بخش اول: گمرك

[2-1-1 مقدمه 17](#_Toc395717845)

[2-1-2 تعریف گمرک 19](#_Toc395717846)

[2-1-3 آرم گمرک جمهوری اسلامی ایران 20](#_Toc395717847)

[2-1-4 بیانیه چشم‌انداز سازمان جهانی گمرک 20](#_Toc395717848)

[2-1-5 بیانیه مأموریت سازمان جهانی گمرک 20](#_Toc395717849)

[2-1-6 پیشینه گمرک در ایران 21](#_Toc395717850)

[2-1-7 ساختار تشکیلاتی گمرک 24](#_Toc395717851)

[2-1-8 نقش و جایگاه گمرک 26](#_Toc395717852)

[2-1-9 وظایف گمرک ایران 29](#_Toc395717853)

[2-1-10 گمرک و ارتباطات منطقه‌ای و جهانی 30](#_Toc395717854)

[2-1-10-1 آشنایی با سازمان جهانی گمرک 30](#_Toc395717855)

[2-1-10-2 استانداردهای بین‌المللی گمرکی 33](#_Toc395717856)

[2-1-10-3 مزایای اجرای استانداردهای بین‌المللی گمرکی: 36](#_Toc395717857)

[2-1-10-4 کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه گمرک 36](#_Toc395717858)

[2-1-11 مشکلات و محدودیت‌های گمرکات سنتی در فرآیند صادرات کالا و خدمات 38](#_Toc395717859)

[2-1-12 عملکرد آماری 42](#_Toc395717860)

بخش دوم: گمرک الکترونیک

[2-2-1 مقدمه 46](#_Toc395717861)

[2-2-2 تجارت الکترونیکی 47](#_Toc395717862)

[2-2-2-1 مرکز تسهیل تجارت و تجارت الکترونیک سازمان ملل متحد: 47](#_Toc395717863)

[2-2-3 مدل‌های انتقال داده‌ها در گمرک الکترونیکی 49](#_Toc395717864)

[2-2-4 آشنایی با فرآیند گمرک الکترونیکی در کشورهای فیلیپین، چین، مالزی و سنگاپور 52](#_Toc395717865)

[2-2-4-1 گمرک الکترونیکی در کشور فیلیپین 52](#_Toc395717866)

[2-2-4-2 گمرک الکترونیکی در کشور چین 52](#_Toc395717867)

[2-2-4-3 گمرک الکترونیکی در کشور مالزی 53](#_Toc395717868)

[2-2-4-4 گمرک الکترونیکی در کشور سنگاپور 54](#_Toc395717869)

[2-2-5 جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری 54](#_Toc395717870)

[2-2-5-1 ارکان اصلی تسهیل تجاری 58](#_Toc395717871)

[2-2-5-2 موارد قانون امور گمرکی مرتبط با تسهیل تجاری 59](#_Toc395717872)

[2-2-6 تعریف آسیکودا 60](#_Toc395717873)

[2-2-6-1ویژگی‌های آسیکودا 61](#_Toc395717874)

[2-2-6-2 ساختار و مکانیزم اجرای گمرک الکترونیک 62](#_Toc395717875)

[2-2-6-3 آسیکودا در ایران 65](#_Toc395717876)

[2-2-7 مزایای گمرک الکترونیکی 67](#_Toc395717877)

[2-2-7-1 مزایای گمرک الکترونیکی برای دولت، گمرک و مناطق تجاری آزاد 67](#_Toc395717878)

[2-2-7-2 مزایای گمرک الکترونیکی برای شرکت‌های صادراتی 67](#_Toc395717879)

[2-2-7-3 مزایای گمرک الکترونیکی در زنجیره تأمین 68](#_Toc395717880)

[2-2-7-4 منافع گمرک الکترونیکی برای بازرگانان: 68](#_Toc395717881)

[2-2-7-5 منافع گمرک الکترونیکی برای ادارات: 69](#_Toc395717882)

[2-2-8 چالش‌های اجرای گمرک الکترونیکی در ایران 71](#_Toc395717883)

[2-2-8-1 فقدان زیرساخت‌های فنی 71](#_Toc395717884)

[2-2-8-2 عدم یکپارچگی سیستم‌ها 72](#_Toc395717885)

[2-2-8-3 فقدان زیرساخت‌های مالی 72](#_Toc395717886)

[2-2-8-4 فقدان زیرساخت‌های قانونی 73](#_Toc395717887)

[2-2-8-5 فقدان زیرساخت‌های منابع انسانی 73](#_Toc395717888)

[2-2-9 راهکارهای غلبه بر چالش‌ها 73](#_Toc395717889)

[2-2-10 برنامه تحقق گمرک الکترونیکی 74](#_Toc395717890)

[2-2-11 پروژه‌های اصلاح نظام گمرکی در راستای طرح تحول اقتصادی دولت 77](#_Toc395717891)

[2-2-12 گمرک بندرانزلی و خدمات آن 81](#_Toc395717892)

## 2-1-1 مقدمه

در عصری که به عصر ارتباطات معروف شده و به عنوان مثال اطلاعات مربوط به یک کالا از سوی فروشنده‎ای در یک سوی کره زمین ظرف چندثانیه به خریداری در آن سوی عالم می‌رسد، باقی ماندن بر روش‌های سنتی جز دور شدن از چرخه اقتصاد جهانی و از دست دادن هر چه بیشتر سهم خود از بازار تجارت نتیجه دیگری ندارد. وضعیت ناگواری که طی سال‌های اخیر متاسفانه دامنگیر تجارت خارجی ایران بوده و ما را حتی از رقابت با بسیاری از کشورهای منطقه بازداشته، اکنون به طور جدی تری خود را نمایان ساخته و دشواری غلبه بر این وضعیت را به فعالان اقتصادی و تجاری گوشزد می‌کند. براساس سند چشم‌انداز 20 ساله کشور که جهت اجرای آن حدود 11 سال دیگر به اتمام می‌رسد، ایران باید به قدرت اول اقتصادی در منطقه تبدیل شود و رشد بالای تجارت خارجی کشور به عنوان یکی از عوامل تأثیرگذار در حصول این موقعیت تعیین شده است، اما آنچه که طی 9 سال گذشته یعنی از زمان اجرای سند مذکور صورت گرفته با موارد پیش بینی شده مطابقت ندارد و تصور اینکه ما بتوانیم در سال 1404 در حد و اندازه یک قدرت تجاری برتر منطقه‌ای ظاهر شویم چندان آسان نیست.

به عقیده کارشناسان کندی رشد تجارت خارجی در ایران بیش از آنکه معلول عواملی همچون محیط تجارت و امکانات فیزیکی و یا حتی تسهیلات گمرکی باشد –البته این عوامل به نوبه خود تأثیرگذار است- نتیجه برخی از سیاست‌ها، تصمیم گیری‌ها و اقدامات اجرایی غیر اصولی و غیر منطقی است که باعث شده تا فرصت‌های سرمایه گذاری در این بخش از دست برود. در این بین گمرک به عنوان کلیدی‌ترین سازمان دخیل در توسعه و تسهیل تجارت، طی سال‌های گذشته اقدامات زیادی در جهت مدن سازی امور و رویه‌های گمرکی انجام داده اما این اقدامات در مقایسه با سرعت تحولات تجاری و به روزسازی گمرکات در کشورهای پیشرفته اندک بوده است. با توجه به این که اکنون مدیریت سازمان گمرک عزم خود را جزم کرده تا با حرکت اصولی و پایه ای شکاف موجود در زمینه گمرک الکترونیکی را پر کند، قطعاً لازم است که همه دست اندرکاران تجارت خارجی و دستگاه‌های مسئول باید کمک کنند تا برنامه‌های جدید این سازمان در کوتاه‌ترین زمان به نتیجه برسد و گمرک بتواند علاوه بر ادامه خدمات و تسهیلات بر مبنای فناوری‌های جدید، در تنظیم روابط تجاری بین فعالان اقتصادی و بخش‌های دولتی نقش موثرتری ایفا کند.

اینکه گمرکات کشور بتوانند به روش‌های کاملاً الکترونیکی کالا را ترخیص کنند، کاری بسیار ارزنده و خوب است اما کسانی که تجربه و دانش لازم را درباره این کار دارند، به خوبی می‌دانند ارائه خدمات الکترونیکی به صاحبان کالا و تجار و بازرگانان در گمرک نیازمند تعامل و همکاری جمعی است. یعنی تا زمانی که بسترهای مناسب و مطمئن مخابراتی و ارتباطی از طریق دستگاه‌های مسئول در نقاط مختلف کشور فراهم نشود، حصول به موفقیت کامل در طرح گمرک الکترونیکی میسر نخواهد بود. به عبارت دیگر اقدام گمرک ایران در این جهت را باید یک حرکت عملی مؤثر برای کاهش زمان و هزینه ترخیص کالا و همچنین راحتی کار ارباب رجوع به حساب آورد. اما به نظر می‌رسد که سایر سازمان‌ها و دستگاه‌های ذیربط که در امر تجارت خارجی دخالت دارند و نظرات و خواسته‌هایشان در این زمینه تأثیرگذار است باید برای همراهی و همکاری با گمرک به نوعی مجاب به همکاری در یک پروسه زمانی معین شوند. نکته مهم دیگر آن است که تحقق گمرک الکترونیکی نیازمند منابع مالی و اعتبارات کافی است و باید در این مورد نهادهای مسئول از جمله دولت و مجلس محترم همکاری و مساعدت بیشتری داشته باشند.

اگر بخواهیم منصفانه به عملکرد گمرک طی سال‌های اخیر نگاه کنیم و آن را مورد ارزیابی قرار دهیم باید بگوییم این سازمان در فرایند ورود و خروج کالا و ترانزیت از سایر سازمان‌ها و دستگاه‌های ذیربط جلوتر بوده و کوشیده است تا با ارائه خدمات بهتر و حذف موانع و مقررات دست و پاگیر، کالاهای مردم را زودتر و راحت‌تر از گمرگ ترخیص کند، اما همه تصمیمات و اختیارات با گمرک نیست و حتی اگر جریان ترخیص کالا و امور مربوط به آن کاملاً الکترونیکی شود، احتمالاً باز هم موانعی بر سر راه تجار و بازرگانان وجود دارد که باعث تأخیر در ترخیص کالا می‌شود. بنابراین گمرک در کنار تلاش برای الکترونیکی کردن رویه‌های خود اطلاع رسانی بیشتری برای فعالان اقتصادی و دست اندکاران امر تجارت انجام دهد و در عین حال زمینه همکاری بیشتر سازمان‌های هموار را فراهم کند. رفع نواقص و اشکالات سیستم الکترونیکی اخذ مجوز کالا که از چندی پیش در گمرگ فعال شده کمک بسیار خوبی به صاحبان کالا و جلوگیری از اتلاف وقت و هزینه آنان است (نشریه تخصصی امور گمرکی،1392، ص7).

میلیون‌ها کانتینر حمل بار در سطح بین‌المللی هر هفته با هدف توزیع کالاها جهت مراحل بعد از تولید و نهایتاً تحویل به موقع کالاها و سفارشات به دست مشتریان نهایی نقل و انتقال دارند. در این زمینه نقش مبادلات حفظ درآمدهای اجتماعی و ملی است که از دو طریق: یکی گردآوری مالیات‌ها و هزینه‌های معاملاتی و دیگری شناسایی تجارت غیر قانونی و مقابله با آن (مثلاً قاچاق دارو، سلاح و محصولات تقلبی). بنابراین دولت‌ها ضرورت تسهیل ساختن روند تجارت با شیوه‌های ساده تر و انجام معاملات رسمی و قانونی و افزایش معاملات به شکل حرفه ای و در چارچوب فضای قانونی را دریافتند، که در نتیجه اثرات منفی تجارت بر توسعه اقتصادی ملی را کاهش می‌دهد و اثرات آن بر سطح سرمایه گذاری‌های خارجی را نیز خنثی می‌سازد. ابتکار عمل‌هایی چون توزیع اطلاعات و معاملات الکترونیکی و مدیریت ریسک هدف تسهیل ساختن تجارت را تحقق می‌بخشد(اورکیولی و همکاران،2013، ص1).

## 2-1-2 تعریف گمرک

واژه گمرک که معادل آن در زبان انگلیسی "کاستمز"[[1]](#footnote-1) و در زبان فرانسه "دوآن"[[2]](#footnote-2) می‌باشد و بنابر قول مشهور محققان و مورخان، مشتق از کلمه لاتین "کومرسیو"[[3]](#footnote-3) به معنی تجارت و مبادله کالا بوده که خود این کلمه مشتق از ریشه یونانی "کومرکس"[[4]](#footnote-4) به معنی حقوق متعلق به کالا و مال التجاره می‌باشد (مهدوی،1343،ص41). بعدها کوموکس در زبان ترکی (در عهد حکومت عثمانی) با لفظ "کومروک" استعمال شده و در عهد نادرشاه افشار در معاهدات این پادشاه با سلطان محمودخان اول پادشاه عثمانی وارد زبان فارسی و با تلفظ "گمرک" رایج شده است (بنایی،1374،ص14).

شورای همکاری گمرکی[[5]](#footnote-5)، گمرک را چنین تعریف نموده است.

«گمرک سازمانی است دولتی که مسئول اجرای قانون گمرک و وصول حقوق و عوارض ورودی و صدوری[[6]](#footnote-6) و همچنین واردات، ترانزیت و صادرات کالا می‌باشد.»

این اصطلاح به هر یک از قسمت‌های سازمان گمرک و یا ادارات اصلی یا تابعة آن نیز اطلاق می‌شود مثلاً در مورد مأمورین گمرک، حقوق و عوارض ورودی و صدوری و کنترل واردات یا صادرات یا هر امر دیگری که در حدود عملیات گمرکی باشد نیز به کار می‌رود مثل: مأمور گمرک، حقوق گمرکی، اداره گمرک و اظهارنامه‌ی گمرکی.‌ با توجه به تعاریف به عمل آمده می‌توان گفت گمرک سازمانی است مالی و اقتصادی که از دیر زمان در کشورها وجود داشته و در هر زمان بنا به مقتضیات زمان و خواست حکومت‌های شکل و سازمانی خاص به خود گرفته است تا به صورت فعلی درآمده است.‌ گمرک به طور قانونی فقط نقش تطبیق واردات و صادرات را با مقررات وضع شده برای واردات کالا و صادرات دارد. بنابراین در ورود یا صدور کالا فقط نقش گمرک آن است که:‌

* الزامات قانونی در ورود و صدور کالا توسط وارد کنندگان یا صادر کنندگان رعایت شود.‌
* محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های وضع شده مراعات شود.‌
* معافیت‌ها و تخفیف‌های توصیه شده به موجب قانون در صورت تطبیق مشخصات کالا، به وارد یا صادرکننده داده شود.‌
* حقوق و عوارضی که وضع شده است را بطور صحیح وصول نماید.‌

## 2-1-3 آرم گمرک جمهوری اسلامی ایران

****

آرم گمرک جمهوری اسلامی ایران نمادی از واژه گمرک و در بردارنده مفاهیمی به شرح زیر است:‌

* ‌ درآرم فوق به مفهوم واژه گمرک به اعتبار دروازه و دروازبان اقتصادی کشور توجه شده.‌
* ‌ نوار سبز به مفهوم ورود و صدور آزاد کالا است.‌
* نوار قرمز به مفهوم ورود و صدور ممنوع و کنترل شده کالاست.‌
* نوار سبز و قرمز با فضای سفید بین آن‌ها نشانگر پرچم جمهوری اسلامی ایران است.‌
* دو نوار سیاه در دوزاویه آرم، چهارچوب دروازه و بیانگر کنترل گمرکی و اعمال قانون است.‌
* خطوط تشکیل دهنده آرم نمادی از حروف مقطع واژه گمرک می‌باشد[[7]](#footnote-7).

## 2-1-4 بیانیه چشم‌انداز سازمان جهانی گمرک

"سازمان جهانی گمرک از لحاظ بین‌المللی به عنوان مرکز جهانی کارشناسی گمرکی مطرح می‌باشد و در مذاکرات مربوط به توسعه، ارتقاء و پیاده سازی نظام‌ها و رویه‌های نقش رهبری کننده ای ایفا می‌کند.

این سازمان در برابر نیازهای اغضا خود و محیط فعالیت آن‌ها پاسخگو بوده و ابزارها و رویکردهای اجرایی آن به عنوان پایه ای مطمئن برای فعالیت گمرکات در سراسر جهان به شمار می‌آید."

## 2-1-5 بیانیه مأموریت سازمان جهانی گمرک

سازمان جهانی گمرک یک تشکیلات مستقل و فرادولتی است که مأموریت آن افزایش کارایی و اثر بخشی گمرکات عضو بوده و از این رو به اعضا کمک می‌نماید تا در توسعه ملی کشورخود، خصوصاً در حوزه‌های تسهیل تجارت، کسب درآمد، محافظت از جامعه و امنیت ملی مشارکتی مثمر ثمر داشته باشند (زارعی و مقدسی،1391،صص7-6).

## 2-1-6 پیشینه گمرک در ایران

ایران از زمان قدیم که شرق و غرب را به هم متصل می‌کرد همچون شاهراه عبور ابریشم چین و مشک ختن و شال کشمیر و عاج وادویه هندوستان بازارهای دنیا بوده است ناچار لزوم گمرک و تأسیسات و سازمان‌های آن را حس کرده و از قدیمی‌ترین ایام دارای این تشکیلات بوده است (مهدوی،1343،ص 41).

آنچه مسلم است این است که گمرک از زمان‌های بسیار دور در ایران وجود داشته، اما متأسفانه بررسی تاریخچه گمرک ایران به علت عدم وجود اطلاعات کافی تاریخی امر دشواری است. فقط از روی کتاب‌های تاریخی می‌توان اطلاعات ناچیزی بدست آورد مثلاً رومن گیریشمن در کتاب ایران از آغاز تا اسلام در مورد منابع مالی دولت هخامنشی اینگونه می‌نویسد: در اسکله بنادر و میدآن های فروش وجود داشته و نیز از تجارت داخلی عوارض وصول می‌شد.

گمرک سابقه‌ای به قدمت تاریخ دارد. البته این ادعا نه اغراق است نه از باب مباهات، بلکه واقعیت انکارناپذیری است که در مورد بسیاری از سازمان‌های دولتی مانند ارتش و نیروهای دفاعی یا سازمان‌هایی مانند سازمان‌های خدمات شهری و نظایر آن صادق است. بهتر است این مطلب را اینگونه بیان کنیم که گمرک نیز مانند بسیاری از سازمان‌ها که هر اجتماع کوچک یا بزرگی در بدو پیدایش به وجود آن نیازمند بوده است، ایجاد گردیده است و به تدریج که احتیاجات دیگری مطرح شده سازمان یا سازمان‌های جدیدتر در سطح ملی یا بین‌المللی مطابق آنچه امروز شاهد آن هستیم، به وجود آمده است.

با توجه به قراین و شواهد تاریخی که دلالت بر تمدن قوم ماد و حکومت این قوم بر سرزمین ایران آن روزگار دارد، می‌توان ادعا کرد که بطور قطع مقررات گمرکی و گمرک به شکلی در زمان مادها وجود داشته است. همین طور در زمان **سلسله هخامنشی**، در سرزمین وسیع ایران که از شرق هندوستان تا غربی‌ترین نقطه در مصر آن زمان، و در شمال و جنوب نیز ادامه داشته، مبادلات بازرگانی از زمان مادها رونق بیشتری داشته و چنین تشکیلاتی نیز دایر بوده است.

**در زمان اشکانیان** گمرک به صورت اداره‌ای منظم فعالیت داشته و کلیه اجناس وارده و صادره ثبت می‌شده است و اهمیت قضیه در این است که حقوق و عوارض گمرکی فقط از کالاهای وارداتی اخذ می‌شده است که خود نشان دهنده این است که دولت در حفظ و حمایت مصنوعات داخلی در آن زمان کوشا بوده است.

**از دوره ساسانیان** اطلاعاتی در مورد وجود گمرک و حقوق و عوارض گمرکی و نحوه دریافت آن نمی‌توان بدست آورد، ولی مواردیکه مورد مداقه قرار می‌گیرد نشان دهنده این است که نباید عنوان کرد که در آن زمان امور گمرکی وجود نداشته است، زیرا وجود ادارات منظم گمرکی و دفاتر گمرکی در سلسله اشکانیان محرز بوده است و با توجه به اینکه ساسانیان وارث حکومت اشکانیان می‌باشند نمی‌توان مدعی شد که این منبع درآمد را نادیده گرفته‌اند. نکته دیگر در مورد وجود گمرک و گرفتن حقوق و عوارض گمرکی در زمان ساسانیان در رابطه با همکاری و مبادله دولت ایران با دولت روم می‌باشد که طبق اطلاعات دقیقی که دردست است، دولت روم از کالاهای وارداتی و صادراتی خود حقوق و عوارض دریافت می‌کرده است.

مورد دیگری که می‌توان در اثبات وجود گمرک در دوره ساسانیان به آن اشاره داشت عبارتست از اینکه در دوره قبل از اسلام در کشور عربستان عشر مال‌التجاره تاجران را به صورت حقوق گمرکی دریافت می‌کرده‌اند و از عقل سلیم به دور می‌باشد که کشور ایران که با عربستان روابط بازرگانی داشته و این مبلغ را پرداخت می‌کرده است، مبالغی را از ورود کالا به کشور دریافت نمی‌کرده است. به هر حال با نتیجه‌گیری از مطالب فوق این نکته روشن می‌شود که گمرک باید به صورت‌هایی تقریباً کامل تر از سلسله اشکانیان وجود داشته باشد.

**در دوران صفویه**، شاه عباس پس از اینکه توانست ارتشی منظم و قوی برای خود تدارک ببیند شروع به اصلاحات داخلی کرده و به امور مالی و گمرکی ایران سر و سامان بخشید و دفاتر منظم ورود و خروج کالا را تنظیم و خزانه مرکزی را به نحو کامل تری پایه‌ریزی نمود. او شروع به بسط و توسعه تجارت خارجی نمود. در دوران صفویه در رابطه با سرقت مال التجاره افراد هم تضمین‌هایی ایجاد شده بود که اگر تاجری کالایش به سرقت برود حاکم آن منطقه باید برحسب اسناد و مدارک موجود در نزد تاجر غرامت کالا را بپردازد و در یافتن کالای مسروقه خیلی تلاش می‌نمودند و از اینکه خبر این سرقت به گوش شاه برسد واقعاً بیمناک بودند. در زما صفویه طبق اطلاعات موثق می‌توان اظهار نمود که در بندرعباس و بندرلنگه، و جزیره هرمز ادارات گمرکی وجود داشته است (مقدسی،1391، ص11).

**در دوران قاجار** مهم‌ترین عهدنامه‌ای که با یکی از همسایگان یعنی روسیه منعقد شد استقلال گمرکی ایران را خدشه‌دار نمود و علت این قرارداد جنگی بود که مابین ایران و روسیه درگرفت و در تاریخ 29 شوال 1228 مطابق با اکتبر 1813 در قریه گلستان عهدنامه صلح امضاء شد. در فصل نهم عهدنامه مذکور مقرر گردیده که از مال‌التجاره مملکتین صدی پنج قیمت مال التجاره اخذ گردد. این تعهد اگر چه اختیار دولت ایران را در تغییر و تبدیل میزان حقوق گمرکی واردات و صادرات سلب می‌نمود ولی تا حدودی می‌توان به این موضوع که این قرارداد حالت دو جانبه داشته است امیدوار بود، چون ازدیاد حقوق گمرکی از طرف روسیه لازمه‌اش جلب رضایت دولت ایران بوده است و از طرف دیگر بدون اطلاع دولت ایران کم و اضافه کردن حقوق و تعرفه‌های گمرکی باعث بی‌اثر شدن مفاد این عهدنامه می‌گردیده است، ولی از ضربه زدن‌های این عهدنامه نمی‌توان به هیچ عنوان چشم پوشید مثلاً اخذ صدی پنج از مال التجاره در مورد تمام کالاها یکسان بوده و خود یک عامل در جهت اعمال نابرابری کالاهای وارداتی و صادراتی می‌باشد زیرا برای کالاهای ضروری و تجملاتی هیچ گونه حد و مرزی مشخص نشده بود و هر دو تابع این قانون می‌شده‌اند.  
**بعد از ده سال ازعهدنامه گلستان**، در تاریخ 1238 عهدنامه‌ای فیمابین دولتین ایران و عثمانی بسته شد. در ماده دوم آن مقرر گردیده است که از مال التجاره ایران و عثمانی زیاده بر حقوق گمرکی چیزی مطالبه نشود.  
در سال 1243 هجری قمری مطابق با 1828 میلادی عهدنامه صلحی ما بین ایران و روسیه در قریه ترکمنچای نزدیکی میانج منعقد گردید. به موجب فصل دهم عهدنامه مزبور قرار شد که برای استقرار روابط تجاری بین دو مملکت مقاوله نامه علیحده منعقد گردد. در همان روز و تاریخ، عهدنامه تجاری تدوین و امضاء شد که مفهوم فصل سوم آن از این قرار است: "کلیه اجناس و مال التجاره مورد معامله بین دو کشور همان صدی پنج ارزش مال التجاره دریافت می‌گردد".

در تاریخ 1246 هجری فرمانی از طرف فتحعلی شاه صادر گردید که به موجب آن حقوق گمرکی در تمام سرحدهای مملکت در موقع ورود و خروج مال التجاره صدی پنج قیمت امتعه و اجناس تجارتی معین شده است. در حقیقت می‌توان گفت که رژیم معاهده ترکمنچای را عمومیت داده و به جاری تعرفه عمومی قرار داده است و این اولین فرمانی است که درخصوص تعرفه گمرکی در زمان قاجاریه صادر گردیده است. در سال 1315 هجری سه نفر بلژیکی به خدمت در گمرک ایران دعوت شدند. یکی از این سه نفر ژوزف نوز معروف بود.

نوز در سال 1316 مشغول مطالعات شده و در سال 1317 رسم اجاره گمرک را برانداخته و در تاریخ 18 ذی‌الحجه 1318 نیز فرمان الغای عوارض داخلی را از جانب شاه صادر نمود. نوز در همین ایام شروع به تشکیلات جدید گمرک نمود و وزیر پست گردید.

در ایران همان طوری که ذکر آن رفت از قدیم‌الایام تشکیلات گمرکی وجود داشته است.در زمان قاجاریه مانند صفویه ادارات گمرک مرتباً صورتحساب‌های خود را در دو نسخه به‌اداره مرکزی مالیه ارسال می‌داشته‌اند. در زمان ناصرالدین شاه که وزراء انتخاب شدند، رئیس کل گمرک ایران را نیز وزیر گفتند، مثل اینکه امین السلطان وزیر کل گمرک بوده است.

آخرین وزیر گمرکی ایران هم **نوز بلژیکی** است چون بعد از اعلان مشروطیت گمرک جزء مالیه مملکت قرار گرفته است.رفته رفته، تشکیلات گمرکی در تمام نقاط مرزی کشور بسط و توسعه یافت و نوز رئیس مستشاران بلژیکی که شخصی مدبر و فعال بود، به طرز شایسته گمرکات ایران را اداره می‌نمود.

خلاصه اینکه مستشاران بلژیکی قریب مدت 36 سال در ایران به خدمت اشتغال داشتند و در این مدت سه تعرفه گمرکی تنظیم و برای وصول حقوق و عوارض گمرکی به مورد اجراء گذارده شد.

پس از خاتمه خدمت مستشاران بلژیکی و عزیمت آنان از ایران و واگذاری اداره گمرک به مأمورین ایرانی بنا به مقتضیات زمان و سیاست مالی و اقتصادی دولت، تعرفه گمرکی چند بار تغییر پیدا کرد: یکدفعه به موجب قانون 31 اردیبهشت 1315 تعرفه جدیدی به مورد اجرا گذاشته شد که 90% آن از روی وزن و تحت 1216 شماره تدوین و تا سال 1320 مآخذ وصول حقوق و عوارض گمرکی بود.

سپس تعرفه‌ای براساس تعرفه جامعه ملل سابق تنظیم شد که در 22 تیرماه 1330 به موقع اجرا گذاشته شد و از تمام تعرفه‌های قبلی مفصل تر و شامل 22 فصل و 2204 ردیف بوده است. تعرفه مذکور نیز در سال 1329 تغییر یافت و اصلاحاتی در آن به عمل آمد و تا سال 1332 تدریجاً مورد اصلاحات مجددی قرار گرفت، آخرین تعرفه گمرکی در حال اجرا در این دوره، تعرفه مصوب 6 تیرماه 1334 بوده است.

قانون تعرفه و آئین نامه آن در سال 1337 براساس تعرفه ژنو به تصویب رسید که تا سال 1351 اجرا می‌شد.  
در سال‌های بعد از 1351 براساس نیاز به سازگاری مواد و مفاد قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرایی که با روند اقتصادی، اداری و سیاسی کشور اصلاحاتی به شرح موجود در قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرایی آن به عمل آمد که این اصلاحات به صورت زیر نویس در صفحات مرتبط به مواد اصلاح شده درج و به چاپ رسیده است[[8]](#footnote-8).

## 2-1-7 ساختار تشکیلاتی گمرک

گمرک ایران به عنوان زیرمجموعه وزارت امور اقتصادی محسوب می‌گردد و رئیس کل گمرک که سمت معاونت وزیر امور اقتصادی و دارائی را دارا می‌باشد، بالاترین مقام گمرک ایران است.

ساختار تشکیلاتی گمرک ایران شامل: ستاد مرکزی، ستادهای فرعی مناطق یا حوزه‌های نظارت استانی و گمرکات اجرائی می‌باشد.

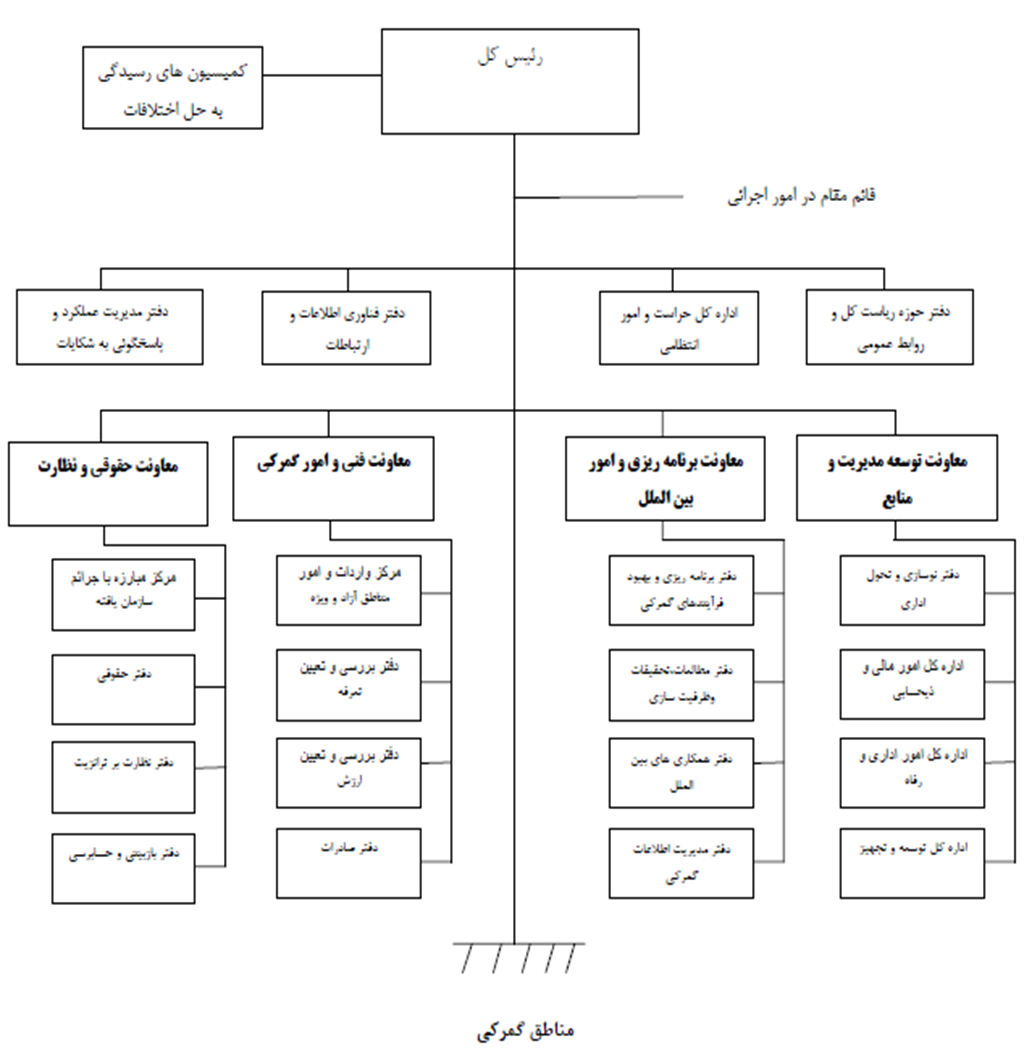
سازمان گمرک ایران، از یک ستاد مرکزی و 8 حوزه نظارت، 24 واحد ادارات کل اجرایی، 7930 پست سازمانی، 15 واحد دفاتر و ادارات کل ستادی و تعداد واحدهای تابعه ‌154 واحد گمرکی مستقر در 28 استان کشور تشکیل شده است.

آخرین بازنگری در چارت سازمانی در شهریورماه سال 1377 انجام گردید و در ساختار تشکیلاتی گمرک ایران در ستاد مرکزی در اردیبهشت ماه سال 77 و گمرکات اجرایی در خردادماه سال 79 به تصویب رسیده است.

ستاد مرکزی گمرک ایران متشکل از واحدهائی است که نقش هدایت کننده و هماهنگ سازی حوزه‌های نظارت و گمرکات کشور را برعهده دارند و حسب مورد، به ابلاغ مقررات، دستورالعمل‌ها و مصوبات و سایر اقداماتی که جهت اجرا لازم است اعلام شود، اقدام می‌نماید و یا به رسیدگی و اعلام نظر نهائی در مورد سئوالات یا اختلافاتی می‌پردازد که ازطرف گمرکات کشور، استعلام شده‌اند. بدین منظور اداره کل حراست، اداره کل هماهنگی امور مناطق، دفتر روابط عمومی و بین‌الملل، اداره کل بازرسی و کمیسیون رسیدگی به حل اختلافات گمرکی تحت نظارت رئیس کل انجام وظیفه می‌نمایند.

معاونت‌های چهارگانه گمرک ایران مشتمل بر: معاونت اداری و مالی،‌ معاونت امور گمرکی،‌ معاونت طرح و برنامه،‌ معاونت حقوقی می‌باشد[[9]](#footnote-9).

گمرکات اجرایی که بنا به ماهیت فعالیت‌های خود، در اقصی نقاط کشور اعم از مراکز استان‌ها، شهرستان‌ها و مناطق مرزی مستقر می‌باشند، تحت عنوان واحدهای صف تلقی شده و به‌تبعیت از تقسیمات جغرافیایی کشور، تحت نظارت مناطق گمرکی یا گمرکات استانی قرار گرفته‌اند و گمرکات مستقر در استان تهران تحت نظارت مستقیم ستاد مرکزی گمرک ایران فعالیت می‌نمایند، وظایف گمرکات اجرایی در واقع همان وظایف اصلی سازمان گمرک ایران است. گمرکات در سطح اداره کل که در رویه‌های گمرکی اعم از صادرات و واردات، امور مسافری، ترانزیت داخلی و خارجی، قضایی، کابوتاژ و غیره فعالیت می‌نمایند (گزارش تحول اقتصادی 1387، ص40).



نمودار (2- 1) سازمانی گمرک جمهوری اسلامی ایران

(منبع: سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران)

فهرست رویه‌های جاری در گمرکات اجرایی در استان‌های تهران، گیلان و مازندران در پیوست شماره 1 ارائه شده است.

## 2-1-8 نقش و جایگاه گمرک

گمرک را می‌توان یک سازمان هشدار دهنده در بین دستگاه‌های اجرایی کشور دانست. همان گونه که در اغلب دستگاه‌های پیچیده یک نظام هشدار دهنده وجود دارد که مواقع حساس با اعلام هشدارهای به موقع، مسئولان را از وضعیت آگاه می‌کند گمرک هم در نظام اقتصادی کشور یک چنین نقشی ایفا می‌کند. گمرک است که با اطلاع دقیق از آمار و ارقام صادرات و واردات کشور می‌تواند در هر لحظه وضعیت اقتصادی کشور و روابط آن با کشورهای دیگر را روشن کند. و از چگونگی امنیت اقتصادی مرزها با ارائه آمار از کیفیت و میزان ورود و خروج کالا به مسئولان گزارش قطعی بدهد برمبنای این داده‌ها است که مدیران ارشد می‌توانند تصمیم گیری نمایند و سیاست‌های کلان اقتصادی را اعمال کنند. آمار ارائه شده از گمرک می‌تواند بیانگر میزان انحراف اقتصاد کشور از اهداف تعیین شده باشد. همچنین جهت گیری‌های سایر کشورها را نسبت به خود می‌توان از خلال تجزیه و تحلیل آمارهای گمرک بررسی کرد.

در ظاهر امرگمرک دروازه‌های ورودی و خروجی کشورهاست ولی در باطن عامل تعدیل اقتصادی است در چهره گمرک شخصیتی که مشاهده می‌شود می‌تواند با کمک دیگر ارگان‌ها اقتصاد کشورها را نظم دهد.

امروزه در کشورهای در حال توسعه تنها به گمرک از لحاظ درآمدی توجه نمی‌شود و سعی دولت‌ها بر این است که سیاست گمرکی را با سیاست اقتصادی هماهنگ کنند چون رشد اقتصادی هدف فعالیت‌های اقتصادی است.از این لحاظ سیاست گمرکی ما از این اصل مهم پیروی می‌کند به این صورت که با افزایش سود بازرگانی و عوارض گمرکی از ورود کالاهای مشابه که در داخل کشور ساخته می‌شود جلوگیری نموده از صنایع داخلی حمایت می‌شود بالعکس زمانیکه در داخل کشور کالایی بی جهت گران یا کم شود کاهش عوارض گمرکی و سود بازرگانی ورود آن را به داخل تسهیل می‌کند. چنانکه در مورد صنایع جدید در کشور از طرف دولت حمایتی به عمل نیاید کارخانه‌های جدید نمی‌توانند روی پای خود بایستند و با محصولات خارجی رقابت کنند.این حمایت تنها از طریق گرفتن حقوق گمرکی و سود بازرگانی از واردات چنین کالاهایی عملی می‌شود مثلاً ماشین آلات صنعتی از پرداخت حقوق گمرکی معاف بوده و این خود یکی از طرق مؤثر حمایت صنعتی به منظور ازدیاد کارخانه‌ها در کشور می‌باشد.

تشویق صادرات و تولید جهت اشتغال در داخل کشور و تحصیل ارز،از جمله جهات دیگر در معرفی نقش اقتصادی گمرک است که ممکن است مستقیم، یا غیرمستقیم با اعطاء امتیازات ویژه و کمک‌های مادی دولت به صادر کنندگان و به منظور نیل به هدف اقتصادی آن از طریق گمرک اعمال و اجرا شود.

اداره گمرک یک دستگاه وصولی است که قسمت عمده بودجه کشور را از طریق اخذ حقوق و عوارض گمرکی تأمین می‌کند و این نقشی است که گمرک از لحاظ مالی برای کشور انجام می‌دهد با این وجود نمی‌توان ادعا کرد که گمرک ابزار مالی می‌باشد. تمام سازمان‌های دولتی اعم از پست وتلگراف، بانک‌ها، وزارت کشاورزی و... به نوعی ابزار مالی هستند.اما واقعیتی که درمقایسه گمرک با دیگر ارگآن ها به عنوان ابزار مالی وجود دارد این است که در موضوع گمرک اصول تعدیل اقتصاد کشور مورد نظر است. گمرک می‌تواند بگوید چه چیزی به کشور وارد شود یا از آن خارج گردد توصیه‌های لازم را ارائه دهد و بررسی و تصمیم گیری راجع به آنچه که مجاز به وارد شدن و یا خارج شدن هست به عمل آورد این موارد از مسأله ابزار مالی بودن گمرک مهم تر می‌باشد.

مأموریت اصلی سازمان گمرک، اعمال سیاست‌های اقتصادی و صنعتی دولت از طریق کنترل واردات وصادرات کشور می‌باشد وجود درآمدهای نفتی که واردات وسیع کالا را با عث می‌گردد. همچنین تمایل به عدم اتکا به درآمدهای نفتی که توسعه صادرات را درپی خواهد داشت موجب می‌گردد تا گمرک کشور به عنوان عامل کنترل کننده صادرات و واردات و به مثابه مهم‌ترین اهرم دولت در اعمال سیاست‌های فوق مطرح گردد.بطور کلی این اعمال سیاست عمدتاً از طریق وضع حقوق و عوارض گمرکی صورت می‌گیرد که حاصل آن یکی از اقلام مهم درآمد دولت را تشکیل می‌دهد بدین ترتیب کسب درآمد نه به عنوان وظیفه اصلی گمرک بلکه به عنوان ماحصل اجرای سیاست‌های مذکور مطرح است.

علاوه بر موارد فوق، نقش گمرک ازجنبه سیاسی نیز بسیار حائز اهمیت است. جریانات سیاسی بین کشورها یا درسطح بین‌الملل بطور مستقیم و یا غیر مستقیم در روابط بازرگانی وسایر امور بین کشورها حسب مورد تأثیر مثبت یا منفی خواهد گذاشت. حسن روابط بین دو کشور،وجود عقاید مشترک و ایدئولوژی و مناسبات سیاسی خاص بین دو کشورها بطور قطع زمینه ای مساعد جهت توسعه مبادله و اختصاص حجم بیشتری از سفارشات و خریدهای خارجی بین آن‌ها را فراهم و موجب می‌گردد از اینرو امروزه اکثر دولت‌ها از گمرک و مقررات گمرکی به عنوان اهرمی برای کاهش یا افزایش روابط سیاسی اقتصادی با یکدیگر استفاده می‌نمایند و با تعیین حقوق گمرکی به نرخی غیر از نرخ معمول در جدول ضمیمه مقررات عمومی صادرات و واردات در هر دوره عملکرد برای کالا یا کالاهای معین به این دسته از اهداف خود دست می‌یابند.

در قانون امور گمرکی ایران مقابله با مشکلاتی نظیر ایجاد تبعیض یا محدودیت نسبت به تمام یا قسمتی از اقلام صادراتی کشور توسط سایر کشورها،دست زدن به ترفندهای گوناگون از قبیل دامپینگ (عرضه کالا با قیمت نامناسب، کمتر از قیمت تمام شده و با تسهیلات غیرعادی) به منظور تعطیل تولید کالای مشابه در داخل یک کشور که در حال حاضر آثار سوء اقتصادی را به ارمغان می‌آورد با انجام عمل متقابل در مورد اول و وضع سود بازرگانی ویژه در مورد دوم پیش بینی و به دولت اجازه داده شده است که راسا اتخاذ تصمیم نماید (دانستنی‌های گمرک، 1379، ص2).

## 2-1-9 وظایف گمرک ایران

طبق قانون وظایف زیر بر عهده گمرک می‌باشد:

* اجرای قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرائی آن و مقررات عمومی سالانه صادرات و واردات و قراردادهای بازرگانی و توافق نامه‌های منعقدة پایاپای.
* اجرای قوانین و مقررات ویژه مربوط به مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی و بازارچه‌های مرزی که اجرای آن‌ها به گمرک ایران محول گردیده است.
* اجرای مقررات بانکی و ارزی، مقررات بهداشتی و قرنطینه ای اعم از حیوانی و نباتی، مقررات سازمان انرژی اتمی، مقررات استاندارد و تحقیقات صنعتی، مقررات وزارت ارشاد اسلامی، مقررات وزارت صنایع و معادن
* اعمال مقررات گمرکی درباره معافیت‌ها و ممنوعیت‌ها
* اعمال قوانین و مقررات مربوط به تشویق صادرات و حفظ گونه‌های کمیاب گیاهی و جانوری
* اعمال مقررات گمرکی در مورد فروشگاه‌های آزاد[[10]](#footnote-10)، بسته‌ها و پیک‌های سیاسی و همچنین محمولات و مرسولات پست بین‌المللی
* انجام تشریفات گمرکی واردات موقت، صادرات موقت، کابوتاژ[[11]](#footnote-11)، ترانزیت داخلی، ترانزیت خارجی و کالاهای مرجوعی و انتقالی
* اعمال مقررات ضد دامپینگ و مقابله با جرائم سازمان یافته بین‌المللی
* اعمال مقررات مربوط به حفاظت جامعه در مقابل ورود کالاهای حاوی مواد پرتوزا، آلوده، خطرناک و زیان آور و مخرب لایه ازون
* اجرای مقررات مربوط به تخلفات و قاچاق گمرکی و ضبط و نگهداری کالا و تعقیب موضوع
* تحویل گرفتن کالاهای وارداتی و صادراتی و مسافری از طریق هوایی، زمینی و دریائی و نگهداری و حفاظت آن‌ها در انبارها و اماکنی که زیر نظر گمرک ایران اداره می‌شوند
* اخذ حقوق و عوارض و هزینه‌های گمرکی و غیر گمرکی که وصول آن‌ها به عهده گمرک ایران محول گردیده و ترخیص و تحویل کالا به صاحب یا نماینده قانونی صاحب کالا
* اجرای مقررات مربوط به حق العمل کاری در گمرک ایران
* انجام تشریفات و مقررات مربوط به کالاهای متروکه و ضبطی
* بررسی اسناد ترخیص کالا به منظور احراز صحت شرایط ترخیص و وصول کسر دریافتی یا استرداد اضافه دریافتی
* رسیدگی و حل اختلافات ناشی از اجرای قانون و مقررات گمرکی
* بررسی و انجام امور مربوط به توصی ههای سازمان جهانی گمرک و همچنین اجرای قراردادهای گمرکی که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده باشد.
* بررسی قوانین و مقررات گمرکی جاری و تهیه طرح‌ها و روش‌های اصلاحی به منظور انطباق آن‌ها با مقتضیات گمرکی و تحولات اداری.
* انجام تشریفات گمرکی مربوط به معاملات پایاپای مرزی و مبادلات مرزی
* تهیه و تنظیم آمار واردات و صادرات کالاهای مختلف به کشور و تجزیه و تحلیل لازم به منظور دستیابی به الگوی مناسب در زمینه صادرات و واردات
* انجام اقدامات لازم در خصوص بررسی نوع کالاهای وارده و صادره و تهیه گزارش و تحلیل اقتصادی به منظور توسعه خودکفایی صنعتی و امر صادرات کالا از کشور
* انجام بررسی‌های لازم و تهیه گزارش و پیشنهادهای مناسب به منظور رفع تنگناها و مشکلات موجود در جهت تشویق و توسعه امر صادرات.
* بررسی مقررات جاری گمرکی در کشورهای دیگر و به خصوص کشورهایی که دارای شرایط مشابه می‌باشند، به منظور استفاده از بهترین سیستم‌ها و تکنولوژی‌های موجود در جهان.
* تنظیم و پیشنهاد بودجه گمرک ایران و اجرای بودجه مصوب.
* تنظیم برنامه‌های جامع به منظور نگاهداری و حراست از اموال، اعم از منقول و غیر منقول به منظور استفاده بهینه از امکانات موجود
* اجرای مقررات مربوط به حفظ حقوق مالکیت فکری، حفظ حقوق مصرف کنندگان و جلوگیری از اغفال مردم در مقابل ورود کالاهای تقلبی و غیر اصلی (گزارش طرح تحول اقتصادی،1387، ص10- 12).

## 2-1-10 گمرک و ارتباطات منطقه‌ای و جهانی

### 2-1-10-1 آشنایی با سازمان جهانی گمرک [[12]](#footnote-12)

پس از جنگ جهانی دوم و از اوائل قرن بیستم که تجارت خارجی افزایش چشمگیری یافت و متعاقباً پس از ایجاد گات در سال 1948 که هدف اصلی آن بسط و توسعه تجارت بود، امر ایجاد مقررات یکنواخت و ساده گمرکی و حذف موانع فراروی تجارت خارجی بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت.

قبل از تشکیل شورای همکاری گمرکی، تحقق بخشیدن به امر تدوین مقررات و تکنیک‌های یکنواخت گمرکی در قالب اتحادیه‌های گمرکی و موافقتنامه های دو یا چند جانبه بین‌المللی صورت می‌گرفت. در این راستا تشکیل شورای همکاری گمرکی در دو اقدام زیر تبلور می‌یابد:

**الف- گروه مطالعاتی اتحادیه گمرکی اروپا:**

تاریخ شورای همکاری گمرکی از 12 سپتامبر سال 1947 هنگامی که در سیزدهمین اجلاس دولت‌های اروپایی، کمیته همکاری‌های اقتصادی اروپا با تشکیل یک گروه مطالعاتی موافقت نمود، شروع گردید. این گروه امکان تأسیس یک یا چند اتحادیه گمرکی اروپایی را بر اساس اصول موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) مورد بررسی قرار داد.

کمیته مزبور گروهی را برای یافتن راه حل‌های فنی لازم جهت عملی ساختن تشکیل اتحادیه گمرکی مأمور نمود. این گروه با نام «گروه مطالعاتی اتحادیه گمرکی اروپا» با انجام مطالعاتی در خصوص تدوین نمانکلاتور و تعیین ارزش گمرکی کالا شروع به کار نمود و نهایتاً تصمیم گرفت که دو نمانکلاتور طبقه بندی کالا و ضوابط تعیین ارزش گمرکی کالا را به خاطر منافع بی شماری که در تجارت دارند، به صورت یک کنوانسیون بین‌المللی به اجرا درآورد و این بار تصمیم گرفته شد که یک سازمان دائمی نیز برای اداره و به روز درآوردن اطلاعات و متون فنی تهیه شده در خصوص نمانکلاتور و ارزش پیش بینی شود که در نتیجه هسته اولیه شورای همکاری گمرکی بنا نهاده شد.

**ب- کنوانسیون 15 دسامبر 1950:**

گروه بررسی اتخادیه گمرکی اروپا در سال 1949 تصمیم گرفت بدون توجه به پیشرفت‌های حاصله در زمینه طرح ایجاد اتحادیه گمرکی، موفقیت‌هایی را که قبلاً در مورد نمانکلاتور و تعیین ارزش به دست آمده بود، تکمیل کرده و به موازات آن در دیگر زمینه‌های مربوط به تکنیک‌های گمرکی نیز اقدام به فعالیت‌های مشابهی نماید.

متعاقب این تصمیمات، سه کنوانسیون نمانکلاتور، ارزش و ایجاد شورای همکاری گمرکی در 15 دسامبر 1950 به تصویب رسید. دو کنوانسیون نمانکلاتور و ارزش، حاوی اوج نتایجی است که گروه بررسی اتحادیه گمرکی در رابطه با نمانکلاتور و ارزش به دست آورده بود. ولی هدف کشورهای شرکت کننده از تدوین کنوانسیون سوم، تأسیس یک شورای همکاری گمرکی بود که نه تنها دستگاه اجرایی لازم برای تغییر و اجرای این دو کنوانسیون تخصصی بود و آن‌ها را در قالب یک سازمان بین‌المللی اداره می‌نمود، بلکه مسئولیت‌های گسترده تری را به این سازمان جهانی محول نمود.

هدف از تأمین این قبیل مسئولیت‌های وسیع برای سازمانی بین‌المللی و تازه تأسیس را می‌توان در جمله زیر خلاصه نمود:

«نیل به بالاترین درجه هماهنگی و یکنواختی در سیستم‌های گمرکی به ویژه مطالعه مسائل وابسته به توسعه و بهبود تکنیک گمرکی و قانون گمرکی در رابطه با سیستم‌های گمرکی»

در مورد تلاش برای برقراری تعرفه‌های مشترک توسط کشورهای جهان نیز باید اذعانه نمود که اولین نسخه کامل یک تعرفه مشترک که دارای اصول و موازین واحد و مورد پذیرش اغلب کشورهای عضو جامعه ملل بود، در سال 1937 توسط این نهاد به وجود آمد و چون محل سازمان در ژنو بود به تعرفه ژنو یا نمانکلاتور ژنو نامگذاری گردید.

در ایران نیز از سال 1337 تا 1352 این طبقه بندی مورد استفاده قرار گرفت که با از هم پاشیدن جامعه ملل تلاش برای وضع تعرفه جدید در قالب اتحادیه گمرکی اروپا به عمل آمد که نهایتاً منجر به پیدایش نمانکلاتور بروکسل به نام اختصاری[[13]](#footnote-13)BTN در سال 1950 در شهر بروکسل گردید و برای جلوگیری از تشابه اسمی با سایر قراردادهای بروکسل در سال 1353 نام آن به «نمانکلاتور شورای همکاری گمرکی» با علائم اختصاری[[14]](#footnote-14)CCCN تغییر یافت.

جهت جلوگیری از تکرار سرنوشت نمانکلاتور ژنو (یعنی فقدان یک دستگاه ناظر بر آن) کنوانسیون دیگری همزمان برای تأسیس یک شورای همکاری گمرکی تشکیل گردید که دو قرارداد پس از اصلاحات لازم در سال 1959 امضاء گردید. با توجه به گذشت زمان و ارتقاء تکنولوژی در جهان صنعت، لزوم یک بازنگری بنیادین و تغییر اساسی در جدول طبقه بندی کالاها را غیرقابل انکار می‌نمود. لذا از سال 1970 یک گروه مطالعاتی ویژه تحقیق خود را پیرامون این مسئله آغاز نمود و درنهایت «سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالاها» از اول ژانویه 1988 (1367) در سطح جهان به اجرا درآمد و از ابتدای سال 1375 در ایران نیز ملاک عمل قرار گرفت.

**پ- تأسیس شورای همکاری گمرکی و تغییر نام به سازمان جهانی گمرک:**

طبق ماده 7 کنوانسیون ایجاد شورای همکاری گمرکی، مرکز این شورا در بروکسل پایتخت بلژیک خواهد بود و زبان رسمی آن نیز انگلیسی و فرانسه است و طبق بند 17 نیز موقعی که اسناد تصویب 7 کشور امضاء کننده اولیه به وزارت امور خارجه بلژیک واصل گردد، این کنوانسیون به اجرا در می‌آید یعنی شورای همکاری گمرکی عملاً ایجاد می‌شود. حد نصاب مذکور در 4 نوامبر 1952 حاصل گردید و در این تاریخ شورای همکاری گمرکی عملاً پای به عرصه وجود گذاشت. اعضاء مؤسس در 26 ژانویه 1953 اولین جلسه خود را تشکیل داد و لذا در این تاریخ شورا رسماً شروع به فعالیت نمود.

در سال 1994 شورا تصمیم گرفت که 26 ژانویه هر سال (مطابق با 6 بهمن) را روز جهانی گمرک نامگذاری نماید و به همین منظور هر ساله در کشورهای عضو، مراسمی برپا می‌گردد. در اواخر سال 1337، پیوستن کشور ما به کنوانسیون نمانکلاتور و شورا به تصویب مجلس وقت رسید و با ارسال آن به وزارت امور خارجه بلژیک، کشور ایران عملاً در سال 1338 عضو این سازمان بین‌المللی بین الدولی گردید.

بنابراین کنوانسیون ایجاد شورای همکاری گمرکی در سال 1950 امضاء و در سال 1952 از لحاظ تعداد اعضاء برای اجرایی شدن به حد نصاب لازم رسید و ایجاد گردید و در سال 1953 نیز عملاً با تشکیل اولین جلسه خود به اجرا درآمد.

در سال 1994 شورای همکاری گمرکی به سازمان جهانی گمرک تغییر نام داد. در حال حاضر گمرکات 156 کشور، عضو این سازمان هستند(زارعی و مقدسی،1391، صص5-2).

### 2-1-10-2 استانداردهای بین‌المللی گمرکی

نظربه رشد سریع وپرشتاب تجارت بین‌المللی در آغاز قرن بیست و یکم و پیشی گرفتن نرخ رشد آن از اقتصاد جهانی، سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای ذیربط را بر آن داشته که به آسان سازی و روان سازی رویه‌های مورد اجرا در تجارت بین‌الملل بپردازند. که این امر مستلزم تمهیداتی درخصوص ایمنی در چرخه تجارت بین‌المللی نیز است. بر همین اساس سازمان جهانی گمرک در مقاطع زمانی مختلف اقدام به تدوین دستورالعمل و استانداردهایی می‌نماید که اجرای آن‌ها شرط اولیه عضویت در کنوانسیون‌های مهم بین‌المللی نظیر کیوتو و ژوهانسبورگ است و با توجه به این که ایران به تعدادی از کنوانسیون‌های بین‌المللی ملحق نشده، اجرای دقیق این استانداردها ضروری و لازم است. در حال حاضر 17 استاندارد بین‌المللی گمرکی وجود دارد که 11 مورد آن مربوط به ارتباط گمرک با سایر گمرکات و شش مورد دیگر مربوط به ارتباط با بخش تجارت است، که اجرای آن‌ها برای رفع مشکلات گمرکی و الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی ضروری است.

**الف – استانداردهای بین‌المللی در زمینه تسهیل امور گمرکی**

**استاندارد 1**

گمرک باید رویه‌های کنترلی منسجم که در جزوه «راهنمای سازمان جهانی گمرک» در خصوص مدیریت منسجم زنجیره عرضه[[15]](#footnote-15) آمده است را بپذیرد.

**استاندارد 2**

اداره گمرک باید اختیار بازرسی تمام محصولات را به هنگام ورود، خروج (حتی برای وسیله نقلیه) یا ترانشیپمنت داشته باشد.

**استاندارد 3**

تجهیزات بازرسی نامحسوس و دستگاه‌های کشاف پرتوی (اشعه ایکس)، برای انجام بازرسی‌های گمرکی باید مورد استفاده قرار گیرد. این تجهیزات برای بازرسی محمولات دارای خطر بالا، یا محمولات فوری مورد استفاده قرار می‌گیرد بدون اینکه وقفه ای در ترخیص سریع ایجاد نماید.

**استاندارد 4**

گمرک باید یک سیستم مدیریت خطر برای مشخص کردن محمولاتی که بالقوه دارای خطر بالا می‌باشند ونیز خودکار کردن این سیستم را مورد استفاده قرار دهد. این سیستم باید شامل مکانیزمی برای تأیید ارزیابی خطر و هدف قراردادن خطرات و پیدا کردن بهترین اقدامات باشد.

**استاندارد 5**

محمولات و کانتینرهای دارای خطر بالا، آن‌هایی هستند که دلائل کافی برای کم خطر بودن آن‌ها وجود ندارد و یا اطلاعات محرمانه و یا روش‌های ارزیابی خطر مبتنی بر داده‌های امنیتی خطر بالای آن‌ها را مشخص نموده است.

**استاندارد 6**

گمرک باید از قبل و به موقع اطلاعات الکترونیکی پیشرفته از محموله و کانتینر برای انجام ارزیابی خطر به دست آورد.

**استاندارد 7**

ادارات گمرک باید تمهیداتی فراهم نمایند تا از کنترل‌ها و نتایج حاصل از دستگاه‌های کشاف یکدیگر استفاده نمایند و مکانیزمی برای تبادل اطلاعات یا ارتباطات فراهم نمایند. این اقدام شناسائی کنترل‌های یکدیگر در آینده را امکان پذیر خواهد نمود.

**استاندارد 8**

اداره گمرک باید گزارشات آماری از اقدامات انجام شده، از تعداد محمولات مورد بازرسی، محمولات که دارای خطر بوده‌اند، تعداد ارزیابی‌ها از طریق دستگاه‌های کشاف یا از طریق بازرسی‌های فیزیکی، زمان‌های نیاز برای ترخیص و نتایج مثبت و منفی آن را ارائه دهد.

**استاندارد 9**

گمرک باید با سایر مقامات مسئول مرتبط با امر تردد و جابجائی کالا در زنجیره عرضه تجارت بین‌المللی ارتباط کاری داشته باشد و فوراً نسبت به مسدود نمودن راه‌های نفوذ غیر مجاز اقدام نماید.

**استاندارد 10**

گمرک و سایر مقامات مسئول باید مراقب سلامت کاری کارمندان و جلوگیری از نقض مقررات باشند.

**استاندارد 11**

گمرک باید برای محمولاتی که خارج می‌شود، بنا به تقاضای کشور مقابل بازرسی‌های لازم را انجام دهد.

**ب - استانداردهای همکاری گمرک با بخش تجارت**

**استاندارد 1**

عاملان اقتصادی مجاز در زنجیره تجارت بین‌المللی در معرض یک فرآیند خود ارزیابی در مورد معیارهای امنیتی از پیش تعیین شده و عملیات سالم برای حصول اطمینان از رویه‌ها و سیاست‌های داخلی آن‌ها رد جهت مسائل امنیتی تا ترخیص کالا از گمرک قرار خواهند گرفت.

**استاندارد 2**

عاملان اقتصادی مجاز اقدامات لازم برای پیشگیری از دسترسی غیر مجاز به محیط و ساختمان، سایر امکانات و انبار و محموله‌های خود به عمل خواهند آورد.

**استاندارد 3**

گمرک با همکاری نمایندگان بخش تجارت فرآیندهای تأیید اعتبار یا تأیید کیفیت را ایجاد و انگیزه‌های لازم را برای عاملان اقتصادی معتبر به منظور صحت عمل فراهم خواهد نمود.

**استاندارد 4**

تمام طرف‌های ذی مدخل صحت اقدامات حمل و نقل محموله و کانتینر را با تسهیل استفاده از فنون جدید فراهم خواهند نمود.

**استاندارد 5**

گمرک به صورت منظم برنامه‌های فعالیت‌های همکاری با بخش تجارت را جهت ارتقاء سطح امنیت به روز خواهد رسانید.

**استاندارد 6**

گمرک برای افزایش امنیت و تسهیل زنجیره تجارت بین‌الملل در هنگام صدور یا ترانزیت کالا از قلمرو خود با عاملان اقتصادی مجاز همکاری و نظرات آن‌ها را مورد ارتقاء سطح امنیت و تسهیل سازی جویا خواهد شد.

### 2-1-10-3 مزایای اجرای استانداردهای بین‌المللی گمرکی:

* سرعت بخشیدن به تجارت بین‌الملل
* روان سازی و شفافسازی فرآیند تجارت بین‌الملل
* بهبود امنیت در فرآیند تجارت
* تبادل اطلاعات بین سازمان‌های مرتبط با تجارت
* کاهش اختلافات تجاری
* کاهش تخلفات در تمام زمینه‌ها
* استفاده بهینه از اطلاعات سایر سازمان‌ها به منظور تسریع در امر تجارت
* تسهیل در تعیین تعرفه و ارزش واقعی کالا
* دسترسی آسان و سریع به آمار واقعی تجارت
* تجزیه و تحلیل داده‌ها در حداقل زمان ممکن
* حفاظت داده‌ها
* تسهیل در همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه
* صیانت از حقوق مصرف کنندگان و تولید کنندگان
* افزایش درستکاری کارمندان
* عدم توقف بی مورد وسایل نقلیه حامل کالا
* به حداقل رساندن توقف کالا در اماکن گمرکی
* انجام بازرسی آسان در خصوص کیفیت و کمیت کالا
* کاهش قیمت تمام شده کالا(همان، صص16-12)

### 2-1-10-4 کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه گمرک

بطور کلی تعداد 23 کنوانسیون در زمینه فعالیت‌های گمرکی در سطح بین‌المللی وجود دارد که در جدول شماره 2 این کنوانسیون‌ها همراه با وضعیت عضویت یا عدم عضویت ایران در آن‌ها آمده است (گزارش طرح تحول اقتصادی،1387، صص23-21)**.**

(جدول2-1) اسامی کنوانسیون‌ها و موافقت‌های بین‌المللی گمرک

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ردیف** | **نام کنوانسون** | **عضویت ایران** |
| 1 | کنوانسیون تأسیس شورای همکاری گمرکی (CCC) | 1959 |
| 2 | کنوانسیون بین‌المللی سیستم هماهنگ توصیف و کد گذاری کالا (HS) | 1996 |
| 3 | کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی | 1950 |
| 4 | موافقت نامه تسهیل مبادلات بین‌المللی وسائل سمعی و بصری (موافقت نامه بیروت) | 1950 |
| 5 | موافقت نامه یونسکو در ارتباط با ورود لوازم آموزشی، علمی و فرهنگی (موافقت نامه فلورانس) | 1950 |
| 6 | کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل مسافر و توشه با را ه آهن (CIV) | 1966 |
| 7 | کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل کالا از طریق را ه آهن (CIM) | 1966 |
| 8 | کنوانسیون ورود موقت (A.T.A) | 1968 |
| 9 | کنوانسیون ورود موقت لوازم حرف‌های | 1968 |
| 10 | کنوانسیون ورود موقت وسایط نقلیه شخصی | 1968 |
| 11 | کنوانسیون ورود موقت لوازم بسته بندی | 1968 |
| 12 | کنوانسیون تسهیل ورود کالاها برای عرضه شدن یا به کار  رفتن در نمایشگاه، بازار مکاره، کنگره و موارد مشابه | 1968 |
| 13 | کنوانسیون تسهیلات گمرکی برای جهانگردان | \_ |
| 14 | پروتکل الحاقی تسهیلات گمرکی برای ورود لوازم تبلیغات جهانگردی | \_ |
| 15 | کنوانسیون کمک‌های متقابل اداری به منظور پیشگیری، تجسس و جلوگیری از تخلفات اداری (کنوانسیون نایروبی) | 1998 |
| 16 | کنوانسیون حمل و نقل بی نالمللی کالا در جاده‌ها (TIR Carnet) | 1984 |
| 17 | کنوانسیون پاریس (حمایت از مالکیت صنعتی) | 1959 |
| 18 | کنوانسیون تأسیس سازمان جهانی مالکیت فکری (WIPO) | 2000 |
| 19 | کنوانسیون 1954 نیویورک در خصوص کارنه دوپاساژ | \_ |
| 20 | کنوانسیون 1946 سازمان ملل متحد در مورد معا فیت اشیاء و کالای مورد استفاده رسمی نمایندگ یهای ملل متحد و مؤسسات تخصصی وابسته | \_ |
| 21 | کنوانسیون گونه‌های در حال انقراض | 1961 |
| 22 | کنوانسیون هماهنگی کنترل کالا در مرز | 2007 |
| 23 | کنوانسیون مربوط به کالاهای مورد استفاده مأموریت‌های کنسولی و اجرای آن (کنوانسیون وین 1961) | \_ |

## 2-1-11 مشکلات و محدودیت‌های گمرکات سنتی در فرآیند صادرات کالا و خدمات

تأخیر در مرزها واضح‌ترین مانع در تجارت بین‌المللی است. عمده‌ترین دلایل این تاخیرها عبارت از رویه‌های قدیمی ترخیص گمرکی، کاغذبازی زیاد، فقدان شفافیت در قوانین و مقررات گمرکی، و روش‌های کند ارزیابی ریسک می‌باشند. یکی از منابع مهم ایجاد تأخیر برای تجار این است که باید قبل از ترخیص محموله اطلاعات تقریباً مشابهی را در فرم‌های مستند مختلف برای ادارات متعدد ارسال نمایند. بر طبق یک برآورد در برخی موارد، 100 سند و 20 سازمان مختلف درگیر نظارت بر یک معامله تجاری هستند. هرچند هریک از اسناد طرح متفاوتی دارند، اغلب 80 درصد اطلاعات موجود در این اسناد مشابه هستند. شکایت معمول صادرکنندگان و واردکنندگان به ویژه در کشورهای در حال توسعه، وجود فساد اداری در ادارات گمرکی است. به کارگیری گزینشی قواعد و مقررات برای تجار یکسان، یک منبع عمده فساد اداری کارکنان گمرک است (یونسکو[[16]](#footnote-16)،2000، ص140). معمولاً عوارض و تشریفات گمرکی بخش کوچکی از هزینه‌های معاملات تجاری را تشکیل می‌دهد. با وجود این، الزامات پیچیده در تجارت بین مرزی، حیطه فساد اداری را افزایش می‌دهد (ویلسون[[17]](#footnote-17)، 2003، ص3). در گمرک سنتی، خود کالاها باید از هر حیث مورد بررسی قرار گیرند. حمل و نقل دریایی انبوه کالاها که تا چند دهه قبل تجارت بین‌المللی را تحت انحصار خود قرار داده بود، زمان کافی را برای گمرک جهت بازدید و بازرسی کالاها هم در خصوص صادرات و هم درمورد واردات فراهم می‌آورد. به علاوه در گمرک سنتی بیشتر مراحل گمرکی در یک نقطه متمرکز می‌باشد. اظهارنامه‌های صادراتی و وارداتی جهت انجام مراحل گمرکی مستلزم ارائه فرم‌های متعدد است و انجام این مراحل بدون ارائه فرم‌های کاغذی توسط شخص اظهارکننده یا نماینده او در مکان و زمان تعیین‌شده توسط گمرک امکان‌پذیر نمی‌باشد (پیمان کیوتو،1378، ص2). یکی از بزرگ‌ترین موانع اداری در برابر تجارت (به ویژه در زمینه تجارت یا استفاده از حمل و نقل هوایی) عبارت از مقرارت و رویه‌های دست و پاگیر گمرکی است که نتوانسته با گسترش و افزایش پیچیدگی تجارت همگام باشد(ژانگ،2002، ص 89). مسائل و مشکلات عمده رویه‌های گمرکی در رابطه با فرایند صادرات عبارت‌اند از:

1- نیاز بیش از حد به مستندسازی

2- اتوماسیون اندک و استفاده کم از فناوری اطلاعات

3- فقدان شفافیت در نیازمندی‌ها و الزامات صادرات و واردات

4- رویه‌های ناقص و ناکافی به ویژه در کنترل مبتنی بر بازرسی و عدم کارایی تکنیک‌های ارزیابی ریسک

5- عدم توجه کافی به امر نوسازی و عدم همکاری کافی بین دیگر ادارات دولتی مرتبط که در نتیجه هرگونه تلاش در جهت رویارویی اثربخش با روند تجاری در حال رشد را غیرممکن می‌سازد.

6- تقریباً تمام کالاهای صادراتی و وارداتی به طور فیزیکی آزمودن و بازرسی می‌شود و هر سند و مدرک چندین بار کنترل و بازرسی می‌شود که این خود موجب اتلاف وقت می‌گردد.

7- علی رغم کامپیوتری کردن برخی امور گمرکی، در بسیاری مواقع در رابطه با کارهای تکراری و ساده تماس‌های فیزیکی و حضوری صورت می‌گیرد[[18]](#footnote-18).

افزایش حجم تجارت جهانی در طول چند دهه گذشته تأثیر به سزایی بر حجم عملیات گمرک در زمینه ترخیص کالا داشته است. باید در نظر داشت افزایش حجم کالاها سبب شده که محدوده کالاهایی که گمرکات به کنترل آن‌ها عادت کرده بودند نیز به شدت تغییر کند به شکلی که ساخت یک کالا با توجه به ترکیب آن و نیز تعیین تعرفه آن، کارشناسان را با مشکلات و مسائل عدیده ای مواجه می‌سازد. در این ارتباط تأخیر در ترخیص کالاها، بنادر، فرودگاه‌ها و انبارها را با حجم انبوهی از کالاهای ترخیص نشده، متروکه یا رسوبی مواجه خواهد ساخت که باعث افزایش زیان خواب سرمایه می‌شود. به علاوه حجم جابجایی کالاها به وسیله هواپیما هم اثرات خاص خود را بر گمرکات داشته است. بازرگانان می‌توانند کالاهایشان را از دورترین نقاط در مدت کوتاهی به نقطه دیگر منتقل کنند. با توجه به هزینه حمل و نقل هوایی، نگهداری طولانی کالا در گمرکات منطقی به نظر نمی‌آید و در صورتی که گمرکات نتوانند کالاها را به سرعت ترخیص کنند با مشکلاتی مواجه خواهند شد. به طور کلی رشد مبادلات کالا در جهان، گمرکات را با چالش‌ها و مشکلات فراوانی روبرو کرده است. استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات می‌تواند این مشکلات را کاهش دهد و زمینه را برای اجرای مطلوب این سازمان فراهم آورد (نجفی،1383، ص2).

با مراجعه به ساختار تشکیلاتی گمرک مشاهده می‌شود که متأسفانه با وجود آنکه ساختار فعلی بنا بر بررسی‌های دقیق و پیشنهاد گمرک ایران، به مدیریت برنامه‌ریزی کشور به تصویب رسیده است، اما همچنان نظام گمرکی در کشور با مشکلات و نارسایی‌های مختلف ساختاری و تشکیلاتی مواجه است که مهم‌ترین آن‌ها به شرح ذیل است:

**1. تغییرات زود هنگام قوانین و تعرفه‌های گمرکی**

یکی از مهم‌ترین مشکلات نظام گمرکی در کشور، تغییرات فراوان قوانین گمرکی است که سبب می‌شود نه تنها بازرگانان، بلکه خود کارمندان گمرک نیز دچار سردرگمی و ابهام شوند. این تغییرات از یک طرف سبب می‌شود ریسک تجارت افزایش یابد و از سوی دیگر، موجب کاهش کارایی گمرک می‌شود. همچنین این مسئله در مورد تعرفه‌ها نیز صدق می‌کند. تغییرات مکرر تعرفه‌ها، همانند آنچه درباره‌ی قوانین گفته شد، باعث ایجاد سردرگمی و افزایش ریسک برای بازرگانان می‌شود. در کل یکی از بزرگ‌ترین مشکلات در گمرک، که هزینه و تأخیر زیادی را هم برای گمرک و هم برای بازرگانان ایجاد می‌کند، بخش تعیین ارزش است که در ارتباط مستقیم با تعرفه‌هاست و مشکلات متعددی را در پی داشته است؛ نظیر کاهش شفافیت در تعیین ارزش و ایجاد ابهام برای بازرگانان و همچنین افزایش ریسک برای بازرگانان. به طور مثال، تاجری کالایی را جهت واردات خریداری می‌کند و از زمان خرید کالا تا زمان تعیین ارزش، حدود یک ماه به طول می‌انجامد که در این صورت، با تعیین ارزش به صورت لحظه‌ای، ممکن است سود تاجر کاهش یابد. قوانین، تعرفه‌ها، سهمیه‌ها و فاصله از بازارهای بزرگ جهانی، هزینه‌ی مبادله‌ی کالا را به شدت افزایش می‌دهد که باید ریشه‌ی این مشکل را در تغییرات مکرر و جامع نبودن نظام تعیین ارزش در گمرک ایران، عدم به‌کارگیری فناوری اطلاعات[[19]](#footnote-19) در گمرک، عدم عضویت در کنوانسیون بین‌المللی ارزش، وجود انگیزه‌ی تخلف ناشی از بالا بودن نرخ حقوق ورودی برای تعداد زیادی از کالاها و همچنین مزیت‌هایی مانند جوایز صادراتی جست‌وجو کرد.

**2. طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها**

امروزه وجود مسائلی چون انبوه اسناد مورد نیاز برای تجارت و وقت‌گیر بودن معاملات، هزینه و تأخیر زیادی را بر تجار تحمیل می‌کند. ترخیص کالا و خدمات در گمرک‌های کشور مستلزم زمان زیادی است و تبعات منفی این مشکل مستقیماً متوجه بخش تولید و بازرگانی کشور است که با افزایش زمان ترخیص، هزینه‌های آن‌ها نیز افزایش می‌یابد. البته مشکل اصلی در این زمینه به نحوه‌ی تعامل گمرک با سایر دستگاه‌های سیاست‌گذار بازمی‌گردد که حضور و تأییدیه‌ی آن‌ها برای تشریفات گمرکی ضروری است. تعدد مراجع و مراکز تصمیم‌گیری، از جمله وزارت بازرگانی، مؤسسه‌ی استاندارد، بیمه، وزارت بهداشت، وزارت صنایع، سازمان انرژی اتمی، سازمان دامپزشکی، وزارت جهاد کشاورزی و... و متفاوت بودن قوانین و رویه‌های مورد عمل هر دستگاه، سبب ایجاد تأخیر و هزینه‌ی گزافی می‌شود. همچنین ناقص بودن نحوه‌ی حضور این دستگاه‌ها در گمرک‌ها باعث کندی تشریفات شده و به علت عدم ارتباط الکترونیکی میان آن‌ها، علاوه بر تأخیر، زمینه‌ی بروز مسائلی مانند اقدام به جعل اسناد را نیز فراهم می‌آورد.

**3. تعداد زیاد واحدهای گمرکی**

بررسی اطلاعات آماری از مبادی کالاهای صادره از کشور نشان می‌دهد که در حال حاضر مشتمل بر 125 مبادی گمرکی و بازارچه‌های مرزی مشغول به فعالیت هستند که از این تعداد، سه گمرک شهید رجائی، امام خمینی (ره) و منطقه‌ی ویژه‌ی عسلویه در مجموع 48/64 درصد از وزن کل صادرات و 77/44 درصد از ارزش کل صادرات کشور را به خود اختصاص داده‌اند. با در نظر گرفتن سهم فراوانی تجمعی در ارزش دلاری و وزن سی گمرک نخست کشور در امر صادرات، ملاحظه می‌کنیم که 05/92 درصد سهم وزنی و 71/90 درصد سهم ارزشی از کل صادرات کشور، متعلق به سی گمرک اول است. به عبارت دیگر، 95 گمرک فعال دیگر تنها 95/7 درصد سهم وزنی و 29/9 درصد سهم ارزشی از کل صادرات کشور را به خود اختصاص داده‌اند و 40 گمرک انتهایی نیز به طور میانگین هر یک دارای سهم 0055/0 درصد وزنی و 005/0 درصد ارزشی از کل صادرات کشور هستند. همچنین گمرکات شهید رجائی، بندر امام خمینی و بندر انزلی، در مجموع 98/77 و 02/65 درصد از وزن و ارزش کل واردات کشور را دارا هستند و با در نظر گرفتن سی گمرک نخست در واردات کشور، با فراوانی تجمعی 01/98 درصدی در وزن و 75/97 درصدی در ارزش دلاری روبه‌رو می‌شویم که حکایت از آن دارد که تقریباً تمام فعالیت وارداتی کشور در سی گمرک نخست جدول واردات صورت می‌گیرد. توجه به آمار فوق بیانگر توزیع نامناسب فعالیت‌های تجاری در مبادی گمرکی است. همچنین نشان می‌دهد که اغلب آن‌ها توجیه تجاری ندارند و تخصصی نبودن این واحدهای گمرکی، امکان بروز تخلفات و سواستفاده‌ها را بیشتر کرده است.

**4. گسترش پدیده‌ی قاچاق**

 همیشه در کنار اقتصاد سالم، اقتصاد پنهان، که مدیریت آن با شبکه‌های سودجوست، وجود دارد. اما مهم‌ترین مشکل مبارزه با قاچاق خلأ قانونی است. با بررسی 200 پرونده‌ی کلان قاچاق مشخص شده است که تنها یک و نیم درصد پرونده‌ها در این زمینه به نتیجه می‌رسد. همچنین بر اساس آمار، یک‌ونیم میلیارد دلار از کالاهای قاچاق از بازارچه‌های مرزی و 5 میلیارد دلار به وسیله‌ی ملوانان وارد کشور شده است. ساختار گمرکات کشور با مبادلات اقتصادی ما همخوانی ندارد و تعدد مجوزها، بالا بودن زمان انجام تشریفات گمرکی، عدم تجهیز گمرکات به دستگاه‌های کنترلی و... از جمله چالش‌های پیش روی تجارت خارجی کشور است که منجر به توسعه‌ی قاچاق می‌شود. همچنین یکی دیگر از مسائل مربوط به موضوع قاچاق، وجود معابر غیررسمی و بازارچه‌های موقت متعدد است. در واقع یک سری از کالاها با تبانی و به صورت مخفیانه، بدون انجام تشریفات گمرکی رسمی و یا در پوشش رویه‌های قانونی مثل ترانزیت، به کشور وارد (یا از کشور خارج) می‌شوند که نقش مؤثری در ورود (خروج) کالای قاچاق دارند و تا زمانی که فعالیت این کانال‌ها و قوانین مربوط به آن‌ها اصلاح نگردد، توفیقی در حوزه‌ی مبارزه با قاچاق حاصل نخواهد شد. ( علوی آذر،1392،ص17)

## 2-1-12 عملکرد آماری

در اینجا قصد داریم جایگاه گمرک کشور را بر اساس گزارش‌های سالیانه‌ی واحد کسب و کار بانک جهانی مشاهده نماییم و در ادامه به بررسی عملکرد گمرک بر اساس آمار و اطلاعات داخلی بپردازیم.

**الف) بررسی جایگاه گمرک ایران در شاخص کسب وکار (بانک جهانی)**

در چند سال اخیر واحد کسب‌وکار در بانک جهانی، به بررسی محیط کسب‌وکار در کشورهای مختلف پرداخته است که در بین 183 کشور مورد مطالعه در سال 2012، رتبه‌ی ایران با چهار پله سقوط نسبت به سال قبل 144 است. همچنین واحد کسب و کار بانک جهانی، برای سنجش و ارزیابی محیط کسب و کار در کشورها از 10 شاخص استفاده می‌کند که شاخص هشتم آن تجارت خارجی[[20]](#footnote-20) است. این مؤسسه برای سنجش سهولت تجارت و چگونگی عملکرد گمرک در کشورهای مختلف، سه عامل را که تجار برای تجارت در کشورهای مختلف با آن روبه‌رو هستند، اندازه‌گیری می‌کند. این عوامل عبارت‌اند از:

* هزینه‌ای که برای ترخیص کالا یا انجام مراحل اداری می‌پردازند؛
* زمانی که صرف انجام مراحل اداری تجارت می‌کنند؛
* تعداد مراحلی که باید بگذرانند و تعداد اسنادی که باید آماده کنند.

بعد از تعیین این عوامل، رتبه‌ی هر کشور از میان 183 کشور موجود، تعیین می‌شود. در واقع این شاخص به نوعی نشان‌دهنده‌ی کارایی گمرک در کشورهای مختلف است. در اطلاعات ارائه‌شده، مناطق مختلف جهان از لحاظ زمان، اسناد و هزینه‌ی مورد نیاز برای تجارت با هم مقایسه شده‌اند. با توجه به رتبه‌بندی بانک جهانی بر اساس سهولت و دشواری تجارت فرامرزی در کشورهای جهان، کشور سنگاپور رتبه‌ی اول را به خود اختصاص داده است، کشور افغانستان نیز در رده‌ی 183و رتبه‌ی آخر قرار دارد و در این بین، رتبه‌ی ایران نیز 143 است.

با توجه به گزارش بانک جهانی، بازرگانان در کشورهای توسعه‌یافته، به طور متوسط، از شرایط بسیار مناسب‌تری نسبت به کشورهایی که فرآیند تجارت خارجی در آن‌ها مستلزم صرف زمان طولانی است، برخوردار هستند. در این کشورها، صادرات به طور میانگین 11 روز به طول می‌انجامد و به چهار سند احتیاج دارد. واردات نیز به 11 روز و 5 سند احتیاج دارد. در حالی که در کشورهای منطقه‌ی خاورمیانه، صادرات و واردات به ترتیب 20 و 28 روز طول می‌کشند و کسب شش و هفت سند نیز برای آن‌ها الزامی است. این در حالی است که در ایران واردات مستلزم کسب هشت سند و صرف 32 روز زمان و 1735 دلار هزینه برای هر کانتینر است و صادرات با کسب هفت سند، گذشت 25 روز و صرف 1090 دلار هزینه صورت می‌پذیرد.

بر اساس همین گزارش، در میان کشورهایی که از نظر بانک جهانی، اقتصاد قابل مقایسه‌ای با ایران دارند، بعد از کشور عراق، کشورمان دشوارترین شرایط را برای تجارت فرامرزی به خود اختصاص داده است.اگر صادرات و واردات کشور را از لحاظ زمان و هزینه با سایر کشورها مقایسه کنیم، مشاهده می‌کنیم که تجارت در ایران، زمانبرتر و پرهزینه‌تر از اکثر کشورهای جهان است. بیشترین تأخیری که بازرگانان ایران برای صادرات و واردات با آن روبه‌رو هستند، مربوط به آماده‌سازی اسناد است؛ به طوری که با مقایسه‌ی آماده‌سازی اسناد با کنترل فنی و ترخیص گمرکی، مشخص می‌شود که در امر صادرات و واردات، آماده‌سازی اسناد به ترتیب 6 و 5/9 برابر به لحاظ زمانی از ترخیص در گمرک، زمان بیشتری را به خود اختصاص می‌دهد. ضمن آنکه در هر دو بخش صادرات و واردات ایران، در قسمت حمل‌ونقل داخلی و نیز تنظیم اظهارنامه، هزینه‌ی سنگینی بر دوش بازرگانان داخلی قرار داده و کنترل فنی و گمرکی دارای هزینه‌ای به مراتب کمتر از آماده‌سازی اسناد است. بر اساس آنچه گفته شد، جایگاه شاخص تجارت فرامرزی کشور، با کشورهای منطقه و کانون‌های مهم تجاری دنیا، وضعیت مناسبی ندارد و فاصله‌ی زیادی با وضعیت مطلوب دارد.

(جدول 2- 2) روند تغییرات نماگر تجارت خارجی در چهار سال گذشته در رده‌بندی جهانی انجام کسب و کار در میان 183 کشور

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1388** | **1389** | **1390** | **1391** |
| **رتبه‌ی ایران در جهان** | 142 | 131 | 139 | 143 |

(منبع: گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس بر اساس نماگرهای سهولت فضای کسب‌وکار بانک جهانی 2013)

**ب) بررسی جایگاه گمرک ایران در شاخص عملکرد لجستیک تجاری (بانک جهانی)**

 لجستیک طیفی از فعالیت‌های اساسی را در بر می‌گیرد که کارگزاران عمومی و خصوصی گوناگونی را به خود مشغول می‌سازد؛ مانند حمل‌ونقل و انبارداری کالاها، دسته‌بندی محموله‌ها، ترخیص مرزی، توزیع داخلی و نظام‌های پرداخت. شاخص عملکرد لجستیک تجاری بانک جهانی، عملکرد کشورها را در شش زمینه مورد ارزیابی قرار می‌دهد که عبارت است از:

* کارآمدی فرآیند ترخیص گمرکی
* کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل
* سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی
* ظرفیت و کیفیت خدمات
* امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها
* میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها

عملکرد لجستیک تجاری جهانی نشان‌دهنده‌ی ارزشیابی کیفی یک کشور در شش حوزه‌ی مذکور به وسیله‌ی شرکای تجاری آن کشور است. بررسی عملکرد لجستیک تجاری ایران طی دو مقطع سالانه 2010 و 2012 گویای آن است که امتیاز لجستیک تجاری ایران از 57/2 در سال 2010 به 49/2 در سال 2012 تنزل یافته است که در نتیجه‌ی آن، رتبه‌ی لجستیک تجاری ایران از 103 در سال 2010 به 112 در سال 2012 رسیده است (9 پله تنزل). ارزیابی عملکرد اجزای شش‌گانه‌ی شاخص لجستیک تجاری ایران در سال‌های 2010 و 2012 از نظر رتبه و ارزش به شرح جدول (2-3) است:

(جدول 2- 3) بررسی عملکرد گمرک ایران بر اساس مؤلفه‌های شاخص عملکرد لجستیک تجاری بانک جهانی در میان 155 کشور

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2010** | | **2012** | | تغییرات رتبه |
| امتیاز | رتبه | امتیاز | رتبه |
| کارآمدی فرآیند ترخیص گمرکی | 22/2 | 106 | 19/2 | 126 | 20 - |
| کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل | 36/2 | 86 | 42/2 | 100 | 14 - |
| سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی | 44/2 | 121 | 49/2 | 115 | 6 + |
| ظرفیت و کیفیت خدمات | 65/2 | 69 | 66/2 | 87 | 18 - |
| امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها | 5/2 | 110 | 49/2 | 108 | 2 + |
| میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها | 62/3 | 85 | 66/2 | 138 | 53 - |

(منبع: بر اساس گزارش ارزیابی عملکرد لجستیک تجاری ایران و جایگاه جهانی آن در سال 2012)

کاهش توأمان امتیاز و رتبه در دو سال مذکور، گویای عملکرد ضعیف و نقصان شاخص لجستیک تجاری ایران است. به طور نسبی، مهم‌ترین نقاط ضعف در لجستیک تجاری کشور در حوزه‌های کارآمدی فرآیند ترخیص گمرکی، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، ظرفیت و کیفیت خدمات و میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها بوده است؛ در حالی که در حوزه‌های سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی و امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها، وضعیت چندان ضعیف نبوده است[[21]](#footnote-21).

بخش دوم

گمرک الکترونیک

## 2-2-1 مقدمه

گمرک به عنوان تنظیم کننده جریان تجارت خارجی کشور برای اجرای وظایف قانونی خود نیاز به نوین سازی دارد. واژة گمرک نوین که نخستین بار از سوی دکترعباس معمارنژاد، رئیس کل گمرک ایران به کارگرفته شد، دارای ویژگی‌هایی است که علاوه بر ارتقاع صددرصدی جایگاه دروازه بان اقتصادی کشور به بالاترین سطح خدمت رسانی و نقش آفرینی در زنجیره تجارت خارجی، قابلیت وامکان برقراری ارتباط و همکاری آنلاین گمرک ایران با سازمان‌های بین المللی مرتبط با مباحث تجاری وگمرکی را فراهم می‌سازد (کاخکی،1390، ص5). به کارگیری فناوری‌های نوین در ارائه خدمات گمرکی همچون تجهیزات فناوری اطلاعات و ارتباطات، دوربین‌های مدار بسته و تجهیزات کنترل نامحسوس از جمله فناوری‌های نوینی هستند که درگمرکات پیشرفته مورد استفاده قرار می‌گیرند. امروزه بدون استفاده از این تجهیزات نه تنها تسهیل تجارت را به عنوان یک وظیفه به خوبی نمی‌توان انجام داد، بلکه بستر لازم جهت اجرای قوانین و مقررات وکنترل های گمرکی نیز به صورت مناسب فراهم نخواهد شد. استفاده ازسیستم یکپارچه گمرکی (مشتمل برسخت افزارها و نرم افزارهای یکپارچه)، استفاده از اسناد الکترونیکی، تبادل الکترونیکی داده‌ها بین سازمان‌های همکار و همجوار، استفاده از فناوری‌های جدید مثل بارکد دو بعدی، سامانه شناسایی امواج رادیویی[[22]](#footnote-22) روی اسناد کاغذی و کارت هوشمند، جزء لاینفک گمرک نوین است. هر چند گمرک یکی از سازمان‌های پیشرو در استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در کشور بوده است، ولی به دلیل ضعف زیرساخت‌های ارتباطی و ناپایداری آن و پیاده سازی سیستم‌های نرم افزاری جزیره ای و غیریکپارچه با وضع مطلوب فاصله نسبتا زیادی دارد (معمارنژاد،1390، ص2).

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 (کرمی، 1390، ص39). به کارگیری فناوری اطلاعات در گمرک مزایای زیادی به همراه دارد. رویه‌های گمرک بدون به کارگیری فناوری اطلاعات برای تجارت جهانی مانع بزرگی محسوب می‌شود (بودگراون[[23]](#footnote-23)،1998، ص39).

## 2-2-2 تجارت الکترونیکی

حدود ۱۲۳ سال از اختراع تلفن توسط الکساندرگراهام بل می‌گذرد. اختراع بل در سال ۱۸۷۶، تجارت الکترونیکی را به گونه ای که امروز شناخته می‌شود، پی ریزی کرد. برخی بر این عقیده‌اند که به کارگیری عدد بی اهمیت صفر در محاسبات رقمی، ستون فقرات تجارت الکترونیکی است که از شبه قاره هند سرچشمه می‌گیرد. تجارت الکترونیکی در شکلی که امروزه شیوه کارکردن همه ما را متحول کرده است، ریشه در همگرایی خلاق کامپیوتر و تلفن دارد. امروزه پست الکترونیکی تبدیل به یکی از عمومی‌ترین ابزارهای تجاری و کسب اطلاعات از طریق جستجوی سایت‌های وب، شده است. این امکان عملاً تحت تأثیر همگرایی خلاق تلفن و کامپیوتر، به واسطه اینترنت در اختیار جامعه قرار می‌گیرد. تاریخچه تجارت الکترونیکی به شکل امروزی آن، ریشه در دو پدیده دارد: اینترنت و مبادله الکترونیکی داده‌ها، منشاء زمانی هر دو این پدیده‌ها به دهه ۱۹۶۰ باز می‌گردد**.**

پیشرفت‌های صورت گرفته در زمینه فناوری اطلاعات و ارتباطات و هم چنین پیدایش اینترنت، مفاهیم جدیدی را با خود وارد دنیای کسب و کار و مدیریت کرده‌اند که از آن جمله می‌توان به سازمان‌های مجازی، تجارت الکترونیکی، کسب و کار الکترونیکی و بسیاری مفاهیم الکترونیکی دیگر اشاره کرد. رشد و پیشرفت فناوری اطلاعات در حال متحول کردن اقتصاد است. جستجو برای دستیابی به روش‌های کاراتر برای انجام امور تجاری منجر به ایجاد انقلابی در عرصه تجارت شده است. این انقلاب را تجارت الکترونیکی نامیده‌اند. به طور کلی تجارت الکترونیکی عبارت است از خرید و فروش کالاها، خدمات و اطلاعات با استفاده از شبکه‌های کامپیوتری از جمله اینترنت (حسن قلی پور و شریفی،1384، صص 66-65). تجارت الکترونیکی به رشته‌های گوناگون علمی باز می‌گردد. به عبارت دیگر میان رشته ای[[24]](#footnote-24) است. برای مثال به رشته‌هایی چون: بازاریابی، علوم رایانه، مالی، مدیریت، اقتصاد، حسابداری و حسابرسی، محیط حقوقی و اخلاقی مرتبط است (فتحیان و مهدی نور،1389، ص 67).

### 2-2-2-1 مرکز تسهیل تجارت و تجارت الکترونیک سازمان ملل متحد[[25]](#footnote-25):

همزمان با پیشرفت‌های حاصله در فناوری‌های ارتباطی، شیوه‌های انجام امور تجاری و به‌تبع آن، نهادهای مدیریت بین‌المللی آن‌ها نیز دچار تحول شده است. مرکز تسهیل تجاری و تجارت الکترونیک سازمان ملل یکی از نتایج این تحولات است. مرکز تسهیل تجاری و تجارت الکترونیکی سازمان ملل موسوم به «مرکز سی فاکت سازمان ملل» از سال 1997 به عنوان جایگزین تشکیلات قدیمی‌تری موسوم به گروه کاری شماره چهار و زیر مجموعه‌ای از کمیسیون اقتصادی اروپا و شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل، با هدف اصلی توسعه و ترویج مراحل و روش‌های ساده، شفاف و مؤثر برای تجارت جهانی تأسیس شده و عمده فعالیت‌های مرکز مزبور پیرامون دو محور اصلی یعنی تسهیل تجاری و تجارت الکترونیکی متمرکز می‌باشد.

در محور تسهیل تجاری بطور عمده فعالیت‌ها و اقدامات مربوط به تدوین و به روز آوری توصیه‌هایی در ارتباط با الگوسازی و استانداردسازی روش‌ها و اسناد تجارت، نظام‌های کدینگ بین‌المللی و ارائه بهترین روش‌ها در تجارت به دولت‌های جهان و در محور تجارت الکترونیکی بطور عمده تدوین، ارائه و پشتیبانی استانداردهای جهانی تجارت الکترونیکی، بررسی و تدوین توصیه‌ها و اسناد گوناگون حقوقی و قانونی تجارت الکترونیکی و بسط و ارائه فن‌آوری‌های گوناگون در این زمینه‌ها در مد نظر قرار دارد.

نزدیک به 25 سازمان تخصصی بین‌المللی و منطقه‌ای مرتبط با ابعاد گوناگون تجارت بین‌المللی در مرکز سی فاکت حضور فعال دارند. سازمان جهانی تجارت، سازمان جهانی گمرک، اتحادیه بین‌المللی مخابرات، سازمان بین‌المللی استانداردها (ایزو)، مرکز بین‌المللی شماره‌گذاری کالا و خدمات، کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) و اتاق بازرگانی بین‌المللی از جمله این سازمان‌ها به شمار می‌روند.

پنج گروه تخصصی همراه با زیرگروه‌های کاری مربوط به آن‌ها تحت عناوین گروه مراحل کسب و کار و تجارت بین‌الملل، گروه مدیریت اطلاعات محتوایی، گروه فن‌آوری‌های کاربردی، گروه تکنیک‌ها و متدولوژی‌ها و بالاخره گروه حقوقی، تحت مرکز سی فاکت فعالیت دارند و گزارشات پیشرفت کار آن‌ها در اجلاس‌های عمومی سالیانه سی فاکت در شهر ژنو کشور سوئیس ارائه می‌شود. در حال حاضر در ساختار تشکیلات جهانی مرکز سی‌فاکت سازمان ملل یک گروه موسوم به گروه راهبری سی‌فاکت[[26]](#footnote-26) تحت مرکز تسهیل تجاری و کسب و کار الکترونیکی سازمان ملل وجود دارد که پانزده عضو دارد و سهم آسیا دو نماینده می‌باشد که یکی از اعضای آسیایی آن جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. گروه راهبری سی‌فاکت به منظور انجام فعالیت‌های خود شش گروه کاری زیر را ایجاد نمود:

• گروه کاری روش‌های تجارت الکترونیک بین‌المللی

• گروه کاری تجزیه و تحلیل مراحل کسب و کار

• گروه کاری تکنیک‌ها و متدلوژی‌ها

• گروه کاری حقوقی

• گروه کاری ادیفاکت

• گروه کاری کد (زارعی و مقدسی،1391، صص144-143).

## 2-2-3 مدل‌های انتقال داده‌ها در گمرک الکترونیکی

جهت انتقال اطلاعات در زنجیره‌ها روش‌های مختلفی موجود می‌باشد که روش سنتی یا سیستم کاغذی اولین روش می‌باشد که امروزه بنا به دلایلی مانند تاخیرات در زمان ارسال، اشتباهات فردی و هزینه‌های زیاد این روش دیگر نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای زنجیره باشد و لذا چاره ای برای مدیران زنجیره نیست که به فناوری اطلاعات روی آورند تا بتوانند پاسخگوی مشتریان زنجیره و سهامداران و ذینفعان آن باشند. در ادامه انواع مدل‌هایی که برای انتقال اطلاعات موجود می‌باشند ارائه می‌شود.

مدل‌هایی که می‌توان با استفاده از آن‌ها امر به اشتراک گذاری اطلاعات را در هر زنجیره انجام داد سه نوع هستند که در ذیل به آن‌ها اشاره می‌شود:

مدل ساده انتقال اطلاعات: این مدل در شکل (2- 1) آورده شده است. در این نوع انتقال داده‌ها، هر نهاد فقط اطلاعات را به بالاتر ارجاع می‌دهد و بالادستی پایگاه داده ای دارد که تصمیمات لازم را اتخاذ می‌نماید. سیستم EDI-Based از این مدل استفاده می‌کند:

**B**

**A**

**سیستم اطلاعاتی**

شکل 2- 1: مدل ساده انتقال داده‌ها

(منبع: هائو[[27]](#footnote-27)،1998، ص 19)

مدل شخص ثالث[[28]](#footnote-28): در این مدل شخص ثالثی اطلاعات را در یک بانک داده ای برای اعضای زنجیره نگهداری می‌کند. این شخص ثالث ممکن است خدماتی هم برای اعضای زنجیره انجام دهد، مانند شرکت اینستیل[[29]](#footnote-29) که بین توزیع کننده‌ها و مصرف کننده‌های مواد غذایی فعالیت می‌کند و علاوه بر نگهداری داده‌ها، خدمات ارتباط الکترونیکی نیز انجام می‌دهد. در شکل (2- 2) این مدل مشاهده می‌شود:

**B**

**A**

**شخص ثالث**

**سیستم اطلاعاتی**

شکل 2- 2 : مدل شخص ثالث

(منبع: هائو،1998، ص 19)

مدل متمرکز اطلاعات[[30]](#footnote-30) (مدل مورد استفاده در گمرک الکترونیکی): این مدل مشابه مدل دوم است فقط

به جای شخص سوم یک سیستم کامپیوتری کار می‌کند. شکل این مدل در زیر مشاهده می‌شود:

**B**

**A**

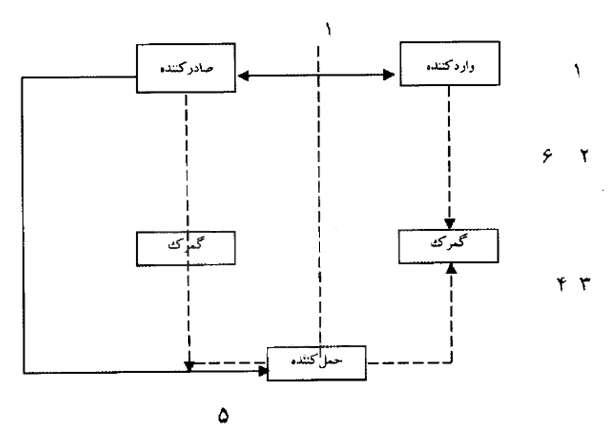
**سیستم اطلاعاتی**

شکل 2- 3 : مدل متمرکز اطلاعات

(منبع: هائو،1998، ص 19)

همان طور که مشخص است در گمرک الکترونیکی برای انتقال داده‌ها از مدل متمرکز اطلاعات استفاده می‌شود (هائو،1998، ص 19-10).

به طور کلی مدل تجارت بین‌المللی سازگار با تسهیل تجارت را می‌توان به صورت شکل (2-4) نشان داد.

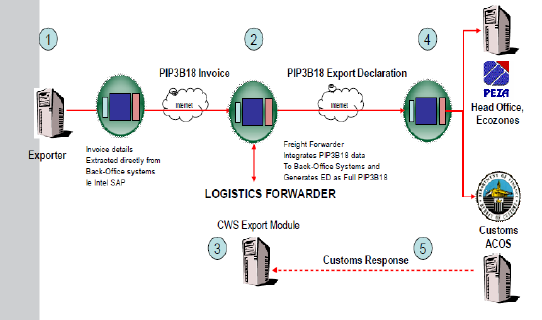


شکل 2- 4: مدل تجارت بین‌المللی[[31]](#footnote-31)

در مدل فوق، جریان (1) عبارت از فعالیت‌های تجاری است که بین واردکننده و صادرکننده وجود دارد. جریان‌های (6 و 2) ارتباطات قانونی و پیغام‌هایی است که از طرف صادرکننده‌ها و واردکننده‌ها به گمرکات ارسال می‌شود و حاکی از مسئولیت پذیری آن‌ها می‌باشد. جریان‌های (4 و 3) پیام‌های مبنی بر واردات کالاها به گمرک است که از سوی حمل کننده‌ها به گمرکات فرستاده می‌شود. جریان (5) نیز قراردادهای حمل است که بین صادرکننده و حمل کننده منعقد می‌شود[[32]](#footnote-32).

## 2-2-4 آشنایی با فرآیند گمرک الکترونیکی در کشورهای فیلیپین، چین، مالزی و سنگاپور

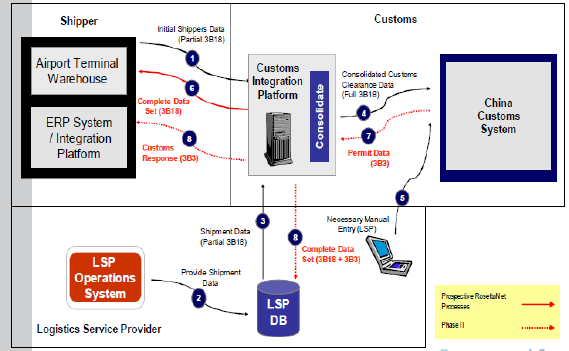
### 2-2-4-1 گمرک الکترونیکی در کشور فیلیپین

****

شکل 2- 5: گمرک الکترونیکی در کشور فیلیپین

(منبع: ونگ[[33]](#footnote-33)، 2006، ص12)

### 2-2-4-2 گمرک الکترونیکی در کشور چین

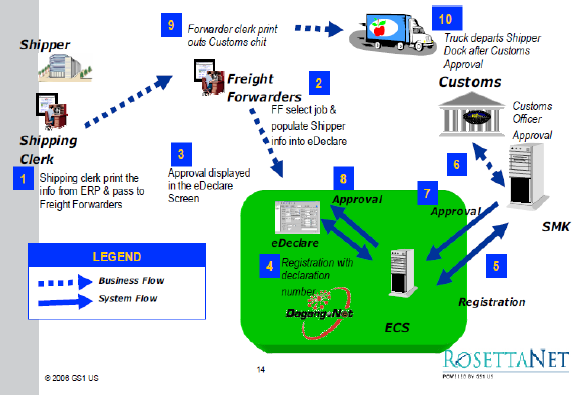


شکل 2- 6: گمرک الکترونیکی در کشور چین

(منبع: ونگ، 2006، ص13)

### 2-2-4-3 گمرک الکترونیکی در کشور مالزی

کشور مالزی که حجم وسیعی از تجارت بین‌المللی را داراست، برای آسان تر کردن و سرعت بخشیدن به تجارت، خود از گمرک الکترونیکی استفاده می‌کند. در زیر خلاصه فعالیت‌هایی که در گمرک مالزی انجام می‌شود بیان شده است.

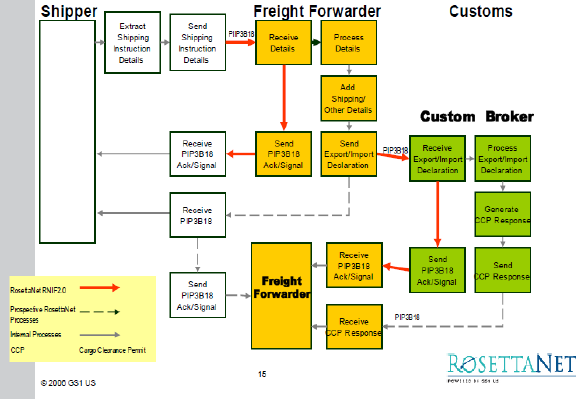


شکل 2- 7: گمرک الکترونیکی در کشور مالزی

(منبع: ونگ، 2006، ص14)

همان طور که در شکل مشخص است، کارمند شرکت طرف قرارداد (صادرکننده) اطلاعات کالا را جمع‌آوری کرده و آن‌ها را برای ارسال الکترونیکی وارد سیستم می‌کند. شرکت‌های حمل و نقل نیز بعد از مشخص کردن کالا، کلیه اطلاعات مربوط به کالا و شرکت صادرکننده را در اظهارنامه الکترونیکی کالا وارد می‌کند. و از این اظهار نامه با شماره‌های مشخصی در شبکه مربوط ثبت می‌شود. آنگاه کالا به گمرک ارسال شده و پس از بررسی مشخصات کالا با مشخصات موجود در اظهارنامه الکترونیکی و تأیید مأمور گمرک، کالا اماده خروج از گمرک می‌شود.

### 2-2-4-4 گمرک الکترونیکی در کشور سنگاپور

****

شکل 2- 8: گمرک الکترونیکی در کشور سنگاپور

(منبع: ونگ، 2006، ص15)

## 2-2-5 جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری

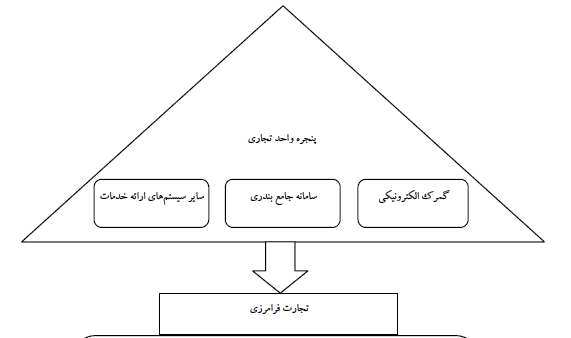
تسهیل تجاری از موضوعات نسبتاً جدید است که در کنفرانس سنگاپور در سال 1996 به برنامه کاری سازمان جهانی تجارت اضافه شده است. هرچند به علت وسعت دامنه مقررات و رویه‌های تجاری در کشورهای مختلف و دیدگاه‌های متفاوت در کشورهای در حال توسعه و پیشرفته در ارتباط با موضوعاتی که باید در تعریف واژه تسهیل تجاری گنجانده شود، ارائه تعریف دقیق و جامع از تسهیل تجاری امکان پذیر نیست، اما به طور کلی با توجه به متن بیانیه سازمان تجارت جهانی تسهیل تجاری شامل مواردی چون ساده سازی، هماهنگ سازی، اتوماسیون رویه‌های کاری و انجام تسهیل در تمام تدابیر تنظیماتی و مقرراتی است که بر جریان صادرات و واردات و همچنین ترانزیت کالا تأثیر گذارند. تسهیل تجاری را می‌توان عقلانی و منطقی کردن رویه‌ها و الزامات اسنادی برای تجارت بین‌المللی دانست و درنهایت هماهنگ سازی استانداردها و انطباق با نرم‌های بین‌المللی که منافع بسیاری را برای افراد ذینفع به دنبال خواهد داشت (فرود،1392، ص8).

افزایش قدرت رقابت در عرصه تجاری مستلزم برنامه ریزی دقیق و مستمر به منظور ایجاد تسهیل در تجارت است. در این میان برنامه‌های نظیر بازنگری قوانین تجاری، ایجاد مشوق‌های صادراتی، ساده سازی فرآیندهای تجاری، کاهش بوروکراسی اداری، تکمیل فرآیندهای تجاری و الحاق به پیمآن ها و کنوانسیون‌های منطقه‌ای وبین‌المللی حائز اهمیت‌اند. درکنار این ابزارها، بهره گیری از تکنولوژی‌های به روز دنیا برای تبادل اسناد به صورت الکترونیکی و حذف کاغذبازی‌های تجاری نقش مهمی در تسهیل تجاری ایفا می‌کند. کاربردهای تجارت و کسب وکار 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 سی فاکت[[34]](#footnote-34)، پنجره واحد سیستمی است که برای بخش‌های دخیل در تجارت و حمل و نقل، امکان قراردادن اطلاعات ومستندات استاندارد شده را از طریق یک نقطه ورودی واحد برای انجام تمام نیازهای متداول مربوط به جابه‌جایی، واردات وصادرات وبه طورکلی انجام کامل تراکنش‌های تجاری فراهم می‌کند.

سیستم پنجره واحد تجاری در حقیقت تمامی مراحل دخیل در زنجیره تأمین تجاری را تحت پوشش قرارمی‌دهد، با این حال با توجه به نقش مهم گمرکات هر کشور در تکمیل فرآیندهای تجاری وانجام حجم عظیمی از مبادلات تجاری درگمرکات، 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 در حقیقت 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 2-10) نشان داده شده است.



تعداد اسناد لازم برای صادرات

زمان لازم برای صادرات (روز)

هزینه صادرات

تعداد اسناد لازم برای واردات

زمان لازم برای واردات (روز)

هزینه واردات

بهبود شاخص‌های تجارت فرامرزی

شکل (2- 9) ارتباط میان استقرار گمرک الکترونیکی و شاخص‌های تجارت فرامرزی

(منبع: کرمی،1390، صص44)

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 وارائه آمار و اطلاعات دقیق گمرکی می‌شود. براین اساس، بسیاری ازکشورهای طی سالیان اخیر بهبود قابل توجهی در زمان لازم برای پردازش اسناد وفرآیند های گمرکی خود داشته‌اند. برای مثال کشورهای آسیای جنوبی شرقی زمان لازم برای کامل کردن رویه‌های صادراتی خود را تا 19 درصد، کشورهای آسیای جنوبی تا 20 درصد و کشورهای آسیای مرکزی به طور میانگین تا 9 درصد در فاصله سال‌های 2006 تا 2009 کاهش داده‌اند. حذف موانع وسایر اقدامات مخرب رسمی که در فرایند اظهار وترخیص کالاهای وارداتی وجود دارد، بهبود همکاری وتعامل بین سازمان‌های مرتبط ودخیل درخصوص اسناد قانونی مورد نیاز، انتشار و توزیع جامع و به موقع قوانین و مقررات گمرکی، کاهش و ساده‌سازی اسناد مورد نیاز برای صادرات و واردات ازجمله موضوعات مورد توجه در حوزه تسهیل تجاری است.

اهمیت گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری تا حدی است که درچارچوب‌های ارائه شده 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 با عنوان چارچوب تسهیل تجاری اسکاپ می‌باشد. در چارچوب مذکور تعدادی از مراحل پیشنهادی برای تسهیل تجاری به صورت 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:

1. **بازنگری قوانین و مقررات حوزه گمرک:** این بازنگری با هدف ساده‌سازی و شفاف‌سازی قوانین و مقررات گمرکی وافزایش تطابق آن‌ها با کنوانسیون‌های منطقه‌ای وبین‌المللی درحوزه امور تجاری و گمرکی انجام می‌گیرد.
2. **استفاده از تکنیک‌های مدیریت ریسک:** استفاده از این تکنیک‌ها وجمع‌آوری پروفایل[[35]](#footnote-35) صادرکنندگان و واردکنندگان در راستای کاهش کنترل‌های غیرضروری و با هدف کاهش مدت زمان صادرات و واردات پیشنهاد می‌شود.
3. **ساده سازی رویه‌های گمرکی:** هدف از ساده‌سازی رویه‌های گمرکی حذف پیچیدگی‌های تشریفات ورویه‌های گمرکی به منظور کاهش مدت زمان تکمیل فرآیندهای تجاری صادرات و واردات است.
4. **ساده سازی و استاندارد سازی اسناد تجاری صادرات و واردات:** منظور از ساده‌سازی اسناد تجاری، حذف اجزای اطلاعاتی یا به عبارت ساده‌تر 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 داده‌ها و ظاهر فیزیکی اسناد با هدف ایجاد قابلیت تعامل انجام می‌شود. منظور از استانداردسازی ظاهر فیزیکی اسناد، استفاده از معیارهای بین‌المللی نظیر کلید طرح بندی سازمان ملل متحد برای طرح بندی ظاهر فیزیکی اسناد است. برای استانداردسازی داده‌های تجاری دستورالعمل‌های ویژه‌ای توسط سازمان‌های معتبر بین‌المللی نظیر سازمان سی‌فاکت و سازمان جهانی گمرک ارائه گردیده است. بر اساس این دستورالعمل‌ها استانداردسازی داده‌های تجاری شامل مراحل جمع‌آوری داده‌های تجاری، تعریف وتجزیه وتحلیل اجزای اطلاعاتی، نگاشت آن‌ها با مدل‌های داده مرجع و درنهایت استخراج XSD ها برای تبادل الکترونیکی داده‌ها می‌باشد. سازمان جهانی گمرک به منظور نگاشت داده‌ها، مدل داده‌های سازمان جهانی گمرک را پیشنهاد می‌کند. این مدل که توسط سازمان جهانی گمرک در اختیار گمرک کشورهای عضو قرار می‌گیرد توسط بسیاری از کشورها استفاده می‌شود و درحال بازنگری برای پوشش‌دهی وسیع‌تری از داده‌های تجاری است (کرمی،1390، صص45-41).

### 2-2-5-1 ارکان اصلی تسهیل تجاری

ارکان اصلی تسهیل تجاری عبارت‌اند از: شفافیت، آزادسازی ترانزیت، تشریفات و کارمزدهای مرتبط با رویه‌های تجاری.

**شفافیت:** به موجب این اصل اطلاعات درباره سیاست‌ها، قوانین تجاری و گمرکی، الزامات مربوط به اخذ مجوزها، بازرسی‌های مرتبط با کالاها، ارائه نام آزمایشگاه‌های مورد تائید برای اخذ مجوزهای لازم و... باید از طریق وسیله ای در سطح وسیع (نظیر روزنامه‌های کثیرالانتشار، اینترنت) در اختیار تمام طرف‌های تجاری به نحو مداوم و به موقع قرار گیرد. یکی از مشکلاتی که بازرگانان با آن مواجه هستند تحصیل اطلاعات تجاری و گمرکی است که انتشار به موقع این اطلاعات کمک شایانی در تسهیل روند کاری آنان دارد. از جمله موارد دیگر در خصوص اصل شفافیت، داشتن ارتباطات و برگزاری مشاوره‌ها و تبادل نظر با جامعه تجاری است که این گفتگوها و جمع‌آوری نظرات مشورتی پیش از تصویب قوانین و دستورالعمل‌ها می‌تواند زمینه ساز تعامل سازنده با ذی نفعان در هنگام تدوین، اجرا و تجدیدنظر در قوانین و رویه‌های مربوط به تجارت باشد.

از مصادیق دیگر اصل شفافیت قائل بودن حق استیناف در خصوص تصمیمات و رویه‌های تجاری اعمال شده است که در این خصوص لازم است این درخواست‌ها به دور از هرگونه رفتار تبعیض آمیز مورد بررسی قرار گرفته و در بازه زمانی معقول و مشخص نتیجه به اطلاع درخواست کننده رسانده شود.

**آزادسازی ترانزیت:** شامل سرفصل‌هایی چون انتخاب مناسب‌ترین مسیر حمل جهت عبور کالاها، منع رفتار تبعیض آمیز، جلوگیری از تاخیرها و محدودیت‌هایغیرضروری بر سر راه ترانزیت کالاها و معافیت ترانزیت کالاها از حقوق ورودی است.

**تشریفات و کارمزدها و هزینه‌های دریافتی:** هزینه‌های دریافتی بابت ارائه خدمات مواردی که در مبحث تسهیل تجاری به آن پرداخته شده، عبارت‌اند از: کارمزدهای دریافتی متناسب با خدمات ارائه شده باشند، کاهش کارمزدها، ساده سازی تشریفات و الزامات اسنادی مربوطه، منطقی و متناسب بودن جریمه‌های اخذ شده با خطاهای صورت گرفته.

ارائه پیش آگاهی‌های لازم جهت افراد مرتبط در خصوص هزینه‌های انجام خدمت همچون کارمزد ثبت سفارش، انبارداری، هزینه لاک و مهر اسناد، جریمه‌های ناشی از تفاوت در حقوق ورودی و... را می‌توان از مصادیق تسهیل تجاری نام برد.

### 2-2-5-2 موارد قانون امور گمرکی مرتبط با تسهیل تجاری

از جمله موارد قانون امور گمرکی که دربرگیرنده مباحث مرتبط با تسهیل تجاری است می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

ماده 12 قانون امور گمرکی و ماده 8 آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به نقش سایر سازمان‌ها و ارگان‌ها در مبادی ورودی و خروجی در جهت تسهیل و تسریع در انجام تشریفات گمرکی می‌پردازد و به لزوم انجام کنترل‌های لازم توسط این سازمان‌های تحت نظارت گمرک اشاره می‌کند.

ماده 13 قانون امور گمرکی وظیفه وزارت امور اقتصاد و دارایی را در خصوص اطلاع رسانی و شفافسازی اصلاحات مربوط به سامانه هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا بیان می‌کند.

ماده 43 قانون امور گمرکی مربوط به ارائه نظر مشورتی گمرک به صاحب کالا یا نماینده قانونی وی که شماره تعرفه صحیح کالای خود را نمی‌داند و به این ترتیب اشخاصی که می‌خواهند کالا را به خارج سفارش دهند می‌توانند شماره تعرفه کالا و شرایط ورود آن را با ارسال نمونه و پروفرم از گمرک ایران استعلام کنند.

ماده 108 قانون امور گمرکی با مشخص کردن میزان جریمه‌های دریافتی بابت اسنادی که مستلزم اخذ تفاوت وجوه متعلقه است در واقع با رعایت اصل شفافیت و پیش آگاهی لازم در این خصوص به بازرگانان و تسهیل روند کاری آن‌ها کمک می‌کند. همچنین ماده 109 جرائم مربوط به دیرکرد وسایل نقلیه و کالاها جهت ورود و خروج موقت و همچنین کالاهای عبوری را مشخص می‌کند.

ماده 45 قانون امور گمرکی به صاحب کالا این حق را می‌دهد که در صورت اعتراض به میزان حقوق ورودی درخواستی توسط گمرک، مبلغ حق ورودی را طبق اظهار خود بپردازد و مابقی را به صورت سپرده تأمین کند و به این ترتیب حق اعتراض و درخواست بازرگان مورد توجه قرار گرفته و جهت بررسی بیشتر توسط گمرک به شورای حل اختلاف گمرکی موضوع ماده 144 قانون امور گمرکی و درنهایت کمیسیون تجدیدنظر اختلافات گمرکی مذکور در ماده 146 قانون امور گمرکی ارجاع داده می‌شود.

ماده 5 آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی گمرک ایران را موظف می‌دارد جهت انجام تشریفات و کنترل‌های گمرکی از فناوری‌های نوین استفاده کرده و وزارت ارتباطات و فناوری را ملزم به ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی و مخابراتی مربوطه به منظور اجرای گمرک الکترونیک می‌کند.

در خصوص تسهیل تجاری در رویه ترانزیت و عبور کالاها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

ماده 53 قانون امور گمرکی که به عبور کالا از خاک کشور به منظور وارد شدن به خاک کشور دیگر می‌پردازد و همچنین ماده 59 رویه عبور داخلی را تعریف می‌کند که می‌تواند بنا به درخواست خود صاحب کالا (یا شرکت حمل و نقل مربوطه) صورت گیرد. ماده 119 قانون امور گمرکی کالاهای عبور خارجی را معاف از پرداخت حقوق ورودی می‌داند که کاملاً منطقی و منطبق با اصول تسهیل تجاری سازمان تجارت جهانی است.

سایر موارد قانونی که به بحث ممنوعیت‌ها و معافیت‌ها می‌پردازند (ماده 119 تا 127 قانون امور گمرکی) نیز با کمک به بازرگانان در جهت شناسایی و جلوگیری از داد و ستد کالاهای ممنوعه و یا آگاهی از معافیت‌های مربوطه، در واقع در جهت تسهیل تجاری کمک قابل توجهی به تجارت بین‌الملل می‌کنند (فرود،1392، ص8).

## 2-2-6 تعریف آسیکودا

آسیکودا یک نظام مدیریت رایانه‌ای است که بیشتر روش‌های تجارت خارجی را تحت پوشش قرار می‌دهد. آسیکودا کنترل کالا را از هنگام ورود تا زمان ترخیص در گمرک اداره می‌نماید.این سیستم، اظهارنامه‌های گمرکی، فهرست‌های کل بار، رویه‌های حسابداری و ترانزیت را اداره می‌کند. همچنین، داده‌های تجاری برای تحلیل اقتصادی و آماری را فراهم می‌نماید.

نرم‌افزار آسیکودا در ژنو به وسیله انکتاد طراحی شده است و طریقه عملکرد آن در یک محیط خدمات‌رسانی به مشتری در ریزرایانه‌ها تحت یونیکس و سیستم‌های عملیاتی داس و نرم‌افزار سیستم مدیریت پایگاه داده‌های ارتباطی می‌باشد. همچنین، این نرم‌افزارشامل یک سری مدل‌های باز است که می‌تواند بر اساس نیازمندی‌های خاص کشورهایی که از این سیستم استفاده می‌کنند، تطبیق داده شود. این سیستم، کدهای بین‌المللی و استانداردهای بهینه شده و به وسیله سازمان بین‌المللی استاندارد، سازمان جهانی گمرک وسازمان ملل را درنظر گرفته و متناسب با ویژگی‌های ملی رژیم‌های گمرکی،تعرفه ملی، قانون،... می‌تواند شکل بگیرد. همچنین، مبادلۀ الکترونیکی داده‌ها را بین بازرگانان و گمرکاتی که قوانین ادیفکت را بکار می‌برند، امکان‌پذیر می‌کند.

سیستم آسیکودا آسان‌سازی، گویا کردن روش‌های گمرکی مربوطه، ارائه اسناد و ترخیص کالا را تسریع نموده وکلیه هزینه‌های اداری را به حداقل می‌رساند که این خود به کاهش هزینه‌های صادرات و واردات می‌انجامد. تهیه و ارائه داده‌های صحیح وبه موقع بازرگانی بین‌المللی که در تصمیم گیری سیاستگذاران تأثیر بسزایی دارد نیز از دیگر محاسن این سیستم است.

درحال حاضر، بیش از 87 کشور جهان، سیستم آسیکودا را به اجرا در آورده که آن‌ها را در سرعت بخشیدن به تشریفات گمرکی، افزایش درآمدهای تعرفه‌ای، کاهش تحقیقات وتهیه آمارهای تجاری برای سیاستگذاران یاری می‌دهد.

### 2-2-6-1ویژگی‌های آسیکودا

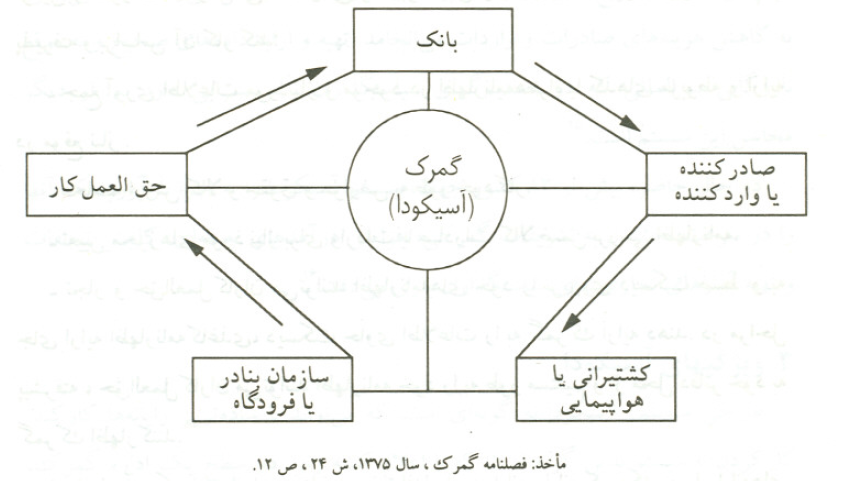
طراحی سیستم آسیکودا به گونه‌ای است که می‌تواند با ساده‌ترین رایانه‌ها کارکند. کارکردن با سیستم بدین گونه است که با اعلام کلمه رمز، در سطح یک اداره گمرک، می‌توان دریافت اطلاعات اظهارنامه، انجام امور حسابداری و مالی، انجام تشریفات اظهارنامه‌های ورود موقت، ورود قطعی وصادراتی، انتخاب اظهارنامه برای ارزیابی یا معاف از ارزیابی و نیز تعیین ارزیاب را انجام داد. این سیستم، همچنین می‌توانداطلاعات مربوط به وارد کنندگان، صادرکنندگان، حق‌العمل کاران، کد رویه‌های مختلف گمرکی و... دریافت یا تغییرات لازم در خصوص اطلاعات قبلی یا حذف و اضافه نمودن اطلاعات جدید را انجام دهد.

به طور خلاصه، دیگر ویژگی‌های سیستم آسیکودا به شرح زیر است:

طراحی سیستم به گونه‌ای است که پاسخگوی تمام نیازهای کشورهای مختلف با قوانین ومقررات متفاوت می‌باشد و می‌تواند براساس نیازهای یک کشور تغییرات لازم را پذیرفته وبر اساس آن کار کند:

* + جمع‌آوری اطلاعات موردنیاز و موجود در اظهارنامه همراه با کدهای مربوط و ارائه در موقع نیاز.
  + محاسبه ارزش کالاو حقوق وعوارض به طور خودکار.
  + تعیین مجوزهای مورد نیاز برای واردات یا صادرات کالا ضمن بررسی اظهارنامه.
  + تجار وحق‌العمل کاران می‌توانند اظهارنامه‌های خود را برروی دیسکت ضبط و به جای ارائه اظهارنامه کاغذی، دیسکت حاوی اطلاعات را به گمرک ارائه دهند. درمراحل پیشرفته، حق العمل کاران می‌توانند اظهارنامه خود را به طور مستقیم واز محل دفاتر خود به گمرک اظهار کنند.

نرم‌افزار آسیکودا در انواع مختلف سخت‌افزار (ریزرایانه، رایانه کوچک، و یارایانه‌های بزرگ) با استفاده از ساختار کارگزار- مشتری به طور یکسان عمل می‌کند. داده‌های کنترل و عملیات دریک پایگاه داده‌های مرتبط با سیستم مدیریت، ذخیره می‌شوند که این سیستم همه کدهای بین‌المللی و استانداردهای مربوط به فرایند گمرکی که توسط سازمان جهانی ستاندارد، سازمان جهانی گمرک و سازمان ملل ایجاد شده‌اند را در نظر می‌گیرد. آسیکودا می‌تواند با دیگر سیستم‌های درگیر در تجارت که قوانین ادیفکت را رعایت می‌کنند، همان طوری که نمودار (2- 2) نشان می‌دهد، ارتباط برقرارکند.



(نمودار 2- 2) ارتباط گمرک با دیگر مراکز با اجرای سیستم آسیکودا

مأخذ: فصلنامه گمرک، سال 1375، ش 24، ص 12.

### 2-2-6-2 ساختار و مکانیزم اجرای گمرک الکترونیک

در جهان امروز جابه جایی نیروی کار به راحتی عملی نیست، ترکیب تولید کالاها در سراسر دنیا پراکنده است و تنوع نیازها با توجه به الگوی مصرف تغییر یافته است؛ به همین علت پوشش نیازهای هر جامعه ای در گرو مدیریت کارآمد تجاری و توجه به روش‌های مدرن متکی بر شبکه‌های الکترونیکی و ماهواره ای انتقال اطلاعات است. بررسی‌های کارشناسی حاکی از این است که حدود ۲۰ تا ۵۰ درصد هزینه‌های تجارت مربوط به هزینه‌های تبادل اسناد کاغذی بین شرکای تجاری و بوروکراسی‌ها در سیستم‌های سنتی و دستی است. با توجه به این مطلب می‌توان دریافت که ایجاد گمرک الکترونیکی چگونه قادر است بسیاری از هزینه‌ها را کاهش داده و تجارت خارجی را در دستیابی به بازارهای جهانی و رقابت با سایر کشورها یاری نماید. در گمرک الکترونیکی نحوه عمل به شرح زیر است:

الف. اظهار کالا بدون مراجعه حضوری متقاضی انجام می‌شود.

ب. محاسبات قبل از ورود کالا انجام می‌شود.

ج. ارتباط گمرکات با یکدیگر موجب تسریع در تبادل اطلاعات می‌گردد.

د. تبادل اسناد الکترونیک موجب افزایش کارایی گمرکات و کاهش زمان عملیات ترخیص می‌گردد.

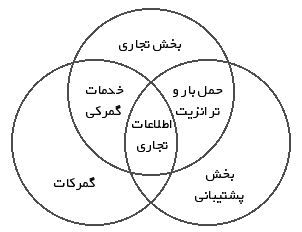
ز. ارائه خدمات به صورت بیست و چهار ساعته و در تمام ایام هفته صورت می‌گیرد.

ن. کنترل ورودی - خروجی را بسیار دقیق تر اعمال می‌کند و در نتیجه قاچاق کالا را کاهش می‌دهد.

و. اطلاعات را به صورت شفاف در اختیار عموم مردم قرار می‌دهد.

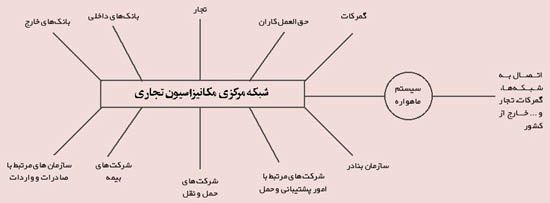
ی. مشتری مداری که یکی از اصول پذیرفته شده در همه اقتصادها است را ارتقا می‌بخشد.

اصولاً در بحث‌های مرتبط با گمرک الکترونیکی، اجزا و ساختارهای بسیار زیادی دخیل‌اند که موجب پیچیده شدن و تعامل این اجزا با یکدیگر شده و در بسیاری از موارد کل سیستم تجاری کشور را درگیر می‌کند. بنابراین در طراحی سیستم الکترونیکی بایستی به طور همزمان این اجزا را دیده و آن‌ها را در ساختار مناسب جای داد. به طور مثال در هر کشور اگر ابتدا به بحث روابط تجاری بپردازیم نهادهای مختلفی وجود دارند که در شکل گیری این روابط مؤثر هستند و لذا سیستم اتوماسیون باید تعامل‌ها و ارتباطات متقابل و هم پوشانی‌های این اجزا را به درستی طراحی و شکل دهی نماید. بدیهی است که هر یک از این اجزا به نوبه خود و در درون به شکل پویایی دارای روابط خاص خود هستند. به طور کلی می‌توان سیستم تجاری کشور را در رابطه با ارتباطات کلان آن به صورت زیر ترسیم کرد.



(شکل 2- 10) سیستم تجاری کشور در رابطه با ارتباطات کلان [[36]](#footnote-36)

در شکل (2- 10) بخش تجاری از اجزای بسیاری نظیر وزارت بازرگانی، وزارت صنایع، بانک مرکزی، بانک‌های تجاری، بنگاه‌های خدماتی تشکیل می‌گردد. در بخش پشتیبانی، نهادهای نظیر حمل و نقل هوایی و دریایی، بنادر و کشتیرانی، خدمات مرتبط با امور گمرکی و غیره دیده شده و در قسمت مربوط به گمرکات، کل سیستم گمرکی کشور، حق العمل کاران، استرداد حقوق گمرکی و سایر مسائل فنی گمرک جای گرفته‌اند. همان طور که ملاحظه می‌شود قسمت‌هایی نیز وجود داشته که دارای هم پوشانی در سه دایره ترسیم شده هستند. این قسمت‌ها برخی خدمات نظیر اطلاعات و پایگاه تجاری مورد نیاز، حمل بار و ترانزیت و غیره را در بر می‌گیرد.

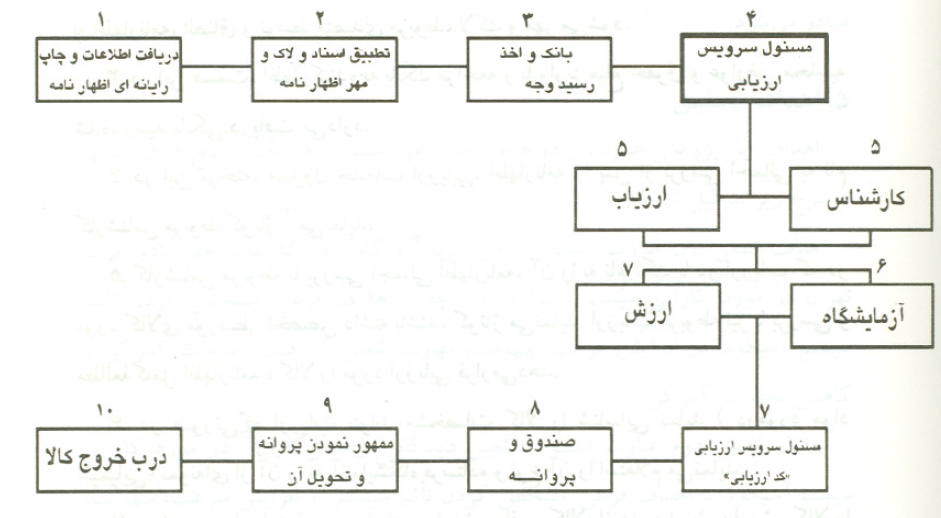


(شکل 2- 11) شمای کلی ارتباطات کلان سیستم تجاری کشور(منبع: همان)

شکل (2- 11) در واقع به نحوی ارتباطات کلان سیستم تجاری کشور را به صورت کلی نشان می‌دهد. اما وقتی صحبت از مکانیزه کردن امور تجاری کشور می‌شود، می‌بایست به نحوی به شبکه ای مکانیزه فکر کرد که بتواند تمامی امور اجرایی ارتباطات فوق را شامل شود. طبیعی است که در داخل این سیستم و شبکه، بخش گمرکات کشور خود دارای ارتباطات ریزتر و کامل تری در درون سیستم است. در داخل این سیستم کلیه خدمات گیرندگان از گمرک به نحوی متصل به این شبکه هستند. با توجه به مطالب فوق و اهمیت گمرک الکترونیک در تسهیل امور تجاری کشور و همچنین فراهم کردن زمینه‌های تسهیل این امور به نظر می‌رسد که اجرای این مهم نیازمند بسترسازی‌های مختلف در داخل کشور است. اولین پیش شرط ایجاد گمرک الکترونیک طراحی و تصویب قوانین و مقررات مربوط به مکانیزاسیون سیستم تجاری در کشور است. تبادل الکترونیکی داده‌ها در گمرک، طراحی و مهندسی مجدد فرآیندها، ساده سازی و تسهیل امور تجاری و اسناد مرتبط با واردات و صادرات نیز از مهم‌ترین پیش شرط‌ها و زمینه‌های موفقیت گمرک الکترونیک در کشور است. گسترش استفاده از تکنولوژی اطلاعات در کل گمرکات و معرفی این گونه روش‌ها و جریانات ساده سازی به بخش خصوصی و دولتی در کشور و آموزش و تعلیم کاربران تجاری و افراد درگیر با گمرک، سرمایه گذاری در نرم‌افزار و سخت افزار از جمله مقدمات طراحی و اجرای گمرک الکترونیک در کشور است[[37]](#footnote-37)**.**

### 2-2-6-3 آسیکودا در ایران

از زمان امضای سند اجرای طرح آسیکودا یا نگار (سال 1375) بین گمرک جمهوری اسلامی ایران و نماینده برنامه توسعه سازمان ملل، طرح آسیکودا در 20 گمرک کشور اجرا و مقرر شده است تا درآینده سایر گمرکات اجرایی نیز به این سیستم مجهز شوند.به طور خلاصه، به عنوان نمونه، گردش کار صادرات و واردات در گمرک تجاری مهرآباد با اجرای سیستم آسیکودا در نمودار (2- 3) نشان داده شده است.



نمودار 2- 3: گردش کار در گمرک تجاری مهرآباد با اجرای سیستم آسیکودا

(ابزری و آیتی، 1380، ص223)

گردش کار و فعالیت‌هایی که در هر مرحله از نمودار فوق صورت می‌پذیرد، به شرح زیر است:

* + - 1. ابتدا، اطلاعات لازم در مورد کالا دریافت شده وبه سیستم رایآن های ارائه می‌شود.این اطلاعات که با تنظیم و امضای اظهارنامه توسط اظهارکننده به گمرک ارائه می‌گردد، شامل؛ مبدأکالا، نحوه حمل کالا، تعداد، نوع، وزن و بارکد کالا، ارزش و مأخذ احتساب حقوق و سود بازرگانی و مبلغ قابل پرداخت و سایر اطلاعاتی است که در مراحل بعدی مبنای کار قرار می‌گیرد. دقت در تنظیم اظهارنامه می‌تواند سرعت کار در مراحل بعدی را افزایش داده و از اتلاف وقت جلوگیری کند.
      2. در این مرحله، اسناد ضمیمۀ اظهارنامه که شامل مجوزهای مورد نیاز، قبض انبار، بارنامه و.. می‌باشد، مورد بررسی قرارگرفته ودر صورت مشاهده عدم نقص،اسنادمذکور به اظهارنامه، الصاق وتوسط متصدی مربوط، لاک و مهر می‌شود.
      3. در این قسمت، اظهارکننده به بانک مراجعه وبا واریز مبلغ حقوق وعوارض محاسبه شده، رسید بانکی دریافت می‌دارد.
      4. در این مرحله، مسئوول خدمات ارزیابی، اظهارنامه را پس از بررسی اجمالی به نام کارشناس مربوط کوتاژ می‌نماید.
      5. کارشناس مربوط با بررسی اجمالی اظهارنامه، آن را به نام یک یا دور ارزیاب که در مورد کالای موردنظر تخصص داشته باشند، کوتاژ می‌نماید. ارزیاب مربوطه نیز با بررسی و مطالۀ کامل اظهارنامه، کالا را مورد ارزیابی قرار می‌دهد.
      6. در صورتی که ارزیاب نتواند مشخصات کالا را شناسایی نماید ( در موارد شیمیایی) نمونه‌ای از آن را به آزمایشگاه فرستاده ونوع آن را استعلام می‌نماید.
      7. در این مرحله، ارزیاب جهت تعیین ارزش واقعی کالا، از دایره ارزش، ارزش کالا را استعلام نموده و پس از کنترل نهایی اسناد، اظهارنامه را ظهرنویسی و امضا کرده و آن را به مسؤل خدمات ارزیابی ارجاع می‌دهد.مسؤل خدمات با بررسی اظهارنامه در صورت تکمیل بودن مراحل ارزیابی، آن را امضا نموده وبا کدگذاری اظهارنامه، اجازه صدور پروانه را صادر می‌نماید.
      8. اظهارکننده دراین مرحله، قبض پرداخت وجه به بانک را به صندوق ارائه کرده و درخواست صدور پروانه گمرکی (مجوز خروج کالا از گمرک) را می‌نماید.
      9. در این مرحله، پروانه گمرکی توسط رئیس گمرک یا قائم مقام وی ممهور به مهر گمرکی شده وبه صاحب کالا( یا نماینده قانونی وی) تحویل می‌شود.
      10. در این مرحله، کالا در درب خروج که مستقیماً تحت نظر رئیس گمرک می‌باشد، مورد بررسی اجمالی قرار گرفته ودر صورت صحت مراحل ارزیابی اجازه خروج آن صادر می‌شود (ابزری و آیتی، 1380، صص225- 222).

کندی گردش کار و وجود تخلفات که باعث افزایش هزینه‌ها و از دست دادن فرصت‌ها می‌گردند، از اساسی‌ترین مشکلات موجود درگمرکات کشور می‌باشد.گمرک ایران در راستای ایجاد تسهیلات تجاری و کاهش مشکلات موجود، اقدام به اجرای نظام تدوین شده آسیکودا نموده است.

به منظور اثر بخشی بیشتر نظام آسیکودا، پیش فرض‌های کارکرد مناسب آن را می‌توان به شرح زیر ذکر نمود:

**الف) شفافیت قوانین و مقررات:** عدم شفافیت قوانین و مقررات، خود بستری برای کندکاری و ایجاد موانع در سر راه انجام وظایف فراهم می‌آورد. در این خصوص، به دلیل عدم تسلط ارباب رجوع به قوانین و مقررات، مشاهده سرگردانی وی در سیستم دور از انتظار نمی‌باشد.

**ب) زمینه‌های تخلف:** در صورتی که زمینه‌های ایجاد تخلف در سیستم رفعه نگردد، انتظار اثر بخشی نظام آسیکودا تا حد زیادی غیر واقعی می‌نماید.

**ج) انحصارات درون سازمانی:** وجود انحصارات درون سازمان می‌تواند سیستم را از برخورداری از فرصت‌های مناسب و توانمندی‌های بالقوه موجود در سازمان بی‌بهره نماید. بنابراین رفع انحصارات درون سازمان به پویایی بیشتر نظام آسیکودا کمک می‌کند.

**د) محرومیت کارکنان:** به منظور اثر بخش کردن نظام آسیکودا و اصولاً پذیرش چنین تغییری توسط کارکنان توجه به نیازهای مادی، معنوی آن‌ها تا اندازۀ زیادی کارساز است و از این طریق می‌توان تعلق خاطر کارکنان را برای پویایی بیشتر نمود (ابزری و آیتی، 1380، صص218- 217).

## 2-2-7 مزایای گمرک الکترونیکی

### 2-2-7-1 مزایای گمرک الکترونیکی برای دولت، گمرک و مناطق تجاری آزاد

گمرک الکترونیکی بایکپارچه کردن جزایر پراکنده اطلاعاتی که از مفاهیم برنامه ریزی منابع انسانی[[38]](#footnote-38) سرچشمه می‌گیرد و استفاده از محیط‌های عاری از اسناد کاغذی باعث کاهش زمان ارائه و پردازش اطلاعات می‌شود. همچنین به حداقل رساندن استفاده از محیط‌های کاغذی سبب کاهش خطاها در انجام فرایندها می‌گردد. از طرف د یگر دریافت و پردازش اتوماتیک اسناد ومدارک توسط گمرک و مناطق آزاد تجاری سبب سریع تر شدن زمان ترخیص کالا می‌گردد، معمولاً گمرک می‌تواند در ۳۰ دقیقه اسنادرا کنترل و تأیید کند. گمرک الکترونیکی با حذف کردن فرایندهایی که ارزش افزوده ندارند باعث کاهش هزینه‌های مربوطه می‌شود. از طرفی مبادله اطلاعات از طریق اینترنت نیز باعث کاهش هزینه‌های عملیاتی می‌شود.

### 2-2-7-2 مزایای گمرک الکترونیکی برای شرکت‌های صادراتی

گمرک الکترونیکی با افزایش قابلیت‌ها و زیرساختارهای اینترنتی و بهره گیری از مفاهیم برنامه ریزی منابع انسانی باعث کاهش عملیات اداری به طور متوسط از ۲۰ دقیقه تا ۲ دقیقه می‌شود. برای ترخیص یک کالا از گمرک نیاز به تأیید اظهارنامه کالا از مسئولان مختلف در گمرک است.که انجام این کارها بسیار وقت گیر است. در حالی که در گمرک آ لکترونیکی شخص می‌تواند بدون مر اجعه به گمرک با پر کردن فرم‌های مربوطه در وب سایت گمرک کالای خود را ترخیص کند. از طرفی گمرک الکترونیکی سبب بهبود زمان تحویل کالا می‌شود. زیرا کاهش زمان حمل ونقل بین شرکت‌های داخلی و خارجی و همچنین کاهش زمان ترخیص بین گمرک و شرکت‌های داخلی، باعث کاهش زمان‌های تحویل می‌شود. همچنین بهبود زمان سفارش بین شرکت و مشتریانش باعث افزایش توان رقابتی شرکت‌ها می‌شود.

استفاده از گمرک الکترونیکی در زنجیره تأمین سبب بهتر شدن کیفیت داده‌ها در زنجیره می‌گردد. بهبود کیفیت داده‌ها در زنج یره تأمین سبب می‌گردد که نهادهای مختلف زنجیره، تجزیه وتحلیل بهتری از اطلاعات به اشتراک گذاشته شده، انجام دهند. زیرا شرکت‌ها می‌دانند که کالای آن‌ها برای ترخیص چه مدت در گمرک باقی می‌ماند. و بر این اساس می‌توانند برای زمان سفارش بعدی و موجودی انبار و... تصمیم گیری‌های بهتری انجام دهند. که این خود سبب افزایش کارایی زنجیره تأمین می‌گردد.

### 2-2-7-3 مزایای گمرک الکترونیکی در زنجیره تأمین

امروزه با پیشرفت فناوری اطلاعات و پدیدار شدن اینترنت مشتریان دیگر لازم نیست برای تهیه کالای مورد نیاز خود مسافت‌های دور را بپیمایند و همین امر باعث رضایت بیشتر آن‌ها شده است. مشاهده می‌شود که گمرک فعلی نقش بسیار مهمی در کند کردن فرایندها وایجاد دیرکرد در تحویل بار به مشتریان دارد در نتیجه مشتریان برای جلوگیری از عواقب ناخوشایند این پدیده اقدام به ایجاد انبارهای انبوه برای کالاهای وارداتی می‌کنند و در نتیجه هزینه تمام شده برای مشتری افزایش می‌یابد. استفاده ازگمرک الکترونیکی در یک زنجیره تأمین بین‌المللی که شامل یک تأمین کننده خارجی، گمرک الکترونیکی و یک تولید کننده داخلی است می‌تواند نقش بسیار مهمی را در کاهش دیرکردها، افزایش سطح رضایتمندی، کاهش سطح موجودی کالا، کاهش هزینه هاو کارایی بیشتر زنجیره تأمین ایفا کند.

### 2-2-7-4 منافع گمرک الکترونیکی برای بازرگانان:

1. کاهش زمان تلف شده برای صدور گواهی نامه‌ها و مجوزها و ترخیص کالاها
2. ساده سازی و مؤثر کردن رویه‌های حقوقی گمرکی
3. افزایش شفافیت، قابلیت پیش بینی و همکاری و اتحاد در تعامل بین ادارت گمرکی و دیگر سیستم‌ها.
4. کاهش عمده هزینه انجام امور کسب و کار از طریق خودکارسازی رویه‌ها و ایجاد مراحل جایگزین رویه‌های کاغذی.
5. وجود یک مکانیزم گمرکی با هزینه پایین که از مجموعه واحدی از مشخصات شکل می‌گیرد و در تمام کشورهای درگیر این موضوع به کار برده می‌شود به جای آنکه هر کشوری مکانیزم مخصوص به خود داشته باشد.

### 2-2-7-5 منافع گمرک الکترونیکی برای ادارات:

1. تقویت قوانین موجود و ارتقاء امنیت و بهبود در روش‌های کشف حقه بازی و کلاهبرداری.
2. کسب درآمدهای بیشتر در نتیجه کنترل بهتر کالاها و همچنین بهبود نرخ‌های قانونی.
3. تخصیص بهینه و کارای منابع انسانی و دیگر منابع که به دلیل مهندسی مجدد نظام مند،ساده سازی فرآیندها و رویه‌های گمرکی ایجاد می‌شود.
4. کاهش هزینه‌ها در فرآیندهای خودکار شده در فضای بدون کاغذ که همه عملیات گمرکی به طور الکترونیکی صورت می‌پذیرد.

به طور کلی اگر مستند سازی گمرکات به شکل الکترونیکی درآید امور گمرکی به طور سریع تر و کم هزینه‎تر انجام خواهد شد.همچنین جریان گردش پول ناشی از تجارت الکترونیکی اگر خود به صورت الکترونیکی باشد و همچنین ارزیابی‌ها و بازرسی‌های قانونی هم به طریقه الکترونیکی صورت پذیرند،تأثیر بسزایی در کاهش هزینه‌ها خواهتد داشت. دولت‌ها باید از طریق سازمان گمرک جهانی و سازمان تجارت جهانی برای ارتقاء کارآیی و شفافیت رویه‌های گمرکی از فناوری اطلاعات استفاده کنند تا محیط کسب و کار و همچنین مشتریان بتوانند منافع حاصل از تجارت الکترونیی را کسب کنند.

مهم‌ترین مزیت و فایده گمرک الکترونیکی توانایی آن در تطبیق با جهان متغیر بدون دخالت‌های دولتی است. به عنوان یک پیامد، جامعه بازرگانان اینترنتی می‌توانند با مجموعه ای از دستورالعمل‌های مبنی بر چگونگی برخورد و روبرو شدن با شبکه، پشتیبانی شوند. دیگر مزیت گمرک الکترونیکی آن است که به طور مؤثری شکاف‌های ایجاد شده توسط قراردادهای تجاری را پر می‌کنند. به علاوه ایده گمرک الکترونیکی با توسعه و پیشرفت‌های آینده در حوزه قوانین تجارت الکترونیک در تضاد نخواهد بود نهایتاً اینکه فرآیندهای گمرکی نسبت به حالت سنتی هرچه ساده تر می‌گردد. امروزه در زمینه ابتکارات گمرک الکترونیکی به منظور تسهیل تجارت، پیشنهادی که مطرح است استفاده از پنجره واحد ملی می‌باشد. با پنجره واحد تجار فقط یکبار اطلاعات استاندارد مورد نیاز را برای یک پایگاه داده ای واحد ارسال می‌نماید. گمرکات و سایر سازمان‌های صلاحیت دار جهت انجام امور قانونی مربوط به صادرات، واردات و حمل و نقل، به طور الکترونیکی به این اطلاعات دسترسی می‌یابند. بدین ترتیب دوباره کاری صورت نمی‌گیرد، از لحاظ طمان صرفه جویی می‌شود و کارایی افزایش می‌یابد (کمیسیون جامعه اروپایی،2003، صص35-22).

تأثیرات عمده گمرک الکترونیک در تسهیل صادرات کالا و خدمات را می‌توان در قالب جدول (2- 4) نشان داد. گمرک الکترونیکی از طریق حذف مراحل گمرکی در مبادله خدمات و محصولات دیجیتالی، تسهیل جابجایی و انتقال کالاهای فیزیکی، کاهش الزام به بازرسی فیزیکی محموله، بازرسی فیزیکی بهتر، تأخیر کمتر برای تجار مورد اعتماد و ترخیص فوری محموله‌های صادراتی موجبات تسهیل صادرات کالا و خدمات را فراهم می‌آورد (الهی و حسن زاده،1386، صص107- 106).

(جدول 2- 4) نقش گمرک الکترونیکی در تسهیل صادرات کالا و خدمات

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ردیف** | **مزایا و تأثیرات گمرک الکترونیکی** | **منابع** | **فراوانی تکرار** |
| 1 | اتوماسیون فر آیندهای روزمره گمرکی | Asycuda++,2000 HMCustoms and Excise,2002;United Nations,2003;  بهشتیان،1379؛گمرک جمهوری اسلامی ایران، 1383 . | 5 |
| 2 | مستند سازی الکترونیکی با استفاده از ساختار مشترک | Unescope,2000 | 1 |
| 3 | ایجاد ارتباط اینترنتی بین ادارات نظامی | Unescope,2000;Commission of European community,2003; STPRONews,2001 | 3 |
| 4 | خدمات اطلاع رسانی جهت پی گیری سریع و صحیح وضعیت محموله | Kuik,1998;United Nations,2003 IBM  Consulting Sevices,2003 | 3 |
| 5 | در دسترس قراردادن آنلاین قوانین و مقررات گمرکی | Unescope,2000 | 1 |
| 6 | امکان دسترسی به فرم‌های متفاوت مربوط به کشورهای مختلف | Kuik,1998 | 1 |
| 7 | کاهش تخلفات گمرکی | گمرک جمهوری اسلامی ایران،1383 | 1 |
| 8 | بهبود سطح خدمات گمرک | HM Customs and Excise,2002 | 1 |
| 9 | افزایش شفافیت در امور گمرکی | Unescope,2000;STPRONews,2001; Commission of European Communities,2003;  گمرک جمهوری اسلامی ایران،1383؛ | 4 |
| 10 | انجام امور گمرکی با هزینه کمتر(ضمن کاهش عوارض وصولی) | Robert and Polanski ,2002 ; Commission of European Community,2003;  گمرک جمهوری اسلامی ایران،1383؛  Tan et al,2006 | 3 |
| 11 | بهبود دقت و ارزیابی ریسک گمرک | Unescope,2000 HM Customs and Excise,2002;  گمرک جمهوری اسلامی ایران،1383 | 3 |
| 12 | کاربرد یکسان قوانین گمرک و جلوگیری از اعمال سلیقه‌های شخصی | Kyoto Convension, chapter7;  United Nation,2003;  Commission of European,2003;  گمرک جمهوری اسلامی ایران،1378؛  گمرک جمهوری اسلامی ایران،1383 | 5 |
| 13 | نمونه‌گیری بهتر از کالاها جهت بازرسی | Unescope,2000 | 1 |
| 14 | بازرسی فیزیکی بهتر | Unescope,2000 | 1 |
| 15 | ترخیص فوری | Unescope,2000 Matto and schunkenct;2000,HM Customs and Excise,2002;Robert and Polanski,2002;Commission of European Community,2003;United Nations,2003;IBM consulting services,2003;UNCTAD,2006;  دفتر آمار و خدمات ماشینی،1378؛ گمرک جمهوری اسلامی ایران،1378؛ بهشتیان،1379؛کرباسیان،1383؛ گمرک جمهوری اسلامی ایران،1383 | 2 |
| 16 | افزایش سرعت گردش موجودی و مالی جامعه تجار | Asycuda++,2000 | 1 |
| 17 | ایجاد فرصت برای تجارت بدون مرز | Unescope,2000 | 1 |
| 18 | تسهیل در امور تجاری و نسریع صادرات | دفتر آمار و خدمات ماشینی،1378؛کرباسیان،1383،  Zhang,2002 | 4 |

## 2-2-8 چالش‌های اجرای گمرک الکترونیکی در ایران

همان گونه که می‌دانیم شرط لازم برای پویایی واستمرار فعالیت‌های توسعه‌ای در هرسیستم فراهم بودن زیرساخت‌های مورد نیاز است، به نحوی که اصلی‌ترین چالش‌های پیش رو در هر سیستم را می‌توان دربین عوامل زیرساختی جست وچو 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 وبررسی برنامه توسعه گمرک الکترونیک در کشور، چالش‌های متعددی احصا شده‌اند که می‌توان آن هارا عمدتاً در پنج گروه اصلی به شرح ذیل دسته بندی کرد که هریک به فقدان نوعی از زیرساخت اشاره دارد:

### 2-2-8-1 فقدان زیرساخت‌های فنی

نبود زیرساخت‌های مخابراتی مورد نیاز از بزرگ‌ترین مشکلاتی است که باید تأمین شود. متأسفانه بستر ارتباط بدنه گمرک در کشور ضعیف بوده و تاکنون شاهد برقراری ارتباط امن، پرسرعت ومناسبی بین اسناد 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 اینترنتی وسرور متمرکز، نیازمند یک زیرساخت بسیارقدرتمند است تا طرح را با چالش مواجه نکند. خوشبختانه ازسه چهار سال قبل طراحی مرکز داده‌ها آغاز شده وبه زودی شاهد افتتاح رسمی آن خواهیم بود. علاوه بر این شبکه‌های ون گمرکات شکل گرفته است وحدود 52 گمرک به خطوط ام. پی.آل. امن مجهز شده‌اند. همچنین با شرکت مخابرات ایران رایزنی شده وتقاضای افزایش پهنای باند به این شرکت اعلام شده است. افزون بر این سازمان گمرک درحال مذاکره با شرکت‌های تأمین کننده خدمات اینترنتی است تا یک پهنای باند مناسب برای ارائه خدمات گمرک الکرترونیکی انتخاب شود. علاوه بر لزوم تأمین زیرساخت شبکه‌ای ومخابراتی مورد نیاز، همانند تحقق دولت الکترونیک در کشور، تأمین نرم‌افزاری طرح گمرک الکترونیکی نیز چالش عمده‌ای محسوب می‌شود.

### 2-2-8-2 عدم یکپارچگی سیستم‌ها

یکی دیگر ازمشکلات موجود در راه اجرای گمرک الکترونیکی کشور وضعیت جزیره‌ای سیستم‌ها ونرم‌افزارهای مورد استفاده در داخل گمرک و همچنین سازمان‌هایی که بیشترین تعامل را باگمرک دارند، است. درحال حاضر با توجه به اینکه آینده‌نگری در اجرای نرم‌افزارهای فعلی درگمرک (مانند دیرگ سازمان‌ها) صورت نگرفته، درگمرک شاهد نرم‌افزارهای مستقل(جزیره‌ای) اعم از اتوماسیون اداری، صدوراحکام کارگزینی، آسیکودا، امورمالی، قضایی و... هستیم که هر کدام دارای زیر مجموعه‌ای مستقل‌اند و توان شناسایی داده‌های یکدیگر را ندارند و مشکل تبادل و انتقال داده‌ها بین 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 ومعین بین‌المللی و ملی به وجود 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 به منظور تبادل الکترونیکی اسنادو اطلاعات در این مرحله امری ضروری است.

### 2-2-8-3 فقدان زیرساخت‌های مالی

اجرای طرح گمرک الکترونیکی نیازمند تأمین اعتبارات لازم وضمانت‌های کافی برای سرمایه‌گذاری و اجرای طرح کلان و زیرپروژه‌هاست. از دولت انتظار می‌رود تا اعتبارات مورد نیاز برای پیاده سازی طرحی با چنین وسعت کلان را به موقع تأمین کند. در این راستا می‌توان بالا بودن ریسک اجرای طرح را تا حد زیادی به دلیل عدم تعهد و عدم تکافوی منابع وتخصیص بودجه از طرف ارگآن هایی نظیر معاونت راهبردی ونظارت ریاست جمهوری، ستادمبارزه با قاچاق و همچنین فقدان همکاری متقابل سایر ارگان‌ها و سازمان‌های همجوار دانست.

### 2-2-8-4 فقدان زیرساخت‌های قانونی

ضعف در قوانین و مقررات به خصوص قوانین حمایت کننده 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. به عنوان مثال عدم وجود آیین نامه‌های اجرایی درزمینه توافقات گمرک دولت جمهوی اسلامی ایران با آنکتاد ونیزقوانین الزام آور برای سایر دستگاه‌های اجرایی از جمله مسائلی است که اجرای گمرک الکترونیک در کشوررا تهدید می‌کند. بی توجهی به قانوگذاری در این زمینه به عدم انعکاس گمرک الکترونیک در قوانین بالادستی کشور نظیر برنامه‌های پنج ساله توسعه ومغفول ماندن آن منجر شده است.

### 2-2-8-5 فقدان زیرساخت‌های منابع انسانی

یکی از نواقص موجود در بدنه گمرک کشور، توسعه نامتوازن نیروی انسانی متخصص در تمامی حوزه‌های اولویت‌دار است. به عنوان مثال بخش‌های گمرک سنتی با ازدیاد نیروی انسانی روبه روست درحالی که بخش توسعه فناوری اطلاعات وارتباطات با کمبود نیروی متخصص مواجه است. از سوی دیگر بخش قابل توجهی از نیروی انسانی تحصیل کرده در رشته‌های مرتبط با ارتباطات وفناوری اطلاعات که متخصصان بالقوه این بخش به شمار می‌روند جذب حوزه گمرک الکترونیک نمی‌شوند وبه فعالیت‌های دیگری مشغول می‌شوند. ناتوانی درجذب، حفظ واستفاده از توانمندی‌های این افراد سبب اتلاف منابع می‌شود و انجام طرح را دچار مشکلات جدی می‌کند.

## 2-2-9 راهکارهای غلبه بر چالش‌ها

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

1. اولیت دادن به تحقق گمرک الکترونیک از بین دیگر برنامه‌های توسعه بخش‌های اقتصادی کشور؛

2. تشکیل تیم‌های متشکل از تحلیلگران زبده به منظور کارشناسی دقیق وجامع تمام رویه‌ها تعریف جدید از موجودیت‌ها درگمرک و تمام سازمان‌های هم‌جوار؛

3. تهیه و تدوین استانداردهای ملی وهماهنگ با استاندارد بین‌المللی به خصوص در فرمت پایگاه‌های داده‌ای و براساس الگوهای تحلیلی انجام شده و تبعیت سازمان‌ها در طراحی از آن؛

4. الزام دولت به ایجاد بستر ساختاری و شبکه‌ای امن و پرسرعت با پوشش وسیع جغرافیایی با ایجاد گمرک الکترونیکی، خطاهای سهوی و احیاناً عمدی انسانی را درحین کار به صفر می‌رساند ودرنتیجه سلامت اداری تا حد زیادی ارتقا پیدا خواهد کرد.

## 2-2-10 برنامه تحقق گمرک الکترونیکی

تجهیز گمرکات کشور به سیستم‌های پیشرفته رایانه ای از جمله سیستم آسیکودای جهانی، ضمن اینکه به طور درخور توجهی، مشکلات مربوط به صادرات و واردات کالا را کاهش می‌دهد و سرعت چشمگیری در ارائه خدمات به مردم فراهم می‌آورد، هماهنگی مناسبی نیز بین ایران و سایر کشورهای منطقه و جهان ایجاد می‌نماید.

روش استفاده از فناروی های الکترونیکی روز دنیا هم امکانات ورود به عرصه تجارت الکترونیک را فراهم می‌کند و همه زمینه تحقق دولت الکترونیک را سهولت می‌بخشد. در شرایط پدید آمدن گمرک الکترونیک، مراجعه کننده، بدون حضور فیزیکی در دفتر محل کار خود عملیات اظهارنامه را به صورت الکترونیک انجام داده و پس از دریافت پروانه به گمرک مورد نظر مراجعه می‌کند.

بر اساس بند (ط) ماده 33 قانون برنامه چهارم، لازم است دستگاه‌ها و واحدهای مربوطه با رعایت استانداردها و چارچوب نظام بازرگانی و تجارت الکترونیکی اقدامات لازم را توسط دستگاه‌های مربوطه به شرح زیر انجام دهند:

* به روز نمودن پایگاه‌ها و مراکز اطلاع رسانی و ارائه خدمات دستگاه مربوطه در محیط رایانه ای و شبکه‌ای
* انجام مناقصه‌ها، مزایده‌ها و مسابقه‌های خرید و فروش کالا و خدمات و عملیات مالی اعتباری در محیط رایانه ای و شبکه‌های اطلاع رسانی
* ایجاد بازارهای مجازی
* انجام فعالیت‌های تدارکاتی و معاملاتی در قالب تجارت الکترونیکی از سال دوم برنامه

باتوجه به اتمام عمر مفید نرم‌افزار آسیکودا و به منظور مدرن سازی گمرکات جهت تبدیل شدن به یک تأمین کننده خدمات عمومی برای وزارتخانه‌ها وسازمان های مربوطه و ترخیص کنندگان کالادر قالب ارائه خدمات الکترونیک به صورت 24 ساعت در شبانه روز و هفت روز در هفته بدون نیاز به مراجعه حضوری (درصورت رفع موانع قانونی) نسخه جدید آسیکودا که مبتنی بر وب و براساس تکنولوژی روز دنیا توسط آنکتاد طراحی وپیاده سازی شده است، دارای امکانات ویژه ای می‌باشد واز طرف آنکتاد به گمرک ایران به عنوان گمرک پیشتاز پیشنهاد شد. با پیاده سازی این سیستم امکان انجام عملیات ترخیص کالا از طریق بستر اینترنت فراهم می‌گردد. اظهار کالا از طریق اینترنت، پشتیبانی کامل WCO DATA MODEL و طراحی براساس معماری چند لایه از ویژگی‌های این سیستم است. سیستم نرم‌افزاریASYCUDA World برپایه تجربیات موفق نرم‌افزار آسیکودای++ تهیه گردیده است و طوری طراحی گردیده است که بتواند در محیط‌های که در ارتباطات از راه دور با مشکل مواجه هستند، کار کند. این نرم‌افزار مبتنی بر وب می‌باشد و این باعث می‌گردد که ادارات گمرک و بازرگانان بتوانند بیشتر تراکنش‌های خود (از اظهارنامه گمرکی گرفته تا مانیفست و ترانزیت) را از طریق اینترنت انجام دهند.

اجرای سیستم آسیکودای جهانی در 4 فاز صورت گرفته است:

**فاز 1 :** پیاده سازی سیستم ترانزیت ملی

**فاز 2 :** پیاده سازی رویه‌های صادرات و واردات

**فاز 3:** ارتباط با سازمان‌های همجوار

**فاز 4:** اتوماسیون سایر رویه‌ها

پیاده سازی گمرک الکترونیکی مزایایی را به دنبال داشته که در جدول (2-5) نشان داده شده است(گزارش تحول اقتصادی 1387، صص93-88).

جدول2- 5: مزایای مختلف پیاده سازی گمرک الکترونیکی

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **فوائد کلی** | | |
| **ASYCUDA++** | **ASYCUDA World** | **فوائد** |
| **تسهیل سازی تجارت** | | |
| پشتیبانی کامل | پشتیبانی کامل، به علاوه نظریه  FAST WCO  Free And Secure Trade)) | افزایش خدمات برای انجمن‌های تجاری شامل دسترسی به اینترنت، رویه‌های ساده تر، مستندات و... |
| **اجرای قانون** | | |
| قابلیت‌های قوی برای کنترل گمرک (به عنوان مثال نظارت بر ترانزیت، کنترل مانیفست، پردازش اظهارنامه، حسابداری و برنامه گزینشی) | افزایش قابلیت‌های کنترلی گمرک (به عنوان مثال ارزیابی مخاطرات، دسترسی On-line به پایگاه داده‌های بیرونی، کنترل تصاویر و...) | مجموعه ای کاملی از قابلیت‌های جدید و مدرن برای اجرای قانون به توابع risk- Selectivity و Assessment اضافه ASYCUDA++ به نرم‌افزار شده است. |
| **درآمد و آمارها** | | |
| حسابداری خودکار. آمارهای به موقع و دقیق. | قابلیت‌های حسابداری و آماری افزایش یافته است. قابلیتی برای ممیزی ترخیص کالا بوجود آمده است. | افزایش قابلیت‌های حسابداری، ممیزی ترخیص کالا، آمارها و مدیریت اطلاعات. تجمیع ساده تر داده‌ها در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی. تصمیم سازی های اقتصادی بهتر و سریع تر. |
| **نرمال سازی و استاندارد سازی** | | |
| استانداردهای پایه UN، ISO،WTO و WCO برای بیش از 80 کشور | استانداردهای پایه طراحی پایگاه داده.WTO و WCO برای مدل WCO بر اساس استاندارد داده گمرک  (WCO Customs Data Model) | قابلیت‌های قوی برای کنترل گمرک (به عنوان مثال نظارت بر ترانزیت، کنترل مانیفست، پردازش اظهارنامه، حسابداری و برنامه گزینشی ) |
| **دولت الکترونیکی** | | |
| تا حدودی | دولت الکترونیکی کامل | پشتیبانی کامل از دولت الکترونیکی و قابلیت‌هایی برای تعاملات On-Line با سایر سیستم‌ها و پایگاه داده‌های دولتی |
| فوائد عملیاتی | | |
| **ASYCUDA++** | **ASYCUDA World** | **فوائد** |
| **عملیات گمرکی** | | |
| خودکار سازی عملیات ترخیص کالا برای تمامی رویه‌های گمرکی. مدیریت نقدینگی و حسابداری گمرک | رسیدگی خودکار به تمامی مراحل فرآیند ترخیص کالا برای انواع مختلف رویه‌های گمرکی ( کنترل کالا، نظارت بر ترانزیت، حسابداری و... | این سیستم بطور کامل فرآیند ترخیص کالا را پوشش داده و قابلیت پشتیبانی نیازمندی‌های خاص ملیتی و تغییرات مکرر آیین نامه‌ها را دارا می‌باشد. این سیستم می‌تواند با ساختارهای سازمانی مختلف خود را وفق دهد. |
| **مدیریت مخاطرات** | | |
| ماژول‌های کامل برای ارزیابی مخاطرات و برنامه گزینشی | قابلیت گزینشی و ارزیابی مخاطرات بطور کامل. توابع جدید مانند یک پارچه سازی تصاویر یا استفاده از بارکد و دسترسی به سایر پایگاه داده‌های خارج از سیستم. | قابلیت گزینشی و ارزیابی مخاطرات بطور کامل پشتیبانی می‌شود. |
| **تعیین ارزش** | | |
| فایل ارزش قابل استفاده برای ماژول گزینشی | سیستم خبره تعیین ارزش به قابلیت پذیرش GATT-Article شامل اظهارنامه الکترونیکی ارزش کالا در گمرک. | سیستم خبره تعیین ارزش باعث کاهش اتلاف درآمد شده و درآمدهای عمومی گمرک افزایش خواهد یافت. |
| **مدیریت گردش کار** | | |
| اتوماسیون نسبی | اتوماسیون کامل. استفاده از اسناد الکترونیکی و مدیریت گردش کار و پردازش الکترونیکی اسناد | کنترل کامل مراحل رویه‌های گمرکی. مدیریت کامل گردش کار اسناد الکترونیکی. کاهش مخاطرات بالفعل. |
| **Business logic** | | |
| 20% نهفته در داخل قسمت Logic و 80% خارج از لایه Logic برای قوانین مالیاتی و پارامترهای گزینشی | 100% خارج از لایه Logicو  Business rules oriented | تغییرات و بهنگام سازی، بدون برنامه نویسی قابل انجام بوده و از انعطاف پذیری کاملی برخوردار می‌باشد. |

## 2-2-11 پروژه‌های اصلاح نظام گمرکی در راستای طرح تحول اقتصادی دولت

**1) اصلاح وتصویب لایحه قانون امور گمرکی**

تصویب قانون جدید امور گمرکی در مجلس شورای اسلامی و تأیید آن در شورای نگهبان و ابلاغ آن به وزارت امور اقتصادی و دارایی طی نامه شماره 180521 مورخ 22/9/90 ریاست محترم جمهور؛ ابلاغ قانون جدید مصوب جهت اجرا به کلیه گمرکات کشور؛ تدوین آئین نامه مربوطه و تصویب و ابلاغ در تاریخ 22/1/92 جهت اجرا با تصویب و ابلاغ قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرایی این پروژه عملاً خاتمه یافته تلقی می‌گردد.

**2) ایجاد مدل فیزیکی پنجره واحد تجاری**

کشورهای عضو اتحادیه اروپا جهت اجراسازی یک سیستم پنجره واحد جهت تسهیل ساختن روابط تجاری و تبادل اطلاعات بین سازمانی، چهار فاز اجراسازی سیستم محیط پنجره واحد را در اروپا فعال ساخته‌اند:

**فاز اول:** اجرای سیستم‌های کنترل صادرات و واردات که امکان توزیع خلاصه اظهارنامه تجاری را به صورت الکترونیکی را فراهم می‌سازد.

**فاز دوم:** معرفی پورتال اطلاعات معاملات یورو و محیط تعرفه ادغام یافته.

**فاز سوم:** توسعه سیستم‌های خودکار صادرات و سیستم خودکار وارداتی با ابعاد شفاف‌سازی متمرکز.

**فاز چهارم:** اجراسازی نهایی پنجره واحد.

جهت تکمیل و اجرای موفقیت آمیز این فازها، دولت‌ها و شرکت‌های تجاری طی اقدامات منسجم خود سیستم‌های تجارت الکترونیک استاندارد را به وجود آورده‌اند(اورکیولی و همکاران،2013، ص2).

پروژه ایجاد مدل فیزیکی پنجره واحد تجاری در راستای اصلاح نظام گمرکی طرح تحول اقتصادی دولت:

* طراحی مدل، به منظور جمع شدن کلیه سازمان‌های ذی مدخل زیر یک سقف
* ابلاغ موضوع از طریق وزیر محترم امور اقتصادی و دارایی به کلیه استانداران
* مشخص کردن زیر ساختهای لازم مدل و اعلام به استانداری‌ها.
* تعیین 36 گمرک مهم کشور جهت اجرای مدل
* پیگیری جهت استقرار نمایندگان سازمان‌های همجوار
* موفقیت 60 درصدی گمرکات اجرایی در سال 1391

در خصوص توسعه پنجره واحد فیزیکی 14 گمرک اجرایی کشور که دارای بیشترین حجم ارزش کالاهای وارده و صادره به کشور را دارند در سال 91 به صورت ویژه و میدانی مورد مطالعه قرار گرفته و مکاتبات لازم با وزراء و استانداران مربوطه به منظور استقرار نمایندگان تام الاختیار صورت پذیرفته است.[[39]](#footnote-39)

**3) راه اندازی سیستم ارزش وب بنیاد**

وجود یک روش منسجم در کنار یک سیستم کامپیوتری که به تعیین ارزش کالا با دقت و سرعت لازم کمک کند امری اجتناب‌ناپذیر می‌باشد. طراحی این سیستم که به صورت 3-Tier[[40]](#footnote-40) می‌باشد ارتباط منطقی با پایگاه داده آسیکودا دارد. نحوه تبادل اطلاعات بین گمرکات و دفتر مرکزی تعیین ارزش و بین حوزه نظارت و گمرکات تحت نظارت، بستگی به امکانات مخابراتی موجود دارد. سیستم ارزش باید علی‌رغم اینکه با قابلیت اجرا در محیط اینترنت و اینترانت طراحی می‌گردد، باید به هر حال بطور مستقل قابل اجرا باشد و هرگاه نیاز به تبادل اطلاعات باشد، ارتباط برقرار شده و اطلاعات از طریق اینترنت یا اینترانت تبادل شود(گزارش تحول اقتصادی 1387، ص94).

پروژه راه اندازی سیستم ارزش وب بنیاد در راستای اصلاح نظام گمرکی طرح تحول اقتصادی دولت:

* نصب و راه اندازی و امکان ورود اطلاعات خلاصه ارزش در 50 گمرک (در سال 91 به بهره‌برداری رسیده است).
* بهره برداری از مکاتبات آنلاین از طریق سیستم وب بنیاد ارزش (ستاگ) در 20 گمرک
* توسعه سیستم ستاگ در واحدهای درب خروج و بازبینی در 20 گمرک
* ثبت و ارسال منظم متال بولتن، ارزش‌های موبایل، نرخ ارز در ستاگ
* برگزاری 16 کارگاه آموزشی و 5 نشست تخصصی با مسئولین دوایر ارزش گمرکات کشور
* ثبت و ارسال منظم بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌ها در ستاگ
* بررسی و امکان سنجی ارتباط ستاگ با آسیکودا
* ارتباط ستاگ با آسیکودا در 14 گمرک اصلی کشور[[41]](#footnote-41).

**4) تجهیز مبادی ورودی و خروجی به دستگاه‌های کنترلی (اشعه ایکس[[42]](#footnote-42)، دوربین مدار بسته و...)**

با توجه به حجم روزافزون واردات، صادرات، ترانزیت کشور و ضرورت مبارزه با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی در مبادی رسمی کشور و جوابگو نبودن روش‌های سنتی بازرسی کالا در گمرکات به علت حجم فراوان کالا و تعداد محدود کارکنان، استفاده از تجهیزات پیشرفته کنترلی در گمرکات امری اجتناب‌ناپذیر است. بر این اساس گمرک ایران طی سالهای اخیر و با توجه به بودجه ای که در اختیار دارد دست به تجهیز گمرکات کشور به دستگاه‌های کنترلی نامحسوس زده است. یکی از این دستگاه‌ها که در کنترل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی کاربرد دارد دستگاه اشعه ایکس است که در سه نوع کانتینری، موبایلی و پالتی در برخی از گمرکات کشور نصب اشعه ایکس شده و مورد بهره برداری قرار گرفته است.

از تجهیزات دیگر، دوربین‌های مدار بسته است که به منظور کنترل محوطه و سالن‌های گمرکات، تعدادی از این دوربین‌ها در چند گمرک مورد استفاده قرار گرفته است.

مشکلاتی که در جهت آماده نمودن و نگهداری سیستم‌هایی که از گارانتی خارج شده‌اند و در گمرکات کشور بایستی از آنان با حداکثر توان استفاده گردد در جدول (2- 6) شرح داده شده است (گزارش تحول اقتصادی 1387، صص98-96).

جدول2- 6: مشکلات آماده نمودن و نگهداری سیستم‌های خارج شده از گارانتی در گمرکات کشور

|  |  |
| --- | --- |
| **ردیف** | **شرح** |
| **1** | تأمین شرکت پشتیبانی کننده در طول سال به دلیل عدم وجود شرکت‌های کامیونی و متخصص در جهت پشتیبانی و نگهداری سیستم‌های اشعه ایکس کانتینری موجود در گمرکات کشور که اغلب ساخت کشور چین و یا آلمان می‌باشد ضرورت دارد که این سیستم‌ها برابر تعهداتی که در قراردادهای خرید سیستم‌ها از شرکت‌های مرتبط با کشورهای مذکور منعقد گردیده هزینه پشتیبانی با تأمین نیروهای متخصص به صورت ارزی یا ریالی با حداقل برای هر دستگاه در جهت پشتیبانی. |
| **2** | تأمین تجهیزات مرتبط با این دستگاه‌ها که در اثر استفاده ممتد یا مرور زمان از قابلیت استفاده خارج و نیاز به تعویض و بازسازی دارند و الزاماً قطعات مورد نیاز بایستی از شرکت فروشنده برابر قراردادهای منعقده تهیه گردد فلذا ضرورت دارد در جهت تأمین قطعات مورد نیاز این سیستم‌ها سالانه حداقل. |
| **3** | در جهت استفاده از سیستم‌ها و راهبری آن توسط اکثر پرسنل فنی گمرکات کشور ضرورت دارد که از وجود کارشناسان وارد به این سیستم‌ها در قسمت اپراتوری و یا مهندسی، سرویس و نگهداری با دایر نمودن دورهای آموزشی بتوانیم تعداد زیادی نیروی متخصص تربیت گردد که در آینده جایگزین نفرات فعلی گردند. |
| **4** | در جهت ورود کارشناسان خارجی جهت سرویس و نگهداری دستگاه‌های اشعه ایکس لازم است جهت این نفرات ویزای کار دریافت گردد. |

**5) ارتقاء سلامت اداری**

* آسیب شناسی و شناسایی نقاط آسیب پذیر و گلوگاه‌های فساد و ارائه راهکارها جهت ایمن سازی و حذف آن‌ها.
* نظارت بر حسن انجام کار گمرکات اجرایی و دفاتر ستادی در زمینه حذف گلوگاه‌های فساد احصاء شده.
* پیگیری به منظور بهره مندی کارکنان از حداکثر ظرفیت‌های قانون مدیریت خدمات کشوری (با تصویب قانون امور گمرکی طبق ماده 160 آن استفاده از 2% حقوق ورودی جهت تجهیز گمرکات، آموزش، بهره مندی کارکنان از پاداش و وام و امور درمانی میسر خواهد شد).

**6) طرح آمایش گمرک**

مطالعات آمایش سرزمین گمرک با هدف جانمایی مناسب گمرکات کشور (با توجه به ماده 106 ق.ب.پ.ت) نهایی شده و به منظور تصویب در دستور کار کارگروه تحول اقتصادی دولت قرار گرفته است. کاهش تعداد گمرکات از 167 گمرک به 144 گمرک طی سالهای 1390و1391.

**7) ایجاد گمرکات اختصاصی**

* تشکیل جلسات متعدد با واردکنندگان کالاهای خاص و اتحادیه‌های مربوطه و همچنین وزارتخانه صنعت، معدن و تجارت، اتاق بازرگانی وسازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی
* تعیین گمرکات اختصاصی برای صادرات 18 قلم کالای صادراتی
* تعیین گمرکات اختصاصی برای واردات 21 قلم کالای وارداتی

**8) ایجاد دروازه مشترک تجاری با کشورهای هم مرز**

* شناسایی 9 مرز مشترک تجاری با گمرکات کشورهای همجوار
* شروع اقدامات برای عملیاتی شدن تفاهم نامه با کشورهای ترکیه در مرز رازی کاپی کوی
* مکاتبه و تشکیل جلسات متعدد با گمرکات کشورهای ترکیه، افغانستان، ارمنستان و ترکمنستان جهت ایجاد دروازه مشترک در مرزهای سرو، کاپی کوی، دوغارون، نوردوز (مقری) و لطف آباد.

**9) پیشگیری و مبارزه مؤثر با قاچاق کالا در مبادی رسمی**

* تشکیل کارگروه برگزاری جلسات به منظور شناسایی عوامل مؤثر بر قاچاق کالا
* تشکیل کمیته آسیب شناسی در خصوص پرونده‌های ترانزیت واحصاء آسیب‌ها
* تدوین و ابلاغ بسته سیاستی پیشگیری و مبارزه با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی در مبادی رسمی
* تدوین بسته حمایتی از تولید و دستورالعمل‌های اجرائی آن[[43]](#footnote-43).

## 2-2-12 گمرک بندرانزلی و خدمات آن

گمرک انزلی به علت واقع شدن در موقعیت استراتژیک و ژئوپلتیک همواره از اهمیت بسیار زیادی برخوردار بوده است. این گمرک در طول تاریخ  همواره به عنوان دروازه ورود به اروپا و شاهرگ اتصال شمال به جنوب شناخته می‌شده در حال حاضر نیز جایگاه مهم و حساس خود را بعنوان یکی از مراکز مهم ورود کالا به کشور و نقطه اتصال کریدور شمال و جنوب حفظ نموده است.

به طور کلی خدماتی که در گمرک بندر انزلی انجام می‌شود شامل ترانزیت، واردات، صادرات، مسافری، قاچاق. در ادامه این خدمات به طور موردی مشخص شده است.

* راه اندازی شبکه اطلاع رسانی وب سایت[[44]](#footnote-44) به عنوان اولین گمرک کشور (بعد از گمرک ایران).
* استفاده از سیستم تلویزیون مدار بسته: با استفاده از تلویزیون مداربسته که در سالن ارزیابی نصب گردیده است، اطلاعات موردنیاز ارباب رجوع شامل بخشنامه‌ها، دستورالعمل‌ها، نرخ ارز، مراحل و چگونگی ترخیص کالا، انواع رویه‌های گمرکی، اخبار تجاری و اقتصادی و... روزانه در معرض دید مراجعین گذاشته می‌شود. در این سیستم امکاناتی فراهم آمده است تا مراجعین در صورت نیاز به هر یک از اطلاعات نمایش داده شده بتوانند تصویری از آن را به دست آورند.
* استفاده از سیستم ویدیو کنفرانس: به منظور سرعت، سهولت و احترام به ارباب رجوع در این گمرک از سیستم ویدئو کنفرانس استفاده می‌شود. انجام این شیوه سبب گردیده است که تردد مراجعین به نحو چشمگیری کاهش یافته و سرعت کار نیز افزایش قابل ملاحظه ای پیدا نماید.
* ایجاد بانک اطلاعاتی: با هدف اطلاع رسانی کارآ و مستمر به مراجعین، در این گمرک بانک اطلاعاتی تشکیل گردیده است.
* تشکیل کمیته طرح تکریم با حضور ناظر گمرکات استان و تنی چند از کارشناسان این گمرک.
* تعیین یکی از کارشناسان خبره این گمرک به عنوان کارشناس مسئول طرح تکریم به منظور پاسخگویی به سؤالات ارباب رجوع و رفع مشکلات آنان.
* نصب و راه اندازی تلفن گویا: با راه اندازی این سیستم اربابان رجوع و مراجعین می‌توانند نقطه نظرات و پیشنهاد و سؤالات خود را از واحدهای ذی‌مدخل با استفاده از خط تلفن مستقیم 34081 و داخلی 233 مطرح نمایند. این سیستم در حال حاضر در این ستاد دارای 6 صندوق عمومی به ترتیب: 1- ناظر گمرکات، 2- معاون امور گمرکی، 3- معاون اداری و مالی،‌ 4- حراست، 5 – روابط عمومی،‌ 6- امور رایانه می‌باشد.
* تهیه لباس فرم برای کلیه همکاران به همراه برچسب نام و مشخصات آنان جهت الصاق به لباس فرم.
* تهیه و تنظیم بروشور در خصوص رویه‌های مختلف گمرکی (واردات، صادرات، ورود موقت،‌ خروج موقت، ترانزیت داخلی، ترانزیت خارجی، امانات پستی و...) و توزیع آن بین اربابان رجوع.
* نصب و راه اندازی پست الکترونیک[[45]](#footnote-45) جهت ارتباط مستقیم ارباب رجوع با مدیریت.
* تشکیل جلسه با ارباب رجوع به منظور تبیین و تشریح مفاد مصوبه طرح تکریم مردم و جلب رضایت ارباب رجوع.
* تدوین منشور اخلاقی کارکنان و نصب آن در محل کار مسئولین و کارکنان و همچنین در تابلوی اعلانات.
* در خصوص نوع خدمات قابل ارائه به ارباب رجوع،‌ مقررات و قوانین مربوط به رویه‌های مختلف گمرکی، مراحل انجام کار، مدارک و اسناد موردنیاز برای هر نوع رویه تهیه که علاوه بر نصب در تابلوی اعلانات به صورت بروشورهایی در اختیار ارباب رجوع قرار داده شد.
* برگزاری سمینار آموزشی طرح تکریم ارباب رجوع و دعوت از اساتید سازمان مدیریت و برنامه ریزی به منظور آشنایی و وقوف به اهمیت آن.
* مکانیزه شدن امور گمرکی و اداری– مالی.
* اجرای طرح‌های رایانه ای آسیکودا، سلکتیویتی، مانیفست، سیف تیر و... به طوریکه با اجرای زیربرنامه سلکتیویتی (انتخاب مسیر) در این گمرک رقم 27 درصدی اظهارنامه‌های فروردین ماه سال 81 در مسیرهای سبز و زرد به 5/87 % در بهمن ماه سال 81 افزایش یافته است.
* رسیدگی به شکایات ارباب رجوع و ثبت آن در دفتر ثبت وقایع روزانه و پیگیری تا حصول نتیجه نهایی توسط کارشناس طرح تکریم[[46]](#footnote-46).

آمار فعالیت و عملکرد گمرکات استان گیلان در فروردین ماه 1392 و مقایسه آن با مدت مشابه سال گذشته در پیوست شماره (4) و آمار فعالیت و عملکرد گمرک بندر انزلی در فروردین ماه 1392 و مقایسه آن با مدت مشابه سال گذشته در پیوست شماره (5) آورده شده است.

## 2-4-1 پیشینه‌ی پژوهش

بررسی پیشینه تحقیق معمولاً نقدی از دانش موجود درباره موضوع پژوهش است. بررسی پیشینه تحقیق اگر به درستی صورت گیرد به بیان مسئله کمک می‌کند و یافته‌های تحقیق را به پژوهش‌های قبلی متصل می‌سازد (سرمد و دیگران،1391،ص55).

تأثیر گمرک الکترونیکی؛ در پژوهش‌های بی شماری به بررسی گرفته شده است، برخی مطالعات که در داخل و خارج از کشور انجام شده و ارتباط کم و بیش نزدیکی با موضوع این پژوهش دارند؛ شامل موارد زیر می‌باشد:

**الف) منابع داخلی:**

* بررسی‌های کارشناسی مسعود کرباسیان؛ در «ویژه نامه‌ی همایش بین‌المللی گمرک و فناوری اطلاعات» و مقاله‌ای تحت عنوان «گمرک و نقش آن در تجارت الکترونیکی» در سال 1383، حاکی از این است که وجود گمرک الکترونیکی نقش مؤثری در کاهش تخلفات گمرکی، ارتقای مشتری مداری، افزایش قدرت رقابتی اقتصاد کشور در صحنه‌ی تجارت بین‌المللی، کاهش زمان استرداد حقوق گمرکی و پرداخت عوارض گمرکی ایفا می‌کند.
* سید ابوطالب نجفی؛ در «ویژه نامه‌ی همایش بین‌المللی گمرک و فناوری اطلاعات» در سال 1383، به بررسی تحقیقی تحت عنوان «ضرورت بکارگیری فناوری اطلاعات در گمرک» پرداخته که نتایج حاصل از این بررسی نشان می‌دهد استفاده از فناوری‌های نوین در نظام گمرکی می‌تواند باعث حذف نسخه‌های اضافی اظهارنامه، صدور پروانه‌ی گمرکی توسط رایانه، ارائه‌ی گزارشات آماری لحظه ای در کوتاه‌ترین زمان، محاسبه‌ی اتوماتیک حقوق و عوارض گمرکی، استفاده‌ی بهینه از نیروی انسانی، افزایش کنترل مبادی رسمی ورودی و خروجی می‌شود.
* دکتر شعبان الهی و دکتر علیرضا حسن زاده؛ در فصل نامه پژوهشنامه بازرگانی در سال 1386، در مقاله‌ای به بررسی «شناسایی تأثیرات بانکداری الکترونیکی، بیمه الکترونیکی و گمرکات الکترونیکی بر تسهیل صادرات» پرداختند و حاصل نتایج آن‌ها حاکی از این است که با استقرار گمرک الکترونیکی، به دلیل الکترونیکی شدن فرآیندهای روزمره‌ی گمرک در امور گمرکی مربوط به صادرات، مستندسازی الکترونیکی در امور گمرکی مربوط به صادرات با استفاده از ساختار مشترک و ایجاد ارتباط اینترنتی بین ادارات نظارتی، امور گمرکی مربوط به صادرات از شفافیت بیشتری برخوردار می‌شود و صادرات کالا و خدمات تسهیل می‌گردد.
* عیسی نخعی کمال آبادی و عبدالرضا ساعی؛ در فصل نامه پژوهشنامه بازرگانی در سال 1388، در مقاله‎ای به بررسی " شبیه سازی تأثیر الکترونیکی کردن زنجیره تأمین بین‌المللی شامل گمرک، در افزایش سطح رضایتمندی مشتریان محصولات الکترونیکی با استفاده از RosettaNet " پرداختند و حاصل نتایج آن‌ها حاکی از این است که با معرفی RosettaNet به عنوان یک مدل جدید در زمینه الکترونیکی کردن فرایندهای تجاری در زنجیره تأمین و اندازه گیری آن با استفاده از تکنیک شبیه‌سازی، نشان داد که الکترونیکی کردن زنجیره تأمین، تأثیر محسوسی بر افزایش سطح رضایتمندی مشتریان در زنجیره‌های بین‌المللی می‌کذارد.
* اسدالله کردنائیج، عادل آذر و نازیلا نیاکان لاهیجی، در فصل‌نامه پژوهش‌های اقتصادی در مقاله تحت عنوان " تدوین استراتژی اثر بخش سازمانی در بخش دولتی مطالعه موردی: گمرک جمهوری اسلامی ایران" در سال 1389، به این نتیجه دست یافتند که مدل برنامه‌ریزی استراتژیک ویژه گمرک که یک سازمان دولتی است، تعدیل و استراتژی سازمانی و وظیفه‌ای بر اساس نظام گمرک جمهوری اسلامی ایران باید تدوین گردد. بر اساس نتایج این تحقیق در ماتریس داخلی و خارجی نه خانه‌ای، حاکی از آن است که محیط داخلی گمرک در وضعیت نسبتاً متوسط قرار دارد ولی فرصت‌های مناسبی در محیط خارجی وجود دارد و سازمان در برابر آن‌ها واکنشی مناسب نشان داده است در نتیجه گمرک جمهوری اسلامی ایران باید از استراتژی‌های محافظه کارانه استفاده نماید.
* محمد صادق سبحانی با همکاری ابراهیم باقری و مجتبی بهرامی، در نشریه  ["مدیریت فرهنگ سازمانی](http://www.noormags.com/view/fa/magazine/144)" در مقاله تحت عنوان " بررسی اعتبار نظام ارزیابی عملکرد کارکنان گمرک ایران " در سال 1390، به این نتیجه رسیدند که نظام ارزیابی عملکرد از دیدگاه کارکنان دارای اعتبار نمی‌باشد. یعنی این نظام فاقد اثربخشی لازم، جهت تحقق اهداف و انجام وظایف خود است و بیشتر جنبه تشریفاتی دارد. پیشنهاد شده است که مدیران در طراحی نظام ارزیابی عملکرد فاکتورهایی مانند نیازهای آموزشی، حقوق و پاداش، ارتباطات و بازخور و... را مد نظر قرار دهند تا بتوانند به اهداف از پیش تعیین شده و در نتیجه نظام کارآمد ارزیابی عملکرد، نائل گردند.
* سید محمد اعرابی به همراه نبی الله دهقان و فرید آق اولی، در نشریه [بررسی های بازرگانی](http://www.noormags.com/view/fa/magazine/272)، در مقاله‌ای تحت عنوان " مهندسی مجدد فرآیندهای واردات گمرک ایران " در سال 1390، با توجه به وجود نارسایی‌ها در فرآیندهای واردات کالا گمرک، در این تحقیق به بررسی و مهندسی مجدد فرآیندهای واردات به ارائه پیشنهادات و اصلاحاتی پرداختند که از جمله مهم‌ترین موارد این اصلاحات شامل: طراحی و نصب تدریجی سیستم‌های اطلاعاتی و ارتقای شبکه در گمرکات اجرایی، اصلاح ساختار تشکیلاتی گمرکات اجرایی توسط دفتر تشکیلات و بودجه، ایجاد و تقویت و به روز رسانی بانک اطلاعاتی فروشندگان و عرضه کنندگان کالاهای داخلی و خارجی کشور با مشارکت شرکت‌های مشاور داخلی و خارجی.
* محمود بهشتیان؛ در نشریه مجلس و راهبرد، در سال 1390، با عنوان «گمرک ایران و حقوق مالکیت فکری» به نتایج قابل توجهی از قبیل؛ بهبود کنترل درآمد، استانداردسازی روش‌ها و کدگذاری، ساده سازی فضای تجارت، امکان پرداخت الکترونیکی، فراهم شدن محیط بدون کاغذ، امکان تبادل الکترونیکی استاد و داده‌ها با سازمان‌های همجوار دست یافت.
* میترا کرمی؛ در نشریه مجلس و راهبرد در سال 1390، در مقاله ای به بررسی " جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری " پرداخت و حاصل نتایج آن حاکی از این است که پیاده سازی 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.

**ب) منابع خارجی:**

* آنکتاد (کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل) در سال 2006؛ در بررسی‌های انجام شده با عنوان «راه حل‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات برای تسهیل تجارت در عبور از مرز و بنادر» به نتایج قابل توجهی اعم از؛ ترخیص فوری کالاها از گمرک، تهیه‌ی آمارهای دقیق تجاری و گمرکی، بکارگیری تکنیک‌های مدیریت خطر دست یافته است.
* رأس[[47]](#footnote-47)، فلوج[[48]](#footnote-48) و بوتلیر[[49]](#footnote-49)، در سال 2009؛ در مقاله تحت عنوان "نوآوری گمرک الکترونیک: بهبودسازی زیرساخت‌های دولتی"، پرداختند. در این مقاله به بررسی توسعه نوآوری دولت الکترونیک و گمرک الکترونیکی جامع با استانداردسازی مشترک، شده است. به منظور دستیابی به این هدف، دولت‌های اروپایی یک مدل دولت الکترونیکی ارائه داده‌اند. هدف اصلی این مقاله، شناسایی تسهیل کننده‌ها و موانع می‌باشد که می‌توانند اتخاذ راه حل‌های استاندارد شده گمرک الکترونیکی را تحت تأثیر قرار دهند.
* هنینگسون و هنریکسون[[50]](#footnote-50)؛ در سال 2011، در مقاله ای تحت عنوان "الگوی رفتاری و شرح انعطاف پذیر در زیرساخت اطلاعات: مورد مطالعه گمرک الکترونیک اروپا" پرداختند. در این مقاله از نظریه‌های مربوط به الگوی رفتاری درون آثار فناوری اطلاعات و شرح انعطاف پذیر را به دو اصول دانشی در دو حوزه بررسی می‌کنند. اول، درک کلی از نحوه یکپارچه سازی یافته‌های نظری و عملی با استفاده از قالب تفسیری از دوگانگی الگوی رفتاری درون آثار فناوری اطلاعات و شرح انعطاف پذیر در زیرساخت اطلاعات. دوم، ترسیم نتایج در مورد معرفی نوآوری فناوری اطلاعات که چگونه ممکن است کمک به فرسایش کار زیرساخت اطلاعاتی نماید.
* بیلیان و تراجکو[[51]](#footnote-51) در سال 2012؛ در مقاله‌ای به عنوان"مدیریت ریسک و بهبود عملکرد گمرک"، مطالعه موردی در جمهوری مقدونیه پرداختند؛ در این مقاله ارتباط دانش رفتاری و اجتماعی افراد را در محیط گمرک مورد بررسی قرار دادند که تأثیر مستقیمی بر بهبود عملکرد سیستم گمرک داشته است.
* کمیسیون و اتحادیه اروپا؛ در سال 2013، در مقاله ای تحت عنوان "برنامه استراتژی چند ساله گمرک الکترونیک" که اصلاحیه‌ای سالیانه می‌باشد. در این مقاله بیان شده است که گمرک الکترونیک دارای اهدافی اساسی چون ساده سازی روش‌ها و فرآیندهای گمرکی و سیستم قابل انعطاف که دسترسی کامل به کاربران اقتصادی در سراسر اتحادیه اروپا می‌باشد. در این اصلاحیه کشورهای عضو با جزییات مفصل در یک جدول زمان بندی شده در اتخاذ تصمیم‌گیری‌های گمرک الکترونیک متعهد شدند، از عناصر کلیدی برای موفقیت این پروژه است.
* ارکیولی و همکارانش در سال 2013؛ در مقاله تحت عنوان "محرک‌ها و موانع مؤثر در استفاده از گمرک الکترونیک"، در این مطالعه، روش‌های تجزیه و تحلیل چند متغیره بر روی روند اداری گمرکات را مورد بررسی قرار دادند.

منابع

1. آذربایجانی، کریم؛ راکی، مولود و رنجبر، همایون؛ تأثیر متنوع سازی صادرات بر بهروری کل عوامل تولید و رشد اقتصادی(رویکرد داده‌های تابلویی در کشورهای گروه دی هشت)، فصلنامه علمی پژوهشی‌های رشد و توسعه اقتصادی،1390، سال اول، شماره 3، صص201-165.
2. ابزری، مهدی؛ آیتی، مصطفی؛ آزمون پویایی گمرکات کشور با اجرای نظام آسیکودا، پژوهشنامه بازرگانی، پاییز 1380، دوره 5، شماره20، ص213-239.
3. اعرابی، سید محمد؛ آزاد، ناصر؛ اثرات پیاده سازی سیستم آسیکودا بر بخش بازرگانی کشور، پژوهش نامه بازرگانی، زمستان 1382، شماره 29، صص 166 تا 137.
4. بهشتیان، محمود؛ گمرک ایران و حقوق مالکیت فکری، نشریه مجلس و راهبرد، در تابستان1390، شماره 66، صص 63 تا 82
5. پیروز، علی آقا، خدمتی، ابوطالب، شفیعی، عباس، بهشتی‌نژاد، سید محمود، کتاب مدیریت در اسلام، انتشارات پژوهشگاه حوزه و دانشگاه، سال 1391
6. حسینی، میرزا حسن، مدیریت صادرات و واردات، مرکز انتشارات دانشگاه پیام نور، سال1391
7. خاکی، غلامرضا، روش تحقیق با رویکرد پایان نامه نویسی، مرکز تحقیقات علمی کشور، چاپ اول، سال 1378
8. رازینی، ابرهیم علی و قبادی، نسرین؛ بررسی و تحلیل اثر صادرات بر رشد اقتصادی، وزارت بازرگانی- معاونت برنامه ریزی و بررسی هایداقتصادی، دفتر مطالعات اقتصادی، سال1383، صص17-1
9. رحمان، محمدسعید؛ عوامل تعیین کننده در صادرات غیرنفتی ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه شهید چمران اهواز، سال1378، صص118-1.
10. رنجبریان، بهرام؛ صادقی، امیر؛ غلامی کرین، محمود؛ لطفی جلال آبادی، مصطفی؛ نقش آمیخته بازاریابی در توسعه صادرات قطعه سازی خودرو، نشریه چشم‌انداز مدیریت بازرگانی، تابستان 1391، شماره 43، صص 94 \_ 79
11. ساروخانی، باقر، روش‌های تحقیق در علوم اجتماعی،: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، چاپ اول، سال 1375.
12. سرمد، زهرهف بازرگان، عباس، حجاری، الهه، روش‌های تحقیق در علوم رفتاری، نشر آگه، سال 1391، چاپ بیست و چهارم
13. سکاران، اوما، روش‌های تحقیق در مدیریت، مؤسسه عالی آموزش و پرورش مدیریت و برنامه ریزی، سال1385
14. ضرغام، حمید، حاجی محمد امینی، صمد، امکان سنجی خوشه گردشگری در شهرستان بندر انزلی، فصل نامه مطالعات گردشگری، زمستان 1389، شماره 14، ص 123-94
15. طیبی، سید کمال؛ عمادزاده، مصطفی و شیخ بهایی، آزیتا؛ نأثیر صادرات صنعتی و سرمایه انسانی بر بهره وری عوامل تولید و رشد اقتصادی در کشورهای عضوOIC، فصلنامه اقتصاد مقداری (بررسی اقتصادی سابق)، سال1387، دوره5، شماره2، صص106-85.
16. علوی آذر، تارا، هفته نامه خبری تحلیلی مجتمع رسانه ای اطلس، بررسی عملکرد و چالش‌های نظام گمرک ایران، سال اول1392، شماره 32، ص 17
17. علی پور شیر سوار،حمید رضا؛ کشوری،مارال؛ بی غم آزاد،معصومه؛ ضرورت تدوین استراتژی اصولی صادرات راه سنگلاخ بازارهای صادراتی، نشریه توسعه مدیریت،: تیرماه 1390، شماره 87، از 31 تا 27
18. غلامی علی، بررسی و تحلیل آثار فناوری اطلاعات بر بازرگانی خارجی جمهوری اسلامی ایران، فرهنگ ویژه اقتصاد، تابستان 87، شماره 66، ص 188-145
19. فتحیان، محمد، مهدوی نور، حاتم،کتاب مبانی و مدیریت فناوری اطلاعات، مرکز انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، 1389
20. فرود، سلماز، نشریه تخصصی امور گمرکی، چشم‌انداز تسهیل تجاری در قانون امور گمرکی، سال پانزدهم 1392، شماره664
21. قورچیان، نادرقلی؛ کرباسیان، مسعود؛ بررسی نظام مدیریت سازمان گمرک‌های جهان در قرن بیست و یکم به منظور ارائه مدل مناسب در کشور، پژوهشنامه اقتصادی، تابستان 1386، دوره 7، شماره 25، ص 47-73
22. کرمی، میترا؛ جایگاه گمرک الکترونیکی در تسهیل تجاری، نشریه مجلس و راهبرد، تابستان 1390، شماره 66، صص 62 تا 31
23. کلانتری، خلیل، مدلسازی معادلات ساختاری در تحقیققات اجتماعی-اقتصادی، فرهنگ صبا، سال1388
24. گمرک جمهوری اسلامی ایران، پیمان کیوتو فصل هفتم کاربرد فناوری اطلاعات، سال 1378، صص48-2
25. مجله گمرک ایران، مبادلات الکترونیکی اطلاعات در تجارات و آسیکودا، شماره 23، ص 8 تا ص21
26. مقدسی، علیرضا؛ سازملن و وضایف گمرک جمهوری اسلامی ایران، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ص11
27. نجفی، سید ابوطالب، ضرورت به کارگیری فناوری اطلاعات در گمرکف ویژه نامه همایش بین‌المللی گمرک و فناوری اطلاعات، 20 تیرماه 1383، ص2
28. نخعی کمال آبادی، عیسی، ساعی، عبدالرضا، شبیه سازی تأثیر الکترونیکی کردن زنجیره تأمین بین‌المللی شامل گمرک، در افزایش سطح رضایتمندی مشتریان محصولات الکترونیکی با استفاده از RosettaNet، فصل نامه پژوهشنامه بازرگانی، تابستان 1388، شماره 52، ص 185-163.
29. نشریه تخصصی امور گمرکی،گمرک الکترونیکی چگونه می‌تواند به تسهیل تجارت کمک کند، سال پانزدهم 1392، شماره663
30. وظیفه دوست،حسین؛ زرین نگار،ندا؛ بررسی عملکرد سیاست­های دولت بر روی صادرات شرکتها؛ پژوهشهای مدیریت راهبردی؛ پاییز و اسفند 1388؛ شماره 44؛ ص 47 تا 6
31. الهی، شعبان؛ حسن زاده، علیزضا؛ بررسی نقش گمرک الکترونیکی در تسهیل صادرات، فصل نامه پژوهشنامه بازرگانی، تابستان 1386، شماره 43، ص 93-120.
32. Aljarrah, M.A. 2008, "Non-Oil Export Growth and Economic Development in Saudi Arabia: A Simulation Equations Approach", Journal of the Gulf and Arabian Peninsula Studies, 34 (129), pp. 1-16.
33. Bodegraven, Hans Van. 1998. The Role of the World Trade Organization, In: Implication of customs Procedure, Edited by: The World Customs organization and Trade Facilitation, 37-48
34. Biljan. Jovanka, Trajkov. Aleksandar, Risk Management and Customs Performance Improvements: The Case of the Republic of Macedonia. Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 44, 2012, Pages 301-313.
35. Commision of European Community (2003); A Simple and Paperless Environment for Customs and Trade, Brussels.p.p 22-35
36. Hau l.lee, seungjin, W. 1998. Information Sharing in a Supply Chain. Research Paper Series, No.1549. 1-19
37. Hellberg. Roland, Sannes. Ragnvald. Customs clearance and electronic data interchange — A study of Norwegian freight forwarders using EDI. International Journal of Production Economics, Volume 24, Issues 1–2, November 1991, Pages 91-101.
38. Henningsson. Stefan, Henriksen. Helle Zinner, Inscription of behaviour and flexible interpretation in Information Infrastructures: The case of European e-Customs. The Journal of Strategic Information Systems, Volume 20, Issue 4, December 2011, Pages 355-372.
39. Hezer, D. and Nowak-Lehnman, F. (2006),"What Does Export Diversification Do for Growth? An Econometric Analysis", Applied Economics, 38(15), pp. 1825-1835.
40. HM Customs and Excise, 2000. International TradeA Blueprint for the future Customs Environment, May, UK,p 13.
41. http://finminnic.in/kelkar/chap3.:customs procedure and Trade facilitation: Basic Reforms.
42. Raus. Marta, Flügge.Barbara, Boutellier. Roman. Electronic customs innovation: An improvement of governmental infrastructures. Government Information Quarterly, Volume 26, Issue 2, April 2009, Pages 246-256.
43. United Nations (2003). Trade and Transport Facilition: E-Business and Information Communications Technology Applications, New York, Economic and Social Commission for Western Asia. Pp. 43-44
44. UNESCO, (2000). Trade Facilitation and Electronic Commerce as Catalysts for Integration, p.p 129-154.
45. UN/ESCAP (2009). Impact of Trade Facilitation on Export Competitveness: A Regional Perspective, United Nations, New York.
46. Urciuoli. Luca, Hintsa. Juha, Ahokas. Juha, Drivers and barriers affecting usage of e-Customs — A global survey with customs administrations using multivariate analysis techniques. Government Information Quarterly, Volume 30, Issue 4, October 2013, Pages 473-485.
47. Wilson, J. 2003. Trade Facilitation: New Issues in a Development Context, Trade Note, December5, 1-7.
48. Wong, A. 2006, E-customs Declaration Milestone Program Update. Rosettanet Global Partner Conference, Tokyo, Japan, 18-19th, p.p. 1-27
49. [www.irica.gov.ir](http://www.irica.gov.ir)
50. www.iranbc.ir
51. www.anzalicustoms.ir
52. Zhang, Anming, 2002. Electronic Technology and Simplification of Customs Regulations and Procedures in Air Cargo Trade, Journal of Air Transportation, pp. 87-102.

1. Customs [↑](#footnote-ref-1)
2. Douane [↑](#footnote-ref-2)
3. Commerciu [↑](#footnote-ref-3)
4. Cummerx [↑](#footnote-ref-4)
5. 5 Customs Co-operation Council [↑](#footnote-ref-5)
6. 6 Import and Export Duties and Taxes [↑](#footnote-ref-6)
7. www.irica.gov.ir [↑](#footnote-ref-7)
8. www.iranbc.ir [↑](#footnote-ref-8)
9. www.irica.gov.ir/Portal/Home/Default.aspx [↑](#footnote-ref-9)
10. Free shop [↑](#footnote-ref-10)
11. حمل کالا از یک بندر کشور به بندر دیگر و همچنین از یک گمرک به گمرک دیگر، که از راه کشور همجوار را کابوتاژ می‌گویند. [↑](#footnote-ref-11)
12. World Customs Organization (WCO) [↑](#footnote-ref-12)
13. Brussels tariff nomenclature [↑](#footnote-ref-13)
14. Customs Co-operation council nomenclature [↑](#footnote-ref-14)
15. ISCM [↑](#footnote-ref-15)
16. Unesco [↑](#footnote-ref-16)
17. Wilson [↑](#footnote-ref-17)
18. www.finmin.nic.in/kelkar/ chap3: Customs Procedures and Trade Facilitation: Basic Performs [↑](#footnote-ref-18)
19. Information Technology [↑](#footnote-ref-19)
20. Trading Across Borders [↑](#footnote-ref-20)
21. www.irica.gov.ir [↑](#footnote-ref-21)
22. RFID [↑](#footnote-ref-22)
23. Bodegraven [↑](#footnote-ref-23)
24. Interdisciplinary [↑](#footnote-ref-24)
25. UN/CEFACT [↑](#footnote-ref-25)
26. CEFACT Steering Group-CSG [↑](#footnote-ref-26)
27. Hau [↑](#footnote-ref-27)
28. Third party model [↑](#footnote-ref-28)
29. Instill [↑](#footnote-ref-29)
30. Hub [↑](#footnote-ref-30)
31. HM Customs and Excise,2002, p.13 [↑](#footnote-ref-31)
32. HM Customs and Excise,2002, p.13 [↑](#footnote-ref-32)
33. Wong [↑](#footnote-ref-33)
34. UN/CEFACT [↑](#footnote-ref-34)
35. Profile [↑](#footnote-ref-35)
36. [www.hamshahrionline.ir](http://www.hamshahrionline.ir) [↑](#footnote-ref-36)
37. www.hamshahrionline.ir/hamnews/1381/811224.htm [↑](#footnote-ref-37)
38. Enterprise Resource Planning [↑](#footnote-ref-38)
39. www.irica.gov.ir [↑](#footnote-ref-39)
40. یک برنامه‌ی نرم افزاری است که در سه بخش اصلی سازماندهی شده است و هر یک از آن‌ها را در محل متفاوت یا مکانی در یک شبکه توزیع می‌کند. این بخش‌ها شامل:

    ایستگاه کاری و یا نشانه‌ی رابط.

    تجارت هوشمند

    پایگاه داده و برنامه ریزی مربوط به مدیریت کردن آن [↑](#footnote-ref-40)
41. www.irica.gov.ir [↑](#footnote-ref-41)
42. X-Ray [↑](#footnote-ref-42)
43. www.irica.gov.ir [↑](#footnote-ref-43)
44. Web Site [↑](#footnote-ref-44)
45. E-mail [↑](#footnote-ref-45)
46. [www.irica.gov.ir](http://www.irica.gov.ir) [↑](#footnote-ref-46)
47. Raus [↑](#footnote-ref-47)
48. Flügge [↑](#footnote-ref-48)
49. Boutellier [↑](#footnote-ref-49)
50. Henningsson & Henriksen [↑](#footnote-ref-50)
51. Biljana & Trajkova [↑](#footnote-ref-51)