

چالش توقف کالا در مبادی ورودی کشور و راهکارهای رفع آن^۱

کندی عبور کالا از مرزهای کشور و دیوی کالا در مبادی ورودی، از جمله عوامل تحمیل هزینه بر تجارت خارجی کشور اعم از واردات، صادرات و ترانزیت است. این مسئله علاوه بر افزایش هزینه‌های تجارت و کاهش مزیت ترانزیت، باعث انباشت و تراکم کالا در مبادی ورودی کشور شده و ایران را به لحاظ پدافند غیرعامل نیز آسیب‌پذیر کرده که نمونه آن در حادثه اخیر بندر شهید رجایی قابل مشاهده است. طبق آمار سال ۱۴۰۳، بیش از ۶۰ درصد از کالاهای وارداتی کشور (به لحاظ وزنی)، از طریق دو بندر امام خمینی (ره) و شهید رجایی وارد کشور شده است. در چنین شرایطی، ضرورت دارد تمهیداتی برای کاهش آسیب‌پذیری از بستر مبادی ورودی کشور اتخاذ شود.

گمرک	سهم از واردات		سهم از صادرات	
	وزنی (%)	ارزشی (%)	وزنی (%)	ارزشی (%)
منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)	۴۲.۴	۱۰.۷	۵.۲	۳.۸
منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی	۲۱.۱	۲۸.۰	۲۱.۳	۱۵.۵
منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد	۸.۹	۱.۷	۰.۸	۰.۲
منطقه آزاد تجاری انزلی	۳.۴	۰.۹	۰.۲	۰.۳
منطقه ویژه اقتصادی نوشهر	۳.۰	۰.۵	۰.۱	۰.۳
منطقه آزاد تجاری چابهار	۲.۹	۱.۸	۰.۷	۰.۲
سایر گمرکات	۱۸.۲	۵۶.۴	۷۱.۷	۷۹.۷

بیان مسأله

در فرآیند واردات کالا به کشور، دو مسئله اساسی شامل «کندی عبور کالا از مرزهای کشور» و «دیوی کالا در مبادی ورودی پیش از ترخیص از گمرک»، گریبان‌گیر نظام تجاری کشور است. اگرچه آمار دقیقی از میزان انتظار ناوگان ورودی به کشور (اعم از کشتی و کامیون و...) و همچنین میزان کالاهای دیو شده در مبادی ورودی کشور وجود ندارد، اما این دو مسئله همواره جزو چالش‌های اصلی حوزه تجارت خارجی کشور و مورد انتقاد فعالان بخش خصوصی بوده است.

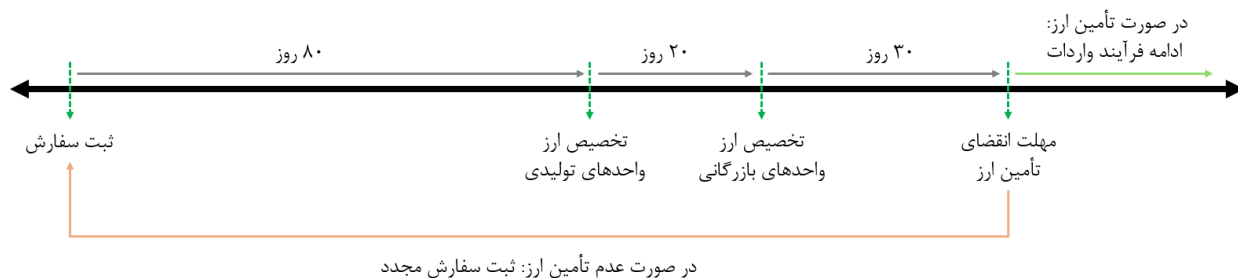
بر اساس برآوردهای بین‌المللی، هر روز معطلی کالا در مبادی ورودی معادل وضع ۱ درصد تعرفه بر آن کالاست. بر اساس گزارش سازمان تجارت جهانی نیز فرآیندهای مرزی در ایران به طور میانگین ۵ روز و معادل ۱۱ برابر کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) زمان می‌برد. همچنین بر اساس برخی برآوردهای داخلی، زمان لازم برای ترخیص بعضی از کالاها به چندین ماه نیز می‌رسد؛ زمانی که نه تنها به شکل مستقیم هزینه تجارت را افزایش می‌دهد، بلکه در عمل سیاست توسعه تجارت را نیز به چالش می‌کشد.

وضعیت نامطلوب ایران در توقف کالا در مبادی ورودی، ریشه در سیاست‌های ارزی، سیاست‌های تجاری، سیاست‌های مرزی، ضعف زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، تعارض در قوانین، ساختار ناکارآمد و مشکلات اجرایی دارد که هر کدام سهمی از این مشکل دارند. بنابراین حل این مسئله و دستیابی به وضعیتی مطلوب در این زمینه نیازمند انواع اصلاحات سیاستی، قانونی، زیرساختی و اجرایی است.

^۱ تهیه شده توسط سیدحسن محفوطی و روح‌الله مهدوی، گروه تولید و تجارت اندیشکده اقتصاد مقاومتی؛ اردیبهشت ۱۴۰۴ (دارای منابع و تحقیقات پشتیبان)

تحلیل

در حال حاضر فاصله زمانی بین ثبت سفارش و تخصیص ارز (واحدهای مرتبط با وزارت صمت) برای واحدهای تولیدی ۸۰ و واحدهای بازرگانی ۱۰۰ روز است. همچنین پس از تخصیص ارز، مهلت انقضای درخواست تأمین ارز از محل مرکز مبادله حداکثر ۳۰ روز است و در صورتی که بنا بر هر دلیلی، از جمله کمبود نقدینگی ریالی واردکننده یا وجود خلل در منابع تأمین ارز ترجیحی مانند شرکت نیکو، تأمین ارز در زمان تعیین شده صورت نگیرد، ثبت سفارش باطل می‌شود و واردکننده مجبور است از ابتدا فرآیند ثبت سفارش را طی کند.



طولانی بودن فرآیند ثبت سفارش تا تأمین ارز، سبب شده است که واردکنندگان پس از ثبت سفارش، خرید خارجی خود را یا به صورت اعتباری یا با استفاده از منابع ارزی بازار غیررسمی انجام دهند تا همزمان با طی مراحل اداری در ایران، انتقال کالا از کشور خارجی به ایران صورت گیرد و در زمان صرفه‌جویی شود. این موضوع که به رویه‌ای متعارف در واردات تبدیل شده، علاوه بر فشار مستمر بر بازار غیر رسمی ارز، عامل اصلی توقف ناوگان در مرزهای کشور، تحمیل هزینه‌های دموراژ (روزانه تا ۱۵۰ دلار برای هر کانتینر) و دپوی کالا در انبارهای مرزی است؛ چراکه معمولاً پس از رسیدن کالا به مرزهای کشور، فرآیندهای تخصیص و تأمین ارز هنوز به پایان نرسیده است و واردکننده امکان ترخیص کالا از گمرک را ندارد.

از سوی دیگر ضعف زیرساختی در مبادی ورودی کشور، به‌ویژه در بنادر و همچنین کمبود نیروی انسانی متخصص سبب می‌شود که همواره صفی طولانی از کانتینرهای ترخیص‌نشده در این مبادی مشاهده شود. در حالی که این امکان وجود دارد که با فعال‌سازی مراکز لجستیک کشور از جمله بنادر خشک، بخش عمده‌ای از کالاهای وارداتی (با درجه مخاطره پایین) به بخش‌های داخلی سرزمین منتقل و ادامه فرآیندهای ترخیص در این مراکز انجام شود. این موضوع علاوه بر کاهش صف در مبادی ورودی، سبب کاهش زمان در ترخیص کالا و در نتیجه کاهش هزینه‌های تجاری می‌شود.

پیشنهادهای

با هدف رفع چالش‌های بیان شده، ضرورت دارد موارد زیر در اولویت اقدام قرار گیرد:

- (۱) کاهش فاصله زمانی ثبت سفارش توسط واردکننده، تخصیص ارز توسط وزارتخانه تخصصی و تأمین ارز توسط بانک مرکزی و بانک‌های عامل؛
- (۲) توسعه سازکار ترخیص درصدی به‌ویژه در شرایط کمبود نقدینگی ریالی واردکننده، کمبود کالا در کشور، احتمال فاسد شدن کالا و افزایش احتمال مخاطرات ناشی از دپوی کالا در انبار؛
- (۳) فعال‌سازی مراکز لجستیک داخلی به‌ویژه بندر خشک آپرین به منظور انتقال سریع حجم بزرگی از کالا به محدوده مراکز جمعیتی در داخل کشور و انجام تشریفات گمرکی در مراکز.