



موضوع مورد بررسی (دستور کار)

- بررسی مسائل و مشکلات توقف چند روزه ناوگان ترانزیتی خودروهای سنگین در مرزهای دوغارون، سرخس، لطف آباد به عنوان یکی از موانع جدی کسب و کار در حوزه صادرات استان و ضرر و زیان وارده در این خصوص

در چهلمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، مسائل و مشکلات توقف های چند روزه ناوگان ترانزیتی و خودروهای سنگین در مرزهای دوغارون، لطف آباد و سرخس به عنوان یکی از موانع جدی در حوزه صادرات استان و ضرر و زیان ناشی از این وضعیت، مطرح و بررسی گردید. موضوعی که از سوی کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد، انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی و کانون کارآفرینان استان، اتحادیه صادرکنندگان و اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی به دبیرخانه شورای گفت و گو منعکس شده است.

«علی اکبر لبافی»، رئیس این دبیرخانه در ابتدای نشست با اشاره به اینکه مهم ترین مشکل در مرزهای اقتصادی استان عدم تمرکز مدیریتی است، تاکید کرد: امروز دستگاه متولی واحدی که دیگر دستگاهها از آن در مرز به عنوان متولی تمکین کنند، مشاهده نمی شود و به دلیل فقدان تمرکز مدیریتی، هر دستگاهی براساس ظرفیت خود در مرز فعالیت را انجام می دهد. این موضوع دلیل اصلی توقف خودروهای سنگین و ترانزیتی در مرزها با موضوعاتی چون نظارت سوخت، مرزبانی، گذرنامه و... شده است.

وی افزود: تمامی حوزه های متمرکز در مرز براساس دستورالعمل های خود فعالیت می کنند؛ اما به دلیل نبود نیروی انسانی کافی، نداشتن تجهیزات لازم و کافی برای بازرسی و تسهیل عبور و مرور و... توقف های طولانی و چند روزه کامیون و ترانزیتها در مرز اتفاق می افتد. به طوریکه در مرز دوغارون علی رغم ظرفیت عبور و مرور روزانه ۲۰۰۰ دستگاه کامیون، در حال حاضر ۲۰۰ دستگاه کامیون حسب اعلام اداره کل حمل و نقل و پایانه ها و فعالان بخش خصوصی با توقف ۴ الی پنج روزه تردد می کنند.

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 نوبت دهی 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.

اجرای طرح جامع دوغارون و جانمایی دستگاه‌های متولی

رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی 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.

مدیریت در مرزها مختص گمرکات است

سپس جواد جعفری، سرپرست گمرکات خراسان رضوی، به تشریح سه مشکل اساسی در عبور و مرور کامیون در مرزها پرداخت و تأکید 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 بین دستگاهی 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.

توقف کامیون‌ها در مرز هزینه‌زا است

در ادامه احمد زمانیان، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل 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.

خسارت به صادرات

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 کالاها، 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.

تصمیمات شورای هماهنگی مرز برای ما ملاک است.

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 تاکید 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 ذی‌ربط در مرزها براساس یک بخشنامه مرکزی در مرز فعالیت می‌کنند، عنوان کرد: بخشی از این بخشنامه‌ها محل کسب‌وکار 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.

ابعاد طرح جامع دوغارون

سپس نصیر برادران، نماینده اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای 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 توقف‌های طولانی در پایانه‌های 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 مهم‌ترین علل توقف می‌توان به تمایل رانندگان به سوخت‌گیری کامل در جایگاه سوخت ۱۷ شهریور (به طوری که تا زمان سوخت‌گیری کامل متوقف می‌شوند) اشاره کرد. با توجه به عرضه کم سوخت در جایگاه یا بعضاً عدم عرضه سوخت به ناوگان افغان، صف ناوگان به وجود می‌آید. همچنین می‌توان به کندی حرکت، کاهش تعداد خروجی از مرز به علت انجام کنترل‌های 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 می‌شوند 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 کنترل‌های مضاعف مرزبانی و پایش انتهایی سوخت توسط شرکت نفت است.



پیشنهادهایی برای رفع توقف در پایانه مرزی دوغارون

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)، برنامه‌ریزی لازم جهت حمل یک‌سره ناوگان (رفع موانع عدم حمل یک‌سره و اقدامات اجرایی که می‌بایست انجام شود)، هوشمندسازی کامل سیستم نوبت‌دهی 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 شهرپور، از جمله پیشنهادها برای رفع توقف‌ها در پایانه مرزی دوغارون است.

توقف ۶ روزه در پایانه مرزی لطف‌آباد

وی در خصوص پایانه مرزی لطف‌آباد نیز عنوان کرد: متوسط زمان توقف ناوگان در پایانه مرزی لطف‌آباد ۶ روز است که به طور متوسط روزانه ۶۰۵ دستگاه متوقف می‌شوند. در ۱۰ روز ابتدایی دی ماه سال جاری، مهم‌ترین 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 دستگاه‌های مستقر در مرز (ارزیاب اداره کل گمرک، پایانه مرزی، بانک ملی، قرنطینه دامی و نباتی)، سرعت پایین ایکس‌ری 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 ایکس‌ری، 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.

توقف ۵ روزه در پایانه مرزی سرخس



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: روان سازی جریان حرکتی ناوگان ترانزیتی خروجی با جابجایی مکان پایش سوخت به پسرکرانه (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.

تبعات اجتماعی و اقتصادی توقف ناوگان ترانزیتی در مرزها

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 جبران‌ناپذیری را وارد خواهد کرد. از طرفی، با توجه به فصل سرما توقف‌های طولانی مدت، بعضاً 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 کامیون ها) حدود ۸۰ میلیارد تومان است.

سپس علی اصغر حسین زاده، 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 سابقه دار است. اگر این موضوع در سطح استان قابل حل نیست، می توان به نهادهای نظارتی اعلام نمود تا موضوع سریع تر 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 گفت و گوی استان نیز در بخش پایانی این نشست و در جمع بندی مباحث مطروحه گفت: به گفته رئیس جمهور، دستگاه های متولی بایستی تسهیلگر باشند. متولیان در مرز باید بدانند که با هر ساعت توقف کامیون ترانزیتی چه خسارت هایی به صاحب بار، راننده، کشور و بخش خصوصی زده می شود. تولیدات، درآمدهای ارزی و... کشور با کم کاری دستگاه های متولی در مرز همزمان و با پایان ساعت اداری و توقف کامیون های ترانزیت، دچار صدمات جبران ناپذیری می شود. در دنیا دستگاه های خدمت رسان در مرزها به صورت ۲۴ ساعته و سیستم آنلاین نوبت دهی فعالیت می کنند و با هم افزایشی استانی در مرز می توان 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 می شود.

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



جمع بندی و تصمیمات

ردیف	تصمیمات جلسه	مسئول پیگیری	مهلت پیگیری
	<p>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.</p> <p>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 شهرسازی 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</p>		



	<p>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.</p> <p><u>دوغارون</u></p> <p>این پایانه مرزی در بازه زمانی ده روزه متوسط زمان توقف ناوگان غیرسوختی : 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 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 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-ه 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</p>
--	--



		<p>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 دلیل 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.</p> <p><u>لطف آباد</u></p> <p>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 یدک 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.</p> <p><u>پایانه مرزی سرخس</u></p> <p>در این پایانه متوسط زمان توقف ناوگان (فاقد 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 ، قرارگیری کشنده ها در مسیر عبوری ناوگان ترانزیتی و صادراتی و ایجاد تأخیر در جریان خروجی (کاهش ظرفیت خروجی روزانه)،</p>
--	--	--



	<p>انجام دیپ زنی و پایش سوخت در حد فاصل ایکس ری و درب خروج و وجود اشکالات هندسی در مسیر خروجی اشاره نمود.</p> <p>علیهذا پس از بحث و تبادل نظر، با عنایت به اینکه مطابق با موارد فوق الذکر عمده مشکلات از نبود مدیریت واحد در مرز ها 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 وظایفشان 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</p>	
--	--	--



طرح در جلسه شورا	دبیرخانه شورا	<p>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:</p> <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، 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 <u>لذا برای عبور از شرایط موجود با عنایت به توضیحات فوق پیشنهاد می گردد.</u></p> <p><u>الف):</u> 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 شهرسازی) برای تعیین تکلیف نهایی طرف یک هفته منعکس شود. (مخالف اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای)</p> <p><u>ب)</u> 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 امدادی 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>یک هفته</p>	<p>اداره کل گمرک استان</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>یک هفته</p>	<p>گذرنامه، گمرک، مرزبانی و..</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>یک هفته</p>	<p>اداره کل گمرک استان</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>طرح در جلسه شورا</p>	<p>اداره کل راهداری گمرک استان دبیرخانه شورا</p>	<p>۵- تفکیک محدوده و عملیات تجاری از محدوده مسافری (در وضعیت موجود محدوده تجاری و مسافری یکسان است)،</p>
<p>یک هفته</p>	<p>ادارات کل گمرک و راهداری</p>	<p>۶- ضرورت ابلاغ ضوابط حمل یکسره ناوگان (رفع موانع عدم حمل یکسره و اقدامات اجرایی که میبایست انجام شود)،</p>



شورای گفت و گوئی دولت و بخش خصوصی
استان خراسان رضوی

شماره جلسه: ۴۰

تاریخ جلسه: ۱۴۰۱/۱۰/۱۲

ساعت شروع: ۸

محل تشکیل جلسه: (دبیرخانه شورای گفت و گو)

تعداد اعضا حاضر در جلسه: ۲۵

مستمر	متولیان اصلی، گمرک، راهداری، نمایندگی وزارت خارج، گذرنامه، شرکت پخش فراوردهای نفتی	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 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
دو هفته	گمرک استان	۸- در مرز لطف آباد جانمایی دقیق دستگاه X_RAY و افزایش ساعت کاری گمرک اقدام گردد
دو هفته	شرکت پخش فراوردهای نفتی	۹- شرکت پخش فراوردهای نفتی جهت پایش و فرایند کنترل سوختی در دوغارون از منتهی الیه خروجی خارج و در ابتدای ورودی با فوریت استقرار پیدا کند