

ترانزیت، شاهراه شکوفایی اقتصادی

مدیران و فعالان حوزه ترانزیت استان در میزگرد شهرآرا از فرصت‌ها و چالش‌های این حوزه می‌گویند

محمداپور، موسوی‌زاده



نیم‌نگاهی به آمار و ارقام مربوط به حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل تجاری بین‌المللی در استان نشان می‌دهد که در شش ماهه نخست امسال تقریباً در همه شاخص‌ها بارش و پیشرفت روبه‌رو بوده‌ایم. در مقایسه شش ماه نخست سال ۱۴۰۳ با مدت مشابه با سال، میزان کالای وارداتی از مرز دوغانرون که از پایانه‌های مرزی دیگر به مسیر ترانزیتی خود ادامه داده بیش از ۲۲۱ درصد رشد داشته است. برعکس این مقدار، یعنی میزان کالاهایی که از گمرکات دیگر وارد کشور شده و از پایانه مرزی دوغانرون به سمت مقاصد در افغانستان ادامه مسیر داده نیز با ۱۸ درصد رشد روبه‌رو بوده است. تعداد انبارهای نگهداری و ترخیص کالاهای ترانزیتی در خراسان رضوی به هفتاد انبار رسیده و ترانزیت داخلی استان نیز ۸۰ درصد رشد داشته است. با این حال و به موازات همه این آمارهای امیدوارکننده، واقعیت میدانی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی اقلام تجاری نشان می‌دهد که شرکت‌های فعال در این حوزه همچنان و حتی بیش از گذشته با چالش‌های گوناگون دست به گریبان هستند. بر این اساس، شهرآرا در میزگرد تخصصی خود با حضور جمشید علی‌پور، رئیس منطقه ویژه اقتصادی دوغانرون، مرتضی قندچی، رئیس اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی، رضا احسان‌چی و احمد فرخی حاجی‌آباد رئیس هیئت‌مدیره شرکت‌های ترانزیت حمل‌ونقل بین‌المللی، محمدعلی باقری، معاون ترانزیت گمرک استان و نصیر برادران رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان به بحث و گفت‌وگو درباره این مشکلات پرداخته است.

● **استان خراسان رضوی به لحاظ ظرفیت‌های ترانزیتی، چه جایگاه و موقعیتی در کشور و منطقه دارد؟**
علی‌پور: خراسان رضوی از نظر موقعیت ترانزیتی در ارتباط زمینی و مستقیم با پنج کشور قرار دارد. در مجموع ۳۵ کشور در کل دنیا وجود دارد که این‌ها دسترسی به آب‌های آزاد و دریا ندارند و از این میان، دقیقاً پنج کشور همسایه خراسان رضوی در همین فهرست قرار گرفته‌اند. حالشما این داده را بگذارد کنار این واقعیت که یکی از فعال‌ترین شبکه‌های آبی دنیا نیز در خلیج فارس و دریای عمان واقع شده و بنابراین، موقعیت فوق‌العاده‌ای برای جاده‌های مصلی در ایران و به‌ویژه خراسان رضوی فراهم است تا بتوانند امکان واردات یا صادرات را برای این کشورها به ارمغان بیاورند و دسترسی ایمن و مطلوبی به شاهراه‌های آبی ایجاد کنند. دلیل اینکه در تاریخ هم ایران در زمره مهم‌ترین کشورهای عضو گذرگاه ابریشم بوده، همین مسئله است و با تغییر پایه‌های اقتصادی جهان به سمت صنعت هم این موقعیت دستخوش تغییر نشده است. نه فقط ایران ما بلکه برخی کشورهای دیگر همچون افغانستان نیز چنین موقعیتی دارند و به طور مثال در همین کشور، شما می‌توانید تقریباً تمام عناصری را که در جدول مندلیف وجود دارد، استخراج کنید. این چه موقعیت فوق‌العاده‌ای برای یک کشور به عنوان قطب تأمین زنجیره صنعت می‌تواند ایجاد کند؟ البته که خیلی مؤثر است. مشابه این ظرفیت‌ها در ایران نیز وجود دارد اما اینکه چرا تا کنون از این فرصت‌ها استفاده نشده، پاسخی است که باید کارشناسان حوزه صنعت و معدن به آن پاسخ دهند.

● **کارشناسان معتقدند که تاکنون به**

طور شایسته‌ای از ظرفیت‌های گمرک دوغانرون استفاده نشده است. چرا این‌طور است؟
علی‌پور: مشکلات مرز دوغانرون را فقط کسانی درک می‌کنند که میدانش را از نزدیک دیده باشند. مثلاً در همین حدود بیست روز گذشته، چالش جدیدی پیش آمده و مدیر پایانه مرزی وانچمن صفی‌راندگان مدعی هستند طالبان اجازه بازگشت ۷۰۰ کامیون ایرانی را نمی‌دهد. براساس همین خبر کذب نیز آقایان رفته‌اند در مرز مستقر شده‌اند و خروج هر راننده ایرانی را به بازگشت یک راننده از این کشور ملزم کرده‌اند. نه گمرک این حرف را تأیید کرده و نه سرکنسولگری. اما بیش از بیست روز است وضع به همین منوال است و آن طرف مرز، ماشین‌های خالی مانده‌اند و این طرف مرز، ماشین‌های پر از محصولات هستند که تولید صادراتی صدها کارگاه و واحد تولیدی بوده‌اند. بالاخره تاجر هم حد تحمل مشخصی دارد و همین‌طور می‌شود که خیلی‌ها ترجیح می‌دهند به جای تولیدکننده ایرانی، از اول برون‌د محصولات پاکستانی را خریداری کنند. این نمونه‌ای از چالش‌های روزمره ما در دوغانرون است و همان‌طور که می‌دانید بیشتر مسائل به دلیل همین تعارض منافع دستگاه‌ها و ناهماهنگی‌ها پیش می‌آید.

● **خیلی صریح به ما بگویید که چه**

مسائلی به‌عنوان مشکلات اصلی حوزه ترانزیت در استان محسوب می‌شوند؟

قندچی: اگرچه همه چیز به زیرساخت‌ها مربوط است اما در مرحله اول به نظر درست‌تر است که مشکلات را به دو دسته خارجی و داخلی تقسیم کنیم. در حوزه خارجی، حقیقت این است که بسیاری از کشورهای همسایه ما همچنان از نظر زیرساخت‌های جاده‌ای در شرایط بسیار وخیمی قرار دارند. هم در افغانستان و هم در آسیای میانه، جریان‌های حاکمیتی پس از استقلال تازه به فکر سامان‌دهی زیرساخت‌های خود افتادند و به هر

دلیل، شرایطی رقم خورده که علاوه بر بحران‌هایی که در حوزه ترخیص از همان ابتدا رخ می‌دهد، امروزه راننده چه ایرانی و چه غیرایرانی با خروج از گمرک ما با یک وضعیت وخیم و وحشتناک جاده‌ای روبه‌رو می‌شود. علاوه بر این، در کشورهای همسایه ما هیچ‌گاه شرایط اقتصادی پایداری وجود نداشته است. البته در سال‌های اخیر وضع در افغانستان خیلی بهتر شده اما همچنان این چالش‌ها وجود دارند. در حوزه مشکلات داخلی هم به نظر من اولاً خودتحریمی فراگیر و نهادهای شده در بین مسئولان، مهم‌ترین چالش کار است و دوم اینکه با وجود گذشت زمان، هنوز هم موضوع ترانزیت به عنوان شاهراه طلایی شکوفایی اقتصادی و گذر از

استاندارد یک چیز می‌گوید، مرزبانی یک چیز می‌خواهد، گمرک به دنبال هدف دیگری است و سازمان پایانه‌ها از اساس مسئله دیگری را دنبال می‌کند. هرکدام از این‌ها هم هر روز یک بخشنامه صادر می‌کنند و طوری شده که ما هرروز باید آمار بگیریم که چه آیین‌نامه جدیدی آمده است درحالی که این‌ها وظایف اصلی و قانونی خود را که همان رسیدگی به درخواست نامه‌های ترانزیتی است، همیشه حداقل با بیست روز تأخیر انجام می‌دهند. این ساختار، بلای

فرخی حاجی‌آباد، لازم می‌دانم برای تبیین بخش ناگفته‌ای از مشکلات حوزه حمل و نقل تجاری به ضرورت تربیت مدیر کارآزموده ترانزیتی اشاره کنم. متأسفانه منطق امروز ما این است که مدیران بعد از اینکه سال‌ها در پایانه‌های مرزی همچون دوغانرون کسب تجربه کردند و بر همه امور تسلط یافتند، تازه آن زمان به تهران انتقال داده می‌شوند. چرا؟ مگر نه این است که نوک پیکان، خط مقدم و ویرترین مملکت در حوزه صادرات و واردات در پایانه‌های مرزی است؟ آیا نباید

امور صادراتی را گمرکات ما انجام می‌دهند. اینکه رسید باربریی اعلام شده با ماشین تطبیق داشته باشد، محموله به دقت توزین شود و ملاحظات مربوط به قاچاق و حوزه مواد مخدر مورد توجه قرار بگیرد، همه برعهده گمرک است اما با وجود همه این کارشناسی‌های فنی، ماشین‌پیش از خروج مکلف شده توسط پلیس امنیت اقتصادی هم مورد بازدید قرار بگیرد. باز بعد از او مرزبانی هم می‌گوید من می‌خواهم خودرو را بازدید کنم. این‌ها

میدانی مربوط می‌شود و ضوابط دست و پاگیر، مسبب اصلی شکل‌گیری برخی از مشکلات است. دسته دیگر مشکلات به چالش‌های ساختاری بازمی‌گردد، همچون مسائل نرم‌افزاری و زیرساختی که بسته به شرایط واقتصادات هر پایانه مرزی می‌تواند متفاوت باشد. سطح دیگری از مشکلات موجود نیز مربوط به تصمیم‌گیری‌های نادرست برون مرزی است که توسط دولت‌های حاکم بر کشورهای همسایه اتخاذ می‌شود و به طور خاص، کم هم نیستند چالش‌هایی که در این سطح رخ می‌دهد و ما به طور پیوسته با سیاست‌هایی روبه‌رو می‌شویم که حتی در تعارض با راهبرد توسعه ترانزیت و تجارت است.

بند به طور کل مخالف این جور موضع‌گیری‌ها در قبال حل مسائل موجود هستم. اینکه بگوییم مثلاً متولی اصلی مرزها باید گمرک باشد یا وزارت راه، به نظر من هردو اشتباه است. این از بلوغ سازمانی ماست که ما نهاد متولی امنیت داریم، نهاد متولی قاچاق داریم، نهاد متولی ترخیص و امور اقتصادی داریم و به همین ترتیب، شبکه سازمان‌های ما متناسب با حقایق میدان توسعه یافته است. برعکس به نظر من این نه تنها عیب نیست بلکه حسن است. مرزها یک مشکل است! واقعیت تلخ امروز پایانه‌های مرزی است و اگرچه ما هم متقاضی تعیین تکلیف نهایی هستیم اما در این مشکلات بی‌تقصیریم. بله درست است؛ نبود مدیریت واحد در مرزها یک مشکل است! واقعیت را مختصر و مفید به شما بگویم. ما الان داریم در مرزها گره روی گره می‌زنیم، اینکه مرزبانی، پلیس اقتصادی و همه سازمان‌ها دارند به وظایف خودشان عمل می‌کنند، ما قدران عزیزان هستیم اما حرف ما باید یک همین است که باید یک سازمان، متولی اصلی همه امور باشد تا این همه وقت و سرمایه تلف نشود

این روال دقیقاً برعکس باشد و مدیر اول با زیر و بم کار آشنا شده و بعد در مرزها به کار گرفته شود؟ مثلاً همین که یکی از عزیزان ما گفتند چند دستگاه در تصمیم‌گیری‌های ترانزیتی دخالت دارند، حرف درستی است اما در قانون به صراحت تأکید شده که وزارت راه و شهرسازی، سرآمد تصمیم‌گیری در حوزه حمل‌ونقل تجاری است و مابقی باید ذیل اراده این وزارت عمل کنند. در واقع برای بحرانی که امروزه گریبان‌گیر صادرکنندگان

این روال دقیقاً برعکس باشد و مدیر اول با زیر و بم کار آشنا شده و بعد در مرزها به کار گرفته شود؟ مثلاً همین که یکی از عزیزان ما گفتند چند دستگاه در تصمیم‌گیری‌های ترانزیتی دخالت دارند، حرف درستی است اما در قانون به صراحت تأکید شده که وزارت راه و شهرسازی، سرآمد تصمیم‌گیری در حوزه حمل‌ونقل تجاری است و مابقی باید ذیل اراده این وزارت عمل کنند. در واقع برای بحرانی که امروزه گریبان‌گیر صادرکنندگان

جان صادرکننده، شرکت ترانزیت، راننده و همه فعالان این حوزه است. افزون بر این، دومین مشکل اساسی به نظر من به فرسودگی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای مربوط می‌شود. شما ببینید چرا باید وضع این قدر خراب شود که ما ناچار شویم از حدود شش هزار ماشین افغانستانی در شبکه ترانزیتی خود استفاده کنیم؟ روزی که گفتند ناوگان افغانستانی به صورت ورود موقت می‌توانند وارد کشور شوند، ما گفتیم

تحریم‌ها به رسمیت شناخته نشده تا جایی که اول و آخر همه چیز در این حوزه هنوز هم برعهده بخش خصوصی است و هرکار شده، همین شرکت‌ها کرده‌اند و حاکمیت هنوز سرمایه‌گذاری چشمگیری نکرده است. علاوه بر این‌ها، ببینید به طور کلی دو چیز برای تاجر همیشه خیلی مهم است، یکی هزینه ترانزیت و دیگری سرعت انتقال بار. با درنظر گرفتن این واقعیت، شما ببینید تا قبل از عید نوروز در گمرک لطف‌آباد، بار از



نصیر برادران رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان:
اصلی‌ترین چالش آن است که با وجود تنقیح قوانین، اختیار لازم به نهاد مجری اعطا نمی‌شود. مدیریت واحد مغایر با تعدد نهادها نیست بلکه معنای اصلی تأکید ما بر ضرورت شکل‌گیری مدیریت واحد آن است که در دستگاه با حوزه‌بندی مشخص بتواند فقط و فقط بر حوزه مسئولیتی مربوط به خود نظارت کند. شما ببینید، ماده ۵۷ قانون هفتم توسعه که در خرداد امسال تصویب شد، به صراحت در حوزه ترانزیت تصمیم‌گیری کرده است. این خیلی اتفاق مبارک و بزرگی است که به دستور قانون‌گذار، ستاد ملی ترانزیت به عنوان مسئول این حوزه تشکیل جمهوری شد که رئیس آن با شخص رئیس جمهوری یا معاون اول است. دبیری آن برعهده وزارت راه و شهرسازی قرار داده شده و مقرر است تا همه این حرف‌ها یک بار برای همیشه رسیدگی شود.



محمدعلی باقری، معاون ترانزیت گمرک استان:
ما الان داریم در مرزها گره روی گره می‌زنیم. اینکه مرزبانی، پلیس اقتصادی و همه سازمان‌ها دارند به وظایف خودشان عمل می‌کنند، ما قدران عزیزان هستیم اما حرف ما باید یک همین است که باید یک سازمان، متولی اصلی همه امور باشد تا این همه وقت و سرمایه تلف نشود



احمد فرخی حاجی‌آباد رئیس هیئت‌مدیره دو شرکت ترانزیت حمل‌ونقل بین‌المللی:
برای بحرانی که امروزه گریبان‌گیر صادرکنندگان است، راهکار دقیق قانونی وجود دارد اما به آن عمل نمی‌شود و دردناک است که وقتی شما قانون‌رامی ببینید، درک می‌کنید که ما یکی از پیشروترین ضوابط عملیاتی در حوزه ترانزیت را داریم اما متأسفانه به آن رجوع نمی‌کنیم



رضا احسان‌چی، رئیس هیئت‌مدیره دو شرکت ترانزیت حمل‌ونقل بین‌المللی:
بزرگ‌ترین چالش امروز ترانزیت ایران و به‌ویژه خراسان رضوی همین است که حدود هجده سازمان و دو متولی بر کنترل بخشی از این حوزه مأمور شده‌اند و همیشه هم در کارهای هم تداخل منفی دارند



مرتضی قندچی، رئیس اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی:
در حوزه مشکلات داخلی هم به نظر من اولاً خودتحریمی فراگیر و نهادهای شده در بین مسئولان، مهم‌ترین چالش کار است و دوم اینکه با وجود گذشت زمان، هنوز هم موضوع ترانزیت به عنوان شاهراه طلایی شکوفایی اقتصادی و گذر از تحریم‌ها به رسمیت شناخته نشده است



جمشید علی‌پور، رئیس منطقه ویژه اقتصادی دوغانرون:
خراسان رضوی از نظر موقعیت ترانزیتی در ارتباط زمینی و مستقیم با پنج کشور قرار دارد. در مجموع ۳۵ کشور در کل دنیا وجود دارد که این‌ها دسترسی به آب‌های آزاد دقیقاً پنج کشور همسایه خراسان رضوی در همین فهرست قرار گرفته‌اند

وای به حال صنف حمل و نقل و الان هم می‌بینیم چه شده است. دولت هم به خاطر آمدن این‌ها تنبل شده چون به موازات اینکه کار روی زمین نمانده، درآمد او نیز افزایش یافته و دیگر چه نیازی است ناوگان را نوسازی کند؟ اخیراً در دوسال آخر آقای رئیسی آمدند کارهایی انجام دادند اما بازهم با افزایش نرخ ارز، دیگر اصلاً هیچ شرکتی نمی‌تواند مثل گذشته ماشین تحت تملک داشته باشد. حالا زیاد پیش می‌آید که راننده خودش می‌رود یک خودرو وارداتی را می‌خرد و خودش مالک می‌شود. درحالی که همه جای دنیا، ماشین متعلق به شرکت‌های ترانزیتی است و راننده فقط بار را جابه‌جا می‌کند.

حالا همه این حرف‌ها را بگذارد کنار مشکلات وحشتناکی که در حوزه کیفیت جاده‌های ما وجود دارد و مثلاً در یک قلم هتیم مسیر مشهد به فریمان، تربت جام و همین است که حدود هجده سازمان و نهاد متولی بر کنترل بخشی از این حوزه مأمور شده‌اند و همیشه هم در کارهای هم تداخل منفی دارند. اوضاع طوری است که سازمان

● **به عنوان نماینده دستگاه مسئول، چه توضیخی برای این نابسامانی‌ها دارید؟**

باقری: بخش درخور توجهی از این مطالب منطق با حقیقت است. بله بنده هم تأیید می‌کنم اما باید مشکلات موجود از جوانب مختلف بررسی شود. مثلاً همین موضوع چنددستگی نهادها به هنگام تدبیر امور ترانزیتی، ببینید قانون به ما می‌گوید مدیریت حوزه ترانزیت باید همیشه در هماهنگی کامل با گمرک باشد. این یک مستند حقوقی مبتنی بر واقعیت است چون در یک نمونه عینی، شما می‌بینید وقتی یک کامیون حامل بار در مسیر صادرات وارد پایانه مرزی می‌شود، از همان لحظه اول و اعلام وصول تا زمانی که راننده به مسیر ادامه می‌دهد، بخش بیشتر همه

اما حرف ما نیز همین است که باید یک سازمان، متولی اصلی همه امور باشد تا این همه وقت و سرمایه تلف نشود. حقیقت تجارت جهانی امروزه این است که اولویت همه کشورها در حوزه صادرات خلاصه می‌شود. بازرگان ما گاهی اوقات ماه‌ها وقت می‌گذارد تا یک مشتری خارجی پیدا کند. جلسه گذاشته، مذاکره بسته، قرارداد منعقد کرده و پول‌های کلان جابه‌جا شده است. این بارها باید بدون حرف و حدیث اما طرح انسداد مرزی اجرامی‌شود و ما به چشم خودمان می‌بینیم بار میوه و تره‌بار به چند هزار دلار قیمت جلو چشم ما می‌پوسد و از بین می‌رود چون مکلف است در صف بایستد و پروسه زمان بر نظارت‌ها و بازرسی‌ها را پشت سر بگذارد.

برادران:

به طور کلی، مشکلات حوزه ترانزیت استان را می‌توان در سه سطح طبقه‌بندی کرد، یکی سطح خرد و دفتری همچون سازوکارهای اجرایی آیین‌نامه‌ها که به فرایند‌های



عسکری، چوگانیان، اهورا