

# جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری

میتر کرمی\*

تاریخ دریافت ۸۹/۱۲/۷ تاریخ پذیرش ۹۰/۳/۱۰

امروزه فناوری‌های نوین سبب بروز تحولات چشمگیری در عرصه‌های مختلف شده است. کاربردهای تجارت الکترونیکی و فناوری اطلاعات و ارتباطات در عرصه‌های تبادل کالا و خدمات باعث سهولت در امور تجاری می‌شود. این موضوع هزینه‌ها و زمان انجام فرایندهای تجاری را کاهش می‌دهد. منظور از تسهیل تجاری، ساده‌سازی فرایندها و رویه‌های تجارت بین‌الملل و همگون‌سازی اطلاعات مبادله‌شده بین تجار و نهادهای دولتی است.

درحقیقت گمرک الکترونیکی یکی از دستاوردهای فناوری‌های نوین در گمرک است. گمرک الکترونیکی با الکترونیکی کردن فرایندهای روزمره گمرکی سبب بروز شفافیت در امور گمرکی، تسهیل صادرات و واردات کالا و خدمات و در نهایت بهبود جایگاه رقابتی کشورها در عرصه تجارت بین‌الملل می‌شود. گمرک ایران نیز با درک اهمیت پیاده‌سازی گمرک الکترونیکی در کشور اقداماتی را به منظور اجرای گمرک الکترونیکی در قالب طرح تحول گمرکی و با بهره‌گیری از تجربیات بین‌المللی به انجام رسانیده است.

در این مقاله ابتدا مفاهیمی مانند استراتژی توسعه تجارت، تسهیل تجاری و گمرک الکترونیک بررسی و سپس تجارب دو کشور پیشرو در زمینه گمرک الکترونیک ذکر می‌شود. سپس با تحلیل جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری، اقدامات انجام‌شده در کشور به منظور اجرای گمرک الکترونیکی و چالش‌های موضوع، احصا و بیان شده و در نهایت پیشنهادهایی به منظور ارتقای جایگاه گمرک الکترونیک و نقش آفرینی بیشتر آن در فعالیت‌های تجاری کشور ارائه می‌گردد.

**کلیدواژه‌ها: تسهیل تجاری؛ گمرک الکترونیکی؛ پنجره واحد تجاری؛ آسیکودای جهانی**

\* دانشجوی دکتری مدیریت فناوری، دانشگاه علامه طباطبایی، کارشناس مرکز توسعه تجارت الکترونیک؛

Email: mitra.karami@gmail.com

## مقدمه

سازمان گمرک به عنوان یکی از سازمان‌های اقتصادی کشور، نقش مهمی در وصول درآمدهای دولت و اجرای سیاست‌ها و خط‌مشی‌های اقتصادی و بازرگانی کشور ایفا می‌کند. گمرک درحقیقت یکی از ارکان اساسی در چرخه تجارت بین‌الملل محسوب می‌شود و تکمیل فرایندهای صادرات، واردات و ترانزیت بدون انجام رویه‌ها و تشریفات گمرکی امکان‌پذیر نیست. ازسوی دیگر تکمیل چرخه فرایندهای تجاری، مستلزم تبادل حجم عظیمی از اسناد و اطلاعات تجاری بوده و اغلب مشاهده می‌شود سازمان‌های مختلف درگیر تکمیل فرایندهای تجاری، اقدام به اخذ اطلاعات یکسان در قالب فرم‌های مختلف از تجار می‌کنند.

این امر به افزایش زمان و هزینه تکمیل فرایندهای تجاری منجر می‌شود. آمارها حاکی از آن است که هزینه مستندسازی و تکمیل رویه‌های تجاری، بین ۴ تا ۷ درصد ارزش محموله‌هاست. با توجه به حجم بالای محموله‌های تجاری که هر ساله بین کشورهای مختلف مبادله می‌شود، رقم فوق قابل تأمل بوده و ضرورت حرکت به سمت تسهیل تجاری را آشکار می‌سازد.

یکی از راه‌های ایجاد تسهیل تجاری، مجهز کردن سازمان‌های درگیر در فرایندهای تجاری به فناوری‌های نوین است. کاربردهای فناوری اطلاعات و ارتباطات برای تبادل الکترونیکی داده‌ها، در قالب سیستم‌هایی چون گمرک الکترونیکی، نقشی اساسی در این حوزه ایفا می‌کند. در این راستا بسیاری از کشورها اقدام به اجرای سیستم گمرک الکترونیکی کرده و از منافع و آثار مثبت آن بهره‌برداری نموده‌اند.

در ایران نیز اقداماتی به منظور تجهیز سازمان گمرک به فناوری‌های نوین اطلاعاتی و ارتباطاتی صورت گرفته، باین حال نتایج بررسی‌ها نشان‌دهنده ضعف قدرت رقابتی حوزه تجاری فرامرزی (از نظر مدت زمان، هزینه و اسناد مورد نیاز برای صادرات و واردات) است. تقویت قدرت رقابتی کشور در حوزه تجارت فرامرزی، بستری مناسب برای توسعه

صادرات کشور از طریق افزایش قدرت رقابتی فراهم می‌آورد و همچنین سبب کاهش قابل ملاحظه هزینه و زمان فرایند واردات می‌شود. یکی از راهکارهای تقویت قدرت رقابتی بهبود وضعیت تسهیل تجاری کشور از طریق استقرار سیستم‌های نوین مجهز به فناوری اطلاعات و ارتباطات نظیر سیستم گمرک الکترونیکی است. در این میان سؤالی که مطرح می‌شود این است که اصولاً سیستم گمرک الکترونیکی چه جایگاه و نقشی در ایجاد تسهیل تجاری ایفا می‌کند؟ پاسخ به این سؤال نیازمند بررسی وضعیت تسهیل تجاری و نقش گمرک الکترونیکی در بهبود وضعیت فعلی تسهیل تجاری در کشور است.

بررسی جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری ضمن تبیین اهمیت حرکت به سمت تسهیل الکترونیکی تجارت فرامرزی، سبب برجسته‌تر شدن تأثیر اجرای گمرک الکترونیکی در ایجاد تسهیل تجاری در کشور می‌شود. اهمیت این موضوع با توجه به اجرای گمرک الکترونیکی توسط بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه، بیش‌ازپیش نمایان می‌گردد.

در این مقاله با هدف بررسی جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری، ابتدا درخصوص مفاهیم تسهیل تجاری، گمرک الکترونیکی و جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری توضیحاتی ارائه شده و در ادامه ضمن بررسی وضعیت کشور در حوزه شاخص‌های تجارت فرامرزی، ضرورت اجرای گمرک الکترونیکی به‌عنوان یک راهکار برای نیل به هدف ایجاد تسهیل تجاری در کشور نشان داده می‌شود. در بخش انتهایی نیز پس از بررسی اقدامات انجام‌شده توسط سازمان گمرک به‌منظور اجرای گمرک الکترونیکی، چالش‌های استقرار سیستم گمرک الکترونیکی به تصویر کشیده شده و راهکارهایی برای رفع مشکلات پیشنهاد گردیده است.

## ۱ اهمیت تحقیق

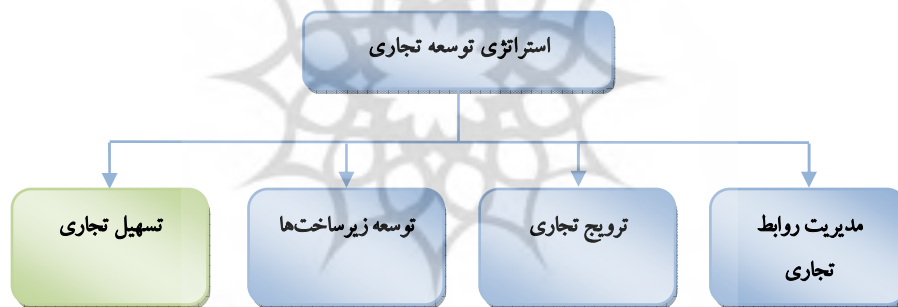
تحقیق حاضر را می‌توان از چند جهت حائز اهمیت دانست:

۱. موضوع تسهیل تجاری با رویکرد فناوری اطلاعات و ارتباطات در کشور ما تا حد زیادی جدید بوده و تحقیقات کمی به صورت اختصاصی درباره آن انجام شده است؛
۲. در این تحقیق ضمن بررسی جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری، تصویری به نسبت جامع از وضعیت تسهیل تجاری در کشور ارائه شده و با استفاده از تجزیه و تحلیل تصویر یادشده ضرورت ایجاد تسهیل تجاری با استفاده از فناوری های نوین اطلاعاتی و ارتباطاتی نشان داده می شود؛
۳. در این تحقیق عمده چالش های موجود بر سر راه اجرای سیستم گمرک الکترونیکی استخراج و دسته بندی شده است.

## ۲ استراتژی توسعه تجاری

تجارت جهانی در سال های اخیر دچار تغییرات و نوسانات زیادی شده است. افزایش حجم تجارت، آزادسازی تجاری و کاهش موانع تعرفه ای و غیرتعرفه ای، قوانین جدید تجاری، تغییر الگوها و بازیگران عرصه تجارت، مدل های جدید لجستیکی و زنجیره تأمین، توسعه شبکه های تروریستی و جنایی سازمان دهی شده بین المللی، تهدیدات امنیتی و افزایش نگرانی ها نسبت به بهداشت عمومی و مسائل زیست محیطی از جمله عوامل اصلی ایجادکننده و محرک تغییر در سطح بین المللی بوده اند. در حال حاضر ۳۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشورهای جهان در حوزه تجاری است و پیش بینی می شود این مقدار تا سال ۲۰۲۰ به ۵۰ درصد افزایش یابد. در چنین شرایطی، یکی از پیش شرط های لازم برای رشد و توسعه پایدار در اقتصاد رقابتی امروز دنیا، مشارکت بیشتر در حوزه تجارت بین المللی است. پس از مذاکرات انجام شده در اروگوئه، در سال ۱۹۹۴، نرخ تعرفه ها کاهش یافته است و موانع غیرتعرفه ای در مسیر برطرف شدن قرار گرفته اند. در نتیجه، کشورهای در حال توسعه با رقابت بیشتری برای صادرات محصولات خود مواجه می شوند. کشورهای کمتر توسعه یافته در این میان ممکن است در نتیجه موانع موجود در

فرایندهای تجاری خود به حاشیه رانده شوند. بنابراین فقط با تکیه بر تعرفه‌ها و امتیازات تجاری ترجیحی<sup>۱</sup> نمی‌توان به توسعه تجاری دست یافت. به‌منظور دستیابی به مزیت رقابتی، هر کشوری باید از طریق اجرای استراتژی ملی توسعه تجاری، محیط بومی مطلوبی را برای تجارت ملی خود ایجاد کند. در چارچوب محیط تجاری امروز، تمرکز دولت‌ها بایستی بر بهبود رقابت‌پذیری تجاری باشد. رقابت‌پذیری تجاری شامل کسب مزیت رقابتی در هزینه، زمان و کیفیت صادرات کشور و نیز افزایش کارایی در ورود نهاده‌های لازم برای صنایع داخلی است. بهبود رقابت‌پذیری تجاری به کسب دیدگاهی جامع از استراتژی کلی توسعه تجاری کشور نیاز دارد. استراتژی توسعه تجاری به‌عنوان رویکردی جامع برای توسعه و بسط جریان‌های پایدار تجاری که در مراحل مختلف توسعه اقتصادی کشور مناسب و کارآمد باشند، تعریف می‌شود. در این میان تسهیل تجاری به‌عنوان یکی از ارکان و اجزای اصلی استراتژی جامع توسعه تجاری شناخته می‌شود (شکل ۱).



Source: UN/ESCAP (2009). *Impact of Trade Facilitation on Export Competitiveness: A Regional Perspective*, United Nations, New York.

شکل ۱ استراتژی توسعه تجاری

از اصلی‌ترین راه‌حل‌های ایجاد تسهیل تجاری، بهره‌گیری از تکنولوژی فناوری

اطلاعات و ارتباطات به منظور ایجاد تسهیل در تجارت از طریق ایجاد سیستم‌های الکترونیکی نظیر پنجره واحد الکترونیکی<sup>۱</sup>، سامانه جامع بندری<sup>۲</sup> و گمرک الکترونیکی<sup>۳</sup> است.

### ۳ تسهیل تجاری و ضرورت آن

براساس تعریف کمیسیون اقتصادی سازمان ملل در اروپا<sup>۴</sup> منظور از تسهیل تجاری ساده‌سازی فرایندها و رویه‌های تجارت بین‌الملل است به گونه‌ای که این رویه‌ها تا حد امکان کارآمدتر و ساده‌تر شوند (UN/ECE, 2003).

تسهیل تجاری از آن جهت حائز اهمیت است که به کشورها برای حفظ جایگاه و ارتقای رقابت‌پذیری تجاری‌شان کمک می‌کند و این ایفای نقش به دلیل این است که اجرای سیاست‌های تسهیل تجاری نتایج زیر را به دنبال خواهد داشت:

- فرایندهای صادراتی کارا و هزینه‌های آن اثربخش خواهد شد؛
- واردات مواد اولیه لازم برای بخش تولیدی، زمان و هزینه کمتری را دربر خواهد داشت؛
- شرکت‌های کوچک و متوسط، قادر به مشارکت بیشتر در عرصه‌های بین‌المللی تجاری خواهند بود و این در حالی است که مقررات و رویه‌های تجاری ساده‌تر خواهد شد؛
- افزایش مبادلات تجاری به کسب درآمد بیشتر و بهبود تراز تجاری کشور منجر خواهد شد.

مطالعات انجام شده نشان می‌دهد هزینه تسهیل تجاری به خصوص استانداردسازی اسناد و فرایندهای تجاری، تنها بین ۴ تا ۷ درصد ارزش کالاهای مبادله شده است (UN/ESCAP, 2009). همچنین نتایج تحقیقی که به وسیله سازمان همکاری‌های اقتصادی آسیا و اقیانوسیه<sup>۵</sup> انجام شد، نشان می‌دهد عایدات حاصل از اجرای یک نظام تسهیل

1. Electronic Single Window

2. Port Community System

3. Electronic Customs

4. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

5. Asia Pacific Economic Cooperation (APEC)

تجاری اثربخش، ۰/۲۶ درصد تولید ناخالص داخلی اعضای سازمان یعنی رقمی در حدود ۴۵ میلیارد دلار است. تسهیل تجاری از طریق بهبود جریان تجارت با سرعت بخشیدن به فرایندهای اظهار و ترخیص کالاها، جاذبه‌های سرمایه‌گذاری در کشورها را افزایش می‌دهد و به کاهش هزینه‌های تبادلات تجاری و بهبود رقابت‌پذیری کمک می‌کند. براساس مطالعات انجام‌شده به وسیله واکنهورست و یاسوئی، در سال ۲۰۰۳، تخمین زده می‌شود که یک درصد کاهش در هزینه مبادلات تجاری از طریق روش‌های تسهیل تجاری، بالغ بر ۴۰ میلیارد دلار صرفه‌جویی در ابعاد جهانی ایجاد خواهد کرد (SITPRO, 2003).

همچنین مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد اثر قابل ملاحظه تسهیل تجاری بر رشد سرانه تولید ناخالص داخلی<sup>۱</sup> در کشورهایی است که موفق به اجرای تسهیل تجاری شده‌اند. در جدول ۱ تغییرات ایجادشده در تولید ناخالص داخلی سرانه تعدادی از این کشورها نشان داده شده است.

جدول ۱ تأثیر انجام تسهیل تجاری بر رشد سرانه تولید ناخالص داخلی

کشور	تغییر در تولید ناخالص داخلی سرانه
استرالیا	۳/۹۱
کانادا	۳/۳۸
شیلی	۵/۰۳
چین	۶/۷۸
کره	۴/۷
مالزی	۲/۷۶
مکزیک	۶/۹۹
سنگاپور	۴/۱۷

1. Gross Domestic Product (GDP)

جدول ۱ تأثیر انجام تسهیل تجاری بر رشد سرانه تولید ناخالص داخلی

کشور	تغییر در تولید ناخالص داخلی سرانه
تایلند	۵/۲۷
ایالات متحده آمریکا	۴/۱۶

Source: John S. Wilson, Catherin L. Mann and Tsunehiro Otsuki (2003). "Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact", World Bank Policy Research Working Paper 2988.

همان گونه که در این جدول نشان داده شده، تأثیرات تسهیل تجاری بر تولید ناخالص داخلی سرانه کشورها حدود ۲/۷۶ درصد (پایین ترین رقم) تا ۶/۹۹ درصد (بالا ترین رقم) متغیر بوده است.

#### ۴ گمرک الکترونیکی

گمرک سازمانی است که به طور سنتی در کشورها مسئول کنترل ورود و خروج کالا و مسافر در مرزهای جغرافیایی بوده و کنترل مذکور به طور عمده در جهت اعمال سیاست های اقتصادی و فرهنگی حکومت ها به کار گرفته شده است. آنچه در گذشته اکثر کشورها در گمرکات به دنبال آن بوده اند، وضع موانع تعرفه های سنگین و یا غیر تعرفه ای بر کالاها به منظور حفظ و توسعه وضعیت اقتصادی کشور بوده است. ولی با بروز تحولات عظیم در عرصه تولید از جمله فناوری های پیشرفته در متنوع سازی فرایند تولید و کارخانجات تولیدی به واسطه چندملیتی شدن شرکت ها و ادغام های بین المللی و نیز در زمینه ارتباطات بین المللی مانند ایجاد شبکه جهانی، ساخت وسایل ارتباطی بسیار قوی و پیشرفته و در نهایت جهانی شدن اقتصاد و سایر تحولات که باعث شده نام دهکده جهانی در ذهن ها خطور کند، گمرکات کشورها نیز متوجه نقش تازه و متحول خود شده و درصدد سازگاری خود با این تغییرات برآمده اند.

گمرک مسئول کنترل و تأیید اطلاعات دریافتی از منابع متفاوت است. هر قدر این



اطلاعات دقیق تر و به موقع دریافت شوند، گمرک قادر خواهد بود وظایف خود را بهتر انجام دهد. براساس تعریف تازه‌ای که از گمرک می‌شود و آن را سازمانی برای ارائه خدمت به اقتصاد جامعه از طریق خدمت به جامعه تجاری و تسهیل امور آن و نیز جمع‌آوری حقوق و عوارض و ارائه آمار و اطلاعات صحیح اقتصادی به دولت می‌دانند، استفاده از تکنولوژی اطلاعات می‌تواند کمک مؤثری در این جهت ضمن حفظ رسالت قبلی باشد (ساعی و نخعی، ۱۳۸۵).

گمرک الکترونیکی درحقیقت استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات برای انجام فرایندهای گمرکی با هدف تسهیل فرایندهای گمرکی است. استفاده از گمرک الکترونیکی در دنیا رو به افزایش است. کشورهای جنوب شرقی قاره آسیا از پیشگامان استفاده از گمرک الکترونیکی بوده‌اند؛ به طوری که کشورهای مالزی و چین که حجم وسیعی از صادرات و واردات دنیا را به خود اختصاص داده‌اند برای سرعت بخشیدن و آسان‌تر کردن تجارت خود به این سیستم روی آورده‌اند و استفاده از گمرک الکترونیکی در کشورهای دیگر از جمله سنگاپور، تایوان، ژاپن و ... در حال افزایش است (همان).

آنچه امروزه بدان تأکید می‌شود، تسریع ترخیص محموله‌ها در محیط عاری از اسناد کاغذی و یا حداقل استفاده از این اسناد است. گمرک الکترونیکی نیز به دلیل به حداقل رساندن استفاده از اسناد کاغذی، کاهش بایگانی‌ها، کاهش خطاها، در دسترس بودن مجوزها و کم کردن هزینه‌های عملیاتی، تسهیل تجارت بین‌المللی را فراهم آورده است.

## ۵ تجربیات سایر کشورها

در این قسمت به منظور آشنایی با تجربیات سایر کشورها در زمینه استقرار سیستم گمرک الکترونیکی، توضیحاتی درخصوص گمرک الکترونیکی در دو کشور سوئد و کره جنوبی ارائه می‌شود. انتخاب این کشورها تابع دو عامل رتبه خوب وضعیت تسهیل تجاری و نیز در دسترس بودن اطلاعات بوده است. کشور کره جنوبی رتبه هشتم و سوئد رتبه هفتم را در

شاخص های تجارت فرامرزی گزارش انجام کسب و کار<sup>۱</sup> در سال ۲۰۱۱ به خود اختصاص داده اند.

#### ۱-۵ گمرک الکترونیکی در کره جنوبی

گمرک الکترونیکی کشور کره جنوبی، یونی پس<sup>۲</sup> نام دارد. این سیستم که در سال ۲۰۰۷ در جشنواره مسابقات آسیایی به عنوان الگوی برتر شناخته شد، سازگار با استانداردهای سازمان جهانی گمرک است و در بین سیستم های ۱۷۱ کشور عضو سازمان جهانی گمرک سریع ترین سیستم ترخیص گمرکی را دارد. در حال حاضر ۳۳ سند به صورت الکترونیکی از طریق سیستم گمرک الکترونیکی مبادله شده و همچنین با توجه به موفقیت های سیستم، اجرای آن در کشورهای آذربایجان و مغولستان نیز امکان سنجی شده است. سیستم پنجره واحد گمرک در کشور کره طی چهار فاز اصلی و با هزینه اجرای حدود ۴/۷ میلیون دلار اجرا شد. این فازها عبارتند از:

- فاز اول: سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۴ که در آن یک کانال یکپارچه برای تکمیل نیازمندی های فرایندهای ترخیص گمرکی، مهاجرت و قرنطینه ایجاد شد.
  - فاز دوم: در سال ۲۰۰۵، هشت ارگان درگیر در تجارت به طرح اضافه شدند و سیستم از چارچوب تبادل اطلاعات به صورت الکترونیکی<sup>۳</sup> به چارچوب وب محور<sup>۴</sup> انتقال یافت.
  - فاز سوم: در سال ۲۰۰۶، چهار ارگان دیگر به طرح پیوستند و سیستم گمرک الکترونیکی به پرداخت الکترونیکی مجهز شد.
  - فاز چهارم: دو ارگان دیگر به طرح پیوستند.
- تغییر سیستم تبادل الکترونیکی اسناد در گمرک از چارچوب الکترونیکی تبادل اطلاعات به چارچوب وب محور حدود ۲۶۰ هزار دلار در هزینه ها صرفه جویی به دنبال داشت.

---

1. Doing Business Report  
 2. UNI-PASS  
 3. Electronic Data Interchange (EDI)  
 4. Web Based

هم‌اکنون امکان اظهار الکترونیکی کالا در خصوص ۹۵ درصد از کالاها وجود دارد. ۵ درصد بقیه، کالاهایی هستند که به دلیل حساسیت بالا، اصولاً تبادل آنها به صورت فیزیکی و اغلب با بررسی‌های دقیق‌تر صورت می‌گیرد (Republic of Korea Single Window Case, 2010).

## ۲-۵ گمرک الکترونیکی در سوئد

سیستم گمرک الکترونیکی در سوئد به دنبال تلاش‌های انجام‌شده در سال ۱۹۹۸ به منظور ایجاد مکانیزاسیون در گمرک شکل گرفت. سیستم گمرک الکترونیکی در این کشور به صورت متمرکز، اطلاعات مورد نیاز بیش از ۳۰ ارگان را از طریق سیستم جمع‌آوری کرده و در اختیار آنها قرار داده است. خدمات سیستم گمرک الکترونیکی در این کشور از طریق فناوری‌های مختلف نظیر ادیفاکت<sup>۱</sup>، اینترنت و راه‌حل‌های سیار<sup>۲</sup> قابل استفاده است. سالیانه، ۹۴ درصد از تمامی اظهارنامه‌های گمرکی از طریق سیستم گمرک الکترونیکی تحویل داده می‌شود. استفاده از خدمات سیستم گمرک الکترونیکی در این کشور مجانی بوده و کاربران در ازای استفاده از سیستم حق‌الزحمه‌ای پرداخت نمی‌کنند. سیستم یادشده در سریع‌ترین حالت موفق به ثبت زمان ترخیص معادل ۹۰ ثانیه گردیده است (Wickto, 2004).

## ۶ تسهیل تجاری و گمرک الکترونیکی

افزایش قدرت رقابت در عرصه تجاری مستلزم برنامه‌ریزی دقیق و مستمر به منظور ایجاد تسهیل در تجارت است. در این میان برنامه‌هایی نظیر بازنگری قوانین تجاری، ایجاد مشوق‌های صادراتی، ساده‌سازی فرایندهای تجاری، کاهش بوروکراسی اداری، تکمیل فرایندهای تجاری و الحاق به پیمان‌ها و کنوانسیون‌های منطقه‌ای و بین‌المللی حائز اهمیت‌اند. در کنار

---

1. EDIFACT  
2. Mobile Solutions

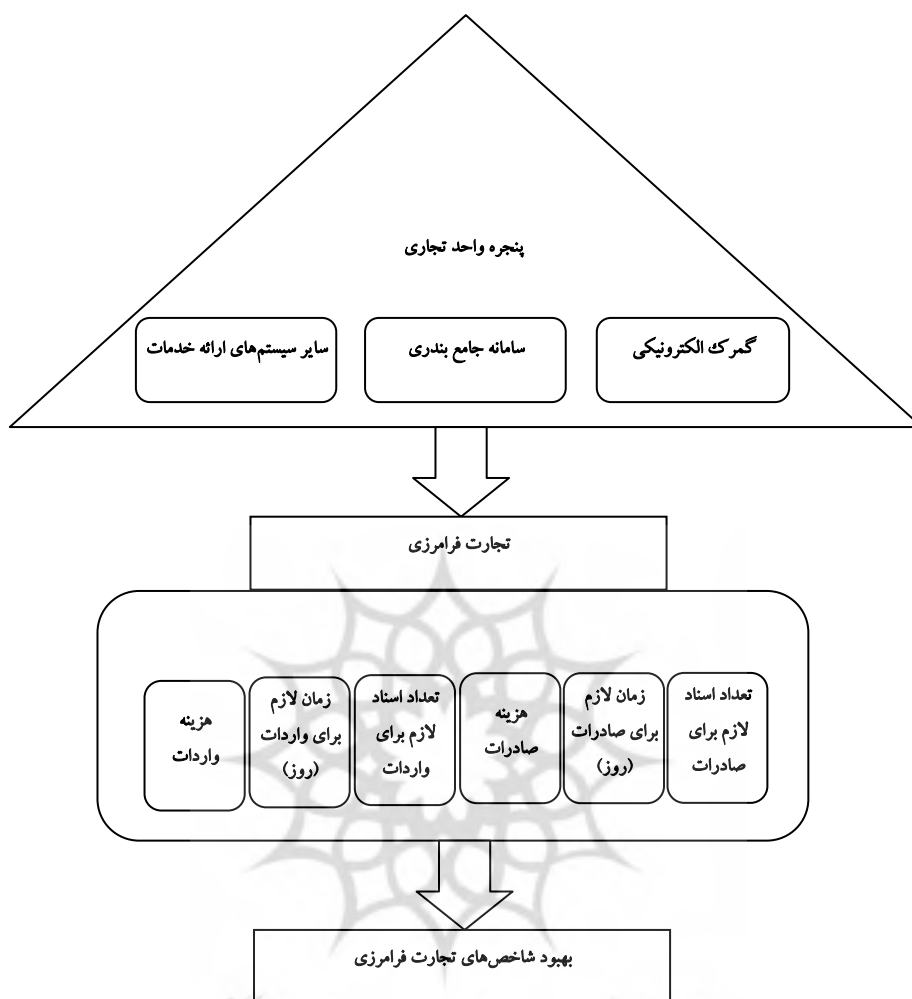
این ابزارها، بهره‌گیری از تکنولوژی‌های به‌روز دنیا برای تبادل اسناد به‌صورت الکترونیکی و حذف کاغذبازی‌های تجاری نقش مهمی در تسهیل تجاری ایفا می‌کند. کاربردهای تجارت و کسب‌وکار الکترونیکی در عرصه تجاری به بروز تحولی عظیم در راستای ایجاد تجارت بدون کاغذ و در قالب سیستم‌هایی چون پنجره واحد الکترونیکی، سامانه جامع بندری و گمرک الکترونیکی منجر شده است.

براساس تعریف سازمان سی‌فاکت<sup>۱</sup>، پنجره واحد سیستمی است که برای بخش‌های دخیل در تجارت و حمل‌ونقل، امکان قرار دادن اطلاعات و مستندات استاندارد شده را از طریق یک نقطه ورودی واحد برای انجام تمام نیازهای متداول مربوط به جابه‌جایی، واردات و صادرات و به‌طورکلی انجام کامل تراکنش‌های تجاری فراهم می‌کند (UN/CEFACT, 2005).

سیستم پنجره واحد تجاری درحقیقت تمامی مراحل دخیل در زنجیره تأمین تجاری را تحت پوشش قرار می‌دهد، باین‌حال با توجه به نقش مهم گمرکات هر کشور در تکمیل فرایندهای تجاری و انجام حجم عظیمی از مبادلات تجاری در گمرکات، حرکت به سمت ایجاد پنجره واحد در بسیاری از کشورها با ایجاد گمرک الکترونیکی آغاز می‌شود و در ادامه کار اجرای پنجره واحد تجاری مدنظر قرار می‌گیرد.

گمرک الکترونیکی یکی از ارکان اصلی سیستم پنجره واحد تجاری است که در صورت راه‌اندازی صحیح و اصولی، تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر تسهیل تجاری خواهد داشت. گمرک الکترونیکی درحقیقت از طریق کوتاه‌تر کردن مدت زمان لازم برای صادرات و واردات و کم کردن تعداد اسناد و هزینه‌های صادرات و واردات، سبب بهبود وضعیت تسهیل تجاری خواهد شد. این رابطه در شکل ۲ نشان داده شده است.

1. UN/CEFACT



شکل ۲ ارتباط میان استقرار گمرک الکترونیکی و شاخص‌های تجارت فرامرزی

اجرای گمرک الکترونیکی سبب کاهش زمان فرایند اظهار و ترخیص کالاها، ایجاد شفافیت در امور گمرکی و کاهش بروز اشتباهات نیروی انسانی از طریق ایجاد اتوماسیون و ارائه آمار و اطلاعات دقیق گمرکی می‌شود. بر این اساس، بسیاری از کشورهای طی سالیان

اخیر، بهبود قابل توجهی در زمان لازم برای پردازش اسناد و فرایندهای گمرکی خود داشته‌اند. برای مثال کشورهای آسیای جنوب شرقی زمان لازم برای کامل کردن رویه‌های صادراتی خود را تا ۱۹ درصد، کشورهای آسیای جنوبی تا ۲۰ درصد و کشورهای آسیای مرکزی به‌طور میانگین تا ۹ درصد در فاصله سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۰۹ کاهش داده‌اند (UN/ESCAP, 2009). حذف موانع و سایر اقدامات مخرب رسمی که در فرایند اظهار و ترخیص کالاهای وارداتی وجود دارد، بهبود همکاری و تعامل بین سازمان‌های مرتبط و دخیل درخصوص اسناد قانونی مورد نیاز، انتشار و توزیع جامع و به‌موقع قوانین و مقررات گمرکی، کاهش و ساده‌سازی اسناد مورد نیاز برای صادرات و واردات از جمله موضوعات مورد توجه در حوزه تسهیل تجاری است.

اهمیت گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری تا حدی است که در چارچوب‌های ارائه‌شده درباره تسهیل تجاری، برای گمرک و فعالیت‌های آن جایگاه ویژه‌ای در نظر گرفته شده است. یکی از معتبرترین این چارچوب‌ها، چارچوب پیشنهادی کمیسیون اجتماعی و اقتصادی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه<sup>۱</sup> با عنوان چارچوب تسهیل تجاری اسکاپ<sup>۲</sup> می‌باشد. در چارچوب مذکور تعدادی از مراحل پیشنهادی برای تسهیل تجاری به‌صورت خاص به گمرک و فعالیت‌های آن اختصاص یافته و در این خصوص پیشنهادهایی نیز ارائه شده است که از آن جمله می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

● **بازنگری قوانین و مقررات حوزه گمرک:** این بازنگری با هدف ساده‌سازی و شفاف‌سازی قوانین و مقررات گمرکی و افزایش تطابق آنها با کنوانسیون‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه امور تجاری و گمرکی انجام می‌گیرد.

● **استفاده از تکنیک‌های مدیریت ریسک:** استفاده از این تکنیک‌ها و جمع‌آوری پروفایل صادرکنندگان و واردکنندگان در راستای کاهش کنترل‌های غیرضروری و با هدف کاهش

1. United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific (UN/ESCAP)

2. ESCAP Trade Facilitation Framework

مدت زمان صادرات و واردات پیشنهاد می شود.

● **ساده سازی رویه های گمرکی:** هدف از ساده سازی رویه های گمرکی حذف پیچیدگی های تشریفات و رویه های گمرکی به منظور کاهش مدت زمان تکمیل فرایندهای تجاری صادرات و واردات است.

● **ساده سازی و استانداردسازی اسناد تجاری صادرات و واردات:** منظور از ساده سازی اسناد تجاری، حذف اجزای اطلاعاتی<sup>۱</sup> یا به عبارت ساده تر همان حوزه اطلاعاتی مشترک در بین آنهاست. این کار نیازمند تجزیه و تحلیل اجزای اطلاعاتی اسناد تجاری برای یافتن اجزای مشترک با توجه به معانی آنها و سپس حذف اجزای مشابه است. استانداردسازی اسناد تجاری در دو سطح داده ها و ظاهر فیزیکی اسناد با هدف ایجاد قابلیت تعامل<sup>۲</sup> انجام می شود. منظور از استانداردسازی ظاهر فیزیکی اسناد، استفاده از معیارهای بین المللی نظیر کلید طرح بندی سازمان ملل متحد<sup>۳</sup> برای طرح بندی ظاهر فیزیکی اسناد است. برای استانداردسازی داده های تجاری دستورالعمل های ویژه ای توسط سازمان های معتبر بین المللی نظیر سازمان سی فاکت و سازمان جهانی گمرک ارائه گردیده است. براساس این دستورالعمل ها استانداردسازی داده های تجاری شامل مراحل جمع آوری داده های تجاری، تعریف و تجزیه و تحلیل اجزای اطلاعاتی، نگاشت آنها با مدل های داده مرجع و در نهایت استخراج XSDها<sup>۴</sup> برای تبادل الکترونیکی داده ها می باشد. سازمان جهانی گمرک به منظور نگاشت داده ها، مدل داده های سازمان جهانی گمرک<sup>۵</sup> را پیشنهاد می کند. این مدل که توسط سازمان جهانی گمرک در اختیار گمرک کشورهای عضو قرار می گیرد توسط بسیاری از کشورها استفاده می شود و در حال بازنگری برای پوشش دهی وسیع تری از داده های تجاری است.

1. Data Elements
2. Interoperability
3. United Nations Layout key (UNLK)
4. XML Schemas
5. WCO Data Model

## ۷ بررسی وضعیت ایران در شاخص‌های تسهیل تجاری

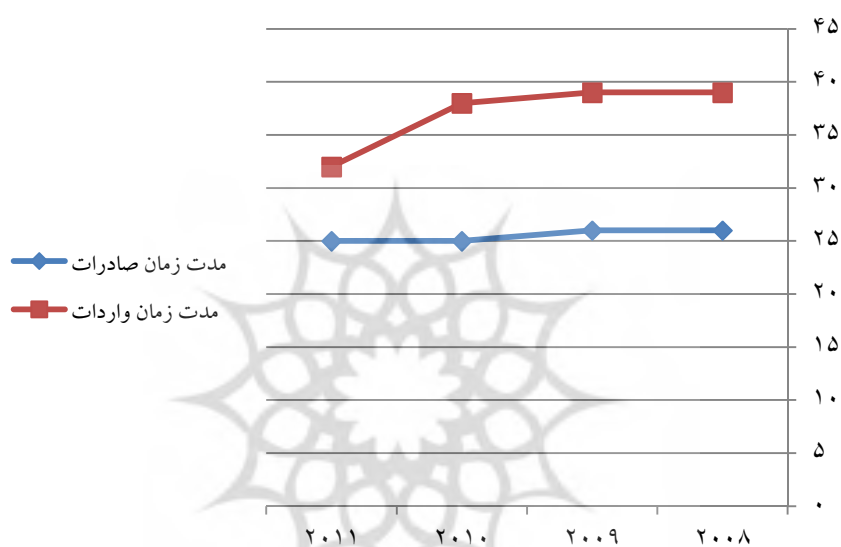
شاخص‌های تسهیل تجاری ابزاری مهم برای دستیابی به درک عمومی از رتبه تسهیل تجاری کشور در مقایسه با سایر رقباست. بررسی و مرور شاخص‌های موجود، می‌تواند به تعیین گستره و چشم‌انداز برنامه ملی تسهیل تجاری کشور کمک کند. در سال‌های اخیر تعدادی از شاخص‌های تسهیل تجاری توسط سازمان‌های بین‌المللی ارائه شده‌اند و از مهم‌ترین این شاخص‌ها می‌توان به شاخص تجارت فرامرزی مربوط به طرح انجام کسب‌وکار<sup>۱</sup> اشاره کرد که توسط یک گروه کاری وابسته به بانک جهانی تهیه می‌شود.

این شاخص به صورت خاص اطلاعاتی را در مورد متوسط تعداد اسناد، زمان و هزینه‌های مرتبط با صادرات یا واردات یک کانتینر استاندارد ارائه می‌کند. در این طرح برای مقایسه کشورها و رتبه‌بندی آنها ۱۰ شاخص که به عنوان ملاک‌های تسهیل تجارت انتخاب شده‌اند مورد مقایسه قرار می‌گیرد. برای به دست آوردن میزان هر شاخص از چند معیار در هر شاخص استفاده می‌شود. در آخر با توجه به وضعیت و رتبه هر کشور در ۱۰ شاخص، رتبه جهانی آن کشور تعیین می‌گردد. در ادامه با توجه به ارتباط و وابستگی میان تسهیل تجاری و تجارت فرامرزی، وضعیت ایران در شاخص تجارت فرامرزی مورد بررسی قرار گرفته است. آخرین رتبه اعلام شده وضعیت کشور (سال ۲۰۱۱) در شاخص‌های تسهیل تجاری ۱۳۱ از بین ۱۸۳ کشور بوده که نسبت به سال ۲۰۱۰ دو رتبه پیشرفت داشته است.

بر اساس گزارش انجام کسب‌وکار در سال ۲۰۱۰، ایران اقدامات مثبتی در راستای استفاده و بهبود سیستم‌های بازرسی بر مبنای ریسک و همچنین بهبود امور اجرایی گمرکی انجام داده است. در این گزارش همچنین ذکر شده که ایران تأخیرات در بندر شهید رجایی را با نصب دو دستگاه اسکنر کاهش داده است. اقدامات ذکر شده موجب بهبود

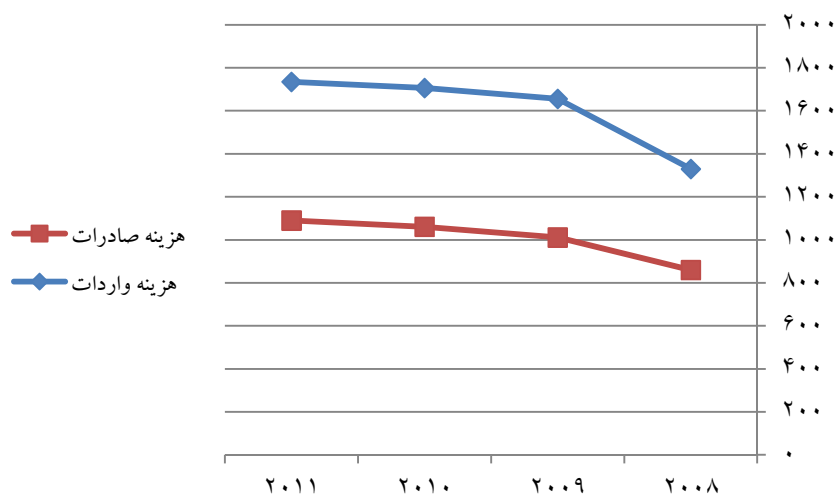


تسهیل تجاری و ارتقای رتبه ایران در شاخص تجارت فرامرزی از ۱۴۲ (از بین ۱۸۱ کشور) در سال ۲۰۰۹ به ۱۳۳ (از بین ۱۸۳ کشور) در سال ۲۰۱۰ شده است. در نمودارهای ۱، ۲ و ۳ مدت زمان و هزینه‌های مرتبط با صادرات و واردات به همراه تعداد اسناد لازم برای صادرات و واردات در کشور طی دوره زمانی چهارساله (۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱) به تصویر کشیده شده است.<sup>۱</sup>

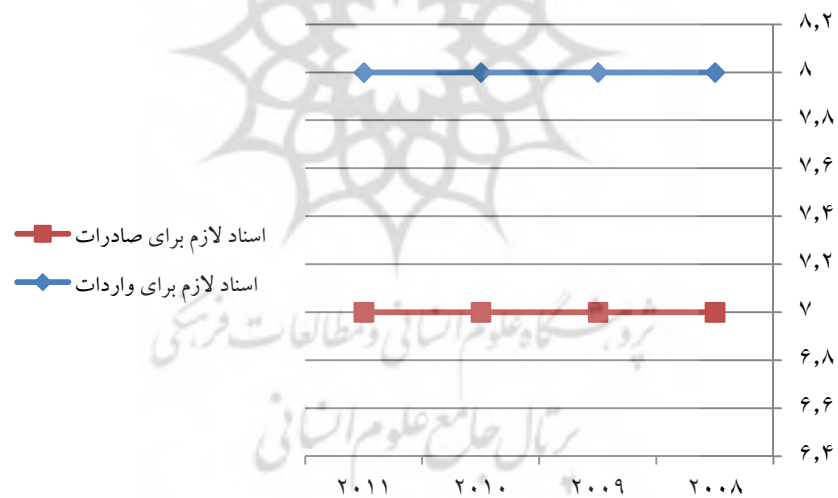


نمودار ۱ مقایسه مدت زمان لازم برای صادرات و واردات از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱

۱. ارقام ذکر شده با هدف نشان دادن وضعیت موجود تسهیل تجاری و فاصله با کشورهای الگو ارائه شده است. بدیهی است گمرک یکی از سازمان‌هایی است که در چرخه فرایندهای تجاری دخیل می‌باشد و آمار ارائه شده نشان‌دهنده عملکرد تمام سازمان‌ها و سازوکارهای درگیر در فرایندهای تجاری است. باین حال با توجه به نقش کلیدی گمرک در چرخه فرایندهای تجاری، اجرای سیستم گمرک الکترونیکی بدون شک سبب بروز تحولی عظیم در وضعیت تسهیل تجاری کشورمان خواهد شد.



نمودار ۲ مقایسه هزینه لازم برای صادرات و واردات از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱



نمودار ۳ مقایسه اسناد لازم برای صادرات و واردات از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱

همان گونه که در این نمودارها نشان داده شده طی دوره زمانی چهارساله (۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱) مدت زمان واردات کاهش قابل ملاحظه‌ای داشته، به نحوی که از ۳۹ روز در سال ۲۰۰۸ به ۳۲ روز در سال ۲۰۱۱ رسیده است. در خصوص صادرات نیز شاهد کاهش مدت زمان صادرات از ۲۶ روز به ۲۵ روز هستیم. همچنین در مدت زمان نام برده هزینه‌های صادرات و واردات افزایش یافته است. علی‌رغم کاهش زمان صادرات و واردات براساس آمارهای اعلام شده در گزارش انجام کسب و کار، تعداد اسناد لازم برای صادرات و واردات طی دوره زمانی مورد بررسی تغییری نکرده است.

نتایج فوق نشان می‌دهد عمده فعالیت‌هایی که تاکنون در راستای تسهیل تجاری در کشور انجام گرفته است به کاهش مدت زمان صادرات و واردات منجر شده‌اند. با این حال تعداد اسناد لازم برای صادرات و واردات تغییری نکرده و هزینه‌ها نیز افزایش یافته‌اند. علاوه بر این بررسی دقیق‌تر وضعیت کشور در شاخص تجارت فرامرزی به خصوص در مقایسه با الگوهای برتر<sup>۱</sup> و اقتصادهای قابل مقایسه<sup>۲</sup> نشان‌دهنده این است که تلاش‌های انجام شده برای کاهش مدت زمان صادرات و واردات کافی نبوده و فاصله قابل توجهی نه تنها در خصوص این شاخص تسهیل تجاری، بلکه در خصوص سایر شاخص‌ها (مانند هزینه و اسناد صادرات و واردات) با کشورهای فوق‌الذکر وجود دارد.

جدول ۲ وضعیت ایران را در شاخص‌های تجارت فرامرزی با الگوهای برتر در این حوزه که موفق به کسب بهترین نتایج در شاخص‌های مدت زمان، تعداد اسناد و هزینه‌های صادرات و واردات شده‌اند مقایسه می‌کند. همان گونه که در این جدول نشان داده شده، فاصله چشمگیری میان وضعیت فعلی کشور در حوزه شاخص‌های تجارت فرامرزی و الگوهای برتر در این زمینه وجود دارد. این امر نشان‌دهنده فاصله زیاد وضعیت تسهیل تجاری کشور در حوزه تجارت فرامرزی با وضعیت مطلوب است.

---

1. Best Practice  
2. Comparator Economies

جدول ۲ مقایسه وضعیت ایران در شاخص‌های تجارت فرامرزی با الگوهای برتر

کشور	تعداد اسناد لازم برای صادرات (عدد)	مدت زمان لازم برای صادرات (روز)	هزینه صادرات به ازای هر کانتینر (دلار)	تعداد اسناد لازم برای واردات (عدد)	مدت زمان لازم برای واردات (روز)	هزینه واردات به ازای هر کانتینر (دلار)
دانمارک		۵				
فرانسه	۲			۲		
مالزی			۴۵۰			
سنگاپور					۴	۴۳۹
ایران	۷	۲۵	۱۰۹۰	۸	۳۲	۱۷۳۵

Source: Doing Business Report (2011). Publication of the World and the International Finance Corporation.

جدول ۳ وضعیت شاخص‌های تجارت فرامرزی در ایران را در مقایسه با کشورهای عراق، اردن، عمان، عربستان سعودی و امارات متحده عربی نشان می‌دهد. همان گونه که در این جدول نشان داده شده، جدا از وضعیت نامطلوب کشور عراق (در حوزه شاخص‌های تجارت فرامرزی) ایران فاصله قابل توجهی در مقایسه با سایر کشورها دارد.<sup>۱</sup> این مقایسه‌ها حکایت از فاصله زیاد وضعیت تسهیل تجاری کشور در حوزه تجارت فرامرزی با وضعیت مطلوب دارد. یکی از راهکارهای اصلی بهبود وضعیت فعلی کشور در حوزه تسهیل تجاری ایجاد تحول در عرصه تجاری کشور از طریق اجرای سیستم گمرک الکترونیکی است. شایان ذکر است که یکی از دلایل کلیدی موفقیت کشورهای الگو، اجرای سیستم گمرک الکترونیکی بوده است. گمرک الکترونیکی با ساده‌سازی و استانداردسازی اسناد تجاری، استفاده از سیستم مدیریت ریسک و مکانیزاسیون امور گمرکی موجب کاهش اسناد، هزینه‌ها و مدت زمان فرایندهای صادرات و واردات می‌شود.

۱. البته تعداد اسناد لازم برای واردات در کشور عمان بیشتر از کشور ایران است که در نتیجه‌گیری به دلیل غلبه کلی ضعف در تمامی حوزه‌ها نادیده گرفته شده است.

جدول ۳ مقایسه وضعیت ایران در شاخص‌های تجارت فرامرزی با اقتصادهای قابل مقایسه

کشور	تعداد اسناد لازم برای صادرات (عدد)	مدت زمان لازم برای صادرات (روز)	هزینه صادرات به‌ازای هر کانتینر (دلار)	تعداد اسناد لازم برای واردات (عدد)	مدت زمان لازم برای واردات (روز)	هزینه واردات به‌ازای هر کانتینر (دلار)
عراق	۱۰	۸۰	۳۵۵۰	۱۰	۸۳	۳۶۵۰
اردن	۷	۱۴	۸۲۵	۷	۱۸	۱۳۳۵
عمان	۹	۱۴	۷۶۶	۹	۱۷	۸۹۰
عربستان سعودی	۵	۱۳	۵۸۰	۵	۱۷	۶۸۶
امارات متحده عربی	۴	۷	۵۲۱	۵	۷	۵۴۲
ایران	۷	۲۵	۱۰۹۰	۸	۳۲	۱۷۳۵

Source: Ibid.

## ۸ اقدامات انجام‌شده توسط گمرک ایران

گمرک ایران با درک اهمیت استفاده از فناوری‌های نوین و در راستای نیل به هدف الکترونیکی کردن کامل فرایندهای گمرکی، اقدامات متعددی را به انجام رسانیده که از آن جمله می‌توان به بهره‌برداری طرح‌هایی چون سیستم‌های آسیکودای ++،<sup>۱</sup> کارت هوشمند، سیستم رایانه‌ای قضایی، تعیین مسیرهای ترانزیتی، تدوین برنامه عملیاتی فناوری اطلاعات سازمان، توسعه سیستم پرداخت الکترونیکی سیبا، مطالعه زمان‌سنجی در بخش واردات و صادرات قطعی، سیستم جدید مکانیزه آمار تجارت خارجی، تکمیل فاز اول سایت مرکز داده، توسعه و تکمیل شبکه اطلاع‌رسانی (اینترنت و اینترانت)، توسعه تجهیزات

1. ASYCUDA++

بازرسی نامحسوس، سیستم ورود موقت ماده (۱۲) قانون مقررات صادرات و واردات، سیستم ورود موقت خودرو، سیستم بازیابی، سیستم پروانه‌های سبز گمرکی، تعاونی مرز نشینان و برنامه‌ریزی برای اجرای سیستم آسیکودای جهانی<sup>۱</sup> اشاره کرد (مرکز توسعه تجارت الکترونیکی، ۱۳۸۶).

درحقیقت می‌توان گفت گمرک ایران از مدت‌ها قبل حرکت خود را در مسیر ارائه خدمات الکترونیکی به تجار با استفاده از فناوری‌های به‌روز دنیا آغاز کرده است. در میان طرح‌های گمرکی اشاره شده طرح آسیکودای ++ و طرح آسیکودای جهانی از مهم‌ترین طرح‌های گمرکی در راستای اجرای گمرک الکترونیکی محسوب می‌شوند که با توجه به اهمیت این سیستم‌ها در نیل به هدف اجرای گمرک الکترونیکی، در ادامه درباره طرح آسیکودا و اقدامات انجام‌شده توسط سازمان گمرک جمهوری اسلامی ایران به‌منظور اجرای آن توضیحاتی ارائه خواهد شد.

#### ۸-۱ طرح آسیکودا

امروزه با پیشرفت‌هایی که در زمینه فناوری اطلاعات و ارتباطات به‌دست آمده و نیز اثرگذاری این فناوری بر جوانب مختلف زندگی و ظهور عصر دیجیتال که به موج چهارم شهرت یافته است، تغییر در زمینه‌های مختلف زندگی و خدمات‌رسانی سازمان‌ها امری اجتناب‌ناپذیر شده و در صورت ناسازگاری سازمان‌ها با این تغییرات، ناکارآمدی آنها بیش‌ازپیش مشهود خواهد بود. گمرک ایران نیز که از یک سو مسئول اجرای مقررات حاکم بر تجارت است و از سوی دیگر با توجه به سیاست‌های موجود در عرصه تجارت و سازمان جهانی گمرک<sup>۲</sup> عمل می‌کند به این بهینه‌سازی توجه دارد و برای ساده‌سازی رویه‌ها و تشریفات گمرکی فعالیت می‌نماید.

1. ASYCUDA World  
2. World Customs Organization

بدین منظور گمرک ایران از سال ۱۹۹۴ ضمن برقراری ارتباط با آنکتاد،<sup>۱</sup> زمینه‌های اجرایی و عملیاتی سیستم مکانیزه آسیکودا را فراهم کرد و سرانجام پس از بررسی کارشناسی و امکان‌سنجی لازم با لحاظ اولویت‌ها و شرایط ویژه نظام تجارت کشور و ایجاد بستر مناسب، در سال ۱۳۷۵ قرارداد ذی‌ربط بین رئیس کل وقت گمرک ایران و نمایندگی آنکتاد به امضا رسید و از سال ۱۳۷۶ اجرای این سیستم با مکانیزه شدن رویه صادرات در گمرک تجاری مهرآباد آغاز شد.

هرچند تلاش دست‌اندرکاران در اجرای سیستم آسیکودا بر کسی پوشیده نیست، اما به نظر می‌رسد که در مطالعات امکان‌سنجی اولیه مسائلی چون ارتباطات فراسازمانی پایگاه داده آسیکودا با دیگر ارگان‌ها، انجام کاملاً مکانیزه امور بدون نیاز به دخالت نیروی انسانی، تحلیل زیربنایی استقرار گمرک الکترونیک، جایگاه گمرک در دولت الکترونیکی و ... مورد توجه قرار نگرفته و یا امکانات و سیستم‌های طراحی و آنالیز آن زمان چنین قابلیت نداشته است. با نگاهی به عملکرد فعلی سیستم‌های مکانیزه مستقل (سیستم‌های جزیره‌ای) فعلی در تمام ادارات کشور می‌توان این نکته را دریافت که عدم لحاظ این موارد در مطالعات اولیه باعث بروز مشکلاتی شده که امروز شاهد آن هستیم و باید مجدداً طراحی جدید صورت پذیرد (جمهوری، ۱۳۸۸).

با توجه به مشکلات ذکر شده و ضرورت استفاده از سیستم‌هایی با قابلیت کاربری تحت وب، گمرک کشور طرحی در راستای اجرای سیستم آسیکودای جهانی تعریف کرد. این طرح یک پروژه مشترک بین گمرک ایران و برنامه توسعه سازمان ملل متحد<sup>۲</sup> است. از طریق این طرح، آنکتاد خدمات فنی متناسب و سایر منابع لازم را برای اجرای راه‌حل‌های گمرک الکترونیک با استفاده از آخرین سیستم اطلاعات مدیریت یعنی آسیکودای جهانی ارائه خواهد کرد.

۱. کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل:

United Nations Conference on Trade And Development (UNCTAD)

2. United Nations Development Programme (UNDP)

سیستم آسیکودای جهانی براساس آخرین دستاوردهای فناوری اطلاعات (بر پایه وب، جاوا، ایکس.ام.ال. و ...) طراحی شده و می‌تواند به‌عنوان عنصری کلیدی برای اجرای دولت الکترونیک و تجارت الکترونیک در کشور مورد استفاده قرار گیرد. این سیستم از گمرک الکترونیک و دولت الکترونیک پشتیبانی می‌کند و قابلیت عملیات داخلی به‌صورت برخط با سیستم‌های خارجی گمرکی و پایگاه‌های اطلاعاتی را دارد و گمرک را قادر خواهد ساخت تا به‌سوی فرایندهای عاری از هرگونه کاغذبازی حرکت کند و امکان رهگیری کامل اسناد با یک تاریخچه کامل حسابرسی از عملیات گمرک را به‌وجود می‌آورد. سیستم آسیکودای جهانی این قابلیت را دارد تا تصاویر کامیون‌ها، رانندگان، شماره‌های ثبت اسناد اسکن‌شده، تصویر اسکن‌شده و ... را به اظهارنامه‌های گمرکی پیوست کند که این کار خلأ بین کالاهای فیزیکی و اسناد مثبت را پر می‌کند و شناسایی، بازرسی و رهگیری محصولات را سهولت می‌بخشد (صالحی، ۱۳۸۸).

اجرای طرح آسیکودای جهانی در گمرک مزایای مختلفی دارد که شامل تسهیل تجارت با استفاده از خدمات گمرک برخط، ساده شدن رویه‌های گمرکی، امکان پرداخت الکترونیکی، امکان تهیه سریع و آسان آمار تجارت خارجی، فراهم شدن محیط بدون کاغذ، امکان دسترسی به سیستم از طریق محیط وب، امکان تبادل الکترونیکی اسناد و داده‌ها با سازمان‌های هم‌جوار و اعمال مدیریت ریسک با قابلیت بالاتر است. اولین مرحله این طرح ترانزیت ملی است که مراحل نهایی تکمیل خود را طی کرده و بعد از ساخت نمونه اولیه ترانزیت، این طرح در دو گمرک باهنر و سرخس راه‌اندازی شده است و مکانیزاسیون سایر رویه‌های گمرکی با رویکرد ارتباط با ارگان‌ها و سازمان‌ها در دستور کار قرار خواهد گرفت (جمهوری، ۱۳۸۸).

## ۹ چالش‌های اجرای گمرک الکترونیک در ایران

همان‌گونه که می‌دانیم شرط لازم برای پویایی و استمرار فعالیت‌های توسعه‌ای در هر

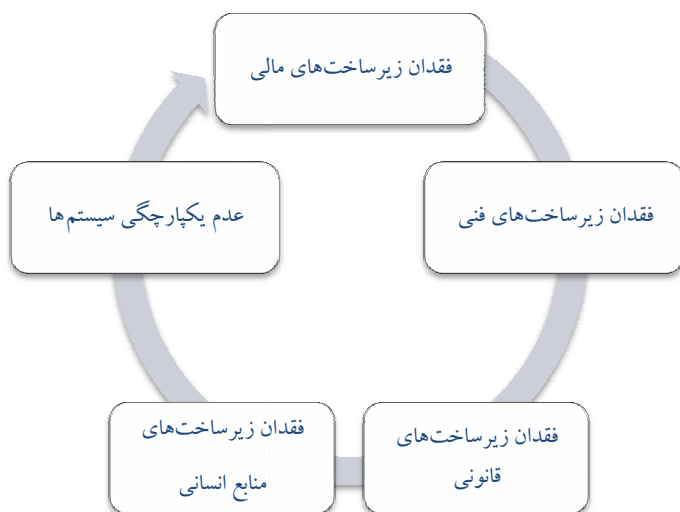


سیستم، فراهم بودن زیرساخت‌های مورد نیاز است، به نحوی که اصلی‌ترین چالش‌های پیش رو در هر سیستم را می‌توان در بین عوامل زیرساختی جست‌وجو کرد. با توجه به جدید بودن موضوع گمرک الکترونیک در کشور، اجرای این سیستم نیز نیازمند مقابله با چالش‌هایی است که در ادامه به آنها خواهیم پرداخت. با مطالعه دقیق و بررسی برنامه توسعه گمرک الکترونیک در کشور، چالش‌های متعددی احصا شده‌اند که می‌توان آنها را عمدتاً در پنج گروه اصلی به شرح ذیل دسته‌بندی کرد که هر یک به فقدان نوعی از زیرساخت اشاره دارد:<sup>۱</sup>

- فقدان زیرساخت‌های فنی: که غالباً متمرکز بر موضوع زیرساخت‌های شبکه‌ای و نرم‌افزاری مورد نیاز است؛
  - فقدان زیرساخت‌های مالی: که هر دو موضوع تأمین بودجه و نیز تضمین‌های فعالیت (اعتبارات) را دربرمی‌گیرد؛
  - فقدان زیرساخت‌های قانونی: که به موضوع قانونگذاری و تنظیم مقررات در حوزه گمرک الکترونیک مربوط می‌شود؛
  - فقدان زیرساخت‌های منابع انسانی: که با توجه به جدید بودن موضوع و کمبود متخصصان خبره، حرفه‌ای و آموزش‌دیده، توسعه گمرک الکترونیک در کشور مورد تهدید قرار می‌گیرد؛
  - عدم یکپارچگی سیستم‌ها: که اشاره به جزیره‌ای بودن سیستم‌های مورد استفاده در حوزه گمرک و تجارت کشور دارد. توسعه سیستم‌های جزیره‌ای بدون توجه به یکپارچگی آنها از جمله تهدیدات توسعه گمرک الکترونیک در کشور است.
- در شکل ۳ چالش‌های توسعه گمرک الکترونیکی نشان داده شده است. در ادامه به توصیف بیشتر این چالش‌ها می‌پردازیم.

---

۱. لیست یادشده دربرگیرنده عمده چالش‌هایی است که از طریق تجزیه و تحلیل اظهارنظرهای متخصصان و مدیران امور گمرکی استخراج شده است.



مأخذ: تجزیه و تحلیل محقق.

شکل ۳ منظومه چالش‌های توسعه گمرک الکترونیک

### ۹-۱ فقدان زیرساخت‌های فنی

نبود زیرساخت‌های مخابراتی مورد نیاز از بزرگ‌ترین مشکلاتی است که باید تأمین شود. متأسفانه بستر ارتباطی بدنه گمرک در کشور ضعیف بوده و تاکنون شاهد برقراری ارتباط امن، پرسرعت و مناسبی بین ستاد مرکزی و گمرکات اجرایی و دفاتر نبوده‌ایم. برای عملیاتی شدن این طرح، تأمین بستر مخابراتی بسیار مهم است، چرا که این سیستم به دلیل داشتن معماری ریچ کلاینت<sup>۱</sup> اینترنتی و سرور متمرکز، نیازمند یک زیرساخت بسیار قدرتمند است تا طرح را با چالش مواجه نکند. خوشبختانه از سه چهار سال قبل طراحی مرکز داده‌ها<sup>۲</sup> آغاز شده و به زودی شاهد افتتاح رسمی آن خواهیم بود. علاوه بر این، شبکه‌های ون<sup>۳</sup> گمرکات شکل گرفته است و حدود ۵۲ گمرک به خطوط ام. پی. ال.

1. Rich Client
2. Data Centre
3. Wide Area Network (WAN)

اس. مجهز شده‌اند. همچنین با شرکت مخابرات ایران رایزنی شده و تقاضای افزایش پهنای باند به این شرکت اعلام شده است. افزون بر این سازمان گمرک در حال مذاکره با شرکت‌های تأمین‌کننده خدمات اینترنتی است تا یک پهنای باند مناسب برای ارائه خدمات گمرک الکترونیکی انتخاب شود (صالحی، ۱۳۸۸). علاوه بر لزوم تأمین زیرساخت شبکه‌ای و مخابراتی مورد نیاز، همانند تحقق دولت الکترونیک در کشور، تأمین نرم‌افزاری طرح گمرک الکترونیکی نیز چالش عمده‌ای محسوب می‌شود.

## ۹-۲ عدم یکپارچگی سیستم‌ها

یکی دیگر از مشکلات موجود در راه اجرای گمرک الکترونیکی کشور وضعیت جزیره‌ای سیستم‌ها و نرم‌افزارهای مورد استفاده در داخل گمرک و همچنین سازمان‌هایی که بیشترین تعامل را با گمرک دارند، است. در حال حاضر با توجه به اینکه آینده‌نگری در اجرای نرم‌افزارهای فعلی در گمرک (مانند دیگر سازمان‌ها) صورت نگرفته، در گمرک شاهد نرم‌افزارهای مستقل (جزیره‌ای) اعم از اتوماسیون اداری، صدور احکام کارگزینی، آسیکودا، امور مالی، قضایی و ... هستیم که هر کدام دارای زیرمجموعه‌ای مستقل‌اند و توان شناسایی داده‌های یکدیگر را ندارند و مشکل تبادل و انتقال داده‌ها بین این نرم‌افزارها موجب بروز چندباره کاری می‌شود و اتلاف وقت و هزینه‌هایی از محل اعتبارات و منابع نیروی انسانی را به دنبال دارد که به سازمان، کارکنان و مراجعان تحمیل می‌شود. البته این مشکل در زمان تعامل با سازمان‌های هم‌جوار نیز وجود دارد. چرا که در اثر نبود یک استاندارد مشخص و معین بین‌المللی و ملی به‌وجود آمده است. برقراری ارتباط میان این سیستم‌های جزیره‌ای برای تبادل داده‌ها از چالش‌هایی است که گمرک الکترونیکی با آن مواجه می‌باشد. همکاری سازمان‌های هم‌جوار برای ایجاد یا اصلاح سیستم‌های مکانیزه به‌منظور تبادل الکترونیکی اسناد و اطلاعات، در این مرحله امری ضروری است (جمهوری، ۱۳۸۸).

### ۹-۳ فقدان زیرساخت‌های مالی

اجرای طرح گمرک الکترونیکی نیازمند تأمین اعتبارات لازم و ضمانت‌های کافی برای سرمایه‌گذاری و اجرای طرح کلان و زیرپروژه‌هاست. از دولت انتظار می‌رود تا اعتبارات مورد نیاز برای پیاده‌سازی طرحی با چنین وسعت کلان را به‌موقع تأمین کند. در این راستا می‌توان بالا بودن ریسک اجرای طرح را تا حد زیادی به‌دلیل عدم تعهد و عدم تکافوی منابع و تخصیص بودجه از طرف ارگان‌هایی نظیر معاونت راهبردی و نظارت ریاست جمهوری، ستاد مبارزه با قاچاق و همچنین فقدان همکاری متقابل سایر ارگان‌ها و سازمان‌های هم‌جوار دانست (صالحی، ۱۳۸۸).

### ۹-۴ فقدان زیرساخت‌های قانونی

ضعف در قوانین و مقررات به‌خصوص قوانین حمایت‌کننده از توسعه گمرک الکترونیک یکی از مشکلات جدی محسوب می‌شود. ضعف در تصویب قوانین مورد نیاز و همچنین نبود ضمانت اجرایی قوی، ابعاد مختلف این مسئله را تشکیل می‌دهند. به‌عنوان مثال عدم وجود آیین‌نامه‌های اجرایی در زمینه توافقات گمرک دولت جمهوری اسلامی ایران با آنکتاد و نیز قوانین الزام‌آور برای سایر دستگاه‌های اجرایی از جمله مسائلی است که اجرای گمرک الکترونیک در کشور را تهدید می‌کند. بی‌توجهی به قانونگذاری در این زمینه به عدم انعکاس گمرک الکترونیک در قوانین بالادستی کشور نظیر برنامه‌های پنج‌ساله توسعه و مغفول ماندن آن منجر شده است.

### ۹-۵ فقدان زیرساخت‌های منابع انسانی

یکی از نواقص موجود در بدنه گمرک کشور، توسعه نامتوازن نیروی انسانی متخصص در تمامی حوزه‌های اولویت‌دار است. به‌عنوان مثال بخش‌های گمرک سنتی با ازدیاد نیروی انسانی روبه‌روست درحالی‌که بخش توسعه فناوری اطلاعات و ارتباطات با کمبود نیروی

متخصص مواجهه است. ازسوی دیگر بخش قابل توجهی از نیروی انسانی تحصیل کرده در رشته‌های مرتبط با ارتباطات و فناوری اطلاعات که متخصصان بالقوه این بخش به‌شمار می‌روند جذب حوزه گمرک الکترونیک نمی‌شوند و به فعالیت‌های دیگری مشغول می‌شوند. ناتوانی در جذب، حفظ و استفاده از توانمندی‌های این افراد سبب اتلاف منابع می‌شود و انجام طرح را دچار مشکلات جدی می‌کند.

#### ۹-۶ راهکارهای غلبه بر چالش‌ها

با بررسی چالش‌های موجود بر سر راه تحقق گمرک الکترونیک، راهکارهای ذیل برای برطرف کردن موانع پیشنهاد می‌شود:

۱. اولویت دادن به تحقق گمرک الکترونیک از بین دیگر برنامه‌های توسعه بخش‌های اقتصادی کشور؛

۲. تشکیل تیم‌های متشکل از تحلیلگران زبده به‌منظور کارشناسی دقیق و جامع تمام رویه‌ها و تعریف جدید از موجودیت‌ها در گمرک و تمام سازمان‌های هم‌جوار؛

۳. تهیه و تدوین استانداردهای ملی و هماهنگ با استاندارد بین‌المللی به‌خصوص در فرمت پایگاه‌های داده‌ای و براساس الگوهای تحلیلی انجام‌شده و تبعیت سازمان‌ها در طراحی از آن؛

۴. الزام دولت به ایجاد بستر ساختاری و شبکه‌ای امن و پرسرعت با پوشش وسیع جغرافیایی با ایجاد گمرک الکترونیک، خطاهای سهوی و احیاناً عمدی انسانی را در حین کار به صفر می‌رساند و در نتیجه سلامت اداری تا حد زیادی ارتقا پیدا خواهد کرد.

#### ۱۰ ریسک‌های اجرای سیستم گمرک الکترونیک

تکنولوژی نقش مهمی در تسهیل فرایندهای تجاری دارد، با این حال نباید درخصوص اهمیت این نقش اغراق کرد. اجرای گمرک الکترونیک منافع فراوانی دارد که به‌سختی

می‌توان آنها را نادیده گرفت. در عین حال اجرای این سیستم و اتکای کامل به سیستمی خودکار که از طریق آن تمامی عملیات گمرکی به صورت الکترونیکی انجام می‌گیرد ریسک‌هایی را نیز به دنبال خواهد داشت. شاید بتوان مهم‌ترین این ریسک‌ها را در حوزه مشکلات زیرساختی و امنیتی دسته‌بندی کرد. گمرک الکترونیکی نیازمند وجود بسترهای مخابراتی قابل اطمینانی مانند اینترنت پرسرعت است. در صورت عدم دسترسی به خطوط پرسرعت اینترنت و یا بروز هر نوع مشکل فنی در زیرساخت‌های مخابراتی مرتبط با سیستم گمرک الکترونیکی، ارتباط کاربران با سیستم دچار اختلال می‌شود و اهداف گمرک الکترونیکی آنچنان‌که مورد انتظار است محقق نمی‌شود. تجربیات نشان می‌دهد که کاربران سیستم‌های مکانیزه گمرک در بسیاری از کشورها مانند غنا، کنیا و تانزانیا با توجه به عدم دسترسی به اینترنت پرسرعت و نبود منابع الکتریسیته کافی، نتوانسته‌اند آنچنان‌که باید از سیستم‌های پیاده‌سازی شده بهره‌برداری کنند. در کشور بنگلادش نیز مشکلات فنی مانع انجام عملیات سیستم‌های الکترونیکی گمرک شد. با این همه در حال حاضر مشکلات فنی رفع شده و اکثر کاربران تمایل به استفاده از سیستم الکترونیکی گمرک دارند.

این امر در کشور ما نیز از اهمیت فراوانی برخوردار است، به خصوص اینکه توزیع امکانات مخابراتی در میان شهرها و مناطق جغرافیایی مختلف در کشور یکسان نیست. بنابراین ضرورت دارد که پیش از اجرای سیستم، از برخورداری شبکه گمرک کشور از حداقل زیرساخت‌های مخابراتی مورد نیاز به منظور ارائه و استفاده از خدمات الکترونیکی اطمینان حاصل کرد.

مسئله مهم دیگر اهمیت حفظ امنیت سیستم گمرک الکترونیکی است. سیستم یادشده اطلاعات مهمی را دربردارد که حفظ صحت آنها برای تکمیل عملیات گمرکی ضروری است. سیستم گمرک الکترونیکی نیز مانند سایر سیستم‌های کاربردی کسب و کار الکترونیکی همواره در معرض حمله هکرها و سارقان اینترنتی بوده و اطمینان از امن بودن چنین سیستمی با توجه به مقیاس وسیع طرح و اهمیت اطلاعات مورد تبادل، یک ضرورت است. امن نبودن

سیستم گمرک الکترونیکی تهدیدی بزرگ برای گمرک کشور و شبکه تجارت کشور به‌شمار می‌آید و تبعات جبران‌نشده را به دنبال خواهد داشت. البته در این خصوص راهکارها و راه‌حل‌های مطمئنی وجود دارد که با استفاده از آنها می‌توان نسبت به امنیت سیستم اطمینان حاصل کرد.

### ۱۱ جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

امروزه کاربرد فناوری‌های نوین تقریباً تمامی جنبه‌های زندگی ما را تحت تأثیر قرار داده و سبب بروز ایجاد تحولاتی شگرف در عرصه تجاری شده است. راه‌حل‌های تجارت و کسب‌وکار الکترونیکی سبب ایجاد تسهیل در امور تجاری شده به‌نحوی که امکان تکمیل فرایندهای تجاری برای صادرات و واردات با زمان و هزینه کمتر امکان‌پذیر گردیده است. اکثر کشورهای دنیا به‌منظور بهره‌برداری از مزیت‌های فناوری‌های جدید در عرصه تجارت و با هدف کسب مزیت رقابتی و ایجاد تسهیل تجاری، حرکت‌های جدی در راستای اجرای سیستم‌هایی چون پنجره واحد تجاری و یا گمرک الکترونیکی انجام داده‌اند. در کشور ما نیز با درک اهمیت این موضوع، حرکت‌هایی در راستای اجرای گمرک الکترونیکی انجام گرفته، با این حال تا رسیدن به وضعیت مطلوب و اجرای سیستم گمرک الکترونیکی فاصله قابل توجهی وجود دارد. در حال حاضر چالش‌های متعددی چون فقدان زیرساخت‌های فنی، مالی، قانونی و منابع انسانی و عدم یکپارچگی سیستم‌های اجرای گمرک الکترونیکی، کشور را تهدید می‌کند که باید برای رفع آنها برنامه‌ریزی لازم صورت گیرد. پیاده‌سازی و استقرار گمرک الکترونیکی دربرگیرنده ریسک‌هایی در حوزه‌های زیرساختی و امنیتی است که باید به آنها توجه کرد و با استفاده از روش‌های مدیریت ریسک تا حد امکان آنها را کاهش داد.

## منابع و مأخذ

- جمهوری، رضا (۱۳۸۸). ویژه‌نامه پروژه آسیکودای جهانی، گمرک جمهوری اسلامی ایران.
- ساعی، عبدالرضا و عیسی نخعی (۱۳۸۵). «نقش گمرک الکترونیکی در افزایش بهره‌وری زنجیره تأمین بین‌المللی با استفاده از مکانیزم‌های اشتراک‌گذاری اطلاعات»، دومین کنفرانس لجستیک و زنجیره تأمین.
- صالحی، احمد (۱۳۸۸). ویژه‌نامه پروژه آسیکودای جهانی، گمرک جمهوری اسلامی ایران.
- گمرک جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۸). «مزایای پیاده‌سازی گمرک الکترونیک و موانع فراروی آن»، ویژه‌نامه پروژه آسیکودای جهانی.
- مرکز توسعه تجارت الکترونیکی (۱۳۸۶). «گزارش ملی تجارت الکترونیکی در سال ۱۳۸۵»، مرکز توسعه تجارت الکترونیکی.
- Boyd, S. L., J. E. Hobbs and et al. (2003). "The Impact of Customs on Business to Customer Ecommerce in Food Products", *Supply Chain Management, An International Journal*, No. 8, Vol. 3.
- Doing Business Report (2011). *Publication of the World and the International Finance Corporation*.
- National Organization for the Simplification of International Trade Procedures (SITPRO) (2003) *Five Year Strategy 2008-2013*, United Kingdom.
- Republic of Korea Single Window Case (2010). Korea Customs Service Report.
- United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT) (2005). *Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window*, Recommendation No. 33, New York and Geneva.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UN/ESCAP) (2009). *Impact of Trade Facilitation on Export Competitiveness: A Regional Perspective*, United Nations, New York.
- \_\_\_\_\_ (2009). *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific*.
- \_\_\_\_\_ (2004). *Trade Facilitation Framework: A Guiding Tool*.
- United Nations Economic Commission for Europe (2003). *The Single Window Concept*, Geneva.
- Wickto M. (2004). *Single Window Development and Implementation, Experience of Sweden*, UNECE Capacity Building Workshop on Trade Facilitation Implementation.
- Wilson John S., Catherine L. Mann and Tsunehiro Otsuki (2003). "Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact", *World Bank Policy Research Working Paper 2988*.