

گردنه دوغارون

بخش اول روایت میدانی شهرآرا: صف‌های چندکیلومتری کامیون‌ها، گازوئیل‌های هدررفته و سختی‌هایی که برای عبور از این مرز باید پشت سر گذاشت

اینجا، در پهنه شرقی خراسان، صبح با صدای موتور کامیون‌ها از راه می‌رسد. آفتاب هنوز روی کوه‌ها و خاک مرز پهن نشده، دوغارون بیدار است؛ کهن مرزی ۱۰۷ساله. چه روزهایی که بر خود ندیده و حالا با یک‌کشیدن نام منطقه آزاد تجاری می‌بیند. شناخت دوغارون از پشت میز و با بازدیدهای نیم‌روزه و از قبل تعیین‌شده به سرانجام نمی‌رسد. باید آفتاب تیز تابستان پوست تن را بریان کند و سرمای خشک زمستان آن را چاک بیندازد تا معنی چند روز انتظار در بیابان را فهمید. باید مرتبه تلف‌شدن دو تریلی جوجه یک‌روزه را به چشم دید تا استیصال یک مال‌باخته را درک کرد. باید دست‌کم یک روز، کار مأموری به سن جوان و به چهره میان‌سال را که با یک میله و متر ساعت‌ها حجم سوخت صدها تریلی را در بین بوی گازوئیل و گردبادهای بیابانی اندازه می‌گیرد،

گزارش میدانی



غیرنکر مجله خبر شهرآرا



مشکلات پارکینگ شهید فخری‌زاده

ماجرای تجارت از مرز دوغارون از پارکینگ شهید فخری‌زاده آغاز می‌شود. هر باری (به جز سوخت) بخواهد از مرز دوغارون عبور کند باید برای ثبت مشخصات وادامه مسیر در این پارکینگ بماند؛ چند روز و شاید چند هفته هر تصویری که از پارکینگ دارید از ذهنتان خارج کنید. یک بیابان را تصور کنید که در هفت قسمت دوخطی، گاهی منظم و گاهی غیرمنظم، بیش از هزار کامیون و تریلی را در خود جا داده باشد. به این بخش کانکسی کوچک باسایبانی حدود ۲در ۳متر در مقابلش، یک دستگاه اسکن برای برگه بارنامه و مردانی که روزها انتظار را می‌توان در چهره غبارگرفته‌شان دید، اضافه کنید. آن قدر سختی کشیده‌اند که با دیدن هر بازدیدکننده‌ای سر درد دلشان باز شود. معرفی می‌شویم که از چند رسانه آمده‌ام تا



گازوئیل‌هایی که بر زمین می‌ریزد

جای جای صف چندکیلومتری کامیون‌ها برای دیپ‌زنی (سنجش میزان سوخت هر کامیون) جویی از گازوئیل جاری است. مرحله بعد از فراخوان شدن و خروج از پارکینگ، دیپ‌زنی است. دیپ‌زنی یعنی اندازه‌گیری سوخت باک خودروها طبق یک دستورالعمل جدید، هر کامیون مجاز است در باک خودروی خود برای حمل یک‌سره یا ترانزیت ۲۰۰لیتر و برای حمل داخلی ۱۰۰لیتر گازوئیل داشته باشد. اگر بیشتر باشد به‌ازای هر لیتر صاحب کامیون باید ۱۴۰ هزار تومان جریمه پرداخت کند. از همه کامیون دارها پیش از رسیدن به صف دیپ‌زنی تعهد گرفته می‌شود که این دستورالعمل را رعایت کنند. برای اندازه‌گیری سوخت باک یک مأمور با یک میله اندازه‌گیری و متر حجم سوخت موجود در باک کامیون را محاسبه می‌کند. کامیون‌دار چه می‌کند؟ اگر چانه‌برنی‌ها و تلاش‌هایش بی‌فایده باشد همان‌جا شیر باک را باز می‌کند و گازوئیلی است که روی زمین جاری می‌شود. صحنه قربانی‌شدن سرمایه ملی آسان نیست. اما چرا؟ این ماجرا چند وجه دارد. مسئولان می‌گویند این دستورالعمل برای حفظ سرمایه ملی و

صف‌های کیلومتری و تأخیر در فراخوان

این موضوع که رانندگان ترانزیتی می‌خواهند باک خود را پرکنند، باعث ایجاد صف طولانی جایگاه سوختی شده است که در فاصله بین پارکینگ شهید فخری‌زاده و قبل از ورودی گازوئیل در آن سوی مرز، رانندگان ترانزیتی می‌گویند، چه باک‌ها آن‌ها ۲۰۰لیتر داشته باشد، چه خالی باشد، در مبلغ خروجی که باید بابت سوخت در هنگام خروج پرداخت کنند فرقی نمی‌کند. پس ترجیح می‌دهند باک را پر کنند. اینجا یکی از مشکلات تأخیر در فراخوان، خود را نشان می‌دهد. چطور؟ تصور کنید یک کامیون فراخوان شده،

انتظار ماشین‌های حمل سوخت

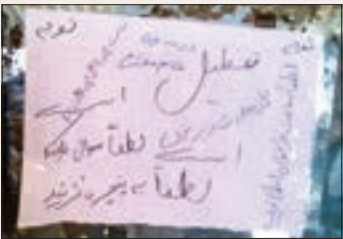
پارکینگ اوچادی، چیزی شبیه پارکینگ شهید فخری‌زاده است با این تفاوت که اینجا محل انتظار ماشین‌های حمل‌گاز و سوخت است. اینجا هم همه رانندگان جمع شده‌اند تا از صف طولانی روزها انتظار خود بگویند، اما با یک تفاوت، اینجا حرف از خطرات بزرگ‌تری است. طبق آخرین آمار، بیش از ۱۵۰۰ماشین حمل سوخت در صف خروج قرار دارند. اینجا روی چندین پتر نوشته شده که فاصله ایمنی خودروها از یکدیگر شش متر باشد. اما این فقط روی پتر است، در موارد زیادی حتی عبور یک فرد لاغر از بین دو کامیونی که پشت سرهم پارک شده‌اند، امکان



حالا به جای اینکه پس از ترک پارکینگ به

دیپ‌زنی مراجعه کند و مراحل رایکی پس از دیگری برای خروج طی کند به صف گازوئیل می‌رود. هم ترانزیتی‌ها و هم داخلی‌ها، در شرایط عادی هم این صف طولانی است، اما اتفاقی که روز شنبه افتاد این صف را چند برابر کرد. کامیون‌ها در صف بودند که نازل‌ها قطع شدند. صف طولانی‌تر شد و تا روز یکشنبه و سفر ما به مرز هنوز وصل نشده بود. حالا فکرش را بکنید گمرک نمی‌تواند فراخوان جدید بزند، چون به یکباره ممکن است حجم ورود به گمرک چند برابر شود و صف‌های بعدی (دیپ‌زنی، باسکول و...) از قبل هم طولانی‌تر شود.

انجام داد تا خستگی تن و کلافگی اعصابش را حس کرد. باید دید که صدها لیتر گازوئیل به دنبال قانونی بدون پشتوانه، مانند خون یک قربانی بر زمین جاری و سرمایه ملی با یک بی‌تدبیری تلف می‌شود. باید با صدها راننده سرگردان در صحرا که برای ابتدایی‌ترین نیازهای خود در عذاب‌اند زندگی کرد. باید از نزدیک شاهد نتیجه اعمال مدیرانی بود که در یک دست کتاب قانون دارند و فقط بر زبان، سخن از وفاق و همدلی، باید دید در روزهایی که جنگ، تجارت را در برخی مرزهای کشور به صفر رسانده، این گلوگاه‌های شرقی که شریانی حیاتی هستند، در چه وضعیتی به سر می‌برند. این‌ها برشی از آنچه دیدیم در یک روز همراهی با تیم چهارده نفره اتاق بازرگانی بود. تیمی که به دستور استاندار خراسان رضوی برای شناخت مشکلات دوغارون برای یک هفته به این منطقه فرستاده شدند. این همراهی در گزارش‌هایی در روز متوالی منتشر خواهد شد. اول خلاصه‌ای کوتاه از دیده‌ها و سپس کمی از شنیده‌ها.



بارشان را لایه‌لای بار ما می‌گذارند و هزار مسئله دیگر اینجا هم یک دکان دستگاه درست شده، افرادی هستند که برای مراقبت از ماشین پول می‌گیرند تا صاحب بار بتواند چند ساعتی در آرامش به کارهای معمولی مانند خرید یا استحمام بپردازد.

کی فراخوان می‌شود

پنجره کانکس به اندازه‌ای است که فقط یک سر در قاب آن جای بگیرد، البته اگر باز باشد. فعلاً بسته است، چون فراخوان جدیدی نداشته‌اند. فراخوان، اقدامی است که طی آن گمرک راننده‌ها را برای انجام امور بعدی به مرز

شروع می‌شود. یک محل برای استراحت نداریم، نویت من ۳۰ بوده، دوروز منتظر بودم هنوز همان است.» پول می‌گیرند توبت‌ها را جابه‌جا می‌کنند.» (ادعایی که با پرس و جوها نمی‌توان آن را ثابت کرد، اما زیاد گفته می‌شود. مسئولان این روند را به بروکراسی پیچیده و مشکلات زیرساختی ربط می‌دهند.) یکی از راننده‌ها در بین سروصدا می‌گوید: «نگویید مرز دوغارون، بگویید گردنه دوغارون.» چرا؟ اینجا هر دستگاهی، حتی هر فردی که پارتی داشته باشد یک جوری کاسی می‌کند. آدم‌ها به کنار، از راننده‌ها بپرسید از ورود تا خروج از مرز چند بار کارت می‌کشند؟ چقدر می‌شود؟ می‌پرسم. هر کدام رقمی می‌گویند از ۵ تا

۷ خان دوغارون

اگر راننده بعد از ثبت فراخوان شود پس از خروج از پارکینگ و پرداخت هزینه‌های میلیونی، بعد از گذر از مرحله دیپ‌زنی به باسکول می‌رسد؛ یعنی وزن‌کشی. توصیف راننده‌ها این است که درگذشته برای وزن‌کشی بار کامیون‌ها شش باسکول وجود داشته است. حالا با وجود اینکه حجم درخواست برای عبور از این مرز افزایش داشته این باسکول‌ها چهار عدد است. گذشته یعنی قبل از اینکه دوغارون به منطقه آزاد تجاری تبدیل شود. چرا؟ چون به عنوان مثال اکنون دو باسکول شهرداری جمع شده است. اینکه تبدیل شدن مرز دوغارون به منطقه آزاد تجاری چه مزایایی دارد بارها گفته شده، اما فعلاً وجود دستگاه‌های مختلف که هر کدام خود را متولی می‌دانند و از طرفی بی‌توجهی به برخی امور ساده که روند کار را کمی آسان می‌کند، شرایط را برای تجار و رانندگان از مرز دوغارون سخت‌تر کرده است.

روز شنبه فقط ۲۰۰ کامیون از مرز خارج شدند. چرا؟ چون به اضافه همه مشکلاتی که گفته شد، دو باسکول از چهار باسکول به دلیل مشکلات فنی قطع شده بود. مشکلات فنی پاسخی است که به ما می‌دهند، مثل

رونوشت برای آقای استاندار

فرامی‌خواند. روی پنجره، برگه‌ای نوشته شده که از راننده‌ها می‌خواهد لطفاً به پنجره نزنید. اما ما چرا به این تک جمله ختم نمی‌شود. این برگه محلی شده برای نامه‌نگاری بین رانندگان و فرد پشت پنجره. تنها پنجره‌ای که امید دارند پاسخ سؤال‌هایشان را از آن بگیرند. «لطفاً بفرمایید کی فراخوان می‌شود؟» تعطیل است. «فراخوان ساعت چند؟» «چون مادرت در زنن.» همین‌جا یک راننده برگه‌ای را زیر دستگاه اسکن می‌گیرد. در انتظار فراخوان شدن است. روی صفحه مانیتور نوشته شده: «تعداد ناوگان باقی‌مانده در صف: یک تریلی. زمان پیش‌بینی شده، یک ساعت.» اما او دو روز قبل همین پیام را دریافت می‌کند و هیچ خبری از فراخوان شدن او نیست. با کلافگی می‌گوید: «می‌بینید، دو روز است همین پیام را می‌دهد و هیچ‌کس نیست بگوید چرا؟»

۱۰ میلیون تومان فقط برای دستگاه‌های متولی. اینجا هم فقط یک سرویس بهداشتی وجود دارد. البته ساختمانی کوچک برای استراحت وجود دارد که به قول آن‌ها کفاف درازکشیدن پنجاه راننده را هم به زور می‌دهد. به امکانات اینجا باید یک سوپرمارکت کوچک با چند قلم کالای محدود، یک نانواپی و یک حمام هم اضافه کرد. مرد راننده سه کنسرو بادمجان نشان می‌دهد و می‌گوید ناهار ما همین چند قلمی است که این سوپرمارکت دارد. از نانواپی قیمت نان را می‌پرسم. «هر نان ۲۰ هزار تومان، آزادپز هستیم.» راننده‌ها گفتند حمام هم دارید. «بله.» چند؟ برای «هر ۵ دقیقه ۱۵۰ هزار تومان.»

جمله سامانه‌ها قطع است که معمولاً به راننده‌ها می‌گویند.

بعد از باسکول ماشین‌ها از ایکس‌ری عبور می‌کنند. این دستگاه برای بازرسی محموله‌هاست. پس از این مرحله، بالآخره کامیون به نقطه خروج از گمرک و بررسی نهایی مدارک می‌رسد تا باگذراندن حداقل ۷ خان در مرز دوغارون از کشور خارج شود. البته اگر محموله ترانزیتی نباشد و کامیون مجبور به تعویض یا به اصطلاح ترانشیپ شود و یا بار نیاز به بررسی‌های استاندارد ی داشته باشد، در حقیقت باید از هفت خان دوغارون عبور کند. طبق آخرین آمار حدود ۶ هزار راننده در مراحل مختلف مرز دوغارون حضور دارند. باید دید آیا حضور تیم چهارده نفره فعالان بخش خصوصی از اتاق بازرگانی در مرز و استخراج مشکلات ریز و درشت آن و ورود استاندار به این مسئله چقدر می‌تواند به بهبود شرایط منجر شود. فعلاً در همین ساعت‌هایی که شانزده دستگاه حاضر در مرز درگیر برنامه‌ریزی‌های بلندمدت و درگیری برای اثبات حوزه قدرت خود دارند، چند صد راننده در انتظار خروج از مرز، حتی برای رفع نیازهای اولیه خود مشکل دارند. البته این نافی از اقدامات و انجام وظایف این دستگاه‌ها نیست.

