

رایزنی شبانه روزی شدن تردد با ارمنستان، آذربایجان و ترکمنستان

معاون حقوقی گمرک به محدودیت‌های کشورهای همسایه شمالی مانند ارمنستان، جمهوری آذربایجان و ترکمنستان در تعداد تردد و ساعات کاری اشاره کرد و گفت: «شروع فعالیت‌های ترانزیتی در مرزهای شمالی به تنهایی در اختیار گمرک ایران نیست.»

به گزارش آران نیوز به نقل از خبرگزاری تسنیم، ابراهیم نقدی، معاون حقوقی و نظارت گمرک گفت: در راستای اجرای ماده 61 قانون برنامه هفتم توسعه و با هدف تسریع مبادلات تجاری و کاهش زمان ترخیص کالا انجام می‌شود.

به گفته نقدی، «در اجرای تکلیف ماده 61 قانون برنامه هفتم، نام مرز یا گمرک خاصی قید نشده، بلکه شاخص‌هایی برای بنادر، مرزهای پرتردد و گمرکات کشور در نظر گرفته شده است.» وی افزود: «این شاخص‌ها بر اساس آمار، اعداد و ارقام و به صورت کمی برای اجرای بند 61 قانون برنامه هفتم تعیین می‌شود و شامل وزن و تعداد کامیون‌های حامل کالا، حجم و ارزش کالاهای وارداتی و صادراتی عبوری است.» نقدی تأکید کرد: «حتی قبل از ابلاغ این قانون، وظیفه گمرک تسریع مبادلات و تجارت مرزی در کوتاه‌ترین زمان ممکن بوده است.» وی فرآیند‌های گمرکی را در سه حوزه مبادی هوایی، دریایی و زمینی (ریلی و جاده‌ای) تشریح کرد.

معاون حقوقی و نظارت گمرک افزود: در مبادی هوایی، ساعت کاری خطوط توسط شرکت‌های هواپیمایی و سازمان هواپیمایی کشوری تعیین می‌شود، اما به گفته نقدی، «فعالیت گمرک در این مبادی به صورت شبانه روزی است.»

وی افزود: «فرودگاه امام خمینی در تهران، فرودگاه‌های مشهد، تبریز، شیراز، اصفهان و سایر فرودگاه‌های بین‌المللی به صورت شبانه روزی فعالیت گمرکی خود را دنبال می‌کنند.» در مبادی دریایی نیز وضعیت مشابهی حاکم است.

نقدی با اشاره به بندر شهید رجایی در بندرعباس که «21 درصد از وزن و 22 درصد از ارزش مبادلات تجاری در سال گذشته را به خود اختصاص داده»، اظهار داشت: «در این بندر، خدمات ایکس‌ری، درب خروج ترانزیت، امور بندری و پاس‌گشتی به صورت شبانه روزی است.»

وی همچنین به بندر بوشهر اشاره کرد و گفت: «فعالیت گمرکی در این بندر برای کالاهای اساسی، نهاده‌های دامی و کالاهای فسادپذیر به صورت شبانه روزی است و فرآیند‌های قانونی مانند مجوزهای قرنطینه، استاندارد و بهداشت تا آخرین کامیون حاضر در بندر به صورت 24 ساعته انجام می‌شود.»

نقدی در ادامه به گمرک خارک اشاره کرد و افزود: «بیش از 90 درصد صادرات نفتی و پتروشیمی کشور در این بندر صورت می‌گیرد و فعالیت‌ها به صورت شبانه روزی است.»

چالش‌های مرزهای زمینی و رایزنی‌های بین‌المللی

در گمرکات و مرزهای زمینی، معیارها متفاوت است، زیرا تصمیم‌گیری‌ها تنها به ایران وابسته نیست.

نقدی گفت: «در مرزهای زمینی، منافع دو کشور درگیر است و یک طرف به تنهایی تصمیم‌گیرنده نیست.»

وی به محدودیت‌های کشورهای همسایه شمالی مانند ارمنستان، جمهوری آذربایجان و ترکمنستان در تعداد تردد و ساعات کاری اشاره کرد و گفت: «شروع فعالیت‌های ترانزیتی در مرزهای شمالی به تنهایی در اختیار گمرک ایران نیست.» برای رفع این موانع، گمرک ایران رایزنی‌های گسترده‌ای را آغاز کرده است.

نقدی اظهار داشت: «هفته گذشته، رئیس گمرک ارمنستان برای رایزنی در این زمینه دعوت شد و یکی از خواسته‌های ما افزایش عبور 50 تا 100 کامیون در گمرک نوردوز به صورت روزانه بوده است.»

وی همچنین به سفر هیئت گمرکی ایران به ترکمنستان در سال گذشته اشاره کرد و افزود: «ما خواستار افزایش تردد کامیون‌های ایرانی از مرزهای باجگیران، اینچه‌برون، لطف‌آباد و سرخس شدیم. هفته گذشته توافقی امضا شد که بر اساس آن، ساعت عبور و مرور کامیون‌های ترانزیتی دو

ساعت زودتر آغاز خواهد شد.»

ضرورت همکاری نهاد های مرتبط و شفاف سازی معطلی کالا ها

نقدی با تأکید بر ضرورت همکاری نهاد های مرتبط مانند قرنطینه، واحد گذرنامه، استاندارد و بهداشت، اظهار داشت: «همکاری این نهاد ها بر اساس الزام قانون است.» وی برای شفاف سازی افزود: «علت معطلی کالا در گمرک، نه ساعت کاری، بلکه پیچیدگی فرآیند های سازمانی و مقرراتی است.»

وی با استناد به زمان سنجی گمرک اعلام کرد: «میانگین سرعت ترخیص کالا در گمرک حدود 5 ساعت است، اما وقتی کالایی 15 روز در سازمان استاندارد، 10 روز برای ویرایش ثبت سفارش یا یک ماه برای اخذ کد ساتا معطل می شود، این را نمی توان به عنوان معطلی در امور گمرک تلقی کرد.»