

## دیدگاه

|                   |  |
|-------------------|--|
| شماره: ۹۶۴        | موضوع: عوامل رسوب کالاهای وارداتی در بنادر و گمرکات و راهکارهای رفع آنها |
| تاریخ: ۱۴۰۱/۰۱/۱۵ |  |

### تهیه و تنظیم: الناز میاندوآبچی، زهرا آقاجانی

#### توضیح اجمالی:

شکل‌گیری موجودی کالاهای وارداتی در بنادر و گمرکات، با توجه به ماهیت فرآیندهای واردات امری طبیعی است. اما افزایش غیرمنطقی انباشت کالا در مبادی ورودی می‌تواند به اختلال در زنجیره تامین کالاهای وارداتی منجر شود. به طور کلی این موجودی کالا را می‌توان به دو دسته تفکیک کرد:

(الف) **کالاهای رسوبی:** کالاهایی که در مراحل پیش یا پس از اظهار گمرکی قرار داشته و مدت زمان قانونی ماندگاری آنها به هر دلیل سپری شده باشد.

(ب) **کالاهای غیررسوبی:** سایر کالاهایی که مدت زمان قانونی ماندگاری آنها سپری نشده است.

در عمل به دلیل عدم وجود اجماع در مورد مصادیق رسوب کالا و همچنین نبود نظام آماری یکپارچه در خصوص وضعیت کالاها در مراحل مختلف فرآیندهای واردات، امکان ارائه آمار دقیق از کالاهای رسوبی وجود ندارد. اما طبق آخرین آمار سازمان بنادر و دریانوردی، حدوداً نیمی از موجودی کالاهای غیرکانتینری بنادر (اعم از وارداتی، صادراتی و ...) به کالاهای اساسی اختصاص دارد. بر این اساس، در اسفند ماه ۱۴۰۰ میزان موجودی کالاهای اساسی در بنادر به حدود ۲.۹ میلیون تن رسید. از این میزان، بیش از دو سوم به نهادهای وارداتی دامی شامل ذرت، سویا و جو و حدود بیست درصد نیز به روغن خام و گندم مربوط می‌شود. از نیمی دیگر موجودی کالاهای غیرکانتینری، حدود ۷۰ درصد آن به اقلام عمدتاً صادراتی (از جمله مواد معدنی و نفتی) و بیش از ۱۰ درصد به کالاهای متروکه (اعم از وارداتی، صادراتی و ترانزیت) اختصاص دارد. به طور کلی عوامل شکل‌گیری رسوب کالا در بنادر را می‌توان در سه گروه ذیل طبقه‌بندی کرد:

- عوامل کلان تاثیرگذار بر رسوب کالا:** کمبود ارز جهت تامین ارز تخصیص یافته به واردات کالا و به‌هنگام نبودن تخصیص در برخی از موارد؛ تغییرات و بی‌ثباتی در سیاست‌های تجاری و ارزی؛ مغفول ماندن آینده‌نگری و برنامه‌ریزی بر اساس روند عرضه و تقاضا در تامین کالاهای اساسی؛ عدم امکان رصد دقیق وضعیت کالاهای وارداتی به دلیل عدم اتصال کامل سامانه جامع تجارت و زیرسامانه‌های آن؛ عدم یکپارچگی لجستیکی در زنجیره انتقال محموله‌ها بین بنادر و پسرکرانه تا مقصد نهایی.
- عوامل رسوب کالا در مرحله پیش از اظهار گمرکی:** رفتار واردکنندگان در واردات کالا بدون ثبت سفارش و یا عدم رعایت ضوابط واردات کالا؛ زمان‌بر بودن فرآیند ثبت سفارش (به‌خصوص برای اخذ مجوزها)؛ طولانی شدن فرآیند تامین ارز تخصیص یافته؛ عدم امکان انتقال مالکیت کالا به واردکننده به دلیل مشکل انتقال وجه در سیستم بانکی بین‌المللی.
- عوامل رسوب کالا در مرحله پس از اظهار گمرکی:** عدم امکان ارائه کد رهگیری از سوی بانک عامل به دلیل مشکلات ارزی؛ اخذ مابه‌التفاوت نرخ ارز برای رفع تعهد ارزی کالاهای اساسی که بدون تامین ارز از گمرک خارج شده و یا نهادهای تولید که به صورت درصدی ترخیص شده‌اند؛ تطویل فرآیندها در برخی تشریفات گمرکی (نظیر طولانی شدن صدور مجوزها توسط دستگاه‌ها، عدم هماهنگی کامل دستگاه‌های نظارتی و همکار با گمرک و طولانی شدن فرآیند رسیدگی به اظهارنامه‌های گمرکی)؛ عدم پرداخت حقوق ورودی به گمرک توسط برخی صاحبان کالا (به دلیل عدم تمکن یا به عمد)؛ نگهداری کالا توسط واردکنندگان در محوطه گمرک به دلیل صرفه اقتصادی (هزینه‌های کمتر و عدم نیاز به ثبت در سامانه جامع تجارت) یا با انگیزه احتمالی احتکار.

#### نکات کلیدی:

در راستای کاهش رسوب کالا در بنادر و گمرکات و به طور کلی تسریع در فرآیندهای واردات کالا، مجموعه‌ای از پیشنهادات قابل ارائه است.

#### الف) حوزه ساختارها و قوانین

- ایجاد کمیته ملی تسهیل تجاری به ریاست وزیر صنعت، معدن و تجارت و با ترکیب فراگیر کلیه ذینفعان اعم از دولتی و خصوصی و تمرکز بر فرآیندهای تسهیل‌کننده ترخیص کالا؛
- بازنگری و اصلاح قوانین و مقررات در حوزه‌های گمرک (و سازمان امور مالیاتی) و واردات و صادرات با رویکرد تسهیل تجاری؛
- طراحی سازوکارهای تشویقی و تنبیهی جهت تسریع در ترخیص و خروج محموله‌ها توسط صاحبان کالا از مبادی ورودی کشور؛

## دیدگاه

- طراحی سازوکار پشتیبان تصمیم‌گیری جهت سیاست‌گذاری در زنجیره تامین کالاهای اساسی و برنامه‌ریزی واردات بر اساس آن؛
- حرکت به سمت نظام ارز تک نرخ؛

### ب) حوزه فرآیندها

- تکمیل ارتباط زیرسامانه‌های دستگاه‌های اجرایی با سامانه جامع تجارت ایران، به نحوی که وضعیت کالاهای وارداتی تحت پوشش سامانه از ابتدا تا انتهای فرآیند واردات قابل رصد، پیگیری و نظارت گردد؛
- جدیت در اجرای مفاد ردیف ۱ بخش «ب» مصوبه پنجاه و چهارمین نشست هیات مقررات زدائی و بهبود محیط کسب‌وکار (مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۴۰۰) مبنی بر الزام دستگاه‌های استعلام شونده و یا صادرکننده مجوزهای فنی، ایمنی، بهداشتی و قرنطینه‌ای برای ترخیص کالا از گمرکات کشور به پاسخ به استعلامات گمرکی ظرف ۷ روز کاری و ایجاد امکان ارزیابی عملکرد انطباق دستگاه‌ها با فرجه زمانی فوق در سامانه جامع تجارت؛
- به رسمیت شناخته شدن سازمان ملی استاندارد ایران به عنوان تنها مرجع حاکمیتی سیاست‌گذاری، نظارت و هدایت نظام استاندارد کالا و خدمات در کشور به استناد ماده ۳ قانون تقویت و توسعه نظام استاندارد (مصوب ۱۳۹۶)؛
- افزایش تعامل دستگاه‌های صادرکننده مجوزهای با سازمان ملی استاندارد و در راستای ایجاد رویه واحد در نمونه‌برداری مشترک از کالاهای وارداتی، انجام آزمون و پذیرش نتایج آزمون.

### ج) حوزه خدمات و زیرساخت‌ها

- تعامل وزارت راه و شهرسازی و وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت برآورد نیازهای بخش حمل‌ونقل بار کشور به انواع ناوگان (به‌خصوص لکوموتیو و واگن‌های باری اختصاصی) و برنامه‌ریزی جهت رفع کمبودها از محل تولید داخل و واردات؛
- بهبود نظام برنامه‌ریزی و اجرایی واردات کالاهای اساسی به نحوی که: (۱) کشتی‌های حامل این کالاها به تدریج در طول سال به بنادر وارد شوند، (۲) برنامه زمانی ورود کشتی‌های از یک ماه قبل به سازمان بنادر و دریانوردی اعلام شود و (۳) کشتی‌های حامل این کالا حتی الامکان به بنداری از کشور تخصیص یابند که نزدیکترین فاصله را به نقاط ذخیره‌سازی و مصرف در داخل داشته باشند؛
- افزایش سهم ریل از حمل کالاهای اساسی وارداتی موجود در بنادر به داخل کشور از طریق: (۱) راه‌اندازی قطارهای باری برنامه‌ای برای حمل این کالاها و (۲) اولویت‌دهی به قطارهای حامل این کالاها؛
- افزایش سرعت و ظرفیت عملیات بندری در بنادر تجاری مهم از طریق: (۱) تسریع در ایجاد اپراتورهای ریلی درون بندری، (۲) نوسازی و تکمیل تاسیسات و تجهیزات مرتبط با تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بنادر اصلی، (۳) تکمیل اتصالات شبکه ریلی به اسکله‌های مهم و (۴) تکمیل امکانات بارگیری، تخلیه و ذخیره‌سازی در بنادر اولویت‌دار (به‌خصوص بندر چابهار)؛
- تکمیل و ارتقاء تجهیزات نمونه‌برداری از محموله‌ها در بنادر در قالب قراردادهای BOT به منظور کاهش هزینه و زمان انتظار کالا در بندر؛
- گسترش بنادر خشک در انطباق با سند آمایش مراکز لجستیک به منظور کاهش ازدحام کالاها در بنادر اصلی از طریق: (۱) اتخاذ ترتیبات لازم برای تخلیه مستقیم محموله‌های وارداتی از کشتی به قطار یا کامیون، با رعایت ملاحظات عملیاتی و قانونی، (۲) انتقال منظم محموله‌های وارداتی کالاهای اساسی از بنادر اصلی به بنادر خشک با استفاده از قطارهای برنامه‌ای و (۳) بررسی امکان استقرار انبارها و سیلوهای پرظرفیت کالاهای اساسی در بنادر خشک جهت ذخیره‌سازی و توزیع آنها در سطح کشور.