

آسیب شناسی اجرای طرح «آسیکودا» در گمرک ایران

کد موضوعی: ۲۲۰

شماره مسلسل: ۱۲۳۰۰

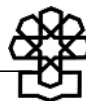
دفتر: مطالعات اقتصادی

اسفندماه ۱۳۹۰

به نام خدا

فهرست مطالب

چکیده.....	۱.....
مقدمه.....	۲.....
۱. کمک‌های خارجی (فنی و مالی) در پروژه آسیکودا از قبیل کمک‌های UNDP و UNCTAD.....	۵.....
۲. وضعیت فعلی نرم‌افزار مورد اجرای آسیکودا در گمرک ایران.....	۶.....
۳. مزایا و معایب اجرای طرح آسیکودا در کشور.....	۱۶.....
۴. عدم امکان کنترل کامل و وجود زمینه فساد و تبانی.....	۲۲.....
۵. امکان‌سنجی تولید نرم‌افزارهای مشابه در داخل کشور.....	۲۳.....
جمع‌بندی و ارائه پیشنهادها.....	۲۶.....
منابع و مآخذ.....	۲۷.....



آسیب‌شناسی اجرای طرح «آسیکودا» در گمرک ایران

چکیده

«آسیکودا» نرم‌افزاری است که برای پردازش خودکار داده‌های گمرکی به‌کار می‌رود. این نرم‌افزار توسط آنکتابد برای کشورهای درحال توسعه طراحی شده و تاکنون مورد استفاده بسیاری از کشورهای جهان قرار گرفته است. در ایران نیز از سال ۱۳۷۳ شرایط اولیه برای استفاده از آسیکودا فراهم شد و درحال حاضر بسیاری از گمرکات کشور تحت پوشش سیستم آسیکودا قرار دارند. اجرای این سیستم در گمرکات ایران دارای نکات قوت و ضعفی بوده و به همین دلیل موافقت‌ها و مخالفت‌هایی در مورد استفاده از سیستم آسیکودا در گمرک ایران وجود دارد. این مطالعه به بررسی و آسیب‌شناسی اجرای سیستم آسیکودا در ایران پرداخته است. بررسی‌ها و نتایج این مطالعه با استفاده از اظهارنظرهای کارشناسی مسئولان و کارشناسان مختلف در زمینه اجرای سیستم آسیکودا صورت گرفته است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که به‌رغم برخی نقاط ضعف سیستم آسیکودا، منافع‌ای که اجرای آن در گمرک ایران در پی داشته مانند تسریع در ارائه آمار و اطلاعات و ترخیص کالا، بسیار قابل توجه بوده است. با این وصف لازم است تا گمرک با هدف رفع کاستی‌ها و کاهش فساد و افزایش راستی‌آزمایی، برنامه‌ای برای اصلاح و ارتقای این سیستم در پیش گیرد.

مقدمه

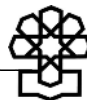
آسیکودا یا همان Automated System for Customs Data معادل عبارت فارسی سیستم خودکار یا اتوماتیک داده‌های گمرکی است. آسیکودا یک سیستم نرم‌افزاری است که در ژنو و توسط آنکتابد ایجاد شد و تمام استانداردهای جهانی، استانداردهای ایزو، استانداردهای سازمان جهانی گمرک و سازمان ملل در آن لحاظ شده است. این سیستم به گونه‌ای طراحی شده است که می‌تواند با ویژگی‌های گمرکی کشورهای مختلف همخوانی داشته باشد.

قبل از به‌وجود آمدن سیستم آسیکودا در سرتاسر کشورهای جهان یک سیستم و روش خاصی برای نظام‌مند ساختن گمرکات وجود نداشته است. در سال ۱۹۸۱ بنابر تقاضا و پیشنهاد بعضی از کشورهای درحال توسعه، سیستم آسیکودا توسط اداره ملل متحد^۱ به‌وجود آمد. این سازمان درحال حاضر نیز مسئولیت تطبیق سیستم آسیکودا را در کشورهای مختلف جهان بر عهده دارد.

سیستم آسیکودا از سال ۱۹۸۱ تاکنون در ۷۸ کشور جهان تطبیق و مورد استفاده قرار گرفته است که برخی کشورهای همجوار ایران مانند افغانستان و سوریه نیز قرارداد پیاده‌سازی سیستم آسیکودا را امضا کرده‌اند و از تجربه کارشناسان ایرانی نیز برای اجرای سیستم آسیکودا در این کشورها استفاده شده است.

آغاز به‌کارگیری آسیکودا در ایران به سال ۱۳۷۳ بازمی‌گردد. در آن زمان فرآیند طولانی ترخیص کالا از گمرک، ضرورت بازنگری در امور گمرکی را غیرقابل

1. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)



اجتناب ساخته و شرایط به‌گونه‌ای بود که اظهارنامه‌های گمرکی به‌صورت دستی و در گونی‌های مختلف به محلی برده شده و در آنجا اطلاعات و ارقام‌شان توسط اپراتور وارد دفاتر گمرکی می‌شد. این فرآیند باعث شده بود آمار بازرگانی کشور که توسط گمرک ارائه می‌شود همواره با یک تأخیر ۱۵ ماهه همراه باشد. درحال حاضر نیز فرآیند ترخیص کالا حتی در اظهارنامه‌های استاندارد آسیکودا که به نام اختصاری SAD شناخته می‌شود، نیاز به حدود ۲۵ امضا دارد.

اجرای پروژه آسیکودا در ایران در ابتدا با مشکلات زیادی مواجه بوده که اصلی‌ترین این مشکلات، پیچیدگی‌های مربوط به قانون بود. به‌طوری که بدون اصلاح قوانین، امکان اجرای این پروژه وجود نداشت. پس از بررسی‌های اولیه مقرر شد تا این سیستم در گمرک مهرآباد به‌صورت آزمایشی به اجرا در آید. همچنین به علت مقاومت برخی افراد در بخش واردات، اجرای آسیکودا ابتدا از صادرات شروع شد. ۱۸ ماه پس از عقد قرارداد با آنکتاد، یعنی در سال (۱۳۷۶) آسیکودا در بخش صادرات در گمرک راهاندازی شد. به‌طور کلی اجرای سیستم آسیکودا در ایران بر مبنای قراردادهای منعقد شده با آنکتاد در سه فاز صورت گرفت.

قرارداد فاز اول پروژه پس از تأیید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، وزارت امور خارجه و گمرک ایران در مردادماه سال ۱۳۷۵ با واحد عمران سازمان ملل^۱ جهت به‌کارگیری و راهاندازی سیستم آسیکودا در یک گمرک نمونه (PILOT) منعقد شد که مدت اجرای این طرح ۱۸ ماه پیش‌بینی شده بود.

شایان ذکر است که UNDP طی تفاهمنامه (MOU) جداگانه‌ای، آنکتاب^۱ را به‌عنوان مشاور اجرایی پروژه معرفی کرد. گمرک ایران با توجه به هدف پروژه با تشکیل تیم‌های کاری ملی و بدون حضور کارشناسان خارجی مقیم اقداماتی از قبیل اصلاح و ساده‌سازی رویه‌های موجود، فارسی و ترجمه کردن کل سیستم، تغییر تاریخ لاتین به شمسی، طراحی فرم اظهارنامه جدید و تطبیق گردش عملیات دستی با روش پیشنهادی در سیستم آسیکودا را به انجام رسانید.

در مرحله بعد فاز دوم این پروژه با تأیید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، وزارت امور خارجه و UNDP در اردیبهشت ۱۳۷۸ منعقد شد.

هدف از این فاز راه‌اندازی و به‌کارگیری سیستم آسیکودا در هشت گمرک فعال کشور (غرب تهران، جنوب تهران، بندرعباس رجایی، بندرعباس باهنر، شهریار تهران، مشهد، بوشهر و بندرامام) بوده است.^۲

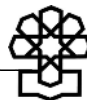
فاز سوم پروژه آسیکودا نیز با حضور نمایندگان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، وزارت امور خارجه، گمرک، UNDP و آنکتاب در تاریخ ۱۳۸۱/۵/۳ مابین گمرک ایران و UNDP منعقد شد.

بازسازی گمرکات و راه‌اندازی سیستم آسیکودا در ۱۰ گمرک مهم ترانزیتی مانند بازرگان، دوغانرون، لطف‌آباد، اینچه‌برون، سرخس، چابهار، آبادان، خرمشهر، سیرجان، یزد و ...، مکانیزه کردن کلیه رویه‌های موجود تا حد ۹۰ درصد، ارتباط با سازمان‌های بین‌المللی و انتقال پیام‌های SAFE TIR و WCO جهت استفاده از

1. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

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

۲. وب سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران به آدرس اینترنتی:



مدل‌های بین‌المللی، به‌کارگیری یک سیستم کدینگ استاندارد در گمرک (UCR) و ایجاد مرکز آموزش منطقه‌ای جهت کشورهای عضو اکو که به‌وسیله آنکتاب به‌عنوان نقطه کانونی^۱ تعیین شده بود، ازجمله اهداف این فاز بوده است.

ازجمله دستاوردهای مهم اجرای فاز سوم استفاده از بستر اینترنت جهت اظهار کالا از راه دور بوده که در فازهای قبلی میسر نبود.

لازم به ذکر است که این نظام عموماً در کشورهای درحال توسعه به توصیه آنکتاب ایجاد شده و یا می‌شود. این درحالی است که در کشورهای توسعه یافته پیش از این روش‌های مبتنی بر استانداردهای جهانی استفاده شده بود و بنابراین آسیکودا در این کشورها رواج ندارد.

۱. کمک‌های خارجی (فنی و مالی) در پروژه آسیکودا از قبیل کمک‌های

UNDP و UNCTAD

آسیکودا نرم‌افزاری است که توسط آنکتاب برای کشورهای درحال توسعه طراحی شده است. از آنجایی که آنکتاب به‌عنوان زیربخشی از سازمان ملل، یک نهاد غیرانتفاعی است، عموماً اجرای آسیکودا را برای کشورهای درحال توسعه با هزینه‌های بسیار پایین انجام می‌دهد. در حقیقت آنکتاب برای فروش نرم‌افزار به کشورها، هزینه‌ای را دریافت نمی‌کند و تنها هزینه‌هایی را برای پشتیبانی و آموزش دریافت می‌کند که مبلغ زیادی نیست.

به‌عنوان مثال درخصوص ایران در سال ۱۳۷۴ کشورمان به پیشنهاد آنکتاب، قراردادی را برای اجرای سیستم آسیکودا در گمرک ایران به امضا رسانید. مبلغ اولیه این پروژه در حدود ۵۰۰ هزار دلار بود. در حقیقت آنکتاب نرم‌افزار را به‌صورت رایگان در اختیار گمرک قرار می‌داد و این هزینه فقط برای پشتیبانی، آموزش و اعزام کارشناسان غیرمقیم اخذ می‌شد بنابراین از آنجایی که ایران برای اجرای این پروژه از کارشناسان مقیم استفاده نکرده بود، هزینه اجرای پروژه بسیار کاهش یافت. همچنین کارشناسان ایرانی که در طول اجرای پروژه آموزش دیدند بعدها توسط آنکتاب در کشورهای مختلف جهان به‌کار گرفته شدند. اجرای موفق این پروژه در ایران باعث شد تا از ایران خواسته شود برای اجرای این پروژه در سایر کشورها (مانند افغانستان، مالزی، تونس و ...) نیز به آنکتاب کمک کند.

مبلغ اولیه این پروژه تنها برای اجرای آسیکودا در گمرک شهریار بود، اما بعدها با توجه به آنکه نیروهای ایرانی آموزش‌های لازم را دیده بودند، بدون عقد قرارداد جدید با آنکتاب، این پروژه برای سایر گمرکات کشور هم اجرا شد. این کار به لحاظ قانونی باید با پرداخت مبلغی به آنکتاب صورت می‌گرفت، اما آنکتاب هم به علت اهداف غیرانتفاعی خود از این موضوع چشم‌پوشی کرد.

۲. وضعیت فعلی نرم‌افزار مورد اجرای آسیکودا در گمرک ایران

اجرای آسیکودا در ایران با برخی چالش‌ها همراه بود. با این حال از سال ۱۳۸۱ تصمیم به توسعه سیستم آسیکودا به سایر گمرکات کشور گرفته شد.



متأسفانه تغییرات مکرر در ریاست کل گمرک باعث شده است تا در برخی برهه‌های زمانی اجرای این پروژه با موانعی مواجه شود. به‌عنوان مثال در زمانی که ریاست گمرک دیدگاه مناسبی نسبت به اجرای شیوه‌های گمرک الکترونیک نداشت باعث شد تا برخی از گمرکات کشور به سیستم‌های قبلی بازگردند.

یکی از دلایل اصلی مخالفت برخی گمرکات کشور با اجرای آسیکودا، حذف برخی درآمدهای گمرکات بود. به‌عنوان مثال گفته شده است در گمرک بندرعباس که ۵۰ درصد واردات کشور از آنجا صورت می‌گیرد بیش از اجرای آسیکودا مرسوم بود تا از هر واردکننده‌ای فارغ از آنکه دارای نقص مدرک باشد یا خیر ۱۰۰ هزار تومان هزینه اظهارنامه اخذ شود اما در سیستم آسیکودا شیوه‌ای وجود دارد که در آن مسیر اظهارنامه به‌صورت اتوماتیک انتخاب می‌شود. انتخاب اتوماتیک مسیر اظهارنامه توسط سیستم باعث شد تا نزدیک به ۵۰ درصد واردات این گمرک در مسیر سبز قرار گیرد و از آنها مبلغ ۱۰۰ هزار تومان اخذ نشود و همین موضوع کاهش درآمد ۵۰ درصدی برای گمرک بندرعباس را به‌همراه داشت.

موارد دیگری از این قبیل و برخی دیدگاه‌هایی که درخصوص عدم استفاده از این سیستم مطرح شده، روند ارتقای سیستم آسیکودا در ایران را به تأخیر انداخته است. با این حال همان‌طور که در ادامه اشاره خواهد شد، درحال حاضر بخش وسیعی از رویه‌های گمرکی تحت پوشش این نرم‌افزار صورت می‌پذیرد.

۲-۱. بررسی حوزه پوشش روندها، فرآیندها و مسیرهای مختلف تشریفات

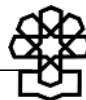
گمرکی در آسیکودا

در حال حاضر سیستم آسیکودا بخش وسیعی از فعالیت‌های موجود در گمرک را پوشش می‌دهد. درصد به‌کارگیری آسیکودا در رویه‌های مختلف گمرکی تاکنون به شرح زیر بوده است:

درصد پوشش آسیکودا	رویه گمرکی
۹۰	واردات
۸۵	صادرات
۵۰	خروج موقت
۳۰	ورود موقت
۳۵	ترانزیت (کارنه تیر)
۳۵	سیستم انتخاب مسیر اظهارنامه در گمرکات

مأخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران.^۱

فرآیندها و مسیرهای مختلف گمرکی در سیستم آسیکودا را می‌توان در دو بخش واردات و صادرات دسته‌بندی کرد که به لحاظ کارکردی بسیار شبیه به هم هستند. با توجه به آنکه عمده فعالیت گمرک ایران بر روی بخش واردات صورت می‌گیرد، در این گزارش تنها به فرآیندهای مربوط به بخش واردات اشاره می‌شود که می‌توان به صورت زیر طبقه‌بندی کرد.



۱. ورود اطلاعات

۲. پذیرش اظهارنامه

۳. مسیر اظهارنامه و کنترل‌های گمرکی

۴. پرداخت و تلخیص یا درب خروج

مرحله اول: ورود اطلاعات

صاحب کالا یا نماینده قانونی وی به بخش (ورود اطلاعات) مراجعه و با دریافت فرم اولیه اظهارنامه مبادرت به ارائه اطلاعات درخواستی در متن و ظهر اظهارنامه می‌کند. پس از تکمیل اظهارنامه اولیه و تحویل آن به قسمت ورود اطلاعات اظهارنامه وارد سیستم می‌شود.

پس از ورود اطلاعات و همچنین محاسبه هزینه‌های متعلقه که باید توسط کاربر پرداخت شود، کاربر اظهارنامه موجود در سیستم را از طریق رایانه خود و رایانه مرکزی، کنترل کرده و پس از اخذ تأییدیه، نسبت به ذخیره نمودن اظهارنامه در رایانه کاربر و رایانه مرکزی اقدام می‌کند. سیستم به این اظهارنامه شماره عطفی اختصاص می‌دهد.

مرحله دوم: پذیرش اظهارنامه

در این قسمت صاحب کالا اظهارنامه و فیش بانکی و کلیه مدارک را تحویل داده و رسیدگی اجمالی صورت گرفته و اظهارنامه شماره ثبت اظهارنامه (کوتاژ) دریافت می‌کند.

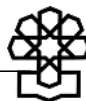
مرحله سوم: کنترل‌های گمرکی

در این مرحله ارزیابی فیزیکی کالا انجام می‌شود. رئیس سرویس ارزیابی توسط شماره عطف و کد اظهارکننده که در متن اظهارنامه نوشته شده و یا از طریق شماره ثبت اظهارنامه آن را فراخوانی کرده و با استفاده از رایانه به ارزیابی سیستمی آن مبادرت می‌نماید. رئیس سرویس ارزیابی پس از اصلاح اظهارنامه توسط صاحب کالا، شماره ارزیابی تعیین شده توسط سیستم را به صورت دستی در محل مربوطه (قسمت ب) اظهارنامه وارد کرده؛ اظهارنامه را امضا کرده و به واحد صندوق و صدور پروانه ارسال می‌کند.

انتخاب اتوماتیک مسیر اظهارنامه (selectivity)

سیستم آسیکودا دارای قابلیت‌هایی است که مسیر اظهارنامه را به صورت اتوماتیک انتخاب می‌کند. این موضوع باعث شده است تا فرآیند ترخیص کالا از گمرک از ۴۸ ساعت به حدود ۲ ساعت کاهش یابد. با این حال موضوع بستگی به مسیری دارد که سیستم برای اظهارنامه انتخاب می‌کند. در حال حاضر در اظهارنامه در حدود ۳۰ فیلد اطلاعاتی وجود دارد که شامل نام صاحب کالا، کشور مبدأ، کد کالا، ارزش، نوع حمل و... می‌شود. برای سیستم تعریف شده است که با توجه به اطلاعات موجود در این فیلدهای اطلاعاتی یکی از مسیرهای سبز، زرد و یا قرمز را برای اظهارنامه انتخاب کند.

به عنوان مثال اگر کشور مبدأ واردات، افغانستان یا کلمبیا باشد، از سوی سیستم دارای ریسک بالا تشخیص داده شده، اما اگر از انگلستان باشد، دارای ریسک پایین بوده که در تعیین مسیر اظهارنامه تأثیرگذار است. همچنین تعرفه‌ها هم در تعیین



مسیر کالا تأثیرگذار هستند. به عنوان مثال تعرفه‌هایی که مربوط به اسلحه شیمیایی و سلاح میکروبی است به علت ریسک بالای کالا، به کانال قرمز ارسال می‌شوند. همچنین اگر ارزش کالا از مقدار خاصی بالاتر باشد توسط سیستم به کانال زرد هدایت می‌شود. نوع وسیله حمل نیز می‌تواند تعیین‌کننده باشد به طوری که وسیله حمل هوایی دارای ریسک پایین‌تری است.

معمولاً در کانال سبز کنترلی انجام نمی‌شود. در این کانال کافی است بازرگان اظهارنامه و اسناد خویش را تحویل گمرک بدهد، گمرک به صورت اجمالی و ظاهری کنترل می‌کند و پروانه ترخیص کالا را به بازرگان می‌دهد. در کانال زرد فقط اسناد ازسوی بازرسین گمرک دیده شده و وقت بیشتری برای بازدید یا کنترل اسناد در نظر گرفته می‌شود. در کانال قرمز دقیقاً همان کنترل‌های سنتی صورت می‌گیرد چون قرمز نشانگر ریسک بالای اظهارنامه است. تعیین مسیر اتوماتیک اظهارنامه یکی از دستاوردهای سیستم آسیکوداست که زمان ترخیص کالا را کاهش می‌دهد.

برای اجرای هرچه صحیح‌تر انتخاب اتوماتیک مسیر اظهارنامه لازم است تا مجموعه‌ای از سیستم‌های اطلاعاتی در حافظه سیستم قرار گیرد. این مجموعه اطلاعات باید شامل اطلاعات پرونده‌های قاچاق، اطلاعات نیروی انتظامی و سوابق واردکنندگان باشد تا در انتخاب مسیر مناسب کمک کند.

مرحله چهارم: پرداخت و ترخیص

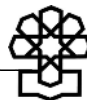
پس از ارزیابی سیستمی و امضای اظهارنامه توسط رئیس سرویس ارزیابی، اظهارنامه و فیش بانکی به صندوق تحویل می‌شود. صندوقدار ابتدا اظهارنامه

مربوطه را از سیستم فراخوانی و مبلغ فیش ارائه شده را با مبلغ محاسبه شده توسط سیستم در خانه ۴۷ اظهارنامه مقابله می‌کند و در صورت تأیید؛ رسید صندوق را بر اساس اطلاعات مندرج در خانه‌های اظهارنامه در رایانه تکمیل، کنترل و تأیید می‌کند. پس از آن فیش بانکی از اسناد جدا و نسبت به چاپ پروانه گمرکی اقدام می‌شود. پروانه چاپ شده به وسیله مسئول صندوق مهر و امضا شده، شماره آن در دفتر مربوطه وارد می‌گردد، سپس با اخذ رسید به صاحب کالا تحویل می‌شود.

اجرای سیستم آسیکودا در گمرک ایران در بخش واردات با چالش‌هایی همراه بود. از آنجایی که قانون در این خصوص قابل تغییر نبود، لازم بود تا برخی فرآیندها در مسیر ترخیص کالا تغییر یابد. به عنوان مثال تا پیش از اجرایی شدن سیستم آسیکودا، واردکنندگان در ابتدای ورود باید فیش بانکی را پرداخت می‌کردند. این موضوع مشکلاتی را ایجاد می‌کرد، مانند آنکه ممکن بود در بازبینی‌های مجدد مدارک و کالا، مبلغ فیش تغییر کند و مراجعه‌کننده تا چندین بار باید برای اصلاح مبلغ پرداختی، به بانک مراجعه می‌کرد. در صورتی که با اجرای آسیکودا مقرر شد تا فیش بانکی در آخرین مرحله پرداخت شود.

از جمله چالش‌های اجرای سیستم آسیکودا در بخش واردات برخی فرآیندهایی بود که در کشور ما مرسوم است، اما در سیستم آسیکودا پیش‌بینی نشده‌اند. این موارد عبارتند از:

۱. درب خروج.



۲. ماده (۱۴)^۱: که شامل بدهی‌های معوق نهاده‌ها و واردکننده‌های مختلف به گمرک می‌شود و حساب جداگانه‌ای دارند که بدهی‌ها و معوق‌های آنها در آنجا ثبت می‌شود.

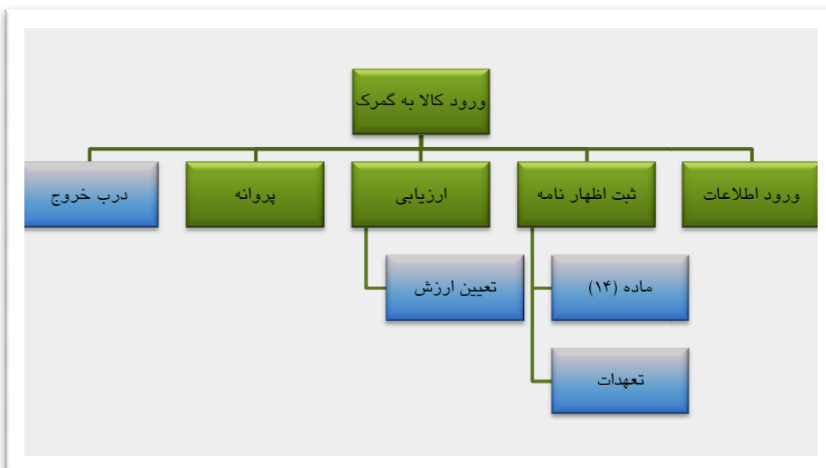
۳. تعهدات: شامل تعهداتی که برای اخذ مجوز ورود کالا داده می‌شود. به عنوان مثال واردکننده تجهیزاتی وارد می‌کند که نیاز به اخذ مجوز از وزارت صنایع دارد و گمرک به قید تعهد واردکننده برای اخذ مجوز، اجازه ورود کالا را صادر می‌کند.

۴. تعیین ارزش کالا: در سایر کشورها ارزش کالا در خارج از گمرک و به واسطه سیستم‌های مالیاتی صورت می‌گیرد، اما در گمرک ایران این عمل توسط کارشناسان گمرک صورت می‌پذیرد.

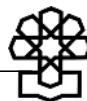
مواردی که در بالا به آنها اشاره شد، ازجمله اصلی‌ترین مواردی است که در سیستم واردات کشور وجود داشته اما در نرم‌افزار آسیکودا پیش‌بینی نشده است. بنابراین یکی از اصلی‌ترین برنامه‌های گمرک، اضافه کردن این موارد به نرم‌افزار آسیکودا بوده است. نمودار زیر مراحل ورود کالا به گمرک تا خروج آن را نشان می‌دهد.

۱. ماده (۱۴) قانون امور گمرکی: کالایی که ترخیص قطعی نشده وثیقه پرداخت کلیه وجوهی است که به ورود قطعی آن کالا تعلق می‌گیرد و همچنین سایر بدهی‌های قطعی صاحب کالا بابت حقوق ورودی می‌باشد، گمرک نمی‌تواند قبل از دریافت کلیه وجوه مزبور اجازه تحویل کالا را بدهد.

نمودار مراحل ورود کالا به گمرک تا خروج



در نمودار فوق مواردی که با رنگ روشن نشان داده شده (درب خروج، ماده (۱۴) تعهدات، تعیین ارزش)، در سیستم آسیکودا تعریف نشده است. اضافه کردن این قسمت‌ها به نرم‌افزار اصلی مشکلاتی را ایجاد می‌کند. مشکل اصلی آن است که آنکتابد منبع اصلی (Source) نرم‌افزار را در اختیار کشورها قرار نمی‌دهد. درحال حاضر مواردی که به آنها اشاره شد به‌عنوان ابزار به نرم‌افزار اولیه اضافه شده‌اند، اما به علت عدم همخوانی کامل با Source اولیه نرم‌افزار، این ابزارها به خوبی کار نمی‌کنند. برای حل این مشکل درحال حاضر می‌توان از کارشناسان ایرانی که در آنکتابد مشغول به کار هستند استفاده کرد و از این لحاظ ظرفیت خوبی وجود دارد.



۲-۲. آسیکودا ابزاری برای کنترل و مدیریت گمرک و یا پاسخگویی به

سازمان‌های بین‌المللی

قبل از به‌وجود آمدن سیستم آسیکودا در کشورهای جهان یک سیستم مشخص و یکسانی برای الکترونیکی نمودن گمرکات وجود نداشته است. همان‌طور که اشاره شد سیستم آسیکودا در سال ۱۹۸۱ توسط آنکتاد به‌وجود آمد که این سازمان مسئولیت تطبیق این سیستم را در کشورهای جهان به دوش دارد.

استفاده از این ابزار منافع زیادی مانند ارائه اطلاعات روزآمد تجاری و سایر منافع که در ادامه به آنها اشاره خواهد شد، برای گمرک ایران داشته است. هر چند که نیاز به بررسی‌های جدی به‌خصوص در مورد قابلیت‌های جدیدی که باید به نرم‌افزار اضافه شود، وجود دارد. استفاده از این ابزار توسط هر یک از کشورها می‌تواند برای مجامع بین‌المللی نیز منافع از جمله جمع‌آوری اطلاعات تجاری کشورها و تحلیل بررسی آنها را در پی داشته باشد. به‌طوری که گردآوری اطلاعات تجاری مربوط به کشورها از طریق این سیستم می‌تواند به صورت منظم صورت گیرد و سازمان‌های بین‌المللی مانند آنکتاد و یا بانک جهانی امکان بیشتری برای تحلیل و بررسی وضعیت اقتصادی کشورها و به‌خصوص کشورهای در حال توسعه خواهند داشت. بنابراین می‌توان عنوان داشت که استفاده از سیستم آسیکودا در مجموع هم به نفع کشورهای استفاده‌کننده و هم به نفع سازمان‌های بین‌المللی مانند آنکتاد است و نمی‌توان صرفاً استفاده از آن را به علت پاسخگویی به مجامع بین‌المللی دانست. مسلماً ایجاد یک سیستم جامع در کشورهای در حال توسعه‌ای که پیش از استفاده از آسیکودا

نرم‌افزار جامعی برای الکترونیک کردن داده‌های گمرکی خود نداشته‌اند، مستلزم صرف وقت و هزینه زیادی خواهد بود، درحالی که آنکتاب با ارائه این نرم‌افزار بسیاری از هزینه‌ها را برای کشورهای مذکور کاهش داده است.

۳. مزایا و معایب اجرای طرح آسیکودا در کشور

یکی از روش‌های اقتصادی برای ارزیابی طرح‌ها، تحلیل هزینه - فایده است. به این معنا که در اجرای طرح‌های جدید لازم است تا مزایا و منافع طرح بررسی شده و بر اساس آنها اقدام به تصمیم‌گیری شود. این امر گرچه در ابتدا بسیار واضح و ساده به نظر می‌رسد، اما در بسیاری از موارد از تحلیل‌ها دور می‌ماند.

از آنجایی که هر سیاست اقتصادی، طرح و یا سیستمی دارای مزایا و معایبی است، نمی‌توان تنها به صرف مزایا و یا معایب آن تصمیم‌گیری کرد. این موضوع درخصوص استفاده از سیستم آسیکودا نیز صادق است و موافقان یا مخالفان اجرای این سیستم در گمرکات کشور، باید مزایا و معایب آن را به‌طور همزمان مورد توجه قرار داده و درخصوص آن تصمیم‌گیری کنند. در ادامه به برخی از مزایا و معایب استفاده از سیستم آسیکودا اشاره می‌شود.

۳-۱. مزایای استفاده از سیستم آسیکودا

مزایای استفاده از سیستم آسیکودا را می‌توان در دو دسته قرار دارد. اول قابلیت‌های سیستم است که به واسطه این قابلیت‌ها، دستاوردهایی حاصل می‌شود. بنابراین



مزایای استفاده از این سیستم در دو دسته قابلیت‌ها و دستاوردها طبقه‌بندی می‌شود.

۱-۱-۳. قابلیت‌ها

۱. پشتیبانی کلیه رویه‌های گمرکی اعم از واردات، صادرات، ترانزیت و غیره.
۲. کنترل ترانزیت کالا در مبدأ و مقصد: با استفاده از این سیستم اطلاعات کالای ترانزیتی در گمرک مبدأ جمع‌آوری شده و به‌منظور بازرسی و کنترل برای گمرک مقصد ارسال می‌شود. این امر به تسریع ترانزیت کالا و تسویه پروانه‌ها کمک می‌کند.
۳. چاپ اظهارنامه و کلیه گزارش‌ها: در این سیستم کلیه امور به استثنای اقداماتی که باید از سوی اشخاص انجام پذیرد و نیاز به تصمیم‌گیری دارد، مانند ارزیابی، کنترل تعرفه و غیره به وسیله رایانه انجام می‌شود. اطلاعات اظهارنامه، همه گزارش‌ها، قبض رسید و دفتر مالی به وسیله چاپگر تهیه شده و اختصاص شماره ثبت (کوتاژ) به شماره ارزیابی نیز توسط رایانه انجام می‌شود.
۴. استفاده از کدهای بین‌المللی و محلی: در این سیستم تمامی کدهای HS، کد کشورها، کد ارزها و کدهای محلی مانند کد بانک‌ها، کد گمرکات و غیره تعریف شده است.
۵. امکان کدگذاری مجوزها و به روز نگه داشتن آنها: در این سیستم مجوزها شماره‌گذاری شده و در سیستم وجود دارد و سیستم می‌تواند هر لحظه آخرین اطلاعات مجوزها را داشته باشد.
۶. امکان پرداخت حقوق و عوارض گمرکی از طریق سیستم الکترونیکی بانکی: این سیستم می‌تواند با برقراری ارتباط الکترونیکی با بانک به‌طور خودکار وجوه مربوط به عوارض را با استفاده از سیستم بانکی از حساب صاحب کالا، برداشت کند.

۷. امکان اظهار کالا از راه دور.

۸. حذف دفاتر سنتی مالی و آماری.

۹. حسابداری درآمدهای گمرکی و صدور قبض رسید به‌طور خودکار.

۲-۱-۳. دستاوردها

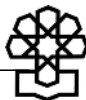
مهمترین دستاورد سیستم آسیکودا، کاهش زمان ترخیص کالا و ارائه اطلاعات روزآمد است. به‌طور کلی مهمترین مزایا و دستاوردهای سیستم آسیکودا عبارتند از:

۱. **سرعت بیشتر در ترخیص کالا:** این سیستم مدت زمان انجام امور گمرکی را به حداقل می‌رساند و از اتلاف وقت گمرک و ارباب‌رجوع به مقدار قابل ملاحظه‌ای کم می‌کند، به‌طوری که براساس اظهارنظر کارشناسان مربوطه، پس از اجرای آن مدت ترخیص کالا از گمرک ایران از ۴۸ ساعت به ۲ ساعت کاهش یافته است.

۲. **استفاده بهینه از نیروی انسانی:** با استفاده از این سیستم، کارکنان می‌توانند امور محوله را در مدت زمان کوتاه‌تری انجام داده و در نتیجه به کارایی کارکنان افزوده می‌شود.

۳. **ارائه سریع و به‌موقع و دقیق آمار تجارت خارجی:** با راه‌اندازی این سیستم، اطلاعات و آمار دقیق و به روز تجارت خارجی در دسترس بوده و می‌تواند کمک زیادی در زمینه سیاستگذاری خارجی انجام دهد.

۴. **حذف دفاتر کوتاه و ژورنال:** دفاتر کوتاه به آمار ورود و خروج و دفتر ژورنال به آمار مربوط به مبالغ دریافتی از کالاهای ورودی اختصاص دارد. اجرای آسیکودا باعث حذف این دفاتر شد. همچنین در ایران ۳۷ نوع عوارض از کالای



ورودی (برای مثال عوارض هلال احمر، آموزش و پرورش و ...) اخذ می‌شد درحالی که در آسیکودا به هیچ وجه ۳۷ نوع عوارض پیش‌بینی نشده بود و در بدترین شرایط کشورها دارای ۸ نوع عوارض بودند. اجرای آسیکودا باعث شد تا این ردیف‌های عوارضی با هم تجمیع شده و با تصویب مجلس به دو نوع عوارض کاهش یابند.

۵. ایجاد فرم استاندارد اظهارنامه (SAD): اجرای آسیکودا مستلزم متحدالشکل شدن فرم‌های استاندارد گمرکی است. با اجرای آسیکودا در گمرکات کشور، اظهارنامه‌های متحدالشکل با نام اختصاری SAD ایجاد شد.

۲-۳. معایب استفاده از سیستم آسیکودا

یکی از عمده‌ترین ایراداتی که به سیستم آسیکودا وارد است، امکان خطا در تعیین مسیر اظهارنامه توسط سیستم بوده که ممکن است منجر به انتخاب مسیر سبز برای برخی اظهارنامه‌هایی که دارای ایراد هستند شود. به‌طور کلی حذف عامل انسانی با وجود آنکه یکی از مزایای این سیستم محسوب می‌شود، جزء ایرادات این سیستم نیز هست. برخی دیگر از معایب استفاده از سیستم آسیکودا عبارت است از:

۱. این نظام و نرم‌افزار مربوط، قابلیت تجزیه و تحلیل اسناد و مدارک و سوابق را جز آنچه در برنامه رایانه‌ای تعریف شده ندارد. همچنین نرم‌افزار آسیکودا امکان کنترل ارقام و اعداد اسناد مانند اسناد خرید را با آنچه در اظهارنامه مشخص شده، ندارد.

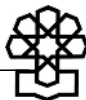
در این سیستم فقط مندرجات اظهارنامه قابل بررسی است. در برخی موارد مانند ارزشگذاری نیز اطلاعات نرم‌افزار به‌طور مرتب روزآمد نمی‌شود و متکی به سوابقی است که گمرک برای یک دوره چند ماهه یا بیشتر در رایانه گذاشته است.

همچنین در ارتباط با کد شناسه کالا نرم‌افزار قادر به تأیید صحت آن نیست. یعنی به آنچه عیناً در خانه مربوط به «کد کالا» توسط اظهارکننده درج شده، بسنده می‌کند.

۲. عملاً در گمرک تغییر معیارها با فاصله زمانی طولانی حداقل یک ماه یکبار انجام می‌شود و همین امر موجب می‌گردد تا در کنار مکانی که تعیین مسیر می‌نماید (به وسیله رایانه) کارشناسی قرار گیرد و به‌صورت نمونه‌گیری مسیرهای زرد و قرمز را به جای «سبز» تغییر دهد که با این ترتیب بازهم احتمال اعمال سلیقه و بروز فساد اقتصادی دور از ذهن نخواهد بود. در صورتی که معیارهای انتخاب به‌صورت روزآمد تغییر کند، این مشکل تا حدود زیادی رفع خواهد شد.

۳. احتمال بروز خسارت هم برای حقوق دولت به لحاظ شرایط ورود مغایر با سیاستگذاری‌ها و هم برای صاحبان کالا به لحاظ امکان بروز خسارت وجود دارد. در مورد صاحبان کالا که با استفاده از رایانه اظهارنامه آنها کنترل می‌شود و بر حسب اتفاق در مسیر سبز قرار می‌گیرند، قطعاً اگر کالا در درب خروجی هم کنترل نشود و بعداً معلوم شود که کالا خسارت یا آسیب دیده و یا اصولاً مغایر یا ناقص باشد، پذیرش آن برای گمرک غیرممکن است.

همان‌طور که اشاره شد اصلی‌ترین ایراد وارد بر سیستم آسیکودا، عدم تشخیص صحت اطلاعات ثبت شده در اظهارنامه و فراهم شدن فرصت کم‌اظهاری یا اظهار غیرواقعی کالا است که در این خصوص به نظر می‌رسد این موضوع با اصلاح قانون تا حدود زیادی قابل رفع است. قانون باید در این زمینه به‌صورتی باشد که ریسک ارائه اطلاعات نادرست در اظهارنامه را افزایش دهد.



زمانی که واردکننده یا صادرکننده و عوامل ترانزیت اطمینان یابند که دادن اطلاعات ناقص و غلط متضمن جرائم سنگینی است و محرومیت از ادامه فعالیت خواهند داشت، احتمال ارائه اطلاعات صحیح از سوی آنها افزایش می‌یابد. اگر قانون ارائه اطلاعات غلط را در حکم قاچاق دانسته و محرومیت از فعالیت‌های بازرگانی را در پی داشته باشد، امکان پذیرش مدیریت خطر از سوی مسئولین گمرک نیز افزایش خواهد یافت.

به عبارت دیگر اگر صاحبان کالا مطمئن شوند برخورد قاطع با آنها خواهد شد، و موضوع با جریمه نقدی یا مسامحه خاتمه پیدا نمی‌کند، می‌توان ثبت اطلاعات صحیح را نه تنها به اتکای نرم‌افزار بلکه به اختیار صاحبان کالا قرار داد. به‌طوری که آنهایی که کالای خود را منطبق با اظهار و اظهارنامه می‌دانند فقط به تحویل کالا اقدام نمایند. مشروط به اینکه امکان ادامه بازرسی‌های موردی در انبار و محل نگهداری کالا در خارج از گمرک یا طی مراحل گمرک تا محل توزیع برای گمرک باقی باشد و هر زمانی که مغایرت و خلافی مشاهده شد، به اشد مجازات قاچاق یعنی محرومیت از ادامه فعالیت، ابطال کارت بازرگانی و حتی پیگردهای قانونی دیگری محکوم شود.

برخی از معایب سیستم آسیکودا باعث شده است تا تعدادی از کارشناسان توصیه به عدم استفاده از این نرم‌افزار داشته باشند. در حال حاضر درخصوص مخالفت با استفاده از سیستم آسیکودا چند موضوع مطرح می‌شود.

۱. برخی از این مخالفت‌ها به‌منظور استفاده از یک سیستم جایگزین به‌جای آسیکودا و تولید یک نرم‌افزار بومی است.

همان‌طور که اشاره شد، آسیکودا تاکنون در ۸۰ کشور دنیا تجربه شده و این

تجربه جهانی به استفاده هرچه بیشتر از این نرم‌افزار کمک خواهد کرد. صرف وقت و هزینه برای تولید یک نرم‌افزار داخلی درحالی که پیش از این نیز تلاش‌هایی در این جهت صورت گرفته و نتیجه‌بخش نبوده است، تنها باعث اتلاف منابع خواهد شد.

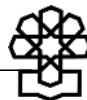
۲. ایراد دیگری که درخصوص سیستم آسیکودا مطرح می‌شود، به‌طور کلی درخصوص عدم استفاده از نرم‌افزار و استفاده از ابزارهای سنتی به‌جای نرم‌افزار است. این استدلال با توجه به عدم قابلیت نرم‌افزار در کنترل اسناد و مدارک صورت می‌گیرد.

در این خصوص باید عنوان داشت که هرچند عدم کنترل کامل نرم‌افزار بر روی اسناد ممکن است باعث ایجاد فساد و تبانی شود، اما در کنار آن مزایای نرم‌افزار را نیز نباید از نظر دور داشت. ارائه به روز آمار و اطلاعات که از اصلی‌ترین مزایای استفاده از نرم‌افزار است، خود نقش بسزایی در جلوگیری از قاچاق کالا خواهد داشت، زیرا ارائه اطلاعات باعث می‌شود تا سیاستگذاران در هر زمانی برآوردی از میزان واردات رسمی داشته باشند و با مقایسه آن با میزان مصرف داخلی برآوردی از حجم قاچاق به دست آورند که می‌تواند در مبارزه با قاچاق سودمند باشد.

بنابراین پیش از هرگونه اتخاذ تصمیم در این زمینه لازم است تا مزایا و معایب استفاده از سیستم آسیکودا در کنار هم مورد توجه و ارزیابی قرار گیرد.

۴. عدم امکان کنترل کامل و وجود زمینه فساد و تبانی

بحث کنترل یا کنترل کامل موضوعی نیست که به این بهانه بتوان همچون گذشته‌ها هر محموله را جزء به جزء مورد بررسی اسنادی و ارزیابی ملموس قرار داد. به



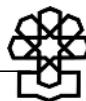
عبارت دیگر مقوله مدیریت خطر^۱ در هر زمینه از فعالیت‌ها و خدمات و مخصوصاً در نظام اداری اجرایی کشور از ضروریات است. کشورهای پیشرفته در حال حاضر به‌طور نامحسوس کنترل‌هایی را انجام می‌دهند و این کنترل‌های نامحسوس درخصوص گمرک از نقاط قوت برخی کشورهاست، که محمولات را در کمترین زمان ترخیص می‌کنند. این نوع مدیریت به هیچ وجه تهدیدی برای آنچه مورد نظر مقامات دولتی، از لحاظ الزامات قانونی و حقوق عوارض است محسوب نمی‌شود، بلکه با اعمال پیش‌بینی‌های خاص و اتخاذ روش‌های پیشرفته، ضمن ایجاد سرعت، تمهیداتی برای حفظ حقوق دولت و ملاحظات مربوط به ایمنی و استاندارد کالا اندیشیده‌اند که یکی از این نمونه‌ها استفاده از رایانه و دیگری پذیرش و ارتقای مدیریت خطر است. با این حال نرم‌افزار آسیکودا در شرایط فعلی نیز، پوشش مناسبی برای کنترل همه اسناد نداشته و همه اطلاعات مندرج در آنها را پوشش نمی‌دهد. ازسوی دیگر ایجاد و تعیین معیارها برای انتخاب مسیر به‌طور ناقص و اجمالی تعریف شده و با توجه به تغییر دیر به دیر معیارها راه را برای جریان فساد هموار می‌سازد.

۵. امکان‌سنجی تولید نرم‌افزارهای مشابه در داخل کشور

تولید نرم‌افزارهای مشابه در داخل کشور مسلماً دارای صرف وقت و هزینه زیادی است. در حال حاضر با توجه به موانعی که برای برنامه‌ریزی اطلاعات و اسناد و به‌طور کلی انطباق همه جزئیات اسناد با واقعیت که نیازمند بررسی جزء به جزء آنهاست، وجود دارد،

به نظر نمی‌رسد که هیچ نرم‌افزاری قادر به انجام چنین امری باشد و یا موانع و ایرادات سیستم آسیکودا در این زمینه را به‌طور کامل از میان بردارد. از این رو بهتر است به جای صرف وقت و هزینه و آزمون بیشتر در رابطه با ایجاد نرم‌افزارهای مشابه در داخل کشور، تفاوت نرم‌افزارهای موجود و مورد استفاده در سایر کشورها با نرم‌افزار آسیکودا مورد بررسی قرار گرفته و در صورتی‌که نرم‌افزار آسیکودا امکان بازبینی داشته باشد، آن را بازبینی کنند. همچنین به نظر می‌رسد که علاوه بر نرم‌افزار مشکل باید از طریق اصلاح قوانین و رویه‌های اجرایی مرتفع شود.

لازم به ذکر است که پیش از اجرای سیستم آسیکودا در ایران، ایجاد یک نرم‌افزار داخلی برای استفاده در گمرک بررسی شد، اما با توجه به مطالعات صورت گرفته مشخص شد که در حال حاضر شرکت‌های تولید نرم‌افزار در داخل توانایی تولید آن را ندارند. همچنین باید توجه داشت که در همه موارد لزوماً دلیلی برای ایجاد نرم‌افزارهای داخلی وجود ندارد، زیرا برخی نرم‌افزارها بارها در کشورهای مختلف دنیا تجربه شده و ایرادات آنها مشخص شده است و از این رو استفاده از این تجربیات مفید فایده خواهد بود. درخصوص نرم‌افزار مورد استفاده در گمرک و آسیکودا نیز، شرایط به همین ترتیب است. آنکتاب نرم‌افزار آسیکودا را برای کشورهای در حال توسعه طراحی کرده و این نرم‌افزار پیش از ایران در ۸۰ کشور دنیا امتحان شده و موفق بوده است. بنابراین مناسب است تا ایران نیز از این تجربه استفاده کند. شایان ذکر است که کشورهای پیشرفته دنیا مانند آمریکا نیز پیش از آنکه آسیکودا تولید شود دارای نرم‌افزارهای پیشرفته و مخصوص به خود در زمینه



گمرک بوده‌اند و از این رو نرم‌افزار آسیکودا تنها در کشورهای مورد استفاده قرار گرفت که برای اولین بار به صورت گسترده اقدام به الکترونیکی کردن گمرک کرده‌اند. به نظر می‌رسد با توجه به تجربه بالای جهانی در استفاده از نرم‌افزارهای مختلف در گمرک، تلاش برای ایجاد نرم‌افزارهای مشابه داخلی، تنها راه حل نباشد و در صورتی که نیاز به جایگزین کردن نرم‌افزاری به جای آسیکودا باشد، بهتر است تا از نرم‌افزارهای موجود استفاده کرد. بر اساس اظهار نظر کارشناسان گمرک در حال حاضر و پس از تغییر در ریاست کلی گمرک، رویکرد استفاده از نرم‌افزار جایگزین به جای آسیکودا وجود دارد. رویکرد مذکور به این صورت است تا با مطالعه وضع موجود و تعریف وضع مطلوب، نرم‌افزار مناسب دیگری خریداری شود. با این حال باید توجه داشت که از آنجایی که اجرای چنین پروژه‌ای در حدود پنج سال زمان می‌برد، پیشنهاد می‌شود تا ضمن اجرای آن، به طور همزمان آسیکودا در ایران نیز ارتقا یابد. این کار می‌تواند با استفاده از نیروهای ایرانی مشغول به فعالیت در آنکتاب صورت پذیرد.

در برخی از بازه‌های زمانی نیز گمرک برنامه‌هایی برای ارتقای سیستم آسیکودا در ایران داشت. در سال‌های قبل، موضوع استفاده از نسخه جدیدتر آسیکودا تحت عنوان ASYCUDA WORLD مطرح شد. سند استفاده از این نرم‌افزار نیز با آنکتاب به امضا رسیده بود، اما از آنجایی که ایران دارای پهنای باند مناسب برای استفاده از این نوع نرم‌افزار نیست، امکان استفاده از آن نیز به طور کامل و جامع وجود ندارد. در این مورد لازم است تدابیر جدی برای امنیت شبکه اطلاعات اندیشیده شود.

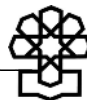
جمع‌بندی و ارائه پیشنهادها

آغاز اجرای پروژه آسیکودا در ایران از سال ۱۳۷۳ کلید خورد و طی سه فاز ادامه یافت به‌طوری که هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد فعالیت‌های وارداتی و ۸۵ درصد فعالیت‌های صادراتی تحت پوشش این سیستم قرار دارند.

اجرای سیستم آسیکودا در ایران دارای چالش‌هایی بوده و در کنار آن منافع و هزینه‌های متعددی را در پی داشته است. با این حال بررسی مزایا و معایب اجرای این سیستم که در این گزارش به آن اشاره شد، نشان می‌دهد که در کنار معایبی مانند امکان خطای سیستم در تشخیص مسیر اظهارنامه، مزایایی مانند افزایش بهره‌وری نیروی انسانی، ارائه اطلاعات روزآمد، کاهش زمان ترخیص کالا و غیره نیز وجود دارد که در مجموع استفاده از این سیستم را توصیه می‌کند.

در مجموع به نظر می‌رسد که با توجه به آزموده شدن این سیستم در بسیاری از کشورهای دنیا و همچنین گمرک ایران، پیشنهاد می‌شود تنها اگر رفع نقایص نرم‌افزار کنونی از طریق اصلاح برنامه‌نویسی و ارتقای آسیکودا امکانپذیر نیست، مسیر تغییر و جایگزینی نرم‌افزار جدید انتخاب گردد. از این رو لازم است تا اقداماتی صورت گیرد تا به ارتقای عملکرد این سیستم کمک کند که برخی از این اقدامات عبارتند از:

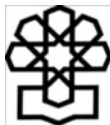
۱. وضع جرائم سنگین برای ثبت غیرواقعی اطلاعات،
۲. تلاش برای ارتقای سیستم آسیکودا به‌خصوص الحاق برخی قسمت‌های جدید به نرم‌افزار که مطابق با رویه‌های گمرکی ایران باشد،



۳. رفع ایرادات در تعیین مسیر اظهارنامه از طریق روزآمد کردن معیارهای تعیین مسیر توسط گمرک و استفاده از کارشناسان فناوری اطلاعات و انجام کار پژوهشی درخصوص بررسی نواقص این بخش از سیستم.
۴. استفاده از کارشناسان ایرانی به منظور بومی سازی سیستم،
۵. بررسی سیستم های موجود در سایر کشورهای پیشرفته دنیا و بررسی پیش نیازهای لازم برای استفاده از آن سیستم ها در ایران.

منابع و مآخذ

۱. پورتال گمرک جمهوری اسلامی ایران به آدرس اینترنتی <http://www.irica.gov.ir>.
۲. «دولت الکترونیک چیست؟»، وبسایت گمرک ۸۸، بخش مقالات به آدرس <http://gomrok88.ir/>.
۳. تاریخچه آسیکودا، وبسایت گمرک ۸۸، بخش مقالات به آدرس <http://gomrok88.ir/>.
۴. اسلامی وارقانی، علیرضا، علی بعیدی مفردنیا و علیرضا احمدی. نحوه اظهار و ترخیص کالا از گمرک، اظهارنامه SAD - آسیکودا، نشر وکیل، چاپ اول، بهار ۱۳۸۶.
۵. قانون امور گمرکی، مصوب ۱۳۵۳/۳/۳۰ مجلس شورای ملی.
۶. گزارشی از پروژه ملی آسیکودا، مصاحبه با آقای ابوطالب نجفی مدیر وقت پروژه ملی آسیکودا، ۱۳۸۴.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۲۳۰۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: آسیب‌شناسی اجرای طرح «آسیکودا» در گمرک ایران

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه بازرگانی)

تهیه و تدوین: زهرا کاویانی

ناظر علمی: فتح‌اله تاری

متقاضی: معاونت پژوهشی

ویراستار: حسین صدری‌نیا

واژه‌های کلیدی:

۱. آسیکودا

۲. گمرک الکترونیک

تاریخ انتشار: ۱۳۹۰/۱۲/۲۰