



قسمت اول

پایانه‌های مرزی ایران و قاچاق کالا

تنظیم: واحد کارشناسی اداره کل پژوهش

مرز، نخستین نماد هویت فرهنگی میان دو کشور هم‌جوار است. به محضی که مسافر و یا کالا از یک نقطه‌ی مرزی به نقطه‌ی دیگر کشور مقابل انتقال می‌یابد، نخستین تماس‌ها و ارتباطات انسانی شکل می‌گیرد. از این رو، نخستین برخورد افراد، با فرهنگ یک کشور از طریق مبادی ورودی مرزی شکل می‌گیرد و به همین دلیل از اهمیت بسیاری برخوردار است؛ چرا که اگر این نخستین برخورد، به شکلی دل‌چسب سامان یابد، نوستالژی مثبتی از خود باقی می‌گذارد، و اگر این ارتباط با مشکلاتی روبه‌رو باشد، از همان لحظه، لکه‌ی سیاهی در ارتباطات به وجود می‌آید که پاک کردن آن بسیار دشوار و در برخی موارد غیر ممکن است.

نابسامانی و بی‌انضباطی اقتصادی در اولین برخوردهای مأموران و مسئولان مرزی، و مسافران و کالاهای آن‌ها به چشم می‌آید. معمولاً مسافران کالاهایی را با خود حمل می‌کنند که بیش از حد مجاز قانونی است و چون مأموران انتظامی و گمرکی چندان تمایلی ندارند که در برخورد نخست بین ایشان و مسافران تنش‌ی شکل بگیرد، نسبت به مسافران و کالاهای آنان کم‌تر سخت می‌گیرند تا خاطره‌ی خوبی از مرزداران و مسئولان انتظامی و گمرکی در اذهان باقی بماند. به طور متوسط هر مسافر ۵۰۰ دلار کالا به همراه می‌آورد که می‌بایست حقوق و عوارض گمرکی آن را پرداخت کند. اگر این مقدار در تعداد مسافران ضرب شود، مبلغ هنگفتی را به خود اختصاص می‌دهد که در واقع این میزان از راه قاچاق به دست آمده است. نقش کالای همراه مسافر در اقتصاد ما متأسفانه اکنون مثل کالای قاچاق است که در مجموع به سود منافع ملی و اقتصادی ما نیست. در این نوشتار تلاش شده است نخست جایگاه پایانه‌های مرزی و اهمیت آن در اقتصاد و فرهنگ کشور و سپس وجود و حضور قاچاق کالا و ارز تا حدودی در این مراکز نشان داده شود تا

قرار گرفت و مرزبانان آن، همواره نگاهبانان تمدن مشرق زمین شدند. از همین زمان، مرزها و سرحدات، جایگاه ورود و خروج مسافران و کالاها قرار گرفت و از همان موقع، تأسیساتی بر آب آن‌ها احداث شد. این ورود و خروج نیاز به مقررات ویژه‌ای داشت که مرزبانان با دریافت هزینه‌هایی که بیش‌تر جنبه‌ی باج و خراج داشت، به بازرگانان و مسافران اجازه‌ی ورود و خروج می‌دادند. این اقدامات



سبب مشارکت در سود و نقل و انتقال کالاهای بازرگانان می‌شد و به همین سبب، ورود و خروج آن‌ها در مرز نیز، تحت نظارت قرار می‌گرفت. با شکل‌گیری مرزبانی، تجارت و داد و ستد گسترش شایان توجهی پیدا کرد. از این پس بازرگانان لازم بود عوارضی را تحت عناوین مختلف همچون خراج، تعرفه، حق عبور و ... پرداخت نمایند. این‌گونه امور عملاً باعث افزایش قیمت کالاها شده و در نتیجه مبادلات رو به کاهش گذاشت. برخی از بازرگانان در این شرایط جدید اقدام به مبادله‌ی کالا به صورت غیر رسمی و بدون تشریفات حکومتی و قانونی می‌زدند که می‌توان از آن به نوعی مفهوم قاچاق کالا را استنباط کرد. از این منظر، ایجاد این پایگاه‌های جدید خود باعث شکل‌گیری پدیده‌ی قاچاق کالا در مرزها شد.

تأسیسات و تجهیزات لازم برای تبادل کالا و مسافر، در سرحدات گذشته و مرزهای نوین، باعث شد تا مراکزی شکل بگیرند که امروزه از آن‌ها تحت عنوان پایانه‌های مرزی یاد می‌شود. پایانه‌های مرزی، جابه‌جایی کالا و مسافر را تسهیل و تسریع می‌کند.

ضرورت وجودی پایانه‌های مرزی
با گسترش ابعاد حیاتی در نظام جهانی؛ افزایش رو به رشد جمعیت؛ و فراغت‌های زمانی، میل به تجارت و سفر، روبه‌فزونی گذاشت و به همین سبب ارتباطات میان فرهنگی در بین

و ثغور آن‌ها، پیوسته در حال تغییر و تحول بود. مرزهای ایران از شرق به غرب از سواحل غربی اقیانوس هند تا سواحل دریای آدریاتیک، و از شمال به جنوب از ماورای سیحون تا آفریقا، توسعه یافت. ایران در نقل و انتقال کالا از شرق به غرب و بالعکس، نقش ویژه‌ای پیدا کرد و بین شرق و غرب، مرکزیت تجاری یافت. جاده‌ی ابریشم در مسیر این تردها

از نابسامانی‌های احتمالی مرزی و پایانه‌ها آگاهانه جلوگیری شود.

تاریخچه مرزو مرز داری در ایران:

اصولاً مرزها سابقه‌ای بس طولانی دارند. در گذشته‌های دور مرز، چندان مفهومی نداشت؛ اما به محض به وجود آمدن امپراتوری‌های بزرگ ایران، روم، یونان و چین، نشانه‌گذاری برای تعیین سرحدات آن‌ها آغاز شد؛ تا بدین‌وسيله نخستین مفاهیم مرزی شکل بگیرد و سرحدات تحت قدرت این امپراتوری‌ها، مشخص شود؛ از این رو در آغازین سال‌های شکل‌گیری امپراتوری‌ها، مرز به معنای «سرحدات» بود. در افسانه‌های ایرانی، خاطره‌ی تعیین سرحدات بین ایران و توران، توسط آرش کمان‌گیر در ذهن‌ها باقی مانده است. این مفهوم اسطوره‌ای، به وقت طلوع آفتاب از دامنه‌ی دماوند پرغور آغاز شد و پیکان آرش، سینه‌ی آسمان را شکافت و نیم‌روز، در کنار رود جیحون فرود آمد و بدین‌وسيله مرز ایران و توران با جان‌باختن آرش افسانه‌ای تعیین شد و این همان چیزی است که در دنیای مدرن، با مفهوم مرز می‌شناسیم.

امپراتوری‌های بزرگ، همچون روم، یونان، چین و ایران، همواره برای بقای خود، نیاز به سرزمین‌های جدیدی داشتند. این نیاز، آن‌ها را وادار می‌کرد تا دست به کشورگشایی زنند و نبردهای بسیاری را تدارک ببینند. از این‌رو، حدود

معمولاً مسافران کالاهایی را با خود حمل می‌کنند که بیش از حد مجاز قانونی است و چون مأموران انتظامی و گمرکی چندان تمایلی ندارند که در برخورد نخست بین ایشان و مسافران تنش‌ی شکل بگیرد، نسبت به مسافران و کالاهای آنان کم‌تر سخت می‌گیرند تا خاطره‌ی خوبی از مرزداران و مسئولان انتظامی و گمرکی در اذهان باقی بماند

درست و مطابق با فرهنگ کشور میزبان که فوق العاده اهمیت داشته، فضای داخلی پایانه‌ها نیز به ویژه مکان‌های مورد استفاده‌ی مسافران در سالن‌های ورود و خروج، اهمیت دارد. این مراکز، می‌باید به گونه‌ای طراحی شوند که رفاه مسافر، با بهترین تأسیسات رفاهی تأمین شود و هم‌چنین ارگان‌ها و نهادهایی همچون: گذرنامه، نهاد ریاست جمهوری، گمرک، قرنطینه‌های انسانی، دامی و نباتی، مؤسسه استاندارد، بانک و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای متناسب با شئون کشور میزبان و میهمانان، جایابی و استقرار یابند و به طور کلی، نمادی از میلان شهری مناسب با پایانه‌ها باشند تا مسافران امکان دسترسی سهل و آسان را دارا باشند. با وجود آن‌که این پایانه‌ها شکل گرفته‌اند و خدمات مورد نظر را ارائه می‌کنند، در عین حال به عنوان مبادی ورودی و خروجی کالاهای قاچاق شکل گرفته‌اند.

اصولاً موقعیت جغرافیایی کشور ما و داشتن هزاران کیلومتر مرز آبی و زمینی مشترک با مناطق و کشورهای همسایه که اتفاقاً از کشورهای مهم قاچاق خیز هستند، زمینه‌ای را فراهم آورده تا مبادله‌ی غیر رسمی کالا با همه‌ی دشواری‌های اقتصادی - امنیتی خاصی که دارد، شیوع قابل توجهی بیابد. در پایانه‌ی مورد مطالعه، به نظر می‌رسد که قاچاق فرآورده‌های نفتی و انواع پارچه‌ها، ظروف و لوازم آرایشی و... مهم‌ترین کالاهایی هستند که در این پایانه و یا درحالی آن شکل می‌گیرد. امروزه بعد از قاچاق سوخت، بیش‌ترین قاچاق از این مرز و پایانه به مشروبات الکلی سوق داده شده است.

ساماندهی

در پایانه‌های مرزی، دو مسیر جداگانه‌ی ورود و خروج در نظر گرفته شده است؛ با این تفاوت که شکل قرار گرفتن واحدهای مسیر خروج، عکس مسیر ورود است. حمل و نقل کالا به صورت ترانزیت و یا صادرات و واردات، علاوه بر شکوفایی صنعت حمل و نقل، دارای پیامدهای ارزش‌مندی برای بازرگانی و اقتصاد کشور نیز می‌باشد. امروزه با توجه به تنوع و حجم عظیم کالا و با وضع قوانین و مقررات مرتبط

اداری کشور، طرح سامان‌دهی میدان‌های ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور، در ۲۹ آبان‌ماه ۱۳۷۵ به تصویب رسید. بر اساس این مصوبه، اداره‌ی امور هماهنگی فعالیت‌ها در پایانه‌های مرزی، به عنوان مأموریتی فرابخشی و مبتنی بر مدیریت مشارکتی، زیر نظر مدیریت پایانه تلقی، واگذار شد.

در واقع پایانه‌های مرزی، نخستین مکانی هستند که اتباع کشورهای بیگانه، به هنگام ورود، با آن مواجه شده و تصویری از کشور میزبان را در ذهن ایجاد می‌نمایند. رفتار و عملکرد مسئولان و پرسنل موجود در یک پایانه، هم‌چنین ساختارهای معماری و زیباشناختی، می‌تواند سبب و کلیتی را در اذهان میهمانان به وجود آورد که چه مثبت و چه منفی، این تصویر به شدت رسوخ کرده و تصحیح آن بسیار دشوار است. از این منظر، علاوه بر ارتباطات انسانی

در واقع پایانه‌های

مرزی، نخستین

مکانی هستند که اتباع

کشورهای بیگانه، به

هنگام ورود، با آن مواجه

شده و تصویری از

کشور میزبان را در ذهن

ایجاد می‌کنند

کشورها و مجامع مختلف گسترش پیدا کرد و در ادامه، موضوعاتی که سابقه‌ای طولانی نیز داشتند، با روش‌های جدیدی مطرح شدند که از آن جمله می‌توان به افزایش سهم مسافرت‌ها؛ تنوع کالاهای تجاری؛ تنوع روش‌های جابه‌جایی مسافر و کالا؛ گسترش ناوگان‌های زمینی تردد مسافران در سوی مرزها و تبادلات اقتصادی و فرهنگی؛ وضع قوانین جدید؛ بازمهندسی قوانین گذشته؛ و ... اشاره کرد؛ از این‌رو می‌توان دلایل عمده‌ی احداث پایانه‌های مرزی را در موارد زیر خلاصه کرد:

۱. پراکندگی و تعدد نهادها و سازمان‌های مسئول در نقاط مرزی؛
۲. انسجام و نظم در عملیات، و پیش‌گیری از اتلاف وقت و هزینه‌های مراجعین؛
۳. جلوگیری از ناهماهنگی در امور اجرایی؛
۴. تسریع و تسهیل عبور و مرور در مرزها؛
۵. تأمین رفاه و آسایش مسافران با به‌کارگیری تأسیسات و امکانات رفاهی؛
۶. اجرای بهینه‌ی مقررات و هماهنگی میان ارگان‌ها و سازمان‌های مسئول؛
۷. حفظ صیانت و شئون ملت و دولت با احداث پایانه‌های زیبا؛
۸. مدیریت واحد اداره‌ی امور مرز با حفظ استقلال ذاتی هر یک از دستگاه‌ها و ...

ساماندهی میدان‌های ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور

در هفتادمین جلسه‌ی شورای عالی





بسیار بالاست و از ارزش ریالی و مالی بسیار زیادی برخوردار است.

مشخصات فنی پایانه

سالن مسافری پایانه، در نزدیک‌ترین محل به نقطه‌ی صفر مرزی ایجاد شده است و به وسیله‌ی محورهای ارتباطی پیش‌بینی شده، نظم و انسجام ورود و خروج مسافر، وسایل نقلیه و کالا را فراهم آورده است.

با توجه به تأسیسات مشابه در کشور ترکیه، مسافران می‌توانند از یک ورودی واحد، وارد این مجموعه شده و طی مراحل قانونی، وارد قلمرو این کشور شوند. سالن ورودی با مساحتی در حدود ۴۶۰۰ متر مربع و با هزینه‌ای در حدود ۱۸ میلیارد ریال ساخته شده است. باری، تسهیل امور ۴ مسیر ورودی و ۴ مسیر خروجی در آن پیش‌بینی شده است. مراحل بعدی احداث پایانه‌ی مرزی بازرگان، شامل احداث مجموعه‌ی تجاری برای عملیات گمرکی؛ و ورود و خروج؛ ترخیص کالا و مسافر، هم‌چنین وسائط نقلیه و انجام امور صادراتی و وارداتی است. این مجموعه‌ی تجاری، با فاصله‌ی بیش‌تری نسبت به سالن مسافری پیش‌بینی شده است. تأسیسات فنی بسیار پیشرفته، به منظور تسهیل روان‌سازی در حرکت و ورود و خروج در نقطه‌ی مرزی و در قالب دو گیت ورودی و خروجی، با تفکیک مسیر اتوبوس و کامیون، طراحی و ساخته شده است. ■

پایانه‌ی مرزی بازرگان

این پایانه در استان آذربایجان غربی و هم‌جوار با کشور ترکیه، و هم‌چنین در نزدیکی شهر بازرگان قرار دارد. فاصله‌ی این پایانه تا شهر ارومیه، حدود ۳۰۰ کیلومتر است. پایانه‌ی بازرگان در نقطه‌ی صفر مرزی با کشور ترکیه احداث شده و دارای چشم انداز زیبایی نسبت به کوه آرارات است.

دلیل احداث این پایانه، ورود تعداد بسیار زیادی از کامیون‌های حامل کالا از مبادی زمینی مرز بازرگان است. کامیون‌های خروجی از کشور، در این محور نیز سهم عمده‌ای دارند. ترانزیت کالا از طریق پایانه‌ی بازرگان به کشورهای اروپایی و از قلمرو جمهوری اسلامی ایران صورت می‌پذیرد. به علت ترده بسیار زیاد وسایل حمل و نقل تجاری و مسافر، پس از انجام مراحل مطالعاتی، از تیرماه ۱۳۷۷ احداث آن در دستور کار قرار گرفت.

هم‌جواری با کشورهای جمهوری آذربایجان، ترکیه و عراق، موجب شد که استان آذربایجان غربی به یکی از مراکز عمده‌ی ترده ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کالا و مسافر تبدیل شود. پایانه‌ی مرزی بازرگان، دروازه‌ی اصلی تجارت ایران و اروپا و در واقع یکی از حلقه‌های اصلی اتصال آسیا به اروپا به شمار می‌رود. در این منطقه و به دلیل همین هم‌جواری با کشورهای اروپایی که با ما مرزی طولانی و در عین حال قابل نفوذ دارند، حجم قاچاق،

با پایانه‌ها، انسجام گسترده‌ای به وجود آمده است که در دوره‌های گذشته، کم‌تر به چشم می‌آمد. سرعت در ارائه‌ی خدمات در بخش حمل و نقل، به صورت چشم‌گیری افزایش یافته است و به گسترش بازرگانی و ترانزیت کالا و توسعه‌ی اقتصادی کشور، هم‌چنین تبدلات فرهنگی، انجامیده است.

نمایندگان کلیه‌ی ارگان‌ها و سازمان‌های دولتی مسئول، در پایانه‌هایی این چنینی مستقرند تا تشریفات قانونی ورود و خروج کالا و وسایل نقلیه، در کوتاه‌ترین زمان به انجام برسد ویژگی عمومی و نکات جالب توجه در پایانه‌ها بدین گونه است:

(۱) ساختار یک پایانه‌ی مرزی، به طور مستقیم به درجه‌ی اهمیت نقطه‌ی مرزی و ظرفیت و میزان ترده مسافر و کالا بستگی دارد. وسعت و حداقل زمین مورد نیاز برای پایانه‌ی مرزی و گستردگی تأسیسات، تجهیزات و تعداد پرسنل فعال در آن، تابعی است متغیر از کاربری و حجم و میزان ورود و خروج کالا و مسافر.

(۲) علاوه بر رعایت کلیه‌ی تمهیدات لازم برای تسهیل در ورود و خروج مسافر و جانمایی ادارات، نهادها و ارگان‌های مستقر در پایانه، پیش‌بینی حداکثر تسهیلات، با به کارگیری تأسیسات مدرن و پیشرفته در ساخت پایانه‌ها، مورد نظر می‌باشد.

(۳) زیبایی، معماری مدرن و به کارگیری شیوه‌های عملیاتی پیشرفته در ساخت پایانه‌ها، از نکات با اهمیت است.

(۴) محوطه‌سازی و فضای سبز پیش‌بینی شده در پایانه‌ها، طراوت و زیبایی خاصی به مکان می‌بخشد و جلوه‌ی پایانه را چندین برابر می‌کند.

آشنایی با پایانه‌های مرزی

هر کدام از پایانه‌های مرزی دارای امکانات و وظایفی هستند که در این شماره به معرفی یکی از آنها اشاراتی می‌کنیم: به طور کلی این پایانه‌ها عبارتند از پایانه‌های بازرگان، خسروی، آستارا، جلفا، نوردوز، باجگیران، میرجاوه، سرخس، دوغارون، شلمچه، مهران، میلک، اینچه برون، لطف آباد، سرو، پلدشت، اصلاندوز و بیله سوار.