

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ



پیشران
انجمن‌سکجه پیشرفت صنعتی ابراد



پژوهشکده مطالعات فناوری
TECHNOLOGY STUDIES
INSTITUTE



ریاست جمهوری
مرکز بهکاری های تحول و پیشرفت

آسیب‌شناسی فرایند تجارت کالا در ایران

محمد معصومی گودرزی | سید مجتبی مرتضوی | محمد طالبی

چهارم) بررسی انتقادی روند بازبینی

نکته‌ای که می‌تواند بر تمام فرایند تأثیر بگذارد این است که بعد از هر تغییر به بررسی موفقیت و یا عدم موفقیت آن بپردازیم و با رویکرد انتقادی به تغییر روندها بپردازیم زیرا این فرایندها که باهدف کشف تخلفات است همواره باید متغیر و بر اساس تغییرات متخلفین باشد.

دوم) ایجاد سامانه‌های نظارتی

از قبیل دوربین و پلاک خوان برای ثبت ورود و خروج کامیون‌ها برای تسهیل و نظارت بر فعالیت‌های بیجک بین و گارد

حسابرسی پس از ترخیص

در حال حاضر این فرایندها به صورت جدی و به نحوی که باید اجرا نمی‌شوند در حالی که در دنیا بسیاری از کشورها بخش بیشتری از فعالیت‌های گمرکی همین بخش‌های بازبینی و حسابرسی پس از ترخیص است. وجود این فرایندها در ابتدا نیاز به یک درک جدید از فرایند گمرکی توسط مدیریت سازمان دارد و بعد از این بخش نیاز به عواملی برای اجرا این امور دارد که برخی از آن‌ها را شرح می‌دهیم:

اول) آموزش حقوقی

یکی از عواملی که بررسی آن در بخش‌های حسابرسی و بازبینی مهم است این است که کارمندان این بخش بتوانند در زمان نوشتن مطالب و شکایت‌ها به نحوی دقیق بنویسند که در دادگاه امکان خدشه در آن وجود نداشته باشد.

دوم) اتصال به منابع اطلاعات

یکی از مواردی که می‌تواند به نحو جدی بر این فرایند تأثیر بگذارد وجود منابع اطلاعاتی مناسب است که کارشناس بتواند با بررسی اطلاعات مالیاتی یک فرد یا شرکت اختلافات موجود را به دست بیاورد.

سوم) فعالیت‌های میدانی

این بخش از فعالیت‌ها در وضعیت موجود به اندازه لازم مهم تلقی نمی‌شود و اهمیتی بر آن‌ها قائل نمی‌شوند و باید همواره به عنوان یکی از فعالیت‌های قانونی قدرت بگیرد و در بسیاری موارد می‌تواند با بازرسی انبارها و کارخانه‌ها تخلفات بسیاری را کشف کند و هزینه تخلفات را افزایش دهند.

فهرست مطالب

بخش اول
فرایند تجارت ۲

بخش دوم
آسیب‌شناسی وضعیت موجود گمرک ۱۵

بخش سوم
راهکارهای بهبود مشکلات مذکور ۲۶

دوربین بر روی لباس ارزیابان است که امکان بازبینی و مشاهده برخط را برای بخش‌های نظارتی فراهم می‌کند و در صورت انجام مناسب این نظارت دیگر الزامی به حضور صاحب کالا نیست و در صورت شکایت بعد امکان بررسی آرشیو دوربین‌ها وجود دارد.

چهارم) آموزش کافی و صحیح ارزیابان

یکی از نکات مهم در فرایند ارزیابی این است که ارزیاب بتواند نوع و مشخصات خاص یک کالا را شناسایی کند به‌عنوان مثال یک ارزیاب باید بتواند تفاوت یک توربین آبی که واردات آن ممنوع است را با یک توربین گازی متوجه شود که این مهم نیازمند آموزش‌های تخصصی است

کنترل لجستیک (درب خروج)

در فرایند موجود نسبت دقیقی برای محل قرارگیری نیروهای درب خروج (گارد و بیجک بین) وجود ندارد و در برخی گمرکات ابتدا نیروهای گارد وجود دارد و در برخی ابتدا بیجک بین این مورد در کنار اینکه روند سیستمی و الکترونیکی برای ثبت ورود و خروج کامیون‌ها وجود ندارد و عدم توانایی انبارگردانی باعث می‌شود در حال حاضر در صورت خروج کامیون‌ها امکان بررسی و پیگیری وجود ندارد.

وضعیت مطلوب در چنین شرایطی ایجاد یک‌رویه آیین‌نامه‌ای ثابت برای نسبت و محل قرارگیری گارد و بیجک وجود داشته باشد و همچنین با استفاده از امکانات الکترونیکی و سیستمی قدرت تخلف را از بیجک بین بگیرند. برای انجام این فرایند اقدامات زیر باید صورت بگیرد:

اول) ابلاغ یک آیین‌نامه اجرایی درب خروج واحد

ابلاغ یک آیین‌نامه اجرایی درب خروج واحد برای نسبت قرارگیری بخش‌های مختلف در درب خروج

بخش اول

فرایند تجارت

برای شناخت بهتر و آسیب‌شناسی فرایند تجارت در ادامه به بررسی گام‌های مهمی که یک تاجر برای انجام رویه‌های مختلف تجاری انجام می‌دهد پرداخته می‌شود.:

۱- مراجعه به اتاق بازرگانی جهت دریافت کارت

هر فردی که بخواهد تجارت کند، می‌بایست کارت بازرگانی دریافت کند. این کارت به منزله مجوز ورود به این عرصه است. وظیفه صدور کارت بازرگانی به عهده اتاق بازرگانی است. این وظیفه طبق بند ۲ ماده ۱۰ آیین‌نامه اجرایی مقررات صادرات و واردات (کارت بازرگانی توسط شعب اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در تهران یا شهرستان‌ها به نام متقاضیانی که واجد شرایط زیر باشند صادر می‌گردد) که در سال ۱۳۷۳ به تصویب رسید به این سازمان داده شده است.

۲- مراجعه به سامانه جامع تجارت جهت ثبت سفارش

روز باشد و بیش از آن به ارزیاب ارجاع داده نشود همچنین باید ارزیاب توانایی تشخیص نوع و جزئیات کالا موردنظر را داشته باشد و برای انتخاب نمونه نیز سیستم به کمک ارزیاب رفته و حداقل شماره کانتینر را مشخص کند. همچنین نباید صاحب کالا و ارزیابان هم‌زمان در زمان ارزیابی وجود داشته باشند زیرا این وضعیت بستر مناسبی برای گسترش فساد است. و درنهایت همه این فرایند باید شفاف و دارای قابلیت نظارت و بررسی باشد که برای رسیدن به وضعیت مذکور راهکارهای زیر ارائه می‌شود:

اول) تناسب وظایف و توانایی

یکی از مهم‌ترین عوامل که می‌تواند این فرایند را بهبود دهد وجود تناسب بین وظایف ارزیابان و حجم کاری آن‌ها است به نحوی که یک ارزیابان بتواند وظایف خود را بدون کم‌کردن از کیفیت آن‌ها انجام دهد برای انجام این اتفاق دو راهکار وجود دارد که به ترتیب اولویت آورده خواهد شد:

- کم‌کردن تعداد کالاهای مسیر قرمز (نیازمند ارزیابی فیزیکی) از طریق مدیریت ریسک
- افزایش تعداد ارزیابان به میزانی که در وضعیت موجود لازم است از طریق استخدام یا انتقال نیرو انسانی

دوم) انتخاب سیستمی نمونه

این بخش بدین معنی است که ارزیاب توانایی تغییر نمونه را ندارد و باید به کانتینری که از طریق سیستم به او اعلام می‌شود مراجعه کند این امر علاوه بر از بین بردن بستر فساد امکان بررسی دقیق‌تر را برای ارزیاب فراهم می‌کند و با این روش زمان کمتری از ارزیاب نیز گرفته می‌شود

سوم) سیستم نظارت مناسب

یکی از پیشنهادهای مهم در این بخش سیستم کنترلی با استفاده از

سامانه جامع تجارت در راستای ماده ۸ قانون بهبود مستمر فضای کسب و کار و ماده ۶ و ۱۳ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز باهدف ایجاد یک سامانه واحد برای بازرگانان در حوزه تجارت خارجی و فعالین اقتصادی در حوزه تجارت داخلی توسط مرکز توسعه تجارت الکترونیک طراحی شده است. این مرکز یکی از سازمان‌های زیرمجموعه مستقیم وزارت صنعت، معدن و تجارت است. سازمان توسعه تجارت به‌عنوان متولی و استفاده‌کننده از این سامانه، وظیفه مدیریت آن را بر عهده دارد.

افراد برای واردکردن کالا نیاز به گرفتن مجوز از وزارت صنعت، معدن و تجارت دارند. این مجوز اصطلاحاً مجوز ثبت سفارش نامیده می‌شود. ثبت سفارش جابگاه قانونی دارد. طبق مواد ۱ و ۸ قانون مقررات صادرات و واردات مصوب سال ۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی ورود کلیه کالاهای قابل ورود اعم از اینکه واردکننده از بخش‌های دولتی یا غیردولتی باشد به استثنا موارد ذکرشده در تبصره ۱ ماده ۸ قانون مقررات صادرات و واردات موکول به ثبت سفارش و اخذ مجوز ورود از وزارت صنعت، معدن و تجارت است.

در ثبت سفارش می‌بایست اطلاعات مربوط به کالای وارداتی در سامانه ثبت شود، یکی از مهم‌ترین اطلاعات، جزئیات قیمت است. بررسی قیمت کالاهای وارداتی در مرحله ثبت سفارش طبق ماده ۱۶ قانون مقررات صادرات و واردات همچنین ماده ۳۰ آیین‌نامه اجرایی این قانون، در صورتی که بررسی قیمت کالاهای وارداتی در مراحل سفارش ضرورت پیدا کند، متقاضی بررسی قیمت می‌تواند از نظر کارشناسان یا سوابق گمرک بر اساس قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی آن استفاده نماید.

افراد پس از دریافت کارت بازرگانی با مراجعه به درگاه ntsw.ir ثبت‌نام کرده و اطلاعات اصلی خود را وارد می‌کنند. همچنین با واردکردن شماره کارت بازرگانی،

سیستم به طور خودکار از اتاق بازرگانی استعلام کرده و کاربر می‌تواند به عنوان بازرگان حقیقی یا حقوقی فعالیت کند. همچنین اگر افراد فرد دارای مجوز خاص از مناطق آزاد و یا تعاونی مرزنشینان است، با استعلام در سامانه مجوز در سیستم ثبت خواهد شد. پس از آن فرد می‌بایست در سامانه گام‌های زیر را برای واردکردن اطلاعات بردارد:

۱) بازرگان می‌بایست شناسه کالا و فروشنده را در صورت ثبت نبودن در سامانه ثبت کند. شناسه کالا کد معینی مربوط به کالا است. این کد خاص کالا است و نشان‌دهنده جزئیات کالا است. در واقع کد کالا به مثابه کد ملی است. شناسه فروشنده نیز کد معینی است که به هر فروشنده در هر کشوری تعلق می‌گیرد. ۲) پس از آن فرد می‌بایست اطلاعات اصلی از کالا من جمله، نوع، تعداد، وزن، رنگ، جنس و وارد کند.

۳) سپس اطلاعات مربوط به حمل و نقل را می‌بایست وارد کند. این اطلاعات به صورت قواعد در مجامع بین‌المللی به ثبت رسیده است. قواعد نشان می‌دهد که یک کالا از چه مسیری (هوایی، ریلی، زمینی، دریایی) وارد کشور شده و همین‌طور هزینه‌های بیمه و حمل و نقل آن بین خریدار و فروشنده به چه نحوی تقسیم شده است.

۴) پس از واردکردن اطلاعات اصلی و حمل و نقل، می‌بایست اطلاعات مالی وارد شود. اطلاعات مالی، وضعیت پرداخت، منشأ ارز، نوع ارز، مقدار ارز و... را معین می‌کند. در واقع واردکننده می‌بایست به وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کند که چه مقدار ارز برای واردات نیاز دارد و این ارز را از چه طریقی به فروشنده (طرف خارجی) پرداخت می‌نماید.

وزارت صنعت، معدن و تجارت با هدف مدیریت بهینه مصارف ارزی کشور در بخش تجارت خارجی، اقدام به گروه‌بندی کالاهای وارداتی به کشور بر اساس میزان و درجه اولویت آن‌ها نموده است. نحوه تأمین ارز هر یک از این گروه‌ها

به کارشناسان به عنوان حق کشف پرداخت کرد تا انگیزه لازم را برای کشف تخلفات ایجاد گردد

سوم) الکترونیکی و سیستمی بودن تمام فرایند

باید به این نکته توجه داشت که نباید سیستمی مانند کارشناسان مجازی را که در همه جای دنیا در حال فعالیت است با دلایل واهی از بخش‌هایی از فرایند حذف کرد و به عنوان مثال اینکه کارشناسی مجازی را به بهانه جلوگیری از رسوب کالا تعلیق می‌کنند یک اشتباه است و بلکه می‌توان با استفاده از راه‌حل‌های مرسوم سرعت را در همین بستر موجود افزایش داد

چهارم) فعال کردن سامانه (TSC)

این سامانه از سامانه موفق در گمرک بود که در بسیاری موارد در برابر فساد مانع ایجاد کرد اما در حال حاضر با هم به بهانه‌هایی مانند کاهش رسوب کالا این سامانه از فرایند حذف شده است که امکان فساد را افزایش داده و به جای اصلاح و بهبود تنها سیستم به شرایط گذشته برگشته است.

ارزیابی فیزیکی

در حال حاضر این فرایند با نسبت تعداد بالا برای هر ارزیاب و با اختیار کامل ارزیاب صورت می‌گیرد در واقع ارزیاب تعداد زیادی محموله را بر اساس نمونه‌ای که خودش انتخاب می‌کند باید ارزیابی کند و در برخی موارد حتی این نمونه با نظر صاحب کالا انتخاب می‌شود که بر اساس قانون باید در زمان ارزیابی حضور داشته باشد.

همچنین در حال حاضر علاوه بر نبود تعداد کافی ارزیاب، ارزیابان موجود نیز آموزش‌های ملزم و مرتبط با هر کالا را ندیده‌اند و در برخی موارد با وجود مشاهده امکان بررسی نوع و ویژگی‌های آن برای ارزیاب وجود ندارد.

وضعیت مطلوب این بخش باید به صورت تنظیم تعداد کالا قابل ارزیابی در هر

به صورت کامل الکترونیکی باشند و حتی الامکان جلوی شناسایی کارشناس توسط صاحب محموله گرفته شود و بدین صورت ارتباطات آن‌ها از طریق سامانه و به صورت شفاف و قابل نظارت صورت بگیرد.

در کنار این مورد باید به این نکات نیز توجه کرد که کارشناسان باید هم درباره نوع کالا اطلاعات و تخصص داشته باشند و هم باید برای کشف تخلف و اختلاف انگیزه داشته باشند.

همچنین باید ارزش کالا و همه بخش‌های ممکن به صورت شفاف و الکترونیکی صورت بگیرد که در ادامه برای هر کدام راهکارهایی مطرح خواهند شد:

اول) نظام مدیریت دانش

همواره از نظر بدنه گمرک کارشناسی مجازی باعث به وجود آمدن مشکلاتی شد که ناشی از غیرمتخصص بودن کارشناسی در غرب کشور با کالاهای عبوری از جنوب کشور می‌شد و راه حل آن‌ها همواره حذف بحث کارشناسی مجازی بوده در حالی که هیچ‌گاه به دلیل اصلی این مورد که ایجاد نظام مدیریت دانش است اشاره نمی‌شود که در این ساختار کارشناسان آموزش دیده و نقاط ضعف و قوت خود را پوشش می‌دهند در کنار این موضوع در صورت دسته‌بندی تخصصی کارشناسان امکان تقسیم پرونده‌های مرتبط بر اساس هر دسته‌بندی است

دوم) ایجاد انگیزه در کارشناسان

در حال حاضر با وجود اهمیت کار کارشناسان حقوق دریافتی یک کارشناس از چیزی که باید باشد کمتر است و با توجه به اهمیت کار کارشناسان باید میزان حقوق آن‌ها حداقل برابر با میانگین کارشناسان در سازمان‌های دیگر باشد همچنین باید یک نظام ارزشیابی برای بررسی عملکرد کارشناسان وجود داشته باشد و در کنار این موضوع می‌توان سهمی از جریمه تخلفات کشف شده را

متفاوت است. امکان ثبت تعرفه‌های کالایی گروه ۱ با گروه‌های ۲ و ۳ در یک ثبت سفارش وجود نداشته و در صورتی که واردکننده قصد دارد از گروه‌های مختلف کالایی، واردات انجام دهد لازم است به ازای گروه کالایی ۱ یک ثبت سفارش و به ازای گروه‌های کالاهایی ۲ و ۳ یک ثبت سفارش دیگر انجام دهد (وجود تعرفه‌های گروه کالایی ۲ و ۳ در یک ثبت سفارش بلامانع است). پس از مشخص شدن منشأ ارز، فرد می‌بایست صرافی و یا بانک عامل خود را انتخاب کند و پس از دریافت مجوز ثبت سفارش به صورت حضوری به آن مراجعه کند. (۵) بعد از اطلاعات مالی، مستندات ثبت سفارش جهت استعلام و تأیید (در صورت نیاز به مجوز از سازمان‌های هم‌جوار) ارسال شده و پس از طی مراحل تأیید خواهد شد. پس از تأیید اطلاعات، فرد می‌بایست حق ثبت سفارش را پرداخت کند و بعد از آن مجوز ثبت سفارش صادر می‌شود. طبق ماده ۱۵ قانون مقررات صادرات و واردات وزارتخانه‌های بازرگانی و امور اقتصادی و دارایی موظف‌اند ضمن عنایت به حمایت از تولیدات داخلی به منظور ساده کردن محاسبات مربوط به مبالغ دریافتی از کالاهای وارداتی از قبیل سود بازرگانی، عوارض گمرکی، مابه‌التفاوت سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، حق ثبت سفارش، حق انحصار، عوارض شهرداری، عوارض شهرداری محل (تعاون)، عوارض هلال احمر، عوارض آسفالت، عوارض هوایی، عوارض بندری، عوارض بهداری و غیره به استثنای مبالغی که به عنوان حقوق گمرکی، هزینه یا کارمزد دریافت می‌شود در مورد هر کدام از ردیف‌های تعرفه گمرکی با مآخذ مناسب در مجموع تحت عنوان «سود بازرگانی» تعیین و جهت وصول به گمرک جمهوری اسلامی ایران ابلاغ نمایند.

۳-مراجعه به بانک عامل جهت دریافت ارز

ساختار ارزی تجارت در ایران هم‌اکنون توسط سامانه نیما مدیریت می‌شود. نیما مخفف نظام یکپارچه معاملات ارزی است. نظام یکپارچه معاملات ارزی

به‌اختصار "نیما" نامیده می‌شود بستری است که باهدف مدیریت بازار ارز توسط بانک مرکزی و با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت طراحی و پیاده‌سازی شده است. در این سامانه، صادرکننده کالا و خدمات به‌عنوان عرضه‌کنندگان ارز، صرافی‌های مجاز و بانک‌های عامل به‌عنوان واسطه‌های نقل و انتقال ارز و واردکنندگان کالا به‌عنوان متقاضیان ارز فعالیت می‌نمایند. سامانه نیما به‌گونه‌ای طراحی شده است که در آن هر بازیگر با پنل اختصاصی خود با سایرین در ارتباط باشد. بدین ترتیب که واردکنندگان و صادرکنندگان از طریق "سامانه جامع تجارت" و صرافی‌ها از طریق "سامانه سنا" و بانک‌ها از طریق "پرتال ارزی" به تبادل اطلاعات با یکدیگر می‌پردازند. مجموع تبادلات اطلاعاتی این سامانه‌ها "نظام یکپارچه معاملات ارزی" تشکیل می‌دهد. کلیه عملیات خرید و فروش ارز می‌بایست از طریق شبکه بانکی و صرافی‌های مجاز صورت گیرد و هرگونه عملیات تجاری ارزی توسط صرافی‌ها خارج از سامانه نیما ممنوع است.

در این بازار صادرکنندگان غیرنفتی شامل کلیه صادرکنندگان کالا و خدمات اعم از صادرکنندگان عمده، پتروشیمی‌ها و شرکت‌های بخش خصوصی هستند. ارز حاصل از صادرات این صادرکنندگان می‌بایست ظرف مدت ۳ ماه از تاریخ صدور پروانه صادراتی به چرخه تجاری کشور برگردد. یکی از روش‌های بازگردانی ارز حاصل از صادرات، فروش ارز به صرافی‌های مجاز از طریق سامانه نیما به نرخ آزاد است. همچنین کلیه صرافی‌های مجاز و بانک‌های عامل در کشور می‌توانند از طریق سامانه نیما ارز حاصل از صادرات صادرکنندگان را در چارچوب ضوابط و مقررات بانک مرکزی خریداری نموده و به واردکنندگان تعرفه‌های گروه کالایی ۲ و ۳ بفروشند. نرخ و کارمزد خرید و فروش ارز کاملاً آزاد و بر مبنای توافق طرفین تعیین می‌شود. نقشه کلی نظام جدید ارزی به وزارت صنعت، معدن و تجارت باهدف بهینه‌سازی تخصیص ارز تجاری، کالاها را بر

به سمت الکترونیکی شدن پیش رفت تا سرانجام همه این فرایند در قالب کارشناسی مجازی الکترونیکی شد اما باگذشت زمان و با بهانه‌هایی مانند رسوب کالا کالاهایی را از فرایند کارشناسی مجازی خارج کردند. در حال حاضر برخی کالاها هنوز توسط سامانه کارشناسی مجازی و برخی به‌صورت حضوری کارشناسی می‌شوند.

فرایند حضوری و بااطلاع دو طرف از هویت حقیقی یکدیگر بستری مناسب برای گسترش فساد است که در بسیاری نقاط جهان تغییر پیدا کرده است. به‌عنوان مثال در کشور روسیه تمام فرایند کارشناسی از یک ساختمان متمرکز با حضور کارشناسان ثابت صورت می‌گیرد.

در کنار موضوع بررسی اسناد یکی از بخش‌های دیگر که از بخش‌های مهم کارشناسی است بخش تعیین ارزش است که با محاسبه ارزش کالا امکان دریافت حقوق و عوارض دقیق را فراهم می‌کند درگذشته این فرایند به‌صورت دستی و توسط هر کارشناس صورت می‌گرفت که با استفاده از طرح‌ها و پژوهش‌های مختلف یک سامانه سراسر برای تعیین ارزش (TSC) طراحی شد این سامانه ویژگی‌های خوبی بسیاری داشت که به برخی از آن‌ها اشاره می‌کنیم:

- هر ارزشی که برای یک کالا در نظر گرفته می‌شود برای همه کالاهای مشابه اعمال می‌شد

- برای محاسبه ارزش نیاز به برگزاری مدارک استنباطی توسط کارشناس بود
- ارزش هر کالا به‌صورت بر خط قابل رصد بود و امکان نظارت بر آن به‌راحتی وجود داشت

مجموع این عوامل باعث کاهش امکان فساد شد اما به‌مرور با بهانه‌های مختلف این فرایند و الزام آن از چرخه خارج شد و حالا هر کارشناس خود به برآورد قیمت کالا و به‌صورت غیر برخط می‌نماید.

وضعیت مطلوب در حوزه کارشناسی را باید بدین صورت شرح داد که فرایند

همچنین این قواعدی که از طریق سیستم طراحی شدند همواره بر اساس دیتای خود سیستم و میزان موفقیت ارزیابی شوند. برای به‌وجود آمدن چنین سیستمی به موارد زیر باید توجه شود:

اول) تغییر نگاه سیستم‌های نظارتی

باید نگاه موجود در سیستم‌های نظارتی تغییر کند زیرا در حال حاضر با توجه به تجربه سال ۱۳۹۶ که برای اولین بار میزان مسیر سبز به ۵۰ درصد رسید گزارش‌های بسیاری حتی تا صحن علنی مجلس رفت که این تغییر را مساوی با افزایش قاچاق می‌دانستند

دوم) یکپارچه‌سازی و تقاطع‌گیری داده‌های سازمان‌های مختلف

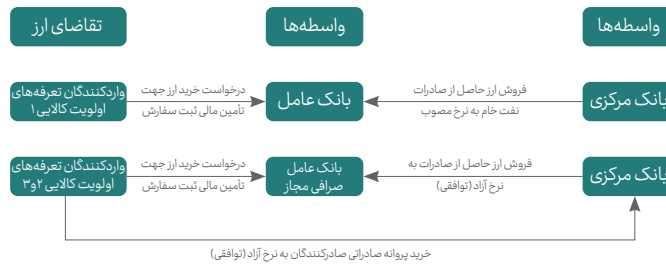
باید امکان یکسان‌سازی و تقاطع‌گیری داده‌های سازمان‌های مختلف توسط مجری این فرایند که گمرک است وجود داشته باشد تا بدین‌وسیله به‌عنوان مثال از روی اطلاعات موجود در اظهارنامه مالیاتی بتوان میزان اعتبار یک شخص را مشخص نمود که در مسیر این فرایند قوانین و تعارضات منافع از مهم‌ترین موانع هستند که در صورت وجود اراده اصلاح امکان تغییر همه این موارد وجود خواهد داشت

سوم) رویکرد درست نسبت به تجارت

وجود یک رویکرد دقیق و درست در برابر فرایند تجارت برای کمیته یا دبیرخانه مسئول این فرایند الزامی است به‌نحوی که علاوه بر فهم امکانات موجود و مبارزه با قاچاق تسهیل فرایند تجارت را نیز در نظر داشته باشند

کارشناسی

فرایند کارشناسی به‌عنوان بخش محاسبه میزان دریافتی گمرک از هر محموله جزو ستون فقرات با اهمیت این مجموعه است و در گذشته به‌صورت فیزیکی و با مراجعه به سالن‌های گمرکی صورت می‌گرفت اما از ۱۳۹۱ رفته‌رفته این فرایند



نقشه نظام ارزی جدید

اساس تعرفه HS آن‌ها به ۴ گروه دسته‌بندی نموده است. تأمین ارز واردات گروه کالاهایی ۱ که نوعاً شامل کالاهای اساسی، دارو و تجهیزات پزشکی است، از محل منابع بانک مرکزی یا بانک‌های عامل به نرخ مصوب صورت می‌گیرد. تأمین ارز واردات گروه‌های کالایی ۲ و ۳ از طریق سامانه نیما به نرخ آزاد انجام می‌شود. گروه کالایی چهارم نیز شامل کالاهایی هستند که واردات آن‌ها به کشور ممنوع بوده و طبیعتاً تخصیص ارز برای آن‌ها نیز ممنوع است. نحوه تأمین ارز برای گروه‌های کالایی متفاوت است. نحوه تأمین ارز برای گروه کالایی ۱ به شرح زیر است:

۱-۳ نحوه تأمین ارز واردات کالاهای اولویت ۱

تأمین ارز در گروه کالایی ۲ و ۳ از چهار طریق خرید از صرافی‌ها و بانک‌ها از طریق سامانه نیما، خرید پروانه صادراتی، سپرده ارزی و صادرات در مقابل واردات تأمین می‌شود. در خرید پروانه صادراتی، واردکنندگان، ارز حاصل از صادرات صادرکنندگان را به‌صورت مستقیم از صادرکننده خرید می‌کنند.

- ۱- مراجعه‌کننده برای ثبت سفارش به سامانه جامع تجارت مراجعه می‌کند
- ۲- بازرگان به شعبه انتخابی از بانک عامل مراجعه می‌کند و با ارائه اطلاعات ثبت سفارش درخواست تأمین ارز می‌کند
- ۳- بانک عامل از طریق پرتال ثبت اطلاعات ارزی از بانک مرکزی درخواست

- گواهی ثبت آماری از نوع بانکی می‌کند
- ۴- در صورتی که گواهی ثبت آماری مورد تأیید بانک مرکزی قرار بگیرد تضامین لازم را از بازرگان مطابق قانون اخذ می‌شود تأیید آن در سامانه وارد می‌شود
- ۵- بازرگان کل مبلغ ریالی را به حساب بانک عامل واریز می‌کند
- ۶- بانک عامل از طریق سامانه پرتال ارزی درخواست خرید ارز را به بانک مرکزی می‌دهد
- ۷- بانک عامل ارز را به حساب فروشنده خارجی واریز می‌کند
- ۸- پس از صدور حواله ارزی بانک عامل موظف خواهد بود با مراجعه به سامانه مدیریت تعهدات ارزی کشور نسبت به ثبت ابزار پرداخت (اعتبار اسنادی / حواله / برات) اقدام نماید
- ۹- بازرگان لازم است اسناد حمل و نقل ثبت سفارش خود را به بانک عامل تحویل دهد
- ۱۰- بانک عامل با مراجعه به سامانه رفع تعهدات ارزی کشور اسناد حمل را ثبت می‌کند
- ۱۱- بازرگان موظف است با مراجعه به سامانه جامع تجارت در بخش مدیریت عملیات ارزی اطلاعات بانک منشأ ارز خود را ثبت کند
- ۱۲- بانک عامل با بررسی منشأ ارز اقدام به صدور اعلامیه تأمین ارز می‌کند
- ۱۳- بازرگان با مراجعه به گمرک و ارائه شماره رهگیری اعلامیه تأمین ارز اقدام به ترخیص کالا می‌کند
- ۱۴- بازرگان پس از ترخیص کالا جهت رفع تعهد و دریافت تضمین خود باید به بانک عامل مراجعه کند
- ۲-۳ نحوه تأمین ارز واردات کالاهای اولویت ۲ و ۳ (خرید از صرافی‌ها و بانک‌ها از طریق سامانه نیما)**
- تفاوت این بخش با بخش قبلی در مراحل پنجم به بعد است که بازرگان

- دقت بگردد که امکان تخلف و اشتباه را افزایش می‌دهد
- عدم توجه این کمیته به سرعت و سهولت فعالیت‌های تجاری به عنوان یک هدف باعث می‌شود به خود اجازه بدهد برای کشف یک محموله متخلف فرایند ورود همه محموله‌های از آن نوع را اختلال و کندی مواجه کند و ایرادی در این فرایند نبیند
 - عدم بازرنگری و فرایند ارزشیابی دقیق باعث می‌شود این شورا متوجه این موضوع نشود که قاعده‌هایی که مصوب می‌کند مؤثر است یا نه
 - بروز نبودن و عدم تغییر برخی از این مصوبات باعث قابل پیش بینی شدن فرایندهای بازرسی می‌شود و راه را برای سودجویان و فرصت طلبان هموار می‌کند
- همه این موارد را باید در کنار این موضوع قرارداد که امروزه در بیشتر نقاط جهان مدیریت ریسک به صورت هوشمند و با استفاده از دیتاها اطلاعات مختلف صورت می‌گردد بعد از بررسی وضعیت موجود به تصویرسازی از وضعیت مطلوب خواهیم پرداخت.
- فرایند مدیریت ریسک یک فرایند کنترلی برای افزایش بازده فعالیت‌ها است یعنی کمترین میزان بازرسی و بیشترین میزان کشف تخلفات.
- امروزه در جهان با توجه پیشرفت فناوری سال‌هاست که به سیستم‌های کنترلی هوشمند روی آورده‌اند ما نیز باید در این فرایند نقش فناوری و داده‌ها را تا حد امکان افزایش داده و نقش انسان‌ها را تنها در روندهای کلی و طراحی الگوریتم‌ها محدود کنیم.
- همچنین باید بتوانیم با تجمیع اطلاعات مختلف در این فرایند و بررسی تخلفات کشف شده الگوهای تخلفات را کشف کرده و همواره بروز کنیم در کنار این موضوع با بررسی‌های مبتنی بر احتمال (زندوم) به کنترل نقاط مغفول مانده بپردازیم.

کالا هر انبار را مشاهده کرد

۲) نظارت و انبارگردانی ماهانه

در کنار ایجاد شفافیت با کمک پلیس گمرکی یک گروه نظارتی برای بررسی ماهانه هر انبار به وجود آورد که بتواند بر اقدامات و روند فعالیت‌های هر انبار نظارت کند و تخلفات احتمالی را شناسایی کند

۳) اجازه انبارگردانی در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

گمرک به عنوان یک متولی باید امکان رصد انبارهای این مناطق را داشته باشد همچنین باید این موضوع را در نظر گرفت ۹۵ درصد از مرزهای ورود و خروج کالا از کشور را همین مناطق تشکیل می‌دهند

مدیریت ریسک

فرایند کلان مدیریت ریسک در حال حاضر در گمرکات ما به نحو مطلوب اجرا نمی‌شود و همه چیز این فرایند منوط به نظر کمیته سلکتیویته است که در این کمیته بیشتر تصمیمات در قالب جلسات و اضافه کردن افراد، کالاها و ... به لیست مسیر قرمز است.

این تصمیمات متأسفانه از نظر کارایی داشتن و موفق بودن بررسی نمی‌شوند و کمتر موردی پیش می‌آید که یک کالا یا شخص پس از بررسی و مشخص شدن اشتباه از مسیر قرمز خارج شود.

در اینجا باید به این نکته نیز اشاره شود که رویکرد کلی و مسئولیتی که این کمیته خود را موظف به انجام آن می‌داند این است که از ورود کالای قاچاق یا متخلف از مسیرهای سبز و زرد جلوگیری کند تا مسئولیتی متوجه خود شورا و تصمیمات نباشد که این رویکرد چند اشکال عمده دارد:

- باعث عدم توجه به ظرفیت‌های گمرکات اجرایی می‌شود و این‌گونه یک ارزیاب به جای گشتن دقیق یک کالا باید ده کالا را با سرعت و احتمالاً بدون

به جای واریز پول در سامانه با توجه به پیشنهادهای یک مورد را انتخاب می‌کند و سپس اقدام به واریز وجه به حساب مربوطه خواهد کرد.

۳-۳ نحوه تأمین ارز واردات کالاهای اولویت ۲ و ۳ (از طریق خرید پروانه صادراتی)

در این شیوه در زمان اظهار بازرگان در تب تأمین منشأ ارز گزینه تأمین توسط ارز حاصل از صادرات را انتخاب می‌کند و به تضامین کمتری نیاز دارد.

۳-۴ نحوه تأمین ارز واردات کالاهای اولویت ۲ و ۳ (سپرده ارزی)

تفاوت این شیوه با شیوه کالاهای اولویت اول در ارائه اسناد ثبت سفارش و مجوزات مربوطه از طریق سامانه ثبت سفارش است.

۳-۵ نحوه تأمین ارز واردات کالاهای اولویت ۲ و ۳ (صادرات در مقابل واردات)

در این شیوه فقط نیاز به ارائه اسناد مربوطه به گمرک و بانک مرکزی از طریق سامانه مربوطه است.

۴- خرید کالا از خارج از کشور و ارسال به کشور

در این مرحله واردکننده مجوز ثبت سفارش خود را از سازمان توسعه و تجارت دریافت کرده و با مراجعه به بانک ارز را به فروشنده خارجی پرداخت کرده است. واردکننده از فروشنده (طرف خارجی) سندی تحت عنوان فاکتور فروش دریافت می‌کند. فاکتور فروش سندی است می‌بایست توسط واردکننده به گمرک ارائه شود. واردکننده از یکی از روش‌های زمینی، ریلی، دریایی و یا هوایی کالای خود را وارد کشور می‌کند. انتقال کالا به کشور طبق یکی از قواعد اینکوترمز که پیش‌تر توضیح آن داده شد، انجام می‌شود. در انتقال کالا به روش دریایی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی فعالیت می‌کنند. این شرکت‌ها به دودسته تقسیم می‌شوند:

الف) شرکت‌های کریر: شرکت‌های حمل‌ونقلی که دارای کشتی هستند و کالا جابه‌جایی می‌کنند.

ب) شرکت‌های فورواردر: شرکت‌های حمل‌ونقلی که کشتی ندارند و با اجاره کشتی، کالا جابه‌جایی می‌کنند.

در یک مثال ساده‌تر شرکت‌های کریری مانند شرکت‌های هواپیمایی ایران‌ایر، ماهان، کیش‌ایر هستند که خود هواپیما دارند و بلیت نیز می‌فروشند ولی شرکت‌های فورواردری مانند آژانس‌های هواپیمایی هستند که صرفاً بلیت می‌فروشند.

۵- رسیدن کالا به مقصد (ایران)

کالا در زمان رسیدن به ایران ممکن است از هر یک از مرزهای زمینی، هوایی و یا دریایی وارد کشور گردد که در ادامه به پراکندگی این گمرکات پرداخته شده است:



با توجه حجم بالای ورود کالا به کشور از طریق بندرهای (دریایی) در این متن فرض بر این روش گذاشته شده است. دیگر روش‌ها پیچیدگی روش دریایی را ندارند.

عدم توانایی پیگیری، نظارت و ... قبل از اظهار دارد که در کنار وجود قوانین مناطق آزاد و ویژه اقتصادی یکی از عوامل مؤثر در مسئله تجارت و مبارزه با قاچاق کشور است.

برای اصلاح این فرایند نیاز به چندین اقدام است تا بتوان ساختاری ایدئال ترسیم کرد یک ساختار ایدئال باید در ابتدا شفاف باشد یعنی در هر لحظه مشخص شود کدام کالا در کدام انبار قرار دارد، مسئول انبار کیست و ... شفافیت تنها ابزاری برای کنترل است و در کنار این موضوع باید اراده مدیریتی در کار وجود داشته باشد که از این ابزار درست و صحیح استفاده کند.

برای ایجاد شفافیت ابتدا باید متولی این بخش را مشخص کرد بر اساس قانون جهانی گمرک (۱۹۶۲) این وظیفه به گمرکات جهانی واگذار شده است و آن‌ها می‌توانند آن را بنا بر ظرفیت خود به شرکت‌های خصوصی بر اساس مقررات واگذار نمایند.

در کنار این موضوع می‌توان به این نکته اشاره کرد که سازمان بندرها بنا بر گفته مدیران خود وظیفه و اجازه نظارت بر کالاهای درون کانتینر را ندارد و در بهترین حالت به نظارت بر تعداد و شماره کانتینر می‌پردازد که به صورت واضح امکان انبارگردانی مناسب را سلب می‌کند در کنار این موضوع اینکه این سازمان مسئولیت قانونی برای مبارزه با قاچاق و مراقبت و نظارت بر کالاها ندارد انگیزه‌ای برای این سازمان در جهت بهبود فرایند ایجاد نمی‌کند.

مجموع این عوامل باعث می‌شود که هر شخصی متوجه این موضوع شود که وظیفه انبارگردان باید بر عهده خود گمرک قرار گیرد.

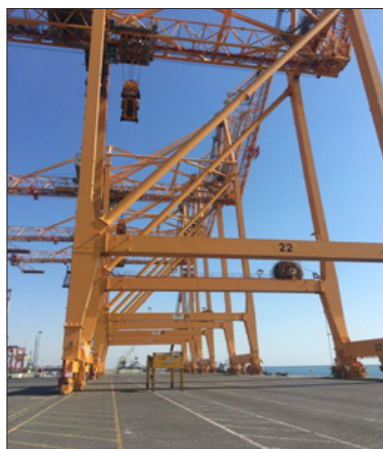
با مشخص شدن متولی این امر به دیگر الزامات این فرایند نیز اشاره می‌کنیم:

۱) ایجاد قواعد مناسب و دقیق برای نظارت برای شرکت‌های انبارداری

بخش مهمی از فرایند را این موضوع تشکیل می‌دهد تا بر اساس این قواعد و اعلام انبارها در هر زمان درون به صورت بر خط بتوان محل هر کالا و جزئیات

هنگامی که کشتی کنار بندرهای ایران پهلو می‌گیرد، سازمان بندرها و دریانوردی وظیفه تخلیه و انتقال آن به انبار را بر عهده دارد. سازمان بندرها زیر نظر وزارت راه و شهرسازی است. عملیات تخلیه (باراندازی) توسط جرثقیل‌های بزرگ (gantry crane) انجام می‌شود.

جرثقیل روبه‌رو یک دستگاه آلمانی است که هم‌اکنون در بندر شهید رجایی برای عملیات باراندازی و بارگیری استفاده می‌شود. بعد از این که کالا توسط جرثقیل از کشتی پیاده شد توسط شرکت‌های حمل‌ونقل به انبار انتقال داده می‌شود. این شرکت‌های حمل‌ونقل درازای انتقال بار به انبار از صاحب کالا هزینه دریافت می‌کنند. انبارها در محوطه مناطق ویژه اقتصادی هستند که زیر نظر سازمان بندرها است. همین جهت انبارها به شرکت‌ها و تعاونی‌ها اجاره داده می‌شود. از این رو سازمان بندرها درآمد اختصاصی زیادی از اجاره انبارها دارد. در سال ۹۵ درآمد اختصاصی سازمان بندرها ۱ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان بوده است.



۶- جرثقیل باراندازی و بارگیری در بندر شهید رجایی

بخش سوم

راهکارهای بهبود مشکلات مذکور

پیش از بررسی راهکارها باید به این نکته اشاره داشت در مجموعه فرایند پیچیده تجارت گمرک یک عضو است و نباید به عنوان همه این فرایند درک شود که با اصلاح آن مشکلات تجارت حل شوند.

بلکه با توجه به نقش گمرک در شرایط کنونی تجارت ما و همچنین سعی این گزارش به بررسی مشکلات درونی خود گمرک با فرض این مورد که بتوان بدون دخالت دیگر سازمان‌ها این مشکلات را حل کرد کمتر از ۱۰ الی ۱۵ درصد بهبود در فرایند حاصل خواهد شد که سیاست‌گذار همواره باید این مورد را در نظر داشته باشد.

بعد از بررسی مشکلات بالا که سعی بر آن بود که تا حد امکان شفاف و عملیاتی بیان شوند در ادامه راهکارهایی به صورت یک به یک برای هر کدام ارائه خواهد شد.

کنترل لجستیک (انبارگردانی)

مسئله انبارگردانی که به دلیل عدم اجازه قانونی گمرک و عدم نظارت مناسب سازمان بندرها به وجود آمده است یکی از مواردی است که حل آن تغییرات و بهبودی نسبتاً مناسبی را در فرایند انبارداری و کلی گمرک ایجاد می‌کند.

این مسئله همان‌طور که در بخش بالا شرح دادیم مسائل زیادی را مانند

۶-مراجعه به سامانه جامع امور گمرکی

سامانه جامع امور گمرکی در سال ۱۳۹۵ باهدف حذف کاغذ از روند تجارت در گمرک و تسهیل فعالیت‌های گمرکی راه‌اندازی شد. برای استفاده از این سامانه صاحب کالا، حق‌العمل‌کار و یا اظهارکننده می‌توانند با یک‌بار مراجعه به واحد فناوری اطلاعات گمرکات اجرایی، نام‌کاری و رمز عبور مخصوص خود را دریافت و نسبت به انجام اظهار از راه دور و مشاهده سوابق خود اقدام نمایند. اظهارکننده صاحب کالا یا نماینده قانونی او است که کالا را برابر مقررات قانون امور گمرکی به گمرک اظهار می‌کند.

طبق ماده ۱۲۸ قانون امور گمرکی کارگزار گمرکی (حق‌العمل‌کار) در گمرک به شخصی اطلاق می‌شود که تشریفات گمرکی کالای متعلق به اشخاص دیگر را به وکالت از طرف آنان انجام می‌دهد. حدود اختیارات وکیل باید به تفکیک در وکالت‌نامه رسمی که توسط موکل در فرم نمونه ارائه شده توسط گمرک ایران تنظیم می‌شود، مشخص گردد. کارگزار گمرکی باید پروانه مخصوص از گمرک ایران تحصیل نماید که این پروانه برای ترخیص کالا از کلیه گمرک‌های کشور معتبر است.

همچنین طبق **ماده ۱۹۰ آئین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی** انجام تشریفات گمرکی به وکالت از طرف صاحبان کالا مستلزم داشتن پروانه کارگزاری گمرکی است، ولی سازمان‌های دولتی و سفارتخانه‌ها می‌توانند کارمندان تمام‌وقت خود را برای انجام امور گمرکی کالاهای متعلق به خود با تصریح حدود اختیارات به گمرک معرفی نمایند بدون اینکه نیاز به ارائه پروانه کارگزاری گمرکی داشته باشند. صاحبان کالا (اشخاص حقوقی) می‌توانند کارمند تمام‌وقت خود را که دارای وکالت‌نامه رسمی هستند جهت ترخیص کالای خود به گمرک معرفی نمایند.

واردکننده یا نماینده قانونی وی می‌بایست با ورود به سامانه جامع امور گمرکی

توسط مأمور گمرک اعلام رسیدن محموله در سیستم ثبت شده است. نبود یک سیستم کنترلی مانند دوربین و ... در کنار گستردگی فضا و تعداد بالای شیفت‌ها و نفرات درگیر در فرایند حتی در صورت مشخص شدن تخلف امکان پیگیری را از مراجع ذی‌صلاح سلب می‌کند.

حسابرسی پس از ترخیص

بخش حسابرسی پس از ترخیص از بخش‌های مغفول مانده گمرک است که مورد توجه قرار می‌گیرد ولی در فرایندهای جهانی و اصولی گمرک این بخش از اهمیت مضاعفی برخوردار است.

در این بخش بر اساس اختیارات قانونی و وظایف گمرک ایجاب می‌کند کارشناسان و ارزیابان بعد از ترخیص کالا از روش‌های شرح داده شد به بررسی اسناد و مدارک مربوطه کالا می‌پردازند.

یکی از نقاط ضعف این بخش‌ها عدم آموزش حقوقی مناسب کارکنان است که در زمان اعلام جرم و تخلف به دلیل ضعف‌های حقوقی پرونده‌ها در دادگاه‌ها مختومه می‌شوند و مشکلات متعددی برای گمرک در مسیر ایجاد می‌شود.

بعد از این اتفاق یکی از عوامل مهم بررسی دوباره فرایند است که عوامل موفقیت یا عدم موفقیت را بررسی کرده و به نقاط قوت و ضعف خود بپردازیم. در کنار این موارد عدم اتصال دیتابیس‌های مختلف به این بخش امکان برخی بررسی‌های مورد نیاز را از این بخش‌ها می‌گیرد.

در انتها یکی از موارد اثرگذار در این بخش فعالیت‌های میدانی از کارخانه‌ها و بخش‌های مؤثر مختلف است که در حال حاضر در موارد اندک و بسیار نادر به وجود آمده است.

آن در طول فرایند کمتر باشد.

بعد از این موارد از نکات مهم دیگر باید عدم انتخاب سیستمی نمونه و کانتینر را ذکر کرد که باعث افزایش امکان فساد و کم‌اثر شدن فرایند است در کنار این مورد می‌توان به عدم آموزش کافی و صحیح ارزیابان نیز اشاره کرد. یکی دیگر از مواردی که فرایند ارزیابی را به شکل قابل توجهی تحت تأثیر قرار می‌دهد الزام قانونی به حضور صاحب بار در زمان ارزیابی است که به دلیل مراقبت از کالا و مسئولیت مربوط به فرایند بازرسی در قانون قرار گرفته است و خود می‌توان ایجادکننده زمینه فساد باشد و تغییر این فرایند و نبود صاحب کالا می‌تواند اثرات مثبتی در حوزه ارزیابی ایجاد کند.

کنترل لجستیکی (درب خروج)

درب خروج آخرین محلی است که گمرک با محموله مواجه می‌شود و بعد از آن محموله وارد کشور می‌شود. در این بخش توسط جایگاهی با عنوان بیجک بین اسناد و مجوزات لازم برای خروج بار و کامیون از محوطه گمرک یک بار دیگر بررسی می‌شود و معمولاً بعد از این بررسی به بخش گارد و ثبت پلاک برای خروج از محوطه می‌روند.

یکی از نقاط ضعف جدی در این بخش نبود رویه واحد در گمرکات مختلف است و نحوه قرارگیری نیروهای گارد (بخشی که اجازه خروج را به کامیون‌ها می‌دهد) و بیجک (کنترل اسناد و تطبیق با کامیون) بین دارای تفاوت عمده است و این را می‌توان یک ضعف جدی در مسیر در نظر گرفت این موضوع در کنار نبود یک سیستم الکترونیکی مکمل برای اجازه خروج به کامیون‌ها یکی از نقاط ضعف گمرک است که با عدم اطلاع دقیق گمرک و عدم توانایی در انبارگردانی عملاً امکان ره‌گیری کالای خارج شده را از دست می‌دهد.

از این موارد به صورت متعدد وجود داشته که کالایی بدون اطلاع گمرک از این طریق خارج شده است یا در رویه ترانزیت قبل از رسیدن محموله به گمرک

اطلاعات لازم از کالای خود و اسناد مدارک لازم را بارگذاری می‌کند. پس از ورود اطلاعات اگر کالا نیاز به مجوز از سازمان‌های هم‌جوار داشته باشد، به صورت سیستمی مجوز آن صادر می‌شود. هم‌اکنون بیش از ۳۰ سازمان وجود دارد که مجوز صادر می‌کنند.

پس از تأیید شدن اطلاعات توسط کارشناس، صاحب بار می‌بایست حقوق ورودی و مالیات بر ارزش افزوده، عوارض مالیات بر ارزش افزوده و حق هلال احمر آن را پرداخت کند. این اختیار طبق ماده ۵ قانون امور گمرکی به گمرک داده شده است که بر اساس آن میزان مشخصی از حقوق و عوارض را دریافت کند.

ارزش ریالی سیف = (ارزش ارزی فوب کالا) × نرخ ارز در روز اظهار (که در حال حاضر همواره برابر با ۴۲۰۰ تومان است) + ارزش ریالی کرایه حمل خارجی + بیمه (ریالی)

حقوق ورودی قابل پرداخت به گمرک = ارزش ریالی سیف کالا * نرخ حقوق ورودی (مأخذ تعرفه) %

حق هلال احمر = حقوق ورودی %

مالیات بر ارزش افزوده = (ارزش سیف + حقوق ورودی) %

عوارض مالیات بر ارزش افزوده = (ارزش سیف + حقوق ورودی) %

نرخ ورودی حقوق ورودی هر ساله توسط مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت در قالبی یک کتاب تعیین می‌شود و به گمرک ابلاغ می‌شود.

پس از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی، سامانه به صورت خودکار پروانه الکترونیکی (پروانه سبز گمرکی قدیم) صادر می‌کند. صدور پروانه به معنای اتمام فرایند تشریفات گمرکی است و صاحب کالا می‌تواند کالای خود را از انبار خارج کند.

هیچ فرایندی برای ارزشیابی یا تشویق این افراد وجود ندارد و برای مثال یک کارشناس با حجم کاری بالا و دستمزد پایین انگیزه‌ای برای بررسی دقیق اسناد و پیدا تخلفات احتمالی ندارد.

ارزیابی فیزیکی

ارزیابی از محدود نقاط فرایند تجارت است که کالا بررسی فیزیکی می‌شود و تطابق یا عدم تطابق آن با اظهارنامه بررسی می‌گردد.

در حال حاضر کالاهایی که از نظر مدیریت ریسک در مسیر قرمز قرار می‌گیرند به ارزیابی فیزیکی نیاز پیدا می‌کنند برای انجام این مهم ارزیاب شماره کانتینر مورد نظر و زمان را به صاحب کالا اعلام می‌کند و صاحب کالا موظف است با هماهنگی با انباردار وضعیت را برای بررسی ارزیاب آماده کند در زمان مشخص شده ارزیاب به صورت انتخاب نمونه دستی به بررسی نوع بار و تطابق با کالا اظهار می‌پردازد.

این فرایند یکی پرحاشیه‌ترین و مهم‌ترین فرایندهای گمرکی است که در حال حاضر به دلیل مشکلات عدیده در این فرایند کارآمدی آن به شکل قابل توجهی کاهش پیدا کرده است.

مشکلات این فرایند ابتدا از این موضوع شروع می‌شود که سازمان گمرک کالاهای بسیاری را در مسیر قرمز و ارزیابی قرار می‌دهد و به‌عنوان مثال یک ارزیاب ترانزیت گاهی به بررسی ۷۰۰ کانتینر در یک روز و پلمب آن‌ها موظف می‌شود که به‌سادگی مشخص است که چنین عددی امکان‌پذیر نیست یا اینکه در تمام گمرک شهید رجایی که بیش از نیمی از تجارت ایران را شامل می‌شود کمتر از چهل نفر ارزیاب وجود دارد.

بعد از این مورد باید به این نکته نیز اشاره داشت در زمانی که فعالیت‌های فرد خارج از توان او باشد امکان پیگیری خطاهای احتمالی کاهش پیدا می‌کند و همچنین ارزیابان متخلف به نحوی گزارش‌ها را می‌نویسند که امکان پیگیری



کتاب مقررات صادرات و واردات

از نکات مهم در این بخش این است که گمرک تنها سازمانی در فرایند تجارت است که از حقوق و عوارض گمرکی و دیگر دریافتی‌ها درآمدی ندارد و بخش اعظم دریافتی‌های خود را به صورت مستقیم به خزانه واریز می‌کند و برای هزینه‌های جاری و ... از طریق ردیف بودجه درآمد کسب می‌کند.

دارد.

همچنین از دیگر موارد می‌توان به عدم وجود محرک برای یافتن خطاها و اشکالات اشاره کرد

با شروع پروژه تعداد کارشناسان از ۲۵۰ به ۱۰۰ عدد کاهش یافت که دلیل اصلی این مورد تخلفات و سودجویی‌های کشف شده بود.

از ۹۹۰۰ پست در گمرک میان ۲۴۰۰ پست کارشناسی که با حذف ارزیابان حدود ۱۴۰۰ پست کارشناس در گمرک باقی می‌ماند که ادارات و بخش‌های مختلف گمرک حضور دارند که از این تعداد کمتر از ۲۰۰ نفر در بحث‌های کارشناسی واردات فعال هستند که باتوجه به حجم کار گمرک در این بخش‌ها توزیع منطقی به نظر نمی‌رسد.

۲- ارزش‌گذاری

وجود سامانه ارزش tsc :

سامانه تعیین ارزش در زمان فعال بودن قیمت هر کالا و اسنادی که به آن استناد شده بر روی بستر اینترنت نیز قرار می‌گرفت که باعث شفافیت و آشکار شدن تخلفات می‌گردد

برای مثال در زمینه تأمین تخصیص ارز یک شرکت یک تن بذر گوجه‌فرنگی را با چهل میلیون دلار ارز دولتی وارد کرده است و زمینه محاسبه ارزش به مشکلی برنخورده است

دفتر ارزش:

یک دفتر برای محاسبه قیمت کالا است بنام دفتر ارزش به وجود آمده که درخواست آن نیز از سامانه خارج شده است و ارباب رجوع به صورت حضوری به آن‌ها مراجعه می‌کند و اعتراض‌های خود را در زمینه ارزش کالا ارائه می‌کنند

۳- عدم وجود انگیزه مناسب و حجم کاری بالا

حقوق میانگین یک کارشناس مجازی متناسب با فعالیت‌های او نیست و

بخش دوم

آسیب‌شناسی وضعیت موجود گمرک

مجموعه گمرک بر اساس رسالت ماهوی، وظایف قانونی و تعریف جهانی خود مسئولیت‌هایی را در حوزه تجارت دارد و یکی از بازوان اصلی حکومت‌ها در این حوزه است و از محل‌هایی است که در عرصه تجارت به صورت مستقیم با تجار و کالا سروکار دارد.

یکی از مواردی که همواره از مشکلات گمرک است این مورد است که مطلوبیت قاچاق باعث بی‌اثر شدن بسیاری از اقدامات در مبارزه با تخلفات می‌شود.

عبارت مطلوبیت قاچاق از عباراتی است که برخی به آن پرداخته‌اند و به نحوی یکی از اثرگذارترین مؤلفه‌ها در فرایند کنترل قاچاق و به طور کلی قاچاق است؛ شرح دقیق این فرایند ابتدا در غالب یک مثال بیان می‌شود:

«فرض کنید شما یک واردکننده توربین در کشور هستید و کالای خود را تا انبارهای گمرک رسانده‌اید و باتوجه به شرایط تحریم و ... هزینه زیادی را متحمل شده‌اید و به عنوان مثال ۱۰۰ میلیارد تومان ارزش کالای شماست و با احتساب تعرفه ۲۰ درصد شما باید حدود ۲۰ میلیارد تومان عوارض بپردازید حالا شما

متوجه می‌شوید که بر اساس نظر یک کارشناس می‌توانید کالای خود را ذیل یک کد تعرفه دیگر که ۱۰ درصد است وارد کنید حالا این تغییر هزینه ده میلیارد تومانی باعث می‌شود شما حاضر شوید تا به‌عنوان مثال تا حد ۹ میلیارد تومان هزینه برای تغییر ردیف تعرفه‌ای خود انجام دهید که عدد ۹ میلیاردی میزان عامل ایجاد مطلوبیت قاچاق است. حالا در کنار این موضوع افزایش بازرسی‌ها و یا جریمه‌ها و برخوردهای قضایی می‌تواند این مطلوبیت را کاهش دهد البته به شرطی که متوازن با میزان صرفه مالی این فرایند باشد». این شاخص مطلوبیت در زمینه تعرفه‌گذاری مشاهده می‌شود و باعث تغییرات بسیاری در سیستم می‌شود. به‌عنوان مثال در حال حاضر تعداد این‌گونه تعرفه‌ها کم نیست و گمرک بر اساس این تغییرات ریسک هرکدام از این تعرفه‌ها را تغییر می‌دهد و حالا شما با تعداد زیادی کالای پرسیسک مواجه هستید که صاحبان آن‌ها حاضرند هر کاری برای نفع شخصی خود انجام دهند و از طرفی تفاوت فاحش انگیزه‌ای بسیار بالا برای آن‌ها ایجاد کرده است و شما را مجبور به استفاده از روش‌هایی دیگر برای کاهش این مطلوبیت می‌کنند مانند افزایش بازرسی‌ها و نظارت بر کارکنان یا برخوردهای قضایی سخت‌تر با متخلفین که هرکدام دارای هزینه‌های بسیاری نیز است.

در مجموع باید به این موضوع توجه داشت که این روند تعرفه‌گذاری برای یک تعرفه‌گذاری خوب یا بد نیست اما وقتی برای گروه کالاهای زیادی این اتفاق می‌افتد باعث سخت شدن فرایند بازرسی کم‌شدن توانایی گمرک در هر تعرفه خاص می‌شود.

در کشورهای پیشرو دنیا در حوزه‌های گمرکی و مبارزه با فساد برای کالاهای معمول هر کشور تعرفه‌هایی مشخص بر گروه کالایی با اعداد حداقلی مثلاً ۵ درصدی می‌گذارند و سپس بعد از آن با بر اساس مدل‌های تجاری و استراتژی‌های خود بر گروه کالایی‌های محدودی تعرفه‌های خاص و بالا برای

خاص را از نظر دارای ریسک بودن بررسی کنند برای انجام این مهم سازمان‌های مختلف باید با گمرک همکاری بکنند که در حال حاضر همکاری جدی صورت نمی‌گیرد که به ترتیب اولویت این سازمان‌ها شامل موارد زیر هستند:

۱- مالیات

۲- نیروی انتظامی و قوه قضائیه

۳- وزارت صنعت، معدن و تجارت

۴- بانک مرکزی

۵- سازمان بندرها

۶- راهداری و پایانه‌ها

کارشناسی

در بخش کارشناسی مشکلات متعدد و عدیده‌ای در طول زمان وجود داشته است با وجود اینکه کارشناسان یکی از ستون‌های فعالیت گمرکی هستند نکات بسیاری را باید در این بخش مورد بررسی قرار دهیم مانند:

۱- کارشناس مجازی

در این زمان با مجازی شدن این فرایند امکان تقسیم آن در سراسر کشور ایجاد شد. بدین صورت که کارشناسان را بر اساس فعالیت‌ها و امتیازات ارزشیابی شده در دو گروه قرار می‌دهند و هر کالا را بر اساس ارزش و اولویت به یکی از این دو گروه ارجاع می‌دهند در این مرحله به‌صورت تصادفی یکی از کارشناسان به او اختصاص می‌یابد.

از مهم‌ترین نقاط قوت این فرایند به نکته می‌توان اشاره کرد دیگر کارشناسان و صاحبان کالاها یکدیگر را نمی‌بینند و امکان تحت فشار قراردادن یا رشوه به کارشناس کاهش پیدا کرده است

از نکاتی که به این طرح انتقاد وارد می‌شود عدم وجود دانش کافی در گمرکات مختلف است که با بحث‌های دستور خدمت و مدیریت دانش قابلیت اصلاح

منفی است.

همه این عوامل باعث به وجود آمدن این فعالیت شد بدیهی است که باتوجه به نکات مطرح شده صورت مطلوب این فرایند حداقل بررسی و حداکثر کشف است و برای رسیدن این مهم به مسائل متعددی برمی‌خوریم مانند: محدود بودن اطلاعات از افراد و کالاها در زمان بررسی ریسک یک محموله شما افرادی مؤثر متفاوتی و متکثری دارید (صاحب بار، شرکت حمل، انباردار، ترخیص‌کار و ...) که هرکدام توانایی اثرگذاری بر روی فرایند را دارند حالا باید تا حد امکان اطلاعات را افزایش داد و با استفاده از سیستم‌های تحلیل داده مجموع این اطلاعات را بر روی محموله اعمال کرد و آن را تعیین مسیر کرد اما امروزه ما در گمرک در بهترین حالت ۴۰ درصد همه کالاها را با ریسک بالا (مسیر قرمز) بررسی می‌کنیم که باعث هدررفت زمان و منابع می‌شود و در کنار این موارد با افزایش فشار کاری بر کارکنان امکان بررسی درست محموله‌های متخلف را سلب می‌کند.

در بخش‌های قبل یادآور شدیم که این مورد در حال حاضر توسط کمیته سلکتیویته به صورت غیر سیستمی صورت می‌گیرد و این مورد در کنار یک دید منفی نسبت به مسیر سبز از سوی نهادهای مختلف قانون‌گذاری و نظارتی که باعث می‌شود در زمان افزایش مسیر سبز احساس افزایش قاچاق در کشور به وجود بیاید.

در حال حاضر باتوجه به قالب این کمیته تنها به مشخص کردن مسیر قرمز می‌پردازد و بعد از آن دیگر بررسی خاصی صورت نمی‌گیرد و نسبت به کارآمدی یا میزان کشف هر ریسک جدید ایجاد شده دقتی صورت نمی‌گیرد و به تبع آن تغییری نیز در این رویه‌ها صورت نمی‌گیرد.

در کنار این مشکلات باید توجه داشت که گمرک به عنوان متولی بررسی کالا باید بتواند با جمع‌آوری دیتا از نهادهای مختلف اشخاص ذی‌نفع و کالاها

حمایت از تولید یا چنین فعالیت‌هایی وضع می‌کند.

همچنین ارائه معافیت‌هایی بر اساس نظرات یک بخش یا وزارت‌خانه خاص باعث ایجاد رانت‌هایی می‌شود که ابتدا باهدف کمک به تولید مطرح شده اما باگذشت زمان به بستری برای سودجویی و توزیع رانت تبدیل شده است. برای شروع مبحث آسیب‌شناسی ابتدا باید به این نکته توجه داشت که هر سازمان بر اساس فعالیت‌هایی که انجام می‌دهد در ابعاد مختلفی بروز پیدا می‌کند که ما در این گزارش به بررسی این ابعاد در فرایند گمرکی کشور خواهیم پرداخت برای مثال وقتی کالا از کشتی به محوطه بندر وارد می‌شود گمرک به دو عملکرد متفاوت می‌پردازد یکی ثبت اولیه کالاها و ورودی و دیگری سعی در ارتباط با سازمان بندرها برای دریافت اطلاعات کالاها در زمان ورود به انبار باتوجه به مجموع به این نکات ضمن مشخص کردن ابعاد فعالیت‌های گمرک به آسیب‌شناسی هر یک از این فعالیت‌ها می‌پردازیم:

الف) فعالیت‌های عملیاتی گمرک (ترخیص)

این فعالیت‌ها در واقع بخش اصلی کار گمرک را شامل می‌شوند که هدف آن‌ها بررسی و ترخیص کالاهایی ورودی محوطه گمرکی است که به ترتیب شامل:

۱- کنترل لجستیک (انبارگردانی)

۲- مدیریت ریسک

۳- کارشناسی

۴- ارزیابی

۵- کنترل لجستیک (درب خروج)

ب) فعالیت‌های غیر عملیاتی گمرک (پس از ترخیص)

این فعالیت‌ها باهدف شناسایی کالاها و تجاری که با تخلف از محوطه گمرکی خارج شده‌اند صورت می‌گیرد و شامل موارد زیر است:

۱- بازبینی

۲- حسابرسی پس از ترخیص

۳- شکایت‌ها و فعالیت‌های قضایی دادگاه‌ها

در کنار این دسته‌بندی مواردی وجود دارند که در هیچ‌کدام از دسته‌بندی‌های بالا قرار نمی‌گیرند اما عدم توجه به آن‌ها ما را از رسیدن به مقصد اصلی دور می‌کند:

۱- رویه‌های تجاری

۲- مسائل مرتبط با نیرو انسانی

۳- ...

کنترل لجستیک (انبارگردانی)

این بخش از زمان ورود کشتی به آب‌های کشور شروع می‌شود و تا زمان اظهار کالا به گمرک ادامه می‌یابد و شامل بخش‌های پاس کشتی (اجازه ورود)، تخلیه و انتقال به انبار و انبارداری است همچنین از این جهت اهمیت دارد که مسئولیت نگهداری کالا در این زمان بر عهده کدام نهاد است.

دو مشکل عمده در سازمان بندرها وجود دارد یکی دسته‌بندی و شناخت کالا بر اساس کانتینر و عدم توجه به کالاهای موجود در هر کانتینر است و در کنار این موضوع باید به عدم نظارت صحیح بر شرکت‌ها و نبود اطلاعات دقیق از انبارها یا عدم ارائه این اطلاعات به گمرک امکان بررسی را از گمرک یا هر نهادی سلب می‌کند.

در حال حاضر متولی بحث بارگیری و انبارگردانی سازمان بندرها و دریانوردی کشور است و مسئولیت کالا و اجازه بررسی و انبارگردانی از گمرک سلب شده است علی‌الخصوص در مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی که بر اساس قانون "مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران" ماده ۱۷ کنترل ورود خروج بر عهده یک گمرک سازمانی که

واحدی از زیرمجموعه سازمان منطقه آزاد است که مجری مقررات صادرات و واردات در هر منطقه است و گمرک فقط در بیرون از این مناطق در بخش‌هایی مستقر است و می‌تواند تنها کالاهای ورودی و خروجی را در این مناطق رصد کند که با وجود وسعت و بعضاً مسکونی بودن این مناطق عملاً امکان این کار از گمرک سلب می‌شود.

چالش عمده‌ای که در این شرایط به وجود می‌آید مسئله مسئولیت است که با تقسیم شدن بین چندین سازمان امکان پیگیری را از نهاد ناظر می‌گیرد و همچنین در کنار این شرایط ناهماهنگی‌هایی که بین این سازمان‌ها وجود دارد امکان کشف افراد متخلف را سخت‌تر و تا حدودی ناممکن می‌کند.

به‌عنوان مثال در زمانی که یک کالا قبل از اظهار به گمرک از انبارها به شیوه‌های مختلف غیرقانونی خارج می‌شود امکان تقاطع‌گیری اطلاعات بین اطلاعات ورود و خروج و همچنین نظارت بر روی هر انبار و بازرسی از انبارها وجود ندارد. در شرایط بالا از بین سازمان‌های دخیل هیچ‌کدام این مسئولیت را قبول نمی‌کنند و هرکدام به نوعی مسئولیت را از خود سلب می‌کنند.

برای درک بهتر این موضوع می‌توان به نکته اشاره کرد که تنها یکی از انبارهای گمرک شهید رجایی ۲۰۰ هکتار وسعت دارد و به ۲۰۰ هکتاری معروف است و کنترل و مراقبت از چنین محوطه توان بسیار بالایی را از سازمان‌ها مختلف می‌گیرد در حالی که به راحتی با نظارت و انبارگردانی مناسب و تقاطع‌گیری با اطلاعات اظهارشده امکان کنترل چنین محوطه‌هایی وجود دارد.

مدیریت ریسک

مدیریت ریسک در ابتدا برای تقسیم توجه و توانایی برای بررسی محدود ایجاد شد یعنی یک سازمان هرچقدر هم که توانمند باشد نمی‌تواند همه کالاها را به صورت کامل بازرسی کند و حتی در صورت وجود توانایی این کار لزومی ندارد و باعث افزایش زمان بررسی کالاها می‌شود که در تجارت خود یک مفهوم