

آسیب‌پذیری‌های ترانزیت و حمل‌ونقل در پایانه‌های مرزی ایران - ترکیه

زهرا مشفق^۱

چکیده

با توجه به اهمیت مسئله ترانزیت و صادرات و واردات، در کسب درآمد و تأمین نیاز کشورها، تسهیل حمل‌ونقل، راه‌ها و مسایل گمرکی امری ضروری به شمار می‌رود. علاوه بر این، در صورت عدم اجرای اصلاحات و به‌کارگیری نوآوری و نوسازی در زمینه‌های مربوط و عدم بهبود روابط دیپلماتیک، مسیرها و راه‌های نوین توسط کشورهای همسایه به کار گرفته می‌شود که این موضوع سبب راکد شدن زیرساخت‌های به‌وجود آمده و از دست دادن درآمد ترانزیتی می‌شود. با گسترش تحریم‌ها، نیاز کشور به کاهش هزینه‌ها برای دریافت کالاهای ضروری، درآمدهای جایگزین برای درآمد نفتی و اقتصاد چندبعدی، مهم به شمار می‌آید. از راه‌هایی که می‌تواند به تحقق این مسئله کمک کند، آن است که بتوانیم از امکانات و زیرساخت‌های موجود به بهترین شکل استفاده کنیم. با توجه به مشکلاتی که در پایانه‌های مرزی ایران و ترکیه مشاهده می‌شود، راهکارهایی مانند رفع مشکلات بوروکراسی اداری برای ثبات رویه قانونی گمرک، آموزش ترخیص کالا به وکلای بازرگانان و پیلهوران، جداسازی مرزهای عبور رانندگان محلی و غیرمحلی، تعمیق همکاری ایران با کشورهای منطقه، هماهنگی بین نهادهای متولی تصمیم‌گیری و افزایش نظارت بر امنیت محیط گمرک و کارمندان می‌توانند در تسهیل عبور و مرور در گمرک و کاهش هزینه‌های حمل مؤثر باشند.

واژگان کلیدی: ترانزیت، حمل‌ونقل، ایران، ترکیه.

مقدمه

از گذشته دور بشر برای تأمین نیازهای خود ناچار به مبادله بود. براساس این، کالاهای تولیدی خود را با یکدیگر مبادله می‌کردند و از این طریق، نیازهای خود را مرتفع می‌ساختند. با پیشرفت تعاملات بشر، پول به‌عنوان وسیله‌ای برای ارزش‌گذاری رواج یافت و تجارت به صورت موضوعی تخصصی گسترش پیدا کرد. با افزایش روابط بین فرهنگ‌ها و پیشرفت بشر در تولید محصولات جدید، مصرف و بالتبع مبادلات وسعت یافت. امروزه برای تأمین مایحتاج افراد،

بازرگانان در سطوح بین‌المللی به فعالیت می‌پردازند و این موضوع سبب رونق فعالیت پرسود تجارت شده است و همین مسئله سبب تمایل فزاینده تولیدکنندگان به تولید می‌شود. این تبادلات به صورت حمل‌ونقل آبی، هوایی، ریلی و جاده‌ای (اعم از مبادلات داخلی و خارجی)، صورت می‌گیرد.

در دوره کنونی، با توجه به شرایط تحریم و کاهش تجارت کشورمان با سایر کشورها، روابط تجاری ایران با همسایگان اهمیت ویژه‌ای می‌یابد. به‌علاوه، تجارت

آسیای میانه و جنوب آسیا از طریق ایران، گزینه مناسبی برای ترانزیت کالا است. از سوی دیگر، هزینه سوخت در ایران نسبت به قیمت جهانی آن بسیار پایین است و همین مسئله، تمایل عبور وسایل حمل‌ونقل داخلی و خارجی را از ایران افزایش می‌دهد. به علاوه، عمده واردات ایران از طریق ترکیه صورت می‌گیرد. بنابراین، تسهیل این ارتباط می‌تواند تمایل شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی را به ترانزیت جاده‌ای از طریق ایران افزایش دهد.

با توجه به آنچه بیان شد، این گزارش، به بررسی مشکلات پایانه‌های مرزی ایران - ترکیه می‌پردازد. برای این منظور، ابتدا تصویر کلی از مرزهای کنونی ایران و ترکیه نشان داده می‌شود و پس از آن، آمار حمل‌ونقل جاده‌ای و سپس، حمل‌ونقل ریلی را به تفکیک ترانزیت، واردات و صادرات، در هریک از مرزهای موردنظر بررسی می‌کنیم^۱ و در نهایت، به بررسی چالش‌ها و مشکلات این پایانه‌ها و ارایه راهکارهایی برای بهبود وضعیت پایانه‌های گمرکی در مرزهای ایران و ترکیه می‌پردازیم.

۱- رقابت در تصاحب مسیر ترانزیت

مسیر لایس-لازولی که افغانستان را از طریق ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان به دریای سیاه و در نهایت، از مسیر ترکیه به دریای مدیترانه و اروپا متصل می‌کند، در حالی توسط رییس‌جمهوری ترکیه تصویب و اجرایی شد که مسیر ایران همچنان کوتاه‌ترین راه برای اتصال افغانستان و آسیای مرکزی به اروپاست.

با کشورهای همسایه از طریق دسترسی‌های زمینی با هزینه کمتر امکان‌پذیر است. با توجه به اینکه تبادلات تجاری و سیاسی ایران و ترکیه اهمیت بسیاری دارد، بنابراین، تسهیل این موضوع از ضرورت‌ها به شمار می‌آید. از سویی، ایران و ترکیه در مسیر جدید جاده ابریشم قرار می‌گیرند و این، بر اهمیت موضوع می‌افزاید. همکاری ایران و ترکیه به علت کوتاه‌تر بودن مسیر ابریشم جدید و کاهش مصرف سوخت، می‌تواند سبب کاهش هزینه مبادلات، گسترش ترانزیت در آسیا و همچنین تبادلات بین اروپا و آسیا شود. از این جهت که تبادلات بین اروپا و آسیا از مسیر ایران کوتاه‌تر می‌شود. ایران به لحاظ جغرافیایی به عنوان قلب آسیا شناخته می‌شود، پیوند دهنده آسیای میانه، آسیای شرقی و غرب آسیا با یکدیگر و با اقیانوس هند است.

از این رو، جایگاه ایران در جهان در زمینه حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) بسیار مورد توجه است. بر این اساس، ضروری به نظر می‌رسد که برای شناخت و رفع موانع حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) گامی مؤثر برداشته شود. در حال حاضر بیشترین واردات به صورت حمل‌ونقل جاده‌ای از ترکیه صورت می‌گیرد. با توجه به اینکه سهم ترانزیت جاده‌ای با ترکیه از کل حجم ترانزیت کشوری، به رغم تحریم‌ها، افزایش ۵ درصدی در ترانزیت ورودی (جاده‌ای با ترکیه) و رشدی برابر با ۱ درصد را در ترانزیت خروجی (جاده‌ای با ترکیه) در سال ۱۳۹۸ نسبت به سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد، برای کوتاه‌تر شدن مسیر و اتصال اروپا به

۱- آمار ارایه شده مطابق آخرین آمار منتشر شده در بخش ریلی توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی (مربوط به سال ۱۳۹۷) و بخش جاده‌ای منتشر شده توسط وزارت راه و شهرسازی (مربوط به سال ۱۳۹۸) هستند.

متر با ۸۲ کانتینر حامل محموله صادراتی از ترکیه به آذربایجان، قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان راه‌اندازی شده است. سپس مسیر، به صورت آبی از بندر آلت^۴ در آذربایجان به بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان متصل می‌شود و می‌تواند رقیب مهمی برای ترانزیت ریلی ایران به شمار رود. با وجود اینکه افغانستان ناچار است بخشی از مسیر را به صورت آبی طی کند، قرارداد راه‌اندازی آن در اردیبهشت ۱۳۹۹ بسته شد.

براساس این پروژه، شهر تورغندی در استان هرات افغانستان با خطوط راه‌آهن و بزرگراه‌ها به عشق‌آباد پایتخت ترکمنستان و سپس، بندر ترکمن‌باشی^۱ متصل خواهد شد. این مسیر بعد از آن تا باکو^۲، تفلیس^۳ و آنکارا و سپس، استانبول ترکیه ادامه می‌یابد و به «راه لاجورد» معروف است. بخشی از این مسیر به صورت ریلی بوده و به‌تازگی با عنوان باکو، تفلیس، قارس (در سمت غربی دریاچه خزر) افتتاح شده است. با قطار باری به طول ۹۴۰

شکل ۱- گذرگاه لاپس - لازولی از ترکیه به افغانستان



۱- تنها بندر ترکمنستان و ایستگاه نهایی راه‌آهن ماوراء خزر است و اهمیت تجاری زیادی دارد. در سال ۲۰۱۷ با حضور وزیر راه و شهرسازی ایران افتتاح شد. بزرگ‌ترین پایانه ترکمنستان در این شهر واقع شده و خط کشتیرانی بندر ترکمن‌باشی با باکو در ارتباط است. بندر جدید ترکمن‌باشی، به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر زیر سطح دریا در کتاب رکوردهای جهانی «گینس» نیز ثبت شد که گواهی مربوط به آن نیز در این مراسم به رییس‌جمهوری ترکمنستان اهدا شد. بندر جدید بین‌المللی ترکمن‌باشی، به تأسیسات بارگیری زمینی، ریلی و لنگرگاه مجهز بوده و قادر به پذیرش ۱۷ فروند کشتی است. مساحت کلی بندر ترکمن‌باشی ۱۵۲ هکتار و ظرفیت آن بالغ بر ۱۷ میلیون تن بوده که از سوی یک شرکت ترکیه‌ای با صرف هزینه‌ای بالغ بر ۲ میلیارد دلار احداث و با پیشرفته‌ترین تجهیزات، دستگاه‌ها و فناوری‌های نوین ظرف پنج سال در دریای خزر احداث شده است. طول کلی این بندر حدود ۲ کیلومتر بوده و در مجموعه آن، پایانه باری، ترمینال (پایانه) مسافری، ترمینال بارگیری و تخلیه بار، انبار و سوله کشتی، واحد کشتی‌سازی و واحدهای تعمیرات و خدمات فنی، ایجاد شده است.

۲- پایتخت جمهوری آذربایجان، بزرگ‌ترین شهر و همچنین بزرگ‌ترین بندر جمهوری آذربایجان است. این شهر بر ساحل غربی دریای خزر در شبه‌جزیره آب‌شوران قرار دارد و یکی از مناطق نفت‌خیز جهان است. باکو پرجمعیت‌ترین شهر قفقاز است (قفقاز ناحیه‌ای در آسیا و اروپا، میان دریای خزر و دریای سیاه است که رشته‌کوه قفقاز در آن واقع است. قفقاز از نظر سیاسی به دو بخش قفقاز جنوبی (ماورای قفقاز) و قفقاز شمالی تقسیم می‌شود. قفقاز جنوبی شامل کشورهای جمهوری آذربایجان، ارمنستان، گرجستان و بخش‌هایی از شمال باختری ایران و شمال خاوری ترکیه می‌شود. اما قفقاز شمالی جزئی از روسیه است و شامل جمهوری‌های خودگردان داغستان، چچن، اینگوشتیا، اوستیای شمالی - آلتایا، کاباردینو-ب‌کارچای - چرکسیا، سرزمین کراسنودار، آدیغیه و سرزمین استاوروپول می‌شود).

۳- تفلیس یا تبلیسی به گرجی: پایتخت و بزرگ‌ترین شهر گرجستان است.

۴- بندر آلت (باکو اینترنشنال پورت) در فاصله ۶۰ کیلومتری جنوب شهر باکو (پایتخت جمهوری آذربایجان) و در منطقه‌ای به همین نام واقع شده است.

افغانستان است. همان‌طور که در شکل شماره ۲، مشخص است، این مسیر ریلی در ایران حدود ۲۲ ساعت بوده، ضمن اینکه تمام مسیر، ریلی است و نیازمند بارگیری مجدد در طول مسیر نیست.

این در حالی است که در سال ۱۳۹۶ مسیر ریلی سرخس - رازی، رشد ۲۸۹ درصدی را نسبت به سال قبل تجربه کرد. به این علت که ایران مسیر کوتاه‌تری برای ترانزیت از ترکیه به سمت ترکمنستان و

شکل ۲- مسیر ترانزیت سرخس - رازی



آب‌های آزاد از طریق بندر چابهار نیز می‌تواند گام مثبتی در راه ایجاد منافع مشترک با افغانستان باشد. در این راستا بخشی از این مسیر ریلی، اواخر آبان ۱۳۹۹ از خوف به هرات افتتاح شد.

واضح است که ساخت مسیر جدید توسط ترکیه، رقیب بسیار مهمی برای مسیر ترانزیت کالا از ایران به شمار می‌آید. بنابراین، جلب نظر افغانستان در خصوص سهولت ترانزیت کالا از ایران بسیار حیاتی به نظر می‌رسد. در شرایطی که بندر چابهار ایران، رقیب بندر گوادر^۱ به شمار می‌رود و از نگاه هندی‌ها تا حدی می‌تواند به موازنه دریایی با پاکستان در منطقه کمک کند. اجرای سریع‌تر توافق سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان^۲ برای دسترسی افغانستان به

۲- معرفی مرزهای ایران و ترکیه

ایران و ترکیه، ۵۵۰ کیلومتر مرز مشترک دارند و استان آذربایجان غربی از ایران با استان‌های آغری، ایغدیر، وان و حکاری از ترکیه مرز مشترک دارد و از طریق

۱- بندر گوادر واقع در استان بلوچستان پاکستان که تقریباً ۴۰۰ کیلومتر از طریق خشکی و ۱۰۰ کیلومتر از مسیر دریا با بندر چابهار فاصله دارد، در همکاری مشترک پاکستان و چین ساخته شده است و از آنجا که این دو قدرت هسته‌ای رقیب اصلی هند در قاره آسیا به شمار می‌آیند، وجود چنین بندری در شمال دریای عمان و به فاصله اندکی از شهرهای مهم گجرات و بمبئی در غرب هند نگرانی‌های جدی امنیتی و ژئوپلیتیکی برای دهلی ایجاد کرده است.

۲- توافقنامه سه‌جانبه ایران، افغانستان و هند برای توسعه بندر ترانزیتی چابهار که در سال ۱۳۹۵ امضا شد و شرکت جهانی بنادر هند مسئولیت اجرای آن را برعهده دارد.

این مرزها از اسفند ۱۳۹۸ (به علت شیوع بیماری کرونا) بسته شدند و در حال حاضر حمل‌ونقل و عبور مسافر از مرز بازرگان به صورت محدود صورت می‌گیرد. حمل‌ونقل از این سه گذرگاه به شکل ریلی و جاده‌ای انجام می‌شود.

با توجه به اهمیت ترانزیت بین ایران و ترکیه، مجلس ملی ترکیه در جلسه مجمع عمومی خود، گشایش گذرگاه مرزی مشترک با ایران را تصویب کرد. براساس مصوبه پیش‌نویس این قانون، با هدف افزایش گذرگاه‌ها و دروازه‌های بین‌المللی برای انتقال کالا و حمل‌ونقل جاده‌ای و ترانزیتی، این گذرگاه فعالیت خود را آغاز خواهد کرد. اواخر تیر ۱۳۹۹ خبر احداث خط آهن چشمه‌ثریا^۳، بین ایران و ترکیه، جهت ترانزیت ریلی^۴، در خبرگزاری‌ها منتشر شد.

در این طرح، شهر جلفا^۵ که در آذربایجان شرقی و در مرز ایران، آذربایجان و ارمنستان در منطقه آزاد ارس^۶ واقع شده است، به نقطه صفر مرزی چشمه‌ثریا (مرز ایران و ترکیه) متصل و سپس، از آنجا به دیل - اوجو در ترکیه وصل می‌شود. شهر ماکو که چشمه‌ثریا ثریا از توابع آن به شمار می‌آید، در نزدیکی شهر و گمرک بازرگان واقع شده است. اتصال خط آهن جلفا

سه گذرگاه مرزی با یکدیگر در ارتباط هستند. این سه گذرگاه عبارت‌اند از: بازرگان که از سمت ایران در شهر ماکو قرار دارد و نام آن در ترکیه گوربولاغ است. گمرک بازرگان از سال ۱۳۰۵ فعال بوده است و اکنون به صورت ۲۴ ساعته تنها برای ترانزیت کالا فعالیت می‌کند. گذرگاه رازی که در مرز ایران با ترکیه قرار دارد و از سمت ایران در بخش قطور واقع در شهرستان خوی در فاصله ۷۵ کیلومتری شهر خوی و ۵ کیلومتری شهر قطور واقع شده است و از سمت ترکیه نام این گذرگاه کاپی‌کوی می‌باشد، تنها برای عبور و مرور مسافر استفاده می‌شود و مسیر ریلی از این گذرگاه عبور می‌کند. قطار تهران - آنکارا از سال ۱۳۸۰ مشغول به فعالیت است^۱، هر چهارشنبه از تهران به مقصد آنکارا مسافرگیری می‌کند. گذرگاه سرو سومین گذرگاه مرزی بین ایران و ترکیه است، از سمت ایران در ۵۵ کیلومتری شمال غرب ارومیه و در شهر سرو^۲ و از طرف ترکیه در اسن دره واقع شده است که به صورت گمرکی - ترانزیتی استفاده می‌شود. این گذرگاه برخلاف مرز رازی، تنها امکان عبور وسایل نقلیه (سواری، اتوبوس، کامیون و تریلی) را دارد و به صورت ۲۴ ساعته فعالیت می‌کند.

۱- خط راه آهن شرفخانه - رازی (مرز ترکیه) در ۵ مهر ۱۳۵۰ افتتاح شد.

۲- در سال ۱۳۷۹ با تصویب دولت و ادغام چهار روستای سرو، کورآباد، بهیک و نوجوان با یکدیگر شهر سرو تشکیل شد.

۳- چشمه‌ای بزرگ و دیدنی در شمالی‌ترین نقطه جغرافیایی ایران بین مرز ایران و ترکیه در استان آذربایجان غربی و از توابع شهرستان ماکو است.

۴- اکنون از خط آهن رازی - جلفا برای ترانزیت کالا استفاده می‌شود.

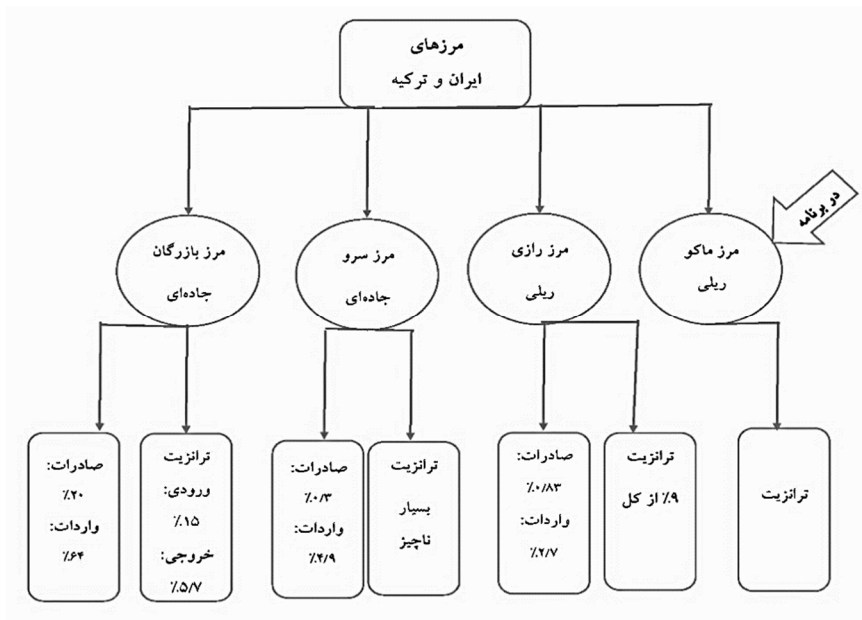
۵- دولت روسیه خط آهن جلفا - تبریز را به طول ۱۴۹ کیلومتر ساخت (برای انتقال ارتش خود) و در سال ۱۲۹۵ از آن بهره‌برداری کرد. در سال ۱۲۹۹ مالکیت آن را به ایران واگذار کرد و در سال ۱۳۰۴ با خرید لوکوموتیو و واگن توسط ایران مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

۶- شهرستان جلفا در حاشیه رود ارس و در مرز ایران با جمهوری آذربایجان و ارمنستان قرار گرفته است. قرار گرفتن این شهرستان در یک منطقه تجاری، این شهرستان را به یکی از قطب‌های مهم تجاری جمهوری اسلامی ایران تبدیل کرده است.

و در مرز مشترک ایران، جمهوری آذربایجان و ارمنستان قرار دارد.

به ماکو و پس از آن، به ترکیه از این جهت دارای اهمیت است که جلفا در منطقه آزاد ارس واقع شده

نمودار ۱- تصویر کلی از پایانه‌های مرزی ترکیه و سهم آنها از حمل‌ونقل کشور



پایانه‌های مرزی ترکیه صورت می‌گیرد که نشان‌دهنده اهمیت توجه به مسایل و مشکلات گمرکات ایران-ترکیه است.

نمودار شماره ۱، تصویر کلی از مرزهای ایران و ترکیه و همچنین میزان سهم هرکدام از این پایانه‌های مرزی را در حمل‌ونقل به تفکیک مسیر عبوری به نمایش می‌گذارد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، ۹ درصد ترانزیت ریلی و حدود ۲۰ درصد از ترانزیت جاده‌ای کشور از مرزهای ترکیه صورت می‌گیرد. از صادرات کل کشور نیز کمتر از ۱ درصد به صورت ریلی و حدود ۲۰ درصد به صورت جاده‌ای از مرزهای ترکیه انجام می‌شود. از مرزهای ترکیه کمتر از ۳ درصد واردات کشور به شکل ریلی و حدود ۶۹ درصد به صورت جاده‌ای انجام می‌شود که در قسمت‌های بعدی با ارایه آمار دقیق‌تر شرح مبسوطی از وضعیت موجود را بیان خواهیم کرد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، بیشترین واردات کشور از طریق

۳- نگاهی به وضعیت حمل‌ونقل در مرزهای ایران - ترکیه

در ترانزیت کالاها کوتاه‌تر شدن مسیر به سبب کاهش زمان و هزینه‌های حمل، از مسایل کلیدی به شمار می‌رود. همان‌طور که بیان شد، دسترسی اروپا به آسیای میانه و شرق آسیا و برعکس از طریق ایران با هدف کوتاه‌تر شدن مسیر، میسر می‌شود.

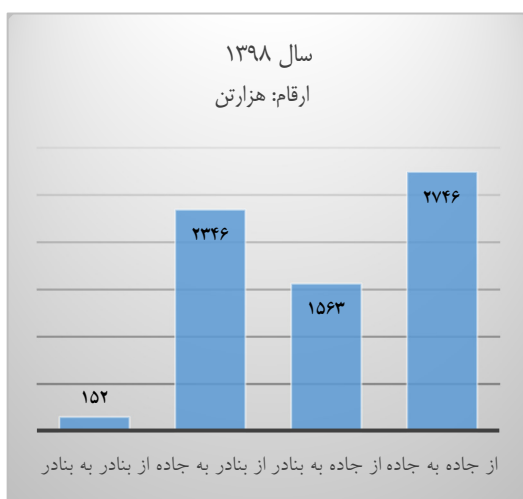
انتخاب بین ترانزیت ریلی و جاده‌ای نیز به هزینه حمل و سرعت رسیدن به مقصد بستگی دارد. ۳۳ مرز برای حمل‌ونقل جاده‌ای و ۱۰ مرز برای حمل‌ونقل

رسمی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در نمودار شماره ۲، حجم ترانزیت برحسب نوع عبور در کل کشور نمایش داده شده است و در دو سال متوالی ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ مقایسه می‌شود.

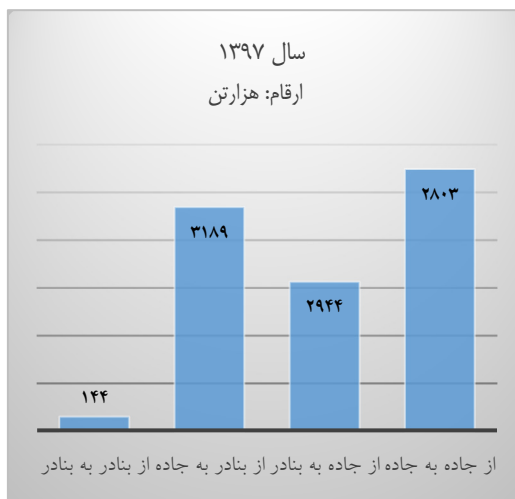
ریلی در سراسر کشور فعال هستند. همان‌طور که بیان شد، حمل‌ونقل جاده‌ای بین ایران و ترکیه از طریق پایانه بازرگان و سرو، به‌منظور ترانزیت، واردات و صادرات انجام می‌گیرد. با توجه به اطلاعات و آمار

نمودار ۲- آمار ترانزیت کالا برحسب نوع عبور

نمودار «ب»



نمودار «الف»



مأخذ: سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

از جاده به جاده به میزان ۲ درصد کاهش داشته و این، نشان‌دهنده اهمیت توجه به ترانزیت جاده به جاده است.

۳-۱- حمل‌ونقل جاده‌ای

حمل‌ونقل جاده‌ای از جمله روش‌هایی است که با توجه به پایین بودن قیمت سوخت در ایران نسبت به سایر کشورها مزیت دارد. با توجه به اینکه حمل‌ونقل ریلی در مرزهای ترکیه هفته‌ای یک بار انجام می‌شود و در حال حاضر حجم بسیار پایینی را به خود اختصاص می‌دهد، حمل‌ونقل جاده‌ای در هر زمان در دسترس است و بنابراین، بیشتر مورد استفاده و اقبال قرار می‌گیرد.

براساس داده‌های نمودار شماره ۲، بیشترین میزان ترانزیت کالا (برحسب نوع عبور) از جاده به جاده است که از ۲۸۰۳ هزار تن در سال ۱۳۹۷ به ۲۷۴۶ هزار تن در سال ۱۳۹۸ رسیده است. پس از آن، بیشترین ترانزیت در سال ۱۳۹۸ از بنادر به جاده به مقدار ۲۳۴۶ هزار تن و از جاده به بنادر به میزان ۱۵۶۳ هزار تن صورت گرفته که این ارقام نسبت به سال ۱۳۹۷ افت داشته است. آمار ترانزیت جاده به بنادر در سال ۱۳۹۸ نسبت به سال ۱۳۹۷ به میزان ۴۶/۹ درصد کاهش داشته است و ترانزیت بنادر به جاده کاهش ۲۶/۴ درصد را نشان می‌دهد، اما ترانزیت کالا

جدول ۱- میزان کالای ترانزیت شده برحسب مرز ورودی و مرز خروجی در سال ۱۳۹۸ (واحد: تن)

میزان مشارکت مرز از کل ترانزیت جاده‌ای کشور (درصد)	کل ترانزیت	مرز	
		ترانزیت ورودی	ترانزیت خروجی
۵/۷	۱۴۴۵۳۳۱	۱۰۵۳۲۷۱	۳۹۲۰۵۰
بسیار ناچیز	---	۱۹	---
۱۰/۶	۱۳۶۱۱۸۳۰	۶۸۰۵۹۱۵	۶۸۰۵۹۱۵

توضیح: آمار ترانزیت خروجی براساس آمار ثبت شده در مرز ورود است. مأخذ: دفتر فناوری اطلاعات (سیستم تردد از مرزهای جاده‌ای) منتشر شده توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

همان‌طور که در جدول شماره ۱، مشاهده می‌شود، حجم بسیار ناچیزی از ترانزیت^۱ کل کشور و همچنین ترانزیت از مرزهای ترکیه از طریق پایانه مرزی سرو صورت می‌گیرد و ۱۵ درصد از ترانزیت جاده‌ای ورودی کشور و ۵/۷ درصد ترانزیت خروجی کل کشور از مرز بازرگان انجام می‌شود. در مجموع، ۱۰/۶ درصد از ترانزیت جاده‌ای کل کشور در سال ۱۳۹۸ از پایانه‌های مرزی ترکیه صورت گرفته است.

جدول ۲- تردد کامیون‌های حامل کالای وارداتی و صادراتی از مرزهای جاده‌ای در سال ۱۳۹۸

میزان مشارکت مرز از کل ترانزیت جاده‌ای کشور (درصد)	صادرات		واردات		نام مرز
	واردات	صادرات	تعداد سفر کامیون	تعداد سفر کامیون	
۲۰	۶۴	۱۸۳۰۰۹۴	۸۰۴۷۷	۱۱۸۰۷۹۲	مرز بازرگان
۰/۳	۴/۹	۲۸۲۱۶	۱۲۷۲	۹۰۵۹۹	مرز سرو
۲۰/۳	۶۹	۹۱۱۵۵۵۸	۴۰۱۴۴۶	۱۸۲۱۳۹۹	جمع تمام مرزها

مأخذ: سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

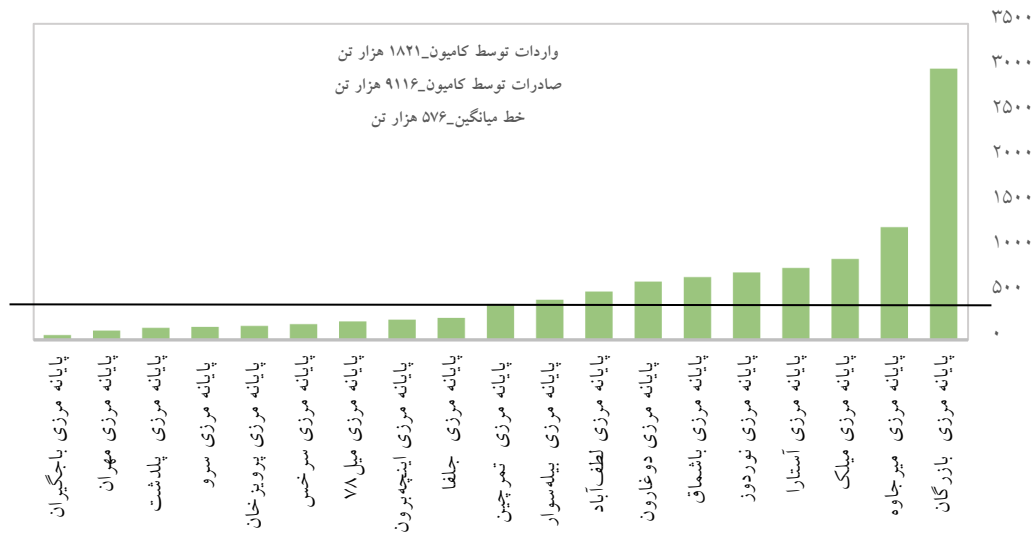
به‌رغم تحریم‌ها، افزایش ۵ درصدی در ترانزیت ورودی (جاده‌ای با ترکیه) و رشدی برابر با ۱ درصد را در ترانزیت خروجی (جاده‌ای با ترکیه) در سال ۱۳۹۸ نسبت به سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد.

جدول شماره ۲، آمار مقدار کالای حمل شده به صورت صادرات و واردات را از پایانه‌های مرزی بازرگان و سرو نمایش می‌دهد. مشاهده می‌کنیم که ۶۴ درصد از واردات جاده‌ای کل کشور از مرز بازرگان و ۴/۹ درصد واردات از مرز سرو انجام می‌شود. همچنین ۲۰ درصد صادرات کل کشور از گمرک بازرگان و ۰/۳ درصد از گمرک سرو صورت می‌گیرد.

۱ - بار ترانزیت: بار خارجی که صرفاً از داخل کشور عبور می‌کند.



نمودار ۳- میزان کل کالای جابه‌جا شده از مرزهای جاده‌ای (واردات و صادرات) در سال ۱۳۹۸



مأخذ: سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

۳-۲- حمل‌ونقل ریلی

ترانزیت ریلی در کشور ما در ۱۰ گمرک انجام می‌شود که محور رازی یکی از آنهاست که بین ایران و ترکیه برقرار بوده و محور ماکو نیز در دستور کار قرار گرفته است. همان‌طور که بیان شد، ارتباط آسیای میانه با غرب آسیا و اروپا را میسر می‌کند.

نمودار شماره ۳، تفاوت بسیار بالا، بین کالای جابه‌جا شده از مرز بازرگان به صورت جاده‌ای را با سایر مرزهای جاده‌ای کشور نشان می‌دهد که میزان کالای جابه‌جا شده از مرز بازرگان، بسیار بالاتر از کالای جابه‌جا شده از سایر پایانه‌های مرزی و بسیار بالاتر از میانگین است.

جدول ۳- کل کالای ترانزیت شده به صورت ریلی از مرزهای کشور

شرح	کالا	۱۳۹۶	۱۳۹۷	درصد تغییرات
تعداد واگن	نفتی	۹۷۹	۳۳۶	-۶۵/۶۸
	غیرنفتی	۲۷.۷۹۵	۲۷.۷۴۵	-۰/۱۸
	کل	۲۸.۷۷۴	۲۸.۰۸۱	-۲/۴۱
تناژ	نفتی	۵۸.۴۱۵	۱۸.۳۳۳	-۶۸/۶۳
	غیرنفتی	۱.۵۲۷.۵۴۴	۱.۵۶۶.۲۹۱	۲/۵۴
	کل	۱.۵۸۵.۹۵۹	۱.۵۸۴.۶۲۴	-۰/۰۸
تن کیلومتر ^۱	نفتی	۹۸.۱۸۹.۲۲۰	۱۲.۱۴۵.۸۶۰	-۸۷/۶۳
	غیرنفتی	۲.۱۰۵.۹۰۱.۲۳۹	۲.۲۱۵.۰۲۶.۲۳۸	۵/۱۸
	کل	۲.۲۰۴.۰۹۰.۴۵۹	۲.۲۲۷.۱۷۲.۰۹۸	۱/۰۵
متوسط	مسیر طی شده بار	۱۳۹۰	۱۴۰۵	۱/۱۳

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل کشور در سال ۱۳۹۶-۱۳۹۷.

۱- واحد سنجش جابه‌جایی بار که بیان‌کننده حمل یک تن بار در یک کیلومتر است.



نشان می‌دهد. آمارها نشان می‌دهند، ترانزیت ریلی کالا از طریق ایران در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶ کاهش قابل ملاحظه‌ای داشته است.

جدول شماره ۳، مقایسه آماری میزان کالای ترانزیت شده به صورت ریلی و تعداد واگن‌های مخصوص حمل کالای ترانزیت را در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷

جدول ۴- کل کالای ترانزیت شده نفتی و غیرنفتی به صورت ریلی در مرز رازی

درصد تغییرات	۱۳۹۷			۱۳۹۶			شرح	
	جمع	نفتی	غیرنفتی	جمع	نفتی	غیرنفتی	واگن	رازی
۲۳۴	۲.۲۱۱	۷۶	۲.۱۳۵	۶۶۲	۰	۶۶۲	واگن	
۳۰۴	۱۰۰.۶۵۳	۲.۷۸۲	۹۷.۷۸۱	۲۴.۸۸۹	۰	۲۴.۸۸۹	تناژ	
۳۲۰	۲۳.۶۵۵۶۲۲	۶۵۰.۱۱۰	۲۳.۰۰۵.۵۱۲	۵.۶۲۷.۶۶۶	۰	۵.۶۲۷.۶۶۶	تن کیلومتر	

مأخذ: با استفاده از سالنامه آماری حمل‌ونقل کشور در سال ۱۳۹۶-۱۳۹۷.

بنابراین، تعداد واگن‌ها در این مسیر، در سال ۱۳۹۷ به میزان ۲۳۴ درصد نسبت به سال ۱۳۹۶ افزایش داشته است. در مجموع، میزان کالای ترانزیت شده از محور رازی در سال ۱۳۹۷، رشد ۳۰۴ درصد در تناژ و ۳۲۰ درصد در تن کیلومتر را نسبت به سال ۱۳۹۶، نشان می‌دهد.

با مقایسه جدول‌های شماره ۳ و ۴، نکته قابل تأمل این است که با وجود کاهش قابل توجه وزن کالای نفتی ترانزیت شده در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶ در کل مرزهای کشور، به میزان ۶۸/۶۳ درصد، در محور رازی ترانزیت کالای نفتی از صفر در سال ۱۳۹۶، به ۲۷۸۲ تن در سال ۱۳۹۷ رسیده است.

جدول ۵- کالاهای ترانزیت شده به صورت ریلی در محور رازی و درصد از کل ترانزیت ریلی کشور در سال ۱۳۹۷

مرز ورودی	مرز خروجی	تناژ	تن کیلومتر
رازی	سرخس	۴.۸۱۹	۹.۸۰۵.۱۶۱
رازی	جلفا	۳۶.۰۴۱	۱۱.۷۸۶.۸۱۲
رازی	سهلان	۶۳.۵۵۲	۱۴.۲۴۱.۶۰۴
رازی	تبریز	۹۴۲	۲۲۹.۱۷۵
تبریز	رازی	۲۵.۶۱۵	۶.۲۳۱.۷۷۱
سرخس	رازی	۲۴.۹۹۱	۵۰.۳۲۴.۰۷۷
جمع محور	رازی	۱۵۵.۹۶۰	۹۲.۶۱۸.۶۰۰
جمع بار ترانزیت شده در کل کشور به صورت ریلی		۱.۵۸۴.۶۲۴	۲.۲۲۷.۱۷۲.۰۹۸
سهم محور رازی از ترانزیت ریلی کشور (درصد)		۹/۸	۴/۱

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل ریلی کشور در سال ۱۳۹۷.

رازی صورت گرفته است. بیشترین بار جابه‌جا شده برحسب وزن کالا، از رازی به سهلان است که با توجه به کوتاه بودن این مسیر، تن کیلومتر بیشتری نیز برای آن ثبت شده است.

همان‌طور که در جدول شماره ۵، مشاهده می‌شود بیش از ۹ درصد از تناژ و بیش از ۴ درصد از تن کیلومتر کل ترانزیت ریلی کشور (نفتی و غیرنفتی) در سال ۱۳۹۷ از مرز



جدول ۶- تناژ بار وارد شده راه‌آهن از مبادی ورودی در ده سال اخیر (محور رازی) - (ارقام به هزار)

شرح	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷
رازی	۱۶۳	۱۵۷	۱۰۸	۱۹۷	۱۰۱	۴۵	۵۶	۹۷	۱۹۷	۷۵
جمع بار ورودی تمام مرزها	۴۱۰۶	۳۴۴۴	۳۰۷۹	۲۸۶۱	۱۹۰۰	۳۶۹۳	۳۲۳۳	۲۴۷۱	۳۰۷۱	۲۷۱۱
سهم حوزه رازی از بارهای ورودی (درصد)	۳/۹	۴/۵	۳/۵	۶/۸	۵/۳	۱/۲	۱/۷	۳/۹	۶/۴	۲/۷

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل کشور در سال ۱۳۹۷.

نسبت به سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد، سهم مرز رازی از این کاهش، بیش از یک‌سوم بوده است. در واقع، بیشتر کاهش واردات از طریق مسیر ریلی، در این مرز و به میزان ۳/۷ درصد اتفاق افتاده است.

با توجه به جدول شماره ۶، مشاهده می‌کنیم که میزان بار وارداتی از طریق حمل‌ونقل ریلی در ۱۰ سال اخیر از مرز رازی پرنوسان بوده است. در حالی که وزن بار وارداتی از مرزها در مسیرهای ریلی ده‌گانه در سال ۱۳۹۷ کاهش ۱۱ درصدی را

جدول ۷- تناژ بار صادر شده راه‌آهن به مبادی خروجی در ده سال اخیر (محور رازی) - (ارقام به هزار)

شرح	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷
رازی	۳۷	۵۷	۸۸	۱۳۳	۱۰۹	۹۴	۹۳	۵۵	۲۵	۱۰۱
جمع بار خروجی تمام مرزها	۶۵۸۷	۷۷۵۵	۵۸۱۶	۶۴۸۵	۶۴۵۷	۶۶۸۲	۷۳۴۵	۱۱۰۹۸	۱۱۹۹۶	۱۲۱۲۱
سهم حوزه رازی از بارهای خروجی (درصد)	۰/۵	۰/۷	۱/۵	۲/۰۵	۱/۶۸	۱/۴	۱/۲۶	۰/۴۹	۰/۲	۰/۸۳

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل کشور در سال ۱۳۹۷.

نادیده گرفتن یا سبک شمردن چالش‌های بخش ترانزیت نه تنها باعث کاهش مرادات اقتصادی کشور می‌شود، بلکه سبب کنار گذاشتن ایران از تصمیمات گروه‌های اقتصادی در منطقه نیز می‌شود.

جدول شماره ۷، ارقام صادرات ریلی از گمرک رازی، جمع کالاهای صادر شده از ۱۰ مرز خروجی دیگر و سهم گمرک رازی را از صادرات ریلی کشور، نمایش می‌دهد. این ارقام نشان‌دهنده صادرات ریلی بسیار پایین از گمرک رازی نسبت به سایر مرزهاست. مجموع صادرات ریلی از مرزهای یازده‌گانه ۱/۰۴ درصد کاهش را در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد، در حالی که صادرات ریلی از گمرک رازی به مقدار اندکی افزایش داشته است.

نوسان مداوم آن و هزینه‌های حمل‌ونقل، هرروز تأخیر سبب افزایش هزینه‌های حمل می‌شود.

۲- ظرفیت پارکینگ در پایانه‌ها برای اقامت شبانه رانندگان پایین است و خصوصی‌سازی پارکینگ‌ها، سبب افزایش هزینه‌های رانندگان می‌شود.

۳- گاهی موضوع دریافت وجوه نامتعارف توسط بعضی عوامل گمرک از رانندگان، به بهانه‌های واهی مانند ناخوانا بودن مدارک، تبدیل به یک رسم و عرف اشتباه در گمرک شده است، به‌نحوی که چنانچه راننده از پرداخت مبلغ درخواستی امتناع ورزد، به‌طور قطع برای عبور ترانزیت با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو می‌شود. این موضوع از ورود بیجک‌نویسی^۱ شروع می‌شود و تا مأمور ارزیاب، مأمور کنترل ایکس‌ری، مأمور کنترل سگ موادیاب، مأمور اندازه‌گیری سوخت و... ادامه می‌یابد.

ب- طولانی شدن مدت حضور در گمرک

۱- براساس اظهارات یکی از فعالان در این زمینه، متأسفانه دو مرز رازی و سرو در عمل برای تردد (به‌خصوص ناوگان ایرانی) کاربردی ندارد، زیرا هم از مسیر تردد اصلی ناوگان ایرانی دور هستند و هم این مسیرها در زمستان برف‌گیرند، ضمن اینکه این مسیرها در محدوده فعالیت‌های گروه‌های تجزیه‌طلب و تروریستی قرار دارند.

۲- از مشکلات اساسی اداری می‌توان به تغییر فراوان بخشنامه‌ها در خصوص واردات و

در حالی که وزن بار وارداتی از مرزها در مسیرهای ریلی ده‌گانه در سال ۱۳۹۷ کاهش ۱۱ درصدی را نسبت به سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد، سهم مرز رازی از این کاهش، بیش از یک‌سوم بوده است.

۴- چالش‌ها و مشکلات در پایانه‌های مرزی ایران و ترکیه

با توجه به آمار حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۰ درصد از ترانزیت کل کشور و ۲۷ درصد از واردات و صادرات به صورت زمینی از طریق مرز بازرگان انجام می‌شود. بنابراین، مرز بازرگان یکی از پایانه‌های پرتردد و کاربردی حمل‌ونقل بین ایران و ترکیه است. مشکلات پایانه‌ی مرزی بازرگان از دو جهت قابل بررسی است؛ از یک سو، مسایل اداری در گمرک و از سوی دیگر، مشکلات امنیتی که کامیون‌ها با آن مواجه هستند. برخی مشکلاتی که رانندگان با آن مواجه می‌شوند به شرح زیر است:

الف- مشکلات مربوط به هزینه‌های حمل‌ونقل

۱- یکی از مشکلات رانندگان در حمل‌ونقل جاده‌ای این مسیر، صف‌های طولانی در پایانه مرزی بازرگان است. با توجه به بالا بودن نرخ دلار و

۱- بیجک: سندی که فرد دریافت می‌کند تا پس از ترخیص کالا از گمرک توسط آن ثابت کند بار متعلق به اوست و نسبت به بارگیری یا ترخیص کالا اقدام کند.



چادر کامیون‌ها در طول شب و دست‌اندازی به محموله ترانزیتی، سوار شدن افراد قاچاق در داخل بار بدون اطلاع راننده، باز کردن جعبه کانتینر راننده، باز کردن کابین راننده و تهاجم فیزیکی به وی، باز کردن پلمب بار، جاسازی مواد قاچاق مانند گازوییل و سیگار و داروهای ممنوعه و... در کامیون‌ها، منجر شده است. چنانچه راننده متوجه موضوع شود و اعتراض کند، همان افراد غیرمسئول داخل محوطه، فرد راننده را تهدید جانی می‌کنند.

۲- در سال‌های گذشته رانندگان بی‌اطلاع به دلیل جاسازی مواد مخدر در داخل محموله‌های آنها، در کشورهای اروپایی و ترکیه ضمن بازرسی، دستگیر و روانه زندان شده‌اند، در حالی که گمرک بازرگان در ظاهر بالاترین کنترل و بازرسی را حین عبور انجام داده است و بلافاصله پس از ورود کامیون به گمرک ترک، کنترل و بازرسی آنها به کشف مواد منجر می‌شود. از سویی، عدم کنترل صحیح داخل گمرک بازرگان باعث شده است که کشورهای اروپایی و ترکیه، دیدگاهی کاملاً منفی نسبت به کامیون‌های ایرانی داشته باشند، به طوری که در مرزهای ورودی اتحادیه اروپا این کامیون‌ها روزها در صف کنترل معطل می‌مانند، به طوری که اگر کامیون ایرانی به گیت ورودی گمرک اتحادیه برسد، بدون بحث برای بازرسی‌های شدید هدایت می‌شود که نتیجه آن تخریب

صادرات اشاره کرد و این موضوع سبب کند شدن روند کار برای بررسی و حصول اطمینان از قانونی بودن کالای حمل شده، می‌شود.

۳- در واردات و صادرات دو قشر وجود دارند؛ یک دسته دارندگان کارت بازرگانی و دسته دیگر، پیلهوران^۱؛ متأسفانه نه تنها خود این افراد برای انجام امور گمرکی مراجعه نمی‌کنند، بلکه افرادی را استخدام می‌کنند که کمترین تجربه و تخصصی در این زمینه ندارند و سبب کندی روند کار می‌شوند.

۴- برخی کامیون‌ها به بهانه بومی بودن حق تقدم را رعایت نمی‌کنند که این موضوع، باعث بروز درگیری و اختلاف بین رانندگان می‌شود.

۵- تعلل کارکنان در هر دو سمت مرز برای پذیرش کامیون‌ها سبب معطلی بیشتر در صف‌های ورود و خروج می‌شود.

۶- تعدد ارگان‌های حاضر و ناهماهنگی بین آنها در پایانه‌های گمرکی گاهی سبب تداخل وظایف و کندی کار و توقف طولانی‌مدت رانندگان و بار در گمرک می‌شود.

ج- نبود امنیت کافی در پایانه‌های گمرکی

۱- تردد افرادی غیر از کارکنان گمرک و رانندگان و همچنین نمایندگان شرکت‌ها در محوطه گمرک، در عمل حوزه ترانزیت را که باید یک منطقه ایزوله باشد، به یک بازار آشفته تبدیل کرده است، به نحوی که در عمل امنیت کامیون‌های عبوری به صفر رسیده و این موضوع به: بریدن

۱- افراد ساکن مناطق اطراف همان ناحیه مرزی که دارای کارت پیلهوری برای واردات و صادرات هستند.

فروش نفت در قبال دریافت دلار نمی‌باشد از این رو برای ورود دلار به کشور باید از روش‌های دیگر استفاده کرد. لازم است دولت از راه‌های جایگزین برای تأمین بودجه استفاده کند. از آنجا که تحریم‌های اعمال شده علیه کشور شامل ترانزیت کالا نمی‌شود، می‌تواند راه مناسبی برای کسب درآمد غیرنفتی باشد. در سال‌های گذشته برخی زیرساخت‌ها برای این موضوع فراهم شده و اکنون نیازمند گسترش و آماده‌سازی بنادر، راه‌ها و گمرک به لحاظ تجهیز امکانات و رفع موانع و مشکلات جانبی (از جمله: امنیت راه‌ها، حذف بوروکراسی‌های غیرضروری، انتخاب صحیح مسیر عبور و...) است. گسترش شبکه خطوط ریلی و جاده‌ای می‌تواند سبب گسترش ترانزیت شود، اما باید فعالیت کشورهای همسایه را برای تصاحب این درآمد در نظر داشت. از این جهت، دولت ضمن اتخاذ تدابیری برای پیمان‌سازی ارزی، واردات کالاهای سرمایه‌ای، دارو، مواد اولیه و... باید موضوع مبادلات با همسایگان و ترانزیت از طریق آنها، افزایش کیفیت در تولید برای افزایش صادرات به کشورهای همسایه، تبدیل تعارض منافع به اشتراک منافع را در دستور کار خود قرار دهد و این موضوع نیازمند استفاده از متخصصان باتجربه و ماهر در حوزه‌های مربوط است.

در دنیایی که برای سهولت و تسریع حمل‌ونقل از روش‌ها و ابزارهای نوین استفاده می‌شود، به‌منظور رفع مشکلات در این زمینه، به طرح‌ریزی و برنامه‌ریزی دقیق‌تری نیاز است. ایران در سال‌های گذشته به علل گوناگون نتوانسته برای خود منطقه

محموله ترانزیتی، تحمیل هزینه‌های مضاعف و مسایل روحی و روانی است.

د- کاهش تردهای بین‌المللی رانندگان

۱- متأسفانه بیماری کرونا، کاهش مرادات و قدرت ایران در منطقه سبب شده است بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی که در این مسیر به فعالیت مشغول بودند، عبور و مرور خود را محدود کنند و صرفاً در داخل کشور به حمل‌ونقل بپردازند.

میزان کالای ترانزیت شده از محور رازی در سال ۱۳۹۷، رشد ۳۰۴ درصد در تناژ و ۳۲۰ درصد در تن کیلومتر را نسبت به سال ۱۳۹۶، نشان می‌دهد.

۵- ملاحظات امنیت اقتصادی

با توجه به کاهش ارزش پول ایران، فرصت مناسبی برای صادرات محصولات داخلی فراهم آمده که برای تقویت این موضوع لازم است مشکلات گمرکی را به حداقل برسانیم تا صادرات با هزینه کمتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر برای افزایش رقابت‌پذیری با سایر صادرکنندگان انجام شود. از سویی، وجود تحریم‌ها، فرصت استفاده از منابع صادراتی غیرنفتی را فراهم کرده است. به‌علاوه دولت در زمان تحریم قادر به



آسیا به سمت آسیای میانه و شرق آسیا، رانندگان، ایران را به‌عنوان مسیر تردد خود انتخاب می‌کنند و صرفاً کوتاه بودن مسیر نمی‌تواند دلیل انتخاب ایران به‌عنوان مسیر عبور باشد، بلکه سهولت عبور و مرور، امنیت، کاهش زمان انتقال، کاهش مصرف و هزینه سوخت و... عواملی هستند که سبب کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شوند.

اجرای سریع‌تر توافق سه‌جانبه
ایران، هند و افغانستان برای
دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد
از طریق بندر چابهار نیز می‌تواند
گام مثبتی در راه ایجاد منافع
مشترک با افغانستان باشد.

جمع‌بندی و راهکارها

با توجه به آنچه مورد بحث قرار گرفت، در مبادلات گمرکی مرزهای ترکیه بیشترین ترانزیت به صورت جاده‌ای، بیشترین واردات به صورت ریلی و بیشترین صادرات به صورت جاده‌ای است که در صورت راه‌اندازی خط ترانزیت ریلی گمرک ماکو (به علت متصل کردن دو مرز آذربایجان و ارمنستان به ترکیه) احتمالاً حجم ترانزیت ریلی با ترکیه افزایش می‌یابد. هرچقدر همکاری ایران و ترکیه به لحاظ حمل‌ونقل و گمرک تسهیل شود، می‌تواند به سود بیشتر هر دو کشور از این مرز منجر شود. با توجه به اینکه ترکیه با راه‌اندازی خط آهن جدید در آسیای میانه، اقدام

نفوذ اقتصادی ایجاد کند و حتی برخی بازارها را به عللی غیر از تحریم از دست داده است. عللی مانند عدم توجه به استانداردها، عدم مدیریت صحیح تولیدات صادراتی، غفلت از منابع موجود و نداشتن برنامه منظم و یکپارچه، استفاده از راه‌حل‌های موقتی، استفاده از اقتصاد سنتی و بوروکراسی اضافی و مسایل جانبی گوناگون سبب شده‌اند که ایران نتواند حتی از ظرفیت‌های موجود به مقدار لازم برای ایجاد نفوذ اقتصادی استفاده کند. نادیده گرفتن یا سبک شمردن چالش‌های بخش ترانزیت نه تنها باعث کاهش مرادوات اقتصادی کشور می‌شود، بلکه سبب کنار گذاشتن ایران از تصمیمات گروه‌های اقتصادی در منطقه نیز می‌شود. توجه به مسئله حمل‌ونقل و رفع مشکلات آن به گسترش این موضوع و پایین بودن قیمت تمام‌شده واردات و صادرات کمک می‌کند و مصرف‌کننده با قیمت کمتری به کالای نهایی دسترسی می‌یابد که این مسئله و رفع مشکلات جانبی، به‌خودی‌خود نوعی تشویق برای صادرکنندگان و شاغلان در زمینه حمل‌ونقل به شمار می‌آید.

متأسفانه تحریم‌های صورت گرفته علیه ایران سبب کاهش قدرت سیاسی و اقتصادی کشور در منطقه شده است. برای بالا بردن این قدرت لازم است نیروهای داخلی را تقویت و موانع داخلی را رفع کنیم و به توانمندسازی نقاط قوت بپردازیم تا بتوانیم از امکانات موجود برای افزایش قدرت اقتصادی استفاده کنیم. در صورت ساماندهی مشکلات گمرکی و راه‌ها و ایجاد سهولت برای ترانزیت کالا از اروپا و غرب

مسیر کنونی مورد استفاده ناوگان ایرانی است، زیرا از کنار رود ارس می‌گذرد و دارای پستی و بلندی و گردنه‌های دشوار نیست؛ در نتیجه، مصرف سوخت کامیون‌ها را کاهش می‌دهد. پایانه جدید چشمه‌تريا در حال حاضر تنها برای ترانزیت ریلی در نظر گرفته شده است. با توجه به حجم بالای حمل‌ونقل جاده‌ای در پایانه بازرگان و همچنین عدم استفاده از مرزهای رازی و سرو توسط رانندگان می‌توان از مرز چشمه-تريا برای حمل جاده‌ای نیز بهره‌برداری کرد.

ضمن اینکه برای تسریع در بهره‌برداری از این مرز جدید هم نیاز به هزینه‌های هنگفت اولیه نیست، زیرا راه در هر دو طرف مرز موجود است و تنها با اندکی محوطه‌سازی و تعدادی کانکس پیش‌ساخته می‌توان آن را در مرحله اول فقط برای عبور و مرور کامیون‌ها بهره‌برداری کرد و بار سنگین مرز بازرگان را کاهش داد. با عبور بیشتر کامیون‌های ترانزیت ایرانی از این مرز جدید، کامیون‌داران بومی منطقه مرزی بازرگان و اطراف آن هم راحت‌تر می‌توانند از پایانه مرزی بازرگان استفاده کنند و درگیری دایمی رانندگان در مورد عبور بدون نوبت این افراد نیز از بین می‌رود. ضمن اینکه بی‌تجربگی وکلای پيله‌وران در امور قانونی و ترخیص کالا سبب اتلاف وقت رانندگان دیگر نمی‌شود.

- آموزش ترخیص کالا به وکلای بازرگانان و پيله‌وران: با توجه به اینکه بازرگانان و پيله‌وران برای ترخیص کالا شخصاً در گمرک حضور ندارند، وکلای آنها، برای تسریع در فرآیند قانونی ترخیص کالا باید آموزش‌های لازم را ببینند که این موضوع در

عملی برای ایجاد مسیر ترانزیت و ارتباط روسیه و اروپا با آسیای میانه و افغانستان و چین انجام داده است، اهمیت بررسی و رسیدگی به جاده ابریشم جدید و موضوع حمل‌ونقل و مذاکرات و اقدام‌های عملی و رفع موانع حمل‌ونقل و گمرک بین ترکیه و ایران، برای کشورمان بسیار جدی و ضروری به نظر می‌رسد. در این راستا، به‌منظور سهولت عبور و مرور از پایانه‌های مرزی لازم است برخی نکات و اصلاحات در تصمیم‌گیری‌ها مورد توجه قرار گیرد.

- **ثبات رویه قانونی در گمرک:** ثبات رویه قانونی گمرک می‌تواند گام مؤثری برای تسریع حمل‌ونقل در پایانه‌های مرزی باشد. تغییر مداوم قانون‌های گمرکی، به جهت بررسی‌های مداوم محدودیت‌ها، سبب کندی عملکرد کارمندان گمرک می‌شود. از این جهت، در صورت ثبات در قوانین گمرکی، نیاز رجوع مداوم به قوانین کاهش می‌یابد و سبب تسهیل و تسریع عملکرد کارمندان گمرک می‌شود.

- **جداسازی مرز عبور پيله‌وران از دیگر رانندگان با بهره‌برداری همه‌جانبه از ظرفیت‌های موجود:** جداسازی مرز عبور پيله‌وران و دیگر رانندگان به‌طور قطع موجب تسریع عبور و مرور و کاهش هزینه و تنش برای رانندگان می‌شود. چشمه‌تريا در ماکو از بالاترین نقطه مرزی ایران و ترکیه عبور می‌کند؛ در نتیجه، حداکثر فاصله را با مناطق ناامن و درگیری در خاک ایران و ترکیه با گروه‌های تروریستی دارد و همچنین از شهر الغدیر و مناطق اطراف آن می‌گذرد که دارای قرابت‌های دینی و قومی بسیار زیادی با اکثریت ایرانی‌هاست و مسیر آنها بسیار سهل‌تر از

حمل‌ونقل جاده‌ای از جمله
روش‌هایی است که با توجه
به پایین بودن قیمت
سوخت در ایران نسبت به
سایر کشورها مزیت دارد.

- افزایش نظارت و ایجاد هماهنگی بین نهادهای
تصمیم‌گیر: نظارت بر حسن انجام کار گمرکات
اجرایی نه تنها می‌تواند نقش اثرگذاری بر ارتقای
سلامت اداری داشته باشد، در سرعت‌بخشی و تسهیل
رویه ترانزیت در پایانه‌های گمرکی و همین‌طور
جلوگیری از ارتشا در پایانه‌های مرزی گمرک داخلی
مناسب به نظر می‌رسد. ضمن اینکه هماهنگی بین
سازمان‌های مرتبط با بخش تجاری و بازرگانی کشور
و ایجاد یک پنجره واحد تجاری، به نحوی که نهادها
و سازمان‌های مربوط ذیل یک نهاد قرار گیرند،
می‌تواند در ارتقا و بهبود عملکرد نظام گمرکی کشور
و به دنبال آن رویه ترانزیت اثرگذار باشد (که در مورد
بعدی به راهکاری در این زمینه اشاره می‌شود).

- گسترش گمرک الکترونیک: گمرک الکترونیک
سبب در دسترس بودن قوانین گمرکی و ایجاد
شفافیت قوانین مربوط به آن می‌شود. علاوه بر این،
وجود ارتباط الکترونیکی میان ادارات نظارتی مرتبط
با امور گمرکی مربوط به صادرات، موجب ترخیص
سریع‌تر کالا می‌گردد. از مسائل مهم در فرآیند

کنار ثبات قانون گمرک می‌تواند به تسریع روند کار
مأموران گمرک بینجامد و سبب کاهش زمان توقف
بار در گمرک و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل شود.

- هماهنگی بین نهادهای متولی تصمیم‌گیری در
حوزه ترانزیت: لازم است با ایجاد هماهنگی و حذف
بوروکراسی‌های اضافی بین ارگان‌های حاضر در
پایانه‌های گمرکی، از دوباره‌کاری و طولانی شدن
زمان توقف رانندگان جلوگیری شود تا از ایجاد
صف‌های طولانی ممانعت به عمل آید.

- تعمیق همکاری ایران با کشورهای همسایه: این
همکاری می‌تواند قدرت ایران را در مذاکره با ترکیه
برای افزایش امنیت رانندگان ایرانی در پایانه‌های
مرزی ترکیه افزایش دهد تا رانندگان ایرانی قادر
باشند با زمان کمتر و آرامش بیشتر در این مسیر به
ترانزیت بپردازند. این موضوع می‌تواند گام مؤثری در
استفاده از ویژگی‌های ژئواکونومیکی ایران در منطقه
باشد. نکته کلیدی این مسئله می‌تواند در توانایی ایران
برای بازگرداندن آمریکا به توافق برجام باشد که در
این صورت ایران می‌تواند دوباره نقش خود را
به‌عنوان مهره کلیدی در منطقه به‌دست آورد.

- ایجاد مکان‌های مناسب، کم‌هزینه و امن برای
توقف: گسترش پارکینگ‌های دولتی سبب کاهش
هزینه رانندگان و بالتبع کاهش هزینه‌های حمل و
قیمت کالا برای مصرف‌کننده می‌شود. علاوه بر
این، رانندگان به میزان کافی استراحت می‌کنند و
این موضوع می‌تواند سبب کاهش خطرات جاده‌ای
برای رانندگان ترانزیت و رانندگان سواری در
جاده‌ها شود.

منابع

- الهی، شعبان و حسن‌زاده، علیرضا (۱۳۸۵). بررسی نقش گمرک الکترونیک در تسهیل صادرات. فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی. تابستان ۱۳۸۶. شماره ۴۳. ص ۹۳-۱۲۰
- شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران. (۱۳۹۷). سالنامه راه‌آهن ویژه کارشناسان. قابل دسترسی در آدرس: <https://www.rai.ir/page-showpagetemp/fa/0/show-form/368-1>
- سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای (۱۳۹۸). سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای. قابل دسترسی در آدرس: <https://www.rmto.ir>

صادرات، ضرورت اخذ انواع گواهی‌ها و مجوزها از سازمان‌های متعدد جهت صدور کالا و موازی‌کاری سازمان‌های مختلف می‌باشد. از جمله گمرک‌ها، بانک‌ها و شرکت‌های بیمه باید همکاری داشته باشند. لذا به‌عنوان راهکار سیاستی توصیه می‌شود کمیته‌ای متشکل از نمایندگان سازمان‌های متعدد درگیر امور صادرات کالاها و خدمات تشکیل شود تا در زمینه‌ی بکارگیری فناوری اطلاعات در کلیه فرآیندهای مربوط به صادرات کالا و خدمات به‌صورت هماهنگ پژوهش نمایند و ضمن مهندسی مجدد فرآیند صادرات در جهت الکترونیکی نمودن فرآیندهای سازمان‌های مرتبط، برنامه‌ریزی و نظارت منسجم ایجاد نمایند. بدین صورت زمینه برای برقراری ارتباط الکترونیکی میان بخش‌های مختلف درگیر فرآیند صادرات برای ارائه خدمات کارآتر به صادرکنندگان در قالب یک پنجره واحد فراهم می‌شود. البته این مسأله نیازمند ملاحظاتی از جمله مهارت کافی تجار یا وکلای آن‌ها در استفاده از سیستم گمرکی الکترونیکی، ملاحظات امنیتی جهت پیشگیری از جاسوسی، خرابکاری و حملات تبهکارانه می‌باشد.

۶۴ درصد از واردات جاده‌ای کل کشور از مرز بازرگان و ۴/۹ درصد واردات از مرز سرو انجام می‌شود. همچنین ۲۰ درصد صادرات کل کشور از گمرک بازرگان و ۰/۳ درصد از گمرک سرو صورت می‌گیرد.

