامه‌های آن

با توجه به توسعه روزافزون فناوری اطلاعات در سیستم‌های تجاری کشور، قوانین مرتبط نیز باید با این تغییر هماهنگ شوند. به نظر می‌رسد برای شکل‌گیری پنجره واحد تجاری کشور، قوانین زیر باید اصلاح شوند.

قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ مجلس شورای اسلامی:

- ماده (۱۵) - نحوه تعیین ارزش کالای وارداتی،
 - ماده (۱۶) - نحوه تعیین ارزش کالای صادراتی،
 - ماده (۱۸) - وظایف شرکت‌های حمل‌ونقل،
 - مواد (۲۰)، (۵۶) - پلمپ کالاهای عبوری،
 - مواد (۶۷)، (۶۸) و (۶۹) - شناسایی و انطباق کالا و مواد وارداتی به کار رفته در کالای صادراتی: امکان‌پذیر نیست و لزومی هم ندارد. تنها باعث اتلاف وقت می‌شود.
- آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۱ هیئت وزیران:



- ماده (۷) - مراجعه بازرگان به پنجره واحد فیزیکی،
 - ماده (۸) - استقرار سازمانها در پنجره واحد فیزیکی،
 - مواد (۱۱)، (۱۲)، (۱۳)، (۱۴)، (۱۵)، (۱۶) و (۱۷) - تعیین ارزش کالا: بسیار فسادخیز و زمانبر است، درحالی که در پنجره واحد با اتصال سیستمی این مسئله حل می‌شود،
 - مواد (۲۲)، (۲۴)، (۲۵)، (۲۸) و (۲۹) - تعیین مبدأ کالا،
 - مواد (۳۸) و (۳۹) - آذوقه موجود در حمل‌کننده،
 - ماده (۴۰) - صحت‌سنجی فهرست کل بار،
 - ماده (۴۵) - مرجع تحویل‌گیرنده کالا،
 - مواد (۴۹) و (۵۰) - تحویل کالا به انبار،
 - مواد (۵۸)، (۵۹) و (۶۰) - اصل اسنادی که باید به اظهارنامه ضمیمه شود،
 - ماده (۶۳) - صحت مدارک،
 - مواد (۶۴)، (۶۵)، (۶۶)، (۶۷)، (۶۸) و (۶۹) - رویه‌های تجاری کاملاً دستی و فسادخیز طراحی شده است،
 - ماده (۷۶) - پلمپ کالای ورود موقت،
 - ماده (۷۷) - تمدید پروانه ورود موقت،
 - ماده (۸۶) - احراز و به‌کارگیری مواد اولیه وارداتی در محصول صادراتی،
 - ماده (۹۰) - بسته‌های کالای مرجوعی،
 - مواد (۹۹)، (۱۰۰) و (۱۰۱) - مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه عبور خارجی،
 - مواد (۱۱۱) و (۱۱۴) - مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه عبور داخلی شخصی و حمل یکسره،
 - ماده (۱۲۹) - مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه صدور موقت.
- و بسیاری از دیگر مواد آیین‌نامه مطابق با روش‌های مدیریت در دهه ۱۳۶۰ نوشته شده است که باید برای تطبیق با پنجره واحد تجاری کشور بازنویسی شود.

۵-۵. ثبات قوانین و مقررات

تغییر مستمر و غیرقابل پیش‌بینی قوانین و مقررات و اطلاع‌رسانی نادرست و ناقص در رابطه با تغییرات قوانین منجر به عدم اطلاع واردکنندگان صنعتی از تغییر ناگهانی قوانین و تغییرات زود هنگام و بدون برنامه‌ریزی در قوانین، عدم ارائه فرصت مناسب به بازرگان جهت تغییر در سیاست‌ها و رویه‌های کارآی متناسب با تغییر قوانین و در نهایت متضرر شدن بازرگان به علت

بی‌اطلاعی از تغییر در قوانین می‌شود و همین مسئله محیط کسب‌وکار را در ایران نا امن خواهد کرد و امنیت سرمایه‌گذاری به تدریج از بین خواهد رفت. بنابراین لازم است در این راستا قوانین و مقررات از یک ثبات نسبی برخوردار باشند.

سایر راهکارها و پیشنهادهای

- با همکاری مقامات مسئول در دولت ایران، پایگاه داده‌ای طرح کسب‌وکار بانک جهانی براساس آخرین تغییرات در زمینه اسناد و مدارک لازم برای صادرات/ واردات و هزینه تدارک آنها به‌روز شود. فرآیند انجام اصلاحات به‌منظور تسهیل و تسریع در فرآیند تجارت فرامرزی، امری تدریجی و زمانبر است، باید این اصلاحات به‌صورت مداوم و پی در پی اجرا و بروز گردد. همچنین طی سال‌های اخیر به‌دلیل تحریم‌های یک‌جانبه غرب علیه ایران برخی از بنادر ایران، از جمله بندر شهید رجایی تحت تأثیر تحریم قرار گرفته‌اند که همین امر سبب افزایش زمان انتظار برای بارگیری شده است. بنابراین تغییر بندر شهید رجایی به‌عنوان بندر پایلوت بانک جهانی با یکی دیگر از بنادر ایران (برای مثال بندر چابهار، پس از بررسی دقیق کارشناسی، می‌تواند یک گزینه باشد).

- حذف ثبت سفارش از اسناد لازم برای واردات برای کاهش هزینه و زمان لازم برای واردات به منظور بهبود رتبه ایران در نماگر تجارت فرامرزی و نیز بهبود شاخص سهولت انجام کسب‌وکار.

- با گسترش حمل‌ونقل ریلی کشور و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ریلی و استفاده از پتانسیل بخش خصوصی می‌توان علاوه بر کاهش زمان لازم برای جابجایی کالا از هزینه‌های تحمیلی به بازرگانان و فعالان اقتصادی کاست که همین امر می‌تواند منجر به بهبود نماگر تجارت فرامرزی شود. به‌عبارت دیگر خصوصی‌سازی برخی از فعالیت‌های مرتبط با تجارت فرامرزی می‌تواند با ایجاد رقابت به تسریع ارائه خدمات و کاهش هزینه‌های آن بیانجامد. در این راستا می‌توان با جلب همکاری شرکت‌ها و نهادهای بزرگ صادرکننده و واردکننده کالا به‌منظور تجهیز و بهبود زیرساخت‌های تجاری در تأمین مالی اصلاحات تجاری و بهبود شاخص عملکرد لجستیکی ایران کمک گرفت.

- الزام بانک مرکزی برای تسریع در تدارک اسناد مورد نیاز توسط بانک‌های عامل.

- در مسیر اصلاحات تجاری و فراهم نمودن بسترهای لازم برای ایجاد پنجره واحد به معنای واقعی، دولت نباید به تنهایی بار تأمین مالی آن را به دوش بکشد، بلکه دولت می‌تواند از بخش خصوصی به‌صورت مؤثری کمک بگیرد.

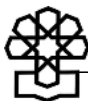
- اتوماسیون خدمات گمرکی، بانکی و ارائه الکترونیکی مجوزها و اسناد لازم مؤثرترین روش



کاهش هزینه و زمان طی فرآیند تجارت فرامرزی است.

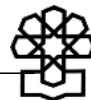
- شناسایی شرکای عمده تجاری ایران و انعقاد تفاهمنامه‌های دو یا چندجانبه با آنها به‌منظور تسریع و تسهیل تجارت فرامرزی و نیز فراهم نمودن امکانات و شرایط لازم برای گسترش و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای بین کشورهای سند چشم انداز و گسترش آنها با توجه به مصالح ملی.

در ذیل تمامی پیشنهادهای فوق در قالب جدول ۲۴ ارائه شده است که بدین شرح است:



جدول ۲۵. خلاصه راهکارها برای اصلاح قوانین، مقررات و رویه‌های اجرایی برای بهبود نماگر تجارت فرامرزی در گزارش «انجام کسب‌وکار»

عنوان	کوتاه مدت (تا ۶ ماه)	میان مدت (۶ ماه تا ۲ سال)	بلند مدت (۲ تا ۵ سال)
راهکار قانونی		-	<p>بازنگری در قانون امور گمرکی مصوب سال ۱۳۹۰ مجلس شورای اسلامی شامل موارد زیر:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ماده (۱۵) نحوه تعیین ارزش کالای وارداتی، - ماده (۱۶) نحوه تعیین ارزش کالای صادراتی، - ماده (۱۸) وظایف شرکت‌های حمل و نقل، - مواد (۲۰) و (۵۶) (پلمپ کالاهای عبوری)، - مواد (۶۷)، (۶۸) و (۶۹) (شناسایی و انطباق کالا و مواد وارداتی به کار رفته در کالای صادراتی)، - مواد (۷۳)، (۷۴)، (۹۳) و (۹۴)، - ماده (۱۳۳) (بازبینی اسناد)، - ماده (۱۴۱) (اسناد استرداد).
راهکار مقرراتی		-	<p>بازنگری آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۱ هیئت وزیران شامل موارد زیر:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ماده (۷) (مراجعه بازرگان به پنجره واحد فیزیکی)، - ماده (۸) (استقرار سازمان‌ها در پنجره واحد فیزیکی)، - مواد (۱۱)، (۱۲)، (۱۳)، (۱۴)، (۱۵)، (۱۶) و (۱۷) (تعیین ارزش کالا: بسیار فسادخیز و زمانبر است، درحالی که در پنجره واحد با اتصال سیستمی این مسئله حل می‌شود)، - مواد (۲۲)، (۲۴)، (۲۵)، (۲۸) و (۲۹) (تعیین مبدأ کالا)،



عنوان	کوتاه مدت (تا ۶ ماه)	میان مدت (۶ ماه تا ۲ سال)	بلند مدت (۲ تا ۵ سال)
			<p>- مواد (۳۸) و (۳۹) (آذوقه موجود در حمل کننده)، - ماده (۴۰) (صحت سنجی فهرست کل بار)، - ماده (۴۵) (مرجع تحویل گیرنده کالا)، - مواد (۴۹) و (۵۰) (تحویل کالا به انبار) - مواد (۵۸)، (۵۹) و (۶۰) (اصل اسنادی که باید به اظهارنامه ضمیمه شود)، - ماده (۶۳) (صحت مدارک)، - مواد (۶۴)، (۶۵)، (۶۶)، (۶۷)، (۶۸) و (۶۹) (رویه‌های تجاری کاملاً دستی و فسادخیز طراحی شده است)، - ماده (۷۶) (پلمپ کالای ورود موقت)، - ماده (۷۷) (تمدید پروانه ورود موقت)، - ماده (۸۶) (احراز به‌کارگیری مواد اولیه وارداتی در محصول صادراتی)، - ماده (۹۰) (بسته‌های کالای مرجوعی)، - مواد (۹۹)، (۱۰۰) و (۱۰۱) (مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه عبور خارجی)، - مواد (۱۱۱) و (۱۱۴) (مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه عبور داخلی شخصی و حمل یکسره)، - ماده (۱۲۹) (مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه صدور موقت)</p>
راهکار اجرایی	<p>- استفاده از بازرسی مبتنی بر ریسک - به‌کارگیری سیستم‌های تصویربرداری از کالا</p>	<p>- یکسان‌سازی نرخ تعرفه‌ها - گسترش حمل و نقل ریلی کشور و نوسازی ناوگان</p>	<p>- راه‌اندازی پنجره واحد تجاری کشور به‌صورت فاز به فاز طی یک بازه زمانی ۵ ساله</p>

بلندمدت (۲ تا ۵ سال)	میانمدت (۶ ماه تا ۲ سال)	کوتاه مدت (تا ۶ ماه)	عنوان
<p>- فراهم آوردن امکانات و شرایط لازم جهت گسترش و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای بین کشورهای سند چشم‌انداز و گسترش آنها با توجه به مصالح ملی.</p>	<p>حمل‌ونقل ریلی - تسریع در تدارک اسناد مورد نیاز توسط بانک‌های عامل - اتوماسیون خدمات گمرکی، بانکی و ارائه الکترونیکی مجوزها و اسناد لازم برای کاهش هزینه و زمان طی فرآیند تجارت فرامرزی - طرح امضای الکترونیک و دستورالعمل اجرایی آن جهت استفاده از ظرفیت‌های اتوماسیون خدمات بانکی و گمرکی - طرح تحول نظام بانکداری کشور به‌ویژه استقرار بانکداری الکترونیک - خصوصی‌سازی برخی از فعالیت‌های مرتبط با تجارت فرامرزی جهت ایجاد رقابت به تسریع ارائه خدمات و کاهش هزینه‌ها - جلب همکاری شرکت‌ها و نهادهای بزرگ صادرکننده و واردکننده کالا به‌منظور تجهیز و بهبود زیرساخت‌های تجاری در تأمین مالی اصلاحات تجاری و بهبود شاخص عملکرد لجستیکی ایران - شناسایی شرکای عمده تجاری ایران و انعقاد تفاهمنامه‌های دو یا چندجانبه با آنها به‌منظور تسریع و تسهیل تجارت فرامرزی</p>	<p>به روز رسانی پایگاه داده‌ای انجام کسب‌وکار بانک جهانی براساس آخرین تغییرات در زمینه اسناد و مدارک لازم برای صادرات/ واردات و هزینه تدارک آنها - تغییر بندر شهید رجایی به‌عنوان بندر پایلوت بانک جهانی با یکی دیگر از بنادر ایران - استفاده از ظرفیت شرکت‌ها، سازمان‌ها و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای توسعه زیرساخت‌ها و کاربردهای فناوری اطلاعات و ارتباطات به‌ویژه در حوزه تجارت و اقتصاد الکترونیکی کشور برای دستیابی به پنجره واحد تجاری</p>	



بسمه تعالی

پرسشنامه ارزیابی «سهولت تجارت فرامرزی» در ایران

جدول ۱. اطلاعات اولیه

نام خانوادگی:	نام:
سایت شرکت:	سمت (مدیر، معاون، کارشناس و...):
تلفن:	نام شرکت:
	ایمیل:
	آدرس:

۲. مفروضات پرسشنامه در مورد «تجارت فرامرزی»

خواهشمند است مفروضات زیر را در حین تکمیل پرسشنامه به خاطر داشته باشید.

محصول: محصول تجاری نباید نیاز به یخچال داشته باشد، کالای نظامی یا کالای خطرناک نیز نباشد. این محصول در یک کانتینر ۲۰ فوتی که به طور کامل پر شده و ۱۰ تن وزن دارد حمل می‌شود. ارزش این محموله ۱۰ هزار دلار است و یکی از محصولات اصلی وارداتی و صادراتی ایران محسوب می‌شود.

شما در کدامیک از گروه‌های کالایی زیر فعالیت می‌کنید؟ (به خاطر داشته باشید که این پرسشنامه در مورد یکی از ۶ گروه کالایی زیر تنظیم شده است و شامل دیگر کالاها نمی‌شود).

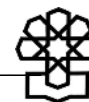
جدول ۲. گروه‌های کالایی پرسشنامه تجارت فرامرزی

واردات	صادرات	نام کالا
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۱. منسوجات، پوشاک و لباس (SITC 65&84):
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۲. قهوه، چای، کاکائو و ادویه‌جات (SITC 07):
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۳. ماشین‌آلات برقی (SITC 77):
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۴. تجهیزات صنعتی (SITC 74):
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۵. تجهیزات مخابراتی (SITC 76):
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۶. محصولات فلزی و ضایعات آنها (SITC 69 & 28):
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۷. سایر (نام ببرید):

مقصد: شرکت مالک کالا در حومه شهر تهران واقع است و می‌خواهد با بزرگ‌ترین شریک تجاری خود در خارج از کشور تجارت نماید. حمل و نقل دریایی است و از طریق بندرعباس انجام می‌شود.

جدول ۳. سوالات در مورد صادرات

هزینه (تومان)	زمان (ساعت یا روز)	درخواست می‌شود به وسیله:				نام اسناد صادرات	
		گمرک کشور مقصد	سازمان بنادر	دیگر سازمان‌های دولتی	گمرک کشور مبدأ		
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	بارنامه Bill of lading	۱
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	گواهی انطباق Certificate of Conformity	۲
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	گواهی مبدأ Certificate of origin	۳
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	سیاهه تجاری Commercial invoice	۴
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	اظهارنامه صادراتی گمرک Customs export declaration	۵
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	اظهارنامه ترانزیت گمرکی Customs transit declaration	۶
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	اسناد پرداخت عوارض گمرکی Document certifying payment of customs fees	۷
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	فهرست عدل‌بندی Packing list	۸
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	گواهی راه‌آهن (سند ترانزیت) Railway bill (Transport document)	۹
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	قرارداد خرید فروش Sales purchase contract	۱۰
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	گواهی مدیریت ترمینال Terminal handling receipts	۱۱
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	گواهی بازرسی قبل از حمل Per-shipment inspection	۱۲
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	سایر (نام ببرید)	۱۳
		جمع					

**جدول ۱-۳. حمل و نقل درون کشوری**

ساعت یا روز	زمان صادرات در حمل درون کشوری
	۱. برنامه ریزی برای حمل و نقل تهران تا بندرعباس و بارگیری محموله بر کامیون/قطار
	۲. حمل و نقل درون کشوری از تهران تا بندرعباس
	۳. هزینه کل موارد بالا
تومان	هزینه های صادرات در حمل درون کشوری
	۴. هزینه های حمل و نقل درون کشوری (هزینه های بارگیری و تخلیه از تهران تا بندرعباس)

جدول ۲-۳. ترخیص گمرکی و بازرسی

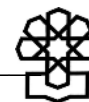
ساعت یا روز	زمان صادرات در قسمت گمرک و بازرسی
	۱. کل زمان ترخیص گمرکی و بازرسی که به وسیله گمرک و دیگر سازمان های دولتی انجام می شود (از زمانی که اسناد تحویل می شود تا زمانی که بار ترخیص می شود).
	۲. زمان برای ترخیص/کنترل گمرکی برای کالای صادراتی در بندرعباس
	۳. بازرسی های فنی/سلامتی به وسیله سایر سازمان های دولتی در بندرعباس برای صادرات
	۴. بازرسی های امنیتی در بندرعباس برای کالاهای صادراتی
	۵. بازرسی های قبل از بارگیری و حمل
تومان	هزینه های صادرات در قسمت گمرک و بازرسی (تعرفه و رشوه محاسبه نمی شود)
	۷. هزینه های اداری برای ترخیص گمرکی
	۸. هزینه های کارگزاران گمرکی (ترخیص کار)
	۹. هزینه های بازرسی (اگر برای اکثریت کالاها اعمال می شود)
	۱۰. سایر هزینه ها، لطفاً توضیح دهید.
	۱۱. هزینه کل موارد بالا

جدول ۳-۳. حمل و نقل بندر و پایانه

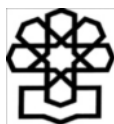
ساعت یا روز	زمان صادراتی در بندر و پایانه
	۱. مدت زمان حمل بندر و پایانه (مانند جابجایی کانتینر، انبارداری و مانند آن).
	۲. مدت زمان بارگیری
	۳. زمان کل موارد بالا
	۴. زمان بسته شدن بندر - چه مدت زمان قبل از حرکت، باید کالاها به بندر یا خطوط کشتیرانی تحویل شوند؟ (برای مثال، ۲ روز، ۲۴ ساعت)
تومان	هزینه های صادراتی در بندر و پایانه
	۶. هزینه حمل پایانه که صادرکننده باید بپردازد
	۷. هزینه های بارگیری (اگر بازرگان می پردازد)
	۸. هزینه اسلکه (اگر بازرگان می پردازد)
	۹. سایر هزینه ها، لطفاً توضیح دهید.
	۱۰. هزینه کل موارد بالا

منابع و مآخذ

۱. آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، تهران، ۲۶۲۷۵۸/ت/۴۷۷۷۵ هـ. سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، تهران، ۱۳۹۱.
۲. اهمیت تسهیل تجاری، ۱۳۹۱/۱۱/۲۴، بازیابی از ماهنامه اقتصادی ترابری ایران: <http://www.tarabaranmag.ir>
۳. پتانسیل لجستیکی ایران و شاخص عملکرد لجستیک ایران، ۱۳۹۱/۱۲/۱۳، بازیابی از لجستیک ستاره طلایی: <http://www.goldstarlogistic.org>
۴. تعریف بارنامه. [درون خطی] کارگزاری خمیسی، ۱۳۹۰. ۰۱۳۰. [اتخاذ: ۱۲/۱۲/۱۳۹۲]. <http://www.khamisico.com/fa/index.asp?p=pages&id=40>
۵. تقویت همکاری میان سازمان جهانی تجارت و سازمان جهانی گمرک در زمینه تسهیل تجاری (۱۳۹۰/۴/۷) بازیابی از دفتر نمایندگی تام‌الاختیار تجاری جمهوری اسلامی ایران، <http://irtr.gov.ir>
۶. زمانی، زهرا. شاخص تجارت فرامرزی، سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران، تهران، بهمن‌ماه ۱۳۸۷.
۷. ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، تجربه جهانی در راستای بهبود فرآیند تجارت فرامرزی و اقدامات کشورهای پیشرو و اصلاحات مؤثر، مرکز پژوهش و آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مردادماه ۱۳۹۲.
۸. ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، بررسی چالش‌ها و راهکارهای فراروی تجارت خارجی در ایران با تأکید بر بهبود نماگر تجارت فرامرزی، مرکز پژوهش و آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، تیرماه ۱۳۹۲.
۹. علوی‌منش، سیدمحسن. بررسی چالش‌های فضای کسب و کار، دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، تهران، شماره مسلسل ۹۹۷۳، مورخ ۱۳۸۸/۰۹/۰۸.
۱۰. غضنفری، مهدی. تسهیل فرآیند تجارت خارجی، سازمان توسعه تجارت ایران، تهران، بهمن‌ماه ۱۳۸۷.
۱۱. قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی، ۱۳۸۹/۳/۲۳ ۵۵۶۵۴، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۹.
۱۲. قانون امور گمرکی، ۳۷۳/۵۷۴۴۵، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، تهران، ۱۳۹۰.
۱۳. قانون اصلاح قوانین و مقررات مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران. تهران: سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، ۱۳۷۱. ۱۷۷۴/۴.
۱۴. قادری، فرید و موسی، شهبازی. وضعیت ایران در گزارش انجام کسب‌وکار بانک جهانی، ۲۰۱۳، دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، تهران، شماره مسلسل ۱۲۹۴۸، اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۲.
۱۵. گل محمدی، حمید و میترا کرمی، پنجره واحد؛ ضرورت ورود به دروازه‌های تجارت جهانی، تدبیر، ش ۲۱۱، آذر ۱۳۸۸.
۱۶. هرورانی، حسین و عبدالعظیم، ملایی. بررسی ابعاد ثبت سفارش (مفاهیم، کاربردها و چالش‌ها)، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، تهران، شماره مسلسل ۱۳۰۵۵، ۱۳۹۲/۰۴/۱۲.
17. DB Singapore. Doing Business Report. s.l. : World Bank, 2014.
18. DB Hong Kong. Doing Business Report. 72-79 : World Bank, 2014.
19. DB South Korea. Doing Business Report. s.l. : World Bank, 2014.



20. DB UAE. Doing Business Report. s.l. : World Bank, 2014.
21. DTTN. [Online] Tradelink Electronic Commerce Limited, 01, 18, 2009. [Cited: 01, 16, 2014.] <http://www.hk-dtt.com/about/english/history.html>.
22. Distance to Frontier, Retrieved from Doing Business: <http://www.doingbusiness.org>, 2013.
23. Doing Business Reforms, Retrieved from Doing Business: <http://www.doingbusiness.org>, 2013.
24. DubaiTrade. [Online] Dubai World, 01, 23, 2011. [Cited: 01, 16, 2014.] <http://www.dubaitrade.ae/info-centre/about-dubai-trade>.
25. Economy Profile: Korea, Rep. Washington: World Bank, 2013.
26. Economy Profile: Malaysia. Washington: The World Bank and the International Finance Corporation.
27. Good Practices for Trading Across Borders. [Online] World Bank, 01, 01, 2014. [Cited: 01, 20, 2014.] <http://doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders/good%20practices#Allowing>.
28. Historical Data Sets and Trends Data, Retrieved from Doing Business.
29. <http://www.doingbusiness.org>
30. Implementing trade single windows in Singapore, Colombia and Azerbaijan. s.l. : World Bank, 2014.
31. Invoice. [Online] Business Dictionary, 2000. [Cited: 02, 03, 2014.] <http://www.businessdictionary.com/definition/invoice.html>.
32. Trading Across Borders, Retrieved From Doing Business <http://www.doingbusiness.org>, 2013.
33. Trading on Time. Djankov, Simeon, Freund, Caroline and Pham, Cong S. 2006, World Bank Working Paper.
34. TradeXchange. [Online] CrimsonLogic, 11, 12, 1989. [Cited: 01, 15, 2014.] <https://www.tradexchange.gov.sg/tradexchange/default.portal>.
35. UNI-PASS. [Online] Korea Custom Service, 01, 12, 2008. [Cited: 01, 16, 2014.] http://www.unipass.or.kr/eng/ds3_1.html.
36. Un/cefasct Recommendation 33, Establishing a Single Window to Enhance the Efficient Exchange of Information Between Trade and Government, UNECE, April 2005.
37. What is a Certificate of Origin? [Online] International Chamber of Commerce, 01, 13, 2012. [Cited: 02, 03, 2014.] <http://www.iccwbo.org/Chamber-services/Trade-Facilitation/Certificates-of-Origin/What-is-a-Certificate-of-Origin/>.
38. World Bank. Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises. Washington, DC : World Bank Group, 2013. p. World Bank. 2013. Doing Business 2014 License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0.
39. World Bank. Trading Across Borders Survey. Washington, DC 20433, USA : s.n., 2013.
40. World Bank. Korea: Better business regulation and improved competitiveness. 2012.
41. World Bank, Doing Business. Washington, DC; The World Bank and the International Finance Corporation, 2007-2013.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره ۵ مسلسل: ۱۳۹۴۷

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: راهکارهای بهبود رتبه ایران در گزارش «انجام کسب‌وکار» بانک جهانی
۸. نماگر تجارت فرامرزی

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه مطالعات محیط کسب‌وکار)

تهیه و تدوین‌کنندگان: عبدالعظیم ملایی، حسین هرورانی و مریم احمدیان

ناظران علمی: بهزاد پورسید، سیدامیر سیاح، شراگیم شمس

اظهار نظرکنندگان: فتح‌ا. تازی، فرید قادری

مناقضی: کمیسیون حمایت از تولید ملی و نظارت بر اجرای سیاست‌های کلی اصل

چهل و چهارم قانون اساسی

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژگان کلیدی:

۱. انجام کسب و کار

۲. شاخص سهولت انجام کسب و کار

۳. تجارت فرامرزی

۴. پنجره واحد تجاری

۵. بانک جهانی



تاریخ انتشار: ۱۳۹۳/۷/۳۰