



مرکز ملی باوردهای علمی و فنی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

آنالیز نقش بنادر توسط شاخص تجارت فرامرزی در تسهیل

فضای کسب و کار کشور در سال جهاد اقتصادی

سروش خاکی پور؛ کارشناس ارشد مدیریت حمل و نقل دریایی

Khakipour.soroush@gmail.com

چکیده

به استناد آخرین گزارش بانک جهانی و شرکت مالی بین المللی IFC (International Finance Corporation) در خصوص تحلیل تسهیل فضای کسب و کار که یکی از گزارش های اساسی بانک جهانی می باشد، تعداد ۲۱۶ اصلاح مقررات کسب و کار در ۱۱۷ اقتصاد جهان به منظور تسهیل انجام فعالیت های اقتصادی در دنیا صورت گرفته که اقدام های جمهوری اسلامی ایران از این اصلاحات بسیار ناچیز بوده است. در این گزارش کشور جمهوری اسلامی ایران با ۲ پله بهبود، رتبه ۱۲۹ را مابین ۱۸۳ کشور با ۳ اصلاح اخذ کرده است.

این گزارش که به عنوان Doing Business از سال ۲۰۰۳ میلادی به صورت سالانه ۱۰ شاخص اساسی فضای کسب و کار را در کشورهای مختلف جهان با استفاده از اطلاعات ۸۲۰۰ نفر از متخصصان محلی مورد بررسی قرار می دهد که در تصمیم گیری ها و سیاستگذاری های فعالان اقتصادی جهان همیشه مورد توجه بوده است. در این مقاله به آنالیز نقش بنادر توسط شاخص تجارت فرامرزی در تسهیل فضای کسب

وکار کشور ونحوه بهبود آن با توجه به روش شناسی مربوطه پرداخته می شود و رهنمودهایی ارائه می گردد.

واژگان کلیدی: فضای کسب وکار، شاخص تجارت فرامرزی، کشورهای منطقه چشم انداز، فرایندهای صادرات و واردات بنادر.

۱-مقدمه

امروزه اهمیت بهبود فضای کسب وکار در توسعه اقتصادی کشورها بیش از پیش مشخص گردیده است. دلایل زیادی وجود دارد که نشان می دهد بهبود فضای کسب وکار در توسعه تجارت کشور از اهمیت مضاعفی برخوردار است. فرایندهای فعالیت های اقتصادی منجر به صادرات در هر کشور شامل سه مرحله اساسی می باشد: سرمایه گذاری- تولید-صادرات.

هرکدام از مراحل فوق در بهبود تراز تجاری یک کشور از اهمیت بالایی برخوردار است. بنابر این هر عاملی که منجر به بهبود فعالیت های فوق شود به توسعه تجارت کشور کمک شایانی نموده است.

در این گزارش مقرراتی که ده مرحله از عمر یک کسب و کار (از زمان شکل گیری تا انحلال) را شامل می شود به شرح ذیل مورد بررسی قرار می دهد:

۱ - شروع یک کسب و کار (Starting a business).

۲ - معامله با اخذ مجوزها (Dealing with construction permits).

- ۳ - تامین نیروی کار و اخذ انشعاب برق (Getting electricity & employing workers).
- ۴ - ثبت مالکیت (Registering property).
- ۵ - اخذ اعتبار (Getting credit).
- ۶ - حمایت از سرمایه گذاران (Protecting investors).
- ۷ - مالیات های پرداختی (Paying taxes).
- ۸ - تجارت برون مرزی (Trading across borders).
- ۹ - خاتمه یک کسب و کار (Closing a business).
- ۱۰ - الزام آور بودن قراردادها (Enforcing contracts).

اما آنچه در گزارش Doing Business حایز اهمیت است توجه به رفورم ها در چارچوب قوانین و مقررات یا فرآیندهای کاری هر چند کوچک یا ساده می باشد. به عبارتی از روش شناسی شاخص های این گزارش این چنین استنباط می شود که تحولات اساسی و عمیق با اصلاح قوانین و مقررات یا فرآیندهای انجام امور حتی یک مورد ساده شروع می شود و حتی یک تغییر کوچک اما هدفمند و در جهت صحیح می تواند در بهبود جایگاه یک کشور در عرصه بین المللی نقش داشته باشد. بنابراین با چنین رویکردی، این مقاله درصدد تحلیل عملکرد نقش بنادر توسط شاخص تجارت فرامرزی در تسهیل فضای کسب و کار کشور ونحوه بهبود آن با بررسی هشتمین شاخص ارزیابی کسب و کار یعنی شاخص فرامرزی ممکن می شود.

۲- کسب و کار جمهوری اسلامی ایران در مقایسه با سایر کشورهای منطقه

گزارش نشان می دهد از نظر شاخص تسهیل کسب و کار ایران (Ease of Doing Business) با رتبه ۱۲۹ جهانی با کشورهای منطقه چشم انداز از وضعیت مناسبی برخوردار نبوده و در میان ۲۳ کشور منطقه چشم انداز دارای رتبه ۱۸ می باشد. رتبه کلی جهانی فضای کسب و کار کشور و سایر کشورهای چشم انداز و هم چنین رتبه ۱۶ شاخص تجارت فرا مرزی به ترتیب ذیل در جدول شماره ۱ عبارتند از:

جدول شماره ۱- مقایسه رتبه کشور با منطقه چشم انداز

رتبه کل آسانی کسب و کار کشورها در جهان	رتبه شاخص فرا مرزی کشورها	نام کشور	ردیف
۱۱	۱۸	عربستان سعودی	۱
۱۲	۳۵	گرجستان	۲
۲۸	۲۳	بحرین	۳
۲۹	۱۰	رژیم اشغالگر قدس	۴
۴۰	۳	امارات متحده عربی	۵
۴۴	۱۵۶	قرقیزستان	۶
۴۸	۸۲	ارمنستان	۷
۵۰	۴۶	قطر	۸
۵۴	۱۷۷	آذربایجان	۹
۵۷	۸۸	عمان	۱۰
۵۹	۱۸۱	قزاقستان	۱۱
۶۵	۷۶	ترکیه	۱۲
۷۴	۱۱۳	کویت	۱۳
۸۳	۸۱	پاکستان	۱۴
۱۰۵	۱۲۳	یمن	۱۵
۱۱۱	۷۷	اردن	۱۶

۹۵	۱۱۳	لبنان	۱۷
۱۳۱	۱۲۹	جمهوری اسلامی ایران	۱۸
۱۷۸	۱۳۹	تاجیکستان	۱۹
۱۲۰	۱۴۴	سوریه	۲۰
۱۶۹	۱۵۰	ازبکستان	۲۱
۱۷۹	۱۶۶	عراق	۲۲
۱۸۳	۱۶۷	افغانستان	۲۳

در این گزارش نامطلوب ترین شاخص ها به ترتیب عبارتند از حمایت از سرمایه گذاران (۱۶۷)، ثبت مالکیت (۱۵۶)، معامله با اخذ مجوزها (۱۴۳)، تجارت برون مرزی (۱۳۱)، مالیات های پرداختی (۱۱۵)، خاتمه یک کسب و کار (۱۱۱)، اخذ اعتبار (۸۹)، نیروی کار ودسترسی به الکتریسته (۶۷)، الزام آور بودن قراردادهای (۴۹) و شروع یک کسب و کار (۴۲) می باشد.

در ادامه از دیدگاه حمل و نقل دریایی به تحلیل نقش بنادر که به عنوان بخشی از فرایند های صادرات و واردات کالا می باشد، پرداخته می شود.

۳- فرایند صادرات و واردات ایران از منظر زیر شاخص های تجارت برون

مرزی بانک جهانی

این شاخص در واقع وضعیت تجارت فرامرزی کشور را با سه زیر شاخص:

أ. اسناد مورد نیاز (تعداد).

ب. هزینه (دلار).

ت. زمان مورد نیاز (روز).

می سنجد. جدول شماره ۲ وضعیت این شاخص کشور را در فاصله سال های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۰ نشان می دهد.

جدول شماره ۲- وضعیت زیرشاخص های تجارت فرامرزی ایران

زیرشاخص	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰
رتبه	۱۲۹	۱۳۵	۱۴۲	۱۳۱
استاد برای صادرات (تعداد)	۸	۸	۸	۷
زمان برای صادرات (روز)	۲۶	۲۶	۲۶	۲۵
هزینه صادرات (دلار)	۸۶۰	۸۶۰	۱۰۱۱	۱۰۹۰
استاد برای واردات (تعداد)	۱۰	۱۰	۱۰	۸
زمان برای واردات (روز)	۴۲	۴۲	۴۲	۳۲
هزینه واردات (دلار)	۱۳۳۰	۱۳۳۰	۱۶۵۶	۱۷۳۵

با دقت در این جدول مشاهده می شود که درخصوص اصلاحات مورد نیاز به منظور رونق بخشیدن به تجارت فرا مرزی فعالیت هایی صورت گرفته است، ولی یک روند ثابت طی شده که با توجه به رشد دیگر کشورها و مناطق تجاری رقیب می توان این گونه نتیجه گرفت که در سال های اخیر بسیاری از موقعیت ها و فرصت های تجاری منطقه ای را به سهولت از دست داده ایم.

در ادامه مقایسه ای بین شرایط فعلی و شرایط منطقه ای و بین المللی ازایه می شود. در حقیقت جدول شماره ۳ وضعیت سه زیر شاخص مهم تجارت فرامرزی را در دو فرآیند صادرات و واردات کالا در کشور، منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا و میانگین جهانی نشان می دهد.

جدول شماره ۳- مقایسه زیر شاخص های تجارت فرامرزی کشور با منطقه خاورمیانه و

شمال آفریقا و میانگین جهانی

میانگین جهانی	منطقه MENA	جمهوری اسلامی ایران	زیر شاخص
۶/۵	۶/۴	۷	اسناد برای صادرات (تعداد)
۲۳/۱	۲۰	۲۵	زمان برای صادرات (روز)
۱۳۹۲	۱۰۳۵	۱۰۹۰	هزینه صادرات (دلار برای هر کانتینر ۲۰ فوتی)
۷/۳	۷/۵	۸	اسناد برای واردات (تعداد)
۲۵/۸	۲۴	۳۲	زمان برای واردات (روز)
۱۷۱۱	۱۲۲۲	۱۷۳۵	هزینه واردات (دلار برای هر کانتینر ۲۰ فوتی)

اما آن چه در این مقاله بیش تر مورد توجه می باشد آنالیز عملکرد بنادر به عنوان بخشی از فرآیند صادرات و واردات کالا می باشد. در گزارش های بانک جهانی فرآیند صادرات و واردات کالا را با چهار عامل، مورد ارزیابی قرار می دهند که این عامل ها عبارتند از :

- ا. اسناد مورد نیاز صادرات یا واردات.
- ب. کنترل امور فنی و امور گمرکی.
- ت. جا به جایی و رسیدگی در بنادر و پایانه ها.
- ث. حمل و نقل و رسیدگی درون مرزی.

بنابراین با بررسی عامل های فوق در سال های اخیر و مقایسه آن با تغییرات منطقه ای و بین المللی می توان آنالیز مناسبی از عملکرد در هر بخش و بنادر به عنوان موضوع اصلی مقاله ارائه کرد.

جدول شماره ۴ وضعیت فرآیند صادرات و واردات یک محموله استاندارد کالا در سه کشور ایران، امارات متحده عربی و سنگاپور را قبل از سال ۲۰۰۹ به نمایش می گذارد.

جدول شماره ۴- مقایسه وضعیت صادرات و واردات در ایران،

امارات متحده عربی و سنگاپور

سنگاپور (برتر جهان)		امارات متحده عربی (برتر منطقه)		جمهوری اسلامی ایران		فرآیند مراحل صادرات
هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	
۱۰۵	۱	۷۵	۵	۱۰۰	۱۲	اسناد لازم برای صادرات
۳۱	۱	۱۰۰	۱	۱۰۰	۲	کنترل امور فنی و امور گمرکی
۱۸۰	۱	۱۳۷	۳	۲۱۰	۴	جابجایی و رسیدگی در بنادر و پایانه ها
۱۰۰	۲	۱۵۰	۴	۴۵۰	۸	حمل و نقل و رسیدگی درون مرزی
۴۱۶	۵	۴۶۲	۱۳	۸۶۰	۲۶	کل
فرآیند مراحل واردات						
۵۶	۱	۷۵	۶	۱۰۰	۲۶	اسناد لازم برای واردات
۳۱	۱	۱۰۰	۱	۱۲۰	۳	کنترل امور فنی و امور گمرکی
۱۸۰	۱	۱۳۷	۴	۲۱۰	۵	جابجایی و رسیدگی در بنادر و پایانه ها
۱۰۰	۰	۱۵۰	۲	۹۰۰	۸	حمل و نقل و رسیدگی درون مرزی
۳۶۷	۳	۴۶۲	۱۳	۱۳۳۰	۴۲	کل

با دقت در جدول فوق گلوگاه ها و مشکلات تجارت خارجی به خوبی قابل مشاهده است. به طور مثال اسناد لازم برای صادرات و واردات کالا در مقایسه با برترین های منطقه ای و جهانی تفاوت بسیار چشم گیری دارد و با روح سند چشم انداز ۲۰ ساله و اهداف مورد نظر در آن هیچ گونه تناسبی ندارد و لازم است در این خصوص بازنگری و اصلاحات اساسی و جدی تری انجام شود. اما نکته قابل ذکر در این جدول که این مقاله بیش تر در صدد آنالیز آن است عامل جابجایی و رسیدگی در بنادر و پایانه ها می باشد. در حقیقت این عامل عملکرد بنادر را در چرخه صادرات و واردات کالا به تنهایی نشان می دهد. آن چه موجب بهروزی است حداقل تا قبل سال ۲۰۰۹ در سطح منطقه ای تفاوت قابل توجه ای با بنادر امارات متحده عربی به عنوان برتر منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا نداشته ایم. به عبارتی در این عامل توانسته بودیم در حوزه وظایف و مسوولیت های محوله، در سطح منطقه به عنوان یکی از کشورهای برتر انجام وظیفه نماییم.

اما نکته تکان دهنده در گزارش بانک جهانی (سال ۲۰۱۱) پیشرفت قابل توجه کشور امارات متحده عربی به عنوان برتر منطقه و نیز یکی از رقبای جدی بنادر کشور می باشد. بدون شک عدم توجه مدیران و سیاستگذاران کلان بنادر به چنین موضوعاتی می تواند در آینده فضای کسب و کار کشور را به صورت جدی با چالش مواجه سازد و از سوی دیگر فرصت های سرمایه گذاری و اقتصادی را از دست بنادر خارج سازد.

جدول شماره ۵ - مقایسه شاخص تجارت برون مرزی کشور با برتر منطقه و با برتر جهانی

در گزارش ۲۰۱۱

سنگاپور رتبه ۱	امارات رتبه ۳	ایران رتبه ۱۳۱	زیرشاخص
۴	۴	۷	اسناد برای صادرات (تعداد)
۵	۷	۲۵	زمان برای صادرات (روز)
۴۵۶	۵۲۱	۱۰۹۰	هزینه صادرات (دلار برای هر کانتینر ۲۰ فوتی)
۴	۵	۸	اسناد برای واردات (تعداد)
۴	۷	۳۲	زمان برای واردات (روز)
۴۳۹	۵۴۲	۱۷۳۵	هزینه واردات (دلار برای هر کانتینر ۲۰ فوتی)

با تامل در این جدول به وضوح جهت گیری ها و نوع عملکرد بخش های اقتصادی قابل مشاهده می باشد، اما همان گونه که در قبل ذکر شد در این مقاله تنها درصدد بررسی عامل جابه جایی و رسیدگی در بنادر و پایانه ها هستیم و عملکرد بنادر را مورد ارزیابی قرار می دهیم. آنچه به خوبی قابل مشاهده است، در سال های اخیر یک وضعیت ثابت و شرایط بدون تغییر از سیاست های کلان سازمان بنادر و دریانوردی بوده است. در واقع چه در زمان و چه در هزینه عملکرد بنادر طی سال های اخیر هیچ تغییری ایجاد نشده است و این در حالی است که به عنوان مثال کشور امارات متحده عربی در یک سال گذشته توانسته است در این عامل با اصلاح برخی از قوانین و مقررات مرتبط و سرمایه گذاری های مناسب خود را به سطوح اول جهانی برساند.

۴- فرایند های صادرات و واردات ایران از منظر شاخص تجارت فرا مرزی

بانک جهانی

گزارش های بانک جهانی فرآیند صادرات و واردات کالا را با سه زیر شاخص، مورد

ارزیابی قرار می دهند که این عوامل عبارتند از:

- ا. تعداد اسنادی که تاجر باید ارائه دهد.
- ب. زمانی که برای تجارت صرف می شود.
- ت. هزینه ای که برای تجارت صرف می شود.
- الف) تعداد اسنادی که تاجر باید ارائه دهد.

۴-۱ صادرات:

از میان ۸ سند صادراتی، ۲ سند توسط گمرک و ۲ سند توسط فروشنده و اسناد دیگر توسط شرکت بیمه و متصدی حمل و نقل و اتاق بازرگانی و موسسه استاندارد صادر می گردند و عبارتند از:

- ۱ - بارنامه دریایی (Bill of lading).
- ۲ - گواهی مبداء کالا (Certificate of origin).
- ۳ - فاکتور تجاری (Commercial invoice).
- ۴ - ترخیصیه صادرات گمرکی (Customs Export declaration).
- ۵ - پروانه صادراتی (Export license).
- ۶ - بیمه نامه کالا (Insurance policy).

۷ - فهرست عدل بندی کالا (Packing list).

۸ - گواهینامه استاندارد/ سلامتی (Technical standard/Health

certificate).

در ضمن این اسناد اخذ نمی شود :

۱ - سفارش ترخیص کالا (Cargo release order).

۲ - گزارش بازرسی (Inspection report).

۳ - گزارش تایید بازرسی پیش از حمل کالا (Pre-shipment inspection

clean report of findings).

۴ - رسید جا به جایی در پایانه (Terminal handling receipts).

۵ - فاکتور با مهر کنسولی (Consular invoice).

۶ - رسید کشتی رانی (Shipping note).

توضیح این که با بررسی های انجام گرفته از سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک جمهوری اسلامی مشخص گردید که بیمه نامه صادراتی برای صادرات الزام نیست و به طور مشخص چنانچه صادر کننده نخواهد از تسهیلات بانکی و یا ضمانت نامه صندوق ضمانت صادرات ایران استفاده نماید، اجباری در بیمه کردن وجود ندارد و در هیچ مصوبه ای قانونی مبنی بر الزام به بیمه کردن ذکر نگردیده است. با اعلام این موضوع به بانک جهانی اسناد صادرات از ۸ به ۷ سند کاهش داده شدو موجب ارتقا رتبه کشور در آخرین گزارش بانک جهانی گردید.

در این ارتباط ، جمهوری اسلامی ایران در خصوص پروانه صادراتی توضیحاتی به

بانک جهانی ارایه گردید که متن ماده ۱۱۴ قانون تنظیم بازار داخلی بوده (به شرح ذیل) ولی در آخرین گزارش مشاهده شد که اسناد واردات کالا از ۱۰ به ۸ سند کاهش یافته است. ولی این سند می بایست از اسناد صادرات کسر شود و از ۷ سند به ۶ سند کاهش یافته و در عوض اسناد واردات از ۸ به ۹ سند اصلاح گردد. احتمال می رود این اشتباه به دلیل تبصره ذیل ماده ۱۱۴ بوده است.

ماده ۱۱۴ قانون :

تنظیم بازار داخلی موجب ممنوعیت صدور نمی گردد و صدور کلیه کالاها و خدمات به جز موارد ذیل مجاز خواهد بود:

أ. اشیا عتیقه و میراث فرهنگی.

ب. اقلام دامی یا نباتی که جنبه ذخایر زیستی و یا حفاظت محیط زیست داشته باشند.

ت. صادرات کالاهایی که دولت برای تامین آن ها به نحو مستقیم یارانه پرداخت می کند با پیشنهاد دستگاه مربوطه و تصویب شورای اقتصاد مجاز است.

۴-۲ واردات:

از میان ۹ سند مربوط به واردات یک سند (سفارش ترخیص کالا) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و بقیه توسط گمرک و فروشنده و متصدی حمل و نقل و شرکت بیمه و موسسه استاندارد و اتاق بازرگانی و بانک مرکزی صادر می گردد و عبارتند از:

۱ - برنامه دریایی.

۲ - گواهی مبدا کالا.

- ۳ - فاکتور تجاری.
 - ۴ - ترخیص واردات گمرکی.
 - ۵ - پروانه واردات.
 - ۶ - بیمه نامه کالا.
 - ۷ - فهرست عدل بندی کالا.
 - ۸ - گواهینامه استاندارد/ سلامتی.
 - ۹ - سفارش ترخیص کالا.
- در ضمن این اسناد اخذ نمی شود :
- ۱ - گزارش بازرسی.
 - ۲ - گزارش تایید بازرسی پیش از حمل کالا.
 - ۳ - رسید جا به جایی در پایانه.
 - ۴ - فاکتور با مهر کنسولی.
 - ۵ - جواز ارز خارجی.

توضیح این که برداشت کمیته ارز خارجی سندی است که براساس قانون پیمان سپاری ارزی سال های قبل تحت عنوان گواهی ارز یا منشأ خارجی از واردکنندگان مطالبه می شد. به جز سند مذکور سند دیگری در ارتباط با ارز خارجی از وارد کنندگان مطالبه نمی شود. طبق قانون پیمان ارزی صادر کنندگان می بایست قبل از انجام صادرات به بانک مرکزی اعلام می کردند که چقدر ارز وارد کشور خواهند نمود و سپس موظف بودند پس از صادرات ارز دریافتی را مطابق پیمان خود به بانک مرکزی

ارایه دهند. واردکنندگان نیز فقط در صورتی اجازه واردات داشتند که گواهی ارز با منشا خارجی را ارایه می دادند. به عبارت دیگر ارز آن ها از محل صادرات تامین می شود. این قانون توسط هیات وزیران (۹۱۳۵/ت/۲۶۲۶۹ ه مورخ ۱۳۸۱/۲/۵) حذف شد و لذا واردکنندگان دیگر لازم به ارایه گواهی ارز با منشا خارجی نیستند. با اعلام این موضوع به بانک جهانی ۱ سند دیگر کاهش داده شد و موجب ارتقا رتبه کشور در آخرین گزارش بانک جهانی شد.

ب) زمانی که برای تجارت صرف می شود.

جدول شماره ۶- زمان صرف شده برای واردات در ایران و ارگان های مربوطه (براساس

اطلاعات قبل از سال ۲۰۰۹)

ارگان مربوطه	زمان (روز)	ترتیبات لازم واردات
سازمان بنادر و دریانوردی	۳	انتظار کشتی برای پهلو گرفتن
سازمان بنادر و دریانوردی	۱	تخلیه کانتینر در بندر ساحلی
گمرک جمهوری اسلامی	۳	ترخیص گمرکی در بندر
موسسه استاندارد	۲	کنترل فنی
وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر	۳	ترتیبات پیش از حمل درون مرزی
وزارت راه و شهرسازی	۳	حمل و نقل درون مرزی
ارگان های ذکر شده در قسمت اسناد	۷	تهیه اسناد
بانک عامل	۱۲	امور بانکی
(با احتساب همزمانی برخی	۴۲	جمع

		(امور)
--	--	----------

ادامه جدول شماره ۶- زمان صرف شده برای صادرات در ایران و ارگان های مربوطه

ترتیبات لازم صادرات	زمان (روز)	ارگان مربوطه
از بسته بندی تا بارگیری روی کامیون یا قطار	۵	وزارت راه و شهرسازی
حمل جاده ای یا ریلی	۳	وزارت راه و شهرسازی
ترخیص گمرکی	۲	گمرک جمهوری اسلامی
کنترل فنی	۱	موسسه استاندارد
بارگیری کانتینری بر روی کشتی	۱	سازمان بنادرودریا نوردی
زمان انتظار برای روانه شدن کشتی	۳	سازمان بنادرودریا نوردی
تهیه اسناد	۷	ارگان های ذکر شده در قسمت اسناد
امور بانکی	۵	بانک عامل
جمع	۲۶	(با احتساب همزمانی برخی امور)

(ج) هزینه ای که برای تجارت صرف می شود.

جدول شماره ۷- هزینه صرف شده برای تجارت در ایران و ارگان های مربوطه

ترتیبات لازم واردات	هزینه (دلار)	
	صادرات	واردات
ترخیص گمرکی و کنترل فنی	۱۰۰	۱۲۰
هزینه پایانه بندر	۲۱۰	۲۱۰
بارگیری و حمل و نقل درون مرزی	۴۵۰	۹۰۰
تهیه اسناد	۱۰۰	۱۰۰
جمع	۸۶۰	۱۳۳۰

۵- تحلیل شاخص تجارت فرا مرزی

این شاخص کلیه مراحل الزامی برای صادرات و واردات محموله استاندارد کالا، از طریق حمل و نقل دریایی را گردآوری می کند. در واقع کلیه مراحل اداری واردات و صادرات کالا (از توافق پیمانکار گرفته تا حمل کالا) و نیز زمان هزینه انجام امور ثبت و ضبط می شود؛ علاوه بر آن کلیه اسناد و مدارک لازم برای تصفیه حساب کالای مبادله شده بین مرزها ثبت و ضبط می شود.

۵-۱ تعاریف:

- کالاهای صادراتی: مراحل از بسته بندی کالا در کارخانه تا خروج از بندر را شامل می شود.
- کالاهای وارداتی: مراحل از پهلو گرفتن کشتی در بندر تا تحویل کالا به انبار کارخانه را در بر می گیرد.
- تجارت فرامرزی: صادرات و واردات کالا در سطح بین المللی را شامل می شود.

۵-۲ فرضیه ها در مورد شرکت:

- دارای ۶۰ نفر نیروی کار یا بیش تر باشد.
- در بزرگ ترین اقتصاد شهری کشور واقع شده باشد.
- شرکت خصوصی با مسوولیت محدود باشد و در منطقه ویژه اقتصادی یا صنعتی واقع نشده باشد.

- در تملک افراد تابع آن کشور بوده و مالک خارجی نداشته باشد.
- بیش از ۱۰ درصد فروش شرکت صادر گردد.

۳-۵ روش شناسی:

این شاخص به سه زیر شاخص با سهم های مساوی یک سوم تقسیم می گردد و هر کدام دارای ارزش برابر می باشند.

این زیر شاخص عبارتند از:

- اسناد صادرات و واردات.
- زمان صادرات و واردات.
- هزینه صادرات و واردات.

۴-۵ اسناد برحسب تعداد

کلیه اسناد و مدارک لازم برای صادرات و واردات کالا مورد نیاز گمرک و سایر نمایندگی ها مرزی ثبت و ضبط می شود و چنین فرض می شود که قرارداد پیش تر مورد توافق قرار گرفته و توسط هر دو طرف امضا گردیده است. اهم این اسناد عبارتند:

- ۱- اسناد بانکی (Bank).
- ۲- اسناد ترخیص گمرکی (Customs clearance).
- ۳- اسناد بندر و جا به جایی پایانه ها (Port & terminal handling).
- ۴- اسناد حمل و نقل (Transport).

مجوزهای ورود و مدارک رسمی که بین دو طرف مبادله می گردد. مدارکی که همزمان تکمیل و ایجاد می گردند در حکم اسناد مجزایی تلقی می گردند که در یک مدت زمان معین تکمیل شده اند.

۵-۵ زمان برحسب روز

- ۱ - شامل حال همه اسناد فوق الذکر می گردد.
- ۲ - حمل و نقل سرزمینی و جا به جایی ها.
- ۳ - ترخیص گمرکی و بازرسی ها.
- ۴ - جا به جایی در پایانه ها و بنادر.
- ۵ - شامل زمان حمل و نقل دریایی نمی شود.

۵-۶ هزینه برحسب دلار

- ۱ - شامل همه اسناد می شود.
- ۲ - حمل و نقل سرزمینی و جا به جایی ها.
- ۳ - ترخیص گمرکی و بازرسی.
- ۴ - جا به جایی در پایانه ها و بنادر.

۶- کمیته دائمی تسهیل تجارت در ایران

در راستای اجرای مصوبه ۱۲۹۳۹۸/ت ۳۸۱۹۴ ه مورخ ۱۳۸۶/۸/۱۳ کمیته دائمی

در سازمان توسعه تجارت تشکیل گردید. اعضا کمیته تسهیل تجارت عبارتند از :

سازمان توسعه تجارت، گمرک ایران، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن، وزارت جهاد کشاورزی، بانک مرکزی، بانک توسعه صادرات، معاونت برنامه ریزی و راهبردی ریاست جمهوری، سازمان بنادر و دریانوردی و سایر دستگاه ها حسب مورد.

۲-۶ فعالیت های کمیته:

کمیته مذکور از دو طریق سعی در تسهیل تجارت داشته است:

- اصلاح فرآیندها
- اصلاح قوانین و مقررات

علاوه بر کمیته دائمی تسهیل تجاری، کارگروه ویژه بهبود رتبه ایران در شاخص تجارت فرامرزی تشکیل گردیده است.

۳-۶ کارگروه ویژه بهبود رتبه شاخص تجارت فرامرزی:

سازمان بنادرو دریانوردی، گمرک جمهوری اسلامی، بانک مرکزی، بانک توسعه صادرات و سازمان توسعه تجارت می باشد.

۷- نتیجه گیری و پیشنهادات

۱-۷ آنالیز اسناد تجاری

۱-۷-۱- نظر به این که اسناد مورد نیاز برای صادرات شامل :

بارنامه دریایی، گواهی مبدا، فاکتور تجاری، ترخیصه صادرات گمرکی، پروانه صادراتی، بیمه نامه کالا، فهرست عدل بندی کالا، گواهینامه استاندارد/ سلامتی هیچ

کدام اختصاص به سازمان بنادر ندارد پس استنباط می گردد در این زمینه هیچ گونه مسوولیتی متوجه سازمان بنادر و دریانوردی نمی باشد.

۷-۱-۲ در زمینه اسناد مورد نیاز برای واردات که شامل:

بارنامه دریایی، گواهی مبدا کالا، فاکتور تجاری، ترخیصه واردات گمرکی، پروانه واردات، بیمه نامه کالا، فهرست عدل بندی کالا، گواهینامه استاندارد / سلامتی، سفارش ترخیص کالا، نیز هیچ کدام به طور انحصاری به سازمان بنادر و دریانوردی مرتبط نمی باشد؛ پس نتیجه می گیریم هیچ گونه مسوولیتی متوجه این سازمان نمی باشد و تنها براساس کنوانسیون تسهیل دریایی (FAL) حداقل اسناد دریافت می گردد. ضمن آن که در صورت وجود بیمه نامه معتبر کالا تا زمان اعتبار آن هیچ گونه بیمه ای از صاحب کالا اخذ نمی شود و سازمان بنادر و دریانوردی تنها به استناد قانون گمرکی موظف به اخذ آن تا زمان ترخیص کالا در بنادر می باشد.

۷-۲ آنالیز زمان

زمان صرف شده در بنادر جهت فرآیند صادرات ۴ روز از ۲۶ روز محسوب گردیده است معادل ۱۵ درصد می باشد.

زمان صرف شده در بنادر جهت فرآیند واردات ۴ روز از ۴۲ روز محسوب گردیده معادل ۱۱ درصد می باشد.

۷-۲-۱ پیشنهادها در خصوص زمان

- در صورت ایجاد خطوط لاینر منظم کانتینری می توان این زمان را در زمینه کالاهای کانتینری به حداقل رساند. باید توجه داشت که کالا فقط کانتینر بیست فوتی پر محسوب می شود.
- در صورت تسهیم مناسب کشتی های کانتینری بین بنادر زمان انتظار (Waiting Time) و زمان سرویس (Service Time) کشتی ها کاهش پیدا می کند.
- با افزایش تجهیزات کانتینری می توان سرعت تخلیه و بارگیری و ظرفیت آن را افزایش داد.
- با کاهش عمر متوسط کشتی ها می توان سرعت و کارایی کشتی ها را افزایش داد.
- با استفاده از فن آوری ها و امکانات الکترونیکی زمان های تبادل اسناد به شدت کاهش پیدا می کند.
- ایجاد مراکز تک پنجره (One Window) جهت کاهش زمان مراجعه و انتقال و تبادل اسناد.
- در حال حاضر در سایت سازمان میانگین انتظار نوبت و تخلیه و بارگیری کلیه کشتی ها درج می گردد. باتوجه به این که فقط کشتی های حامل کانتینر در این شاخص ها منظور می شود، ضروری است آمار زمان های تخلیه و بارگیری و هم چنین انتظار نوبت این گونه کشتی ها به صورت جداگانه درج گردد.

۶-۳ آنالیز هزینه ها :

- هزینه های بندر صادراتی شامل ۲۱۰ دلار از ۸۶۰ دلار می باشد معادل ۲۴ درصد می باشد.
- هزینه های بندر وارداتی شامل ۲۱۰ دلار از ۱۳۳۰ دلار می باشد معادل ۱۶ درصد می باشد.

۷-۳-۱ پیشنهادها در خصوص هزینه ها

نظر به این که شاخص هزینه های مربوطه به کانتینرهای ۲۰ فوتی به طور کامل پر با کالاهای خشک عادی (غیر خطرناک یخچالی یا شرایط خاص) و متعلق به شرکت های خصوصی ایرانی و دارای ۶۰ نیروی کار به بالا و در خارج از مناطق ویژه اقتصادی با صادرات بیش از ۱۰٪ از فروش می باشد، می بایست این گونه شرکت ها را شناسایی نمود و با ارتباط موثر با تکنیک ارتباط با مشتری آن را بهبود بخشید و در خصوص اطلاعات مرتبط با هزینه ها شفاف سازی نمود.

آن چه در پایان حایز اهمیت است توجه هرچه بیش تر به گزارش ها و تغییرهای محیطی حوزه فعالیت بنادر می باشد، زیرا این گزارش ها و آمارها مبنای جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی و نیز رونق بخشیدن به فضای کسب و کار و بهبود شرایط اقتصادی منطقه ای و ملی است. هم چنین این گزارش ها می تواند مبنای بحث و چالش ما بین دیگر سازمان ها و نهادهای ذینفع در عرصه اقتصاد کشور قرار گیرد که انتظار می رود سازمان بنادر و دریانوردی در نشست های تجاری و اقتصادی خود و

تعیین اهداف کمی سالیانه و ایجاد ظرفیت جدید در بنادر به این موضوع ها با جدیت
بیش تری پردازند.

منابع:

برنامه چهارم توسعه، ۱۳۸۳، انتشارات مجلس شورای اسلامی ایران.

برنامه پنجم توسعه، ۱۳۸۸، انتشارات مجلس شورای اسلامی ایران.

World Bank, 2010, Doing Business, Available at:
www.doingbusiness.org.

World Bank, 2011, Doing Business, Available at:
www.doingbusiness.org.

UNCTAD, 2010, Review of Maritime Transport, United Nations,
Geneva.

Archive of SID