

بسمه تعالی

تصویب نامه ستاد ملی ترانزیت

«با صلوات بر محمد و آل محمد»

ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت) در جلسه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۲۵ بنا به پیشنهاد شماره ۶۶۴۸۸/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۳۱ وزارت راه و شهرسازی (دبیرخانه ستاد) و به استناد جزء (۲) بند (الف) ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۴۰۳، سند برنامه ملی گذر (ترانزیت) را به شرح زیر تصویب کرد.

سند برنامه ملی گذر (ترانزیت)

ماده ۱ - مفاهیم و تعاریف

قانون: قانون برنامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۴۰۳ -

ستاد: ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت) موضوع بند (الف) ماده ۵۷ قانون

مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور: نقاط مجاز ورود به کشور و خروج از آن که با تصویب هیئت وزیران به عنوان مرز رسمی تعیین می شوند.

حمل و نقل ترکیبی (چندوجهی): عبور کالا از قلمرو کشور با استفاده از حداقل دو شیوه حمل (دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی) که تحت یک قرارداد و بارنامه حمل واحد با رعایت قوانین و مقررات مربوط انجام می شود.

حمل یکسره: حمل و عبور کالا از مبدأ تا مقصد بدون تخلیه و نگهداری در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور

گذر مرز به مرز (ترانزیت) کالا: سلسله مراحل است که طی آن کالایی از مبادی خارجی به مقصد کشور ثالث از یک نقطه مرزی مجاز قلمرو سرزمینی جمهوری اسلامی ایران وارد و از دیگر نقاط مرزی مجاز کشور بصورت حمل و نقل ترکیبی یا یکسره خارج می گردد. در این آئین نامه، به منظور اختصار از واژه "ترانزیت" برای اشاره به "گذر مرز به مرز" استفاده شده است.

آمد و پشتیبانی (لجستیک) غیرنظامی: مدیریت و اجرای کلیه عملیات لازم برای انتقال کالا از مبدأ تولید تا مقصد مصرف، به شکلی مؤثر، کارآمد و مطلوب که شامل سخت افزار و نرم افزارهای مرتبط با گمرک، حمل و نقل، انبارداری، توزیع و خدمات امور مالی و بیمه می شود.

مرکز آماد (لجستیک): محدوده مشخصی است که به منظور تجمع فعالیت‌های مرتبط با آماد و پشتیبانی و حمل‌ونقل کالا در جهت بهینه‌سازی فرآیندها و کاهش هزینه‌ها ایجاد می‌شود.

دالان‌های گذری (کریدورهای ترانزیتی): شبکه‌ای منسجم از زیرساخت‌های فیزیکی (مانند جاده‌ها، خطوط ریلی، بنادر، مسیرهای هوایی و فرودگاه‌ها، پایانه‌های مرزی، مراکز آماد (لجستیک) و سایر تأسیسات) و امکانات نرم‌افزاری و فرآیندی (چارچوب نهادی، قانونی و مقرراتی، کنوانسیون‌ها، اسناد، استانداردها، خدمات عملیاتی و آماد (لجستیک) و فناوری اطلاعات و ارتباطات) دو یا چند کشور را به هم مرتبط می‌کنند.

زنجیره ارزش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای: طیف کاملی از فعالیت‌های مورد نیاز از جمله حمل‌ونقل و لجستیک برای رساندن یک محصول یا خدمات از مرحله طراحی تا استفاده نهایی در یک منطقه جغرافیایی که در آن چندین کشور در ارزش افزوده محصول یا خدمات نهایی مشارکت دارند.

دالان (کریدور) اقتصادی: یک شبکه جغرافیایی تعریف شده که در آن فعالیت‌ها و عوامل اقتصادی با هدف افزایش بهره‌وری در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، از طریق ادغام زیرساخت‌ها (از جمله حمل‌ونقل، انرژی و فناوری اطلاعات) و هماهنگ‌سازی سیاست‌های تجاری به هم متصل می‌شوند.

ماده ۲ - چشم‌انداز

نقش آفرینی تعیین‌کننده، مؤثر، تاب‌آور و روزافزون در ترانزیت و زنجیره ارزش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای

ماده ۳ - اهداف

ابعاد اصلی عملکرد آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین‌الملل هر کشور به کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، کارآمدی در سهولت تشریفات گمرکی و مدیریت مرزی، برنامه‌ریزی و انجام حمل‌ونقل آسان با قیمت رقابتی، کیفیت خدمات آماد (لجستیک)، توانایی پایش و ردیابی محموله‌ها، و میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها به ویژه محموله‌های خاص اعم از فسادپذیر و خطرناک به گیرندگان طبق زمان‌بندی یا انتظار تعیین‌شده آنها وابسته است. با توجه به این مؤلفه‌ها، مهم‌ترین اهداف سند برنامه ملی ترانزیت کشور به شرح زیر است:

۱- تحقق چهل (۴۰) میلیون تن ترانزیت زمینی سالانه کالا از ایران (سی (۳۰) میلیون تن ترانزیت جاده‌ای و ده (۱۰) میلیون تن ترانزیت ریلی) تا پایان سال برنامه هفتم پیشرفت (در سال اول اجرای قانون شانزده (۱۶) میلیون تن و در سال‌های بعدی افزایش شش (۶) میلیون تن هر سال)؛

۲- افزایش سهم ترانزیت در رشد اقتصادی و ایجاد درآمدهای پایدار با لحاظ مدیریت و بهینه نمودن هزینه‌ها؛

۳- کمک به رشد اقتصادی و ایجاد پیوندهای تجاری پایدار با کشورهای همسایه، منطقه و فرامنطقه؛

ماده ۴ - راهبردها

- ۱- نقش آفرینی در زنجیره‌های ارزش و کریدورهای اقتصادی و تقویت ارتباطات حمل و نقلی منطقه و فرمانطقه؛
- ۲- توسعه دیپلماسی اقتصادی و حمل و نقلی با کشورهای همسایه با رویکرد افزایش سهم ترانزیتی کشور؛
- ۳- ایجاد مدیریت یکپارچه هوشمند و تنظیم گر از طریق ستاد ملی ترانزیت؛
- ۴- تکمیل و اتصال کریدورهای جاده‌ای و ریلی به مبادی ورودی و خروجی و ارتقای بهره وری در مبادی مذکور
- ۵- توسعه سرمایه گذاری و استفاده حداکثری از ظرفیت بخش‌های خصوصی در حوزه ناوگان، زیرساخت و تامین تجهیزات اولویت دار ترانزیتی و آماد (لجستیک) در شیوه‌های مختلف حمل و نقل؛

ماده ۵ - مزیت‌های ترانزیت کشور

- ۱- همسایگی با ۱۵ کشور به ویژه کشورهای محصور در خشکی با تقاضای موجود و بالقوه ترانزیتی؛
- ۲- وجود شبکه گسترده و متنوع ترانزیتی متصل به بنادر شمالی و جنوبی و پایانه‌های مرزی زمینی (جاده‌ای و ریلی)؛
- ۳- عضویت در سازمان‌ها و نهادهای اقتصادی و حمل و نقلی منطقه‌ای و بین‌المللی نظیر سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو)، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، شانگهای و بریکس؛
- ۴- توان آماد (لجستیک) و بخش‌های خصوصی فعال؛
- ۵- امکان افزایش درآمد پایدار ارزی و ایجاد فرصت‌های اشتغال مستقیم و غیرمستقیم پایدار؛
- ۶- امنیت بالای تردد کالای ترانزیتی از کشور؛
- ۷- قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم اقتصادی و ترانزیتی زمینی، هوایی و دریایی؛
- ۸- امکان ایجاد و توسعه پهنه‌های آماد و پشتیبانی (لجستیک) غیرنظامی در پسرکانه مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور؛

ماده ۶ - الزامات توسعه ترانزیت کشور

۱-۶ الزامات مدیریتی

- ۱- مدیریت منسجم و یکپارچه با تثبیت نقش دبیرخانه ستاد به عنوان نهاد موثر در راهبری، تنظیم گری و نظم بخشی بین سازمان‌های ذیربط در ترانزیت؛
- ۲- استفاده حداکثری از ظرفیت‌های ملی و بین‌المللی جهت رفع یا کاهش آثار تحریم‌های سیاسی، مالی، تجاری، حمل و نقلی، بانکی، بیمه‌ای علیه کشور؛
- ۳- ایجاد هماهنگی عملکردی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی و بازارچه‌های مرزی با مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور؛
- ۴- شناسایی و تبیین منافع مشترک با کشورهای هدف در زمینه نقش آفرینی در زنجیره ارزش جهانی و کریدورهای اقتصادی؛
- ۵- توسعه موافقت‌نامه‌های دو و چندجانبه تجارت آزاد و تجارت ترجیحی با سایر کشورها و ایجاد درهم تنیدگی حداکثری بین مناسبات تجارت و ترانزیت با آنها؛
- ۶- استفاده حداکثری از ظرفیت سازمان‌های اگو، اتحادیه اقتصادی، اوراسیا، شانگهای، بریکس و دیگر سازمان‌ها و

- موافقتنامه‌های کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی نظیر شمال- جنوب، تراسیکا، چابهار و عشق‌آباد در جهت نیل به چشم‌انداز سند حاضر با تأکید بر گشودن بازارهای جدید حمل‌ونقل و ترانزیت؛
- ۷- زمینه‌سازی و تسریع در فرآیندهای الحاق به کنوانسیون‌های مهم حمل‌ونقل بین‌المللی و گمرکی و اجرای کامل موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های با عضویت فعلی کشور؛
- ۸- استقرار پنجره واحد خدمات یکپارچه گذر (ترانزیت) برای تسهیل تردد در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور؛
- ۹- جذب سرمایه‌گذاری خارجی و افزایش مشارکت بخش خصوصی داخلی در توسعه ترانزیت از کشور؛
- ۱۰- افزایش اقدامات حمایتی کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری و قیمت تمام‌شده ناوگان حمل‌ونقل جهت رقابت‌پذیری آنها با ناوگان سایر کشورهای؛
- ۱۱- پایش و ارزیابی مستمر وضعیت ترانزیت کشور بر مبنای سنجش‌های کلیدی عملکردی؛
- ۱۲- فعالسازی دبیرخانه‌های تخصصی برای مدیریت و راهبری هر یک از کریدورهای مهم ترانزیت؛

۲-۶- الزامات فرآیندی

- ۱- رفع تعارض‌های قانونی و تنقیح قوانین یا مقررات زدایی در حوزه ترانزیت با تأکید بر تطبیق حداکثری و همسوسازی قوانین تجاری ایران با قوانین تجاری بین‌المللی؛
- ۲- بازنگری، بروز رسانی و همسان‌سازی قوانین و مقررات ملی ترانزیتی با آخرین نسخ کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی؛
- ۳- افزایش ظرفیت عملکردی پایانه‌های مرزی جاده‌ای، ایستگاه‌های ورودی و خروجی ریلی، بنادر و فرودگاه‌ها از طریق اصلاح، کاهش و ساده‌سازی فرآیندها و زمان تشریفات اداری به منظور تسهیل ترانزیت توسط سازمان‌های ذیربط در مراکز مذکور؛
- ۴- افزایش سرعت و سهولت فرآیندهای ترانزیتی و کاهش مجموع هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ترانزیت از ایران؛
- ۵- تسهیل فضای کسب و کار در حوزه ترانزیت و اعطای مشوق‌های شکل‌گیری و بازاریابی بین‌المللی شرکت‌های خصوصی توانمند حمل‌ونقل بین‌المللی (کریری و فورواردری)؛

۳-۶- الزامات زیرساختی

- ۱- شتاب بخشی در تغییر شیوه‌های سنتی و توسعه و استقرار تجارت الکترونیک به عنوان یکی از الزامات نقش آفرینی کشور در عرصه آماد (لجستیک) بین‌المللی و ترانزیت؛
- ۲- تأمین و اختصاص منابع مالی از منابع دولتی و بودجه سنواتی و بهره‌گیری حداکثری از روش‌های نوین تأمین مالی؛ غیردولتی و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور؛
- ۳- نوسازی ناوگان ریلی و به‌روز رسانی ناوگان و بارگیرهای جاده‌ای و نوسازی و توسعه ناوگان هوایی و دریایی؛

- ۴- یکپارچه سازی سامانه های بین دستگاهی از طریق تبادل هوشمند داده ها؛
 - ۵- افزایش پایداری شبکه ارتباطی تبادل اطلاعات به ویژه در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور
 - ۶- اولویت دهی به تکمیل حلقه های مفقوده ترانزیتی ریلی و جاده ای؛
 - ۷- ارتقای تجهیزات و امکانات در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور و توسعه زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، انواع اسکله با کاربری خاص نظیر رو-رو، رو - پکس (RO-PAX)، مراکز آماد (لجستیک) و تیرپارک ها با استانداردهای بین المللی؛
 - ۸- انطباق پذیری و تعامل سامانه های داخلی و بین المللی و ایجاد سازوکارهای تبادل داده های حمل و نقلی، ترانزیتی و گمرک با سایر کشورها با هماهنگی دستگاه های حاکمیتی؛
 - ۹- مهیا نمودن شرایط خرید و یا افزایش واگن های ترانزیتی تخصصی با امکان سیر در خطوط ریلی کشورهای همسایه
 - ۱۰- مهیا نمودن شرایط خرید کانتینرهای خالی مرجوعی؛
 - ۱۱- تکمیل و ارتقاء زیرساخت های پذیرش پروازهای ترانزیتی اعم از مسیرها، فرودگاه ها و مراکز آماد (لجستیک) هوایی؛
 - ۱۲- توسعه، تجهیز و تکمیل بنادر بازرگانی به ویژه در مکران؛
- اقدامات اجرایی، طرح ها، پروژه های مرتبط با هریک از الزامات فوق الذکر برای توسعه ترانزیت کشور در کمیته تخصصی موضوع ماده ۱۰ این سند مطرح و بررسی و حسب ضرورت در نشست های اصلی ستاد نهایی و تصویب می شود.

ماده ۷ - اهم اقدامات پیشران

اهم اقدامات پیشران مدیریتی، فرآیندی و زیرساختی به شرح زیر تعیین می گردد:

۱-۷- اهم اقدامات مدیریتی و فرآیندی

- ۱- به منظور ایجاد انسجام و تسهیل عبور و مرور در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور و تقویت عملکرد کریدورهای حمل و نقل بین المللی و اعمال سیاست های واحد در حوزه ترانزیت و آماد (لجستیک) و اجرای دقیق طرح های جامع پایانه های مرزی مصوب شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز، وزارت راه و شهرسازی نسبت به مدیریت و هماهنگی امور زیربنایی و فرآیندی بین تمامی ارگان ها، نهادها و دستگاه های مستقر در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور اقدام می نماید. هرگونه برنامه ریزی، سیاست گذاری و اداره امور مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور حسب مورد تابع مفاد ماده (۵۷) قانون می باشد.
- ۲- کلیه دستگاه ها و نهادهای مرتبط با ترانزیت مکلف به هماهنگی با دبیرخانه ستاد ملی ترانزیت پیش از ابلاغ هرگونه مقررات و بخشنامه های محدودیت ساز در فرآیند ترانزیت و حمل و نقل بین المللی از قلمرو کشور و همچنین اجرای مصوبات ستاد به عنوان مرجع واحد راهبری امور مدیریت ترانزیت کشور با توجه به جایگاه قانونی و حدود و ثغور وظایف تصریح شده آن در ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم پیشرفت به منظور نظم بخشی و ایجاد انسجام در مدیریت ترانزیت و آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین المللی، می باشند.

- ۳- وزارت راه و شهرسازی مکلف است در راستای اجرای جزء (۴) بند (الف) ماده (۵۷) قانون، ظرف مدت سه ماه از تصویب این سند، شیوه نامه مدیریت امور زیربنایی و فرآیندی و همچنین هماهنگی میان سازمان ها و نهادهای مستقر در پایانه های مرزی هوایی، دریایی، ریلی و جاده ای، هماهنگی بین پایانه های مرزی دوطرف مرز و هماهنگی با کشورهای مبدأ و مقصد کالای گذری (ترانزیتی) را تدوین و به تصویب ستاد برساند.
- ۴- وزارت راه و شهرسازی مکلف است در راستای اجرای بند (ب) ماده (۵۷) قانون، پنجره واحد خدمات یکپارچه گذر (ترانزیت) در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور با قابلیت تبادل داده با سامانه های بین المللی مرتبط با ترانزیت برای همگام سازی فرآیندهای دستگاه های مستقر در مبادی ورودی و خروجی کشور اعم از وزارت راه و شهرسازی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت کشور (بازارچه)، مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی و گذرنامه با پنجره واحد فوق از طریق برقراری ارتباط با سامانه های موجود (نظیر سامانه جامع تجارت، سامانه جامع گمرک، سکوی پایش هوشمند ناوگان حمل و نقل، سامانه جامع حمل و نقل و سامانه های شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی) اجرا نماید و کلیه دستگاه های اجرائی مستقر در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور مکلفند وظایف قانونی خود را به طور مؤثر و به موقع در قالب پنجره واحد با رعایت قانون مدیریت داده ها و اطلاعات ملی - مصوب ۱۴۰۱ - به متقاضیان خدمات مزبور ارائه نمایند.
- ۵- دبیرخانه ستاد ضمن راه اندازی سامانه پیگیری و پایش مصوبات ستاد، نسبت به ایجاد داشبورد جامع ترانزیت کشور اقدام می نماید. در همین راستا، کلیه دستگاه ها موظف به تبادل داده های مرتبط با ترانزیت بوده و متقابلاً نیز ستاد امکان بهره برداری از داشبورد جامع ترانزیت برای همه اعضای ستاد و سایر دستگاه های ذیربط را مهیا می نماید.
- ۶- وزارت راه و شهرسازی از طریق سازمان ها و شرکت های وابسته یا تابعه سازوکار حمایت و تشویق شرکت های حمل و نقلی جهت توسعه فعالیت در حوزه های حمل و نقل کانتینری و ترکیبی را با تدوین بسته های تشویقی و با اولویت ارائه به فعالان داخلی حوزه ترانزیت که سوابق مشخص و موفق در زمینه بازاریابی و حمل کالای ترانزیتی دارند، ارائه نماید.
- ۷- وزارت راه و شهرسازی با همکاری نهادهای ذیربط در راستای توسعه ترانزیت هوایی نسبت به اعطای آزادی های هوایی و بهینه سازی و ایجاد مسیرهای هوایی رقابتی اقدام نماید.
- ۸- سازمان توسعه تجارت ایران با همکاری اعضای ستاد و اتاق های بازرگانی مشترک با سایر کشورها، اقدامات تسهیل گرایانه و نوین بازاریابی ترانزیتی را برای نقش آفرینی مؤثر فعالان بخش خصوصی و تشکلهای صنفی به عمل آورده و گزارش آن را به ستاد ارائه نماید.
- ۹- وزارت راه و شهرسازی به منظور تحقق اهداف سند حاضر، نسبت به نظارت بر اعمال مشوق ها و حمایت های حداکثری برای ترانزیت از قلمرو سرزمینی مطابق با مفاد آیین نامه اجرایی بند (پ) ماده (۵۸) قانون، به ویژه معافیت های ارزیابی کالا و کاهش تعرفه های ناوگان و کالای ترانزیتی فاقد محدودیت و ممنوعیت در چارچوب قوانین و مقررات کشور و نظارت بر ناوگان در مسیرهای ترانزیتی از طریق سکوی هوشمند پایش بصورت مستمر اقدام نماید.

- ۱۰- یگان‌های ذیربط فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (فراجا) به منظور کاهش زمان ترانزیت، در راستای تحقق اهداف موضوع مواد ۵۶ و ۵۷ قانون، وظایف مرتبط با کنترل و نظارت بر امور ترانزیت در طول مسیر و مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور را با استفاده حداکثری از سکوی پایش و تجهیزات هوشمند و مکانیزه انجام دهند.
- ۱۱- به منظور ارتقای ضریب ایمنی، اعتمادپذیری و رقابت‌پذیری ترانزیت کالا، بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلف است نسبت به طراحی و استقرار نظام جامع بیمه‌های ترانزیتی اقدام نماید.
- ۱۲- دبیرخانه ستاد بصورت مستمر تداخل فعالیت مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی و بازارچه‌های مرزی با مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور را شناسایی و پیشنهادات خود را در راستای رفع هرگونه تداخل و موانع احصا شده، تهیه و جهت تصویب به ستاد ارائه نماید.
- ۱۳- همه دستگاه‌های ذیربط در امر ترانزیت با محوریت وزارت امور خارجه به طور مستمر و هم‌افزا، نسبت به تقویت و تحکیم تعاملات با کشورهای مهم منطقه در زمینه افزایش همکاری در محورهای ترانزیتی موجود، توسعه محورهای ترانزیتی بین‌المللی مشترک و ایفای نقش فعال در اتحادیه اقتصادی اوراسیا و سازمان همکاری اقتصادی (اگو) و نیز کریدورهای تراسیکا، شمال-جنوب، چابهار، عشق‌آباد و سازمان شانگهای، گروه بریکس و سازوکارهای مشابه اقدام نماید.
- ۱۴- سازمان بنادر و دریانوردی مکلف است با هماهنگی وزارت امور خارجه نسبت به ایجاد کنسرسیوم خدمات بندری و حمل‌ونقل ترکیبی بین ایران و کشورهای هدف به ویژه هند و چین و استفاده از ظرفیت‌های پیمان شانگهای و بریکس به منظور افزایش تجارت دریابرد اقدام نماید.
- ۱۵- وزارت امور خارجه با همکاری دستگاه‌های ذیربط مکلف است، راینزی و پیگیری لازم را جهت ایجاد بستر انعقاد توافق نامه‌های دو و چندجانبه حمل‌ونقلی و گمرکی در کریدورهای ترانزیتی و افزایش پذیرش ناوگان و تسهیل تردد در مبادی ورودی و خروجی کشورهای همسایه و منطقه به عمل آورد.
- ۱۶- وزارت امور اقتصادی و دارایی (سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران) مکلف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، در راستای جذب سرمایه‌گذاری خارجی در توسعه زیرساخت‌ها و ناوگان، نسبت به احصای پروژه‌های مناسب و جذاب سرمایه‌گذاری و ارائه آن‌ها به متقاضیان سرمایه‌گذاری به صورت بسته‌های آماده همراه با مطالعات اولیه توجیه فنی و اقتصادی و مدل تجاری اقدام نماید.
- ۱۷- وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است با هماهنگی وزارت امور خارجه و بانک مرکزی در چارچوب وظایف قانونی تا پایان سال ۱۴۰۴، نسبت به بررسی و ارائه راهکار امکان‌پذیر به منظور تعدیل مشکلات زیرساخت‌های مالی - بانکی کشور برای سهولت تبادلات مالی بین‌المللی فعالین حوزه ترانزیت با تأکید بر راهکار پیمان‌های پولی دوجانبه اقدام نماید.

۷-۲- اهم اقدامات زیرساختی

۱- وزارت راه و شهرسازی از طریق سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته یا تابعه با همکاری دستگاه‌های ذیربط نسبت به توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور متناسب با تقاضای بار فعلی و برآوردی آتی ترانزیت به شرح زیر اقدام می نماید:

الف) ایجاد شرایط و یا نصب تجهیزات مکانیزه برای تسریع فرآیند حمل یکسره محمولات ترانزیتی
ب) بازنگری پلان و جانمایی فعالیت‌های مختلف به منظور تسهیل تردد ناوگان ترانزیتی

۲- وزارت راه و شهرسازی از طریق سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته یا تابعه مکلف است با انجام اقدامات ذیل زمینه لازم برای سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل چندوجهی، مراکز آماد (لجستیک)، ترانزیت کانتینری (با اولویت سرمایه‌گذاری خارجی و بخش غیردولتی) و رفع موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای در کریدورهای ترانزیتی عبوری از بنادر کشور (با اولویت بنادر بازرگانی) و فرودگاه‌ها را تا پایان سال برنامه فراهم نماید:

الف) تکمیل حلقه‌های مفقوده ریلی در پسکرانه بنادر متصل به کریدورهای ترانزیتی؛

ب) توسعه مراکز آماد (لجستیک) و حمل و نقل ترکیبی (چندوجهی) در پسکرانه بنادر بازرگانی واقع در مسیر کریدورهای ترانزیتی؛

ج) توسعه زیرساخت‌های رورو ریلی، کامیونی و روپکس در بنادر؛

د) توسعه زیرساخت‌های سخت افزاری و نرم افزاری حمل و نقل کانتینر یخچالی در پیشکرانه و پسکرانه بنادر؛

ه) ایجاد خط کشتیرانی مشترک و توسعه خطوط منظم کانتینری بین بنادر بازرگانی واقع در مسیر کریدورهای ترانزیتی و بنادر هدف؛

و) راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای و منظم، افزایش سرعت سیر واگن‌ها بر مبنای کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های حمل و نقل ریلی در ترافیک‌های بین‌المللی (COTIF و SMGS) در بنادر متصل به ریل؛

ز) راهبری و مدیریت یکپارچه عملیات بندری در بنادر ریل پایه از طریق بکارگیری اپراتور ریلی؛

ح) توسعه سامانه‌های رهگیری کالا، کانتینرها و وسایل نقلیه در بنادر، پیشکرانه و پسکرانه بنادر (کانتینر هوشمند)

ط) توسعه خدمات آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین‌الملل، پشتیبان بندری (توزین، اسکن، تعمیر و نگهداری) در رویه ترانزیت در بنادر واقع در مسیر کریدورهای ترانزیتی؛

ی) رفع موانع غیر تعرفه‌ای در رویه ترانزیت با استفاده از روشهایی مانند انجام عملیات بازرسی و نمونه برداری کالا در لنگرگاه و فعالیت شبانه‌روزی دستگاه‌های مستقر و استقرار آزمایشگاههای مرجع و تایید شده استاندارد در بنادر بازرگانی ترانزیتی؛

ک) توسعه فن آوری مرتبط با حمل و نقل ترکیبی از طریق احداث سکوی تخلیه و بارگیری محمولات فله و نصب دو دستگاه واگن برگردان و احداث خطوط فرعی جهت افزایش ظرفیت و اتصالات ریلی در بندر شهید رجایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی و در منطقه ویژه خلیج فارس توسط ایمیدرو با مشارکت شرکت های فولادی مستقر در بندر یادشده؛
ل) ارتقاء زیرساخت ها و سامانه های ارتباطی و ناوبری نظارتی فرودگاه های بین المللی دارای ظرفیت های ترانزیتی با اولویت فرودگاه های امام خمینی، مشهد، تبریز، شیراز و بندرعباس؛

ماده ۸ - اهم ابتکار عمل های چندجانبه منطقه ای و بین المللی

دبیرخانه ستاد از طریق «کارگروه دائمی طراحی ابتکار عمل های چندجانبه منطقه ای و بین المللی»، موضوع ماده ۱۰ این سند با محوریت وزارت امور خارجه، ابتکار عمل های چندجانبه منطقه ای و بین المللی که اهم آنها به شرح ذیل می باشند را به طور مستمر در طول برنامه هفتم مورد اقدام قرار خواهد داد:

۱- شناسایی ظرفیت های تجاری و نیازهای ترانزیتی بین کشورهای همسایه شامل ارایه و اجرای بسته بهبود مولفه های زمان و هزینه بین هر مبدا-مقصد عبوری از کشور؛

۲- شناسایی ظرفیت های تجاری و نیازهای ترانزیتی کشورهای منطقه به ویژه کشورهای محصور در خشکی (بدون مرز مشترک) از طریق تامین ظرفیت های اختصاصی آماد (لجستیک) برای ترغیب عبور آنها از ایران به منظور دسترسی به آبهای آزاد؛

۳- ایجاد مراکز آماد (لجستیک) بین المللی مرزی بر مبنای سند آمایش مراکز آماد (لجستیک) کشور با ترغیب سرمایه گذاران بخش های خصوصی داخلی و بین المللی؛

۴- دیپلماسی فعال اقتصادی و ترانزیتی دو و چندجانبه با استفاده حداکثری از ظرفیت اتحادیه های اقتصادی و سازوکارهای منطقه ای و بین المللی از جمله اوراسیا، اکو، شانگهای و بریکس به منظور توسعه ترانزیت پایدار از مسیر ایران؛

این ابتکار عمل ها در واقع نقشه راهی برای ارتقای جایگاه ترانزیتی کشور به شمار می آید، به گونه ای که با توسعه پنجره واحد خدمات یکپارچه گذر، تقویت روابط با همسایگان، کشورهای منطقه و حضور فعال در کریدورهای اقتصادی در بلندمدت، بستر لازم برای افزایش همگرایی بین المللی و بهره مندی پایدار از مزیت های ژئوپلیتیکی و اقتصادی کشور فراهم خواهد شد.

ماده ۹ - اهم اولویت های توسعه دالان های ترانزیتی

وزارت راه و شهرسازی مکلف است ظرف مدت ۶ ماه از تصویب سند، برنامه عملیاتی طرح ها و پروژه های اولویت دار مرتبط با دالان های ترانزیتی در سه شیوه حمل و نقل ریلی، جاده ای و دریایی از جمله پروژه های ارائه شده به شرح زیر به منظور رفع گلوگاه های ظرفیتی، ایجاد یکپارچگی و تکمیل زیرساخت های کریدورهای شمالی - جنوبی و شرقی - غربی با اخذ ملاحظات کمیته تخصصی روان سازی ترانزیت و توسعه لجستیک بین الملل و منضم به شیوه های تامین منابع مالی آنها با هماهنگی و همکاری سازمان برنامه و بودجه کشور را تهیه نماید.

۹-۱- طرح‌ها و پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی

- تکمیل احداث و بهره‌برداری راه آهن زاهدان-چابهار(شمالی - جنوبی)؛
- تکمیل احداث و بهره‌برداری راه آهن رشت-آستارا(شمالی - جنوبی)؛
- احداث راه آهن درود-خرم آباد-اندیمشک(شمالی - جنوبی)؛
- احداث راه آهن کرمانشاه-خسروی برای اتصال به شبکه ریلی عراق (شرقی - غربی)؛
- احداث و تکمیل راه آهن خاوران به چشمه ثریا برای اتصال به شبکه ریلی اروپا از طریق ترکیه (شرقی - غربی)؛
- بازسازی خط زاهدان به میرجاوه برای اتصال به شبکه ریلی پاکستان؛
- احداث راه آهن بندرعباس-لنگه؛
- اتصال شبکه ریلی به فرودگاه امام خمینی(ره)؛
- افزایش ظرفیت راه آهن تهران - محمدیه قم؛
- افزایش ظرفیت راه آهن جندق- تربت حیدریه - سنگان؛
- افزایش ظرفیت راه آهن محمدیه-شوراب-اردکان-بافق؛
- افزایش ظرفیت راه آهن کرمان-زاهدان؛
- افزایش ظرفیت راه آهن گرگان - ساری - گرمسار؛
- برقی کردن کریدور سرخس - بافق - بندرعباس (با استفاده از ظرفیت فاینانس مالی)؛
- برقی کردن کریدور رشت - قزوین (با استفاده از ظرفیت فاینانس مالی)؛
- برقی کردن کریدور سرخس - مرند و در ادامه تا چشمه ثریا (با استفاده از ظرفیت فاینانس مالی)؛

۹-۲- طرح‌ها و پروژه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای

- با توجه به وسعت شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، همچنین تعدد مبدا-مقصد‌های ترانزیتی در مسیرهای شرقی - غربی و شمالی - جنوبی، مجموعه‌ای از پروژه‌های اولویت دار مرتبط با کریدورهای ترانزیتی داخلی متصل به شبکه بزرگراه‌های آسیایی^۱ (AH) به شرح زیر است:

۹-۲-۱- مسیر شرقی-غربی و بالعکس:

- احداث کریدور بزرگراهی AH^{۷۵} از مرز سرخس و AH^{۷۸} از مرز لطف آباد AH^{۷۰} از مرز اینچه برون به شبکه اصلی AH^۱ مسیر مرز دوغارون-تهران-بازرگان و تکمیل پروژه آزادراهی این کریدور برای افزایش رقابت پذیری با کریدورهای میانی تراسیکا و زنگزور؛

^۱ Asian Highway

- احداث کریدور بزرگراهی AH^۲ از مبدا مرز میرجاوه با پاکستان به کرمان تا مرز خسروی با عراق، و اتصال به کریدور AH^۱ برای دسترسی به ترکیه از طریق مرز بازرگان برای اتصال کریدور اقتصادی چین و پاکستان موسوم به CPEC به کریدور اسلام آباد- تهران- استانبول موسوم به ITI؛

- ارتقای جاده موجود به بزرگراه از مرز ریمدان و اتصال به مسیر چابهار-زاهدان، برای تامین دسترسی مناسب به ظرفیت‌های تجارت با کشور پاکستان؛

- تکمیل پروژه بزرگراهی نوار ساحلی جنوبی چابهار - جاسک - بندرعباس - بندر امام خمینی - بندر خرمشهر برای توسعه ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی با کشورهای حوزه خلیج فارس؛

- تکمیل پروژه بزرگراهی نوار مرزی شمالی جلفا- کلاله- بيله سوار -پارس آباد- اردبیل- آستارا- انزلی- کلاچای- ساری- گرگان- بجنورد- قوچان- لطف آباد و مشهد- سرخس؛

۹-۲-۲- مسیر شمالی- جنوبی و بالعکس:

- احداث کریدور بزرگراهی AH^{۷۵} از بندر چابهار تا مرز سرخس ترکمنستان و اتصال آن به مرز میلک AH^{۷۱}، به منظور توسعه محور شرق و سواحل مکران و کریدورهای چابهار (هند-ایران-افغانستان) و عشق آباد (عمان-ایران-ترکمنستان-ازبکستان)؛

- تکمیل کریدور بزرگراهی AH^{۷۰} از مبدا بندرعباس به مرز اینچه برون و اتصال به مرز سرخس AH^{۷۵} و مرز لطف آباد AH^{۷۸} برای توسعه محورهای شرقی کریدور شمال - جنوب؛

- تکمیل کریدور بزرگراهی AH^۸ از مبدا بندر امام خمینی به مرز آستارا و اتصال به مرزهای عراق AH^۲ و مرزهای ترکیه AH^۱ برای توسعه کریدور نفتی عراق و توسعه محورهای غربی کریدور شمال - جنوب؛

- تکمیل کریدور بزرگراهی AH^{۸۲} که از مبدا نوردوز و عبور از جلفا و ایووغلی به شبکه اصلی شرقی - غربی AH^۱ و شمالی - جنوبی AH^۸ متصل می شود که این کریدور با توجه به سرعت پیگیری توسعه کریدور بزرگراهی AH^{۸۱} (زنگه زور) و برای دسترسی ارمنستان به آبهای آزاد از طریق ایران و بالعکس برای دسترسی ایران به گرجستان و دریای سیاه از طریق ارمنستان؛

- تکمیل کریدور بزرگراهی نوار مرزی ایواغلی- ارومیه- میاندوآب- سقز- سنندج- کرمانشاه- خرم آباد- اندیمشک- اهواز- بندر امام خمینی و اتصال به پایانه های مرزی؛

- احداث کریدورهای آزادراهی تهران-بندرعباس (AH^۲ , AH^{۷۰})، تهران-بوشهر (AH^{۷۲})، تهران-بندر امام خمینی (AH^۸)، با ترغیب و مشارکت بخش خصوصی و با دو هدف تامین کالاهای اساسی کشور از مرزهای جنوبی و ارتقای کریدورهای تاثیرگذار در بزرگراههای آسیایی؛

۹-۳- طرح‌ها و پروژه‌های حمل و نقل دریایی

- تکمیل رونا و همچنین تجهیز و بهره‌برداری از پایانه کانتینری شماره ۳ بندر شهید رجایی؛
- توسعه، تکمیل و تامین تجهیزات جزیره نگین بندر بوشهر؛
- توسعه، تکمیل و تامین تجهیزات اراضی پشتیبانی و اسکله‌های جدید بندر امام خمینی (ره)؛
- توسعه، تکمیل و تامین تجهیزات بندر امیرآباد و اسکله رو-رو ریلی آن؛
- تکمیل زیرساخت، روساخت، تجهیز و بهره‌برداری از فاز ۲ بندر شهید بهشتی چابهار و اتصال به شبکه ریلی؛
- احداث بندر بازرگانی بزرگ مکران (کوه مبارک)؛
- احداث بندر بازرگانی لنگه (مغویه)؛
- امکان‌سنجی، مکانیابی و احداث اسکله‌های آب عمیق در بنادر شمالی کشور با توجه به کاهش تراز سطح آب دریای خزر؛
- احداث پل ارتباطی بین لافت و پهل قشم از محل منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی به منظور بهره‌برداری و مدیریت یکپارچه فعالیت‌های بندری و دریایی در بنادر کاسپین انزلی و کاوه قشم با همکاری دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی؛

ماده ۱۰ - سازمان اجرایی دبیرخانه ستاد

- ۱-۱۰- براساس بند (الف) ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، ریاست «ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت)» به عنوان هماهنگ کننده و مسؤول حوزه گذر (ترانزیت) و آماد و پشتیبانی (لجستیک) برعهده رئیس جمهور (و در غیاب وی معاون اول رئیس جمهور) و عضویت وزرای امور اقتصادی و دارایی، صنعت، معدن و تجارت، کشور، نفت، امور خارجه، راه و شهرسازی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، رئیس سازمان برنامه و بودجه و یک نفر عضو ناظر از کمیسیون عمران با انتخاب مجلس می‌باشد.
- ۲-۱۰- دبیرخانه ستاد در وزارت راه و شهرسازی تشکیل و وزیر راه و شهرسازی به عنوان دبیر ستاد در راستای نظم بخشی و ایجاد انسجام در مدیریت ترانزیت و آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین الملل مسؤول هماهنگی، نظارت بر اجرا و پایش این سند می‌باشد.
- تبصره: آن دسته از وظایف شورای عالی هماهنگی ترابری کشور که به امر گذر (ترانزیت) و آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین الملل پرداخته است (ستاد مراکز آماد (لجستیک) و کارگروه روان سازی و توسعه ترانزیت) از این شورای عالی منتزع و به ستاد منتقل می‌گردد.
- ۳-۱۰- مسؤول دبیرخانه ستاد با وظیفه راهبری امورات اداری ستاد و کمیته تخصصی و کارگروه مربوطه توسط دبیر ستاد تعیین می‌گردد.
- تبصره ۱: اعضاء ستاد نسبت به معرفی رسمی نماینده مطلع و تام الاختیار خود در سطح حداقل مدیر کل ذیربط (به عنوان رابط) به منظور همکاری مستمر و کارشناسی با دبیرخانه اقدام نمایند.

۱۰-۴- دبیرخانه ستاد گزارش‌های مستمر پیشبرد اهداف و اجرای این سند و عملکرد اعضا و همچنین آخرین وضعیت ترانزیت از کشور را بصورت فصلی به رئیس و اعضای ستاد ارائه می‌دهد.

۱۰-۵- نشست‌های اصلی ستاد به صورت سه ماه یکبار و نشست‌های دبیرخانه بصورت ماهانه و حسب ضرورت در مقاطع کوتاه‌تر و با حضور حداقل دو سوم اعضای اصلی (نمایندگان اعضای ستاد، مندرج در ماده (۵۷) قانون) رسمیت یافته و برگزار می‌شود.

تبصره ۱: تصمیمات نشست‌های دبیرخانه ستاد پس از موافقت اکثریت آرای اعضای حاضر در جلسه (نصف بعلاوه یک) جهت طرح و تصویب در نشست‌های اصلی ستاد و ابلاغ به نهادها، بخش‌ها و دستگاه‌های ذیربط، به رئیس ستاد ارسال خواهد شد.

تبصره ۲: دبیر ستاد حسب صلاحدید و ضرورت می‌تواند پیشنهاد برگزاری جلسات فوق‌العاده را ارائه نماید.

تبصره ۳: دستور جلسات به همراه طرح‌های پیشنهادی توسط دبیرخانه ستاد تنظیم و حداکثر یک هفته قبل از تشکیل جلسات به اطلاع اعضا می‌رساند.

تبصره ۴: اعضای ستاد پیشنهادهای خود را به منظور طرح در جلسات حداقل ۱۰ روز قبل از برگزاری جلسات به دبیرخانه ستاد ارسال نمایند.

تبصره ۵: کمیته تخصصی روان‌سازی ترانزیت و توسعه لجستیک بین‌الملل متشکل از نمایندگان اعضای ستاد و حسب مورد، نمایندگان سایر نهادها و دستگاه‌های ذیربط و نیز اتاق‌های بازرگانی، تشکلات و فعالین بخش خصوصی به عنوان ناظر به منظور بررسی طرح‌ها و تنظیم تصمیمات نهایی برای ارائه به نشست‌های ستاد با موضوعات زیر تشکیل جلسه خواهد داد.

الف) اصلاح مقررات و فرآیندهای مرزی (گمرکی، حمل‌ونقلی و انتظامی) با رویکرد هوشمندسازی؛

ب) دیپلماسی حمل‌ونقل، موافقت‌نامه و تفاهم‌نامه‌ها؛

ج) طراحی ابتکار عمل‌های چندجانبه منطقه‌ای و بین‌المللی؛

د) امور بانکی، بیمه و جذب سرمایه‌گذاری خارجی؛

ه) تجاری‌سازی و ارتقای مشارکت بخش‌های عمومی و خصوصی؛

و) زیرساخت، بودجه و تأمین مالی؛

ز) تأمین سوخت ناوگان ترانزیتی؛

ح) سایر موارد مرتبط؛

تبصره ۶: دبیرخانه ستاد برای هریک از موضوعات فوق‌الذکر حسب نیاز نسبت به ایجاد کارگروه‌های تخصصی دائمی یا موقت از جمله «کارگروه دائمی طراحی ابتکار عمل‌های چندجانبه منطقه‌ای و بین‌المللی» با رویکرد ایجاد کردورهای اقتصادی اقدام خواهد نمود.

تبصره ۷: در راستای سیاست گذاری اثر بخش ستاد، دبیرخانه نسبت به تعریف مطالعات کاربردی در حوزه های تخصصی مرتبط و انجام آن از طریق دانشگاه ها، مراکز علمی و پژوهشی و مهندسين مشاور اقدام نماید.

تبصره ۸: اعتبارات مربوط به هزینه های راهبری، کارشناسی و مطالعاتی دبیرخانه ستاد همه ساله با پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در بودجه سالیانه لحاظ می گردد.

تبصره ۹: با رعایت بند (ت) ماده (۴۴) قانون و باتوجه به صلاحیت تصمیم گیری در امور مربوط به قراردادهای صادرات، واردات، سوآپ و گذر (ترانزیت) انرژی (گاز، برق، نفت و فرآورده های نفتی) با «ستاد راهبری تجارت منطقه ای انرژی»، مقرر گردید به منظور هماهنگی، موارد مرتبط با ترانزیت ریلی و جاده ای فرآورده های نفتی با اخذ نظر از «ستاد ملی ترانزیت» صورت گیرد.

دستگاه های اجرایی مکلفند در ارائه بودجه پیشنهادی خود به منظور درج در لوایح بودجه سنواتی، مصوبات ستاد را مورد توجه و در اولویت قرار دهند.

این سند در ده (۱۰) ماده از تاریخ ابلاغ برای همه دستگاه های اجرایی و نهادها لازم الاجراست و کلیه مصوبات و سیاست گذاری های قبلی مغایر با سند حاضر لغو و بلا اثر خواهد بود.

محمد رضا عارف

محمد رضا عارف