

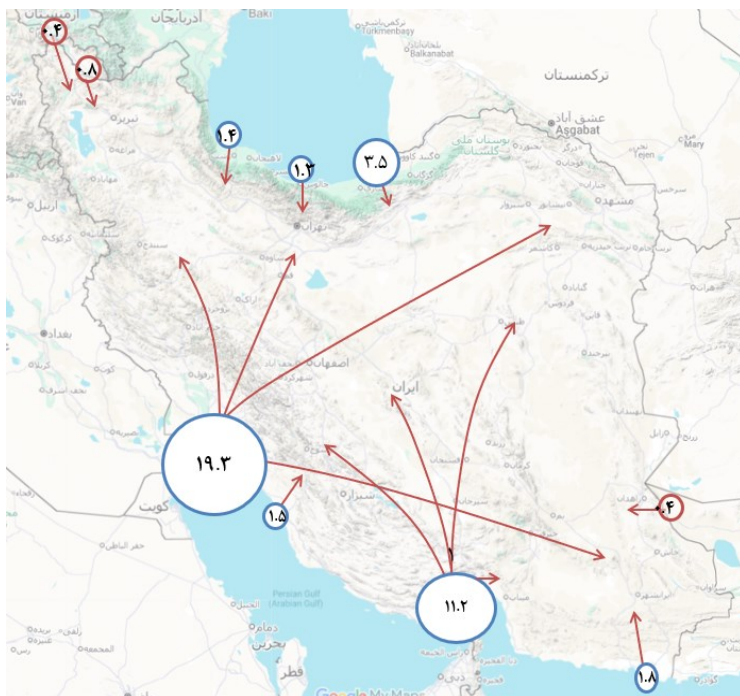
انتقال کالا به مراکز لجستیک داخلی؛ اولویت مدیریت واردات در شرایط جنگ^۱

بر اساس آمارهای سال ۱۴۰۳ بیش از ۹۲ درصد از تشریفات گمرکی کالاهای وارداتی، در گمرک‌های مستقر در بنادر و پایانه‌های مرزی انجام شده است. این مسئله در کنار سایر عوامل موثر بر طولانی شدن مدت زمان ترخیص کالا، باعث رسوب کالا در مبادی ورودی کشور می‌شود. به عنوان مثال هر کانتینر در بندر شهید رجایی در سال ۱۴۰۴ به طور میانگین حدود ۴۰ روز در پست‌خانه این بندر متوقف شده و به همین دلیل، حدود ۱۰ درصد از کل واردات کانتینری ایران در بندر شهید رجایی انبار شده است.

در شرایط کنونی که ایران درگیر جنگی فراگیر با آمریکا و رژیم صهیونیستی است، خطر بمباران کالاهای ورودی خصوصاً در دو بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) بسیار محتمل است. لذا به منظور کاهش رسوب کالا در بنادر مهم و همچنین روان‌سازی عبور کالا از سایر مبادی، ضروری است انجام تشریفات گمرکی کالاهای مربوط به مناطق داخلی کشور، به مراکز لجستیک داخلی منتقل شود. این الگو علاوه بر کاهش رسوب کالا در مبادی و ارتقاء امنیت زنجیره تامین تولید کالا در کشور، باعث افزایش سهم راه‌آهن و کاهش مصرف گازوئیل خواهد شد.

بیان مسئله

در سال ۱۴۰۳ حدود ۴۰ میلیون تن کالا به کشور وارد شده که ۶۹ درصد از آن از طریق بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) بوده است. از این رو این دو بندر گلوگاه‌های اصلی واردات ایران و دو چشمه بار بزرگ با قابلیت حمل ریلی محسوب می‌شوند.^۲ طبق آمار در ۹۰ درصد موارد، ابتدا کالا در گمرک بندری ترخیص و سپس به مقصد خود در مناطق مرکزی کشور حمل می‌شود. از این رو مشکل رسوب غیرمنطقی و پریسک کالا در این دو بندر به وجود آمده است.



نقشه ۱. حجم واردات از مبادی اصلی کشور در سال ۱۴۰۳ (میلیون تن)

جدول ۱. سهم شیوه‌های مختلف حمل و

نقل از واردات در سال ۱۴۰۳ (درصد)

درصد	نام بندر
۴۴	بندر امام خمینی (ره)
۲۵	بندر شهید رجایی
۲۴	سایر بنادر
۶	جاده
۱	راه‌آهن
۱۰۰	مجموع

^۱ تهیه شده توسط روح الله مهدوی، کارشناس گروه تولید و تجارت اندیشکده اقتصاد مقاومتی؛ فروردین ۱۴۰۵ (دارای منابع و تحقیقات پشتیبان)

^۲ گزارش تک برگ با موضوع «چالش توقف کالا در مبادی ورودی کشور و راهکارهای رفع آن»؛ اندیشکده اقتصاد مقاومتی؛ اردیبهشت ۱۴۰۴

تحلیل

روان‌سازی مبادی ورودی و انتقال تشریفات گمرکی به داخل کشور باید متناسب با الگوی بهینه لجستیک و زنجیره تامین کشور انجام شود؛ الگویی که در سند آمایش مراکز لجستیک تعیین شده است. این مهم علاوه بر ارتقاء ایمنی زنجیره تامین به ویژه در شرایط جنگ، باعث انتقال بار از جاده به راه آهن و کاهش قابل توجه مصرف سوخت خواهد شد که آسیب‌پذیری کشور در برابر حمله به پالایشگاه‌ها و خطر کمبود سوخت را نیز کاهش خواهد داد.

بر اساس نقشه تقاضا بر ظرفیت شبکه ریلی شرکت راه آهن، مسیر بندر شهید رجایی به مراکز لجستیک شمالی کشور دارای حدود ۷ میلیون تن ظرفیت آزاد است. همچنین ظرفیت مسیر بندر امام خمینی (ره) به نیمه شمالی کشور، اگرچه در حال حاضر تقریباً به صورت کامل اشغال شده است، اما با اقدامات کوتاه مدت مانند کاهش تعداد قطار مسافری، قابلیت افزایش ظرفیت دارد.

از سوی دیگر طبق بخشنامه ۱۴۰۴/۱۸۷۶۴۸۶ گمرک در ۲۴ اسفند سال ۱۴۰۴، این نهاد تصمیم به استفاده از ظرفیت قانونی ماده ۶۰ قانون امور گمرکی گرفته است که به دستگاه مالک منطقه رسوب کالا اجازه می‌دهد با اختیار خود، کالا را به مناطق مرکزی منتقل کند و سپس هزینه آن را از صاحب کالا دریافت نماید. همچنین طبق مصوبه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت در آبان ماه سال ۱۴۰۴، گمرک موظف است انجام تشریفات گمرکی را در ۱۵ گمرک اصلی متمرکز کند. از این رو لازم است این گمرک‌ها از میان مراکز لجستیک پیش‌بینی شده در سند آمایش مراکز لجستیک که بر اساس مدل بهینه لجستیک کشور تهیه شده و اکنون یک سند قانونی بالادستی است، انتخاب شوند.

پیشنهادهای

به منظور ارتقاء ایمنی زنجیره واردات کشور با تمرکز بر افزایش بهره‌وری لجستیک و گمرک موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- (۱) **ترانزیت اداری کالا از مبادی مهم ورودی به مراکز لجستیک داخلی؛** مراکز آپرین در تهران، شهید مطهری در مشهد، پیشگامان در یزد و دهکده‌های لجستیک سیرجان و زاهدان که زیرساخت ریلی دارند و گمرک در آنجا مستقر است، مراکز هدف اولویت‌دار در این زمینه هستند. در حال حاضر گمرک رویه اداری را برای محموله‌های بالای ۵۰ کانتینر و به مقصد منتخب صاحب کالا انجام می‌دهد، در حالی که عمده بار انبار شده در بنادر بزرگ در محموله‌های کمتر از ۵۰ کانتینر است. لذا ضرورت دارد در غیر از مواردی که صاحب کالا انبار اختصاصی دارد، سایر کالاها منحصراً به گمرک‌های مستقر در مراکز لجستیک تعیین‌شده در سند آمایش منتقل شوند.
- (۲) **تجمیع گمرک‌های استان تهران در مرکز لجستیک آپرین؛** با هدف ارائه خدمات جامع به تجار و ترغیب شرکت‌های خدماتی و سازمان‌های همجوار به استقرار در مرکز آپرین و نهایتاً حذف سایر شعب غیربهره‌ور گمرکی، ضروری است گمرک‌های استان تهران در این مرکز تجمیع شود.

- (۳) **ارائه تخفیف در سود بازرگانی به شرط حمل ریلی به مراکز لجستیک نزدیک مقصد کالا؛** به منظور افزایش مزیت حمل ریلی و پوشش هزینه‌های ناشی از حمل ترکیبی، ضروری است با اقداماتی از جمله ارائه تخفیف در سود بازرگانی، این مهم محقق شود.