

## نظری اجمالی بر اجزاء شاخص توانمندسازی تجاری

### چکیده:

شاخص توانمندسازی تجاری، جایگاه نهادها، سیاست‌ها، زیرساخت‌ها و خدمات تسهیل‌کننده تجارت کالا و سطح مدیریت مرزی را در کشورهای مختلف جهان نشان می‌دهد. در این گزارش به اهمیت تجارت به عنوان عامل تعیین‌کننده رشد و نقش آن در کاهش فقر، کسب توانمندی تکنولوژیکی، توسعه رقابت‌پذیری و استفاده از صرفه ناشی از مقیاس و تاثیر این عوامل در افزایش خلاقیت و بهره‌وری که زمینه‌ساز رشد اقتصادی است اشاره می‌شود. در این گزارش به طور اجمالی به مباحث زیر پرداخته می‌شود:

زیر شاخص‌های توانمندسازی تجاری

رابطه شاخص توانمندسازی تجاری با سطح درآمد کشورها

جدال حمایت‌گرایی و جهانی شدن

روند کاهش میزبان باز بودن تجاری

روند صعودی حمایت‌گرایی و افزایش موانع موقت تجاری در جهان

قابلیت‌ها، ظرفیت‌های اداری و تنظیم‌کنندگی نهادها:

ارتباط جمعیت، دسترسی بازارهای داخلی و تولید ناخالص داخلی کشورها با یکدیگر

چگونگی محدودتر شدن امکان دسترسی به بازارهای برخی از اقتصادهای بزرگ جهان

افزایش میزان پیچیدگی تعرفه‌های تجاری در کشورهای توسعه یافته در مقابل پایین بودن تعرفه‌های تجاری آن‌ها

ظرفیت‌های معطل مانده مدیریت مرزی

بررسی وضعیت و رتبه شاخص توانمندسازی تجاری ایران و مقایسه آن با کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا

مهمترین موانع صادراتی و وارداتی ایران

هدفگذاری رشد فراگیر از طریق تسهیل تجاری

معیارها و نماگرهای شاخص توانمندسازی تجاری

اهم مشکلات مرتبط با توانمندسازی تجاری ایران

راهکارها و پیشنهاداتی برای ارتقای توانمندسازی تجاری ایران

## چارچوب، تعاریف و معیارهای شاخص توانمندسازی تجاری

شاخص توانمندسازی تجاری (ETI) که هر دو سال یک بار توسط مجمع جهانی اقتصاد (WEF) برای کشورهای مختلف جهان محاسبه و اعلام می‌شود، جایگاه و میزان توسعه نهادها، سیاست‌ها، زیرساخت‌ها و خدمت تسهیل‌کننده جریان آزاد تجارت کالاها را بین مبادی و مقاصد تجاری هر کشور نشان می‌دهد. این شاخص شامل مجموعه‌ای از ترکیب ۴ زیرشاخص در قالب ۷ معیار و ۵۷ نماگر است که ویژگی‌های مختلف و گوناگونی از توانمندی تجاری و میزان توانمندسازی کشورها را اندازه‌گیری می‌کند. قلمرو توانمندسازی تجاری بسیار گسترده‌تر از تسهیل تجاری مدنظر اغلب سازمان‌های بین‌المللی نظیر WTO است که عمدتاً بر ساده‌سازی و هماهنگ‌سازی فرایندهای تجاری بین‌المللی در موضوع موافقتنامه‌های تسهیل تجاری<sup>۱</sup> (TFA) متمرکزاند در حالیکه نه تنها معیار ۳ این شاخص در مورد کارایی و شفافیت مرزی بطور ویژه موارد TFA را پوشش می‌دهد بلکه نماگرهای متعددی از معیارهای ۴ تا ۶ این شاخص نیز این موضوع را پوشش می‌دهند. نماگرهای این شاخص مجموعه‌ای ترکیبی از داده‌های منحصر بفرد اقتصادی و تجاری است که نماگرهای تسهیل تجاری OECD و قراردادهای تسهیل تجاری سازمان جهانی تجارت (TFA) را نیز شامل می‌شود.

### چارچوب کلی شاخص توانمندسازی تجاری

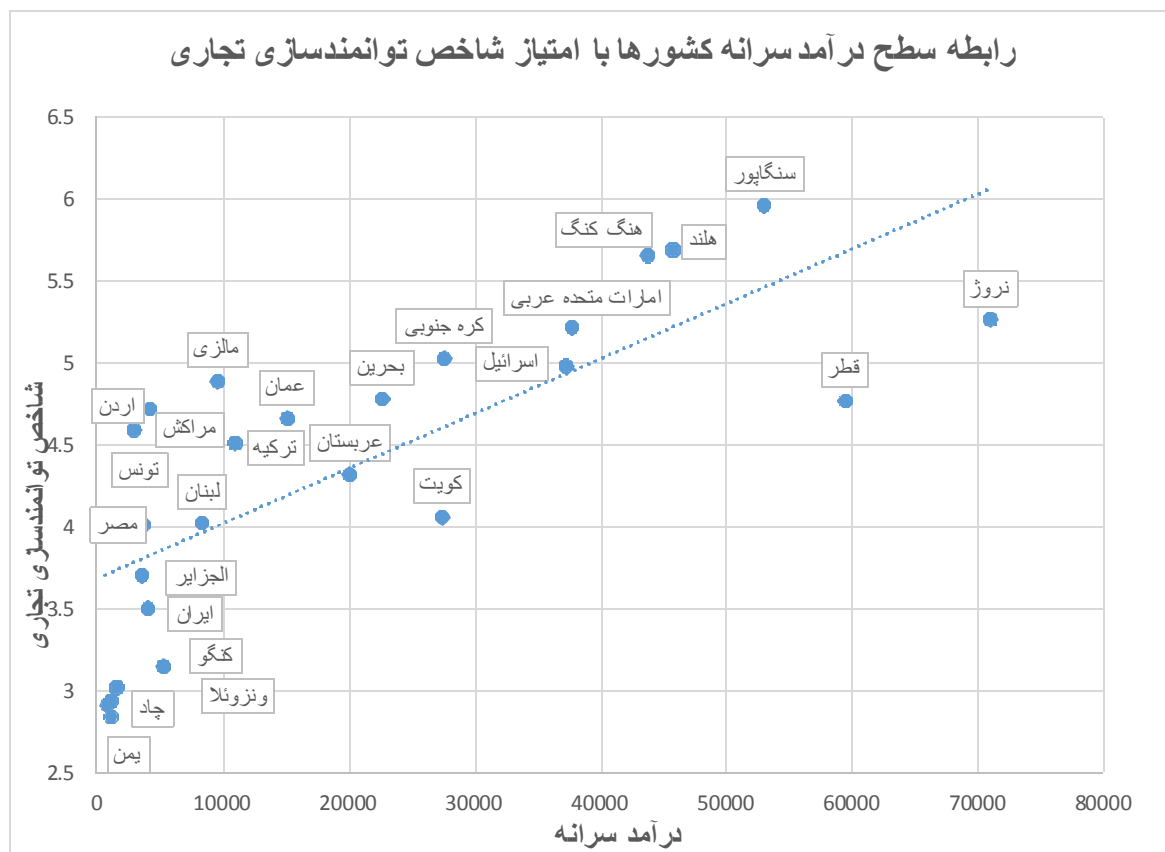
( اعداد داخل پرانتز، تعداد نماگرهای هر معیار را نشان می‌دهد.)

زیرشاخص D محیط عملیاتی	زیرشاخص C زیرساخت‌ها		زیرشاخص B مدیریت مرزی		زیرشاخص A دسترسی بازار		معیار
	رکن ۶	رکن ۵	رکن ۴	رکن ۳	رکن ۲	رکن ۱	
قابلیت دسترسی و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات (۷)	قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل (۶)	قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت- های حمل و نقل (۷)	کالایی و شفافیت مدیریت مرزی (۱۳)	دسترسی به بازار خارجی (۲)	دسترسی به بازار داخلی (۶)	محیط عملیاتی (۱۶)	

### تحلیل رابطه شاخص توانمندسازی تجاری با سطح درآمد کشورها:

بطور کلی با توجه به وجود همبستگی قوی بین شاخص توانمندسازی تجاری با سطح توسعه و درآمد کشورها می‌توان گفت که اقتصادهای در حال توسعه نسبت به اقتصادهای پیشرفته در توانمندسازی تجاری خود عملکرد پایین‌تری داشته‌اند به نحوی که هزینه تجارت عموماً بالاتری داشته‌اند. از طرفی کشورهایی که تنوع صادراتی با ارزش افزوده بیشتری داشته‌اند امتیاز بالاتری را از ناحیه نماگر مربوطه در شاخص توانمندسازی تجاری به خود اختصاص داده‌اند در

حالی که کشورهای که وابسته به صادرات منابع خام بوده‌اند سطوح درآمدی پایین‌تر و امتیاز کمتری از شاخص به آنها تعلق گرفته است که این امر اثر منفی بر رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه خواهد داشت.



برابر نمودار فوق کشورهای نظیر نروژ، سنگاپور، هلند و ... جزء کشورهای گروه اول هستند که توأم با ضمن بالا بودن درآمد سرانه آنها از بالاترین امتیاز در شاخص توانمندسازی تجاری هم برخوردار بوده‌اند و بر عکس کشورهای سمت چپ و پایین نمودار کشوری عمدتاً در حال توسعه با درآمد پایین و امتیاز اندک ( بین ۲,۵ تا ۳,۵ شاخص توانمندسازی تجاری) را داشته‌اند که ایران با جایگاهی بسیار نامناسب در پایین‌ترین رتبه جدول و فقط قبل از چهار کشور کنگو، یمن، چاد و ونزوئلا قرار دارد. هرچه به سمت بالای خط نیمساز برویم کشورهای بالای این نیمساز رتبه توانمندسازی تجاری بهتری دارند و هرچه به سمت راست نمودار بنگریم کشوری با وضعیت درآمد سرانه بهتری خواهیم دید.

براساس مطالعه‌ای که بنیاد جهانی اقتصاد در سال ۲۰۱۳ انجام داده است برآورد شده است که چنانچه تمام کشوری که عملکرد خود را در خصوص مدیریت عملیات مرزی، زیرساخت‌های تجاری و خدماتی بهبود ببخشند، نیمی از مسیر بهینه کردن عملیات منسب جهانی را انجام داده‌اند این امر تقریباً افزایش ۱,۶ تریلیون دلاری (۱۴,۵ درصد) در عملکرد صادرات جهانی و افزایش ۲,۶ تریلیون دلاری (۴,۷ درصد) در GDP جهانی را موجب خواهد شد که بیشترین منفعت آن به سمت مناطق در حال توسعه و بنگاه‌های کوچک خواهد بود. در سایر مطالعات برآورد شده است که موافقت‌نامه‌های

تسهیل تجاری می‌تواند اقتصاد جهانی را به میزان یک تریلیون دلار بالا ببرد و سر جمع هزینه‌های تجاری را تا ۵۰ درصد کاهش دهد و آنرا تا سال ۲۰۲۰ به سطح ۱,۲ تریلیون دلار برساند. همچنین یافته‌های OECD حاکی از آن است که عملیات ویژه تسهیل تجاری با تاثیرات شگرف روی تجارت موجب بالا رفتن و تقویت توانایی اطلاعاتی، سرعت بخشیدن مستندسازی عملیات مرزی، ساده‌سازی فرایندها و اتوماسیون و نهایتاً اعتلای شفافیت گمرکی و بهبود مدیریت و حکمرانی خواهد شد.

#### نسبت سطح درآمد سرانه کشورها و امتیاز شاخص توانمندسازی تجاری

رتبه	کشور	درآمد سرانه	امتیاز توانمندسازی تجاری
۱	سنگاپور	۵۲۹۶۲	۵,۹۷
۲	هلند	۴۵۶۷۰	۵,۷
۳	هنگ کنگ	۴۳۶۸۱	۵,۶۶
۱۷	نروژ	۷۰۹۱۱	۵,۲۷
۲۳	امارات متحده عربی	۳۷۶۲۲	۵,۲۳
۲۷	کره جنوبی	۲۷۵۳۸	۵,۰۴
۳۰	اسرائیل	۳۷۱۷۵	۴,۹۹
۳۷	مالزی	۹۵۰۸	۴,۹
۴۲	بحرین	۲۲۵۷۹	۴,۷۹
۴۳	قطر	۵۹۳۲۴	۴,۷۸
۴۵	اردن	۴۰۸۷	۴,۷۳
۴۶	عمان	۱۴۹۸۲	۴,۶۷
۴۹	مراکش	۲۸۳۲	۴,۶
۵۹	ترکیه	۱۰۸۶۲	۴,۵۲
۶۷	عربستان سعودی	۲۰۰۲۸	۴,۳۳
۸۷	کویت	۲۷۳۵۹	۴,۰۷
۹۰	لبنان	۸۲۵۷	۴,۰۳
۹۱	تونس	۳۶۸۸	۴,۰۲
۱۱۶	مصر	۳۴۷۷	۳,۷۲
۱۲۱	الجزایر	۳۹۱۶	۳,۵۱
۱۳۲	ایران	۵۲۱۹	۳,۱۶
۱۳۳	کنگو	۱۵۲۸	۳,۰۳
۱۳۴	یمن	۹۹۰	۲,۹۵
۱۳۵	چاد	۶۶۴	۲,۹۳
۱۳۶	ونزوئلا	۱۰۷۲	۲,۸۵

## جدال حمایت‌گرایی و جهانی شدن:

در اکثر مذاکرات عمومی در تمام مناطق جهان بصورت جدی نگرانی اجتماعی در خصوص جهانی شدن در موضوعاتی از قبیل اشتغال، نیروی کار انسانی و استانداردهای زیست محیطی و مالیات وضع شده توسط کشورهای مختلف در هر سطح توانایی اقتصادی و موضوع قدرت بنگاه‌ها اشاره شده است. تصمیم اخیر انگلستان برای خروج از اتحادیه اروپا و برخی سیاست‌های حمایت‌گرانه در قالب رویکردهای ملی‌گرایانه در برخی کشورهای جهان، نگاه به جهانی شدن یا همگرایی‌های منطقه‌ای و این که باز بودن اقتصاد خیابانی یکطرفه است را بهم ریخت.

تجارت بین‌المللی در سالهای اخیر رشد کم فروغی را به نمایش گذاشته است. حجم تجارت کالایی در سال ۲۰۱۵ فقط ۲,۷ درصد رشد داشته است و در سال ۲۰۱۶ برای اولین بار بعد از ۲۰۰۱ رشد تولید ناخالص جهانی بر رشد تجارت جهانی فزونی گرفته است بطئی بودن رشد سال‌های اخیر متعاقب رشد سریع تجارت جهانی طی دوره‌های متوالی گذشته به وقوع پیوسته است.



### کاهش باز بودن درجه تجاری (بر اساس سهم متوسط صادرات و واردات کالا و خدمات به GDP)

شواهد آماری بیانگر آن است که نسبت تجارت کالا و خدمات به GDP که به عنوان معیار باز بودن تجارت سنجیده می‌شود، در سال ۲۰۱۵ به میزان ۳,۷ درصد کاهش داشته است. این دومین انقباض بزرگ تجاری در ۲۰ سال گذشته و سومین بار متوالی کساد طولانی مدت تجارت جهانی از سال ۱۹۶۰ تا کنون بوده است. برای توضیح این روند رشد ناچیز تجارت، صندوق بین‌المللی پول (IMF) اعلام نمود که ضعف مستمر و طولانی در فعالیت‌های اقتصاد جهانی بویژه در سرمایه‌گذاری دلیل اصلی حدود سه چهارم کاهش شدید حجم تجارت جهانی از سال ۲۰۱۲ تا کنون بوده است. واقع یک دهه بعد از آغاز بحران مالی جهانی، رشد اقتصاد جهانی هنوز متاثر از تبعات آن است.

یکی دیگر از عواملی که نقش و تبعات ویژه‌ای در توسعه تجارت دارد میزان آزادسازی تجاری است که به نظر می‌رسد بواسطه اینکه تعرفه‌های جهانی به پایین‌ترین سطح رسیده‌اند، رو به کاهش است. صندوق بین‌المللی پول (IMF) محاسبه کرده است که موافقتنامه‌های آزادسازی تجاری چند جانبه، منطقه‌ای و دوجانبه کاهش حدوداً یک درصدی در میانگین موزون نرخ تعرفه‌های وارداتی بین سال‌های ۱۹۸۶ تا ۱۹۹۵ را موجب شده است و پس از آن تا سال ۲۰۰۸ کاهش به میزان ۰,۵ درصد (واحد امتیازی) داشت اما از سال ۲۰۰۸ به بعد میانگین وزنی تعرفه‌ها حدود ۱ درصد (واحد امتیازی) در کشورهای نوظهور و در حال توسعه کاهش و از طرف دیگر در کشورهای توسعه یافته ۰,۲ درصد (واحد امتیازی)

افزایش داشته است، با این حال میانگین موزون نرخ تعرفه‌های وارداتی جهان هنوز ۸ درصد است. کاهش و رفع موانع تعرفه‌ای تا حدود زیادی موجب کاهش هزینه‌های تجارت و موجب تحقق بهره‌وری قابل ملاحظه و تلمین رفاه خواهد شد. هم IMF و هم WTO اظهار نظر کرده‌اند که رشد حمایت‌گرایی، موجب بدتر شدن رکود تجاری شده است.



### حمایت گرایی در مسیر صعود طی سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۵

نمودار فوق نشان می‌دهد طی پانزده سال اخیر، افزایش یکنواخت و مداومی در موانع غیرتعرفه‌ای وجود داشته است. یافته‌های مجمع جهانی اقتصاد دال بر کاهش میزان باز بودن تجاری و بدتر شدن آن از سال ۲۰۰۷ در تعدادی از نماگرهایی که بیانگر میزان درجه باز بودن تجارت هستند از قبیل موانع غیرتعرفه‌ای، قواعد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و میزان مالکیت خارجی و ... را تایید کرده است.

در میان واکنش‌های موجود علیه جهانی شدن و ایجاد شبه در مدیریت بین‌المللی آن، ذکر این نکته حائز اهمیت است که تجارت بین‌المللی به منزله جهت‌دهنده توسعه و کاهش فقر باقی خواهد بود و روشن است که جهانی شدن همه قایق‌ها را هدایت نخواهد کرد در حالیکه جهانی شدن در ایجاد رشد نقش و سهم دارد در عین حال این پدیده می‌تواند به نتایج نلسازگار غیرعمدی و اغلب تبعات و اثرات توزیعی نادیده گرفته شده و پی‌آمدهای وسیع‌تر اقتصادی و زیست محیطی منجر گردد. ذکر این واقعیت به این معنی نیست که راه حل آن، کمتر جهانی شدن یا کمتر باز بودن مرزی است. چیزی که جهان به آن نیاز دارد جهانی شدن منحصر به فردی است که به کسانی که در اثر پی‌آمدهای آن وضعیتشان بدتر شده کمک نماید. چنین ویژگی دلالت بر بهبود باز توزیع سیاست صنعتی دارد.<sup>۱</sup>

در همین زمان نتایج حاصل از شاخص توانمندسازی تجاری اشاره دارد که میلیونها کسب و کار و اشخاص کارآفرین در سراسر جهان عملاً در فرآیند جهانی شدن از دست رفته‌اند. فقر ارتباطی، محدودیت‌های لجستیکی و تنظیم‌گری<sup>۲</sup> و ناکارآمدی از جمله موانعی هستند که ابتداً به صورت غیرمستقیم به توان رقابتی و ظرفیت‌های صادراتی شرکت‌های کوچک و SME‌های غیر منطبق (خصوصاً بیرون از مراکز شهری) صدمه می‌زند و بعضاً در مرحله بعد، آنها از منافع جهانی شدن بهره‌مند خواهند شد. با حذف این موانع عملی، تجارت جهان شمول و دلپذیرتر خواهد شد.

<sup>۱</sup> - ILO and WTO, ۲۰۱۱

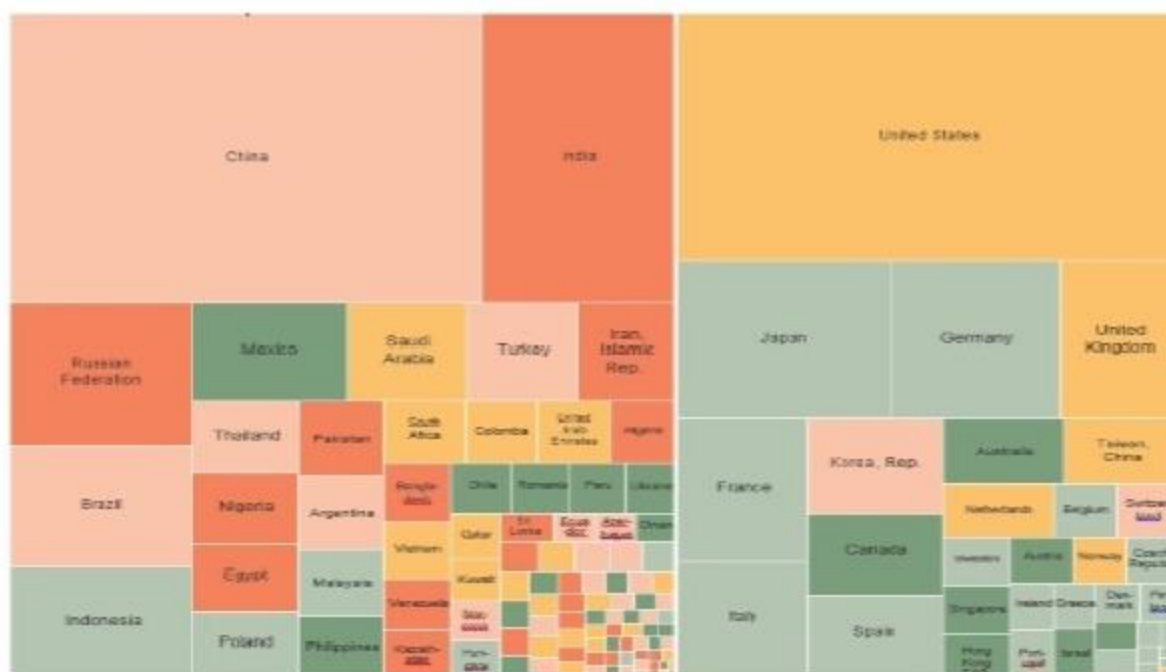
<sup>۲</sup> - Regulatory

## قابلیت‌ها، ظرفیت‌های اداری و تنظیم‌کنندگی نهادها:

مکانیزم‌های ارتباط تجارت و رشد پیچیده هستند. نقش موسسات و نهادهای ملی در تحصیل نتایج مثبت کماکان دارای اهمیت است. البته بطور خاص این موضوع تا زمانی که از طریق تجارت سنتی، تولیدات یک کشور در کشور دیگری برای مصرف سرازیر می‌شد صحیح بود. اما پس از آن که کشورها به صورتی فزاینده جایگاه و اهمیت تخصصی شدن خود را در سطوح مختلف زنجیره جهانی ارزش به جای محصولات و ارزش ایجاد شده در کشور پیدا کرده‌اند قابلیت‌های نهادی در بوته آزمون گذاشته شد. به موازات اینکه کشورهای نوظهور و در حال توسعه، سهم بیشتری از اقتصاد جهانی پیدا کردند و تبدیل به موتور محرکه تجارت جهانی شدند موضوع قابلیت‌ها و ظرفیت‌های اداری و تنظیم-کنندگی این نهادها بسیار برجسته‌تر و روشن‌تر شد که فعالیت این نهادها و موسسات تنظیم‌گر با توسعه اقتصادی کشورها ملازم دارد. برای کسب و کارهای تجاری، فرار از نوع ملیت و محل منطقه، اصلاحات عملی در تجارت بین-المللی و سرمایه‌گذاری می‌تواند در کسب موفقیت، نقش حیاتی داشته باشد.

### نمودار ۲- نسبت دسترسی بازارهای داخلی و تولید ناخالص داخلی کشورها بر حسب برابری قدرت خرید

اقتصادهای پیشرفته      بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه



- ۱- سایز هر موزیک بر اساس اندازه تولید ناخالص داخلی سال ۲۰۱۵ کشورها بر حسب برابری قدرت خرید
- ۲- رنگ‌ها بیانگر معیار رتبه دسترسی بازار داخلی هر کشور بر حسب درصد می‌باشند. رنگ قرمز بیانگر بین صفر تا ۱۹ درصد، صورتی بیانگر ۲۰ تا ۲۹ درصد، خردلی بین ۴۰ تا ۵۹ درصد، سبز روشن بین ۶۰ تا ۷۹ درصد و سبز تیره بیانگر دسترسی بین ۸۰ تا ۱۰۰ درصد می‌باشد.

بیش از نیمی از جمعیت جهان (یعنی حدود ۳,۸ میلیارد نفر) در نیمه پایینی رتبه کلی توانمندسازی تجاری زندگی می-کنند و ده بازیگر بالای این رتبه‌بندی تجاری فقط ۳ درصد جمعیت جهانی را تشکیل می‌دهند. از میان ۱۰ کشور پرجمعیت اول جهان، فقط ۳ کشور یعنی ژاپن (با رتبه ۱۶) ایالات متحده آمریکا (با رتبه ۲۱) و چین (با رتبه ۶۱) بلحاظ رتبه شاخص توانمندسازی تجاری در نیمه بالایی این رتبه‌بندی قرار دارند و ۷ کشور دیگر از این ۱۰ کشور پرجمعیت جهان که مجموعاً ۲,۴ میلیارد نفر را تشکیل می‌دهند در نیمه پایینی رتبه‌بندی شاخص توانمندسازی تجاری قرار دارند. اندونزی (با رتبه ۷۰) و شش کشور باقیمانده که رتبه‌ای زیر ۱۰۰ دارند عبارتند از: هندوستان (رتبه ۱۰۲)، برزیل (رتبه ۱۱۰)، روسیه (رتبه ۱۱۱)، پاکستان (رتبه ۱۲۲)، بنگلادش (رتبه ۱۲۳) و نیجریه (رتبه ۱۲۷) را در توانمندسازی تجاری دارند. ۳۹۴ میلیون نفر از مردم این شش کشور به‌همراه چین و اندونزی نیمی از جمعیت ۷۶۷ میلیون نفری جهان را تشکیل می‌دهند که زیر خط فقر بین‌المللی زندگی می‌کنند. هشت کشور از میان ۱۰ کشوری که بیشترین جمعیت فقیر را دارند و رتبه آنها فراتر از ۱۰۰ است عبارتند از هندوستان (۱۰۲)، موزامبیک (۱۰۴)، ماداگسکار (۱۰۹)، تانزانیا (۱۱۵)، اتیوپی (۱۱۷)، بنگلادش (۱۲۳) و نیجریه (۱۲۷) و جمهوری دموکراتیک کنگو (۱۳۳). لازم به ذکر است که خارج از موضوع فقر، رتبه ۱۳۲ ایران در میان ۱۳۶ کشور جهان در شاخص توانمندسازی تجاری بیانگر وضعیت بسیار نامناسب کشور در فرآیندها و سازوکارهای تجاری، اداری و عملیات مرزی مربوطه است.

بطور متوسط به لحاظ قابلیت و اثربخشی اجرای معیارهای مختلف شاخص توانمندسازی تجاری، کشورهای توسعه یافته توانسته‌اند تقریباً دو برابر کشورهای با درآمد پایین (معادل ۸۶ درصد) اثربخشی بهینه اجزای توانمندسازی تجاری را احراز نمایند و از مزایای آن بهره ببرند درحالی‌که کشورهای با درآمد پایین توانسته‌اند اندکی کمتر از نصف کشورهای توسعه یافته (یعنی ۴۸ درصد) از پیشگامان ۵ رتبه اول معیارهای شاخص توانمندسازی تجاری را در مقام اجرا از آن خود نمایند. این نسبت‌ها براساس میانگین امتیاز مکتسبه از پنج بازیگر برتر هر یک از معیارهای شاخص توانمندسازی تجاری معادل ۱۰۰ بعنوان معیار سنجش تعریف و محاسبه شده‌اند. بانک جهانی برآورد نموده است که میزان هزینه‌های نسبی تجارت در بخش‌های کشاورزی و صنعت در کشورهای با درآمد پایین، سه برابر هزینه‌های اقتصادهای پیشرفته است اما هرچه کشورهای در حال توسعه نقش اساسی‌تری در اقتصاد جهانی ایفا نمایند سهم آنها بطور معنا داری افزایش خواهد یافت. کما اینکه سهم آنها از ۳۶ درصد GDP جهانی در سال ۱۹۹۰ به ۵۸ درصد GDP جهانی در سال ۲۰۱۶ رسیده است.

### **برخی اقتصادهای بزرگ جهان دسترسی به بازارهای خود را با موانع تعرفه‌ای و غیر تعرفه‌ای محدود می‌کنند:**

بزرگترین اقتصادهای در حال توسعه هنوز دسترسی محدودی را عرضه می‌کنند (شکل ۳). میانگین موزون تعرفه‌های تجاری مورد عمل در ۱۰ کشور از بزرگترین اقتصادهای در حال توسعه (برحسب GDP) معادل ۹,۹ درصد است که دربردارنده اعمال سطح بالایی از رقابت‌پذیری برای صادرات و کالاهای وارداتی است، رتبه ۳ کشور از میان این ۱۰ کشور که در رتبه‌بندی معیار دسترسی بازار داخلی از شاخص توانمندسازی تجاری بالای ۱۰۰ می‌باشد و ۷ کشور باقیمانده که رتبه آنها زیر ۱۰۰ قرار دارند شامل چهار کشور از BRICS: چین (با رتبه ۱۰۱)، برزیل (با رتبه ۱۰۹)، روسیه (با رتبه ۱۱۲) و هندوستان (با رتبه ۱۳۵) در جایگاه دومین کشور ما قبل آخر (قبل از ایران که به لحاظ دسترسی بازار داخلی با رتبه ۱۳۶ آخرین کشور جهان است) بیانگر وجود محدودیت در دسترسی به بازار این کشورها می‌باشد. البته سه کشور



بزرگ در حال توسعه یعنی مکزیک (با رتبه ۱۰ در معیار دسترسی بازار داخلی) و دو عضو ASEAN یعنی فیلیپین (با رتبه ۲۲) و اندونزی (با رتبه ۳۰) در این زمینه استثنا هستند که علیرغم بزرگی بازار آنها، سطح دسترسی بازار منسبی هم دارند و در رتبه‌بندی معیار دسترسی بازار داخلی آنها در نیمه بالایی جدول شاخص توانمندسازی و جزو ۳۰ کشور اول این معیار قرار دارند. تحلیل آماری اجزای شاخص توانمندسازی تجاری حاکی از آن است که کشورهایی که تا سال ۲۰۱۴ به لحاظ تجاری درجه باز بودن بیشتری داشته‌اند، نظیر کشورهای جنوب شرق آسیا (ASEAN) و برخی کشورهای آمریکای لاتین عمدتاً از درجه رشد منسب‌تری برخوردار بوده‌اند.

برخلاف کشورهای در حال توسعه، سطح تعرفه‌ها در اقتصادهای پیشرفته در سطح پایینی تعیین شده است برای مثال میانگین تعرفه‌های وضع شده در ۱۰ کشور بزرگ توسعه یافته ۲٫۱ درصد است که البته این سطح از باز بودن درجه تجاری با عواملی نظیر وجود رژیم بسیار پیچیده تعرفه‌های تجاری در این کشورها جبران می‌شود. ۳۲ کشور از ۳۶ کشور دارای اقتصاد پیشرفته (منجمله ۹ کشور از ۱۰ کشور اول) از نظر رتبه زیرشاخص پیچیدگی تعرفه‌ها در نیمه پایینی جدول رتبه‌بندی این نماگر (بیشتر از ۶۷) قرار دارند. البته ۴ استثنا در کشورهای توسعه یافته وجود دارد: سنگاپور و هنگ‌کنگ (که بلحاظ عدم پیچیدگی تعرفه‌ای در بالاترین رتبه جدول هستند) و بعد کشور استرالیا که رتبه پنجم این زیر شاخص را دارد و نهایتاً نیوزلند که در این زیر شاخص رتبه ۵۳ می‌باشد.

یکی از ۵ نماگری که برای بیان پیچیدگی تعرفه‌های تجاری استفاده می‌شود تعداد تعرفه‌های متمایز است که هرچه تعداد این نوع تعرفه‌ها بیشتر باشد بیانگر پیچیدگی بیشتر جدول تعرفه‌های تجاری آن کشور است. سویس بدترین بازیگر در این عرصه است که جدول تعرفه‌های آن ۶،۷۱۰ تعرفه خاص یا متمایز دارد و رتبه پیچیدگی تعرفه‌های آن در این زیر شاخص ۱۳۶ یعنی آخرین کشور است در حالیکه میانه تعرفه‌های خاص کشورهای پیشرفته ۱۹۲۴ تعرفه می‌باشد که عمدتاً متأثر از اعضای اتحادیه اروپا می‌باشند. در حالیکه میانگین تعداد تعرفه‌های خاص کشورهای در حال توسعه فقط ۲۲ می‌باشد. به موازات کاهش تعرفه‌های تجاری بصورتی خاص طی دو دهه گذشته، سیاست تجاری نیز بطور نسبی از اهمیت کمتری برخوردار شد خصوصاً اینکه آزادسازی‌های چند جانبه تجاری هرچه بیشتر منجر به بازده و رفاه اقتصادی قابل ملاحظه شد.

**ظرفیت معطل مانده مدیریت مرزی:** معیار مدیریت مرزی در میان صدها معیار اندازه‌گیری توانمندی‌سازی تجاری اندکی پول نیاز دارد تا بتواند به سرعت به سرانجام برسد. OECD برآورد کرده است که بطور میانگین برقراری و اجرای موافقت‌نامه تسهیل تجاری (TFA) برای هر کشور بطور متوسط به ۴ تا ۲۰ میلیون دلار پول نیاز دارد و آنکتابد برآورد کرده است که اجرای سه چهارم از ۳۶ معیار (TFA) یعنی برای ۲۸ معیار، چیزی کمتر از ۳ سال زمان خواهد برد و برای اجرای بقیه معیارها تا کمتر از ۵ سال زمان نیاز دارد.

ترکیب امکان‌پذیری سیسی، توان مالی، امکان‌پذیری تحقق درآمدهای اضافی، تحرک و میزان منابع موجود، تعیین‌کننده آن است که مدیریت مرزی پایین‌ترین میوه قابل دسترسی تسهیل تجاری می‌باشد. نتایج توانمندسازی تجاری نشان می‌دهد که مقدار زیادی از ظرفیت‌های مدیریت مرزی غیرقابل استفاده مانده است. کلرای توانمندسازی تجاری همبستگی بسیار قوی با سطح توسعه و درآمد سرانه کشورها دارد و بدتر اینکه هیچ نوع نشانه همگرایی بین سطوح توسعه‌یافتگی تا

سال ۲۰۱۴ وجود نداشته است. در حقیقت شکاف بین سطوح درآمدی اقتصادهای توسعه یافته و در حال توسعه (در مقیاس ۱ تا ۷ شاخص از ۱,۳۲ به ۱,۲۲) به میزان ۰,۱ امتیاز عمیق تر شده است.

### نتیجه گیری:

- اهمیت تجارت به عنوان عامل تعیین کننده رشد و تاثیر آن در کاهش فقر به خوبی اثبات شده و تجارت موجب تخصصی شدن اقتصاد، ارتقاء توانمندی تکنولوژیکی و کسب فناوریهای پیشرفته، بهبود و گسترش ایدهها، توسعه رقابت پذیری و استفاده از صرفه ناشی از مقیاس می شود. تمام این عوامل در افزایش خلاقیت و بهره‌وری که زمینه ساز رشد اقتصادی می باشد موثر هستند یافته‌های گزارش حاکی از آن است که هزینه‌های تجارت و سطح توسعه در توانمندسازی تجاری بطور تنگاتنگی با سطوح درآمد کشورها همبستگی دارند.

- شاخص توانمندسازی تجاری نشان می‌دهد که کشورهای بزرگ نوظهور هنوز به‌طور نسبی تعرفه‌های بالایی را اعمال می‌کنند. تعرفه‌ها در اقتصادهای توسعه یافته خیلی پایین‌تر از کشورهای در حال توسعه هستند اما این باز بودن آشکار تجاری که در پایین بودن تعرفه‌ها ظاهر شده است، در کشورهای پیشرفته اغلب در پس پیچیدگی زیاد و بسیار سخت تعرفه‌های تجاری عملاً پنهان شده است که پایین بودن تعرفه‌ها را جبران می‌کند. با چنین زمینه‌ای، جهانی‌سازی بیشتر می‌تواند موجب درآمد و رفاه قابل ملاحظه شود.

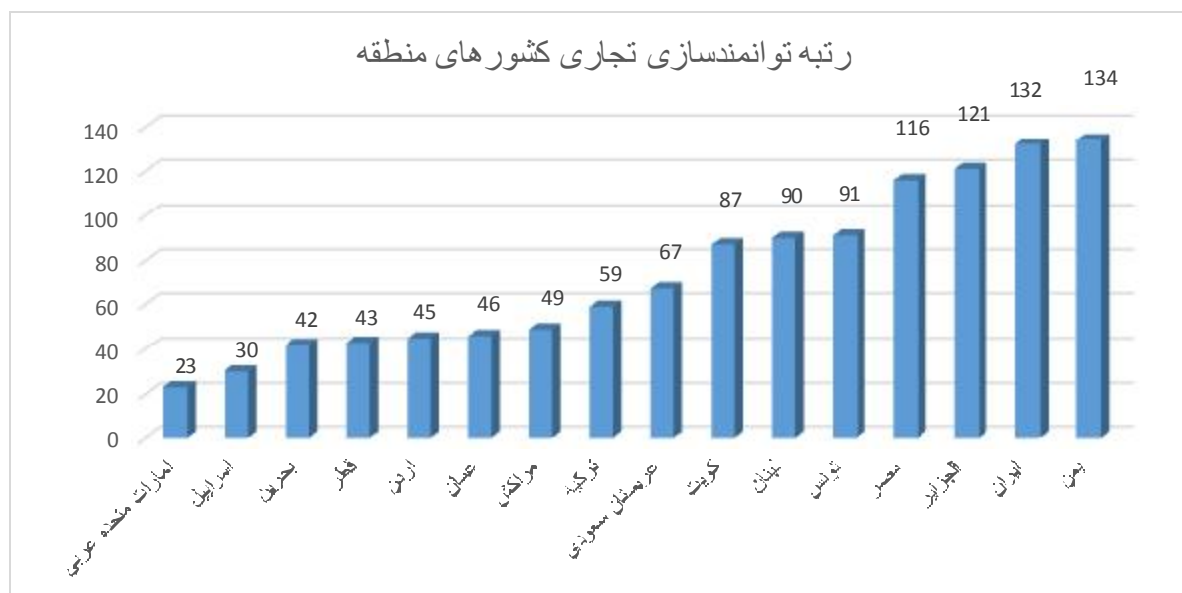
- شاخص توانمندسازی تجاری آشکار می‌کند که در حوزه مدیریت عملیات مرزی فضای بهبود و اصلاح فرلوانی وجود دارد. تلفیق جامع امکان‌پذیری سیسی، توان مالی، تحقق وصول درآمدهای اضافی، تحرک و کفایت منابع، تعیین کننده آن است که سیاست سازان می‌توانند با استفاده از نتایج قابل حصول در این حوزه به تحریک تجارت مبادرت نمایند. نهایتاً، بروزرسانی زیرساخت‌های ارتباطی و دیجیتالی حمل و نقل و توسعه و بهبود کلی محیط عملیاتی ذاتاً فعالیتی بسیار پیچیده، هزینه‌بر و بلندمدت هستند اما این عوامل فراتر از ارائه ظرفیت عظیم منافع اقتصادی و اجتماعی آن باعث تقویت رقابت پذیری صادراتی خواهند شد.

### نتایج عملی در فرآیند اجرا:

طولانی شدن زمان انتظار (Lead time) و تاخیرهای غیرمعمول موجب افزایش هزینه‌های غیرمستقیم تجاری، از قبیل جریمه‌ها، دموارژ، هزینه‌های توقیف و توقف ناخواسته، هزینه‌های زائد انبارداری و موجودی، شده و به موازات آن در نهایت موجب ازدست رفتن فرصت سفارش‌گیری جدید و از دست دادن مشتریان خواهد شد زیرا زمانی که قابلیت اعتماد و اطمینان پایین است واردکنندگان ناچارند که موجودی بیشتری نگه داری کنند تا از هرگونه ایجاد وقفه در تولید پیشگیری کنند تا بتوانند تعهدات خود را به موقع به مشتریان عرضه نمایند که نگه‌داری چنین موجودی در سطحی مطمئن در انبار، موجب افزایش هزینه‌های تجارت خواهد شد و مشابه همین موضوع برای حصول اطمینان صادرکنندگان از تداوم عرضه کالا مصداق داشته که بعضاً ناچار به پرداخت هزینه‌های اضافی حمل و نقل خواهند شد تا دچار پرداخت جریمه تاخیر نگردند. آنچه اهمیت دارد سر جمع هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم حمل و نقل، لجستیک، انبارداری، موجودی و عملیات مرزی است که عدم توانمندسازی مطلوب تجاری در خیلی از کشورها منجمله ایران می‌تواند هزینه‌های غیرمستقیم تجارت را به شدت افزایش دهد.

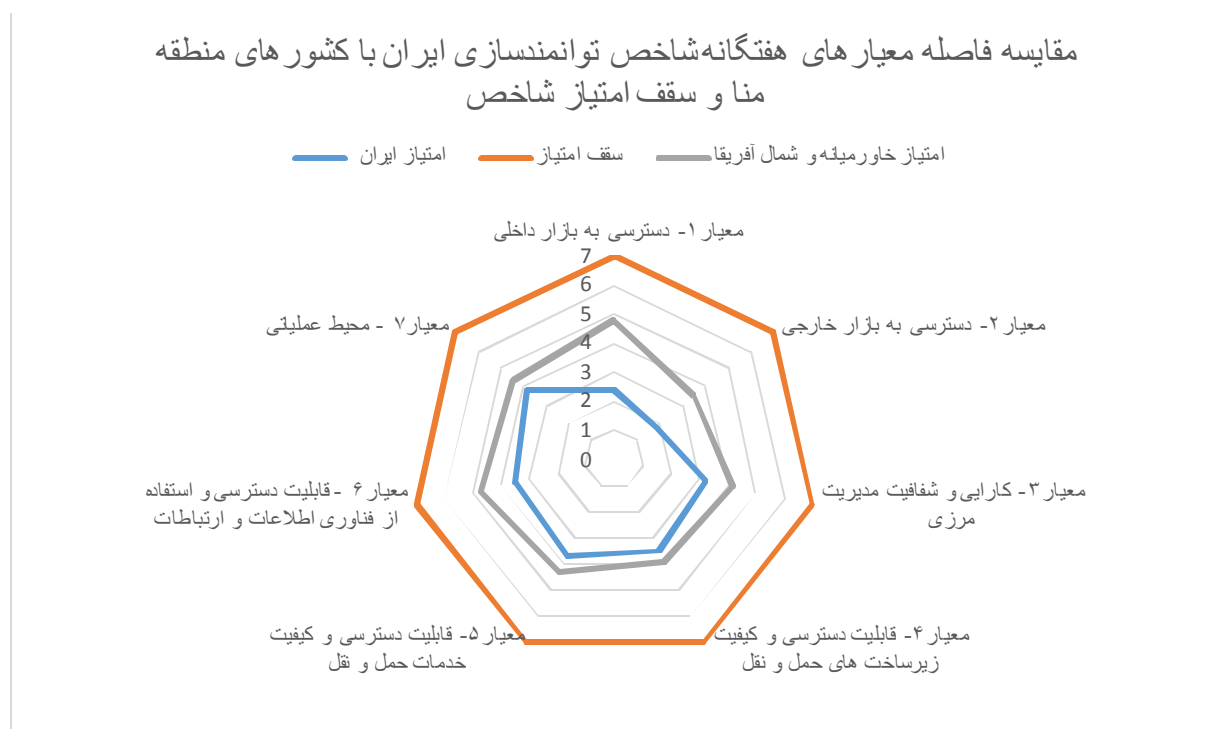
### مقایسه وضعیت و رتبه شاخص توانمندسازی تجاری ایران با کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا:

در بین کشورهای منطقه، امارات متحده عربی، بحرین و سپس قطر بهترین رتبه توانمندسازی تجاری را دارا می‌باشند و در مرحله بعدی می‌توان رتبه کشورهای اردن عمان مراکش ترکیه و عربستان را قابل قبول دانست در حالیکه رتبه کشورهای مصر، الجزایر و ایران نامناسب و با فاصله اندک نسبت به انتهای جدول رتبه‌بندی قرار دارد. عربستان سعودی علیرغم دارا بودن قابلیت در زیرساخت‌های مناسب خصوصاً در حمل و نقل و ICT در شاخص کلی توانمندسازی تجاری رتبه ۶۷ام را دارد که ۱۱ رتبه از رتبه سال ۲۰۱۴ (که رتبه ۵۶ بوده است) تنزل کرده است رتبه دسترسی به بازار این کشور در جایگاه ۱۱۶ و مدیریت عملیات مرزی آن در رتبه ۸۳ قرار دارد. ۲۷ درصد واردات عربستان بطور کلی معاف از مالیات می‌باشد ( احتمالاً به دلیل انعقاد موافقتنامه تجارت آزاد با کشورهای عرب حوزه خلیج فارس) در حالیکه متوسط تعرفه‌های تجاری این کشور (بالای ۴/۹ درصد) و در جایگاه ششمین نرخ تعرفه جهانی است. زیر شاخص هزینه انطباق مرزی لساند واردات کماکان بالاست (رتبه ۱۲۱) و زمان‌بری آن نیز در رتبه ۱۲۶ام است این کشور در زمینه زیر شاخص وجود اطلاعات عمومی برای تجار (رتبه ۹۶)، زیرساخت‌های حمل و نقل (رتبه ۳۱) و در دسترسی به ارتباطات هوایی بین‌المللی (رتبه ۲۳) و به علت دارا بودن یکی از بهترین سیستم‌های جادمای بعد از ایالات متحده (در رتبه ۲) است اما در معیار محیط عملیاتی از محدودیتهایی در رابطه با مشارکت خارجی خصوصاً به لحاظ نیروی کار دچار مشکل است و به همین دلیل رتبه ۱۰۵ را در این نماگر دارد ضمن اینکه در زیر شاخص FDI رتبه ۱۱۶ را به خود اختصاص داده است.



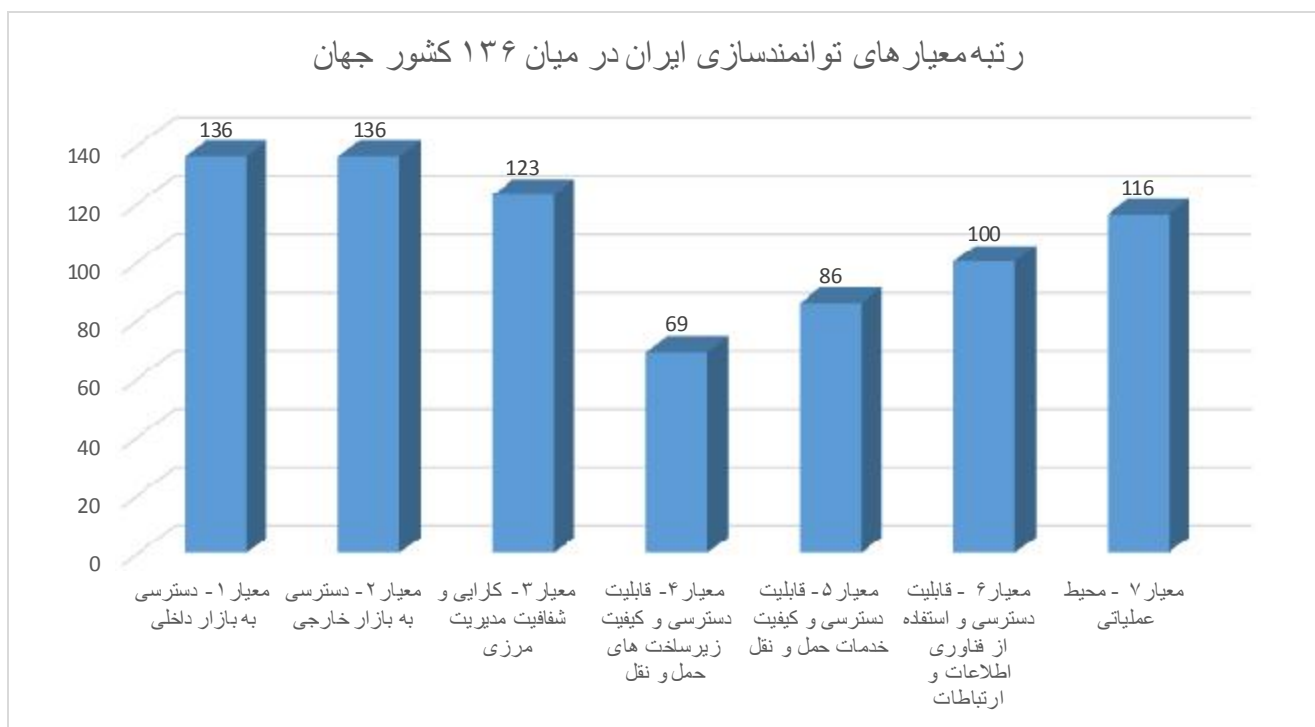
ایران به لحاظ معیار دسترسی به بازار (اعم از داخلی و خارجی) بدترین رتبه را در جدول شاخص توانمندسازی تجاری دارد و از میان ۱۳۶ کشور در این دو زیر شاخص رتبه ۱۳۶ (یعنی آخرین کشور را دارد). از میان ۷ معیار کلی شاخص، مناسب‌ترین رتبه ایران مربوط به قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل است (رتبه ۶۹) در مقایسه با

عربستان که در رتبه دوم جهان در این نماگر است جای تامل دارد. معیار کیفیت خدمات حمل و نقل ایران رتبه ۸۶ می‌باشد در معیار محیط عملیاتی نیز رتبه ایران ۱۱۶ و در معیار کالایی و شفافیت مدیریت مرزی از رتبه ۱۲۳ برخوردار است با مروری کوتاه، به رتبه‌های رقابتی منطقه‌ای، جایگاه ایران در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا از میان ۱۶ کشور منطقه منا در ردیف پانزدهم و فقط قبل از یمن قرار دارد.

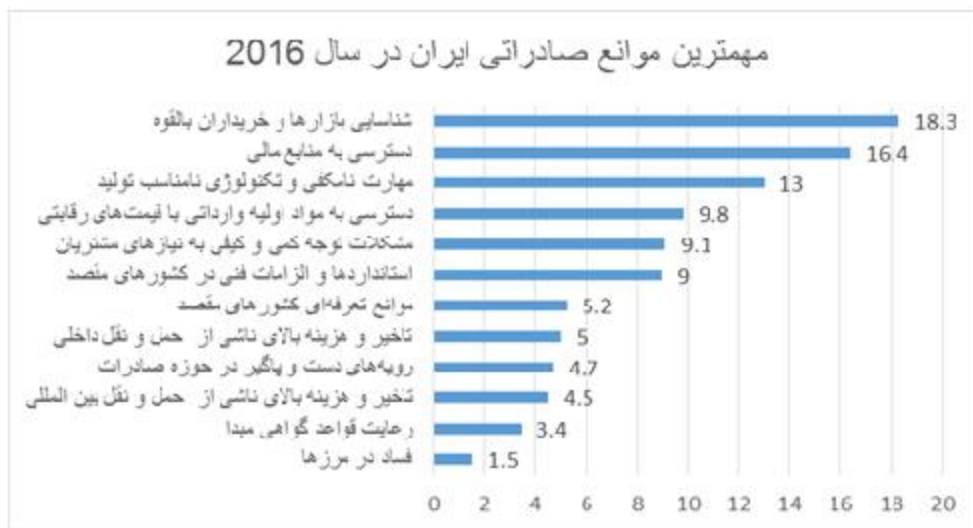


ایران در زیر شاخص پیچیدگی تعرفه‌ها رتبه ۸۰ و در زمان‌بری واردات و صادرات در کنترل‌های مرزی به ترتیب در رتبه ۱۳۴ و ۱۲۸ و در پیش‌بینی‌پذیر بودن زمانی رویه‌های واردات رتبه ۱۱۳ و در زیرشاخص هزینه‌های صادرات در کنترل‌های مرزی در رتبه ۱۱۳ جهان قرار دارد که با توجه به اهداف سند چشم‌انداز، رتبه‌هایی بسیار نامناسب می‌باشند. همچنین رتبه ایران در معیار قابلیت دسترسی و استفاده از فناوری ICT ۱۰۰ و از نظر زیرشاخص مشترکین اینترنت با پهنای باند ثابت در رتبه ۶۷ می‌باشد. در معیار محیط عملیاتی، رتبه ایران ۱۱۶ است و در زیرشاخص حفاظت از مالکیت رتبه ۱۱۱، در زیرشاخص پاسخگویی و کارایی نهادهای عمومی در رتبه ۷۶ و در زیرشاخص امنیت در رتبه ۸۱ جهان می‌باشد. در این سال برای دو زیرشاخص " شفافیت گمرکی" و " خدمات گمرکی" امتیازی ثبت نشده است که قطعاً چنانچه برای این دو شاخص نیز امتیاز لحاظ گردد با توجه اقدامات قابل توجه و موثر انجام شده از سوی سازمان گمرک ایران در این زمینه، میانگین رتبه بهبود نسبی خواهد داشت. اما هنوز از این نظر، فاصله بسیاری با کشورهای جهان خصوصاً رقابتی منطقه‌ای و همسایگان داریم که تا حدودی شرایطی مشابه کشور ما دارند. رتبه ۱۳۲ ما در مقایسه با

کشورهای همپراز نظیر ترکیه ( ۵۹)، اندونزی ( ۷۰)، مالزی(۳۷)، قزاقستان(۸۸)، مصر( ۱۱۶)، عربستان(۶۷)، اردن(۴۵)، لبنان( ۹۰) بیانگر میزان عقب ماندگی ما در این زمینه است حال آنکه چنانکه رتبه خود را با کشورهای ثروتمند عرب مقایسه کنیم فاصله بسیار بیشتری را ملاحظه خواهیم نمود که در نمودار فوق مشهود است.



تجارت ایران از مشکلات بسیاری در رنج است که برخی از آنها در دو نمودار ذیل خلاصه شده‌اند.





### هدفگذاری رشد فراگیر از طریق تسهیل تجاری و ارتقای شاخص توانمندسازی تجاری:

اهمیت تجارت به عنوان عامل تعیین‌کننده رشد و حائز اهمیت بودن آن برای کاهش فقر به خوبی اثبات شده است.<sup>۳</sup> تجارت امکان تخصصی شدن کشورها را براساس اولویتها و مزیت‌های تخصصی را فراهم می‌نماید و موجب ارتقاء توانمندی تکنولوژیکی و کسب فناوری‌های پیشرفته، بهبود و گسترش ایده‌ها، توسعه رقابت‌پذیری و استفاده از صرفه ناشی از مقیاس می‌شود. تمام این عوامل در افزایش خلاقیت و بهره‌وری که زمینه‌ساز رشد اقتصادی می‌باشد موثر هستند تجارت در کاهش نیمی از فقر فزاینده جهانی بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۵ نقش اساسی داشته است که یکی از اهداف توسعه‌ای قرن حاضر<sup>۴</sup> (MDGs) بوده است که در سال ۲۰۱۵ به عنوان یک موفقیت بزرگ تصویب شد و در آن هدف‌گذاری شده است که تا سال ۲۰۳۰ فقر فزاینده جهانی در چارچوب برنامه توسعه پایدار مشتمل بر تجارت ریشه‌کن شود.

از آغاز انتشار شاخص توانمندسازی تجاری در ۲۰۰۸، این شاخص ابزار و معیار سنجشی برای رصد نمودن میزان پیشرفت‌ها و اصلاحات بعمل آمده در توانمندسازی تجاری را تدارک نموده است. اگرچه راه حلی ارائه نمی‌کند اما به تصمیم‌سازان کمک می‌کند که از کلاسی‌ها و اولویت‌های توانمندسازی خود مطلع شوند. این شاخص همچنین به شناسایی عملیات تجاری و رصد کالاها و فرایند حصول موفقیت در گذر از نردبان توسعه کمک خواهد کرد که بتوانند در سطح منطقه رقابت کنند و کارآمد و بزرگ مقیاس شوند.

اکنون روشن شده است که بزرگ شدن کیک اقتصاد به تنهایی نمی‌تواند هدف جهانی شدن باشد آنچه که حائز اهمیت اساسی است استعداد و ظرفیت مشارکت داشتن در تسهیم رفاه است. تجارت بین‌المللی بصورت منحصربفردتری هم در داخل کشورها و هم بین کشورها از این قابلیت برخوردار است. در اقتصادهای پیشرفته قسمتی از منافع حاصل از سه

<sup>۳</sup> - Bhagwati, ۲۰۱۳

<sup>۴</sup> - Millennium Development Goals

دهه رشد جهانی شدن بعضاً لجام گسیخته بواسطه نبود معیارها و سیاست‌های کاهنده تبعات منفی ناشی از پیامدهای جهانی شدن، تاحدودی خنثی شد که اغلب این اثرات در حد کمتری برآورد شده بودند. به نحوی که در بسیاری موارد، جهانی شدن به تعمیق شکاف‌های اجتماعی دامن زده است و همچنین موجب تشدید مشکلات توزیعی و تخریب قراردادهای اجتماعی شده است و البته همزمان در جهان سوم بسیاری از منافع آن بهره بردند. هزینه‌های تجارت بیشتر از آنچه محقق شده بایستی کاهش یابد زیرا فزونی هزینه‌های تجارت، همگرایی کشورهای کمتر توسعه یافته را با سیستم اقتصاد جهانی و توانایی آنها را در مشارکت کردن در زنجیره جهانی ارزش محدود می‌کند. یافته‌های این گزارش حاکی از آن است که تحقیقاً هزینه‌های تجارت و سطح توسعه در توانمندسازی تجاری بطور تنگاتنگی با سطوح درآمد کشورها همبستگی دارند.

### **تعریف حوزه هر یک از معیارها و نماگرهای شاخص توانمندسازی تجاری:**

**معیار ۱:** دسترسی به بازار داخلی - ارزیابی میزان و پیچیدگی حمایت‌های تعرفه‌ای مستخرج از سیاست‌های تجاری را توضیح می‌دهد و شامل نماگرهایی از قبیل میانگین موزون نرخ تعرفه‌های تجاری موثر هر کشور، میزان پیچیدگی نظام تعرفه‌ای و سهم کالاهای وارداتی معاف از مالیات تعرفه‌ای، تعداد تعرفه‌های پیک (اوج) و میزان پراکندگی و تعداد طبقات تعرفه‌ای و میزان رواج تعرفه‌های خاص و بالاخره تعداد تعرفه‌های ترجیحی می‌باشد (جمعاً ۶ نماگر)

**معیار ۲:** دسترسی به بازار خارجی - بیان‌کننده میزان موانع تعرفه‌ای است که صادرکنندگان هر کشور در بازار مقصد (مقاصد صادراتی) با آن مواجه هستند و بیان‌کننده میانگین تعرفه‌هایی است که هر کشور در مذاکرات دو جانبه یا قراردادهای تجاری منطقه‌ای به عنوان ترجیحات تجاری در بازارهای مقصد کسب نموده‌اند. (جمعاً ۲ نماگر)

**معیار ۳:** کارایی و شفافیت عملیات و هزینه‌های مرزی: این معیار بیان‌کننده میزان کارایی و شفافیت عملیات مرزی است و در مجموع میزان کارآمدی، شفافیت و هزینه‌های مترتب بر کالاهای صادراتی و وارداتی را نشان می‌دهد و بیانگر دامنه، کیفیت و مجموعه خدمات ارائه شده توسط گمرک و دفاتر وابسته به آن و همچنین متوسط زمان، هزینه و تعداد مدارک مورد نیاز برای صادرات یا واردات کالا می‌باشد این معیار توسط گمرک و دفاتر وابسته به آن و همچنین متوسط زمان، هزینه و تعداد مدارک مورد نیاز برای صادرات یا واردات کالا می‌باشد این معیار همچنین مشخص‌کننده میزان زمان‌بری طی فرایندهای مورد نیاز تجارت بین‌مرزی در راستای میزان شفافیت فرایندهایی است که میزان کیفیت، درجه شیوع فساد، دسترسی به اطلاعات ارائه شده از سوی دفاتر مرزی و درجه شیوع فساد را ارزیابی می‌کند. (جمعاً ۱۳ نماگر)

**معیار ۴:** قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل - (۷ نماگر)  
این معیار قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های داخلی برای هر یک از شیوه‌ها و شکل‌های چهارگانه حمل و نقل اعم از جاده‌ای، هوایی، ریلی، تجهیزات بندری و دریایی را مورد سنجش قرار می‌دهد. ارتباطات دسترسی هوایی و دسترسی خطوط کشتیرانی نیز بررسی می‌شود.

**معیار ۵:** قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل: این معیار، کامل کننده معیار قبل است و کیفیت خدمات مورد نیاز حمل و نقل، سهولت دسترسی به خدمت، هزینه، بهنگام بودن زمانبندی کشتیرانی و خدمت کشتی‌ها را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. بعلاوه در این معیار میزان کارآمدی خدمت پستی و نیز کارایی تغییر در مدل‌های حمل و نقل ارزیابی می‌شود. (۶نماگر)

**معیار ۶:** قابلیت دسترسی و میزان استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT). (جمعاً ۷ نماگر)  
۷ نماگر این معیار میزان استفاده و دسترسی کشور به خدمات فناوری اطلاعات و ارتباطات را ارزیابی می‌کنند مواردی از قبیل استفاده از تلفن‌های همراه و اینترنت توسط جامعه بطور کلی و همچنین توسط شرکت‌های تجاری برای منظور انجام تراکنش‌های اقتصادی خود و نهایتاً توسط حکومت به منظور تعامل و ارتباط با شهروندان در این معیار جای می‌گیرد. همینطور کیفیت دسترسی به اینترنت و پهنای باند آن تا میزان پوشش اینترنت هر کشور نیز مورد سنجش قرار می‌گیرد.

**معیار ۷:** محیط عملیاتی - این معیار بطور کلی عوامل مرتبط با کیفیت محیط عملیاتی هر کشور که بطور معنی داری روی ظرفیت و توانایی شرکت‌ها در امور صادرات، واردات، حمل و نقل و بطور کلی انجام تجارت و کسب و کار تاثیر می‌گذارند را ارزیابی می‌کند و همچنین سطح حمایت کشور از حقوق مالکیت، میزان بی‌طرفی و برخورد منصفانه با نهادهای عمومی، کارآمدی در عملیاتی کردن قراردادهای دسترسی به منابع تامین مالی، میزان آزادی عمل برای مشارکت خارجیها در مواردی نظیر سرمایه‌گذاری خارجی، نیروی کار و به موازات آن امنیت فردی که به میزان شیوع جرائم سازمان یافته و تروریسم محک زده می‌شود مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. (۱۶ نماگر)

**اشاره‌ای اجمالی به نماگرهای شاخص توانمندسازی تجاری:**

#### زیر شاخص A دسترسی به بازار

##### معیار ۱- دسترسی به بازار داخلی (۶ نماگر در قالب ۳ شاخص)

- ۱-۰۱ - نرخ تعرفه (میانگین موزون نرخ‌های تعرفه‌ای اعمال شده بر کالاهای تجاری)
- ۱-۰۲ - پیچیدگی نظام تعرفه‌ای (متوسط انحراف تعرفه‌ها از میانگین و تعداد طبقات تعرفه‌ای - تعرفه‌های خلص، وضع مبالغ ثابت بر واحد مقدار کالا، سهم پیک‌های تعرفه‌ای بالاتر از ۳ برابر میانگین، تعداد تعرفه‌های ترجیحی و متمایز ارائه شده از سوی کشورهای دیگر (
- ۱-۰۳ - سهم واردات معاف از مالیات (بدون تعرفه گمرکی)

##### معیار ۲- دسترسی به بازار خارجی (۲ نماگر)

- ۲-۰۱ - میانگین عملی و موزون تعرفه‌های اعمال شده کشورهای مقصد بر کالاهای صادراتی هر کشور
- ۲-۰۲ - شاخص میزان نسبی و مطلق حاشیه تعرفه‌های ترجیحی در بازارهای مقصد نسبت به تعرفه‌های عادی

#### زیر شاخص B مدیریت عملیات مرزی

##### معیار ۳- میزان کارایی و شفافیت عملیات مرزی (۱۳ نماگر)

- ۳-۰۱ - شاخص خدمات جامع گمرکی (متشکل از ۱۷ پرسش گمرکی) شامل ← (حداکثر امتیاز کل سرجمع ۱ برای هر کشور)
- میزان ترخیص محموله‌ها بر اساس سیستم تبادل الکترونیکی داده‌ها (EDI)
- تفکیک ترخیص فیزیکی کالا از کنترل‌های مالی و مالیاتی



- فرآیند اتوماتیکی تمام وقت (۷ روز هفته ۲۴ ساعته)
- منطبق بودن ساعات کار گمرک با نیازهای تجاری
- انطباق هزینه خدمات با ساعات ارائه آن
- = بازرسی و ترخیص کالاهای وارد شده هوایی با تسهیلات اپراتوری
- ارزیابی خودکار ریسک کالا بر مبنای تشخیص اولیه محموله‌ها
- بازرسی چندگانه غیر از گمرک توسط دفاتر بازرسی با فوریت
- معافیت از تشریفات گمرکی برای محموله‌های با ارزش کم
- معافیت از عوارض و تعرفه‌های گمرکی برای محموله‌های با ارزش کم
- امکان ترخیص کالا توسط شخص ثالث
- امکان درخواست استیناف از تصمیم گمرک نزد مقامات بالاتر یا مراجع قضایی مستقل
- استفاده از بالا بردن قیمت دلخواه و افزودن به ارزش سیاهه فاکتور

#### ۳-۰۲- کارآیی فرایند ترخیص کالا از گمرکات و دفاتر مرزی

- |   |   |   |
|---|---|---|
| میانگین زمان و هزینه این ۴ جزء براساس امتیاز نرمالایز شده<br>سهولت واردات           | } | ۳-۰۳- زمان ببری واردات برای تطبیق اسناد مورد نیاز |
|   |   | ۳-۰۴- زمان ببری واردات برای کنترل‌های مرزی        |
|   |   | ۳-۰۵- هزینه واردات برای تطبیق اسناد مورد نیاز     |
| میانگین زمان و هزینه بر حسب امتیاز نرمال شده ۱ تا ۷ تحت<br>عنوان نماگر سهولت صادرات | } | ۳-۰۶- هزینه واردات در کنترل‌های مرزی              |
|   |   | ۳-۰۷- زمان ببری صادرات برای تطبیق اسناد           |
|   |   | ۳-۰۸- زمان ببری صادرات در کنترل مرزی              |
|   |   | ۳-۰۹- هزینه صادرات برای بررسی و تطبیق اسناد       |
|   |   | ۳-۱۰- هزینه صادرات در کنترل‌های مرزی              |
|   |   | ۳-۱۱- پرداخت‌های غیرمعمول در صادرات و واردات      |
|   |   | ۳-۱۲- پیش‌بینی‌پذیری زمانی رویه‌های واردات        |
|   |   | ۳-۱۳- شاخص شفافیت گمرکی                           |

#### زیر شاخص C زیرساخت‌ها

معیار ۴- قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل (۷ نماگر)

الف- دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی:

۴-۰۱- تعداد صندلی خطوط هوایی بین‌المللی (تعداد صندلی کیلومتر در هفته)

۴-۰۲- کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی

ب- دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی:

۴-۰۳- کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی

ج- دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های بندری و دریایی:

۴-۰۴- شاخص دسترسی و ارتباط خطوط کشتیرانی

۴-۰۵- کیفیت زیرساخت‌های بندری

د- دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های جاده‌ای

۴-۰۶- شاخص کیفیت جاده‌ای

۴-۰۷- کیفیت جاده‌ها

معیار ۵- قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل (۶نماگر)

۵-۰۱- سهولت و توان پرداخت هزینه‌های حمل و نقل محموله‌ها

۵-۰۲- صلاحیت‌های لجستیکی

۵-۰۳- قابلیت ردیابی و پیگیری

۵-۰۴- بهنگام بودن زمان رسیدن محموله‌ها به مقصد

۵-۰۵- کارایی خدمات پستی

۵-۰۶- کارآمدی تغییر اشکال چهارگانه حمل و نقل به همدیگر

معیار ۶- قابلیت دسترسی و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات (۷نماگر)

۶-۰۱- تعداد مشترکان تلفن همراه

۶-۰۲- تعداد و سهم کاربران اینترنت شخصی

۶-۰۳- مشترکین اینترنت با پهنای باند ثابت

۶-۰۴- مشترکین اینترنتی با پهنای باند تلفن همراه

۶-۰۵- استفاده از ICT برای معاملات بنگاه‌های تجاری (B۲B)

۶-۰۶- استفاده از اینترنت برای معاملات بین بنگاه‌ها و مصرف‌کننده نهایی (B۲C)

۶-۰۷- شاخص ارائه خدمات آنلاین دولت

زیرشاخص D محیط عملیاتی

معیار ۷- محیط عملیاتی (۶نماگر) در قالب ۵ شاخص

۷-۰۱- شاخص حفاظت از مالکیت (حقوق مالکیت - حمایت از مالکیت فکری)

۷-۰۲- شاخص کارایی و پاسخگویی نهادهای عمومی (اجرای قراردادهای - انحراف از بودجه عمومی - سهولت انطباق با مقرارت دولتی)

۷-۰۳- شاخص دسترسی به منابع مالی (میزان خدمات مالی در دسترس کسب و کارها - توان مالی و خدمات مالی - سهولت دسترسی

به وام)

۷-۰۴- شاخص میزان آزادی عمل مشارکت خارجی (سهولت استخدام نیروی کار خارجی - اثر تجاری قوانین بر سرمایه‌گذاری مستقیم

خارجی - آزادی قوانین تجاری چندجانبه)

۷-۰۵- شاخص امنیت فیزیکی (قابل اعتماد بودن خدمت پلیس - هزینه‌های تجاری جرم و خشونت و تروریسم - نرخ خودکشی - شاخص شیوع تروریسم)

### خلاصه اهم مشکلات توانمندسازی تجاری ایران:

اگرچه از طریق استقرار گمرک الکترونیک و اجرای سامانه جامع امور گمرکی و سامانه تجارت فرامرزی در گمرکات کشور، تا حدودی زمینه شفاف سازی و سالم سازی نسبی فعالیت‌های مرزی فراهم شده و فرآیند ترخیص گمرکی تا حدودی بهبود یافته است. تا جایی که مقامات گمرکی بر این باور هستند که اجرای سامانه‌های فوق موجب رشد ۶۱ درصدی حقوق ورودی وصول شده در سال ۱۳۹۵ نسبت به سال ۱۳۹۴ شده و بهبود ۴ رتبه ای ایران را در پیش بینی های بانک جهانی در سال ۲۰۱۸ به دنبال داشته است.

اما علیرغم اصلاحات معمول شده، کماکان اجرای ضوابط ناشی از قوانین و رویه های متعدد و تعدد دستگاه های دخیل در تجارت خارجی، روند تجارت را با مشکلات جدی مواجه ساخته است. در مجموع اگرچه ایران از نظر تعداد بنادر و اسکله مشکلی ندارد. اما تا حدودی در خصوص امکانات سخت‌افزاری تجارت و همچنین به لحاظ نرم‌افزاری (با توجه به راه‌اندازی پنجره واحد) هنوز مشکلات عدیده‌ای در این زمینه وجود دارد به نحوی که امکانات و خدماتی که مشتریان از بنادر پیشرفته‌ای چون جبل‌علی می‌گیرند در بنادر ایران قابل‌ارایه نیست. بطور اجمال تعدد مدارک درخواستی و زمان بر بودن تهیه آن، رویه های ناکارآمد مدیریت تجارت مرزی و فرامرزی و تاخیر در حمل و نقل و ترانزیت کالاها، عدم شفافیت، ضعف هماهنگی میان دستگاه ها، خودکار نبودن رویه ها و ضعف استفاده از فناوری اطلاعات، هزینه های بالای گمرکی و نظام اداره واردات و صادرات از عمده ترین مشکلات در زمینه تجارت خارجی کشور می‌باشد.

بطور خلاصه بخشی از مهمترین مشکلات و موانع مرتبط با عدم ارتقای رتبه توانمندسازی تجاری کشور را می‌توان در موارد زیر عنوان نمود:

۱- فرآیند انجام واردات در کشور بدلیل تعدد دستگاه ها و سازمان‌های صادر کننده مجوز ورود، بسیار طولانی، زمان بر و پرهزینه است که اصلاح این سیستم و کاهش زمان رسیدگی به درخواست های مجوز ورود و شفاف سازی الزامات و

ضوابط آن به تسهیل تجارت خارجی کشور و کاهش هزینه های مبادله کمک موثری خواهد نمود.

۲- کارکرد نظام ثبت سفارش در حال حاضر به عنوان ابزاری برای تجمیع و هماهنگ سازی انواع سیستم‌های مجوز ورود است و مهم‌تر اینکه دولت از سیستم ثبت سفارش برای اعمال کنترل و نظارت بر خروج ارز (معمولاً با نرخ پایین‌تر از بازار) بهره می‌گیرد. ارتباط کارکرد ثبت سفارش با انواع مجوزهای وارداتی و خصوصاً با تشریفات نظارت بر مصرف ارز موجب زمان بری واردات خواهد شد.

۳- تا زمانی که دولت به علل مختلف با استفاده از ابزارهایی چون مجوزهای غیرفنی وارداتی در امر تجارت دخالت می‌کند، طبعاً باید انتظار داشته باشیم که رتبه توانمندسازی تجاری ما پایین باشد.

۴- تغییر مداوم و پی در پی قوانین و مقررات گمرکی به دلیل فقدان یک راهبرد و سیاست مشخص و مدون در امور بازرگانی و اقتصادی کشور.

۵- تعدد و تنوع اقلام دریافتی توسط گمرک به دلیل پیچیدگی و ازدحام قانونی خصوصاً عدم شفافیت نظام مالیاتی

۶- تعدد مراکز تصمیم گیر و ذی مدخل در امر صادرات و واردات و ترانزیت و پراکندگی جغرافیایی آنها که موجب کندی ترخیص و ترانزیت کالا می شود.

۷- عدم تجهیز مکفی گمرکات اجرائی و مسافری به دستگاههای پیشرفته بازرسی و کنترل نامحسوس (نظیر دستگاههای X-Ray دوربین های مدار بسته و غیره)؛ فقدان یک نظام رایانه ای همه جانبه و مجهز

۸- عدم شناخت مکفی از رویه ها و فرآیندهای مورد عمل در مدیریت مرزی کشورهای هدف بازارهای صادراتی و بعضاً عدم انطباق فرایندهای مورد عمل با استانداردهای کشور هدف که منجر به افزایش هزینه مبادله و زمان بری کنترل اسناد و افزایش هزینه عملیات مرزی خواهد شد.

### پیشنهادات :

۱- لزوم ساده سازی هرچه بیشتر رویه ها و فرآیندهای تجاری از مرحله ثبت سفارش تا ترخیص کالا و کاهش زمان فرآیند امور مربوط به ترانزیت در گمرکات کشور به منظور ایجاد زمینه های لازم برای بهره گیری از موقعیت استراتژیک کشور در عرصه مبادلات جهانی در زمینه ترانزیت و ساده سازی فرآیندها به منظور کاهش زمان ترخیص کالا

۲- استقرار کامل سیستم آسیکودا در گمرکات کشور در جهت ایجاد امکان ارتباط الکترونیکی بین گمرک و عوامل ذیربط در تجارت (اعم از بانک ، حمل و نقل ، بیمه ، حق العملکاران ، ... ) در چارچوب پنجره واحد تجاری

۳- کاهش مراکز تصمیم گیری، کاهش طبقت تعرفه ای و تعرفه های متمایز، اصلاح قوانین و مقررات و آئین نامه های مرتبط با حقوق و عوارض گمرکی و ساده سازی آن

۴- تجهیز مکفی بنادر و گمرکات مرزی کشور به دستگاهها و تجهیزات کنترلی پیشرفته در جهت کاهش هزینه و زمان عملیات مدیریت مرزی از طریق افزایش تعداد دستگاههای X-RAY به میزان کفایت.

۵- حمایت عملی از حقوق مالکیت، سرمایه گذاری و مشارکت خارجی و پاسخگویی سازمان عمومی کشور در جهت بهبود محیط عملیاتی توانمندسازی تجاری کشور

۶- توسعه و نوسازی کمی و کیفی خطوط و ناوگان های جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی و تقویت اتصال خطوط حمل و نقلی

۷- توسعه و ترویج بکارگیری نرم افزارهای رد یابی و کنترل محموله های ترانزیتی و مرجوعی با بکارگیری سیستم Vehicle Tracking برای مثال ترویج اپلیکیشن موقعیت یاب ترانس پارک با همکاری اتحادیه حمل و نقل بین المللی جاده ای IRU

۸- آموزش کارکنان در به کارگیری روشها و تکنیک های نوین در اعمال مقررات بندری، گمرکی و کنترل مرزی کالاها.

۹- اصلاح و بهبود مستمر فرآیندها و عملیات بندری و گمرکی از طریق بهره گیری از تجارب و ابزارهای نوین نرم افزاری

۱۰- استفاده از استانداردهای بین المللی از طریق تقویت ارتباطات و همچنین کاربرد رویه های مشترک مرزی و فرامرزی و الزامات اسنادی متحدالشکل

۱۱- ضرورت بهبود دسترسی به خدمات مالی، ایجاد رقابت میان شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات، بندری، گمرکی و مالی جهت ارائه خدمات ۲۴ ساعته و کاهش زمان‌بری عملیات مدیریت مرزی تجارت از طریق واگذاری هرچه بیشتر امور تخلیه، بارگیری، انبارداری به شرکت‌های خصوصی

۱۲- لزوم بهره‌گیری از تجارب کشورهای موفق و همکاری و هماهنگی با شرکای تجاری ایران در زمینه استانداردسازی عملیات کنترل اسناد و مدیریت مرزی خصوصا شناسایی و کاربرد فرآیندهای مورد عمل شرکا در بازارهای صادراتی کشور و همچنین تقویت مناسبات تجاری با کشورهای عضو اتحادیه اروپا، بریکس و آسه‌آن به منظور تقویت همکاری سازمان‌های مرزی طرفین در جهت امکان پردازش روبه‌های کنترلی مربوط به ترخیص کالا قبل از ورود باارایه اسناد الکترونیکی

۱۳- به منظور بهره‌برداری کامل گمرک ایران از منافع حاصل از اجرای ابزارهای ایجاد پنجره واحد تجاری و تسهیل تجاری، پیشنهاد می‌شود ایران به عنوان عضو ناظر سازمان جهانی تجارت زمینه‌های همکاری در اجرای آزمایشی موافقت‌نامه تسهیل تجاری (TFA) را که در ۲۲ فوریه سال ۲۰۱۷ میلادی به اجرا درآمد در دستور کار خود قرار دهد. هدف اصلی این توافق حذف تشریفات زائد و تسهیل فرآیند واردات، صادرات و ترانزیت کالاها در ۱۶۴ کشور عضو سازمان تجارت جهانی است.

بخش اصلی این گزارش عمدتاً ترجمه و تلخیصی است از گزارش مجمع جهانی اقتصاد تحت عنوان:

- Trade facilitation Agreement (FTA)

Word Economic Forum, The Enabling Trade index ۲۰۱۶, تهیه: محمدرضا صادقی