



نگاهی به برخی تجارب بین‌المللی
در زمینه نوسازی گمرکی

محمد زارع^۱

پروفسور، نگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

چکیده

نوسازی گمرکی و به تبع آن افزایش ضریب و سرعت تجارت خارجی کشورها می‌تواند در بهبود تصویر یک کشور در میان سایر کشورها، افزایش جذابیت‌های سرمایه‌گذاری برای سرمایه‌گذاران، ایجاد و افزایش تمایلات دیگر کشورها برای انعقاد توافقات آزاد تجاری و افزایش حجم تجارت خارجی یک کشور بسیار مؤثر و کارآمد باشد. امروزه انتظارات اکثریت کشورهای پیشرفته و حتی در حال توسعه از گمرکات دچار تغییر و تحول شده و این کشورها انتظار دارند گمرکات نقش بیشتر و مهم‌تری در عرصه تجارت و اقتصاد، چگونگی تأمین امنیت ملی و اجرای قانون داشته باشند. به همین منظور حرکت به سمت اصلاحات و نوسازی گمرکی مطابق با اسناد و کنوانسیون‌های بالادستی به عنوان گامی اجتناب‌ناپذیر در این مسیر از سوی کشورهای مختلف شناسایی شده است. در این تحقیق تلاش شده است تا برخی از تجربیات این کشورها مورد بررسی قرار گیرد.

کلیدواژه‌ها: نوسازی، گمرک، کنوانسیون‌های بین‌المللی، فیلیپین، ترکیه، چین، پرو

مقدمه

چگونگی ارتقاء و افزایش کارایی و کارآمدی گمرکات به عنوان نمادهای حاکمیت ملی کشورها، همواره یکی از دغدغه‌های دول پیشرفته و در حال توسعه بوده است. این کشورها تلاش داشته‌اند معضلات و مشکلات موجود در این حوزه را به‌منظور کاهش فساد و افزایش ظرفیت‌های تجارت خارجی خود حل و فصل نمایند. نوسازی گمرکی و به تبع آن افزایش ضریب و سرعت تجارت خارجی کشورها می‌تواند در بهبود تصویر یک کشور در میان سایر کشورها و شرکت‌های چندملیتی، افزایش جذابیت‌های سرمایه‌گذاری برای سرمایه‌گذاران، ایجاد و افزایش تمایلات دیگر کشورها برای انعقاد توافقات آزاد تجاری و افزایش حجم تجارت خارجی یک کشور بسیار مؤثر و کارآمد باشد. به هر حال، آنچه که امروزه در نتیجه تغییر و تحولات ایجاد شده در ساختار اقتصاد جهانی می‌توان به آن اذعان داشت، تغییر مأموریت نهادهای اقتصادی می‌باشد که به صورت همزمان اتفاق افتاده است. طبیعتاً گمرک به عنوان یک نهاد اقتصادی نیز از این قاعده مستثنی نبوده و اهداف و مأموریت‌های آن نیز دچار تغییر و تحولات جدی شده است. از اینرو، نوسازی گمرکات و تطبیق با شرایط متحول و سیال امروز یکی از ضرورت‌های اساسی است که می‌بایست به آن توجه چشمگیر نمود.

۱. حوزه‌ها و زمینه‌های اصلی نوسازی گمرکی

امروزه تصور سابق از گمرک به عنوان کارگزار جمع‌آوری درآمدها و منابع، اعتبار خود را از دست داده و مأموریت‌های جدیدی از جمله نقش گمرک در مقابله با جرایم سازمان یافته فراملی، سلامت و تسهیل تجارت و اخیراً نیز در تأمین امنیت و مقابله با تروریسم به نقش‌های سنتی این نهاد افزوده شده است. به همین دلیل، می‌توان گفت که پذیرش و انجام بهینه این مأموریت‌ها نیازمند اصلاحاتی جدی در ساختار گمرک‌ها و حرکت به سمت چابک‌سازی گمرکات هم در مأموریت‌ها و هم در فرایندها می‌باشد. به طور کلی، می‌توان اصول ذیل را به عنوان چارچوبی برای نوسازی گمرکی بیان کرد:

۱. نوسازی فرایندهای بنیادی و زیربنایی^۱: نوسازی فرایندهای بنیادی از جمله توسعه طرح‌های استراتژیک گمرکی، ارتقاء و بهبود برنامه‌های انسجام‌بخشی گمرکی، مقابله با فساد، ارزیابی محیطی از اولویت‌ها و عملکردهای گمرکی را می‌توان در ذیل این مفهوم دسته‌بندی کرد؛

۲. ایجاد و تقویت فرایندهای توانمندسازی^۲: مجموعه اقدامات و فرایندهای بازمهندسی، تجارت خودکار و الکترونیک، تحلیل اطلاعات و ارتقاء گمرکات به یک سازمان دانش بنیان را می‌توان در حول این محور سامان‌دهی کرد؛ و

۳. بکارگیری روش‌ها و فرایندهای پیشرفته^۳: ایجاد و تأمین شفافیت در روش‌ها و قوانین، بکارگیری مدیریت ریسک مبتنی بر اطلاعات و افزایش توانمندی‌های پسااحسابرسی را می‌توان از جمله اقداماتی دانست که در این حوزه قرار دارد. مجموعه این فرایندها را می‌توان در قالب مدل ذیل مشاهده کرد. (Chisembwer, 2010:8)

در هر حال باید گفت که انتظارات اکثریت کشورهای پیشرفته و حتی در حال توسعه از گمرکات دچار تغییر و تحول شده و این کشورها انتظار دارند گمرکات نقش بیشتر و مهم‌تری در چگونگی تأمین امنیت ملی و اجرای قانون داشته باشند.

به همین منظور، گمرکات کشورهای مختلف گام‌های مختلفی را مانند انتقال تمرکز گمرکات از کنترل فیزیکی محموله‌ها در زمان واردات به کنترل‌ها و تأییدیه‌های پساترخیص^۴ اتخاذ کرده‌اند. این مسئله به نوبه خود می‌تواند به افزایش ارتباطات و انسجام روابط گمرک و بازرگانان و همچنین افزایش همکاری در سطوح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی منجر شود. همچنین از اقدامات دیگری که در این زمینه انجام شده، می‌توان به تمرکز کشورها تنها بر یک کارگزار به‌عنوان مسئول فرایندهای مدیریت مرزی اشاره داشت (Grainger, 2007:11).

-
1. fundamental processes
 2. enabling processes
 3. advanced processes
 4. post-release



این امر می‌تواند هم در شکل‌های عملی و ادغام اجرایی صورت پذیرد و هم می‌تواند به صورت استفاده از تکنولوژی‌های ارتباطی و اطلاعاتی به‌خصوص استفاده از سیستم پنجره واحد به‌منظور نظم‌دهی به مسئولیت‌ها انجام پذیرد. نهایتاً، یکدیگر از گام-های جدی و رو به افزایشی که کشورهای مختلف در زمینه مدرن‌سازی نقش‌ها و مأموریت‌های گمرکات خود انجام داده‌اند، تشدید حرکت این کشورها به‌سمت شکل‌دهی به گروه‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای است که این مسئله می‌تواند باعث همسان‌سازی و ساده‌سازی روش‌های گمرکی براساس استانداردهای مطلوب بین‌المللی شود (Grainger, 2007:16). در مجموع می‌توان گام‌های برشمرده شده را به‌صورت خلاصه در شکل ذیل مشاهده نمود:



البته لازم به ذکر است که مجموعه اقدامات فوق تنها بخشی از تلاش کشورهای مختلف برای گام نهادن در مسیر نوسازی گمرکی است و سازمان جهانی گمرک در قالب کنوانسیون بازنگری شده کیوتو، اصول اساسی و وحدت‌بخش فرایند نوسازی گمرکات که کشورهای مختلف عضو و حتی غیرعضو می‌بایست به آن سمت حرکت نمایند را به صورت کامل بیان داشته است (4: Revised Kyoto Convention, 2006).

۲. شاخص‌های مفهومی موثر در موفقیت فرایند نوسازی گمرکات

در رابطه با چگونگی اصلاح و نوسازی گمرکات علاوه بر توجه به شاخص‌های عینی همچنین می‌بایست به شاخص‌های مفهومی و «ذهنی» که می‌تواند به عنوان کاتالیزوری مفید در موفقیت فرایند اصلاح و نوسازی گمرکات مدنظر قرار گیرد، توجه خاص نمود. شاید به جرأت بتوان گفت که یکی از مهم‌ترین شاخص‌های موجود در این زمینه، فهم عرصه جهانی شدن اقتصاد و تجارت و نقشی است که گمرک باید در این زمینه ایفا نماید (8: Luc De Wulf, 2004). رشد و گسترش مناسبات تجاری در نتیجه درهم‌تنیدگی روزافزون مناسبات جهانی، توجه به گمرک و نقش این نهاد را در

فضای جدید اقتصاد جهانی بیش از پیش در مدار و محور توجه قرار داده است. برخی از گزارشات در این زمینه اذعان دارند که تقریباً سالانه بین ۱۰ تا ۱۳ تریلیون دلار کالا در مرزهای بین‌المللی جابجا می‌شود. این گسترش و افزایش روزافزون حجم تجارت جهانی خود می‌تواند شاخص اساسی نشان دادن اهمیت نقش گمرک در زنجیره تأمین بین‌المللی و اقتصاد جهانی باشد. افزایش حجم و تقاضای بین‌المللی در زمینه تجارت می‌طلبد که گمرکات کشورهای مختلف تلاش نمایند تا با حرکت به سمت نوسازی فرایندهای گمرکی و به خصوص استفاده از تکنولوژی‌های جدید ارتباطی و اطلاعاتی، پاسخگوی این نیازهای روزافزون و اجرای بهینه نقش خود در تأمین امنیت و ثبات زنجیره عرضه و تأمین بین‌المللی باشند. به همین منظور، سازمان‌هایی مانند سازمان جهانی گمرک، سازمان تجارت جهانی، کمیسیون اقتصادی اتحادیه اروپا، مرکز تسهیل تجاری و تجارت الکترونیک سازمان ملل و آنگتاد، استانداردهایی را برای افزایش و بهبود کارایی گمرکات بیان داشته‌اند که مدنظر قرار دادن این استانداردهای بین‌المللی می‌تواند به عنوان شاخص‌های مفهومی مؤثری در موفقیت اصلاح و نوسازی گمرکات مدنظر واقع شود (Luc De Wulf, 2004:8). برخی از این استانداردها عبارتند از:

۱. کنوانسیون بازنگری شده کیوتو که چارچوب‌های مفیدی را برای پردازش و ارزیابی کالاها در صحنه تجارت بین‌المللی بیان و معرفی می‌نماید؛
۲. «کنوانسیون سیستم‌های یکپارچه» (معروف به «کنوانسیون اچ‌اس») که به طبقه‌بندی همه کالاها در صحنه تجارت بین‌الملل اختصاص دارد؛
۳. ارائه توافقنامه تعیین ارزش گمرکی^۲ توسط سازمان تجارت جهانی که ارزش گمرکی کالاها در صحنه تجارت بین‌المللی را تعیین می‌نماید؛ و
۴. ارائه توافقنامه قوانین مبدأ توسط سازمان تجارت جهانی به منظور توسعه و استاندارد نمودن قوانین مبدأ در تجارت بین‌المللی کالا.

مجموعه کنوانسیون‌ها و اصول تبیین شده در فوق در واقع اصول مورد اجماع اکثریت گمرکات و کشورها در فرایند اصلاح و نوسازی گمرکی است که توجه به این اصول مشترک بین‌المللی می‌تواند به نتیجه‌بخش بودن نوسازی گمرکی و افزایش حجم تجارت خارجی بیانجامد. علاوه بر آنچه که در فوق بیان شد، همچنین یکی دیگر از شاخص‌هایی که می‌تواند در موفقیت فرایند اصلاح و نوسازی گمرکات تأثیر بسزایی داشته باشد، چگونگی حمایت و پشتیبانی سیاسی از گمرک است. هرگونه تغییری در فرایندهای مختلف گمرکی از آنجا که به صورت بالقوه می‌تواند برندگان و بازندگان را به دنبال داشته باشد، حمایت‌های عالی سیاسی و دولتی را نیاز دارد.

شاخص دیگری که می‌توان در این زمینه بیان نمود، محیط شناسی دقیق وضعیت گمرکات و انجام کارهای شناختی دقیق در این حوزه و همچنین استفاده از رهنمودهای تسهیل تجاری ارائه شده از سوی بانک جهانی، اصول راهنمای گمرکات بین‌المللی معرفی شده توسط اتاق بازرگانان بین‌المللی، ابزارهای ظرفیت‌سازی گمرکی سازمان جهانی گمرک و... است. طبیعتاً استفاده از رهنمودهای اصلاحی و ظرفیت‌سازی نهادهای معرفی شده در بالا می‌تواند ضمن ایجاد موفقیت در فرایند اصلاح و نوسازی گمرکات، همچنین به افزایش درآمدها و عواید گمرکی نیز کمک نماید.

۳-۱. تجارب بین‌المللی در زمینه نوسازی گمرکات

کشورهای مختلف هر کدام به تناسب وضعیت و حجم تجارت خارجی خود گام در مسیر اصلاح و نوسازی گمرکات خود گذاشته‌اند. در ادامه تلاش می‌شود به تجربه برخی از این کشورها به صورت مختصر اشاره شود.

۳-۱. فیلیپین

سال‌های ۹۸-۱۹۹۲ را می‌توان دوره طلایی اصلاح و نوسازی سرویس‌های گمرکی فیلیپین دانست، چرا که در نتیجه برگزاری انتخابات در این کشور، دولتی روی کار آمد

که یکی از مهم‌ترین اولویت‌های خود را تلاش برای اصلاح مجموعه‌های گمرکی و سیستم‌های مالیاتی بیان کرد. در همین راستا، این کشور تمرکز اولیه خود را به‌خصوص با توجه به برخورداری از کسری بودجه در سال‌های مزبور، بر تشدید عملیات‌های ضد قاچاق، تلاش برای سامان‌دهی و جمع‌آوری بهتر مالیات‌ها و... قرار داد. تلاش برای اصلاح فرایندهای گمرکی خود را نیز از سال ۱۹۹۲ به‌صورت رسمی آغاز کرد. برخی از پیش‌زمینه‌هایی که به نظر مقامات فیلیپینی برای موفقیت این اصلاحات و دستیابی به اهداف مدنظر موثر بودند، عبارتند از:

۱. طرح جامع نظارت بر واردات؛
 ۲. استفاده از وام‌های بانک جهانی به منظور فراهم نمودن تکنولوژی‌های لازم جهت حمایت از اهداف سازمانی؛
 ۳. استفاده گسترده از تکنولوژی‌های اطلاعاتی و ارتباطی در گمرکات و همچنین دستگاه‌های مرتبط و شریک با گمرک مانند صنایع هوایی، اپراتورهای بندری، بانک‌ها و نهادهای دیگری که می‌توان داده‌خانه‌ها^۱ (پایگاه‌های داده) و فرایندهای خودکار ترخیص محموله‌ها را با آن‌ها به اشتراک گذاشت؛ و
 ۴. ایجاد آمادگی در گروه‌های تجاری مانند فدراسیون صنایع فیلیپین، انجمن‌های متنوع صنعتی داخلی و اتاق بازرگانی به منظور همراهی و همکاری با گمرک برای اجرای موثر قوانین (Luc De Wulf, 2004:17).
- مقامات فیلیپین پس از بررسی‌های محیطی گسترده و آشنایی با ضعف‌ها و نواقص موجود و همچنین تدارک و پیش‌بینی زمینه‌هایی که می‌تواند به موفقیت فرایند نوسازی گمرکی کمک نماید، مجموعه اصول اساسی توسعه‌ای مورد نیاز خود را به شرح ذیل بیان کردند:

۱. ایجاد و اعمال سیستم‌های اظهار از راه دور به‌وسیله ابزارها و سیستم‌های الکترونیک؛
۲. تنظیم منشور غربالگری پیشرفته برای محموله‌های مشکوک و با ریسک بالا؛

۳. تدارک ارتباط کامپیوتری بین گمرک و اپراتورهای ویژه بندری تا پایان سال ۱۹۹۳؛
 ۴. تعیین گمرک به‌عنوان اساسی‌ترین مرجع اطلاعات تجاری کشور به‌خصوص در زمینه‌هایی مانند آمار تجاری، موقعیت محموله‌ها و جدول برنامه حمل‌ونقل؛
 ۵. کاهش سریع میزان ترخیص فیزیکی محموله‌ها به ۲۰ درصد تا سال ۱۹۹۸ و کمتر از ۵ درصد تا سال ۲۰۰۵؛
 ۶. ایجاد و توسعه یک واحد اطلاعاتی به‌عنوان بخشی از سیستم عملیاتی اتوماسیون گمرکی براساس آخرین نسخه آنکتاد و «سیستم اتوماسیون داده‌های گمرکی» (آسیکودا)؛
 ۷. توسعه خدمات گمرکی با این پیش‌فرض که این مسئله می‌تواند در بررسی دقیق‌تر محموله‌ها و ارائه اطلاعات واقعی در مورد ارزش واقعی واردات موثر باشد؛
 ۸. استفاده از ماشین‌ها و تکنولوژی‌های ثابت و متحرک اشعه ایکس به منظور کشف و شناسایی مواد مخدر، سلاح و دیگر کالاهای ممنوعه؛ و
 ۹. کاهش کارکنان گمرک از طریق طبقه‌بندی مجدد آنان و استفاده بیشتر از کارشناسان اطلاعات و ارتباطات، حسابداران و کارشناسان رشته‌های شیمی و مدیریت (Luc De Wulf, 2004:19).
- گمرک فیلیپین به منظور خودکارسازی (اتوماسیون) فرایند ترخیص محموله‌ها، فرمان شماره ۷۶۵۰ در آوریل ۱۹۹۳ را جهت لغو بازرسی فیزیکی محموله‌ها صادر کرد. همچنین گمرک این کشور اجازه داد محموله‌ها به‌صورت انتخابی و براساس سیستم ارزیابی ریسک به‌عنوان یکی از روش‌های نوین ارزیابی و پردازش کالاها و افزایش سرعت تجارت خارجی، مورد بازرسی قرار گیرند. از مارس ۱۹۹۳ تا ژوئن ۱۹۹۸ تقریباً ۲۷۷ قانون در زمینه گمرکی مصوب شده است که بخش اعظمی از این قوانین بر سیستم عملیاتی اتوماسیون گمرکی تمرکز داشته‌اند تا بتوانند فرصت‌های نقض قانون و سوء استفاده را از افراد و حتی برخی از مقامات گمرکی بگیرند.

استفاده از ظرفیت و توان بخش خصوصی یکی دیگر از مواردی است که می‌توان در نوسازی گمرکی فیلیپین به آن اشاره داشت. ارزیابی‌های آماری نیز نشان می‌دهند که دولت فیلیپین تنها ۱۸ درصد از کل بودجه مورد نیاز را خود(دولتی) تأمین نموده و ۳۵ درصد از سرمایه مورد نیاز را از طریق استقراض از بانک جهانی و مابقی بودجه را نیز از طریق سرمایه‌های بومی یا محلی تأمین نموده است. (partnership for customs modernization, 2004, 2)

از دیگر روندهای اساسی که در فرایند نوسازی گمرکات فیلیپین انجام شده، می‌توان به تغییر در پرسنل و سیستم‌های پاداش و دستمزد اشاره داشت. دولت فیلیپین همزمان با نوسازی فرایندهای گمرکی و استفاده از سیستم‌ها و تکنولوژی‌های اطلاعاتی و ارتباطی در گمرکات، کاهش و عدم استخدام نیروهای جدید را در قالب تصویب «قانون کاهش کارکنان»^۱ در دستور کار قرار داد. این قانون بکارگیری و استخدام نیروهای جدید را برای هفت سال از زمان تصویب ممنوع کرده و تنها امکان جایگزینی کارکنان را به مقامات مختلف واگذار کرده بود. مقامات گمرکی نیز از این قانون استفاده کرده و حجم نیروی کار خود را به منظور تطبیق با شرایط و روش‌های مدرن کار در گمرکات تغییر و کاهش دادند. به همین منظور و پس از بررسی و ارزیابی میزان و حجم کار موجود در نتیجه فرایند نوسازی گمرکی، در مراحل اولیه تعداد ۴۳۰۰ کارمند کافی ارزیابی شد. در این ارزیابی‌ها پیش‌بینی شده بود که این میزان به مرور به ۱۰۰۰ نفر کاهش پیدا نماید (Luc De Wulf, 2004:19). علاوه بر تغییراتی که در نتیجه اصلاحات گمرکی در میزان و تعداد کارکنان گمرک به وجود آمد، تلاش شد میزان دستمزد و پاداش کارکنان گمرک به عنوان یکی از زمینه‌های اصلی تخلفات، افزایش یابد. با تصویب قانون استانداردسازی حقوق در فیلیپین، این مهم نیز تا حدودی به سامان رسید و مقداری به حقوق و پاداش‌های کارکنان گمرکات

۱. Attrition Act: البته در این شیوه اخراج کارکنان جایی نداشته، بلکه عدم استخدام نیروهای جدید و بازنشسته شدن نیروهای قبلی موجب کاهش نیروها خواهد گردید.

افزوده شد. البته، اگرچه کارکنان گمرک در مراحل اولیه نوسازی گمرکات مخالفت‌هایی را داشته‌اند، لیکن با آموزش‌هایی که در این زمینه با کمک گرفتن از نهادهای بین‌المللی ارائه شد، میزان مقاومت‌ها نیز کاهش یافت.

در هر حال، ارزیابی‌های مختلف از موفقیت فرایند اصلاحات و نوسازی گمرکی در این کشور حکایت دارند. این بررسی‌ها در مجموع شاخص‌های زیر را به‌عنوان شاخص‌های موفقیت فرایند نوسازی گمرکات در فیلیپین بیان داشته‌اند:

۱. حمایت قوی دولت؛
۲. حمایت و به‌کارگیری بخش خصوصی: این مسئله در کنار حمایت قوی دولت به عنوان کاتالیزوری اساسی در تسریع فرایند نوسازی گمرکات به کار گرفته شده است؛
۳. رهبری قوی؛ و
۴. تحلیل ریسک و انتخاب موردی: به‌کارگیری تکنولوژی‌های اطلاعاتی و ارتباطی به منظور تسهیل فرایند تجاری و کاهش فساد اداری، بدون وجود قوانینی که اجازه بازرسی موردی (انتخابی) را براساس سیستم تحلیل ریسک فراهم آورد، نمی‌تواند موفق باشند.

۲-۳. ترکیه

روند نوسازی گمرکی در ترکیه نشان می‌دهد که این کشور به منظور گام نهادن در مسیر اصلاح و نوسازی گمرکات خود در وهله اول اقدام به طراحی یک برنامه عملیاتی چهار ساله نموده است که می‌بایست در طول آن گام‌هایی را در مسیر اصلاح و نوسازی گمرکات خود بردارد. مجموعه‌ای از اقدامات این کشور در راستای این طرح را می‌توان در قالب جدول ذیل مشاهده کرد (Luc De Wulf, 2004:19).

طرح چهار ساله ترکیه برای اصلاح و نوسازی فرایندهای گمرکی

سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم
تلاش برای آماده‌سازی و نوسازی قانون گمرکی	تکمیل و توسعه سیستم‌های الکترونیکی و اجرایی کردن آن به صورت آزمایشی	تکمیل اجرای سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در بقیه مکان‌های باقیمانده	اجرای آزمایشی سیستم‌های کامپیوتری
ساده‌سازی روش‌ها	پیش‌بینی ارزیابی توانمندی گمرکات نسبت به کارایی سیستم آی تی	تکمیل نهایی طرح از طریق اتصال سایر نهادها و دستگاه‌ها مانند بانک‌ها و کمپانی‌های حمل و نقل	
توسعه و ایجاد سیستم‌های کامپیوتری	توسعه و اجرای گروه اطلاعات عمومی		
آموزش کارکنان گمرک	توسعه آموزش‌ها در رابطه با سیستم‌های جدید		
گسترش اطلاعات عمومی برای تاجران و بازرگانان	توسعه روش‌های دستی در قسمت‌هایی که به اتوماسیون متصل نمی‌باشند		
تأکید بر سیستم‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری و تکنولوژی‌های اطلاعاتی و ارتباطی			
دستیابی به مدیریت الکترونیک گمرکی			
توسعه سیستم‌های اظهار واردات الکترونیکی			

در واقع می‌توان گفت که یکی از مهم‌ترین اهداف فرایند اصلاح و نوسازی گمرکات در ترکیه، همراهی و تطابق قوانین گمرکی این کشور با قوانین اتحادیه گمرکی اروپایی بوده است (Şenkaya, 2009:5). ترکیه در حال حاضر عضو اتحادیه گمرکی اروپایی است و به‌منظور تسهیل بهتر جریان تجارت خود تلاش دارد همواره استانداردهای مورد نظر اتحادیه گمرکی اروپایی را اعمال نماید. اولین گام در فرایند اصلاح و نوسازی گمرکات ترکیه را می‌توان تصویب قانون گمرکی این کشور در همراهی با استانداردهای گمرکی اتحادیه اروپا دانست. تلاش‌های اولیه این کشور در سال ۱۹۹۵ به منظور نشان دادن مطابقت قانون گمرکی خود با اصول اساسی قانون گمرکی اتحادیه اروپا چندان نتیجه بخش نبود و به همین دلیل تنظیم قانون گمرکی جدیدی در سال ۱۹۹۶ از سوی دولت این کشور درخواست شد که این مهم در سال ۲۰۰۰ میلادی محقق گردید. ترکیه همزمان با گام نهادن در مسیر استفاده بیشتر از تکنولوژی‌های ارتباطی و اطلاعاتی، تغییراتی نیز در روش‌های واردات کالای خود به وجود آورد و امکان ثبت الکترونیکی اظهارنامه‌ها را در سیستمی به نام سیستم مدیریت گمرکی رایانه‌ای^۱ فراهم نمود. قبل از انجام چنین اصلاحاتی در سیستم گمرکی، تکمیل اظهارنامه‌های گمرکی و پیمودن روش‌های اداری برای محموله‌های دریایی تقریباً ۴۵ روز و برای سایر محموله‌هایی که از طرق دیگر ترانزیت می‌شد تقریباً ۲۰ روز به طول می‌انجامید. اما امروزه با تکمیل فرایند ثبت الکترونیکی درخواست‌ها و استفاده از کدها و رمزهای اختصاصی، این مهم به ۲۴ ساعت کاهش پیدا کرده است. (Luc De Wulf, 2004:21). تأیید اظهارنامه‌ها و ارزیابی و تحلیل ریسک کالاها توسط سیستم‌های رایانه‌ای انجام می‌شود و کالاها با چهار برجسب قرمز (کالاهایی که نیازمند بررسی فیزیکی هستند)، زرد (بررسی اظهارنامه‌ها)، آبی (کالاهایی که نیازمند کنترل پس از ترخیص می‌باشند) و سبز که به معنای ترخیص فوری می‌باشد، مشخص می‌شوند. لازم به ذکر است که به کالاها تنها هنگامی برجسب قرمز چسبانده می‌شود که این

کالاها در طی فرایند تحلیل و ارزیابی ریسک، در این فهرست قرار گیرند. برنامه نوسازی گمرکی ترکیه در سال‌های ۹۷-۱۹۹۶ مورد بازنگری قرار گرفت و در این بازنگری جدید مقرر شد تا:

- ادارات گمرکی با کارایی پایین تعطیل شوند؛
- سرویس‌های اجرایی و ترخیص گمرکی ارتباط نزدیک‌تری در حوزه‌های کارکردی داشته باشند؛
- مسئولیت‌ها و اقتدار عملیاتی بیشتری به ادارات محلی و منطقه‌ای واگذار شود؛ و
- از همکاری‌ها و حمایت‌های بخش خصوصی در بهبود زیرساخت‌های گمرکی استفاده گردد.

بر مبنای برخی از اصول فوق، تقریباً ۷۳ اداره گمرک با کارایی پایین در سال ۱۹۹۹ تعطیل شدند و تعداد معاونت‌های گمرکی نیز از ۳۶ معاونت به ۱۴ معاونت در سال ۲۰۰۲ کاهش پیدا کردند. این کاهش معاونت‌های گمرکی در واقع گامی جدی در راستای واگذاری اقتدار بیشتر به اداره‌های محلی و منطقه‌ای ارزیابی شده است. کشور ترکیه همچنین به منظور موفقیت فرایند نوسازی گمرکی خود به‌خصوص در بخش تأمین بودجه تلاش نموده از ظرفیت‌های اتاق بازرگانی و صنایع این کشور بدین منظور استفاده نماید. گمرکات قیصریه، جملیکو قونیه به‌عنوان اولین مرحله از مراحل نوسازی گمرکی، مورد نوسازی قرار گرفته و این عملیات در سال‌های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۲ به اتمام رسیده است. در کنار این مسئله، اتاق صنایع و بازرگانی منطقه‌ای و همچنین انجمن حمل و نقل ترکیه نیز خود را به ساخت تسهیلات گمرکی تا پایان سال ۲۰۰۲ در گمرکات مرزی با ایران و یونان متعهد کرده بودند. علاوه بر آنچه در فوق مورد بررسی قرار گرفت، باید گفت که یکی از شاخص‌های اساسی فرایند نوسازی گمرکی ترکیه، فرایند اتوماسیون گمرکی به‌منظور کاهش فساد و افزایش کارایی و شفافیت در گمرکات بوده است. ترکیه از سال ۱۹۹۷ توجه جدی خود را به فرایند اتوماسیون گمرکی آغاز و بدین منظور کاری گروهی را متشکل از ۳ مدیر ارشد، ۱۴ کارشناس گمرکی و ۱۴

تحلیلگر و طراح برنامه، شروع کرد. به منظور کاهش هزینه‌ها و صرفه‌جویی در زمان، گمرک ترکیه تصمیم گرفت یک بسته نرم‌افزاری جدید و مشتق از یک سیستم مدیریتی فرانسوی که در ترکیه با نام «سی‌سی‌ام‌اس»^۱ شناخته می‌شود را کاربردی و اجرایی نماید. این نرم‌افزار توسط کنسرسیومی از گمرکات فرانسه و شرکت رایانه‌ای «بول‌اس‌ای»^۲ تهیه و در سال ۱۹۹۸ به صورت موفقیت‌آمیزی در فرودگاه استانبول اجرایی شد (Luc De Wulf, 2004:33). سی‌سی‌ام‌اس در واقع یک برنامه مشتری‌محور براساس داده‌خانه‌ای است که همه عملیات‌های گمرکی مانند محاسبه، واردات، صادرات، ترخیص، بازرسی موردی، ترانزیت و آمارهای تجاری را پشتیبانی می‌نماید. این سیستم در سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۳ در ۶۵ گمرک ترکیه نصب و عملیاتی شد و در همین سال تقریباً ۹۹ درصد اظهارنامه‌های گمرکی از طریق همین سیستم مورد ارزیابی و بررسی قرار گرفت. از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۵ میلادی نیز مجدداً طرحی ۵ ساله برای تداوم مسیر اصلاحات و نوسازی گمرکات ارائه شد که مهم‌ترین رئوس آن عبارتند از:

۱. تلاش برای مبارزه با جعل و فساد از طریق ارائه آموزش‌های بیشتر برای کارکنان و تقویت سازوکارهای کنترلی از طریق استفاده از ارزیابی داده‌خانه‌ها و توافقنامه‌های حمایت متقابل با دیگر گمرکات؛
۲. تضمین امنیت عمومی با تأکید بر حفظ و حمایت از امنیت ملی، سلامت و محیط زیست؛ و
۳. اختصاص منابع بیشتر برای آموزش کارکنان با هدف آموزش مجدد ۲۵ درصد از کارکنان به صورت سالانه.

۳-۲. قزاقستان

قزاقستان فرایند توسعه و مدرنیزاسیون گمرکی خود را از سال ۲۰۰۳ و براساس قانون

1. CCMS
2. Bull SA

شماره ۱۰۱۹ به منظور افزایش ظرفیت‌های نهاد گمرک و همچنین بهبود و تسهیل فرایند تجارت خارجی خود در سه بخش به صورت همزمان یعنی ساده‌سازی روش‌های گمرکی، تسهیل تجارت ترانزیتی کشورهای همسایه و توسعه اتوماسیون ترخیص گمرکی و زیرساخت‌های مرزی آغاز نموده است (Luc De Wulf, 2004:37).

الف) ساده‌سازی روش‌های گمرکی

پیچیدگی و عدم شفافیت روش‌های گمرکی یکی از موانع مهمی بوده است که به زعم کارشناسان گمرکی قزاقستان، موانع متعددی را برای تجارت و همچنین ارتقاء و بهبود روابط با جامعه بازرگانی این کشور ایجاد نموده است. به همین دلیل گمرک قزاقستان با سرلوحه قرار دادن کنوانسیون بازرگانی شده کیوتو اقدام به ساده‌سازی و هماهنگ‌سازی روش‌های گمرکی خود نموده است. در این راستا، گمرک قزاقستان تلاش نموده اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱) **ترخیص یک مرحله‌ای:** گمرک قزاقستان همواره در تلاش برای ایجاد و توسعه یک سیستم استاندارد کنترل مرزی (جاده‌ای - ریلی) بوده است که هم بتواند زمان بررسی‌ها را کاهش داده و هم به منابع اندکی نیاز داشته باشد. به همین دلیل، گمرک این کشور به سمت ایجاد سیستم ترخیص «یک مرحله‌ای»^۱ محموله‌ها حرکت نمود که این امکان را برای جامعه تجاری و همچنین ترانزیتی این کشور فراهم نماید تا همه روش‌ها و اسناد مورد نیاز عبور مرزی را در یک محل و با حداقل زمان، کامل نمایند. این سیستم علاوه بر کاهش زمان، صرف منابع عمومی برای مدیریت مرزی را نیز تا حدود زیادی کاهش خواهد داد.

۲) **استفاده از سیستم تک فاکتوره:** سیستم «تک فاکتوره»^۲ در واقع فرم یکپارچه امنیتی و پرداختی است که همه حقوق مربوط به ترخیص و همچنین ترانزیت را شامل می‌شود. شیوه‌های ترخیص گمرکی قزاقستان تا سال ۲۰۰۳ اساساً مشتق از سیستم‌های

ترخیص ۵ مرحله‌ای شوروی بوده است؛ لیکن از سال ۲۰۰۳، این کشور تلاش کرد سازوکار ترخیص خود را به منظور افزایش سرعت ترخیص کالا و همچنین کاهش اسناد و مدارک مورد نیاز به ۳ مرحله کاهش دهد (Amanbayev, 2007, 5).

۳) **اعمال سیستم مدیریت ریسک:** از دیگر اقدامات گمرکات قزاقستان برای اصلاح و نوسازی گمرکی خود، اعمال سیستم مدیریت ریسک است. اجرای این سیستم در برخی از پست‌های گمرکی قزاقستان باعث کاهش سطوح بازرسی‌ها به خصوص در رابطه با محموله‌هایی با ریسک پایین شده است.

ب) تسهیل تجارت ترانزیت

علاوه بر آنچه که در فوق بیان شد، با توجه به نقش و اهمیت ترانزیت در معادلات سیاسی و اقتصادی قزاقستان، این کشور تلاش نموده سازوکارهایی را به منظور بهبود ترانزیت و افزایش ایمنی آن اتخاذ نماید. در ادامه به برخی از این راهکارها به صورت مختصر اشاره می‌شود (Molnar, 2003: 11).

۱) **نصب سیستم کنترلی «تیر (حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای) ایمن»:** به منظور حمل و نقل کالاها بر اساس کنوانسیون تیر، نصب و بکارگیری سیستم «تیر ایمن» می‌تواند به خوبی اطلاع‌رسانی الکترونیکی از اتمام ترانزیت را انجام دهد؛

۲) **سیستم گمرکی ترجیحی:** به منظور ساده‌سازی روش‌های گمرکی کالاهای ترانزیتی از طریق ریل، گمرک قزاقستان با همکاری سایر نهادهای دخیل در امر ترانزیت، «سیستم گمرکی ترجیحی»^۲ را اعمال نموده است. این سیستم در واقع یک سیستم تضمینی (بیمه‌ای) ترانزیتی مانند کنوانسیون تیر است. این سیستم همچنین برای تسهیل نقل و انتقالات ریلی در مرزها و همچنین ترانزیت محموله‌ها از طریق کشورهای همسایه مفید و مؤثر است.



1. Safe TIR ("Transports Internationaux Routiers" or "International Road Transports")
2. Preferential System of Customs

۳) سیستم تی سی اسکن: نصب سیستم بررسی و کشف ثابت «تی سی اسکن»^۱ در مرز مشترک قزاقستان و چین توانسته کارایی گمرکات این کشور را در کشف و شناسایی کالاها، افزایش سرعت ترخیص، کاهش تأخیر محموله‌ها، شناسایی کالاهای قاچاق و در مجموع کیفیت کنترل گمرکی افزایش دهد.

۴) توسعه اتوماسیون ترخیص گمرکی و زیرساخت‌های مرزی: اتوماسیون در واقع قلب و هسته اساسی هرگونه نوسازی گمرکی است. به همین منظور یکی از گام‌های اصلاح گمرکی قزاقستان نیز ایجاد سیستم اطلاعات اتوماسیون گمرکی^۲ است که وظایف ذیل را به عهده دارد.

- ترخیص و کنترل؛
 - تهیه اطلاعات مدیریتی برای تصمیم‌گیری؛
 - جمع‌آوری و پردازش اطلاعات آماری در زمینه تجارت بین‌المللی؛ و
 - تبادل اطلاعات با کارگزاران مرتبط، گمرکات و کشورهای همسایه.
- این سیستم می‌تواند کمک‌های قابل توجهی را در بخش‌هایی مانند تسریع فرایند ترخیص گمرکی، ساده‌سازی روش‌های عبور و مرور مرزی، جمع‌آوری سریع حقوق و عوارض گمرکی و به‌طور کلی افزایش کارایی و کارآمدی گمرکات قزاقستان داشته باشد.

ج) سیستم کنترل لجستیکی خودکار

یکی از ویژگی‌های اساسی «سیستم کنترل لجستیکی خودکار»^۳ که در مسیرهای عمده حمل‌ونقل کالا نصب شده، در واقع پیوند تکنولوژی و کنترل گمرکی مانند رصد حمل‌ونقل و کنترل راداری و همچنین به حداقل رساندن عامل فیزیکی و انسانی است. توانمندی‌های این سیستم را می‌توان اینگونه بیان داشت:

- ثبت و نظارت ویدئویی وسایل و کانتینرها؛

- تشخیص و شناسایی تعداد مجوزها؛
- طبقه‌بندی وسایل براساس وزن و اندازه؛
- ارسال اطلاعات به مراکز مختلف اطلاعاتی مانند گمرکات؛ و
- ثبت، خوانش و پردازش اطلاعات.

اجرا و نهادینه شدن این سیستم می‌تواند امکان تکمیل اطلاعات کالاها و وسایلی که از گمرکات مرزی در هر زمانی می‌گذرد و همچنین امکان کنترل آنلاین و کاهش نقش منابع انسانی را در فرایندهای نظارتی تأمین نماید.

د) توسعه کنترل‌های مشترک مرزی

کنترل‌های مشترک مرزی یکی از اموری است که به خوبی می‌تواند در افزایش سرعت تجارت خارجی کشورها مفید و موثر باشد. قزاقستان و قرقیزستان براساس توافقات فی‌مابین از جولای ۲۰۰۴ اقدام به کنترل مشترک مرزی نموده‌اند. همچنین این کشور توافقاتی را با چین در زمینه تبادل داده‌ها و اطلاعات به صورت هر دو ماه یکبار به انجام رسانده است.

۳-۴. چین

کشور چین نیز اصلاحات و نوسازی فرایندهای گمرکی خود را به‌خصوص در دو شهر شانگهای و پکن با کمک گرفتن از برنامه‌های توسعه سازمان ملل در بخش‌هایی مانند تقلیل و کاهش زمان ترخیص کالاها، حرکت به سمت اتوماسیون فرایندهای گمرکی، اصلاحات قانونی، اعمال سیستم مدیریت ریسک و کاهش سیستم‌های کشف و شناسایی فیزیکی و پذیرش و ارزیابی اطلاعات اظهارنامه‌ها قبل از ورود کالا آغاز کرده است. علاوه بر آنچه در فوق بیان شد، همچنین گمرک چین در سال ۲۰۱۳ طرحی را به نام «طرح آزمایشی ترخیص گمرکی بدون کاغذ»^۱ با هدف حرکت به

سمت الکترونیکی کردن اطلاعات اظهارنامه‌ها و کاهش هزینه‌ها، اعلام و اجرایی نمود که به نظر می‌رسد توانسته کارایی گمرکات این کشور را به خصوص در بخش ترخیص کالا بسیار افزایش دهد (Luc De Wulf, 2004:37).

در سیستم گمرکی چین، شرکت‌ها بر اساس میزان ثبت درخواست‌ها و عملکرد خود در حوزه کسب و کار به ۵ طبقه تقسیم می‌شوند. سیستم الکترونیکی آزمایشی ترخیص گمرکی بدون کاغذ در ابتدای امر تنها شرکت‌هایی که در طبقه «الف» قرار می‌گرفتند را شامل می‌شد لیکن از سال ۲۰۱۴ این سیستم به همه شرکت‌هایی که در طبقه «ب» نیز قرار داشته و همچنین سایر گمرکات چین گسترش و تسری یافته است^۱. لازم به ذکر است که گمرک چین پیش از این در سال ۲۰۱۲ نیز به صورت آزمایشی سیستم بایگانی گمرکی بدون کاغذ (الکترونیک) را برای برخی از کالاها اعمال کرده بود - سیستمی که می‌توان از آن در مباحث مدیریت ریسک و طبقه‌بندی شرکت‌های واردات/صادرات به صورت مجزا استفاده کرد. (Brief Introduction to China Customs, 2006:5)

علاوه بر آنچه در فوق بیان شد، مدل ترخیص کالایی اظهار و ترخیص در داخل به صورت گسترده توسط شرکت‌های طبقه الف مورد استفاده قرار گرفته است. تعداد شرکت‌هایی که از این مزیت استفاده نموده‌اند از ۲۹۴۸ به ۳۳۵۴۰ افزایش داشته‌اند. در مجموع، می‌توان گفت که کشور چین اصلاحات متفاوت و متنوعی را در بخش‌های ساختار و تشکیلات گمرکی، فرایندهای گمرکی و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در گمرکات خود انجام داده است که به برخی از آن‌ها در ذیل اشاره می‌شود (Zhang Shujie, 2007:8).

الف) اصلاحات در ساختار و تشکیلات

- رشد تحقیقات در زمینه‌های گمرکی؛
- مدیریت منابع انسانی؛

۱ شرکت‌هایی که حجم و ارزش ثبت درخواست‌های آنان بالا باشد، در طبقه الف قرار گرفته و به تناسب این حجم و ارزش، درخواست دیگر طبقات نیز معنا پیدا می‌کند.

- استخدام در فضای کاملاً رقابتی؛
- آموزش‌های بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت کارکنان.

ب) اصلاح فرایندها

- ترخیص جمعی؛
- راه‌اندازی گمرک الکترونیکی؛ و
- آسان‌سازی تجارت و تشریفات گمرکی.

ج) استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات

- طراحی سیستم مدیریت ترخیص جدید؛
- ترخیص بدون کاغذ ۸۰٪ در سال ۲۰۰۵؛ و
- استفاده از شبکه تجاری.

۳-۵. پرو

کشور پرو یکی از کشورهایی است که بانک جهانی ضعف‌ها و نواقص زیر را در سیستم گمرکی این کشور تشخیص داده است.

۱. نرخ تعرفه و عوارض گمرکی پرو بسیار بالا و از ۱۰ تا ۹۴ درصد را شامل می‌شود؛

۲. زمان ترخیص گمرکی کالا در این کشور از ۱۵ تا ۳۰ روز به طول می‌انجامد؛

۳. ۷۰ تا ۱۰۰ درصد از سیستم‌های بررسی کالا در گمرکات این کشور دستی و مبتنی بر سیستم کاغذی است؛ و

۴. روش‌های گمرکی پرو قدیمی و قانون گمرکی این کشور به روز نمی‌باشد.

به منظور رفع و حل این چالش‌ها، پرو تلاش داشته با کمک بانک آمریکایی توسعه، فرایندهای اصلاح و نوسازی گمرکی خود را دنبال نماید. بررسی‌های مختلف نشان

می‌دهد که انجام اصلاحات و رفع نواقص بیان شده توسط بانک جهانی باعث کاهش یک‌سوم کارکنان گمرکات پرو و همچنین افزایش ۴۳۵ درصدی درآمدهای این کشور از

محل گمرکات شد. علاوه بر افزایش میزان درآمدها و واردات کشور پرو، همچنین نرخ تعرفه‌های این کشور به ۱۵ تا ۲۵ درصد کاهش یافته و همچنین زمان ترخیص کالا در این کشور از ۱۵ تا ۲۰ روز به ۲ ساعت (در برخی منابع ۲ روز) کاهش یافته است. گمرکات کشور پرو همچنین با کاهش کارکنان غیرمتخصص خود و افزایش کارکنان حرفه‌ای از ۲ درصد به ۶۰ درصد، فساد گمرکی موجود در گمرکات این کشور را نیز به میزان قابل ملاحظه‌ای کاهش داده است. (Luc De Wulf, 2004:37).

۶.۳. تجارب کلی دیگر کشورها

در ادامه تلاش می‌شود به صورت مختصر به برخی از تجارب دیگر کشورها در فرایند نوسازی گمرکی در قالب جدول ذیل اشاره شود.

کشور	شاخص	کره جنوبی	سنگاپور	آلمان
		<ul style="list-style-type: none"> - کوچک‌سازی: طی ده سال (۱۹۹۰-۱۹۹۱) با وجود دو برابر شدن حجم تجارت از تعداد کارکنان ۱۳٪ کاسته شده است - اطلاع‌رسانی به ارباب رجوع - آموزش تخصصی مأموران گمرک - تعداد کارکنان: ۳۸۵۰ نفر (۱۹۹۹) 	<ul style="list-style-type: none"> - مدیریت منابع انسانی: - ظرفیت‌سازی - تشویق کارکنان - امکانات رفاهی کارکنان - استفاده از دستگاه‌های پیشرفته کنترل - تعداد کارکنان: ۵۸۶ نفر (۲۰۰۴) 	<ul style="list-style-type: none"> - تفویض اختیار و انجام کارهای مشترک با سازمان‌های همجوار با امضای یادداشت تفاهم با آنها - خصوصی‌سازی: با ارجاع بعضی از عملیات گمرکی به انجمن‌های خصوصی که اعضای آنها با کمک گمرک آموزش دیده‌اند - کوچک‌سازی: با ماشینی شدن سیستم‌های گمرکی هر ساله حدود یک‌سوم پرسنل کم می‌شوند - آموزش‌های آکادمیک مخصوص به کارکنان گمرک - تعداد کارکنان: ۹۹۰۰ نفر (سال ۲۰۰۴) - پیش‌بینی تعداد کارکنان در سال ۲۰۱۰: ۱۰۰۰ نفر

کشور	شاخص	کره جنوبی	سنگاپور	آلمان
				اصلاح فرایند
فناوری اطلاعات و ارتباطات	<ul style="list-style-type: none"> - اجرای سیستم ترخیص جدید با کارایی ویژه در سال ۲۰۰۵ 	<ul style="list-style-type: none"> - اجرای موفق گمرک الکترونیک از سال ۲۰۰۳ - کاربرد سیستم بدون کاغذ ۱۰۰٪ در سال ۲۰۰۵ 	<ul style="list-style-type: none"> - آغاز مدرن‌سازی گمرکات در سال ۲۰۰۰ - اجرای سیستم بدون کاغذ (۶۰٪ در سال ۲۰۰۵ و تا سال ۲۰۱۰، ۱۰۰٪) 	

جمع‌بندی

امروزه تصور سنتی از گمرک به عنوان کارگزار جمع‌آوری درآمدها و منابع، اعتبار خود را از دست داده و مأموریت‌های جدیدی از جمله مقابله با جرایم سازمان‌یافته فراملی، سلامت و تسهیل تجارت و اخیراً نیز تأمین امنیت و مقابله با تروریسم به نقش‌های سنتی این نهاد افزوده شده است. به همین دلیل می‌توان گفت که پذیرش و انجام بهینه این مأموریت‌ها نیازمند اصلاحاتی جدی در ساختار گمرک‌ها و حرکت به سمت چابک‌سازی آن هم در مأموریت‌ها و هم در فرایندها می‌باشد. تجارب کشورهای مورد بررسی نشان می‌دهد که به‌طور کلی فرایند نوسازی گمرکی آنان در سه سطح صورت گرفته که عبارتند از:

۱. نوسازی فرایندهای بنیادی از طریق توسعه طرح‌های استراتژیک گمرکی، ارتقاء و بهبود برنامه‌های انسجام‌بخشی گمرکی و مقابله با فساد و ارزیابی محیطی؛
۲. توانمندسازی از طریق مجموعه اقدامات و فرایندهای بازمهندسی، تجارت

خودکار و الکترونیک، تحلیل اطلاعات و ارتقاء گمرکات به یک سازمان دانش
بنیان؛ و

۳. بکارگیری روش‌ها و فرایندهای پیشرفته مانند ایجاد و تأمین شفافیت در
روش‌ها و قوانین، به‌کارگیری مدیریت ریسک مبتنی بر اطلاعات و افزایش
توانمندی‌های پس از ترخیص.

در مجموع، نکته قابل ذکر آن است که نوسازی گمرکی اکثر کشورها براساس
منشور و کنوانسیون بین‌المللی کیوتو و اصولی است که در این کنوانسیون بین‌المللی
مطرح شده است. به نظر می‌رسد قانون گمرکی جدید کشورمان نیز تا حدودی برخی
از اصول این کنوانسیون را مد نظر قرار داده است.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع

1. Grainger, Andrew , (2007), customs and trade acilitation:from concepts to implementation, World Customs Journal.
2. -----, Trade facilitation: a review (Working Paper), Trade Facilitation Consulting Ltd.,www.tradefacilitation.co.uk.
3. WCO (2006), 'WCO Revised Kyoto Convention enters into force', WCO Press Release, WCO, Brussels.
4. Wulf and José B. Sokol, (2004) CustomsModernization Initiatives:Case Studies.
5. ŞENKAYA , Sinem (2009),Modernization of Border Crossing Points in Turkey: New Prospects in the ECO Region,ppt .
6. Amanbayev , Murat and G.M. Konkasheva (2007), Customs Reform and Modernization Initiatives and Future Plans of Kazakhstan.
7. Molnar , Eva (2003) ,transport and trade facilitation issues in the cis 7, kazakhstan and turkmenistan.
8. Shujie , Zhang(2007) the implication of customs modernization on export competitiveness in china, World Customs Organization.
9. summary of proceedings, forum on public-private partnership for customs modernization, Manila, Philippines,14-16 October 2004.

