

یادداشت
O P I N I O N

مجید رضا حریری

عضو اتاق بازرگانی تهران

تأثیر قوانین نادرست بر تجارت گمرکی

در حادثه اخیر بندر شهید رجایی، گمرک به‌عنوان نهاد اجرایی، کم‌تأثیرترین یا حتی بی‌تأثیرترین نهاد در وقوع این بحران بود. گمرک‌ها به‌عنوان مرزبانان تجاری کشورها، تنها وظیفه اجرایی دارند و مسئولیتی در تعیین قوانین و سیاست‌ها برعهده ندارند. آنچه در این حادثه اهمیت دارد این است گمرک در اجرای سیاست‌هایی که توسط دستگاه‌های دیگر تعیین می‌شود، هیچ‌گونه دخالتی ندارد.

قوانین مرتبط با عوارض گمرکی که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) تعیین می‌شود، یا شرایط مربوط به قرنطینه‌ها و گواهی‌های بهداشتی که توسط وزارت صمت و جهاد کشاورزی تعیین می‌شود، همه این موارد در دایره تصمیم‌گیری گمرک نیست. این نهاد اجرایی صرفاً موظف است تا این سیاست‌ها را اجرا و به‌عنوان مرزبان تجاری کشور، بر اساس قوانین تجارت خارجی، واردات و صادرات کالاها را نظارت کند.

گمرک ایران برخلاف تصور عمومی، مشکلات خاص خود را ندارد. این نهاد سازمانی قدیمی و ریشه‌دار است که حتی سابقه‌ای بیش از مجلس شورای اسلامی دارد. مشکلات موجود در گمرک همانند سایر دستگاه‌ها به سیستم بوروکراتیک پیچیده کشور بازمی‌گردد. این مشکلات از جمله کندی سیستم‌های جدید که جایگزین مواجهه فردی شده‌اند، می‌توانند سرعت عملیات را کاهش دهند. اما در صورتی که فرایندها به‌صورت خودکار و سیستماتیک پیش بروند، علاوه بر کاهش زمان، شائبه فساد نیز از بین خواهد رفت.

در حادثه بندر شهید رجایی، گمرک به‌هیچ‌عنوان نقش محوری نداشته است. بخش‌های مختلف بنادر، کرانه‌ها و پسرانه‌ها تحت مدیریت‌های جداگانه‌ای هستند که گمرک هیچ‌گونه دخالتی در آن‌ها ندارد. مسئولیت اصلی کالاها در این بخش‌ها بر عهده بنادر است. در نهایت، اگر تمامی مراحل به‌درستی انجام گیرد، گمرک تنها مجری مصوبات و تصمیمات سایر دستگاه‌ها و نهادهای است و نقشی در فرآیند تصمیم‌گیری ندارد.

در خصوص رسوب کالاها، گمرک نیز مقصر نیست. به‌طور معمول، ما با مجموعه‌ای از بخشنامه‌ها روبه‌رو هستیم که به‌صورت هم‌زمان با یکدیگر اجرایی می‌شوند و نتیجه آن، ایجاد کلاف سردرگمی است که به‌طور مرتب باعث بروز تأخیرهایی در فرایند ترخیص کالا می‌شود. رسوب کالا در گمرک به‌طور متوسط حدود دو ماه به طول می‌انجامد.

در آخر، باید اذعان داشت قوانین بانک مرکزی و وزارت صمت، هرچند ممکن است نادرست یا مبهم باشند، اما می‌بایست اجرا شوند. در این میان، اقدام تاجران برای دپوی کالا در بنادر بدون طی مراحل قانونی ثبت سفارش و تخصیص ارز، برخلاف قوانین و ضوابط است. در این بین به‌نظر می‌رسد حل مشکلات از طریق یک بسته جامع و متصل به هم، می‌تواند به اصلاح این شرایط و بهبود عملکرد گمرک در تسهیل تجارت کمک کند.



تحلیلی بر حادثه اخیر بندر شهید رجایی و بازخوانی جایگاه بنادر کشور در اقتصاد جهانی

سهم اندک بنادر در تجارت ایران

تحلیل داده‌های ۱۲ ساله ۶ استان بندری نشان می‌دهد متأسفانه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و سیاست‌های دریامحور به نتیجه نرسیده است

محسوب می‌شوند. اما با وجود اهمیت روزافزون نقش بنادر در توسعه حمل‌ونقل، بنادر و فعالیت‌های مربوط به آن در ایران همچنان مغفول مانده‌اند. در این بین با بررسی سه شاخص مهم تعداد کشتی‌ها، حجم واردات و میزان صادرات می‌توان عملکرد بنادر داخلی و بین‌المللی را مقایسه کرد. اهمیت بنادر در اقتصاد جهانی و تأثیر آنها بر جریان‌های تجاری فرامرزی موضوعی است که در آن هیچ تردیدی وجود ندارد. این نقش حیاتی بنادر، ما را بر آن داشت تا به بررسی وضعیت واردات و صادرات بنادر برجسته داخلی و بین‌المللی بپردازیم.

رجایی بندرعباس دچار سانحه نشده بود، تنها یک کشتی حمل‌محموله در این بندر فعالیت داشت و میانگین هفت‌روزه تعداد کشتی‌های حمل بار در ترده به این بندر نیز یک فروند بود. بندر امام خمینی نیز شرایط مشابهی با بندر شهید رجایی داشت. در مقابل، به‌عنوان مثال بندر جبل علی امارات در همین بازه زمانی با پهلویی ۱۲ کشتی حمل بار و ۴ کشتی نفتکش از پرتافیک‌ترین بنادر منطقه محسوب می‌شود که میانگین هفت‌روزه ترده کشتی‌ها در این بندر ۱۹ فروند بود، با بندر صحرای عمان میزان پنج کشتی حمل بار و دو کشتی نفتکش بوده است. در بین بنادر مورد بررسی، بندر تردهام هلند با پهلویی ۳۳ کشتی حمل بار و ۴۸ نفتکش، بیشترین سهم از تعداد کشتی‌ها را در این روز مشخص داشته است. این گزارش بیانگر شکاف عمیق میان عملکرد بنادر داخلی و بنادر بین‌المللی در تجارت جهانی است. در حالی که بنادر داخلی مانند بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی با چالش‌هایی همچون کاهش حجم صادرات و واردات، محدودیت‌های زیرساختی و موانع گمرکی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، بنادر بین‌المللی نظیر جبل علی و تردهام توانسته‌اند با بهره‌گیری از زیرساخت‌های مدرن، مدیریت هوشمند و سیاست‌های تجاری نوآورانه، جایگاه خود را در زنجیره جهانی تجارت تثبیت کنند و حتی از رشد قابل‌توجهی برخوردار شوند. این مقایسه نشان می‌دهد بنادر داخلی برای بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های خود، ضمن نیاز به رفع تحریم، به اصلاحات جامعی نیاز دارند. کارشناسان معتقدند توسعه زیرساخت‌های بندری، کاهش فرایندهای زمان‌بر گمرکی و تقویت سیاست‌های تجاری باید در اولویت قرار گیرد. علاوه بر این، افزایش تعاملات بین‌المللی از طریق انعقاد قراردادهای تجاری، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و به‌کارگیری فناوری‌های روز نیز می‌تواند رقابت‌پذیری بنادر داخلی را در سطح جهانی ارتقا دهد.

توسعه اقتصاد دریامحور

توسعه اقتصاد دریامحور (Blue Economy) مجموعه‌ای از برنامه‌ها، سیاست‌ها و اقداماتی است که با هدف بهره‌برداری پایدار و موثر از ظرفیت‌های دریا و مناطق ساحلی برای رشد اقتصادی، ارتقای اجتماعی و حفاظت محیط زیست به کار برده می‌شود. به بیان واضح‌تر، توسعه دریامحور به معنی استفاده هوشمند و پایدار از دریا برای پیشرفت اقتصادی، ایجاد شغل، تقویت تجارت و حفظ محیط زیست دریایی است. در ایران نیز سال‌هاست توسعه دریامحور ذیل تأکید رهبری، به یکی از راهبردهای کلان اقتصادی تبدیل شده و با وجود اینکه ایران در شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد و دارای ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی است و از طرفی مقوله توسعه دریامحور همواره دغدغه دولتمردان بوده، اما بنا بر دلایل متعددی موفقیت‌چندانی در این بخش حاصل نشده است. براساس نظر کارشناسان حوزه حمل و نقل دریایی و لجستیک، سهم دریا در تولید ناخالص داخلی اندک است؛ زیرا حمل‌ونقل دریایی و صنایع وابسته در حاشیه قرار گرفته، اقتصاد ایران به صنایع نفت و گاز وابستگی دارد، تحریم‌ها و موانع پیش‌رو منجر شده دسترسی ایران به بازارهای بین‌المللی و فناوری‌های نوین و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی محدود شود و از طرفی کمبود توجه به صنایع دریایی و کشتی‌سازی، کمبود نیروی ماهر حوزه دریایی، توسعه نامتوازن صنایع دریامحور، عقب‌ماندگی در بهره‌برداری از هوش مصنوعی و اینترنت و فرسودگی ناوگان دریایی و کمبود زیرساخت‌ها، همه این عوامل در کنار هم موجب شده تا سواحل و بنادر ایران نتوانند در جایگاه اصلی خود قرار گیرند و به توسعه متناسب دست یابند.

در این میان، موضوعی که اغلب کارشناسان بر آن اتفاق نظر دارند و آن را یکی از دلایل اصلی عقب‌ماندگی در توسعه دریامحور تلقی می‌کنند، فقدان یک نقشه راه مصوب است که همه دستگاه‌ها و سازمان‌ها به صورت یکپارچه با آن همراهی و همکاری کنند و آنچه که مسلم به نظر می‌رسد، نیاز به مدیریت و سیاست‌گذاری یکپارچه در بخش دریایی و ساحلی بیش از پیش احساس می‌شود. البته آن‌طور که سعید رسولی، سرپرست سازمان بنادر اخیراً خبر داده

فاجعه بندر شهید رجایی بی‌شک یکی از مهمترین رویدادهای اقتصادی هفته‌های اخیر بود که البته بسیاری تأکید دارند تبعات آن تا ماه‌ها و حتی سال‌ها ادامه خواهد داشت. به این بهانه در شرایطی که سال‌هاست همچنان دستیابی به اهداف در نظر گرفته شده در زمینه اقتصاد دریامحور با اما و اگرهایی همراه بوده، نگاهی کلی داشته‌ایم به وضعیت امروز بنادر ایران و آنچه در قیاس با سایر نقاط دنیا در این بنادر رخ می‌دهد. بنادر به‌عنوان قلب تپنده تجارت، نقش حیاتی در اقتصاد کشورها ایفا می‌کنند. امروزه بنادر با در اختیار داشتن حدود ۸۰ درصد از تجارت جهانی مهم‌ترین در پیچه تجارت ملی و بین‌المللی

در سطح جهانی، بنادر برخوردار از زیرساخت‌های پیشرفته و ظرفیت‌های متنوع، به‌عنوان بازیگران کلیدی تجارت بین‌الملل نقش‌آفرینی می‌کنند؛ حال آن‌که بنادر ایران برای ورود مؤثر به این رقابت، نیازمند بازنگری در سیاست‌ها و تحولی بنیادین در ساختار و تجهیزات خود هستند. فقدان اسکله‌های روزآمد، عدم تجهیز به سیستم‌های فناوری بارگیری، ترخیص و تخلیه، تحریم و عدم نقش‌آفرینی در زنجیره‌های جهانی ارزش موجب شده با وجود ظرفیت‌های بزرگ نظیر موقعیت عالی و پهنه سرزمینی، ایران از جریان دادوستد جهانی کالا دور بماند و حتی قافیه را به بازیگران منطقه‌ای واگذارد کند.

داده‌های شش استان شامل سیستان و بلوچستان، خوزستان، بوشهر، هرمزگان، گیلان و مازندران طی دوره زمانی ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۶ حاکی از آن است که ظرفیت عملیات در بنادر، توسعه انسانی، نرخ رشد اقتصادی در ابتدای دوره، اشتغال، سرمایه‌گذاری دولت در بنادر، بودجه جاری دولت، دستمزد، فناوری، ساختار تولید و شهرنشینی، اثر مثبت و معنادار و هزینه حمل‌ونقل تأثیر منفی و معناداری بر تولید اقتصادی استان‌ها داشته است.

رتبه بیستم کشتیرانی

در حالی که ایران دارای یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های کشتیرانی در منطقه است و با بیش از ۲۵۰ کشتی تجاری فعال، رتبه بیستم جهان را در این زمینه در اختیار دارد، توسعه صنایع کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی می‌تواند به ایجاد اشتغال و رشد اقتصادی کمک شایانی کند. این در حالی است که تنها حدود یک درصد از کل بودجه تحقیق و توسعه کشور به فناوری‌های دریایی اختصاص می‌یابد که نیازمند افزایش توجه بیشتری است. در این بین دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی کشور می‌توانند با تمرکز بر پژوهش‌های مرتبط با دریانوردی و منابع دریایی به نوآوری و پیشرفت در این حوزه کمک کنند. با این وجود، حجم تجارت از بنادر ایران در مقایسه با رقبای منطقه‌ای و کشورهای برتر جهان اندک است. در یک بررسی آماری، وضعیت تجارت بندری ایران و کشورهای مهم منطقه و جهان، نشان‌دهنده عدم استفاده از ظرفیت بزرگ اقتصاد دریایی در کشور است. ایران در حالی در دو بندر اصلی خود در جنوب کشور تجارت بسیار کوچکی در اختیار دارد که کشورهای نظیر عمان یا امارات موفق شده‌اند خود را به بازیگران بزرگ جهانی در این عرصه نزدیک کنند.

شاخص جهانی «پورت‌واچ» (PORT WATCH) که نهاد مشترک صندوق بین‌المللی پول و دانشگاه آکسفورد است، نشان می‌دهد ورود و خروج کالا از مهم‌ترین بنادر ایران در حالی به کمتر از یک درصد از برخی بنادر مهم منطقه رسیده که کشورهای حاشیه خلیج فارس به درستی از «اقتصاد دریامحور» بهره می‌برند. در این بین ایران نیز می‌تواند با بهره‌گیری از این رویکرد و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی و فناوری‌های وابسته، علاوه بر افزایش سهم خود از تجارت دریایی جهان، رونق و اشتغال را به بنادر جنوبی بازگرداند.

نبض حیات بنادر

عملکرد بنادر به تعداد و نوع کشتی‌هایی که در آنها پهلو می‌گیرند، وابسته است. کشتی‌ها نه تنها جریان تجارت جهانی را هدایت می‌کنند، بلکه تصویر دقیقی از توان عملیاتی هر بندر ارائه می‌دهند. مقایسه بنادر داخلی و بین‌المللی نشان می‌دهد حجم کشتی‌های ورودی و نوع آنها می‌تواند شاخصی برای ارزیابی کارایی و اهمیت استراتژیک هر بندر باشد.

از نظر تعداد کشتی نیز می‌توان کشتی‌ها را به دونوع کشتی نفت کش و کشتی حمل بار تقسیم کرد. تعداد کشتی‌های باری ورودی به بنادر مختلف و نوع آنها نشان‌دهنده میزان مشارکت هر بندر در تجارت دریایی غیرنفتی است. کشتی‌های نفت کش نیز برای بررسی وضعیت بنادر در حوزه نفت و انرژی از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. در مقایسه میزان فعالیت بنادر داخلی با مهم‌ترین بنادر دنیا، به‌عنوان مثال در تاریخ هجدهم دی ماه ۱۴۰۲ که هنوز بندر شهید

۶۶

بررسی تطبیقی

وضعیت بنادر

ایران با رقبای

منطقه‌ای و جهانی

نشان دهنده آن

است که ضعف

زیرساخت‌ها،

تحریم،

سیاست‌های

ناکارآمد و

بی‌توجهی به

اقتصاد دریامحور،

مانع از شکوفایی

تجارت بندری شده

است