

## شاخص توانمندی تجارت<sup>۱</sup>

### مقدمه:

تجارت بین الملل به عنوان عامل باز کردن اقتصادها<sup>۲</sup>، نقش قابل توجهی در رشد اقتصادی کشورها ایفا می کند (سان<sup>۳</sup>، ۲۰۱۱). چنین تاثیری از طریق امکان دسترسی به بازارهای خارجی، تکنولوژی و منابع روی می دهد (فرهادی، ۱۳۸۳). امروزه تمامی کشورها سعی دارند در راستای توسعه تجارت جهانی و استفاده از ظرفیت های بالقوه خود، موانع پیش روی کسب و کار را از میان بردارند. یکی اقداماتی که در این زمینه صورت گرفته، عقد موافقتنامه های تجاری است که منجر به تسهیل فضای کسب و کار و تجارت می شود. از جمله این اقدامات، می توان به موافقتنامه تسهیل تجارت<sup>۴</sup> به عنوان مهم ترین دستاورد نهمین کنفرانس وزرای سازمان تجارت جهانی در دسامبر ۲۰۱۳ اشاره نمود. بر اساس محاسبات هافبائر<sup>۵</sup> و اسکات<sup>۶</sup> (۲۰۱۳)، اجرای موافقت نامه مذکور موجب افزایش یک میلیارد دلاری تولید ناخالص داخلی جهان خواهد شد. این موافقتنامه به واسطه تسهیل فضای تجاری، علاوه بر منافع ناشی از افزایش تولید ناخالص داخلی، منافع صادراتی را نیز برای کشورها به دنبال خواهد داشت. تجربه نشان داده است که منافع حاصل از نصف کردن هزینه های تسهیل تجارت تقریباً ده برابر منافع حاصل از نصف کردن تعرفه هاست. به طوری که بر مبنای مطالعات زاکی<sup>۷</sup> (۲۰۱۴)، پیشرفت های بزرگ در زمینه تسهیل تجارت می تواند در بلند مدت منجر به افزایش تقریباً ۱,۸ درصدی تولید ناخالص داخلی جهان شود؛ به عبارتی در سال ۲۰۲۰، معادل ۱,۲ هزار میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی جهان خواهد افزود. از طرفی، منافع صادراتی ناشی از تسهیل فضای تجاری نیز افزایش ۸,۲ درصدی صادرات (۴,۵ برابر رشد ۱,۸ درصدی تولید ناخالص داخلی) را در جهان در سال ۲۰۲۰ به دنبال خواهد داشت که معادل ۱,۵ هزار میلیارد دلار درآمد صادراتی بیشتر برای جهان خواهد بود. علاوه بر موارد مذکور، به طور کلی اقداماتی که ممکن است اثر زیادی بر تجارت داشته باشند، عبارتند از: بهبود وضعیت دسترسی به اطلاعات، تسریع انجام تشریفات مرزی از حیث به حداقل رسانی اسناد و مدارک لازم، اتوماسیون فرایند و ساده سازی مراحل، افزایش شفافیت و بهبود نقش حاکمیتی مقامات گمرکی. مجمع جهانی اقتصاد<sup>۸</sup> به تازگی با انتشار گزارشی چگونگی رفع موانع کسب و کار و تسهیل تجارت را در کشورهای مختلف مورد ارزیابی قرار داده است. عملکرد کشورها در این زمینه از طریق شاخص توانمندی تجارت سنجیده می شود. برخی از هزینه های

<sup>۱</sup> The Enabling Trade Index ۲۰۱۴

<sup>۲</sup> Openness

<sup>۳</sup> Sun

<sup>۴</sup> Trade Facilitation Agreement

<sup>۵</sup> Hufbauer

<sup>۶</sup> Schott

<sup>۷</sup> Zaki

<sup>۸</sup> World Economic Forum

### معاونت بررسی های اقتصادی

تجاری، برونزا و خارج از کنترل کشورها هستند، اما برخی از آنها دورنزا می باشند و عمدتاً با سیاست های ملی کشورها در ارتباط اند. بدین مفهوم که اصلاحات سیاست گذاری؛ به خصوص اقداماتی که موجب بهبود عملکرد حمل و نقل و ارتباطات می گردند، می توانند منجر به کاهش هزینه های تجاری شوند. شاخص توانمندی تجارت، اغلب اقدامات سیاستی را که منجر به کاهش هزینه های تجاری می شود، در بر می گیرد. کشورهایی که در ارزیابی این شاخص امتیاز بالاتری را کسب نموده اند، به مراتب هزینه های پایین تری را به واسطه سیاست های توانمندسازی تجاری تجربه کرده اند. به طور متوسط، ۴۰ درصد کاهش در هزینه های تجاری می تواند منجر به یک امتیاز افزایش در شاخص توانمندی تجارت شود. با توجه به مطالب مذکور، این شاخص که از ترکیب چهار شاخص دیگر به وجود آمده است، می تواند در اتخاذ یا اصلاح استراتژی های توسعه تجارت خارجی موثر واقع شود. چنین سیاست های تجاری می تواند مواردی از قبیل عقد موافقتنامه های تجاری با سازمان های جهانی یا سایر کشورها، رفع موانع تعرفه ای تجارت کالا، کاهش هزینه های انتقال کالا در مرزها به واسطه پیشرفت در حمل و نقل و ارتباطات، اصلاح مقررات در راستای تسریع انتقال کالا را دربرگیرد. بر اساس مطالب عنوان شده، از جمله منافع حاصل از اصلاح سیاست های تجاری می توان به افزایش توان رقابت پذیری صادراتی، سرمایه گذاری مستقیم خارجی و توسعه بخش خصوصی، یکپارچگی بازار، افزایش اشتغال و رشد اقتصادی و اثرات مثبت سرریز تجارت بر رشد سایر بخش ها، اشاره نمود.

در این گزارش نیز وضعیت کشورهای منتخب به همراه ایران از نظر شاخص توانمندی تجارت مورد ارزیابی قرار می گیرد و بر اساس آن، نقاط قوت و ضعف ایران در زمینه صادرات و واردات شناسایی می شود.

### مفهوم شاخص توانمندی تجارت:

شاخص توانمندی تجارت شاخص ترکیبی واحدی است که مجموعه ای از شاخص های مختلف را در بر می گیرد. بر اساس این شاخص، مجموعه عوامل مربوط به تسهیل تجارت در ۴ گروه اصلی طبقه بندی شده اند. این زیر شاخص ها عبارتند از: دسترسی به بازار<sup>۹</sup>، مدیریت مرزی<sup>۱۰</sup>، زیر ساخت<sup>۱۱</sup>، محیط عملیاتی<sup>۱۲</sup>.

#### ۱. دسترسی به بازار

این زیر شاخص گستردگی و پیچیدگی نظام تعرفه ای کشور، موانع تعرفه ای که کشورها با آن روبه رو هستند و مزیت هایی را که صادرکنندگان در بازارهای خارجی از آن بهره مند می شوند، می سنجد. ارکان دسترسی به بازار در دو گروه طبقه بندی می شوند: دسترسی به بازار داخلی و دسترسی به بازار خارجی

#### ۱.۱. دسترسی به بازار داخلی

<sup>۹</sup> Market access

<sup>۱۰</sup> Border administration

<sup>۱۱</sup> Infrastructure

<sup>۱۲</sup> Operating environment

**معاونت بررسی های اقتصادی**

این رکن به ارزیابی سطح و پیچیدگی حمایت های تعرفه ای به عنوان نتیجه سیاست های تجاری می پردازد. مولفه دسترسی به بازار شامل میانگین موزون تعرفه های تجاری یک کشور، سهم واردات کالاهای مشمول معافیت گمرکی و پیچیدگی نظام تعرفه ای ( از طریق اندازه گیری پراکندگی (واریانس) تعرفه ها مشخص می شود)، فراوانی پیک های تعرفه ای<sup>۱۳</sup> و تعرفه های خاص<sup>۱۴</sup> و تعداد طبقات تعرفه<sup>۱۵</sup> سنجیده می شود.

**۱,۲ دسترسی به بازار خارجی**

این مولفه موانع تعرفه ای که صادرکنندگان یک کشور در بازار مقاصد صادراتی با آن روبه رو هستند، را ارزیابی می کند که شامل متوسط تعرفه های کشور مقصد و حاشیه ترجیح<sup>۱۶</sup> در بازارهای مقصد را که از طریق توافق های تجاری دوجانبه یا منطقه ای برقرار یا به شکل ترجیحات تجاری اعطا می شوند، دربر می گیرد.

**۲. مدیریت مرزی**

این زیرشاخص کیفیت، شفافیت و بهره وری مدیریت مرزهای یک کشور را ارزیابی می نماید. چنین ارزیابی به طور خاص در زمینه کالاهای صادراتی و وارداتی انجام می گیرد و شامل بررسی محدوده، کیفیت و جامعیت خدمات کلیدی ارائه شده توسط گمرک و سازمان های ذی ربط، متوسط زمان، هزینه و تعداد اسناد مورد نیاز برای واردات و صادرات کالا، پیش بینی مدت زمان انجام مراحل مرزی، شفافیت فرآیندها، قابلیت دسترسی و کیفیت اطلاعات فراهم شده توسط سازمان های مرزی و میزان شیوع فساد در آنها می شود.

**۳. زیر ساخت**

این زیرشاخص قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل یک کشور، خدمات مرتبط و زیرساخت های ارتباطی که برای تسهیل انتقال کالا در داخل کشور و سراسر مرزهای آن ضروری است، را ارزیابی می کند. زیر ساخت، ترکیبی از سه معیار زیر است:

**۳,۱ قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل**

این شاخص قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت های داخلی را برای هر یک از اشکال چهار گانه حمل و نقل (جاده ای، هوایی، ریلی و دریایی) می سنجد. قابلیت اتصال خطوط هوایی و ارتباط خطوط زمینی نیز بررسی می شود.

**۳,۲ قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل**

<sup>۱۳</sup> tariff peaks

<sup>۱۴</sup> Specific Tariffs

<sup>۱۵</sup> Number of Distinct Tariffs

<sup>۱۶</sup> Margin of Preference

### معاونت بررسی های اقتصادی

این شاخص شامل بررسی میزان حضور شرکت های خدمات حمل و نقل و کشتی رانی در یک کشور و کیفیت خدمات آنها، سهولت، هزینه و به هنگام بودن حمل می شود. علاوه بر این، کارایی خدمات پستی نیز مورد بررسی قرار می گیرد.

۳,۳. قابلیت دسترسی و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات<sup>۱۷</sup> ICT(s)

این معیار، قابلیت دسترسی و کیفیت فناوری اطلاعات و ارتباطات را در یک کشور مورد ارزیابی قرار می دهد. استفاده از موبایل و اینترنت در یک کشور، فناوری های به کار گرفته شده توسط شرکت ها برای معاملات تجاری و فناوری های مورد استفاده دولت برای تعامل با شهروندان مشمول این بررسی ها می شوند. کیفیت دسترسی به اینترنت نیز در ارزیابی این شاخص مورد توجه قرار می گیرد.

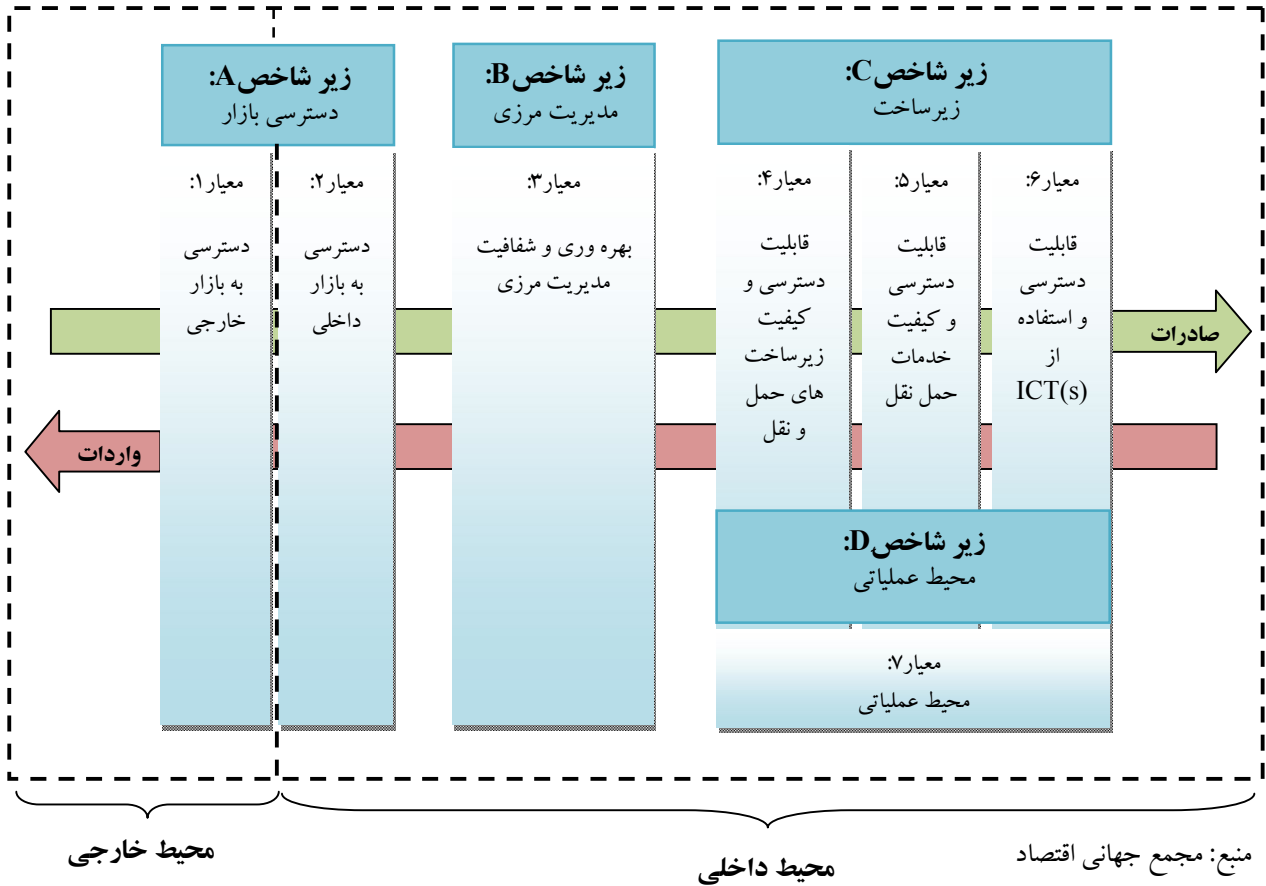
۴. محیط عملیاتی

این شاخص، عوامل کلیدی اثرگذار بر محیط کسب و کار صادرکنندگان و واردکنندگان را مورد ارزیابی قرار می دهد و کیفیت محیط عملیاتی یک کشور را که به طور معناداری بر توان شرکت ها در صادرات، واردات، تجارت و حمل و نقل کالا اثرگذار است، می سنجد. در این راستا، مواردی از جمله میزان حمایت یک کشور از حقوق مالکیت، بی طرفی سازمان های عمومی از جمله دستگاه های قضایی در اختلافات تجاری، دسترسی به منابع مالی از جمله منابع مالی تجاری، باز بودن محیط کسب و کار برای شرکت های خارجی از لحاظ بازار کار و سرمایه گذاری خارجی، امنیت فیزیکی که با وقوع جرم و جنایت تخمین زده می شود نیز مورد بررسی قرار می گیرد.

بر اساس مطالب فوق، شاخص توانمندی تجارت از طریق زیر شاخص های دسترسی بازار، مدیریت مرزی، زیر ساخت و محیط عملیاتی محاسبه می شود. هر یک از این زیرشاخص ها دارای معیارهایی هستند که در شکل زیر قابل مشاهده است. همانطور که در این شکل مشاهده می شود، برای ارزیابی شاخص توانمندی تجارت، بازار داخلی و خارجی مورد ارزیابی قرار می گیرند. در میان معیارهای مورد بررسی، یک معیار مربوط به بازار داخلی و شش معیار دیگر مربوط به بازار خارجی است.

<sup>۱۷</sup>Information and Communication Technologies

شکل ۱- زیرشاخص های مربوط به شاخص توانمندی تجارت



### شاخص توانمندی تجارت در کشورهای منتخب:

مجمع جهانی اقتصاد، برای نخستین بار در سال ۲۰۰۸ گزارش توانمندی تجارت جهانی را منتشر کرد. انتشار این گزارش تا سال ۲۰۱۰، به صورت سالانه ادامه یافت، پس از آن نیز تاکنون به صورت دو سال یکبار منتشر شده است. این گزارش که ظرفیت های لازم را برای تسهیل قراردادهای تجاری و رفع موانع کسب و کار در خود جای داده است، ارزیابی کشورها را مبتنی بر شاخص توانمندی تجارت انجام می دهد. بنابر ویژگی های این گزارش انتظار می رود تا زمان چاپ گزارش در سال ۲۰۱۶، پیشرفت های معناداری به موجب آن در تجارت جهانی روی دهد. کشورها برای دستیابی به منافع تجاری ملزم به به کارگیری زنجیره تامینی خواهند شد که بر اصلاحات تجاری در فعالیت های داخلی و بین المللی متمرکز می باشند. مجمع جهانی اقتصاد با تمرکز بر گام های عملیاتی سعی در غلبه بر موانع تجاری به شکل های مختلف دارد. در راستای اهداف خود، شاخص توانمندی تجارت را در ۱۳۸ کشور مختلف مورد ارزیابی قرار داده است. بدین منظور، بیش از ۶۰ معیار مختلف در هر کشور مورد بررسی قرار گرفته اند. در این میان، کشورهای سنگاپور و هنگ کنگ به ترتیب رتبه های اول و دوم را به خود اختصاص داده اند و کشورهای چاد و ونزوئلا در جایگاه آخر قرار گرفته اند. لازم به

## معاونت بررسی های اقتصادی

ذکر است که اطلاعات کشورها از طریق داده های انجمن حمل و نقل هوایی بین المللی<sup>۱۸</sup>، مرکز تجارت بین المللی<sup>۱۹</sup>، آنکتاد<sup>۲۰</sup>، بانک جهانی<sup>۲۱</sup>، سازمان جهانی گمرک<sup>۲۲</sup>، سازمان تجارت جهانی<sup>۲۳</sup> و نظرسنجی از مدیران اجرایی مجمع جهانی اقتصاد و فعالان تجاری کشورهای مختلف، جمع آوری شده است. در ادامه به برخی از کشورهایی که بر اساس معیارهای منتخب، بهترین عملکرد اقتصادی را داشته اند، اشاره می شود.

- نرخ تعرفه: میانگین موزون تعرفه در کشورهای هنگ کنگ و لیبی برابر صفر بوده است.
- پراکندگی تعرفه<sup>۲۴</sup>: انحراف از معیار تعرفه ها در کشورهای هنگ کنگ و لیبی برابر صفر بوده است.
- سهم تعرفه های با نرخ تعرفه بیش از پیک های تعرفه ای<sup>۲۵</sup>: در میان کشورهای مورد بررسی، ۲۴ کشور هیچ تعرفه ای در سیستم تعرفه ای خود نداشته اند که بیش از سه برابر میانگین تعرفه های آن کشور باشد. این کشورها عبارتند از: الجزایر، آرژانتین، بنگلادش، بنین، بورکینافاسو، کامرون، چاد، شیلی، ساحل عاج، اتیوپی، گابن، گامبیا، غنا، هنگ کنگ، لیبی، ماداگاسکار، مالی، موریتانی، موزامبیک، نیجریه، پاراگوئه، سنگال، تونس، زامبیا.
- تعرفه های خاص: در خطوط تعرفه ای ۵۴ کشور، اقلام تعرفه ای خاص وجود نداشته است. برخی از این کشورها عبارتند از: آلبانی، الجزایر، شیلی، هنگ کنگ، ایران، نیجریه.
- تعداد طبقات تعرفه: کشورهای هنگ کنگ و لیبی تنها دو طبقه تعرفه داشته اند.
- شاخص پیچیدگی تعرفه<sup>۲۶</sup>: دو کشور هنگ کنگ و لیبی حداکثر امتیاز را در این زمینه کسب کرده اند.
- سهم واردات معاف از عوارض گمرکی<sup>۲۷</sup>: در کشورهای هنگ کنگ و لیبی، ۱۰۰ درصد خطوط تعرفه ای از پرداخت حقوق گمرکی معاف هستند.
- دسترسی به بازار داخلی: دو کشور هنگ کنگ و لیبی، حداکثر امتیاز ۷ را از منظر این شاخص کسب کرده اند.
- تعداد اسناد مربوط به واردات: کشورهای فرانسه و ایرلند تنها به دو سند برای واردات کالا نیاز دارند.
- تعداد روزهای صادرات: در کشورهای دانمارک، استونی، هنگ کنگ، سنگاپور و امریکا به طور متوسط ۶ روز زمان برای صادرات کالا مورد نیاز است.
- تعداد اسناد مربوط به صادرات: کشورهای فرانسه و ایرلند تنها به ۲ سند برای صادرات کالا نیاز دارند.

<sup>۱۸</sup> International Air Transport Association

<sup>۱۹</sup> International Trade Centre

<sup>۲۰</sup> United Nations Conference on Trade and Development

<sup>۲۱</sup> World Bank

<sup>۲۲</sup> World Customs Organization

<sup>۲۳</sup> World Trade Organization

<sup>۲۴</sup> Tariff Dispersion

<sup>۲۵</sup> Tariff Peaks

<sup>۲۶</sup> Complexity of Tariff Index

<sup>۲۷</sup> Share of Duty-Free Imports

**معاونت بررسی های اقتصادی**

- شاخص شفافیت گمرکی: از میان کشورهای مورد بررسی، ۳۵ کشور بالاترین امتیاز را از نظر شفافیت گمرک کسب کرده اند. برخی از آنها عبارتند از: هند، ژاپن، جمهوری کره و ترکیه.
- جاده های آسفالت شده: شبکه جاده ای در ۱۸ کشور به طور کامل آسفالت شده است. برخی از این کشورها عبارتند از: امارات متحده عربی، هنگ کنگ، لوگزامبورگ، اردن.
- شاخص خدمات آنلاین دولتی: ۳ کشور جمهوری کره، سنگاپور و امریکا بهترین عملکرد را در این زمینه داشته اند.

همانطور که در قسمت های قبلی نیز اشاره شد، شاخص توانمندی تجارت از ۴ زیرشاخص اصلی تشکیل شده است. جدول ۱، رتبه کشورهای منتخب را در هر یک از این شاخص ها نشان می دهد.

جدول ۱- رتبه کشورهای منتخب در هر یک از زیرشاخص های مربوط به شاخص توانمندی تجارت

کشورها	شاخص ETI	دسترسی به بازار	مدیریت مرزی	زیرساخت	محیط عملیاتی
امارات متحده عربی	۱۶	۱۰۹	۱۷	۱۰	۱۳
مالزی	۲۵	۴۰	۳۳	۲۳	۲۷
جمهوری کره	۳۰	۱۲۰	۱۹	۷	۵۵
ترکیه	۴۶	۶۲	۴۴	۴۷	۵۶
چین	۵۴	۱۱۹	۴۸	۳۶	۳۷
<b>ایران</b>	<b>۱۳۱</b>	<b>۱۳۸</b>	<b>۱۱۹</b>	<b>۹۲</b>	<b>۱۲۵</b>
اندونزی	۵۸	۲۰	۶۹	۶۴	۶۱
هند	۹۶	۱۳۶	۷۴	۶۷	۷۳

منبع: مجمع جهانی اقتصاد

بر اساس جدول فوق، در میان کشورهای منتخب، امارات متحده عربی بهترین عملکرد را از لحاظ شاخص توانمندی تجارت داشته و در جایگاه شانزدهم قرار گرفته است. با این وجود، به نظر می رسد زیرشاخص دسترسی به بازار که بیشتر مربوط به وضعیت تعرفه ای کشورها و بازارهای هدف صادراتی هر کشور می شود، در کشور امارات از وضعیت چندان خوبی برخوردار نیست. با توجه به رتبه ۱۳۱ که برای شاخص توانمندی تجارت در ایران درج شده است، می توان گفت اقدام قابل توجهی در راستای تسهیل تجارت برون مرزی در ایران صورت نگرفته است.

یکی از نکات قابل توجه در جدول ۱، رتبه ۱۳۸ برای ایران در شاخص دسترسی به بازار است؛ در حالی که کشورهای اندونزی، مالزی و ترکیه از نظر این شاخص به ترتیب رتبه های ۲۰، ۴۰ و ۶۲ را کسب کرده اند. بنابراین می توان گفت این کشورها اقداماتی را در راستای رفع موانع تعرفه ای انجام داده اند و مزایایی که صادرکنندگان در این کشورها از نظر دسترسی به بازارهای هدف با آن روبه رو هستند، نسبت به سایر کشورها بیشتر است.

**معاونت بررسی های اقتصادی**

با توجه به جدول ۵، بهره وری و شفافیت مدیریت مرزی در کشورهای امارات متحده عربی و کره نسبت به سایر کشورها بالاتر است. ایران با کسب رتبه ۱۱۹، ضعیف ترین عملکرد را در این زمینه نسبت به سایر کشورهای منتخب داشته است.

همانطور که در جدول ۵ مشاهده می شود، در میان کشورهای منتخب، امارات متحده عربی، کره و مالزی بهترین زیرساخت های حمل و نقل را برای تجارت داشته اند. پایین ترین رتبه ها از نظر این شاخص در میان کشورهای منتخب به ایران، اندونزی و هند تعلق گرفته است.

بر اساس جدول ۵، صادرکنندگان و واردکنندگان امارات متحده عربی نسبت به فعالین تجاری سایر کشورهای منتخب در محیط عملیاتی بهتری به فعالیت می پردازند. پس از آن، به نظر می رسد کشورهای مالزی و چین نیز اقدامات اثربخشی را در راستای بهبود محیط کسب و کار انجام داده اند و به ترتیب رتبه های ۲۷ و ۳۷ را از میان ۱۳۸ کشور کسب کرده اند.

یکی از موضوعات قابل توجه، رتبه ۷ کشور کره در شاخص زیرساخت و رتبه ۱۲۰ این کشور در شاخص دسترسی به بازار است. به نظر می رسد این کشور توانسته با مدیریت صحیح محیط کسب و کار، ضعف موجود در نظام تعرفه ای را از طریق نقطه قوت موجود در زیرساخت های حمل و نقل پوشش دهد و در نهایت رتبه ۳۰ را از نظر شاخص توانمندی تجارت در میان ۱۳۸ کشور جهان کسب نماید.

زیرشاخص دسترسی به بازار از دو رکن دسترسی به بازار داخلی و دسترسی به بازار خارجی تشکیل شده است. معیار دسترسی به بازار داخلی عمدتاً مربوط به وضعیت نظام تعرفه ای کشورهاست. معیار دسترسی به بازار خارجی نیز بر اساس تعرفه بازارهای هدف صادراتی هر کشور و تعرفه های پایین تر از نرخ تعرفه رایج در کشورهای مقصد تعیین می شود. در جدول ۲، رتبه کشورهای منتخب از نظر دسترسی به بازار داخلی و خارجی نشان داده است.

جدول ۲- رتبه کشورهای منتخب در هر یک از ارکان مربوط به دسترسی بازار

کشورها	ارکان دسترسی به بازار	
	دسترسی به بازار داخلی	دسترسی به بازار خارجی
امارت متحده عربی	۷۴	۱۳۰
مالزی	۷۵	۴۲
جمهوری کره	۱۰۴	۹۳
ترکیه	۳۴	۸۰
چین	۹۸	۱۲۵
<b>ایران</b>	<b>۱۳۸</b>	<b>۱۳۳</b>
اندونزی	۲۶	۳۷
هند	۱۳۵	۹۴

منبع: مجمع جهانی اقتصاد



**معاونت بررسی های اقتصادی**

با توجه به جدول ۲، به نظر می رسد در میان کشورهای منتخب اندونزی با رتبه ۲۶ و ترکیه با رتبه ۳۴ نسبت به سایر کشورها از نظام تعرفه ای مناسب تری برخوردارند و صادرکنندگان در این کشورها با موانع تعرفه ای کمتری روبه رو هستند، در حالی که کشورهایمانند جمهوری کره، هند و ایران به ترتیب در رتبه های ۱۰۴، ۱۳۵ و ۱۳۸ قرار گرفته اند. بنابراین می توان گفت این کشورها برای حمایت از تولید داخلی خود از ابزار تعرفه ای استفاده کرده اند که دسترسی به بازار داخلی را برای فعالان کسب و کار دشوار نموده است.

همانطور که در جدول ۲ مشاهده می شود، اغلب کشورهای منتخب در زمینه دسترسی به بازار خارجی در جایگاه های بالاتر از ۸۰ قرار گرفته اند. در چنین وضعیتی دو سناریو برای این کشورها مطرح می شود: در حالت اول ممکن است میانگین موزون تعرفه بازارهای هدف صادرات این کشورها ارقام بالاتری بوده است. حالت دوم را نیز می توان به تعداد محدود تعرفه های ترجیحی اعمال شده توسط مقاصد صادراتی آنها، نسبت داد. در هر دو حالت دسترسی به بازار خارجی برای فعالان تجاری به آسانی امکان پذیر نخواهد بود. کشورهای امارات متحده عربی، کره، ترکیه، چین، ایران و هند به ترتیب رتبه های ۱۳۰، ۹۳، ۸۰، ۱۲۵، ۱۳۳ و ۹۴ را کسب کرده اند. اندونزی و مالزی نیز نسبت به سایر کشورهای منتخب با کسب رتبه های ۳۷ و ۴۲ در جایگاه بهتری قرار گرفته اند.

شاخص زیرساخت نیز از سه معیار قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت حمل و نقل، قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل و قابلیت دسترسی و استفاده از ICT (S) تشکیل شده است. جدول ۳ رتبه کشورهای منتخب را در هر یک از ارکان مربوط به شاخص زیرساخت نشان می دهد.

جدول ۳- رتبه کشورهای منتخب در هر یک از ارکان مربوط به شاخص زیرساخت

ارکان زیرساخت			کشورها
قابلیت دسترسی و استفاده از ICT (S)	قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل	قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت حمل و نقل	
۲۳	۲۷	۱	امارت متحده عربی
۳۸	۲۶	۱۴	مالزی
۶	۱۸	۱۱	جمهوری کره
۷۵	۳۶	۲۶	ترکیه
۸۲	۳۱	۱۶	چین
۱۰۳	۹۰	۶۵	ایران
۸۱	۵۸	۶۰	اندونزی
۱۰۴	۵۷	۳۴	هند

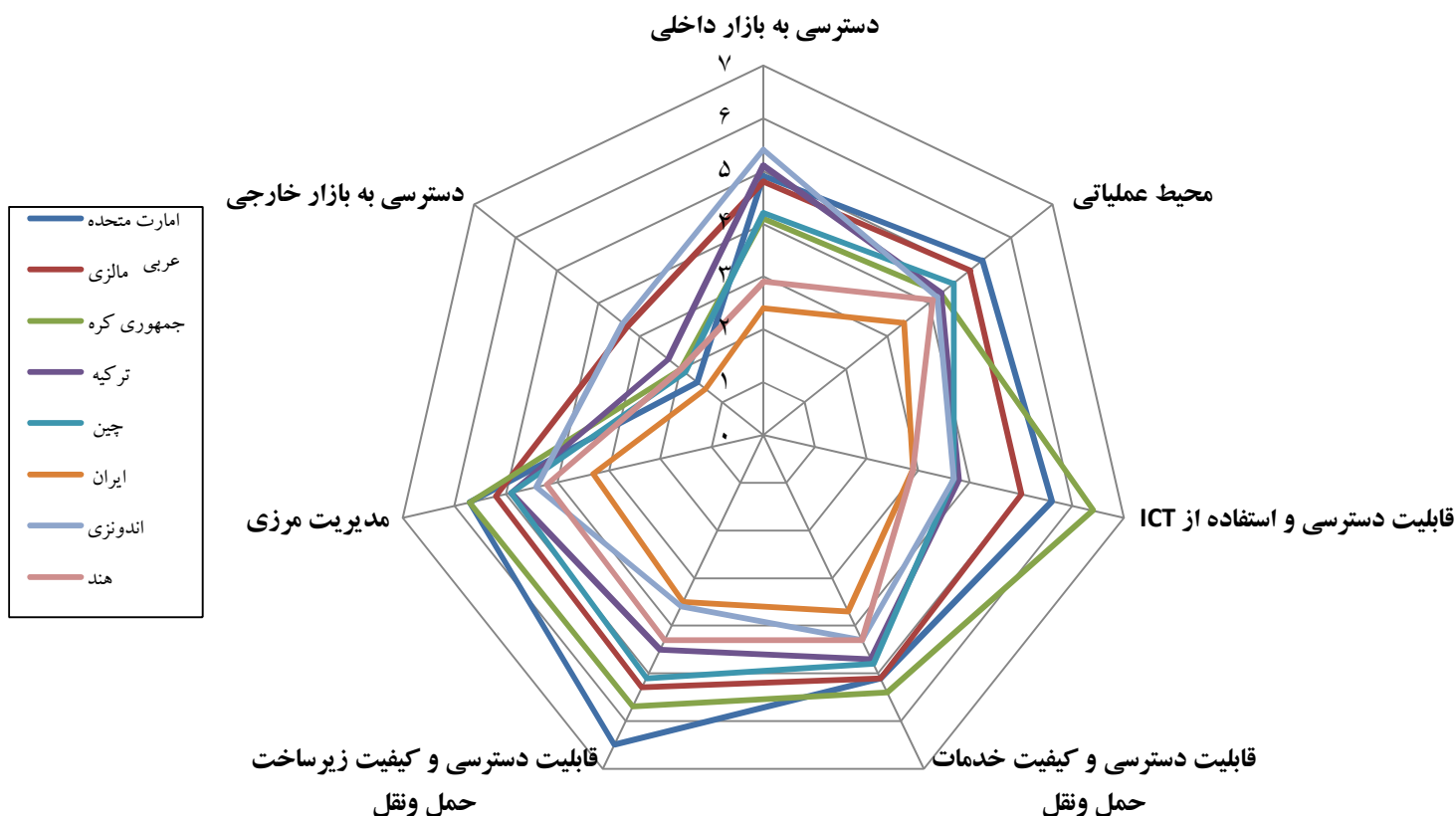
منبع: مجمع جهانی اقتصاد

**معاونت بررسی های اقتصادی**

با توجه به جدول ۳، کشور امارات متحده عربی دارای بهترین زیرساخت های حمل و نقل در میان ۱۳۸ کشور جهان است، اما از نظر دسترسی به خدمات حمل و نقل در جایگاه بیست و هفتم قرار دارد. پس از آن نیز به ترتیب جمهوری کره، مالزی و چین قرار گرفته اند. ایران نیز رتبه ۶۰ را از نظر قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل کسب کرده است. همانطور که در این جدول مشاهده می شود، ایران و هند نسبت به سایر کشورها از نظر دسترسی و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در سطوح پایین تری قرار گرفته اند. در میان کشور های منتخب کره بهترین رتبه یعنی رتبه ۶ را کسب نموده است.

همانطور که در بخش های قبلی نیز اشاره شد، امتیازات مربوط به هر یک از معیارها در مقیاس ۱ تا ۷ درجه بندی شده است. شاخص توانمندی تجارت هر کشور، در بر گیرنده ۷ معیار مختلف است که امتیازی از ۱ تا ۷ به هر یک از آنها تعلق می گیرد. در نمودار زیر، امتیاز کسب شده توسط کشورهای منتخب در هر یک از معیارها با یکدیگر مقایسه شده اند.

نمودار ۱- مقایسه امتیازات کسب شده توسط کشورهای منتخب بر اساس هر یک از معیارهای شاخص توانمندی تجارت



منبع: مجمع جهانی اقتصاد

بر اساس نمودار فوق، موقعیت امتیاز معیارهای ایران در محدوده نزدیک به مرکز قرار گرفته که در مقایسه با سایر کشورهای منتخب، موید عملکرد ضعیف تر آن در تمامی معیارها است، در حالی که کشوری

**معاونت بررسی های اقتصادی**

مانند هند با وجود عملکرد ضعیفش در دسترسی و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات، از نظر محیط عملیاتی فضای کسب و کار نسبتاً بهتری را فراهم نموده است و کیفیت خدمات حمل و نقل آن تقریباً معادل کیفیت خدمات آندونزی می باشد که از لحاظ معیار دسترسی به بازار داخلی بالاترین امتیاز را در بین کشورهای منتخب به خود اختصاص داده است.

**شاخص توانمندی تجارت در ایران:**

همانطور که در مطالب پیشین نیز اشاره شد، ایران در میان ۱۳۸ کشور جهان از منظر شاخص توانمندی تجارت، رتبه ۱۳۱ را به خود اختصاص داده است. جدول ۴، رتبه ایران در هر یک از زیر شاخص ها را به طور خلاصه نشان می دهد.

جدول ۴- رتبه و امتیاز ایران در هر یک از زیر شاخص های سهولت تجارت

رتبه	امتیاز	
۱۳۱	۳	<b>شاخص توانمندی تجارت</b>
۱۳۸	۱.۹	زیر شاخص A: دسترسی بازار (۲۵٪)
۱۳۸	۲.۴	معیار ۱: دسترسی به بازار داخلی
۱۳۳	۱.۴	معیار ۲: دسترسی به بازار خارجی
۱۱۹	۳.۳	زیر شاخص B: مدیریت مرزی (۲۵٪)
۱۱۹	۳.۳	معیار ۳: بهره وری و شفافیت مدیریت مرزی
۹۲	۳.۴	زیر شاخص C: زیرساخت (۲۵٪)
۶۵	۳.۵	معیار ۴: قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل
۹۰	۳.۷	معیار ۵: قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل
۱۰۳	۲.۹	معیار ۶: قابلیت دسترسی و استفاده از ICT
۱۲۵	۳.۴	زیر شاخص D: محیط عملیاتی (۲۵٪)
۱۲۵	۳.۴	معیار ۷: محیط عملیاتی

منبع: مجمع جهانی اقتصاد

با توجه به امتیازات کسب شده در هر یک از زیرشاخص ها، به نظر می رسد عملکرد ایران از لحاظ معیار قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل (رتبه ۶۵، امتیاز ۳,۵) نسبت به سایر معیارها بهتر بوده



**معاونت بررسی های اقتصادی**

است. بر اساس جدول ۴، ایران از لحاظ زیرشاخص دسترسی به بازار با کسب امتیاز ۱,۹ در پایین ترین رتبه قرار دارد.

به منظور بررسی هر یک از زیر شاخص ها در ایران، معیارهایی مورد توجه قرار گرفته که جزئیات مربوط به هر یک از آنها در جدول ۵ ارائه شده است.

جدول ۵- جزئیات مربوط به شاخص توانمندی تجارت در ایران

ردیف	شاخص ها	رتبه (از ۱۳۸)	نقطه قوت یا نقطه ضعف	ارزش	بهترین کشور	ارزش
	<b>دسترسی به بازار داخلی (۱-۷)</b>	۱۳۸		۲,۴	۲ کشور	۷,۰
۱,۰۱	نرخ تعرفه (%)*	۱۳۸	×	۲۷,۱	۲ کشور	۰,۰
۱,۰۲	پیچیدگی شاخص تعرفه ای (۱-۷)	۸۵	×	۵,۲	۲ کشور	۷,۰
	پراکنندگی تعرفه (انحراف از معیار)	۱۳۴	×	۲۸,۴	۲ کشور	۰,۰
	سهام بیک های تعرفه (% از خطوط تعرفه)	۷۸	×	۶	۲۴ کشور	۰,۰
	سهام تعرفه های خاص (% از خطوط تعرفه)	۱	*	۰	۵۴ کشور	۰,۰
	تعداد تعرفه های متمایز	۶۵	×	۲۴	۲ کشور	۱,۰
۱,۰۳	سهام واردات بدون تعرفه گمرکی (%)	۱۳۷	×	۰	۲ کشور	۱۰۰,۰
	<b>دسترسی به بازار خارجی (۱-۷)</b>	۱۳۳		۱,۴	کامبوج	۵,۳
۲,۰۱	میانگین موزون تعرفه های کشورهای مقصد (%)	۱۲۱	×	۵,۸	شیلی	۳,۵
۲,۰۲	شاخص حاشیه ترجیح در بازارهای مقصد (۰-۱۰۰)	۱۳۵	×	۱,۸	موریس	۹۷,۱
	<b>بهره وری و شفافیت مدیریت مرزی (۱-۷)</b>	۱۱۹		۳,۳	سنگاپور	۶,۳
۳,۰۱	شاخص خدمات گمرکی (۰-۱)	-		-	سنگاپور	۱,۰
۳,۰۲	بهره وری فرایندهای ترخیص کالا از گمرک (۱-۵)	۱۲۳	×	۲,۲	نروژ	۴,۲
۳,۰۳	تعداد روزهای واردات	۱۲۱	×	۳۷	سنگاپور	۴,۰
۳,۰۴	تعداد اسناد واردات	۱۱۵	×	۱۰	۲ کشور	۲,۰
۳,۰۵	هزینه واردات (دلار به ازای هر کانتینر)	۱۰۶	×	۲۱۰۰	سنگاپور	۴۴۰,۰
۳,۰۶	تعداد روزهای صادرات	۱۰۵	×	۲۵	۵ کشور	۶,۰
۳,۰۷	تعداد اسناد صادرات	۸۵	×	۷	۲ کشور	۲,۰
۳,۰۸	هزینه صادرات (دلار به ازای هر کانتینر)	۹۶	×	۱۴۷۰	مالزی	۴۵۰,۰
۳,۰۹	پرداخت های نامنظم صادرات و واردات	۸۲	×	۳,۳	نیوزلند	۶,۶
۳,۱۰	پیش بینی زمانی مراحل واردات	۱۲۲	×	۳	فنلاند	۶,۰
۳,۱۱	شاخص شفافیت گمرکی (۰-۱)	-		-	۲ کشور	۱,۰
	<b>قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل (۱-۷)</b>	۶۵		۳,۵	امارات متحده عربی	۶,۵
۴,۰۱	ظرفیت حمل مسافر خطوط هوایی بین المللی در هفته (میلیون ها)	۷۳	×	۱۲۵,۲	امریکا	۱۱۰,۴۸۱,۷
۴,۰۲	کیفیت زیرساخت های حمل و نقل هوایی	۱۱۴	×	۳,۳	سنگاپور	۶,۸
۴,۰۳	کیفیت زیرساخت های حمل و نقل جاده ای	۴۴	*	۳,۵	ژاپن	۶,۷
۴,۰۴	شاخص اتصال خطوط حمل و نقل (۱-۱۵۷,۱)	۵۶	×	۲۱,۳	چین	۱۵۷,۵
۴,۰۵	کیفیت زیر ساخت های کشتی رانی و بندر	۷۲	×	۴,۱	هند	۶,۸
۴,۰۶	جاده های آسفالت شده (% از کل جاده ها)	۴۲	*	۸۰,۶	۱۸ کشور	۱۰۰,۰
۴,۰۷	کفیت جاده ها	۶۱	×	۴,۱	امارات متحده عربی	۶,۶
	<b>قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل (۱-۷)</b>	۹۰		۳,۷	سنگاپور	۵,۷
۵,۰۱	سهولت و قابلیت پرداخت هزینه حمل و نقل (۱-۵)	۱۱۷	×	۲,۵	لوکزامبورگ	۳,۸
۵,۰۲	مهارت های حمل و نقل (۱-۵)	۸۸	×	۲,۷	نروژ	۴,۲
۵,۰۳	قابلیت ردیابی و پیگیری (۱-۵)	۱۱۰	×	۲,۵	آلمان	۴,۲
۵,۰۴	به هنگام بودن حمل برای رسیدن به مقصد (۱-۵)	۱۲۶	×	۲,۷	لوکزامبورگ	۴,۷
۵,۰۵	بهره وری خدمات پستی	۶۳	×	۴,۶	ژاپن	۶,۸
۵,۰۶	بهره وری در مبادله میان اشکال چهارگانه حمل و نقل	۵۶	×	۴,۲	هنگ کنگ	۶,۴
	<b>قابلیت دسترسی و استفاده از ICTs</b>	۱۰۳		۲,۹	سوئد	۶,۵
۶,۰۱	اشتراک های تلفن همراه / ۱۰۰ نفر	۱۱۰	×	۷۶,۱	هنگ کنگ	۲۲۹,۲
۶,۰۲	اینترنت با کاربران شخصی (%)	۹۱	×	۲۶	ایسلند	۹۶,۲
۶,۰۳	اشتراک های اینترنتی پهنای باند ثابت / ۱۰۰ نفر	۷۹	×	۴	سوئیس	۳۹,۹
۶,۰۴	اشتراک های اینترنتی پهنای باند تلفن همراه / ۱۰۰ نفر	۱۱۷	×	۰,۴	سنگاپور	۱۲۴,۵
۶,۰۵	استفاده از ICT برای معاملات میان بنگاه های تجاری (BYB)	۱۳۰	×	۳,۷	فنلاند	۶,۲
۶,۰۶	استفاده از اینترنت برای معاملات بین بنگاه و مصرف کننده نهایی (BYC)	۱۱۴	×	۳,۵	انگلیس	۶,۳
۶,۰۷	شاخص خدمات آنلاین دولت (۰-۱)	۷۰	×	۰,۴۹	۳ کشور	۱,۰
	<b>محیط عملیاتی (۱-۷)</b>	۱۲۵		۳,۴	هنگ کنگ	۵,۸
۷,۰۱	شاخص حمایت از مالکیت (۱-۷)	۸۶	×	۳,۵	فنلاند	۶,۳
	حقوق مالکیت	۶۱	×	۴,۳	فنلاند	۶,۴
	حمایت از مالکیت فکری	۱۱۳	×	۲,۸	فنلاند	۶,۲
۷,۰۲	شاخص بهره وری و مسئولیت سازمان های عمومی (۱-۷)	۱۲۴	×	۲,۷	سنگاپور	۶,۰
	بهره وری و بی طرفی دستگاه های قضایی در مناقشات تجاری (۰-۴)	۱۲۰	×	۰,۸	۷ کشور	۴,۰
	انحراف از بودجه عمومی	۶۹	×	۳,۲	نیوزلند	۶,۵
	سهولت انطباق با مقررات دولتی	۱۱۳	×	۲,۸	سنگاپور	۵,۴
۷,۰۳	دسترسی به منابع مالی (۱-۷)	۱۳۲	×	۲,۶	هنگ کنگ	۵,۷
	قیمت خدمات مالی	۱۲۶	×	۳,۱	هنگ کنگ	۶,۱
	در دسترس بودن خدمات مالی	۱۲۸	×	۳,۱	سوئیس	۶,۴
	سهولت گرفتن وام	۱۳۸	×	۱,۵	قطر	۴,۹
	دسترسی به منابع مالی تجاری	۱۲۶	×	۲,۶	هنگ کنگ	۵,۸
۷,۰۴	شاخص آزادسازی برای شرکت های خارجی (۱-۷)	۱۳۰	×	۳	ایرلند	۵,۵
	سهولت به کارگیری نیروی کار خارجی	۱۳۲	×	۲,۸	امارات متحده عربی	۵,۶
	اثر تجاری قوانین بر روی سرمایه گذاری مستقیم خارجی	۱۲۶	×	۳,۲	ایرلند	۶,۷
	آزادسازی قوانین تجاری چندجانبه (۰-۱۰۰)	۱۱۷	×	۴۷,۱	اسلوانی	۹۲,۲
۷,۰۵	شاخص امنیت فیزیکی (۱-۷)	۸۷	×	۵	قطر	۶,۸
	قابلیت اعتماد به خدمات پلیس	۶۱	×	۴,۳	فنلاند	۶,۷
	هزینه های تجاری جرم و خشونت	۸۸	×	۴,۲	قطر	۶,۸
	هزینه های تجاری تروریسم	۱۰۷	×	۴,۶	اسلوانی	۶,۷
	موارد قتل نفس / ۱۰۰ هزار نفر	۶۴	×	۳	هنگ کنگ	۰,۲
	شاخص بروز تروریسم (۱-۷)	۱۲۸	×	۴,۹	۴۸ کشور	۷,۰

منبع: مجمع جهانی اقتصاد

\* با توجه به مطالب مندرج در گزارش سهولت تجارت، این نرخ مربوط به میانگین موزون نرخ های تعرفه است و از داده های ۲۰۱۲ موجود در International Trade Centre استخراج شده است.

## معاونت بررسی های اقتصادی

در جدول ۵، موارد قابل توجهی وجود دارد که در ادامه به آنها اشاره می شود:

✓ واحد اندازه گیری برخی از شاخص ها در مقابل آن درج نشده است. این شاخص ها مانند بهره وری خدمات پستی، دسترسی به منابع مالی تجاری، سهولت به کارگیری نیروی کار خارجی بر اساس نظرسنجی از مدیران اجرایی مجمع جهانی اقتصاد به دست آمده و در مقیاس ۱ تا ۷ اندازه گیری شده است. مقیاس ۷ نیز بهترین عملکرد را نشان می دهد. شایان ذکر است که این موضوع مربوط به شاخص هایی نمی شود که بیانگر تعداد هستند و واحد آنها درج نشده است (مانند تعداد روزهای واردات).

✓ شاخص حاشیه ترجیح<sup>۲۸</sup> درصد تعرفه هایی را تخمین می زند که نرخ آنها پایین تر از MFN<sup>۲۹</sup> (تعرفه به کار گرفته شده برای عمده طرف های تجاری یک کشور) برای واردات یک کشور به کار گرفته می شود. به طور کلی، حاشیه ترجیح تفاوت مطلق بین نرخ تعرفه MFN و نرخ تعرفه ترجیحی است (گرترلر<sup>۳۰</sup>، ۲۰۰۳).

✓ همانطور که در جدول ۵ مشاهده می شود، ایران از نظر سه شاخص تعرفه های خاص، کیفیت زیرساخت های حمل و نقل جاده ای و جاده های آسفالت شده (% سهم از کل جاده ها) دارای مزیت رقابتی است و رتبه های پایین تر از ۵۰ را در هر یک از آنها به خود اختصاص داده است.

با توجه به این جدول، خطوط تعرفه ای ۵۴ کشور دارای تعرفه های خاص نیستند که ایران نیز یکی از آن کشورهاست. در خصوص وضعیت زیرساخت های حمل و نقل نیز تقریباً ۸۱ درصد جاده های ایران آسفالت شده است، لذا به لحاظ میزان جاده های آسفالت شده رتبه ۴۲ و از منظر کیفیت زیرساخت های حمل و نقل رتبه ۴۴ را به خود اختصاص داده است، اما ضعف موجود در کیفیت جاده های کشور موجب شده؛ ایران از جهت کیفیت جاده ای رتبه ۶۱ را کسب نماید. در میان کشورهایی که مورد بررسی قرار گرفته اند، ژاپن دارای بالاترین سطح کیفیت زیرساخت های حمل و نقل جاده ای بوده است و از ۱۳۸ کشور مورد نظر، تنها جاده های ۱۸ کشور به طور کامل آسفالت شده اند. بنابراین به نظر می رسد ایران از لحاظ حمل و نقل جاده ای از وضعیت نسبتاً بهتری نسبت به سایر روش های حمل و نقل برخوردار است، اما از نظر کیفیت جاده ها نیاز به بهبود بیشتری دارد.

✓ همانطور که در جدول ۱ مشاهده می شود، هفت معیار برای شاخص دسترسی به بازار داخلی در نظر گرفته شده است که ایران به استثنای سهم تعرفه های خاص در سایر موارد دارای ضعف رقابتی می باشد. در میان کشورهای مورد مطالعه، ایران دارای بالاترین میانگین موزون نرخ تعرفه است

<sup>۲۸</sup> Index of margin of preference

<sup>۲۹</sup> Most Favoured Nation

<sup>۳۰</sup> Gertler

**معاونت بررسی های اقتصادی**

(۲۷,۱٪). بنابراین استفاده از ابزار تعرفه ای برای حمایت از تولید محصولات داخلی در ایران موجب شده، رتبه ۱۳۸ در میان سایر کشورها به ایران تعلق یابد. پراکندگی زیاد تعرفه ها در ایران (۲۸,۴٪) نیز یکی دیگر از نقاط ضعف تجاری کشور به شمار می رود. اعمال نظام تعرفه ای یکنواخت<sup>۳۱</sup> که در کشورهایی مانند مانند هنگ کنگ و لیبی به کار گرفته می شود، موجب کاهش پراکندگی تعرفه ها و افزایش شفافیت سیستم تعرفه ای کشور را به دنبال خواهد داشت. در این کشورها انحراف از معیار تعرفه ها برابر صفر است. علاوه بر موارد فوق، معیار دیگری که بیش از سایر معیارها موجب تضعیف رتبه ایران از منظر شاخص دسترسی به بازار داخلی شده، عدم وجود واردات معاف از تعرفه گمرکی در کشور است.

✓ با توجه به جدول ۵، برای بررسی شاخص دسترسی به بازار داخلی دو معیار میانگین موزون تعرفه کشورهای مقصد و حاشیه ترجیح در بازارهای مقصد مورد توجه قرار گرفته اند. میانگین موزون تعرفه بازارهای هدف صادرات ایران، معادل ۵,۸ درصد است و در جایگاه ۱۲۱ قرار دارد. در میان کشورهای مورد بررسی، شیلی با میانگین ۳,۵ درصد، رتبه ۱ را به خود اختصاص داده است. رقم مربوط به شاخص حاشیه ترجیح برای ایران (۱,۸) نشان می دهد که میزان تعرفه های پایین تر از MFN در مقاصد صادراتی ایران نسبت به کشورهایی مانند موریس (۹۷,۱) بسیار پایین است، لذا می توان گفت که در ایران اقدام چندان قابل توجهی در راستای تسهیل تجارت برای وضع تعرفه ترجیحی اثر بخش با سایر کشورها صورت نگرفته است. بررسی و تحلیل روند میزان اثر بخشی اقتصادی موافقت نامه های ترجیحی ایران با سایر کشورها طی سالهای گذشته، در ارائه تصویر شفاف تری از عملکرد سیاست های تجاری کشور و لزوم باز تعریف و تغییر رویکردها در این زمینه، کمک خواهد نمود.

✓ نقاط ضعف تجاری ایران تقریباً در تمامی معیارهای مربوط به شاخص بهره وری و شفافیت مدیریت مرزی به چشم می خورد. تعداد روزهای مورد نیاز برای انجام کامل فرایند واردات در ایران، ۳۷ روز ارزیابی شده است، در حالی که این مدت برای واردات در سنگاپور ۴ روز برآورد شده است. علاوه بر این، بالا بودن تعداد روزهای لازم برای صادرات در ایران (۲۵ روز) موجب شده است که ایران رتبه ۱۰۵ را در میان ۱۳۸ کشور به خود اختصاص دهد. یکی از موارد قابل توجه در این جدول، میزان هزینه صادرات در مالزی است. در این کشور، هزینه لازم برای صادرات، ۴۵۰ دلار به ازای هر کانتینر می باشد؛ در حالی که این مقدار برای ایران معادل ۱۴۷۰ دلار به ازای هر کانتینر است. شایان ذکر است بر اساس اظهار برخی از فعالان اقتصادی، هزینه مذکور بعد از اعمال تحریم ها تا میزان ۳ هزار دلار در هر کانتینر برای مبادی وارداتی مانند کره افزایش یافته است.

<sup>۳۱</sup> Uniform Tariff

## معاونت بررسی های اقتصادی

✓ بر اساس معیارهای مربوط به شاخص قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل، ضعف موجود در زیرساخت های حمل و نقل هوایی ایران نسبت به سایر اشکال حمل و نقل (دریایی و جاده ای) در این کشور بیشتر به چشم می خورد. در میان کشورهای مورد بررسی، سنگاپور بهترین زیرساخت های حمل و نقل هوایی، ژاپن بهترین زیرساخت های حمل و نقل جاده ای و هلند بهترین زیرساخت های کشتی رانی را دارد.

✓ از لحاظ قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات مربوط به حمل و نقل، کشور سنگاپور نسبت به سایر کشورها بهترین عملکرد را داشته است. ایران نیز در جایگاه ۹۰ در بین ۱۳۸ کشور قرار دارد. از میان معیارهای مربوط به این شاخص، به هنگام بودن حمل برای رسیدن به مقصد بیش از سایر معیارها موجب کاهش کیفیت خدمات حمل و نقل در ایران شده (رتبه ۱۲۶) و کشور لوکزامبورگ بهترین عملکرد را در این زمینه داشته است.

✓ با توجه به جدول ۵، کشور فنلاند بیش از سایر کشورها از تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات برای معاملات میان بنگاه های تجاری استفاده می کند؛ در حالی که ایران در این زمینه، رتبه ۱۳۰ را به خود اختصاص داده است. از نظر استفاده از اینترنت برای معاملات بین بنگاه و مصرف کننده نهایی نیز ایران در رتبه ۱۱۴ قرار دارد و انگلیس بالاترین میزان استفاده از تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات در این زمینه را به خود اختصاص داده است.

✓ بر اساس آنچه در جدول ۵ نشان داده شده است، محیط کسب و کار برای فعالان تجاری در ایران از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست. ایران از لحاظ این شاخص رتبه ۱۲۵ را به خود اختصاص داده است. این شاخص بر اساس معیارهای حمایت از مالکیت، بهره وری و مسئولیت سازمان های دولتی، دسترسی به منابع مالی، آزادسازی فعالیت برای شرکت های خارجی و امنیت فیزیکی تعیین می شود. در این میان، کشور هنگ کنگ از طریق تسهیل دسترسی به منابع مالی به خصوص منابع مالی تجاری و سایر فعالیت ها، بهترین محیط عملیاتی را برای فعالان تجاری خود فراهم نموده است.

معیار حمایت از مالکیت شامل میزان حمایت از حقوق مالکیت مانند دارایی های مالی و حمایت از مالکیت فکری مانند جلوگیری از جعل و تقلب می شود. ایران از نظر این معیار، رتبه ۸۶ را کسب کرده است و کشور فنلاند نیز در جایگاه اول قرار دارد.

شاخص بهره وری و مسئولیت سازمان های دولتی، از طریق بررسی میزان بهره وری و بی طرفی دستگاه های قضایی در مناقشات تجاری، میزان انحراف از بودجه دولتی شرکت ها، اشخاص و گروه ها به دلیل فساد موجود در کشور، فشار مقررات دولتی که فعالان کسب کار باید خود را با آن تطبیق دهند، تعیین می شود. کشور ایران از نظر این شاخص در جایگاه ۱۲۴ قرار دارد. با توجه به جدول ۵، به نظر می رسد بالا بودن رتبه ایران از نظر معیار بهره وری و بی طرفی دستگاه های قضایی در مناقشات تجاری (رتبه



### معاونت بررسی های اقتصادی

۱۲۰)، بیشترین تاثیر را در جایگاه پایین کشور از نظر شاخص مذکور داشته است. بهترین عملکرد از نظر این شاخص به کشور سنگاپور تعلق دارد.

رتبه ایران شاخص دسترسی به منابع مالی از ترکیب چهار معیار قیمت خدمات مالی، در دسترس بودن خدمات مالی، سهولت گرفتن وام و دسترسی به منابع مالی تجاری تشکیل شده است. کشور ایران از نظر معیار قیمت خدمات مالی، رتبه ۱۲۶ را کسب نموده است. این معیار نشان می دهد تا چه اندازه خدمات مالی برای کسب و کارها در ایران مقرون به صرفه است. با توجه به ارقام جدول، به نظر می رسد خدمات مالی در کشور هنگ کنگ نسبت به سایر کشورها برای تجار مقرون به صرفه تر است. رتبه ۱۲۸ ایران از نظر دسترسی به خدمات مالی نشان می دهد که طیف گسترده ای از خدمات مالی در کشور برای دسترسی فعالان کسب و کار وجود ندارد. در میان کشورهای مورد بررسی، سویس بهترین رتبه را کسب نموده است. از نظر معیار سهولت گرفتن وام، ایران در پایین ترین جایگاه (رتبه ۱۳۸) قرار دارد؛ در حالی که قطر رتبه ۱ را در این زمینه به خود اختصاص داده است. این معیار برای کشورهایی مانند امارات متحده عربی (۳)، مالزی (رتبه ۵)، اندونزی (رتبه ۱۶) و هند (۳۶ رتبه) به عنوان مزیت رقابتی در بازارهای تجارت جهانی به شمار می رود. رتبه ۱۲۶ ایران از نظر معیار دسترسی به منابع مالی تجاری مقرون به صرفه نیز نشان دهنده دشواری ها و یا عدم امکان دسترسی به منابع مالی تجاری برای فعالان این بخش می باشد. در کشور هنگ کنگ بهترین شرایط برای دسترسی به منابع مالی تجاری برای کسب و کارها فراهم شده است.

کشور ایران از نظر شاخص آزادسازی فعالیت برای شرکت های خارجی که ترکیبی از سهولت استخدام نیروی کار خارجی، اثر تجاری قوانین روی سرمایه گذاری مستقیم خارجی و آزادسازی قوانین تجاری چندجانبه می باشد، در جایگاه ۱۳۰ قرار دارد. کشور ایرلند از این جهت بهترین عملکرد را داشته است. در نهایت، شاخص امنیت فیزیکی آخرین معیاری است که وضعیت محیط عملیاتی را در یک کشور تعیین می کند. از منظر این شاخص، ایران رتبه ۸۷ را به خود اختصاص داده است و قطر در جایگاه اول قرار دارد.

### موانع اصلی توسعه تجارت در ایران:

بر اساس نظرات جمع آوری شده از فعالان کسب و کار ایران توسط مجمع جهانی اقتصاد در خصوص مهم ترین مشکلات صادرات و واردات کشور، می توان به موارد زیر به عنوان مهمترین عوامل مساله ساز در این زمینه اشاره نمود. لازم به ذکر است که بسیاری از این عوامل ممکن است به واسطه تحریم های اقتصادی علیه ایران نیز تشدید شده باشد. این تحریم ها از دو منظر ممنوعیت های تجاری و ممنوعیت های مالی فضای کسب و کار را برای فعالان تجاری با مشکل روبه رو ساخته است (عزیرنژاد و سید نورانی، ۱۳۸۹). در زمینه صادرات،

**معاونت بررسی های اقتصادی**

اثر تحریم بر روی عواملی مانند شناسایی خریداران و بازارهای بالقوه، دسترسی به منابع مالی تجاری، هزینه های بالا یا تاخیر زمانی حمل و نقل بین المللی و سایر عوامل قابل مشاهده است. در خصوص واردات نیز رویه های دشوار واردات، هزینه های بالا یا تاخیر زمانی حمل و نقل بین المللی و بسیاری از عوامل دیگر به واسطه تحریم تشدید شده اند.

**مهم ترین مسائل پیش روی صادرات در ایران:**

- شناسایی خریداران و بازارهای بالقوه
- دسترسی به منابع مالی تجاری
- مهارت و تکنولوژی تولید نامناسب
- دسترسی به داده های ورودی قیمت های رقابتی
- الزامات کمی و کیفی ملاقات با خریداران
- استانداردها و الزامات فنی خارج از کشور
- موانع تعرفه ای سایر کشورها
- هزینه های بالا یا تاخیر زمانی حمل و نقل بین المللی
- قوانین مربوط به الزامات گواهی مبدا در خارج از کشور
- قوانین دشوار در مرزهای خارجی
- هزینه های بالا یا تاخیر زمانی حمل و نقل داخلی
- فساد در مرزهای خارجی

بر اساس امتیازاتی که پاسخ دهندگان برای هر یک از عوامل ثبت کرده اند، امتیازی به آنها تعلق گرفته است. نمودار ۲، الویت هر یک از عوامل را بر اساس امتیازات داده شده توسط فعالان کسب و کار ایرانی، مشخص می نماید.

نمودار ۲- مهم ترین مسائل پیش روی صادرات در ایران

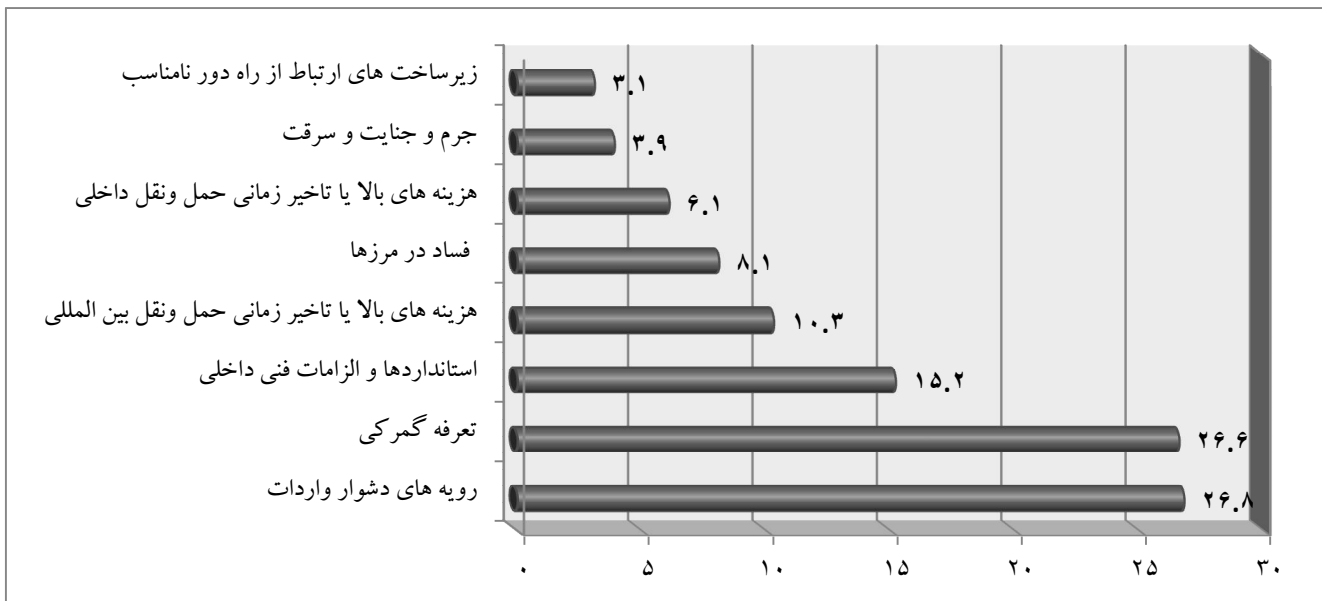


### مهم ترین مسائل پیش روی واردات در ایران:

- رویه های دشوار واردات
- تعرفه گمرکی
- استانداردها و الزامات فنی داخلی
- هزینه های بالا یا تاخیر زمانی حمل و نقل بین المللی
- فساد در مرزها
- هزینه های بالا یا تاخیر زمانی حمل و نقل داخلی
- جرم و جنایت و سرقت
- زیرساخت های ارتباط از راه دور نامناسب

الویت بندی مسائل پیش روی واردات ایران با توجه به امتیازات مربوط به هر یک از آنها انجام شده و در نمودار ۳ قابل مشاهده است.

نمودار ۳- الویت بندی مسائل پیش روی واردات در ایران



منبع: مجمع جهانی اقتصاد

### راهکارهای پیشنهادی برای رفع موانع موجود:

- ✓ پیگیری موضوع رفع تحریم ها به ویژه در بخش تحریم های مالی و مبادلات بانکی.
- ✓ تقویت تعامل با کشورهای جهان و تلاش برای اتصال به زنجیره ارزش جهانی با هدف توسعه برون گرایی اقتصاد.
- ✓ تنظیم سیاست های تجاری کشور متناسب و سازگار با سیاست های پولی و مالی.

## معاونت بررسی های اقتصادی

- ✓ تسهیل جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی در بخش صنعت و خدمات.
- ✓ توسعه خدمات بیمه ای در بخش تجارت به ویژه هجینگ ارزی برای پوشش ریسک ناشی از اختلاف نرخ ارز برای فعالان بخش تجارت.
- ✓ تک نرخی کردن ارز و اعلام برنامه زمان بندی دولت در مورد زمان مشخص اجرای آن.
- ✓ تسهیل، ساده سازی و رفع موانع تجارت از طریق کاهش اسناد/زمان/هزینه لازم در بخش واردات و صادرات کالا و خدمات.
- ✓ تنظیم منطقی سیاست های تعرفه ای و متوازن سازی نظام تعرفه ای کشور.
- ✓ ممانعت از استفاده بلند مدت از ابزار وضع عوارض بر صادرات و یا محدودیت سهمیه بندی و تعرفه ای خاص.
- ✓ تلاش برای گسترش روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای همسایه، منطقه و اقتصادهای نوظهور نظیر برزیل، هند و چین و عضویت در پیمان های منطقه ای در راستای استفاده از مزیت ها و منافع تجارت آزاد برای رشد صادرات و رشد اقتصادی.
- ✓ توسعه استفاده از روش های نوین تجارت الکترونیک در بین فعالان اقتصادی از طریق بهبود زیر ساخت های ICT در کشور.

## تهیه و تنظیم: عاطفه قاسمیان

اردیبهشت ۱۳۹۲

## منابع:

۱. عزیزنژاد، صمد و سید نورانی، محمدرضا. (۱۳۸۹)، "بررسی آثار تحریم بر اقتصاد ایران با تاکید بر تجارت خارجی"، مجلس و پژوهش، سال ۱۶، شماره ۶۱.
۲. فرهادی، علیرضا. (۱۳۸۳)، "بررسی آثار تجارت خارجی بر رشد اقتصادی ایران"، فصلنامه برنامه ریزی و بودجه.
۳. نیلی، مسعود. (۱۳۹۲)، "تحلیل عوامل تاثیرگذار بر عملکرد میان مدت اقتصاد ایران"، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران.



معاونت بررسی های اقتصادی

۴. Drzeniek Hanouz, M. and Geiger, T. and Doherty, S. (۲۰۱۴), "The Global Enabling Trade Report ۲۰۱۴", World Economic Forum.

۵. Jeffrey L. Gertler, (۲۰۰۳), "WTO Analytical Index: Guide to WTO Law and Practice", World Trade Organization, First Edition, Volume ۱.

۶. Sun, P. and Heshmati, A. (۲۰۱۰), "International Trade and its Effects on Economic Growth in China", IZA Discussion Paper No. ۵۱۵۱.

۷. Hufbauer, G. and Schott, J. (۲۰۱۳), "Payoff from the World Trade", Peterson Institute for International Economics.

The Enabling Trade Index ۲۰۱۴