

شناسایی نظام گمرکی مطلوب ایران مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (با تأکید بر بهبود محیط کسب و کار)

فرهاد رهبر^۱؛ الیاس نادران^۲؛ سیدکاظم سام‌دلیری^۳؛ یحیی آل‌اسحاق^۴؛ علیرضا مقدسی^۵؛ مجتبی نادری^۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۳/۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۹/۱۰

چکیده

امروزه با توجه به شرایط داخلی و بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران از جمله تحریم اقتصادی و اقتصاد مقاومتی، ضرورت تحول در نظام گمرکی بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. در پژوهش حاضر به منظور دستیابی به نظام گمرکی مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (با تأکید بر بهبود محیط کسب و کار) اقدام به آسیب‌شناسی وضع موجود نظام گمرکی جمهوری اسلامی ایران، شناسایی عوامل شکل‌دهنده نظام گمرکی مطلوب و تبیین نحوه ارتباط اجزای نظام گمرکی مطلوب شده است. پژوهش حاضر با استفاده از روش‌های کمی و کیفی (آمیخته) انجام شده است. بر اساس یافته‌های پژوهش، تأثیر درون‌داده‌های نظام گمرکی مطلوب و برون‌داده‌های نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری متغیر عوامل محیطی به ترتیب بر «فرایندها» و «پیامدها» دستاوردهای نظام گمرکی مطلوب، تأثیرگذار است. اما فرایندهای نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری عوامل محیطی بر برون‌داده‌های نظام گمرکی مطلوب تأثیرگذار نمی‌باشد.

کلیدواژه‌ها: نظام گمرکی، اقتصاد مقاومتی، محیط کسب و کار.

۱- استاد دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران

۲- دانشیار دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران

۳- دانشیار دانشگاه و پژوهشگاه عالی دفاع ملی و تحقیقات راهبردی

۴- دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه و پژوهشگاه عالی دفاع ملی و تحقیقات راهبردی

۵- دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه و پژوهشگاه عالی دفاع ملی و تحقیقات راهبردی

۶- دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه و پژوهشگاه عالی دفاع ملی و تحقیقات راهبردی و نویسنده مسئول (رایانامه):

مقدمه

اموالتان را که خدا قوام زندگی شما ساخته است به دست سفیهان مدهید (سوره مبارکه نساء آیه ۵). به این معنا اقتصاد، مایه قوام جامعه است که استوانه اصلی تحقق جامعه و ثبات و حفظ آن، اقتصاد است. سند چشم‌انداز بیست ساله، جمهوری اسلامی ایران را در سال ۱۴۰۴ به‌عنوان کشور اول منطقه به لحاظ اقتصادی، علمی و فناوری معرفی می‌کند.

از سوی دیگر اقتصاد ایران به‌عنوان نقطه هدف تحریم‌های کشورهای غربی جهت نیل به اهداف خود مورد توجه جدی قرار گرفته است (عربی، ۱۳۹۶: ۲۶-۹). در این شرایط ایده «اقتصاد مقاومتی» توسط مقام معظم رهبری معرفی شد. در بهمن ماه ۱۳۹۲ با ابلاغ سیاست‌های کلی «اقتصاد مقاومتی» با رویکردی جهادی، انعطاف‌پذیر، فرصت‌ساز، مولد، درون‌زا، پیشرو و برون‌گرا با هدف تأمین رشد پویا و بهبود شاخص‌های مقاومت اقتصادی و دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز بیست‌ساله، به موضوعات شفاف‌سازی اقتصاد و سالم‌سازی آن و جلوگیری از اقدامات، فعالیت‌ها و زمینه‌های فسادزا در حوزه‌های پولی، تجاری، ارزی و ...، ایجاد تنوع در مبادی تأمین کالاهای وارداتی با هدف کاهش وابستگی به کشورهای محدود و خاص، حمایت همه‌جانبه هدفمند از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش افزوده و با خالص ارزآوری مثبت اشاره شده است. در پژوهش حاضر، از شاخص تجارت فرامرزی و زیرشاخص‌های آن به‌عنوان معیاری برای ارزیابی نظام گمرکی استفاده خواهد شد. این شاخص یکی از شاخص‌های ۱۰ گانه کسب‌وکار است که با استفاده از یک سری زیرشاخص‌های کمی مانند این‌که چه تعداد روز برای انجام فرآیند صادرات و واردات صرف شده است، چه میزان اسناد و مدارک برای صادرات و واردات مورد نیاز است و میزان هزینه صرف شده برای صادرات و واردات چقدر است، اندازه گرفته می‌شود.

با عنایت به موارد فوق، پژوهش حاضر با هدف طراحی نظام گمرکی مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (با تأکید بر بهبود محیط کسب‌وکار) به رشته تحریر درآمده است که می‌تواند نظام جمهوری اسلامی ایران را به اقتصاد مقاومتی اقدام و عمل نزدیک سازد. همچنین با مشخص نمودن ابعاد و مولفه‌های نظام گمرکی و تعیین روابط بین عناصر نظام گمرکی در نهایت به نظام گمرکی مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی موجودیت بخشد. همچنین پژوهش حاضر درصدد بررسی فرضیه‌های ذیل نیز می‌باشد:

۱) درون‌دادهای نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری متغیر عوامل محیطی بر فرایندهای نظام گمرکی مطلوب تاثیرگذار است.

۲) فرایندهای نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری عوامل محیطی بر برون‌دادهای نظام گمرکی مطلوب تاثیرگذار است.

۳) برون‌دادهای نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری عوامل محیطی بر پیامدها و دستاوردهای نظام گمرکی مطلوب تاثیرگذار است.

مبانی نظری و پیشینه‌شناسی پژوهش

گمرک جمهوری اسلامی ایران که سازمانی دولتی تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است، به‌عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ‌کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است.

نظام گمرکی مجموعه‌ای از ورودی‌ها، فرایندها، خروجی‌ها و بازخورد فعالیت‌های گمرکی و سازمان‌های مرتبط برای انجام رویه‌های گمرکی^۱ است که در چارچوب وظایف و قلمرو گمرکی^۲ به‌منظور اعمال مقررات گمرکی^۳ فعالیت می‌نماید. در حال حاضر نظام گمرکی جمهوری اسلامی ایران با مشکلات و نارسایی‌های مختلف ساختاری و تشکیلاتی مواجه است که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به تعدد قوانین حاکم بر امور گمرکی، طولانی‌بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها، تعداد زیاد واحدهای گمرکی، تنوع سازمان‌های هم‌جوار، تنوع رویه‌های گمرکی، تعدد عوارض گمرکی، تعدد سازمان‌های مجوز دهنده، پایین بودن رتبه ایران در محیط کسب‌وکار، بی‌ثباتی و نامطمئن بودن محیط کسب‌وکار و ضعف شاخص‌های نهادی اشاره داشت. تبعات منفی

۱- بر اساس بخش هفتم قانون امور گمرکی سال ۱۳۹۰ و آیین‌نامه اجرایی آن مصوب ۱۳۹۱، رویه‌های گمرکی عبارتند از: "ورود قطعی، ورود موقت، ورود موقت برای پردازش، مرجوعی (اعاده به خارج از کشور)، عبور (ترانزیت) خارجی، عبور داخلی، صدور قطعی، استرداد حقوق ورودی (دراپک)، صدور موقت، کالای مسافری، پیک سیاسی و بسته‌های پست سیاسی، مرسولات پست بین‌المللی، فروشگاه‌های آزاد، وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری، رویه انتقالی و رویه کران‌بری (کابوتاژ).

۲- بر اساس بند ص ماده ۱ قانون امور گمرکی سال ۱۳۹۰، قلمرو گمرکی آن قسمت از قلمرو کشور است که در آن قانون امور گمرکی اعمال می‌شود.

۳- بر اساس بند گ ماده ۱ قانون امور گمرکی سال ۱۳۹۰، مقررات گمرکی عبارت است از: "قوانین و مقررات اعم از آیین‌نامه‌های اجرائی، دستورالعمل‌ها و بخش‌نامه‌هایی که نظارت یا اجرای آن به گمرک واگذار گردیده است."

این مشکل مستقیماً متوجه بخش تولید و بازرگانی کشور است که با افزایش زمان ترخیص، هزینه‌های آن‌ها نیز افزایش می‌یابد. در این راستا نیز ماده ۱۰۶ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۴ - ۱۳۹۰) دولت را مکلف نموده بود تا پایان سال سوم برنامه، ضمن کاهش زمان ترخیص کالا، حداقل سی درصد (۳۰٪) از مبادی ورودی و خروجی گمرکی، فعالیت خود را کاهش دهد. در تبصره ماده قانونی فوق به دولت اجازه داده می‌شود به منظور ارتقاء دقت و سرعت در عملیات کنترلی و افزایش تجارت، مبادی باقی‌مانده را به فناوری روز و تکنولوژی نوین مجهز نماید.

در جدول ذیل (جدول شماره ۱) خلاصه تعاریف گمرک ارائه شده است:

جدول ۱. خلاصه تعاریف گمرک

منبع	تعریف گمرک
شورای همکاری گمرکی و سازمان جهانی گمرک	گمرک سازمانی دولتی است که مسئول اجرای قوانین گمرکی و وصول حقوق و عوارض ورودی {واردات} و خروجی {صادرات} و همچنین مسئول قوانین و مقررات واردات، ترانزیت و صادرات کالاها می‌باشد.
کرباسیان (۱۳۹۴)	گمرک نهادی ضروری برای «حکمرانی خوب»، تامین رفاه و حفاظت از جامعه می‌باشد. این سازمان جایجایی کالا، انسان و نقل و انتقالات را در مناطق مرزی و بین کشورهای مختلف مدیریت می‌کند.
ماده ۲ قانون امور گمرکی (۱۳۹۰)	گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که به عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ‌کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است.
بنایی (۱۳۸۶)	صفتی است که در مورد مقامات گمرک، حقوق و عوارض ورودی و صدور و کنترل واردات یا صادرات و یا هر امر دیگری که در راستای عملیات گمرک باشد از قبیل (مامورین گمرک، حقوق گمرکی، اظهارنامه) نیز استفاده می‌شود. گمرک خانه‌های اجرایی در مرزهای آبی و خاکی و هوایی، دفاتر و پست‌های گمرکی تحت نظر اداره مرکزی در نقاط مختلف کشور مستقر می‌باشند.
مقدسی (۱۳۹۱)	گمرک سازمانی است مالی و اقتصادی که از دیر زمان در کشورها وجود داشته و هر زمان بنا بر مقتضیات زمان و خواست حکومت‌ها شکل و سازمانی خاص به خود گرفته است تا به صورت فعلی درآمده است.

منبع	تعریف گمرک
تفضلی (۱۳۹۵)	سازمان گمرک جمهوری اسلامی ایران یکی از سازمان‌های وصول‌کننده منابع عمومی دولت (عوارض‌های گمرکی و حقوق ورودی) است و به‌عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ‌کننده در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد.
یوسفی (۱۳۹۵)	کار روزمره گمرک مراقبت از جریان حجم عظیمی از صادرات، واردات، و ترانزیت محموله‌ها و کسب اطمینان از اجرای قوانین، مقررات و رویه‌ها در حرکت کشتی‌ها، وسایط نقلیه، هواپیماها، کالاها و مسافران در عبور از مرزهای بین‌المللی است.
میدری (۱۳۷۶)	گمرک به‌عنوان کارگزار دولت، وظیفه اولیه‌اش اجرای سیاست دولت است. بر این اساس، هر چند مسئولیت‌های گمرک در تمام کشورها مشابه است، اما این فرض نادرست خواهد بود که هم‌شکلی یا سازگاری در تاکید بر انجام مسئولیت‌های محوله وجود دارد.
حسینی (۱۳۹۱)	اصطلاح گمرکی به‌عنوان صفت ماموران گمرک، حقوق، نظارت بر ورود یا صدور کالا و یا هر امر دیگری که در حدود عملیات گمرکی باشد به‌کار می‌رود؛ مثل: مامور گمرک، حقوق گمرکی، اظهارنامه گمرکی و ...
سایت دلانان گمرکی کانادا	مقامات گمرکی (شعبات گمرکی) کنترل جریان ورود و خروج کالاها را به کشور متبوع خود به‌عهده دارند. این کالاها شامل حیوانات، وسایل نقلیه، وسایل شخصی و موارد خطرناک می‌باشند. شعبات گمرکی نیز عموماً مسئول جمع‌آوری تعرفه‌ها (مالیات واردات) بر کالاها هستند.
سایت اتحادیه گمرک اروپا	گمرک به‌معنای خدمات دولتی که مسئول اداره امور گمرک است و شامل مجموعه‌ای از وظایف و مالیات و همچنین مسئولیت برخورداری از قوانین دیگر و مقررات مربوط به واردات، صادرات، انتقال یا نگهداری کالاها می‌باشد.
سایت مدیریت گمرک یکپارچه	گمرک در قلب شبکه جهانی تجارت قرار دارد و به‌طور مداوم تقاضا را برای بهبود تسهیل تجارت با نیازهای روزافزون امنیتی و قانون‌گذاری منطبق و متعادل می‌کند. ادارات گمرکی تحت فشار هستند تا خدمات مشتری‌محور را فراهم آورند، درآمد دقیق را جمع‌آوری کرده و تجارت غیرقانونی را در منابع محدود مورد هدف قرار دهند. سازمان‌های تجاری راهبرد استراتژیک را برای تحقق این اهداف ارائه می‌دهند. راهبردهای ما گمرک را قادر می‌سازد تا عملیات چندگانه را مدیریت و از بهترین روش‌ها و رویکردهای نوآورانه بهره‌مند شوند.

از گمرکات انتظار می‌رود که در آمدهای قابل توجهی برای دولت کسب کنند، از ورود کالاهای ممنوعه مثل سلاح‌های غیرقانونی و یا غیرسالم مثل داروهای تاریخ گذشته جلوگیری و از طریق قوانین و مقررات هم‌سو با الزامات سازمانی جهانی تجارت با تجارت مواد مخدرمقابلیه کنند. از گمرگ انتظار می‌رود که هم به‌طور موثر و هم به‌طور کارآمد و با تحمیل حداقل هزینه به بودجه به این اهداف دست یابد. علاوه بر این، گمرکات به‌طور فزاینده‌ای به‌عنوان نهادهای کلیدی مرزی به‌شمار می‌روند و مسئولیت کلیه مبادلاتی که برخاسته از عبور کالا و یا مردم از مرزهاست به آن‌ها باز می‌گردد. عوارض واردات، به‌عنوان منبعی برای درآمدهای بودجه‌ای در بسیاری از کشورهای در حال رشد است. جایجایی سالانه حدود ۹ میلیارد تن کالا به ارزش بیش از ۱۴۰۰۰ میلیارد دلار و تردد حدود یک میلیارد مسافر از مرزها در سطح جهان که باید در خروج و ورود مورد کنترل‌های گمرکی قرار گیرند و سرعت در انجام امور که لازمه شرایط جدید است، روش‌های سنتی کنترلی را ناکارآمد نموده است. بدیهی است یک گمرک کارا باید دو الزام متباین دقت و سرعت را آشتی داده و وظایف خود را به نحو مطلوب انجام دهد (کرباسیان، ۱۳۹۳: ۳).

آسیب‌شناسی گمرک در ایران

از جمله تجربیات نظام جمهوری اسلامی می‌توان به اقدامات دولت در خصوص طرح تحول اقتصادی اشاره کرد. طرح تحول اقتصادی دارای هفت محور بود که یکی از محورهای آن اصلاح نظام گمرکی است. اصلاح نظام گمرکی جزء اولویت‌های اساسی در سیاست‌های ابلاغی و اقدامات دولت‌ها در سال‌های اخیر بوده است. این رویکرد در شکل شماره ۱ نشان داده شده است:



شکل ۱. محورهای طرح تحول اقتصادی

با مراجعه به ساختار تشکیلاتی گمرک مشاهده می‌شود که متأسفانه با وجود آنکه ساختار فعلی، بنابر بررسی‌های دقیق و پیشنهاد گمرک ایران، به تأیید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور رسیده است، اما همچنان نظام گمرکی در کشور با مشکلات و نارسایی‌های مختلف ساختاری و تشکیلاتی مواجه است.

چالش‌های گمرک در بهبود محیط کسب‌وکار

بهبود محیط کسب‌وکار یک پروژه نیست، بلکه ماهیتی فرایندی دارد و در طول زمان قابل تحقق است، بنابراین نمی‌توان و نباید از یک قانون یا یک مسئول حکومتی انتظار داشت که یک شبه محیط کسب‌وکار را اصلاح نموده و بهبود بخشد، زیرا تحقق این هدف به مجموعه اقداماتی نیاز دارد که اصلاح یا پر کردن خلأ قوانین یکی از آنهاست (امینی ۱۳۹۳: ۳۱). گمرک جمهوری اسلامی ایران در جهت تسهیل تجارت و بهبود کیفیت فضای کسب‌وکار با چالش‌های محیطی داخلی و خارجی متعددی مواجه است که به اهم آنها در سه دسته چالش‌های درون‌سازمانی، محیط نزدیک و محیط دور اشاره می‌شود.

الف) چالش‌های درون سازمانی

چالش‌های درون سازمانی عبارتند از:

- اهداف و استراتژی
- چالش‌های ساختار و ضوابط و مقررات مربوطه
- چالش‌های حوزه منابع انسانی (کمبود شدید نیروی انسانی به‌نحوی که در حال حاضر علی‌رغم افزایش ۴۰ درصدی تعداد واحدهای گمرکی نسبت به سال ۱۳۶۰ (۱۱۴ واحد به ۱۶۰ واحد) تعداد نیروی انسانی شاغل حدود ۱۸ درصد کاهش داشته است یعنی ۷۹۶۵ نفر به ۶۶۰۰ نفر).
- چالش‌های حوزه فرایندهای اجرایی موجود جهت رعایت برخی استانداردهای بین‌المللی و معاهده‌نامه‌ها.
- چالش‌های فناوری گمرکی.
- چالش‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات.
- چالش‌های مبارزه با فساد اداری
- چالش تأمین منابع مالی اجرای برنامه‌ها و پروژه‌ها.
- چالش‌های عدم تناسب ظرفیت‌ها.

- چالش‌های حوزه تعامل با سازمان‌های بین‌المللی.
- چالش‌های حوزه تعامل با سازمان‌های داخلی شامل: ثبت سفارش و اخذ مجوز ورود از وزارت صنعت، معدن و تجارت، گواهی بهداشت، گواهی انرژی اتمی، گواهی استاندارد از مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی.
- چالش رفع برخی نواقص در نظام پایش.
- تشریفات گمرکی و شیوه‌های ارزش‌گذاری گمرکی کالاهای وارداتی.
- عدم اصلاح ساختار سازمانی متناسب با تغییرات و تحولات صورت پذیرفته.
- مشکلات مربوط به انگیزش کارکنان از جمله نظام پرداخت و پایین بودن سطح آموزش کارکنان.
- مشکل مربوط به تعیین ارزش کالاها با توجه به تغییر سریع و به روز قیمت‌های جهانی، تنوع زیاد در مآخذ تعرفه کالاها، بازرسی پیش از حمل، تعدد گمرکات در ایران و گسترش روزافزون آن‌ها.
- عدم تجهیز مبادی ورودی و خروجی به تجهیزات و ابزارهای کنترلی پیشرفته علی‌رغم افزایش حجم مبادلات.

ب) چالش‌های محیط نزدیک

چالش‌های محیط نزدیک عبارتند از:

- تعدد مراکز و مراجع سیاست‌گذار و متعامل در امور بازرگانی.
- عدم حضور موثر و فعال گمرک در عرصه سیاست‌گذاری‌های بخش‌های تجاری و بازرگانی.
- نارسایی در همکاری بین بخش خصوصی، حوزه حمل نقل و اتاق بازرگانی.
- تأثیرات اقتصادی بر فرایند تولید داخلی و سطح اشتغال.
- چالش‌های فرهنگی ناشی از سودجویی غیرقانونی برخی متعاملین.
- حجم بالا و بعضاً متناقض بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های صادره برای گمرک.
- لزوم تقویت نظام پایش مطلوب در رابطه با طرح تحول اقتصادی و ایجاد نظام گمرکی نوین.
- تغییرات زود هنگام قوانین و تعرفه‌های گمرکی.
- طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها.

ج) چالش‌های محیط دور

چالش‌های محیط دور عبارتند از:

- چالش محافظت از محیط زیست.
- چالش پذیرش و رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری.
- چالش الزامات رعایت استانداردهای تسهیل کننده در برابر رعایت استانداردهای امنیتی.
- چالش افزایش تجارت کالاهاى تقلبى.
- چالش افزایش جرایم سازمان یافته تجاری (طبقه بندی غیر واقعی کالاها در ردیف‌های با نرخ حقوق ورودی پایین تر با هدف انتفاع مالی و عدم پرداخت حقوق دولت).
- گسترش پدیده‌ی قاچاق.
- چالش جهانی شدن داد و ستد تجاری (معمارنژاد و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۱-۱۳۰)، (عسگری، ۱۳۸۸)، (امینی، ۱۳۹۳: ۴۹).

روش‌شناسی پژوهش

با توجه به اینکه روش پژوهش حاضر، آمیخته است؛ دارای دو بخش جامعه آماری کیفی و کمی است که مهم‌ترین ویژگی آنان نخبگی، خبرگی و تخصص آنان در موضوع طراحی نظام و گمرک است.

جامعه آماری بخش کیفی دارای دو جامعه آماری اسنادی و نخبگی است و جامعه اسنادی در بخش جامعه اسنادی، کلیه اسناد و مدارک مرتبط به صورت هدفمند با موضوع پژوهش شامل اسناد، قوانین و مقررات گمرکی و وبسایت سازمان جهانی گمرک، وزارت صنعت و معدن و تجارت، سازمان توسعه تجارت، سازمان جهانی تجارت و سایت گمرک کشورهای هدفمنا (۲۳ کشور شمال افریقا و خاورمیانه)، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، اسناد برنامه‌های پنج ساله پنجم و ششم و چشم‌انداز ۱۴۰۴، قانون صادرات و واردات، قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار و سایر قوانین مرتبط تا اشباع و زمان انجام تحلیل‌های این تحقیق مورد بررسی و واکاوی قرار گرفت.

همچنین در بخش کمی جامعه آماری برای تحلیلی روابط بین متغیرها شامل خبرگان و متخصصان گمرکی شامل مدیران کل و بالاتر گمرک جمهوری اسلامی ایران به تعداد ۸۰ نفر در سطح کشور و همچنین برای اتقان بیشتر کار از برخی صاحب‌نظران گمرکی با مدرک تحصیلی لیسانس و بالاتر

سایر سازمان‌های هم‌جوار و مرتبط با گمرک از جمله سازمان‌های توسعه تجارت، اتاق بازرگانی، بانک‌ها، بیمه‌ها، موسسات حمل‌ونقل، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌ها و ... به تعداد ۴۰ نفر استفاده شد.

در این پژوهش در بخش کیفی برای گردآوری اطلاعات، از دو روش میدانی (مصاحبه نخبگی و کتابخانه‌ای علمی و تخصصی) بهره گرفته شد. در بخش‌های تعیین ابعاد، مولفه‌ها، زیرمولفه‌ها و شاخص‌های نظام گمرکی و اسناد بالادستی و مستندات مرتبط با نظام گمرکی، تدوین ادبیات مربوطه از روش کتابخانه‌ای و مصاحبه نخبگی استفاده شده است.

در بخش تبیین و طراحی نظام گمرکی مطلوب و آسیب‌شناسی نظام گمرکی برای جمع‌آوری اطلاعات از روش پیمایشی و با استفاده از پرسشنامه، اطلاعات جمع‌آوری گردید.

در بخش تحلیل و استخراج ابعاد، مولفه‌ها، زیرمولفه‌ها و شاخص‌های نظام گمرکی مطلوب مبتنی بر اقتصاد مقاومتی با تاکید بر بهبود محیط کسب‌وکار از روش تحلیل کیفی و کمی استفاده شده است. در تحلیل محتوای کمی، واژگان کلیدی مرتبط با هدف این مطالعه به‌گونه‌ای انتخاب شده‌اند که کلیه مفاهیم مطرح شده را پوشش دهند و امکان تحلیل نهایی متن و داده‌ها حسب چارچوب نظری فراهم باشد. برای یافتن این واژگان ابتدا مفاهیم کلی و انتزاعی حسب چارچوب نظری مشخص و سپس واژه‌های متناظر هر مفهوم کلی استخراج شده‌است. برای تحدید و تدقیق واژگان، این لغات بر اساس ارتباط معنایی مرتب شدند و از ۲۰ نخبه در دسترس در حوزه‌های گمرکی و سیستمی و نظام خواسته شد با ملاحظه ابعاد، مولفه‌ها، زیرمولفه‌ها و شاخص‌های نظام گمرکی اگر غیر از موارد ذکر شده، مورد دیگری را مناسب‌تر می‌دانند، معرفی نمایند.

در گام بعدی، پس از چندین مرتبه تحلیل و بازبینی داده‌های ایجاد شده، تحلیل‌های نهایی و جمع‌بندی نتایج پژوهش، طراحی نظام گمرکی با توجه به اهم ابعاد، مؤلفه‌ها، زیرمولفه‌ها و روابط بین آن‌ها در نظام گمرکی مطلوب، انجام شد.

برای بالا بردن پایایی و روایی مصاحبه از دیدگاه‌ها و نظرات نخبگان حوزه گمرکی و نظام در طی چندین مرحله سوالات طراحی، بازنگری و سپس با توجه به نظر اساتید، تایید نهایی شد.

پایایی و روایی پرسشنامه در دو مرحله پیش‌آزمون و مرحله نهایی انجام شد. در مرحله پیش‌آزمون ۴۰ عدد پرسشنامه وارد شد و سپس پایایی و روایی به‌دست آمده توسط آزمون آلفای کرونباخ،

KMO و آزمون سطح معناداری بارتلت مورد سنجش و تایید قرار گرفت.

مقادیر آلفای کرونباخ به‌دست آمده و همچنین مقادیر KMO به‌دست آمده برای تمام مولفه‌های

سازه‌ها در مرحله نهایی مساوی یا بزرگتر از ۰/۷ می‌باشد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که پایایی و روایی پرسشنامه در مرحله نهایی نیز مورد تایید می‌باشد. در ضمن سطوح معناداری به دست آمده در آزمون بارتلت نیز نشان می‌دهد که ماتریس همبستگی‌ها در جامعه برابر صفر نبوده و ساختار داده‌ها برای انجام تحلیل مناسب است.

تجزیه و تحلیل داده‌ها و یافته‌های پژوهش

آمار توصیفی

توزیع فراوانی پاسخ‌گویان (مدیران کل و بالاتر گمرک جمهوری اسلامی ایران و صاحب‌نظران گمرکی با مدرک تحصیلی لیسانس و بالاتر سایر سازمان‌های همجوار و مرتبط با گمرک) بر حسب جنسیت، میزان تحصیلات، مجموعه رشته تحصیلی و عناوین شغلی در جداول شماره ۲ و ۳ ارائه می‌گردند:

جدول ۲. توزیع فراوانی بر حسب جنسیت و تحصیلات پاسخ‌گویان

جمع	درصد	جنسیت		مدرک تحصیلی
		زن	مرد	
۱۰	۰	۲	۸	کارشناسی
۳۶	۰	۹	۲۷	کارشناسی ارشد
۴۹	۰	۰	۴۹	دکترا
۵	۱	۱	۳	بی‌پاسخ
۱۰۰	۱	۱۲	۸۷	جمع

جدول ۳. توزیع فراوانی عناوین شغلی پاسخ‌گویان

درصد	فراوانی	عنوان
۱۵	۱۵	مدیران کل گمرک در ستاد مرکزی و استان‌ها
۴۷	۴۷	سایر متخصصان و کارشناسان گمرک
۳	۳	اعضای هیات علمی
۱۰	۱۰	تجار عمده اطاق بازرگانی و سازمان توسعه تجارت
۲۲	۲۲	مدیران عامل و هیات مدیره شرکت‌ها و سازمان‌های همجوار
۳	۳	سایرین
۱۰۰	۱۰۰	جمع

آمار استنباطی

پس از ترکیب گویه‌های مربوط به مولفه‌ها و زیرمولفه‌ها (شاخص کلی)، جمع نمرات محاسبه شده و با توجه به دامنه تغییر آن، نمرات حاصله به سه دسته (نامطلوب، متوسط و مطلوب) طبقه‌بندی شده‌اند. در جدول دیل (جدول شماره ۴) نتایج حاصل برای هر مولفه و زیرمولفه‌های مورد سنجش در وضعیت موجود ارائه شده است:

جدول ۴. نتایج مورد سنجش مولفه و زیرمولفه‌های نظام گمرکی در وضعیت موجود

انحراف استاندارد	اختلاف میانگین	میانگین	گزینه‌ها (درصد)			شاخص کلی	مولفه
			مطلوب	متوسط	نامطلوب		
۰/۹۶۲	-۲/۴۵	۳/۸۹	۴۱	۳۴	۲۵	رضایت کامل ذینفعان گمرکی	اهداف گمرکی
۰/۹۸۴	-۲/۹۲	۳/۵۰	۲۶	۳۵	۳۹	بهره‌مندی صحیح از منابع	
۱/۲۶	-۲/۵۱	۴	۴۸	۲۶	۲۶	اجرای کامل قوانین و مقررات گمرکی	
۱/۲۲	-۲/۷۴	۳/۴۳	۲۴	۳۳	۴۳	پیشناز بودن اقتصاد دانش‌گرا	سیاست‌های کلی اقتصادی مقارن
۱/۱۱	-۲/۷۸	۳/۴۷	۳۰	۳۶	۳۴	درون‌زا بودن اقتصاد ملی	
۱/۱۵	-۲/۸۵	۳/۳۰	۲۳	۳۲	۴۵	برون‌گرا بودن اقتصاد ملی	
۰/۸۵۷	-۲/۵۲	۱/۸۵	۲	۶	۹۲	تجارت فرامرزی	محیط کسب‌وکار
۰/۹۱۳	-۲/۸۵	۲/۵۳	۴	۱۸	۷۸	محیط امن کسب‌وکار	
۱/۰۶	-۲/۴۹	۳/۷۹	۳۸	۳۷	۲۵	درون‌زا بودن رویه‌های گمرکی و ...	فرآیند اصلی
۰/۸۱۴	-۲/۴۳	۳/۴۱	۱۹	۵۳	۲۸	برون‌گرا بودن رویه‌های گمرکی و ...	

انحراف استاندارد	اختلاف میانگین	میانگین	گزینه‌ها (درصد)			شاخص کلی
			مطلوب	متوسط	نامطلوب	
۱/۵۸	-۲/۶۱	۳/۷۳	۳۱/۳	۳۵/۴	۳۳/۳	درون‌زا و برون‌گرا بودن رویه‌های گمرکی و ..
۰/۸۵۸	- ۲/۶۹	۳/۲۱	۱۴	۴۴	۴۲	درون‌زا و برون‌گرا بودن سایر رویه‌های ...
۰/۹۸۲	-۲/۸۹	۳/۳۹	۲۳	۴۲	۳۵	فرآیندهای آموزشی و تحقیقاتی و افزایش سطح ...
۱/۰۵	-۳/۱۹	۳/۰۴	۱۵	۲۷	۵۸	فرآیندهای پشتیبانی و حمایتی
۱/۱۷	-۳/۱۳	۳/۱۵	۳۰	۳۶	۳۴	فرآیندهای حقوقی و قضایی
۱/۴۸	-۱/۹۲	۴/۴۷	۲۵	۲۸	۴۷	دقیق بودن فرآیندهای مالی و محاسباتی
۱/۱۷	-۳/۱۳	۳/۱۵	۱۹	۲۵	۵۶	فرآیندهای سازمانی و مدیریتی
۱/۴۸	-۲/۰۱	۴/۴۷	۵۷	۲۱	۲۲	فرآیندهای اطلاعاتی و آماري گمرکی
۱/۱۵	-۲/۴۹	۳/۶۶	۲۵	۴۳	۳۲	فرآیندهای بازرسی و حراست گمرکی
۱/۱۵	-۲/۶۲	۳/۷۸	۳۹	۳۱	۳۰	ایجاد مرکز بررسی و صدور یکپارچه و جامع دستورالعمل‌های تجارت
۰/۹۳۶	-۳/۰۵	۲/۸۱	۱۰	۲۷	۶۳	کشف کالاهای قاچاق و جلوگیری از تخلفات گمرکی
۱/۱۱	-۲/۲۱	۳/۸۱	۳۵	۳۵	۳۰	صدور سریع و صحیح مجوزهای گمرکی

انحراف استاندارد	اختلاف میانگین	میانگین	گزینه‌ها (درصد)			شاخص کلی
			مطلوب	متوسط	نامطلوب	
۰/۹۷۵	-۱/۹۳	۳/۶۲	۲۰	۴۰	۴۰	افزایش درآمدهای گمرگی و دولتی
۰/۸۵۵	-۲/۱۴	۲/۷۷	۹	۱۹	۷۲	کارآمدتر بودن رویه- های گمرگی
۱/۴۳	-۲/۲۷	۳/۹۲	۴۱	۲۷	۳۲	کارا بودن فرآیندهای ترخیص کالا
۰/۸۵۸	-۲/۶۷	۳/۰۸	۹	۳۸	۵۳	ایجاد آزمایشگاه مرجع یکپارچه و ...
۰/۸۳۹	-۲/۷۲	۲/۹۴	۵	۳۸	۵۷	افزایش قدرت مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور
۰/۹۲۱	-۲/۷۶	۳/۱۲	۱۶	۳۱	۵۳	ایجاد انسجام بین سازمان‌های هم‌جوار و مدیریت هماهنگ مرزی
۰/۵۹۸	-۲/۴	۲/۲۷	-	۸	۹۲	بهبود و تسهیل محیط کسب و کار
۰/۷۵۸	-۳/۰۹	۲/۵۳	-	۱۲	۷۸	تراز مثبت تجاری
۱/۰۲	-۲/۷۴	۳/۳۵	۱۹	۳۹	۴۲	توسعه دیپلماسی تجاری و اقتصادی
۰/۶۸۴	-۲/۶۹	۲/۴۲	۳	۱۲	۸۵	مقابله با تهدیدات و جنگ اقتصادی

کارایی خدمات گمرگی

نیامدها و دستاوردها

آزمون فرضیه‌های پژوهش

در نرم‌افزار Smart PLS یکی از شاخص‌های تایید روابط و بررسی تاثیرات متغیرها (در یک مدل ساختاری)، معنادار بودن ضرایب مسیر است. معناداری ضریب مسیر مکمل بزرگی و جهت علامت ضریب بتای مدل نیز می‌باشد. در معناداری ضریب مسیر چنانچه مقدار t -value، در بازه: $1/96$ - تا $1/96$ قرار نگرفته باشد، آن رابطه یا فرضیه تایید می‌شود.

در پژوهش حاضر نیز برای تایید فرضیه‌های پژوهش (در سطح معناداری ۹۵ درصد) خروجی مقادیر تی (t -value) برای هر فرضیه ارائه می‌شود. همچنین لازم به ذکر است قبل از پرداختن به فرضیه‌های تحقیق و بررسی نقش تعدیل‌گر عوامل محیطی در فرضیه‌های مطرح شده، ابتدا مدل را بدون دخالت متغیر تعدیل‌گر (عوامل محیطی) جهت به‌دست آوردن مقادیر تی و ضرایب مسیر انجام داده شده است. تمامی مقادیر تی (t -value) مدل عوامل موثر بر نظام گمرکی مطلوب بدون دخالت متغیر تعدیل‌گر عوامل محیطی در بازه: $1/96$ - تا $1/96$ قرار نگرفته است و معنادار می‌باشد. با توجه به معنادار بودن ضریب مسیر، جهت پی بردن به میزان این تاثیر، از نرم‌افزار PLS خروجی ضرایب مسیر (بتا) گرفته شده است. بر اساس این خروجی می‌توان نتایج مدل بررسی عوامل موثر بر نظام گمرکی مطلوب بدون دخالت متغیر تعدیل‌گر عوامل محیطی را در جدول ذیل (جدول شماره ۵) ارائه کرد.

جدول ۵. بررسی عوامل موثر بر نظام گمرکی مطلوب بدون دخالت متغیر تعدیل‌گر عوامل محیطی

معیار برازش مدل کلی	ضریب تعیین متغیرهای پنهان	ضریب مسیر (بتا)	ضرایب معناداری	مسیر	
				فرآیندها	دورنادهای نظام گمرکی
۰/۶۹	۰/۶۹۲	۰/۸۳۲	۳۷/۳۷	فرآیندها	دورنادهای نظام گمرکی
	۰/۷۴۰	۰/۸۶۰	۵۷/۵۳	بروندادها	فرآیندها
	۰/۷۱۹	۰/۸۴۸	۴۷/۹۷	پیامدها و دستاوردها	بروندادها

با توجه به نتایج جدول فوق، مقدار ضریب تعیین (R^2) تاثیر دورنادهای بر فرآیندها برابر با $0/692$ ، ضریب تعیین تاثیر فرآیند بر بروندادها برابر با $0/740$ و ضریب تعیین تاثیر بروندادها بر پیامدها و دستاوردها $0/719$ به‌دست آمده است. همچنین مقایسه مقادیر ضریب تعیین به‌دست آمده مربوط به

متغیرهای پنهان (درون‌زای وابسته) تحقیق با سه مقدار (۰/۱۹، ۰/۳۳، و ۰/۶۷) به‌عنوان مقدار ملاک برای مقادیر ضعیف، متوسط، و قوی (R^2)، بیانگر مناسب بودن مدل برازش مدل ساختاری می‌باشد. در ضمن مقدار معیار برازش مدل کلی نیز برابر ۰/۶۹ حاصل شده که نشان از برازش کلی قوی مدل می‌باشد.

فرضیه اول: درون‌دادهای نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری متغیر عوامل محیطی بر فرایندهای نظام گمرکی مطلوب تاثیر گذار است.

در نرم‌افزار PLS روش‌های گوناگونی برای محاسبه میزان اثر متغیر تعدیل‌کننده در رابطه بین دو متغیر (به اصطلاح صحیح‌تر، اثر متغیر برون‌زا بر متغیر درون‌زا) در ادبیات مدل‌سازی معادلات ساختاری عنوان شده است که مهم‌ترین آن با توجه نوع داده‌ها رویکرد جملات حاصل ضربی است (محسنین و اسفیدانی، ۱۳۹۳: ۱۹۴). در پژوهش حاضر نیز از رویکرد جملات حاصل ضربی جهت بررسی تاثیر درون‌دادهای بر فرایندها با نقش تعدیل‌گری عوامل محیطی استفاده شده است.

در ادامه جهت بررسی بررسی فرضیه اول و نقش تعدیل‌گری متغیر عوامل محیطی در ارتباط با تاثیر درون‌دادهای بر فرایندها، ابتدا متغیر عوامل محیطی وارد مدل شده و سپس نتایج مقادیر (تی) ارائه می‌شود. ضریب معناداری مربوط به متغیر به‌جود آمده از حاصل ضرب متغیر تعدیل‌کننده عوامل محیطی و درون‌دادهای برابر با ۲/۰۱۹ محاسبه شده است که به دلیل بیشتر بودن از مقدار ۱/۹۶ در سطح اطمینان ۹۵ درصد، می‌توان تاثیر متغیر عوامل محیطی را به‌عنوان یک متغیر تعدیل‌کننده تایید کرد. به عبارتی دیگر، در سطح اطمینان ۹۵ درصد می‌توان تایید نمود که متغیر عوامل محیطی، رابطه میان درون‌دادهای نظام گمرکی و فرایندها را تعدیل می‌کند. ضریب تعیین (R^2) متغیر فرایندها بعد از دخالت متغیر تعدیل‌گر عوامل محیطی به میزان ۰/۷۹۲ به‌دست آمده است. در ضمن مقدار معیار برازش مدل کلی نیز برابر ۰/۷۵ حاصل شده که نشان از برازش کلی قوی مدل را دارد.

جدول ۶. تاثیر درون‌دادهای نظام گمرکی بر فرایندها

مدل	ضریب مسیر (بتا)	ضریب تعیین	معیار برازش مدل کلی	شدت تاثیر متغیر تعدیل‌گر
تاثیر درون‌دادهای بر فرایندها (بدون دخالت عوامل محیطی)	۰/۸۳۲	۰/۶۹۲	۰/۶۹	بسیار قوی

مدل	ضریب مسیر (بتا)	ضریب تعیین	معیار برازش مدل کلی	شدت تاثیر متغیر تعدیل‌گر
تاثیر درون‌داده‌ها بر فرآیندها (با دخالت عوامل محیطی)	۰/۳۳۸	۰/۷۹۲	۰/۷۵	

جدول شماره ۶، نتایج مدل تاثیر درون‌داده‌های نظام گمرکی بر فرآیندهای گمرکی را در دو حالت قبل از دخالت متغیر تعدیل‌گر عوامل محیطی و بعد از دخالت آن نشان می‌دهد. همان‌طور که جدول فوق نشان می‌دهد مقادیر ضریب مسیر و ضریب تعیین و معیار برازش مدل به‌دست آمده در دو حالت مذکور فرق کرده است. معیار برازش مدل از ۰/۶۹ به مقدار ۰/۷۵ افزایش پیدا کرده است که بیانگر بهبود معیار برازش مدل بعد از دخالت متغیر عوامل محیطی است. در ادامه به بررسی تعیین شدت اثر متغیر تعدیل‌کننده پرداخته خواهد شد.

همچنین جهت تعیین شدت اثر متغیر تعدیل‌کننده پس از پی بردن به این مطلب که متغیر تعدیل‌کننده می‌تواند رابطه بین دو متغیر درون‌زا و برون‌زا را تعدیل کند، ضروری است. در واقع بعد از معنادار شدن مقدار آماره تی در سطح اطمینان مدنظر محقق، باید میزان یا قدرت تعدیل‌کنندگی این متغیر نیز محاسبه شود. به کمک فرمول رابطه اندازه اثر کوهن (۱۹۸۸) می‌توان شدت اثر متغیر تعدیل‌کننده معنادار را محاسبه کرد:

$$\text{ضریب تعیین } R^2 \text{ (مدل بدون دخالت متغیر تعدیل‌گر)} - \text{ضریب تعیین } R^2 \text{ (مدل با دخالت متغیر تعدیل‌گر)} \\ \text{ضریب تعیین } R^2 \text{ (مدل با دخالت متغیر تعدیل‌گر)} - 1$$

در رابطه مذکور، مقدار ضریب تعیین را یکبار بدون دخالت متغیر عوامل محیطی و بار دیگر با وجود متغیر تعدیل‌کننده عوامل محیطی به‌دست آورده و مقادیر حاصل را در رابطه بالا جایگذاری کرده و شدت اثر متغیر تعدیل‌کننده به‌دست می‌آید. مقادیر ۰/۰۲، ۰/۱۵ و ۰/۳۵ به ترتیب اثرات ضعیف، متوسط و قوی را نشان می‌دهند.

در پژوهش حاضر با توجه به جای‌گذاری در فرمول مربوطه شدت اثر متغیر تعدیل‌کننده، عوامل محیطی برابر با ۰/۴۸۰ حاصل شده که این مقدار بیانگر شدت اثر بسیار قوی متغیر تعدیل‌کننده عوامل محیطی در رابطه با درون‌داده‌های نظام گمرکی و فرآیندها است:

$$0.480 = 0.692 - 0.792 \\ 1 - 0.792$$

در نهایت با توجه با مطالب گفته شده می توان نتیجه گرفت که فرضیه اول این تحقیق که به بررسی نقش تعدیل گر متغیر عوامل محیطی در رابطه با تاثیر دروندادها بر فرآیندهای نظام گمرکی می پردازد، مورد تایید است.

فرضیه دوم: فرآیندهای نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل گری عوامل محیطی بر برون دادهای نظام گمرکی مطلوب تاثیر گذار است.

جهت بررسی بررسی فرضیه دوم تحقیق و بررسی نقش تعدیل گری متغیر عوامل محیطی در ارتباط با تاثیر فرآیندهای نظام گمرکی بر برون دادها، ابتدا متغیر عوامل محیطی وارد مدل شده و سپس نتایج مقادیر (تی)، ارائه می شود. ضریب معناداری (t) مربوط به متغیر به جود آمده از حاصل ضرب متغیر تعدیل کننده عوامل محیطی و فرآیندها (متغیر به رنگ بنفش) برابر با ۰/۱۴۴ محاسبه شده است که به دلیل کمتر بودن از مقدار ۱/۹۶ در سطح اطمینان ۹۵ درصد، تاثیر متغیر عوامل محیطی به عنوان یک متغیر تعدیل کننده تایید نمی شود. به عبارتی دیگر، می توان نتیجه گرفت که در پژوهش حاضر متغیر عوامل محیطی، رابطه میان فرآیندهای نظام گمرکی و برون دادها را تعدیل نکرده و فرضیه دوم تحقیق مورد تایید نمی باشد.

فرضیه سوم: برون دادهای نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل گری عوامل محیطی بر پیامدها و دستاوردهای نظام گمرکی مطلوب تاثیر گذار است.

جهت بررسی فرضیه سوم تحقیق و نقش تعدیل گری متغیر عوامل محیطی در ارتباط با تاثیر برون دادها بر پیامدها و دستاوردها، ابتدا متغیر عوامل محیطی وارد مدل شده و سپس نتایج مقادیر (تی)، ارائه می شود. ضریب معناداری مربوط به متغیر به جود آمده از حاصل ضرب متغیر تعدیل کننده عوامل محیطی و برون دادها (متغیر به رنگ بنفش) برابر با ۲/۳۷۲ محاسبه شده است که به دلیل بیشتر بودن از مقدار ۱/۹۶ در سطح اطمینان ۹۵ درصد، می توان تاثیر متغیر عوامل محیطی را به عنوان یک متغیر تعدیل کننده تایید کرد. به عبارتی دیگر، در سطح اطمینان ۹۵ درصد می توان تایید نمود که متغیر عوامل محیطی، رابطه میان برون دادهای نظام گمرکی و پیامدها و دستاوردهای نظام گمرکی را تعدیل می کند. ضریب تعیین (R^2) متغیر پیامدها و دستاوردها بعد از دخالت متغیر تعدیل گر عوامل محیطی به میزان ۰/۷۴۷ به دست آمده است. همچنین مقدار معیار برازش مدل کلی نیز برابر ۰/۷۶ حاصل شده که نشان از برازش کلی قوی مدل را دارد.

جدول ۷. نتایج مدل تاثیر برون‌دادهای نظام گمرکی بر پیامدها و دستاوردها

شدت تاثیر متغیر تعدیل‌گر	معیار برازش مدل کلی	ضریب تعیین	ضریب مسیر (بتا)	مدل
نسبتاً متوسط	۰/۶۹	۰/۷۱۹	۰/۸۴۸	تاثیر برون‌دادها بر پیامدها و دستاوردها (بدون دخالت عوامل محیطی)
	۰/۷۶	۰/۷۴۷	۰/۵۷۴	تاثیر برون‌دادها بر پیامدها و دستاوردها (با دخالت عوامل محیطی)

جدول شماره ۷، نتایج مدل تاثیر برون‌دادهای نظام گمرکی بر پیامدها و دستاوردهای نظام گمرکی را در دو حالت قبل از دخالت متغیر تعدیل‌گر عوامل محیطی و بعد از دخالت آن نشان می‌دهد. همان‌طور که جدول فوق نشان می‌دهد مقادیر ضریب مسیر، ضریب تعیین و معیار برازش مدل به‌دست آمده بعد در دو حالت مذکور فرق کرده است. معیار برازش مدل از ۰/۶۹ به مقدار ۰/۷۶ افزایش پیدا کرده است که بیان‌گر بهبود معیار برازش مدل بعد از دخالت متغیر عوامل محیطی است. در ادامه به بررسی تعیین شدت اثر متغیر تعدیل‌کننده پرداخته می‌شود.

$$\text{ضریب تعیین } R^2 \text{ (مدل بدون دخالت متغیر تعدیل‌گر)} - \text{ضریب تعیین } R^2 \text{ (مدل با دخالت متغیر تعدیل‌گر)}$$

$$\text{ضریب تعیین } R^2 \text{ (مدل با دخالت متغیر تعدیل‌گر)} - 1$$

$$\frac{0.719 - 0.747}{1 - 0.747} = 0.111$$

با توجه به جای‌گذاری در فرمول فوق شدت اثر متغیر تعدیل‌کننده عوامل محیطی برابر با ۰/۱۱۱ حاصل شده که این مقدار بیان‌گر شدت نسبتاً متوسط متغیر تعدیل‌کننده عوامل محیطی در رابطه با برون‌دادهای نظام گمرکی و پیامدها و دستاوردهای نظام گمرکی است. بنابراین با توجه با مطالب گفته شده می‌توان نتیجه گرفت که فرضیه سوم این تحقیق که به بررسی نقش تعدیل‌گر متغیر عوامل محیطی در رابطه با تاثیر درون‌دادها بر فرآیندهای نظام گمرکی می‌پردازد، مورد تایید می‌باشد.

با عنایت به موارد فوق، مدل تحلیلی نظام گمرکی مطلوب در شکل ذیل (شکل شماره ۲) ارائه می‌گردد:

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

الف) نتیجه‌گیری

نظام گمرکی مطلوب مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (با تأکید بر بهبود محیط کسب و کار) که بر اساس آسیب‌شناسی و مبانی نظری و پیشنهادی‌های رساله و قوانین و اسناد بالادستی و نتایج حاصله از مصاحبه‌های عمیق با نخبگان و خبرگان و متخصصان نظام گمرکی و سیستم، طراحی و مورد اعتبار سنجی قرار گرفته است، به شرح شکل شماره ۲ تایید شد. در این نظام، گمرک مطلوب گمرکی است که با حفظ استقلال و اقتدار و با اعمال ابزار خودش می‌تواند با ارائه سریع خدمات گمرکی و تسهیل تجارت و افزایش امنیت، رضایت ذی‌نفعان را هم جلب نماید.

ب) پیشنهاد

- ادغام قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران در قانون امور گمرکی و یکسان‌سازی مقررات.
- ادغام قانون مقررات صادرات و واردات و قانون ساماندهی مبادلات مرزی در قانون امور گمرکی و اصلاح مواد مرتبط بر اساس سیاست‌های کلی ابلاغی مقام معظم رهبری.
- اصلاح ماده ۳ قانون ارتقاء کیفی خودرو و سایر محصولات صنعتی مصوب ۱۳۸۹/۰۳/۱۰.
- براساس این قانون، بیش از ۵۲۰۰ قلم کالا مشمول استاندارد اجباری شده است که بر اساس مصوبه ستاد تدابیر ویژه در دو مرحله به ۲۸۴۵ ردیف کاهش یافت و مصوبه تا پایان آبان ۱۳۹۲ معتبر است که این ماده مشکلاتی برای تسهیل تجاری ایجاد کرده است.
- اصلاح قانون رفع برخی موانع تولید و سرمایه‌گذاری صنعتی مصوب سال ۱۳۸۶ که به صورت آزمایشی بر اساس اصل ۸۵ قانون اساسی مصوب شده است که بر اساس ماده ۱۲ قانون مذکور تعرفه C.K.D ۱۰٪ مأخذ C.B.U و تعرفه S.K.D ۸۰٪ مأخذ C.B.U صرفاً برای لوازم خانگی درج شده و موجب برون‌سپاری قطعات تولیدی و باعث نابودی قطعه‌سازان داخل کشور شده است.
- اصلاح ماده ۲۰ قانون تنظیم بخشی از مقررات تسهیل و نوسازی صنایع کشور مصوب ۱۳۸۲/۰۶/۱۰ (در ماده مذکور میزان تضمین برای ورود موقت کالای متعلق به واحدهای تولیدی جهت پردازش و صادرات دو برابر تبیین شده که موجب کاهش نقدینگی واحدهای مربوطه

خواهد شد، درحالی که بر اساس قوانین قبلی میزان تضمین یک برابر حقوق ورودی بوده است و با ماده ۱۰ قانون امور گمرکی مغایرت داشته که پیشنهاد حذف مطرح می شود).

- ضرورت اصلاح برخی از مواد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز پس از اخذ نظر از سازمان های ذی ربط تجارت خارجی (از جمله ضرورت اصلاح ماده ۲ قانون مذکور جهت هماهنگ شدن قانون مذکور با کنواسیون تجدیدنظر شده کیوتو).

- ضرورت اصلاح ماده ۸ قانون مقررات صادرات و واردات به منظور حذف ثبت سفارش برای کالاهای وارداتی.

- ضرورت اصلاح قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مصوب سال ۱۳۸۷.

- با توجه به اهمیت و اولویت بندی ابعاد، مولفه ها، زیرمولفه ها و شاخص های نظام گمرکی مطلوب و با هدف بهبود شاخص های اقتصاد مقاومتی، دستیابی به اهداف سند چشم انداز بیست ساله در مسیر اجرای فرامین و بیانات مقام معظم رهبری حضرت امام خامنه ای (مدظله العالی) و سیاست های دولت دوازدهم مبنی بر بهبود فضای کسب و کار برای پیشبرد اهداف «تسریع در ارائه خدمات» و همچنین «اعمال کنترل ها، الکترونیکی نمودن کلیه امور تجارت» خدمات زیر در سامانه جامع امور گمرکی تقویت شود:

(۱) افزایش خدمات الکترونیکی در گمرک؛

(۲) توسعه گمرک الکترونیک و یکپارچه با تمرکز بر پنجره واحد تجاری بین المللی؛

(۳) توسعه زیرسامانه ارزش گذاری کالا؛

(۴) امکان پیش اظهار ارزش برای متقاضیان براساس ثبت سفارش و برنامه قبل از ورود کالا؛

(۵) اضافه کردن مآخذ گمرکی و برقراری ارتباط با سازمان غذا و دارو جهت استفاده از داده های مرتبط با آن سازمان؛

(۶) به کارگیری سامانه بازبینی متمرکز در گمرکات اجرایی؛

(۷) راه اندازی اظهار قبل از ورود از طریق پنجره واحد تجارت فرامرزی براساس تبصره ۳ ماده ۳۹ قانون امور گمرکی؛

(۸) مکانیزاسیون کلیه رویه ها و فرآیندهای مربوطه در قالب سامانه جامع امور گمرکی با استفاده از فناوری های نوین؛

۹) امکان ارائه مجوزهای زمان ترخیص هم‌چون مجوز استاندارد و بهداشت قبل از ورود کالا برای اشخاص کم‌ریسک؛

۱۰) راه‌اندازی سامانه پنجره واحد تجارت فرامرزی در گلوگاه‌ها جهت نیروی انتظامی

تبادل اطلاعات با سایر سازمان‌های هم‌جوار؛

۱۱) توسعه سرویس‌های تبادل اطلاعات قبض انبار فی‌مابین گمرک و سازمان بنادر و دریانوردی با افزودن امکان صدور مجوز بارگیری از راه دور از کارتابل اظهارکننده در پنجره واحد؛

۱۲) تهیه وب‌سرویس‌های مربوطه جهت تبادل اطلاعات با سازمان بورس؛

۱۳) دریافت سرویس پروانه تولید، بهره‌بردار و شناسه کسب‌وکار واحدهای تولیدی از وزارت صنعت، معدن و تجارت بر روی بستر تبادل اطلاعاتی وزارت امور اقتصادی و دارایی؛

۱۴) توسعه سرویس‌های مرتبط با بانک مرکزی با طراحی فرم منشاء ارز از جانب بانک و ارتباط با پنجره واحد برای ثبت اطلاعات توسط صاحبان کالا؛

۱۵) توسعه وب‌سرویس‌های سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای جهت تسویه حواله‌های بارگیری توسط متقاضیان مورد درخواست سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای؛

۱۶) دریافت اطلاعات شماره‌های شاسی، موتور، بدنه و VIN خودرو از طریق پنجره واحد و اعمال کنترل‌های لازم مطابق توافق به‌عمل آمده با نیروی انتظامی درخصوص تبادل اطلاعات مکانیزه خودرو به‌منظور انجام شماره‌گذاری؛

۱۷) دریافت سیستمی اطلاعات فاکتورهای نفتی از طریق پنجره واحد تجارت فرامرزی؛

۱۸) استعلام بر خط اطلاعات توسط تعزیرات حکومتی؛

۱۹) انعقاد تفاهمنامه گمرک ایران و شرکت ملی پست؛

۲۰) تفاهمنامه فی‌مابین سازمان غذا و داروی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و معاونت امور گمرکی گمرک ایران؛

۲۱) تفاهمنامه فی‌مابین سازمان ملی استاندارد و گمرک؛

- ۲۲) تهیه پیش‌نویس سند همکاری شامل "پروتکل تبادل الکترونیکی اطلاعات گمرکی" و "تفاهم‌نامه ترانزیتی" بین کشورهای همسایه؛
- ۲۳) تجهیز گمرکات به دستگاه‌های ایکس-ری؛
- ۲۴) تهیه و نصب دستگاه‌های راه‌بند و پلاک‌خوان در گمرکات؛
- ۲۵) انتشار گزارش روزانه آمار تجارت خارجی (در راستای اجرای قانون دسترسی آزاد به اطلاعات در پورتال گمرک)؛
- ۲۶) بهره‌برداری از میز خدمت و مرکز ارتباط با مشتریان در راستای ادامه ارائه خدمات الکترونیک و در جهت رفاه حال خدمت‌گیرندگان و عدم‌نیاز به مراجعات حضوری.

منابع و مأخذ

- حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)، مجموعه بیانات، قابل دسترسی در سایت:
www.khamenei.ir
- آل اسحاق، یحیی؛ دهقان، نبی‌اله؛ دانش‌جعفری، داود؛ نادران، الیاس؛ مقدسی، علیرضا (۱۳۹۶).
«ارائه الگوی راهبردی اداره امور بازرگانی و تجارت خارجی براساس گفتمان ولایت فقیه حضرت
امام خمینی(ره) و حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)، قانون اساسی و تجارب نظام ج.ا.ا.»،
فصلنامه مطالعات بین‌رشته‌ای دانش راهبردی، سال هفتم، شماره ۲۷، صص ۷۰-۳۰.
- امینی، علیرضا (۱۳۹۳). «ارزیابی و تحلیل محیط کسب‌وکار اقتصاد ایران»، مجله اقتصادی،
شماره‌های ۱ و ۲، صص ۶۰-۲۷.
- بنایی، رضا (۱۳۸۶). آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا، چاپ هفتم، تهران: موسسه
مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- تفضلی، فریدون؛ هژیر کیانی، کامبیز؛ غلامی، الهام؛ نوبخت، جواد (۱۳۹۵). بررسی وضعیت
عملکرد گمرک جمهوری اسلامی ایران از منظر حکمرانی خوب، تهران: انتشارات گمرک
جمهوری اسلامی ایران.
- حسینی، میرزاحسن (۱۳۹۱). مدیریت صادرات و واردات، چاپ چهارم، تهران: دانشگاه پیام نور.
- رضایی‌پور، محمد (۱۳۹۱). «موانع بهبود شاخص تجارت فرامرزی در ایران»، مجله اقتصادی،
شماره ۱، صص ۱۶۸-۱۵۹.
- عسگری، منصور (۱۳۸۸). بررسی و پیشنهاد تعرفه مناسب برای محصولات معدنی و صنایع
معدنی ایران با عنایت به درجه باز بودن فضای کسب‌وکار کشور، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- قورچیان، نادرقلی؛ کرباسیان، مسعود (۱۳۸۶). «بررسی نظام مدیریت سازمان گمرک‌های جهان
در قرن بیست و یکم به‌منظور ارائه مدل مناسب در کشور»، فصلنامه پژوهشنامه اقتصادی، شماره
۲۵، صص ۷۴-۴۷.
- کرباسیان، مسعود (۱۳۹۴). تعالی سازمانی (مطالعه موردی گمرک)، تهران: نشر چشمه.
- کریمی‌تکانلو، زهرا؛ صادقی، سیدکمال؛ ستاری، مریم (۱۳۹۳). «مطالعه عوامل تأثیرگذار بر فضای
کسب‌وکار در ایران»، مجله اقتصادی، شماره‌های ۱ و ۲، صص ۲۶-۵.
- معمارنژاد عباس؛ شیری، بهزاد؛ کاخکی، حسین (۱۳۹۲). «نظام گمرکی و ضرورت‌های تحول

- آن: مبانی، برنامه‌ها و اقدامات انجام شده»، فصلنامه سیاست‌های مالی و اقتصادی، سال یکم، شماره ۲، صص ۱۴۲ - ۱۲۱.
- میدری، احمد (۱۳۷۶). توصیه‌ها و رهنمودهایی برای کارایی تجاری، کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد، تهران: موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- یوسفی، محمد (۱۳۹۵). برنامه‌های مدرن گمرک در قرن ۲۱، تهران: گمرک جمهوری اسلامی ایران.