

تاریخ گمرک ایران

چاپ اول

مجموعه
مجتبائی

انتشارات دانش

تهران

خیابان ناصرخسرو - جنب دارالفنون

۲۷۵

آند سمنان
شومبر
اصل کت



1004450002743

کتابخانه دانشکده اقتصاد

تایخ گمرک ایران

فهرست

تاریخ گمرک ایران و بنادر و کشتیرانی

بخش نخست گمرک ایران

پیش گفتار

صفحه

۱۱

فصل اول گمرک در ایران

۱۳

پیشینه گمرک در گذشته

۱۷

فصل دوم گمرک در دوران اشکانی

۲۲

فصل سوم گمرک در دوران ساسانیان

۴۵

فصل چهارم گمرک در دوران اسلامی

۳۳

فصل پنجم گمرک در زمان بویه و ندها

۳۵

فصل ششم گمرک در زمان صفوی

۴۲

فصل هفتم گمرک در زمان افشار و زند

۴۴

فصل هشتم گمرک در زمان قاجار

۵۴

فصل نهم مستشاران بلژیکی در گمرک ایران

۵۹

فرمان مظفرالدین شاه درباره تأسیس گمرک

۶۶

فصل دهم اعطای امتیازات گمرکات جنوب با انگلیسیها

۷۴

حقوق گمرکی و عوارض راهداری

۸۹

فصل یازدهم تعرفه‌های گمرکی و سازمان و وظایف

۹۲

جنگ گیری از قاجار

فصل دوازدهم تشکیل وزارت گمرکات و انحصارات

فصل سیزدهم نام وزیران گمرکات و انحصارات

فصل چهاردهم سازمان نوین گمرکات ایران

۹۵ کتابخانه

۹۹

کتابخانه اقتصاد

۱۰۴

کتابخانه ایران

تاریخ گمرک ایران

و

سازمان بنادر و کشتیرانی

شامل دو بخش

بخش ۱- تاریخ گمرک ایران - بخش ۲- تاریخچه سازمان بنادر و کشتیرانی

مجموعه یک جلدی

چاپ نخست

با ۲۱ کلیشه و گراور

از انتشارات دانش

حق چاپ محفوظ است و اقتباس با ذکر ماخذ مجاز است

چاپخانه رامین

تهران - ۱۳۵۵

صفحه

عنوان

۱۱۰

فصل پانزدهم قانون جدید گمرکی

۱۱۲

فصل شانزدهم نام روسا و مدیران کل و وزیران گمرک

۱۱۴

فصل هفدهم ساختمان گمرک

۱۱۷

فصل هجدهم تعرفه گمرکی

۱۲۳

فصل نوزدهم تحولات گمرکات کشور

۱۲۶

فصل بیستم قانون امور گمرکی

۱۲۸

فصل بیست و یکم شورای همکاری گمرکی بروکسل

۱۳۲

فصل بیست و دوم چند اصطلاح گمرکی

۱۳۶

فصل بیست و سوم درآمد عمومی هفتاد ساله گمرک

۱۴۱

فصل بیست و چهارم اجرای طرحهای نوین گمرک

۱۴۲

گارد بنادر و گمرکات

۱۴۵

فصل بیست و پنجم طرحهای اجرایی

۱۵۸

تغییرات نمائندگاتر بروکسل

۱۶۰

فصل بیست و ششم نیروی انسانی و سازمانهای گمرکی

۱۶۲

سازمان گمرک تهران و شهرستانها

۱۶۶

فصل بیست و هفتم گزارش کار گمرکات کشور

۱۷۹

فصل بیست و هشتم توسعه نوسازی واحدهای گمرکی

۱۸۶

فصل بیست و نهم برنامههای آینده گمرک ایران

۱۸۷

پایان

بخش دوم تاریخچه و سازمان بنادر و کشتیرانی

۱۹۱

فصل یکم سازمان بنادر و کشتیرانی

۱۹۴

فصل دوم سازمان نوین

۱۹۶

پایان

HJ
۷۲۸۵
۱۳۵۵۵۸

در پنجاهمین سال شاهنشاهی پهلوی در پرتو
توجهات شاهنشاه آریامهر در زمان وزارت جناب
آقای هوشنگ انصاری وزیر امور اقتصادی و دارایی
که در زمینه‌های اقتصادی و مالی پیشرفت‌های شایان
نصیب کشور گردید با توجه جناب آقای دکتر
حسنعلی مهران معاون کل پیشین آن وزارتخانه و
رئیس کل بانک مرکزی ایران و تشویق‌های جناب آقای
دکتر احمد حجتی معاون وزارت امور اقتصادی و
دارایی و سرپرست گمرک ایران به تنظیم و تدوین تاریخ
گمرک ایران همت گماشتم و توفیق پیدا شد که پیشینه
تاریخی و سازمان و وظایف این سازمان که سال مالی
و اقتصادی را که در پیدایش آن از روزگار باستان ایرانیان
سهم بسزا و بنیادی داشته اند و یکی از ارکان مهم و منابع
درآمد و تنظیم سیاست اقتصادی کشور می‌باشد برشته
تحریر آورده امید است برای دانشگاهیان و همکاران
گمرک و پژوهندگان امور مالی و اقتصادی سودمند
باشد.

پیگفتار

برای نگاهداری کشور پهناوری چون ایران باستان و نگهبانی مرزهای گسترده آن از روزگار دیرین بتقویت بنیه مالی و نیروی دفاعی نیاز بوده است. بگواهی تاریخ ایرانیان از روزگار باستان در کشورداری و جهان داری و روشهای فرمانروائی ابتکار و شایستگی نشان داده اند و برای اداره کارهای مالی و سپاهی بتدوین دفتر و دستک یا تنظیم دیوانهای بسیار مانند باج و خراج و دیوان سپاهی پرداخته اند.

و برای نگهداری اسناد در گنجنامه ها و دژنیشتها اقدام کرده اند (۱)
دیوان استیفاء، دیوان النفقات، دیوان اموال، دیوان المعونات، دیوان عرض (سپاهی) و دیوان الجند، دیوان الضیاع (آب و خاک)، دیوان الزمان، دیوان الزمام (محاسبات)، دیوان البرید، دیوان الموالی (برای ثبت نام موالی و غلامان برای دریافت مقرری)، دیوان التوقيع، دیوان العطاء (بخششها)، دیوان الاحداث والشرطه، دیوان قضاء، دیوان مظالم و مانند آن وجود داشته و در روزگار باستان هرگاه

۱- چنانکه دژنیششت در استخر فارس و گنج شیزگان در کنار آتشکده آذرگشسب در آذربایجان بوده و در همدان گنجنامه و دفتر و دیوان شاهی و سالنامه ها بوده است که هر دوت از آنها نام میرد در شهرهای دیگر مانند تیسفون و نسا و بلخ نیز چنین گنجنامه ها بوده است.

پادشاهی تغییر میکرد دفترهای دیوانی بنام او درمیآمد.

راههای بزرگ کاروانی مانند راه ابریشم از چین و شاخه ای از هند آغاز گشته و از راه کشور پهناور ایران به روم می پیوست و جهال قدیم را از راه بازرگانی و کاروانی به یکدیگر مرتبط میساخت این راه ها تا زمان صفوی و نادر شاه دایر بود و بسیاری از جهانگردان از این راه ها بشرق آمده اند. و در چنین کشور پهناوری ایجاب میکرد اصول درستی برای تحصیل درآمد از راه دریافت باج و خراج و دهك كشتیرانی وجود داشته باشد.

(از زمان مادها که اندك آگاهی داریم دریافت خراج رسم بوده است. درباره خراج و تعریف آن و چگونگی دریافت خراج در کتاب تاریخ دارائی ایران چاپ سوم به تفصیل سخن گفته ام اما پیشینه باج گیری یا عوارض راهداری و دهك بازرگانی که در مرزهای زمینی و بندرها گرفته میشد پیش از زمان اشکانیان روشن نیست.

دریافت باج از کالای بازرگانان بگفته فردوسی از زمان کیهباد سر دودمان کیان رسم شده است و گرچه پیش از زمان اشکانیان از دریافت عوارض راهداری یا گمرکی و باج گیری پیشینه تاریخی و سندی بجامانده است مورخان نوشته اند قدیمترین پیشینه دریافت باج و عوارض راهداری و دهك از کالای بازرگانان در بندرها از زمان اشکانیان برقرار گشته است این باج بر اثر گسترش کار بازرگانی در زمان اشکانیان بویژه از راه ابریشم بوجود آمده است که با دریافت باج راه یا عوارض گمرکی کالای بازرگانان در راه از گزند راهزنان ایمن بوده دولتیان در امنیت راه ها می کوشیده اند. در فصل دوم این کتاب بچگونگی باجگیری و برقراری عوارض گمرکی از زمان اشکانیان اشاره شده است. گذشته از آثاری که از آندوران در ایران برجامانده همزمان اشکانیان خاندان موریان (۲) در هندوستان سلطنت میکردند که در بسیاری از امور فرهنگی و

۱- اشکانیان از ۲۵۰ پیش از میلاد تا ۲۲۶ میلادی پادشاهی کردند.

۲- خاندان Maurya ۲۶۴ پیش از میلاد تا ۲۲۷ میلادی در هند فرمانروائی داشتند.

اداری و ساختمانی از هخامنشیان و اشکانیان پیروی میکردند (۱)

از زمان چندراکوپتا (۲) نیای آشوکا (۳) پادشاه بزرگ هند در آن سرزمین آثاری مانده که دهك بازرگانی یا عوارض گمرکی در بندرهای رود مهران (سند) دریافت میداشتند و نویسندگان هندی نوشته اند که چندراکوپتا نیای آشوکا بگودرز اشکانی باج و خراج میداد (۴)

میدانیم پس از کورش کبیر فرمانروایانی از جانب هخامنشیان و اشکانیان در سرزمین هند از طرف این دو خاندان حکومت کرده اند و سکاها که در جنگهای داریوش بزرگ به هند رفتند نیز مدتی در آن سرزمین سلطنت و فرمانروایی داشتند پهلوها و ساسانیان نیز در زمان در آن سرزمین استیلا داشتند.

دریافت باج و خراج و دهك کالای بازرگانی روشی بوده که برای تأمین هزینه های کشوری و لشگری ایرانیان از دیر باز بکار میبردند.

دریافت دهك کالانقدی یا جنسی از کالای بازرگانان در مرزها یا بندرها روشی بوده است که از ایرانیان اقتباس شده و در کشورهای اسلامی و کشورهای اروپایی متداول گشته است. چنانکه در بخش مربوط به عباسیان نوشته ایم قاضی ابی یوسف در کتاب الخراج از قول ابو موسی اشعری (عبدالله بن قیس) والی بصره در آن زمان مینویسد او به عمر نوشت مسلمانانی که بدار الحرب (سرزمین کفار) کالا میبرند از آنان دهك کالا (عشریه) می گیرند و کسب دستور کرد عمر در پاسخ نوشت او هم از بازرگانانی که بدار الاسلام (کشورهای اسلامی) می آیند عشر دریافت کند.

۱- در این زمینه پژوهشهای جوانجی مدی دانشمند بزرگ پارسی و کتاب نفوذ فرهنگ و تمدن ایران و اسلام در سرزمین هند و پاکستان تالیف نگارنده چاپ انتشارات اقبال که در دانشکده الهیات در سال ۱۳۵۰ در سال چهارم لیسانس تدریس می نمودیم دیده شود.

۲- Chandragupta

۳- Asoka

۴- تاریخ فرشته دتتریکم.

در دوران اسلامی باج یا عوارض راهداری و بازرگانی در کتابهای الخراج والاموال واحکام السلطانیه به عشر عنوان شده است که سالها بر روی ایرانیان در کشورهای اسلامی معمول بوده و چون مسلمانان از کاروانان و بازرگانانی که از غرب به کشورهای اسلامی وارد میشدند چنین عوارضی دریافت میکردند اند غریبان نیز این رویه را از آنان آموخته و بکار بردند.

بدبختانه بر اثر طول زمان و حوادثی که در ایران گذشته چون تازش اقوام بی فرهنگ و وحشی آثار بسیار و اسناد و کتابها درباره برقراری باج و خراج و دریافت آن از میان رفته است بویژه آنکه برخی از ویرانکاران تبه کار بنا بودی دژنشت (مرکز اسناد) و گنج نامه ها و سوختن کتاب و کتابخانه ها در روزگار گذشته دست زده اند چون اسکندر گجسته و تازیان زیانکار و مغولان ویرانکار و طاهریان نادان که برای خوشایند دستگاه فاسد خلیفه های عباسی بکتاب سوزی پرداختند عباسیان نیز خود هر جاتوانستند دژ نابودی آثار تمدن و فرهنگ ایرانی کوشیدند و مانویان نیز از آشوب کردن تاریخ فرهنگ و تمدن ایران دریغ نداشتند گذشته از آنچه گفته شد سعد و قاص بدستور عمر چند روز گرمابه ها را با آتش کتابها گرم کرد.

در جنگ و ستیز ابن الاشعث در زمان حجاج ثقفی اسناد دیوان های دولتی سوزانده شد و در جنگ میان امین و مامون نیز بسیاری از اسناد در آتش سوزی بزرگ بغداد از میان رفت. طغرل سلجوقی کتابهای ابونصر شاپور پسر اردشیر را از میان برد و کتابخانه بزرگ مرو بدست ترکان غز سوخته شد این زیانکاری و ویرانگری ها از نابودی شهرها و کشتاری گناهان زیان بخش تر بوده است.

با این همه درباره چگونگی دریافت خراج از دوران مادها و دریافت باج و عوارض راهداری از کالای بازرگانان از زمان اشکانیان قرائنی برجامانده است که نمایانگر برقراری عوارض گمرکی از آن زمان است.

در تاریخ دارائی ایران چگونگی برقراری خراج و اقسام آن و پیشینه تاریخی خراج

نگاشته شده است در چاپ نخستین تاریخ دارائی ایران که از سال ۱۳۳۷ منتشر شد و چاپ دوم آن بخشی به تاریخچه گمرک در گذشته اختصاص داده شده بود ولی چون در چاپ سوم کتاب خراج و مالیات گیری بتفصیل بیشتری بیان شده است بهتر دانستم کتاب جداگانه ای به تاریخ گمرک ایران اختصاص داده شود و چون سازمان بنادر و کشتیرانی مدتی با گمرک ارتباط داشته و هر دو سازمان وابسته بوزارت دارائی بوده است از این جهت بخش دوم کتاب را به بیان تاریخچه بنادر و کشتیرانی اختصاص داده ام.

در این کتاب پیشینه تاریخی دریافت عوارض گمرکی در بندرها و راه های بازرگانی و تحول سازمان گمرک و بیان وظایف و نقش گمرک و تعرفه های گمرکی در اقتصاد کشور و حمایت از صنایع داخلی و تنظیم بازرگانی و آمار و صولی هفتاد ساله گمرک و متن پیمانها و قراردادهای تعرفه های گمرکی و تغییراتی که در آنها راه یافته باختصار آمده و قانون و مقررات مربوط به راهداری و نواقل و عوارض بطور فشرده و خلاصه بیان شده است چنانکه از آوردن متن کامل آنها که موجب افزایش حجم کتاب گردد خود داری گشته ولی آنچه برای آگاهی از سازمان و مقررات و اصطلاحات گمرکی لازم بوده و حتی تشریفات ورود کالا و تسلیم اظهارنامه و ترخیص و خروج کالا بیان شده است و امید است برای پژوهندگان سودمند باشد.

مجید کتانی

تهران - اسفندماه ۱۳۵۲

بخش نخست

گمرک ایران

فصل اول

گمرک در ایران

(گمرک یکی از سازمانهای کهن است که از روزگار باستان پیشینه دیرین دارد. گمرک یکدستگاه نظارت و وصول مرزی است و پاسداری است برای کنترل واردات و حمایت صادرات و انحصارات هر کشور و وسیله ای برای پشتیبانی از مصنوعات داخلی و نظارت در بازرگانی خارجی ازینرو امروز گمرکات بهترین وسیله نظارت و کنترل مالی بوده و یکی از مهمترین منابع درآمد دولت هاست . گرچه امروز استقلال اقتصادی وجود ندارد ولی استقلال گمرک یکی از پایه های استقلال سیاسی و از ارکان استقلال ملی بشمار است .

حقوق گمرکی نیز يك گونه مالیات غیر مستقیم است که دریافت آن از مالیاتهای دیگر غیر مستقیم با عدالت اجتماعی بیشتری همراه است . مالیات غیر مستقیم و حقوق گمرکی مالیات بر مصرف است . همچنین گمرک میزانی است برای سنجش و ایجاد موازنه میان واردات و صادرات هر کشور .

واژه گمرک

پس از آمدن پرتغالیها بشرق و آشنائی ترکان عثمان با آنها عثمانیها از واژه Commerque کومرک و کومرکی (۱) بمعنی داد و ستد و حقوق و عوارض کالاهای بازرگانی (از ریشه واژه پرتغالی Cummerx کومرس) واژه «کومروک» را ساخته اند (۲) و ایرانیان در زمان صفوی آنها را از ترکان عثمانی گرفته گمرک گفته و بکار برده اند و تازیان در عراق و کشورهای همسایه دولت ایران آنها را از فارسی گرفته معرب نموده و جمرک و در جمع جمارک بکار برده اند ولی در مصر آنها - گمرک و الگمارک تلفظ میکنند و در برخی کشورهای عرب به گمرک مکس (۳) و در جمع مکوس گویند این اصطلاح از زمان جاهلیت عرب

۱ - برخی اظهار عقیده کرده اند که گمرک از ریشه Commercium لاتین یا در یونانی قدیم از واژه Cummerx گرفته شده که در یونانی بمعنی حقوقی است که بمال التجاره تعلق میگیرد و بعقیده بعضی از نویسندگان پس از فتح قسطنطنیه (اسلامبول) با تسلط ترکان عثمانی بر یونان دولت عثمانی این واژه را از یونانی نوین گومرکی گرفته است و گوهر ورك Kûmrûk گفته اند یا Gumruk شده. حسین کاظم کدوری در فرهنگ ترکی چاپ اسلامبول ۱۹۳۵ عقیده دارد این واژه از یونانی گرفته نشده و ریشه آن در زبان ایتالیائی است فرهنگ ترکی چاپ اسلامبول ۱۹۳۵ صفحه ۱۱۸ ولسی این عقیده نباید درست باشد زیرا اگر چنین مفهومی در زبان یونانی یا لاتین بود زبانهای اروپائی بخصوص ایتالیائی و فرانسوی آنها را از فارسی نمی گرفتند چنانکه واژه تعرفه را نیز ایتالیائیها از عرب گرفته و فرانسویها از آنان گرفته اند و تاریخ گفته اند.

۲ - المنجد

۳ - بفتح میم و کاف بوجهی گفته اند که در دوران جاهلی از کالاهای معینی در بازارها می گرفته اند.

متداول بوده که از کالای معین در بازار دوران جاهلی گرفته میشد این مفهوم امروز با عوارض در پیمان نامه های نادرشاه با سلطان محمود اول پادشاه عثمانی که در سال ۱۱۵۹ هجری بسته شد کلمه گمرک آمده است با این وجود در بیشتر زبانهای اروپائی واژه گمرک از زبان فارسی گرفته شده است. برای نخستین بار رومیها واژه دیوان فارسی را بمعنی اداره گرفته و بگمرک دوگانا (Dogana) گفته اند و هنوز در ایتالیا چنین گویند این واژه را فرانسویها از ایتالیائیها گرفته Douana و Douane گفته اند و اسپانیائیها و شاید پرتغالیها دیوان فارسی را از الدیوان عرب گرفته Adouanee و Douane گفته اند و باز ترکان عثمانی واژه دیوان را از فارسی گرفته و آنها را بمعنی اداره بکار برده اند (۱)

در ایران باستان بدفتر مراسلات دولتی دیوان گفته اند و دفترخانه ای بود که کارگزاران خراج در آن گرد می آمده اند و اما Douanes فرانسوی را گفته اند از ریشه فارسی گرفته شده (۲) و پس از اسلام دیوان اقسامی داشته که دیوان الخراج مأمور رسیدگی بحقوق مالی بوده است.

پیشینه گمرک در گذشته

از دوران هخامنشیان از وجود گمرک اثری نیست ولی از منشور آزادی

۱ - دیوان از زمان عمر در قلمرو اسلام برای رسیدگی به دایا و غنائم تشکیل شد جهشیاری مینویسد «در کوفه و بصره دو دیوان وجود داشت یکی عبری برای مردم و اعطائیهای آنان که این دیوان را عمر تشکیل داد دیوان دوم برای ثبت اموال «کتاب الوزراء و الكتاب» دیوان در زمان ساسانی دفتری بوده که در آن نام پرداخت کنندگان مالیات و دریافت کنندگان وظایف را می نوشتند.

ملل که در ۵۵۰ پیش از میلاد از طرف کوروش کبیر انتشار یافت معلوم میشود ملت‌ها آزادی داشته و سیاست بازرگانی ایران در آنزمان براساس آزادی بازرگانی بوده است بی‌گمان کشور پهناور هخامنشی که از مصر تا وراورد و هند در سرزمینهای گوناگون گسترش داشته دارای مقررات مرزی و راهداری بوده و دفترهای دیوانی برای دریافت عوارض گمرکی در مرزهای پهناور و در شاهراه‌های کاروانی وجود داشته است. چون هخامنشیان بی‌بازرگانی خارجی و ایجاد شاهراه‌ها و تأسیس چاپارخانه و کاروانسرا اهمیت میدادند و کشور آنها رابطه آسیا و اروپا و آفریقا بود بنوشته هرودت برخی از کالاهای در انحصار دولت بود. و پلوتارخ در حالات تمتوکلوس می‌نویسد که در راهها پروانه و جواز دیده میشد. داریوش بزرگ راه‌های سنگفرش برای رفت و آمد کاروانان و بازرگانان درست کرده بود و شاهراه بزرگ شاهنشاهی که ۲۵۰۰ کیلومتر طول داشت در این شاهراه پیک و چاپار و راهبان وجود داشته و از دره مهران تا کناره‌های دانوب از امنیتی بی‌سابقه برای کاروانان و بازرگانان برخوردار بوده است در سال ۵۱۲ پیش از میلاد داریوش بزرگ پلی باقایی بدر ازای یک‌میل بر تنگه بسفور بست و شاهراه شاهی را با اروپا پیوست در طول این راه چاپارخانه و کاروانسرا و پاسگاههایی بود. پیک‌های شاهنشاهی که آنها نیز گام‌ترین چاپارها خوانده‌اند روزی ۱۵۰ میل در این شاهراه می‌پیمودند سنگ نبشته‌ای بردیوار پست مرکزی نیویسورک نقل از گفته هرودت نوشته : «نه آفتاب، نه باران و نه گرما و نه تاریکی شب، چاپارهای ایرانی را از انجام ماموریت خود باز ننمیداشت.»

این شاهراه از شهر سارد در آسیای کوچک تا شهر شوش پایتخت سیاسی ایران کشیده شده بود و در سرزمین ایران چند شاخه میشده است که سوی همدان و خاوران تاجین و هند بطول ۵۰۰۰ میل گسترش داشته و بی‌گمان مقرراتی

برای راهداری و گمرک در این شاهراه بزرگ که بعد به راه ابریشم معروف شده وجود داشته چنانکه نوشته‌اند :

داریوش بزرگ يك سازنده و بنيادگذار و مدیری کاردان در کشورداری و جهانداری بود که پایه آنرا براساس مالی و اقتصاد نهاده و به بازرگانی و دریاداری اهمیت بسیار می‌داد نوشته‌اند :

«از زمان بسیار قدیم حقوق گمرکی در ایران متداول بوده و در مرزهای کشور دفترهای گمرکی وجود داشته» (۱)

گیرشمن درباره منابع مالی دولت هخامنشی مینویسد : «در اسکله بنادر و میدانهای فروش و نیز در تجارت داخلی عوارض وصول میشد» (۲) ازین جهت در کشور پهناور هخامنشیان بی‌شک در مرزهای زمینی و دریائی مقرراتی برای بازرسی و دریافت عوارض از کالاهای بوده است که امروز اسناد آن از میان رفته. بیرنیا در تاریخ ایران باستان اظهار عقیده کرده که اگر گمرک در زمان هخامنشیان وجود داشت نویسندگان یونانی در آثار خود بدان اشاره میکردند (۳) ولی این دلیل نمیشود که در آن زمان مقرراتی وجود نداشته باشد. اکنون بررسی گمرک در دورانهای مختلف میپردازیم :

در هند، چین، مصر، روم و یونان از کالاهای خارجی عوارض مالی دریافت میدادند که اسناد درستی برجامانده در روم قدیم در روزگار امپراتوران

۱ - راولنسون در ششمین سلسله تواریخ پادشاهان شرقی صفحه ۴۲۱

H. G. Rawlinson the Sixth great Oriental Monarchy or the Geography, History and Antiquities of Parthia . 1873 .

۲ - در ایران از آغاز تا اسلام تألیف گیرشمن ترجمه دکتر محمد معینی .

۳ - ایران باستان صفحه ۱۵۱۳ .

برای ورود و خروج کالاها درانه (۱) یا عوارض بندری دریافت میداشتند و برای اینکار روش اجاره بکارمیردند ماموران گمرک یا پرتی تور (۲) ها مردمی سخت گیر بودند (۳) دریافت عوارض بندری و حقوق گمرکی را کشورهای دیگر اروپا از رومیها آموختند .

فصل دوم

گمرک در دوران اشکانیان

بعد از حمله اسکندر و انقراض هخامنشیان سازمان اداری و مالی کشور برای مدتی گسیختگی پیدا کرد و در يك دوره هشتاد ساله از مرگ داریوش سوم تا پیدایش اشات یکم در کارها فترتی پیداشد چون در سالهای اخیر در برخی از تواریخ اظهار نظر شده است که پس از اسکندر سکوکهای در ایران حکومت کردند و آنها رویه اداری و گمرکی که در یونان رسم بوده است در ایران معمول داشته اند باید گفت بنوشته کتابهای معتبر تاریخ مانند تاریخ طبری و اخبار الطوال دینوری و مروج الذهب مسعودی سلوکی ها در شام حکومت کردند در ایران و چون اسکندر فرصت کافی برای کشورداری نداشت بی گمان رویه کشورداری و مالی اشکانیان را میتوان همان دنباله روش هخامنشیان دانست که در ایران برقرار بوده است چون اسکندر بسیاری از شهرها و قلعه ها را خراب و ویران کرد اما با وسایل ارتباط آنروز رویه ماموران حکومتی را در بنادر و مرزها نتوانست تغییر دهد .

Portoria - ۱

Portitores - ۲

Jean Bastid , Les Douanes - ۳

با آنکه آثار دوران اشکانیان بیشتر از میان رفته است از نوشته‌های مورخان چنین استنباط میشود که قدیمترین پیشینه گمرک از زمان اشکانیان بوده است و حقوق گمرکی از آزمان متداول گشته و دفترهایی برای ثبت درآمدهای گمرکی در مرزها وجود داشته و یکی از عواید اشکانیان درآمد گمرکی بوده است.

(در دوران اشکانیان بازرگانی ایران رواج بسیار داشت و راه ابریشم از چین و افغانستان و ورارود (ماوراءالنهر) تا امپراتوری روم امتداد داشته است بظلمیوس نوشته راه بازرگانی ابریشم از باختر تا خاور امتداد داشته این راه از چین آغاز میشود و از بخش فرغانه امروزی میگذشته و راه سغدیان می پیوسته و از نسائو همدان و تیسفون سوی روم می رفته و کالای روم و چین از راه ایران مبادله میشد (چنانکه فرخی در یک بهاریه یاد آور شده گفته :

قافله روم و چین بر در شهر آمدند
فکنده بر کوه و دشت ز هر طرف بارها
و شاخه‌ای از راه ابریشم از خشکی از سرزمین کوشان (۱) (بخشی از افغانستان کنونی) و راه هندوکش و بگرام نزدیک کابل تا دره پیشاور و دره رود مهران میگذشت و یا از راه دریابنده میبوست ازین رو راه ابریشم یک شاهراه بزرگ بازرگانی در جهان قدیم بوده است که بازرگانان ایرانی ابریشم، مرکب، ریوند چینی را به بهای ارزان خریداری کرده و ابریشم، پوست خز و سنجاب و سمور و قاقم و روباه و سنگها گرانها و مشک ختن و لاجورد بدخشان و مروارید خلیج فارس و ادویه و عاج و یاقوت و پارچه و قیر روغنهای معدنی و صندل و آبنوس و نارگیل هندوستان را بروم برده ببهای گران میفروختند (۱)

۱ - التبصر بالتجارة تألیف عمرو ابن بحر الجاحظ (۱۸۱۰ - ۱۸۹۵ م) دیده شود واحسن التقاسیم فی معرفته الاقالیم شمس الدین عبدالله الشامی المقدسی.

و مرجان دریای سرخ و بلور ونیزی و دیبای رومی خریدیده بخاور زمین میاوردند (۲) چنانکه وقتی دولت روم متوجه شد که از اینراه مقدار زیادی طلا از دست داده است.

راولنسون خاورشناس انگلیسی عقیده دارد در زمان اشکانیان اداره گمرک در ایران مرتب بود و کالاهائی که وارد میشده در دفترهایی ثبت شده و از دارندگان کالا عوارض دریافت میشده ولی کالاهای صادراتی از پرداخت حقوق و عوارض معاف بوده است. در سرحد حکومت اشکانی «گمرکخانه» بود که کالاهای ورودی و صدوری بانجا وارد گشته در کتابچه‌هائی که مخصوص این کار بود ثبت میشد (۳) این یک سیاست درست گمرکی بوده که برای تقویت صادرات کشور بکار میرفته و چنین سیاستی تا آن زمان در هیچ کشوری وجود نداشته است. زائران بودائی و مبلغان مهری و جهانگردان نیز در اینراه رفت و آمد داشته‌اند. عوارضی که از کالای بازرگانان گرفته میشد. نخست برای مصرف هزینه‌های راهداری و برقراری امنیت در راهها بود و بویژه این عوارض از بازرگانان ایرانی که از اینراه سود سرشار میبردند گرفته میشد اما برای کالاهای کشورهای بیگانه و نمایندگان سیاسی و یک معافیهائی برقرار بود و این معافیتها در قلمرو روم و چین برای بازرگانان ایرانی متقابل بود؛ گاه

۱ - کوشان یکی از سرزمینهای تابعه شاهنشاهی اشکانیان بود کوشان شاهان مانند سکان شاهان و گیلان شاهان در کارهای داخلی استقلال داشتند.

۲ - در سالهای ۱۹۳۶ تا ۱۹۳۹ در بگرام (بگرام) نزدیک کابل کاوش شد دواطاق مهر کرده گشوده گشت که در آنها اشیاء شیشه‌ای و برنجی و تندیسهایی از گچ پیدا شد کاوشگران گمان برده‌اند آنها کالای بازرگانان راه ابریشم بوده که بعنوان عوارض گمرکی از کاروانهای راه ابریشم در سده اول و دوم میلادی از کاروانها گرفته شده.

۳ - فیلوستر استوس فصل اول بنده ۲.

کاروانان خود را سفیر معرفی میکردند و در نتیجه عوارض گمرکی نمی پرداختند يك راه بزرگ ترانزیتی میان خاور و باختر بود که از میان ایران میگذشت این شاهراه بگفته دیگر در دوران اشکانیان راههای بازرگانی جهان قدیم چه در خشکی و چه در دریا در دست ایرانیها بود و کاروانان که از این راه میگذشتند بزرگترین رابطه میان شرق و غرب بودند و عوارض راهداری باندازه ای ناچیز بود که میتوان بیک تجارت آزاد در سراسر این راه عقیده داشت. میزان حقوق گمرکی در زمان اشکانی در حدود بهای دو درصد ارزش کالای بازرگانی بوده است و بطوریکه گیورشمین مینویسد: عوارض بنابر مالیات تجارت و عشریه وضع شده بود (۱) که در راههای کاروانی وسیله کارگزاران و عاملان گمرک دریافت میشد. دریافت عشریه یا يك دهم کالای بازرگانی از زمان هخامنشیان رسم بوده است و بآن بانگلیسی Tithes گفته اند این عوارض مالی در ایران، روم، چین، مصر، یونان و عربستان معمول بوده و بصورت مالیاتی مذهبی درآمده و گاه يك گونه مالیات بوده که يك دهم از دارائی گرفته میشده است و اما در دین یهود Dime يك نوع عشریه برای درآمدها و محصول بوده که در کلیسا نیز معمول گشته و پس از سده چهارم میلادی اجباری شد.

نوشته اند مگاستنز (۲) که بسمت سفیر یونان بدربار چاندرا کوپتا پادشاه موریاپی هند (در سال ۳۲۱ تا ۲۹۶ پیش از میلاد) میرود از گمرکخانه دولت هند که در کنار گنگ بوده است سخن گفته که از کالای بازرگان صورت برداری کرده عوارض دریافت میداشتند و بعد بار کالای را مهر میکردند و اگر مهر آن

۱ - ایران از آغاز تا اسلام.

۲ - Megasthenes

شکسته بود بازرگانان را جریمه می کردند در پایان باید گفت که درآمد دولت اشکانی از راه وصول عوارض گمرکی افزایش یافت بطوریکه می توانستند هزینه های سنگین جنگ با رومیان را تحمل کنند و در بیشتر جنگها پیروز گردند.

از شرایط آن بود که نصیبین تنها نقطه‌ای باشد که دو دولت ایران و روم در آنجا داد و ستد نمایند ولی نرسی این شرط را نپذیرفت (۱) بعقیده راولنسون که پیمان نامه پیشهادی قیصر روم را بررسی کرده درباره ماده پنجم مربوط به بازرگانی و روابط دو دولت درباره تعیین نصیبین مینویسد این شهر بجهت بازرگانی میان دو دولت اهمیت بسیار داشت زیرا بازرگانان ایرانی ناچار برای داد و ستد کالا بنصیبین رفت و آمد داشتند و در آنجا کالاهای بازرگانی مبادله میشد و با پرداخت عوارض مبالغ بسیار عاید دولتی میشد که آن شهر را در اختیار داشت شاهنشاه ساسانی با این پیشنهاد امپراتور روم موافقت نکرد همچنین در پیمان صلحی که خسرو انوشیروان با ژوستینیان (۲) قیصر روم در سال ۵۶۲ میلادی بسته است در ماده سوم پیمان نامه مقرر گردیده بازرگانان ایرانی و رومی چنانکه در گذشته بسوداگری میپرداختند همچنان بکار خود پردازند و همچنان باب بازرگانی میان دو کشور گشوده باشد. در ماده چهارم صراحت دارد که اثاث و سامان نمایندگان بخش ده و فرستادگان هر یک از دو دولت حق استفاده از اسبان چاپار داشته و از پرداخت حقوق گمرکی معاف باشد. (۳) گذشته از این مواد از چگونگی دریافت گمرک و نرخ‌های عوارض گمرکی جز آنچه گفته شده آگاهی بیشتر در دست نیست.

محمد جویر طبری از مأموران گمرک زمان ساسانی از یزدین نامی در زمان خسرو دوم (خسرو پرویز) نام میبرد که رئیس‌عشور مرزها بوده است.

۱ - هفتمین سلسله تواریخ پادشاهان شرقی تألیف راولنسون صفحه ۱۳۴

H - G - Rawlinson the Sereneth great Oriental

Monarchy 1876 .

Justinian - ۲

۳ - ایران در زمان ساسانیان از آرتور کریستنسن ترجمه رشید یاسمی صفحه ۲۷

فصل سوم

گمرک در دوران ساسانیان

در زمان ساسانیان نیز حقوق گمرکی وسیله دیوان دولتی گرفته میشد و باج راهداری از کالاهای بازرگانی و کاروانان در راهها و گمرکخانه‌ها همچنان معمول بوده و در شاهراه ابریشم در سایه امنیت بازرگانی رواج داشت و روم شرقی از کالاهای ایران عوارض دریافت می‌داشتند و بی‌گمان دولت ساسانی هم عمل متقابل مینموده است اداره گمرک یکی از دیوانهای دولتی گشته ولی چنانکه از قراین معلوم است حقوق گمرکی افزایش یافته و مأخذ آن از واردات یک‌دهم کالا یا بهای آن بوده است و این رسم در کشور روم نیز رایج گشت. صادرات نیز از پرداخت این عوارض معاف بوده است.

در سال ۲۹۷ میلادی دیو کلیشین (۱) امپراتور روم سفیری بنام سیکوریوس (۲) برای تعیین شرایط صلح بدربار شاهنشاه نرسی پادشاه ساسانی فرستاد یکی

Diocletian - ۱

Sicorius - ۲

از درآمد گمرکخانه‌ها در زمان اشکانی و ساسانی آگاهی درستی نداریم اما در کتابها نوشته‌اند که بندرهای مهم کنار خلیج فارس مانند هرمز- کیش- مهر و بان (۱) سیراف و ابله و غیره در آمد سرشار داشته و در زمان اسلامی باجاره داده میشد و این رسم از زمان ساسانیان بوده است.

محمد جریوطبری ضمن بیان شرح حال یکی از امیران آل منذر مینویسد در آمد گمرک ابله مقاطعة او بود (۲).

فصل چهارم

گمرک در دوران اسلامی

مقررات گمرکی و نرخ عوارض گمرکی در صدر اسلام تا مدتی مشخص نبود اما در مرزهای ایران همان رسم بود که در زمان ساسانیان رایج بود. جرجی زیدان مینویسد: «پیش از ظهور اسلام در عربستان گمرک وجود داشته و از بازرگانان ایران و مصر در شهر مدینه ده يك کالا رامي ستاندند» (۱).

پیش از ظهور اسلام در شبه جزیره عربستان اگر کاروانی از سرزمین عشیره‌ای می‌گذشت برای تامین کالای خود که آن عشیره بدان دستبرد نزند مبلغی می‌پرداخت که در برابر آن سلامت آنسان را در راه تامین میکرد این وجه بنام «خوه» (۲) گفته میشد.

(با آنکه پرداخت زکوة در قرآن کریم بصراحت روشن شده بود و مصرف آن معلوم بود که میان هشت دسته از نیازمندان بخش شود که از جمله عاملان وصول بودند تا پیش از هجرت پیغمبر اسلام از مکه بمدینه پرداخت زکوة

۱ - تاریخ تمدن اسلامی جرجی زیدان دفتر یکم صفحه ۱۱۷

۲ - خوه بنتیج خ و واو شد دوسکون ها

۱ - بندر مهر و بان در مصب رود هندوچان (زهره) بوده است.

۲ - تاریخ الرسل و الملوك ابو جعفر محمد بن جریر الطبری دیده شود.

برای مسلمانان اختیاری بود و جنبه خیرات و مبرات داشت. اما از زمان عمو پرداخت زکوة برای مسلمانان نیز اجباری شد و از غیر مسلمانان جزیه و فئی (۱) دریافت میداشتند جزیه را بزور و فئی را بدلبخواه و مسالمت دریافت میکردند. گاه از غیر مسلمانانی که برای بازرگانی از دارالحرب به دارالاسلام میآمدند نیز زکوة گرفته میشد.

در زمان عمو که سرزمین اسلام از جزیره العرب بشرق و غرب گسترش یافت مبادلات بازرگانی نیز میان دارالاسلام و دارالحرب توسعه یافت مسئله ای پیش آمد که کشورهای دیگر از کالای مسلمانان عوارض و عسور برسم ایران و روم و هند دریافت میداشتند.

(ابوموسی اشعری والی بصره در نامه ای به عمو نوشت که از کالائی که مسلمانان بدارالحرب میبرند و جوهری بعنوان عشریه دریافت میشود (۲) ! عمو این مسئله را با ارباب حل و عقد (۳) در میان گذاشت و پس از شورایی بر آن شد که چون کالای بازرگانی نیز مشمول پرداخت زکوة است مسلمانان نیز در مرزها معامله بمثل نمایند و از بازرگانانی که بکشورهای اسلامی کالا میآورند جزیه و زکوة دریافت دارند این زکوة را که از کالای بازرگانی گرفته میشد و میزان آن يك دهم کالای بازرگانی بود عروض تجارت نام نهادند که از جهت شرعی از ذمیان و کفار حربی بعنوان زکوة یا جزیه گرفته

۱- فئی چیزی است که از ذمیان (کفاری که در قلمرو اسلام بودند) و نامسلمانان دیگر بمسالمت گرفته میشود و گرچه زمین باشد در مصرف آن نیز اختلاف نظر بود.

۲- الخراج تالیف قاضی ابی یوسف صفحه ۱۲۵ دیده شود.

۳- ارباب حل و عقد در اسلام صحابی هائی بودند که در مسائل شرعی و عرفی از آنان نظر مشورتی خواسته میشد و خلیفه در بکار بستن آن نظر مختار بود این روش تا زمان خلیفگان راشدین معمول بود.

میشد و چنانکه اشاره شد در بصره (۱) و دیگر شهرها و بندرهای مرزی عراق برای نخستین بار معمول شد و پیش از آن رسم نبود و بدینرو دریافت عوارض گمرکی از زمان عمو آغاز گشت و چون مایخذ دریافت این عوارض در زمان ساسانیان از بازرگانان بیگانه يك دهم بود عوارض را بهمان مایخذ وصول کرده و بنام عسور معروف شد و عاملان وصول را عاشر گفتند باید گفت این نرخ از کالای غیر مسلمانان که باشندگان دارالحرب بودند گرفته میشد و از مسلمانان بعنوان عروض تجارت دو ونیم درصد بهای کالا و از غیر مسلمانان (ذمیان) (۲) پنج درصد و از کفار حربی که تابع دولت اسلام نبودند ده درصد گرفته میشد و گاه میزان بیشتری دریافت میداشتند که بسته به نوع کالا بود. با اینهمه تادمت زمانی پول و مقررات دولت ساسانی در خاور زمین و مقررات رومی در باختر زمین برقرار بوده است و پس از مدتی مقررات وصول عوارض تجارت یا عسور درهمه مرزها برقرار گردید.

ابن آدم القرشی مینویسد: «زیاد بن حدیر نخستین کسی بود که از سوی خلیفه دوم مامور دریافت عسور در سواد گردید» (۳)

در آغاز دوران اسلامی اگر بازرگانی از شهری بشهری کالا میبرد حقوقی از او دریافت نمیداشتند و اگر از کشوری بکشور دیگر میرفتند مانند آنچه از شام به مصر بروند از آنان حقوق گمرکی میگرفتند (۴) در دوران حکومت اسلامی

۱- شهر بصره در سال ۱۴ تا ۱۵ هجری ساخته شد و پیش از آن بندر ابله در نزدیکی آن بزرگترین بندرگاه دل ایران شهر (السواد) بود که در آنجا حقوق گمرکی از کشتیها و کالاهای بازرگانی دریافت میشد.

۲- نامسلمانانی که در قلمرو اسلام زیسته و اسلام میآوردند جزیه میدادند مانند یهود و نصارا

۳- الخراج صفحه ۷۵ بند ۲۲۲

۴- تاریخ تمدن اسلامی دفتر یکم صفحه ۲۱۸

بیشتر اساس معاملات و داد و ستد بر مبنای فقه حنفی بود و میدانیم که ابوحنیفه نعمان بن ثابت امام اعظم اهل سنت و جماعت بود و از مردم شرق ایران و کابلی بود و با استفاده از قوانین و مقرراتی که در زمان ساسانیان در ایران متداول بود فقه حنفی را وضع کرد و چون عربی درست نمیدانست کاتبی داشت بنام محمد بن الحسن شیبانی از مردم عراق که آنچه وی تقریر میکرد او مینوشت بنابراین از کالای یهود و نصارا و آنچه از ایران و روم و چین و هند و دیگر کشورها وارد دارالاسلام میشد حقوق و عوارض گمرکی میگرفتند. میزان وصول این عوارض را در دوران عباسی بطور نمونه ابن حوقل نوشته است. «هر سال هزار هزار درهم از کالاهای صادر شده از آذربایجان بسرزمینری باج گرفته میشد و این کالا بیشتر بر چهار پایان مانند گاو و گوسفند و کالاهای دیگر بود. (۱)»

در متن کتابهای تاریخ دوران اسلامی گاه ارقامی درباره در آمد عشور در بندرهای خلیج فارس و غیره دیده میشود که گردآوری آنها برای شناسائی ارقام گمرکی در آن زمان سودمند است.

عشور گمرکی از کالای بازرگانی گرفته میشد و امتیحه تجارت مالی بود که بوسیله يك عقد معاوضه بقصد کسب در مالکیت کسی درآید (۲)

مطابق مقررات اسلامی کالائی که بهای آن از دویست درهم کمتر بود از پرداخت عشور گمرکی معاف بوده و همچنین اگر ثابت میشد از تملك کالائی که بازرگانان همراه دارند یکسال نگذشته است مشمول پرداخت زکوة تجارت نمیشد چون زکوة به کالا و مالی تعلق میگیرد که یکسال بر آن گذشته و در اصطلاح فقهی این امر را «حول» گویند. همچنین است درباره عشور که بنام جزیه از

۱- المسالك والممالك از ابوالقاسم ابن حوقل چاپ لیدن

۲- شرایع الاسلام از محقق اول جعفر بن الحسن الحلبي

نامسلمانان گرفته میشد بر تملك آن نیز باید سالی گذشته باشد و گاه اگر مدتی کمتر از یکسال بود نسبت بآن مدت محاسبه و دریافت میشد.

مبنای دریافت عشور و حقوق گمرکی در دوران اسلام بر بهای کالا بوده و وزن کالا ملاک نبوده است و در بر آورد و تعیین بهای کالا در آغاز جانب عدالت و انصاف را رعایت میکردند ولی پس از آن بویژه در زمان عباسی عاشران و عمال مالیات بمردم و بازرگانان اجحاف میکردند.

میزان عوارض گمرکی که دریافت میشد از مسلمانان از هر چهل درهم يك درهم و از یهود و نصارا از هر ۲۵ درهم يك درهم و از دیگر پیروان مذاهب از هر ۱۵ درهم حقوق گمرکی دریافت میشد.

درباره اینکه در دریافت عشور گمرکی در زمان عباسیان به بازرگانان اجحاف میشده است.

قاضی ابی یوسف که در زمان هارون الرشید میزیسته در سر آغاز کتاب الخراج که از متون معتبر درباره اموال و خراج اسلامی است نامه ای خطاب به هارون الرشید خلیفه عباسی نوشته که عمال خراج در وصول عشور و خروج اجحاف کرده و ستم روا میدارند.

در اواخر دوران عباسی حتی میان شهرها عاشران از کالائی که از شهری بشهری میرفت عوارض تجارت دریافت میداشتند و در برخی نقاط رود دجله و فرات ریسمانی (الناصر) کشیده و از کشتیها که میخواستند بگذرند عشور میگرفتند و آن محل را از آن پس ماصر گفتند.

در زمان امویان و در آغاز دوران عباسیان حقوق گمرکی دریافت میشد اما اندك بود ولی پس از آن در اواخر دوره عباسی در دوره انحطاط عوارض

گمرکی افزایش یافت (۱) ابن بلخی مینویسد: از سیراف (۲) وجوهی بخزانة خلیفه ارسال میگرددیده است در مهر و بان فارس هم از کشتی‌ها حقوق گرفته میشد و در زمان عبدالملك بن مروان از کشتی‌های وارد بخلیج فارس عشریه اخذ میشد (۳)

در آخر فارسنامه ابن بلخی درباره خراج سالانه سیراف آمده «خراج سیراف با عشر مرکب‌های دریا دوپست و پنجاه و سه هزار دینار» بوده است.

نوشته‌اند در اواخر سده سوم هجری در شهرک وینده (۴) مامورینی از طرف حاکم می‌گمارده بودند که باج دریافت میداشتند (۵) در عهد المقتدر بالله عایدی سیراف ۲۵۳ هزار دینار بوده است (۶)

عاشران میتوانستند باندازه یکدهم از کالای بازرگانان را که مشمول پرداخت عشر بود بردارند و این از کالائی بود که حرام نباشد زیرا در دیانت اسلام آنچه حرام بود چون خوک و مسکرات برای مسلمانان قابل تملك نبود و این میزان از کالاهائی که حرام نبود دریافت میشد.

درباره دریافت عشر از دامها بجز خوک شرط تعلق زکوة آن بود که

۱- تاریخ تمدن اسلامی دفتر دوم صفحه ۸۹

۲- سیراف بندر بزرگ خلیج فارس نزدیک بندر طاهری کنونی بوده و بندر طاهری محله‌ای از سیراف بوده سیراف پس از شیراز دویمین شهر کوره فارس بوده است که در سال ۳۷۶ هجری بر اثر زلزله ویران شد.

۳- در فارسنامه

۴- شهری بوده میان ساوه و همدان

۵- الاعلاق النفیسه از ابن رسته دفتر هفتم صفحه ۱۶۸

۶- فارسنامه ابن بلخی صفحه ۱۷۱

احشام و اغنام يك سال تمام در چراگاه‌هایی که در سرزمین مسلمانان باشد چرا کرده باشند. این شرط درباره عبور آنها از مرزها نیز جاری بود. و اگر برای عاشران روشن نبود ممالك تشخیص سوگند بود. در آغاز دوران اسلامی غالباً سوگنده مسلمانان را باور میداشتند و دیگر برای آنان مزاحمتی نبود و میتوانستند با سوگند از راه‌های کاروانی بگذرند و اندیشه آنکه از راه قاچاق کالای خود را بگذرانند نیز در سرها نبود ولی پس از چندی در زمان عباسیان بگفته و سوگند بازرگانان مسلمان نیز توجهی نکرده در راه‌ها بازرسی و تفتیش میکردند. برای بارگیری کشتی‌ها و عبور آنها از دجله و فرات نیز در زمان عباسیان عوارضی مانند حقوق باربری و عشر دریافت میشد وجوهی که از این بابت از کشتی‌های گرفته میشد «فرضه» میگفتند.

نوشته‌اند در زمان حکومت عباسیان بر اثر گسترش بازرگانی در آمد عشر از کشتی‌ها افزایش یافت (۱) باید گفت حقوق گمرکی نامدتی بصورت عوارض راهداری و نواقض گرفته میشد.

از زمان امویان و عباسیان جز چند کتاب الخراج و الاموال و فهرست ارقام و اسنادی بیش در دست نیست زیرا در شورش‌هایی که در زمان حجاج رخ داد و در جنگ‌ها و کشمکش‌های سیاسی امین و مامون بسیاری از فهرستها و بایگانی اسناد در بغداد دستخوش آتش سوزی شد و از میان رفت و آنچه برجای مانده بود در زمان تصرف بغداد بدست هلاکو از میان رفت.

جرجی زیدان منابع در آمد مالی را در زمان عباسیان شرح میدهد و جزو آنها عواید گمرک خارجی (عوارض ورود کالا) و عواید گمرک داخلی (عوارض راهداری) را ذکر میکند.

بطور کلی در زمان عباسیان خراج و عشر گمرکی در آغاز کمتر بود و

سپس در دوره انحطاط عباسیان افزایش یافت و از این جهت گاه مردم علیه خلیفه‌های عباسی سرکشی میکردند.

در برخی از کشورهای اسلامی به گمرک مکس گفته‌اند و آنرا باجی دانسته‌اند که در مرزها از کالای بازرگانان دریافت شود و یا بگفته دیگر باج راه یا حقوق گمرکی بوده که از کالاها دریافت میشد.

درباره عوارض گمرکی که از آذربایجان در زمان عباسیان گرفته میشد ابن حوقل مینویسد:

«هر سال يك ملبون درهم از کالاهای صادر از آذربایجان به نواحی ری باج می گرفتند. و این کالاها بیشتر برده و چهار پا و گاو و گوسفند و اجناس دیگر بود.»

فصل پنجم

گمرک در زمان بویه و زندها

در دوران عباسی جنگهای استقلال وسیله آزادیخواهانی چون سنباد، المقنع، مازیار، بابک خرم دین و یعقوب لیث سیستانی و دیگران اغتشاشهایی پدید آورد که بحکومت صفاریان و سامانیان و زیاریان انجامید و از این زمان کم و بیش مقررات مالی و گمرکی دوران اسلامی معمول بوده است بویه و ندها تابعداد را زیر نگین خود داشتند در زمان آنها کشتیرانی گسترش یافت و در بندرهای خلیج فارس بواسطه توسعه بازرگانی مبالغ بسیار از کشتی‌ها عشور گمرکی دریافت میشد *عضدالدوله* «فنا خسرو» باج راه و اخراجاتی که از حاجیان و زائران بیت الله میگرفتند تخفیف داد (۱) در زمان غزنویان با لشکر کشیهای محمود به هندوستان مدتی کشور در نعمت و فراوانی بسربرد چنانکه شاعران نیز دارای تجمل بسیار شدند اما از زمان مسعود در کارهای مالی چنانکه در تاریخ دارائی ایران اشاره شد و بییهقی و دیگران نوشته‌اند سخت گیری آغاز شد.

در زمان سلجوقیان بویژه در زمان الب ارسلان و ملکشاه در سرزمین

پهناوری مانند کشور هخامنشی از شرق تا غرب بازرگانان از هند تا روم داد و ستد داشتند بی شک در آن زمان نیز مقررات مالی و گمرکی اسلامی و فقه حنفی معمول بوده است. در دوره خوارزمشاهان دیده میشود که با امن و آسایشی که در کشور پهناور خوارزمشاهی که دوبرابر ایران کنونی بوده حکمفرما بود در نتیجه سخت گیری مأموران مرزی و گمرکی نسبت به بازرگانان مغول در ورا رود (ماوراءالنهر) آتش جنگ و فتنه مغول روشن گردید.

از این زمان بواسطه جنگها و کشتارها و آشوب در سراسر کشور و مرزها تا زمان تشکیل حکومت بزرگ صفوی مرزها و راهها و بازرگانی و در نتیجه امور مالی و گمرکی مختل بوده است بویژه در زمان مغولان و ایلخانان که باررا بابت بشارت میبردند نمیتوانست اصول و مقررات درستی برای کارهای گمرکی وجود داشته باشد.

فصل ششم

گمرک در زمان صفوی

در زمان صفوی (۱) کشور ایران وحدت و آرامشی تازه یافت و باب بازرگانی و داد و ستد میان شرق و غرب گشوده بود بویژه رفت و آمد پرتغالیها و اسپانیائیها، ونیزیها، فرانسویها، هلندیها و انگلیسیها و غیره بشرق موجب شد که گذشته از بازرگانان و رفت و آمد نمایندگان سیاسی گروهی جهانگرد بشرق رو آورند. و در سفرنامه هائی که نوشته اند میتوان اشارتی از مقررات مالی و گمرکی در آن زمان بدست آورد.

باید گفت پرتغالیها از سال ۹۳۵ هجری برابر ۱۵۲۸ میلادی در خلیج فارس راه یافتند.

شاه اسمعیل صفوی بیشتر گرفتار جنگها بود اما از زمان شاه طهماسب

۱- صفویان از سال ۹۰۶ هجری برابر ۱۵۰۰ میلادی تا ۱۱۴۴ ه قمری سلطنت کردند.

آرامشی برقرار گردید شاه عباس کبیر تسهیلات بسیار گمرکی و مالی فراهم نمود بطور نمونه در ماه رمضان سال ۱۰۲۳ شاه فرمانی صادر کرد که مالیات و صوادر گمرکی و دیوانی را بمردم بخشید :

«شاه عباس اول صفوی در ماه رمضان ۱۰۲۳ مالیات و صواد رومستغلات دیوانی این ماه مبارك را که «محض الله بشیعین کل ممالك محروسه ایران انعام و تصدق فرمود و بحساب دفتر داران مبلغ وجوه این صدقه جاریه سی هزار تومان عراقی میرسید. (۱)»

در زمان صفوی گمرکات را دولت در دست داشت و دولت صفوی سیاست گمرکی مستقلی داشت از بررسی آثار مورخان و جهان گردان قرن هفدهم میلادی چنین برمیاید که از کالاهای وارده از مرزهای شمالی حقوق گمرکی ناچیزی دریافت میگردیده ولی از کالاهائی که از راه خلیج فارس بکشور میرسید حقوق گمرکی به نسبت بهای کالا تعیین و بنام فرضه بیشتر گرفته میشد و رئیس گمرک راشهبندر و گمرک را دربندر میگفتند.

شاردن (۲) مینویسد: «درآمد گمرک چندان زیاد نبود و از این راه مختصری عاید میشد و مقداری تعارفات داده میشد.»

در این زمان درآمدها بیشتر دربندرها و توقف گاههای کشتیها دریافت میشد و چون بندر عباس مهمترین بندر خلیج بود در آن بندر بیشتر کالا پیاده میشد. بطوریکه شاردن جهانگرد فرانسوی مینویسد: «در زمان صفوی ادارات گمرک صورت حسابهای خود را در دو نسخه تنظیم و مرتب بآداره مرکزی

۱- تاریخ فارسنامه ناصری صفحه ۱۳۹

۲- شوالیه شاردن Chevalier Cherdin دوبار بایران آمد که نخستین بار در سال

۱۰۷۵ هجری بود.

مالیه میفرستاده اند. (۱)

در زمان صفوی نرخ معمول حقوق گمرکی از سه درصد ارزش کالا تا پنج درصد بهای آن بود و این نرخ برای اتباع ایرانی سه درصد و برای بیگانگان پنج درصد بوده است.

تاورنیه (۲) مینویسد: «حقوق گمرکی که دربندر عباس از واردات گرفته میشد بالغ بر بیست و یک تا بیست و دو هزار تومان بود» اما در نامه شارل دوم پادشاه انگلیس به شاه سلیمان در آمد این بندر سی هزار تومان یاد شده است که بیول امروز بالغ بر دو کرور تومان میشود.

تاورنیه مینویسد: هر کاروان کالا که بمرز ایران میرسید کاروانسالار پیش از رسیدن کاروان بمرز ایران و گمرکخانه ورود کاروان و نوع امتعه را باگاهی ماموران گمرک میرساند و چون کاروان بمرز میرسید مامور گمرک بارها را بازبین کرده حقوق گمرکی دریافت میداشت (۳)

چنانکه معلوم است در زمان صفوی حقوق گمرکی اندک بود و نسبت به دورانهای پیش کاهش یافته بود بیشترین حقوق و عوارض گمرکی ۵ درصد بهای کالا بوده و اگر کالائی از راه غیر مجاز و قاچاق وارد میشد این عوارض بعنوان جریمه تاده درصد دریافت میشده است.

وقتی بندر عباس در آغاز دوران صفوی در دست پرتغالیها بود گمرکخانه

۱- سیاحتنامه شاردن دفتر ششم

۲- بارون تاورنیه Tavernier از سال ۱۰۴۰ هجری شش بار از راههای مختلف

بایران و هندوستان آمد و در بازگشت شرح جهانگردیهای خود را به لوئی چهاردهم تقدیم داشت.

۳- تاورنیه دفتر دوم و سوم و چهارم دیده شود.

در جزیره هرمز روبروی بندر بود که در مدخل خلیج برای نگهداری ترنیم داده شده بود اما پس از آنکه شاه عباس کبیر بیاری نیروی دریائی انگلیس پرتغالیها را از هرمز و بندر عباس راند (۱) گمرکخانه نیز به بندر عباس منتقل شد کمپانی شرقی انگلیس در آن بندر نمایندگی دایر نموده و قراردادی بادولت صفوی درباره دریافت حقوقی گمرکی گذاشتند (۲) که برای مدت کوتاهی بیش اجرا نشد.

در ماده سوم این پیمان آمده است که مرکز بازرگانی از جزیره هرمز به بندر عباس منتقل شود و نیمی از درآمد گمرکی بندر عباس چه زمینی چه دریائی از آن کمپانی هند شرقی انگلیسی باشد و کالاهای بازرگانی انگلیسی از معافیت برخوردار باشد. (۳)

تا ورنیه نوشته است که چون ایرانیان انگلیسیها را ناتوان دیدند پیمان نامه رفتار نکردند همچنین با پرتغالیها قراردادی درباره دریافت حقوق گمرکی از بندر لنگه داشتند که دولت صفوی بآن قرار نیز عمل نکرد و پرتغالیها بواسطه کمبود درآمد آن بندر را نیز رها کردند.

در زمان شاه سلیمان صفوی که انگلیسیها و پرتغالیها از درآمدهای گمرکی دوبندر عباس و لنگه و جزیره هرمز درآمدی نداشتند و ایرانیها بآنها چیز قابلی نمی پرداختند در نتیجه سهل انگاری در وصول فرضه درآمدهای گمرکی کاهش یافت شاردن جمع درآمدهای گمرکی و راهداری را در زمان

۱- در سال ۱۳۰۱ هجری.

۲- پیمان در سال ۱۳۰۱ هجری برابر ۱۶۲۱ میلادی میان شاه عباس کبیر و کمپانی

انگلیسی بسته شد.

۳- سیاحتنامه شاردن دفتر سوم.

شاه سلیمان صفوی بالغ بر ۶۰۰ هزار تومان بیول آنزمان یاد کرده است (۱) ازینرو در نتیجه کاهش درآمد گمرکی در زمان شاه سلیمان با بررسی درویشی که برای دریافت حقوق گمرکی در کشورهای فرنگ متداول بود از سال ۱۰۸۵ هجری برابر ۱۶۷۴ میلادی باجاره درآمد گمرکخانه اقدام شد (۲) چگونگی اجاره دادن گمرکخانهها آنچنان بود که درآمدی بر آورده شده و بحساب حکام آورده میشد و آنان در محل باجاره گمرکات باشخاص میپرداختند و این رسم تا زمان قاجار و آمدن مستشاران بلژیکی متداول بود.

گمرک را از دیرباز بمزایده باجاره میدادند ولی تا آنزمان این رسم برای گمرکات در ایران معمول نبود و اما چنانکه گفته شد مالیاتها را بمقاطع و اگذار میکردند نه گمرکات را که از این زمان باجاره دادند. چون در زمان صفوی باب رفت و آمد اروپائیان بایران باز شد بطوریکه جهانگردان فرانسوی مانند تا ورنیه و شاردن نوشته اند فرستادگان سیاسی و گاه برخی نمایندگان بازرگانی اروپائی از پرداخت عوارض گمرکی و راهداری معاف بودند ازینرو بیشتر نمایندگان سیاسی از این معافیت سوء استفاده کرده وقتی برای ماموریت بایران میآمدند به همراه خود کالای بسیار آورده و بی پرداخت حقوق گمرکی در ایران بفروش میروساندند و گرچه هزینه اقامت آنان در ایران تمامی بعهده دولت ایران بود ولی دربازگشت با فروش کالای خود امتعه ایرانی خریده بفروشان میبردند.

عوارض راهداری در زمان صفوی راههای کاروانی گسترش یافت و

۱- سیاحتنامه شاردن دفتر پنجم.

۲- سیاحتنامه شاردن دفتر ششم.

در شاهراه‌ها مهمانسرا و کاروانسرا و آب انبارهای بسیار ساخته شد و امنیت چنان برقرار بود که اگر کالای کاروانی را دزد میزد مسئول جبران خسارت حاکم محل بود و حکام از ترس پادشاه بزودی در جبران آن می‌کوشید تا بگوش شاه نرسد.

سألهای متمادی يك سیاست آزادی تجاری در ایران برقرار بود در زمان صفوی طبق نوشته جهانگردان در بیشتر راه‌ها و گاه در مرزها یا گردنه‌ها نزدیک شهرها راهدارخانه‌هایی درست شده بود که گذشته از نگهبانی از راه‌ها عوارض راهداری از کاروانان دریافت می‌داشتند و از این راه درآمد ناچیزی عاید دولت میشد.

شاردن مینویسد: «عوارض راهداری همیشه از زمان تسلط اعراب در ایران برقرار بود و در زمان صفوی نیز متداول بود ولی در این زمان روی نظم و قاعده درستی تنها برای نگهداری و نگهبانی راه‌ها دریافت میشد (۱) در ترتیب دریافت عوارض نوشته شده که بر حسب بار شتر و اسب و قاطر دریافت میشد و نرخ آن گاه تغییر کرده و بنظر حکام بوده است که مسئول امنیت راه‌ها و دریافت عوارض راهداری بوده‌اند. راهداران از حکومت حقوق دریافت می‌داشتند اما گاه برای آنکه در راه‌ها امنیت برقرار کرده بودند کاروانیان بآنها ارمغان و پیشکش میدادند.

تاورنیه مینویسد بهنگام بازگشت او از سفر هندوستان بایران در راه لار به شیراز اموال او را راهزنان بسرقت بردند و او بحاکم مراجعه کرد و حاکم با مهربانی و ادب صورت ااث او را خواسته و بشهادت چندتن غرامت آنرا پذیرفت که در بازگشت از سفر اصفهان بوی پردازد و چون خبر

بازگشت او را شنید وجه اموال او را با مقداری تحف و هدایا برای او فرستاد (۱)

عوارض راهداری سالها در ایران معمول بود تا آنکه در سال ۱۳۳۱ عوارض راهداری موقوف شد. چنانکه خواهد آمد.

تسهیلات گمرکی فراهم کرد و قرار شد عوارض راهداری مانند دیگران عادلانه پرداخت نمایند در زمان زند نیز این مقررات اجرا میشد و کشور در آسایش بسر میبرد و همچنان گمرکخانه‌ها باجاره باشخاص داده میشد تا زمان قاجار.

فصل هفتم

گمرک در زمان افشار و زند

در اواخر سلطنت صفویان در نتیجه اعتشاش و جنگی که در قندهار پیش آمد و محمود افغانی تا اصفهان تاخت مدتی کشور پهناور صفوی دستخوش تجزیه و اغتشاش شد تا نادرشاه افشار باغیان را بیرون راند و سلطنت صفوی را برانداخت ولی مدتی خود گرفتار جنگ و جدال با سرکشان و بیگانگان بود تا کشور نادر بزرگتر از کشور صفوی وحدت و آرامش یافت. در زمان شاه طهماسب صفوی پیمانی میان ایران و عثمانی بسته شده بود که با همه جنگها که از آن زمان تا دوران نادر شاه پیش آمد این پیمان بقوت خود باقی بود. نادرشاه توجهی به امنیت خلیج فارس داشت و در نظر داشت نیروی دریائی بزرگی در خلیج پدید آورد و برای کنترل خلیج در هرمز در محلی که بنام راس الخیمه مشهور شد خیمه‌هایی برای نگهبانی برپا داشته بود و رفت و آمد کشتیها را در خلیج کنترل میکرد در عهدنامه‌ای که در شعبان ۱۲۵۹ با سلطان محمودخان اول عثمانی بست برای زایران حج و کاروانهایی که به شام و مغرب میرفت

برخوردار شدند از پرداخت مالیات بدولت ایران و عوارض داخلی معاف بودند.

دهسال پس از پیمان گلستان در سال ۱۲۳۸ هجری میان دولت ایران و دولت عثمانی که برای بازرگانان و زائران ایرانی مشکلاتی ایجاد میکردند پیمانی بسته شد که بموجب ماده دوم آن پیمان مقرر گردید از کالای بازرگانی عثمانی اضافه بر نرخ حقوق گمرکی چیزی دریافت نشود.

پنجسال پس از این پیمان و پس از جنگ دوم ایران و روس پانزدهسال از عقد پیمان گلستان گذشته پیمان ترکمان چای در پنجم شعبان ۱۲۴۳ هـ ق برابر ۲۳ فوریه ۱۸۲۸ بسته شد (۱) این بار گذشته از آنکه اصل برابری و تساوی حقوق و معامله متقابل در پیمان قید نشد بلکه گذشته از نقض حقوق گمرکی دولت ایران استقلال قضائی خود را نیز از دست داد و اگر اتباع دولت شاهنشاهی اختلافهایی با اتباع دولت روس پیدا میکردند با روش قضاوت کنسولی نمیتوانستند بحقوق خود رسیده از قضاوت بی طرفانه برخوردار گردند.

بموجب بند دهم پیمان ترکمان چای مقرر گردید درباره استقرار روابط بازرگانی میان دو دولت مقاوله نامه ای جداگانه که برضایت دوطرف باشد بسته شود و اما در همان روز این مقاوله نامه بازرگانی تهیه و بامضای نمایندگان دو دولت رسید بند سوم این مقاوله نامه چنین است:

«محض اینکه تجارت اتباع مملکتین از منافی که موضوع شروط سابق الذکر است بطور محکم بهره مند شوند مقرر میشود که

۱- گذشته از آنکه در جنگ میان ایران و روس انگلیسها تحریک میکردند بهنگام عقد پیمان ترکمان چای نماینده انگلیس ماکدونالد نامی که نماینده کمپانی هند شرقی بود حضور داشت و برخی از مواد پیمان ترکمان چای روی خواسته انگلیسها تنظیم شده است.

فصل هشتم

گمرک در زمان قاجار

آقا محمدخان سر دودمان قاجار بیشتر گرفتار آن بود که مخالفان را سرکوب کرده و مرزهای کشور را بمرزهای نادری برساند اما در زمان فتحعلیشاه جنگ ایران و روس در گرفت و پس از چندی پیمان گلستان بایران تحمیل شد در ۲۶ شوال سال ۱۲۲۸ هـ برابر سال ۱۸۱۳ میلادی بموجب این پیمان وضع تازه ای در گمرک ایران پیش آمد برابر فصل نهم این پیمان مقرر شد کالاهای روسیه که بایران وارد میشود یا آنچه از ایران بروسیه فرستاده میشود بماند پنج درصد بهای کالا گمرک پرداخت نمایند از این زمان گمرکات ایران دستخوش اغراض و امیال روس و انگلیس و بیگانان گشته دولت ایران استقلال گمرکی خود را از دست داد.

ماه دسوم پیمان گلستان رقابت بازرگانی ایران را بایبگانان دشوار و غیرممکن مینمود زیرا علاوه بر حقوق و مزایائی که پیمان گلستان برای بازرگانان روس پیش بینی کرده بود بازرگانان ایرانی مجبور پرداخت عوارض داخلی بودند و حال آنکه اتباع روس و بعد دیگر کشورها که از حقوق مساوی

از مال التجاره که اتباع روس بایران وارد و از ایران خارج مینمایند و نیز از امتعه ایران که اتباع دولت علیه از راه بحر خزر و یا از خشکی بین الدولتین بمملکت روسیه وارد مینمایند و هکذا از مال التجاره روس که اتباع ایران از مملکت روسیه و از طریق فوق الذکر خارج میکنند کمافی السابق حقوق صدی پنج فقط یکدفعه در موقع ورود یا خروج دریافت شده و علاوه بر آن هیچگونه حقوق گمرکی مطالبه نشود دولت روس تعهد مینماید که در صورتی هم که لازم دانست دستور العمل گمرکی و تعرفه جدید برقرار نماید بر حقوق صدی پنج فوق الذکر چیزی نیفزاید.

اما این محدودیت تنها برای اتباع دولت روس نبود دولتهای دیگر همه درخواست تسهیلات دولت کامله الوداد کردند.

سه سال پس از عقد پیمان ترکمان چای در سال ۱۲۴۶ هجری قمری دولت انگلیس و دولت فرانسه و دیگر دولتها بعنوان دولت کامله الوداد درخواست کردند نرخ گمرکی که درباره کالا و اتباع روسیه تزاری بکار میرود در باره آنها نیز اعمال شود ازینرو ناچار در سال ۱۲۴۶ (برابر ۱۸۳۱ میلادی) هجری فتحعلیشاه فرمانی صادر کرد که حقوق گمرکی در همه مرزهای کشور موقع ورود و خروج کالا صدی پنج دریافت شود و در واقع این تخشین فرمانی بود که درباره نرخ تعرفه گمرکی در زمان قاجار صادر شد باین شکل ترتیب پیمان نامه ترکمان چای را درباره تسهیلات گمرکی در سراسر کشور تعمیم داد و در حقیقت تعرفه عمومی گمرک ایران بمیزان صدی پنج تثبیت گردید و برای اینکه تاجد امکان از نتایج وخیم امتیازات گمرکی روسیه کاسته شود عین همان مواد را دولت ایران بموجب پیمان نامه های تجاری بتدریج با دوازده دولت دیگر منعقد نمود و این مزایا بآنها بوسیله قید اصل معادله دول کامله الوداد

بدون هیچ قید و شرطی تفویض شد مدت اعتبار این پیمانها ده سال بود و چون تعرفه آنها ضمیمه نشده بود ملاک تعیین حقوق گمرکی که از آنها دریافت میگردد ماده ده پیمان ترکمان چای شد و بدبختانه بحران سیاسی ایران در آن زمان مانع از آن بود که پس از انقضای مدت بالغای آن مبادرت ورزد و یا از تفضیقات گمرکی آنان برای بازرگانان ایرانی آگاهی پیدا کنند موازنه بازرگانی رفته رفته رو بنقصان نهاد و میزان وام های دریافتی دولت رو بافزایش رفته و خزانه دولت خالی ماند گمرک نیز که یکی از چشمه های درآمد دولت بود با آنچه اشاره شد جز تحمیل هزینه برای اداره آن ثری نداد و هزینه نگاهداری ادارت گمرک در مرزهای کشور بمراتب بیشتر از درآمد سالانه آنها شد.

پس از پیمان ترکمان چای در سال ۱۲۵۷ هجری عهد نامه بازرگانی میان ایران

و انگلیس مشتمل بر دو فصل بسته شد و مطابق فصل اول این قرارداد مقرر گردید: تجار مملکتین در ادخال و اخراج هرگونه امتعه آزاد بوده و حقوق گمرکی را مطابق رفتاریکه بادل کامله الوداد در هر يك از مملکتین میشود مأخوذ دارند پس از این قرارداد پیمان دیگری بادل و بلژیک در این زمینه بسته شد که آن دولت نیز از تسهیلات گمرکی متقابلا استفاده نماید. امیر کبیر باصلاح وضع مالی پرداخت و درآمدها را گردآوری نمود ولی فرصت کافی نیافت.



امیر کبیر

همچنین نظامنامه گمرک ایران در زمان ناصرالدینشاه تنظیم و انتشار یافت نظامنامه گمرک در سی و دو فصل در زمان امین السلطان اول پدر میرزا علی اصغر خان امین السلطان و سیاه یوسف خان گمرکچی مامور گمرک فارس و کتابچی خان که سمت او قانون نویس بود تنظیم شد و وظایف گمرکی از تسلیم اظهارنامه تا ترخیص کالای گمرکی در آن تنظیم شده بود.

در این زمان قسمتی از عایدات گمرک جزو دستورالعمل‌های مالیاتی نوشته میشد در سال ۱۲۶۸ هجری قمری در زمان سلطنت ناصرالدین شاه جمع درآمد گمرک را ۸/۰۰۰/۰۰۰ قرآن ضبط کرده‌اند و شاید بر این مبلغ درآمدی از باب عایدات جنسی نیز افزوده میشد.

هفتم رجب سال ۱۲۷۳ پیمان تازه‌ای با دولت انگلیس بسته شد که بموجب آن کالاهای بازرگانی انگلیس از حقوق کامله السوداد استفاده نمایند بر اثر خرابی وضع مالی ناصرالدینشاه تصمیم گرفت نخستین کابینه معمول در کشورهای فرنگ را تشکیل دهد و بطوریکه در تاریخ داریی ایرال اشاره کردیم امین الدوله صدراعظم شد و او مرد اصلاح طلبی بود و دست باصلاحاتی زد از جمله در سال ۱۲۹۲ وزارت گمرک تشکیل شد و گمرکات کشور زیر نظر وزیر گمرک قرار گرفت و زمانی گمرک و پستخانه یک وزارتخانه شد پس از سهراب خان گرجی و والی خان و میرزا نصرالله نوری لشکر نویس باشی میرزا احمد قوام الدوله متصدی گمرکات بود در این زمان مقاطعه کار کل گمرکات پس از عبدالوهاب شیرازی نصرالدوله (آصف الدوله) و میرزا قهرمان امین لشکر بود و او مردی و لخرج بود و در اداره گمرکات کشور و افزایش درآمد گمرکی توفیق نیافت پس از چندی امین لشکر وزیر گمرک شد و او نیز مرد و لخرجی بود و در افزایش حقوق گمرکی توفیق نیافت و پس از وی آقا ابراهیم قمی معروف بآبدارباشی (امین السلطان اول) وزیر کل گمرک شد و پس از او شیخ اسمعیل امین الملک

متصدی گمرک و ضرابخانه شد و پس از او میرزا علی اصغر خان امین السلطان دوم و در زمان ریاست وزرائی فرمانفرما نیر السلطنه وزیر گمرک شد و پس از آن در زمان صدارت امین الدوله بزرگ گمرک زیر نظر میرزا احمد خان مشیر سلطنه تبریزی قرار گرفت و مدتی نظام السلطنه مافی عهده دار اداره گمرک بود و نظام سلطنه گمرکات شمال را به فتح الله بیگلربیگی سپرده بود و گمرکات جنوب را به برادر زاده خود سعد الملک. این وضع از زمان ناصرالدین شاه تا آمدن مستشاران بلژیکی ادامه داشت.

باید گفت اتباع دولت علیه ایران علاوه بر پرداخت عوارض گمرکی هنگام ورود چنانکه از شهری بشهری کالا میبردند در دروازه هر شهر نیز باید صدی پنج کالا حقوق گمرکی اضافه پردازند. در نظامنامه گمرکی آمده بود که:

«هرگاه رعایای ایرانی متاعی از قبیل محصولات صنعتی یا زراعتی ایران اتباع نمایند و بخواهند در داخله مملکت بفروشند هنگام خروج و دخول از شهر حق گمرک را از قرار معمول سنواتی خواهند داد.»

معلوم میشود این رسم در سنوات پیش نیز معمول بوده که در نظامنامه تازه گمرکی گنجانده شده بود این حق از اتباع خارجه نیز در مورد کالاهای خریداری شده در ایران گرفته میشد. باری ضعف دولت موجب شد که این پنج درصد هم درست وصول نگردد.

ضعف دولت از فرمانی که در سال ۱۲۹۹ هجری قمری برابر ۱۲۶۱ خورشیدی شاه صادر نمود روشن میشود بموجب این فرمان سبزی و تره بار بندر عباس و توابع از حقوق گمرکی معاف شد و دولت تخلف کنندگان را بلعنت خدا و رسول و ملائک مقربین و انبیاء مرسلین حواله داده بود چون اجاره داران

بازهم وجوهی بعنوان گمرک دریافت میداشتند در موضوع اجاره گمرکات در گنج شایگان آمده است:

«عایدات گمرکی ایالات و ولایت ایران همه ساله از طرف دولت اجاره داده میشد مثلاً وجه اجاره سالیانه گمرک آذربایجان یکصد و بیست هزار تومان بوده و وجه اجاره سال قبل از الفارسم اجاره سه کرورتومان بود، که معادل است با سیصد هزار لیره انگلیسی.»
نرخ حقوق گمرکی برای واردات ثابت بود و دولت نمیتوانست تغییری در تعرفه گمرکی بدهد و آنهم بدرستی وصول نمیشد و بخزانة دولت نمیرفت. تغییر تعرفه گمرکی نیز در اختیار دولت نبود و این امر موجب حمایت کالا و مصنوعات خارجی و از بین رفتن محصولات و صنایع داخلی بود.

ناصرالدینشاه بتقلید از کشورهای فرنگ که دیده بود چند کارخانه‌ای وارد کرده بود مانند کارخانه بلور سازی حاج محمد حسن اصفهانی امین دارالضرب در سال ۱۲۸۵ و چینی سازی حاج محمد حسن امین دارالضرب (معمد السلطان) در تهران و چینی سازی حاج عباسعلی و حاج رضا در تبریز که بادیسایس روسها تعطیل شد، قندسازی ایران بکمرک امین الدوله و بلژیکی‌ها و کبریت سازی امین الدوله (۱۳۰۸) و ریستندگی صنایع الدوله (۱۳۱۲) و چلوار بافی و ماهوت سازی خوی و غیره محصولات این کارخانه‌ها نمیتوانستند با کالای خارجی رقابت کنند و تعرفه گمرکی از آنها حمایت نمیکرد که روی پای خود بایستند ناچار بادیسایس بیگانان یکی پس از دیگری تعطیل میشد.

انحطاط سیاسی و انحطاط اقتصادی دست بدست هم داده دولت را بعقب ماندگی و ورشکستگی کشانده بود و این وضع پس از پیمان گلستان تا ظهور مشروطیت ادامه داشت.

گمرک در زمان ناصرالدینشاه بصورت وزارتخانه در آمد و گفته شد

نظامنامه گمرکی در ۳۳ فصل برای امور گمرکی تنظیم شد عاملان گمرک در این زمان ناظم گمرک و رئیس گمرک بودند که آنها را رئیس میزان یا میزان آغاسی میگفتند. در سال ۱۳۱۳ ناصرالدینشاه کشته شد و مظفرالدینشاه بسلطنت رسید گمرک در زمان ناصرالدینشاه بیشتر در اجاره و مقاطعه بود.



میرزا علی خان امین الدوله

در سال ۱۳۲۵ میرزا علی خان امین الدوله که در تبریز بود به تهران احضار شد نخست بریاست شورای وزرا و بعد بصدارت عظمی رسید امین الدوله مرد اصلاح طلبی بود و زیر بار وام خارجی نمیرفت در نتیجه در ۱۵ محرم ۱۳۱۶ برکنار شد در کتاب خاطرات سیاسی امین الدوله آمده است که:

«مسئله گمرکات که سالیان دراز از اول سلطنت ناصری مقاطعه بود کنترل نمیشد احصائیة نداشت دولت نمیتوانست بداند فی الحقیقه عایدات قطعی چیست؟»

امین الدوله در زمان صدارت خود بمیرزا جوادخان سعدالدوله تبریزی وزیر مختار ایران در بلژیک دستور داد اشخاص شایسته‌ای برای گمرک ایران استخدام کند سعدالدوله در بروکسل سه نفر را برگزید که بریاست نوز بایران فرستاده شدند وقتی مستشاران بلژیکی بایران رسیدند امین الدوله دیگر سرکار نبود.

درآمد گمرکات پیش از نوز (۱) از گمرکات مرزی داخلی و راهدار -
خانه‌ها در سال کمتر از دو کرویر تومان بود. در گنج شایگان آمده است :

«تاسال ۱۳۱۷ تمام گمرکات ایران با جاره داده میشد و در
همین سال از ۱۳۱۶ تا ۱۳۱۷ وجه اجاره عبارت از سه کرویر تومان
بوده است (سیصد هزار لیره انگلیسی) در ماه ذی القعدة ۱۳۱۷ اصول
اجاره منسوخ شد ولی نه در تمام ایران بلکه در ولایت آذربایجان و
کرمانشاه و چون نتیجه اینکار مساعد و خوب شد سال بعد اصول
اجاره گمرک در تمام گمرک ایران منسوخ گردید و حق گمرک صادرات
و واردات که بموجب فصل سوم از عهدنامه تجارتي ترکمن چای
صدی سه از اتباع داخله و صدی پنج از اتباع خارجه بود مستقیماً
به حساب دولت اداره شد. (۲)»



میرزا علی اصغر خان امین السلطان

چون گمرکات اجاره و مقاطعه متنفذین
بود هر ساله اجاره گمرکات تعیین میشد و
بمقاطعه و اجاره واگذار میگشت از کالاهای
خارجی که زورشان نمیرسید چیزی اضافه
دریافت دارند اما از بازرگانان ایرانی مبلغ
بیشتری دریافت داشته و وجوه کمتری بدولت
میپرداختند در این زمان مدتی گمرک در اجاره
معیر الممالک بود و او گمرک تهران و نواقل

۱- Nous

۲- گنج شایگان فصل پنجم صفحه ۳۸ از انتشارات اداره کاوه در چاپخانه کاویانی

برلین ۱۳۳۵ .

رأبه کلباسعلی (۱) اجاره داد بعد کلباسعلی در میدان گمرک دفتر و دستکی داشت،
حقوق گمرکی و عوارض نواقل و راهداری شهر تهران که از راه دروازه قزوین
میرسید در آنجا گرفته میشد.

در گزارشی که نوز میدهد میزان درآمد گمرک را از طریق اجاره پیش از
آنکه دست بکار شود ۶۰۰ تا ۹۰۰ هزار تومان برآورد کرده است.

بود و میخواستند متصدیان امر از آنها شنوائی داشته باشد نوز که مرد باهوشی بود بزودی این موضوع را درک کرد و با جلب نظر آنها بکار مشغول شد ولی در سال ۱۳۱۴ در همان آغاز سلطنت مظفرالدین شاه امین الدوله پس از آمدن مستشاران خارجی از کار برکنار شد و امین السطان بعنوان اتابک اعظم بجای او منصوب گشت.

نوز بلژیکی مقاطعه کاری گمرکات را که از زمان شاه سلیمان صفوی برقرار بود و گمرک داخلی و اجاره داری گمرک و راهداری و حقوق خانان و عوارضی از قبیل قیانداری را بهر اسم و رسم بموجب فرمانی که از مظفرالدینشاه گرفت لغو نمود در این فرمان نوشته شده:

«نظر به پیشرفت تجارت و رواج صنایع و حرقت تمام اهالی ایران در حمل و نقل مال التجاره لوازم زندگی... و کلیه محصولات مملکتی که در اراضی مملکت حمل و نقل میشود از ادای حقوق مزبور آزاد واحدی را حق تعرض و مزاحمت در هیچ موقع نخواهد بود.»

پیش از مشروطیت مدتی نوز بسمت وزیر گمرک و پست و بنام رئیس کل گمرک و وزیر خزانه مشغول کار گشت اما پس از مشروطیت که بموجب قانون اساسی مقرر گردید غیر ایرانی نمیتواند وزیر باشد او بسمت مدیر کل گمرک انجام وظیفه نمود.

در این زمان بموجب پیمان ترکمان چای میزان تعرفه گمرکی پنج درصد از واردات بود در نتیجه عملکرد بلژیکی ها سال اول درآمد بدو کرور و چهار صد و شش هزار و چهار صد و چهل و چهار تومان بالغ شد که چهل درصد درآمدهای گمرکی افزایش یافت در نتیجه نوز گزارش مفصلی بحضور

فصل نهم

مستشاران بلژیکی در گمرک ایران

در سال ۱۳۱۵ هجری قمری برابر سال ۱۸۹۸ میلادی مستشاران بلژیکی برای اصلاح گمرک و ضرابخانه و پست بنام نوز، پریم و تینس استخدام شده بایران



معیر الممالک اجاره دار گمرک

آمدند نوز یک یهودی بلژیکی بود پس از آمدن بایران معاون دویم او در ایران بیمار شد و بر اثر ناسازگاری آب و هوا به بلژیک بازگشت گفته شد در این زمان امین الدوله تغییر یافته و میرزا علی اصغر خان اتابک صدراعظم شده بود و با کار مستشاران بلژیکی موافقت نداشت مستشاران در ایران تشبث و اعمال نفوذ کردند و با جلب نظر خارجیان بکار مشغول شدند در این زمان دولت روس با اصلاحات مالی و قشونی در ایران مخالف

شاه تقدیم داشت و یکسال بعد درآمد گمرکات به چهار کرو و رو هشت هزار و پانصد و شصت تومان رسید. در ۲۶ رجب سال ۱۳۱۹ قرارداد تعرفه گمرکی میان دولت ایران و روسیه تزاری در تهران بسته شد و نوز یکسال بعد در ذی قعدة ۱۳۱۶ بسمت وزیر گمرکات و پست از طرف **امین السلطان** منصوب شد. نوز گمرک آذربایجان را به پوریم واگذار کرد و در نتیجه نداشتن همکاران بقیه گمرکات را همچنان اجازه داد و برخی از اجاره نامه ها را تمدید نمود.

نخست در ذی قعدة ۱۳۱۷ اجاره داری گمرک در آذربایجان و کرمانشاه منسوخ شد و درآمدهای گمرکی را دولت در دست گرفت و چون از اینکار نتیجه خوب گرفته شد یکسال بعد برای اینکه گردآوری درآمد گمرک و خزانه در کشور بشکل یکنواختی اداره شود و از حیف و میل جلوگیری گردد دولت تمام گمرکات را در اختیار گرفت. گفته شد پیش از آن گمرکات در اجاره بود و اجاره داران گاه رقابت داشتند و به بازرگانان تخفیف میدادند که کالای بازرگانی خود را مثلاً از تبریز وارد کنند یا از کرمانشاه و غیره در این زمان گمرکات در اجاره **امین الملك** بود و درآمد گمرکات و پست سه کرو و هفتاد هزار تومان در اجاره او بود و آخر کار دولت هشتاد هزار تومان آن را هم بخشید در نتیجه درآمد بدو کرو و بیست و هشت هزار تومان رسید این مبلغ را هم نقد نمیپرداختند ناچار دولت برات میکشید و آنرا بصرافان از قرار صد هفتاد و یا صد پنجاه میفروختند.

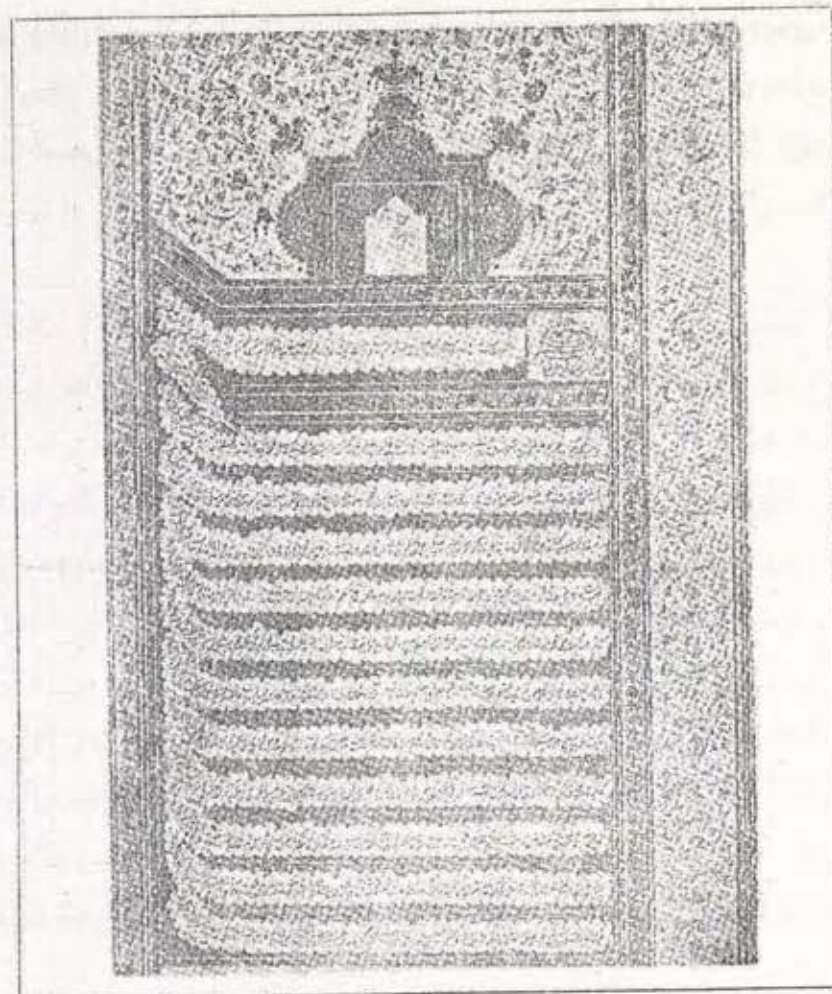
در سال ۱۳۱۷ برابر مارس ۱۹۰۰ نوز همکاران تازه ای از باژیک بایران دعوت کرد و گمرکات انزلی و کرمانشاهتان و بوشهر و بندر عباس را بآنان سپرد. سالهای پیش درآمد کل از این راه در حدود سالی ششصد هزار تومان بیش نبود. بنابراین درخواست و پیشنهاد رایزنان باژیکی در هجدهم ذی الحجه ۱۳۱۸

قمری فرمانی از طرف شاه درباره تاسیس گمرک صادر شد که اجاره گمرکخانه ها و راهدارخانه ها و دریافت حقوق گمرکی وسیله مقاطعه کاران و عوارض و نواقل وسیله اجاره داران لغو گشت و امور گمرک بکلی بعهده نوز محول گردید. بشرح پشت صفحه :

فرمان مظفرالدین شاه

درباره تاسیس گمرک و معافیت و بخشودگیهای گمرکی که در ۱۸ ذی
الحجه ۱۳۱۸ قمری صادر شد .

«آنکه چون خداوند متعال و قادر ذوالجلال اکیل چایل این
«سلطنت و افسرجهانبانی و خلافت را زیب تارک مبارک ماخواستہ و
«بخطاب مستطاب اعدلوا و هو اقرب للتقوی مفتخر و باب انتشار دادن
«عدل و انصاف و برطرف کردن جور و اعتساف را برچهره پاک ماگشوده
«و بکلام معجز نظام کلکم راع و کلکم مسئول عن رعیتہ زمام نظام مهام
«انام را بقبضه قدرت و کف کفایت مامو کول داشته و ما را در کفایت
«امور شریعت و معیشت عموم رعیت مسئول ساخته و پرتو رعایت و
«شعاع ترحم بر اهالی و رعاع را بقطب ما انداخته و بشکرانه این
«نعمتهای بیشمار و موهبتهای خارج از حدود و افکار بر ربقه اطاعت
«ما فرض و واجب گردانیده است که همت و الانهت ملوکانه را بآبادی



این فرمان از طرف مظفرالدین شاه صادر شد

«لوازم و مقتضیات این شکرانه معطوف و حائز شرایع مظاہر شاهانه
 «رابابقای تشکر عبیدانه مصروف داریم که موهبت و مکرمتی خاص
 «در حق تمام اهالی ایران مبذول و مشمول فرمائیم تانسبت به وضع
 «و شریف توانا وضعیت یکسان و علی السوی شامل گردد بناءً علیهذا
 «بشکرانه موهبت الهیه بموجب صدور این فرمان قضا جریان قدر
 «توأمان از ابتدای هذه السنه مسعوده اودئیل خیریت تحویل تمام مالیات
 «و عوارض گمرکی و راهداری و حقوق خانات و قپانداری بهر اسم
 «و رسم که باشد یکباره معاف و مرفوع القلم داشتیم و نظربه
 «پیشرفت ترقی تجارت و رواج صنایع و حرفت و سهولت درآمد
 «معیشت و توسعه در امور مملکت و ترفیه حال جمهور اجرای این حکم
 «مستحکم را فرمودیم که تمام اهالی ایران در حمل و نقل مال التجاره
 «و لوازم زندگانی از قبیل حبوبات و بقولات و ملحومات و دسومات
 «و کلیه محصولات ممکن که در داخله مملکت حمل و نقل میشود از
 «ادای حقوق مذکوره مزبور آزاد و احدی را حق تعرض و مزاحمت
 «در هیچ موقعی نخواهد بود و باینجهت مراتب مشروح ذیل را که جناب
 «فخامت نصاب مسیونوز مدیر کل گمرکات محروسه ایران بتصویب
 «جناب مستطاب اجل اشرف افخم قواماً للشوکتہ والا جلال نظاماً»
 «للمجد والاقبال امین السلطان اتایک اعظم دولت علیه مقرر داشته امر
 «و مقرر میفرمائیم که بمقام اجرا گذارده شود.»

«اولاً» وصول حقوق راهداری و خانات و قپانداری و سایر

«عوارض هرچه بوده باشد موقوف و ابدال دهر منسوخ و هیچ يك از
 «مأمورین گمرکی و غیره و غیره حق اخذ اینگونه حقوق را بهیچ اسم
 «و رسم نخواهد داشت.

«ثانیاً» واردات که از خارج مملکت داخل شود و تمام صادرات
 «که از داخله مملکت خارج شود مطابق آنچه که در سنه ۱۲۴۶ هزار و
 «دویست و چهل و شش هجری جد تاجدار نامدار ماخاقان مغفور فتحعلی
 «شاه قاجار اناراله برهانه مقرر گردیده است حقوق گمرکی آنرا مطلقاً
 «از روی اصل قیمت جنس از قرار صدی پنج بانضمام باری چهل من
 «تبریز بیست و دو شاهی که از مکاری دریافت میشود معین و مقرر فرمودیم
 «و این ترتیب بهیچ وجه بان تجارت دول خارجه که دولت علیه ایران با
 «آنها عهدنامه تجارتی منعقد داشته منافی نخواهد بود و برای حفظ
 «این ترتیب و رفع تقلب و تعدی امر و مقرر میفرمائیم که کلیه مال -
 «التجاره وارده و صادره از سرحدات و بنادر بدون استثناء و ملاحظه
 «در جزو تبعه هر دولت و در تحت قوانین هر ملت که باشد حقوق صدی
 «پنج از اصل قیمت مال التجاره بانضمام راهداری باری چهل من تبریز
 «بیست و دو شاهی فقط در نقطه سرحدی در حین ورود و خروج مال -
 «التجاره توسط مأمورین گمرک اخذ و وصول خواهد گردید و جواز
 «عبور که صورت قیمت مال التجاره و حقوق دریافتی صدی پنج و باری
 «بیست و دو شاهی در او مندرج است بدست صاحبان مال التجاره
 «داده خواهد شد که در عبور از هر شهر و ولایتی بطور آزادی مال -
 «التجاره خود را عبور دهد و ابداً احدی را بهیچ اسم و رسم حق وصول

«راهداری و عوارض یا بهر عنوانی که بوده باشد در هیچ محل و موقعی نخواهد بود باستثنای آنچه را که بعنوان حق العبور از راههای شوسه «کمپانیهایی که بموجب فرمان جداگانه معاهده قرار داد دولتی داده شده و میشود اخذ و دریافت خواهند نمود.»



وزارت گمرک

Recettes brutes des Douanes: 3,000,000 Toman.

Dépenses annuelles.

Prain d'administration.....	500,000 T.
Coupon des emprunts de 1900 & 1905.....	1,000,000 T.
(X) Intérêts et amortissement de l'emprunt du Chili (5%).....	120,000 T.
Intérêts dus à la Banque Impériale (10%).....	360,000 T.
(X) Intérêts dus à la Banque Économique (10%).....	400,000 T.
Appointements & pensions des Européens.....	175,000 T.
Brigade des Douanes.....	400,000 T.
Entretien des bateaux du Sud.....	100,000 T.
Trafic de la Golfe persique.....	15,000 T.
Maliat du Golfe persique.....	20,000 T.
Prain de transfert des fonds.....	20,000 T.
Logement.....	50,000 T.
	3,160,000 T.
(X) Depuis deux ans, on ne paie pas l'amortissement de l'emprunt du Chili et on ne paie pas les intérêts dus à la Banque russe pour les emprunts à courte échéance.	

ترجمه این صورت حساب که وسیله نوز تنظیم شده است در پشت صفحه است

یکی از صورت حسابهایی که نوزد در زمان وزارت گمرک درباره پرداخت اقساط وامها و هزینههای سالانه نوشته و بتاريخ ۱۲ رجب ۱۳۲۷ بشماره ۷۳۷۵ در بایگانی راکد وزارت دارائی ضبط شده است.

دریافتی خالص گمرکات : ۳۰۰۰۰۰۰۰ تومان

هزینههای سالانه

هزینههای اداری	۵۰۰/۰۰۰ تومان
اوراق قرضه ۱۹۰۰ و ۱۹۰۲	» ۱/۰۰۰/۰۰۰
بهره و استهلاك وام شیل (۵٪)	» ۱۲۰/۰۰۰
بهره وام بانك شاهنشاهی (۱۲٪)	» ۳۶۰/۰۰۰
بهره وام بانك تتریلی (۱۲٪)	» ۴۰۰/۰۰۰
حقوق و خرج خانه اروپائیان	» ۱۷۵/۰۰۰
هزینه بریگاد قزاق	» ۴۰۰/۰۰۰
هزینه حفاظت کشتیهای جنوب	» ۱۰۰/۰۰۰
هزینه تفنگچیهای خلیج فارس	» ۱۵/۰۰۰
مالیات خلیج فارس	» ۲۰/۰۰۰
هزینه انتفال اعتبارات	» ۲۰/۰۰۰
هزینههای پیشبینی نشده	» ۵۰/۰۰۰

۳/۱۶۰/۰۰۰ تومان

دوسالی است که استهلاك وام شیل (Chil) و بهره وامهای کوتاه مدت بانك روس پرداخته نمیشود.

• • •

از اقلام صفحه پیش معلوم میشود دولت ایران در آن زمان چه وامها و بهرههایی میپرداخته و چه هزینههایی داشته است.

قمری برای مسافرت شاه بخارج از دولت روسیه تزاری درخواست وام شد آندولت از فرصت استفاده کرده درخواست مزایای گمرکی نمودند در نتیجه دریافت وام از دولت روسیه و دادن امتیاز گمرکات شمال و غرب بآنها انگلیسیها نیز بدولت فشار آوردند تا امتیاز متقابلی بآنها نیز داده شود. دولت ایران ناچار در سال ۱۳۱۸ مبلغ ۳۱۴۲۸۱ لیره وسیله بانک شاهی از حکومت هند وام گرفت و درآمد شیلات دریای مازندران و درآمد گمرکات خلیج فارس و پست و تلگراف را تضمین داد. يك عامل گرفتن وام از خارج میسرزا علی اصغر خان



ناصرالملک

امین السلطان (اتابك اعظم) بود که در آغاز سلطنت مظفرالدین شاه با گرفتن وام شاهرا بفرنگ برد و اما پس از برکناری او میرزا علی خان امین الدوله که مرد اصلاح طلبی بود بر سر کار آمد و با گرفتن وام و رفتن شاه بفرنگ باین وسایل مخالف بود.

در رجب سال ۱۳۱۹ هجری قمری قرارداد تازه ای درباره تعرفه گمرکی میان ایران و دولت روس بسته شد این قرارداد

چنانکه خواهد آمد در رمضان ۱۳۲۰ گواهی شد و در ذی قعدة ۱۳۲۱ بمرحله اجرا درآمد در سال ۱۳۱۸ و ۱۳۲۰ دولت ناچار شد از دولت روسیه دو فقره وام بالغ بر سی و دو میلیون و پانصد هزار منات دریافت دارد و درآمد گمرکات ایران را بجز گمرکات بنادر خلیج فارس تضمین پرداخت وام دهد و تعهد نماید چنانکه درآمد گمرکات درست پرداخت نشود دولت روسیه ادارات گمرکات را بازرسی و تفتیش نموده و در صورت لزوم رأساً بداره گمرکات بپردازد در نتیجه

فصل دهم

اعطای امتیاز گمرکات جنوب با انگلیسیها

در عهدنامه تجارتي منظم به پیمان ترکمان چای تسهیلاتی برای بازرگانان اتباع روس و ایران پیش بینی شده بود طبق فصل سوم این عهدنامه تجارتي بهنگام



عین الدوله

ورود یا خروج کالا پنج در صد کالا بعنوان حقوق گمرکی برای يك بار دریافت میشد و دیگر هیچگونه حقوق گمرکی دیگر نباید دریافت شود پس از برقراری این مقررات دولت انگلیس روی اصول دولتهای کامله الوداد این مقررات را برای بازرگانان انگلیسی تحصیل نمود.

پس از برخورداری انگلیس از این مقررات

روسها خواستند با تغییر تعرفه گمرکی در برابر کالای انگلیس اشکالاتی فراهم سازند تا آنان از این تسهیلات برخوردار نگردند و چون در سال ۱۳۱۷ هجری

درآمد گمرکات شمال در اختیار بانک استقراضی روس گذاشته شد و مقرر گردید پس از پرداخت اقساط وام درآمد گمرکات شمال به خزانه تحویل شود.

این قرارداد از آنچه در پیمان گلستان و پیمان ترکمان چای به دولت ایران تحمیل شده بود بدرجات بدتر بود بموجب این قرارداد تسهیلات بیشتری برای کالای بازرگانی روسیه فراهم ساخته و تضمینات تازه ای برای بازرگانی و صنایع ایران فراهم میکرد.

این قرارداد يك جانبه و مخالف استقلال گمرکی و حق حاکمیت ملی و اصل تساوی و حقوق بین المللی بود. بموجب فصل چهارم این قرارداد دولت ایران متعهد شده که کلیه حقوق راهداری را که برای نگهداری راه های کاروانی دریافت میداشت موقوف نماید و در هیچ محل حقوق راهداری گرفته نشود و اگر در راه های اربابه رو ایران حقوقی میخواست تعیین کند باید با اطلاع آگاهی دولت روس باشد.

بموجب ماده دیگری دولت ایران را از دریافت حقوق و عوارض گمرکی داخلی نیز منع کرده بود.

بموجب فصل پنجم این قرارداد اداره گمرک موظف شده بود نظامنامه عمومی بارضایت دولت روس تنظیم نماید بعلاوه دولت ایران را موظف کرده بود که در نقاط مرزی گمرکخانه ها را مشخص نماید و در آن جا انبارهای کالا بسازد و بازرگانان روسیه میتوانند کالاهای خود را در انبارها گذاشته و بدون پرداخت حق انبارداری هروقت خواستند در مدت یکسال کالای خود را آزادانه حمل نمایند و از اینگونه تبعیضات در این قرارداد بسیار بود این قرارداد را از طرف دولت ایران میرزا علی اصغر خان اتابک که او هم مانند نوز به هواخواهی دولت روس معروف بود امضا کرده بود.

این قرارداد اختیارات مالی و گمرکی ایران را سلب مینمود و بازرگانی

و صنایع کوچک داخلی و صادرات ایران را تهدید به ورشکستگی میکرد.

نرخ تعرفه گمرکی مطابق این قرارداد بطور متوسط در حدود سه الی چهار درصد بهای کالا بود و از این جهت نیز از نرخى که در پیمان گلستان و پیمان ترکمان چای تعیین شده بود کمتر بود متأسفانه این قرار هنگامی میان ایران و روس بسته شد که باب بازرگانی میان شرق و غرب گسترش مییافت در حالیکه دولت ایران حتی نمیتوانست در نرخ تعرفه گمرکی خود نسبت به کشورهای دیگر تغییر را افزایشی بدهد و نمیتوانست گمرکخانه های تازه ایجاد نماید. چون بار دیگر در سال ۱۳۱۹ ده میلیون منات طلا از دولت تزاری روس وام گرفته شد و وسایل سفردویم شاه بفرنگ فراهم گشت قرارداد تازه گمرکی بسود روسها در رجب ۱۳۱۹ هـ ق چندماه پیش از دریافت وام بطور محرمانه بامضا رسید اما اجرای آن بتعویق افتاد مقصود از عقد این قرار محرمانه آن بود که دولت انگلیس از این تسهیلات استفاده نکند چون انگلیسیها اطلاع پیدا کردند و ازین قرار ناراحت شدند سوالاتی چرول مامور شد بایران آمده در این موضوع تحقیق کند و رفع این تبعیض که بمنافع آندولت لطمه وارد میساخت بشود.

پس از آن دولت انگلیس لرد ویکونت داون را در رأس هیأتی با نشان زانو بند و هدایایی برای شاه بدربار ایران فرستاد تا قرارداد گمرکی تازه ای با ایران منعقد نماید.

در نتیجه در ۱۸ ذی قعدة ۱۳۲۵ هجری قرارداد گمرکی تازه ای میان ایران و انگلیس بسته شد.

این قرارداد مشتمل بر مقدمه و هفت فصل بود و مقرر گردید که حقوق گمرکی که از اتباع انگلیس گرفته میشود برابر تعرفه گمرکی کالاهای بازرگانی روسیه باشد و درست مفاد قرارداد گمرکی ایران و روس را با همان شرایط ننگین دربرداشت. با تفاوتی که میان واردات و صادرات ایران و روسیه بود. اما

واردات انگلستان بایران گاه از سه برابر صادرات بیشتر بود و از این جهت نیز زبان بیشتری متوجه بازرگانان و درآمد گمرکی دولت ایران میشد و میرزا علی اصغر خان اتابک برای امور مملکتی تشکیلاتی داد از جمله وزارت گمرک نوز بلژیکی در سال ۱۳۲۱ هجری قمری با اختیارات وزیر گمرک شد در این موقع وزارت مالیه نبود و مالیه زیر نظر مستوفیان اداره میشد بعد مظفرالدین شاه موافقت کرد صنیع الدوله بطور موقت وزیر خزانة شود نوز برای تحصیل اختیارات و اجرای وظایف خویش در کار گمرکات از شاه فرمانهایی گرفت که اشاره شد و در آغاز مقرر داشت حقوق گمرکی بمأخذ همان پنج درصد در مرزها دریافت شود و عوارض راهداری از هر بار چهل من تبریز بیست و دوشاهی گرفته شود و عوارض داخلی بموجب فرمان شاه لغو گردد او پس از از دو سال مطالعه تعرفه گمرکی تازه ای در سال ۱۳۲۵ قمری برابر ۱۲۸۲ خورشیدی تنظیم نموده و شالوده گمرک جدید را ریخت در این تعرفه حقوق گمرکی برخی اقلام کالاهای وارداتی از روسیه تخفیف داده شد و اقلامی از کالاهای وارداتی کشورهای دیگر افزایش یافت و معافیت گمرکی برای کالاهای خارجی قائل شد از این جهت بیشتر جلب نظر روسیه شد و توانست در گمرکات شمال بوظایف خود پردازد. اقداماتی که نوز بسود بازرگانان روسیه کرد گروهی را بر این عقیده استوار داشت که او با دولت روسیه ارتباط دارد و بلکه برگزیده آنهاست و بخصوص که خواهیم دید مجلس اول که از مردم وطن پرستی تشکیل شده بود چنین عقیده ای داشت اما بموجب تعرفه تازه از وزن کالا با از بارمکاریان حقوق گمرک و عوارض دریافت میشد این تعرفه از ۴۲ فصل تشکیل میشد.

در این زمان گمرکخانه های کشور در بندرها و شهرهای زیر بوده است :
در آذربایجان (جلفا - ساوجبلاغ، خوی - ارومیه - تبریز) در کناره دریای مازندران (آستارا - انزلی و مشهدسر، بندر جز) در خراسان (قوچان - مشهد - باجگیران)

در کناره های خلیج فارس (محمره - بوشهر - لنگه - بندر عباس - ناصری - اهواز) در کرمانشاهان (کرمانشاه - قصر شیرین).

مقررات تازه گمرکی نخست در مرزهای شمال بکار بسته شد و یکسال پس از آن در همه مرزهای کشور اجرا گشت. در آن هنگام که اداره و مؤسسه منظمی در کشور وجود نداشت ادارات گمرک که بطرز ادارات اروپائی تأسیس و تشکیل شده بود مورد توجه و علاقه جوانان تحصیل کرده کشور واقع شد و مستشاران بلژیکی نیز از تمایل این گونه جوانان استقبال کرده و آنان را با حقوق مکفی استخدام و بکار گماشتند و رفته رفته تشکیلات گمرکی در تمام نقاط مرزی کشور بسط و توسعه یافت نوز رئیس مستشاران بلژیکی شخصی باهوش و مدبر و فعال بود و گرچه اقدامات او بیشتر بسود روسیه تزاری بود تا دولت ایران باز بطرز شایسته ای گمرکات ایران را اداره مینمود ولی بعقیده بعضی از نویسندگان چون طرفدار روسیه تزاری بود تعرفه ای را که تنظیم نمود برفع دول خارجی بویژه روسیه بود و شاید چنانکه اشاره شد ناچار برای جلب رضایت روسها چنان رفتار می کرد تا در کار او کارشکنی نکنند؟ و از این جهت منافع خود را بر منافع دولت متبوع خویش ترجیح میداد؟! صاحب گنج شایگان درباره نوز می نویسد: «... در بی حساسی و بد حساسی هیچ فرو گذار ننمود ولی باز باید شالوده نظام و اداره گمرکات حالیه ایران را از او دانست» (۱) قرارداد گمرکی دیگری پیروی از قرار داد روس و انگلیس با دولت عثمانی در ۱۶ ذیحجه ۱۳۲۵ برابر ۱۴ فوریه ۱۹۰۳ بسته شد بموجب این قرارداد صادرات از پرداخت پنج درصد حقوق گمرکی بخشوده گشت.

باید توجه داشت در زمان تصدی راینرمان بلژیکی بندرهای مهم کشور مانند بندر عباس - بوشهر - خرمشهر و همچنین ادارات ایالتی گمرکات مانند:

گمرکات مشهد - انزلی - تبریز - کرمانشاه بوسیله رؤسای بلژیکی زیر نظر نوز بلژیکی مدیرکل مرکزی اداره میشد و رؤسای ایالتی اختیارات کافی برای حل و فصل امور و نقل و انتقال مأموران و پرداخت اضافه مواجب و غیره داشتند.

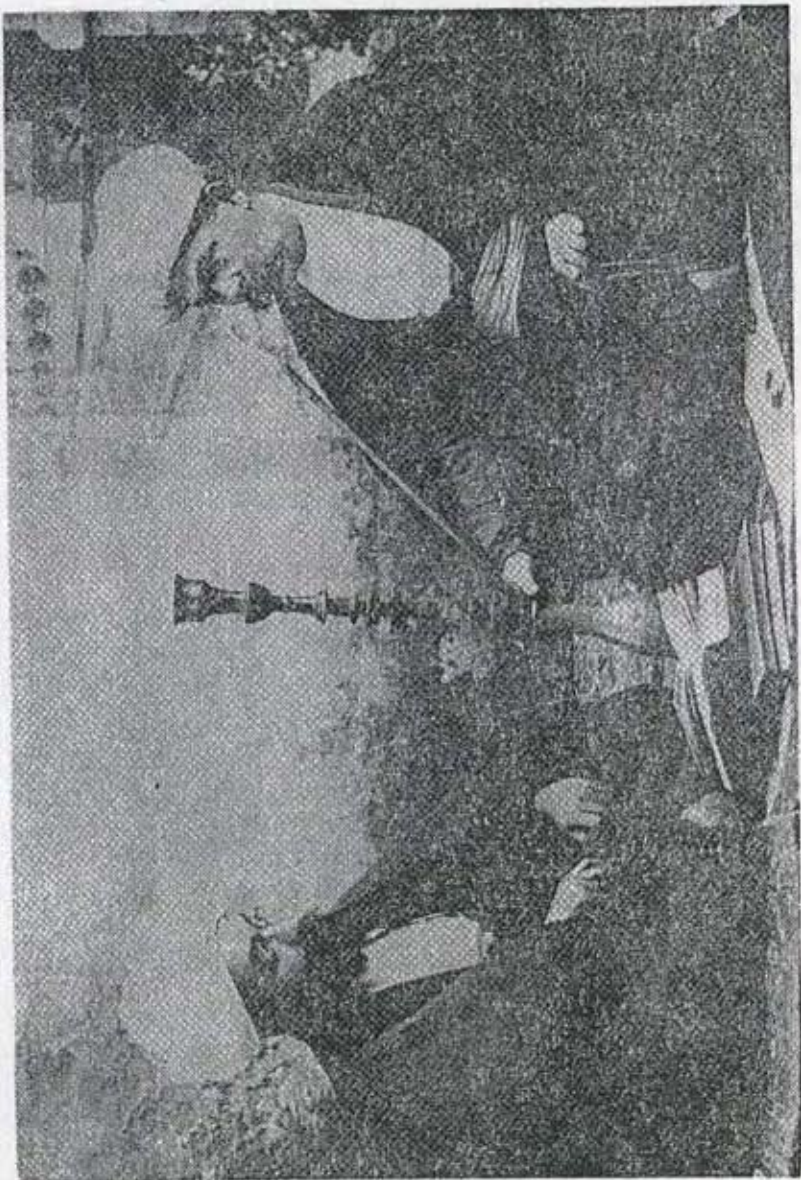
پس از سه سال ادارات گمرک بصورت ادارات فرنگی درآمد و درآمد گمرکات دوبرابر شد بطور کلی در هفت سالی که بلژیکیها گمرکات ایران را در دست داشتند در آمد دولت پس از وضع مخارج سی و یک کرور تومان شد در سنجش با هفت سال پیش که گمرکات چهار کرور تومان در اجاره بود و اما اقدامات نوز بلژیکی بسود بازرگانی و گمرکات روسیه تزاری موجب بدبینی انگلیسیها باو گشت و در صدد بهانه جوئی برآمدند که دست او را از گمرکات ایران کوتاه نمایند در این زمان بلژیکیها و فرنگیها که در ایران بودند کارناوالی برای شادی تشکیل داده بودند و در این کاروان شادی نوز لباس روحانیت پوشیده و چنانکه در عکس دیده میشود در دستی تسبیح گرفته و بدستی قلیان میکشد، این عکس بدست انگلیسیها افتاد و بهترین وسیله را برای تحریکات علیه او یافتند در سال ۱۳۲۳ عکس را نزد علمای اعلام و وعاظ فرستاده بعنوان اهانت بمقدسات دین و لباس روحانیت احساسات جامعه روحانی را برانگیختند و اخراج مستشاران بلژیکی را از ایران خواستار شدند و دولت ناچار شد بدرخواست روحانیان و مجلس اول در ۲۶ ذیحجه ۱۳۲۴ نوز را از خدمت عزل و روز یکشنبه ۲۶ ذیحجه ۱۳۲۴ مخبر السلطنه حامل نامه ای از دربار اعظم برای صدر اعظم شد مبنی بر عزل نوز و پریم

بلژیکیها از سال ۱۳۱۶ تا ۱۳۲۴ هشت سال اختیارات امور گمرک و خزانه را در اختیار داشتند.

ناامنی کشور و بخصوص مرزها موجب نکث درآمد گمرکی بود چنانکه

نوز بلژیکی

نوز بلژیکی بعنوان مدیرکل گمرک بایران آمد و بطرفداری از روسها معروف شد و چون اندک سر و صورتی بوضع گمرک دادا مخالفت انگلیسیها را برانگیخت و آنها در صدد بهانه جوئی برآمدند و چون نوز (عکس سمت راست) لباس روحانیت پوشید و با آن لباس در کارناوالی که بلژیکیها برپا ساختند شرکت کرد بهانه اهانت بلباس روحانیت علما را بر علیه بلژیکیها تحریک کردند تا دولت مجبور باخراج آنها شد.



برای نمونه دوتلگراف که در زمان تصدی **مرنار** وسیله مستشار بازرگی از مشهد به تهران مخابره شده نشان دهنده اغتشاش و ناامنی در مرز خراسان است

با اینهمه باید گفت طبق آمار بدست آمده درآمد گمرک در عرض شانزده سال از ۱۳۱۶ تا ۱۳۳۲ چهار برابر و نیم شده بود (۱) و این موضوع مربوط به گسترش بازرگانی با کشورهای غرب و لغو اجاره داری حقوق گمرکی داخلی و عوارض راهداری گمرکات بوده است و از این محل سالانه در حدود چهار کرو و نیم بابت اقساط وامهای روس و انگلیس پرداخت میشد و بقیه درآمد دولت از محل گمرکات در حدود چهار کرو و نیم تومان بوده است و این مبلغ نیز طبق قرارداد ایران و روس بمدت ششماه در بانک استقراضی روس وثیقه گذاشته میشد و دولت ایران پس از انقضای ششماه حق برداشت و استفاده داشت! زیرا در برابر وامهایی که از روس و انگلیس گرفته و برخی افراط و تفریطها و هزینهها مانند مخارج قراقخانه و مقرری شاه مخلوع **محمدعلیشاه** در گرو دولت روس بود و در حدود دوسوم درآمد گمرک از این بابت تضمین داده شده بود و یک سوم آن پس از این تشریفات بدست دولت ایران میرسید.

اما قراردادهای ننگین گمرکی روس و انگلیس در حدود هجده سال همچنان حاکم بر گمرکات ایران بود تا انقلاب روسیه آغاز گشت و پس از انقلاب نیز با آنکه قرارداد منحوس ۱۹۱۹ لغو شد اما قراردادهای گمرکی ضمیمه این پیمان نامدتها اجرا میشد.

حقوق گمرکی داخلی و عوارض راهداری

وصول حقوق گمرکی و عوارض راهداری و نواقل تا زمان قاجار معمول بود اما بموجب قراردادهای روس و انگلیس حقوق گمرکی داخلی برای

خارجیان لغو شد و پس از تشکیل حکومت مشروطه این حقوق بصورت مالیات نواقل درآمد و بعد بشکل عوارض شهری و بانصوب قانون بلدی از وظایف انجمنهای بلدی شد و سپس بموجب قانون مالیات بلدی از اتباع ایران گرفته میشد.

باید گفت درآمدهای حقون گمرک داخلی و دریافت عوارض راهداری و نواقل و جوهری بعنوان حق خانات از کالاها وقتی گرفته میشد که کالایی از منطقه نفوذ خانها میگذشت و این خود تحمیل بزرگی برای بازرگانان ایران و عقب ماندگی صنعتی بازرگانی بود.



دکتر میرآسیبیر

وضع گمرکات ایران روی شالوده ای که بلژیکیهاریخته بودند بوسیله جانشینان بلژیکی نوز همچنان اداره میشد تا در آغاز سلطنت **احمد شاه** پس از مرگ **عضد الملک ناصر الملک** همدانی نایب السلطنه شد و او وقتی باین سمت برگزیده شد در فرنگ بود و چون بایران آمد وضع مالی ایران خوب نبود و درآمد گمرک نیز بواسطه نرخ کم تعرفه گمرکی و عهد نامه های روس و انگلیس درست

دریافت نمیشد و حیف و میل و سوخت و سوز میشد. در زمان او مجلس تصمیم گرفت برای اصلاح مالیه از مستشاران امریکائی که اتباع دولت بیطرفی بودند استفاده کند بموجب قانون ۲۳ جوزای ۱۲۹۰ برابر ۱۳۲۹ مستشاران امریکایی وارد تهران شدند بموجب قانون ۲۳ جوزای ۱۲۹۰ به شوستر امریکائی اختیاراتی تفویض شد و او بسمت خزانه دار کل مشغول کار گشت شوستر سازمانی برای وزارت

دارائی دادکه گمرک نیز ضمیمه آن بود (۱) و گمرک یکی از ادارات وزارت



شوستر

دارائی بشمار میآمد چون بعنوان خزانه دار کل تمام منابع درآمد را در اختیار گرفت . شوستر برخلاف نوز در خدمت دولت ایران نقش يك مامور بیطرف را خوب رفتار کرد بطوریکه وجه ای نیز پیدا کرد و بهمین جهت چنانکه خواهیم دید دولت روس و بویژه دولت انگلیس هر دو او را مخالف منافع خویش تشخیص دادند.

نوز گزارشی در باره درآمد گمرکات

ایران تقدیم شاه نمود این گزارش در آغاز سلطنت محمدعلیشاه (جلوس سوم ذیحجه ۱۳۲۴) اوایل سال ۱۳۲۵ هـ ق بود .

نوز معاونی بنام موفار داشت که او مرد متبث و جاسوس دو جانبه بود چنانکه در خدمت دولت ایران و در هیئت باژیکی ها بود نظر روسها را جلب کرده بود اما با وزیر مختار انگلیس هم مربوط بود و خبرها را باو میرساند او در گمرک بود اما پس از برکناری و اخراج شوستر از هر طرف بدولت ایران فشار آوردند که او بریاست کل خزانه منصوب گردد دولت ایران مدتی مقاومت کرد تا سرانجام پشتیبانی سفیر انگلیس موفار در هشتم جمادی - الثانی ۱۳۳۰ بسمت خزانه دار کل منصوب شد و گمرک نیز زیر نظر او درآمد و پس از او نیز چندتن دیگر از مستشاران بیگانه بریاست کل گمرک رسیدند .

در این زمان بیشتر والیان و حکام خودسر و مطلق العنان بودند و ناامنی در بیشتر نقاط کشور بویژه در مرزها وجود داشت ازین جهت وصول درآمدهای گمرکی در زمان بلژیکی ها هم در بسیاری از نقاط خالی از اشکال نبود اینک چند نمونه تلگراف از نقاط مختلف کشور درباره اشکالاتی که برای وصول عوارض و حقوق گمرکی وجود داشت

ADMINISTRATION
DES DOUANES



اداره گمرک

۱۵۲۶

Annexe:

از قرار خبر رتبه داری در رسیدن به دولت و در لحاظ بازرگانی و تجارت
با بزرگان از خرف و فساد و در خطر است و منافع تجارت و اقتصاد
طلب مطیع شد و در است اینها فکر بر فرغ و در تجارت و در تجارت
سرینه و در سرینه که در مرکز است از دست برد و در سرینه که در مرکز است

۱۹۰ ۱۵ مهر ماه ۱۳۲۷ تهران

تهران

۱۵- شهر محرم الحرام ۱۳۲۷

اداره گمرک

شماره ۱۵۲۶

حضور مبارك حضرت مستطاب اجل اكرم امجد افخم عالی
آقای قوام الدوله وزیرمالیه دامت شوکته از قرار اخبار تلگرافی که
رسیده است و سواد آن لنا از لحاظ مبارك خواهد گذشت دفتر گمرک
باجگیران از خوف یاغیان در خطر است و صفحات جیرستان هم
بکلی بیایغان شورش طلب مطیع شده و حکومت آنجا هم قادر بر رفع
اغتشاش نیست در اینموقع لازم است اقدامات سریع فوری بعمل آید
که گمرک دولت از دستبرد اشارار مصون باشد.

تلفات از مشهد بطهران

میر گمرک و قریب میران از خوف یاغیان در خطر است
فوری در رفع خطر و اقدامات سریع فوری بعمل آید

تلگراف از مشهد بطهران

مدیر گمرک

دفتر باجگیران از طرف یاغیان در خطر است جلوگیری فوری
لازم حکومت بر رفع اغتشاش قادر نیست.

کورنیس

ADMINISTRATION
DES DOUANES

Téhéran, le 190



اداره گمرک

فلا

Annexe:

رئیس گمرک زنده بفرماید

مدیر گمرک
مهم مرتبه انجمن نمایان شده

مواد تلگراف از مشهد بطهران

مدیر گمرک

محال جیرستان دستخوش یاغیان شده

امضا کورنیس

وقتی مورار مدیر کل گمرک بود و هنوز بریاست خزانهداری کل منصوب نشده بود در ۱۵ ربیع الاول ۱۳۳۰ صورتی که به سر جورج بارکله سفیر انگلیس نوشته (۱) در این گزارش درآمد دولت ایران را در آزمون بالغ بر چهل میلیون قران بر آورد کرده و یادآور شده بود که در نتیجه آشننگی اوضاع کشور درآمد دولت در سایه امنیت بیش از این خواهد شد: صورت تخمینی عایدات دولت ایران در سیچقان ثیل (۱۳۳۰-۱۳۳۱) بشرح زیر است (۲):

عایدات خزانهداری کل:

۱- از بابت اداره گمرک و ضرابخانه و تذکره و مالیاتهای غیر مستقیم و تریاک والکلیات و روده و تمبر و معادن مختلفه و رژی تنباکو و توتون و امتیاز معادن نفت:

دست کم ۴۵/۰۰۰/۰۰۰ قران

دست بالا ۵۷/۰۰۰/۰۰۰ قران

۲- از بابت مالیاتهای زمینی و عایدات املاک دیوانی:

دست کم ۲۵/۰۰۰/۰۰۰ قران

دست بالا ۵۰/۰۰۰۰/۰۰ قران

اگرچه آخرین مدیر کل بلژیکی مسیو مولیتور کتابی نوشته که در آن از رایزنان بلژیکی دفاع کرده است ولی باید گفت بطور کلی آنان جانب خود و بیگانه را بیشتر می گرفتند تا جانب دولت ضعیف ایران آن روز را تنها میتوان گفت درآمد گمرک بهتر از آزمون شده که در زمان قاجار به متنفذان اجاره میدادند مرگان شوستر در کتابی که درباره خاطرات خود در خدمت دولت ایران نوشته (۳) درباره وضع گمرک و حقوق گمرکی اشاراتی دارد و بجانب داری نوز بلژیکی از سیاست روس و اقدام علیه منافع دولت ایران سخن گفته است.

دو جلد کتاب (لپوردوکی) از احکام و دستورها و طرحهای قانونی که

۱- کتاب آبی انگلیس بشماره ۱-۱۹۱۳

۲- نقل از گنج شایگان

۳- The Strangling of Persia by W. M. Shuster

هوان شوستر صادر کرده است بفارسی و فرانسه وانگلیسی درموزه بایگانی وزارت اموراتصادی و دارائی هست و همچنین یادداشت بنلی اودرباره حسابی که دربانك شاهی داشته است باقسمتی از صورت حسابها موجود است.

سایکس افسرانگلیسی که مدتی در زمان ناصرالدین شاه در ایران بوده در تاریخی که درباره ایران نوشته درباره چگونگی کارگمرک پیش از مستشاران بلژیکی مینویسد:

«بیست و هفت سال پیش که من برای اولین بار بایران رفتم سیستم وضع حقوقی گمرکی مانند تمام رشته های اداری ایران خراب و پوسیده بود هر يك از گمرکخانه های مهم به اجاره واگذار میشد و وضع حقوق گمرکی بر روی هیچ پایه معین و صحیحی استوار نبود... اروپائیان هیچ حاضر نمیشدند که اضافه بر نرخ مقرر که پنج درصد است مالیات بیشتری پردازند اما بازرگانان ایرانی پس از آنکه در بندر با گمرک معامله ای مینمودند وقتی وارد داخله خاک ایران میشدند مالیات سنگینی بر آنها تحمیل میشد (۱) سایکس در جای دیگر مینویسد:

«در سال ۱۸۹۸ يك افسر بلژیکی بریاست گمرکخانه کرمانشاه و تبریز برگزیده شد و در کار خود موفقیت پیدا کرد و گمرکخانه های دیگر را زیر نظارت او گذاشتند در سال ۱۹۰۱ موفق شد درآمد گمرکی ایران را صدی پنجاه افزایش دهد...»

و بعد مینویسد این تنها وسیله پرداخت قروض دولت بود ...

و اما هوان شوستر در کتابی که درباره خاطراتیکه در خدمت دولت ایران بوده نوشته درباره گمرک و تعرفه نامناسب آن مینویسد:

۱- تاریخ سایکس دفتر دویم ترجمه نخر داعی گیلانی صفحه ۵۴

«... چون نرخ و مقادیر گمرکی آن بین دولت ایران و دول اروپامعین شده بود بدون رضایت ایشان تغییر پذیر نبود ... و بقسمی ترتیب شده بود که بکلی برخلاف صرفه و صلاح مضر بقوائد ایران بود و از منحوس ترین و بی حاصلترین تعرفه های عالم بشمار میرفت، نقص بزرگ آن تعرفه این است که بحدی از اندازه اعتدال خارج است که مخارج جلوگیری از قاچاق در بعضی از سرحدات خیالی بیشتر از گمرکی است که از آن امکنه بدولت و اصل میشد ... بلی این تعرفه مانند آوار بر سر ملت بی تجربه و خوش باور ایران فرود آمد ...» (۱)

سازمان گمرک در زمان شوستر و اصول و وظایف آن در تاریخ دارائی ایران آمده است (۲)

شوستر جای دیگر در کتاب خاطرات خود مینویسد: «بلژیکیها در بازیک املاک و قصوری تهیه کرده اند و از آن بهره برداری میکنند. احمد کسروی در تاریخ مشروطیت درباره بدخواهی های بلژیکی ها مینویسد:

«اینان بکار پرداختند (بلژیکیها) و اداره گمرکی بشیوه کشور های اروپائی پدید آوردند. و تعرفه رانیز دیگر کردند و شاه فرمانی بیرون داد که باجهای گوناگون که بنامهای (راهداری) و (قپانداری) و (حقوق خانات) و مانند اینها از کاروانیان و بازرگانان ایرانی گرفته میشد از میان برخیزد و همچون بازرگانان بیگانه تنها يك (حقوق گمرکی) در مرز گرفته شود و بس از این کارزیانی دیده نمیشد و

۱- اختناق ایران ترجمه ابوالحسن موسوی شوشتری باب یازدهم صفحه ۳۱۵ و

۳۱۶ چاپ صفیعلی شاه

۲- تاریخ دارائی ایران چاپ سوم صفحه ۱۶۷

«مردم از نهان بازرگیان و از بدخواهی آنان که هنوز بیرون نیفتاده بود
از گاهی نمیداشتند...»

مستشاران بلژیکی قریب سی و شش سال در خدمت دولت ایران بودند
و در این مدت سه تعرفه گمرکی تنظیم کردند و برای وصول حقوق و عوارض گمرکی
بمورد اجرا گذاردند.

باری در این موقع در نتیجه ظهور جنگ جهانی اول با آنکه دولت ایران
از دولتهای بی طرف بود بی طرفی او از طرف روس و انگلیس نقض شد و زیانهای
مالی بسیار متوجه دولت ایران گشت نظارت در مرزها نیز از دست دولت بیرون
رفت و مدتی آن تعرفه های نازل نیز گرفته نمیشد.

پس از انقلاب روسیه پیمان مودت میان ایران و روسیه شوروی در هشتم
حوت ۱۲۹۹ خورشیدی برابر ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ در مسکو بسته شد این پیمان شامل
بیست و شش فصل و یک مقدمه بوده در آغاز این پیمان کلیه پیمانها و قراردادهای
پیشین که میان دو دولت بسته شده بود لغو گردید از جمله پیمان گمرکی ایران و
روس متأسفانه باز این قسمت اجرا نگشت و تضمینی برای استقلال گمرکی
ایران گرفته نشد و اختیارات گمرک خارجی ایران همچنان محدود بود.

در فصل نوزدهم هم این پیمان استقلال گمرکی ایران بدتر از پیش خدشه دار
شده بود بدین معنی که میزان گمرکی تازه بازرگانی شوروی را موکول بقرار
داد تازه بازرگانی نموده بود ولی درباره حقوق گمرکی کالای بازرگانان ایرانی
که بروسیه شوروی میرفت اشاره ای نشده بود و همچنان تابع مقررات خاص
دولت روسیه شوروی بود که هر مقرراتی وضع کنند یکطرفه قابل اجرا باشد.
شاید این امر در نتیجه بی توجهی اولیای امور ایران رخ داده بود زیرا در آغاز
انقلاب حسن نیت دولت روسیه شوروی نسبت بایران با لغو کلیه قراردادهای
جابرانه روس تزاری نشان داده شده بود.

و امپاس از امضای این پیمان روشتین نخستین نماینده تام الاختیار دولت
تازه روسیه شوروی بایران آمد و در نتیجه گفتگوهای او از پذیرفتن تعرفه اول
فروردین ۱۲۹۸ هجری برابر سال ۱۹۲۰ نسبت بکالای بازرگانی شوروی سرباز
فرد و آنرا تعرفه رسمی نشناخت میدانیم که پس از قراردادهای گمرکی میان
ایران و روسیه و ایران و انگلیس که درآمدهای گمرکی کاهش یافت دولت ایران
برای جلوگیری از کاهش درآمدهای گمرکی تعرفه ۱۹۲۰ را وضع کرد این
قرارداد بتصویب مجلس شورای ملی نرسیده بود اما از طرف دولت ایران بمرحله
اجرا گذاشته شده بود و تعرفه سالهای ۱۹۰۲ و ۱۹۰۳ را عملاً نقض کرده بود.
سرانجام در نتیجه پافشاری های دولت ایران دولت شوروی تعهدات ناشی از
فصل نوزدهم پیمان ۱۹۲۱ ایران و شوروی را درباره امور گمرک پایان یافته
تلقی کرد و طی نامه های متبادله دولت ایران موافقت مقامات دولت شوروی
را با وضع تعرفه های تازه جلب نمود و بالاخره قرارداد ۱۹۲۰ و تعرفه های گمرکی
آن از سال ۱۳۰۰ در مرزهای شمالی بمرحله اجرا درآمد و این قرارداد تا ۲۰
اردیبهشت ماه ۱۳۰۷ که دولت ایران تعرفه تازه ای وضع کرد اجرا شد اگرچه
پس از آن نیز دولت ایران بامشکلاتی در زمینه اجرای تعرفه های گمرکی مواجه
بوده است که شرح تمام آن ها از حوصله این کتاب بیرون است.

در سال ۱۳۰۶ جامعه ملل تصمیم به محدودیت کشت تریاک گرفت و چون
دولت ایران یکی از دولتهای تولیدکننده تریاک بود و صادرات تریاک تقریباً یک
پنجم صادرات کشور را تشکیل میداد دولت ایران با این محدودیت مخالفت
کرد در نتیجه هیأتی برای بررسی از طرف جامعه ملل بایران آمدند دولت ایران
یک دلیل مخالفت خود را وجود تعرفه گمرکی میان ایران و دولتهای خارجی
دانست که با امتیازاتی که آنها در زمینه نرخهای تعرفه گمرکی گرفته اند حمایت
صنایع و بازرگانی کشور امکان پذیر نیست و دولت ایران نمیتواند از راه دیگر

این کمبود را جبران نماید. پس از بازگشت ماموران اعزامی جامعه ملل موضوع در کمیسیون مشاوره تریاک وابسته به جامعه ملل مطرح شد در این موقع **مولیتز** بلژیکی مدیر کل گمرک بود نماینده دولت ایران از رم با اتفاق مدیر کل بلژیکی برای دفاع از حقوق ایران در جامعه ملل به ژنو رفتند و دلایل ایران را که مهمترین آن تعرفه نازل گمرکی بود ارائه دادند موضوع مورد توجه قرار گرفت و مقرر گردید در کمیته تریاک وابسته به سازمان ملل گزارش هیات اعزامی بایران و دلایل نمایندگان دولت ایران مطرح گردد در این تاریخ یکی از مستشاران امریکائی که در خدمت دولت ایران بود بنام **کلنل ماک کوماک** نیز مامور شد به ژنو رفته بهیئات نمایندگی ایران پیوندد حقانیت ایران در مورد عدم استقلال گمرکی مورد تأیید کمیته تریاک قرار گرفت و موضوع در جلسه عمومی جامعه ملل مطرح شد و جلسه عمومی تصمیم گرفت بدولتهای عضو جامعه توصیه نماید که از تضییقاتی که برای تعرفه گمرکی در ایران فراهم کرده اند دست بردارند در نتیجه موافقت روس و انگلیس در ۱۳ اردیبهشت تعرفه نوین گمرکی بتصویب مجلس شورای ملی رسید و ۲۰ اردیبهشت ماه همان سال تعرفه جدید در سراسر کشور بمرحله اجرا گذاشته شد باین صورت پس از یک قرن ایران توانست با تصویب قانون مزبور اثرات پیمان گلستان و ترکمان چای و قرار دادهای گمرکی ۱۹۰۲ و ۱۹۰۳ میان روس و انگلیس و تعرفه ۱۹۲۰ را ملغی دارد.

باید توجه داشت مقصود ما بیان تغییرات و تحولات سازمان گمرکی است و اگر اشاره ای به پیمانها و قراردادهای سیاسی نمودیم برای اثراتی است که این پیمان و قراردادهای و تعرفه ها در وضع گمرکات ایران و در سازمان گمرک داشته است.

باری بموجب این قانون مقرر شد دولت ایران بادولتهای دیگر قراردادهای

گمرکی بمدت هشت سال منعقد نماید و چنانکه دولتها بعقد قرارداد اقدام نمایند از حداقل تعرفه گمرکی برخوردار گردند و از دولتهائی که قرارداد منعقد ننمایند حداکثر نرخ تعرفه گمرکی دریافت گردد.

نخستین قرارداد گمرکی بر مبنای قانون تازه برای مدت هشت سال با انگلستان بسته شد که بموجب ماده اول این قرارداد کلیه قراردادهای پیشین لغو گردید و سپس قرارداد با فرانسه و امریکا بسته شد.

چنانکه گفته شد این دولتها در پرداخت حقوق گمرکی مشمول حداقل پرداخت گشتند اما در تعیین این حداقل نیز مصالح دولت ایران از نظر حمایت صنایع و صادرات و جلوگیری از رقابت کالای بازرگانی خارجی با داخلی منظور نشده بود.

و اما سازمانی که بلژیکی ها در گمرک دادند يك سازمان اداری اروپائی بود که هنوز زیربنای سازمان گمرک است چون در آن زمان بیشتر اداره های ایران صورت اداری نداشت چنانکه سازمان شوستر در خزانه و سازمانی که دکتر میلیسپیو در ماموریت اول در مالیه ایران داد نیز سازمان هایی متناسب با نیازمندیهای کشور بود و ایرانیان بتدریج با روش کار و وظایف خویش آشنا گشتند و خود ب اداره امور دارائی و خزانه و گمرک پرداختند چنانکه دولت ایران در سال ۱۳۱۳ دیگر نیازی بخدمت مستشاران بیگانه نداشت و در اردیبهشت سال ۱۳۱۳ بخدمت آنان پایان داد در سال ۱۳۱۴ چون سیستان و بلوچستان و بخشی از خراسان دچار آفت زدگی شده بود وزیر دارائی وقت برای سرکشی بخراسان رفت حقوق گمرکی سیستان و بلوچستان را بامر **رضا شاه** بخشید پس از آن دیگر بعد از بلژیکی ها تاکنون سازمان گمرک ایران را ایرانیان اداره میکنند در این مدت در مدت کوتاهی که دکتر میلیسپیو امریکائی در نتیجه تحصیل

اختیارات مالی بعنوان رئیس کل مالیه ایران از ۲۴ اردیبهشت ماه ۱۳۲۲ تا پایان امر دادماده منصوب شد در سال ۱۳۲۳ هارلدین گراشام یکی از مستشاران امریکائی همکار خود را در راس گمرک گذاشت. در این مدت چنانکه اشاره شد چندین بار سازمان گمرک تغییر کرد و چندین بار مقررات گمرکی اصلاح گشته است.

فصل یازدهم

تعرفه های گمرکی و سازمان و وظایف

که از زمان مستشاران بلژیکی تنظیم و به مرحله اجرا گذاشته شد

۱- تعرفه ۱۲۸۲ خورشیدی برابر سال ۱۹۰۳ میلادی که مأخذ آن بیشتر از روی وزن کالا بود وسیله مستشاران بلژیکی تنظیم شد و در نتیجه بکار بردن این تعرفه درآمد گمرک که در سال ۱۲۷۷ دو کروور تومان بود بالغ بر نه کروور تومان شد.

۲- تعرفه ۱۲۹۹ خورشیدی برابر ۱۹۲۰ میلادی که بیشتر بر اساس وزن و تعداد کالا تنظیم و از لحاظ واردات مشتمل بر ۵۲ باب و ۹۴ قسمت و از لحاظ صادرات شامل ۱۲ باب بود که پس از مدتی اجرای آن در گمرکات شمال موقوف و حقوق و عوارض کالاهای وارده از گمرکات شمال بمأخذ همان تعرفه سال ۱۹۰۳ میلادی دریافت میشد.

۳- پس از الغای کاپیتولاسیون نخستین قانون تعرفه گمرکی ایران که بر اساس حداقل و حداکثر در ۱۳ اردیبهشت ۱۳۰۷ بتصویب مجلس رسید مقرر میداشت دولتهایی

که الغای کاپیتولاسیون را بر سمیت شناخته و قرارداد بازرگانی با دولت ایران منعقد ساخته مشمول حداقل گشته و دولتهایی که الغاء حق قضاوت کنسولی را نپذیرفته و با دولت شاهنشاهی ایران معاهده بازرگانی نداشتند مشمول حداکثر تعرفه گمرکی باشند. ضمناً ناگفته نماند که ادارات گمرکی علاوه بر حقوق گمرک عوارض دیگری مانند راهداری، حق انحصار قند و شکر و جای و غیره از کالاهای وارده و صادره بیاخذ معین دریافت و در حساب جداگانه نگاهداری و بوزارت دارائی تحویل میدادند.

پس از خاتمه خدمت مستشاران بلژیکی و عزیمت آنها از ایران و واگذاری اداره گمرکات بمأموران ایرانی بنا بمقتضیات زمان و سیاست مالی و اقتصادی دولت تعرفه گمرکی چندبار تغییر پیدا کرد یکدفعه بموجب قانون ۳۱ اردیبهشت ۱۳۱۵ تعرفه جدیدی بمورد اجرا گذارده شد که ۹۰ درصد آن از روی وزن بود و تحت ۱۲۶۱ شماره تدوین و تا سال ۱۳۲۵ مایخذ وصول حقوق و عوارض گمرکی بود عوارض گمرکی که بموجب این تعرفه در سال ۱۳۱۶ دریافت شد بالغ بر ۳۶۷۷۷۸۲۹۵ ریال بود سپس تعرفه ای براساس تعرفه جامعه ملل سابق تنظیم شد که در ۲۲ تیرماه ۱۳۳۵ بموقع اجراء گذارده شد و از تعرفه های پیشین مفصلتر و شامل ۲۲ فصل و ۲۲۵۴ ردیف بود تعرفه مذکور نیز در سال ۱۳۲۹ تغییر یافت و اصلاحاتی در آن بعمل آمد و تا سال ۱۳۳۲ بتدریج مورد اصلاحات مجدد قرار گرفت آخرین تعرفه گمرکی در این زمان مجری و در دست عمل تعرفه مصوب ششم تیرماه ۱۳۳۴ بوده است.

پیش از این سازمان گمرک عبارت از اداره مرکزی کل گمرک در تهران و شانزده اداره گمرک در شهرستانها بشرح زیر بود:

- | | |
|--------------------|------------------------|
| ۱- تهران - ایستگاه | ۲- تهران - امانات پستی |
| ۳- تبریز | ۴- آستارا |

- | | |
|---------------------|---------------|
| ۵- بندر پهلوی | ۶- باباسر |
| ۷- بندر شاه | ۸- مشهد |
| ۹- زاهدان | ۱۰- بندر عباس |
| ۱۱- بوشهر | ۱۲- خرمشهر |
| ۱۳- اهواز | ۱۴- کرمانشاه |
| ۱۵- کردستان (سنندج) | ۱۶- اراك |

حسب شهرستان دارای يك دفتر مهم مرکزی و عده ای دفتر و پاسگاههای مرزی طبق فهرست جداگانه بود.

اداره مرکزی کل گمرک بوسیله يك مدیر کل و دو نفر مدیر (یکی دارای سمت معاونت و دیگری دارای سمت ریاست اداره بازرسی کل گمرک) اداره میشد. ادارات و دوائر مرکزی اداره کل گمرک عبارت بود از:

- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| ۱- اداره بازرسی | ۲- اداره آمار |
| ۳- اداره حسابداری | ۴- اداره رسیدگی بحسابها |
| ۵- اداره بازرسی اوراق | ۶- اداره کارگزینی |
| ۷- اداره دفتر | ۸- اداره انحصار بازرگانی |
| ۹- دایره حسابداری مرکز | ۱۰- دایره تعرفه |
| ۱۱- دایره امور قضائی | ۱۲- دایره آموزش |
| ۱۳- دایره امور گذرنامه | ۱۴- دایره کارپردازی |
| ۱۵- دایره اموال | ۱۶- دایره مهندسی و نقشه کشی |
| ۱۷- دایره بایگانی | ۱۸- آزمایشگاه |
| ۱۹- کمیسیون دائمی تعرفه | ۲۰- اداره مطالعات اقتصادی و بازرگانی |

سازمان بالا مربوط بگذشته بوده و سازمان گمرک که با احتیاجات و کار آن اداره بستگی دارد باین ترتیب است که وظائف ادارات زیر نظر يك مدیر کل و سه معاون انجام میگرفت بشرح زیر:

مدیر کل		
معاون کل	معاون اداری	معاون فنی
بازرسی	دفتر	آمار و بررسی
گارد مسلح	حسابداری	آزمایشگاه
کمیسیون تعرفه	کارپردازی	انحصار بازرگانی
بازبینی	کارگزینی	اجرای تعرفه
قضائی		آموزش

گمرک تهران - امانات پستی و مهر آباد نیز جزو ابواب جمعی مرکز بود و در شهرستانهای بندر شاه، مشهد، زاهدان، عباسی، لنگه، بوشهر، بندر شاهپور آبادان، خرمشهر، اهواز، تبریز، آستارا و بندر پهلوی نیز ادارات و نمایندگیهای گمرک وجود داشت.

جلوگیری از قاچاق

از دیر زمان موضوع مبارزه با قاچاقچیان که از بنادر و شهرهای سرحدی برای منظور پلید خود استفاده میکنند جزو برنامه اداره کل گمرک بوده و به همین جهت سازمانهای جلوگیری از قاچاق از بدو تشکیلات اداره گمرک بوجود آمده است.

در سابق جلوگیری از قاچاق در مرزهای ایران بوسیله افراد مسلح که تفنگچی گمرکی نامیده میشدند صورت میگرفت تفنگچی های مزبور ضمناً عهده دار حفاظت ابنیه و دفترهای گمرکی و حمل و نقل پستها و امانات گمرکی بین نقاط فاقد دفتر پست نیز بوده و از این راه نیز از وجود آنها استفاده میشد. در سال ۱۳۱۱ بنا بمقتضیاتی اداره ای بنام گارد مرزی تأسیس و وظایف مذکور بعهدہ نفرات مسلح ادارات مزبور که مستحفظین مرزی نامیده میشدند محول گردید و بر اثر تأسیس این اداره تفنگچی های گمرک از خدمت معاف گشته و عده ای از آنها در اردوگاه سرحدی بخدمت پذیرفته شدند این سازمان تا سال ۱۳۱۴ برقرار بوده و چون این گارد در دوران خدمت خود نتوانست منظور اداره گمرک را تأمین نماید تصمیم به انحلال آن گرفته شد و امور آن بعهدہ ژاندارمری کل کشور محول گردید که وظایف جلوگیری از قاچاق را تحت نظر اداره گمرک انجام دهد و چون افراد ژاندارمری امور مربوط بمبارزه قاچاق را در ضمن وظایف خاص خود عهده دار بودند و نمیتوانستند اوقات خود را منحصراً مصروف تعقیب قاچاق نموده و آنطور که انتظار میرفت در امر جلوگیری از قاچاق موفقیت حاصل نمایند از این لحاظ امر مبارزه با قاچاق از دستگاه انتظامی منتزع و بداره ای که بنام تعقیب قاچاق تشکیل گردید واگذار شد. این اداره نیز در سال ۱۳۲۰ منحل و امر مبارزه با قاچاق مستقیماً بوسیله ماموران اداره گمرک انجام شد.

در سال ۱۳۲۵ دوباره سازمانی بنام گارد گمرک تشکیل و وظایف مبارزه با قاچاق و حفظ اموال و ابنیه و اجرائیات گمرک بعهدہ این سازمان واگذار شد و تشکیلات مزبور از حیث فرا گرفتن تعلیمات نظامی و انضباط تابع ارتش و از لحاظ انجام وظیفه تابع اداره گمرک بوده است.

این سازمان تا اوایل سال ۱۳۳۳ وظایفی که بعهدہ آن واگذار بود

انجام میداد و اواخر اردیبهشت ماه سال ۱۳۳۴ امر مبارزه با قاچاق درنوار مرزی بطور کلی بعهده اداره کل مرزبانی واگذار شد و اداره گمرک در نقاط مرزی در امر جلوگیری از قاچاق بهیچوجه وظیفه‌ای ندارد و فقط در داخل کشور باین امر رسیدگی میکند.

فصل دوازدهم

تشکیل وزارت گمرکات و انحصارات

میدانیم که پیش از مشروطیت مدتی گمرک بصورت وزارتخانه بود و و چندی گمرک و پست يك وزارتخانه شد و سپس در زمان مشروطه گمرک يك سازمان وابسته بوزارت دارائی بوده است.



تیمسار سرلشکر علی اکبر ضرغام
نخستین وزیر گمرکات در زمان مشروطه

در ۱۶ تیرماه ۱۳۳۶ قانون تاسیس وزارت گمرکات و انحصارات پس از تصویب دو مجلس بصفحه شاهنشاه رسید و از ۲۲ تیرماه بمورد اجرا گذاشته شد وزارت گمرکات و انحصارات تاسیس گردید و اداره گمرک و چند اداره دیگر از وزارت دارائی منتزع و خود وزارتخانه‌ای جداگانه شد.

متن فرمان شاهنشاه دایر بتاسیس وزارت گمرکات و انحصارات

با تائیدات خداوند متعال

—

پهلوی شاهنشاه آریامهر

نظر باصل بیست و هفتم متمم قانون اساسی مقرر میداریم.
ماده اول) قانون راجع با اجازه تأسیس وزارت گمرکات
وانحصارات که بتصویب مجلسین سنا و شورای ملی رسیده و
منضم باین دستخط است بموقع اجرا گذاشته شود.
ماده دوم) هیئت دولت مأمور اجرای این قانون هستند.
بتاریخ بیست و دوم تیرماه ۱۳۳۶

قانون اجازه تأسیس وزارت گمرکات
و انحصارات

ماده واحده - بموجب این قانون اجازه داده میشود که
اداره کل گمرک و ادارات غله - دخانیات قند و شکر، تصفیه
تریاک از وزارت دارائی متترع و تحت نظر وزارت خانه ای
بنام گمرکات و انحصارات انجام وظیفه نماید.
تبصره ۱) بودجه های اداری و انتفاعی و انتظامی ادارات
مزبور و بودجه حوزه وزارتی و ادارات کل مربوط بحوزه
وزارتی که طبق تبصره ۲ این قانون بعداً پیشنهاد خواهد شد

جمعاً بودجه وزارت گمرکات و انحصارات را تشکیل میدهد.
تبصره ۲) دولت مکلف است سازمان و بودجه وزارت
گمرکات و انحصارات را تنظیم و بمجلس شورای ملی تقدیم
نماید از تاریخ تشکیل وزارت مزبور تا تاریخی که بودجه
تفصیلی و سازمان مزبور بتصویب برسد وزارت نامبرده مجاز
است در مورد هزینه های کارگزینی و اداری حوزه وزارتی
و ادارات کل تابعه حوزه وزارتی از اعتبار مندرج در بودجه
وزارت دارائی استفاده نماید.

تبصره ۳) کلیه اختیارات و مسئولیت های قانونی مربوط
بادارات فوق الذکر که تا بحال بعهده وزارت دارائی بوده
بوزارت گمرکات و انحصارات واگذار میشود.

وزارت دارائی و وزارت انحصارات و گمرکات مأمور
اجرای این قانون میباشند.

قانون فوق که مشتمل بر ماده واحده و سه تبصره است
در جلسه یکشنبه شانزدهم تیرماه یک هزار و سیصد و سی و شش
بتصویب مجلس شورای ملی رسید.

رئیس مجلس شورای ملی - رضا حکمت

فصل سیزدهم

نام وزیران گمرکات و انحصارات

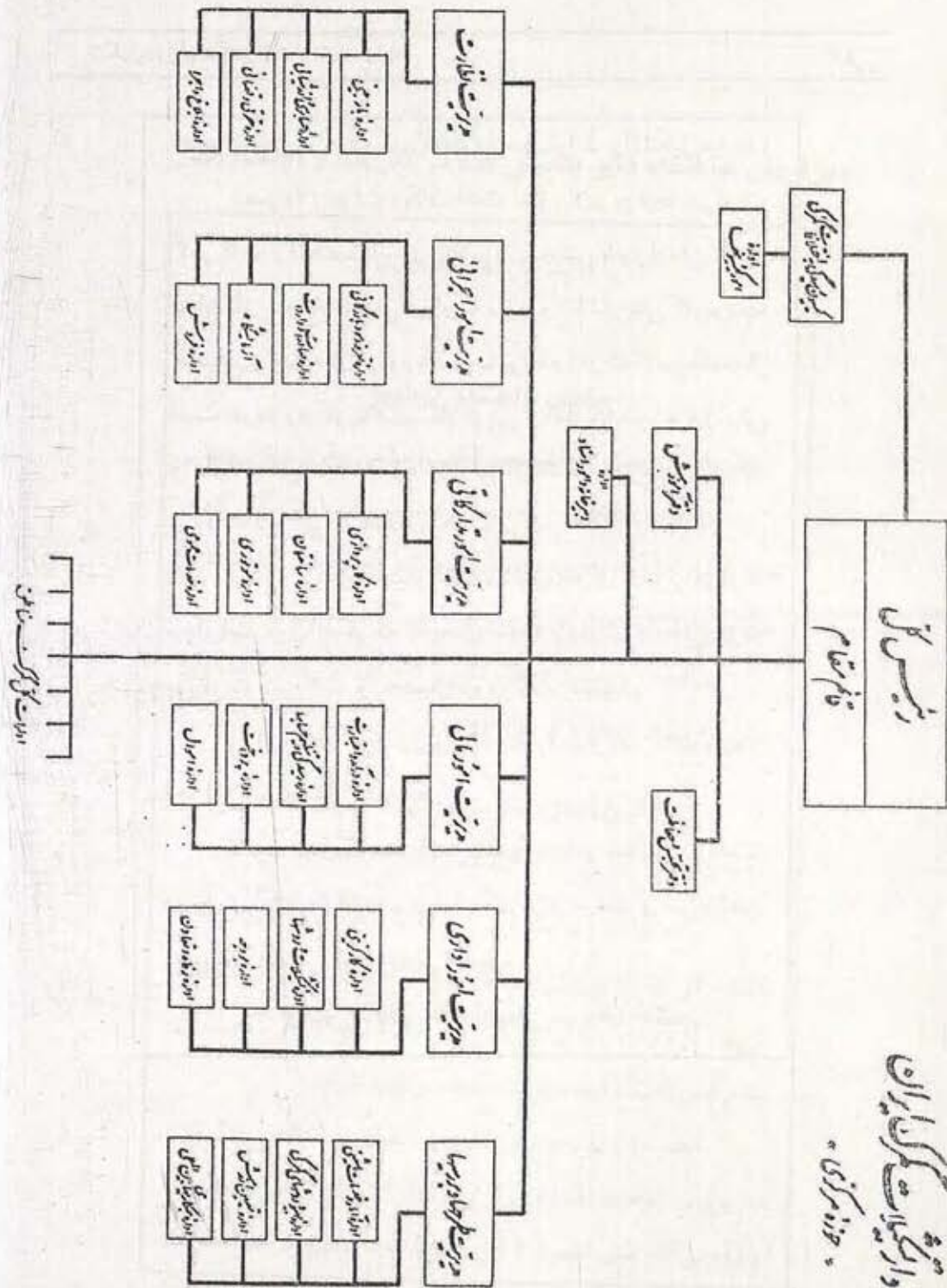
شماره	نام	تاریخ انتصاب
۱	وزارت سرلشگر علی اکبر ضرغام	۱۵ فروردین ۱۳۳۶
۲	کفالت موسی خطاطان	۲۳ آذرماه ۱۳۳۸
۳	وزارت « « « «	پنجم بهمن ماه ۱۳۳۸
۴	وزارت محمدرضی ویشکائی	دوم شهریورماه ۱۳۳۹
۵	« « « «	۲۰ اردیبهشت ماه ۱۳۳۹
۶	سرپرستی عبدالحسین بهنیا	۲۵ اردیبهشت ۱۳۴۰

در زمان سرپرستی عبدالحسین بهنیا
وزارت گمرکات منحل گردید.

چون در این زمان مجلس تعطیل بود بموجب
تصویب نامه قانونی مورخ سیزدهم تیر ماه ۱۳۴۰
بشماره ۳۳۷/۱۲۸۱۷ وزارت دارائی پس
از انحلال وزارت گمرکات و انحصارات
اداره گمرک با سازمان خود جزء وزارت
بازرگانی شد و ادارات قد و شکر، انحصار



موسیٰ خطاطان
دومین وزیر گمرکات و انحصارات



دخانیات، اداره کل غله و کل باربری و سازمان چای ضمیمه وزارت دارائی گشت و در اسفندماه سال ۱۳۴۱ وزارت بازرگانی باوزارت صنایع و معادن ادغام گشت و در نتیجه وزارت اقتصاد تشکیل شد و گمرک بوزارت اقتصاد منتقل گردید.

از تیر ماه ۱۳۴۵ طبق قانون مصوبه دو مجلس گمرک از وزارت اقتصاد مجزا گردید و بوزارت دارائی پیوست و تاکنون براساس قوانین و آئین نامه های خاصی که دارد زیر نظر وزارت دارائی اداره میگردید.

تغییر نام اداره کل گمرک

در اجرای مفاد قانون مورخ ۱۴ خرداد ماه ۱۳۵۲ که بتصویب دو مجلس رسیده است نام اداره کل گمرک از این تاریخ به (گمرک - ایران) تغییر مییابد.

ششم اردیبهشت ماه ۱۳۵۳ وزارت دارائی و وزارت اقتصاد بوزارت امور اقتصادی و دارائی تبدیل شد و تیمسار اسکندر آزموده با سمت معاون وزارت امور اقتصادی و دارائی همچنان سرپرست گمرک ایران گردید و پس از ایشان آقای دکتر احمد حجتی که سمت قائم مقام سرپرست گمرک ایران را داشت در پانزدهم دیماه ۱۳۵۳ بسمت معاون وزارت امور اقتصادی و دارائی و سرپرست گمرک ایران تعیین شد و از آن زمان گمرک ایران زیر نظارت مستقیم معاون گمرکی وزارت امور اقتصادی و دارائی است.



محمد رضی ویشکانی

سومین وزیر گمرکات پس از مشروطیت



عبدالحسین بهنیا

سرپرست وزارت گمرکات

خرمشهر - اداره کل گمرکات جنوب شرقی - اداره کل گمرکات جنوب غربی و اداره کل گمرکات شرق.

کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی و اداره امور کمیسیونها مستقیماً تحت نظر معاون امور اقتصادی و دارائی و سرپرست کل گمرک ایران انجام وظیفه مینمایند. کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی بموجب قانون ۱۳۳۷ تشکیل شده و به کلیه اختلافات ارباب رجوع در مورد تعرفه - مقررات قانونی - آئین نامه و مقررات صادرات و واردات رسیدگی مینماید.

در ضمن دفتر تجسس و حفاظت و دفتر آموزش و اداره دبیرخانه و امور اسناد مستقیماً تحت نظر معاون وزارت امور اقتصادی و دارائی و رئیس کل گمرک ایران و قائم مقام رئیس کل انجام وظیفه مینمایند.

مقامات و واحدهای مسئول رئیس کل گمرک ایران در مرکز و شهرستانها عبارتند از: قائم مقام رئیس کل - مدیریت طرحها و بررسیها - مدیریت امور اداری - مدیریت امور مالی - مدیریت امور تدارکاتی - مدیریت امور اجرائی - مدیریت نظارت اداره کل گمرکات مرکز و شمال - اداره کل گمرکات غرب - اداره کل گمرکات آبادان، شاهپور و اهواز - اداره کل گمرک

هدف و وظایف کلی گمرک ایران

هدف و وظایف گمرک ایران که در اردیبهشت سال ۱۳۵۳ مورد تأیید و تصویب سازمان امور اداری و استخدامی کشور قرار گرفت.

الف - هدف

۱- اجرای قانون امور گمرکی و آئین نامه های اجرایی آن و همچنین سایر مقررات و قوانینی که اجرای آن به عهده گمرک ایران محول شده است.

۲- وصول درآمد برای دولت

ب- وظایف کلی

اهم وظایف محول به گمرک ایران بقرار زیر است :

تحويل گرفتن کالاهای وارداتی و صادراتی و مسافری و حفاظت از آنها تا انجام گرفتن تشریفات قانونی - تشخیص و وصول حقوق و عوارض و هزینه های گمرکی و غیر گمرکی و ترخیص و تحويل کالا به صاحب کالا اجرای مقررات عمومی واردات و صادرات سالانه و قراردادهای بازرگانی و پایاپای - انجام تشریفات گمرکی واردات و صادرات موقت - کابوتاژ - ترانزیت داخلی و خارجی - اعمال مقررات گمرکی در مورد فری شاپ و بسته ها و پیک های سیاسی و پست بین الملل - اجرای مقررات مربوط به تخلفات و قاچاق گمرکی - انجام تشریفات فروش کالای متروکه و ضبطی - رسیدگی و حل اختلاف

ناشی از اجرای قانون و مقررات گمرکی - بررسی و انجام امور مربوط به توصیه های شورای همکارهای گمرکی بروکسل و اجرای قراردادهای گمرکی و بررسی قوانین و مقررات جاری تهیه روشها و طرحهای اصلاحی با توجه به تحولات اداری و گمرکی و تهیه آمارهای سالانه و ماهانه .

زیر میباشد .

- ۱- اصل هماهنگ نمودن بوسیله پیش‌بینی یکنفر قائم مقام
- ۲- اصل تفکیک فعالیت‌های تخصصی و غیر تخصصی و تعیین سه مدیر کل برای انجام کارهای ستادی با طرح ریزی (مدیریت کل فنی، مدیریت کل اداری و مالی و مدیریت کل تدارکاتی) و یک مدیریت کل برای هماهنگ نمودن کلیه فعالیت‌های صنفی با اجرائی (مدیریت کل گمرک نواحی)
- ۳- اصل وحدت مدیریت .
- ۴- اصل حیطه نظارت .

۵- اصل کنترل که در یک دستگاه وصولی نقش حساسی را بعهده دارد و در سازمان نوین گمرک (دفتر کل نظارت) در حدود مسئولیت‌های آن بشرح زیر تعیین گردیده است .

الف- «اداره حسابرسی» که باتوجه بوظایف آن بطور مستمر کلیه امور انجام شده در ادارات مرکزی و گمرکات کشور را مورد حسابرسی دقیق قرار داده و از بروزی نظمی‌ها، سوءاستفاده‌ها و عیوب کار جلوگیری مینماید این واحد کار مهم پیش‌گیری را نیز امکان پذیر میسازد .

ب- اداره تجسس، که برای نخستین بار در گمرک ایجاد میشود وظیفه دارد ریشه قاچاق و تخلفات گمرکی را کشف نموده و راههای مبارزه با آنرا ارائه نماید. امیدمیرود وجود چنین اداره‌ای بمیزان قابل توجهی از تکرار تخلفات گمرکی بکاهد .

پ- اداره بازبینی

ت- اداره بازرسی

۶- اصل تفویض اختیار و مسئولیت به ادارت گمرکات مناطق هفتگانه تاحدود خود کافی بوده و باتوجه بوضع جغرافیائی و اهمیت گمرکی، اختیارات

فصل چهاردهم

سازمان نوین گمرکات ایران

وظایف سازمان کل گمرک ایجاب میکند طبق اصول و موازین نوین پیوسته سازمانها بوسیله کارشناسان مدیریت جهت ایجاد هماهنگی مورد بررسی قرار گیرد .

مدیران گمرک باین واقعیت پی برده اند که انجام وظایف محوله بگمرک با نیازمندیهای روز امکان پذیر نیست بهمین دلیل از کارشناسان مدیریت دعوت بعمل آمد تا بپایاری کارشناسان سازمان امور اداری بپررسی سازمان گمرک و مدیریت آن بپردازند سعی نمایند که وظایف و مسئولیت‌های افراد و گروهها با شرایطی که برای اجرای آن وظایف لازم است ترکیب گردد تا کوششها و فعالیتها با حداکثر بهره‌برداری از امکانات بطور مثبت، منظم و متوازن گردد. زیرا وجود یک سازمان و تشکیلات صحیح و افزایش دانش و کارائی کارکنان گمرک و همچنین اخذ تصمیم صحیح مدیران میتواند با افزایش درآمدهای گمرکی کمک بسیار نماید .

در سازمان تازه اصول مهمی از مدیریت نوین رعایت شده است که بشرح

برابر طرح خاصی بشرح زیر تفویض گردیده است .

الف- اداره کل گمرکات مرکز و شمال

- ۱- اداره گمرک تهران
- ۲- اداره گمرک مهرآباد
- ۳- اداره گمرک امانت پستی
- ۴- اداره گمرک بندر پهلوی
- ۵- اداره گمرک نوشهر
- ۶- اداره گمرک اصفهان
- ۷- اداره گمرک نمایشگاهها

ب- اداره کل گمرکات غرب

- ۱- اداره گمرک جلفا
- ۲- اداره گمرک تبریز
- ۳- اداره گمرک بازرگان
- ۴- اداره گمرک خسروی
- ۵- دفتر مستقل گمرک رضائیه
- ۶- دفتر مستقل گمرک کرمانشاه
- ۷- دفتر مستقل گمرک کردستان
- ۸- دفتر مستقل گمرک همدان

پ- اداره کل گمرکات آبادان، شاهپور و اهواز

- ۱- اداره گمرک آبادان
- ۲- اداره گمرک بندر شاهپور
- ۳- اداره گمرک اهواز

۴- اداره گمرک بندرماه شهر

ت- اداره کل گمرکات خرمشهر

- ۱- اداره یکم
- ۲- اداره دوم
- ۳- اداره سوم
- ۴- اداره چهارم
- ۵- اداره پنجم

ث- اداره کل گمرکات جنوب شرقی

- ۱- اداره گمرک بندرعباس
- ۲- اداره مستقل گمرک کرمان
- ۳- دفتر مستقل گمرک جاسک

ج- اداره کل گمرکات جنوب غربی

- ۱- اداره گمرک بوشهر
- ۲- اداره گمرک گناوه
- ۳- اداره گمرک شیراز
- ۴- اداره گمرک لنگه

چ- اداره کل گمرک شرق

- ۱- اداره گمرک زاهدان
- ۲- اداره گمرک مشهد
- ۳- اداره گمرک تایباد
- ۴- اداره گمرک چابهار

چنانکه در بالا اشاره شد، مدیریت کل گمرکات نواحی هماهنگ کننده فعالیت‌های اداره کل گمرکات هر منطقه را بعهده داشته و وظیفه مهم پشتیبانی واحدها را نیز بعهده دارد.

چنانچه سازمان نوین که اخیراً بگواهی سازمان اموراداری و استخدامی کشور رسیده است، بانوجه به اصول بالا، در اداره کل گمرک بمرحله اجراء درآید - بی شك از نظر: افزایش کارائی،

صرفه جوئی در هزینه‌ها،

حداکثر استفاده از نیروی انسانی،

سرعت بیشتر در انجام کار مراجعان

توسعه و پرورش مهارت و شایستگی پرسنل در انجام وظایف و گماردن

کارمندان در محلهای متناسب با استعداد و ذوق و کاردانی آنان مؤثر و سودمند خواهد بود.

۲- اختیارات گمرک

نظر با اهمیت و نوع وظایفی که گمرک بعهده داشته است از آغاز سازمان خود با آنکه زیر نظر وزارت دارائی اداره میشد دارای استقلال و اختیاراتی بوده و در کارهای داخلی خود آزادی عمل داشته و میتوان گفت که یکی از عوامل مهم حسن سازمان گمرک که بهنگام خود کسب اهمیت کرده بود همین استقلال داخلی آن بود و این ترتیب تا سال ۱۳۰۲ برقرار بود ولی از این تاریخ که رایزنان امریکائی برای خدمت در وزارت دارائی ایران با اختیارات تقریباً نامحدودی استخدام شدند یکباره اختیارات گمرک را محدود نمودند ولی چند سال نگذشت که عیوب و زیانها این اقدام آشکار شد و معلوم گشت که اداره کل گمرک با آنهمه بسط و وسعتی که دارد خاصه از لحاظ نوع کارهاییکه برعهده دارد اگر بنا شود

در هر کار اعم از جزئی و کلی بادارات وزارت دارائی مراجعه نماید و مدتی منتظر نتیجه هر کار باشد حاصلی جز کندی گردش کار بخصوص در شهرستانها و مرزها نخواهد داشت این بود که مراتب مورد توجه وزارت دارائی واقع شد و بتدریج مقداری از اختیارات گمرک را دوباره واگذار و تفویض نمود و در هر موردی که اختیاری بگمرک تفویض شد نتایج نیک آن از سرعت گردش کار و جلوگیری از اتلاف وقت و غیره بزودی آشکار گردید.

اکنون گمرک با سازمانی که منطبق با احتیاجات آن اداره تنظیم گردیده زیر نظر وزارت امور اقتصادی و دارائی انجام وظیفه میکند.

قانون گذاری بتوشیح شاهنشاه رسید و از آغاز سال ۱۳۵۱ آئین نامه اجرایی مصوب بمرحله اجرا گذاشته شد .

جدول طبقه بندی کالا نیز از آغاز سال ۱۳۵۲ بمرحله اجرا درآمد .

فصل پانزدهم

قانون جدید گمرکی

پس از قانون اصلاح تعرفه گمرکی مصوب دهم تیر ماه ۱۳۳۷

آخرین قانون گمرکی در ۳۰ خرداد ۱۳۵۰ بتصویب رسید

در این قانون توصیه های شورای همکاریهای گمرکی بروکسل در مورد شماره گذاری و ارزیابی کالا بر حسب تصمیمات شورای همکاری بروکسل و قانون انحصار بازرگانی خارجی بر مبنای تصویب نامه های هیأت دولت و تعرفه گمرکی جدید و تعریف اصطلاحات گمرکی مانده حقوق گمرکی، عوارض و اظهارنامه و تشریفات گمرکی و شرایط ترخیص کالا متضمن ۶۰ ماده و چهل و چهار تبصره و جدولهای پیوست بضمیمه فهرست طبقه بندی کالا و آئین نامه اجرایی قانون گمرکی مشتمل بر ۳۹۷ ماده و ۱۷۲ تبصره در ۱۳۵۰/۱/۲۰ بتصویب کمیسیون دارائی مجلس شورای ملی رسید و بمورد اجرا گذاشته شد .

در تاریخ هشتم تیر ماه ۱۳۵۰ اجرای تعرفه نوین بروکسل پس از طی مراحل

- ۱۳- احمد ظلی از ۱۳۲۳/۶/۱ تا ۱۳۲۵/۸/۲۶
- ۱۴- منوچهر نیک‌پی « ۱۳۲۵/۸/۲۶ » ۱۳۲۶/۱۲/۱۵
- ۱۵- احمد محمد آبادی « ۱۳۲۶/۱۲/۱۶ » ۱۳۲۷/۷/۷
- ۱۶- نیرالدین پیرزاده « ۱۳۲۷/۷/۸ » ۱۳۲۷/۷/۲۰
- ۱۷- علی اصغر فروزان « ۱۳۲۷/۱۰/۱۲ » ۱۳۲۹/۲/۱۸
- ۱۸- محمد مهدی قهرمانی « ۱۳۲۹/۲/۱۸ » ۱۳۲۹/۴/۶
- ۱۹- محمد فروغی زاده « ۱۳۲۹/۴/۶ » ۱۳۳۰/۱/۱۰
- ۲۰- محمد حسین اخوی « ۱۳۳۰/۱/۱۰ » ۱۳۳۰/۹/۹
- ۲۱- موسی خطاطان « ۱۳۳۰/۹/۹ » ۱۳۳۱/۷/۲۸
- ۲۲- محمد مهدی قهرمانی « ۱۳۳۱/۷/۲۸ » ۱۳۳۲/۶/۲
- ۲۳- موسی آبتین « ۱۳۳۲/۶/۲ » ۱۳۳۴/۶/۱۱
- ۲۴- تیمسار علی اکبر ضرغام « ۱۳۳۴/۶/۱۱ » ۱۳۳۶/۲/۴
- ۲۵- علی جهانگیر « ۱۳۳۶/۲/۴ » ۱۳۳۷/۵/۲۲
- ۲۶- مهندس مسعود شکوه « ۱۳۳۷/۵/۲۲ » ۱۳۴۰/۲/۲۶
- ۲۷- غفار نصیری « ۱۳۴۰/۲/۲۶ » خرداد ۱۳۴۱
- ۲۸- علی فرداد « خرداد ۱۳۴۱ » اسفند ۱۳۴۱
- ۲۹- سید احمد بهگو « اسفند ۱۳۴۱ » مهر ۱۳۴۱
- ۳۰- دکتر عبداله هادی « مهر ۱۳۴۳ » مهر ۱۳۴۷
- ۳۱- تیمسار سپید اسکندر آزموده « ۱۳۴۷/۷/۱ » دیماه ۱۳۵۳
- و معاون وزارت دارائی
- ۳۲- دکتر احمد حجتی معاون ۱۳۵۳/۱۰/۱۵
- وزارت امور اقتصادی و دارائی

فصل شانزدهم

نام رؤسا و مدیران کل و وزیران گمرک

از آغاز تشکیلات بلژیکی ها تا امروز

- ۱- نوز بلژیکی
- ۲- مرنار بلژیکی
- ۳- هسنس
- ۴- مولیتور
- ۵- دکر کر
- ۶- دکتر محمد سجادی از ۱۳۱۳/۲/۲۳ تا ۱۳۱۴/۷/۲۳
- ۷- اللهیار صالح « ۱۳۱۴/۷/۲۳ » ۱۳۱۵/۶/۱۸
- ۸- دکتر علی امینی « ۱۳۱۵/۶/۱۸ » ۱۳۱۸/۹/۲۰
- ۹- دکتر غلامرضا کیان « ۱۳۱۸/۹/۲۲ » ۱۳۲۰/۳/۲۷
- ۱۰- منوچهر نیک‌پی « ۱۳۲۰/۳/۲۷ » ۱۳۲۰/۶/۱۰
- ۱۱- احمد ظلی « ۱۳۲۰/۶/۱۰ » ۱۳۲۲/۱/۱۱
- ۱۲- هارالدین گرشام امریکایی « ۱۳۲۲/۱/۱۱ » ۱۳۲۳/۶/۱

در هر يك از طبقات چند تالار بزرگ با تعداد کافی اتاق وجود دارد. بال دوم دارای يك زیرزمین است که برای ناهار خوری کارمندان در نظر گرفته شده در طبقه همسطح زمین فروشگاه است و آن قسمت که فاقد دیوار و فقط دارای ستون است برای ایستگاه خودروهای گمرک است و چهار طبقه روی این قسمت که روی تعدادی ستون بنا شده منظره زیبایی داشته و قسمتهای مختلف ادارات گمرک در آن بال سوم نیز مانند بال اول دارای دو طبقه زیرزمین و چهار طبقه بالای زمین است.

بال اصلی برابر نمای اصلی و در ورودی وزارت دادگستری قرار گرفته فاقد زیر زمین بوده و در حقیقت در ورودی ساختمان راتشکیل میدهد و جلوی آن محوطه وسیعی است که این قسمت با ساختمان کاخ دادگستری هم آهنگی دارد.

این قسمت از ساختمان حدود ۱۵ هزار متر مربع زیر بنا است که از بتون مسلح ساخته شده و برای آن دستگاه حرارت مرکزی، بالارو-مرکز تلفن و ترانسفور-ماتور برق - آشپزخانه با آخرین سیستم وجود دارد. سه سال صرف ساختمان آن شده و هزینه آن در حدود ۱۲۵ میلیون ریال بوده است.

قرارداد ساختمان از طرف وزارت دارائی با شرکت سیوند که یکی از شرکتهای مقاطعه کاری بزرگ ایرانی و کاملاً مجهز است منعقد گشت و نظارت در انجام ساختمان بعهده آقای مهندس فروغی بود و طبق قراردادی که از زمان تصویب نقشه کاخ با ایشان منعقد گردیده به کارها نظارت عالیه داشته نقشه های تفصیلی ساختمان طبق یکی از مواد قرار داد بسته شده شرکت سیوند بوده است و این نقشه ها وسیله يك دفتر فنی مجهز ترسیم گردیده

فصل هفدهم

ساختمان گمرک

ساختمان گمرک ایران در ضلع غربی کاخ وزارت امور اقتصادی دارائی ساخته شده گرچه تکمیل آن اجرای قسمتی از نقشه اولیه کاخ وزارت دارائی است ولی این ساختمان بصورت مستقل از ساختمان وزارت دارائی در آمده است و در حقیقت قسمتی از ساختمان کاخ است که دارای نمای اصلی بوده و همین قسمت است که نما و بنای آن در خیابان داور روبروی کاخ وزارت دادگستری است.

ساختمان اداره کل گمرک از بال اصلی ساختمان در امتداد خیابان داور روبروی کاخ دادگستری و دارای مشخصات زیر است:

بال اول عمودی خیابان ارک - بال دوم - بر خیابان داور و بال سوم موازی با خیابان داور برای اداره کل گمرک این بالها هر کدام دارای ۶ طبقه است در بال اول دو طبقه زیر زمین و چهار طبقه از روی زمین به بالا وجود دارد که طبقات زیر زمین برای انبارهای گمرک در نظر گرفته شده و در چهار طبقه دیگر

است.

کتابخانه بزرگ وزارت دارائی و گمرکات در زیر زمین بالذویم واقع بوده و اکنون این ساختمان دارای ۱۴۰ اتاق میباشد. پس از تشکیل وزارت امور اقتصادی و دارائی قرار است گمرک ایران به ساختمان دیگری انتقال یابد.

فصل هجدهم

تعرفه گمرکی

تعرفه گمرکی يك اصطلاح گمرکی است که آنرا اروپائیان از مسلمانان گرفته‌اند. برخی عقیده دارند واژه تعرفه از نام شهر «طریف» که در منطقه جنوبی آندلس است گرفته شده که در آنجا مسلمانان از کشتیهائی که از تنگه جبل طارق میگذشته حقوق گمرکی و عشور دریافت میداشتند اما این عقیده که واژه تعرفه از نام شهری گرفته شده درست نیست تعرفه از «عرف» (بافتج اول و ثانی و ثالث) عربی است بمعنی شناساندن و معرفی کرده و از آنجا پیدا شده که عاملان گمرک در مرزها برای دریافت حقوق و عوارض گمرکی ناچار بوده‌اند کالاهای بازرگانی وارده و صادره را بشناسند یا صاحبان کالا وظیفه داشته‌اند کالای خود را معرفی نمایند چنانکه این رسم اکنون وسیله تسلیم اظهار نامه گمرکی (۱) انجام می‌پذیرد ولی این رسم را مسلمانان از ساسانیان اقتباس کرده در بندرها و مرزها معمول داشته‌اند بدین گونه که کالاهای بازرگانی را بازرسی میکردند

تا بچگونگی آن شناسائی پیدا کنند تا میزان عوشر آنرا بر حسب ارزش دریافت نمایند و گاه برای این بازرسی باظهارات صاحب کالا اکتفا میکردند و اگر لازم بود او را سوگند میدادند و چنانکه دربار و عدل بندی کالاها طلا یا نقره بود حقوق بیشتری دریافت میداشتند.

تعرفه را اروپائیان از طریق اسپانیا گرفته اند اما چنانکه در فرهنگهای ریشه شناسی آمده آنرا ایتالیائیها در سده شانزدهم از Tariffa گرفته بکار برده اند و وسیله فرهنگستانهای اروپا در سده هفدهم آنرا بصورت Tarif برای حقوق گمرکی بکار برده اند و نخستین بار در سده هجدهم مرکانتیلیستها (۲) ضمن نظرات اقتصادی خود تعرفه گمرکی را گذشته از تحصیل درآمد از راه عوارض گمرکی برای کنترل بازرگانی خارجی توصیه کردند و از آن زمان دولتها از تعرفه گمرکی برای حمایت و پشتیبانی از صنایع و محصولات داخلی در برابر هجوم کالای خارجی و جلوگیری از رقابت کالاهای خارجی با فرآورده های داخلی بکار میبردند.

تعرفه گمرکی عبارت از دستور العمل قانونی برای شناسائی کالاهاست که بموجب آن مآخذ دریافت حقوق گمرکی از کالا تعیین میشود. میزان حقوق گمرکی ممکنست بر حسب ارزش کالا یا وزن یا بار باشد و در گذشته در هر زمان بروشی معمول بوده است.

بطور نمونه ارزش کالاهای پنبه ای و کتان و پشمی یا ابریشمی با وزن یکسان متفاوت است و بدیهی است از آنکه ارزش بیشتری دارد باید حقوق و عوارض بیشتر گرفته شود.

و چون در مقررات فنی گمرک تجدید نظر بعمل آمد مقررات بین المللی حمل

۱- Mercantilistes در آغاز سده شانزدهم پدید آمد بموجب این مکتب اقتصادی

دارائی هر کشور بسته به پشتوانه طلا و نقره و دیگر فلزات گرانبهائی است که در خزانه داشته و باید از خروج آن جلوگیری نماید این مکتب در سده هفدهم در فرانسه و اسپانیا گسترش یافت

و نقل زمینی کالا مورد قبول گمرک ایران قرار گرفت.

و طبقه بندی کالاها روی جنس و ارزش در تعرفه های گمرکی منظور شد و این دستور نامه که پیوست تعرفه گمرکی برای شناسائی ارزش کالاها برای تعیین حقوق و عوارض تنظیم میشود به نام نومانکلاتور (۱) معروفست.

باید گفت تعرفه ژنواز نومانکلاتور بین المللی جامعه ملل پیشین گرفته شده که در سال ۱۹۳۳ تنظیم و بر اساس طبقه بندی کالا در ۳۸ سال پیش تدوین گردیده و چون در عرض این مدت پیشرفت شگرفی در صنعت و بازرگانی بین المللی پیدا شده و صدها قلم کالای تازه وارد زندگی گردیده که در آموغ اثری از آنها نبود بنابراین نارسائی تعرفه روز بروز محسوس تر میشد بنحویکه برای برخی اقلام از قبیل صنایع فضائی و اتمی و الکترونیکی و پتروشیمی و غیره نمیتوانستند محل مناسبی جهت طبقه بندی پیدا کنند بهمین جهت پس از جنگ بین المللی دوم از طرف دول عضو کمیته همکاری اقتصادی اروپا بمنظور ایجاد يك اتحادیه گمرکی که لازمه آن داشتن تعرفه گمرکی یکسان میباشد هیئتی از سال ۱۹۴۸ در بروکسل مأمور مطالعه و تهیه نومانکلاتور نوینی گردیده و در سال ۱۹۵۰ کمیته گمرکی وابسته به هیئت مزبور پیش نویس آنرا بصورت ساده تری تهیه نمود که منجر به عقد قرارداد ۱۵ دسامبر ۱۹۵۰ درباره نومانکلاتور جدید شد و در همان تاریخ شورای همکاری گمرکی طبق قراردادی در بروکسل بوجود آمد و نومانکلاتور جدید در اختیار کمیته نومانکلاتور وابسته بشورای مزبور قرار گرفت

۱- Nomenclature طبقه بندی کالا بر حسب تعرفه یا درجه بندی کالاهای بازرگانی

است این طبقه بندی از سده هجدهم میان کشورها بکار رفته و در سال ۱۹۵۷ در کنوانسیونهای بازرگانی و بازرگانی جهانی رسمی شد و کشورها مقررات آنرا بکار بردند در مثل بهای چوب های صنعتی مختلف است درجه بندی چوب روی بهای آن یکی از این اقدامات است چنانکه چوب گردو با چوب فوفل و جنگلی قیمتهای متفاوت دارد.

و در تاریخ ژوئیه ۱۹۵۵ قرارداد مربوط به نمائنگلاتور اصلاح گردید که در آغاز کار فقط ۱۳ کشور قرارداد را امضا نمودند ولی بعد کشورهای دیگری در سراسر جهان بآن پیوستند و دولت ایران نیز طبق قانون مصوب اسفند ۱۳۳۷ بقرارداد مزبور ملحق گردید.

نمائنگلاتور بروکسل نسبت به تعرفه ژنو دارای چند برتری میباشد: نمائنگلاتور بروکسل همواره بصورت يك تعرفه نوین بوده و متروك نخواهد شد زیرا یکی از وظایف اساسی شورای همکاری گمرکی بروکسل که يك مجمع گمرکی جهانی است هماهنگی ساختن تعرفه گمرکی بایشرفت صنعت و بازرگانی بوده و هر گونه تغییری که در مندرجات نمائنگلاتور یا تفسیر آن لازم باشد باموافقت کلیه کشورهای عضو شورا و انجام تشریفات انجام میگردد و باین ترتیب از کهنه و متروك شدن تعرفه جلوگیری بعمل میآورد بنابراین امکان هر گونه نارسائی یا نقص احتمالی منتفی بوده و بسرنوشت تعرفه ژنو دچار نخواهد شد. اکنون مختصری از سازمان و وظایف شورای مزبور تشریح میشود.

این شورا دارای يك دبیرخانه و ۴ کمیته اصلی بشرح زیر میباشد:

کمیته دائمی فنی، کمیته نمائنگلاتور، کمیته شیمی، کمیته ارزش فعالیت کمیته دائمی فنی عبارتست از هماهنگی و یکنواخت ساختن تکنیکهای گمرکی و تهیه و انتشار اصطلاحات گمرکی و بحث درباره مسائل گمرکی که از طرف دولتهای عضو یا سازمانهای جهانی به کمیته مزبور احواله و درخواست کمک و راهنمایی میشود ضمناً قرارداد های گمرکی مختلفی از طرف کمیته تهیه گردید. که اغلب کشورهای جهان از جمله دولت ایران بانها ملحق شده است از آنجمله است:

قرارداد گمرکی موقت کالاباد فترچه آ.ت. آ. قرارداد گمرکی ورود موقت لوازم حرفه ای. قرارداد گمرکی دایر به تسهیلات ورود کالاهای نمایشگاهی

قرارداد گمرکی نمونه های بازرگانی- قرارداد گمرکی لوازم بسته بندی.

و قراردادهای دیگر

کمیته نمائنگلاتور علاوه بر نظارت در اجرای قرارداد نمائنگلاتور بمنظور طبقه بندی کالا در تعرفه گمرکی وظایف زیر را انجام میدهد:

گردآوری کلیه اطلاعات مربوط با اجرای نمائنگلاتور و ارسال آن بکشورهای عضو- بررسی مقررات و عملیات کشورهای عضو درباره طبقه بندی کالاها در تعرفه گمرکی.

ارائه توصیه های مقتضی درباره تفسیر و اجرای متحدالشکل نمائنگلاتور به کشورهای عضو. تهیه طرحهای لازم برای اصلاح قرارداد نمائنگلاتور.

راهنمایی و حل مشکلات و ابهامات تعرفه ای که از طرف دول عضو عنوان میشود.

انتشار آراء متخذه شورا درباره طبقه بندی کالاهای مختلف.

کمیته شیمی وابسته به کمیته نمائنگلاتور بوده و در امور تخصصی کمیته مزبور را تقویت مینماید.

کمیته ارزش فعالیت های مربوط بارزش کالا در گمرک را نظارت میکند و در مسائل مربوط بارزش کالا خواه از نظر تعریف ارزش و خواه از لحاظ تعیین ضوابط و همچنین مشکلاتی که از طرف دولتهای عضو در این زمینه به کمیته احواله میشود راهنمایی مینماید.

• • •

تعرفه گمرکی برای کشورهای موثرترین وسیله برای تشویق صادرات و جلوگیری از واردات کالاهای تجملی و زیان آور و غیر ضروری است و میان واردات و صادرات توازن برقرار میسازد و از مصنوعات داخلی، بخصوص

تولیدات بنگاههای نوزاد حمایت نموده و از فرآورده‌های کشاورزی و دامی و منابع طبیعی و کانی پشتیبانی میکند. بطور اختصار میتوان گفت تعرفه گمرکی حافظ منافع و بهره‌های اقتصادی کشور بوده و عامل افزایش ثروت ملی و رونق بخش بازار داد و ستد بازرگانی همگانی است.

• • •

تعرفه گمرکی بروکسل مستند به تصویب شورا در متون فرانسه و انگلیسی نمائکلاتور در پاره‌ای از مواد تغییراتی داده شده است که در متن جدول تعرفه گمرکی این تغییرات راه یافته است بنابراین در مواردی این تعرفه اصلاح شده است و آئین نامه اجرای تعرفه گمرکی وضع گردیده است.

فصل نوزدهم

تعولات گمرکات کشور

پیشرفت بازرگانی کشور در سالهای اخیر در گمرکات آشکار است زیرا این واحد اقتصادی توانست از لحاظ کادر فنی و تربیت شده و از جهت مقابله با گسترش روزافزون مبادلات بازرگانی ایران با جهان خارج سازمان خود را مجهز سازد و بتواند بعنوان عامل اجرای سیاست بازرگانی خارجی و تثبیت

قیمتها و افزایش درآمد همگانی نقش مهم و موثری انجام دهد. نگاهی بآمار درآمد گمرک ایران (بدون مبالغ جمع و خرجی) نشان میدهد که درآمد گمرکات از ۱۵/۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۴۲ به ۳۱/۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۵۱ افزایش یافته یعنی در ده سال گذشته بیش از سه برابر گشته است. سنجش این دو رقم بخوبی نشان میدهد که



تیمسار سپیدآزموده

مبادلات بازرگانی ایران با کشورهای خارجی همواره در حال رشد بوده و با وجود اینکه حوزه‌های فعالیت سازمان گمرکات در بسیاری از نقاط کشور پراکنده است توانسته خود را با تحولات تازه بصورتی مطابقت دهد چنانکه بتواند درآمد دولت را از حقوق و عوارض گمرکی بنحوشایسته‌ای بالا ببرد. ارقامی که در بالا گفته شد مربوط به درآمد گمرکات از مبادلات بازرگانی بخش خصوصی است و تنها در سال ۵۰ مقادیر معتنابهی از واردات بخش دولتی از گمرکات کشور ترخیص گردیده که اگر معادل آن کالا از طرف بخش خصوصی ترخیص میگردید بالغ بر چهار میلیارد ریال حقوق گمرکی باید پرداخت میشد اجرای برنامه‌های عمرانی پنج ساله عمرانی سبب شده که فعالیتهای اقتصادی و بازرگانی در هر دو بخش خصوصی و دولتی با قوس صعودی روبه افزایش رود و صادرات از حدود ده میلیارد ریال نزدیک سی میلیارد ریال شود و واردات از ۶۸ میلیارد ریال نزدیک ۱۶۰ میلیارد ریال افزایش یافته و این افزایش همگام با تحولات اقتصادی در سالهای آینده نیز همچنان ادامه خواهد یافت - یکی از مهمترین اقداماتی که در گمرک انجام شده تدوین قانون امور گمرکی است که بموجب آن تعرفه و طبقه‌بندی کالاها از یک سیستم قدیمی و متروک که به تعرفه ژنوم معروف بود به سیستم تازه یعنی تعرفه بروکسل تغییر یافته و از آغاز سال ۱۳۵۲ نیز جدول طبقه‌بندی کالا از طرف وزارت اقتصاد بموقع اجرا گذاشته شد. بر طبق تعرفه قدیم ملاک تعیین حقوق گمرکی وزن کالا بود و معلوم است که وزن نمیتواند ملاک درستی باشد زیرا بهای کالاهای مختلف با یکدیگر فرق بسیار دارد و آنچه که باید در تعیین میزان حقوق گمرکی مورد توجه و عمل قرار گیرد

ارزش کالاهاست و قانون جدید گمرکی براساس ارزش کالاها تدوین شده و ضمن عادلانه بودن موجب خواهد گردید که درآمد دولت از گمرک بمیزان قابل توجهی بالا برود.

«از تاریخ اجرای این قانون کلیه حقوق و عوارض دولتی که در سرحدات مملکتی در موقع ورود و خروج اخذ میشود (اعم از اینکه در خود سرحد اخذ شود یا در داخله مملکت) مانند حقوق گمرکی و حق انحصار قند و چای و تاکس راه و حق انحصار دخانیات و تریاک و عوارضی که در سفارتخانه‌ها و قونسولگریها در خارج اخذ میشود و وجوه تذکره و ویزا و امثال آنها بر اساس ریال طلا مطابق تسعیری که دولت معین خواهد کرد اخذ شد.» (۱)

قانون تعرفه گمرکی در سالهای ۱۳۱۵ و ۱۳۲۰ و ۱۳۲۹ و ۱۳۳۲ و ۱۳۳۴ مورد تجدیدنظر قرار گرفت و در تیر ماه ۱۳۳۷ قانون جدید تعرفه گمرکی و جدول منضم بدان که از لحاظ جامعیت بر قوانین پیش برتری داشت، به تصویب رسید که به تعرفه ژنوم معروف میباشد. از نخستین تعرفه گمرکی تا این سال ده بار قانون تعرفه گمرکی تجدید و تعویض شده است. تعرفه و مقررات گمرکی نخست بموجب نظامنامه‌ای به فارسی بود و پس از آن در زمان بلژیکی‌ها بفرانسه شد و سپس به فارسی برگشت. مدتی بموجب ارزش کالا برآورد میشد و سپس بموجب وزن بود و باز بر اساس ارزش کالا گشت.

فصل بیستم

قانون امور گمرکی

مقدمه: در سال ۱۲۸۲ خورشیدی برابر سال ۱۹۰۳ میلادی نخستین تعرفه گمرکی بر اساس ارزش و وزن تنظیم گردید که با بکار بردن آن درآمد گمرک نسبت به سالهای گذشته که در حدود ۱۰ میلیون ریال بود در حدود پنج برابر افزایش یافت. در سال ۱۲۹۹ تعرفه دیگری جانشین تعرفه پیشین گردید که با اجرای آن درآمد گمرک در سال ۱۳۰۶ بالغ بر ۹۰ میلیون ریال شد در ۱۳ اردیبهشت ماه ۱۳۰۷ نیز تعرفه گمرکی بتصویب مجلس رسید و اقدام بزرگی در ایجاد توازن بازرگانی و افزایش درآمدها بود در ۲۷ اسفندماه بموجب ماده ۱۰ قانون واحد پول دستور دریافت حقوق گمرکی بریال طلا بتصویب رسید این قانون در سال ۱۳۰۹ منتشر گردید و بمرحله اجرا درآمد:

«تعیین واحد و مقیاس پول قانونی ایران»

«مصوب ۲۷ اسفندماه ۱۳۰۸ شمسی»

«واحد پول قانونی ایران طلا است که بصددینار تقسیم میشود»

«ماده ۱۰ اخذ حقوق عوارض دولتی»

بر مبنای ارزش کالا پدید آمد در ۴ نوامبر ۱۹۵۲ قرارداد تشکیل شورای همکاری در ۲۶ ژانویه ۱۹۵۲ تشکیل شد و مقرر گردید شورا در اجرای این نظرات توصیه‌هایی بعمل آورد.

در آغاز بیشتر کشورهای اروپائی به شورای همکاری گمرکی پیوستند و دولت ایران در سال ۱۳۳۷ خورشیدی بقانون گمرکی بروکسل پیوست و در شورای همکاری گمرکی شرکت نمود. اکنون بیش از سی دولت از جمله ایران عضو شورای همکاری گمرکی میباشند. تعرفه ژنو و بخصوص جدول آن از يك سیستم طبقه‌بندی كاملاً متروك پیروی مینمود و با پیشرفت‌های صنعتی و بازرگانی کشورها هماهنگی نداشت و حتی مورد عمل کشورهای در حال توسعه و یا عضو شورای همکاریهای گمرکی بروکسل نبود در صورتیکه در تعرفه جدید کالاها بر حسب حیوانی، گیاهی، معدنی، طبیعی، صنعتی و غیره تقسیم بندی و ارزش گذاری شده است و روش شماره گذاری (۱) کالا بکار برده شده در نتیجه پس از بررسی و تجزیه و تحلیل جامعی که بعمل آمد قانون امور گمرکی و جدولهای طبقه‌بندی کالا بر مبنای نمائکلاتور (۲) بروکسل تهیه و پس از گردش مراحل قانون گذاری در تیرماه ۱۳۵۰ بتوشیح شاهنشاه رسید و از آغاز سال ۱۳۵۱ آئین نامه اجرایی قانون امور گمرکی تصویب شده بمرحله اجرا گذارده شد. که بر اساس نمائکلاتور مزبور سهمیه صادرات و واردات سال ۱۳۵۲ از طرف وزارت اقتصاد تهیه و در دسترس عامه قرار گرفت. اکنون از سال ۱۳۵۲ حقوق گمرکی بر اساس ارزش کالا و تعرفه بروکسل دریافت میشود.

۱- Enumération.

۲- La nomenclature.

فصل بیست و یکم

شورای همکاری گمرکی بروکسل

از آغاز سده بیستم برای هماهنگی تشریفات گمرکی کوششهایی میان کشورهای بکار برده شد زیرا نا هماهنگی مقررات و تشریفات گمرکی نابسامانیهای پدید میآورد این موضوع در کنگره‌های جهانی بازرگانی اروپا و در اطاق بازرگانی بین‌المللی مطرح شد و بعد اتحادیه‌های بین‌الدول بیاری جامعه ملل کوشش کردند از تشریفات زائد بکاهند.

قرارداد سوم نوامبر ۱۹۲۳ در راه حذف تشریفات زائد گمرکی نخستین گام در این راه بود و پس از این کوششها در سال ۱۹۴۷ برای ایجاد تسهیلات گمرکی گروه پژوهشی در غرب پیدا شد در سال ۱۹۵۰ شورای همکاریهای گمرکی بروکسل (۱) تشکیل شد و در سالهای ۵۳-۱۹۵۲ شورای همکاری گمرکی بفعالیت پرداخت و امکان تشکیل اتحادیه‌های گمرک را بر مبنای موافقنامه ژنومیان کشورهای عضو بررسی کردند.

در سال ۱۹۴۹ میلادی اندیشه ایجاد يك اتحادیه گمرکی و يك تعرفه واحد

۱- Conseil de Coopération douanière de Bruxelles.

برتری نمانکلاتور بروکسل بر تعرفه ژنو:

۱- در نمانکلاتور بروکسل طرز طبقه بندی و بیان توصیف ارقام بطور کامل و بصورت علمی و دقیقتر انجام گرفته و قسمت ها و فصول آن دارای یادداشت هایی است که در راهنمایی و تسهیل امر طبقه بندی تأثیر بسزا دارد بعلاوه دارای سه جلد تفسیر میباشد که برای ارقام مشمول هر شماره از نمانکلاتور توضیحات و اطلاعات کاملی در دسترس ماموران قرار میدهد و ضمناً دارای دو جلد فهرست الفبائی میباشد که از روی آن میتوان هر کالائی که طبقه بندی آن مورد نظر باشد شماره تعرفه آن را زود و باسانی پیدا کرد و مهمتر از همه اینکه در برابر هر شماره از نمانکلاتور بروکسل شماره آمار بازرگانی (بین المللی که از طرف سازمان ملل متحد تعیین گردیده است) وجود دارد ازینرو در آینده آمار خارجی کشور با آمار بین المللی هماهنگی پیدا خواهد کرد.

۲- نمانکلاتور بروکسل بر اساس ارزش تنظیم گردیده است. آنچه مسلم است، تعرفه وزنی ژنو هرگز نمیتوانست تعرفه اصولی و عادلانه باشد، زیرا بسط و کثرت تنوع کالا کار آسان و ساده نبوده و نتیجه آن خواهد شد که یا حقوق دولت ضایع و یا بمصرف کننده تحمیل گردد. شاهد مثال همین منسوجات الیاف مصنوعی است که در تعرفه ۱۳۳۷ حقوق گمرکی برای انواع مختلف آن بقرار هر کیلو ۱۵۰ ریال تعیین گردیده است که طبقه بی بضاعت بیشتر حمایت شده و طبقه مرفه حقوق بیشتری می پردازند.

۳- نمانکلاتور بروکسل همواره بصورت یک تعرفه نوین و مطابق احتیاج روز

باقی می ماند زیرایکی از وظایف اساسی شورای همکاری گمرکی بروکسل که یک روش جهانی گمرکی است هماهنگ ساختن تعرفه گمرکی با پیشرفت صنعت و بازرگانی است.

۲- کابوتاژ (۱) حمل کالا از بندری به بندر دیگر و محدودیت و انحصار حمل کالا در داخل کشور توسط وسائط نقلیه داخلی است. در سده نوزدهم میان کشورهای اروپائی طبق قراردادهای دوجانبه معمول و متداول بوده ولی در کنوانسیون ژنو و بروکسل در سال ۱۹۵۷ و ۱۹۶۰ از نظر بین المللی بر رسمیت شناخته شد.

۳- ترانشیپ (۲) حق نظارت در انتقال کالای بازرگانی به کشتی یا وسیله نقلیه دیگر است. انتقال يك محموله از يك کشتی به کشتی دیگر و حق نظارت در انتقال آن در سال ۱۹۵۷ مقررات بین المللی برای آن تنظیم گردید.

۴- فوب (۳) حمل کالا تا بندر مقصد و هزینه حمل را از بندر تا مقصد بحساب می آورند و با موافقت خریدار یا فروشنده از پیش تعیین می گردد. فروشنده باید هزینه باربری و حمل کالا را تا مقصد در نظر گرفته بحساب آورد.

در سده نوزدهم میان کشورهای اروپائی و امریکائی متداول گشت ولی در سال ۱۹۵۷ در کنوانسیون های بین المللی بازرگانی توسط اطاق بازرگانی بین المللی تعمیم یافت و جهانی شد.

۵- سیف (۴) هزینه حمل بار - هزینه کرایه بار را بعهده گرفتن است. مقررات آن در سال ۱۹۵۷ تدوین گشت و جنبه بین المللی پیدا کرد.

۱- Cabotage

۲- Tranship

۳- Free on Board (Fod) دربندر آزاد است

۴- Cif - Cost Insurance Freight

یعنی هزینه حمل و بیمه بعهده فروشنده است.

فصل بیست و دوم

چند اصطلاح گمرکی

گذشته از اصطلاحات گمرکی مانند واژه گمرک و نمانکلاتور و غیره که چگونگی پیدایش و مفهوم آنها را تعریف کردیم چند اصطلاح دیگر قابل توصیف است :

۱- پاساوان (۱) این واژه بمعنی اجازه عبور کالاهای بازرگانی يك کشور خارجی از مرزی بمرز دیگر است و بمنزله ترانزیت داخلی است. که چون تنها برای عبور از مرزی بمرز دیگر است از پرداخت عوارض گمرکی نقطه ورود معاف میشود و عوارض گمرکی را در مقصد دیگر میپردازد. این اصطلاح از سده نوزدهم میان کشورهای اروپائی و امریکائی معمول گشت ولی از سال ۱۹۵۷ توسط بازرگانی بین المللی و در کنوانسیون بازرگانی ژنو و بروکسل جنبه رسمی و جهانی یافت و بمنزله پروانه عبور مالیاتی بکار رفت.

اکنون بجای واژه «پاساوان» ترانزیت (۲) داخلی بکار میرود.

۱- Pasavant

۲- Transit douanier

ترانزیت گمرکی

۶- اظهارنامه (۱) گمرکی برای ترخیص کالا و معرفی آن بگمرکخانه‌ها داده می‌شود. اظهار بهنگام ورود بگمرک يك کشور خارجی یا داخلی از مقدار و کیفیت و کمیت و نوع کالای بازرگانی و محمولات رسیده است در - اظهار نامه باید شماره بار و نوع کالا و نشانی ذکر شود اظهار نامه اقسامی دارد برای ورود کشتی برای بارگیری برای ترخیص کالا و اظهار نامه بین‌المللی .

۷- مانیفست (۲) بارنامه کلی را برای حمل کالاهای بازرگانی وسیله هواپیما یا کشتی مانیفست گویند.

ترخیص (۳) کالامقرراتی دارد که گاه از مرزهای زمینی یا آبی یا هوایی خواهد بود .

هر وسیله نقلیه که کالا می‌آورد باید برسیدن به نخستین گمرکخانه مرزی بارنامه کلی خود را بگمرک تسلیم دارد.

۸- پته - پته گمرکی رسید و یادداشتی است چاپی که در برابر کالای مشمول عوارض گمرکی بهنگام ورود مسافر بکشور در اختیار او یا دریافت کننده کالا می‌گذارند که تکمیل نموده برای ترخیص کالا بجزریان گذرانند .

۹- پروانه - پروانه گمرکی یا جواز عبارتست از اجازه نامه ترخیص کالا در برابر اظهار نامه گمرکی که در اختیار صاحب کالا می‌گذارند .

البته حقوق و عوارض گمرکی و انحصارات و سود بازرگانی و

۱- Déclaration

۲- Manifest

۳- Dédouanement

حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی و حق بیمه و انبارداری و باربری و تخلیه و تشریفات ورود و ترخیص کالا و خروج کالا و انحصارات بازرگانی و گواهی مبدا و و کالنامه کارگزاران گمرک و تخلفات و جرائم و غیره همه اصطلاحات گمرکی دارد که از گنجایش این کتاب بیرون است .

شماره	سال	درآمد عمومی گمرک . بریال
۱۱	۱۲۹۰	۴۳ ۴۱۱ ۹۱۶
۱۲	۱۲۹۱	۴۳ ۱۲۶ ۱۲۵/۱۵
۱۳	۱۲۹۲	۴۷ ۴۰۲ ۹۶۳/۸۰
۱۴	۱۲۹۳	۳۵ ۱۹۹ ۳۷۱/۵۵
۱۵	۱۲۹۴	۲۹ ۴۹۸ ۱۲۷
۱۶	۱۲۹۵	۲۸ ۹۱۷ ۸۳۶/۲۰
۱۷	۱۲۹۶	۲۴ ۱۸۸ ۷۸۰/۵۵
۱۸	۱۲۹۷	۳۰ ۰۷۵ ۸۷۹/۸۰
۱۹	۱۲۹۸	۳۶ ۰۶۲ ۶۲۱/۵۵
۲۰	۱۲۹۹	۴۷ ۵۵۷ ۶۹۲/۳۰
۲۱	۱۳۰۰	۵۹ ۶۴۱ ۴۵۲/۱۵
۲۲	۱۳۰۱	۶۸ ۰۹۳ ۲۶۰/۷۰
۲۳	۱۳۰۲	۷۵ ۲۶۵ ۲۸۸/۳۰
۲۴	۱۳۰۳	۹۱ ۵۴۷ ۶۱۲/۸۵
۲۵	۱۳۰۴	۹۳ ۴۶۸ ۰۸۹
۲۶	۱۳۰۵	۹۱ ۶۶۵ ۰۱۹/۹۰
۲۷	۱۳۰۶	۱۸۰ ۳۳۵ ۸۸۴
۲۸	۱۳۰۷	۲۱۶ ۰۹۲ ۸۱۰
۲۹	۱۳۰۸	۲۴۱ ۲۸۳ ۰۷۶

فصل بیست و سوم

درآمد عمومی هفتاد و سه ساله کل گمرک از سال ۱۲۸۰ تا سال ۱۳۰۴

شماره	سال	درآمد عمومی گمرک . بریال
۱	۱۲۸۰	۲۳ ۲۵۱ ۶۰۸
۲	۱۲۸۱	۲۳ ۸۹۴ ۲۶۸
۳	۱۲۸۲	۳۳ ۹۰۴ ۲۴۷/۲۰
۴	۱۲۸۳	۳۱ ۶۸۴ ۴۶۰/۶۰
۵	۱۲۸۴	۳۰ ۲۶۳ ۱۰۵/۱۵
۶	۱۲۸۵	۳۱ ۰۶۳ ۷۱۶/۷۰
۷	۱۲۸۶	۳۵ ۸۸۵ ۲۲۶/۵۰
۸	۱۲۸۷	۳۲ ۱۲۰ ۹۳۰/۶۵
۹	۱۲۸۸	۳۶ ۳۴۰ ۳۲۲/۹۵
۱۰	۱۲۸۹	۳۸ ۷۳۲ ۴۱۱/۸۰

شماره	سال	درآمد عمومی گمرک . بریال
۳۰	۱۳۰۹	۲۵۲ ۷۶۴ ۵۳۱
۳۱	۱۳۱۰	۲۴۰ ۱۳۱ ۰۲۵
۳۲	۱۳۱۱	۳۸۴ ۶۷۲ ۴۹۲
۳۳	۱۳۱۲	۳۴۶ ۶۲۹ ۹۰۵
۳۴	۱۳۱۳	۴۰۱ ۲۶۷ ۱۷۹
۳۵	۱۳۱۴	۴۴۱ ۶۹۶ ۷۱۱
۳۶	۱۳۱۵	۵۲۸ ۴۳۹ ۹۸۰
۳۷	۱۳۱۶	۶۵۵ ۹۳۵ ۱۴۷
۳۸	۱۳۱۷	۵۶۸ ۵۰۵ ۲۲۳
۳۹	۱۳۱۸	۵۸۵ ۶۰۲ ۰۲۳
۴۰	۱۳۱۹	۶۷۴ ۷۱۶ ۴۱۸
۴۱	۱۳۲۰	۴۸۹ ۰۲۲ ۷۷۱
۴۲	۱۳۲۱	۵۷۸ ۳۲۴ ۹۷۰
۴۳	۱۳۲۲	۴۷۳ ۹۸۷ ۸۰۰
۴۴	۱۳۲۳	۷۴۹ ۲۲۵ ۶۵۶
۴۵	۱۳۲۴	۹۲۴ ۰۰۴ ۴۵۸
۴۶	۱۳۲۵	۱۶۷۲ ۱۷۵ ۹۷۸
۴۷	۱۳۲۶	۲۵۳۷ ۹۹۸ ۷۸۴
۴۸	۱۳۲۷	۲۱۵۷ ۳۵۷ ۲۶۸

شماره	سال	درآمد عمومی گمرک . بریال
۴۹	۱۳۲۸	۲۹۵۰ ۸۵۴ ۹۳۸
۵۰	۱۳۲۹	۳۱۷۷ ۹۵۰ ۳۰۰
۵۱	۱۳۳۰	۴۴۲۳ ۱۷۴ ۷۶۴
۵۲	۱۳۳۱	۲۷۷۴ ۲۶۲ ۵۰۳
۵۳	۱۳۳۲	۳۷۹۶ ۳۶۲ ۵۶۴
۵۴	۱۳۳۳	۴۹۰۰ ۱۲۳ ۶۸۳
۵۵	۱۳۳۴	۵۵۵۶ ۶۹۳ ۵۹۳
۵۶	۱۳۳۵	۶۶۶۶ ۰۵۴ ۶۰۳
۵۷	۱۳۳۶	۵۱۸۲ ۸۵۸ ۳۶۳
۵۸	۱۳۳۷	۸۲۶۷ ۰۲۱ ۲۹۰
۵۹	۱۳۳۸	۱۰۳۲۰ ۶۸۰ ۴۹۴
۶۰	۱۳۳۹	۱۰۲۶۳ ۷۹۸ ۶۲۲
۶۱	۱۳۴۰	۸۹۲۶ ۴۳۰ ۷۹۰
۶۲	۱۳۴۱	۸۸۶۰ ۷۷۱ ۶۹۳
۶۳	۱۳۴۲	۹۹۷۳ ۸۰۲ ۱۴۳
۶۴	۱۳۴۳	۱۲۸۶ ۳۱۷ ۹۳۴
۶۵	۱۳۴۴	۱۳۲۴۲ ۰۳۷ ۵۳۰
۶۶	۱۳۴۵	۱۶۰۳۶ ۴۹۹ ۹۹۵
۶۷	۱۳۴۶	۱۸۰۴۹ ۹۵۷ ۳۱۳

شماره	سال	درآمد عمومی گمرک. ایران
۶۸	۱۳۴۷	۲۱۸۵۹ ۳۱۳ ۶۵۵
۶۹	۱۳۴۸	۲۴۵۵۸ ۴۳۷ ۳۰۴
۷۰	۱۳۴۹	۲۶۹۱۶ ۷۰۵ ۵۲۴
۷۱	۱۳۵۰	۲۹۰۴۹ ۵۵۸ ۱۸۲
۷۲	۱۳۵۱	۳۵۶۸۸ ۸۵۷ ۴۷۲
۷۳	۱۳۵۲	۴۷۱۹۷ ۰۶۶ ۳۳۸
۷۴	۱۳۵۳	۸۶۸۸۲ ۲۱۶ ۹۸۵

درآمد گمرک ایران حاصل از ترخیص کالا تا پایان آذرماه سال ۱۳۵۴ به ۷۵ میلیارد و ۱۸۴ میلیون ریال رسید که این رقم سودبازرگانی و حقوق گمرکی ورود بیش از ۶۱۸ میلیارد ریال کالا در ۹ ماهه سال ۱۳۵۴ بوده است.

براساس آماری که در این زمینه از سوی اداره آمار و خدمات ماشین گمرک ایران انتشار یافت، حجم واردات کشور در نه ماهه سال ۱۳۵۴ اندکی بیش از ۹ میلیون و ۳۳۸ هزار تن بوده است.

مطابق همین آمار بیشترین کالا از طریق بندرهای جنوب بویژه بندر خرمشهر وارد شده و به همین جهت وصولی گمرک خرمشهر بیش از سایر گمرکات کشور بوده است.

فصل بیست و چهارم

اجرای طرحهای نوین در گمرک

۱- تربیت کادر ورزیده گمرک

۱- طرح جدید سازمان ادارات ستادی و واحدهای گمرکی.

نظریه قانون و آئین نامه نوین امور گمرکی، مقررات اداری و مالی کشوری بمنظور پی ریزی برای پیاده کردن مرحله دوم قانون استخدام کشوری است و از نظر رعایت اصل حیطه نظارت، اصل وحدت فرماندهی، رعایت سلسله مراتب اداری، توازن و هماهنگی در مدیریت.

۲- تقسیم کارها بصورت منطقی و عادلانه و گماردن کارکنان در محل های مناسب با استعداد آنها و ایجاد امکانات توسعه و پرورش مهارت و شایستگی کارکنان گمرک - پیش گیریهای لازم بمنظور بکاربری وسایل نظارت دقیق و جلوگیری از بی نظمی ها و بمنظور افزایش منطقی درآمد - سازمان ادارات و واحدهای گمرکی سراسر کشور برای نخستین بار مورد تجزیه و تحلیل و تجدید نظر قرار گرفت و ضمن دستورالعمل جامعی تاحدی به هرواحد تفویض اختیار گردیده است.

گارد بنادر و گمرکات

طرح تشکیل گارد بنادر و گمرکات بمنظور جلوگیری از تداخل وظیفه بین ماموران گمرک و مرزداران و کارکنان بنادر و تعیین و تشریح مسئولیت حفاظت کالای انبارها و اسکله‌ها، باراندازها و سایر تاسیسات و اموال متعلق به واحد های گمرکی و سازمان بنادر و همچنین جلوگیری از آتش سوزی اختیارات وزارت دارائی درباره تهیه آئین نامه اجرایی قانون مصوب ۱۳۴۸ گارد بنادر و گمرکات و همچنین گارد مزبور به اداره کل گمرک تفویض گردید تا با استفاده از کارشناسان رشته های سازمان و مدیریت اقدامات لازم بعمل آید و در اجرای این قانون تاکنون افراد گارد حفاظتی و آتش نشانی پس از طی دوره های چهار ماهه آموزشی به مناطق غرب و جنوب کشور فرستاده شده و برابر طرح برنامه ای که در نظر است تا پایان سال ۱۳۵۲ این افراد به تدریج در کلیه مناطق جانشین پلیس گمرکات گردند تابع شهربانی کل کشور میباشند.

۸- فهرست برخی از طرح های تامین رفاه و تقویت روحیه کارکنان گمرک بمورد اجرا گذارده شده است ظرف چهار سال اخیر در این زمینه گام های مثبتی برداشته شده است که فهرست برخی از این اقدامات باختصار در زیر گفته میشود:

الف- امور درمانی برای اجرای طرح های درمانی اعتبار قابل ملاحظه ای در چهار سال گذشته تخصیص داده شده است که بر این اساس گمرک توانسته است با تنظیم قرارداد هائی با پزشکان، بیمارستان ها، آزمایشگاه ها و داروخانه های مختلف در تهران و شهرستان ها امکانات درمانی بهتری برای کارکنان گمرک و کسان نزدیک آنان فراهم آورد و بین ۷۰ تا ۱۰۰ درصد هزینه های درمانی را پردازد.

ب- وام مسکن بمنظور کمک به تعاون مسکن کارکنان گمرک در اردیبهشت ماه سال ۱۳۵۱ قراردادی با بانک رهنی ایران بسته که بموجب آن گمرک ظرف سال های ۵۱، ۵۲، ۱۳۵۳ مبلغی در اختیار بانک مذکور قرار دهد که پس از تأمین همان مبلغ بانک برای تأمین مسکن کارکنان با شرایط آسان و بهره ۶ درصد در سال وام پرداخت گردد.

گمرک مبلغ ۶۰ میلیون ریال در اختیار بانک گذارده است که بترتیب بالا جمعا ۱۲۰ میلیون ریال برای تهیه مسکن اختصاص یابد تاکنون بیش از دو یست نفر از کارکنان حائز شرائط در گمرک بمنظور دریافت وام به بانک رهنی ایران معرفی گردیده اند.

پ- تأمین خانه سازمانی از سال ۱۳۴۷ (یعنی دو سال پس از اینکه هیچگونه اقدامی برای تأمین محل زیست جدید جهت کارکنان بعمل نیامده بود) اقدامات چشم گیری برای تقویت روحیه کارکنان در جهت تأمین زیست سازمانی بعمل آمد که جدول زیر نمایشگر افزایش تعداد خانه های سازمانی میباشد.

ت- امور ورزش- با تشکیل اداره جدید رفاه و تعاون مقدمات تأسیس باشگاه ورزشی گمرک فراهم گردید و اجازه فعالیت آن از طرط سازمان تربیت بدنی و تفریحات سالم صادر گردید که مبادرت به تشکیل تیم های فوتبال پینک پنگ، شنا و اسکی شده است.

ث- اردوی بابسار- بمنظور رفاه حال کارکنان گمرک، نسبت به اداره امور اردوی بابسار باشیوه های نوین اقدامات موثری آغاز شد و در سال گذشته تعداد ۱۲ اتاق در آن جا ساخته شد و ۵۰ دستگاه چادر موجود مرمت و تعویض گردید که مورد استقبال کارکنان و بهره برداری خانواده آنان قرار گرفت.

ج- تأمین اعتبار برای کارکنان برای این منظور تبصره ۲۶ قانون بودجه سال ۱۳۹۴ تنظیم و تا مرحله تصویب نهائی پی گیری های لازم معمول گردید.

برابر این تبصره کارکنان گمرک از سالی دودست لباس زمستانی و تابستانی بهره‌مند میگردند.

چ- طرح تامین اعتبار پرداخت مزایا به کارکنان براساس مفاد تبصره‌ای که در قانون بودجه سال ۱۳۵۰ منظور گردید اجرا شد رئیس کل گمرک اختیار خواهد داشت ۱۰ درصد از کلیه درآمدهای اختصاصی گمرکی را برای پرداخت پاداش، اضافه کار ساعتی و حق کشیک به کارکنان گمرک که در اقصای نقاط مرزی کشور به خدمت اشتغال دارند پردازد.

فصل بیست و پنجم

طرحهای اجرایی

۱- طرحهای آموزشی

الف- در اجرای اصل انقلاب آموزشی، بمنظور تربیت کادر ورزیده برای گمرکات، با همکاری دانشگاه تهران و پس از بررسی و مطالعه برنامه‌های آموزشی گمرکات کشورهای مختلف، دوره‌های خاصی بمنظور تربیت کادر



دکتر احمد حجتی
معاون وزارت امور اقتصادی و دارایی
و سرپرست گمرک ایران

کارشناس گمرکی - با استفاده از افراد تحصیلکرده و همچنین تربیت کادر ارزیاب با استفاده از دیپلمه‌ها در دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران آغاز گردید. لیسانس‌ها که پس از گذراندن امتحان ورودی در دانشگاه تهران و طی دو نیمسال تحصیلی ۳۲ واحد درسی امور گمرکی را میگذرانند، پس از انجام سه ماه کار آموزی به خدمت اشتغال

میابند. دیپلمه‌ها پس از کسب موفقیت در امتحانات سازمان امور اداری و استخدامی کشور و انجام مصاحبه در گمرک انتخاب گردیده‌اند. ۴۲۵ ساعت درسهای مختلفی مانند: تعرفه، قوانین و مقررات گمرکی، ارزیابی و واریسی کالا، قاچاق و تخلفات گمرکی، شیمی بازرگانی، حسابداری گمرک، بازرگانی خارجی ایران، سازمان و روشهای گمرک را گذرانده‌اند و در خلال این مدت صبح‌ها در واحدهای مرکزی بفرار گرفتن فنون گمرکی می‌پردازند.

ب- بمنظور بالا بردن اطلاعات و معلومات کارکنان شاغل، برنامه‌های آموزش ضمن خدمت از قبیل آشنائی با قانون امور گمرکی جدید و جدول منضم بآن، روشهای نوین، روشهای اداری و انبارداری، موارد خاص در هدایت که در بهبود امور تأثیر بسزائی داشته است تنظیم و بمورد اجرا گذارده شده است.

پ- بمنظور افزایش مهارت و کارآئی پرسنل گمرک و افزودن اطلاعات عمومی و دانش تخصصی آنان، بوسیله نشریه گمرک.

ت- بمنظور بالا بردن اطلاعات مدیران سطح بالا و وسط واحدهای ستادی، در زمینه اصول و موازین نوین مدیریت طرح سمینار دو هفته‌ای تهیه و پس از هماهنگی های لازم با استاد بزرگ ارتشتاران تعداد ۸۵ نفر برای طی این دوره به دانشگاه پدافند مالی فرستاده شدند.

ث- جدول سنجشی زیر، روشنگر این حقیقت است که در سالهای اخیر اقدامات پی گیر در جهت دگرگون ساختن کارکنان گمرک از نظر افزایش اطلاعات عمومی و دانش تخصصی، علیرغم مشکلات بودجه‌ای و استخدامی صورت گرفته است:

شماره آموزش دیدگان نیمه اول سال ۱۳۵۱ در رشته‌های بالا بالغ بر ۶۲۲ نفر میباشد که از این تعداد جهت طی دوره ظرف شش ماه گذشته عده‌ای بخارج از کشور فرستاده شدند.

۲- طرحهای تامین نیروی انسانی مورد نیاز

ضمن تهیه طرحهای دور برد جهت اسنخدام افرادی که تحصیلات عالی دارند، با همکاری دفتر امور فارغ التحصیلان نخست وزیری، در سالهای اخیر از ۷۳ نفر کارشناس ایرانی متخصص در فنون مختلفه از دانشگاههای خارج از کشور فارغ التحصیل گشته‌اند برای اشتغال در گمرک نیز دعوت شده است.

۳- طرحهای بهبود مدیریت در امور گمرکی

الف- طرح تقلیل مراحل ارزیابی بالا و حذف تشریفات زائد: در گذشته ارزیابی کالا تا ۱۹ مرحله بطول میانجامید و باعث سرگردانی صاحبان کالا میشد ولی پس از بررسی‌های لازم به کلیه واحدهای گمرکی دستور داده شده است که ضمن انجام مقررات تسهیلاتی برای انجام کار مراجعان فراهم نمایند تشریفات مندرج در دستور العمل بالا در ۹ مرحله انجام میپذیرد.

ب- ترجمه و تدوین اصطلاحات بین المللی:

این اصطلاحات سالها بود از طرف شورای همکاری چاپ و تدوین شده و به گمرکات فرستاده میشد ولی ظرف چهار سال گذشته اقدام به ترجمه و چاپ آن گردیده است.

پ- طرح جدول مبنای محاسبه حق انبارداری:

طرح جدول مبنای محاسبه حق انبارداری و توقف کالا در گمرک تهیه و برای راهنمایی کارکنان و کلیه ادارات و واحدهای گمرکی سراسر کشور

ت- تفسیر دوره کامل نمائکلاتور بروکسل:

یادداشتنهای تفسیری و توضیحی نمائکلاتور بروکسل در سه جلد (۲۱۲۸ صفحه، چاپ و در اختیار کلیه ادارات و واحدهای گمرکی و سازمانهای ذینفع

کشوری و همه علاقمندان گذارده شده است اخیراً نیز دستورهای مقتضی صادر و برابر آن نسبت بتجدید نظر نمودن در این مجموعه اقدام شده است.

ث- طرح اصلاح قانون مجازات مرتکبین قاچاق:

قانون مزبور که مصوب سال ۱۳۱۲ می باشد ضمن بررسی و تجزیه و تحلیل آن طرح جدید با همکاری نمایندگان وزارت دادگستری و وزارت دارائی تهیه گردیده تا پس از انجام مراحل قانونی بمورد اجرا گذارده شود.

ج- طرح قانون گردآوری و فروش کالای ممنوع الورود و غیر مجاز:

طرح مزبور بانضمام طرح آئین نامه آن پس از تهیه در خردادماه ۱۳۵۰ به تصویب کمیسیون های اقتصاد و دارائی در دو مجلس رسید و بمورد اجرا گذارده شد.

چ- طرح نصب اتیکتهای ویژه به اتومبیلهای ترانزیتی:

بمنظور سهولت در کار تشخیص اتومبیل هائیکه بطور ترانزیتی وارد کشور میشوند. طرحی تهیه شد که برابر آن اتیکت تاریخ انقضای توقف مجاز روی اتومبیل های ترانزیتی نصب میگردد. برابر این طرح ماموران پلیس میتوانند از توقف غیر-مجاز اینگونه اتومبیلها در کشور جلوگیری نمایند.

ح- طرح انتشار آمار بازرگانی خارجی:

بعلم مبادلات روز افزون بازرگانی خارجی، اینگونه آمارها که بصورت قدیمی استخراج میشد، برای نخستین بار با استفاده از کامپیوتر عملی گردید تا براساس این طرح میزان صادرات و واردات روزانه کشور براساس تلگرافهای رسیده از واحدها با سرعت بیشتری نسبت باستخراج اینگونه آمارها اقدام گردد. اینگونه آمارها برای استفاده سازمان های اقتصادی کشور، بازرگانان و صاحبان صنایع در یک هزار جلد در هر دوره چاپ و منتشر میگردد.

خ- طرح تسریع در رسیدگی اظهارنامه ها:

بموجب طرح تهیه شده اخیراً در بازبینی کالا و تکمیل پرسنل بازبینی مناطق هفتگانه گمرکی بمنظور تقلیل مدت رسیدگی به اظهارنامه ها اقدام اساسی آغاز شده و نتیجه کار رضایت بخش بوده است.

د- طرح سمینارهای (همکاوی) امور گمرکی:

بمنظور تبادل نظر و تعیین راه حل های بهتر در جهت منافع مردم و دولت دو سمینار امور گمرکی یکی در سال ۱۳۴۴ و دیگری در اردیبهشت ۱۳۵۱ و با حضور نخست وزیر و چند تن از وزیران و نمایندگان مجلس شورای ملی و معاونان وزارتخانه ها و نمایندگان بخش خصوصی گشایش یافت. سمینار اخیر در نخستین جلسه رسمی خود سه کمیته برای مسائل گمرکی تشکیل داد در نتیجه قطعنامه ای در ۲۷ ماده توصیه نمود که تا این زمان بیش از ۸۰ درصد مفاد قطعنامه مزبور بمورد اجرا گذارده شده است.

ذ- طرح جلب موافقت همکاری دانشگاه تهران در کارشناسی و آزمایش نمونه کالاها:

چون اغلب میان نظرات آزمایشگاههای واحد گمرکی و موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی اختلافات فاحشی مشهود میگردد با در نظر گرفتن اینکه در پاره ای از مواد تعرفه بندی براساس مواد کالا انجام میگردد طرحی تهیه و برابر آن قراردادی میان گمرک و دانشگاه تهران و آزمایشگاه دانشکده فنی بسته شد این کار تشخیص دقیق نوع کالا را که منتج به تعیین عوارض گمرکی دقیق خواهد شد بآسانی امکان پذیر میسازد.

ر- طرح انتقال و انجام امور فریت در مرکز شهر:

بمنظور رعایت رفاه و آسایش بیشتر مسافرانی که مجبورند برای انجام تشریفات گمرکی قسمتی از اثاثیه خود را که هنگام ورود ترخیص آن میسر نیست دوباره

به گمرک مراجعه نمایند طرحی تهیه و برابر این قسمت فریت گمرک مهر آباد به مرکز شهر که دسترس بآن آسانتر میباشد، انتقال یافته است.

ز - تهیه راهنمای تنظیم اظهارنامه های گمرکی:

چون در تنظیم اظهارنامه های گمرکی از طرف صاحبان کالا و بازرگانان اغلب اشتباهات و نقائصی دیده میشد که منجر به دوباره کاری میگردد، برابر دستورهای صادر شده برای اتخاذ يك روش درست اقدام به تهیه و نوع راهنمای تنظیم اظهارنامه گمرکی گردید و به جهت ضرورت در يك راهنما کلیه نکاتی که صاحب کالا در تنظیم اظهارنامه های گمرکی باید رعایت نماید شرح داده شده و در راهنمای دیگر وظایف ماموران گمرکی به روشنی تشریح گردیده است.

س - حذف تشریفات زائد استرداد اضافه دریافتی ها:

بمنظور جلوگیری از تراکم پرونده های استرداد در ادارات ستادی به صدور دستور العمل جامعی مبادرت گردیده که در نتیجه با اجرای مفاد آن مراحل طولانی استرداد و جوه اضافه دریافتی کاهش یافته است و از تمرکز زائد پرونده ها در مرکز جلوگیری شده است.

ش - طرح کارت تخلفات کارکنان گمرک کارگزاران و بازرگانان:

هدف از تهیه کارت تخلفات کارمندان، بازرگانان، صاحبان صنایع و حق العمل کاران مطابق روز نگهداشتن اطلاعات مورد نیاز درباره هریک از آنان میباشد در صورتیکه تخلفات بسیاری از کارگزاران ثبت شده نه تنها در مورد اظهار نامه ها دقت بیشتری میشود بلکه به ابطال کارت متخلف منجر خواهد گشت.

ص - طرح ابلاغ معافیتها در اسرع وقت:

بمنظور ایجاد تسهیلات و تسریع در ابلاغ معافیتهای مربوط به وزارت دربار شاهنشاهی، بنگاههای دولتی، کارخانه های تولیدی، سفارتخانه ها، کالاهای شرکت ملی نفت و شرکت های عامل نفت.

ض - طرح حذف دفترهای ثبت مشخصات اتومبیل های ورودی و خروجی:

بمنظور کنترل و نظارت مستقیم در کار اتومبیل های ورودی و خروجی ترانزیتی. طرحی تهیه شده که مشخصات اتومبیلها از گمرک ورودی بگمرک خروجی ابلاغ میگردد. بپایاده کردن این طرح کلیه دفاتر که برای این منظور در ستاد مرکزی گمرک نگاهداری میشد منسوخ شده اعلام گردیده است.

ط - طرحهای اعلام فهرست ارزش واقعی کالا:

اقدامات زیر که به منظور یکنواخت کردن مبنای محاسبه ارزش کالاها از طریق اداره تعیین ارزش بعمل آمده است بطور اختصار تشریح میگردد.
(۱) اعلام فهرست ارزش واقعی کالاها به کلیه ادارات و واحدهای گمرکی سراسر کشور

(۲) تاسیس بایگانی کارت های خلاصه ارزش کالاها، بمنظور سهولت و سرعت در اقدام مدارک.

(۳) تهیه فهرست کامل از ارزش کالاها غیر مجاز و ابلاغ آن به واحدهای گمرکی بمنظور يك نواخت کردن مبنای محاسبه جریمه و حقوق و عوارض کالای همراه مسافر.

(۴) رسیدگی و تهیه ارزش میانگین کالاهایی که هم اکنون بر اساس وزن حقوق و عوارض میپردازند جهت آمادگی پیاده نمودن نمائیکلا تور پروکسل که از آغاز سال ۱۳۵۲ عمل میشود.

(۵) یکنواخت کردن مبنای محاسبه ارزش سیف کالاهای وارد شده بر - اساس قانون جدید امور گمرکی.

ظ - تهیه طرح تصویب نامه هزینه های گمرکی:

بمنظور مطابق روزنگاهداشتن تعرفه هزینه های گمرکی که در سال ۱۳۴۷ بر اساس سطح قیمت های آن زمان تهیه و تدوین گردیده بود طرحی بر اساس احتیاجات روز تنظیم و به تصویب هیات دولت رسانده شد که در حال حاضر اجرا میگردد.

ع - طرح واگذاری انبارداری به بخش خصوصی:

در اجرای سیاست دولت بمنظور دخالت دادن هرچه بیشتر مردم در کارهای عمومی و سبکتر کردن حجم کار دستگاههای دولتی طرحی تهیه گردیده است که برابر آن میتوان انبار داری و نگهداری کالا و مسئولیتهای ناشی از آن را به انبارهای عمومی رسمی واگذار نمود.

طرح قرارداد و آئین نامه آن تنظیم گردیده است که پس از طی مراحل تصویب بمورد اجرا گذارده خواهد شد.

غ - طرح واگذاری چای های خارجی وضبط شده.

چون فروش چای خارجی بابهای نازل بوسیله فروشگاهها مانع فروش چای داخلی بوسیله سازمان چای بمصرف کننده میگردد لذا دستورهای مقتضی صادر شد و برابر طرحی که در این زمینه تنظیم گردید کلیه چای ضبطی و متروکه موجود در ادارات و واحدهای گمرکی سراسر کشور بارعایت مقررات به سازمان چای واگذار گردید تا آن سازمان در مورد اختلاط و یا فروش آنها بهر طریق که صلاح میدانند نظارت و دخالت نموده تا در امر فروش چای داخله اختلالی ایجاد نگردد.

ف - طرح واگذاری مواد شیمیائی ضبطی .

طرحی تنظیم گردیده که برابر آن مقادیری زیادی مواد شیمیائی در بسته های یک تاییست کیلوئی جهت آزمایش دانشجویان به دانشگاههای مختلف کشور تحویل گردد که در بین این گونه بسته ها حتی مقداری کتابهای فنی و علمی و لوازم جراحی برای استفاده دانشجویان دانشگاهها بارعایت مقررات و صلاح و صرفه دولت تحویل داده شده.

ق - طرح کمک به دستگاههای خیریه

در سال جاری مقادیر زیادی ملبوس، پارچه، زیلو، قند، و شکر و چای جهت استفاده بیماران بی بضاعت و مؤسسات خیریه و بیمارستانهای روانی تحویل گردید که از این بابت کمک مؤثری به بودجه سازمانهای عام المنفعه میباشند.

ل - طرح تعیین تکلیف صورتمجلس های

مربوط به کسر و افزایش مربوط به سالهای پیش بر اساس پیش بینی ماده ۲۸ در قانون امور گمرکی مصوب سال ۱۳۵۰ و ماده ۲۶۴ آئین نامه اجرایی مربوط تفکیک صورتمجلس معوقه کسر و اضافه تخلیه مربوط به سالهای قبل روشن گردید. قبلا صورتمجلس کسر تخلیه کالا وسیله گمرکات یا ادارات بنادر و کشتیرانی تنظیم و برای امضای گواهی به مؤسسات حمل و نقل مربوط (کشتیرانیها) فرستاده میشد ولی بعلت عدم گواهی، کلیه این قبیل صورتمجلس ها در گمرکات جنوب معوق و بلا تکلیف میماند به صورتی که مؤسسات کشتیرانی حاضر بقبول مقررات کسر تخلیه و پرداخت جریمه احتمالی آن نبودند. اقدام بی نظیر گمرک برای وصول مطالبات دولت ناگزیر از طریق تعقیب عملیات اجرایی یا جلوگیری از تخلیه کالا از کشتی های متعلق باینگونه مؤسسات بود که با ابلاغ اجرای ماده فوق الذکر

تسهیلات ارزنده‌ای در مورد کسر تخلیه تدارک و پیش‌بینی گردید.

گ- طرح رفع مشکل اختلاف وزن کالایی که نم‌میکشد.

از سال‌ها قبل، میان گمرک و وارد کنندگان کالاهای جذب الرطوبه بخصوص الباف مصنوعی بر سر اضافه وزن حاصله ناشی از نفوذ رطوبت و بارندگی اختلافاتی وجود داشت که باتمام پیش‌بینی و تدابیری که بمنظور رفع اختلاف مزبور اتخاذ شده بود، مع الوصف بازهم صاحبان این قبیل کالا از مقررات موجود ناراضی بودند تا سرانجام پس از مطالعه و بررسیهای لازم طی دستورالعملی به تمام گمرکات دستور داده شد در مواقعی که صاحبان اینگونه اجناس وزن کالا را بر اساس سیاهه و عدل بندی مربوط اظهار مینمایند، گمرک مکلف است به محض درخواست صاحب‌مال در موقع تخلیه پنج‌الی ده درصد آنرا توزین و در صورت مجلس تنظیمی منعکس نموده و سپس نمونه‌های مذکور در محل مستقر و مطمئنی نگهداری گردد تا موقع ترخیص وزن مندرج در صورت مجلس اولیه جهت تعیین اولیه وزن حقیقی کالا ملاک و مآخذ محاسبه برای دریافت هزینه‌های گمرکی قرار گیرد باتوجه به طرح تنظیمی امکان بروز هرگونه اختلافی نسبت باظهار وزن کالاهای جاذب الرطوبه از میان برداشته شده و رضایت صاحبان کالا فراهم گردیده است.

ل- طرح مزایای تضمین برای کالاهای انبارهای اختصاصی

پیش از اجرای آئین‌نامه اجرائی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۱ بر اساس مدلول ماده ۵۷ آئین‌نامه گمرکی سابق برای تامین حقوق و عوارض گمرکی کالاهای موجود در انبارهای اختصاصی بیمه‌نامه معادل حقون و عوارض متعلقه در قبال خطرات احتمالی از صاحبان انبار اختصاصی دریافت میشد ولی در آئین نامه جدید گمرکی برای جلوگیری از هرگونه حوادث احتمالی و تضییع منافع دولت به موجب ماده ۶۶ آئین‌نامه جدید اجرائی قانون امور گمرکی مقرر شد که

پیش از انتقال کالا با انبارهای اختصاصی یا سردخانه یا انبارهای عمومی رسمی باید حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض متعلق بآن کالا به ریز تعیین و برای تمام مدت توقف کالا در آن امکان تضمین لازم اخذ گردد و چون در ماده ۶۶ آئین‌نامه مزبور تضمینی بطور اهم پیش‌بینی گردیده، لذا بمنظور حفظ حقوق و منافع حقه دولت دستور داده شد که در این مورد تضمین‌نامه بانکی اخذ شود تا مقررات مزبور در سطح اطمینان بخشی بمرحله اجرا درآید.

م- طرح ارزیابی غیابی

بمنظور تفویض اختیار به ارزیابان جهت انجام کلیه مراحل مربوط و همچنین پیشگیری از هرگونه تبانی و سوء استفاده‌های احتمالی طرح ارزیابی غیابی تهیه و بصورت آزمایشی در گمرک تهران پیاده شد.

بررسیهای مقدماتی مبین این مهم است که با اجرای طرح مزبور سرعت عمل در انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای وارده اعم از دولتی و غیر دولتی، بصورت چشم‌گیری بوده است ضمناً کنترل کلیه اظهارنامه‌ها، در مراحل مختلف و پیگیری آنها در دوایر مربوط هم چنین وصول سریع و صحیح حقوق و عوارض گمرکی بر اساس تعرفه گمرکی و مقررات عمومی واردات و صادرات از جمله این طرح گزارش گردیده است.

ن- طرح جزیره آزاد:

نظر باینکه احداث يك منطقه آزاد در افزایش درآمد ملی و توسعه بازرگانی داخلی و خارجی کشور اثر بسزائی خواهد داشت اقدامات مقتضی معمول گشته و بموجب تصویب‌نامه مورخ ۱۳۵۰/۱/۲۸ هیات وزیران، کالاهائیکه به منظور مصرت و استفاده و فروش در فروشگاههای وارد جزایر خلیج فارس که دولت شاهنشاهی مقتضی تشخیص دهد از پرداخت کلیه حقوق و عوارض گمرکی و

غیر گمرکی باسشنای هزینه خدمات بندری و باربری، معاف گردیده است. بموجب تصویبنامه هیات دولت جزیره کیش يك جزیرد آزاد اعلام گردیده است.

۴- فهرست برخی از طرحهای بهبود مدیریت در امور عمومی

الف- طرح استقرار سیستم جدید بایگانی موضوعی:

بمنظور ایجاد حداکثر سرعت در انجام کار مراجعان از طریق دسترسی سریع به مدارك مورد نیاز جهت اقدام، طرح جامع و کاملی با همکاری کارشناسان امر در ستاد بزرگ ارتشتاران تهیه و تدوین گردید که برابر آن موضوعات موجود در گمرک کد گذاری گردیده است.

ب- طرح یکنواخت کردن شیوه مکاتبات:

جهت ایجاد يك نظم منطقی در مکاتبات اداری و پی گیری جریان نامه هادر مسیر صحیح خود و تفویض اختیار امضاء به مسئولان امر که نتیجه آن کاهش هزینه مکاتبات و ساده نمودن سیستم ارتباط و تسریع در انجام کارها است، دستور عمل مکاتبات در گمرک تهیه و تنظیم گشته و پس از انجام آموزشهای لازم به مورد اجرا گذارده شد.

پ- اختصاص تلفن جهت راهنمایی عموم:

بمنظور ایجاد سرعت بیشتر در انجام کار مراجعان برای تحصیل اطلاعات گمرکی بدون مراجعه به ادارات گمرک شماره تلفن هائی برای رفع هر گونه ابهام راهنمائیهای لازم اختصاص داده شد که ضمن آگاهی در روزنامه های کثیرالانتشار به اطلاع عموم رسانده شد.

ت- ایجاد صندوق پستی:

برای رسیدگی به شکایات و پیشنهادها در جهت استفاده از پیشنهادها و نظرات بازرگانان و صاحبان صنایع و کسانی که مراجعات گمرکی دارند و نیز بمنظور رسیدگی به شکایات آنان - صندوق پستی شماره ۲۵۲۸۲ تهران بانجام این کار اختصاص داده شد و ضمن آگاهی با آگاهی همه مردم رسانده شد.

یا از فولاد»

۳) در قسمت ۱- الف ۲ از یادداشت‌های فصل ۳۸ بعد از کلمه «علف کشته‌ها» و قبل از کلمه «ضد چونندگان» عبارت زیر اضافه شده است «عوامل کندکننده جوانه زدن گیاهان».

۴) در شماره ۳۸/۱۱ بعد از کلمه «علف کشته‌ها» و قبل از کلمه «ضد چونندگان» عبارت زیر اضافه شده است «عوامل کندکننده جوانه زدن گیاهان».

تغییرات نمایانکلاتور بروکسل

گمرک ایران با استناد ماده ۵۶ قانون امور گمرکی

باتوجه به اسناد رسیده از شورای همکاری گمرکی بروکسل مستند به تصویب شورای درماتون فرانسه و انگلیسی نمایانکلاتور درباره‌ای از موارد تغییراتی در متن جدول تعرفه گمرکی لازم گردیده و بنابراین جدول تعرفه گمرکی بشرح موارد زیر اصلاح میگردد:

۱- شرح شماره ۱۱/۵۲ اصلاح و شرح اصلاح شده چنین است :
«بلغور غلات، زیره غلات، دانه‌های غلات پوست کنده یا معطر یا خرد شده یا پهن شده (و همچنین دانه‌های ورقه شده) با استثنای برنج (شلتوک پوست کنده) - برنج براق شده یا سفید کرده یا خرد شده برنج همچنین جوانه غلات بشکل کامل یا پهن شده یا ورقه شده یا سائیده».

۲- شرح شماره ۷۳/۳۶ اصلاح و شرح اصلاح شده چنین است :
«بخاری و کالوریفیر و اجان طبخ (همچنین انواعی که فر عا دارای دیگ بوده و برای حرارت مرکزی بکار برده میشود) - اجاق دستی - دیگ اجاق دار خوراک گرم کن و دستگاههای همانند غیر برقی - از انواعی که برای احتیاجات خانگی بکار میرود و همچنین اجزاء و قطعات مجزای آنها - از چدن یا از آهن

قائم مقام گمرک ایران، اداره دفتر و روابط عمومی- اداره حفاظت و تجسس مدیریت طرحها و بررسیها، اداره آمار- اداره بهبود روشهای گمرکی- اداره تعیین ارزش- اداره همکاریهای بین المللی .

مدیریت امور اداری . اداره کارگزینی- اداره بودجه- اداره تشکیلات و آموزش- اداره حقوقی و قضائی- اداره رفاه و تعاون.

مدیریت امور مالی . اداره درآمد و اعتبارات - اداره رسیدگی و تنظیم حساب- اداره پرداخت.

مدیریت امور تدارکاتی . اداره کارپردازی - اداره ساختمان - اداره مخابرات- اداره متوری- اداره انتظامات.

مدیریت امور اجرایی . اداره تعرفه و سودبازرگانی- اداره صادرات و واردات- آزمایشگاه- اداره فروش کالای متروکه و ضبطی- اداره ابلاغ و اجراء.

دفتر نظارت . اداره بازبینی- اداره بازرسی- اداره حسابرسی

فصل بیست و ششم

نیروی انسانی و سازمانهای گمرکی

در مهرماه سال ۱۳۴۷ از ۵۲۹۴ کارکنان گمرک ایران فقط ۴۸ کارمند دانشگاه دیده در گمرک اشتغال داشت و ۳۶۸ کارمند تحصیلات دبیرستانی داشتند در سالهای بعد برای تقویت نیروی انسانی دوره های آموزش ضمن خدمت تشکیل گردید. و ۲۸۰۰ نفر کارمند آموزش دیده در گمرک مشغول کار شدند که باروشپای نوین گمرکی آشنا گشتند و کارمندان دانشگاه دیده اکنون هفت برابر کارمندان سال ۱۳۴۷ است و عده ای از دانش آموختگان خارج از کشور از طریق نخست وزیری در گمرک بکارگماشته شدند و در اجرای مرحله دوم قانون استخدام کشوری بادر نظر گرفتن اصول مدیریت و تقسیم کار و مسئولیت صرفه- جوئی در وقت و هزینه های زائد و پیش گیری از بی نظمی ها سازمان گمرک مورد تجدید نظر قرار گرفته بطوریکه واحدهای گمرکی بچند قطعه تقسیم گشته که با نظارت در اجرای طرحها به هدف های اساسی بهتر دست یابد. اکنون سازمان مورد عمل گمرک ایران.

معاون وزارت امور اقتصادی و دارائی و سرپرست گمرک ایران
کمیسیون رسیدگی باختلافات گمرکی- دبیرخانه امور کمیسیونها.

کردستان-دفتر گمرک کی بانه-دفتر گمرک کی مریوان-دفتر گمرک کی سقز-دفتر مستقل گمرک همدان.

اداره کل گمرکات آبادان و شاهپور و اهواز

اداره گمرک بندر شاهپور - بخش گمرک کی ماه شهر و اسکله مجیدیه - دفتر گمرک کی هنديجان-پاسگاه گمرک کی سجافی.
اداره گمرک آبادان - بخش گمرک کی خارك - دفتر گمرک کی شرکت نفت - دفتر گمرک کی دهانه اروند رود-دفتر گمرک کی ققاس (بهمن شیر)- اداره گمرک اهواز دفتر گمرک کی مهران.

اداره کل گمرک خرمشهر

اداره امور اداری و مالی-اداره امور نظارت-اداره امور واردات- اداره امور مسافری و صادرات دفتر گمرک کی شلمچه-دفتر گمرک کی شهر.

اداره کل گمرکات جنوب شرقی

اداره گمرک بندر عباس-بخش گمرک کی قشم-دفتر گمرک کی سوزا-دفتر گمرک کی دیرستان-دفتر گمرک کی لارک-دفتر گمرک کی هنگام بخش گمرک کی میناب-دفتر گمرک کی کرگان-دفتر گمرک کی کوهستک-دفتر گمرک کی سیریک-دفتر گمرک کی درگاهان-دفتر گمرک کی دولاب-دفتر گمرک کی لافت-دفتر گمرک کی باسعیدو-دفتر گمرک کی صالح-بخش گمرک کی خمیر-دفتر گمرک کی پهل-دفتر گمرک کی هرمز-دفتر گمرک کی خانه سرخ-دفتر گمرک کی بستانو.

سازمان گمرک در تهران و شهرستانها

اداره کل گمرک

اداره کل گمرکات مرکز و شمال

اداره گمرک تهران. دفتر گمرک کی نمایشگاهها-دفتر گمرک کی کرج-اداره گمرک مهرآباد- اداره گمرک امانات پستی- اداره گمرک بندر پهلوی دفتر گمرک کی آستارا- اداره گمرک اصفهان-دفتر گمرک کی ذوب آهن-اداره گمرک نوشهر-اداره گمرک غرب تهران - دفتر مستقل گمرک فریت.

اداره کل گمرکات غرب

اداره گمرک جلفا- اداره گمرک تبریز- اداره گمرک بازرگان - اداره گمرک خسروی - بخش گمرک کی قصر شیرین-دفتر مستقل گمرک رضائیه-دفتر گمرک کی سردشت- بخش گمرک کی سرو- دفتر گمرک کی پیرانشهر- دفتر گمرک کی مهاباد- دفتر مستقل گمرک کرمانشاه-دفتر گمرک کی پاوه-دفتر گمرک کی شوشی-دفتر مستقل گمرک

اداره گمرک لنگه

بخش گمر کی کوهك - بخش گمر کی بندر معلم - بخش گمر کی چارك - دفتر گمر کی مغویه - دفتر گمر کی كلات - دفتر گمر کی چيرو - بخش گمر کی مقام - دفتر گمر کی شیو - دفتر گمر کی بتن - دفتر گمر کی لاوان - دفتر گمر کی بستانه.

اداره گمرک کیش

دفتر مستقل جاسك - دفتر گمر کی بونجی - دفتر گمر کی بیریزك - دفتر گمر کی كچ - دفتر گمر کی كو كسر - دفتر مستقل گمرک کرمان.

اداره گل گمرکات جنوب غربی

اداره گمرک بوشهر - بخش گمر کی کنگان - دفتر گمر کی دیر - دفتر گمر کی تنبگ - بخش گمر کی دلوار - دفتر گمر کی بوالخیر - دفتر گمر کی لاور - بخش گمر کی عسلویه - دفتر گمر کی طاهری - دفتر گمر کی هاله - اداره گمرک شیراز - اداره گمرک گناوه - بخش گمر کی دیلم - بخش گمر کی ريك.

اداره گل گمرکات شرق

اداره گمرک زاهدان - دفتر گمر کی میر جاو - دفتر گمر کی سراوان - پاسگاه گمر کی جالق - پاسگاه گمر کی کوهك - دفتر گمر کی زابل - پاسگاه گمر کی ریگموری - پاسگاه گمر کی سرونك - اداره گمرک مشهد - دفتر گمر کی باجگیران - اداره گمرک تایباد - دفتر گمر کی دو غاردن - اداره گمرک چاه بهار - دفتر گمر کی کنارك - دفتر گمر کی پسابندر - دفتر گمر کی پیشین - دفتر گمر کی تنگ.

اکنون این سازمانها در گمرک ایران مورد عمل است و مدتی است از طرف سازمان امور استخدامی کشور مشغول بررسی در سازمان آینده گمرک مطابق با احتیاجات کنونی می باشند که هنوز تصویب و ابلاغ نشده است.

زیادی از نظر تخلیه و بارگیری بوجود آمد ولی برای سازمانهایی که در جامعه متحول و انقلابی قرار گرفته اند چاره ای جز این نیست که خود را مجهز ساخته همگام سایر شئون انقلاب جامعه پیشرفته قدم بردارند.

باید اذعان نمود که بر اثر محدودیت زمانی گمرک تهران از نظر وسائل از قبیل جرثقیل و لیفتراک و نیروی انسانی دچار کمبودهایی است که باید در سالهای آینده نسبت به تامین آن اقدام گردد.

اداره گمرک تهران

پیش ازین واردات از طریق زمینی منحصر ب اداره گمرک تهران در مرکز بود و اینک با ایجاد ادارات دیگر در حقیقت آن وظایف به چند بخش تقسیم شده و در حال حاضر اداره مزبور یکی از فعالترین گمرکات کشور محسوب میگردد بطوریکه در سال گذشته در حدود یکصد و پنج میلیون و یکصد و بیست و نه هزار و پانصد و شش کیلو (۱۰۵/۱۲۹/۵۰۶) کیلو کالا تخلیه و یکصد و شش میلیون و پانصد و نود هزار و سیصد و شش (۱۰۵۹۰۳۰۶) کیلو کالا بارگیری و بیش از هفت میلیارد ریال درآمد وصول نموده که نسبت به مدت مشابه سال پیش حدود ۹۸٪ افزایش داشته است.

در سال گذشته یکی از انبارهای اداره گمرک تهران که بر اثر آتش سوزی بکلی از بین رفته بود تجدید ساختمان گردید و مورد استفاده واقع شد و ساختمان يك انبار بزرگ ب ظرفیت ۱۰۰۰ مترمکعب نیز در برنامه سال گذشته در دست اقدام بود که تکمیل و مورد بهره برداری قرار گرفت.

سلف سرویس اداره گمرک تهران که در حال حاضر بیاری کارمندان اداره میگردند نیاز بمساعدت بیشتری داشته است.

فصل بیست و هفتم

گزارش کار گمرکات کشور در چهارمین سمینار ادارات گمرک که

در فروردین ۱۳۵۴ در زاهدان تشکیل شد

در سال ۱۳۵۱ نخستین هم کاوی مدیران گمرکات کشور در تهران تشکیل یافت در سال ۱۳۵۳ دومین هم کاوی در خرمشهر و در سال ۱۳۵۳ سومین هم کاوی در بندرعباس تشکیل گردید و چهارمین هم کاوی مدیران گمرک در سال ۱۳۵۴ در زاهدان تشکیل شد که گزارش آنرا در زیر آورده ایم:

قدرت خرید بخش عمومی و بخش خصوصی که انعکاس آن در امور اقتصادی منجر به سرمایه گذاریهای بسیار در داخل و در خارج از کشور گردیده است بطوریکه درآمد ناخالص ملی به رقمهای ثابت در سال ۱۳۵۳ یا حداقل ۴۰ درصد رشد نسبت به سال ماقبل خود بالغ بر ۲۱۹۳ میلیارد ریال رسیده است لذا حجم واردات مامخصوصاً در سال گذشته بر اثر استفاده از راههای ترانزیت و خشکی بارو یا بنحو بارزی افزایش یافته است.

انکار نمیتوان کرد که جهش مزبور پیش بینی نشده بود و در بدو امر مشکلات

اداره گمرک مهرآباد

یکی از پدیده‌های پیشرفته قرن حاضر ارتباط بین کشورها از طریق حمل و نقل هوایی است که برای رساندن هرچه زودتر کالا و مسافر بیابزار فروش و مقصد مورد استفاده قرار میگیرد.

متأسفانه امکانات واردات و صادرات هوایی ما از چند سال باینطرف گشایش قابل ملاحظه‌ای پیدا نکرده و توسعه ساختمان و ایجاد انبارها مستلزم نوسازی فرودگاه و احیاناً ایجاد فرودگاه جدید است که احتیاج به اجرای يك برنامه مدت دار دارد ولی با استفاده از روشهای مدیریت (حد اکثر بهره‌گیری از حداقل امکانات) در این مورد هم اقدامات عاجلی بعمل آمده است.

باسانحه فروریختن سقف تالار بزرگ فرودگاه مهرآباد در سال ۱۳۵۳ که امور مسافری رادچار اختلال و دگرگونی نموده و باعث ناراحتی مسافران گردیده بود از طریق نخست وزیری و هواپیمائی کشوری مذاکراتی بعمل آمد و توفیق حاصل گردید تا سالن مخصوص زائران خج برای مسافران ورودی آماده گردد و محل ورود و خروج مسافران هوایی از هم تفکیک و تسهیلات لازم برای عبور و مرور آنان فراهم شد و اقدامات دیگری از قبیل تهیه لوازم و وسایل اداری متناسب با تهیه و نصب دستگاه کنترل حضور و غیاب کارکنان، تهیه یکدستگاه لیفتراک ۴ تنی برای تخلیه و بارگیری-تهیه نورافکن‌ها برای روشنائی محوطه بار انداز، تهیه و نصب یکدستگاه سردخانه بظرفیت ۲۵ مترمکعب برای نگهداری مواد غذایی و دارو، تعمیرات اساسی سردخانه انبار ۳ نرده کشی باتوری و پروفیل در محوطه‌ها و بارانداها، تهیه و نصب (کیوسک) مخصوص اطلاعات در قسمت جلوسالن تجاری برای راهنمایی مراجعان تهیه و اضافه نمودن دو محل ۳۶۰۰ مترمربع و ۴۸۰ مترمربع برای محوطه بارانداها، تهیه و نصب یکدستگاه

جدید تلفن صدشماره‌ای زیرمنس، تهیه و تحویل ۵۰۰ قطعه برزنت برای محافظت کالاها- تهیه پنج دستگاه ماشین حساب برقی، تهیه ۶ دستگاه قیان، یکدستگاه باسکول، تهیه و نصب تابلوهای فارسی و لاتین در سالن تجاری برای راهنمای مراجعان و بسیاری اقدامات رفاهی دیگر.

اداره گمرک مهرآباد امروزه یکی از فعالترین ادارات گمرکی ایران بوده و بعلا اهمیت بین‌المللی بودن فرودگاه مهرآباد که جنبه جهانی دارد فعالیت‌های آن روز بروز روبه توسعه و پیشرفت است.

در سال گذشته -/۹۹۳/۱۸/۵۵۷ کالا تخلیه و ۳/۷۴۸/۱۸ تن بارگیری شده و مجموعاً، مبلغ -/۵۹۱/۱۳۲/۳/۰۱۲ ریال درآمد وصول شده که نسبت بمدت مشابه سال قبل حدود -/۱۸۷/۵۲۰/۱/۶۹۶ ریال افزایش داشته است.

برای اینکه کارکنان فرودگاه به چگونگی پیشرفتهای فرودگاههای جهان آشنائی عملی پیدا کنند تصمیم گرفته شده است که ۱۷ نفر از رؤسای فرودگاههای گمرکات کشور مانند مهرآباد، آبادان، شیراز و بندرعباس را برای مدت یکماه به مسافرت اروپا اعزام داشته تا از نزدیک بانشریفات ورود و خروج مسافر و کالا آشنائی پیدا نموده و نظرات خود را باتوجه باوضاع اداری واجتماعی خود اظهار و از تجارب دیگران نیز استفاده بعمل آورند.

در حال حاضر اداره گمرک مهرآباد با کادر پرسنلی بشرح زیر:

کارکنان مرد ۲۰۵

کارکنان زن ۲۶

در تمام مدت شبانه روز بکار اشتغال دارد و با ساختمان فرودگاه نوین پیش بینی‌های لازم برای سازمان گمرک شده است تا از جهت ترخیص کالا و مسافر نیازمندیهای موجود بکلی مرتفع گردد.

اداره گمرک امانات پستی تهران

یکی از مسائل که در گذشته موجبات ناراضائی ارباب رجوع امانات پستی را فراهم مینمود این بود که میبایستی برای انجام تشریفات گمرکی و تحویل بسته های خود هر چند هم کوچک باشد بآدمه گمرک امانات پستی مراجعه و احیاناً مدتی معطل گردید، لذا با انجام تشریفات ارزیابی غیابی برای بسته های تا ۷ کیلو گرم و ارسال آن بنشانی گیرندگان در منازل آنها قدم مؤثر و مثبتی در جلب آسایش مراجعان بگمرکخانه مزبور برداشته شد و اقداماتی در جریان است که امید میرود این تسهیلات تابسته های بوزن ده کیلو گرم تعمیم داده شود.

با اقداماتی که برای تکمیل کادر پرسنلی این اداره بعمل آمده و تسهیلاتی که نمونه آن در بالا شرح داده شد باز هم مشاهده میگردد که حجم کار این اداره بقدری متراکم و انبوه است که متناسب با سرعت عملیات یک شهر ۴ میلیون نفری نیست لذا مشغول مذاکره و تبادل نظر مقامات پست تهران هستند تا مبادرت بایجاد چند واحد پستی در نقاط مختلف شهر نموده و سرعت بیشتری در توزیع کلی های وارده داده شود.

اداره مزبور در سال گذشته مبلغ ۱۷۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال در آمد داشته و نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود شصت و سه میلیون ۶۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال اضافه در آمد داشته است.

کادر پرسنلی اداره گمرک امانات پستی بشرح زیر میباشد:

تعداد کارکنان مرد هفتاد و یک نفر

» زن چهل و چهار نفر

گمرک فریت

سابقاً مسافران هوایی پس از ورود بگمرک مهر آباد و انجام تشریفات ترخیص و مسائل همراه خود چون ممکن بود قسمتی از چمدانها و وسایل آنان فریت شده یا بعداً برسد ناگزیر بودند برای ترخیص این گونه وسایل دوباره با طی مسافت طولانی و صرف وقت زیاد بگمرک مهر آباد مراجعه نمایند.

اینک با وجود گمرک فریت که تقریباً در مرکز شهر قرار دارد دیگر مسافران اجباری به رفتن مهر آباد نخواهند داشت.

در سال گذشته بیش از بیست هزار نفر از مسافران حدود چهل هزار بسته وارده را از این گمرک مرخص یا مرجوع نموده و حدود شصت میلیون ریال در آمد وصول گردیده که نسبت ب مدت مشابه سال پیش مبلغی برابر ده میلیون ریال اضافه در آمد حاصل شده است.

با وجود آنکه سازمان گمرک فریت با ۳۵ نفر کارمند به تصویب رسیده است بعلت محدود بودن جا و عدم امکان فعالیت برای کادر مصوب در حال حاضر با ۱۹ نفر کارمند و ۱۰ کارگر بکار اشتغال دارد که بایستی در سال آینده نسبت بتأمین مکان وسیع و انبارهای کافی و تکمیل کادر پرسنلی آن اقدام بعمل آید.

اداره گمرک غرب

چون واردات از مرزهای بازرگان و جلفا بطریقی سابقه ای رو بافزایش گذاشته بود و اداره گمرک تهران جوابگوی این واردات بسیار نبودند لذا اداره گمرک غرب تهران واقع در راه کرج در دو حوزه مجزی از یکدیگر تشکیل و آغاز کار نمود.

در حال حاضر گمرک غرب با استفاده از تأسیسات شرکت انبارهای عمومی

مشمول بر ۸۰۰۰ متر مربع انبار مسقف و ۱۵۰۰۰ متر مربع هانگار و ۲۹۰۰۰ متر مربع محوطه برای تخلیه کالاهای وارداتی و صادراتی و یک تالار دوطبقه برای امور اداری بکار اشتغال دارد.

حوزه دونیز با ۳ کیلومتر فاصله شامل یک انبار سرپوشیده بمساحت ۸۵۰۰ متر مربع با ۲ خط ریل در داخل انبار و یک انبار مخصوص کالاهای آتشزا و انبار دیگری بمساحت ۲۰۰۰ متر مربع مخصوص تخلیه کامیونها و انباری بمساحت ۱۲۰۰ متر مربع باضافه یک هانگار بمساحت ۵۰۰ متر مربع که دارای تجهیزات لازم است و محوطه ای بمساحت ۲۸۰۰۰ و یک باب ساختمان دوطبقه که اختصاص بامور اداری دارد.

در آینده نزدیک گمرک غرب بمحوطه ای در حدود ششصد هزار متر مربع انتقال خواهد یافت تا بموازات افزایش حجم کار محل تخلیه و بارگیری آن با فعالیتهای لازم متناسب باشد.

در سال گذشته گمرک غرب مجموعاً ۲۰۳/۹۲۰ تن کالا تخلیه و ۲۴۷/۲۲۴ تن کالا بارگیری نموده و درآمد آن بالغ بر ۷/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده است. کادر پرسنل اداره گمرک غرب و حوزه ۲ شامل ۱۲۸ کارمند بوده که از هفت و نیم صبح کار را آغاز نموده و تا ساعت چهار و نیم بعد از ظهر بکار مشغولند.

بدیهی است عملیات گمرکی بصورت ارزیابی غیابی انجام شده و از طرف انبارهای عمومی نیز ساختمان تازه برای کادر پرسنلی بویژه امور ارزیابی در نظر گرفته شده که مورد استفاده است.

خوشبختانه عملیات آزمایشگاهی کالاها نیز در گمرک مزبور متمرکز و در محل نمونه کالاها مورد آزمایش قرار میگیرد که بمقدار زیاد از نظر کم کردن مدت ترخیص کالا اثر بسیار گذاشته است.

اداره گمرک اصفهان

وجود گمرک اصفهان در مرکز استان برای تسریع در کارخانجات داخلی و رفع مشکلات صاحبان صنایع از یکطرف و ترخیص کالاهای وارده مربوط بذوب آهن آریامهر است که رقم سنگینی از واردات را تشکیل میدهد از طرف دیگر عامل مؤثری برای پیشرفت امور تولیدی و صنعتی این استان بشمار میرود.

در سال گذشته جمعاً: ۱۶۷/۱۶۳/۳۳۹ کیلو کالا از راه ترانزیت داخلی از مرزهای کشور به انبارهای اختصاصی کارخانه های ذوب آهن و گمرک اصفهان وارد گردیده و جمعاً ۲۵۶/۸۵۸/۳۷۰ ریال درآمد حاصل شده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود پنجاه میلیون ریال افزایش داشته است.

در اداره گمرک اصفهان نیز بسته های پستی وارد شده ارزیابی شده و پس از انجام تشریفات گمرکی توسط مأموران پست در منزل صاحبان آنها تسلیم میشود.

کادر پرسنلی گمرک اصفهان در حال حاضر عبارت از پنجاه و هفت نفر میباشد. از طریق وزارت مسکن و شهرسازی اقدامات مؤثری صورت گرفته تا کارکنان اداره مزبور بتوانند از خانه های سازمانی استفاده نمایند و برای استقرار محل اداره در زمینی بمساحت ۲۰۰۰۰۰ متر مربع در کنار راه آهن یا وزارت مسکن و شهرسازی گفتگو بعمل آمده است که امید میرود در آینده نزدیکی صورت تحقیق بخود گیرند.

اداره گمرک بندر پهلوی

اداره گمرک بندر پهلوی در سال گذشته ۲۸۱۸۰۲ تن کالا تخلیه و ۸۸۸۸۵ تن بارگیری داشته و معادل ۱/۱۹۶/۵۵۷/۲۲۰ ریال درآمد وصول نموده است.

کادر پرسنلی آن در حال حاضر نود و دونفر کارمند و هفت نفر کارگر میباشد.

اداره گمرک پهلوی نیز درباره کالاهای وارد شده روش ارزیابی غیابی را مورد عمل قرار داده است.

پلاژ گمرک پهلوی که متأسفانه با وضع نامناسبی ساخته و مورد استفاده قرار گرفته بود طبق نظر گمرک ایران بوضع آبرومند و شایسته‌ای در سال ۱۳۵۴ نوسازی و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

اداره گمرک نوشهر

اداره گمرک نوشهر در سال گذشته جمعاً ۹۷/۱۹۴/۸۵۹ کیلو کالا تخلیه و ۱۳۱/۳۰۲/۲۷۳ کیلو کالا بارگیری نموده و درآمد آن معادل ۱۹۱/۴۱۸/۶۱۷ ریال بوده است که نسبت به مدت مشابه سال پیش مبلغ ۳۴/۴۹۳/۳۴۷ ریال افزایش داشته و کادر پرسنلی آن در حال حاضر جمعاً ۴۱ نفر است که از نظر نیروی انسانی باید تقویت گردد.

اداره گمرک آستارا

این اداره در اواخر سال ۵۳ تأسیس گردیده و با برنامه‌هایی که دولت برای واردات از راه آستارا در پیش دارد تقویت و تکمیل خواهد شد.

چون قسمت مهمی از واردات کشور از طریق مرزهای کشور همسایه روسیه شوروی وارد میگردد لذا چنانکه منظور نظر است گمرک آستارا از نظر تأمین پرسنل و تجهیزات اولویتی داشته باشد امید است قسمتی از گرفتاریهای فعلی گمرک ایران از نظر کثرت ورود کالا در جلفا تعدیل گردد و از نظر موقعیت محلی برای ساختمان خانه‌های مسکونی کارمندان و همچنین پلاژ و استراحتگاه کارکنان

گمرک ایران نیز برنامه مفصلی در دست اقدام است.

دفتر گمرکی ترخیص اتومبیل‌های مسافری

یکی دیگر از مشکلاتی که مسافران وارد شده به کشور با اتومبیل‌های خود داشته اند مراجعه به اداره گمرک تهران و عبور از ترافیک سنگین راه آرامگاه و کمبود جایگاه ماشین بود که برای رفع این نقیصه محلی برای این منظور در محوطه انبارهای گمرک دفتر زمینی پیشین در نظر گرفته شده و کلیه عملیات ترخیص اتومبیل‌های مسافران با کادر لازم در آنجا مستقر گردید و چون استقبال عمومی مسافران برای آوردن اتومبیل از خارج روزافزون است باینکه برای محوله پارکینگ از محل ۸۵ دستگاه ماشینهای تصادفی بطور نامنظم نگهداری میگردد برای پارک ۶۰۰ تا ۷۰۰ دستگاه اتومبیل استفاده گردیده معذالک باید محوطه‌ای بمساحت ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار متر مربع برای این منظور در نظر گرفت تا چنانچه صاحبان اتومبیل اقدام بترخیص فوری نمایند از لحاظ پارک و نگهداری ماشین‌ها در تنگنا قرار نگیرند.

خوشبختانه مذاکرات با مقامات انبارهای عمومی روبه پیشرفت میباشد که امید است بزودی محوطه‌های تازه مورد استفاده واقع گردد.

با حذف تشریفات زائد و متراکم نمودن عملیات ترخیص باز پیشرفت کار آنچنانکه مورد نظر بود انجام نمی‌گرفت لذا با استفاده از روش کامپیوتری ۴ مرحله از امور گمرکی در یک مرحله انجام و کوشش میشود که حداکثر زمان صدور پروانه به ۵ دقیقه تقلیل داده شود.

اقدامات حوزه مدیریت کل گمرکات مرکز و شمال

۱- در طی سال گذشته مطالعاتی در انجام تشریفات گمرکی و حذف مراحل

اضافی و حداکثر استفاده از نیروی انسانی بعمل آمده است که قسمتی از آن پیاده شده و قسمت دیگر در دست بررسی و اقدام است.

۲- ادارات تابعه وسیله عده‌ای از کارشناسان مدیریت کل گمرکات مرکز و شمال مورد ارزشیابی قرار گرفته‌اند.

۳- باتوجه بامکانات موجود نسبت بتأمین نیروی انسانی ادارات حوزه مدیریت احکام نقل و انتقال صادر شده است.

۴- پیگیری برای تسویه کالاهای نمایشگاهی با مقامات مسئول ادامه داشته است.

۵- جمعاً یکصد و پانزده هزار و پانصد و نود و هشت - ۱۱۵/۵۹۸ فقره اظهار نامه‌های ادارات تابعه مورد رسیدگی قرار گرفته و مبلغ هجده میلیون و پانصد و هشتاد هزار و بیست و پنج ریال - ۱۸/۵۸۰/۰۲۵ ریال کسر دریافتی کشف گردیده که از آن مبلغ چهار میلیون و ششصد و چهل و سه هزار و هشتصد و دوازده ریال - ۴/۶۴۳/۸۱۲ ریال وصول و بقیه در دست مطالبه است.

۶- برای تسویه فوری و فروش کالاهای متروکه و جلوگیری از تراکم آن در اداره فروش کالاهای ضبطی و متروکه اقدامات بعمل آمد که ضمن رسیدگی و ارزیابی این گونه کالاها در گمرکات مهرآباد و غرب و گمرک تهران ترتیبی داده شده است که نسبت بفروش فوق‌العاده آن در گمرک تهران اقدام بعمل آید و کار فروش کالاهای متروکه گمرکات تهران و غرب تهران را سا بوسیله این مدیریت کل انجام میشود.

۷- در پاره‌ای موارد باید مشخصات اتومبیل یا کالا در گذرنامه و یا پروانه ثبت گردد که اغلب بعلت طولانی بودن مطالب وقت زیادی می‌گرفت لذا برای صرفه‌جویی در وقت و بکار گرفتن کارمندان در سایر قسمت‌ها در این مورد از مهرهای لاستیکی با ذکر مشخصات استفاده گردید و چنانچه این روش

گمرکخانه‌های دیگر مورد عمل قرار گیرد در سرعت کار تأثیر بسیار خواهد داشت.

۸- یکی دیگر از علل تاخیر در جریان کار این است که چون نظار ارزیابانیکه اظهارنامه‌ها را ارزیابی مینمایند باید بوسیله کارشناس مورد تأیید قرار گیرد و بعلت عدم دسترسی فوری بکارشناس اکثر اظهارنامه‌ها بعهدہ تعویق می‌افتد لذا بایستی بتعداد مثلاً هر ۴ ارزیاب یک نفر کارشناس باشد که مسئولیت رسیدگی و بجریان گذاردن اظهار نامه‌های دیده شده بوسیله ارزیابان مربوط به کارشناس مسئول واگذار گردد.

۹- چون ارزش کالا در تعرفه جدید نقش حساسی در تأمین حقوق و عوارض گمرکی دارد پیشنهاد شده است يك رابطه و هماهنگی تحت نظر اداره ارزش مرکز بین کلیه گمرکات کشور برقرار شود تا در هر ۱۵ روز یکبار لا اقل تمام ماموران از مأخذ ارزش کالاهای وارد شده آگاه گردند.

۱۰- اصولاً در هر گمرکخانه باید بایگانی برای حفظ و نگهداری کلیه اطلاعاتی که مورد استفاده کارمندان اداری مالی و فنی ممکن است واقع شود بایگانی باید وجود داشته باشد که این قسمت با داشتن مسئول مستقیم و وارد تحرك فوق‌العاده‌ای در برقراری ارتباط عملی با مرکز سازمان و گمرکخانه‌ها از یکطرف و با کارکنان ادارات از طرف دیگر برقرار میکند و از این راه نیز کمک مهم و مؤثری به آموزش ضمن خدمت کارکنان گمرک ایران شده است.

۱۱- تشکیل سازمان روابط عمومی در ادارات

باید اذعان نمود بین آنچه طبق مقررات و قوانین آیین‌نامه‌ها نوشته شده با آنچه در عمل و تجربه آموخته میشود تفاوت‌های بسیار مشهود می‌گردد و تلفیق نتایج علمی و عملی یکی از وظایفی است که در سرپرستی باید مورد توجه قرار گیرد.

گرچه روابط انسانی که فقط مدت کوتاهی قریب ۵۰ سال از آن گذشته هنوز نتوانسته است در سازمانها جنبه عملی بخودگیرد ولی باید باین نکته مهم توجه داشت .

برای رسیدگی به خواسته های ارباب رجوع واموری که مربوط به ادارات میگردد پیشنهاد شد. در هر يك از ادارات گمرک سازمانی بنام (اداره روابط عمومی) که اعضای آن مرکب از افراد تحصیل کرده و آموزش دیده باشند تشکیل گردد تا با مطالعه نامه ها، مصاحبه در سازمانهای مختلف و استفاده از کتابها و مقالات مدیریت، روانشناسی اداری، روابط انسانی و هنر سرپرستی آخرین پدیده های علمی و تجربی راتهییه و در تمام سطوح گمرکخانه ها پیاده و در - اجرای آن نظارت نمایند و باین ترتیب مشکلات موجود را که مسئولین امر با صرف اوقات خود در امور اجرایی از آن منفک هستند رفع و با تعیین وظایف دقیقتری که بموقع خود و با استفاده از نظرات متخصصان فن تدوین خواهد گردید بمورد اجرا و عمل گذاشته شود.

۱۲- گشایش زندگی و ترقی سطح در آمده ها امکان بیشتری برای مردم کشور فراهم ساخته تا بکشورهای خارج بیشتر مسافرت نمایند و با استفاده از امکانات خود و همچنین رعایت سنن و آداب ایران توقعات عمومی برای افزایش مبادله هدیه و سوغات بالا رفته است لذا تعیین مبلغ ۵۰۰۰ ریال موضوع ماده ۲۵ آئین نامه اجرای قانون تعرفه گمرکی برای تنظیم اظهارنامه کالای مسافری با اوضاع روز مناسب نیست و باید برای افزایش مأخذ مزبور بمیزان حداقل ۱۰۰۰۰ ریال اقدام لازم بعمل آید.

همچنین نسبت به امور رفاهی و درمانی کارمندان گمرک ایران اقاماتی اساسی در جریان است.

قطعه نامه مسئولان گمرک ایران

چهارمین همکای مسئولان گمرک کشور در نهم فروردین ماه ۱۳۵۴ در شهر زاهدان تشکیل شد و پس از تبادل نظر و بررسی در مشکلات گمرکی قطعات زیر تصویب و صادر گردید .

چهارمین اجلاس سالانه مسئولان گمرکی کشور که از نهم فروردین ماه ۱۳۵۴ در زاهدان بنام شاهنشاه آریامهر گشایش یافت تا دوازدهم فروردین ماه ۱۳۵۴ در جلسات عمومی صبح و عصر خود به ریاست معاونت وزارت امور اقتصادی و دارائی و رئیس کل گمرک ایران و نیز در کمیته های فنی، اداری و مالی و تدارکاتی موضوعات گوناگون گمرک ایران را مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار دادند شرکت کنندگان در این اجلاس موفقیت گمرک را در انجام تشریفات گمرکی کالاهای وارداتی که بنحو چشمگیری در سال گذشته بر اثر رشد اقتصادی کشور فزونی داشته است مورد توجه قرار داده و از تسهیلات خاص و حذف تشریفات زائد و تدابیری که موجبات انجام سریع تر وظایف ماموران گمرک شده است اظهار رضایت نمودند و مراتب قدردانی و سپاس خود را از آقای هوشنگ انصاری وزیر امور اقتصادی و دارائی که رهنمون این اقدامات بوده اند و در

تحقق یافتن برنامه‌های رفاهی کارکنان گمرک ایران اوامر مؤکد و مؤثری صادر نموده‌اند اعلام داشتند مسئولان گمرکات کشور از اینکه سیاست اعتماد به بازرگانان و صاحبان صنایع و مسافران در سال گذشته در گمرکات نتایج رضایت بخشی داشته و در روابط گمرک با مردم دگرگونی خاصی را موجب شده است و موارد اختلاف بین ترخیص کنندگان کالا و ماموران گمرک محدود به ۱/۸ درصد موارد بوده است، ادامه و تعمیم اصل (به مردم اعتماد کنید) را خواستار شدند. شرکت کنندگان در چهارمین اجلاس مسئولان گمرک اقدامات انجام شده در توسعه و نوسازی گمرکات کشور و ایجاد گمرک جدید آستارا و انجام برنامه ایجاد ساختمانهای اداری و مسکونی گمرکات سراسر کشور را مورد توجه قرار داده از پیشرفت سریع برنامه‌ها اظهار رضایت نمودند. مسئولان گمرک ایران با توجه به اقدامات مجدانه‌ای که در جهت تعمیم منافع مصرف کنندگان و تولید کنندگان در سال گذشته صورت گرفته است و موجبات تامین سریع نیازمندیهای غذایی و ضروری مردم را فراهم آورده است و نیز با در نظر گرفتن روشهای خاصی که در جهت تسریع انجام تشریفات گمرکی مسافران و جهانگردان و گیرندگان هدیه و سوغات فراهم آورده و بانگارش به تسهیلات جدیدی که در سال گذشته برای بازرگانان و صاحبان صنایع ایجاد شده واصل تشویق وارد کنندگان واقع بین در سطح وسیع پذیرفته شده است و با عنایت به گسترش سریع مبادلات بازرگانی خارجی کشور پس از بررسی و تبادل نظر مراتب زیر را توصیه مینماید:

۱- کلیه مسئولان واحدهای گمرکی کشور بترتیب مقتضی در انجام وظیفه کارکنان خود نظارت دقیق نموده بنحوی که قصوری در انجام وظیفه کارکنان حاصل نشود.

۲- با توجه به نتایج مثبت اجرای اصل اعتماد به مردم در فرودگاه مهرآباد کلیه مسئولان واحدهای گمرکی کشور مساعی خود را در تعمیم و اجرای این اصل اعمال نمایند.

۳- بمنظور تسریع در امر ترخیص کالا از ارسال نمونه کالاهای وارداتی به آزمایشگاه خصوصاً مواد شیمیائی و رنگی مربوط به وارد کنندگان که کالاهای آنها مستقیماً از طرف کارخانه‌های سازنده بسته بندی و فاکتور شده باشد خودداری و بر اساس سوابق قبلی ترخیص گردد.

۴- جهت کوتاه کردن تشریفات ترخیص کالا گروههای ارزیابی با استفاده از فهرست کالا و سایر اسناد نسبت به تشخیص طبقه بندی کالا را اقدام و حتی المقدور از ارجاع امر بکارشناسان فنی خودداری کنند.

۵- مرحله دوم بازبینی اظهارنامه باروش نمونه‌ای انجام گیرد.

۶- گمرکات تجاری بایجاد سرویسهای ارزیابی اختصاصی جهت ترخیص کالای متعلق به مؤسسات دولتی و کالای معاف از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و کالائی که ترخیص آن نیاز به ارزیابی کامل ندارد اقدام و تسهیلات متناسب برقرار سازند.

۷- کلیه فرمهای گمرکی مورد بررسی و تجدید نظر قرار گیرد بنحوی که با مقتضیات زمان مطابقت داشته باشد.

۸- ارتباط گمرک با سایر سازمانها مورد بررسی مجدد قرار گیرد تا از دوباره کاری و تداخل وظایف جلوگیری و کارهای جنبی و فرعی گمرکات که جز وظائف اصلی سایر سازمانهای دولتی است، حذف شود.

۹- با توجه به توسعه روزافزون حجم مبادلات بازرگانی خارجی علاوه بر توسعه و تجهیز گمرکات فعلی نسبت به ایجاد گمرک خانه‌های جدید در اهواز و تبریز اقدام شود تا از تراکم کالا در گمرکات مرزی کاسته گردد.

۱۰- با عنایت به فزونی چشم گیر تعداد مسافران و سیاحان در مرزهای زمینی کشور ادارات کل مناطق گمرکی با توجه به مقتضیات محلی در روش انجام تشریفات گمرکی مسافرین بنحوی تجدید نظر نمایند که تسهیلات بیشتری برای مسافران و جهانگردان فراهم آید تا در مدت زمان کمتری تشریفات قانونی انجام پذیرد.

۱۱- باتوجه به نتایج مفید حاصل از اجرای طرح مکانیزه کردن ترخیص اتومبیل استفاده بیشتر از ماشینهای شمارگر در گمرکات کشور مورد توجه قرار گیرد تا هرچه زودتر قسمتهای بیشتری مکانیزه گردد.

۱۲- گمرکات توجه خاصی به تسریع در اجرای مقررات کالای متروکه و فروش کالای ضبطی بنمایند.

۱۳- با استفاده از تجارب حاصل از واگذاری خدمات گمرکی به بخش خصوصی این سیاست همچنان دنبال گردد تا در کلیه گمرکات کشور تعمیم یابد.

۱۴- با ادغام و تجمع مسئولان سازمانهای مختلف مرتبط با انجام تشریفات بسته های امانات پستی در یک محل ترتیبی اتخاذ گردد تا بسته ها هرچه زودتر و آسانتر بدست صاحبان آن برسد.

۱۵- نظر به اینکه آینده حمل و نقل جهانی باتوسعه روز افزون کانتینر همراه می باشد گمرکات کشور امکانات و تسهیلات لازم جهت تخلیه کانتینر فراهم و وارد کنندگان و عاملان حمل و نقل را به استفاده از کانتینر تشویق نمایند.

۱۶- باتوجه به اینکه اختیارات وسیعی بگمرکات کشور و ادارات کل مناطق تفویض شده است در سازمان و تشکیلات این واحدها متناسب با وظائف و اختیارات جدید تجدیدنظر گردد.

۱۷- با آنکه در سال ۱۳۵۳ در گمرک ایران ۵۹۱ نفر آموزش پیش از خدمت دیده و ۸۸۷ نفر دوره های بازآموزی را گذرانده اند معذالک باتوجه به گوناگونی مقررات مورد اجرای ماموران گمرک برنامه های آموزشی ضمن خدمت کارکنان گمرک باز هم از نظر کمی و کیفی گسترش یابد.

۱۸- ترتیبی اتخاذ گردد تا کارکنان دیپلمه و لیسانسیه گمرک ایران نیز بتوانند از دوره های عالی و فوق لیسانس امور گمرکی دانشکده علوم اداری و مدیریت بازرگانی استفاده نمایند.

۱۹- باتوجه به رابطه زیاد و مداوم مردم با گمرک قسمت روابط عمومی

گمرکات کشور توسعه یابد و نیروی انسانی آن تقویت شود.

۲۰- در نقل و انتقال کارمندان ترتیبی اتخاذ گردد که کلیه احکام انتقال در تابستان صادر گردد و ضمناً در مناطقی که امکانات زیست کمتر است زمان خدمت محدودتر باشد.

۲۱- در ایجاد و تجهیز خانه های سازمانی و باشگاه اردوهای تابستانی و زمستانی کارکنان گمرک در سراسر کشور تسریع شود.

۲۲- در فهرست مشاغل که مشمول بیمه حوادث میباشند بنحوی تجدیدنظر گردد که کلیه کسانی که در معرض خطر میباشند مشمول بیمه حوادث شوند.

۲۳- برنامه های خاص اردوهای تابستانی، گردشهای دسته جمعی داخل و خارج کشور کارکنان بخصوص کارکنان مناطق مرزی در سطح گسترده تری اجرا شود و ترتیب بازدید از کارخانجات داده شود.

۲۴- گمرکات کشور تدابیری خاص جهت اجرای برنامه های ساختمانی و تعمیراتی متناسب با وضع جوی هر منطقه تدوین و اجرا نمایند بنحوی که اعتبارات در اختیار رادزمان مناسب مصرف نمایند.

۲۵- بانظر وزارت امور اقتصادی و دارائی ترتیبی داده شود که تشریفات مربوط به اسناد مالی گمرکات بوسیله ادارات محلی رسیدگی گردد.

۲۶- پنجمین اجلاس مسئولان گمرکی ایران در بو شهر تشکیل شود.

- ۲- استاندارد نمودن وسایل موجود در مراکز تلفن و بی سیم.
- ۳- انجام سرویسهای برنامه‌ای مراکز تلفن و بی سیمهای ادارات و واحدهای گمرکی سراسر کشور.
- ۴- تعویض مراکز قدیمی و فرسوده مرکز تلفن. گمرکات پستی و نصب دستگاه مرکز ۵۰ شماره‌ای نوین در گمرکات بندرعباس، بوشهر و خسروی و بازرگان.
- ۵- آمار عملکرد بی سیمهای ادارات و واحدهای گمرکی سراسر کشور از آغاز تأسیس واحد مخابرات در گمرک ضمناً جمع کارکرد تلگرافات ورودی و خروجی بی سیمهای گمرک.

پ- طرح خرید وسایل اداری و تخلیه و بارگیری

- ۱- از اوایل سال ۱۳۴۸ تاکنون ضمن انعقاد پیمان خرید عمده تخلیه و بارگیری از کشور اسپانیا دستگاههای مربوط که عبارتست از جرثقیل و تسمه نقاله و باسکول ۴۴۳ دستگاه به اضافه لوازمیدکی خریداری و بتدریج به واحدهای گمرکی و سازمان بنادر و کشتیرانی تحویل گردیده است.
- ۲- تعداد ۱۴۸ قلم جرثقیل از انگلستان خریداری و به واحدها تحویل گردیده است.
- ۳- خرید دودستگاه لیفتراک از کشور آلمان.

فصل بیست و هشتم

توسعه نوسازی واحدهای گمرکی و استفاده از دستگاهها مخابرات

طرحهای نوسازی واحدهای گمرکی کشور از سال ۱۳۴۷

- الف- از محل اعتبارهای عمرانی کشور: ایجاد سه دستگاه حرارت مرکزی- چهار دستگاه قبان ۶۰ تنی- ایجاد يك بنای اداری- تأمین آب و برق در چهار واحد- ایجاد چهار دستگاه ساختمان انبار- ایجاد سه دستگاه برج دیده بانی.
- ب- از محل اعتبار اختصاصی ایجاد دودستگاه تهویه مطبوع عملیات تکمیل ساختمان گارد بنادر و گمرکات ساختمان يك باب انبار.

پ- طرح توسعه گمرکات کشور

باتوجه به فعالیتهای روزافزون واحدهای گمرکی سراسر کشور از طرف ستاد مرکزی گمرک اقداماتی معمول گشته و اخیراً نیز پنجاه هزار متر زمین در اختیار گمرک تهران و ۴۰۰۰ متر انبار در جاده کرج پیش بینی گردیده است.

ت- طرح توسعه مخابرات در گمرک

- ۱- تهیه و تعویض ۵ دستگاه بی سیم (س س ب) (اس اس بی) بجای بی سیمهای قدیمی (د. س. ب (دی اس بی) و نصب آن در واحدهای گمرکی فعال مانند: خرمشهر، بازرگان، جلفا، بندر پهلوی و تهران.

ت- بهبود روشهای گمرکی، اداری و مالی باتوجه به قانون و آئین نامه جدید گمرکی، بمنظور تسریع در تشریفات گمرکی و وصول حقوق واقعی دولت.
ث- بررسی و ارائه طرح واگذاری قسمتی از خدمات گمرکی به بخش خصوصی و نظارت بر اجرای آن.

ج- تهیه و اجرای طرح ادغام، انحلال و یا تاسیس واحدهای گمرکی، باتوجه به موقعیت جغرافیائی و شبکه ارتباطی و حدود فعالیت‌های گمرکات.

۲- برنامه‌های گمرک

باتوجه با افزایش مبادلات بازرگانی خارجی کشور و پیش‌بینی اینکه در طی برنامه عمرانی پنجم این مبادلات جهش چشم‌گیری خواهد داشت

پایان

فصل بیست و نهم

برنامه‌های آینده گمرک ایران

گسترش و رشد اقتصادی بازرگانی خارجی کشور در طول برنامه چهارم متأسفانه بعلمت عدم توجه مسئولان امر به گمرک که واحدی است وصولی و اجرائی گرفتاریهای متعددی ایجاد نموده بود که خوشبختانه با اقدامات پی‌گیری که از طرف مقامات گمرکی بعمل آمد. توجه برنامه‌ریزان و سازمانهای مسئول به نقش گمرک و اهمیت تجهیز واحدهای گمرکی سراسر کشور جهت اجرای برنامه هائیکه بعهدہ آن واگذار شده است جلب گردید و لزوم سرعت عمل در اجرای برنامه تجهیز و نوسازی گمرک ایران کاملاً مسلم گردید.

۱- هدفهای گمرک

- الف- توسعه و نوسازی واحدهای گمرکی متناسب با رشد فعالیت هر واحد.
- ب- تجهیز واحدهای گمرکی از نظر امکانات ساختمانی، انبار، ماشین آلات و نیروی انسانی.
- پ- افزایش کارائی واحدهای گمرکی، از طریق ارتقاء هر چه بیشتر سطح اطلاعات و دانش تخصصی کارکنان و تامین رفاه بیشتر آنان.

بخش دوم

تاریخچه و سازمان بنادر و کشتیرانی

فصل یکم

سازمان بنادر و گشتیرانی

مشاوران بازرگانی که در زمان مظفرالدین شاه برای بررسی سازمان نوین گمرکات بایران آمده بودند پیشنهاد کردند در بندر بوشهر اداره‌ای بنام شعبه گمرکات جنوب تاسیس شود این اداره وظیفه داشت ضمن مراقبت از سواحل ایران از ورود و صدور کالاهای قاچاق از راههای خلیج فارس جلوگیری نماید و در حقیقت وظایف امور بندری و دریایی را نیز شعبه گمرکات جنوب به عهده داشت در دوران سلطنت رضاشاه کبیر در تاریخ ششم بهمن ماه ۱۳۰۶ خورشیدی نیز تأسیسات و تجهیزات اداره بندر پهلوی در شمال کشور از دولت جماهیر شوروی تحویل گرفته شد و اداره امور آن به ماموران ایرانی سپرده شد و نیز از راه آهن سراسری ایران، بندر شاه را از کنار دریای مازندران به بندر شاهپور در کرانه دریای مازندران به بندر شاهپور در کرانه خلیج فارس متصل ساخت.

از سال ۱۳۰۷ پس از گشایش راه شوسه تهران-خرمشهر، بندر خرمشهر در جنوب کشور اهمیت بسیار پیدا کرد و بازرگانی دریایی رونق یافت و به منظور اداره امور بندری کشور «اداره کل بنادر» روز ۱۵ بهمن ماه سال ۱۳۱۴ در تهران تأسیس گردید و کلیه امور بندری ایران در آن متمرکز شد در این زمان ضمن ایجاد

بندر جدیدی در نوشهر نسبت به توسعه و تکمیل باراندازهای بندر خرمشهر و همچنین ایجاد تاسیسات بندری لازم در سایر بندرهای شمال و جنوب کشور نیز اقدام شد. در تاریخ ۲۴ دیماه ۱۳۱۷ هیئت وزیران آیین نامه بندری ایران را که از طرف وزارت راه تهیه و پیشنهاد گردیده بود تصویب کرد و مقرر گردید در بندرهایی که وزارت راه نماینده ندارد اداره کل گمرک به نمایندگی از طرف آن وزارت مجری آیین نامه مورد بحث باشد.

چهارم شهریورماه ۱۳۲۵ طبق تصویب نامه هیئت وزیران مقرر گردید که در آمد حاصل از بهره برداری بندر واقع در منتهی الیه خطوط راه آهن به منظور توسعه تاسیسات بندری مانند سایر درآمدهای راه آهن به حساب ویژه ای منظور شود و در سال ۱۳۲۸ این موضوع مورد توجه دولت واقع شد و به موجب تصویب نامه شماره ۱۲۶۰۵-۲۶/۸/۲۹ و به استناد تبصره ۳۴ قانون بودجه سال ۱۳۲۸ و ماده ۴ قانون متمم بودجه سال ۱۳۲۱ «بنگاه کل بنادر و کشتیرانی» بجای «اداره کل بنادر» در وزارت راه تشکیل گردید.

هفتم خردادماه ۱۳۳۱ آیین نامه ثبت و بهره برداری شناورها مشتمل بر ۱۸ ماده به تصویب هیئت وزیران رسید و براساس آن مقرر گردید که استفاده از شناورها در آبهای داخلی و ساحلی ایران موکول به ثبت آنها و اخذ کواهی نامه مربوط در یکی از بندرهای ایران باشد.

بعد براساس پیشنهاد هیئت عالی بازرسی کل کشور مقرر گردید که این تشکیلات بصورت بنگاه مستقلی در آید و مجوز قانونی برای تبدیل بنگاه کل بنادر تحصیل گردید و تولیت آن که براساس بازرگانی اداره میگردید به اداره کل گمرک و بنگاه راه آهن دولتی ایران واگذار گردید، در تاریخ ۱۶ تیرماه سال ۱۳۳۸ براساس توافق وزارتخانه های راه و گمرکات و انحصارات و تصویب هیئت وزیران اداره کل بنادر از وزارت راه منتزع و به وزارت گمرکات و انحصارات آن زمان منتقل گردید و طبق قانون در چهارم خردادماه ۱۳۳۹ «سازمان

بنادر و کشتیرانی» بامسئولیت و اختیارات بیشتری زیر نظر وزارت گمرکات و انحصارات تاسیس گردید و براساس آن، اعمال حاکمیت در آبهای ساحلی و سرپرستی کلیه امور بندری و دریایی کشور و اجرای مقررات بندری و کشتیرانی ساحلی و مراقبت در گسترش کشتیرانی بازرگانی و وصول حقوق و عوارض بندری و ثبت شناورهای تابع کشور به عهده این سازمان گذاشته شد.

بر اثر اجرای این قانون اداره کل بندر خرمشهر که به استناد تصویب نامه هیئت وزیران مورخ ۲۸ فروردین ۱۳۳۹ مستقلاً انجام وظیفه مینمود دوباره تابع سازمان بنادر و کشتیرانی گردید و در تاریخ دهم خردادماه ۱۳۴۰ بموجب تصویب نامه ای قانونی سازمان بنادر و کشتیرانی به وزارت بازرگانی منتقل و در تاریخ بیستم اسفندماه سال ۱۳۴۱ پس از تشکیل وزارت اقتصاد از ادغام دو - وزارتخانه بازرگانی و صنایع و معادن، تابع وزارت اقتصاد شد و از روزنهم آبانماه ۱۳۴۳ «قانون دریایی ایران» که در ۹۱۴ ماده تنظیم گردیده بود به موقع اجرا گذارد. شد از دوازدهم تیرماه ۱۳۴۵ «سازمان بنادر و کشتیرانی» کنونی بر طبق قانون با کلیه کارکنان و بودجه و اموال از وزارت اقتصاد منتزع و تابع وزارت دارائی گردید.

اندیشه استقلال سازمان بنادر و کشتیرانی و اداره آن بصورت بازرگانی از مدت های پیش مورد توجه بود بطوری که مدتی نیز (در طول سالهای ۱۳۲۸ و ۱۳۳۲) بصورت بازرگانی اداره میشد در پیگیری این هدف، وزارت دارائی لایحه ای تقدیم مجلس شورای ملی کرد که در تاریخ بیست و ششم تیرماه ۱۳۴۸ هجری خورشیدی به تصویب مجلس شورای ملی و سنارسید.

مدیرعامل و چهارعضو که سمت معاونت سازمان را نیز خواهند داشت مدیرعامل به پیشنهاد وزیر دارائی و تصویب شورایعالی با فرمان اعلیحضرت همایون شاهنشاه منصوب میشود و سمت معاونت وزارت دارائی را نیز خواهد داشت و سایر اعضا به پیشنهاد مدیرعامل و تصویب شورایعالی و با حکم وزیر دارائی منصوب میشوند.

برطبق آئین نامه نوین مدیرعامل بالاترین مقام اجرایی و مسئول اداره و حسن جریان کارها و حفظ حقوق سازمان میباشد. آئین نامه های معاملات و مالی در تاریخ بیست و چهارم خردادماه آئین نامه استخدامی شامل آئین نامه مشاغل کارگری و جدول دستمزد و مقررات مربوط به استخدام مستخدمین قراردادی سازمان بنادر و کشتیرانی در تاریخ ششم اردادماه سال ۱۳۴۹ بتصویب شورایعالی رسید.

بنا به دعوت دولت شاهنشاهی ایران کارشناسان شرکت مهندسین مشاور (ارتور-دی-لینل) از طریق بانک بین المللی عمران برای مطالعه وضع بنادر ایران و توسعه آنها به دولت معرفی و بایران آمدند کارشناسان مذکور مطالعات خود را انجام داده و پیشنهادهای لازم را به دولت تسلیم نمودند در ۱۷ آبانماه ۱۳۴۷ برای نوسازی و تجدید سازمان بنادر ایران با تأیید دولت قرارداد همکاری با آن شرکت بسته شد و براساس آن از آغاز سال ۱۳۴۹ در سازمان و وضع اداری سازمان بنادر و کشتیرانی تغییراتی پدید آمد و این سازمان مسئولیت تمام عملیات بندری و همکاری با سازمان عمران منطقه ای را در کارهای کشتیرانی به عهده گرفت و بر فعالیتهای دریانوردی بازرگانی خویش افزود.

هم اکنون بنادر ایران با جدیدترین وسایل الکتریکی و الکترونیکی به منظور تخلیه و بارگیری و تعمیرات کشتیها تجهیز گردیده و به موازات اقدامات بالا از سال ۱۳۴۵ علاوه بر آن که به منظور تربیت کادر فنی ارزنده در قسمتهای عرشه و سکان و تخلیه و بارگیری و چراغهای دریایی - مخابرات - هیدروگرافی و راهنما

فصل دوم

سازمان نوین

براساس قانون اختیارات مالی و استخدامی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات از تاریخ ۱۹ تیرماه سال ۱۳۴۸ سازمان بنادر و کشتیرانی از شمول مقررات قانون محاسبات عمومی و قانون استخدام کشوری و آئین نامه معاملات دولتی خارج شد و برای حفاظت انبارها، کالاهای ساختمانیها و همچنین انجام اجرائیات و امور انتظامی و حفاظتی در اسکله ها و باراندازها سازمانی بنام «گارد بنادر و گمرکات» در وزارت دارائی پیش بینی گردید. به استناد ماده دوم قانون اختیارات و به موجب آیین نامه دیگری که بتصویب کمیسیونهای دارائی و استخدام مجلسین سنا و شورایملی رسیده از تاریخ ۱۳ بهمن ماه سال ۱۳۴۸ سازمان شخصیت حقوقی پیدا کرد و وظایف و اختیارات آن روشن شد.

آئین نامه نوین سازمان بنادر و کشتیرانی بدین شرح تعیین گردیده است:

۱- شورایعالی مرکب از:

وزرای دارائی - راه - اقتصاد - فرمانده نیروی دریایی شاهنشاهی و مدیرعامل سازمان برنامه یا معاونان آنان و ریاست شورایعالی سازمان بنادر و کشتیرانی با وزیر دارائی میباشد.

۲- هیئت عامل مرکب از:

(پیلوت) در داخل کشور اقدامات وسیعی به عمل آمد. نسبت به انتخاب و اعزام دانشجویان برگزیده و شایسته برای تربیت کادر فنی ناوگان بازرگانی به کشور- های فرانسه و انگلستان نیز اقدام گردید و تعدادی از آنان پس از توفیق در امر تحصیل و کارآموزیهای مربوط به کشور بازگشت نموده اند و هم اکنون در رشته های تخصصی خود در بنادرهای سازمان به خدمت اشتغال دارند و بتدریج تاپان برنامه عمرانی چهارم (اسفندماه ۱۳۵۱) کلیه دانشجویان اعزامی که نحوه زیست و پیشرفت امور تحصیلی و کارآموزی های عملی آنان زیر نظر بوده و مستمر آ بازرسی و نظارت شده با موفقیت کامل بایران بازگشته و در رشته های تخصصی خود بکار گمارده خواهند شد.

سازمان بنادر و کشتیرانی در آغاز سال ۱۳۵۳ از وزارت امور اقتصادی و دارائی منتزع و ضمیمه وزارت راه و ترابری گردید.

برخی آثار چاپ شده نویسنده تاریخ گمرک ایران

- تاریخشناسی - نقدی بر تاریخ جهان و ایران - ناشر کتابفروشی اشراقی بها ۲۰۰ ریال
- تاریخ شعر یانوپردازی در نقد شعر و سخن سنجی و تاریخ شعر و آفرینش هنری و شعر نو در کشورهای مختلف ناشر انتشارات وحید بها ۲۵۰ »
- تاریخ دارایی ایران و سازمانهای وابسته - ناشر کتابفروشی دهخدا بها ۵۰۰ »
- فرهنگ و تمدن ایران در هند و پاکستان ناشر اقبال بها ۱۰۰ »
- تاریخ تمدن و فرهنگ ناشر انتشارات گوتنبرگ بها ۱۲۰ »
- تاریخ شطرنج و اصطلاحات آن از انتشارات ابن سینا بها ۱۰۰ »
- کار و زندگی درباره کار و زندگی ناشر کتابفروشی علی اکبر علمی بها ۱۵۰ »
- حافظ یکتائی با مقدمه تحقیقی و متن انتقادی - ناشر مهرگان چاپ دویم بها ۲۰۰ »
- تریانا درباره صبیها و آئین مهر و مانی و مسیح از انتشارات ابن سینا بها ۶۰ »
- فرهنگ مصوریکتائی فرانسه بفارسی از انتشارات ابن سینا بها ۲۵۰ »
- تاریخچه نرد و اصطلاحات آن - ناشر انتشارات ابن سینا بها ۵۰ »
- فرهنگ یکتائی جیبی فرانسه بفارسی ناشر انتشارات امیرکبیر بها ۱۰۰ »
- شناسائی راه و روش علم و فلسفه ناشر انتشارات بامداد چاپ سوم بها ۱۲۰ »
- برگزیده شاهنامه سخنان برگزیده فردوسی - ناشر سازمان کتابهای درسی بها ۲۰ »
- نابغه ادب شاعر عصر ماسین - ناشر کتابفروشی دانش بها ۱۰۰ »
- فانتزینامه دارای بیست و چهار فانتزی ناشر دنیای کتاب بها ۵۰ ریال
- میهن و میهن پرستی ترجمه از پل میکس ناشر کتابفروشی علمی بها ۱۵ »
- نبردهای من با مقدمه مارشال فوش ناشر کتابفروشی دانش بها ۱۰۰ »
- تاریخ مغناطیس اسرار هیپنوتیسم - ناشر دنیای کتاب چاپ پنجم بها ۱۰۰ »

برخی آثار چاپ شده نویسنده تاریخ دارائی ایران

- نامگذاری بانامهای ایرانی ناشر انتشارات بامداد بها ۷۵ »
- تاریخ آفرینش و شگفتی های جهان هستی ناشر انتشارات زرین بها ۳۰۰ »
- هنردوست یابی ناشر انتشارات اقبال چاپ دوم بها ۲۰۰ »
- خویشنداری - راه موفقیت - طبیب خودباش ناشر دنیای کتاب چاپ دهم بها ۲۵۰ »
- ترجمه سه کتاب اجتماعی و جالب در يك مجلد بها ۲۵۰ »

شلف

۷۶



1004450002743

کتابخانه دانشکده اقتصاد

کتابخانه

دانشکده اقتصاد

دانشگاه تهران



مؤسسه انتشارات دانش

تحت شماره ۱۵۳۹ مورخ ۵۴/۱۲/۳ کتابخانه ملی به ثبت رسیده است

بها ۲۵۰ ریال