ترانزیت کالا

آل اسحق، مصطفی

ترانزیت به معنی عبور و گذر و راه بوده‏ و ترانزیت کالا یعنی ورود کالا از مرز یک کشور و خروج از همان کشور، با هر نوع وسیله حمل‏ونقل.در گذشته‏ دور و سالهای اخیر کشورهائی که به آبهای‏ بین المللی راه داشته‏اند به خاطر ارتقاء سطح اشتغال مردم جامعه‏شان و برای‏ تحصیل درآمد بیشتر تسهیلاتی از قبیل‏ بندرگاهها و امکانات بارگیری و تخلیه، حذف تشریفات زائد گمرکی و جاده‏های‏ عریض و ایمن و حمل سریع با قطار و کامیون،تدارک دیده‏اند که سبب تمایل‏ و ترغیب همسایگان یا سایر کشورها برای‏ استفاده از این امکانات شده است.چون‏ پی‏آمد این فعالیت،یک هدف اقتصادی‏ است لذا تسهیلات لازم در بهترین کیفیت‏ آماده و معضلات ناشی از تشریفات‏ (بندری و گمرکی)که مستلزم زمان است‏ به حداقل تقلیل یافته،تا خدمات بیشتری‏ عرضه شود.روشن است در قالب ترانزیت، امکانات کشور مرتبط به آبراه،در صورت‏ تحرک داشتن،قادر است بخش اعظمی از فعالیت حمل‏ونقل اعم از دریائی،راه‏آهن، کامیون را به خود اختصاص داده و لازمه‏ تحققش به تشخیص فرصتها،عرضه‏ خدمات با کیفیت برتر و استاندارد،پیشنهاد نرخ متعارف،سرعت در عملیات،مدنظر داشتن عامل زمان و صحت کالا،عدم‏ دستخوردگی،انجام تعهدات در قبال‏ صاحب کالا مطابق با موازین بین المللی‏ و...بستگی خواهد داشت.

از وقتی که بنابر مقتضیات یا وضعیت‏ طبیعی،ترانزیت کالا ضرورت یافته حمل‏ ترکیبی یا چند وجهی هویت پیدا کرده‏ است حمل چند وجهی عبارت است از کامیون،قطار،کشتی یا ترکیبهای دیگری‏ از این سه وسیله در دو دهه اخیر، سازمانهای اجرائی و مدیران توانمندتر شده‏اند و با استفاده از تکنولوژی روز و سیستم ارتباطی اغلب علاقمندند که‏ مسئولیت امور از ابتداء(مبدا)تا انتها (مقصد)را خود به عهده گیرند تا جلب‏ اعتماد طرفهای مراوده خود را بنمایند و صاحبان کالا به جهت احساس آرامش‏ بیشتر،ترجیح می‏دهند محصولشان به‏ این صورت حمل شود و طرف مقابل و آنها یک شرکت یا یک مؤسسه حمل‏ونقل‏ باشد.

بر این اساس پیدایش حمل چندوجهی‏ یک ضرورت غیر قابل اجتناب بوده به‏ طوری که هم‏اکنون این نوع حمل بر سایر موارد تسری یافته است.شاید این شیوه‏ در بدو انسجام و شکل‏گیری با موانعی روبرو بوده،ولی در حال حاضر بین المللی گردیده‏ و اکثر کشورها با مفهوم و شیوه عمل حمل‏ونقل، و مزایای آن برای فرستنده کالا،به این‏ روش عمل کنند.

اهمیت ترانزیت برای‏ ایران

کشور جمهوری اسلامی ایران بالقوه‏ دارای موقعیت جغرافیائی برای مبادلات‏ ترانزیتی است زیرا از طرف شمال و جنوب‏ دارای تقریبا 2800 کیلومرت مرز آبی،و از طرف شرق و غرب دارای ارتباطات زمینی‏ مناسب با همسایگان است.از طریق‏ مرزهای آبی به اغلب کشورهای جهان‏ مرتبط،و کاملا در یک موقعیت طبیعی‏ قرار دارد و می‏تواند به عنوان پلی برای‏ ترانزیت و واسطه دادوستد بازرگانی عمل‏ کند.و این موقعیت استثناء بوده و استفاده‏ مطلوبتر از این وضعیت طبیعی و جغرافیائی،بستگی به حل مشکلات‏ عدیده در سر راه ترانزیت دارد.با نگرشی‏ ساده به نقشه جغرافیائی ایران‏ و همسایگان،درمی‏یابیم که کشورمان‏ ارتباطات زمینی و دریائی نزدیکی با بسیاری از کشورهای تازه استقلال یافته‏ دارد که اغلب آنها با توجه به هر عاملی، ترجیحا خواستار انتقال کالای خود از طریق ایران به سایر نقاط جهانند و یکی‏ از مهم‏ترین دلیلشان کوتاهی بعد مسافت‏ بوده و دیگری وجود کشتیرانی دریای خزر است،که امتیاز ویژه‏ای محسوب می‏شود و تسهیلات جابجائی و ارتباطی آسانتری‏ را فراهم می‏سازد.

اگر چنانچه دولت از نظر توان اقتصادی‏ قویتر شود یقینا توان بالقوه ترانزیت رشد فزاینده‏ای به خود می‏گیرد.برای تقویت‏ این توان،برنامه‏ریزان جامعه و کشور باید توجه خود را به دوائر خاصی معطوف کنند تا کلیه ضعف‏های وجودی،برطرف گردند. مشکلات و موانع به حدی ملموسند که‏ نیازی به برشماری آنها در این جا نیست. در قسمت مشکلات ترانزیت به بخشهائی‏ از آنها اشاره می‏کنیم.

مشکلات ترانزیت‏ در کشور

تجهیزات و تسهیلات بندری،توان‏ عملیاتی ناوگان دریائی و زمینی،راه‏آهن‏ و شبکه‏های وابسته به آن،پایانه‏های‏ باربری،جاده از نظر عرض،پلها از نظر کشش،انبارها و سرانجام مدیریت‏ و سازماندهی این مجموعه با هدف‏ اقتصادی،قوانین و مقررات روان‏ گمرکی،تعرفه‏های بندری،حذف‏ هزینه‏های زائد و بخشودگی لازم، می‏تواند در توسعه و گستردگی امر ترانزیت،موثر و تعیین کننده باشد.در حال‏ حاضر مشکلاتی وجود دارد که با پاره‏ای‏ از آنها اشاره می‏شود و ضرورت دارد جهت‏ رفع این تنگناها اقدام عملی صورت‏ گیرد تا ترانزیت از قالب انجماد خارج‏ و حالت پویائی به خود گیرد والا کشورهای‏ نزدیک و همسایه ایران به تدبیر و چاره‏اندیشی‏ متوسل می‏شوند که در آن صورت چرخش‏ ترانزیت به سمت ایران اسلامی و ایجاد تمایل بازرگانان خارجی کاری بسیار مشکل خواهد بود،مشکلات عمده‏ عبارتند از:

الف)در بنادر شمالی

1-نبود اسکله کافی در بنادر شمالی‏ کشور،قابل ذکر است،به دلیل بالا آمدن آب‏ دریای خزر اسکله‏های موجود در تمام ایام‏ سال قابل استفاده نیست.

2-نبود انبار مسقف در بنادر شمالی جهت‏ نگهداری محصولات حساس

3-نبود سیلوی غله جهت جابجائی غلات

4-نبود سردخانه‏ها

5-نبود امکانات تخلیه دامهای زنده

6-نبود تجهیزات برای تخلیه محصولات‏ با وزن بالای 20 تن

7-عدم وجود پمپ برای تخلیه مواد و مشتقات نفتی و مخازن مربوط به‏ منظور جابجائی و ترانزیت از طریق خاک‏ جمهوری اسلامی ایران

8-عدم وجود گروه‏های شب کار برای‏ تخلیه سریع کشتیها

9-عدم کفایت امکانات و تجهیزات فعلی‏ برای تخلیه و بارگیری

10-عدم وجود جاده مناسب از بندر نوشهر به مرکز و جنوب کشور به همین دلیل‏ صاحبان کالا ترجیح میدهند محصولات‏ آنها در بندر انزلی تخلیه شود.

ب:در بنادر جنوبی کشور

1-نبود قوانین و مقررات روان گمرکی‏ در مورد کالاهای ترانزیتی،

2-عدم وجود محوطه‏های اختصاصی‏ در بنادر جنوبی،به منظور تسریع در انجام‏ تشریفات گمرکی و ممانعت از سرگردانی‏ مراجعان

3-ضعف سیستمی در بخش تخلیه‏ و بارگیری،نگهداری کالا در محوطه‏های‏ بنادر و مناطق حراست نشده

4-نیاز به تجدیدنظر در تعرفه‏ها و عوارض بندری،هزینه تخلیه،بارگیری‏ کالای ترانزیتی به منظور ایجاد رغبت‏ برای جذب بیشتر محمولات ترانزیتی

5-بررسی موادی از قوانین و مقررات‏ گمرکی با توجه به حساسیت‏"امر ترانزیت‏"، در جهت تسهیل در امر صادرات و تسریع‏ در ترانزیت."مواد 22 الی 130 فصل سوم‏ قوانین گمرکی مورد بحث قرار گرفته است.

ترانزیت داخلی

الف:با توجه به اینکه در متن تبصره 3 ذیل ماده 125 به صراحت عنوان شده که: "بارنامه حمل دریائی بمنزله اعطای‏ وکالت و نمایندگی جهت اظهارنامه‏ ترانزیت داخلی به حامل،با اختیار تام‏ می‏باشد و دیگر از متصدی حمل وکالت‏ نامه رسمی و ثبتی مطالبه نمی‏شود، "معذالک جهت ترانزیت محمولات‏ بارنامه‏هائی که مقصد نهائی تحویل کالا در آنها مقاصد داخلی کشور تعیین شدند گمرک کماکان وکالت‏نامه درخواست‏ می‏نماید.

ب:برابر تبصره 4 ذیل ماده 125 در صورتی که کالا به وسیله موسسات‏ دولتی و یا موسسات معرفی شده از طرف‏ وزارت دارائی مستقیما از گمرگ مبداء به‏ گمرک مقصد ترانزیت داخلی گردد بازرسی ظاهری کالا از نوع بسته‏بندی، علامت و شماره و در صورت لزوم وزن با ظرف کفایت می‏نماید لیکن در شرایط کنونی بسته‏های سنگین به لحاظ بازدید توسط کارشناس گمرک باز و مجددا بسته‏بندی‏ و پلمپ می‏گردد که این خود موجب‏ تضیع وقت و طولانی شدن زمان تشریفات‏ گردیده و از طرفی برای متصدی حمل نیز مسئولیت مضاعف ایجاد می‏نماید به نحوی که تحویل و تحول محمولات‏ در مقصد به اجبار و به علت باز شدن بسته‏ بندی مبداء می‏بایست با حضور نماینده‏ حامل در مقصد صورت پذیرد.

ج:برابر تبصره 5 ذیل ماده 125 در مورد ترانزیت داخلی،ضمیمه نمودن حواله‏ متصدی حمل(ترخیصه)و قبض انبار لازم‏ نمی‏باشد و تنها جهت ترخیص قطعی‏ کالا در گمرک مقصد مورد نیاز است، درحالی‏که اداره گمرک هم‏اکنون جهت‏ انجام تشریفات،قبل از هر چیز ترخیصه‏ را مطالبه می‏نماید.

د:در صورتی که کالا به نام گمرک مقصد نه‏ به نام صاحب کالا یا عنوانی دیگر تحویل‏ بنگاه حمل‏ونقل دولتی شود اخذ سپرده‏ نقدی،ضمانتنامه بانکی و یا سفته مدلول‏ تبصره 1 ذیل ماده 126،با توجه به این‏که‏ تعهدات لازم توسط متصدی حمل در متن‏ اظهارنامه داده می‏شود ضروری نیست.

هـ:با توجه به مسئولیت متصدی حمل‏ دولتی در تحویل کالا به گمرک مقصد براساس تعهد متن اظهارنامه ترانزیتی، ضرورتا کالا نیازی به بدرقه شدن‏ نخواهد داشت که اداره گمرک می‏تواند مبتنی بر مقتضیات مندرج در ماده 127 آئین‏نامه اجرائی قانون گمرکی مامور بدرقه اعزام ننماید.

ترانزیت خارجی

به دلیل تازگی موضوع ترانزیت کالا به‏ جمهوریهای آسیا میانه،غالبا این امر در بنادر و گمرکات ورودی و خروجی با مشکلات و تشریفات زائد همراه بوده که‏ به منظور حذف تشریفات و سهولت امر ترانزیت،اتخاذ روشی واحد الزامی به‏ نظر می‏رسد و با ملاحظات تجارب اخیر، مواردی بشرح ذیل قابل ذکر است:

1-عدم تخصیص ترمینال جهت کالای‏ ترانزیتی در اماکن بندری.به رغم افزایش‏ روزافزون کالاهائی که به منظور ترانزیت‏ وارد گمرکات می‏شود تاکنون مکان‏ مشخصی به این کالاها اختصاص داده‏ نشده است.

2-بارشماری و تحویل و تحول و تخلیه‏ و آزادسازی کامیونها و صدور قبض انباریه‏ موقع صورت نمی‏پذیرد.به عبارتی، سازمانهای ذیربط نیروی انسانی مورد نیاز در این ارتباط را به صورت متشکل مورد بهره‏وری قرار نمی‏دهند.

3-مدت مجاز ترانزیت کالا 15 روز می‏باشد که با توجه به بعد مسافت‏ و مشکلات حمل‏ونقل جاده‏ای کشور، تکافوی تخلیه در بنادر شمالی،بارگیری‏ از بنادر شمال،تخلیه در بندر عباس،انجام‏ تشریفات گمرکی در شمال و جنوب و بارگیری بر روی کشتی را نمی‏نمایند.