

# راهکارهای بهبود وضعیت ایران در نماگر شاخص تجارت فرامرزی بانک جهانی

حسنعلی آقاجانی<sup>۱</sup>، نسیم رضوانی گیل کلایی<sup>۲</sup>

aghajani@umz.ac.ir

**چکیده** یکی از اساسی ترین دغدغه های حال حاضر اقتصاد کشور، سطح پایین اشتغال، درآمد، رشد اقتصادی و در نتیجه ی آن کاهش سطح رفاه و رضایت جامعه می باشد. پایش های متعدد صورت گرفته توسط نهادهای معتبر داخلی و خارجی همگی موید این مطلب است که محیط فعلی کسب و کار کشور برای فعالان اقتصادی در مقایسه با اکثر کشورهای جهان، شرایط مطلوبی نداشته و تلاش برای بهبود وضعیت جاری به عنوان ابتدایی ترین راه حل در اولین گام ضروری می نماید. قطعاً اصلاح محیط کسب و کار در عرصه جهانی نه تنها گامی مثبت و اساسی در جهت تقویت جنبه مشارکت بخش خصوصی کشور محسوب می شود، بلکه مشوق مهمی نیز برای استقبال سرمایه گذاران خارجی و ارتقاء و تسهیل جریان ورود فناوری و ارز به کشور به شمار می رود. مقاله ترویجی حاضر با تأکید بر شاخص تجارت فرامرزی ایران در گزارش بهبود محیط کسب و کار بانک جهانی طی سالهای ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۸ به بررسی مشکلات محیط کسب و کار کشور در حوزه تجارت خارجی نموده است و در ادامه با بررسی موانع و مشکلات به ارائه راهکارهایی در جهت بهبود تجارت فرامرزی در ایران در کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت می پردازد.

**کلمات کلیدی:** شاخص تجارت فرامرزی، صادرات و واردات در ایران

## ۱. مقدمه

امروزه گسترش تجارت، سرمایه گذاری ها و وابستگی متقابل بین المللی، جهانی شدن فعالیت های بنگاهی و بین المللی شدن تولید به عنوان پدیده های فراملیتی جلوه هایی از اقتصاد و صنعت در نظام جدید اقتصاد جهانی است. در چنین شرایطی آزادسازی های تجاری در سطوح منطقه ای در قالب پیمان های منطقه ای و در سطح جهانی همچنان ادامه دارد. این ترتیبات تجاری همگی بر این اصل استوار هستند که منافع مشارکت کنندگان را اعتلا بخشند و سبب ادغام یا همگرایی تجاری شوند (منطقی و همکاران، ۱۳۸۶). این تحولات در اقتصاد جهانی منجر به بهبود موقعیت نسبی کشورهای در حال توسعه شده است، اما تمام کشورها به طور یکسان از این شرایط بهره مند نشده اند. به طور حتم اقتصادهایی که دارای مزیت نسبی در تولید کالا و خدمات هستند و همچنین قدرت رقابت پذیری بنگاه ها و واحدهای تولیدی آنها با اعمال سیاست های مناسب داخلی و مرزی افزایش یافته است از تجارت منفعت بیشتری می برند. ضمن اینکه وجود مقررات آسان تر و امکانات زیربنایی بهتر جهت صادرات و واردات کالا و استفاده از کشتی ها و هواپیماهای بزرگ به منظور کاهش مدت زمان صدور و ورود کالا از جمله اقداماتی است که کشورهای مختلف برای گسترش تجارت خارجی خود صورت داده اند. امروزه ایجاد امکانات زیربنایی مناسب در بنادر و اعمال قوانین آسان تر جهت اخذ مجوزهای صادراتی یا وارداتی شاید اثر بیشتری از یارانه های صادراتی و سایر حمایت های دولت ها در جهت گسترش صادرات داشته باشد (رضایی پور، ۱۳۹۱). از آنجایی که فضای کسب و کار ایران در طی سال های اخیر روند مناسب و رو به بهبودی نداشته است؛ این مقاله به صورت مروری با بررسی فضای کسب و کار ایران بویژه شاخص تجارت فرامرزی طی سال های ۲۰۰۹-۲۰۱۸ به ارائه راهکارها و پیشنهادهای در جهت بهبود این شاخص در ایران در کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت می پردازد.

## ۲. فرآیند صادرات و واردات در ایران

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).

۲-۱ صادرات:

از میان ۳ 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:

<sup>۱</sup> دانشیار، عضو هیات علمی دانشگاه مازندران

<sup>۲</sup> کارشناس ارشد کارآفرینی دانشگاه مازندران

بارنامه دریایی<sup>۱</sup>، گواهی مبدا کالا<sup>۲</sup>، فاکتور تجاری<sup>۳</sup>، ترخیصیه صادرات گمرکی<sup>۴</sup>، پروانه صادراتی<sup>۵</sup>، بیمه نامه کالا<sup>۶</sup>، فهرست عدل بندی کالا<sup>۷</sup>، گواهینامه استاندارد / سلامتی<sup>۸</sup>.

در ضمن این اسناد اخذ نمی شود:

سفارش ترخیص کالا<sup>۹</sup>، گزارش بازرسی<sup>۱۰</sup>، گزارش تایید بازرسی پیش از حمل کالا<sup>۱۱</sup>، رسید جابه جایی در پایانه<sup>۱۲</sup>، فاکتور با مهر کنسولی<sup>۱۳</sup>، رسید کشتی رانی<sup>۱۴</sup>. 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 شد موجب ارتقا رتبه کشور در آخرین گزارش بانک جهانی گردید.

در این ارتباط، جمهوری اسلامی ایران در خصوص پروانه صادراتی توضیحاتی به بانک جهانی ارائه گردید که در متن ماده ۱۱۴ قانون تنظیم بازار داخلی بوده 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 شده 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 نمدی گردد و صدور کلیه کالاها و خدمات به جز موارد ذیل مجاز خواهد بود:

ا. ا. شیا 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 مسدودتیم یارانه پرداخت می کند یا پیشنهاد دستگاه مربوطه و تصویب شورای اقتصاد مجاز است.

۲-۳- واردات

از میان ۳ سند مربوط به واردات یک سند (سفارش ترخیص کالا) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و بقیه توسط گمرک و فروشنده و ممتصدی حمل و نقل و شرکت بیمه و موسسه استاندارد و اتاق بازرگانی و بانک مرکزی صادر می گردد و عبارتند از:

بارنامه دریایی، گواهی مبدا کالا، فاکتور تجاری، ترخیصیه واردات گمرکی، پروانه واردات، بیمه نامه کالا، فهرست عدل بندی کالا، گواهینامه استاندارد / سلامتی، سفارش ترخیص کالا.

در ضمن این اسناد اتخاذ نمی شوند.

۱- گزارش بازرسی.

۲- گزارش تایید بازرسی پیش از حمل کالا.

۳- سید جا به جایی در پایانه.

۴- فاکتور با مهر کنسولی.

۵- جواز ارز خارجی.

توضیح این که برداشت کمیته ارز خارجی سنی است که براساس قانون پیمان سپاری ارزی سال های قبل تحت عنوان گواهی ارز با منشا خارجی از واردکنندگان مطالبه می شد. به جز سند مذکور سند دیگری در ارتباط با ارز خارجی از واردکنندگان 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 ارائه دهند. واردکنندگان نیز فقط در صورتی اجازه واردات داشتند که گواهی ارز با منشا خارجی را ارائه می دادند. به عبارت دیگر ارز آن ها از محل

<sup>1</sup>. Bill of lading

<sup>2</sup>. certificate of origin

<sup>3</sup>. Commercial invoice

<sup>4</sup>. Customs Export declaration

<sup>5</sup>. Export license

<sup>6</sup>. Insurance policy

<sup>7</sup>. Packing list

<sup>8</sup>. Technical standard/Health certificate

<sup>9</sup>. Cargo release order

<sup>10</sup>. Inspection report

<sup>11</sup>. Pre-shipment inspection clean report of finding

<sup>12</sup>. Terminal handling receipts

<sup>13</sup>. Consular invoice

<sup>14</sup>. Shipping note

صادرات تامین می شود. این قانون توسط هیات وزیران (۹۱۳۵/ت/۲۶۲۶۹ مورخ ۱۳۸۱/۲/۵) حذف شد و لذا واردکنندگان دیگر لازم به ارائه گواهی ارز با منشأ 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. (ج) هزینه ای که برای تجارت صرف می شود.

**جدول ۱- مراحل لازم برای واردات و صادرات در ایران**

صادرات	ارگان مربوطه	واردات	ارگان مربوطه
از بسته بندی تا بارگیری روی کامیون یا قطار	وزارت راه و ترابری	انتظار کشتی برای پهلوگرفتن	سازمان بنادر و دریانوردی
حمل جاده ای یا ریلی	وزارت راه و ترابری	تخلیه کانتینر در بندر ساحلی	سازمان بنادر و دریانوردی
ترخیص گمرکی	گمرک	ترخیص گمرکی در بندر	گمرک
کنترل فنی	موسسه استاندارد	کنترل فنی	موسسه استاندارد
بارگیری کانتینر روی کشتی	سازمان بنادر و دریانوردی	ترتیبات بیش از حمل درون مرزی	وزارت راه و سازمان بنادر
زمان انتظار برای روانه شدن کشتی	کشتیرانی و سلیمان بنادر	حمل و نقل درون مرزی	وزارت راه
تهیه اسناد	ارگان های ذکر شده در جدول (۳)	تهیه اسناد	ارگان های ذکر شده در جدول (۳)
امور بانکی	بانک عامل	امور بانکی	بانک عامل

منبع: رضایی پور، ۱۳۹۱

**جدول ۲- برخی از اسناد و مدارک لازم برای صادرات و واردات در ایران**

سند مورد نیاز	ارگان مسئول	سند مورد نیاز	ارگان مسئول
ثبت شرکت	اداره ثبت شرکت ها	گواهی بیمه	شرکت های بیمه عامل
عضویت در اتاق بازرگانی	اتاق بازرگانی	گواهی بهداشت نباتی	وزارت بهداشت
کارت بازرگانی	اتاق بازرگانی	گواهی سلامت	وزارت بهداشت
ثبت سفارش	وزارت صنعت معدن و تجارت	گواهی بهداشت دامی	سازمان دامپزشکی
گواهی بانکی	بانک های عامل	گواهی استاندارد	موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی
گواهی عدم سو پیشینه	وزارت اطلاعات	گواهی انرژی اتمی	سازمان انرژی اتمی
گواهی عدم ورشکستگی	وزارت دادگستری	گواهی کارت پایان خدمت	نیروی انتظامی
گواهی داشتن پروانه کار و اقامت	وزارت اقتصاد	گواهی سابقه تجاری	سازمان توسعه تجارت
گناهی مفاصاحساب تامین اجتماعی	سازمان تامین اجتماعی	گناهی مفاصاحساب مالیاتی	سازمان امور مالیاتی

منبع: رضایی پور، ۱۳۹۱

### ۳. تحلیل شاخص فرامرزی

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.

## ۳- تعاریف

کالاهای صادراتی: مراحل از بسته بندی کالا در کارخانه تا خروج از بندر را شامل می شود.  
کالاهای وارداتی: مراحل از پهلوی 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.  
فرضیه ها در مورد شرکت  
دارای ۶۴ نفر نیروی کار یا بیش تر باشد.  
در بزرگ ترین اقتصاد شهری کشور واقع شده باشد.  
شرکت خصوصی یا 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.

## ۴. 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 واردات و صادرات

اسناد برحسب تعداد

کلیه اسنادومدارک لازم برای صادرات و واردات کالا مورد نیاز گمرک و سایر نمایندگی ها مرزی ثبت وضبط می شود و چنین فرض می شود که قرارداد پیش تر مورد توافق قرار گرفته و توسط هر دو طرف امضا گردیده است.

۱- اسناد بانکی

۲- اسناد ترخیص گمرکی

۳- اسناد بندر و جابه جایی پایانه ها

۴- اسناد حمل و نقل

مجوزهای ورود ومدارک 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.

زمان برحسب روز

۱- شامل حال همه اسناد فوق الذکر می گردد.

۲- حمل ونقل سرزمینی و جا به جایی ها.

۳- ترخیص گمرکی و بازرسی ها

۴- جابه جایی در پایانه ها و بنادر.

۵- شامل زمان حمل ونقل دریایی نمی شود.

هزینه برحسب دلار

۱- شامل همه اسناد می شود.

۲- حمل ونقل سرزمینی و جا به جایی ها.

۹- ترخیص گمرکی و بازرسی.

۴- جا به جایی در پایانه ها و بنادر.

در سال ۲۰۱۶، دوازده مولفه جدید به منظور محاسبه به منظور محاسبه امتیاز شاخص تجارت فرامرزی و رتبه بندی کشورها مورد سنجش قرار گرفت که این ۶ مولفه عبارت اند از:

جدول ۳- مولفه‌های شاخص تجارت فرامرزی پس از اصلاحات ۲۰۱۶

صادرات	واردات
زمان برای صادرات	زمان برای واردات
زمان لازم برای بررسی مدارک صادراتی (برحسب ساعت)	زمان لازم برای بررسی مدارک وارداتی (برحسب ساعت)
زمان معطلی کالاهای صادراتی در مرز (برحسب ساعت)	زمان معطلی کالاهای وارداتی در مرز (برحسب ساعت)
زمان لازم برای حمل و نقل داخلی کالاهای صادراتی (برحسب صادرات)	زمان لازم برای حمل و نقل داخلی کالاهای وارداتی (برحسب صادرات)
هزینه برای صادرات	هزینه برای واردات
هزینه لازم برای بررسی مدارک صادراتی (برحسب دلار)	هزینه لازم برای بررسی مدارک وارداتی (برحسب دلار)
هزینه معطلی کالاهای صادراتی در مرز (برحسب دلار)	هزینه معطلی کالاهای وارداتی در مرز (برحسب دلار)
هزینه لازم برای حمل و نقل داخلی کالاهای صادراتی (برحسب دلار)	هزینه لازم برای حمل و نقل داخلی کالاهای وارداتی (برحسب دلار)

منبع: محقق

تفاوت عمده محاسبه شاخص تجارت فرامرزی در سال ۲۰۱۶ با سال‌های قبل موارد زیر است:

- ۱- در سال‌های گذشته جهت محاسبه‌ی شاخص فرامرزی تعداد اسناد مربوطه به واردات و صادرات اهمیت داشت اما در سال ۲۰۱۶ این مورد اهمیتی ندارد.
- ۲- در سال‌های گذشته زمان به طور کلی و به صورت زمان برای صادرات یا زمان واردات با واحد اندازه گیری روز ملاک محاسبه قرار گرفت. اما در سال ۲۰۱۶ زمان به صورت جزیی و به صورت زمان لازم برای بررسی مدارک صادراتی (و وارداتی)، زمان معطلی کالاهای صادراتی (و وارداتی) در مرز و زمان لازم برای حمل و نقل داخلی کالاهای صادراتی (و وارداتی) با واحد اندازه گیری ساعت ملاک محاسبه بوده است.
- ۳- در سال‌های گذشته هزینه به صورت کلی و به صورت هزینه برای صادرات یا هزینه برای واردات با واحد اندازه گیری هزینه برای هر کانتینر بر حسب دلار آمریکا ملاک محاسبه قرار گرفت. اما از سال ۲۰۱۶ به بعد هزینه به صورت جزیی و به صورت هزینه لازم برای بررسی مدارک صادراتی (و وارداتی) هزینه معطلی کالاهای صادراتی (و وارداتی) در مرز و هزینه لازم برای حمل و نقل داخلی کالاهای صادراتی (و وارداتی)، واحد اندازه گیری هزینه برای هر کانتینر بر حسب دلار آمریکا ملاک ارزیابی بوده است.
- ۴- در سال‌های گذشته حمل و نقل داخلی کالاهای صادراتی (و وارداتی) در محاسبه‌ی شاخص تجارت فرامرزی اهمیت نداشت، اما در گزارش سال ۲۰۱۶ به بعد این مورد اهمیت بسیار پیدا کرده است.

## ۵. سابقه تحقیق

رضایی پور (۱۳۹۱) در مقاله ای تحت عنوان موانع بهبود شاخص تجارت فرامرزی در ایران به تجزیه و تحلیل زمان، تعداد مراجعات و هزینه‌های لازم جهت تجارت فرامرزی پرداخت و راهکارهایی را در این خصوص ارائه داد که عبارت اند از جمله اخذ مجوزهای مختلف، ثبت سفارش، تشریفات گمرکی، تفاوت در رویه های کاری تعداد زیادی از دستگاه های مربوطه و...  
 خاکی پور (۱۳۹۱) در مقاله ای به بررسی آنالیز نقش بنادر توسط شاخص تجارت فرامرزی در تهمس فضا کسب و کار کشور در سال جهاد اقتصادی پرداخت و به این نتیجه رسید که سازمان بنادر و کشتیرانی در زمینه اسناد مورد نیاز برای واردات موظف به اخذ آن تنها به استناد قانون گمرکی تا زمان ترخیص کالا بوده و با افزایش تجهیزات کانتینری می توان سرعت بارگیری را افزایش داد.  
 سلیمی (۱۳۹۵) در مقاله ای تحت به آسیب شناسی شاخص تجارت فرامرزی ایران با رویکرد تسهیل تجارت فرامرزی پرداخت و در خصوص تسهیل تجارت فرامرزی در ایران پیشنهاداتی را ارائه داد که برخی از آنها عبارت اند از: ایجاد پنجره واحد الکترونیکی بین سازمان ها و نهادهای متولی صدور مجوزهای پیش نیاز تجارت خارجی، شناسایی شرکای عمده تجاری ایران و انعقاد تفاهم نامه ای دو یا چند جانبه با آنها به منظور تسریع و تسهیل تجارت فرامرزی، استفاده از پتانسیل بخش خصوصی در گسترش و نوسازی حمل و نقل ریلی.  
 در سال ۲۰۱۰، کالپر و لاو<sup>۱</sup> به مطالعه تاثیر اصلاحات محیط کسب و کار در ثبت نام جدید شرکت پرداختند. این پژوهشگران با استفاده از داده‌های آماری سال‌های ۲۰۰۴-۲۰۰۹ و روش داده‌های ترکیبی نشان دادند، در صورتی که اصلاحات قابل توجه باشند، موجب کاهش هزینه، زمان و رویه‌ها در شروع یک کسب و کار و افزایش ثبت نام شرکت می‌شوند.

<sup>1</sup> Klapper and Love

هانج<sup>۱</sup> (۲۰۱۲) اثر اصلاح شاخص‌های فضای کسب و کار بر بهبود رتبه کشورهای آفریقا، امریکا لاتین، و آسیای شرقی و رشد اقتصادی آن‌ها مورد بررسی قرار داد. این پژوهش‌گر از داده‌های آماری (۲۰۰۳-۲۰۰۹) و روش حداقل مربعات معمولی استفاده کرد. نتایج به‌دست آمده نشان دادند شاخص اخذ اعتبارات و اجرای قراردادهای و حمایت از سرمایه‌گذاران، مهم‌ترین شاخص‌ها برای رشد اقتصادی کشورها است.

## ۶. یافته‌ها

جدول ۴ و ۵ یافته‌های پژوهش را باجهت پاسخ به این سوال که راهکارهای بهبود فضای کسب و کار ایران در نماگر شاخص تجارت فرامرزی طی سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۸ را نشان می‌دهد.

جدول ۴- بررسی زیرشاخص‌های تجارت فرامرزی ایران

زیرشاخص	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵
رتبه	۱۴۲	۱۳۴	۱۳۱	۱۳۸	۱۴۳	۱۵۳	۱۴۸
اسناد برای صادرات	۸	۷	۷	۷	۷	۷	۷
زمان برای صادرات (برحسب روز)	۲۶	۲۶	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵
هزینه برای صادرات	۱۰۱۱	۱۰۶۱	۱۰۹۰	۱۲۷۵	۱۴۷۰	۱۴۷۰	۱۳۵۰
اسناد برای واردات	۱۰	۸	۸	۸	۸	۱۰	۱۱
زمان برای واردات	۴۲	۳۸	۳۲	۳۲	۳۲	۳۷	۳۷
هزینه برای واردات	۱۶۵۶	۱۷۰۶	۱۷۳۵	۱۸۸۵	۲۱۰۰	۲۱۰۰	۱۵۵۵

منبع: World bank

با توجه به اطلاعات جدول فوق یک تاجر ایرانی جهت انجام صادرات در سال ۲۰۰۹ به ارائه ۸ سند، و از سال ۲۰۱۰-۲۰۱۵ به ارائه ۷ سند نیاز مند است. همچنین مدت زمان لازم برای ارائه در سال‌های ۲۰۰۹-۲۰۱۰، ۲۶ روز، و در سال‌های ۲۰۱۱-۲۰۱۵ به ۲۵ روز رسیده است. میزان هزینه صرف شده به ازای هر کانتینر در سال ۲۰۱۱ از ۱۰۱۱ دلار به ۱۴۷۰ دلار در سال ۲۰۱۴ و سپس به ۱۳۸۰ دلار رسیده است. در بخش واردات نیز هر تاجر به ارائه ۱۰ سند در سال ۲۰۰۹، ۸ سند در سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۱۳، ۱۰ سند در سال ۲۰۱۴ و ۱۱ سند در سال ۲۰۱۵ نیاز مند است. زمان صرف شده برای ارائه اطلاعات نیز به ترتیب در سال ۲۰۰۹ به ۴۲ روز، در سال ۲۰۱۰ به ۳۸ روز، در سال ۲۰۱۱-۲۰۱۳ به ۳۲ روز، در سال ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ به ۳۷ روز زمان احتیاج دارد. هزینه صرف شده به ازای هر کانتینر نیز طی سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۴ به ۲۱۰۰ دلار افزایش و در سال ۲۰۱۵ به ۱۵۵۵ دلار کاهش پیدا کرده است.

جدول ۵- بررسی ریز شاخص تجارت فرامرزی بعد از تغییرات مولفه‌های ۲۰۱۶

زیرشاخص/سال	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸
رتبه	۱۶۷	۱۷۰	۱۶۶
زمان برای صادرات			
زمان مورد نیاز برای بررسی مدارک لازم صادراتی	۱۵۹	۱۵۲	۱۲۰
زمان معطلی کالاهای صادراتی در مرز	۱۰۷	۱۰۱	۱۰۱
زمان لازم برای حل و نقل داخلی کالاهای صادراتی	۴۲	-	-
هزینه برای صادرات			
هزینه لازم برای بررسی مدارک صادراتی	۱۴۳	۱۴۳	۱۲۵
هزینه معطلی کالاهای صادراتی در مرز	۵۶۵	۵۶۵	۵۶۵
هزینه لازم برای حمل و نقل داخلی صادراتی (برحسب دلار)	۵۵۸	-	-
زمان برای واردات			
زمان لازم برای بررسی مدارک وارداتی	۲۸۴	۲۷۰	۱۹۲
زمان معطلی کالاهای وارداتی در مرز	۱۴۸	۱۴۱	۱۴۱

<sup>1</sup> Hanusch

زمان لازم برای حمل و نقل داخلی کالاهای وارداتی	۵۳	-	-
هزینه برای واردات			
هزینه لازم برای بررسی مدارک وارداتی	۱۹۷	۱۹۷	۱۹۷
هزینه معطلی کالاهای وارداتی در مرز	۶۶۰	۶۶۰	۶۶۰
هزینه لازم برای حمل و نقل داخلی وارداتی (برحسب دلار)	۶۰۰	-	-

منبع: world bank 2016-2018

با توجه به اطلاعات جدول فوق ایران در شاخص تجارت فرامرزی در طی سال های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۸ تغییرات نوسانی داشته است به طوری که در سال ۲۰۰۹ از رتبه‌ی ۱۴۲ به رتبه‌ی ۱۶۶ تنزل پیدا کرده است که در ایران در زمره‌ی کشورهایی است که فضای کسب و کار آن در وضعیت مطلوبی قرار ندارد. با توجه به جدول فوق ایران در زیر شاخص زمان مورد نیاز برای بررسی مدارک لازم صادراتی از رتبه‌ی ۱۵۹ به ۱۲۰ صعود کرده است. زمان معطلی کالاهای صادراتی در مرز با ۶ پله صعود از ۱۰۷ به ۱۰۱ رسیده است. در زیر شاخص هزینه لازم برای بررسی مدارک صادراتی در سال های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ ثابت و در سال ۲۰۱۸ روند صعودی داشته و از ۱۴۳ به ۱۲۵ رسیده است. هزینه معطلی برای کالاهای صادراتی در مرز ثابت مانده و تغییری نداشته است و ۵۶۵ گزارش شده است. در زیر شاخص بررسی مدارک مورد نیاز برای مدارک لازم وارداتی از روند صعودی داشته است از ۲۸۴ به ۱۹۲ رسیده است. هزینه معطلی کالاهای وارداتی نیز همانند کالاهای صادراتی ثابت و ۶۶۰ گزارش شده است. هزینه لازم برای بررسی مدارک وارداتی ثابت مانده و ۱۹۷ بوده و زمان معطلی کالاهای وارداتی در مرز از ۱۴۸ به ۱۴۱ رسیده است. به دلیل عدم گزارش زیر شاخص هزینه های لازم برای حمل و نقل داخلی صادراتی (وارداتی)، و هم چنین زمان لازم برای حمل و نقل داخلی کالاهای صادراتی (و وارداتی) مقایسه روند صعودی و نزولی امکان پذیر نمی باشد. همانگونه که عنوان شد روش و مولفه‌های محاسبه‌ی شاخص تجارت فرامرزی در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال‌های قبل تغییر کرده است و شاید تا حدودی بتوان افت شدید رتبه‌ی ایران در سال ۲۰۱۶ را به همین تغییر مولفه‌ها و روش محاسبه نسبت داد.

## ۷. نتیجه‌گیری

افزایش هزینه و زمان لازم تجارت خارجی در ایران معلول موانع فنی و غیر فنی موجود در روند صادرات و واردات می‌باشد. زیرا واردات و صادرات کالا و خدمات در ایران مستلزم طی مراحل متعددی همچون بسته بندی و بارگیری کانتینر در مقوله واردات و تخلیه از کانتینر تا تحویل کالا به انبار در پروسه صادرات می‌باشد. همچنین ممکن است به دلیل ضعف ساختاری اقتصاد ایران در مسائل لجستیکی همچون حمل و نقل، بسته بندی، بارگیری و... از جمله موانع و مشکلات دیگر باشد. تجزیه و تحلیل زمان، تعداد مراجعات و هزینه های لازم برای تجارت فرامرزی در ایران که نشان دهنده مطلوب نبودن معیارهای سه گانه این شاخص در ایران متأثر از موانع و کمبودهای است (رضایی، ۱۳۹۱) که با توجه به نتایج بدست آمده راهکار های در دو بخش اجرایی و مقرراتی در جهت بهبود شاخص فرامرزی در ایران پیشنهاد می گردد.

هرچند راهکارهای میان مدت و بلندمدت برای بهبود وضعیت رتبه ایران در نماگر تجارت فرامرزی موثرتر است، اما در حال حاضر کشور به راهکارهای اجرایی کوتاه مدت نیاز دارد. به همین منظور استفاده از بازرسی مبتنی بر ریسک، به کارگیری سیستم‌های تصویربرداری از کالا، به روزرسانی پایگاه داده‌ای انجام کسب و کار بانک جهانی براساس آخرین تغییرات در زمینه اسناد و مدارک لازم برای صادرات و واردات و هزینه تدارکات آنها، استفاده از ظرفیت شرکت‌ها، سازمان‌ها و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در جهت توسعه زیرساخت‌ها و کاربردهای فناوری اطلاعات و ارتباطات به ویژه در حوزه تجارت و اقتصاد الکترونیکی کشور برای دستیابی به پنجره واحد تجاری را پیشنهاد داده که در مدت کمتر از ۶ ماه می‌تواند منجر به نتایج قابل قبولی در رتبه بندی ایران شود. اجرایی ترین راهکارها برای میان مدت، یکسان سازی نرخ تعرفه‌ها، گسترش حمل و نقل ریلی و نوسازی ناوگان حمل و نقل ریلی، تسریع در تدارک اسناد مورد نیاز توسط بانک‌های عامل، اتوماسیون خدمات گمرکی، بانکی و ارائه الکترونیکی مجوزها و اسناد لازم جهت کاهش هزینه و زمان فرآیند تجارت فرامرزی، طرح امضای الکترونیک و دستورالعمل اجرایی آن جهت استفاده از ظرفیت‌های اتوماسیون خدمات بانکی و گمرکی مد نظر قرار گرفته است. طرح تحول نظام بانکداری کشور به ویژه استقرار بانکداری الکترونیک، خصوصی سازی برخی از فعالیت‌های مرتبط با تجارت فرامرزی جهت ایجاد رقابت به تسریع ارائه خدمات و کاهش هزینه‌ها، جلب همکاری شرکت‌ها و نهادهای بزرگ صادرکننده و واردکننده کالا به منظور تجهیز و بهبود زیرساخت‌های تجاری در تامین مالی اصلاحات تجاری و بهبود شاخص عملکرد لجستیکی ایران و شناسایی شرکای عمده تجاری ایران و انعقاد تفاهم‌نامه‌های دو یا چند جانبه با آنها به منظور تسریع و تسهیل تجارت فرامرزی از دیگر راهکارهای عنوان شده برای دوره میان مدت است که می‌تواند در مدت ۶ ماه تا ۲ سال اجرایی شوند.

راه اندازی پنجره واحد تجاری به صورت فاز به فاز در مدت ۵ سال و همچنین فراهم کردن امکانات و شرایط لازم جهت گسترش و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای بین کشورهای سند چشم‌انداز و گسترش آنها با توجه به مصالح ملی نیز راهکارهای اجرایی است که در بلندمدت موثر خواهند بود. همچنین راهکارهای قانونی با بازنگری در قانون میسر خواهد شد که به دلیل طولانی بودن پیگیری قوانین برای بلندمدت پیشنهاد شده‌اند. بازنگری در قانون امور گمرکی مصوب سال ۱۳۹۰ مجلس شورای اسلامی از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس پیشنهاد شده تا نحوه تعیین ارزش کالای وارداتی و صادراتی، وظایف شرکت‌های حمل و نقل، پلمب کالاهای عبوری، شناسایی و انطباق کالا و مواد وارداتی به کار رفته در کالای صادراتی، بازبینی اسناد و اسناد استرداد در بازه زمانی ۲ تا ۵ سال مورد بررسی دوباره قرار گیرند. همچنین در میان راهکارهای مقرراتی نیز پیشنهاد شده تا ماده ۴۰ از آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی بر اساس آن بازنگری شوند. مراجعه به پنجره واحد فیزیکی، استقرار سازمان‌ها در پنجره واحد فیزیکی، تعیین ارزش کالا، تعیین مبدا کالا، آذوقه موجود در حمل‌کننده،

صحت‌سنجی فهرست کل بار، مرجع تحویل گیرنده کالا، تحویل کالا به انبار، اصل اسنادی که باید به اظهارنامه ضمیمه شود، صحت مدارک، رویه‌های تجاری، پلمب کالای ورود موقت، تمدید پروانه ورود موقت از جمله مواردی هستند که در این خصوص به آنها اشاره شده است. احراز به کارگیری مواد اولیه وارداتی در محصول صادراتی، بسته‌های کالای مرجوعی، مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه عبور خارجی برخی از مواد آیین‌نامه اجرایی گمرک دیگر مواردی هستند که پیشنهاد بازبینی آنها از سوی مرکز پژوهش‌ها اعلام شده است.

## ۸. مراجع

خاکی پور، سروش، (۱۳۹۱)، «آنالیز نقش بنادر توسط شاخص تجارت فرامرزی در تحلیل فضای کسب و کار»، فصلنامه دیدگاه.  
رضایی پور، محمد، (۱۳۹۱)، «موانع بهبود شاخص تجارت فرامرزی در ایران، مجله اقتصادی»، ماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، شماره ۱.  
سلیمی، مصطفی، اسداللهی، بابک، حسینی، سید حمید، (۱۳۹۵)، «آسیب شناسی شاخص تجارت فرامرزی ایران با رویکرد تسهیل تجارت خارجی»، کنفرانس جهانی مدیریت، اقتصاد و حسابداری و علوم انسانی در آغاز هزاره سوم.  
مراحل صادرات، سایت رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران.  
مراحل واردات، سایت رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران.

<http://www.irica.gov.ir/Porta>

<http://www.irica.gov.ir/Porta>

Hanusch, M. (2012). The Doing Business Indicators, Economic Growth and Regulatory Reform. Policy Research Working Paper 6176.

Klapper, L., Love, I. 2010. The Impact of Business Environment Reforms on New Firm Registration. World Bank Policy Research Working Paper Lee, Y., Gordon, R.H. 2005. Tax Structure and Economic Growth. *Journal of Public Economics*, 89, p. 1027-43.

[www.Worldbank.org](http://www.Worldbank.org).

## **Approaches for improving business environment of Iran in trading across borders indicators of world bank.**

### **Abstract**

one of the most concern of current economy is the low level of employment, income, and economy growth so its result is decreasing welfare and social satisfaction. Different analyses that is done by domestic and foreign organization has shown that Iran has no suitable position in current business environment in comparison of another government and the efforts for improving current situation is as the most basic solution of the first step is necessary. Certainly improving the business environment in long life is not only effective movement on improving private sector participation, but also is an important motivator in welcoming foreign investors and improving and make the technology flow and money more easier. This review paper with emphasizing at trading across borders and analyzing of limitation and problems will present short, middle, and long time approaches in improving trading across borders.