

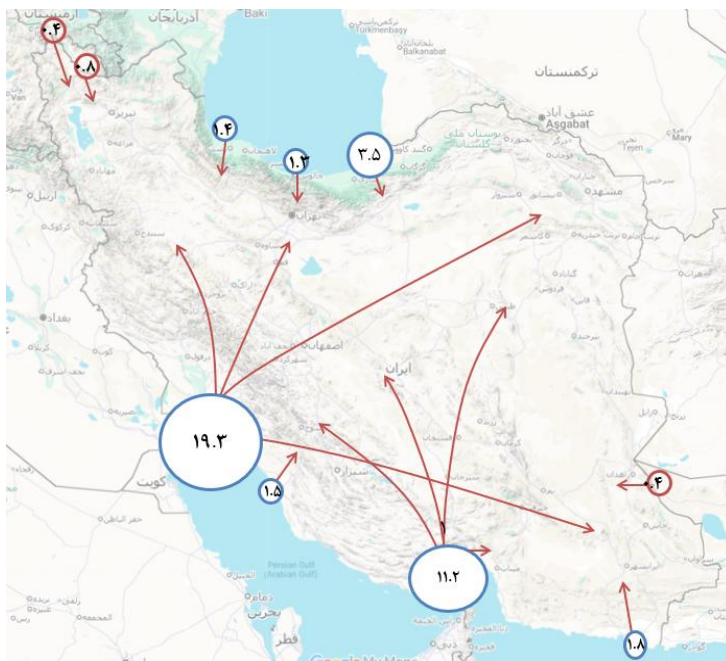
انتقال کالا به مراکز لجستیک داخلی؛ اولویت مدیریت واردات در شرایط جنگ^۱

بر اساس آمارهای سال ۱۴۰۳ بیش از ۹۲ درصد از تشریفات گمرکی کالاهای وارداتی، در گمرک‌های مستقر در بندر و پایانه‌های مرزی انجام شده است. این مسئله در کنار سایر عوامل موثر بر طولانی شدن مدت زمان ترخیص کالا، باعث رسوب کالا در مبادی ورودی کشور می‌شود. به عنوان مثال هر کانتینر در بندر شهید رجایی در سال ۱۴۰۴ به طور میانگین حدود ۴۰ روز در پسکرانه این بندر متوقف شده و به همین دلیل، حدود ۱۰ درصد از کل واردات کانتینری ایران در بندر شهید رجایی انبار شده است.

در شرایط کنونی که ایران درگیر جنگی فراگیر با آمریکا و رژیم صهیونیستی است و دشمن هیچ خط قرمزی ندارد، خطر بمباران کالاهای ورودی خصوصاً در دو بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) وجود دارد. لذا به منظور کاهش رسوب کالا در بندر مهم و همچنین روان‌سازی عبور کالا از سایر مبادی، ضروری است تشریفات گمرکی کالاهای مربوط به مناطق داخلی کشور، در مراکز لجستیک داخلی انجام شود. این اقدام علاوه بر کاهش رسوب کالا در مبادی و ارتقاء امنیت زنجیره تامین تولید کالا در کشور، باعث افزایش سهم راه‌آهن و کاهش مصرف گازوئیل خواهد شد.

بیان مسئله

در سال ۱۴۰۳ حدود ۴۰ میلیون تن کالا به کشور وارد شده که ۶۹ درصد از آن از طریق دو بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) بوده است. از این رو این دو بندر گلوگاه‌های اصلی واردات ایران و دوچشمه بار بزرگ با قابلیت حمل ریلی محسوب می‌شوند.^۲ آمارها نشان می‌دهد که در ۹۰ درصد موارد، ابتدا کالا در گمرک بندری ترخیص و سپس به مقصد خود در مناطق مرکزی کشور حمل می‌شود. از این رو مشکل رسوب غیرمنطقی و پریسک کالا در این دو بندر به وجود آمده است.



نقشه ۱. حجم واردات از مبادی اصلی کشور در سال ۱۴۰۳ (میلیون تن)

جدول ۱. سهم شیوه‌های مختلف حمل و نقل از واردات در سال ۱۴۰۳ (درصد)

۴۴	بندر امام خمینی (ره)
۲۵	بندر شهید رجایی
۲۴	سایر بنادر
۶	جاده
۱	راه‌آهن

^۱ تهیه شده توسط روح الله مهدوی، کارشناس گروه تولید و تجارت اندیشکده اقتصاد مقاومتی؛ فروردین ۱۴۰۵ (دارای منابع و تحقیقات پشتیبان)

^۲ گزارش تک برگ با موضوع «چالش توقف کالا در مبادی ورودی کشور و راهکارهای رفع آن»؛ اندیشکده اقتصاد مقاومتی؛ اردیبهشت ۱۴۰۴

تحلیل

روان سازی مبادی ورودی و انتقال تشریفات گمرکی به داخل کشور باید متناسب با الگوی بهینه لجستیک و زنجیره تامین کشور انجام شود؛ الگویی که در سند آمایش مراکز لجستیک تعیین شده است. این مهم علاوه بر ارتقاء ایمنی زنجیره تامین به ویژه در شرایط جنگ، باعث انتقال بار از جاده به راه آهن و کاهش قابل توجه مصرف سوخت خواهد شد که آسیب پذیری کشور در برابر حمله به پالایشگاه ها و خطر کمبود سوخت را نیز کاهش خواهد داد.

بر اساس نقشه تقاضا بر ظرفیت شبکه ریلی شرکت راه آهن، مسیر بندر شهید رجایی به مراکز لجستیک شمالی کشور دارای حدود ۷ میلیون تن ظرفیت آزاد است. همچنین ظرفیت مسیر بندر امام خمینی (ره) به نیمه شمالی کشور، اگرچه در حال حاضر تقریباً به صورت کامل اشغال شده است، اما با اقدامات کوتاه مدت مانند کاهش تعداد قطار مسافری، قابلیت افزایش ظرفیت دارد.

از سوی دیگر طبق بخشنامه ۱۴۰۴/۱۸۷۶۴۸۶ گمرک در ۲۴ اسفند سال ۱۴۰۴، این نهاد تصمیم به استفاده از ظرفیت قانونی ماده ۶۰ قانون امور گمرکی گرفته است که به دستگاه مالک منطقه رسوب کالا اجازه می دهد با اختیار خود، کالا را به مناطق مرکزی منتقل کند و سپس هزینه آن را از صاحب کالا دریافت نماید.

همچنین طبق مصوبه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت در آبان ماه سال ۱۴۰۴، گمرک موظف است انجام تشریفات گمرکی را در ۱۵ گمرک اصلی متمرکز کند. از این رو لازم است این گمرک ها از میان مراکز لجستیک پیش بینی شده در سند آمایش مراکز لجستیک که بر اساس الگوی بهینه لجستیک کشور تهیه شده و اکنون یک سند قانونی بالادستی است، انتخاب شوند.

پیشنهادهای

به منظور ارتقاء ایمنی زنجیره واردات کشور با تمرکز بر افزایش بهره‌وری لجستیک و گمرک، اقدامات زیر پیشنهاد می شود:

(۱) **انتقال ترانزیت اداری کالا از مبادی مهم ورودی به مراکز لجستیک داخلی؛** مراکز آپرین در تهران، شهید مطهری در مشهد، پیشگامان در یزد و دهکده های لجستیک سیرجان و زاهدان که همگی از زیرساخت ریلی برخوردار بوده و گمرک در آنجا مستقر است، مراکز هدف اولویت دار در این زمینه هستند. در حال حاضر گمرک رویه اداری را برای محموله های بالای ۵۰ کانتینر و به مقصد منتخب صاحب کالا انجام می دهد؛ در حالی که عمده بار انبار شده در بنادر بزرگ در محموله های خرد کمتر از ۵۰ کانتینر بوده و ضروری است در غیر از مواردی که صاحب محموله دارای انبار اختصاصی است، سایر کالاها منحصرأ به گمرک های مستقر در مراکز لجستیک تعیین شده در سند آمایش مراکز لجستیک منتقل شود.

(۲) **تجمیع گمرک های استان تهران در مرکز لجستیک آپرین؛** با هدف ارائه خدمات جامع به تجار و ترغیب شرکت های خدماتی و سازمان های همجوار به استقرار در مرکز آپرین و نهایتاً حذف سایر شعب غیر بهره‌ور گمرکی، ضروری است گمرک های استان تهران در این مرکز تجمیع شود.

(۳) **ارائه تخفیف در سود بازرگانی به شرط حمل ریلی به مرکز لجستیک نزدیک مقصد کالا؛** به منظور افزایش مزیت حمل ریلی و پوشش هزینه های ناشی از حمل ترکیبی، ضروری است با اقداماتی از جمله ارائه تخفیف در سود بازرگانی، این مهم محقق شود.