



ویژگی‌ها، شگردها و علل قاچاق در پوشش ترانزیت

نویسنده: ع. پیشکش

ترانزیت بیفکنیم تا ابعاد و تبعات این شیوه از قاچاق شفاف‌تر گردد:

الف) ویژگی‌های قاچاق در پوشش ترانزیت ۱- بهره‌گیری از بستر قانونی و قانون‌دان بودن متخلف

با توجه به این که صنعت ترانزیت شامل قوانین؛ مقررات و رویه‌های مشخص می‌باشد، قاچاق در این صنعت الزاماً باید با علم و آگاهی قبلی و انگیزه‌ی مجرمانه انجام پذیرد؛ به عبارتی قاچاقچی این عرصه را باید مصداق بارز قانون‌دان قانون‌شکن دانست.

۲- جعل اسناد و اظهار خلاف

قاچاق در بستر ترانزیت الزاماً با اظهار خلاف و جعل سند همراه است؛ زیرا سیر مراحل قانونی بدون اسناد جعلی و غیر واقعی امکان‌پذیر نیست.

۳- رانت و فساد اداری

قاچاق در بستر ترانزیت باید با تعامل و تفاهم با کارمندان دستگاه‌های مسئول همراه باشد؛ زیرا مسیر ترانزیت مشخص بوده و انجام تخلف در این بستر بدون ایجاد رانت و آلوده‌کردن دستگاه‌های دست‌اندرکار، امکان‌پذیر نیست.

۴- شبکه‌ای و باندى بودن

قاچاق در بستر ترانزیت به صورت انفرادی یا بدون برنامه‌ی مشخص امکان‌پذیر نیست؛ به عبارتی محموله‌ی قاچاق باید به صورت شبکه‌ای و

با توجه به موقعیت راهبردی کشور ایران که در میان مسیرهای اصلی حمل و نقل شرق و غرب و شمال و جنوب دنیا واقع شده و به بیانی، در محدوده‌ی لولای سه قاره می‌باشد، صنعت حمل و نقل و ترانزیت کالا از جایگاه و اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. وضعیت ترانزیت در اقتصاد دنیا به گونه‌ای است که آن را طلای قرن ۲۱ نامیده‌اند. از این رو گسترش و توسعه‌ی ترانزیت در سال‌های اخیر در دستور کار برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران نظام بوده است. از سوی دیگر همسایگی ایران با ۱۷ کشور منطقه، اهمیت صنعت حمل و نقل اعم از زمینی، هوایی، دریایی و ریلی را تشدید و آن را به فرصتی ویژه برای کشورمان بدل کرده است. با این همه صنعت حمل و نقل همواره ابزاری برای انتقال کالاهای غیر قانونی نیز بوده است. به همین خاطر شبکه‌های قاچاق، صرفه و صلاح خود را در استفاده از این مسیرها دانسته و از این بستر برای رسیدن به مقاصد خویش بهره‌گیری می‌کنند. البته توجه به این نکته نیز ضروری است که مسیرهای ترانزیتی در ایران با برخورداری از کوتاهی مسیرها، موقعیت آب و هوایی مناسب و ایمن، و مواردی از این دست، مزیت فوق‌العاده‌ای نسبت به مسیرهای رقیب در منطقه یافته است.

حال پیش از بیان شگردها و علل شکل‌گیری قاچاق در پوشش ترانزیت، ضروری است که نگاهی گذرا به برخی از ویژگی‌های قاچاق در پوشش

و نظارتی، محور اصلی برنامه‌های مقابله با قاچاق در پوشش ترانزیت باید باشد.

ب) شگردها و شیوه‌های قاچاق در پوشش ترانزیت

با توجه به ویژگی‌های بیان شده برای قاچاق در پوشش ترانزیت، می‌توان شگردها و شیوه‌های قاچاق در این خصوص را به دو بخش اصلی تقسیم کرد:

۱. قاچاق در پوشش ترانزیت از مبادی رسمی؛

۲. قاچاق در پوشش ترانزیت از مبادی غیر رسمی.

۱- قاچاق در پوشش ترانزیت از مبادی رسمی

در شیوه‌های مربوط به این بخش، کالای قاچاق در گمرکات اظهار می‌شوند؛ ولی به شیوه‌هایی که در زیر می‌آید و به صورت غیر قانونی در کشور باقی مانده است، خروج کالای ترانزیتی اتفاق نمی‌افتد.

۱-۱- اظهار خلاف:

قاچاقچیان می‌توانند که از این شیوه برای قاچاق کالا بهره می‌گیرند، عمدتاً از مبدأ بارگیری، اسناد غیر واقعی ولی معتبری برای کالا تهیه می‌کنند و با اظهارنامه‌هایی که غیر از کالای ترانزیتی است به مبادی رسمی و گمرکات مراجعه می‌نمایند این شگرد عموماً برای کالاهایی که قصد تخلیه در سرزمین عبوری را داشته‌اند و یا کالاهای ممنوعه که برای انتقال به کشور ثالث می‌باشد، مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

۱-۲- کم‌اظهاری

متأسفانه برخی از تجار برای افزایش سود تجاری و فرار از عوارض گمرکی، میزان واقعی کالای اظهار شده در گمرکات مبدأ را اظهار نمی‌کنند و حجم بیش‌تری از کالای اظهار شده را بارگیری و وارد سرزمین اصلی می‌نمایند، سپس با انواع شگردها به تخلیه بار مبادرت می‌کنند که به کم‌اظهاری مشهور است. این شیوه باعث می‌شود که کالای ترانزیتی عبوری به صورت قانونی وارد و خارج شود؛ ولی بخشی از کالا در کشور نشست کند.

۱-۳- بیش‌اظهاری

این شیوه عمدتاً در مورد کالایی استفاده می‌شود که از یارانه‌ی داخلی

سرعت نقدینگی است، به عبارتی برای قاچاقچی، ضرورت رسیدن سریع به پول و سرمایه، و سود حاصل از انتقال کالا، به قدری با اهمیت است که به ریسک قاچاق ارجحیت دارد. قاچاق در پوشش ترانزیت با این که از بستر دستگاه‌های قانونی و رویه‌هایی که قاعدتاً با نظارت‌هایی نیز همراه است، انجام می‌شود، ولی در عین حال به دلیل نقدینگی بالا و سود سرشار، بسیار به صرفه بوده و میزان بالایی از ریسک را منطقی می‌کند. از جانب دیگر صنعت ترانزیت یک حلقه‌ی واسطه در فرایند توزیع کالا است و امکان در حاشیه قرار گرفتن را بیش‌تر دارا می‌باشد.

۹- وسعت جغرافیایی تخلف

از دیگر ویژگی‌های قاچاق در پوشش ترانزیت، وسعت جغرافیایی تخلف است که از قبل از مبادی ورودی آغاز می‌شود و تا دورترین نقاط کشور ادامه می‌یابد. اگر شبکه‌های قاچاقچی بتوانند کالای قاچاق را به هر طریق ممکن وارد سرزمین اصلی کنند، گستره‌ای به پهنای کشور برای انجام را در اختیار خواهند داشت. حساسیت این مسئله زمانی آشکارتر می‌شود که بدانیم پوشش نظارتی ناوگان حمل و نقل ترانزیتی (از قبیل GPS و ...) بسیار محدود و ناقص می‌باشد؛ بنابراین با متخلفانی روبه‌رو هستیم که در هر نقطه از کشور می‌توانند به تخلیه و بارگیری مبادرت نمایند.

۱۰- پیامدهای برخورد انتظامی و برخورد های بازدارنده

با توجه به ویژگی‌های صنعت ترانزیت که یکی از ارکان اقتصاد کشورها به حساب می‌آید، هر گونه اقدامی که کسب و کار و اخلاق در انتقال کالا را ناشی شود نه تنها پیامدهای گسترده‌ای را در لایه‌های مختلف اقتصادی و غیر اقتصادی در پی خواهد داشت، بلکه می‌تواند بر جریان‌های فراملی نیز اثرگذار باشد. چنین فضایی برخورد با متخلفان این صنعت را پیچیده می‌نماید و امکان برنامه‌های عمومی انتظامی و مقابله‌ای را غیر ممکن می‌کند. درک همین مسئله از جانب قاچاقچیان این صنعت باعث شده است در کنار طراحی شیوه‌های بسیار پیچیده و حساس، مزیت رقابتی را به نفع خود تغییر داده و امکان برخورد انتظامی را کاهش دهند. بر همین اساس به نظر می‌رسد بهره‌گیری از شیوه‌های اطلاعاتی

با هدف سرشاخه‌های اصلی انجام شود و این مسئله بدین معناست که قاچاق در پوشش ترانزیت الزاماً بانندی است.

۵- حجم کالای قاچاق

میزان و حجم کالای قاچاق در یک محموله در قالب ترانزیت، بسار بالاست. بررسی بسیاری از پرونده‌های قاچاق در پوشش ترانزیت نشان می‌دهد که متخلفان به قاچاق کانتینری مبادرت می‌کنند: ۲۶ کانتینر اسباب‌بازی، ۲۶۰ کانتینر لوازم خانگی، ۱۲ کانتینر لباس و منسوجات و ...، نمونه‌هایی از پرونده‌های تشکیل شده در این شیوه از قاچاق است؛ بنابراین حجم کالا در شیوه‌ی قاچاق در پوشش ترانزیت، بسیار با اهمیت است.

۶- تعدد دستگاه‌های دست‌اندر کار و کم‌شدن ضریب نظارت و نفوذ بر عوامل قاچاق

به دلیل حجم و وسعت صنعت ترانزیت و دخالت دستگاه‌های مختلف در این فرایند، نظارت بر تمام جوانب سیاست‌گذاری، اداری و اجرایی این صنعت دشوار است. از طرفی همین وسعت دستگاه‌های دست‌اندر کار باعث شده است که متخلفان برای پیشبرد اهداف خود با طیف وسیعی از سطوح دستگاه‌ها در ارتباط بوده و در ایشان نفوذ کنند، هم‌چنین عامل آلودگی ایشان گردند. این مسئله علاوه بر ایجاد فساد اداری، ضریب نظارت را نیز بسیار ضعیف می‌کند.

۷- پیامدهای بین‌المللی

با توجه به این که ترانزیت، اساساً یک صنعت بوده و به عنوان یک صنعت منطقه‌ای و بین‌المللی به حساب می‌آید، تصمیمات و تدابیر و تأثیرات مربوط به این صنعت نیز فراملی است. قاچاق در پوشش ترانزیت نیز نه تنها پیامدهای داخلی، بلکه پیامدهای بین‌المللی را نیز در بر می‌گیرد. تضعیف اقتدار نظام، فشارهای اقتصادی دول همسایه، فشارهای بین‌المللی دولت‌هایی که به نوعی از انتقال کالا از مسیرهای ترانزیتی سود و زیان می‌برند و ... از پیامدهای قاچاق در پوشش ترانزیت می‌باشد.

از سویی دیگر، فرایند قاچاق در پوشش ترانزیت همواره، از قبل از مرزها آغاز می‌شود تا متن بازار وسعت دارد.

۸- نقدینگی زودبازده و ایجاد رغبت برای متخلفان

یکی از علل اصلی بروز قاچاق،

برخوردار هستند. در این شیوه قاچاقچیان به اظهار حجم بالایی از کالا مبادرت، ولی میزان کمی کالا وارد می‌کنند و پس از ورود محموله، با جاسازی انواع اجناس که قبلاً دپو و انبار شده است، به خروج کالا از کشور مبادرت می‌نمایند.

۱-۴- تبانی

با توجه به این که محموله‌های ترانزیتی الزاماً باید از مبادی رسمی وارد شود، برخی از عناصر قاچاق با تبانی و آلوده‌سازی عناصر مستقر در مبادی رسمی، کالای خود را وارد، و از این طریق از درب‌های خروجی گمرک خارج می‌نمایند.

ارزیابی نادرست؛ خروج کالا از انبار؛ خروج کالا با هماهنگی مسئول درب خروج؛ و ...، شیوه‌های مختلف تبانی است که از طرف شبکه‌های قاچاق مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

۱-۵- نشست کالای ترانزیتی و عدم خروج از گمرک مقصد

برخی از قاچاقچیان سابقه‌دار با ایجاد شبکه‌های صوری اقدام به اظهار کالای ترانزیتی از کشور مبدأ به کشور ثالث می‌نمایند و طبق مقررات به اظهار کالا در گمرکات پرداخته و کاملاً قانونی کالای ترانزیتی وارد سرزمین اصلی می‌کنند؛ ولی این کالا را در موعد مقرر به مقصد نرسانده، در نتیجه کالای ترانزیتی در کشور رسوب می‌کند. وجود ردیف‌های خالی در دفاتر ترانزیتی گمرکات خروجی، نمونه‌هایی از این شیوه است. بعضاً مشاهده می‌شود که کلیه مستندات و اظهارنامه‌ی اسامی مالکین و ... در این شیوه، غیر واقعی بوده و امکان پی‌گیری قضایی را دشوار می‌کند.

۱-۶- قاچاق در پوشش ترانزیت داخلی

شبکه‌های قاچاق با شناسایی منافذ موجود در گمرکات، به انواع شیوه‌ها، گمرکات مبدأ را وادار به انتقال کالای ترانزیتی از یک گمرک به گمرک دیگر در قالب ترانزیت داخلی می‌نمایند و از همین بستر، فرصت لازم برای تخلیه و نشست کالا را فراهم می‌آورند. متأسفانه بعضاً تبانی با عوامل دست‌اندرکار در امور ترانزیتی نیز در این شیوه انجام می‌شود. در نظر گرفتن زمان ورود کالا و اظهار آن به گمرکات ورودی در این شیوه حائز اهمیت است. به فرض مثال شبکه‌های

قاچاق با رصد شرایط، متوجه می‌شوند که در ایام قبل از عید نوروز میزان واردات کالا به بنادر بسیار زیاد و تراکم کاری در گمرکات بالاست. طبعاً در این شرایط امکان انتقال کالا از یک گمرک به شیوه‌ی ترانزیتی داخلی به گمرک دیگر، سهل‌تر خواهد بود.

با توجه به این که صنعت

ترانزیت شامل قوانین؛

مقررات و رویه‌های مشخص

می‌باشد، قاچاق در این

صنعت الزاماً باید با علم

و آگاهی قبلی و انگیزه‌ی

مجرمانه انجام پذیرد؛ به

عبارتی قاچاقچی این عرصه

را باید مصداق بارز قانون دان

قانون شکن دانست

۱-۷- بازگشت کالای ترانزیتی از مقصد به داخل کشور

یکی از شگردهای مهم قاچاقچیان، استفاده از امکان ورود غیر قانونی کالا از طریق مرزهای کشورهای مقصد ترانزیت است. در این شیوه کالا با اظهارنامه‌ی واقعی و طی مراحل قانونی وارد کشور شده و در گمرک مقصد نیز ترخیص و به کشور ثالث ارسال می‌شود؛ ولی پس از وارد شدن به آن کشور تخلیه و با انواع شیوه‌ها به داخل کشور قاچاق می‌شود قاچاق به شیوه‌ی تجمیعی از شیوه‌های مکمل این مورد است. ورود سیگار ترانزیتی از مبدأ راه راست به افغانستان و قاچاق به ایران، و یا ورود پوشاک ترانزیتی از مبدأ ترکیه به آذربایجان، و قاچاق آن به ایران، نمونه‌هایی از این موضوع است.

۱-۸- جابه‌جایی

از شگردهای شناخته شده‌ی قاچاق کالا در پوشش ترانزیت، جابه‌جایی کالا است. در این شیوه، کالای قاچاق با اظهارنامه‌های مبهم و کلی از مبادی رسمی وارد کشور می‌شود و در زمان قانونی عبور کالا، به انبارها و اماکن تخلیه انتقال می‌یابد و کالای مشابه آن که قبلاً دپو شده است با کالای اصلی

جابه‌جا گردیده و کالای دوم از مرز عبوری خارج می‌شود. به عنوان مثال اظهارکننده، ترانزیت کالاهایی مثل منسوجات مستعمل، تایر و قطعات پلاستیکی مستعمل و ... را اظهار می‌نماید؛ ولی کالای نوی وارد شده، با منسوجات و تایر مستعمل که قبلاً انبار شده است، جابه‌جا، و کالای مستعمل از کشور خارج می‌شود.

۲- قاچاق در پوشش ترانزیت از مبادی

غیر رسمی

یکی از مهم‌ترین دلایل شکل‌گیری قاچاق در پوشش ترانزیت، امکان سوء استفاده‌ی قاچاقچیان از رویه‌های ترانزیتی، اسناد، اماکن و ... است که اصلی‌ترین عامل آن نیز پایین بودن ضریب امنیت اسناد، اوراق و مهره‌های ترانزیتی، و مجعول کردن یا تهیه‌ی اسناد جعلی ترانزیتی است. از این رو بهره‌گیری از این روش عموماً در اشکال زیر انجام می‌پذیرد:

۲-۱- تجمیع کالا در مناطق آلوده و بارگیری آن‌ها

متأسفانه یکی از روش‌های متداول قاچاقچیان، دپوی کالا در مناطق ساحلی و یا مرزی، و بارگیری آن‌ها در کانتینرهایی است که برای آن‌ها اسناد جعلی تهیه شده است. روستای گچین از مصادیق مهم چنین مناطقی است که قاچاق از آن به وفور در حال انجام است.

۲-۲- خروج کالا از مناطق آزاد و ویژه

ورود کالا با عنوان ترانزیت و یا ورود موقت در برخی از مناطق آزاد و ویژه‌ی اقتصادی، به منظور قاچاق آن‌ها صورت می‌گیرد. در این شیوه، شبکه‌های قاچاق باز هم با استفاده از اسناد جعلی و یا تبانی، کالای وارد شده به این مناطق را خارج می‌نمایند. پرونده‌های مربوط به قاچاق کالا از منطقه‌ی ویژه‌ی سلفچگان منطقه‌ی ویژه‌ی پیام، منطقه‌ی آزاد قشم و ...، نمونه‌های دیگر از مصادیق همین شیوه بوده است.

۲-۳- جعل اسناد ترانزیت داخلی

یکی از شیوه‌های قاچاق که در سال‌های اخیر مورد بهره‌برداری شبکه‌های قاچاق قرار گرفته است، استفاده از اسناد جعلی ترانزیت داخلی است. اسناد همراه بار در ترانزیت داخلی چند برگه به صورت کپی و پته‌ی عبور



است که با هالوگرام گمرک می‌باشد و الزاماً برای هر دستگاه کانتینر، باید پته‌ی عبور اصلی صادر شود. جعل اسناد کپی بی‌تردید کار دشواری نیست؛ ولی در نمونه‌های پرونده‌های تشکیل شده در سال ۸۷، هالوگرام‌های جعلی نیز از جانب شبکه‌های قاچاق مورد استفاده بوده است.

در حوزه‌ی ترانزیت خارجی به دلیل عضویت ایران در برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی و یا اسناد متعدد موجود در این رویه، امکان جعل دشوارتر بوده است؛ ولی اسناد ترانزیت داخلی به سهولت از طرف قاچاقچیان

جعل می‌گردد. در این شیوه معمولاً مبدأ و مقصد درج‌شده در اسناد، مربوط به گمرکاتی است که مقصد تخلیه‌ی بار در محدوده‌ی آن وجود دارد. به عنوان مثال بسیاری از اسناد جعل شده در کیس‌های کشف شده‌ی سال ۸۷، از مبدأ بندر شهید رجایی به مقصد گمرک شهریار بوده است. به همین خاطر در طول مسیر بندرعباس تا تهران، تردد کالای قاچاق به سهولت انجام می‌گیرد و کالا در انبارهای اطراف تهران تخلیه می‌گردد.

ج) علل شکل‌گیری قاچاق در پوشش ترانزیت

با عنایت به بررسی شگردها و شیوه‌های قاچاق در پوشش ترانزیت، امکان ارائه‌ی علل شکل‌گیری این جریان وجود دارد. بدیهی است برخی از دلایل ایجاد این موضوع مستقیماً به جریان ترانزیت مرتبط است و برخی به صورت غیر مستقیم در پدیده‌ی قاچاق در پوشش ترانزیت دخیل می‌باشند که عبارت‌اند از:

۱. حجم بالای ترانزیت ورودی به کشور و عدم امکان کنترل آن؛
۲. ناکافی بودن تجهیزات کنترل نامحسوس نظیر X-ray در گمرکات ورودی و خروجی؛
۳. عدم پوشش سیستم‌های نظارت بر حرکت ناوگان حمل و نقل به صورت لحظه به لحظه مثل GPS؛
۴. نبود امکانات فنی مناسب برای کنترل کانتینرهای ترانزیتی عبوری از گلوگاه ایست و بازرسی مثل X-ray و باسکول توزین کانتینرها؛

مانیفست‌های چندگانه از طرف گمرکات امارات و الصاق پلمپ‌های مبدأ به چنین کانتینرهایی؛

۲۰. عدم کنترل دقیق محموله‌های ترانزیتی به امارات از طرف مسئولان این کشور؛

۲۱. وجود شرکت‌های متعدد واسطه‌ی حمل و نقل در امارات و کارسازی این شرکت‌ها در امر قاچاق به ویژه در پوشش ترانزیت؛

۲۲. شبکه‌های شدن فرایند حمل و نقل کالا از مبدأ تا بنادر امارات و از بنادر امارات به ایران، و دشواری کنترل این شبکه‌ها؛

۲۳. عدم عضویت گمرکات امارات در کنوانسیون مبارزه با تخلفات گمرکی (نایروبی)؛

۲۴. حجم بسیار بالای ترندهای هوایی بین امارات و ایران؛

۲۵. عدم نظارت دقیق بر کالاهای مهم ترانزیتی وارداتی از امارات که در ایران قاچاق می‌شود، مثل منسوجات و سیگار؛

۲۶. وجود اماکن دپو و مصادیق آشکار قاچاق و نقاط آلوده در سواحل کشور، و امکان بارگیری کانتینرها در این مناطق؛

۲۷. عدم توافق با کشورهای مبدأ برای صادرات کالا به جای امارات، به بنادر ایران؛

۲۸. ضعف در توافقات دیپلماتیک با کشورهای هدف که مشکلات ترانزیتی آن‌ها وجود دارد؛

۲۹. عدم عزم جدی دولت‌های کشورهای همسایه برای کنترل کالای قاچاق به صورت

تجمیعی؛

۳۰. فقدان تیرپاک و توقفگاه‌های مجاز در محورهای ترانزیتی و خروج کانتینرها از مسیر اصلی به بهانه‌ی این موضوع؛

۳۱. عدم مسئولیت‌پذیری شرکت‌های کارگزار و وابسته؛

۳۲. ارائه‌ی اختیارات حاکمیتی و نظارتی به

۵. حجم بالای کانتینرهای ورودی به بنادر کشور و عدم امکان تأخیر در ترخیص کانتینرهای ترانزیتی به دلیل محدودیت فضا و ...؛

۶. نبود پرسنل کافی در بخش ترانزیت بنادر و گمرکات مهم به ویژه گمرک شهید رجایی؛

۷. فرسودگی ناوگان حمل و نقل؛

۸. غیر استاندارد بودن کانتینرهای ترانزیتی حامل کالای ترانزیتی؛

۹. عدم رعایت مقررات کارآمدتر در خصوص کانتینرهای حمل و نقل ترانزیتی؛

۱۰. تردد آزادانه‌ی کانتینرهای فاقد هویت در مناطق ساحلی و نقاط حاشیه‌ی گمرکات و بنادر کشور؛

۱۱. وجود نگرش‌های محدود کننده به جای روان‌سازی در بخش ترانزیت؛

۱۲. وجود کریدورهای ترانزیتی رقیب در منطقه مثل تراسیکا، و عدم امکان اجرای طرح‌های بازدارنده به دلیل از بین رفتن مزیت‌های ترانزیتی ایران و تقویت رقیب؛

۱۳. کند بودن فرایندهای گمرکی و دستی‌بودن برخی از فرایندها؛

۱۴. ناکافی بودن سرمایه‌گذاری و تأمین منابع مالی در بخش ترانزیت؛

۱۵. رقابت شدید بنادر کشورهای همسایه به ویژه بندر دبی امارات و یا بندر تازه تأسیس گوادر در پاکستان؛

۱۶. وجود پدیده‌ی صادرات مجدد از بنادر امارات به ایران در پوشش ترانزیت و ...؛

۱۷. عدم التزام گمرکات امارات نسبت به صدور مانیفست اجمالی کالا برای شناورهای ایرانی؛

۱۸. نزدیکی ساحل ایران و امارات، و رفت و آمد آسان شناورها بین دو کشور؛

۱۹. پذیرش اظهارنامه‌های خلاف واقع و

- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل؛
 ۳۳. نفوذ افرد سابقه‌دار و قاچاقچی به رده‌های مسئولیتی در انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل؛
 ۳۴. غیر منطقی بودن شرایط تشکیل و ثبت شرکت‌های حمل و نقل؛
 ۳۵. عدم نظارت جدی بر عملکردها و تخلفات شرکت‌های حمل و نقل از جانب مقامات مسئول؛
 ۳۶. عدم اعمال روش‌های معقول و مشستری گرایانه در قبال مؤسسات حمل و نقل بین‌المللی؛
 ۳۷. ناکافی بودن بهره‌مندی از فناوری‌های نوین و کاهش ضریب نظارت بر رویه‌های ترانزیتی؛
 ۳۸. هزینه‌های بسیار بالای خرید، نگهداری و استفاده از سیستم‌های X-ray در گمرکات؛
 ۳۹. عدم کار کارشناسی در خرید X-ray ها و توجه نکردن به خدمات پس از فروش ضعیف برخی برندهای خریداری شده؛
 ۴۰. عدم آموزش درست و کامل پرسنل بهره‌بردار از سیستم X-ray؛
 ۴۱. پیامدهای بهداشتی و جسمانی اشعه‌های ساطع شده از سیستم X-ray و عدم تمایل پرسنل گمرک برای انتقال به قسمت X-ray؛
 ۴۲. عدم کنترل دقیق بر درب‌های خروج فرودگاه‌هایی که پروازهای ترانزیتی در آن انجام می‌شود؛
 ۴۳. عدم امکان استقرار گمرک در تمام درب‌های خروجی فرودگاه‌ها؛
 ۴۴. وجود انبارهای اختصاصی در محوطه‌ی فرودگاه و عدم نظارت دقیق بر آن‌ها؛
 ۴۵. بارگیری زیر هواپیما و عدم نظارت بر آن در برخی فرودگاه‌های کشور؛
 ۴۶. نبود نیروی کافی در گمرکات مستقر در فرودگاه‌های کشور برای نظارت بر پروازهای ترانزیتی؛
 ۴۷. وجود برخی مدیران متخلف در برخی از گمرکات کشور در رویه‌های ترانزیتی؛
 ۴۸. ایجاد ارتباطات غیر قانونی برخی تجار و قاچاقچیان با برخی از عناصر گمرکی مثل ارزیابی‌ها و ...؛
 ۴۹. عدم امکان کنترل دقیق کالای ترانزیتی با توجه به قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی؛
 ۵۰. وجود خلاءهای قانونی در قانون امور گمرکی، قانون حمل و نقل و ...؛
 ۵۱. تعدد گمرکات ورودی و گمرکاتی که رویه‌های ترانزیتی انجام می‌دهند، و کاهش ضریب نظارت مؤثر بر آن‌ها؛
 ۵۲. تعدد مسیرهای ترانزیتی و طولانی بودن مسیرها؛
 ۵۳. عدم توان نیروی انتظامی برای نظارت و کنترل کامل بر مسیرهای ترانزیتی؛
 ۵۴. خروج کانتینرهای حامل از مسیرهای ترانزیتی؛
 ۵۵. عدم رعایت زمان مقرر برای ورود به گمرکات خروجی توسط کانتینرهای ترانزیتی؛
 ۵۶. عدم نظارت و پی‌گیری جدی گمرکات خروجی در خصوص ردیف‌های خالی دفاتر ترانزیتی؛
 ۵۷. عدم پی‌گیری جدی و مؤثر گمرک در خصوص پلمپ‌های الصاقی یا مفقودی؛
 ۵۸. عدم امکان کنترل پلمپ‌های الصاقی به کانتینرهای ترانزیتی از طرف ناچا؛
 ۵۹. یک‌پارچه نبودن سیستم اطلاعاتی ثبت و تردد خودروهای ترانزیتی بین گمرک و ناچا؛
 ۶۰. عدم یک‌پارچگی سامانه ارتباطی گمرکات کشور در حوزه ترانزیت؛
 ۶۱. سهولت بازکردن سمتی از درب کانتینرهای ترانزیتی که پلمپ ندارد؛
 ۶۲. عدم نظارت ناچا یا گمرک نسبت به غیر استاندارد بودن روکش‌های کانتینرهای ترانزیتی؛
 ۶۳. ایجاد دریچه‌های مخفی در قسمت تحتانی کانتینرهای ترانزیتی برای خروج کالا؛
 ۶۴. عدم حضور ۲۴ ساعته‌ی پرسنل گمرک در زمان ورود کالاها و محموله‌های ترانزیتی؛
 ۶۵. تداخل کالاها در انبارهای برخی گمرکات، و عدم حصارکشی مناسب بین کالاهای ترانزیتی و کالاهای وارداتی یا صادراتی؛
 ۶۶. عدم استفاده از توان ریلی کشور برای حمل و نقل و ترانزیت کالا، و گمرک انتقال ترانزیت بر حمل و نقل جاده‌ای؛
 ۶۷. ناکارآمدی برخی ایست و بازرسی‌های انتظامی برای کنترل محموله‌های ترانزیتی؛
 ۶۸. آلودگی برخی عناصر ناچا، مستقر در گلوگاه‌های عبوری ترانزیتی؛
 ۶۹. عبور محورهای ترانزیتی از شهرها و یا مناطق حومه‌ی شهرها، و امکان خروج از مسیر کانتینرها؛
 ۷۰. وجود انبارها و باغ‌های متعدد در حواشی شهرهای بزرگ، و امکان تخلیه و بارگیری کالا در این انبارها؛
 ۷۱. عدم استقرار برخی سازمان‌های دست‌اندرکار در امر ترانزیت در گمرکات مرزی؛
 ۷۲. پایین بودن ضریب امنیتی اسناد، اوراق و پلمپ‌های مورد استفاده در رویه‌های ترانزیتی؛
 ۷۳. عدم پوشش سیستم آسیکودا در تمام گمرکات کشور؛
 ۷۴. یک‌پارچه نبودن سیستم ترانزیت داخلی بین گمرکات کشور؛
 ۷۵. چشم‌پوشی برخی از رده‌های مسئول از پرونده‌های کلان به دلیل مصالح و توجهات مختلف؛
 ۷۶. به روز نبودن و روزآیند نبودن آموزش‌ها و تخصص‌های پرسنل متولی مبارزه با تخلفات ترانزیتی؛
 ۷۷. نا آشنایی و احاطه نداشتن اطلاعاتی با شگردهای شبکه‌های قاچاق از جانب عوامل دست‌اندرکار؛
 ۷۸. نا آشنایی نظارت بر ترده‌های غیرقانونی در سواحل کشور؛
 ۷۹. و ...

د) ظرفیت‌های موجود در مبارزه با قاچاق در قالب ترانزیت

اگر شگردها و علل قاچاق در پوشش ترانزیت که جزء برنامه‌های مهم ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز است، بدرستی و مطابق آنچه که در طرح‌های راهبردی ستاد است به اجراء درآید در مجموع شاهد قوت‌هایی خواهیم بود که در موارد زیر می‌تواند خلاصه شود:

- وجود الزامات قانون برنامه چهارم توسعه و تشکیل کارگروه هماهنگی و توسعه ترانزیت

- گسترش تعاملات بین دستگاهی - بهره‌مندی از ناوگان و سیستم مناسب دریایی و امکان ارائه خدمات ترانزیتی به صورت DOOR-TO-DOOR و MMT به مشتریان خارجی

- وجود شبکه گسترده راه و حمل و نقل جاده‌ای

- حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و کارآفرینی در بخش خدمات ترانزیتی

- وجود راه‌آهن شمال - جنوب و شرق به شمال غرب

- وجود ناوگان کشتیرانی تجاری و نفتی با ظرفیت بالا برای جذب و حمل و نقل کالاهای ترانزیتی

- وجود گمرکات و پایانه‌های مرزی - وجود مناطق آزاد تجاری به ویژه

مناطق آزاد چابهار به عنوان محور اصلی ترانزیتی شرق کشور

- برگزاری همایش‌های بین‌المللی سالانه با موضوع چالش‌ها و فرصت‌های موجود در بخش ترانزیتی

- اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی - اجرای CMR - T.I.R و هماهنگی کنترل‌های مرزی کالاها ■