



انجمن مديران صنايع

خلاصه‌ای از مسائل و مشکلات امور گمرکی

و راهکارهای پیشنهادی

به انضمام نتایج نظرخواهی از اعضای انجمن

(نظرخواهی شهریور ۱۳۹۱)

شماره ۷۰

شهریور ۱۳۹۱

واحد پژوهش

مقدمه

بررسی چالش‌ها و مشکلات عمده پیش‌روی بخش بازرگانی که به صورت مفصل در یکی از گزارش‌های کارشناسی انجمن مدیران صنایع درخصوص برنامه پنجم توسعه^۱ مورد بررسی قرار گرفت نشان می‌دهد که یکی از اصلی‌ترین مشکلات و موانع پیش‌روی فعالان اقتصادی مشکلات مربوط به امور گمرکی است.

ماحصل این نظرات به همراه بررسی چالش‌ها و مشکلات اعضا در خصوص مسائل گمرکی در جلسات کارشناسی جمع‌بندی شده و در جلساتی مشترک با مسئولان گمرکی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

اصلی‌ترین چالش‌های مربوط به امور گمرکی را می‌توان در رئوس شامل تشریفات گمرکی، قوانین و مقررات، زیرساخت‌ها، ساختار سازمانی، آموزش و اطلاع‌رسانی و نظارت بر عملکرد سازمان گمرک تقسیم‌بندی نمود. در ذیل به برخی از مشکلات به صورت طبقه‌بندی شده اشاره می‌شود.

۱ - گزارش کارشناسی «درخصوص برنامه پنجم توسعه چالش‌ها و اولویت‌های بخش بازرگانی و برخی راهبردهای اصلاحی در برنامه پنجم توسعه (۳)»، واحد پژوهش انجمن مدیران صنایع، دوره جدید شماره ۳۳، شهریور ۱۳۸۸

الف) تشریفات گمرکی

۱. طولانی بودن و زمانبر بودن فرایندهای مربوط به رویه‌های گمرکی
۲. دپو محموله‌ها در گمرکات و خواب سرمایه و افزایش هزینه‌های گمرکی به واسطه عدم قبول گواهی مبدا و گواهی‌های اخذ شده از طرف واردکننده
۳. انجام مراحل طولانی و زمان‌بر آزمایشگاه
۴. عدم هماهنگی ساعت کار برخی گمرکات با بنادر و دیگر سازمانهای مجاور
۵. بروکراسی بالا و اتلاف زمان ترخیص و انباشت کالا به واسطه انجام عملیات نمونه‌برداری در گمرک
۶. افزایش هزینه ارائه خدمات گمرکی و در نتیجه افزایش قیمت تمام‌شده برای مصرف‌کننده
۷. تحمیل هزینه‌های مضاعف به بازرگانان در قالب تأییدیه سفارت ایران در خارج از کشور
۸. عدم اعتبار مجوزهای بهداشت صادرشده برای کالا در استان‌های مختلف و لزوم اخذ گواهی‌های متعدد

۹. عدم اکتفای گواهی‌های بازرسی صادرشده توسط شرکت‌های بین‌المللی

۱۰. عدم تطابق برخی از استانداردهای تعیین شده با استانداردهای جهانی

۱۱. مشکلات موجود در تهیه اجزاء و قطعات مربوط به ماشین آلات و تجهیزات و لوازم یدکی آنها علی‌رغم تسهیلاتی که برای واحدهای دارای پروانه بهره‌برداری با تأیید دستگاه مربوطه ایجاد شده است

۱۲. شرایط سنتی و قدیمی حمل و نقل کانتینری و لزوم ساماندهی آن

۱۳. مشکلات موجود در زمینه کسر دریافتی و اضافه پرداختی حقوق ورودی در گمرک،

۱۴. مشکلات موجود در زمینه حل پرونده‌های تشکیل شده اختلافی میان گمرک و صاحبان کالا در کمیسیون‌های حل اختلاف و مراجع صالحه.

۱۵. وجود ضعف اجرایی درخصوص نحوه تعیین ارزش کالاهای وارداتی و استفاده از روش‌های نامناسب برای تعیین ارزش در گمرک،

ب) قوانین و مقررات

۱۶. عدم تصویب کلیه آئین‌نامه‌های اجرایی مربوط به قانون جدید امور گمرکی

ج) زیرساخت‌ها

۱۷. فقدان تجهیزات موردنیاز برای کنترل کیفی دقیق کالاها و در نتیجه واردات گسترده کالاهای غیرضرور که مشابه تولید داخلی دارند

۱۸. کم‌توجهی به سیستم‌های الکترونیکی در مبادی گمرکی برای بالابردن ضریب دقت و جلوگیری از فساد اداری

۱۹. عدم وجود زیرساخت‌های موردنیاز برای تحقق گمرک الکترونیک

د) ساختار سازمانی

۲۰. ضعف ساختاری و بودجه‌ای گمرک ایران و عدم رفع آن از طریق راهکارهای شفاف،

۲۱. عدم وجود تعامل گمرکی فعال با دیگر کشورها و مجامع بین‌المللی در زمینه همکاری‌های مشترک

۲۲. نگاه خاص برخی از کارمندان گمرک به ارباب رجوع با توجه به حجم معاملات تجار و بازرگانان و مشکلات متعدد کارکنان گمرک در سطح معیشت و لزوم رفع مشکلات ایشان

ه) آموزش و اطلاع‌رسانی

۲۳. عدم اطلاع کامل برخی از فعالان اقتصادی از قوانین و مقررات گمرکی به خصوص قانون جدید امور گمرکی



۲۴. عدم اطلاع‌رسانی دقیق به فعالان اقتصادی در خصوص آخرین پروژه‌های انجام شده توسط گمرک

۲۵. عدم وجود نظام مستمر برای آموزش فنی و تخصصی کارکنان گمرک

۲۶. عدم توجه کافی به مقوله تحقیق و پژوهش در حوزه‌های مختلف امور گمرکی

و) نظارت بر عملکرد

۲۷. فقدان نهاد نظارتی پویا و مستمر برای حل مشکلات گمرکی فعالان اقتصادی

۲۸. عدم استفاده کامل از ظرفیت انجمن‌های تخصصی و اتاق‌های بازرگانی برای تأیید فعالان اقتصادی خوش‌نام برای استفاده از شرایط خاص برای تسهیل تجاری

۲۹. در بحث آمایش سرزمین، باید به این اصل توجه کرد که اگر سازمانی بعد از گذشت زمانی استاندارد نتواند فعالیت‌های خود را ساماندهی کند انحلال آن ضروری است و این امر مشمول گمرکات دارای حجم کم فعالیت در برخی از نقاط کشور نیز می‌شود. هر چند امکان دارد توجیهات حاکمیتی و یا امنیتی موجب ابقای اینگونه اماکن شود.



۳۰. اصلی ترین اقدام در این راستا تعیین استانداردهای خاص برای احداث واحدهای گمرکی در مناطق مختلف کشور است تا تأسیس و ایجاد آن با مطالعات کارشناسی و بر اساس نیاز واقعی منطقه صورت پذیرد. البته تمایلات و فشارهای منطقه‌ای موجب بروز انحراف در اینگونه تصمیم‌گیری‌ها می‌شود که در صورت ایجاد گمرک، همین فشارها می‌تواند به صورت مضاعف مانع بسته‌شدن واحدهای گمرکی دارای حجم کم فعالیت شود.

۳۱. اولین اقدام در این راستا استانداردسازی فعالیت‌های واحدها و جلوگیری از افزایش بی‌مورد واحدهای گمرکی است.

۳۲. در بحث آمایش سرزمین لازم است که سازمانها دارای انعطاف نیروی انسانی باشند. برای مثال اگر حجم کار افزایش می‌یابد باید نیروی انسانی آن نیز فراهم شود. به همین ترتیب در بعضی از واحدهای گمرکی نیازی به ارائه خدمات به صورت تمام‌وقت نبوده و می‌توان با توجه به اتکا به ابزارهای الکترونیک و شبکه‌ای از حضور تمام‌وقت تمام واحدهای گمرکی پرهیز کرده و ضمن حفظ نظارت گمرک بر مناطق مختلف خدمات گمرکی را به صورت پاره‌وقت ارائه داد.

۳. جمع‌بندی و راهکارها

جمع‌بندی موارد مطرح‌شده درخصوص برنامه‌های اصلاحی و پیشنهادی گمرک جمهوری اسلامی ایران در نظام گمرکی به شرح ذیل است:

۱. تسریع در تصویب آئین‌نامه‌های اجرایی قانون مصوب ۹۰/۸/۲۲ مجلس شورای اسلامی با عنوان قانون امور گمرکی امری لازم و ضروری است تا نظام گمرکی کشور بتواند از مزایای این قانون جدید بهره‌مند گردد.

۲. در خصوص استقرار سیستم آسیکودای جهانی و راه‌اندازی سیستم ارزش‌وب‌بنیاد نیز باید گفت که برنامه‌هایی از این قبیل به زیرساخت‌هایی خاص نیاز دارند که بدون تدارک سخت‌افزار و نرم‌افزار مورد نیاز اهداف آن قابل حصول نیست و اختلال در سیستم‌های الکترونیکی و اینترنتی در شرایط تکیه کامل به این سیستمها نه تنها فایده‌ای نخواهد داشت بلکه می‌تواند شرایط فعلی را نیز بدتر کند. از دیگر پیش‌زمینه‌های اینگونه اقدامات آموزش کافی به کارکنان گمرک برای استفاده از سیستم‌ها و استفاده از حداکثر ظرفیت تشکلهای آموزش به فعالان اقتصادی است و این الزامات نیز باید در فرایند استقرار این سیستم مدنظر جدی قرار گیرد.

۳. در تجهیز مبادی ورودی و خروجی به دستگاه‌های کنترلی لازم است آمایش گمرکات به نحو مناسبی موردنظر قرار گیرد به این دلیل که هرچند



گمرکات متعددی هستند که نیاز به تجهیز دارند ولی برخی از این گمرکات با توجه به حجم فعالیت پایین و مبادلات اندک خود توجیهی برای ادامه فعالیت ندارند و تنها تجهیز بهینه و هدفمند گمرکات است که می‌تواند منابع اندک در اختیار گمرک را به طور مناسب توزیع کند. در این زمینه آگاهی و شناخت کارکنان گمرک در استفاده صحیح از تجهیزات جدید، انتقال تکنولوژی و چگونگی نگهداری و تعمیر این‌گونه دستگاه‌ها لازم و ضروری است. شرط اجرای صحیح و کامل این‌گونه تغییر دیدگاه مسئولان کشور به نقش و جایگاه گمرک برای ارتقای کارایی آنها است.

۴. در خصوص ایجاد پنجره واحد که یکی از راهکارهای اصلی اصلاح فضای کسب و کار است شایان توجه است که این اقدام باید به نحوی صورت گیرد که متضمن کاهش تعداد روزها، کاهش هزینه، کاهش اسناد مورد نیاز و کاهش تعداد مراجع تأییدکننده در اجرای رویه‌های مختلف باشد و عاملی برای افزایش بروکراسی و ایجاد مشکل برای صاحبان کالا نشود.

۵. اولین اقدام در راستای اجرای آمایش گمرک استانداردسازی فعالیت‌های واحدهای گمرکی و جلوگیری از افزایش بی‌مورد تعداد آنها است. با توجه به اینکه کاهش تعداد گمرکات فعلی می‌تواند با مقاومت مسئولان محلی مواجه شود بهتر است که با ایجاد انعطاف در نیروی انسانی و وظایف گمرکات، بعضی از واحدهای گمرکی به‌جای ارائه خدمات به صورت تمام‌وقت با توجه به اتکا به ابزارهای الکترونیک و شبکه‌ای،

ضمن حفظ نظارت گمرک بر مناطق مختلف خدمات گمرکی را به صورت پارہ وقت ارائه دهند.

۶. ایجاد گمرکات اختصاصی می تواند دارای آثار منفی و یا مثبت باشد. از طرفی ایجاد گمرکات تخصصی موجب تخصصی شدن تشریفات گمرکی، قیمتگذاری مناسب، تجمیع آزمایشگاه‌های مجهز و در نتیجه کوتاه و بهینه شدن تشریفات گمرکی می شود ولی در عین حال در صورت عدم توزیع مناسب گمرکات تخصصی و فاصله آنها با مبادی ورود و خروج کالا موجب ایجاد مشکلاتی مضاعف برای بازرگانان شود. تمام گمرکات باید تمامی خدمات مورد نیاز بازرگانان را با کیفیت مناسب ارائه دهد. گمرکات تخصصی باید به واسطه مطلوبیتی که دارند موجب شوند که بازرگانان به اختیار کالای خود را به گمرکات تخصصی بیاورند نه اینکه این اقدام به اجبار صورت گیرد و هزینه‌های آن را بازرگانان بپردازند. در صورتی که مکان یابی گمرک در ایجاد گمرکات تخصصی برای کالاهای خاص به صورت بهینه باشد و در زمان و هزینه صاحب کالا صرفه جویی شود به صورت خودکار روند واردات و صادرات از گمرکات تخصصی شکل می گیرد ولی در غیر این صورت نباید صاحبان کالا را تکلیف به این امر کرد که هزینه بیشتر و زمان طولانی تر را بپذیرند تا کالا را از گمرک تخصصی وارد یا صادر نمایند.



۷. در خصوص ارتقای سلامت اداری نیز شایان توجه است که دستیابی به اهداف مذکور بدون برقراری سیستم‌های شبکه‌ای و یارانه‌ای که اعمال سلیقه را در فرایندهای گمرکی حذف می‌کند مقدور نیست و این اقدام باید با تجهیز زیرساختهای گمرکات، آموزش کارکنان گمرک و ایجاد رضایت‌مندی در کارکنان همزمان باشد. ایجاد مراکز اطلاع‌رسانی پویا و فعال برای حل مشکلات پیش روی ارباب‌رجوع و استفاده از ظرفیت انجمن‌ها، تشکل‌ها و اتحادیه‌های تخصصی و اتاق‌های بازرگانی و صنایع و معادن نیز می‌توانند ابزاری مناسب برای شفاف‌سازی فرایندها و ارتقای سلامت اداری باشد.

۸. اطلاع‌رسانی درخصوص اقدامات گمرک جمهوری اسلامی ایران و برقراری تعامل پویا و مستمر برای حل مشکلات فعالان اقتصادی از اهداف اصلی کمیته بازرگانی و گمرکی انجمن مدیران صنایع است و این گزارش تلاشی برای برداشتن گام‌های مشترک بعدی برای اصلاح و بهبود فضای کسب‌وکار تجاری است.

پیوست:

نتایج نظرخواهی از اعضای انجمن مدیران صنایع (شهریور ۱۳۹۱)

❖ تشریفات گمرکی

۱. تاخیر طولانی در پروسه ترخیص کالا از گمرک بندرعباس، قبلاً کل پروسه ترخیص کالا در گمرک یک هفته تا ۱۰ روز بود که در حال حاضر این زمان فقط جهت اخذ تاییدیه از واحد استاندارد گمرک می‌شود و جهت خروج کالا از گمرک حدود یک ماه زمان مورد نیاز می‌باشد با توجه به حجم بالای پرونده‌های ارجاعی و تعداد کم کارشناسان، پاسخگویی به پرونده‌ها با سرعت بسیار پایین انجام می‌شود.

۲. با توجه به اینکه پروسه ترخیص کالا به دلایلی از قبیل استاندارد، تشریفات گمرکی، پرداخت حقوق و عوارض گمرکی طولانی می‌گردد، ترتیبی اتخاذ گردد که واحدهای تولیدی به منظور جلوگیری از توقف خطوط تولیدی خود بتوانند به میزان ۵۰٪ کالای وارداتی را علی‌الحساب تحویل بگیرند تا مراحل اداری طی شده و سپس ۵۰٪ باقی مانده ترخیص گردد.

۳. نظر به اهمیت پروسه گمرکی در ارسال محصولات صادراتی و واردات مواد اولیه و قطعات مورد نیاز تولیدکنندگان وجود تشریفات زمان بر اداری یکی از

۱- آندسته از اعضا که تا لحظه تنظیم این گزارش اقدام به ارسال نظرات خود نموده‌اند عبارتند از: شرکت پمپ ابارا، شرکت شیمیایی رازی، شرکت صنایع فروآلباژ ایران، شرکت نور ندا، گروه صنعتی پارلو، گروه کارخانجات نساجی پارس و صنایع پلاستیک خوزستان.



مشکلات کلیه تولیدکنندگان می‌باشد. که از آن جمله عدم همکاری اداره استاندارد و آزمایشگاه رازی می‌باشد، که با توجه به ثابت بودن کالای تولیدی و نظر به حجم صادرات این شرکت کلیه محصولات صادراتی می‌بایست نمونه‌برداری و به آزمایشگاه ارسال گردد. در حالیکه می‌توانند به صورت اتفاقی و دوره‌ای نمونه‌برداری نمایند تا در وقت صادرکنندگان صرفه‌جویی گردد.

۴. طولانی شدن زمان ثبت سفارش مواد اولیه که اکثراً برای ورود به سایت مربوطه به علت تراکم مراجعین به همان سایت، به مدت طولانی نیاز است.

۵. بیشترین زمان ترخیص کالا از گمرک مربوط به پاسخگویی استاندارد می‌باشد که دلایل زیادی از جمله استاندارد اجباری و اعلام نمودن حجم بسیاری از کالاهای وارداتی بدون تجهیز اداره‌های استاندارد و فراهم نمودن امکانات لازم جهت پاسخگویی به این حجم عظیم مراجعات که باعث اتلاف وقت و خسارات مالی به تولیدکننده می‌شود.

۶. طولانی شدن روند ارائه اظهارنامه تا خروج کالا

۷. بالا بودن زمان ترخیص کالاهایی که مستمرا از خارج وارد می‌شود و هر بار مدتها صرف آزمایش آنها می‌گردد که باعث پرداخت جرائم کانتینر، خواب سرمایه، و نیز تامین نشدن نیاز کارخانه می‌گردد.

۸. پرداخت هزینه‌های بدون ضابطه بابت ترخیص از قبیل ترخیصیه، استریپ و دهها مورد دیگر.

❖ شرایط ناشی از تحریم

۱. با توجه به شرایط تحریم حاکم بر کشور، عمده واردکنندگان مجبور به واردات کالا از طریق شرکت‌های واسطه می‌باشند، که این شرکت‌ها عمدتاً امکان تهیه و صدور گواهی مبدأ را ندارند. در صورت نبود گواهی مبدأ در اسناد وارداتی گمرک واردکنندگان را ملزم به قراردادن سپرده‌های کلان می‌نماید، که این امر مشکلات بسیاری را بوجود آورده است.
۲. عدم پذیرش اعتبارات اسنادی توسط برخی از کشورها به دلیل تحریمات اخیر و همچنین عدم پذیرش واردات برخی کالاها از طریق کشورهای واسطه بدلیل قوانین جدید وزارت بازرگانی نیز مجوز گشایش جهت کشور واحد مانند امارات را نمی‌دهد.

❖ سایر موارد

۱. در حال حاضر مبلغ کالاهای پته‌دار ۵۰۰ دلار می‌باشد، که در مقابل مبلغ خرید اغلب کالاهای وارداتی با توجه به تورم جهانی و مسائل تحریم که باعث گردیده هزینه‌هایی از قبیل حمل کالا و قیمت خرید به جهت وجود شرکت‌های واسطه افزایش یابد مبلغ ناچیزی می‌باشد. لذا بهتر است مبلغ پته برای شرکت‌های تولیدی افزایش داده شود تا جهت واردات قطعات کوچک ملزم به اخذ ثبت سفارش از وزارت بازرگانی و مشکلات دریافت گواهی مبدأ از فروشندگان واسطه نگردیم.
۲. اجبار در ثبت سفارش بارهای فله مانند کک و زغال‌سنگ به صورت FOB و نهایتاً گشایش اعتبار اسنادی به صورت فوب به دلیل بالا بودن هزینه‌های

حمل این نوع کالاها، مشکلاتی را ایجاد نموده است. ضمناً در این شرایط امکان استفاده از خدمات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را وجود ندارد، چرا که این خط کشتیرانی به جهت تحریم مجاز به بارگیری از بسیاری از مسیرها نمی‌باشد. و گاهی در صورت امکان بارگیری نیز هزینه‌های حمل بسیار بالاتر از خطوط دیگر کشتیرانی است.

۳. عدم همکاری گمرک جهت تنظیم صورتجلسه به منظور اخذ خسارات وارده در خصوص کالای فله و کانتینری.

۴. عدم حذف تعرفه حمایتی از کالاهای تولید داخل با توجه به اینکه امکان استفاده از ارز مرجع بعد از تصمیمات اخیر نهادهای ذیربط برای اکثر تولیدکنندگان امکان‌پذیر نمی‌باشد، لذا تولیدکنندگان با خرید مواد اولیه و قطعات به نرخ ارز آزاد با افزایش شدید هزینه تولید مواجه شده‌اند، بنابراین نیاز به حمایت بیشتر و عدم حذف تعرفه حمایتی در این شرایط جهت حفظ حیات صنایع کشور الزامی به نظر می‌رسد.

۵. عدم اطلاع‌رسانی شفاف در خصوص طرح شبنم،

اجرای هر طرحی در ابتدا با سوالات و چالش‌های زیادی همراه است و تنها نکته‌ای که می‌توان مراجعین را در اجرای کامل طرح یاری نماید تدوین آیین‌نامه اجرایی جامعی است که کلیه مراحل انجام کار در آن لحاظ شده باشد. اما در این طرح این مهم انجام نشده و برای هر پرونده بارها می‌بایست به مراکز مختلف مراجعه نمود و هر بار یک سند جدید را درخواست می‌کنند و پس از تهیه آن، سند بعدی و حتی همه مدارک مورد نیاز را یک جا درخواست نمی‌کنند.

۶. توقف ترخیص بدون اعلام قبلی بدهی،

اخیراً در بخش بازبینی پرونده‌های ترخیصی، بدهی‌هایی را برای واردکنندگان لحاظ می‌کنند و با ثبت این بدهی‌ها در سیستم گمرک کلیه امور گمرکی مربوطه متوقف می‌گردد (اعم از بدهی‌های مالیاتی و یا بدهی به سیستم بانکی). البته قبل از توقف عملیات گمرکی، بایستی نامه‌ای به واردکننده ارسال گردد و هنگام ترخیص محموله بعدی، محموله تا پرداخت بدهی متوقف می‌گردد. لذا خواهشمند است ترتیبی اتخاذ گردد که موارد اعلام شده فوق اثری بر کارکرد گمرک جمهوری اسلامی ایران نداشته باشد

۷. مراحل مربوط به اخذ ایران کد کالا و طولانی بود زمان آن.

۸. مشکلات ناشی از ورود مواد اولیه با کیفیت، که به‌خصوص در صورت استفاده از ارز دولتی، بدون در نظر گرفتن کیفیت کالا و فقط با مقایسه نام مواد اولیه اعلام‌نظر می‌گردد، همچنانکه در گذشته در گمرک، به موضوع نازل بودن ارزش کالا توجه می‌شد.

۹. اصولاً سایت‌های استنادی گمرک ایران برای ارزش کالا وقتی اعتبار دارد که خرید کالا با توجه به کیفیت آن انجام گیرد.

۱۰. عدم قبول استاندارد کشور خارجی طرف معامله از سوی گمرک

۱۱. تغییرات ناگهانی نرخ سود بازرگانی و تعرفه‌ها

۱۲. جلوگیری از ترخیص مواد اولیه که دارای نشان استاندارد اجباری نیستند.

❖ راهکارهای پیشنهادی

۱. مشتریان گمرک (تجار و کارخانجات) طبقه‌بندی شوند و شرکت‌های خوشنام به نوعی در لیستی قرار گیرند که کالایشان با کمترین بررسی جواز شده و خارج گردد.
۲. انباشت بیش از حد کالا در گمرکات در شرایطی که کشور در تحریم به سر می‌برد و هر لحظه امکان خطرآفرینی برای آن‌ها از سوی بیگانان می‌رود بسیار خطرناک و شایسته است گمرک کشور طرحی ضربتی اجرا کند که هرچه سریع‌تر گمرکات تخلیه گردند و واقعاً ترخیص یک‌روزه عمل گردد.
۳. وزارت راه، اداره استاندارد و... مراحلی هستند که کار ترخیص را به تعویق می‌اندازند، کافی است مبلغی که آن‌ها بابت خدماتشان اخذ می‌کنند در ستون جواز سبز گمرکی پیش‌بینی و دریافت گردد تا از اطاله وقت جلوگیری به عمل آید.
۴. در حال حاضر مراحل زیادی برای ترخیص یک کالا وجود دارد که می‌توان آن‌ها را کوتاه نمود از قبیل: احراز هویت، تطبیق اسناد، کوتاژ، ارزیابی، آزمایشگاه، وزارت بهداشت، استاندارد اجباری، وزات راه، کارشناس و... (حداکثر تسریع در جهت جلوگیری از اتلاف وقت در سالن انجام شود)
۵. شرکت‌هایی هستند که حدود ۴۰ سال است مواد اولیه خارجی را مصرف می‌کنند (مثلاً استن) و مراحل اخذ مجوز ورود از وزارت بهداشت را نیز در هر بار ورود طی می‌کنند. شایسته است این مجوز ورود به منزله مجوز ترخیص هم تلقی شده و از اطاله وقت ۳ تا ۵ روزه صاحبان کالا و کارخانجات مصرف‌کننده که عمدتاً شناخته شده هم هستند جلوگیری به عمل آید.



۶. با توجه به موضوع تحریم و مشکلات تدارک مواد اولیه کارخانجات، منطقی است که گمرک تسهیلات لازم برای کل مراحل از ثبت سفارش تا ترخیص کالا به‌خصوص برای شرکت‌ها و مؤسساتی که سالیان دراز در این امر دارای سوابق بوده و در حفظ پرسنل شاغل خود اهتمام داشته‌اند همکاری‌های لازم به‌عمل آورند.