



شناسه	تاریخ تهیه گزارش	رویه، مقررات	۱۴۰۱/۱۰/۱۹
عنوان موضوع	موضوعات گمرکی و توقف چند روزه ناوگان حمل و نقل بین المللی در پایانه های مرزی استان		
مرجع طرح موضوع	انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی، کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی		
شرح موضوع	<p>در سی و نهمین نشست دبیرخانه شورای گفت و گو، در رابطه با توقف ناوگان حمل و نقل در مرزهای استانی مطالبی مطرح و مقرر گردید موضوع توقفات ناوگان بین المللی در پایانه های مرزی استان و آثار آن بر اقتصاد کشور در جلسه تخصصی دیگری مطرح گردد.</p> <p>کانون کارآفرینان استان، کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت، اتحادیه صادرکنندگان، اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان، اعلام نموده اند، وجود یکسری ناهماهنگی ها و نارسایی ها در مرزهای شرق کشور، (مرزهای دوغارون سرخس و لطف آباد) موجب توقف چند روزه ناوگان ترانزیتی خودروهای سنگین شده است. موازی کاری دستگاهها در مرز، یکی از علل این امر است، به عنوان مثال متوسط توقف کامیون در مرز لطف آباد، چهار شب است، هزینه توقف یک هفته ای ناوگان حمل و نقل در برخی مرزها مانند دوغارون و سرخس صدها میلیارد تومان است و در صورت محاسبه هزینه دیرکرد در زمینه ترانزیت و شرکتها، این ارقام افزایش چشمگیری خواهد داشت.</p> <p>موضوع در چهلمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گو در سال جاری مطرح شد.</p>		
ایرادات و مشکلات مطرحه	<p>توقف ناوگان ترانزیتی در پایانه های مرزی استان افزایش یافته و حسب اعلام اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی، در حال حاضر بطور متوسط میزان توقف در برخی ایام به ۴ الی ۵ شبانه روز رسیده است. با توجه به نزدیک شدن به سال جدید میلادی و افزایش تقاضای صادرات و ترانزیت کالا احتمال می رود مدت زمان توقف با افزایش بیشتری نیز همراه باشد. بر اساس تحقیقات صورت گرفته توسط دستگاه متولی هر شبانه روز توقف در مرزها اثری معادل افزایش فاصله ۷۰ کیلومتری مقاصد صادراتی و ترانزیتی و کاهش یک تا ۸ درصدی تجارت خارجی دارد. موانع و مشکلات در این ارتباط در سه بخش زیر ساختی، کمبود نیروی انسانی و موازی کاری دستگاهها بیش از سایر موارد اثر گذار بوده است.</p> <p>مهمترین دلایل توقف:</p> <p>الف) پایانه مرزی دوغارون:</p> <ul style="list-style-type: none"> - تمایل رانندگان به سوخت گیری کامل باک در جایگاه سوخت ۱۷ شهروبر بطوریکه تا زمان سوختگیری کامل متوقف می مانند و باتوجه به عرضه کم سوخت در جایگاه و یا بعضا عدم عرضه سوخت به ناوگان افغان باعث انباشت ناوگان می گردد. - کندی حرکت و کاهش تعداد خروجی از مرز به علت انجام کنترل های مظاعف مرزبانی و پایش انتهایی سوخت توسط شرکت نفت. - عدم فعالیت طرف افغان در روزهای جمعه و عدم پذیرش تا ساعت ۱۲ روز شنبه هر هفته بدلیل ترافیک سمت مقابل <p>ب) پایانه مرزی لطف آباد</p> <ul style="list-style-type: none"> - نزدیک شدن به سال جدید میلادی و افزایش تقاضای صادرات و ترانزیت کالا و افزایش حجم ورودی ناوگان، 		



<ul style="list-style-type: none"> - کمبود نیروی انسانی دستگاههای مستقر در مرز (ارزیاب اداره کل گمرک ، پایانه مرزی، بانک ملی، قرنطینه دامی و نباتی) - سرعت پایین ایکس ری فعلی و جانمایی نامناسب - قطعی مکرر سامانه های باسکول و گذرنامه - وجود یدک های رها شده ترکمن در محوطه (۲۵۶ دستگاه) - ایجاد گره ترافیکی در محوطه - محدودیت ساعت کاری طرف ترکمن <p>(ج) پایانه مرزی سرخس:</p> <ul style="list-style-type: none"> - نزدیک شدن به سال جدید میلادی و افزایش تقاضای صادرات و ترانزیت کالا ، - قرارگیری کاشنده ها در مسیر عبوری ناوگان ترانزیتی و صادراتی و ایجاد تأخیر در جریان خروجی (کاهش ظرفیت خروجی روزانه)، - انجام دیپ زنی و پایش سوخت در حدافاصل ایکس ری و درب خروج - وجود اشکالات هندسی در مسیر خروجی 	
<p>نظرات اعضا حاضر در جلسه کارشناسی:</p> <p>جلسه اول (جلسه ۳۹ دبیرخانه شورا):</p> <p>زمانیان رییس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی: توقفها در مرزهای استان بایستی کاهش پیدا کند. چرا ناوگان حمل و نقل باید در سرخس یا لطف آباد نیز توقف داشته باشد؟ صادرات و ترانزیت کند شده و یکی از دلایل آن فرسودگی ناوگان و توفقات در مرزهاست. روزانه تنها ۲۵۰ کامیون از مرز دوغارون عبور می کنند. این درحالی است که در چندسال اخیر، روزانه بیش از ۲۰۰۰ کامیون در این مرز تردد داشت.</p> <p>جواد جعفری، ناظر گمرکات خراسان رضوی: توقف کامیون ها در مرزها افزایش یافته و موازی کاری دستگاهها در مرز، یکی از علل این امر است، توقف هیچ توجیهی ندارد. امروز تنها دستگاه متولی در زمینه جلوگیری از قاچاق، گمرک است؛ اما نهادهای دیگر در این زمینه دخالت می کنند. درخواست ما، رفع موازی کاری و توقفها در مرز است.</p> <p>برادران، رییس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی : متوسط توقف کامیون در مرز لطف آباد، چهار شب است، از ترکمنستان در خصوص افزایش ساعت کاری در روزهای پایانی سال میلادی درخواست کردیم که آنان موافقت نمودند. با این وجود باز هم متوسط میانگین توقف در مرز سه روز و چهار شب است. بخشی از توقفها در دوغارون به سبب پایش و کنترلها در حوزه سوخت است. هم اکنون طرح جامع در مرز دوغارون درحال آماده سازی است. پیاده سازی این طرح کمک بزرگی به مرز خواهد کرد. هزینه توقف یک هفته ای ناوگان حمل و نقل در دوغارون و سرخس صدها میلیارد تومان است و در صورت محاسبه هزینه دیرکرد در زمینه ترانزیت و شرکتها، این ارقام افزایش چشمگیری خواهد داشت.</p> <p>جلسه دوم (جلسه ۴۰ دبیرخانه شورا):</p>	<p>جمع بندی جلسه کارگروه تخصصی (کارشناسی) به تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۵ و ۱۴۰۱/۱۰/۱۲</p>



علی اکبر لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی: مهم‌ترین مشکل در مرزهای اقتصادی استان عدم تمرکز مدیریتی است، امروز دستگاه متولی واحدی که دیگر دستگاه‌ها از آن در مرز به عنوان متولی تمکین کنند، مشاهده نمی‌شود و به دلیل فقدان تمرکز مدیریتی، هر دستگاهی براساس ظرفیت خود در مرز فعالیت را انجام می‌دهد. این موضوع دلیل اصلی توقف خودروهای سنگین و ترانزیتی در مرزها با موضوعاتی چون نظارت سوخت، مرزبانی، گذرنامه و... شده است. تمامی حوزه‌های متمرکز در مرز براساس دستورالعمل‌های خود فعالیت می‌کنند؛ اما به دلیل نبود نیروی انسانی کافی، نداشتن تجهیزات لازم و کافی برای بازرسی و تسهیل عبور و مرور و... توقف‌های طولانی و چند روزه کامیون و ترانزیت‌ها در مرز اتفاق می‌افتد. به طوریکه در مرز دوغارون علی‌رغم ظرفیت عبور و مرور روزانه ۲۰۰۰ دستگاه کامیون، در حال حاضر ۲۰۰ دستگاه کامیون حسب اعلام اداره کل حمل و نقل و پایانه‌ها و فعالان بخش خصوصی با توقف ۴ الی پنج روزه تردد می‌کنند.

لبافی به مشکلات و موانع حوزه سوخت در مرز اشاره و خاطرنشان کرد: در حال حاضر نرخ سوخت در ایران ارزان و در کشورهای همسایه گران است. در این وضعیت افراد به قاچاق روی خواهند آورد. به همین دلیل، لازم است نظم خاصی در خصوص اصلاح نرخ سوخت در مرز صورت گیرد. وی در خصوص نوبت‌دهی در مرزها نیز بیان کرد: متأسفانه علی‌رغم اعلام آمادگی و هزینه‌کرد بخش خصوصی برای راه‌اندازی سیستم نوبت‌دهی آنلاین در مرزها برای خروج ماشین‌ها در حوزه ترانزیت این مهم به هردلیلی اجرایی نگردیده است، این در حالیست که با استفاده از این سیستم، ساعت حرکت، مسیر حرکت، زمان ورود به مرز و... خودروها به ثبت می‌رسد و براساس آن، زمان حضور هر خودرو در مرز و خروج آن مشخص خواهد شد. در دنیا این سیستم آنلاین نوبت‌دهی پذیرفته شده و وجود دارد. با این کار، تجمع در مرز مدیریت می‌شود.

رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگویی استان، با اشاره به اینکه در طرح جامع دوغارون جانمایی صحیحی برای دستگاه‌های متولی پیش‌بینی شده است، ادامه داد: این طرح تاکنون نهایی نشده است تا اجرایی گردد. اجرایی شدن این طرح از خواسته‌های بخش خصوصی است که بایستی پیگیری شود. با جانمایی دستگاه‌های متولی در مرز مدیریت تردد انجام خواهد گرفت.

سپس جواد جعفری، ناظر گمرکات خراسان رضوی، به تشریح سه مشکل اساسی در عبور و مرور کامیون در مرزها پرداخت و تاکید کرد: تداخل کاری در مرز از اساسی‌ترین مسائل و مشکلات موجود است و مشکل ساختار فیزیکی مرزها و کمبود نیروی انسانی دیگر مشکلات مرزهای استانی است. بنا بر بیان صریح قانون، مدیریت در مرزها مختص گمرکات است؛ اما در مرزها گمرک از نظر اهمیت و اولویت در جایگاه آخر قرار دارد. دستگاه‌های متولی به دنبال فعالیت‌های حوزه کاری خود در مرز حضور داشته و براساس بخشنامه و دستورالعمل فعالیت می‌کنند؛ اما این امر سبب مشکلات و اختلافات متعددی می‌شود. بایستی تعامل بین‌دستگاهی به وجود بیاید تا حدود ۵۰ درصد مشکلات مرز مرتفع گردد.

جعفری با اشاره به اینکه در صورت ضعف هماهنگی استانی، موضوع کمبود نیروی انسانی نیز رفع خواهد گردید، خاطرنشان کرد: در ۱۳ سال گذشته گمرک ایران هیچ استخدامی نداشته و نیروهای فعلی در حال بازنشسته شدن هستند.



در ادامه احمد زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد در خصوص مشکلات حوزه ترانزیت در استان، عنوان کرد: به ازای توقف هر خودرو در مرز دوغارون، دو میلیون و ۵۰۰ هزار تومان دریافت می‌شود. اگر گمرک یا دیگر دستگاه‌های متولی نیروی انسانی کافی ندارند، بخش خصوصی آمادگی کامل برای پرداخت هزینه‌های به‌کارگیری نیرو در دستگاه‌های خدمت‌رسان مرز را دارد تا به دلیل کمبود نیرو در مرز شاهد توقف‌ها نباشیم.

وی یادآور شد: متأسفانه دیدگاه درآمدی در برخی از بخش‌ها سبب بروز این توقف‌ها در مرز شده است. محمود امتی، عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی مشهد نیز با تأکید بر اینکه توقف‌ها در مرز فساد برانگیز است، گفت: مشکل اصلی، عدم مدیریت صحیح مرزی است. هر نهاد یا دستگاهی که می‌خواهد مرز را اداره کند، به معنای واقعی بایستی مدیریت را انجام دهد. در کشورهای پیشرفته دنیا، بخش خصوصی مرزها را مدیریت می‌کنند. وی با بیان اینکه با ابزار و امکانات موجود می‌توان نیروی انسانی را افزایش داد، تصریح کرد: پیشنهاد ما حضور شرکت نفت قبل از ورودی مرز دوغارون است. همچنین، مرزبانی تنها برای روان‌سازی مرز حضور پیدا کند. سپس مرتضی قندچی، رئیس هیات مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی تأکید کرد: توقف کامیون و ترانزیت در مرزها علاوه بر خسارات مادی و معنوی در جامعه، مشکلات متعددی برای صادرات کالا نیز به وجود می‌آورد. ابطال مدارک رانندگان، خسارت بر کالاها، افت کالاهای، توقف سرمایه و... نیز از مشکلاتی است که با توقف کامیون و ترانزیت در مرزها رخ می‌دهد.

وی افزود: گمرک متولی نظارت و هماهنگی دستگاه‌ها در مرز است؛ اما موازی‌کاری در مرز بسیار زیاد است. بایستی مدیریت واحد توسط گمرک صورت گیرد. در سال‌های گذشته با وجود کافی نبودن نیروی انسانی در گمرک و نبود زیرساخت‌های لازم در مرز، روزانه ۲۰۰۰ کامیون در مرز دوغارون تردد می‌کردند؛ اما در حال حاضر روزانه ۲۰۰ کامیون تردد می‌کنند. این وضعیت، اهمیت برقراری مدیریت واحد مرزی را دوچندان می‌کند. در ادامه حسن پورعلی، مسئول بازرگانی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی استان اظهار کرد: حضور شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی با هماهنگی از شورای مرز در چهار نقطه مرزی و براساس بخشنامه هیات وزیران انجام گرفته است. شرکت پخش فرآورده‌های نفتی تعصبی برای حضور در نقطه صفر مرزی ندارد. جانمایی شرکت در طرح جامع دوغارون دیده شده و ما تابع شورای هماهنگی مرز هستیم.

وی افزود: با دستگاه هوشمند، میزان سوخت باک و تفاوت و اختلاف آن اندازه‌گیری می‌شود. محدودیت عرضه سوخت در جایگاه برای کامیون و ترانزیت وجود ندارد.

سپس علی نجفی، نماینده فرماندهی مرزبانی خراسان رضوی تأکید کرد: براساس وظایف محول شده به مرزبانی، در مرز کار نظارتی صورت می‌گیرد و پیشنهادات مطرح شده در این جلسه به فرماندهی مرزبانی اعلام خواهد شد. لبافی نیز با بیان اینکه با همدلی در کنار یکدیگر روان‌سازی در مرز رخ خواهد داد، عنوان کرد: این موضوع دیگر ربطی به تحریم کشور، روابط بین‌المللی، کمبود ارز و... ندارد، بلکه یک تحریم داخلی بین دستگاهی است. مدیریت واحد در مرز وجود ندارد و علی‌رغم اینکه طبق قانون، مسئولیت مرزها در خصوص ورود و خروج کالاهای صادراتی و اقتصادی با گمرک است، این مسئله اجرا نمی‌شود.



وی با اشاره به اینکه نهادهای ذی ربط در مرزها براساس یک بخشنامه مرکزی در مرز فعالیت می کنند، عنوان کرد: بخشی از این بخشنامه ها محل کسب و کار هستند و امکان اصلاح آن وجود دارد. کشور و استان خراسان رضوی به ارز و صادرات نیازمند است و ضروری است برای رفع مشکلات موجود پیگیری نماییم. سپس نصیر برادران، نماینده اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی اظهار داشت: در طرح جامع دوغارون، سه خط حرکتی برای کنترل گذرنامه، گمرک و مرزبانی دیده شده که این امر با هدف جلوگیری از پیاده شدن راننده ترانزیت بوده است.

وی با اشاره به تحقیقی در خصوص توقف های طولانی در پایانه های مرزی دوغارون، لطف آباد و سرخس در بازه زمانی ۱۰ روز ابتدایی دی ماه، گفت: متوسط زمان توقف ناوگان غیرسوختیمرز دوغارون، ۴ روز و روزانه به طور متوسط ۲۷۳ دستگاه است و از مهم ترین علل توقف می توان به تمایل رانندگان به سوخت گیری کامل در جایگاه سوخت ۱۷ شهریور (به طوری که تا زمان سوخت گیری کامل متوقف می شوند) اشاره کرد. با توجه به عرضه کم سوخت در جایگاه یا بعضا عدم عرضه سوخت به ناوگان افغان، صف ناوگان به وجود می آید. همچنین می توان به کندی حرکت، کاهش تعداد خروجی از مرز به علت انجام کنترل های مضاعف مرزبانی و پایش انتهایی سوخت توسط شرکت نفت و عدم فعالیت طرف افغان در روزهای جمعه و عدم پذیرش تا ساعت ۱۲ روز شنبه هر هفته به دلیل ترافیک سمت مقابل نیز اشاره کرد.

برادران ادامه داد: در پارکینگ شهید فخری زاده دوغارون متوسط توقف ناوگان افغان تا ۳ روز و به طور متوسط روزانه ۱۱۳ دستگاه است. در پارکینگ باراندازان متوسط توقف ناوگان سوختی (ایرانی) مربوط به منطقه ویژه تا ۵ روز است و روزانه به طور متوسط ۲۶۱ دستگاه متوقف می شوند که علت افزایش زمان توقف، اعزام ناکافی ناوگان خالی افغان از سوی کشور مقابل برای انجام عملیات ترانشیپمنت سوخت است. در محوطه پایانه مرزی، متوسط توقف ناوگان حداقل ۲ روز و روزانه به طور متوسط تعداد ۱۰۵ دستگاه است که علت آن کندی حرکت و کاهش تعداد خروجی از مرز به علت انجام کنترل های مضاعف مرزبانی و پایش انتهایی سوخت توسط شرکت نفت است.

برادران، پیشنهادهایی در خصوص کاهش زمان توقف در پایانه مرزی دوغارون ارائه کرد و گفت: تفکیک محدوده و عملیات تجاری از محدوده مسافری (در وضعیت موجود محدوده تجاری و مسافری یکسان است)، برنامه ریزی لازم جهت حمل یک سره ناوگان (رفع موانع عدم حمل یک سره و اقدامات اجرایی که می بایست انجام شود)، هوشمندسازی کامل سیستم نوبت دهی ناوگان تجاری، اجرای طرح جامع پایانه مرزی (آخرین وضعیت و دلایل اجرا نشدن آن)، همکاری طرف افغان جهت اعزام ناوگان خالی برای ترانشیپمنت سوخت در منطقه ویژه و رفع محدودیت عرضه سوخت در جایگاه سوخت ۱۷ شهریور، از جمله پیشنهادها برای رفع توقف ها در پایانه مرزی دوغارون است.

وی در خصوص پایانه مرزی لطف آباد نیز عنوان کرد: متوسط زمان توقف ناوگان در پایانه مرزی لطف آباد ۶ روز است که به طور متوسط روزانه ۶۰۵ دستگاه متوقف می شوند. در ۱۰ روز ابتدایی دی ماه سال جاری، مهم ترین علل توقف در این پایانه، نزدیک شدن به سال جدید میلادی و افزایش تقاضای صادرات و ترانزیت کالا و افزایش حجم ورودی ناوگان، کمبود نیروی انسانی دستگاه های مستقر در مرز (ارزیاب اداره کل گمرک، پایانه مرزی، بانک



ملی، قرنطینه دامی و نباتی)، سرعت پایین ایکس ری فعلی و جانمایی نامناسب، قطعی مکرر سامانه‌های باسکول و گذرنامه، وجود یدک‌های رها شده ترکمن در محوطه (۲۵۶ دستگاه)، ایجاد گره ترافیکی در محوطه و محدودیت ساعت کاری طرف ترکمن است.

نماینده اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی در توضیح پیشنهادها برای کاهش زمان توقف کامیون و ترانزیت در پایانه مرزی لطف‌آباد گفت: می‌توان به تقویت نهادهای مستقر در مرز از لحاظ نیروی انسانی و افزایش ساعت کار، روان‌سازی جریان حرکتی ناوگان ترانزیتی خروجی با جابجایی مکان باسکول و ایکس ری، ایجاد محدودیت در رویه تبادل یدک و کاهش عملیات تخلیه و بارگیری و افزایش حمل یکسره ناوگان با توجه به بازگشایی مرز با ایجاد رغبت در رانندگان ایرانی به تردد در عمق ترکمنستان با اقداماتی نظیر کاهش زمان دریافت ویزا، بهبود وضعیت تعهدات بیمه‌ای طرف مقابل، کاهش هزینه‌های غیر رسمی و افزایش مدت زمان اقامت، افزایش ساعت فعالیت دروازه مرزی دو کشور ایران و ترکمنستان از طریق مجاری دیپلماتیک با توجه به تاکید ریاست جمهوری بر فعالیت ۲۴ ساعته گمرکات کشور و... اشاره کرد.

برادران با اشاره به اینکه در ۱۰ روز ابتدایی دی ماه سال جاری و در پایانه مرزی سرخس متوسط زمان توقف ناوگان ۵ روز بوده است، گفت: در این پایانه مرزی به طور متوسط روزانه ۴۳۸ دستگاه متوقف می‌شود که از مهم‌ترین علل و عوامل توقف آن، نزدیک شدن به سال جدید میلادی و افزایش تقاضای صادرات و ترانزیت کالا، ادامه رویه تبادل یدک و قرارگیری کشنده‌ها در مسیر عبوری ناوگان ترانزیتی و صادراتی و ایجاد تأخیر در جریان خروجی (کاهش ظرفیت خروجی روزانه)، انجام دیپ زنی و پایش سوخت در حد فاصل ایکس ری و درب خروج و وجود اشکالات هندسی در مسیر خروجی، اشاره کرد.

برادران در بیان پیشنهادات در جهت کاهش زمان توقف در پایانه مرزی سرخس، عنوان کرد: روان‌سازی جریان حرکتی ناوگان ترانزیتی خروجی با جابجایی مکان پایش سوخت به پسرانه (منطقه ویژه)، افزایش لاین‌های خروجی و اصلاح هندسی معبر خروجی با توجه به دمونتاز پل قدیمی، افزایش حمل یکسره ناوگان با ایجاد رغبت در رانندگان ایرانی به تردد در عمق ترکمنستان با اقداماتی نظیر کاهش زمان دریافت ویزا، بهبود وضعیت تعهدات بیمه‌های طرف مقابل و کاهش هزینه‌های غیررسمی، لزوم افزایش ساعت فعالیت دروازه مرزی دو کشور ایران و ترکمنستان از طریق مجاری دیپلماتیک از جمله این پیشنهادات است.

برادران با بیان اینکه افزایش توقف ناوگان ترانزیتی تبعات اقتصادی و اجتماعی به همراه دارد، تاکید کرد: به طور کلی توقف‌های طولانی ناوگان در مرزها به سود مسیرهای ترانزیتی کشورهای رقیب است. تجار و صاحبان کالا با توجه به مسیرهای ارزان‌تر و سریع‌تر در کشورهای همسایه، آن‌ها را انتخاب کنند. علاوه بر این، هزینه ناشی از خواب ناوگان، خود عاملی است که به دلیل لزوم پیش‌بینی پرداخت آن در قراردادهای حمل، سبب افزایش کرایه حمل و ایجاد خسارت به صاحبان کالا و تجار می‌شود.

وی خاطر نشان کرد: بررسی متوسط کرایه‌های حمل از مبادی مرزی کشور به مقصد پایانه‌های مرزی استان نشان می‌دهد که توقف ناوگان به‌طور متوسط سبب افزایش حداقل ۱۰ تا ۲۰ درصدی کرایه حمل، افزایش قیمت تمام شده و ایجاد خسارت به صاحبان کالا و تجار و به عبارتی افزایش احتمال انحراف ترانزیت از مسیرهای پایانه‌های مرزی مذکور می‌شود.



وی افزود: علاوه بر زمان و هزینه، موضوع نارضایتی‌های اجتماعی از مسائل مهم دیگر در ترانزیت کالا محسوب می‌شود. بی‌توجهی به انباشت ناوگان در توقفگاه‌های مرزی همواره با تبعات مختلف اجتماعی همراه بوده است. حوادثی همچون آتش سوزی ناوگان حامل مواد سوختی متوقف در کنار یکدیگر و حتی ناوگان حامل سایر کالاهای ترانزیتی، صدمات جبران ناپذیری را وارد خواهد کرد. از طرفی، با توجه به فصل سرما توقف‌های طولانی مدت، بعضا سبب از دست رفتن جان رانندگان به علت گازگرفتی در داخل وسیله نقلیه شده است. تنها در پایانه مرزی سرخس، هزینه خواب ناوگان متوقف شده ۱۷ میلیارد تومان است. همچنین، در سه پایانه مرزی استان هزینه خواب رانندگان متوقف شده تنها در یک هفته و فقط (خواب کامیون‌ها) حدود ۸۰ میلیارد تومان است.

سپس علی‌اصغر حسین‌زاده، کارشناس مرزهای اداره مهاجرت و گذرنامه خراسان رضوی بیان کرد: اداره مهاجرت و گذرنامه در حال آموزش به نیروهای انسانی در یک دوره کوتاه مدت برای رفع مشکلات در مرزهاست. این نیروها در مرز دوغارون حضور پیدا خواهند کرد تا مشکلات در خصوص گذرنامه در این مرز رفع شود.

افزایش ساعت کاری در گمرک ترکمنستان

سپس علیرضا صداقت، رایزن سیاسی وزارت امور خارجه گفت: نبود مدیریت واحد در مرز یک موضوع سابقه‌دار است. اگر این موضوع در سطح استان قابل حل نیست، می‌توان به نهادهای نظارتی اعلام نمود تا موضوع سریع‌تر و بهتر مرتفع گردد.

وی با بیان اینکه ساعت کاری گمرک لطف آباد و سرخس تغییری نکرده است، افزود: این در حالی است که ساعت کاری گمرک ترکمنستان ۱۲ ساعت افزایش یافته است.

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی استان نیز در بخش پایانی این نشست و در جمع بندی مباحث مطروحه گفت: به گفته رئیس جمهور، دستگاه‌های متولی بایستی تسهیلگر باشند. متولیان در مرز باید بدانند که با هر ساعت توقف کامیون ترانزیتی چه خسارت‌هایی به صاحب بار، راننده، کشور و بخش خصوصی زده می‌شود. تولیدات، درآمدهای ارزی و... کشور با کم کاری دستگاه‌های متولی در مرز همزمان و با پایان ساعت اداری و توقف کامیون‌های ترانزیت، دچار صدمات جبران ناپذیری می‌شود. در دنیا دستگاه‌های خدمت‌رسان در مرزها به صورت ۲۴ ساعته و سیستم آنلاین نوبت‌دهی فعالیت می‌کنند و با هم افزایی استانی در مرز می‌توان این موضوعات را در مرزهای استان نیز رفع کرد.

وی افزود: ناکافی بودن تعداد نیروی انسانی در مرز، یکی از مشکلات متولیان است. تنها به این دلیل، در یک دستگاه دولتی صدها کامیون و ترانزیت در مرز متوقف شده و میلیاردها تومان خسارت به بخش خصوصی، راننده و کشور زده می‌شود.

لبافی متذکر شد: حمل‌ونقل و ترانزیت، رونق اقتصاد، صادرات کالا و... میلیاردها دلار ارزآوری به همراه دارد؛ اما در کشورمان در قالب تحریم‌های داخلی نمی‌توانیم از آن استفاده کنیم. این موضوعات قابل پذیرش نیست. ما این موضوع را با جدیت پیگیری خواهیم کرد تا به نتیجه مطلوب برسیم.

دستگاه‌های استانی دارای نماینده در جلسه:

دادگستری استان، دفتر هماهنگی امور سرمایه‌گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، سازمان صنعت، معدن و تجارت، نمایندگی وزارت امور خارجه در شمال و شرق کشور، سازمان جهاد کشاورزی، ناظر گمرکات خراسان رضوی



گمرک مشهد، مرزبانی استان، شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه خراسان رضوی، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای، کانون انجمنهای صنفی کارفرمایی صنایع، منطقه ویژه اقتصادی دوغارون، اداره مهاجرت و گذرنامه نیروی انتظامی خراسان رضوی، کمیسیون برنامه ریزی، هماهنگی و نظارت بر مبارزه با قاچاق کالا و ارز، اتاق اصناف مشهد، کانون کارآفرینان خراسان رضوی، انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی، کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی، انجمن مدیران صنایع، اتحادیه صادرکنندگان، اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان

جمع بندی مورد توافق اعضا:

کانون کارآفرینان استان، کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت، اتحادیه صادرکنندگان، اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان، به موجب مکاتباتی با دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان اعلام نموده اند، وجود یکسری ناهماهنگی ها و نارسایی ها در مرزهای شرق کشور، (مرزهای دوغارون سرخس و لطف آباد) موجب توقف چند روزه ناوگان ترانزیتی خودروهای سنگین و افزایش هزینه ها و کاهش تقاضا فراهم نموده است که ادامه این وضعیت ممکن است، به کاهش حجم ترانزیت کشور و ایجاد تبعات اقتصادی و اجتماعی گردد.

بررسی های اولیه نشان می دهد موانع و مشکلات در این ارتباط در سه بخش زیر ساختی، کمبود نیروی انسانی و موازی کاری دستگاه ها بیش از سایر موارد اثر گذار بوده است. متوسط عمر کامیون های عمومی جاده ای کشور در سال ۱۴۰۰ حدود ۲۰ سال و رانندگان این حوزه حدود ۵۱۷ هزار نفر است. نبود مرجعی جهت هماهنگی ترانزیت در کشور، ناکافی بودن زیر ساخت های جاده ای، فرسودگی ناوگان حمل و نقل بخشی از موانع زیرساختی کشور است و تعدد مراجع تصمیم گیری در حوزه صادرات و واردات (وزارت راه و شهر سازی، اداره کل راهداری و حمل و نقل، گمرک، سازمان صمت ...) و موازی کاری هایی در هنگام ترخیص کامیون از قبیل کنترل ویزا، اجازه عبور، انبار قرنطینه، کنترل مرزی، مبارزه با قاچاق کالا موجب فرایند طولانی ترخیص کالا شده است. هرچند به موجب قانون متولی اصلی گمرک می باشد اما گمرک اختیارات اجرایی برای هماهنگی سایر نمایندگان دستگاهها در گمرک ندارد و از طرفی بر اساس دستور رییس جمهور محترم وقت موضوع نامه شماره ۱۱۱۴۵۱ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۲ رییس دفتر رییس جمهور خطاب به وزیر راه و شهر سازی مسئولیت کلیه پایانه های مرزی کشور با هماهنگی دستگاههای مستقر در آن به عهده وزارت راه و شهر سازی گذاشته شده که البته موضوع اختیارات هماهنگی در این واگذاری نیز وجود ندارد. در هر شکل این ناهماهنگی ها موجب کاهش چشم گیر صادرات و واردات در مرزهای شرقی کشور شده است به نحوی که میزان توقف به ۴ الی ۵ روز رسیده است. (هرچند مطابق گزارش اداره کل حمل و نقل نسبت به مدت مشابه افزایش واردات و صادرات را شاهد بوده ایم اما این افزایش ناشی از کاهش محدودیت های کرونایی نسبت به سال گذشته است نه نسبت به ظرفیت گمرک و مرزهای اقتصادی. لکن در مجموع دوره بلند مدت با کاهش تبادلات و افزایش توقفات همراه بوده ایم. طولانی شدن فرایند ترخیص، مسائل جانبی به همراه دارد که باعث افزایش هزینه های حمل و نقل می گردد که می توان به ابطال کاپوتاژ، هزینه توقفات در پارکینگ ها، هزینه های توقف کانتینر و ... می توان اشاره کرد. ضمن اینکه گزارش واصله از اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای پیرامون فرایند ترخیص گمرکات دوغارون، سرخس و لطف آباد هر کدام در یک بازه زمانی ده روزه (۱۴۰۱/۱۰/۰۱ الی ۱۴۰۱/۱۰/۱۰) به شرح ذیل با موانعی مواجه می باشند.



دوغارون

این پایانه مرزی در بازه زمانی ده روزه متوسط زمان توقف ناوگان غیر سوختی : ۴ روز و متوسط روزانه تعداد متوقف : ۲۷۳ دستگاه را به خود اختصاص داده است. از مهمترین عوامل توقف در این پایانه مرزی تمایل رانندگان به سوخت گیری کامل باک در جایگاه سوخت ۱۷ شهریور این منطقه است، بطوریکه تا زمان سوختگیری کامل متوقف می ماند و باتوجه به عرضه کم سوخت در جایگاه و یا بعضاً عدم عرضه سوخت به ناوگان افغان باعث انباشت ناوگان می گردد. کندی حرکت و کاهش تعداد خروجی از مرز به علت انجام کنترل های مظاعف مرزبانی و پایش انتهایی سوخت توسط شرکت نفت و عدم فعالیت طرف افغان در روزهای جمعه و عدم پذیرش تا ساعت ۱۲ روز شنبه هر هفته بدلیل ترافیک در سمت مقابل از دلایل کاهش حمل و نقل در این مرز می باشد. در این خصوص شرکت نفت اعلام نمود که توقف به دلیل مسایل عرضه نبوده و بر اساس مصوبه ۱۳۸۱۱۷/ت۵۶۱۲۷ هیئت وزیران در صورت تقاضای راننده برای دریافت گازوییل بیشتر از سهمیه مصوبه ۹۰٪ قیمت رسمی در طرف مقابل است که بصورت ماهانه اعلام می گردد و این نرخ در حال حاضر معادل ۲۸۰۰۰ هزار تومان است و کنترل بابت دریافت مابه تفاوت سهمیه و مقدار سوخت موجود و دریافت اختلاف قیمت می باشد. بدین صورت که در صادرات در کشورهای شرقی تا ۲۰۰ لیتر می باشد و سوخت بیشتر مستلزم پرداخت به قیمت ۲۸۰۰۰ تومان است. هر چند در سمت دیگر مرز این سوخت به قیمت هر لیتر تا ۴۰۰۰۰ هزار تومان فروش می رود. از دیگر دلایل افزایش زمان توقف در ناوگان حمل و نقل سوختی، عدم اعزام کافی ناوگان خالی افغان از سوی کشور مقابل برای انجام عملیات ترانشیپمنت (انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر) سوخت است.

لطف آباد

در پایانه مرزی لطف آباد متوسط زمان توقف ناوگان : ۶ روز و متوسط روزانه تعداد کامیون متوقف : ۶۰۵ دستگاه است.

از مهمترین علل و عوامل توقف در این پایانه: نزدیک شدن به سال جدید میلادی و افزایش تقاضای صادرات و ترانزیت کالا و افزایش حجم ورودی ناوگان، کمبود نیروی انسانی دستگاههای مستقر در مرز (ارزیاب اداره کل گمرک، پایانه مرزی، بانک ملی، قرنطینه دامی و نباتی)، سرعت پایین ایکس ری فعلی و جانمایی نامناسب، قطعی مکرر سامانه های باسکول و گذرنامه

، وجود بدک های رها شده ترکمن در محوطه (۲۵۶ دستگاه) که منجر به ایجاد گره ترافیکی در محوطه و محدودیت ساعت کاری طرف ترکمن به دلیل اختلاف زمانی دو کشور است. در این خصوص وزارت امور خارجه درخواست هایی جهت افزایش ساعت کاری به طرف ترکمن ارائه نموده اند لیکن تاکنون پاسخی داده نشده است.

پایانه مرزی سرخس

در این پایانه متوسط زمان توقف ناوگان (فقد ویزا) : ۵ روز متوسط روزانه تعداد متوقف : ۴۳۸ دستگاه است و از مهمترین علل و عوامل توقف می توان به : نزدیک شدن به سال جدید میلادی و افزایش تقاضای صادرات و ترانزیت کالا، فرارگیری کشنده ها در مسیر عبوری ناوگان ترانزیتی و صادراتی و ایجاد تأخیر در جریان خروجی (کاهش ظرفیت خروجی روزانه)، انجام دیپ زنی و پایش سوخت در حد فاصل ایکس ری و درب خروج و وجود اشکالات هندسی در مسیر خروجی اشاره نمود.



علیهذا پس از بحث و تبادل نظر، با عنایت به اینکه مطابق با موارد فوق الذکر عمده مشکلات از نبود مدیریت واحد در مرزها حکایت می کند. هر چند مطابق با ماده ۱۲ قانون امور گمرکی ابلاغی ۱۳۹۰/۰۹/۱۶ " به منظور تسهیل و تسریع در انجام تشریفات گمرکی در مبادی ورودی و خروجی، نمایندگان وزارتخانه ها و سازمانهای مسؤول سایر کنترلها موظفند تحت نظارت گمرک اقدام نمایند. سایر کنترلها مانند بازرسیهای پزشکی، دامپزشکی، گیاهی، استانداردهای فنی و کیفیت باید به صورت هماهنگ و تحت نظارت گمرک ساماندهی شود. برخی از این کنترلها به منظور تسهیل تجارت بین المللی می تواند با هماهنگی قبلی به گمرک واگذار شود یا در مکان دیگری به تشخیص گمرک صورت گیرد. وزارتخانه ها و سازمانهای مسؤول این کنترلها باید به منظور انجام سریع وظایف شان امکانات و تسهیلات لازم را فراهم نمایند" مسئولیت و تولى گری امور در این حوزه بر عهده گمرک است و در قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی کمکهای متقابل اداری به منظور پیشگیری، تجسس و جلوگیری از تخلفات گمرکی مصوب سال ۱۳۷۶ کشور به این کنوانسیون پیوسته است و امور مرتبط با گمرکات بصورت هماهنگ با متولی گری گمرک است. اما حسب دستور رییس جمهور محترم وقت موضوع نامه شماره ۱۱۱۴۵۱ مورخ ۹۹/۱۰/۰۲ دفتر رییس جمهوری "مسئولیت کلیه پایانه های مرزی کشور و هماهنگی دستگاه های مستقر در آن به عهده وزارت راه و شهر سازی می باشد" و کلیه دستگاه های مستقر در پایانه ها به منظور ایجاد هماهنگی و یکپارچگی، با وزارت راه و شهرسازی همکاری لازم را به عمل آورند که این وزارت خانه طی نامه ۱۳۲۹۶۹/۱۱۰/۰۱ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۰۶ جهت استحضار و اقدام به معاون محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای ابلاغ نمودند. لذا با عنایت به حساسیت موضوع و ضرورت حفظ و حراست از اقتصاد ترانزیتی استان و کشور و جلوگیری از دست دادن بازارهای خارجی و خسارات جبران ناپذیری که ناشی از توقف چند روزه کامیون ها در مرزها علیرغم وجود ظرفیت های ترانزیتی و صادراتی بوجود می آید و جمیع جهات دبیرخانه به شرح زیر به شورا پیشنهاد می نماید:

۱- نظر به موازی کاری های صورت گرفته و تعدد متولیان موجود در گمرک و از آنجائیکه به موجب ماده ۱۲ قانون امور گمرکی و قانون الحاق به کنوانسیون بین المللی (قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی کمکهای متقابل اداری به منظور پیشگیری، تجسس و جلوگیری از تخلفات گمرکی)، گمرک به عنوان متولی و ناظر بر همه امور گمرکی بوده و از طرفی حسب دستور رییس جمهور محترم وقت موضوع نامه شماره ۱۱۱۴۵۱ مورخ ۹۹/۱۰/۰۲ دفتر رییس جمهوری "مسئولیت کلیه پایانه های مرزی کشور و هماهنگی دستگاه های مستقر در آن به عهده وزارت راه و شهر سازی می باشد" و کلیه دستگاه های مستقر در پایانه ها مکلفند به منظور ایجاد هماهنگی و یکپارچگی، با وزارت راه و شهرسازی همکاری لازم را بعمل آورند، ضمن اینکه ضرورت دارد همه نمایندگی های پراکنده دستگاه ها در قالب پنجره واحد از یک دستگاه متولی اصلی اطاعت پذیری داشته و یکپارچه سازی مدیریت مرزی به عنوان یک اصل در استان در قالب تعامل استانی اجرایی شود لذا برای عبور از شرایط موجود با عنایت به توضیحات فوق پیشنهاد می گردد.

الف: وفق ماده ۱۲ قانون امور گمرکی مسئولیت هماهنگی ها به عهده گمرک گذاشته شده است و همه دستگاههای مستقر در مرز مکلف به همکاری با گمرک شوند و مراتب با تصمیم شورا به مبادی ملی (رییس جمهور و وزاری محترم



<p>اقتصاد و راه و شهرسازی) برای تعیین تکلیف نهایی ظرف یک هفته منعکس شود. (مخالف اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای)</p> <p>ب) اداره کل راهداری در امور حمل و نقل جاده ای در بستر سازی به فراهم شدن شرایط مطلوب عبور و مرور کامیون ها در مرز به گمرک کمک نماید</p> <p>پ) بخش خصوصی با عنایت به ظرفیت های استانی و ملی و نداشتن ممنوعیت های تامین نیروی انسانی و تامین ابزار کار آمادگی مدیریت اقتصادی مجموع گمرکات استان با نظارت های موثر دولت را دارد، در صورت موافقت و تصمیم شورا به دولت محترم پیشنهاد گردد.</p> <p>۲- با هدف ساماندهی به وضعیت موجود و جانمایی های کارشناسی شده برای استقرار و اجرای طرح جامع پایانه مرزی دوغارون مصوب کارگروه شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور که در مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۸ به تصویب رسید و متولی اجرای آن سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای است با محوریت گمرک حسب ماده ۱۲ قانون امور گمرکی پیگیری گردیده تا هرچه سریعتر طرح جامع نهایی و اجرایی گردد.</p> <p>۳- ضرورت دارد متولیان استانی نمایندگی ها مستقر در مرز موضوع تامین نیروی انسانی در نهادهایی که با کمبود نیرو مواجه هستند (اداره گذرنامه، گمرک و...) هر چه سریعتر برطرف گردد.</p> <p>۴- با هدف ساماندهی شرایط موجود و مدیریت تردد کامیون های مرزی ضرورت هوشمند سازی کامل سیستم نوبت دهی ناوگان تجاری که عمده زیر ساخت آن توسط بخش خصوصی فراهم گردیده است، وجود دارد، لذا ضرورت دارد متولیان اصلی در کوتاهترین زمان ممکن عملیاتی شدن سامانه نوبت دهی و زمان بندی دقیق اجرای آن با جدیت و حداکثر ظرف یک هفته پیگیری نمایند.</p> <p>۵- تفکیک محدوده و عملیات تجاری از محدوده مسافری (در وضعیت موجود محدوده تجاری و مسافری یکسان است).</p> <p>۶- ضرورت ابلاغ ضوابط حمل یک سره ناوگان (رفع موانع عدم حمل یک سره و اقدامات اجرایی که می بایست انجام شود).</p> <p>۷- ضرورت پیگیری موانع پایانه مرزی سرخس شامل: روان سازی جریان حرکتی ناوگان ترانزیتی خروجی با جابجایی مکان پایش سوخت به پسرکرانه (منطقه ویژه)، افزایش لاین های خروجی و اصلاح هندسی معبر خروجی با توجه به دمونتاژ پل قدیمی، افزایش حمل یکسره ناوگان با ایجاد رغبت در رانندگان ایرانی به تردد در عمق ترکمنستان با اقداماتی نظیر کاهش زمان دریافت ویزا، بهبود وضعیت تعهدات بیمه های طرف مقابل و کاهش هزینه های غیر رسمی، لزوم افزایش ساعت فعالیت دروازه مرزی دو کشور ایران و ترکمنستان از طریق مجاری دیپلماتیک</p> <p>۸- در مرز لطف آباد جانمایی دقیق دستگاه X_RAY و افزایش ساعت کاری گمرک اقدام گردد.</p> <p>۹- شرکت پخش فراورده های نفتی جهت پایش و فرایند کنترل سوختی در دوغارون از منتهی الیه خروجی خارج و در ابتدای ورودی با فوریت استقرار پیدا کند.</p>	<p>پیشنهادات</p> <p>در ارتباط با موضوعات گمرکی و توقف چند روزه ناوگان حمل و نقل بین المللی در پایانه های مرزی استان دبیرخانه شورای گفت و گو با بررسی جمیع جهات و جمع بندی نظرات، پیشنهاد زیر را جهت تصویب به شورا ارائه می نماید:</p>
---	--



۱- نظر به موازی کاری های صورت گرفته و تعدد متولیان موجود در گمرک و از آنجائیکه به موجب ماده ۱۲ قانون امور گمرکی و قانون الحاق به کنوانسیون بین المللی (قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی کمکهای متقابل اداری به منظور پیشگیری، تجسس و جلوگیری از تخلفات گمرکی)، گمرک به عنوان متولی و ناظر بر همه امور گمرکی بوده و از طرفی حسب دستور رییس جمهور محترم وقت موضوع نامه شماره ۱۱۱۴۵۱ مورخ ۹۹/۱۰/۰۲ دفتر رییس جمهوری "مسئولیت کلیه پایانه های مرزی کشور و هماهنگی دستگاه های مستقر در آن به عهده وزارت راه و شهر سازی می باشد" و کلیه دستگاه های مستقر در پایانه ها مکلفند به منظور ایجاد هماهنگی و یکپارچگی، با وزارت راه و شهر سازی همکاری لازم را بعمل آورند، ضمن اینکه ضرورت دارد همه نمایندگی های پراکنده دستگاه ها در قالب پنجره واحد از یک دستگاه متولی اصلی اطاعت پذیری داشته و یکپارچه سازی مدیریت مرزی به عنوان یک اصل در استان در قالب تعامل استانی اجرایی شود لذا برای عبور از شرایط موجود با عنایت به توضیحات فوق پیشنهاد می گردد تا شورا مقرر نماید:

الف): وفق ماده ۱۲ قانون امور گمرکی مسئولیت هماهنگی ها به عهده گمرک گذاشته شده است و همه دستگاههای مستقر در مرز مکلف به همکاری با گمرک شوند و مراتب با تصمیم شورا به مبادی ملی (رییس جمهور و وزارت محترم اقتصاد و راه و شهر سازی) برای تعیین تکلیف نهایی ظرف یک هفته منعکس شود. (مخالف اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای)

ب) اداره کل راهداری در امور حمل و نقل جاده ای در بستر سازی به فراهم شدن شرایط مطلوب عبور و مرور کامیون ها در مرز به گمرک کمک نماید

پ) با هدف تسهیل در اجرای امور گمرکات مرزی و بر طرف نمودن موانع و مشکلات موجود از جمله ایجاد گمرک تخصصی و با تکنولوژی روز، رفع تامین نیروی انسانی و ابزار کار (با توجه به ممنوعیت های دستگاههای اجرایی برای تامین نیروی انسانی و ابزار کار) و بستر سازی برای توسعه زیر ساخت های اقتصادی مرزی پیشنهاد می گردد، مدیریت اقتصادی گمرکات با تصویب شورا و درخواست از دولت به بخش خصوصی واگذار گردد.

۲- با هدف ساماندهی وضعیت موجود و جانمایی های کارشناسی شده برای استقرار و اجرای طرح جامع پایانه مرزی دوغارون مصوب کارگروه شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور که در مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۸ با متولی گری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به تصویب رسید، با محوریت گمرک حسب ماده ۱۲ قانون امور گمرکی پیگیری گردیده تا هرچه سریعتر طرح جامع، نهایی و اجرایی گردد.

۳- متولیان استانی نمایندگی ها مستقر در مرز، اقدامات لازم به منظور تامین نیروی انسانی در نهادهایی که با کمبود نیرو مواجه هستند (اداره گذرنامه، گمرک و...) ظرف مدت یک هفته را انجام دهند.



- ۴- با هدف ساماندهی شرایط موجود و مدیریت تردد کامیون های مرزی و با عنایت به ضرورت هوشمند سازی کامل سیستم نوبت دهی ناوگان تجاری که عمده زیر ساخت آن توسط بخش خصوصی فراهم گردیده است، شورا مقرر نماید متولیان اصلی (گمرک استان، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای با کمک انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی، کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی) در کوتاهترین زمان ممکن (حداکثر ظرف یک هفته) عملیاتی شدن سامانه نوبت دهی و زمان بندی دقیق اجرای آن را با جدیت و پیگیری نمایند.
- ۵- شورا مقرر نماید تفکیک محدوده و عملیات تجاری از محدوده مسافری (در وضعیت موجود محدوده تجاری و مسافری یکسان است) توسط متولیان اصلی (گمرک استان، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای حداکثر ظرف ده روز مورد بررسی و اقدام لازم قرار گیرد.
- ۶- شورا مقرر نماید ابلاغ ضوابط حمل یکسره ناوگان (رفع موانع عدم حمل یکسره و اقدامات اجرایی که میبایست انجام شود)، ظرف یک هفته توسط گمرک استان ابلاغ شود.
- ۷- شورا مقرر نماید به منظور رفع موانع پایانه مرزی سرخس شامل: روان سازی جریان حرکتی ناوگان ترانزیتی خروجی با جابجایی مکان پایش سوخت به پسرکرانه (منطقه ویژه)، افزایش لاین های خروجی و اصلاح هندسی معبر خروجی با توجه به دمنواژ پل قدیمی، افزایش حمل یکسره ناوگان با ایجاد رغبت در رانندگان ایرانی به تردد در عمق ترکمنستان با اقداماتی نظیر کاهش زمان دریافت ویزا، بهبود وضعیت تعهدات بیمه های طرف مقابل و کاهش هزینه های غیررسمی، لزوم افزایش ساعت فعالیت دروازه مرزی دو کشور ایران و ترکمنستان از طریق مجاری دیپلماتیک ظرف ده روز از ابلاغ مصوبات توسط هریک از متولیان تخصصی مستقر در مرز با محوریت و پیگیری و نظارت گمرک استان پیگیری شود
- ۸- شورا مقرر نماید توسط گمرک استان در مرز لطف آباد جانمایی دقیق دستگاه X_RAY و افزایش ساعت کاری گمرک ظرف ده روز پیگیری گردد.
- ۹- شورا مقرر نماید شرکت پخش فرآورده های نفتی جهت پایش و فرایند کنترل سوختی در مرز دوغارون از منتهی الیه خروجی خارج و در ابتدای ورودی با فوریت (حداکثر یک هفته) استقرار پیدا کند.

- ۱- صورتجلسه سی و نهمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گو مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۵
- ۲- صورتجلسه چهلمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گو مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۲
- ۳- گزارش "بررسی میزان توقفات ناوگان بین المللی و علل آن در پایانه های مرزی استان خراسان رضوی" تهیه شده توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی
- ۴- ماده ۱۲ قانون امور گمرکی: "ماده ۱۲- به منظور تسهیل و تسریع در انجام تشریفات گمرکی در مبادی ورودی و خروجی، نمایندگان وزارتخانه ها و سازمانهای مسؤول سایر کنترلرها موظفند تحت نظارت گمرک اقدام نمایند. سایر کنترلرها مانند بازرسیهای پزشکی، دامپزشکی، گیاهی، استانداردهای فنی و کیفیت باید به

فهرست مستندات و مدارک پشتوانه



صورت هماهنگ و تحت نظارت گمرک ساماندهی شود. برخی از این کنترلها به منظور تسهیل تجارت بین المللی می تواند با هماهنگی قبلی به گمرک واگذار شود یا در مکان دیگری به تشخیص گمرک صورت گیرد. وزارتخانه ها و سازمانهای مسؤول این کنترلها باید به منظور انجام سریع وظایفشان امکانات و تسهیلات لازم را فراهم نمایند."

۵- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی کمکهای متقابل اداری به منظور پیشگیری، تجسس و جلوگیری از تخلفات گمرکی

۶- نامه شماره ۱۱۱۴۵۱ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۲ رییس دفتر رییس جمهور خطاب به وزیر راه و شهر سازی

۷- مصوبه ۱۳۸۱۱۷/ت/۵۶۱۲۷ هیئت وزیران

۸- نامه شماره ۱۳۲۹۶۹/۱۱۰/۰۱ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۰۶ وزارت راه و شهرسازی به معاون محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

۹- طرح جامع پایانه مرزی دوغارون