

چالش‌های تسهیل تجارت و رقابت پذیری کالاها و اثرات آن در مبارزه با قاچاق کالا^۱

وحید مغربی سینکی^۲

تاریخ دریافت ۱۳۹۹/۰۵/۲۰ تاریخ پذیرش ۱۳۹۹/۰۷/۲۵

چکیده:

امروزه اقتصاد پنهان و قاچاق کالا و ارز یکی از موانع مهم تجارت بین الملل و چالش جدی تسهیل تجارت و رقابت پذیری کالاها در سراسر جهان تلقی می‌شود. این مقاله در پی آن است تا تاثیر متقابل قاچاق کالا و تسهیل تجارت و رقابت پذیری آن را مورد بحث قرار دهد. هدف از این تحقیق شناسایی تاثیر قاچاق کالا در تسهیل تجارت و چالش‌های موجود در ارتقاء جایگاه و رتبه آن در تجارت بین الملل به منظور رفع موانع موجود و ارتقاء وضعیت تجاری ایران در سطوح بین المللی است.

این تحقیق به لحاظ هدف توصیفی - کاربردی است و به لحاظ روش اسنادی است که با اتکاء به شاخص‌های چهارگانه‌ی رقابت پذیری جهانی^۳، توانمندسازی تجاری^۴ تجارت فرامرزی^۵ و شاخص لجستیک^۶ انجام پذیرفته و محاسبات لازم بر روی آنان شکل گرفته است

نتیجه آنکه در هر چهار شاخص روندی نوساناتی دیده می‌شود و وضعیت نامناسبی در تجارت بین الملل و صادرات و واردات کشور وجود دارد. این نابسامانی موجب افزایش

۱. این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد نگارنده با عنوان «واکاوی تاثیر پیاده سازی پنجره واحد تجارت فرامرزی در تسهیل تجارت و پیشگیری از قاچاق کالا با تاکید بر تجربه کشورهای منتخب و موفق» است که با تغییراتی در این مقاله تنظیم شده است.

۲. کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی (گرایش بازرگانی بین الملل)

3. GCI
4. ETI
5. TBA
6. LPI

فرآیند ورود و خروج کالاهای غیر رسمی و قاچاق کالا شده و یا آن را تشدید می‌نماید. در این زمینه تسهیل تجارت از طریق ساماندهی کامل سامانه‌هایی که در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز توصیه شده است. موانع پیش روی برشمرده شده و برای برخی از مهمترین آن‌ها پیشنهادهایی ارائه شده است.

واژگان کلیدی: تجارت بین‌الملل، تسهیل تجارت، رقابت‌پذیری، تجارت فرامرزی، سامانه‌های الکترونیک

مقدمه:

توسعه تجارت جهانی در اواخر قرن ۲۰ و اوایل قرن ۲۱ در بخش عظیمی از تغییرات طبیعی تولیدات و افزایش رقابت در تجارت بین‌المللی بیش از پیش نمایان شده است. عامل موفقیت دیگر در این زمینه مذاکرات و رایزنی حول تجارت چندجانبه بوده است. مذاکرات سازمان جهانی تجارت تأثیرات قابل توجهی را در کاهش تعرفه‌های گمرکی کالاها در عبور از حریم مرزی کشورها داشته است. نقش موانع تجارت سنتی به تدریج کاهش یافت و سیاست تجاری بر بکارگیری راهکارهایی مانند تسهیل تجاری برای حذف موانع باقیمانده از آن متمرکز شده است.

تسهیل تجاری اصلاحاتی را در هدایت موضوعات و مذاکرات و نیز اقدامات سیاسی برای کاهش هزینه‌های صادرات و واردات در کشورهای در حال توسعه ایجاد کرده است. چرا که کمیته کسب و کار بین‌المللی به طور فزاینده اهمیت واحدهای اقتصادی را برای شفافیت بیشتر و کارایی و یکنواختی رویه‌ای تبادلات فرامرزی اجناس بیان کرده است. تسهیل تجاری از جلسه‌ی اجرایی سنگاپور در سال ۱۹۹۶ در دستور کار سازمان جهانی تجارت^۱ قرار گرفت و بیانیه‌های اجرایی برای کالاهای تجاری که تحقیقات را به سمت مشکلات فرامرزی و تحلیل تأثیرات آن‌ها بر تجارت و مصرف‌کنندگان هدایت می‌کنند، در شورا مطرح شد. تسهیل تجاری یکی از اصلی‌ترین کاربردهای اجرایی موضوعات و نگرانی‌های مربوط است که در مذاکرات دوره‌های Doha سازمان تجارت جهانی بیان شد. برخی از کشورهای در حال توسعه شرایط وخیمی را در باره‌ی توافق تجارت چندجانبه روی تسهیل تجاری دارند که شامل تعهدات و الزامات قانونی و قواعد مخالف است. اگرچه

1. WTO

توافق عمومی بر اهمیت اصلاحات تسهیل تجاری وجود دارد. بیانیه جلسه اجرایی سازمان جهانی تجارت در ۲۰۰۵ اهمیت کمک‌های تکنیکی و ایجاد ظرفیت برای تواناسازی کشورهای در حال توسعه‌ی عضو برای منفعت بیشتر از آزادسازی تجارت چندجانبه به رسمیت شناخته شد و برای حمایت تجاری کشورهای در حال توسعه بویژه LDCs باید مورد هدف قرار گیرد.

هدف تحلیل استدلال تسهیل تجاری است. به ویژه مطالعات نتایج اقتصادسنجی که آزمونی از اثرات محدودیت‌های تجاری در عملکرد صادرات در کشورهای SSA را گزارش می‌دهد. برای یک سیاست چندجانبه یافته‌های مطالعات در ارزیابی تشخیص محدودیت ای رشد تجارت به کار گرفته می‌شوند که به این وسیله درک پتانسیل ای همکاری در اصلاحات و اقدامات تسهیل تجاری و وابسته به دیگر برآوردهای رشد تجاری که موجب رشد و توسعه عملکرد صادرات می‌تواند توسعه می‌یابد.

برآورد پیشنهادات موجود اشاره به این دارد که منافع حاصل از تسهیل تجاری بسیار بزرگ است. کاربرد اقتصاد سنجی مدلی را برای نمایش پیشرفت تسهیل تجاری در یک نمونه از ۷۵ کشور که توانست تجارت را در حدود ۱۰ درصد یا ۳۷۷ دلارافزایش دهد مورد ارزیابی قرار می‌دهد و در منطقه آسیای شرقی برآورد شد که توسعه تسهیل تجاری در طول چهار بعد توانست تجارت را در این منطقه حدود ۱۰ درصد افزایش دهد. استفاده از GTAP که مدل تعادل عمومی محاسبه‌پذیر^۱ را ارائه می‌دهد به این نکته اشاره دارد که منافع توسعه تسهیل تجاری در سراسر جهان دامنه قابل قیاسی از نتایج آزاد کردن کامل اجناس و خدمات تجارت است. به علاوه بانیان نتایج اشاره به این دارند که مزایای اصلاحات تسهیل تجاری شدیداً به سوی توسعه کشورها به ویژه کشورهای آسیایی متمایل است.

و اقدامات تسهیل تجاری محرک و موثر هزینه‌های حاشیه‌ای در تجارت فرامرزی است. اگر چه نمونه‌های بسیاری وجود دارد که صادرکنندگان می‌توانند هزینه‌های ثابت مورد پذیرش بازارهای خارجی را پرداخت کنند و نمونه‌هایی از حمل‌کنندگان کالاها به وسیله کشتی و هواپیما و استقرار ضروری ظاهری کارهای کاغذی و تنظیمات شبکه

پخش خارجی و ارائه اجناس تولید شده مطابق با مقررات فنی خارجی را شامل می‌شود. اقدامات تسهیل تجاری هر دو هزینه‌های ثابت و حاشیه ای را می‌تواند کاهش دهد بنابراین تئوری‌های تجاری اخیر به ظرفیت‌های اضافی در میان کشورهایی که می‌توانند بهره ببرند اشاره دارند.

سازمان تجارت جهانی

هدف کلی سازمان تجارت جهانی تسهیل تجارت بین المللی است که مبتنی بر چهار اصل بنیادی خود است. توافقات عمومی تعرفه‌های گمرکی و تجاری که از سال ۱۹۴۷ مستقر شد و عدم تبعیض گذاری و قابلیت پیش بینی و رشد دسترسی به بازارها و رقابت منصفانه و شفافیت را شامل می‌شود.

سازمان تجارت جهانی یک موسسه حاکمیتی بین المللی است که به نمایندگی از متصدیان حاکمیت مرکزی توافقات تجاری امضاء شده توسط اعضا را حکمیت می‌کند و همچنین دادگاه بین المللی برای دعاوی تجاری است.

سازمان تجارت جهانی به توسعه کشورها و اقتصاد در ترابری و تسهیل قوانین تجاری تجارت جهانی کمک می‌کند. این سازمان تجاری جهانی متشکل از ۱۳۵ عضو است که ۹۰ درصد آن‌ها در تجارت جهانی حضور دارند و همه‌ی اعضا به اجرای توافقات متعهد شده‌اند. (Sierra, ۱۹۹۹)

تجارت مدرن محدوده بسیار وسیعی از فعالیت وثر تسهیل تجاری را در بر می‌گیرد که به طور غیرمستقیم در قواعد WTO پوشش داده شده و شامل سیاست‌های ملی مانند استانداردها و قوانین خدمات و کاربرد فناوری اطلاعات برای کاهش هزینه ای تجاری است و این تعریف در موضوعات ملی - مرزی مانند شفافیت قوانین ملی و سیاست نهادها روی حق مالکیت شرکت‌های خارجی و چارچوب‌های قانونی که همگی در اوضاع سرمایه گذاری کشورها و هزینه معاملات موثرند، اتخاذ شده است. انتقال الکترونیک اسناد تجاری و اتوماسیون کردن اعمال گمرکی موجب کارایی پس اندازها می‌شوند و به این نکته که زی اخت‌های فناوری اطلاعات جهانی به سوی تسهیل تجاری هدایت می‌شوند، اشاره دارد و امروزه دنیای تجارت با پیشرفت بسیار سریعی رو به توسعه دارد.

این امر مرهون استفاده از ابزارهای الکترونیک است. در مبادلات تجاری امروزه سرعت دسترسی به اطلاعات و نیازمندی‌های تجاری فوق العاده بالاست. این بدان معنی است که تجارت اکنون با روش‌های سنتی موجود همخوانی نداشته و لازم است با سرعت انجام شود. با عنایت به آنکه گمرکات ما و فرایند ترخیص کالا از گمرکات به دلیل طولانی و پیچیده بودن باعث می‌شود که کالاها بسیار دیر ترخیص شود، کشور ما نتوانسته است جایگاه و رتبه مهمی در میان کشورهای جهان بیابد. لذا می‌بایست برای روان سازی و تسهیل تجارت و بالا بردن رتبه تجاری کشور از ابزارهای نوین به خوبی و به درستی استفاده کرد. یکی از این ابزارها پنجره واحد تجاری فرامرزی الکترونیک است که در بسیاری از کشورها سبب شده است که این زمان به ۳ تا ۵ ساعت کاهش پیدا کند. در حالیکه در کشور ما حداقل این فرآیند در ۲ ماه طی می‌شود. این امر باعث خسارت بسیاری از تجار شده و به همین سبب گرایش به تجارت و اقتصاد سالم و پویا کاهش یافته است. گمرک ایران در این زمینه اقدام نموده است و با استناد به قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۳۹۲ موظف شده است تا این سامانه را ایجاد و راه اندازی کند. با راه اندازی این سامانه دیگر جلوی تخلفاتی همچون بد اظهاری، کم اظهاری و جابجایی غیر قانونی کالا و در نهایت قاچاق کالا گرفته شده و اقتصادی نسبتاً سالم شکل بگیرد. در اهمیت این سامانه آنکه بسیار در وقت صرفه جویی شده و هم آنکه از حجم قاچاق کالا خواهد کاست و نهایتاً رونق تجاری را در پی خواهد داشت. نهایتاً به دلایل زیر این تحقیق ضرورت یافته است:

- ۱- صرفه جویی قابل ملاحظه در زمان و هزینه تجارت و نیز فرآیند حمل و نقل کالا؛
- ۲- کاهش زمان فرآیند ترخیص کالا و اخذ مجوزهای لازم از سازمان‌های دولتی ذیربط؛
- ۳- کاهش بسیار قابل قبول حجم و میزان قاچاق کالا؛
- ۴- افزایش ریسک قاچاق کالا در ایران؛
- ۵- جلب رضایت بسیاری از تجار و بازرگانان و کسب سود فراوان با جلوگیری از خسارات وارده توسط سیستم‌های سنتی؛

بیان مسئله:

امروزه تجارت جهانی در پی جلب رضایت تجار و بازرگانانی است که برای کسب سودهای کلان در مقیاس جهانی تلاش می‌کنند. این کشورها تمایل بسیاری دارند که با کشورهای توسعه یافته مبادلات خود را گسترش دهند. از این روی با کشورهای کمتر توسعه نیز مبادلات بسیاری دارند تا بتوانند بازارهای بکر آنان را نیز تسخیر نموده و سود بیشتری عاید خود نمایند. اما چه با کشورهای توسعه یافته و چه با کشورهای کمتر توسعه یافته، مبادلات دچار موانعی است که از آن جمله می‌توان به عواملی نظیر پیچیدگی‌های معمول موجود و بروکراسی حاکم بر فرایند تجارت، تعدد سازمان‌ها و نهادهای درگیر در این خصوص، ناکافی بودن بسترهای تجارت الکترونیکی و استفاده از فناوری‌های نوین و سیستم‌های مکانیزه در انجام تشریفات اشاره نمود. برخی از شواهد نشان می‌دهد کشورهایایی که با اینگونه معضلات روبرو هستند قاچاق کالا در آنان نیز رو به گسترش است به عبارت دیگر اقتصاد پنهان و قاچاق کالا تاثیر متقابل در رشد مبادلات اقتصادی بین کشورها دارد یعنی هر کشوری که با چالش‌ها و موانع تجاری روبروست و شرایط تسهیل تجارت در آن دشوار است. با پدیده اقتصاد غیر رسمی و قاچاق کالا روبروست به گونه‌ای که حجم عظیمی از اقتصاد کشور را به خود اختصاص می‌دهد. بنابراین این تحقیق در پی آن است تا بداند که چه چالش‌ها و موانعی بر سر راه تجارت و صادرات و واردات و به عبارت دیگر مبادلات تجاری مرزی و فرامرزی بین کشورها وجود دارد؟ علل و عوامل آن کدام است و نهایتاً برای رفع این چالش‌ها و موانع چه راه‌هایی وجود دارد؟

سؤالات تحقیق:

- ۱- تسهیل تجارت چیست؟ ابعاد و روش‌های آن کدامند؟
- ۲- چه چالش‌ها و موانعی در پیش روی تجارت بین‌المللی ایران قرار دارد و رتبه و جایگاه ایران در سطح جهانی چیست؟
- ۳- قاچاق کالا چه تاثیری بر جایگاه ایران در نظام تجارت بین‌المللی آن دارد؟
- ۴- چه راهبردهایی برای اذتقاء سطح تجارت بین‌المللی ایران وجود دارد؟

هدف:

شناسایی تاثیر قاچاق کالا در تسهیل تجارت و چالش‌های موجود در ارتقاء جایگاه و رتبه آن در تجارت بین لملل به منظور رفع موانع موجود و ارتقاء وضعیت تجاری ایران در سطوح بین المللی است .

پیشینه تحقیق:

۱- محیط شناسی وضعیت تسهیل تجاری در ۲۶ کشور آسیایی گزارش مدیریتی نگاشته شده توسط دکتر داوود کیانی در سال ۱۳۹۳ است که در آن به استراتژی تسهیل تجارت، تسهیل تجارت ملی در کشورهای آسیایی و پنجره واحد ملی پرداخته است. و در نهایت سه پیشنهاد به شرح زیر را ارائه داده است.

۱- تقویت ترتیبات نهادی برای تسهیل تجارت

۲- حرکت از اتوماسیون گمرکی به سمت پنجره واحد ملی

۳- افزایش همکاری و هماهنگی برای تجارت الکترونیک در طول مرزها

۲- تأثیرات تحریم‌های بین‌المللی بر قاچاق کالا در ایران عنوان گزارشی است که توسط موسسه تدبیر اقتصادی منتشر شده است. در این تحقیق به وضعیت تجارت خارجی ایران در فاصله سال‌های ۱۳۸۶-۱۳۹۲ و همچنین وضعیت شاخص رقابت‌پذیری جهانی ایران پرداخته شده و در نهایت راهکارهای زیر بیان شده است: در شرایط تداوم تحریم و رکود در کشور به نظر می‌رسد لطامات قاچاق خروجی اهمیتی بیش از قاچاق ورودی یابد. برای مقابله با قاچاق خروجی نیز در کنار راهبرد بلندمدت حمایت از تولید، لازم است تا: در کوتاه مدت و میان مدت سازوکارهای نظارتی و بازرسی در بخش‌های انتظامی و گمرکی تشدید شده تا از خروج غیرقانونی کالاهای اساسی کشور هم در زمینه سوخت و سایر گروه‌های کالایی قاچاق‌پذیر جلوگیری به عمل آید. تولیدکنندگان کالاهای اساسی به فروش کالای خود در داخل به جای صادرات غیرقانونی آن به خارج از طریق وضع مشوق‌هایی چون معافیت‌های مالیاتی ترغیب و تشویق شوند.

۳- ملک زاده محمد شریف، راهکارهای تسهیل و توسعه تجارت خارجی انتشارات

دانشگاه عدالت، ۱۳۹۴ در این کتاب که به صورت جامع به تسهیل تجارت پرداخته است شاهد مروری بر چشم انداز تجارت خارجی ایران، مکانیزم ا و روش‌های موثر در تسهیل و توسعه تجارت خارجی، آثار و موانع الحاق ایران به سازمان تجارت خواهیم بود. این نویسنده با نگاهی نقادانه به فرآیند تجارت پرداخته است

۴- تورج مهدی‌زاده ملاباشی در مقاله‌ای تحت عنوان شناسایی و اولویت‌بندی موانع تسهیل و توسعه تجارت الکترونیک در ایران می‌نویسد: این تحقیق یک هدف اصلی و کاربردی دارد و آن پاسخ‌گویی به این سوال است که: موانع پیاده‌سازی تجارت الکترونیک در ایران کدامند و نسبت به هم از چه اولییتی برخوردار هستند؟ با توجه به این که هدف شناسایی و اولویت بندی عوامل است، در تعیین عوامل موثر از نظر خبرگان و اساتید استفاده شده است. در نهایت ۲۰ عامل به عنوان موانع پیاده سازی تجارت الکترونیک در ایران شناسایی و اولویت بندی شد. این عوامل به ترتیب عبارتند از: امنیت تبادلات، سرعت تبادلات، امکان دریافت بازخور، سرعت اینترنت، ساختار مشارکتی ارتباطات تجاری، سیستم بانکی الکترونیکی رایگان، تسهیل اجتماعی خرید و فروش (فرهنگ‌سازی و تغییر سبک زندگی) وجود افراد متخصص در حوزه تجارت الکترونیکی و بانکداری الکترونیکی و تبادلات مالی و کالا، مشکلات زیرساختاری اینترنت، قوانین و دستورالعمل‌ها، تسهیل اقتصادی خرید و فروش، ترافیک وب سایت‌ها، اعتبار سایت‌های فعال در تجارت الکترونیک، تعاملات الکترونیکی سالم، هدایت افکار عمومی به مصرف، به‌روزرسانی مستمر، نفوذ اینترنت، فرهنگ عمومی، تسهیل قانونی خرید و فروش و تبلیغات (شبکه‌ای، محتوا، غیرمستقیم). در انتها نمودار رادار و مدل مفهومی از مباحث و یافته‌ها ترسیم و استخراج شد.

۵- ابوالحسن اوغلی خدیجه با ارائه مقاله‌ای در کنفرانس ملی فقه، حقوق و روانشناسی تحت عنوان «الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی و تاثیر آن بر گمرک کشور» می‌نویسد: یکی از سازمان‌هایی که نقش اساسی را در حوزه‌ی اقتصادی کشور ایفا می‌کند، گمرک است. نقش تعیین کننده گمرک در هدایت موثر و مطلوب جریان تجارت بین‌المللی و تامین جایگاهی شایسته برای کشورهای متبوع در عرصه بازرگانی جهانی باعث شده است تا دولت‌ها در جهت تسهیل در امر تجارت جهانی به تجدید نظر و بازنگری در قوانین و مقررات تجاری و رویه‌های گمرکی خود در پرتو سیاست‌ها و خط مشی ای کلی بپردازند.

پیوستن به سازمان تجارت جهانی یکی از مهمترین اقداماتی است که کشورها در جهت پیوستن به بازار بزرگ جهانی انجام می‌دهند. کشور ایران نیز یکی از کشورهایی است که خواستار ورود به این سازمان است. و در این روند، اصلاحات سیستم گمرکی، خدمات مالی، بیمه، بورس کشور و ... جهت انطباق با استانداردهای جهانی، از اقدامات اولیه و پیش شرط‌های پیوستن به سازمان تجارت جهانی تعبیر می‌شود. در این پژوهش سعی بر آن شده است تا با بررسی جوانب مختلف عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی، الزامات و زیرساخت‌های اساسی اقتصادی و به ویژه گمرک کشور در این پروسه شناسایی شده و تاثیرات این الحاق بر گمرک کشور، بررسی شود.

۶- نگاهی به برخی تجارب بین‌المللی در زمینه نوسازی گمرکی پژوهش دیگری است که فرآیند نوسازی گمرک را در چند کشور از جمله پرو، چین، سنگاپور، آلمان، کره جنوبی و... بررسی کرده و مهم‌ترین عامل را در آن ورود تکنولوژی نوین اطلاعات و از جمله پنجره الکترونیک تجاری دانسته است این تحقیق در سال ۱۳۹۴ در ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز به سرانجام رسیده است.

مبانی و چارچوب نظری

تسهیل تجارت روشها و موانع موجود:

پیام جهانی شدن اقتصاد، با توجه به گسترش شیوه‌ها و میزان مبادلات کالا بین کشورها، ایجاد زمینه‌های مناسب برای گسترش و توسعه‌ی تجارت خارجی را امری اجتناب‌ناپذیر ساخته و این امر مستلزم برنامه‌ریزی هوشمندانه، ایجاد و توسعه‌ی زیرساخت‌های لازم و رعایت توصیه‌ها و الزامات سازمان‌های بین‌المللی مسئول نظیر: سازمان تجارت جهانی^۱، سازمان جهانی گمرک^۲ کنفرانس توسعه و تجارت ملل متحد (آنکتاد) و ... پیرامون ساده‌سازی و تسهیل تجارت با رعایت چارچوب سند چشم‌انداز ۲۰ ساله‌ی کشور و برنامه‌های میان مدت پنج ساله است.

تارنمای سازمان تجارت جهانی تسهیل تجارت را فرایند ساده‌سازی و هماهنگ‌سازی

1. WTO

2. WCO

روش‌ها و شیوه‌های تجارت بین‌المللی به منظور جمع‌آوری، معرفی، برقراری ارتباط و پردازش داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز به منظور حرکت و نقل و انتقال کالا در عرصه تجارت بین‌المللی تعریف کرده است

تسریع و تسهیل تجارت، یکی از دغدغه‌های اصلی سازمان‌های درگیر در امر تجارت است. هر چند عوامل عمده‌ای سبب ساده‌سازی تشریفات و تسهیل امور تجاری می‌شود، اما در تحقق این امر کارآمدی گمرکات، اصلاح قوانین، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و روزآمد در ارائه خدمات و... نقش مهمی دارند.

از طرفی عواملی نظیر پیچیدگی‌های معمول موجود و بروکراسی حاکم بر فرایند تجارت، تعدد سازمان‌ها و نهادهای درگیر در این خصوص، ناکافی بودن بسترهای تجارت الکترونیکی و استفاده از فناوری‌های نوین و سیستم‌های کانیزه در انجام تشریفات از جمله موارد مهم و اثرگذار در نارضایتی تجار و بازرگانان است که باعث بی‌میلی از انجام تجارت قانونی و گرای هر چه بیش‌تر آنان به سمت فعالیت‌های غیررسمی و قاچاق کالا می‌شود. (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۷)

بنابراین تسهیل و روان‌سازی تجارت رسمی در چارچوب منافع ملی، یکی از راهبردهای اساسی مبارزه‌ی ملی با قاچاق کالا و ارز در نظر گرفته شده و واضح است که اجرای آن، نقش مهمی در پیش‌گیری از بروز قاچاق کالا دارد و تمامی دستگاه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط و مؤثر در امر تجارت، می‌بایست به این نکته‌ی مهم توجه ویژه‌ای داشته باشند. با این حال، عوامل و مواردی نظیر: تعدد مبادی ورود و خروج کالا، ناکارآمدی نظام تجاری کشور از طریق عدم واگذاری امور اقتصادی و بازرگانی به بخش‌های غیردولتی و تعاونی علی‌رغم وجود الزامات قانونی، سنتی بودن چرخه‌ی تجارت و وجود میل و رغبت به قاچاق و فعالیت‌های غیر رسمی در کشور، تعدد سازمان‌های مرتبط در امر تجارت و ناهماهنگی آن‌ها در استقرار در مبادی، از جمله معضلات فراروی تسهیل تجارت رسمی است که امکان تغییر در وضعیت آن‌ها، با توجه به شرایط موجود، نیازمند ایجاد عزم جدی و انگیزه‌ی قوی و الزامات قانونی مؤثر در سازمان‌های مرتبط در امر تجارت است.

باید به این نیز توجه نمود که رویکرد جدید تجارت جهانی، می‌طلبد که با اجرای طرح‌های مکانیزاسیون فرایندها، استقرار هماهنگ دستگاه‌های ذی‌ربط در مبادی

رسمی، آمایش، تقویت، تجهیز و تخصصی نمودن مبادی و اجرای استانداردها و الزامات و توصیه‌های کنوانسیون‌ها و سازمان‌های بین‌المللی مرتبط با حوزه‌ی تجارت، هم‌پیوندی مؤثر و سازنده‌ای با اقتصاد و تجارت جهانی ایجاد شود که متأسفانه روند این اقدامات در کشور ایران به کندی پیش می‌رود و همین امر آثار سوء خود را بر مبادلات تجاری، اقتصادی با کشورهای دیگر نمایان ساخته و منجر به ایجاد بسترهای شکل‌گیری قاچاق و گسترش فعالیت‌های غیر رسمی گردیده است.

در فرایند تجارت رسمی، سازمان‌ها و نهادهای متعددی نقش دارند که از جمله مهم‌ترین آن‌ها، می‌توان به وزارت صمت، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، بانک مرکزی، گمرک ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان استاندارد و سایر سازمان‌های تخصصی مشابه اشاره نمود که هر یک از آن‌ها، با توجه به شرح وظایف و مأموریت محوله، می‌توانند نقش مؤثری در تسهیل و روان‌سازی تجارت رسمی ایفا نمایند.

بدیهی است ناکافی بودن انجام معاملات و اجرای تجارت الکترونیکی (تجارت بدون کاغذ)، عدم عضویت سازمان‌های ذی‌ربط در کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر: کیوتو، ناکارآمدی قوانین و مقررات گمرکی، فقدان برنامه‌ی جامع بازرگانی در کشور، بخشی‌نگری و مقاومت‌های سازمانی در جهت مدیریت واحد تجاری و دیگر نواقص موجود در بخش تجارت، باعث می‌شود تا هم‌چنان روند سنتی تجارت حفظ شده و در ساختار ناکارآمد اقتصادی و تجاری کشور که در بلندمدت شکل گرفته، تغییری ایجاد نشود. ضمن این که همان‌طور که قبلاً نیز اشاره گردید، ادامه‌ی این روند، باعث ایجاد فعالیت‌های اقتصادی غیررسمی و گسترش قاچاق کالا خواهد شد. بنابراین برای تغییر این وضعیت، می‌بایست نواقص و معضلات فوق‌الذکر را رفع نمود و در این راستا، با بهره‌گیری از فرصت‌های موجود یعنی امکان استفاده از توان‌مندی‌ها و امکانات علمی، مالی و آموزشی سازمان‌های بین‌المللی نظیر: سازمان جهانی گمرک، اتاق بازرگانی بین‌المللی، آنکتاد، مرکز تسهیل تجارت و تجارت الکترونیک ملل متحد و بهره‌گیری از استانداردهای مبادله‌ی الکترونیکی اطلاعات این روند را اصلاح نمود. اجرای راهبرد ملی یعنی حمایت حداکثری از روان‌سازی و تسهیل تجارت رسمی با اولویت شرکت‌ها و تجار خوش‌نام، از طریق کنترل غیرمانع با اعمال مدیریت ریسک در فرایندها و تشدید هم‌زمان مجازات‌ها بر علیه متخلفین و سوءاستفاده‌کنندگان و تسهیل تجارت رسمی، باعث پیش‌گیری از بروز قاچاق کالا و ارز

شود.

تسهیل تجارت، کاهش بروکراسی، شفافیت قوانین ۳ شاخص مهم برای بهبود شرایط تجارت خارجی ایران و تمامی کشورهای دنیا محسوب می‌شود اما نبود برخی از این پارامترها در اقتصاد ایران موجب شده تا تجارت ما شرایط چندان مساعدی نداشته باشد. بنابراین لازم است تا در راستای رفع موانع موجود در مسیر تجارت اقداماتی انجام شود. دولت محترم از ابتدای فعالیت خود درصدد بود تا اوضاع تجارت خارجی ایران را بهبود ببخشد. به همین منظور وزارت صنعت، معدن و تجارت پیشنهاد کاهش گروه‌های تعرفه‌ای ایران را در هیات وزیران مطرح کرد و طبق مصوبه تیر ۹۲ مقرر شد تا تعداد گروه‌های تعرفه‌ای کشور کاهش پیدا کند.

یکی دیگر از آثار کاهش تعرفه‌ها این است که فرآیند ترخیص کالا در کشور تسریع و شفاف‌تر خواهد شد. اما برخی بر این باورند که کاهش تعرفه‌ها منجر به افزایش واردات کالا به کشور شده و می‌تواند به زیان تولید و تجارت کشور تمام شود،

دیوارهای تعرفه‌ای یکی از مهم‌ترین ابزارهای حمایت از تولیدکنندگان ایرانی بوده‌اند اما باید به این نکته توجه داشته باشیم که با این شیوه نمی‌توانیم بیش از این به حمایت از تولیدکنندگان بپردازیم زیرا این شیوه در شرایط کنونی اقتصاد دنیا برای حمایت از تولید پاسخگو نیست. تولید ما برای ماندگاری در بازارهای جهانی لازم است تا به افزایش کیفیت خود بپردازد. کاهش تعرفه‌ها تولیدکنندگان ما را ناچار می‌کند که به دنبال راه‌حلی برای افزایش رقابت‌پذیری خود باشند. بنابراین لازم است تا آن‌ها برای تولید کالایی باکیفیت و ماندگار در بازارهای هدف به سمت استفاده از فناوری های جدید بروند و میزان بهره‌وری خود را افزایش دهند..

چالش‌های گمرکات و واحدهای مدیریت مرزی در مبارزه با تجارت غیرقانونی

گمرکات و نهادهای مدیریت مرزی با دو وظیفه سخت و تا حدودی پیچیده و شاید متناقض روبرو می‌باشند: یعنی از یک طرف می‌بایست به تسهیل جریان تجارت و افزایش سرعت آن کمک نمایند و از طرف دیگر نیز با افزایش دامنه اقدامات کنترلی خود، از توسل به قاچاق و تجارت غیرقانونی جلوگیری نمایند که این امر می‌تواند سرعت تجارت خارجی را تا حدودی کاهش دهد. در ادامه تلاش داریم تا سه چالش محدودیت منابع و پیچیدگی

جغرافیای حمل و نقل، چرخه ممانعت - سازگاری میان گمرکات/ نهادهای مدیریت مرزی و قاچاقچیان فراملی و همچنین مشکلات نهادی و همکاری بین‌سازمانی را به عنوان برخی از این چالش‌های مشترک مورد بررسی قرار دهیم.

۱- محدودیت منابع و پیچیدگی جغرافیای حمل و نقل

جغرافیای حمل و نقل، می‌تواند مسائل مختلفی از جمله زیرساخت‌های ترانزیتی مانند بنادر، پل‌ها، جاده‌ها، سیستم ریلی، فرودگاه‌ها و همچنین پایانه‌ها و مراکز توزیع را شامل شود. طبیعتاً به هر میزان که حجم و میزان این زیرساخت‌ها بیشتر و گسترده‌تر باشد به همان میزان نیز کنترل‌ها دشوارتر و انجام بهینه این کنترل‌ها نیازمند صرف منابع و بودجه بیشتری خواهد شد. طبیعتاً قاچاقچیان حرفه‌ای نیز به خوبی به ارزش این مسئله واقف بوده و تلاش می‌نمایند تا شناخت و آگاهی خوبی از جغرافیای حمل و نقل یک کشور یا یک منطقه به منظور حمل و جابجایی بهتر محموله‌های خود کسب نمایند.

محدودیت منابع نیز از جمله دیگر مسائلی است که می‌تواند در کنار پیچیدگی جغرافیای حمل و نقل، شرایط را برای توسل قاچاقچیان به قاچاق و تجارت غیرقانونی فراهم نماید. به عنوان مثال، وجود تجهیزات شناسایی ساده در برخی گمرکات مرزی به خصوص در کشورهای توسعه نیافته و یا در حال توسعه، در اختیار نداشتن سگ‌های کاشف و آموزش دیده و همچنین کمبود نیروی انسانی و پرسنلی که بتوانند به افزایش بهبود دامنه کنترل‌ها کمک نمایند را می‌توان از جمله مسائلی دانست که شرایط توسل به قاچاق و تجارت غیرقانونی را تسهیل می‌نماید. در سال‌های اخیر، گمرکات و واحدهای کنترل مرز در کشورهای مختلف، تلاش داشته‌اند برای افزایش دامنه اقدامات کنترل مرزی خود، حجم نیروی انسانی در گذرگاه‌های مرزی را افزایش دهند. البته افزایش نیروی انسانی به تنهایی نمی‌تواند به بهبود مدیریت مرزی و جلوگیری از تجارت غیرقانونی منجر شده و می‌بایست بودجه بیشتری را برای استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته مانند وسایل هوایی بدون سرنشین، داده‌کاوی محموله‌های ترانزیتی با استفاده از سیستم مدیریت ریسک، استفاده از نسل‌های پیشرفته دوربین‌های نظارتی، استفاده از تکنولوژی X-ray و ربات‌هایی که بتوانند در جلوگیری از قاچاق و تجارت غیرقانونی مفید باشد، تخصیص داد.

۲- چرخه ممانعت سازگاری میان نهادهای مدیریت مرزی و قاچاقچیان فراملی

گمرکات و نهادهای مدیریت مرزی جریان تجارت غیرقانونی در هوا، دریا و زمین را کنترل نموده و باید از آن جلوگیری نمایند. تلاش‌های گمرک و نهادهای مدیریت مرزی برای جلوگیری از قاچاق و تجارت غیرقانونی می‌تواند باعث تحمیل دو گونه هزینه به قاچاقچیان یعنی هزینه تلاش برای پنهان کردن محموله‌ها و همچنین هزینه فرار از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی شود. هزینه‌های پنهان کردن مربوط به هزینه‌های مرتبط با خطر کشف به وسیله ماموران گمرکی، گشت‌های مرزی و پلیس می‌شود و هزینه‌های فرار نیز هزینه‌های مربوط به فرار از دستگیری و بازداشت و همچنین پرداخت حقوق و عوارض گمرکی را شامل می‌شود. تلاش گمرکات و واحدهای کنترل مرزی برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی و تلاش قاچاقچیان برای افزایش دانش محیط خود و سازگاری با شرایط جدید می‌تواند به تولید و تداوم چرخه ممانعت‌سازگاری منجر شود. گمرکات، نهادهای کنترل مرزی و نهادهای اجرای قانون در تلاشند تا با بکارگیری طرح‌های مختلف از انجام و تشدید فرایندهای تجاری غیرقانونی جلوگیری نموده و با کسب بودجه‌های لازم از دولت، منابع انسانی و تکنولوژیک خود را متناسب با این بودجه برای امر مقابله با تجارت غیرقانونی و قاچاق تخصیص دهند. برای مثال طی سال‌های اخیر منابع گمرکات و گشت‌های مرزی در مرزهای آمریکا و مکزیک افزایش قابل ملاحظه‌ای یافته و همچنین استفاده از تکنولوژی‌های جدید به خصوص تکنولوژی X-ray (در آغاز توسط فرماندهی دفاع هوایی آمریکا برای رصد و شناسایی کلاهک‌های موشکی شوروی سابق، طراحی شده بود) رشد بیشتری داشته است. البته باید گفت که علی‌رغم وجود چنین تلاش‌هایی در امر مبارزه با تجارت غیرقانونی و قاچاق، قاچاقچیان حرفه‌ای نیز متقابلاً تلاش نموده‌اند تا خود را با تحولات محیطی صورت گرفته تطبیق و سازگار نموده تا با استفاده از وجود برخی ضعف‌های کارکردی و تعاملی میان دستگاه‌های دخیل در امر مبارزه با تجارت غیرقانونی، بتوانند به فعالیت غیرقانونی خود ادامه دهند. همان‌گونه که منابع مقابله‌ای تکنولوژیک، انسانی و سرمایه‌ای در امر مبارزه با قاچاق و تجارت غیرقانونی افزایش یافته است، قاچاقچیان نیز تلاش داشته‌اند تا روش‌ها، اقدامات و استراتژی‌های خود را همزمان با این تغییرات، به روز نمایند. در همین راستا، مقامات گمرک کانادا بیان داشته‌اند که قاچاقچیان به صورت مداوم در حال به روز کردن آموزش‌های خود و تطبیق

با شرایط محیطی جدید هستند. و اضافه می‌نمایند که میزان تغییر و پیشرفت در روش‌ها و شیوه‌های پنهان کردن در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ اصلاً قابل قیاس با شرایط فعلی نیست. به عنوان مثال قاچاقچیان مواد مخدر در دهه ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ بیشتر از قایق‌های تندرو و یا مسافران ماهیگیر برای قاچاق استفاده می‌کردند اما امروزه از وسایلی شبیه به زیردریایی یا وسایل پرنده بدون سرنشین استفاده می‌کنند. این امر علاوه بر اینکه نشان‌دهنده تلاش این قاچاقچیان برای استفاده از دانش و تکنولوژی‌های جدید در توسل به قاچاق است، همچنین می‌تواند فرایند مبارزه را سخت‌تر و هزینه‌های مربوط به امر مبارزه را نیز افزایش دهد.

۳- مشکلات مربوط به هماهنگی‌های نهادی و بین‌سازمانی

یکی دیگر از مشکلات مهم، چگونگی انجام هماهنگی‌های نهادی و درون سازمانی است. با توجه به چند بعدی و پیچیده بودن فرایند قاچاق و تجارت غیر قانونی، ایجاد هماهنگی و آگاهی از اقدامات سایر نهادها می‌تواند در افزایش تأثیرگذاری فرایندهای مبارزه با قاچاق مفید و مؤثر بوده و عدم وجود چنین هماهنگی‌هایی نیز نتیجه معکوس در پی داشته باشد. ماهیت جهانی اقتصاد و همچنین تجارت غیرقانونی، یکی دیگر از دلایلی است که ضرورت همکاری بیشتر و اشتراک اطلاعاتی میان گمرکات و سایر نهادهای اجرای قانون را ایجاد نموده و آن را تشویق می‌نماید. به عنوان مثال و با مد نظر قرار دادن فرایند جهانی شدن، درخواست‌های بیشتری برای همکاری از طرف نهادهایی مانند نفتا، اتحادیه اروپا، آ.سه.آ. و همچنین برخی ابتکارات تأمین امنیت زنجیره عرضه (تأمین) مانند همکاری تجاری- گمرکی علیه تروریسم و ابتکار تأمین امنیت کانتینرها با گمرکات صورت گرفته است. سازمان جهانی گمرک نیز در بیانیه مأموریت و چشم‌انداز خود بر ضرورت افزایش همکاری‌های زمینی، ابزاری و عملیاتی در سطوح بین‌المللی میان نهادهای درگیر در عرصه تجارت و بازرگانی تأکید نموده است. اشتراک اطلاعات مربوط به افراد و سازمان‌های جنایی فراملی میان نهادهای گمرکی و همچنین تبادل اطلاعات و تجربیات گمرکی و مدیریت مرزی در مبارزه با تجارت غیر قانونی و قاچاق یکی از مواردی است که می‌تواند در بحث همکاری‌های بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد.

هوشمندسازی فرایندها و تسهیل و توسعه تجارت خارجی

هوشمندسازی فرایندها و تسهیل و توسعه تجارت خارجی نهادهای گمرکی و واحدهای کنترل مرزی تا حدود زیادی می‌توانند از وظایف مشترکی برخوردار باشند. هر دو نهاد در حالی که می‌بایست انجام فرایندها و تجارت قانونی را تسهیل نمایند، در همان حال نیز باید از توسل به تجارت غیرقانونی جلوگیری نمایند. تجارت غیرقانونی دامنه‌ای از کالاها و خدمات را شامل می‌شود که می‌توانند به تشکیل بازار سیاه منجر شود. مجمع جهانی اقتصاد، تجارت غیرقانونی را این گونه تعریف می‌نماید: «تجارت غیرقانونی پول، کالا یا ارزش به دست آمده از اقدامات غیرقانونی است که می‌تواند آسیب‌هایی جدی را در ابعاد اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و محیطی در پی داشته باشد. همچنین فرایندهای لجستیکی که تاجران غیرقانونی برای انتقال محصولات خود به بازار انجام می‌دهند نیز به عنوان قاچاق فراملی شناخته شده است». اگرچه آمارهای مشابه و یکسانی در ارتباط با وضعیت قاچاق در حوزه‌های مختلف در سطوح بین‌المللی وجود ندارد، لیکن برخی آمارها جدید این موضوع و لزوم مبارزه همه‌جانبه با آن را یادآوری می‌کند. به عنوان مثال، کمیسیون اروپا برآورد نموده است که قاچاق سیگار سالانه ۱۰ میلیارد یورو به درآمدهای اتحادیه اروپا ضرر مستقیم وارد می‌آورد. همچنین قاچاق گونه‌های جانوری در معرض خطر و واردی از جمله عاج، پوست، شاخ کرگدن و... نیز سالانه ۱۹ میلیارد دلار است. تولیدات دارویی از جمله مسکن‌ها، آنتی‌بیوتیک‌ها، مولتی‌ویتامین‌ها و استروئیدهای آنابولیک نیز از جمله مهم‌ترین کالاهای دارویی قاچاق در سطوح بین‌المللی می‌باشند.

به دیگر عبارت به جرأت می‌توان گفت که نهادهای گمرکی، تجارت غیرقانونی و قاچاق تقریباً از تاریخ مشترکی برخوردارند. تاریخ اقتصاد سیاسی نیز نشان می‌دهد که ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های وضع شده در ارتباط با شکل‌های خاصی از کالا و تجارت می‌تواند انگیزه‌های اقتصادی و فرصت‌هایی را برای توسل به تجارت غیرقانونی و قاچاق باز نماید. در هر حال اگرچه وجود تجارت غیرقانونی و قاچاق خود می‌تواند محکی برای چگونگی ساختار اقتصادی یک کشور و همچنین ساختار اقتصاد جهانی باشد، لیکن واقعیت آن است که تجارت غیرقانونی فرایندی بسیار پیچیده است و مبارزه با آن به اتخاذ رهیافت‌های چندبعدی و چندوجهی نیاز خاص دارد.

حمایت از تولید و مصرف کالاهای کیفی و رقابت‌پذیر داخلی

وقتی سخن از تولید و سرمایه‌گذاری برای تولید پیش می‌آید، بیش‌تر دست‌اندرکاران، از مقرون به صرفه نبودن تولید و مشکلات و موانعی که بر سر راه تولید قرار دارد سخن می‌گویند، مشکلاتی که باعث شده سرمایه به جای مرکز در تولید، به سمت دلالی و واسطه‌گری و تجارت‌های غیر مولد و تورم‌زا و حتی تجارت‌های متخلفانه و جرمانه‌تمرکز نماید. وقتی سخن از واردات به میان می‌آید، حمایت از تولیدات داخلی مطرح می‌گردد که دولت باید به نوعی از ورود کالاهای خارجی بدون کیفیت و یا دامپینگ شده جلوگیری کند تا صنایع داخلی بتوانند خود را سرپا نگاه‌دارند.

وقتی هم سخن از تجارت جهانی پیش می‌آید، نگرانی‌ها آن قدر افزایش می‌یابد که همگان پیش‌بینی می‌کنند در صورت پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی و آزاد شدن قیمت‌ها و بازارها، بسیاری از صنایع فعلی، مجالی برای فعالیت نخواهند یافت.

هیچ کس پوشیده نیست که حمایت از تولیدکنندگان داخلی و تولیدات داخلی، به عنوان یک وظیفه برای دولت و ملت فرض است و همه وظیفه داریم برای حفظ جامعه‌ی مولد کشور تلاش کنیم، ولی این تلاش‌ها باید با مطالعه و بررسی‌های فراوان از حیث رعایت موازین کارشناسی فنی و اقتصادی باشد تا منجر به ضربه‌زدن به تولیدات داخلی در بلندمدت نگردد؛ به عنوان مثال: تصمیم برای افزایش تعرفه‌های گمرکی برای کالاهای وارداتی با هدف حمایت از تولیدات داخلی و جلوگیری از ورود برخی کالاهای وارداتی ممکن است در بلندمدت آسیب‌های جبران‌ناپذیری مشابه آنچه در ارتباط با صنعت خودرو به وجود آمد را پیش روی جامعه و صنعت بگذارد و از طرفی با گران‌تر شدن قیمت‌ها، کاهش کیفیت و نبود تنوع و حق انتخاب کالاها و به ویژه رقابت‌ناپذیر بودن از حیث قیمت و حقوق مصرف‌کنندگان داخلی نادیده گرفته شود، و از طرف دیگر، اگر قرار است به سمت جهانی شدن تجارت پیش برویم، دیگر افزایش غیرمنطقی و کارشناسی نشده‌ی حقوق ورودی، نه تنها حمایت از تولیدات و تولیدکنندگان داخلی نیست، بلکه آن‌ها را از بازار روز دنیا و رقابت‌های عرصه‌ی بین‌المللی دور، نگه خواهد داشت و این همان خطری است که بسیاری از صنایع که انحصار بازار داخلی را در اختیار خود داشته‌اند، با آن روبه‌رو هستند.

از این رو، و بیفهی ملی ایجاب می‌نماید، از صنعت و تولیدات داخلی، با نگرش به واقعیت‌های روز و بازار جهانی، با همهی توان حمایت کنیم و شرایط را به گونه‌ای مهیا کنیم که امکان و توانایی رقابت با محصولات خارجی چه در داخل و چه در خارج از کشور، برای تولیدات و محصولات داخلی از جمیع جهات به وجود آید.

شکی نیست که ورود کالاهای قاچاق هم، تهدیدی علیه تولیدات داخلی تلقی می‌شود و این امر همواره موجبات دغدغه‌ی طر مسئولین دل‌سوز نظام، به ویژه مقام معظم رهبری را فراهم نموده است. به طوری که ایشان در فرمان بی نظیر خود به مبارزه‌ی قاطع با قاچاق کالا، با توجه به آثار مخربی که بر تولید و اشتغال دارد، تأکید ویژه‌ای داشته‌اند. اما آن چه مشخص است، آیا می‌بایست از هر تولیدی و با هر کیفیت یا قیمتی حمایت نمود؟ قطعاً پاسخ منفی است. زیرا توجه به کیفیت و رقابت‌پذیری کالاهای تولید داخلی، می‌تواند در کاهش تقاضای الاهای خارجی و حتی کالاهای قاچاق شدیداً مؤثر باشد و در این زمینه باید در رعایت استانداردهای بین‌المللی در تولید کالا، دقت بیش‌تری نمود. واقعیت امر این است که در کشور ما، برخی محصولات تولیدی دارای کیفیت رقابتی با الاهای خارجی نیستند و همین امر می‌تواند یکی از عوامل اصلی قاچاق و گرایش مردم به خرید و مصرف کالاهای خارجی باشد.

البته باید پذیرفت که مواردی نظیر واردات گسترده‌ی کالاهای مصرفی خارجی غیراستاندارد و بی‌کیفی، ورود الاهای قاچاق به کشور، وجود رانت و انحصارگرایی در بخش‌های تولید، کاهش ناگهانی حقوق ورودی کالاها، اختصاص سهم بیش‌تر و بیش‌ترین به تبلیغ و عرضه‌ی الاهای خارجی و ...، قطعاً باعث تضعیف بخش‌های مولد کشور می‌شود.

خوش‌بختانه دولت با درک و فهم موضوع، اقدامات مناسبی را در جهت حمایت از تولیدات داخلی انجام داده است. تشکیل کارگروه حمایت از تولیدات داخلی، ارائه‌ی سهیلات بانکی و گمرکی به بنگاه‌های تولیدی، ایجاد شهرک‌های صنعتی و تولیدی و ...، از جمله اقدامات مهم دولت در این خصوص است که البته تولیدکنندگان می‌بایست از آن‌ها استفاده‌ی بهینه نموده و در جهت کیفی و رقابتی سازی تولیدات خود، گام بردارند. با این حال، بررسی‌های به عمل آمده حاکی از آن است که علاوه بر تهدیدات فوق‌الذکر، نواقص و ضعف‌هایی نیز در بخش حمایت از تولیدات داخلی وجود دارد. مواردی

نظیر: تبلیغات گسترده‌ی کالاهای خارجی در رسانه‌ها، میادین ورزشی و بزرگراه‌ها، خرید کالاهای خارجی تولید مشابه داخلی دارند توسط دستگاه‌های دولتی، ضعف در تبلیغ کالاهای کیفی تولید داخلی، عدم تعامل بانک‌ها با برخی از تولیدکنندگان داخلی در اعطای به هنگام و مناسب تسهیلات بانکی، فرسودگی امکانات و تجهیزات بنگاه‌های لیدی، کمبود نقدینگی واحدهای تولیدی، کامل نبودن فرایند تولید و عرضه‌ی برخی کالاهای تولید داخلی، ضعف در شناسایی نقاط هزینه بر فرایند تولید و ... همگی مصادیق بارز ضعف در حمایت از تولیدات داخلی است.

به هر حال انتظار بر این است که در آینده، با توجه به وجود فرصت‌هایی نظیر: عدم خرید کالاهای خارجی توسط دستگاه‌ها، تولید مشابه داخلی دارند، استفاده از ظرفیت کارگروه حمایت از تولیدات داخلی در دولت، تخصیص بهینه‌ی منابع و درآمدها در بخش‌های مولد در صنعت و تولید، استفاده از ظرفیت‌های مؤسسه‌ی استاندارد و سازمان حمایت در جهت کیفی‌سازی تولیدات داخلی، انجام تبلیغات هوشمندانه در جهت ارزش‌تلقی‌شدن تولید و مصرف کالاهای داخلی، امکان تمرکز پرداخت یارانه‌ها به سمت بخش تولیدی، امکان قرار دادن سهم بیشتری از ویتترین به تبلیغ و عرضه‌ی کالاهای کیفی داخلی و ... واحدها و بنگاه‌های تولیدی در جهت کیفی و رقابتی شدن، گام بردارند. ضمن این که ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز نیز، با مبارزه‌ی قاطع با پدیده‌ی قاچاق کالا، حمایت همه‌جانبه‌ی خود را از تولیدات داخلی با کیفیت و رقابت‌پذیر اعلام می‌نماید. (افق ده ساله، ۱۳۸۸)

تحلیل اطلاعات بر مبنای داده‌های بانک جهانی

سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی بر اساس شاخص‌های متعددی وضعیت کشورها را در ابعاد اقتصادی، تجاری و ... مورد سنجش و رتبه‌بندی قرار می‌دهند. برخی از این شاخص‌ها آنقدر معتبر و مهم هستند که مبنای تصمیم‌گیری سرمایه‌گذاران خارجی و شرکای تجاری برای فعالیت در جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرند. از جمله مهمترین این شاخص‌ها که مربوط به نظام تجاری، اقتصادی و گمرکی ایران می‌شود، شاخص

رقابت‌پذیری جهانی^۱ و شاخص توانمندسازی تجاری^۲ منتشره توسط مجمع جهانی اقتصاد^۳ و شاخص تجارت فرامرزی^۴ و شاخص لجستیک^۵ است که توسط بانک جهانی^۶ منتشر می‌شود. لذا گزارش آماری جایگاه و رتبه جمهوری اسلامی ایران بر اساس این شاخص‌ها طی سالهای مختلف تبیین شده است.

بدیهی است بهبود این شاخص‌های معتبر در نتیجه انجام اصلاحات تجاری و گمرکی، نقش بارزی در پیشگیری از قاچاق کالا در کشور دارد که می‌بایست مورد توجه مسئولین محترم قرار گیرد.

۱- شاخص رقابت‌پذیری جهانی^۷:

شاخص رقابت‌پذیری جهانی همه ساله توسط مجمع جهانی اقتصاد منتشر می‌شود. در این شاخص کیفیت زیرساخت‌های بندری، جاده‌ای، ریلی، وجود موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای، تعرفه‌های تجاری و کارایی تشریفات گمرکی کشورها مورد بررسی و سنجش و رتبه بندی قرار می‌گیرد.

-
1. GCI
 2. ETI
 3. WEF
 4. TAB
 5. LPI
 6. WB
 7. Global Competitiveness Index

«جایگاه و رتبه جمهوری اسلامی ایران بر اساس شاخص رقابت پذیری جهانی»

شاخص/زیرشاخص	۲۰۱۱-۲۰۱۰	۲۰۱۲-۲۰۱۱	۲۰۱۳-۲۰۱۲	۲۰۱۴-۲۰۱۳	۲۰۱۵-۲۰۱۴	۲۰۱۶-۲۰۱۵	۲۰۱۷-۲۰۱۶	۲۰۱۸-۲۰۱۷
رتبه در شاخص رقابت پذیری جهانی (The global competitiveness index)	۶۹	۶۲	۶۶	۸۲	۸۳	۷۴	۷۶	۶۹
رتبه در زیرشاخص کیفیت زیرساختهای بندری (Quality of port infrastructure)	۸۴	۸۷	۸۱	۷۹	۸۰	۷۸	۷۳	۷۱
رتبه در زیرشاخص وجود موانع تعرفه ای (Prevalence of tariff barriers)	۱۳۵	۱۳۷	۱۲۵	۱۱۳	۱۲۳	-	-	-
رتبه در زیرشاخص وجود موانع غیرتعرفه ای (Prevalence of non-tariff barriers)	-	-	-	-	-	۹۹	۸۸	۹۹
رتبه در زیرشاخص تعرفه ای تجاری (Trade tariffs %duty)	۱۳۵	۱۴۰	۱۳۹	۱۴۷	۱۴۴	۱۴۰	۱۳۸	۱۳۷
رتبه زیرشاخص کارایی تشریفات گمرکی (Burden of customs procedures)	۱۱۴	۱۰۴	۱۰۰	۱۰۳	۱۱۶	۱۱۷	۱۰۹	۹۹

منبع: مجمع جهانی اقتصاد

۲- شاخص عملکرد لجستیک^۱:

شاخص عملکرد لجستیک^۲ هر ۲ سال یکبار توسط بانک جهانی منتشر می‌شود. در این شاخص کارایی فرآیندهای گمرکی، کیفیت زیرساختهای تجاری، دسترسی به حمل و نقل بین‌المللی با قیمت رقابتی، کیفیت خدمات لجستیک، تحویل به موقع کالا و ... در کشورها مورد بررسی و رتبه بندی قرار می‌گیرد.

1. Logistics Performance Index

2. LPI

«جایگاه رتبه جمهوری اسلامی ایران در شاخص و زیرشاخص‌های عملکرد لجستیک»

ردیف	شاخص/زیرشاخص	۲۰۰۷	۲۰۱۰	۲۰۱۲	۲۰۱۴	۲۰۱۶	۲۰۱۸
۱	شاخص عملکرد لجستیکی (LPI rank)	۷۸	۱۰۳	۱۱۲	۱۱۴	۹۶	۶۴
۲	زیرشاخص گمرک (Customs) (کارایی فرآیندهای ترخیص کالا)	۶۲	۱۰۶	۱۲۶	۱۳۳	۱۱۰	۷۱
۳	زیرشاخص کیفیت زیرساخت‌های تجاری و حمل و نقل (Infrastructure)	۶۶	۸۶	۱۰۰	۹۷	۷۲	۶۳
۴	زیرشاخص سهولت و دسترسی به حمل و نقل بین‌المللی با قیمت رقابتی (International shipments)	۷۸	۱۲۱	۱۱۵	۱۲۴	۸۸	۷۹
۵	زیرشاخص شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک (Logistics quality and competence)	۶۶	۶۹	۸۷	۸۳	۸۲	۶۲
۶	زیرشاخص توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی (Tracking and tracing)	۷۵	۱۱۰	۱۰۸	۱۲۳	۱۱۱	۸۵
۷	زیرشاخص تحویل به موقع کالا (Timeliness)	۱۰۶	۸۵	۱۳۸	۱۴۱	۱۱۶	۶۰

منبع: world bank (LPI)
منبع: بانک جهانی

۳- درباره شاخص تجارت فرامرزی^۱:

شاخص تجارت فرامرزی^۱ یکی از ۱۰ زیرشاخص سهولت کسب و کار است که هر ساله توسط بانک جهانی^۳ منتشر می‌شود. در این شاخص تعداد اسناد صادرات و واردات، میزان هزینه صادرات و واردات و زمان صادرات و واردات در هر کشور مورد سنجش و رتبه

1. Trading across borders

2. TAB

3. world bank

بندی قرار می‌گیرد. متدولوژی این شاخص از سال ۲۰۱۶ تغییر کرده است.

«جایگاه جمهوری اسلامی ایران بر اساس شاخص تجارت فرامرزی»

۲۰۱۵	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	شاخص/مؤلفه
۱۴۸	۱۵۳	۱۴۳	۱۳۸	۱۳۱	۱۳۴	۱۴۲	رتبه ایران در شاخص تجارت فرامرزی
۷	۷	۷	۷	۷	۷	۸	اسناد صادرات (تعداد) Documents to export
۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۶	زمان صادرات (روز) Time to export (days)
۱۳۵۰	۱۴۷۰	۱۴۷۰	۱۲۷۵	۱۰۹۰	۱۰۶۱	۱۰۱۱	هزینه صادرات (دلار) Cost to export (US\$)
۱۱	۱۰	۸	۸	۸	۸	۱۰	اسناد واردات (تعداد) Documents to import
۳۷	۳۷	۳۲	۳۲	۳۲	۳۸	۴۲	زمان واردات (روز) Time to import (days)
۱۵۵۵	۲۱۰۰	۲۱۰۰	۱۸۸۵	۱۷۳۵	۱۷۰۶	۱۶۵۶	هزینه واردات (دلار) Cost to import (US\$)

منبع: بانک جهانی

«جایگاه جمهوری اسلامی ایران بر اساس شاخص تجارت فرامرزی (تجدید نظر شده)»

۲۰۱۹	۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	شاخص/مؤلفه	
۱۲۱	۱۶۶	۱۷۰	۱۶۷	رتبه ایران در شاخص تجارت فرامرزی	
۳۳	۱۲۰	۱۵۲	۱۵۹	زمان انطباق اسنادی (ساعت) Documentary compliance (hours)	صادرات
۱۰۱	۱۰۱	۱۰۱	۱۰۷	زمان انطباق مرزی (ساعت) Border compliance (hours)	
۶۰	۱۲۵	۱۴۳	۱۴۳	هزینه انطباق اسنادی (دلار) Documentary compliance (US\$)	
۴۱۵	۵۶۵	۵۶۵	۵۶۵	هزینه انطباق مرزی (دلار) Border compliance (US\$)	
۴۰	۱۹۲	۲۷۰	۲۸۴	زمان انطباق اسنادی (ساعت) Documentary compliance (hours)	واردات
۱۴۱	۱۴۱	۱۴۱	۱۴۸	زمان انطباق مرزی (ساعت) Border compliance (hours)	
۹۰	۱۹۷	۱۹۷	۱۹۷	هزینه انطباق اسنادی (دلار) Documentary compliance (US\$)	
۶۶۰	۶۶۰	۶۶۰	۶۶۰	هزینه انطباق مرزی (دلار) Border compliance (US\$)	

۴- درباره شاخص توانمندسازی تجاری^۱:

شاخص توانمندسازی تجاری هر ۲ سال یکبار توسط مجمع جهانی اقتصاد^۲ منتشر می‌شود. در این شاخص وضعیت مدیریت مرزی، کارایی ادارات گمرکی، زمان، هزینه و اسناد صادرات و واردات و فساد و پرداخت رشوه در رویه‌های واردات و صادرات کشورها مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

1. The global enabling trade

2. WEF

«رتبه و امتیاز جمهوری اسلامی ایران بر اساس شاخص توانمندسازی تجاری»

۲۰۱۶		۲۰۱۴		۲۰۱۲	
رتبه	امتیاز (۱-۷)	رتبه	امتیاز (۱-۷)	رتبه	امتیاز (۱-۷)
۱۳۲	۳/۲	۱۳۱	۳	۱۱۷	۳/۳

منبع: مجمع جهانی اقتصاد)
منبع: مجمع جهانی اقتصاد

۲۰۱۴		۲۰۱۲		شاخص/ زیر شاخص	ردیف
رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز		
۱۱۹	۳/۳	۹۶	۳/۴	مدیریت مرزی Border administration	۱
-	-	۹۱	۳/۵	کارایی ادارات گمرکی Efficiency of customs administration	۱-۱
-	-	۱۰۰	۳/۵	Burden of customs procedures	
-	-	۹۹	۳/۷	کارایی رویه های صادرات و واردات Efficiency of import-export procedures	۱-۲
۱۲۳	۲/۲	۱۱۴	۲/۲	کارایی فرآیند ترخیص کالا Efficiency of the clearance process	
۱۲۱	۳۷	۱۰۴	۳۲	زمان واردات (روز) No. of days to import	
۱۱۵	۱۰	۷۴	۸	اسناد واردات (تعداد) No. of documents to import	
۱۰۶	۲۱۰۰	۱۰۵	۱۸۸۵	هزینه واردات (دلار) Cost to import	
۱۰۵	۲۵	۹۹	۲۵	زمان صادرات (روز) No. of days to export	
۸۵	۷	۸۰	۷	اسناد صادرات (تعداد) No. of documents to export	
۹۶	۱۴۷۰	۸۲	۱۲۷۵	هزینه صادرات (دلار) Cost to export	
۱۲۲	۳	-	-	زمان قابل پیش بینی برای رویه های واردات Time predictability of import procedures	
۱۱۹	۳/۳	۷۷	۳/۱	شفافیت در مدیریت مرزها Transparency of border administration	
۸۲	۳/۳	۷۰	۳/۵	پرداخت های غیر معمولی در واردات و صادرات Irregular payments in export and import	
-	-	۹۶	۲/۷	شاخص ادراک از فساد Corruption perception index	

جایگاه جمهوری اسلامی ایران بر اساس شاخص توانمندسازی تجاری در سال

«جایگاه جمهوری اسلامی ایران بر اساس شاخص توانمندسازی تجاری در سال ۲۰۱۶ (تجدید نظر شده)»

رتبه	ارزش (value)	شاخص/زیرشاخص	ردیف
۱۲۳	۳/۲	مدیریت مرزی Border administration	۱
۱۲۳	۳/۲	کارایی و شفافیت در مدیریت مرزها Efficiency and transparency of border administration	
۱۰۰	۲/۳	کارایی فرآیندهای ترخیص کالا Efficiency of the clearance process	۲
۱۳۴	۲۷۰	زمان واردات-انطباق اسنادی (ساعت) Time to import: documentary compliance	
۱۱۳	۱۴۱	زمان واردات-انطباق مرزی (ساعت) Time to import: border compliance	
۱۰۲	۱۹۶/۷	هزینه واردات-انطباق اسنادی (دلار) Cost to import: documentary compliance	
۱۱۳	۶۶۰/۴	هزینه واردات-انطباق مرزی (دلار) Cost to import: border compliance	
۱۲۸	۱۵۲	زمان صادرات-انطباق اسنادی (ساعت) Time to export: documentary compliance	
۱۱۷	۱۰۱	زمان صادرات-انطباق مرزی (ساعت) Time to export: border compliance	
۹۴	۱۴۳/۳	هزینه صادرات-انطباق اسنادی (دلار) Cost to export: documentary compliance	
۱۱۳	۵۶۵/۴	هزینه صادرات-انطباق مرزی (دلار) Cost to export: border compliance	
۸۶	۳/۳	پرداخت های غیرمعمول و رشوه در واردات و صادرات Irregular payments and bribes: import/export	
۱۱۳	۳/۳	زمان قابل پیش بینی برای رویه های واردات Time predictability of import procedures	

نتیجه‌گیری:

مقاله حاضر با عنوان «چالش‌های تسهیل تجارت و رقابت پذیری کالاها و اثرات آن در مبارزه با قاچاق کالا» در پی آن است که با روش اسنادی و با اتکاء به آمار بانک جهانی و سایر مجامع بین‌المللی به تبیین چالش‌های تسهیل تجارت و رتبه ایران در سطح جهانی بپردازد. موانع و چالش‌های پیش رو را که در مبارزه با قاچاق کالا و ارزش موثر است شناسایی نموده و سپس راهبرد های مورد نظر را ارائه کند.

پس از طرح مباحث در قالب مبانی و چارچوب نظری عواملی همچون توسل به تجارت غیرقانونی، عدم هماهنگی میان نهادهای مرتبط، تداخل کارکردی وظایف، تلاش قاچاقچیان برای سازگاری با شرایط محیطی و آموزش شیوه‌ها و روش‌های جدید توسل به قاچاق، ضعف‌ها و نواقص کارکردی میان دستگاه‌های مختلف شفاف نبودن چرخه تجاری و بازرگانی کشور، ضعف در همکاری‌های گمرکی فراملی با کشورهای منطقه و نظام بین‌الملل و... شناسایی شده و مباحثی مانند تسهیل تجارت روش‌ها و موانع موجود، چالش‌های گمرکات و واحدهای مدیریت مرزی در مبارزه با تجارت غیرقانونی، محدودیت منابع و پیچیدگی جغرافیای حمل و نقل، چرخه ممانعت، سازگاری میان نهادهای مدیریت مرزی و قاچاقچیان فراملی مانند مشکلات مربوط به هماهنگی‌های نهادی و بین‌سازمانی، هوشمندسازی فرایندها و تسهیل و توسعه تجارت خارجی، حمایت از تولید و مصرف کالاهای کیفی و رقابت پذیر مطرح گردید و در انتها با اتکاء به آمارهای بانک جهانی و سایر مراکز بین‌المللی رتبه‌ها و جایگاه ایران در عرصه‌های رقابت پذیری جهانی، عملکرد لجستیک، تجارت فرامرزی و توانمندسازی تجاری مشخص گردید.

نتیجه آنکه :

- بر مبنای محاسبات مجمع جهانی اقتصاد^۱ در حوزه رقابت پذیری و با زیر شاخص‌های کیفیت زیر ساخت‌های بندری، وجود موانع تعرفه‌ای، وجود موانع غیرتعرفه‌ای، شاخص تعرفه‌ای تجاری و کارایی تشریفات گمرکی در طول سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ همواره در نوسان بوده و آخرین رتبه‌های آن در زیر ساخت‌های بندری ۷۱ در موانع تعرفه‌ای ۱۲۳ در غیر تعرفه‌ای ۹۹ در تعرفه‌ای تجاری ۱۳۷ و در تشریفات ۹۹ بوده است و جمعاً رو به

1. WEF

کاهش گذارده و یا نسبت به سال ۲۰۱۰ تغییر قابل ملاحظه‌ای نداشته است.

- بر مبنای اطلاعات بانک جهانی، شاخص عملکرد لجستیک در طی سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ بررسی شده و در نهایت رتبه‌های زیر شاخص‌های آن به ترتیب: گمرک ۷۱، کیفیت زیرساخت‌های تجاری و حمل و نقل ۶۳، سهولت و دسترسی به حمل و نقل بین‌المللی با قیمت رقابتی ۷۹، شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک ۶۲، توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی ۸۵ و تحویل به موقع کالا ۶۰ (از ۱۳۸ به ۶۰ کاهش یافته) بوده است که در این میان بیشترین کاهش مربوط به تحویل به موقع کالا با کاهش ۸۱ رتبه‌ای بوده است به گونه‌ای که از رتبه ۱۴۱ به رتبه ۶۰ رسیده است.

- بر مبنای اطلاعات بانک جهانی، تجارت فرامرزی در طول سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۵ رتبه خوبی نداشته و در مجموع کاهش چندانی در آن دیده نمی‌شود در زیر شاخص‌ها نیز رتبه‌های زیر دیده می‌شود: اسناد صادرات (تعداد) ۷، زمان صادرات (روز) ۲۵، هزینه صادرات (دلار) ۱۳۲۰، اسناد واردات (تعداد) ۱۱، زمان واردات (روز) ۳۷، هزینه واردات (دلار) ۱۵۵۵ و در مجموع شاخص تجارت فرامرزی رتبه ۱۴۸ را داراست که نشانگر وضعیت نامناسبی در آن است. اما در شاخص‌های تجدید نظر شده در طول سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۹ کمی وضعیت بهتر شده است به گونه‌ای که در حوزه صادرات رتبه زمان انطباق اسنادی (ساعت) ۲۳، زمان انطباق مرزی (ساعت) ۱۰۱، هزینه انطباق اسنادی (دلار) ۶۰، هزینه انطباق مرزی (دلار) ۴۰ و در حوزه واردات زمان انطباق اسنادی (ساعت) ۴۰، زمان انطباق مرزی (ساعت) ۱۴۱، هزینه انطباق اسنادی (دلار) ۹۰، هزینه انطباق مرزی (دلار) ۶۶۰ و در مجموع به رتبه ۱۲۲ دست یافته است.

- بر اساس اطلاعات مجمع جهانی اقتصاد^۱ شاخص توانمند سازی در سال ۲۰۱۶ وضعیت نسبتاً نامناسب‌تری نسبت به سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵ یافته است. به طور کلی شاخص مدیریت مرزی از ۱۱۹ به ۱۲۳ رسیده است. این شاخص‌ها و زیر شاخص‌ها رتبه‌های زیر را دارا هستند: مدیریت مرزی، ۱۲۳، کارایی و شفافیت در مدیریت مرزها، ۱۲۳، کارایی فرآیندهای ترخیص کالا ۱۰۰، زمان واردات-انطباق اسنادی (ساعت)، ۱۳۴، زمان واردات-انطباق مرزی (ساعت) ۱۱۳، هزینه واردات-انطباق اسنادی (دلار) ۱۰۲.

هزینه واردات-انطباق مرزی (دلار) ۱۱۳، زمان صادرات-انطباق اسنادی (ساعت) ۱۲۸، زمان صادرات-انطباق مرزی (ساعت) ۱۱۷، هزینه صادرات-انطباق اسنادی (دلار) ۹۴، هزینه صادرات-انطباق مرزی (دلار) ۱۱۳، پرداخت های غیرمعمول و رشوه در واردات و صادرات ۸۶، زمان قابل پیش بینی برای رویه های واردات ۱۱۳،

- به طور کلی هر چهار شاخص اصلی وضعیت خوبی ندارند و می‌بایست دستگاه‌های مرتبط اقدامات لازم را انجام دهند. بدیهی است بهبود این شاخص‌های معتبر در نتیجه انجام اصلاحات تجاری و گمرکی، نقش بارزی در پیشگیری از قاچاق کالا در کشور دارد که می‌بایست مورد توجه مسئولین محترم قرار گیرد.

پیشنهادها:

- به منظور تسهیل تجارت و کیفیت بخشی به کالاهای داخلی مشکلات تعامل بانک‌ها با برخی از تولیدکنندگان داخلی در اعطای به هنگام و مناسب تسهیلات بانکی مورد بحث و تبادل نظر با تولید کنندگان اصلی کالاها قرار گیرد و بانک‌ها تسهیلات را بدون واسطه در اختیار تولید کنندگان واقعی قراردهند.

- مشکلات و موانعی همچون: فرسودگی امکانات و تجهیزات بنگاه‌های تولیدی، نبود نقدینگی واحدهای تولیدی، کامل نبودن فرایند تولید و عرضه برخی لاهای تولید داخلی، ضعف در شناسایی نقاط هزینه بر فرایند تولید و ...، که همگی مصادیق بارز ضعف در حمایت از لیدات داخلی است، با کمک دولت و مشارکت فعال اصناف تولیدی به بحث گذارده شود و برای هر یک از آنها راه حل کاربردی و علمی ارائه شود.

- استفاده از ظرفیت‌های مؤسسه‌ی استاندارد و سازمان حمایت در جهت کیفی‌سازی تولیدات داخلی، انجام تبلیغات هوشمندانه در جهت ارزش‌تلقی‌شدن تولید و مصرف کالاهای داخلی، امکان تمرکز پرداخت یارانه سمت بخش تولیدی، امکان قرار دادن سهم بیش‌تری از ویتترین به تبلیغ و عرضه لاهای کیفی داخلی و ...، در دستور کار جدی مسئولان با عزمی ملی قرارگیرد.

- برای به دست آوردن جایگاه و رتبه قابل قبول تجاری در سطح بین‌المللی از فرصت‌ها استفاده نموده و شاخص‌های بین‌المللی رتبه‌بندی وضعیت تجاری را ملاک قرار

داده و طی یک برنامه عملیاتی مؤثر و کوتاه مدت به اصلاح جایگاه تجاری کشور پرداخت.

- فرآیندهای گمرکی را با سرعت و دقت توسط سیستم‌های پیشرفته مکانیزه و الکترونیک کوتاه نموده تا از هدایت غیر موثر سنتی در گمرکات کشور به سرعت کاسته شود.

- سامانه های گمرکی و مجموعه سامانه‌هایی که در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز پیش بینی شده با جدیت تمام نخست توسط دستگاه‌های مرتبط و سپس توسط دولت کاملاً اجرایی شود. در این صورت از حجم کالای قاچاق در شرایط کنونی جهانی کاسته خواهد شد. در غیر اینصورت کماکان شاهد وجود و افزایش کالاهای قاچاق خواهیم بود.

- تبلیغات گسترده‌ی کالاهای خارجی در رسانه‌ها، میادین ورزشی و بزرگراه‌ها، خرید به منظور ارج نهادن به تلاش‌های تولید کنندگان کالاهای ایرانی متوقف و یا هوشمندانه کاهش یابد.

- کلیه مسؤولان دولتی مقید باشند تا کالاهای خارجی که تولید مشابه داخلی دارند، توسط دستگاه‌های دولتی، ممنوع شود و تولید کنندگان را به تولید باکیفیت که قابل رقابت با کالاهای مشابه خارجی است، ترغیب نمایند.

- ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز نیز، با مبارزه‌ی قاطع با پدیده‌ی قاچاق کالا، حمایت همه‌جانبه‌ی خود را از تولیدات داخلی با کیفیت و رقابت‌پذیر اعلام و کاملاً تقویت نماید.

- واحدهای پژوهشی دستگاه ای مرتبط به ویژه ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز در خصوص تجارت بین الملل و قاچاق کالا و ارز با توجه به مسائل اولویت دار جهانی سازماندهی قوی‌تر و کاربردی‌ری بیابند و از طریق مسئولان مربوطه کاملاً تقویت شوند. اصولاً بدون اتکاء به دانش هرگونه تلاشی از پیش شکست خورده است.

منابع:

- افق ۱۰ ساله مبارزه با قاچاق کالا و ارز کشور (۱۳۸۸) معاونت پژوهش و آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز
- کلاه‌مال همدانی احمد (۱۳۸۸) بررسی اجمالی علل، زمینه‌ها و آثار قاچاق کالا، گزارش تحقیقی ستاد مرکزی، معاونت پژوهش و آمار و اطلاعات
- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۷) چگونه بوروکراسی ناکارآمد مانع اجرای قانون می‌شود؟
- معاونت پژوهش، آمار و اطلاعات، (۱۳۸۸) افق ده ساله، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز
- مرکز پژوهش، آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز (۱۳۹۲) بررسی علل کاهش رتبه ایران در شاخص رقابت پذیری جهانی (گزارش مدیریتی)
- مرکز پژوهش، آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز (۱۳۹۲) روان سازی تجارت فرا مرزی و چالش‌های فرا روی آن (گزارش نشست علمی)
- معاونت پیشگیری ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز دفتر امور اقتصادی و بهبود فرآیندها (۱۳۹۷) جایگاه تجاری و گمرکی جمهوری اسلامی ایران بر اساس شاخص‌های معتبر بین‌المللی
- معاونت پژوهش ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز (۱۳۹۲)، نگاهی به برخی تجارب بین‌المللی در زمینه نوسازی گمرکی
- مهدی‌زاده ملباشی تورج، نظری ثرابادی (۱۳۹۶)، شناسایی و اویت بندی موانع تسهیل و توسعه تجارت الکترونیک در ایران، ارائه شده در اولین کنفرانس بین‌المللی توسعه و ترویج علوم انسانی در جامعه
- نجفی سید ابوطالب / گمرک جمهوری اسلامی ایران / برنامه جامع فن آوری اطلاعات و ارتباطات گمرک ایران