

## ترانزیت

واژه ترانزیت به معنای عبور و گذر و در عمل، بخشی از فعالیت حمل و نقل بین‌المللی است و به معنای ورود مسافر و کالا از مرز یک کشور و خروج از مرز دیگر می‌باشد و ممکن است از امکانات و تسهیلات حمل و نقل آن کشور نیز بهره‌مند گردد. لذا می‌توان گفت ترانزیت رویه‌ای گمرکی است که به موجب آن اجازه داده می‌شود

یک کالا و یا مسافر خارجی که مبدأ و مقصد آن خارج از قلمرو جغرافیایی و سیاسی کشور ثالثی می‌باشد، تحت نظارت از یک گمرک مرزی وارد و به گمرک مجاز دیگری در مرز خارجی راهنمایی شود و فقط از خاک کشور سوم جهت رسیدن به مقصد خود عبور نماید لازم به ذکر است که کالاهای ترانزیت خارجی نمی‌توانند در داخل کشور مورد استفاده قرار گیرند و فقط اجازه عبور از خاک کشور به آنها داده می‌شود. برای اینکه کشوری بتواند در زمینه حمل و نقل ترانزیتی فعالیت کند باید دارای

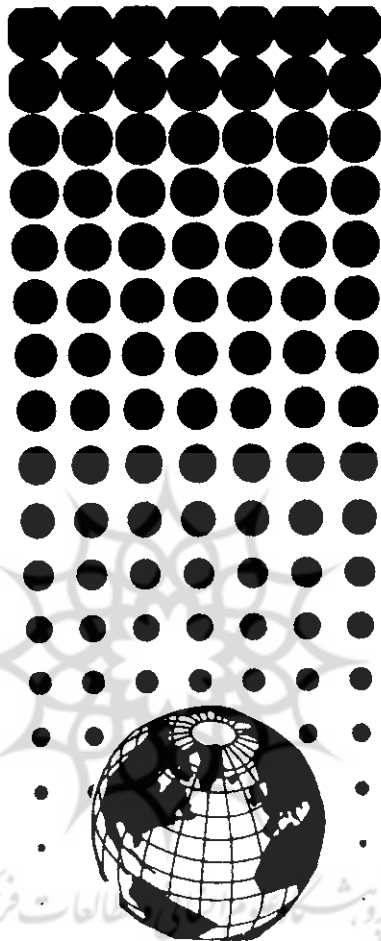
کشور ایران از نظر امکانات بالقوه از کشورهای نادر دنیا است و نی از نظر امکانات بالفعل دارای نواقص بسیاری است.

بحث ترانزیت در ایران به لحاظ موقعیت جغرافیایی کشور سابقه چند هزار ساله دارد. در حال حاضر به علت وابستگی شدید کشور به درآمدهای نفتی و بحران کنونی نفت توجه به سایر بخشهای اقتصاد که ارزآوری مناسبی دارند بسیار برجسته می‌نماید

با توجه به موقعیت برتر جغرافیایی کشور، برنامه‌ریزی در راستای جذب و ارائه خدمات مناسب به کالاهای ترانزیتی، می‌تواند مکمل و جانشین مناسبی برای صادرات نفت خام باشد و درآمدزایی قابل قبولی را برای کشور به دنبال داشته باشد.

## حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت

همانطور که قبلاً نیز اشاره شد ایران دارای پتانسیل کم‌نهایتین و امن‌ترین مسیر ترانزیتی نسبت به مسیرهای رقیب دیگر می‌باشد. تغییر و تحولات اخیر در همسایگی کشورمان و نیاز کشورهای تازه استقلال یافته به افزایش حجم مبادلات بازرگانی با کشورهای غیر از CIS ایران با حجم قابل ملاحظه‌ای از کالای ترانزیتی مواجه گردیده است و به خاطر اینکه سیستم‌های حمل و نقل کشورمان تا حدود زیادی امکان پاسخگویی به نیازهای حمل و نقل بین‌المللی را ندارد. با فشار و شوک بیش از حد روبرو شده‌اند. اگر این مشکلات بزودی و با مدیریت صحیح و به موقع مرتفع نگردد، مطمئناً فرصت بسیار مناسب و طلایی کنونی هیچوقت تکرار نخواهد شد. لذا لازم است تا



## تجارت جهانی و نقش حمل و نقل

عزیزم حاجی قربانی - نازیلا صدقی سیگارچی

امکانات بالقوه و بالفعل باشد. منظور از امکانات بالقوه داشتن یک موقعیت جغرافیایی مناسب از لحاظ دسترسی به آبهای بین‌المللی در منطقه و جهان و واقع شدن در کنار کشورهای محصور در خشکی می‌باشد و منظور از امکانات بالفعل برخورداری از یک شبکه گسترده مناسب حمل و نقل، کیفیت خوب ناوگان حمل و نقل، ارائه سرویسهای اطلاع‌رسانی، سطح مناسب خدمات ارائه شده، داشتن قوانین و مقررات مناسب و مدیریتی پویا در حمل و نقل است.

هرچه سریعتر مستوفین مربوطه با متمرکز کردن تلاشها و هم راستا نمودن برنامه ریزیها سعی نمایند تا از فرصتهای باقیمانده به نحو احسن در جهت مرتفع نمودن مشکلات موجود استفاده نمایند تا بتوانند حمل و نقل ترانزیتی از کشور را رونق بخشند.

بطور کلی مشکلات موجود بر سر راه افزایش توافقی کالاهای ترانزیتی شوری از کشور را می توان به بخشهای مختلف دسته بندی کرد: فیزیکی - غیر فیزیکی - ساحت افزای - نرم افزاری - فنی و غیر فنی

## مشکلات حمل و نقل و ترانزیت بین المللی

۱- نبود همکاری در سطوح مختلف و سازمانهای دخیل در امر

ترانزیت:

حمل و نقل ترانزیت به لحاظ گستردگی و مسافت طولانی راه درگیر با سازمانها و وزارتخانه های مختلف مانند وزارت راه و ترابری، وزارت اقتصاد و دارایی، گمرکات، وزارت بازرگانی و... می باشد. امر ترانزیت به علت تعدد سازمانها و ارگانهای دخیل در آن نیازمند به هماهنگی و توافق نظر در تمامی مسائل اجرایی آن می باشد که در این چند سال اخیر ما شاهد این همکاری نبوده ایم. وجود نوانسب منافص و نسدنکننده پروکراسی اداری، سیاستگذاری های نامربوط، معبر و غیرکارشناسی نتیجه این عدم همکاری از سوی سازمانهای مختلف می باشد که حامل تمامی این مشکلات، سبب بی اعتمادی نرد مشتریان و کاهش تقاضا در میزان نار ترانزیتی خواهد شد.

۲- نبود آگاهی کافی در مورد اهمیت ترانزیت:

ترانزیت کالا با توجه به عمر نسبتاً طولانی هنوز جایگاه مناسبی در برنامه ریزی ها و عملکردهای اجرایی پیدا نکرده است و این به دلیل ندادن آگاهی مناسب از سوی کارشناسان سیستم مدیریت دولتی و نا حدودی عدم توجه سازمانها به تحولات و تحولات بین المللی و تلاش در جهت هماهنگ ساختن شرایط داخلی سازمانهای فعال با شرایط بین المللی است.

۳- وجود سطوح مختلف در تصمیم گیری:

ترانزیت یک مسئله غیرانحصاری است که کشورهای رقیب برای رسیدن به فرصتهای بهتر رقابت سختی با یکدیگر دارند و بعضاً از هیچ اقدامی فروگذار نیستند. بدینی است که بقا و بالندگی در بازار رقابت بین المللی، مستلزم داشتن اعطاف پذیری و عکس العمل مناسب و به موقع در برابر تغییرات و تحولات ایجاد شده می باشد که اصطلاحاً از آن بعنوان مدیریت بحران نام برده می شود. متأسفانه در ساختار بدنه سازمانی کشور بدلائل مختلف ادرست یا غلط، به طور جدی سعی در ترغیب مدیران و کارشناسان کارا در همان زیر بخش نشده است و سیستم اداری موجود چارجویی برای شناخت و پرورش استعدادهای مناسب و سونی دادن آنها در مسیری که منجر به پختگی و مجرب شدن در امور جاریه زیر بخش یا وزارتخانه گردد،

ندارد. گاهی برای معبر مسئله و با قانونی در محس حمل و نقل بین المللی و ترانزیت لازم است تصمیمات به تصویب مدیران متفاوت در سطوح مختلف برسد طی این مراحل در بهترین شرایط نیازمند زمانی طولانی می باشد و شاید تا زمان تصویب آن مناسبت قصه از پس رفته باشد.

۴- شیوه نه چندان مناسب در تخصیص بودجه عمومی کشور:

روش کلی که در تخصیص بودجه بین وزارتخانه ها و زیر

بخش های دولتی مرسوم می باشد این است که هر زیر

بخش تمام یا بخش اعظم درآمد خود را به

خزانه دولت وارنر می نماید و در شروع

سال براساس برنامه های توسعه خود

و هزینه های اداری و عملیاتی

زیربخش از محل بودجه عمومی

اعتبار وصول می نماید. این

روش تخصص بودجه،

روش مناسبی برای اداره و

بهره برداری بهینه از

سرمایه های کشور

نمی باشد. زیرا اولاً

زیر بخشهایی را که به

دلایل مختلف وضعیت

و عملکرد مناسبی را

ندارند به دلیل اینکه

همیشه و تحت هر

شرایطی از بودجه ملی

بهره بردار می شوند. به

سحرک، پیوستی، معبر

روشنی و نهانی خود اداری

رکسومون نمی کند و ثانیاً

زیر بخشهای فعال و سودده به

دلیل اینکه از فعالیت رو به جلو و

سودآوری حاصله خود منتفع نمی گردند.

دیگر انگیزه ای برای فعالیت و بهره دوری

بیشتر و ایجاد تغییرات لازم و برداشتن گامهای

مثبت در جهت یونایی و تحرک ندارند و این سبب رکوت

و سکون این زیربخشها می گردد. در صورتیکه به نظر می رسد دولت

باید سعی کند تا ضمن تسویق زیربخشهای سودآور سایر زیر

بخشهای خود را با آماده کردن زمینه های لازم به سودآوری برساند.

در این صورت با منطقی نمودن هزینه ها، حداقل هزینه های عملیات.

بهره برداری و توسعه. با درآمدهای حاصله پوشش داده خواهد شد.

۵- عدم توجه به فعالیت های تبلیغاتی و بازاریابی:

شاخص ترین فاکتور در یک بازار رقابتی، خصوصاً ترانزیت.



این به علت عدم وجود نمایندگی شرکت‌های سمنه در گمرکات و نقاط مرزی صاحبان کالا باید از مرکز نسبت به پوشش بسمه‌ای اقدام نمایند که این خود سبب افزایش هزینه و زمان حمل از مسیر کشور می‌گردد.

## مشکلات عمومی

۱- عدم هماهنگی عملیاتی بین زیر بخش‌های حمل و نقل، سیستم حمل و نقل از چندین سیستم حمل و نقل همچون جاده‌ای - دریایی، ریلی و هوایی تشکیل شده است که این سیستم‌ها غیرمغز رقیب بودن در جذب کالا باید در امر تسهیل و تسریع جا به جایی در کوردهورها همکاری و تفاهم بیشتری داشته باشند. حتی برای ارائه بهتر خدمات، بعضاً شرکت‌های دریایی با شرکت‌های ریلی با جاده‌ای در هم ادغام شده‌اند.

در حال حاضر سعی دنیا در این است تا حد امکان انبارداری از چرخه حمل حذف گردد و کالا دقیقاً در زمان مطلوب تا ایستای کامل و هزینه ثابتی به بازار مصرف برسد. در کشور ما جدا از مشکلات و تأخیرات عیدیه‌ای که ناشی از مسائل قانونی و غیرقانونی ایجاد می‌شود از لحاظ فنی نیز تبدیل عدم هماهنگی در برنامه‌ریزی عملیاتی در زیربخش‌های مربوطه تأخیرات زیادی اعمال می‌گردد.

۲- عدم وجود سیستم‌های اطلاع‌رسانی در سیستم‌های حمل و نقل کشور:

اطلاعات و مدیریت آن و در نتیجه استفاده و دسترسی به آن در دنیای کنونی از اهمیت بسزایی برخوردار است. با گسترش همه جانبه رایانه و افزایش قابلیت‌های آن، گام مهمی در این عرصه برداشته شده است. نرم‌افزارها و سیستم‌های مختلف زیادی در زمینه تسریع کار حمل و نقل به بازار عرضه شده‌اند. این نرم‌افزارها کلیه شاخه‌ها و افراد مرتبط با حمل و نقل را از گمرک و سیستم‌های مختلف حمل و نقل گرفته تا مدیران و مشتریان را شامل می‌شود. توسعه حمل و نقل نیازمند توسعه و اجرای سیستم‌های مبادله اطلاعات الکترونیک به منظور تسهیل در نقاط مرزی، خصوصاً نقاطی که تغییر شیوه حمل صورت می‌گیرد می‌باشد، علاوه بر کفایت عرضه زیربنایها، حرکت پیوسته و روان بار مستلزم در دسترس بودن اسناد مربوطه اطلاعات به هنگام می‌باشد. مدیریت اطلاعات نقش اساسی و ضروری حمل و نقل خصوصاً کانینتری می‌باشد.

در سیستم مبادله الکترونیکی اطلاعات به دلیل کاهش دخالت نیروی انسانی در پردازش اطلاعات، خطاهای انسانی به میزان بسیار زیادی کاهش می‌یابد. این موضوع وقتی بیشتر اهمیت می‌یابد که فاصله بین مبدأ و مقصد محل کالا بسیار طولانی باشد و این مستلزم عبور کالا از مبادی کشورهای مختلف است. در این صورت توقف‌های متوالی بدلیل تشریفات گمرکی و بروکراسی، سبب اعمال تأخیرهای زیادی می‌گردد.

اصل بازار جهانی است. یکی از مشکلات اساسی کالاهای غیرفنی همین مسئله بازار جهانی است. شرکت‌های خصوصی بدلیل نداشتن امکانات لازم جهت تأسیس نمایندگی در سایر نقاط دنیا نتوانسته‌اند شرکت در نمایشگاه‌های سالیانه یا دوره‌ای که در بعضی از کشورهای برپا می‌گردد اکتفا می‌کنند. در مورد مسئله ترانزیت نیز در کشورهای که مبدأ یا مقصد کالاهای ترانزیتی از کشور هستند یا از مسیری غیر از مسیر ایران عبور می‌نمایند و امکان تغییر مسیر خود به عبور از ایران را ندارند می‌توان برای جذب بیشتر بارهای ترانزیتی در بین کارخانجات، صنایع و شرکت‌های حمل و نقل این کشورها در مورد مزایا و تسهیلات و خدمات جدید ارائه شده تبلیغات به هنگام و وسیعی انجام داد. امروزه نقش تبلیغات در تجارت کنونی دنیا امری غیرقابل انکار می‌باشد و این مطمئناً وظیفه سفارخانه‌ها و کنسولگری‌های ایرانی مستقر در اقصی نقاط دنیا می‌باشد.

۶- عدم تطبیق قوانین گمرکی با نیازهای کنونی:

ساختار گمرکی کشور از لحاظ فنی و اجرایی سیستمی عقب مانده می‌باشد. سازمان گمرک هنوز تفاوت چندانی برای کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی قائل نیست و رویه یکسانی را برای همه کالاها اجرا می‌نماید. در حال حاضر و با شرایط کنونی، قوانین گمرکی نیازهای کنونی را پوشش نمی‌دهد لذا باید هرچه زودتر در مورد بهنگام کردن قوانین و مقررات گمرکی و کاهش زمان توقف کالا در گمرک و مکانیزه کردن سیستم‌ها اقدامی نمود.

عدم هماهنگی بین قوانین خود گمرک در مرزهای مختلف و تفسیر شخصی قوانین که بعضاً متناقض با یکدیگر برداشت و اجرا می‌شوند سبب شده تا صاحبان کالا هنوز اطلاع‌رسانی دقیقی از کالاهای ممنوعه و غیرممنوعه نداشته باشند.

۷- ساختار اجرایی نامناسب سازمانهای ارائه کننده خدماتی جنبی حمل و نقل:

بطور خلاصه آنچه را که می‌توان ذکر نمود اینست که قوانین و ساختار اجرایی حال حاضر این نهادها و سازمانها همچون بانکها، در جهت تسهیل و روان سازی جریان حمل و نقل ترانزیت نمی‌باشد قوانین قدیمی این سازمانها نیازمند تغییرات خاص می‌باشد تا حداقل در بخش ترانزیت خدمات ویژه خاصی را ارائه نمایند. البته ریشه اصلی این مشکلات منشعب از نبود یک رقابت سالم و انحصاری بودن بعضی بخشها است لذا فعالیتشان به هیچ وجه با اصل اینکه همیشه حق با مشتری می‌باشد سازگاری ندارد.

۸- بیمه کالاهای ترانزیتی:

بیمه کالا در حین حمل یک امر ضروری و اجتناب ناپذیر است که هم به حامل یعنی راننده و شرکت حمل و نقل کننده و هم به صاحبان کالا اطمینان خاطر و آرامش می‌دهد ولی متأسفانه بیمه کالا از ایران به جای ایجاد آسودگی به معضل تبدیل شده است. علاوه بر



بردن کیفیت خدمات و نوع آوری، فعالیت می‌نمایند از مسیر و کارشناس گرفته تا پرسنل اجرایی این پتانسیل را فعال نمود و تا حدودی پویایی را به سیستم‌ها تزریق نمود.

#### ۴- استهلاک ناوگان زیربخش‌های حمل و نقل:

در سالهای بعد از انقلاب اسلامی به دلیل تحریم‌های بین‌المللی و وقوع جنگ تحمیلی و اولویت اول آن و نقش انکارناپذیر حمل و نقل در پیشبرد جنگ و بالتبع محدودیت منابع مالی توجه چندانی به تجدید و بازسازی ستونهای اصلی حمل و نقل مبدول نگردید. در سالهای بعد از جنگ نیز به دلیل اعمال همان انحصار دولتی زمان جنگ و وجود فشارهای اقتصادی، هزینه استفاده از سیستم‌های حمل و نقل داخلی به صورت غیرواقعی تعیین گردید و دولت با تعیین و کنترل تعرفه‌ها برای استفاده‌کنندگان داخلی و دادن یارانه سعی نمود تا با پایین نگاه داشتن میزان هزینه بهره‌برداری داخلی، از فشار وارده به ائتلاف جامعه بکاهد. این درآمد واقعی و هزینه‌های واقعی، به دلیل وارداتی بودن بخش عمده ناوگان و نبود تکنولوژی ساخت داخلی سبب گردید تا صرفاً از ساختار حمل و نقل بدون اینکه اقدامات اساسی در جهت احیاء و نوسازی آن برداشته شود بهره‌برداری گردد.

لذا تمامی تلاشهای زیربخش‌های حمل و نقل براینست که به نوعی درآمد خود را با هزینه‌های بهره‌برداری یا به طور کلی عملیاتی متناسب سازند که این امکان توسعه را کند می‌نماید پس از چند سال حاصل آن وجود ناوگانی مستهلک و قدیمی با هزینه نگهداری زیاد در کلیه زیربخشها می‌باشد. یکی از مشکلات عمومی سیستم‌های حمل و نقل کشور فرسودگی و حتی از رده خارج بودن ناوگان حمل و نقل می‌باشد. در مقایسه ناوگانهای رایج حال حاضر دنیا به دلیل

یکی از دلایل رشد سیستم حمل و نقل دریایی با وجود فاصله طولانی‌تر نسبت به حمل از طریق خشکی. همین سیستم اطلاع‌رسانی می‌باشد اما اگر اطلاعات راجع به کالا از جمله برنامه، مشخصات بار، سیستم حمل و نقل کاربردی و یا مورد نیاز و غیره قبل از رسیدن بار به مرز به گمرک مرزی موردنظر و در صورت نیاز به سیستم حمل و نقل کشور ثالث ارسال گردد این امکان را خواهد داد تا مراحل زیادی از این تشریفات قبل از رسیدن بار انجام شود و با برنامه‌ریزی و آمادگی بیشتر در سیستم‌های حمل و نقلی و ایجاد ظرفیت‌های لازم، امکان عبور بدون توقف کالا را فراهم سازند.

#### ۳- عدم وجود انگیزه لازم برای ارتقاء سطح عملکردها در زیربخشها؛

همانطور که قبلاً اشاره شد ایرادی نسبت به ساختار توزیع بودجه عمومی کشور وجود دارد که به تبع آن ساختار دولتی حمل و نقل نیز از اثرات این معضل مصون نیستند. اگر بهره و سودی از فعالیت بیشتر و ارتقاء دادن سطح عملکردی کیفی و کمی در زیربخش مربوطه به کل افراد دخیل و سهم در این پیشرفت و به طور کل پرسنل مربوطه انعکاس نداشته باشد و درآمد هر زیربخش به خزانه عمومی دولت واریز گردد، انگیزه و خلاقیت در کل مجموعه از بین خواهد رفت و یا حداقل کم‌رنگ خواهد شد و تا حدودی عیناً شبیه ساختار کشورهای کمونیستی می‌گردد که نتیجه آن هم بر همگان مشخص و روشن می‌باشد این طرز تفکر در دنیای تجارت کنونی جایگاهی ندارد اگرچه عموماً ساختار دولتی توانایی و ابزار ایجاد انگیزه را بسان بخش خصوصی ندارد اما حداقل می‌توان با استفاده از ابزارهای مالی و عرضه امکانات به حد مناسب افرادی را که در بالا

برخورداری از تکنولوژی روز از سرعت، کیفیت، ایمنی و فاکتورهای اقتصادی و فنی بالاتری سود می‌برند.

بهرحال شاید اعمال سیاست انقباضی در زمان جنگ و تا حدودی بعد از جنگ برای ترمیم ساختار اقتصادی کشور ضروری می‌نمود. اما تحقق نیافتن کامل اهداف مافوق و بالتبع ادامه این روش عواقب دلخواه و مناسبی را بدنبال نداشته است. ناوگان فرسوده سبب تحمیل هزینه بالای تعمیر و نگهداری، سوخت و... می‌گردد. و اثر آن در بالا رفتن هزینه حمل و نقل نمود پیدا می‌کند.

۵- عدم جذب کارشناس و پرورش نیروی متخصص حمل و نقل: توسعه تحقیقات در رشته‌های مختلف علوم تا حدود زیادی به نیروی متخصص و نیروی انسانی کارشناس بستگی دارد. این کارشناسان خواهند توانست با شرایط خاص حاکم بر هر سیستم حمل و نقل کشور، راهکارهای مناسبی را توصیه و طراحی نمایند و در اینصورت با بالا رفتن راندمان سیستم‌های حمل و نقل تا حدود زیادی از سرمایه‌گذاری در ساخت زیربنایها و وارد کردن روبیناهای حمل و نقل بی‌نیاز خواهیم شد. چه بسا این تجهیزات و امکانات با شرایط حمل و نقل کشور ما سازگاری نداشته باشند. اصولاً سرمایه‌گذاری بی‌محابا در ساخت و خرید زیربنایها و روبیناهای حتی در صورت وجود اعتبارات مالی، بدلیل تغییرات اساسی تکنولوژی‌های امروزی چندان منطقی بنظر نمی‌رسد. البته بخش حمل و نقل در چند سال اخیر تا حدودی اقدام به جذب کارشناسان نموده است تا زیربنای محکمی برای آینده حمل و نقل کشور ساخته شود.

۶- نبود جاذبه برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حمل و نقل: همانطور که اشاره شد خصوصی‌سازی در دنیای کنونی با توجه به فشارهای اقتصادی روزافزون یک ضرورت محسوب می‌شود و خصوصی‌سازی به دلایل مختلف از جمله کاهش هزینه اولیه مورد نیاز جهت سرمایه‌گذاری و توسعه بار مالی زیادی را بر بودجه عمومی تحمیل می‌نماید. عدم کارایی سیستم مدیریت متمرکز دولتی در جهان سوم و در حال توسعه نیاز به کوچک شدن بدنه متورم ساختار دولتی به عنوان یک اصل پذیرفته شده است. حمل و نقل نیز از این قاعده مستثنی نخواهد بود. به دلیل شرایط بحرانی و نیاز به کنترل دولتی به بخشها و حساس بودن بخش حمل و نقل در دوران هشت ساله دفاع مقدس دولت با اقدامی بجا تمام سیستم‌های حمل و نقل را در اختیار گرفت ولی متأسفانه بعد از پایان جنگ تحمیلی این روند ادامه یافت و دولت با دخالت‌های خود به صورت تعیین هزینه‌های کاربری بصورت کمتر از هزینه تمام شده و عدم توجه و حرکت به سوی خصوصی‌سازی سبب گردیده تا ساختار حمل و نقل کشور از ساختاری مریض و رنجور برخوردار گردد. تنها زیربخشی که خصوصی‌سازی در آن صورت گرفته بخش حمل و نقل زمینی است که اکثراً شرکت‌های حمل و نقل کالا و مسافر به صورت خصوصی اداره می‌شوند اما خصوصی‌سازی بدون برنامه و چارچوب

سبب شده تا پدیده خودمالکی کامیونتها تشدید شود و امکان مدیریت صحیح بر روی این سیستم تا حدودی غیرممکن گردد. به هر حال به دلیل اعمال نظارت دولتی به سبب در اختیار داشتن کتبه ابزارهای آن، سیستم‌های حمل و نقل کشور کمتر بازرگانی عمل می‌نمایند و هزینه‌های آنها متناسب با درآمد حاصله آنها می‌باشد. لذا سبب شده تا وابستگی زیربخش‌ها به بودجه‌های عمومی فزونی یابد و همین ساختار نامعقول سبب شده تا بخش خصوصی انگیزه سرمایه‌گذاری در این مجموعه را نداشته باشد و حتی کسانی که تا کون سرمایه‌گذاری کرده‌اند به فکر خارج شدن از بخش حمل و نقل هستند. لذا اگر فکر مناسبی برای این مشکل اساسی صورت نگیرد و بخش خصوصی به میدان سرمایه‌گذاری در حمل و نقل وارد نگردد، نیازهای اساسی ترانزیت یعنی سرعت، زمان، کیفیت و قابل اعتماد و انعطاف بودن حمل و نقل تا حد زیادی برآورده نخواهد شد.

الف) مشکلات مربوط به ترانزیت کالا در بخش جاده‌ای:

- ۱- عدم توجه مناسب نسبت به تعمیر و نگهداری راهها.
- ۲- کمبود امکانات در مرزها جهت تخلیه و بارگیری کالاهای ترانزیت.
- ۳- کمبود امکانات ارائه‌کننده خدمات در جاده‌ها.
- ۴- مداخله ارگانهای مختلف در امر ترانزیت جاده‌ای.
- ۵- مشکل تردد کامیونهای ایرانی در کشورهای همسایه.
- ۶- کمبود کمی و بالا بودن عمر متوسط ناوگان.
- ۷- عدم تطابق اکثر مسیرهای ترانزیتی کشور با معیارهای جاده‌ای بین‌المللی.

- ۸- عدم وجود دفاتر نمایندگی شرکت‌های حمل و نقل در کشورها.
- ۹- عدم اطلاع کافی شرکتها و رانندگان از مقررات حمل و نقل سایر کشورهای منطقه.
- ۱۰- عدم اطلاع از هزینه واقعی عبور کالاهای ترانزیتی در مسیر بخشهای حمل و نقل زمینی.

ب - مشکلات بخش راه آهن:

- ۱- یک خطه بودن اکثر مسیرهای ریلی.
- ۲- سرعت سیر کم قطارها.
- ۳- بسته بودن بعضی ایستگاههای مسیرهای ترانزیتی.
- ۴- عدم تناسب شبکه راه آهن با نیازهای بین‌المللی.
- ۵- وجود اشکالات فنی در خطوط.
- ۶- عدم وجود قطارهای زمانبندی شده خاص ترانزیت.

ج - مشکلات بخش حمل و نقل دریایی:

- ۱- ظرفیت عملی کم بنادر شمالی کشور.
- ۲- عدم تطابق تعرفه‌های بندری با نظام بین‌المللی.
- ۳- استوار بودن بنادر براساس حمل و نقل.
- ۴- سطح بهرهوری نامطلوب در بنادر.