

پرسش و پاسخ متداول در مورد محور گمرک در طرح تحول اقتصادی

1- تعریف گمرک و وظایف آن چیست؟

واژه گمرک که معادل آن در زبان انگلیسی Customs و در زبان فرانسه Douane می‌باشد بنا بر قول مشهور محققان و مورخان، مشتق از کلمه لاتین “Commerciu” به معنی تجارت و مبادله کالا بوده که خود این کلمه مشتق از ریشه یونانی Cummerx (کومرکس) به معنی حقوق متعلق به کالا و مال التجاره می‌باشد. گمرک در زبان ترکی به شکل واژه Kumruk (کومروک) یا Gumruk رواج یافته است. این واژه‌ها بعدها در دوران صفویه به واسطه همجواری ایران با ترکیه در کشور ما نیز متداول شده است. شورای همکاری گمرکی، گمرک را چنین تعریف کرده است: “گمرک سازمانی است دولتی که مسئول اجرای قانون گمرک و وصول حقوق و عوارض ورودی و صدوری و همچنین واردات، ترانزیت و صادرات کالا می‌باشد.

طبق قانون وظایف زیر بر عهده گمرک می‌باشد:

- اجرای قانون امور گمرکی و آئین‌نامه اجرایی آن و مقررات عمومی سالانه صادرات و واردات و قراردادهای بازرگانی و توافق‌نامه‌های منعقدۀ 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 قرنطینه‌ای 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
- انجام تشریفات گمرکی واردات موقت، صادرات موقت، کابوتاژ، ترانزیت داخلی، ترانزیت خارجی و کالاهای مرجوعی و انتقالی
- اعمال مقررات گمرکی در مورد فروشگاههای آزاد (Free shop)، بسته‌ها و پیکهای سیاسی و همچنین محمولات و مرسولات پست بین‌المللی

- اعمال مقررات ضد دامپینگ و مقابله با جرایم 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 حق‌العمرک 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 توصیه‌های 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 مصرف‌کنندگان و جلوگیری از اغفال مردم در مقابل ورود کالاهای تقلبی و غیر اصلی.

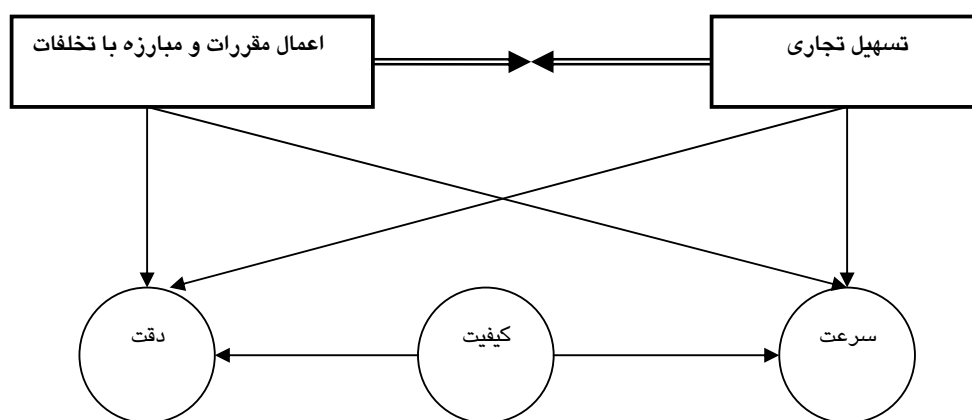
2- علت قرارگرفتن نظام گمرکی بعنوان یکی از محورهای طرح تحول اقتصادی چیست ؟

- گمرک ایران اصلی‌ترین دستگاه ناظر بر جریان ورود و خروج کالا از محدوده قلمرو گمرکی کشور است. اهداف کلان دولت در زمینه تجارت خارجی عبارت است از:
- صادرات: توسعه صادرات غیرنفتی
 - واردات: حمایت از تولیدات داخلی، کسب درآمدهای گمرکی
 - ترانزیت خارجی: استفاده از مزیت‌های جغرافیایی کشور برای افزایش ترانزیت
 - قاچاق کالا: کاهش جریان قاچاق کالا
- در دستیابی به اهداف فوق دستگاه‌ها و حوزه‌های مختلفی دخیل هستند. در حوزه گمرک، اهداف نظام مطلوب گمرکی را می‌توان در بندهای زیر بیان کرد:
- صادرات کالا: تسهیل جریان صادرات، تعیین ارزش صحیح، کارایی در ارائه تسهیلات جنبی از قبیل ورود موقت با هدف پردازش برای صادرات
 - واردات کالا: تسهیل جریان واردات، تعیین تعرفه صحیح، تعیین ارزش صحیح، پیشگیری از تخلفات و قاچاق تحت پوشش واردات
 - ترانزیت خارجی: تسهیل جریان ترانزیت، پیشگیری از تخلفات و قاچاق تحت پوشش ترانزیت

- کالای همراه مسافر: تسهیل جریان ورود و خروج مسافران، پیشگیری از تخلفات و قاچاق تحت پوشش کالای همراه مسافر

- پرونده های قاچاق کالا: افزایش کارایی در پیگیری فضایی پرونده های قاچاق

در عین حال، دستیابی به نظام مطلوب گمرکی مستلزم رعایت دو موضوع است: یکی، تسهیل در امر تجارت و دیگری اعمال مقررات و مبارزه با تخلفات. برقراری تعادل میان این دو هدف را می توان اصلی ترین وظیفه مدیریت گمرکی دانست که موضوع در قالب نمودار زیر نیز ارائه شده است:



شاید بتوان گفت هدف نهایی طرح تحول اقتصادی ایجاد فضای مناسب کسب و کار و فعالیت اقتصادی در کشور است. با توجه به حجم تجارت خارجی کشور معادل حدود 78/5 میلیارد دلار در سال 1386 ، نقش گمرک در تجارت خارجی (صادرات- واردات- امور مسافری- ترانزیت) از یکطرف و اعمال سیاستهای تجاری و اقتصادی دولت از طرف دیگر روشن می شود. بعبارت دیگر گمرک می تواند در ایجاد فضای مناسب کسب و کار در کشور نقش مهمی را ایفاء کند و به همین دلیل به عنوان یکی از محورهای اصلی در طرح تحول اقتصادی مدنظر قرار گرفته است.

سایر دلایل قرار گرفتن گمرک بعنوان یکی از محورهای طرح تحول اقتصادی بطور خلاصه عبارتند از:

1- گمرک بعنوان دروازه تجارت خارجی کشور در اجرای سیاستهای تجاری و اقتصادی از اهمیت فوق العاده ای برخوردار بوده و عملکرد مناسب آن در این زمینه تاثیرگذار در کل فعالیتهای اقتصادی است.

2- وابستگی تولید کشور به کالاهای سرمایه‌ای، مواد اولیه و واسطه‌ایی وارداتی از یکطرف و سهم بالای این کالاها در واردات کشور از طرف دیگر نقش گمرک را در تسهیل فعالیتهای تولیدی برجسته می‌کند.

3- نظر به رویکرد صادرات محور در تولید براساس برنامه چهارم توسعه اقتصادی- اجتماعی کشور، تسهیل امور مربوط به صادرات کالاها و خدمات در گمرک موجب تقویت بخشهای تولیدی صادراتی و رسیدن به اهداف برنامه می‌شود.

4- با توجه به افزایش حجم واردات و ترانزیت، دقت در ارزش‌گذاری کالاها و طبقه‌بندی صحیح آنها در گمرک و نیز نظارت و دقت در ترانزیت نقش قابل توجهی در کسب درآمدهای دولت ایفا می‌کند.

5- با عنایت به تصویب و ابلاغ قانون مالیات برارزش افزوده، تحول در نظام گمرکی و دقت و سرعت در خدمات گمرکی نقش غیرقابل انکاری در اجرای مطلوب قانون مزبور ایفا می‌کند.

6- با توجه به پدیده قاچاق کالا و لزوم جلوگیری از آن، بهبود کیفیت فعالیتهای گمرک نقش مهمی را برای مبارزه با این پدیده ایفا می‌کند.

3-کنوانسیونهای بین‌المللی در زمینه فعالیت گمرک چیست و گمرک ایران در کدامیک از آنها عضویت دارد؟

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.

اسامی کنوانسیونها وموافقت نامه های بین المللی گمرک

ردیف	نام کنوانسیون	عضویت ایران
1	کنوانسیون تاسیس شورای همکاری گمرکی (CCC)	1959
2	کنوانسیون بین المللی سیستم هماهنگ توصیف و کد گذاری کالا (HS)	1996
3	کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی	1950
4	موافقت نامه تسهیل مبادلات بین المللی 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 بین المللی حمل و نقل مسافر و توشه با راه آهن (CIV)	1966
7	کنوانسیون بین المللی حمل و نقل کالا از طریق راه آهن (CIM)	1966
8	کنوانسیون ورود موقت (A.T.A)	1968
9	کنوانسیون ورود موقت لوازم حرفه ای	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	--

ردیف	نام کنوانسیون	عضویت ایران
15	کنوانسیون کمک‌های متقابل اداری به منظور پیشگیری، تجسس و جلوگیری از تخلفات اداری (کنوانسیون نایروبی)	1998
16	کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها (TIR Carnet)	1984
17	کنوانسیون پاریس (حمایت از مالکیت صنعتی)	1959
18	کنوانسیون تاسیس سازمان جهانی مالکیت فکری (WIPO)	2000
19	کنوانسیون 1954 نیویورک در خصوص کارنه دوپاساژ	--
20	کنوانسیون 1946 سازمان ملل متحد در مورد معافیت اشیاء و کالای مورد استفاده رسمی نمایندگی‌های 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 ماموریت‌های کنسولی و اجرای آن (کنوانسیون وین 1961)	--

4- استانداردهای بین‌المللی در زمینه فعالیت گمرک چیست و وضعیت فعلی گمرک ایران درخصوص اجرای این

استانداردها چگونه است؟

به لحاظ اهمیت نقش تجارت خارجی در اقتصاد ملی و به منظور جلوگیری از هزینه‌های پنهان ناشی از معطلی کالا در مبادی ورودی و خروجی و حسب توصیه‌های مجامع بین‌المللی مرتبط، تشریفات گمرکی باید آسان و با سرعت انجام شود. از طرف دیگر، امنیت در زنجیره عرضه تجارت بین‌المللی و مصون داشتن آن از سوء استفاده‌های جنائی و تروریستی همان اولویت را پیدا نموده است. سازمان جهانی گمرک (کشور

ما عضو این سازمان است) ، برای آشتی دادن این دو الزام متبیین (سرعت ودقت) اقدام به تدوین 17 استاندارد بعنوان راهنمای گمرکات وسایر دست اندرکاران در زنجیره تجارت بین المللی نموده که 11 استاندارد مربوط به ارتباط سازمانهای گمرک با یکدیگر و 6 استاندارد مربوط به ارتباط گمرکات با بخش تجارت می باشد.

عناوین این استانداردها وموقعیت گمرک در ارتباط با آنها به طور خلاصه در ادامه ارائه می گردد. از آنجا که این استانداردها مورد حمایت سازمان ملل وسایر مجامع بین المللی مرتبط می باشد اجرای آنها در طول زمان وبا آمادگی لازم وکمکهای بین المللی صورت می پذیرد واز جانب دیگر از کشورها خواسته شده ، مواضع خود را در قبال پذیرش آنها اعلام نمایند واینکه قبول این استانداردها باید با همکاری وتعهد کلیه سازمانهای همجوار باشد.

استانداردهای مربوط به ارتباط سازمانهای گمرک با یکدیگر

استاندارد 1

گمرک باید رویه های کنترلی منسجم که در جزوه « راهنمای سازمان جهانی گمرک» در خصوص مدیریت منسجم زنجیره عرضه (ISCM) آمده است را بپذیرد.

موقعیت گمرک :

برای اجرای این استاندارد همکاری سایر سازمانها وبخش خصوصی از جهت اجرای پنجره واحد محموله واستفاده از تجارت الکترونیکی الزامی است، که البته در این زمینه مشکلات عدیده ای وجود دارد.

استاندارد 2

اداره گمرک باید اختیار بازرسی تمام محمولات بهنگام ورود ، خروج (حتی بر روی وسیله نقلیه) یا ترانشیپمنت را داشته باشد.

موقعیت گمرک :

اجرای این استاندارد مشکلی ندارد.

استاندارد 3

تجهیزات بازرسی نامحسوس و دستگاههای کشف پرتوی (X-Ray) ، برای انجام بازرسی های گمرکی باید مورد استفاده قرار گیرد. این تجهیزات برای بازرسی محمولات دارای خطر بالا، یا محمولات فوری مورد استفاده قرار می گیرد بدون اینکه وقفه ای در ترخیص سریع ایجاد نماید.

موقعیت گمرک :

در حال حاضر 4 دستگاه X-Ray ثابت در گمرکات بزرگ و 22 دستگاه پالتی وجود دارد که به هیچ وجه متناسب با حجم فعالیت گمرک و نیازهای آن نیست.

استاندارد 4

گمرک باید یک سیستم مدیریت خطر برای مشخص کردن محمولاتی که بالقوه دارای خطر بالا می باشند و نیز خودکار کردن این سیستم را مورد استفاده قرار دهد. این سیستم باید شامل مکانیسمی برای تأیید ارزیابی خطر و هدف قرار دادن خطرات و پیدا کردن بهترین اقدامات باشد.

موقعیت گمرک :

در حال حاضر از سیستم مدیریت خطر در گمرک استفاده می شود ولی نیاز به ارتقاء کیفیت با استفاده از اطلاعات دارد. لذا این استاندارد بطور کامل اجرا نمی شود.

استاندارد 5

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

موقعیت گمرک :

مستلزم ارتباط و تبادل اطلاعات با سازمانهای امنیتی است.

استاندارد 6

گمرک باید از قبل وبه موقع اطلاعات الکترونیکی پیشرفته از محموله وکانتینر برای انجام ارزیابی خطر بدست آورد.

موقعیت گمرک :

اجرای این استاندارد ، مستلزم استفاده شرکت های حمل و نقل از رویه های جدید صدور بارنامه ومانیفست وارسال الکترونیکی آنها به گمرک می باشد که هنوز عملیاتی نشده است.

استاندارد 7

ادارات گمرک باید تمهیداتی فراهم نمایند تا از کنترل ها ونتایج حاصل از دستگاههای کشف یکدیگر استفاده نمایند و مکانیسمی برای تبادل اطلاعات یا ارتباطات فراهم نمایند. این اقدام شناسائی کنترل های یکدیگر در آینده را امکان پذیر خواهد نمود.

موقعیت گمرک :

انجام این استاندارد مستلزم مجوز قانونی وپذیرش کنوانسیون ژوهانسبورگ می باشد . این استاندارد عملیاتی نشده است.

استاندارد 8

اداره گمرک باید گزارشات آماری از اقدامات انجام شده ، از تعداد محصولات مورد بازرسی ، محمولات که دارای خطر بوده اند ، تعداد ارزیابی ها از طریق دستگاههای کشف یا از طریق بازرسی های فیزیکی ، زمانهای نیاز برای ترخیص ونتایج مثبت ومنفی آن را ارائه دهد.

موقعیت گمرک :

تصویب کنوانسیون ژوهانسبورگ یا مجوز هیأت محترم دولت برای مکاتبه مورد نیاز است و لذا این استاندارد عملیاتی نشده است.

استاندارد 9

گمرک باید با سایر مقامات مسئول مرتبط با امر تردد وجابجائی کالا در زنجیره عرضه تجارت بین المللی ارتباط کاری داشته باشد وفوراً نسبت به مسدود نمودن راههای نفوذ غیر مجاز اقدام نماید.

موقعیت گمرک :

سازمان بنادر و کشتیرانی ISPS-CODE را پذیرفته است و از این بابت مشکلی وجود ندارد ، ضمناً گمرک پیش نویس کنوانسیون « هماهنگی کنترل کالا در مرزها» مصوب سازمان ملل را تهیه وهم اکنون در مجلس محترم برای سیر مراحل تصویب می باشد.

استاندارد 10

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

موقعیت گمرک :

اقدامات جدید بخصوص تصمیمات متخذه توسط رؤسای محترم سه قوه برای مبارزه با فساد اجرای این استاندارد را آسان می کند.

استاندارد 11

گمرک باید برای محمولاتی که خارج می شود، بنا به تقاضای کشور مقابل بازرسی های لازم را انجام دهد.

موقعیت گمرک :

نیاز به تصویب کنوانسیون ژوهانسبورگ ومجوز دولت دارد و لذا این استاندارد عملیاتی نشده است.

استانداردهای همکاری گمرک با بخش تجارت

استاندارد 1

عاملان اقتصادی مجاز (AEO) در زنجیره تجارت بین المللی در معرض یک فرآیند خود ارزیابی در مورد معیارهای امنیتی از پیش تعیین شده و عملیات سالم برای حصول اطمینان از رویه ها وسیاست های داخلی آنها در جهت مسائل امنیتی تا ترخیص کالا از گمرک قرار خواهند گرفت.

موقعیت گمرک :

نیاز به همکاری بخش خصوصی ، حمل و نقل و اطاق بازرگانی و صنایع و معادن دارد.

استاندارد 2

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

موقعیت گمرک :

نیاز به همکاری بخش خصوصی ، حمل و نقل و اطاق بازرگانی و صنایع و معادن دارد.

استاندارد 3

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

موقعیت گمرک :

نیاز به همکاری بخش خصوصی ، حمل و نقل و اطاق بازرگانی و صنایع و معادن دارد.

استاندارد 4

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

موقعیت گمرک :

عاملان اقتصادی معتبر بایستی الزامات موافقت نامه های بین المللی از جمله کنوانسیون 1972 کانتینرهای گمرکی و کنوانسیون TIR را رعایت و بجای پلمپ های مکانیکی از پلمپ های پیشرفته استفاده و هرگونه مداخله غیر مجاز را گزارش نمایند.

استاندارد 5

گمرک به صورت منظم برنامه های فعاليت های همکاري با بخش تجارت را جهت ارتقاء سطح امنيت به روز خواهد رسانيد.

موقعيت گمرک :

گمرک بايد رويه های مشاوره ای ايجاد وهمچنين شماره تلفن هايی برای تماس های ضروري در ارتباط با تخلفات وموارد مشکوک در اختيار عاملان اقتصادي مجاز قرار دهد واز اين لحاظ مشکلي ندارد.

استاندارد 6

گمرک برای افزايش امنيت وتسهييل زنجيره تجارت بين الملل در هنگام صدور يا ترانزيت کالا از قلمرو خود با عاملان اقتصادي مجاز همکاري ونظرات آنها را مورد ارتقاء سطح امنيت وتسهييل سازي جويوا خواهد شد.

موقعيت گمرک :

همکاري بخش خصوصي ، حمل ونقل واطاق بازرگاني وصنایع ومعادن را نياز دارد.

در يك ارزيابي کلي در زمينه 17 استاندارد فوق که در زمينه امنيت و تسهييل امور گمرکي می باشد می توان گفت که اين استانداردها پياده سازي نشده و تنها برخي از آنها بصورت ابتدائي در حال اجرا می باشند.

5- در حال حاضر نظام گمرکي با چه مشکلات و چالش هايی مواجه است؟

اهم مشکلات و چالش هايی که گمرک ايران با آن مواجه است عبارتند از:

✓ مشکل مربوط به تعیین ارزش کالاها با توجه به تغییر سریع و به روز قیمت های جهانی ،
تنوع زیاد در ماخذ تعرفه کالاها

مبنای پرداخت حقوق ورودی کالاها، ارزش آنهاست. این گرایش برای برخی واردکنندگان وجود دارد که با ارائه مدارک غیر واقعی ارزش کالاها را کمتر از میزان واقعی آنها اعلام و حقوق ورودی کمتری پرداخت نمایند. نتیجه این امر پرداخت حقوق ورودی کمتر توسط واردکنندگان و سخت تر شدن امکان رقابت محصولات داخلی با تولیدات خارجی است. ریشه این مشکل را میتوان در جامع و کامل نبودن نظام تعیین ارزش در گمرک ایران، عدم بکارگیری فناوری اطلاعات (IT) در گمرک ، عدم عضویت در کنوانسیون بین المللی ارزش و وجود انگیزه تخلف در بخشهایی از جامعه تجاری کشور با هدف انتفاع مالی که از بالا بودن نرخ حقوق ورودی برای تعداد زیادی از کالاها و همچنین مزیتهایی مثل جوایز صادراتی سرچشمه می گیرد، جستجو کرد.

✓ طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها:

تبعات منفی این مشکل مستقیماً متوجه بخش تولید و بازرگانی کشور است که با افزایش زمان ترخیص کالاها هزینه های آنها را افزایش می دهد. مشکل اصلی در این زمینه به نحوه تعامل گمرک با دستگاههای دیگری که حضور و تأییدیه آنها برای تشریفات گمرکی ضروری است ، برمی گردد. از جمله این دستگاهها می توان به مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، اداره بهداشت، سازمان انرژی اتمی و قرنطینه ها اشاره کرد. از یک طرف، ناقص بودن نحوه حضور این دستگاهها در گمرکات باعث کندی تشریفات می شود و از طرف دیگر به علت عدم ارتباط الکترونیکی بین این دستگاهها علاوه بر تأخیر، مسائل مربوط به جعل اسناد نیز پیش می آید. با توجه به اهمیت موضوع ، در این مورد به تفصیل بحث می کنیم.

✓ تعدد گمرکات در ایران و گسترش روزافزون آنها

این مشکل کنترلها را برای مقامات گمرکی سخت کرده است. در حال حاضر در کشور بیش از 160 واحد گمرکی وجود دارد که اغلب آنها از نظر تجاری توجیه ندارند. بر اساس اطلاعات موجود حدود

98/2 درصد از کل صادرات و واردات کشور تنها از 66 گمرک و 1/8 درصد از حدود 100 گمرک دیگر صورت می‌گیرد.

- ✓ وجود رویه‌های پیچیده اداری و تفسیر پذیری قوانین و رویه‌های گمرکی و باز بودن دست کارکنان در اتخاذ تصمیمات.
- ✓ تخصصی نبودن گمرکات کشور امکان و احتمال تخلفات و سوء استفاده‌ها را بیشتر کرده است.
- ✓ طبقه‌بندی غیر واقعی کالاها در ردیف‌های با نرخ حقوق ورودی پایین‌تر با هدف انتفاع مالی و عدم پرداخت حقوق دولت.
- ✓ قاچاق کالا : یک سری از کالاها با تبانی و به صورت مخفیانه بدون انجام تشریفات گمرکی از طریق گمرکات رسمی یا در پوشش رویه‌های قانونی مثل ترانزیت به کشور وارد (یا از کشور خارج) می‌شوند
- ✓ تعدد مراجع و مراکز سیاستگذار در امور بازرگانی - گمرکی از جمله وزارت بازرگانی ، موسسه استاندارد، وزارت بهداشت، وزارت صنایع، سازمان انرژی اتمی ، سازمان دامپزشکی، وزارت جهادکشاورزی و ... و مختلف و متفاوت بودن قوانین و رویه‌های مورد عمل هر دستگاه
- ✓ عدم اصلاح ساختار سازمانی متناسب با تغییرات و تحولات صورت پذیرفته، مشکلات مربوط به انگیزش کارکنان از جمله نظام پرداخت و پایین بودن سطح آموزش کارکنان
- ✓ عدم حضور موثر و فعال گمرک در عرصه سیاست گذاری‌های بخش‌های تجاری و بازرگانی
- ✓ کمبود شدید نیروی انسانی به نحوی که در حال حاضر علی‌رغم افزایش 40 درصدی تعداد واحدهای گمرکی نسبت به سال 60 (114 واحد به 160 واحد) تعداد نیروی انسانی شاغل حدود 18 درصد کاهش داشته است . (7965 نفر به 6600 نفر)
- ✓ عدم تجهیز مبادی ورودی و خروجی به تجهیزات و ابزارهای کنترلی پیشرفته علی‌رغم افزایش حجم مبادلات

6- برنامه چهارم توسعه در زمینه فعالیت گمرک چه مفادی دارد؟

در برنامه چهارم توسعه مواد مرتبط با فعالیت گمرک بطور خاص به شرح زیر میباشد:

ماده 33- به منظور نوسازی و روان‌سازی تجارت، افزایش سهم کشور در تجارت بین‌الملل، توسعه صادرات کالاهای غیرنفتی و خدمات، تقویت توان رقابتی محصولات صادراتی کشور در بازارهای بین‌المللی و به منظور گسترش کاربرد فن‌آوری ارتباطات و اطلاعات در اقتصاد، بازرگانی و تجارت در قالب سند ملی بازرگانی کشور، دولت مکلف است :

الف - با تجهیز مبادی و مجاری ورودی کشور، نسبت به توسعه ترانزیت و عبور مطمئن، آزاد و سریع کلیه کالاها و خدمات با نرخ رقابتی اقدام نماید.

و- بازارچه‌ها و مبادلات مرزی را از طریق اصلاح نظام اجرایی، معیارهای تشکیل و رویه های اداری ساماندهی نماید.

ز- نسبت به حذف کلیه موانع غیرتعرفه‌ای و غیرفنی با رعایت موازین شرعی و وضع نرخ‌های معادل تعرفه‌ای با زمانبندی معین و در قالب پیش‌آگهی حداکثر تا پایان سال اول برنامه اقدام نماید.

ل - دولت مکلف است به منظور هم‌پیوندی فعال با اقتصاد جهانی و رونق بخشیدن به تجارت خارجی، قانون مقررات صادرات و واردات، قانون امور گمرکی و قانون مناطق آزاد تجاری و صنعتی را بازنگاری و اصلاح و مقررات ضد دامپینگ را تدوین نموده و به تصویب مرجع ذی‌ربط برساند.

ماده 41- دولت موظف است در برنامه چهارم، در جهت بهبود فضای کسب و کار در کشور و زمینه‌سازی توسعه اقتصادی و تعامل با جهان پیرامون، اقدام های ذیل را به عمل آورد :

الف - کنترل نوسانات شدید نرخ ارز در تداوم سیاست یکسان‌سازی نرخ ارز، به صورت نرخ شناور مدیریت شده و با استفاده از ساز و کار عرضه و تقاضا ، با در نظر گرفتن ملاحظات حفظ توان رقابت بنگاه‌های صادرکننده و سیاست جهش صادرات با رعایت بند (4) الزامات جدول شماره (2) این قانون.

ب - تنظیم تعرفه‌های واردات نهاده‌های کالایی تولید (ماشین‌آلات و مواد اولیه) مبتنی بر حمایت منطقی و منطبق با مزیت‌های رقابتی از تولید داخلی آنها و در جهت تسهیل فعالیت‌های تولیدی صادرات گرا.

7- برنامه‌های تحول بخش در نظام گمرکی براساس طرح تحول اقتصادی چیست ؟

در راستای تحقق اهداف طرح تحول اقتصادی و برای رفع مشکلات موجود، از جانب گمرک برنامه های متعددی به کار گروه تحولات اقتصادی ارایه شده که پس از بررسی در جلسات متعدد کار گروه مذکور، 6 برنامه به عنوان «چارچوب کلی اصلاحات نظام گمرکی» تعیین شد که بر اساس آنها 8 پروژه عملیاتی تعریف و در جلسات شورای راهبردی تحولات اقتصادی به تصویب رسید. برنامه‌ها ی مذکور عبارتند از:

- تعامل فعال و موثر با مجامع بین‌المللی

- اصلاح قوانین و مقررات

-تحقق گمرک الکترونیکی

- افزایش اقتدار، بهره‌وری و اثر بخشی سازمانی

- اصلاح ساختار سازمانی گمرک

- ارتقای سلامت اداری

8- پروژه‌های مربوطه به برنامه‌های تحول بخش در نظام گمرکی براساس طرح تحول اقتصادی کدامند ؟

پروژه‌های موردنظر برای اصلاح نظام گمرکی عبارتند از:

1. تصویب لایحه قانون امور گمرکی

2. استقرار سیستم آسیکودای جهانی

3. راه‌اندازی سیستم ارزش وب بنیاد

4. تجهیز مبادی ورودی و خروجی به دستگاه‌های کنترلی

5. پروژه پنجره واحد یا Single window

6. ایجاد گمرکات اختصاصی

7. اجرای طرح آمایش سرزمینی در گمرک ایران

8. مبارزه با فساد اداری

9- لزوم اجرای طرح آمایش سرزمین در کمرک چیست؟

نظر به اینکه از دیر باز گمرکات کشور بدون برنامه مدون توسعه یافته و در نقاط مختلف کشور و متناسب با سلیقه مدیران اجرائی مناطق بازگشایی و به تبع آن هزینه های اقتصادی و اجتماعی و سیاسی آن ناگزیر باید پرداخت می شد که این به صرفه و صلاح کشور نبود و از مسیر واقعی توسعه فاصله داشت و بدین منظور برای بهینه کردن خدمات گمرکی در مکانهای مورد نیاز واقعی، طرح مطالعات اقتصادی و اجتماعی گمرکات در دستور کار قرار گرفت تا ضمن بررسی وضعیت گمرکات موجود و نحوه عملکرد آنها به بررسی نیازهای آتی کشور در زمینه توسعه گمرکات در مناطقی که پتانسیل بیشتری دارند و همچنین تعدیل بعضی از گمرکات در مناطقی که از پتانسیل کافی برخوردار نیستند بپردازند. که این موضوع از طریق 4 سناریوی مختلف مورد مطالعه و بررسی قرار گرفت.

1. سناریوی اول: تاکید بر توازن و برقراری تعادل در عرضه و تقاضای خدمات گمرکی

واحدهای گمرکی

که در این سناریو فعالیت بخش کشاورزی و صنعت در نقاط مختلف بررسی و گمرکات بر اساس شاخصهای این بخش اولویت بندی می گردد. در این سناریو کلیه گزارش های مبسوط در بخش کشاورزی و صنعت و آمارهای تولید سالیانه آنها به طور تفکیک برای 30 استان کشور مورد ارزیابی قرار می گیرد و گمرکات بر همان اساس طبقه بندی می گردد.

2. سناریوی دوم: تاکید بر حضور مناسب و پاسخگویی منطقی به ملاحظات جهانی شدن :

مسیر ایران به عنوان شاهراه ترانزیتی قابل بهره برداری است که با وجود 2000 کیلومتر مرز دریایی و ارتباط با آبراههای جهانی پتانسیل زیادی برای توسعه مناطق بندری و مراکز حمل و نقل و ترانزیت کالا دارد. کریدورهای مختلفی از محل کریدور تراسیکا ، کریدور جاده ابریشم و کریدور شمال - جنوب از مسیر ایران می گذرد که مهمترین آنها کریدور شمال - جنوب است که کشورهای اروپایی شرقی را به کشورهای شرق آفریقا و جنوب و جنوب شرقی آسیا مرتبط می سازد. ضمناً ایران کوتاه ترین مسیر ارتباطی بین کشورهای حوزه خلیج فارس با آسیای میانه و قفقاز است.

3. سناریوی سوم: تاکید بر ملاحظات آمایش سرزمین

در این سناریو تاکید اصلی بر محوزه‌های اصلی توسعه، ساختار شبکه‌های زیر بنایی، مکانیابی مراکز جمعیتی در حال و آینده و ارتباط این مناطق در سطح کشور مد نظر قرار گرفته است و توسعه گمرکات کشور متناسب با آن پیش پینی گردیده است.

4. سناریوی چهارم: تلفیق ملاحظات جهانی شدن با آمایش سرزمین

برای این منظور با استفاده از روش رتبه بندی دلفی و با استفاده از نظر کارشناسان مختلف، گمرکات رتبه بندی و آن دسته از گمرکات که از نظر آمایش سرزمین و چه از نظر جهانی شدن مهم قلمداد شده اند و نیاز به توسعه دارند مورد بررسی قرار گرفته اند.

امتیاز بندی و نحوه تقسیم بندی آنها در گزارش ها به طور مفصل بیان گردیده و در صورت نیاز قابل دسترسی خواهد بود.

در نهایت با رتبه بندی گمرکات جدولی تهیه شده که امتیاز نهایی هر گمرک در آن مشخص و از این طریق و با بررسی امتیاز هر گمرک و با در نظر گرفتن شاخص‌های ارائه شده می‌توان درجه اهمیت آن را معین و نسبت به توسعه، تقلیل و یا تعطیلی گمرک مربوطه و با در نظر گرفتن سایر عوامل جانبی اقدام نمود.

بررسی آماری وضعیت فعالیت‌های گمرکات مختلف نشان می‌دهد که نقش گمرکات در فعالیت‌های تجارت خارجی کشور بسیار متفاوت است و در نتیجه تغییر و یا توسعه آنها نیازمند برنامه‌های مشخص و مختلفی است و همین امر اجرای برنامه آمایش را در خصوص تحول گمرک ضروری می‌سازد. (پیوست 4)

براساس اطلاعات آماری از پیوست شماره 4 مبادی کالاهای صادره از کشور در سال 1386، مشتمل بر 125 مبادی گمرکی و بازارچه‌های مرزی بوده که از این تعداد، گمرک شهید رجایی بندرعباس با 12356/12 هزار تن و 2667/49 میلیون دلار رتبه نخست گمرکات کشور در صادرات کالا را به خود اختصاص داده است. به بیانی دیگر 38/47 درصد از سهم وزنی و 17/42 درصد از سهم ارزشی کل صادرات کشور طی سال 86 مربوط به گمرک شهید رجایی بوده است. گمرک بندر امام خمینی (ره) با اختصاص 14/34 درصد سهم وزنی و 15/33 درصد سهم ارزشی و گمرک منطقه ویژه عسلویه

(انرژی پارس) با اختصاص 11/67 درصد سهم وزنی و 12/02 درصد سهم ارزشی به ترتیب در رتبه های دوم و سوم صادرات کالاهای غیرنفتی قرار گرفته اند. سه گمرک فوق در مجموع 64/48 درصد از وزن کل صادرات و 44/77 درصد از ارزش کل صادرات کشور را به خود اختصاص داده اند.

با در نظر گرفتن سهم فراوانی تجمعی در ارزش دلاری و وزن سی گمرک نخست کشور در امر صادرات، ملاحظه خواهیم کرد که 92/05 درصد سهم وزنی و 90/71 درصد سهم ارزشی از کل صادرات کشور، متعلق به سی گمرک اول است. به عبارت دیگر، 95 گمرک دیگر فعال کشور، تنها 7/95 درصد سهم وزنی و 9/29 درصد سهم ارزشی از کل صادرات کشور را دارا بوده اند.

با توجه به آمار فوق، این سؤال مطرح می شود که آیا ضرورتی به فعالیت این تعداد گمرک در کشور (164 واحد) وجود دارد؟ در حالیکه چهل گمرک انتهایی جدول صادرات کشور براساس گمرکات، به طور میانگین هریک دارای سهم 0/0055 درصدی وزنی و 0/005 درصدی ارزشی از کل وزن و ارزش صادرات کشور می باشند که هر دو رقم در حد صفر می باشد.

لذا بازنگری در فعالیت صادراتی و وارداتی گمرکات کشور، بویژه بازارچه های مرزی، جهت ساماندهی و هدفمند کردن فعالیت تجاری در کشور امری ضروری بنظر می رسد. اضافه می نماید کل بازارچه های مرزی کشور که مشتمل بر 25 بازارچه است تنها 1/76 درصد از ارزش کل صادرات کشور را تشکیل می دهند که عمده این رقم نیز به بازارچه های پرویزخان با 0/34 درصد سهم ارزشی، پیرانشهر - تمرچین با 0/29 درصد سهم ارزشی، میل 73 و جلفا هریک با 0/14 درصد سهم ارزشی و کیله سردشت با 0/13 درصد سهم ارزشی از ارزش کل صادرات کشور اختصاص دارد. فراوانی تجمعی سهم ارزشی پنج بازارچه فوق بالغ بر 1/04 درصد از ارزش کل صادرات کشور است. به عبارت دیگر بیش از نیمی از ارزش کالاهای صادراتی از 25 بازارچه مرزی فعال کشور، از طریق پنج بازارچه فوق صورت می گیرد و 20 بازارچه دیگر تنها 0/72 درصد از سهم ارزشی صادرات از طریق بازارچه ها را به خود اختصاص داده اند.

در امر واردات و به استناد منابع آماری گمرک جمهوری اسلامی ایران در سال 1386 مقدار 41696/06 هزار تن انواع کالاهای مورد نیاز کشور به ارزش 449909/61 میلیارد ریال معادل 48438/82 میلیون دلار، از طریق گمرکات اجرائی کشور و تعدادی از مناطق آزاد تجاری و اقتصادی

وارد کشور شده است . واردات کشور در مقایسه با سال 1385، با کاهش 4/13 درصدی در وزن و افزایش 16/10 درصدی در ارزش دلاری روبرو بوده است. این میزان واردات از طریق 99 مبادی گمرکی صورت گرفته که در این بین ، گمرک شهید رجائی بندرعباس با اختصاص 42/76 درصد سهم ارزشی رتبه نخست را به لحاظ ارزش و گمرک بندر امام خمینی (ره) با اختصاص 36/05 درصد سهم وزنی رتبه نخست را به لحاظ وزن از آن خود ساخته‌اند.

گمرکات شهید رجائی، بندر امام خمینی (ره) و شهریار ، به ترتیب با اختصاص 42/76 درصد، 15/78 درصد و 6/48 درصد از سهم ارزشی کل واردات کشور در سه جایگاه نخست ارزش قرار دارند و گمرکات بندر امام خمینی (ره) ، شهید رجایی و بندر انزلی هریک با اختصاص به ترتیب 36/05 ، 32/69 و 9/24 درصد از وزن کل واردات کشور سه جایگاه نخست وزنی را دارا بوده اند.

به عبارت دیگر در مجموع 77/98 درصد از سهم وزنی و 65/01 درصد از سهم ارزشی کل واردات کشور مربوط به دو گروه گمرکات ذکر شده است.

با در نظر گرفتن سی گمرک نخست در واردات کشور، با فراوانی تجمعی 98/01 درصدی در وزن و 97/75 درصدی در ارزش دلاری روبرو می شویم . این ارقام حکایت از آن دارد که تقریباً کل فعالیت وارداتی کشور در سی گمرک نخست جدول واردات کشور صورت می‌گیرد و 69 گمرک دیگر تنها 1/99 درصد از وزن و 2/25 درصد از ارزش کل واردات کشور را تشکیل می‌دهند. اگر دامنه بررسی را محدودتر نماییم ، ملاحظه خواهیم کرد که 90/77 درصد سهم وزنی و 89/49 درصد سهم ارزشی از فعالیت واردات کشور تنها از طریق 12 گمرک ابتدایی جدول واردات کشور صورت می پذیرد و 87 گمرک دیگر در مجموع ، حدود 10 درصد سهم وزنی و ارزشی کل واردات کشور را تشکیل می دهند که در این بین با سهم ارزشی بسیار بسیار ناچیز بازارچه های مرزی برخورد می کنیم که این سهم در سال 86 تنها 0/22 درصد بوده است .

لذا، مشاهده می شود که عمده (بیش از 90 درصد) فعالیت تجاری وارداتی و صادراتی کشور از لحاظ وزنی و ارزشی از طریق سی گمرک نخست کشور صورت می پذیرد .

10- مزایای ناشی از اجرای سیستم آسیکودای جهانی کدام است؟

باتوجه به اتمام عمر مفید نرم افزار آسیکودا++ و بمنظور مدرن سازی گمرکات جهت تبدیل شدن به یک تامین کننده خدمات عمومی برای وزارتخانه ها وسازمانهای مربوطه و ترخیص کنندگان کالا در قالب ارائه خدمات الکترونیک بصورت 24ساعت 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 و پیاده سازی شده است، دارای امکانات ویژه ای می باشد و از 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 می گردد. اظهار کالا از طریق اینترنت، پشتیبانی کامل WCO DATA MODEL و طراحی براساس معماری چند لایه از ویژگی های این سیستم است. سیستم نرم افزاری ASYCUDAWorld بر پایه تجربیات موفق نرم افزار ++ASYCUDA تهیه گردیده است و طوری طراحی گردیده است که بتواند در محیط های که در ارتباطات از راه دور با مشکل مواجه هستند، کار کند. این نرم افزار مبتنی بر وب می باشد و این باعث می گردد که ادارات گمرک و بازرگانان بتوانند بیشتر تراکنش های خود (از اظهارنامه گمرکی گرفته تا مانیفست و ترانزیت) را از طریق اینترنت انجام دهند.

مزایای مختلف پیاده سازی گمرک الکترونیکی

فوائد	ASYCUDAWorld	ASYCUDA++
1. تسهیل سازی تجارت		
افزایش خدمات برای انجمن‌های تجاری شامل دسترسی به اینترنت، رویه‌های ساده‌تر، مستندات و ...	پشتیبانی کامل، به علاوه نظریه WCO FAST (Free And Secure Trade)	پشتیبانی کامل
2. اجرای قانون		
مجموعه‌ای کاملی از قابلیت‌های جدید و مدرن برای اجرای قانون به توابع risk-assessment و selectivity نرم‌افزار ASYCUDA++ اضافه شده است.	افزایش قابلیت‌های کنترلی گمرک (به عنوان مثال ارزیابی مخاطرات، دسترسی On-line به پایگاه‌داده‌های بیرونی، کنترل تصاویر و ...)	قابلیت‌های قوی برای کنترل گمرک (به عنوان مثال نظارت بر ترانزیت، کنترل مانیفست، پردازش اظهارنامه، حسابداری و Selectivity
3. درآمد و آمارها		
افزایش قابلیت‌های حسابداری، ممیزی ترخیص کالا، آمارها و مدیریت اطلاعات. تجمیع ساده‌تر داده‌ها در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی. تصمیم‌سازی‌های اقتصادی بهتر و سریع‌تر.	قابلیت‌های حسابداری و آماري افزایش یافته است. قابلیت برای ممیزی ترخیص کالا بوجود آمده است.	حسابداری خودکار. آمارهای بموقع و دقیق.
4. نرمال سازی و استانداردسازی		
قابلیت‌های قوی برای کنترل گمرک (به عنوان مثال نظارت بر ترانزیت، کنترل مانیفست، پردازش اظهارنامه، حسابداری و Selectivity	استانداردهای پایه UN ، ISO ، WCO و WTO. طراحی پایگاه‌داده بر اساس استاندارد WCO برای مدل داده گمرک (WCO Customs Data Model)	استانداردهای پایه UN ، ISO ، WCO و WTO برای بیش از 80 کشور
5. دولت الکترونیکی		
تعملات On-line با سایر سیستم‌ها و پایگاه‌داده‌های دولتی	دولت الکترونیکی کامل	تا حدودی

فوائد عملیاتی

فوائد	ASYCUDAWorld	ASYCUDA++
1. عملیات گمرکی		
این سیستم بطور کامل فرآیند ترخیص کالا را پوشش داده و قابلیت پشتیبانی نیازمندی‌های خاص ملیتی و تغییرات مکرر آیین‌نامه‌ها را دارا می‌باشد. این سیستم می‌تواند با ساختارهای سازمانی مختلف خود را وفق دهد.	رسیدگی خودکار به تمامی مراحل فرآیند ترخیص کالا برای انواع مختلف رویه‌های گمرکی (کنترل کالا، نظارت بر ترانزیت، حسابداری و ...)	خودکار سازی عملیات ترخیص کالا برای تمامی رویه‌های گمرکی. مدیریت نقدینگی و حسابداری گمرک
2. مدیریت مخاطرات		
قابلیت Selectivity و ارزیابی مخاطرات بطور کامل پشتیبانی می‌شود.	قابلیت Selectivity و ارزیابی مخاطرات بطور کامل. توابع جدید مانند یک پارچه سازی تصاویر یا استفاده از بارکد و دسترسی به سایر پایگاه‌داده‌های خارج از سیستم.	ماژول‌های کامل برای ارزیابی مخاطرات و selectivity
3. تعیین ارزش		
سیستم خبره تعیین ارزش باعث کاهش اتلاف درآمد شده و درآمدهای عمومی گمرک افزایش خواهد یافت.	سیستم خبره تعیین ارزش به قابلیت پذیرش GATT-Article 7 شامل اظهارنامه الکترونیکی ارزش کالا در گمرک.	فایل ارزش قابل استفاده برای ماژول Selectivity
4. مدیریت گردش کار		
کنترل کامل مراحل رویه‌های گمرکی. مدیریت کامل گردش کار اسناد الکترونیکی.	اتوماسیون کامل. استفاده از اسناد الکترونیکی و مدیریت گردش کار	اتوماسیون نسبی

کاهش مخاطرات بالفعل.	و پردازش الکترونیکی اسناد	
Business logic 5		
تغییرات و بهنگام‌سازی سیستم بدون برنامه‌نویسی قابل انجام بوده و سیستم از انعطاف‌پذیری کاملی برخوردار می‌باشد.	100٪ خارج از لایه logic و Business rules oriented	20٪ نهفته در داخل قسمت logic و 80٪ خارج از لایه logic برای قوانین مالیاتی و پارامترهای Selectivity

11- سیستم وب بنیاد ارزش چیست و چه کمکی به نظام ارزشگذاری کالاها در گمرک

می‌کند؟

گمرک جمهوری اسلامی ایران بر اساس ارزش کالاهایی که به کشور وارد می‌شود از وارد کننده حقوق ورودی که شامل حقوق پایه و سود بازرگانی می‌باشد اخذ می‌نماید. گمرک یکی از مهمترین منابع تأمین کننده بودجه دولت می‌باشد و لازم است که نحوه اخذ این درآمد با دقت، سرعت و صحت هر چه بیشتر انجام گردد. یکی از دوائر مهم در هر گمرک، دایره ارزش کالاهای وارداتی است. در این بخش کارشناسان تعیین ارزش، ارزش کالا را که وارد کننده در اظهارنامه گمرکی اعلام کرده بررسی نموده و مشخص می‌کنند که آیا ارزش کالا درست اعلام شده، کمتر از واقعیت و یا بیشتر از واقعیت اعلام شده است. چنانچه کارشناس ارزش در تشخیص اشتباه کند، مستقیماً به درآمدهای دولت لطمه وارد می‌شود. از طرفی با توجه به انبوه تنوع کالاهای وارداتی و تغییرات قیمت‌ها در طول زمان، نمیتوان از کارشناسان انتظار داشت که ارزش کلیه کالاهای ورودی به کشور را در حافظه خود نگهداری کنند و یا در انبوه مستندات قبلی به دنبال ارزش کالای مشابه که قبلاً وارد شده جستجو نمایند.

بنابراین وجود یک روش منسجم در کنار یک سیستم کامپیوتری که به تعیین ارزش کالا با دقت و سرعت لازم کمک کند امری اجتناب ناپذیر می‌باشد.

طراحی این سیستم به صورت 3-Tier¹ میباشد و این سیستم 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 اینترنت طراحی می‌گردد ، باید به هر حال بطور مستقل قابل اجرا باشد و هرگاه نیاز به تبادل اطلاعات باشد، ارتباط برقرار شده و اطلاعات (فرمهای کامپیوتری خلاصه ارزش به همراه تصاویر ضمیمه و اطلاعات مرجع به همراه تصاویر ضمیمه) از طریق اینترنت یا اینترنت تبادل شود.

12- آیا اصلاح قوانین و مقررات مرتبط با فعالیت گمرک در دستور کار قرار دارد؟

قوانین و مقررات اجتماعی ، احکامی هستند که بیانگر مسایل و ارتباط های اجتماعی بوده و هدف آن تنظیم ارتباط و یکسان سازی و تسهیل در امور مردم است. قوانین و مقررات مناسب ، قوانینی است که بر مبنای شناخت دقیق و همه جانبه ای از مسایل اجتماعی حاصل شده باشد و به نحو مناسبی بتواند ارتباط مسایل و امور اجتماعی را منعکس نماید. هرچه قوانین عمیق تر و همه جانبه تر بوده و به ماهیت مسایل نزدیک شده باشد و تنظیم آن با دقت و مراقبت کافی بوده باشد ، میزان پایداری آن در طول زمان نیز بیشتر است . اما مسلماً هر قدر قوانین عمیق و دقیق باشند ، باز در طول زمان به لحاظ تغییر و تحولات مسایل اجتماعی و اقتصادی نیازمند اصلاح و در مواردی تغییر بنیادی هستند.

قانون امور گمرکی ایران دارای 60 ماده قانونی است و در سال 1350 به تصویب رسیده است. این قانون که حاصل تجربه کشورهای مختلف و بر اساس قوانین شورای همکاری گمرکی بوده و در داخل کشور نیز مورد رسیدگی و اصلاح و تنظیم کارشناس خبره اقتصادی ، گمرکی و حقوقی آن

¹ . A 3-Tier Application is an Application Program That's Organized into Three Major parts, each of Which is Distributed to a Different Place or Places in a network. The three Parts are:

- Workstation or Presentation Interface.
- The Business Logic.
- The Database and Programming Related to Managing it.

زمان قرار گرفته ، از دقت ، عمق و همه جانبه نگری فراوانی برخوردار بوده و به همین جهت علیرغم تغییر و تحولات مختلف هنوز در بسیاری از موارد به خوبی پاسخگوی مسایل گمرکی می باشد، اما این قانون نیز در مواردی به علت تحولات اقتصادی و اجتماعی که هم در سطح جهانی به لحاظ مسایل جهانی، تجارت آزاد، شکسته شدن برخی مرزهای گمرکی، تجارت الکترونیک و... فراهم آمده و نیز به لحاظ تغییرات داخلی کشور، نیازمند تغییرات و اصلاحات چندی است. در قانون برنامه چهارم توسعه نیز به این مسئله اشاره است. مانند بند آخر ماده 33 که مسئله بازنگری های ضروری در قانون امور گمرکی را مطرح می نماید، ماده 34 مبنی بر «یکسان سازی تعاریف و اصطلاحات قانونی (با ملاحظه تعاریف و اصطلاحات بین المللی) کنوانسیون های بین المللی که ایران عضو آن است» و ماده 35 مبنی بر اصلاح و رفع مغایرت های قانون امور گمرکی با مقررات مناطق آزاد، ماده 37، بند الف مبنی بر فراهم کردن «نظام های قانونی، حقوقی، اقتصادی، بازرگانی و فنی مناسب در جهت رقابت پذیری اقتصادی» .

با توجه به ضرورت ها و زمینه ای عمومی و قانونی یاد شده در جلسات کارگروه تحولات اقتصادی، مقرر گردید : قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن مورد بازنگری قرار گیرد که در این راستا پروژه اصلاح قانون امور گمرکی در یک برنامه زمانبندی کوتاه مدت یعنی تا پایان سال 1387 به تصویب کار گروه تحولات اقتصادی رسید

معرفی برنامه های تحول بخش و پروژه های مربوطه

به منظور رفع مشکلات و محدودیت ها و بهبود نسبی وضعیت و عملکرد گمرک در راستای اجرای مناسب وظایف و ارائه خدمات مطلوب و مورد انتظار به مردم و ایجاد تعادل بین دقت و سرعت ، تحول در گمرک در برنامه تحول اقتصادی دولت مدنظر قرار گرفت. برنامه های متعددی از سوی گمرک به کار گروه تحولات اقتصادی ارائه شد که پس از بررسی در جلسات متعدد کار گروه ، 6 برنامه به عنوان «چارچوب کلی اصلاحات نظام گمرکی» تعیین شد که بر اساس آنها 8 پروژه

عملیاتی تعریف و در جلسات شورای راهبردی تحولات اقتصادی به تصویب رسیده است. برنامه‌ها و

پروژه‌های مذکور در جدول و شکل زیر ارائه شده است :

برنامه‌ها و پروژه‌های تحول اقتصادی گمرک ،

ردیف	عنوان برنامه	نوع برنامه	زمان اجرا	نام پروژه	فعالیت‌ها
1	حضور فعال و مستمر در مجامع بین‌المللی	بلند مدت و مستمر	شروع از سال 87		* ارتباط و همکاری مستمر با WCO * شرکت در جلسات هماهنگی الحاق به WTO * تلاش برای ایجاد سازمان گمرکات کشورهای اسلامی * امضای موافقت‌نامه همکاری‌های گمرک با سایر کشورها به ویژه همسایگان * عضویت و فعالیت در کنوانسیون‌های بین‌المللی
2	اصلاح قوانین و مقررات	کوتاه مدت	تا پایان سال 1387	تدوین لایحه قانون امور گمرکی	* تشکیل کارگروه تخصصی و تدوین پیش‌نویس لایحه * تصویب لایحه در دولت * رایحه لایحه به مجلس شورای اسلامی
3	تحقق گمرک الکترونیک	میان مدت	تا پایان سال 1388	استقرار سیستم آسیکودای جهانی	* پیاده‌سازی سیستم ترانزیت * پیاده‌سازی رویه‌های صادرات و واردات * ارتباط با سازمان‌های همجوار * اتوماسیون سایر رویه‌ها
		کوتاه مدت	تا پایان سال 87	راه‌اندازی سیستم ارزش وب بنیاد	* تهیه RFP * طراحی سیستم * راه‌اندازی در یک گمرک * راه‌اندازی در کلیه گمرکات
4	افزایش اقتدار ، بهره‌وری اثربخشی سازمانی	میان مدت	تا پایان 88	تجهیز مبادی ورودی و خروجی به دستگاههای کنترلی	* تخصیص اعتبار * خرید * استقرار
		میان مدت	تا پایان 1388	ایجاد پنجره واحد یا Single window	* تشکیل کارگروه‌های بین‌سازمانی * رایحه مصوبات جلسه‌های مربوطه جهت اجرای مصوبات
		کوتاه مدت	تا پایان 1387	ایجاد گمرکات اختصاصی	* بررسی و امکان‌سنجی * تعیین گمرکات اختصاصی * ابلاغ روش‌های اجرایی و دستورالعمل‌های مربوطه
5	اصلاح ساختار سازمانی	کوتاه مدت	تا پایان 1387	طرح آمایش سرزمینی گمرک	* مطالعه طرح * رایحه طرح جهت تصویب * اجرای طرح
6	ارتقای سلامت اداری	بلند مدت و مستمر	شروع از سال 87	پیشگیری از فساد اداری	* تامین مالی و اصلاح نظام پرداخت کارکنان * شناسایی گلوگاهها و نقاط آسیب‌پذیر * افزایش فرهنگ و وجدان کاری با تدوین برنامه‌های آموزشی مناسب

مدل سه لایه
اصلاح نظام گمرکی

