باسمه تعالی

اقتصاد مقاومتی در سایه وحدت ملّی و امنیت ملّی

روسای محترم تشکل های اقتصادی وابسته به اتاق ایران

با سلام ؛

احتراماً به پیوست گزارش جلسه علنی مجلس شورای اسلامی مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۳ جهت استحضار به حضورتان ایفاد می‌گردد.

سید جواد زمانی
معاون امور استان ها و تشکل

بسمه تعالی

گزارش جلسه علنی مجلس شورای اسلامی مورخ ۱۴۰۵/۸/۱۳

الف:

ردیف	مشروح گزارش صحن علنی مجلس شورای اسلامی
۱	**ادامه رسیدگی به گزارش کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی در مورد طرح مقابله با نفوذ بیگانگان** **مجازات همکاری اشخاص حقوقی با بیگانگان مشخص شد** نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی طرح مقابله با نفوذ سرویس‌های اطلاعاتی و دولت‌ها یا نهادهای بیگانه در کشور، با مواد ۳۰ و ۳۱ این طرح موافقت کردند. به موجب ماده۳۰ این طرح؛ هرگاه در رسیدگی به جرائم موضوع این قانون ثابت شود که جرم با استفاده از امکانات، نام یا در راستای اهداف شخص حقوقی و به دستور یا به نفع وی ارتکاب یافته است، علاوه بر مجازات‌های مندرج برای شخص حقیقی، دادگاه می تواند با رعایت مقررات مواد ۲۰و ۱۴۳ قانون مجازات اسلامی شخص حقوقی را به یکی از مجازات های قانون محکوم و در صورت لزوم منحل اعلام نماید. در هر حال انحلال مانع از استیفای حقوق اشخاص ثالث فاقد مسئولیت کیفری یا غیردخیل در ارتکاب جرم و مطالبات کارگران نخواهد بود. همچنین نمایندگان در ادامه ماده ۳۱ این طرح را به تصویب رساندند.در این ماده آمده است؛ مجازات مرتکبان جرائم موضوع این قانون در صورتی امکان‌پذیر است که مرتکب از موضوع جرم یا ارتباط یا حمایت راهبردی یا اشراف یا آموزش یا هدایت کارگزار بیگانه مطلع بوده یا از تسلط بیگانه باخبر باشد یا سایر ارکان موضوع ماده ۱۴۴ قانون مجازات اسلامی احراز شود. در صورتی که ارتکاب رفتار مجرمانه موضوع این قانون بر اثر بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی بوده و موجب ایجاد لطمه یا ضرر به امنیت یا منافع ملی کشور شود، مرتکب به یک یا دو مورد از مجازات‌های درجه ۵ یا ۶ محکوم می‌شود. نمایندگان در ادامه با یک ماده الحاقی به ماده ۳۱ موافقت کردند. در این ماده الحاقی آمده است؛ «هر دو نفر یا بیشتر اجتماع و تبانی برای ارتکاب جرایم مندرج در این قانون نمایند مجازات هر یک از آنان حسب گستردگی اجتماعی یک تا دو درجه افزایش می‌یابد». نمایندگان همچنین در جریان بررسی این طرح با حذف ماده ۳۲ و مراعا ماندن ماده ۳۳ این طرح موافقت کردند. **سازوکار انتقال اطلاعات افراد از سامانه های رسمی کشور به سامانه قانون مقابله با نفوذ مشخص شد** بر اساس این ماده اصلاحی، هر شخصی تمام یا بخشی از فعالیت های موضوع جزء (۷) ماده (۲) این قانون را بدون رعایت شرایط مقرر در این قانون انجام دهد، به جزای نقدی درجات پنج یا چهار موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲/۲/۱ با اصلاحات و الحاقات بعدی، محکوم می شود. چنانچه عدم رعایت مقررات این قانون عامدانه امنیت یا منافع ملی را به خطر بیندازد، در صورتی که اقدام صورت گرفته مشمول مجازات شدیدتر به موجب سایر قوانین نباشد، مرتکب به مجازات های حبس درجه پنج، جزای نقدی درجه ۲ و محرومیت از اشتغال به حرفه یا فعالیت مرتبط با جرم ارتکابی به مدت پنج تا پانزده سال و در صورت تحصیل هرگونه عایدی ناشی از این فعالیت، به پرداخت جزای نقدی معادل دو برابر عایدی محکوم می شود. تبصره - ارائه هرگونه تسهیلات بانکی، اعتباری یا مجوز به اشخاص مرتبط با کارگزار و اتباع بیگانه در خصوص فعالیت های موضوع این قانون از سوی دستگاه های مشمول، منوط به اخذ استعلام از سامانه است. پاسخ استعلام باید حداکثر ظرف یک روز از طریق سامانه اعلام شود و عدم وصول نتیجه در مهلت مذکور به منزله تایید است. کارکنان و مسئولان دستگاه های مشمول که بدون اتخاذ استعلام یا بر خلاف نتیجه استعلام به ارائه تسهیلات موضوع این تبصره اقدام کنند، حسب مورد به انفصال موقت از خدمات عمومی و دولتی یا محرومیت از فعالیت های شغلی یا حرفه ای به مدت ۶ ماه تا ۲ سال محکوم می شوند.

تبصره ۲- ادامه فعالیت های موضوع جزء ۷ ماده ۲ این قانون که در ارتباط با اشخاص یا کارگزاران خارجی، پیش از ابلاغ این قانون آغاز شده و پس از آن استمرار یافته باشد منوط به ثبت فعالیت مربوط در سامانه ظرف شش ماه از تاریخ بهره برداری سامانه است. در صورت عدم ثبت در مهلت مقرر، فعالیت مزبور در حکم فعالیت غیرمجاز و مشمول مجازات مقرر در صدر این ماده خواهد بود.
همچنین نمایندگان در جریان بررسی این لایحه با پیشنهاد الحاق به ماده ۱۲ موافقت کردند. متن کامل این الحاق به شرح زیر است.
در مواردی که ثبت فعالیت، اطلاعات یا درخواست مجوز پیش از این در سایر سامانه های رسمی کشور (از جمله سامانه جامع تجارت، پنجره واحد صدور مجوزها، سامانه های وزارت فرهنگ و ارشاد و...) صورت گرفته باشد، دستگاه های متولی سامانه های مذکور مکلفند ظرف مدت ۲ ماه از ابلاغ این قانون امکان فراخوانی خودکار داده ها و اطلاعات موضوع این قانون را بر سامانه موضوع این قانون فراهم کنند. از زمان فراهم شدن دسترسی به کلیه فیلدهای مورد نیاز سامانه از سامانه مبدا متقاضی مکلف به ثبت مجدد اطلاعات در سامانه نیست. دریافت کد رهگیری یا تاییدیه از سامانه تخصصی مبدا به منزله ثبت اولیه در سامانه موضوع این قانون می باشد.

گزارش کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی درخصوص ارزیابی عملکرد دستگاه‌های مسئول در خصوص گذرگاه‌های مرزی و ترانزیتی با تمرکز بر روان‌سازی و تسهیل عبور و مرور ناوگان حمل و نقل بار

گزارش بررسی عملکرد گذرگاه‌های مرزی و ترانزیتی کشور

در نشست علنی مجلس شورای اسلامی، عبدالجلال ایری، سخنگوی کمیسیون عمران، گزارش این کمیسیون درباره وضعیت گذرگاه‌های مرزی کشور را قرائت کرد. این گزارش در پی افزایش صف کامیون‌ها و با استناد به بازدیدهای میدانی کمیسیون تهیه شده و بر ضرورت رفع موانع اجرایی، اصلاح مقررات و تقویت مدیریت یکپارچه ترانزیت تأکید دارد.

مهم‌ترین مشکلات و موانع شناسایی‌شده

توقف طولانی ناوگان باری :گزارش توقف برخی کامیون‌ها تا ۴۰ روز و هزینه روزانه تا ۱۰۰ دلار برای هر کامیون را مطرح کرده است که موجب افزایش هزینه تجارت و کاهش رقابت‌پذیری مسیر ایران می‌شود.

تعدد مقررات و ضعف هماهنگی دستگاه‌ها :تداخل وظایف گمرک، سازمان راهداری و سایر دستگاه‌ها، کنترل‌های موازی و مشکلات مربوط به کارت بازرگانی، رفع تعهد ارزی و سامانه نوبت‌دهی از عوامل اصلی ایجاد صف عنوان شده‌اند.

محدودیت ظرفیت گذرگاه‌ها :عدم تناسب ظرفیت پذیرش کشورهای همسایه با حجم ناوگان، به‌ویژه در مرز بازرگان، و نبود مدیریت یکپارچه در گذرگاه‌هایی مانند ریمدان.

مشکلات بازرسی و کنترل مرزی :تشدید بازرسی‌های مواد مخدر در مرز ترکیه، کمبود تجهیزات کنترلی کارآمد، فک پلمب‌های غیرضروری و ضعف امنیت محوطه‌های توقف.

تبعیض در مقررات سوخت :تفاوت نحوه اعمال مقررات «باک پر» برای کامیون‌های ایرانی و خارجی و آثار آن بر رقابت‌پذیری ناوگان داخلی.

ضعف ساختار حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها :غلبه مالک‌محوری بر شرکت‌محوری، استفاده ناکافی از مسیرهای جایگزین و ظرفیت محدود حمل‌ونقل ریلی و چندوجهی.

مهم‌ترین راهکارهای پیشنهادی کمیسیون عمران

اصلاح ساختار مدیریتی :فعال‌سازی مؤثر ستاد ملی ترانزیت گذر به گذر، تعیین مسئولیت دستگاه‌ها و ایجاد مدیریت هماهنگ در گذرگاه‌های مرزی.

تسهیل فرآیندهای تجاری :یکپارچه‌سازی سامانه‌های نوبت‌دهی، انتقال امور اداری و گمرکی قابل انجام به مبدأ و تسریع در حذف مقررات زائد از طریق هیأت مقررات‌زدایی و کمیته ماده ۲ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار.

مشارکت بخش خصوصی :استفاده از ظرفیت اتاق‌های بازرگانی برای سرمایه‌گذاری در محوطه‌های بازرسی، تجهیزات کنترلی، پایانه‌ها و خدمات لجستیکی.

توسعه مسیرهای ترانزیتی :تقویت گذرگاه‌های جایگزین از جمله رازی، کوزه‌رش و چشمه‌ثریا و توسعه حمل‌ونقل ریلی و چندوجهی.

اصلاح نظام کنترل مرزی :استفاده از تجهیزات ایکس‌ری کارآمد، بازرسی مبتنی بر ریسک، کاهش فک پلمب غیرضروری و بازنگری مقررات سوخت ناوگان.

تقویت دیپلماسی ترانزیتی :مذاکره با کشورهای همسایه، به‌ویژه ترکیه و پاکستان، برای افزایش ظرفیت پذیرش، تأمین امنیت مسیرها و تسهیل عبور کالا.

نقش اتاق بازرگانی و بخش خصوصی

در گزارش کمیسیون عمران، برای اتاق‌های بازرگانی نقش مشخصی در سرمایه‌گذاری و مدیریت محوطه‌های ایزوله بازرسی تحت نظارت حاکمیتی، توسعه زیرساخت‌های مرزی، شناسایی موانع فعالان اقتصادی، مستندسازی خسارات و پیگیری حقوق تجار ایرانی پیش‌بینی شده است. همچنین بر ضرورت ایجاد سازوکار اقتصادی شفاف برای بازگشت سرمایه بخش خصوصی تأکید شده است.

جمع‌بندی

کمیسیون عمران، مشکلات گذرگاه‌های مرزی را صرفاً ناشی از کمبود زیرساخت ندانسته و ضعف هماهنگی دستگاه‌ها، تعدد مقررات و ناکارآمدی فرآیندهای اجرایی را از عوامل اساسی معرفی کرده است. بر این اساس، کاهش فوری زمان توقف کامیون‌ها، اصلاح ساختار حکمرانی ترانزیت و بهره‌گیری از ظرفیت اتاق‌های بازرگانی و بخش خصوصی از اولویت‌های پیشنهادی کمیسیون برای افزایش سهم ایران از ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی است.

متن کامل گزارش کمیسیون عمران به پیوست همین گزارش ارسال می‌گردد.

باسمه تعالی

هیأت رئیسه محترم مجلس شورای اسلامی

با سلام و احترام

در اجرای تبصره (۱) ماده (۱۰۷) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی، به پیوست گزارش کمیسیون عمران پیرامون «**ارزیابی عملکرد گذرگاه‌های مرزی و ترانزیتی زمینی با تمرکز بر روانسازی و تسهیل عبور و مرر ناوگان حمل و نقل بار**» جهت قرائت در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی تقدیم می‌گردد.

محمدرضا رضایی

رئیس کمیسیون عمران

گزارش ارزیابی عملکرد گذرگاه‌های مرزی و ترانزیتی زمینی با تمرکز بر روانسازی و تسهیل عبور ومرر ناوگان حمل و نقل بار

در پی شکل‌گیری صف‌های طولانی ناوگان باری در برخی گذرگاه‌های مرزی، کمیسیون عمران با دستور جناب آقای دکتر قالیباف رئیس محترم مجلس شورای اسلامی، از گذرگاه‌های مرزی بازدید میدانی به عمل آورد. گزارش حاضر حاصل بررسی‌های انجام‌شده و جمع‌بندی نتایج این بازدیدها و بررسی‌هاست.

ایران از نظر جغرافیایی در نقطه اتصال بخش مهمی از حوزه‌های اقتصادی و تجاری منطقه قرار گرفته و از ظرفیت قابل‌توجهی برای ایفای نقش در ترانزیت بین‌المللی برخوردار است. با این حال، موقعیت جغرافیایی به‌تنهایی مزیت ترانزیتی ایجاد نمی‌کند. زمان عبور، هزینه، قابلیت پیش‌بینی، امنیت، کیفیت خدمات، ثبات مقررات و نحوه مدیریت مسیر، همگی در انتخاب یک کریدور از سوی صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل مؤثرند.

در سال‌های اخیر، استفاده از ظرفیت ترانزیتی کشور با مشکلات متعددی در مرزها روبه‌رو شده است؛ از توقف ناوگان و محدودیت ظرفیت گرفته تا تعدد و گاه تعارض مقررات، کنترل‌های موازی و ضعف هماهنگی میان دستگاه‌های ذی‌ربط. بنابراین، مسئله را نمی‌توان فقط در وضعیت یک مرز یا عملکرد یک پایانه جست‌وجو کرد. گلوگاه مرزی در بسیاری از موارد، نتیجه اختلال در زنجیره‌ای است که از ورود ناوگان و انجام فرآیندهای اداری آغاز می‌شود و تا کنترل، عبور و خروج از کشور ادامه دارد. از سوی دیگر، رقابت منطقه‌ای برای جذب بار در حال افزایش است و مسیرهای رقیب، از جمله مسیرهای عبوری از ترکیه، قفقاز و سایر کریدورها، در حال توسعه هستند. هرچه زمان و هزینه عبور از مسیر ایران افزایش یابد، احتمال تغییر مسیر صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل نیز بیشتر خواهد شد.

در روزهای توقف ناوگان در مرز، هزینه سرمایه، دستمزد راننده، سوخت، تعمیر و نگهداری و هزینه فرصت همچنان وجود دارد، در حالی که کامیون در حال ارائه خدمت نیست. این

وضعیت برای ناوگان یخچالی و کالاهای فسادپذیر آثار بیشتری دارد. بر اساس گزارش‌های میدانی، در برخی موارد توقف ناوگان تا حدود ۴۰ روز گزارش شده و هزینه روزانه هر کامیون نیز تا ۱۰۰ دلار برآورد شده است. استمرار چنین شرایطی می‌تواند جذابیت مسیر ایران را برای صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل کاهش دهد و بار را به سمت مسیرهای رقیب سوق دهد.
از این رو، رفع مشکل با افزایش ظرفیت فیزیکی یک مرز یا اضافه کردن چند گیت به پایان نمی‌رسد. اصلاح فرآیندها، مدیریت هوشمند ریسک، توسعه زیرساخت، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی، اصلاح ساختار ناوگان، تنوع‌بخشی به مسیرها و هماهنگی میان دستگاه‌های داخلی و کشورهای طرف مسیر، همگی بخشی از راه‌حل هستند.
در مجموع، مسئله را باید در دو سطح دید: در کوتاه‌مدت، باید گلوگاه‌های موجود برطرف و زمان توقف ناوگان کاهش یابد؛ در سطح ساختاری نیز لازم است فرآیندها و شیوه حکمرانی ترانزیت اصلاح شود تا همین مشکلات دوباره در نقطه‌ای دیگر از زنجیره تکرار نشود.

بخش دوم: یافته‌های آسیب‌شناسی و علل بروز گلوگاه‌های ترانزیتی

۲.۱. اختلال در زنجیره ورود تا خروج ناوگان و انتقال صف از سامانه به مرز

یکی از مشکلات موجود، نبود سازوکاری است که ورود ناوگان به فرآیند ترانزیت را با ظرفیت واقعی پردازش در مسیر هماهنگ کند. در نتیجه، بخشی از مشکلات سامانه‌ای و اداری، به‌جای آنکه پیش از حرکت کامیون حل شود، در نهایت خود را به شکل تجمع ناوگان در مرز نشان می‌دهد. ارتباط میان تعهدات ارزی، کارت بازرگانی، گمرک، بیجک و سامانه‌های نوبت‌دهی نیز فرآیند را پیچیده کرده است. هرگاه یکی از این حلقه‌ها دچار اختلال شود، اثر آن می‌تواند به توقف کل زنجیره و در نهایت کامیون منجر شود. در بیشتر موارد، صاحبان کالا برای حل مشکلات مربوط به رفع تعهد ارزی، به استفاده از کارت بازرگانی اجاره‌ای روی آورده‌اند و هزینه اجاره کارت در مرز ارزانتر از مبداء است. در این وضعیت، انجام فرآیند در مرز برای آنان کم‌هزینه‌تر از انجام آن در مبدأ می‌باشد. از طرف دیگر، صدور بیجک و ثبت نوبت نیز به کارت بازرگانی وابسته است. نتیجه آن می‌تواند این باشد که کامیون ابتدا حرکت کند، در مرز به دنبال کارت بازرگانی اجاره‌ای برود و پس از آن، فرآیند ثبت نوبت را تکمیل کند. به این ترتیب، ظرفیت نوبت‌دهی برخط در مبدأ عملاً استفاده نمی‌شود و کامیون بدون نوبت مؤثر به مرز می‌رسد. صفی که در مرز دیده می‌شود، در چنین شرایطی فقط حاصل کمبود ظرفیت فیزیکی نیست؛ بخشی از آن از نحوه اتصال سیاست رفع تعهد ارزی، کارت بازرگانی، بیجک و نوبت‌دهی ناشی می‌شود. در برخی موارد، ناوگان محلی در اولویت قرار می‌گیرد که می‌تواند زمینه شکل‌گیری بازار نوبت و صف را ایجاد کند. بنابراین، معیارهای اولویت‌دهی ونوبت دهی باید روشن، قابل ثبت و قابل نظارت باشد و برای همه ذی‌نفعان به‌صورت یکسان اعمال شود.

۲.۲. تعدد، پراکندگی و گاه تعارض مقررات و عدم همسویی آنها با نیاز فعالان اقتصادی

در مراحل مختلف ترانزیت، مقررات و دستورالعمل‌های متعددی از سوی دستگاه‌های گوناگون اعمال می‌شود. تعدد این مقررات مسئولیت‌ها را مبهم و زمینه برداشت‌های متفاوت و اعمال سلیقه‌ای را فراهم می‌کند؛ مثلاً کالایی ممکن است در مرحله‌ای از سوی گمرک فسادپذیر یا یخچالی تلقی شود و در مرحله‌ای دیگر نشود، که به ضوابط متفاوت و تحمیل زمان و هزینه بیشتر می‌انجامد. راه‌حل، حذف کنترل‌های ضروری نیست؛ مسئله اصلی کنترل‌های تکراری، موازی و فاقد ارزش افزوده است. قواعد ترانزیتی باید یکپارچه و روشن باشد و مسئولیت هر مرحله مشخص شود. در این چارچوب، کارآمدی نظام مقررات‌زدایی اهمیت اساسی دارد. لذا کشور به هیأت مقررات‌زدایی مقتدر، اثربخش و چابک نیاز دارد؛ نهادی که در حدود اختیارات قانونی خود مقررات زائد را شناسایی، حذف یا اصلاح کند و نگذارد رفع موانع به چرخه‌ای

طولانی از ارجاع میان دستگاه‌ها تبدیل شود، به‌گونه‌ای که دستگاه وضع‌کننده مقرره نتواند حذف یا اصلاح آن را بی‌دلیل به تأخیر اندازد. این هیأت قانوناً برای شناسایی، حذف یا اصلاح مقررات زائد تشکیل شده و در موارد لازم می‌تواند موضوع را برای تصمیم‌گیری فوری به هیأت وزیران ارائه کند؛ با این حال، در عمل گاهی مقرره زائد دوباره به دستگاه وضع‌کننده ارجاع و حذف یا اصلاح آن عملاً به همان دستگاه واگذار می‌شود و این رویه از اقتدار و اثربخشی سازوکار مقررات‌زدایی می‌کاهد. لازم است سازوکار قانونی به نحوی اجرا شود که مقررات زائد در مهلت مشخص تعیین تکلیف شوند و موارد فوری بدون تأخیر در مسیر تصمیم‌گیری هیأت وزیران قرار گیرند. فعال شدن واقعی این ظرفیت مانع انباشته شدن تدریجی مقررات زائد و تبدیل آنها به بخشی ثابت از فرآیند ترانزیت خواهد شد. در کنار هیأت مقررات‌زدایی سازوکاری چابک و همسو با نیاز فعالان اقتصادی نیاز است تا درخواست‌های فوری تشکل‌های بخش خصوصی را با سرعت بررسی و به تصمیم اجرایی تبدیل کند. قانونگذار کمیته موضوع ماده ۲ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار را پیش بینی نموده اما طولانی شدن فرآیند بررسی و اقدام در این کمیته و مراحل بعدی عملا این سازو کار را منفعل نموده است. بررسیهای موجود نشان می‌دهد این سازوکارها از چابکی و اثربخشی کافی برخوردار نیستند و فرآیند تصمیم‌گیری و پیگیری اجرای تصمیمات آنها نیازمند بازنگری است.

۲.۳. ظرفیت واقعی مرزها و ضرورت نگاه زنجیره‌ای به ظرفیت

در مرز بازرگان، درباره عدم تناسب میان ظرفیت پذیرش طرف ترکیه و تعداد کامیون‌های منتظر در سمت ایران گزارش‌هایی ارائه شده است؛ به‌گونه‌ای که در برخی گزارش‌ها، پذیرش اسمی حدود ۲۸۰ دستگاه در مقابل صفی در حدود ۳۰۰۰ دستگاه مطرح شده است. این ارقام نشان می‌دهد که ظرفیت واقعی مرز را نمی‌توان با تعداد گیت یا ظرفیت اسمی یک پایانه سنجید. ظرفیت نهایی به عملکرد کل زنجیره بستگی دارد: ورود، کنترل، ارزیابی، گمرک، خروج و در نهایت ظرفیت پذیرش کشور مقابل. همین نگاه باید در مرزهایی مانند مهران و ریمدان نیز اعمال شود. اگر فقط یک حلقه توسعه پیدا کند، بدون آنکه سایر حلقه‌ها متناسب با آن افزایش ظرفیت داشته باشند، صف صرفاً از یک نقطه به نقطه دیگری منتقل می‌شود.

ضمنا در خصوص بازرگان، دولت استاندار آذربایجان غربی را به‌عنوان مدیر هماهنگ‌کننده تعیین کرده است. عملکرد این سازوکار باید پس از یک دوره مشخص و با شاخص‌های قابل اندازه‌گیری ارزیابی شود. البته در اینجا دو نکته باید هم‌زمان دیده شود. نخست، بخش مهمی از عوامل ایجاد صف ناشی از مقررات و تنظیمات ملی است و در اختیار مدیر محلی قرار ندارد؛ بنابراین، ستاد ملی ترانزیت و مرجع ملی ذی‌صلاح همچنان باید نقش خود را حفظ کنند. دوم، برخی مشکلات ملی ممکن است از تصمیمات یا ترتیبات محلی ناشی شده باشد. مدیر محلی نیز ممکن است در عمل نتواند به‌سادگی از برخی امتیازات محلی، از جمله استفاده از اماکن و محوطه‌ها یا نحوه تخصیص ظرفیت صف به ناوگان و اشخاص محلی، صرف‌نظر کند. به همین دلیل، مدیریت محلی باید در چارچوب شاخص‌های ملی، شفافیت، عدم تبعیض و نظارت بین‌بخشی انجام شود.

در ریمدان، سه محدوده شامل منطقه آزاد، پایانه حمل‌ونقل جاده‌ای و بازارچه مرزی وجود دارد که هر یک در عمل مسیر جداگانه‌ای برای تردد کامیون ایجاد نموده‌اند. نبود مدیریت یکپارچه میان این مسیرها، هم مسئولیت‌ها را پراکنده می‌کند و هم نظارت را دشوارتر. در حال حاضر بخشی از کامیون‌ها با هماهنگی استانداری از مسیر بازارچه، بخشی از طریق پایانه حمل‌ونقل و بخشی نیز از محدوده تحت کنترل منطقه آزاد عبور می‌کنند. لازم است این مسیرها در قالب یک فرآیند هماهنگ مدیریت شوند و مسئولیت هر دستگاه روشن باشد.

با توجه به زیرساخت، موقعیت جغرافیایی، نوع تجارت و نوع کالا، می‌توان برخی گذرگاه‌ها را برای ترانزیت و عبور مستقیم و برخی دیگر را برای کالاهای فوری، فسادپذیر، تجاری یا خدمات خاص اختصاص داد. تراکم یک گروه کالایی نباید موجب توقف جریان عمومی ترانزیت شود. این تصمیم باید در سطح شبکه و بر اساس ظرفیت واقعی گذرگاه‌ها اتخاذ شود، نه صرفاً بر مبنای تقسیمات اداری یا رویه‌های موجود. البته باید توجه داشت که تخصصی‌سازی گذرگاه‌ها و تفکیک جریان‌های حمل‌ونقلی نیز می‌تواند بخشی از راه‌حل باشد ولی همه مرزها الزاماً نباید با یک الگوی واحد فعالیت کنند.

۲.۴. کنترل مواد مخدر عاملی اصلی در کاهش ظرفیت پذیرش بویژه در مرز بازرگان

با احداث دیوار مرزی ترکیه، عبور مواد مخدر با منشأ افغانستان و کشورهای آسیای میانه از مسیر ایران، عمدتاً به گذرگاه‌های رسمی محدود شده است .تشدید بازرسی‌های طرف ترک و تحمیل هزینه‌های سنگین تخلیه و بارگیری مجدد کامیون‌ها در محوطه‌های موسوم به هانگار، ضمن کاهش ظرفیت پذیرش مرزی، موجب افزایش زمان و هزینه ترانزیت و آسیب به کالاها و اعتبار تجاری ایران شده است .با این حال، سودآوری بالای قاچاق همچنان مانع از توقف کامل این پدیده است .در این راستا، پیشنهاد می‌شود با سرمایه‌گذاری و مدیریت اتاق‌های بازرگانی و تحت نظارت حاکمیتی، محوطه‌های ایزوله و مجهز بازرسی در داخل گذرگاه‌های مرزی ایران احداث و بازرسی‌های دقیق و نظام‌مند پیش از خروج کامیون‌ها انجام شود .تأمین هزینه‌های اجرایی از محل وجوه دریافتی از صاحبان کالا و استقرار نظام انگیزشی مبتنی بر پرداخت حق‌الکشف به مأموران بازرسی و اطلاعاتی مؤثر در کشف محموله‌های قاچاق، در کنار اعمال جریمه‌های بازدارنده متناسب با حق‌الکشف پرداختی طرف ترک در موارد کشف محموله‌های قاچاق در خاک آن کشور، از الزامات موفقیت این طرح است .اجرای این راهکار، ضمن توسعه زیرساخت‌های مرزی، صیانت از منافع تجار ایرانی و ارتقای اثربخشی مقابله با قاچاق مواد مخدر، می‌تواند با کاهش کشفیات محموله‌های قاچاق در خاک ترکیه و متعاقباً کاهش ضرورت بازرسی‌های مجدد، زمینه کاهش صف‌های کامیونی، افزایش ظرفیت پذیرش مرزی و تسهیل ترانزیت کالا به اروپا و سایر مقاصد بین‌المللی را فراهم سازد.

۲.۵. ضعف کنترل امنیتی محوطه و صف و مخاطرات ناشی از آن

امنیت محل‌های توقف و صف کامیون‌ها، بخشی از امنیت کل زنجیره ترانزیت است. هرچه مدت توقف در محوطه‌هایی که کنترل تردد، دوربین، ثبت ورود و خروج و نظارت یکپارچه ندارند بیشتر شود، امکان سوءاستفاده نیز افزایش پیدا می‌کند. بنابراین، تأمین امنیت محوطه‌های توقف و صف باید پیش‌شرط قابل اتکای استمرار عملیات ترانزیتی تلقی شود و نه موضوعی فرعی در کنار کنترل گیت. یکی از سناریوهای قابل توجه، قرار دادن مواد مخدر یا اقلام ممنوعه در کامیون یا محموله بدون اطلاع راننده یا مالک است؛ به‌ویژه اگر سازوکار سوت‌زنی در کشور مقصد یا کشور مقابل به‌گونه‌ای باشد که برای گزارش چنین مواردی پاداش در نظر گرفته شود. در چنین شرایطی، اگر امنیت محوطه و کنترل دسترسی به کامیون‌ها کافی نباشد، امکان شکل‌گیری سناریوهای ساختگی، تبانی یا سوءاستفاده از سازوکار پاداش سوت‌زنی در کشور مقابل وجود خواهد داشت؛ به‌گونه‌ای که اقلام ممنوعه یا آثار تخلف بدون اطلاع دارنده وسیله نقلیه در کامیون قرار گیرد و سپس گزارش آن در کشور مقابل موجب برخورد، توقیف یا تحمیل هزینه و تبعات حقوقی و اقتصادی به راننده، مالک یا شرکت حمل‌ونقل شود. این موضوع صرفاً یک مسئله امنیتی نیست، بلکه می‌تواند به اعتبار تجارت خارجی کشور و قابلیت اتکای مسیر ترانزیتی نیز آسیب وارد کند. از این رو، طراحی نظام سوت‌زنی باید هم‌زمان دو هدف را دنبال کند: ایجاد

منفعت و حمایت واقعی برای گزارش تخلف معتبر و جلوگیری از شکل‌گیری انگیزه برای تبانی، گزارش ساختگی یا ایجاد عمدی شرایط تخلف. امنیت محوطه صف بنابراین باید بخشی از نظام مدیریت ریسک باشد. ثبت ورود و خروج، کنترل تردد، دوربین‌های نظارتی، تعیین محل‌های مجاز توقف، پایش توقف‌های غیرعادی و امکان بازسازی مسیر حرکت کامیون، از جمله اقداماتی است که می‌تواند این خلأ را پوشش دهد. گزارش‌های معتبر که به کشف تخلف منجر می‌شوند باید فرآیند روشن و قابل ردیابی برای بررسی و پرداخت پاداش داشته باشند. در عین حال، اعتبارسنجی گزارش، ثبت شواهد و بازسازی مسیر تردد باید به‌گونه‌ای باشد که امکان سوءاستفاده از سازوکار پاداش و شکل‌گیری گزارش‌های ساختگی یا تبانی کاهش یابد.

۲.۶. ارزیابی و پلمب و نگرانی‌های ناشی از انتقال فرآیند به مبدأ

انتقال بخشی از ارزیابی و پلمب از مرز به مبدأ یا انجام آن پس از پایانه، می‌تواند حجم عملیات در مرز را کاهش دهد؛ اما این کار بدون ایجاد زنجیره اعتماد، نتیجه مطلوب را نخواهد داشت. نگرانی گمرک درباره سلامت پلمب، احتمال دستکاری، تغییر محتویات و تعیین مسئولیت در صورت بروز مغایرت باید جدی گرفته شود. راه‌حل، بازگرداندن همه عملیات به نقطه صفر مرز نیست. می‌توان با ایجاد زنجیره اعتماد، رهگیری الکترونیکی، کنترل‌های تصادفی مبتنی بر ریسک، ضمانت‌های اجرایی و مجازات‌های بازدارنده، بخشی از عملیات را به مبدأ منتقل کرد.

۲.۷. تجهیزات کنترلی و مسئله کیفیت و کارآمدی

تولید داخلی تجهیزات ایکس‌ری و سایر تجهیزات کنترلی باید با توجه به کیفیت، کارآمدی و نیاز واقعی مورد حمایت قرار گیرد. داخلی بودن یک تجهیز، به‌تنهایی نباید مبنای پذیرش ظرفیت، دقت یا قابلیت اطمینان ناکافی آن باشد؛ به‌خصوص اگر تجهیز نامناسب باعث افزایش زمان عبور و آسیب به ترانزیت و اقتصاد کشور شود. برای این منظور، ارزیابی فنی تجهیزات باید مستقل باشد. در صورت نیاز، تجهیزات منطبق با استانداردهای معتبر خارجی نیز مطابق قوانین و مقررات مورد استفاده قرار گیرد. حمایت از تولید داخلی هم باید از مسیر ارتقای کیفیت، تحقیق و توسعه، رقابت و ارزیابی عملکرد دنبال شود.

۲.۸. فرآیند باز کردن پلمب و تعیین مسئولیت

باز کردن پلمب برای بازرسی موردی باید مستند و قابل ردیابی باشد. علت باز کردن پلمب، زمان، مأمور مسئول، نتیجه بازرسی، نحوه پلمب مجدد و مسئولیت خسارت یا مغایرت احتمالی باید ثبت شود و فرآیند نیز تحت نظارت مستقل قرار گیرد. برای تخلف یا اقدام خارج از فرآیند تعیین‌شده در حوزه پلمب، سازوکار سوت‌زنی مبتنی بر پاداش باید پیش‌بینی شود. گزارش‌دهنده باید از حمایت لازم برخوردار باشد و مسیر رسیدگی و نتیجه گزارش نیز قابل پیگیری باشد. در صورت احراز تخلف، پاداش و حمایت مقرر باید به‌صورت روشن و طبق ضابطه اعمال شود. دامنه این سازوکار نباید به پلمب محدود بماند. تغییر غیرمجاز حجم یا مشخصات کالا، تغییر محتویات، دستکاری پلمب، تغییر سوابق، توقف‌های غیرعادی و مشکوک و تبانی نیز باید در همین چارچوب قرار گیرد. مجموعه این اقدامات باید بخشی از نظام جامع مدیریت ریسک باشد.

در مورد محموله‌های ترانزیتی «گذر به گذر» که با اطمینان از عدم توقف و تخلیه در کشور از قلمرو ایران عبور می‌کنند، اصل باید بر استمرار مسیر و جلوگیری از توقف یا فک پلمب غیرضروری باشد. هرگونه توقف، بازرسی یا فک پلمب در این موارد، جز در شرایط استثنایی و بر اساس فرآیندهای دقیق، مستند و سختگیرانه مبتنی بر ارزیابی ریسک، نباید انجام شود. در این نوع ترانزیت، مسئولیت تجاری و تحویل کالا در مبدأ و مقصدهای خارج از کشور تعریف

می‌شود و مداخله غیرضروری در مسیر می‌تواند علاوه بر تحمیل هزینه به صاحبان کالا، به اعتبار ایران به‌عنوان مسیر قابل اتکای ترانزیتی منطقه‌ای آسیب وارد کند.

۲.۹. ضرورت تبدیل مرز از محل انجام فرآیندهای تجاری به محل عبور

مرز در درجه نخست باید محل عبور باشد، نه محل انجام فرآیندهای تجاری و اداری‌ای که می‌توان آنها را پیش از رسیدن ناوگان به مرز انجام داد. هرچه اسناد، ارزیابی‌ها، کنترل‌ها و تصمیمات اداری در داخل کشور تکمیل شود، زمان توقف در مرز کمتر خواهد شد. برای رسیدن به این وضعیت، سامانه‌ها باید با یکدیگر ارتباط داشته باشند و مسئولیت انجام فرآیندها در مبدأ نیز روشن باشد.

۲.۱۰. کنترل باک پر و ضرورت بازطراحی شیوه کنترل

کنترل باک پر و میزان سوخت می‌تواند میان مأموران مرزی دو کشور، ناوگان و فعالان ترانزیتی اصطکاک ایجاد کند و هزینه اقتصادی به همراه داشته باشد. کنترل مصرف و خروج سوخت همچنان ضروری است، اما در حال حاضر، مقررات مربوط به باک پر عملاً فقط برای کامیون‌های ایرانی اعمال می‌شود و کامیون‌های خارجی از محدودیت مشابهی برخوردار نیستند. این تفاوت موجب شده کامیون‌های ایرانی ظرفیت باک استاندارد خود (حدود ۱۵۰۰ لیتر) را به حدود ۴۰ لیتر کاهش دهند تا محموله را در نزدیک‌ترین نقطه خاک ترکیه به ناوگان ترک تحویل دهند؛ در مقابل، کامیون‌های خارجی ظرفیت مخازن خود را به حدود ۴۰۰۰ لیتر افزایش داده‌اند. علت این وضعیت، الزام کامیون‌های ایرانی به پرداخت مابه‌التفاوت قیمت جهانی سوخت موجود در باک هنگام عبور از مرز است؛ در حالی که کامیون‌های خارجی با سوخت‌گیری از منابع یارانه‌ای ایران و بدون کنترل مؤثر بر میزان سوخت دریافتی، امکان انتقال حجم قابل‌توجهی سوخت ارزان به خارج از کشور را دارند. این رویه ضمن ایجاد زمینه قاچاق سوخت و تحمیل زیان به منابع عمومی، موجب تبعیض علیه ناوگان ایرانی و کاهش قدرت رقابت آن شده است، لذا لازم است مقررات یکسان و شفافی برای ناوگان ایرانی و خارجی تدوین شود تا هنگام خروج از ایران، مابه‌التفاوت سوخت با نرخ جهانی، متناسب با میزان سوخت‌گیری در خاک ایران، از تمامی کامیون‌ها دریافت و صرفه قاچاق سوخت یارانه‌ای حذف شود.

۲.۱۱. ضعف هماهنگی و ضرورت حکمرانی یکپارچه

گلوگاه‌های ترانزیتی محصول عملکرد یک دستگاه واحد نیستند؛ وزارت راه و شهرسازی، سازمان راهداری، گمرک، وزارت کشور، فراجا، مرزبانی، دستگاه‌های امنیتی و کنترلی، وزارت صمت، بانک مرکزی، وزارت امور خارجه و سایر دستگاه‌ها هرکدام بخشی از این زنجیره را در اختیار دارند. مشکل آنجا شکل می‌گیرد که مرجع مؤثری برای جمع کردن این اجزا و پیگیری نتیجه نهایی وجود ندارد؛ فعال اقتصادی در نهایت با مجموع زمان و هزینه روبه‌روست، نه با زمان عملکرد هر دستگاه به‌صورت جداگانه. رفع این گرفتاری مستلزم ساماندهی در دو سطح تنظیم‌گری و مدیریت اجراست.

در برنامه هفتم پیشرفت، تشکیل «ستاد ملی ترانزیت گذر به گذر» پیش‌بینی شده است. کمیسیون عمران فعال‌سازی این ستاد را پیگیری و با رئیس‌جمهور مکاتبه کرده و نخستین جلسه ستاد در دولت چهاردهم برگزار شده است؛ با این حال، استمرار فعالیت، کیفیت تصمیم‌گیری و میزان اجرای تصمیمات آن هنوز به سطح مورد انتظار نرسیده است. برگزاری جلسه به‌تنهایی مسئله را حل نمی‌کند؛ برای هر تصمیم باید دستگاه مسئول، تقسیم کار، زمان‌بندی و شاخص نتیجه مشخص باشد و اجرای آن تا حصول نتیجه پیگیری شود. ستاد باید از صرف برگزاری

جلسات به مرجع واقعی هماهنگی، حل اختلاف، مطالبه نتیجه از دستگاه‌های مسئول و پیگیری اجرای تصمیمات تبدیل شود.
همچنین در قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور و قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری . صنعتی، الزامات مدیریت اجرایی واحد در این مناطق تعیین تکلیف شده است. از منظر قانون، مرجع تنظیم‌گر (ستاد ملی ترانزیت گذر به گذر) تعریف شده و مدیریت هماهنگی و اجرایی واحد در مناطق آزاد برعهده مدیرعامل سازمان منطقه آزاد گذاشته شده است؛ ولی سه ایراد اساسی مانع اجرای صحیح قانون و تحقق هدف قانونگذار شده است:
۱ .ستاد ترانزیت به دلیل ضعف توجه دولت در تشکیل جلسات، مرجعیت خود در تنظیم‌گری را نیافته است.
۲ .مقررات مغایر و عدم اجرای صحیح قانون در بدنه دولت، پذیرش مدیریت واحد منطقه آزاد را با چالش مواجه کرده است.
۳. خارج از مناطق آزاد، گرچه استاندار عالی‌ترین مقام دولتی است، اما بدلیل نگاه محلی نمی‌تواند مدیریت گذرگاهی با عملکرد و اثرگذاری ملی را به‌نحو مناسب مدیریت کند.

۲.۱۲. ساختار مالکیت ناوگان و ضرورت گذار از غلبه مالک‌محوری به شرکت‌محوری

بخش قابل‌توجهی از ناوگان حمل‌ونقل باری کشور در اختیار مالکانی است که به‌صورت مستقل کامیون خود را بهره‌برداری می‌کنند. این پراکندگی، مدیریت ظرفیت، برنامه‌ریزی سفر، تأمین بار رفت و برگشت و بسیج سریع ناوگان را دشوار می‌کند. دولت در سال‌های گذشته با راه‌اندازی شبکه‌ها و سامانه‌های اطلاعاتی تلاش کرده است بخشی از این مشکل را حل کند، اما اطلاعات به‌تنهایی جای مدیریت عملیاتی را نمی‌گیرد. ساختار مالک‌محور می‌تواند به افزایش سفرهای خالی، کاهش بهره‌وری، کاهش قدرت چانه‌زنی در برابر صاحبان کالا و شرکت‌های لجستیکی بین‌المللی و دشواری در نوسازی، تعمیر و نگهداری و تأمین مالی ناوگان منجر شود. در عملیات بزرگ و فشرده نیز جمع کردن تعداد زیادی کامیون تحت یک برنامه واحد دشوارتر است؛ در حالی که یک شرکت بهره‌بردار می‌تواند ظرفیت تعداد زیادی کامیون را تحت مدیریت واحد سازماندهی و اعزام کند. این تفاوت در شرایط تقاضای فوری و عملیات فشرده اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. این به معنای حذف مالکیت خصوصی یا خودمالکی ناوگان نیست. می‌توان با مشوق‌های مالی، اعتباری و عملیاتی، به‌تدریج شرکت‌های حمل‌ونقل، تعاونی‌های حرفه‌ای و شبکه‌های بهره‌برداری را تقویت کرد. دسترسی بهتر به منابع مالی، بار، خدمات و ظرفیت، اولویت در برخی خدمات، نوسازی، تعمیر و نگهداری، بیمه و خدمات مالی می‌تواند در اختیار شبکه‌های حرفه‌ای قرار گیرد. سکوهای دیجیتال نیز می‌توانند در تجمیع ظرفیت، تخصیص بار، تأمین بار برگشت، رهگیری و برنامه‌ریزی سفر به این فرآیند کمک کنند. هدف، حرکت از مالکیت و بهره‌برداری پراکنده به سمت مدیریت و بهره‌برداری شرکت‌محور است.

۲.۱۳. ظرفیت‌های مغفول و ضرورت تنوع‌بخشی به شبکه ترانزیتی

وابستگی زیاد به چند گذرگاه اصلی، شبکه ترانزیتی را در برابر اختلالات محلی، اختلافات مرزی، تغییر مقررات و افزایش ناگهانی تقاضا آسیب‌پذیر می‌کند. در کنار بازرگان - گوربلاغ، گذرگاه‌هایی مانند رازی . کاپی‌کوی، کوزه‌رش - گلینجیک و سایر گذرگاه‌های قابل توسعه باید از نظر ظرفیت واقعی بررسی شوند. توسعه آنها فقط به افزایش تعداد کامیون قابل پذیرش محدود نیست؛ جاده، پایانه، گمرک، خدمات مرزی، راه‌آهن و امکان انتقال چندوجهی بار نیز باید هم‌زمان دیده شود.

شبکه ریلی و حمل‌ونقل چندوجهی نیز می‌تواند مکمل حمل‌ونقل جاده‌ای باشد. مسیر سرخس . مشهد . مرکز کشور . تبریز . مرند، در صورت تأمین زیرساخت و ایجاد سازوکار مناسب، می‌تواند در کاهش فشار بر حمل جاده‌ای نقش مکمل ایفا کند. همچنین در طراحی شبکه ترانزیتی، باید از گسست مسیرهای رقیب نیز به‌عنوان یک مسئله راهبردی بهره برداری شود. چون مسیرهای عبوری از ایران بر بسیاری از مسیرهای رقیب، به‌ویژه مسیرهایی که توسط دریای خزر گسسته می‌شوند یا نیاز به تغییر بوژی دارند مزیت نسبی پیدا کرده است.
از سوی دیگر، منابع دولت برای تجهیز و توسعه همه پایانه‌ها و زیرساخت‌ها محدود است. بنابراین، استفاده از ظرفیت اتاق بازرگانی و بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت، تجهیزات و خدمات درآمدزا، به‌ویژه در مرزها، اهمیت دارد. شرط آن، وجود مدل اقتصادی روشن و مشخص بودن بازگشت سرمایه است.

۲.۱۴. ظرفیت گذرگاه چشمه‌ثریا و ضرورت نگاه شبکه‌ای

منطقه مرزی چشمه‌ثریا از موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی ویژه‌ای برخوردار است؛ در نقطه اتصال مرزی ایران، ترکیه و جمهوری آذربایجان قرار دارد و به ارمنستان نیز نزدیک است. همین موقعیت می‌تواند در توسعه شبکه و افزایش تاب‌آوری مسیرهای ترانزیتی مؤثر باشد. برای استفاده از این ظرفیت، تسریع در ایجاد خط ریلی و تکمیل زیرساخت‌های مورد نیاز ضروری است. سرمایه‌گذاری خارجی، به‌ویژه از سوی کشورهایی که در ترانزیت ظرفیت یا منفعت مستقیم دارند، نیز می‌تواند منافع مشترک ایجاد کرده و به شکل‌گیری یک ارتباط پایدارتر کمک کند. توسعه این گذرگاه باید در قالب برنامه‌ای مشخص دنبال شود؛ برنامه‌ای که منابع مالی، اجرای زیرساخت‌ها، اتصال ریلی، اهداف بهره‌برداری، مسئولیت دستگاه‌ها و نقاط عطف اجرایی آن روشن باشد.

۲.۱۵. گذرگاه ریمدان؛ امنیت مسیر و همکاری حمل‌ونقلی با پاکستان

یکی از عوامل مؤثر بر عملکرد ریمدان، شرایط امنیتی مسیرهای داخلی پاکستان است. ناامنی در این مسیرها می‌تواند قابلیت اطمینان حمل‌ونقل و زمان‌بندی حرکت کالا را تحت تأثیر قرار دهد. این موضوع از طریق کانال‌های رسمی و با هماهنگی طرف پاکستانی نیازمند پیگیری است. در کنار مسئله امنیت، همکاری حمل‌ونقلی میان صاحبان کالا و ناوگان دو کشور نیز نسبت به گذشته کاهش یافته است. در گذشته، بخشی از کالا در انبارهای پاکستان تخلیه می‌شد و ادامه مسیر را کامیون‌های پاکستانی انجام می‌دادند و در جهت معکوس نیز ترتیبات مشابهی وجود داشت. کاهش این همکاری، به افزایش صف در سمت ایران و کاهش ظرفیت انتقال کالا به داخل کشور منجر شده است. بنابراین، افزایش ظرفیت فیزیکی مرز به‌تنهایی مشکل ریمدان را حل نمی‌کند. لازم است با مقامات پاکستانی درباره امنیت مسیرهای داخلی، ترتیبات قابل اتکا برای ادامه حمل‌ونقل و امکان استفاده متقابل از ظرفیت ناوگان دو کشور مذاکره و تفاهم شود. در موضوع امنیت مسیرها، حسب مورد، هماهنگی با مراجع مسئول امنیتی و نظامی پاکستان، از جمله ارتش پاکستان، نیز باید از مجاری رسمی دنبال شود.

بخش سوم: راهکارهای پیشنهادی

۱. **استقرار حکمرانی واحد:** فعال‌تر کردن ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت)، حفظ مرجعیت و محوریت آن در هماهنگی مسائل چنددستگاهی و ملی، تعیین دستگاه مسئول، تقسیم کار، زمان‌بندی، شاخص نتیجه و سازوکار پیگیری برای مصوبات، و واگذاری مدیریت واحد و هماهنگ گذرگاه‌های مستقر در مناطق آزاد به مدیران عامل این مناطق و در سایر گذرگاه‌ها به یکی از وزرای کشور یا راه و شهرسازی.

۲. **ساماندهی نوبت‌دهی و فعالسازی مقررات‌زدایی و رفع موانع:** شفاف، متمرکز و قابل رصد کردن نظام نوبت‌دهی، معیارهای اولویت و تخصیص ظرفیت؛ بازنگری ارتباط کارت بازرگانی، تعهدات ارزی، بیجک، گمرک و نوبت‌دهی برای جلوگیری از ایجاد یا تشدید صف؛ انجام امور اداری، تجاری و کنترلی قابل انجام پیش از مرز در مبدأ یا الکترونیکی؛ و فعال و کارآمد کردن هیأت مقررات‌زدایی و کمیته موضوع ماده ۲ در تعیین تکلیف سریع موانع مقرراتی.

۳. **انتقال بازرسی مرزی به داخل مرز با مشارکت خصوصی:** احداث محوطه‌های ایزوله بازرسی در گذرگاه‌های مرزی با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، محوریت اتاق‌های بازرگانی و نظارت بخش حاکمیتی، همراه با تمهیدات مؤثر پاداش و تنبیه.

۴. **توسعه مسیرها و تخصصی‌سازی گذرگاه‌ها:** تخصصی‌کردن گذرگاه‌ها و تفکیک جریان‌های بار در سطح شبکه گذرگاهی مرزی؛ توسعه مسیرهای جایگزین بازرگان . گوربولاغ، کوزه‌رش . گلینجیک و رازی . کاپی‌کوی؛ تقویت حمل‌ونقل چندوجهی و مسیرهای ریلی از جمله سرخس . مشهد . مرکز کشور . تبریز . مرند؛ فعال‌سازی ظرفیت چشمه‌ثریا از طریق توسعه زیرساخت، اتصال به محورهای مرند و شمال‌غرب و تأمین مالی؛ و استفاده از مزیت‌های شبکه‌ای ایران، از جمله عدم نیاز به تغییر بوژی و عدم گسست در تلاقی با دریای خزر در محور شمالی، در سیاست‌گذاری ترانزیتی.

۵. **تامین تجهیزات و زیرساخت لجستیکی:** تأمین فوری تجهیزات کنترلی گذرگاه‌های مرزی، به‌ویژه ایکس‌ری، متناسب با نیاز و با ارزیابی مستقل عملکردی از تولید داخل در صورت وجود کیفیت لازم و از واردات در صورت نیاز؛ و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و مشارکت عمومی . خصوصی در توسعه پایانه‌ها، پارکینگ، تجهیزات و خدمات لجستیکی و تأمین رفاه رانندگان و فعالیت‌های غیرحاکمیتی.

۶. **تعامل با کشورهای همسایه و اقدام متقابل:** پیگیری منسجم مسائل ترانزیتی در تعامل با ترکیه و پاکستان، شامل توجه به ظرفیت عبور قیر عراق مورد نیاز ترکیه از مسیر ایران و پیگیری امنیت مسیرهای داخلی، قابلیت اتکای ادامه مسیر و احیای همکاری حمل‌ونقلی میان ناوگان دو کشور با پاکستان؛ و شناسایی و به‌کارگیری کلیه ظرفیت‌های اقدام متقابل در برابر رفتارهای نامتوازن.

۷. **فعالسازی دیپلماسی ترانزیتی:** فعال‌سازی حداکثری ظرفیت دیپلماسی در سه سطح سیاسی، اقتصادی و نظامی، به‌ویژه از طریق کمیسیون‌های مشترک اقتصادی، وزارت امور خارجه و اتاق بازرگانی.

۸. **ارتقای کنترل مبتنی بر ریسک و تامین امنیت محوطه‌های مرزی:** حرکت نظام کنترل از کنترل عمومی و یکسان به کنترل مبتنی بر ریسک و محدود کردن فک پلمب و بازرسی مجدد به موارد ضروری و مبتنی بر ریسک؛ ثبت علت، زمان، مأمور، نتیجه و پلمب جدید برای تمام موارد فک پلمب و بازرسی مجدد به‌صورت قابل رهگیری و جبران خسارت در صورت احراز نشدن تخلف؛ تقویت امنیت محوطه‌های توقف اجباری برای جلوگیری از دسترسی غیرمجاز و الحاق اقلام ممنوعه و سوءاستفاده از نظام سوت‌زنی کشورهای مقابل؛ و اعتبارسنجی و بررسی گزارش‌های سوت‌زنی داخلی پیش از ترتیب اثر و قابل ردیابی کردن فرآیند بررسی آنها.

۹. **توسعه شرکت‌محوری و اصلاح فرآیندهای ترانزیتی:** تقویت شرکت‌محوری ناوگان و حمل‌ونقل چندوجهی؛ بازطراحی مقررات کنترل «باک پر» و کنترل آن با ضمانت اجرایی؛ و تفکیک فرآیندهای تجاری و مالی از فرآیند واقعی عبور ترانزیتی و بازنگری آثار

کارت بازرگانی، تعهدات ارزی، تأمین مالی و محدودیت‌های تجاری بر زمان و هزینه ترانزیت.

۱۰. **مستندسازی، پیگیری خسارت و پایش عملکرد:** مستندسازی نحوه و نتایج بازرسی محموله‌های ایرانی و خسارت در مسیرهای ترانزیتی خارج از کشور و تخلف ناوگان خارجی در کشور و پیگیری حقوق ذی‌نفع ایرانی؛ فعال کردن اتاق بازرگانی در شناسایی نیازها، مستندسازی هزینه‌ها و خسارات و پیگیری موارد مؤثر بر کاهش اعتماد سرمایه‌گذاری؛ و پایش عملکرد گذرگاه‌های مرزی بر اساس شاخص‌های مشخص، از جمله زمان توقف و عبور، تعداد و مدت انتظار، ظرفیت پذیرش، تعداد و نوع کنترل‌ها، توقف ناشی از تجهیزات و خسارات ناشی از توقف، و بررسی نتایج آن در ستاد ملی ترانزیت و قرار دادن آن مبنای ارزیابی عملکرد مدیران و سازوکارهای مرزی.

محمدرضا رضایی

رئیس کمیسیون عمران

ردیف	تصویر □ند	عنوان فایل	د□ته بندی فایل
1		ارزیابی عملکرد گذرگاه‌های مرزی و ترانزیتی زمینی با تمرکز بر روانسازی و تسهیل عبور ومرر ناوگان حمل و	گزارش کمیسیون مجلس شورای اسلامی