

## صنعت حمل و نقل بین‌المللی، باید‌ها و نبایدها



## اهمیت ایجاد مدیریت واحد مرزی با هدف هماهنگی سازمان‌ها در راستای روانسازی ترده از مرزهای

به قلم **دین محمد فیض محمدی**: رئیس کمیته ترانزیت انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و مسئول کمیته جاده‌ای حمل و نقل اتاق بازرگانی خراسان رضوی

## مقدمه

دامنه گسترده توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای مختلف، حمل‌ونقل را به عنوان یک نیاز اساسی برای انسان متمدن امروز مطرح کرده‌است. به عقیده برخی از کارشناسان، دلیل اصلی جهش اقتصادی کشورهای توسعه یافته، اتخاذ روش‌های صحیح حمل‌ونقلی بوده و اهمیت این صنعت تا اندازه‌ای است که اقتصاددانان آن را کالبد توسعه اقتصادی و حتی ستون فقرات اقتصاد یک جامعه می‌دانند. بنابراین امروز باید این را پذیرفت که رشد اقتصادی و اجتماعی هماهنگ، مداوم و موزون یک کشور بدون وجود یک شبکه حمل‌ونقلی مناسب قابل تصور نیست. اهمیت و پیچیدگی صنعت حمل‌ونقل به ویژه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت بر کسی پوشیده نیست و با نگاهی اجمالی به فعالیت‌هایی که در این حوزه صورت گرفته، می‌توان دریافت که حجم عظیمی از سرمایه‌گذاری انجام شده تا تجهیزات، تکنیک‌ها و تخصص‌های فراوانی برای انتقال کالا از مراکز تولید به بازارهای مصرف در دور دست‌ترین مناطق بکار گرفته شود. اما اهمیت صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا و ترانزیت برای کشوری مانند ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی آن در منطقه و دسترسی به آب‌های آزاد دوچندان می‌شود، ایران به مدد این موقعیت ویژه که به عنوان شهرهای حیاتی میان آسیا و اروپا و کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب قرار گرفته، می‌تواند جدا از درآمدهای ارزی و اشتغال، جایگاه ویژه‌ای در حوزه سیاست و اقتصاد در جهان نیز پیدا کند. در حال حاضر از ۳۳ کشور محصور در خشکی، ۹ کشور در همسایگی ماقار دارند که نزدیکترین راه دسترسی آنها به آب‌های آزاد، ایران است. بنابراین اقتصاد ایران می‌تواند بابت دریافت حق ترانزیت و گمرکی سالانه میلیاردها دلار سرمایه را جذب کند اما وجود پاره‌ای از مشکلات و بی‌تدبیری‌ها اجازه نداده است که ایران از مزیت‌های این موقعیت طلایی به طور کامل بهره‌مند شود.

## پیشینه موضوع

حمل‌ونقل به روش‌های مختلفی انجام می‌شود که عبارت است: از حمل‌ونقل هوایی، دریایی و زمینی. حمل‌ونقل زمینی از دو طریق جاده‌ای و ریلی انجام می‌شود. حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت بیشتر از مبادی جاده‌ای صورت می‌گیرد. در این میان نقش پایانه‌های مرزی به عنوان یکی از مهمترین محورهای تردد کالای ترانزیتی بسیار حائز اهمیت است. پایانه‌های مرزی اعم از زمینی، دریایی و هوایی بستر جابجایی کالا و مسافر میان کشورها به شمار می‌روند. هر چند کارکرد اصلی پایانه‌های مرزی، تسهیل و تسریع در جابجایی کالا و رفت و آمد میان دو کشور است، اما با عنایت به اینکه، این مراکز به عنوان دروازه‌های ورود به کشور و نخستین محل تلاقی با هویت آن به شمار می‌آیند، نمادی از شرایط فرهنگی، اجتماعی، سیاسی

و اقتصادی آن کشور نیز به شمار می‌رود. آنچه در متن پیش رو مورد توجه نگارنده قرار گرفته است، تعدد دستگاه‌های دخیل در امر ترانزیت و آسیبی است که این مسئله در پایانه‌های مرزی به ترانزیت و اقتصاد کشور وارد می‌کند، نگاه ما به مرزهایی است که از حیث تبادلات کالایی و حجم ترانزیت حائز اهمیت هستند. لذا ضرورت دارد برنامه‌ای جامع بنا به موقعیت آن مرز، به اجرا گذاشته شود.

## تعریف پایانه مرزی

پایانه مرزی نقطه‌ای است که کلیه حقوق، وظایف قانونی و متقابل یک کشور نسبت به مسافر و کالا به کشور دیگری منتقل می‌شود. در واقع پایانه مرزی مجموعه‌ای است اداری، عملیاتی و خدماتی که از کلیه نهادها، ادارات، سازمان‌های دولتی و غیر دولتی، امکانات، تأسیسات، خدمات جانبی وابسته به حمل‌ونقل کالا و مسافر برای تسریع و تسهیل حمل‌ونقل در مرزهای جاده‌ای تشکیل شده است.

## اهداف، وظایف و دستگاه‌های مرتبط با پایانه‌های مرزی

نزدیک به ۱۲ هدف و وظیفه برای پایانه‌های مرزی تعریف شده است که از جمله مهمترین آنها می‌توان به اجرا و ایجاد هماهنگی‌های لازم بین ادارات و ارگان‌های موجود در مرز از طریق اعمال مدیریت واحد اشاره کرد. توسعه و گسترش حمل‌ونقل ترانزیت در کشور، ایجاد مراکز اطلاع‌رسانی در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی، یکسان نمودن عملیات حمل‌ونقل در کلیه مراکز جاده‌ای و... بخشی دیگر از وظایفی است که برای پایانه‌های مرزی تعیین شده است. علاوه بر این، نزدیک به ۱۸ دستگاه با امور پایانه‌های مرزی مرتبط هستند که گمرک و دواير مربوطه، نمایندگی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، اداره گذرنامه نیروی انتظامی، شرکت نفت (جایگاه عرضه سوخت)، بیمه، مرزبانی و... بخشی از این دستگاه‌ها هستند

## اهمیت ایجاد مدیریت واحد مرزی

باید توجه داشت که در ترانزیت، حرف اول را کشوری می‌زند که در سه بخش سرعت، قیمت و کیفیت پیشرو باشد. مفهوم سرعت بازرگانی حمل‌ونقل عبارت است از توان عملیات حمل‌ونقل توسط متصدی آن با توجه به امکانات موجود، چنانچه این امر تحقق نیابد، باعث رکود حمل‌ونقل در آن مسیر می‌شود. این سرعت شامل انجام عملیات حمل‌ونقل از مبدأ تا مقصد و کلیه فعالیت‌های نقل و انتقال کالا و تشریفات اداری خواهد بود. بنابراین باید تشریفات اداری در نقاط انتقال و مسیر حمل به حداقل رسانده شود تا حدی که معابر در نقاط مرزی بدون مرز تلقی گردند. ایجاد هر وقفه‌ای در مسیر ترانزیت، آسیبی را متوجه کشور و منافعی را شامل حال رقبای منطقه‌ای خواهد کرد.

توقف‌های طولانی با توجه به گرانی ناوگان ملی، هزینه‌ها را افزایش و سرعت حمل‌محموله‌های ترانزیتی را کاهش می‌دهد. متأسفانه در حال حاضر هر شب صدها کامیون ناوگان ایرانی در گمرکات مرزی کشور متوقف‌است و هزینه‌های گزافی را برای صاحبان کالا ایجاد می‌کنند. اگر مشکل مرزها اصلاح نشود، تلاش فعالان این حوزه برای رشد ترانزیت بی‌نتیجه مانده و شرکت‌های حمل‌ونقل و صاحبان کالا متضرر خواهند شد. در صورت سوءمدیریت در مرزها، روزانه مبلغی حدود ۵۰ تا ۱۰۰ دلار هزینه دیرکرد محاسبه می‌شود که این امر افزایش هزینه، را برای صاحبان کالا در پی خواهد داشت و آنها را به این سمت سوق خواهد داد که ناگزیر مسیر دیگری را برای عبور کالای خود برگزینند. مسئله بازرسی محموله‌ها در دو سوی مرز، یکی از دلایل توقف ناوگان است که علاوه بر افزایش هزینه منجر به هدر رفت زمان، اتلاف انرژی، زمان و دوباره کاری خواهد شد. این در حالی است که کشورهای پیشرو در حوزه ترانزیت، کامیون‌ها را به صورت مهر کرده عبور داده و تقریباً مرزها را جمع کرده‌اند، اما در ایران متأسفانه مرز از محلی برای عبور به محلی برای توقف تبدیل شده است. همانگونه که گفته شد، دستگاه‌های متعددی به پایانه‌های مرزی مربوط هستند که شرکت نفت نیز یکی از آنهاست و هم‌اکنون بخش قابل توجهی از توقف‌های مرزی مربوط به کنترل سوخت از سوی این شرکت می‌باشد. با توجه به اینکه نرخ سوخت در کشور ما نسبت به کشورهای همسایه ارزان‌تر است، وسوسه قاچاق در این مورد بسیار بالاست. بنابراین، کامیون‌های خروجی از سوی دولت مورد کنترل و بازرسی قرار می‌گیرند و این امر معطلی‌آزآر دهندگی را متوجه کامیون‌داران می‌کند و باز هم شاهد اتلاف وقت و افزایش هزینه برای صاحبان کالا هستیم. علاوه بر این، مشکلاتی هم در آن سوی مرز وجود دارد که حل آن مستلزم وجود یک دیپلماسی قوی است. در چنین شرایطی، کیفیت ارائه خدمات بسیار مهم است و به نظر می‌سد موضوعاتی چون وحدت رویه و هماهنگی بین دستگاه‌های مستقر در مرز ضروری می‌باشد که این مهم تنها از طریق ایجاد مدیریت واحد مرزی محقق خواهد شد.

## بخشی از پیشنهادات و اقداماتی که

تحت سیطره مدیریت واحد مرزی در راستای ساماندهی و روانسازی مرزهای فعال کشور می‌توان به انجام رساند، عبارتند از:

- ۱- عدم دخالت مقام‌های محلی و استانی در تصمیمات و نحوه فعالیت در مبادی ورودی و خروجی کالا
- ۲- استفاده از ظرفیت‌های دیپلماسی و ملاقات‌های مرزی مستمر دو کشور
- ۳- تعامل مناسب با کشور همسایه در امور مرتبط با روانسازی بهتر و مسائل مرزی کشور
- ۴- شناسایی مشکلات و کندی فرآیند تردد در آن سوی مرز و ارائه آن به کمیته‌های مرتبط جهت ارائه راهکار مناسب
- ۵- پیش‌بینی و تمهیدات لازم فی مابین دو کشور در خصوص مناسبت‌های سالیانه که منجر به ترافیک مرزی می‌گردد. (دستور منع بارگیری از مبدأ مشکل مرزها را حل نمی‌کند).
- ۶- کاهش تعداد بازرسی‌ها و کنترل‌های زائد وسایل نقلیه در مرزها
- ۷- وجود پرسنل متخصص کافی در امور ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی در گمرکات مرزی
- ۸- رفع محدودیت ساعت کاری و هماهنگی ساعات کاری همزمان بین دو کشور
- ۹- ایجاد فضای مناسب و کافی برای ترانشیپ کالا در مرزها
- ۱۰- در صورت ترافیک مرزی در چهار بخش کنترل و عرضه سوخت (شرکت نفت)، ایکس‌ری، بازرسی هنگ مرزی و گذرنامه، افزایش ساعات کاری ضروری به نظر می‌رسد.
- ۱۱- اصلاح کندی و قطعی سامانه هوشمند گمرکی و ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت برقراری پهنای باند کافی در مرزها
- ۱۲- رفع مشکلات مربوط به استاندارد برای کالاهای ورودی و ارسال به موقع نمونه به آزمایشگاه‌ها.

## انجمنی پویا و فراتر از یک نام

با انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی بیشتر آشنا شویم

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و استقلال کشورهای آسیای میانه و باز شدن مرزهای شمالی استان خراسان و تمهیداتی که از طرف مقامات استان خراسان اندیشیده شد مبادلات تجاری با کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قزاقستان و قرقیزستان از طریق استان خراسان آغاز گردید. با توجه به نیازهای فراوان کشورهای تازه استقلال یافته و بکر بودن بازارهای جدید، فعالیت بازرگانان استان به ناگهان به طور چشمگیر افزایش یافت. استان خراسان با داشتن سه مرز مشترک با جابگیران- لطف‌آباد و سرخس با کشور ترکمنستان و با توجه به آماده فعالیت بودن مرز دوغان‌رون در همجواری کشور افغانستان، از بهترین موقعیت جهت جذب بازار کشورهای فوق‌الذکر برخوردار بوده و به همین جهت تجار و بازرگانان ایرانی به منظور انجام مراودات بازرگانی خود نیاز به ناوگان ترابری برون‌مرزی را احساس و بدنبال تقاضای فراهم شده در بازار ضرورت فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در استان احساس و در ابتدا تعدادی از شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی با مرکزیت تهران مبادرت به تاسیس دفتر نمایندگی در استان نموده و فعالیت خود را آغاز نمودند. مسئولین بخش دولتی در استان به منظور افزایش سطح اشتغال و استفاده از فضای ایجاد شده، ضمن هماهنگی با وزارت راه و ترابری، موجبات تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی با مرکزیت مشهد را فراهم نموده و از سال ۱۳۷۰ شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در شهرستان مشهد تاسیس و فعالیت خود را آغاز نمودند. بطوریکه در بهمن ماه ۱۳۷۱ حدود ۱۰ شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی در استان خراسان فعال گردید. افزایش شرکت‌ها در مشهد و پراکندگی امور و نیاز به ایجاد هماهنگی با دستگاه‌های بخش دولتی و استفاده از تجارب بخش خصوصی فعال در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی، مدیران شرکت‌ها و مسئولین سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های استان خراسان را بر آن داشت تا در جهت حفظ منافع شرکت‌ها و یکسان سازی روش‌ها و قانونمند نمودن فعالیت‌های موجود، اقدام به ایجاد تشکل صنفی نمایند و براین اساس مقدمات امر فراهم و در نهایت در دیماه ۱۳۷۳ انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی استان خراسان با مرکزیت مشهد با استناد به ماده ۱۳۱ قانون کار جمهوری اسلامی ایران بعنوان موسسه ای صنفی و ارشادی تحت پروانه شماره ۱۰۶ مورخ ۷۳/۱۱/۲۵ در اداره کار و امور اجتماعی استان خراسان به ثبت رسید.

## اهداف انجمن :

مشکل ساختن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی عضو تحت ضوابط انجمن، دفاع از حقوق صنفی اعضاء در کلیه مراجع داخلی و بین‌المللی، تنظیم و ارائه پیشنهادات لازم در زمینه نرخ‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و خدمات جانبی کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت و سایر عملیات مربوط به حمل‌ونقل، اهتمام و تشریک مساعی با مقامات مربوطه جهت تهیه برنامه و طراحی لازم در ارتباط با حمل‌ونقل با توجه به مصالح و منافع عمومی، اظهار نظر پیرامون موضوعات مربوط به حمل‌ونقل از نظر اقتصادی و همچنین مسائل مربوط به تعرفه‌های گمرکی و سیاست ارزی و ارائه طرح‌ها و پیشنهادات سودمند در زمینه حمل‌ونقل کشور به مقامات ذیصلاح، رسیدگی به شکایات واصله و کوشش در رفع آنها به طریق داور و حکمیت، جلب همکاری کلیه مقامات و مراجع دولتی و موسسات ذیربط و اشخاص حقیقی و حقوقی به منظور نیل به اهداف انجمن، معرفی نماینده به مقامات قانونی و کلیه موسساتی که بنحوی از انحاء با انجمن ارتباط دارند و کوشش در تشکیل جلسات مرتبط با آنها، تلاش در جهت تامین امکانات رفاهی، ورزشی، فرهنگی، مالی، خدماتی و مشاوره‌ای برای اعضاء از طریق تاسیس موسسات مالی و اعتباری و شرکت‌های تعاونی و چند منظوره و سهامی و غیره، تشریک مساعی با مقامات ذیربط جهت الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی و همچنین کوشش در جهت اجرای هر چه صحیح‌تر کنوانسیون گمرکی حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای کالا (تیر) و سایر کنوانسیون‌ها، اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از رقیتهای ناسالم اعضاء و ملزم ساختن آنها به رعایت کلیه مفاد نظام نامه و مصوبات انجمن، تاسیس دفتر یا دفاتر در داخل یا خارج از کشور با توجه به ضروریات و مقتضیات زمانی و مکانی، ایجاد و احداث ترمینال و امکانات زیرحمل‌ونقل و هرگونه تاسیسات مشترک در داخل و خارج از کشور و همچنین ارائه طرح‌های لازم به مراجع ذیصلاح، ارائه پیشنهادات و نقطه نظرات به منظور تامین نیازهای حمل‌ونقل بین‌المللی و پیش‌بینی‌های لازم در تنظیم مقررات صادرات و واردات و ترانزیت کالا، کوشش در ایجاد و برقراری نظام حرفه‌ای صحیح منطبق با رشد اقتصادی و اجتماعی کشور، توصیه برای تجهیز وسایل حمل‌ونقل بین‌المللی شرکت‌های عضو براساس ضوابط و استانداردهای بین‌المللی و جاری کشور بمنظور تامین وسایل استحضاطی و امنیتی برای جلوگیری از خطرات احتمالی و صدمات ناشی از آن و کاهش آلودگیهای محیط زیست و مجاهدت در ارتقاء معلومات علمی و فنی اعضاء مخصوصاً در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی با حضور در مجامع و کنوانسیونهای داخلی و بین‌المللی