

أجرى اللقاء: عبدالهادي العجمي

أكد مدير فريق مشروع تطوير خدمات الجمارك في الإدارة العامة للجمارك مهلهل المصنف ان هناك توجها لدى «الجمارك» لتوقيع مذكرة تفاهم مع مصلحة الجمارك المصرية من خلال الاستعانة بخبرات المعهد القومي التابع لها واعتماده كمستشار لفريق المشروع، مشيرا الى ان المرحلة الأولى بعد توقيع المذكرة ستكون لتلبية الاحتياجات التدريبية، أما المرحلة الثانية فسيتم خلالها وضع خارطة طريق للمعهد الجمركي، حيث ان هناك دراسة سابقة منذ عام 2004 لإنشائه. وقال المصنف خلال حوار خاص مع «الأنباء» ان المنافذ الحدودية: «النويصيب» و«السالمي» و«العبدلي» لم تعد صالحة للعمل وانتهى عمرها الافتراضي منذ عدة اعوام، وتجب إزالتها بالكامل وإعادة بنائها من جديد بحيث تكون نموذجية ومتكاملة تضاهي المنافذ الحدودية الخليجية. وأشار الى ان كل مخرجات التعليم التطبيقي من حملة الدبلوم فقط وكنا نطمح أن يكملوا دراستهم ويحصلوا على الشهادة الجامعية والدكتوراه، مضيفا ان التوجه الآن مختلف بعض الشيء فنحن نريد في الوقت الحالي ان يتم من خلال المعهد الجمركي التركيز على تطوير القدرات وتكثيف الدورات التدريبية طوال العام، لافتا الى ان المواد التدريبية الحالية تتم بجهود شخصية ومن المفترض ان من يضع هذه المواد متخصصون وأكاديميون وعلى نسق علمي بحث يتناسب مع رؤيتنا المستقبلية، وفيما يلي التفاصيل:

## المصنف لـ «الأنباء»: منافذ «النويصيب» و«السالمي» و«العبدلي» لم تعد صالحة للعمل ولو أنشأنا خطأ للقطارات مع الدول الصديقة فستكون الكويت «بوابة» الخليج

الاتفاقية الجمركية الخليجية ستبدأ العام القادم يجب أن تسارع في عقد اتفاقات مع الدول الصديقة ونقوم بتسهيل قدوم البضائع عن طريق البر

إجمالي الإيرادات التي تم تحقيقها 220 مليون دينار وطموحنا أن تصل إلى 500 مليون

البعض يعتقد أن تأخير الإفراج عن بضائعهم مسؤولية الجمارك والصحيح أنها بحاجة إلى إفراجات من جهات أخرى

شكلنا فريق عمل لتوثيق جميع الإجراءات وتقليل الأخطاء وتبسيطها

ما هي الرؤية المستقبلية لفريق الجمارك؟

● هناك رؤية ورغبة سامية لصاحب السمو الأمير الشيخ صباح الأحمد في أن تصبح الكويت مركزا ماليا واقتصاديا ولتحقيق هذه الرؤية هناك جناحان مهمان لتنفيذها وهما «الجمارك» و«الموانئ»، وإذا ما استطاعت هاتان الجهتان العمل بتطبيق الرؤية بالشكل الصحيح «فسيسيطر هذا الطائر»، وستصبح الكويت بالفعل مركزا ماليا واقتصاديا في المنطقة، كما ان الاتفاقية الجمركية الخليجية والتي ستمدأ خلال عام 2015 ستكون المنافسة على تطبيق البوابة الأولى لدخول البضائع، وإذا افترضنا دخولها عن طريق منفذ عرعر التابع للمملكة العربية السعودية فإن التحصيل سيكون هناك وتعتبر دخلت منطقة الخليج، كما ان هناك توجها لدى «الجمارك» لتوقيع مذكرة تفاهم مع مصلحة الجمارك المصرية من خلال الاستعانة بخبرات المعهد القومي التابع لها واعتماده كمستشار لفريق المشروع.

ومتى ما بقينا على هذا الوضع فسنستفقد الموارد المالية وبالتالي سنفقد جزءا كبيرا من إيراداتنا الجمركية، وإذا أردنا تغيير هذا المفهوم يجب ان نركز على منفذنا الشمالي «العبدلي» وان تسارع بعقد اتفاقات مع الدول الصديقة مثل تركيا وإيران والأردن ونقوم بتسهيل قدوم البضائع عن طريق البر، فمثلا تركيا عندما تدخل بضائعها عن طريق العبدلي تنقل عليها التكلفة المالية والوقت أيضا لأن المسافة ستختصر حوالي ألف كيلو متر حيث انها في الوقت الحالي تحتاج لوصول بضائعها الى المرو بسورية والعراق ومن ثم دورتها الكبيرة داخل السعودية.

ما اهم انجازات الفريق خلال عام 2013؟

● تم تشغيل جزئية تسجيل المركبات «دخول وخروج» في منفذ السالمي والنويصيب، ومن ثم تمت عملية الربط الآلي بين الجمارك الكويتية والسعودية في منفذ السالمي والرقعي وبعد ذلك تم الربط بشكل نهائي بين منفذ النويصيب والحفجي، كما تم تشغيل جزئية التصفية الفورية بناء على التعليمات الجمركية الصادرة رقم 139 لسنة 2013 وتعليمات 140 لسنة 2013 بجميع المنافذ الجمركية وستنزل كيفان والمنافذ الحدودية خلال فترة قياسية كليا، بالإضافة الى ذلك فقد تم الانتهاء من جزئية الترسيد للسفن المقيمة وهي جزئية المتابعة أرضية الشركات المخولة بتصدير السلع المقيمة على سبيل المثال النفايات الكيميائية والدجاج المجعد والإسمنت والحديد التي يتم تصديرها من جميع المنافذ الجمركية.

وتم الانتهاء من جزئية السفن الصغيرة بميناء الدوحة الخاصة بالسفن الخشبية من تشغيل ومتابعة إجراءات المنافست والتفتيش، وجزئية المشتبه بهم وجار

صلاحية المنافذ

ماذا عن صلاحية المنافذ الحدودية وعمرها الافتراضي وهل تحتاج الى تجديد؟

● المنافذ الحدودية «النويصيب» و«السالمي» و«العبدلي» لم تعد صالحة للعمل فقد انتهى عمرها الافتراضي منذ عدة اعوام، ويجب إزالتها بالكامل وإعادة بنائها من جديد بحيث تكون نموذجية ومتكاملة تضاهي المنافذ الحدودية لدول مجلس التعاون على الأقل، ومنافذنا في وضعها الحالي يرثي لها المسافر شبه معدومة بل لا توجد خدمات نهائيا، كما ان رجال الجمارك يعملون بجهد ويواصلون الليل بالنهار في ظل بيئة غير صالحة للعمل وعدم وجود أي خدمات جمركية مثل أجهزة التفتيش ومستودعات للبضائع ومخازن تبريد.

دليل الإجراءات

حدثنا عن دليل الإجراءات الجمركية وهل هناك خطوات لتبسيطه وتفتيحه؟

● شكلنا فريق عمل لتوثيق جميع الإجراءات ومن ثم العمل أيضا على الانتهاء من الربط ما بين الجمارك ووزارة الداخلية للمرحلة الأولى، حيث تتمثل عملية الربط مع وزارة الداخلية في تزويدهم بمعلومات حركة دخول وخروج المركبات من خلال المنافذ الحدودية، والانتهاء من المرحلة الأولى من الربط مع مؤسسة الموانئ الكويتية وذلك بتزويدهم بمعلومات المنافست وبوالص الشحن.

ما قيمة الإيرادات التي تم تحقيقها في الإدارة العامة للجمارك؟

● إجمالي الإيرادات التي تم تحقيقها 220 مليون دينار ولم يسالنا أحد عن ذلك ولم توضع دراسة وطموحنا ان تصل الإيرادات إلى 500 مليون دينار وحتى يتم تحقيق ذلك سندرس ان كنا بحاجة الى احضار مستشارين من الخارج أم توقيع مذكرات تفاهم مع منظمة الجمارك العالمية واحضار مستشار كل عام وكذلك متخصصون بالأمور الأمنية وزيادة الإيرادات المالية وكيفية التعامل مع الجمهور.

ما سلبيات ومشاكل دليل الإجراءات المعمول به حاليا؟

● لا بد من وجود دليل إجراءات جديد حتى تكتمل الرؤية التي نطمح لتحقيقها فالدليل الحالي له الكثير من المشاكل والسلبيات بالنسبة لأي مستورد سواء كانت شركة أو فردا لأن المستورد لا يعرف ما هو المطلوب منه عند وصوله المنفذ، فهل من المعقول المساواة بين التاجر الذي تتعامل معه منذ 40 و50 عاما ويوفر لنا إيرادات مالية تتجاوز الـ 70% من إجمالي الإيرادات مع التاجر الجديد، والمستورد الفرد ونطلب منهم مجموعة أوراق ونفس المستندات؟

الربط مع «الداخلية»

متى ستمت عملية الربط بين الإدارة العامة للجمارك ووزارة الداخلية؟

● اتوقع ان تتم عملية الربط بين «الجمارك» و«الداخلية» مع بداية الشهر المقبل، ولو تم ذلك فسيكون انجازا كبيرا وستتوافر المعلومات مسبقا لنا بخصوص المركبات الخاصة والشاحنات وبالتالي الخروج والدخول المساح في حدود القانون، طموحنا أكبر من ذلك وهو ان يكون هناك خط للقطارات حيث يوجد خط قديم منذ عهد هتلر وخط «برلين - بغداد» وأيضا هناك شبكة قطارات قادمة لربط دول مجلس التعاون في حلول 2018، والهدف من هذا الربط تسهيل حركة المرور في الخليج ولكن الجزء الأهم هو حركة البضائع ونحن استفتدنا من هذا الخط خلال هذه الفترة من «الاستيراد» فقط وإذا ما تمت الاتفاقية مع الدول الصديقة بإنشاء خط القطارات فستكون الكويت «البوابة» لدخول الخليج وهذا من المفترض ان يحدث حتى وان تطلب إنشاؤه مساهمين من دول مجلس التعاون.

هل هناك أي مميزات تعطى للتاجر الذين يتعاملون مع «الجمارك» بشكل دائم؟

● للأسف لا توجد ميزة أفضلية للتجار وعلينا أن نأخذ فكرة البنوك مثلا في تميزها وتعاملها مع العميل المتميز وتعميل العادي، وأن نخصص لهم مكانا خاصا وخدمة متميزة، حتى يستطيع التاجر انجاز جميع أعماله من

خلال أجهزة ووسائل الاتصال الحديثة، فالشركات التي تكون معاملاتها سليمة ولا توجد لديها أي مشكلات يجب علينا ان نسرّع في انجاز أعمالها ولا تحتاج الى ان تحضر مستنداتها في كل مرة وأنا لا الوهم في الذهاب الى دول أخرى إجراءاتها بسيطة وميسرة، فقد حان الوقت لتكون الإجراءات واضحة وبسيطة وموجودة على الإنترنت وتقديم سرعة الإجراءات والإنجاز للمعاملة من سنة الى أخرى وننتلاني سلبياتنا وحتى نطبق هذه الرؤية علينا أيضا ان تكون جاهزين من حيث المكان الجاذب ويكون مركزا يستدعي جميع من لديهم فكرة تجارية في جميع دول الخليج ومتى ما بدأتنا بتطبيق هذه النظرية وتحققنا في الإدارة العامة للجمارك فقد جعلناها مركزا جاذبا لجميع التجار.

هل توجد أي مستودعات للبضائع في المنافذ الكويتية حاليا؟

● المنافذ الحالية لا توجد فيها مستودعات للبضائع مثلما هو الحال في باقي دول مجلس التعاون وإذا ما كان طموحنا في السنوات الثلاث الأولى منافسة دول الخليج ووضع خطط ثلاثية وخماسية وسباعية فنستحق في الخطة الأولى منافسة الدول الخليجية والثانية منافسة الدول العربية ودول المنطقة والثالثة منافسة دول العالم أجمع فلابد من توفير مستودعات كبرى للبضائع في جميع المنافذ.

بالنسبة للكوادر البشرية

في «الجمارك»، هل على قدر المسؤولية، وماذا تحتاج حتى تتميز في عملها؟

● الطاقات البشرية متوافرة وعلى قدر المسؤولية لكنها تحتاج من يديرها بالشكل الصحيح ويضع أمامها مسار ورؤية واضحة للجميع والأهم ان تكون بيئة العمل تكون صحية ومناسبة وتطبق فيه مبدأ العدالة وتكافؤ الفرص للجميع دون تمييز وأن يعرف الموظف مساره الوظيفي منذ تعيينه وما المهارات التي يجب ان تتوافر فيه حتى تتم ترقيته لمنصب أعلى من منصبه وبالتالي يحفز نفسه من خلال انخراطه في دورات تدريبية والفترقات التي تعتمد على المحسوبة والواسطة في أي مؤسسة كارثة ولن ينتج منها الا الفوضى.

والطريقة التي يتم فيها قبول الموظفين وانخراطهم في العمل فورا غير صحيحة ويجب ان يسبق المقابلة الشخصية اختيار نظري حتى نتأكد من إلمام المتقدم بأعمال الجمارك ومن ثم إجراء المقابلة وأن تكون اللجنة التي المفترض ان يكون أعضاؤها من ذوي الاختصاص والتي تقرر فيما بعد ان كان يصلح للعمل أم لا أو يصلح للأعمال المكتبية فقط، فهناك أشخاص لديهم امكانيات نستفيد منهم في اي مجالات ومن يتم قبوله ان كان جامعا بنحرف في دورة تدريبية لا تقل عن ستة أشهر، وحملة الدبلوم دورتهم مدتها ستة وثمانون بنحرفون في دورة مدتها ستان.

من المتوقع أن تتم عملية الربط مع «الداخلية» بداية الشهر المقبل

هناك شبكة قطارات قادمة لربط دول مجلس التعاون بحلول 2018 لتسهيل حركة المرور والبضائع

الطاقات البشرية في الجمارك متوافرة وعلى قدر المسؤولية لكنها تحتاج لإدارة بالشكل الصحيح

م	مفد النويصيب	العدد
1	دخول	557,907 مركات
2	مركبة	168,035
3	مفد السالمي	1071
4	مركبة	269,179

حركة دخول الشاحنات عن طريق منفذ العبدلي لعام 2013

م	النوع	العدد
1	شاحنات صلبوخ	247825
2	شاحنات إسمنت عادي	3031
3	شاحنات إسمنت صهاريج	1071
4	شاحنات حبيبات	1655
5	شاحنات بيبات وحديد قطع	10093
6	شاحنات جيس	4319
7	شاحنات حجارة	788
8	المجموع	1055994 شاحنة

بالإضافة الى خروج الحاويات الواردة وكذلك التسليم المباشر للبضائع من البواخر والمعدات وخروج الموظفين العاملين بالميناء وباصات العمالة العاملة داخل الميناء وغيرها.

إحصائية العمل لمراقبة الانتش من الحاويات والبواخر عبر منفذ الشعبة

م	نوع الحركة	العدد
1	الحاويات الواردة	18534
2	حاويات 20 قدما	20247
3	حاويات 40 قدما	189
4	حاويات برادات (ثلاجة) 20 قدما	23069
5	حاويات برادات (ثلاجة) 40 قدما	41792 حاوية

م	المستودع	العدد
1	حاويات صادرة شركة إكوبت	9515
2	حاويات 20 قدما	33631
3	حاويات 40 قدما	43146 حاوية

م	البواخر	العدد
1	تجارية	1114
2	نك	104
3	المجموع	1218 باخرة

م	البواخر النفطية	العدد
1	ميناء الشمالي	192
2	ميناء الجنوبي	924
3	ميناء عبدالله	251
4	ميناء الشعبة	355
5	ميناء الزور	55
6	المجموع	1777 باخرة



(إسامة أبوعلية)

مهلهل المصنف يتحدث الى الزميل عبدالهادي العجمي