

## تاریخچه حمل و نقل و ترانزیت، سیر تکاملی آن و کنوانسیونهای مرتبط

حسن صادقی<sup>۱</sup>

آموزشگاه عالی فارابی کرج

## چکیده

اگرچه قدمت و تاریخچه حمل و نقل به قدمت بشر برمی گردد. لیکن مهمترین اسناد در زمینه حمل و نقل به راه ابریشم بر می گردد. این مسیر در سده دوم قبل از میلاد بوجود آمده و تا سده شانزدهم، تقریباً به مدت ۱۸۰۰ سال از اعتبار تجاری و بازرگانی برخوردار بوده است. از اواخر قرن ۱۴ میلادی این مسیر اهمیت خود را به دلیل بسط و گسترش راه ها و حمل و نقل دریایی و انقلاب صنعتی و استفاده از کشتی های تجاری از دست داد و تا اوایل قرن ۲۰ ادامه داشت. از این تاریخ به بعد بخشی دیگر از حمل و نقل یعنی راه آهن نقش آفرینی نمود تا اینکه در دهه های آخر قرن بیستم با توسعه و تکمیل کامیون های بار و تجاری شدن عملیات حمل و نقل جاده ای، حیات جدیدی در تجارت زمینی دمیده شد. به نحوی که دهه ۸۰ میلادی را نقطه عطفی در حیات حمل و نقل و تجارت زمینی پس از چند قرن رکود تلقی نموده اند و باردیگر توسعه تجارت زمینی آسیا - اروپا در دستور کار بین المللی قرار گرفت. این موضوع آنچنان که برای غرب اهمیت پیدا کرده بود برای آسیا روشن نبود. ترانزیت کالا، رمز موفقیت بسیاری از کشورها در تسهیل مراودات تجاری و بازرگانی است. در دنیای امروز، با توجه به روند آزادسازی تجاری و با تلاش سازمان های منطقه ای و بین المللی از جمله گات و سازمان تجارت جهانی، تجارت در عرصه بین الملل با تغییرات عمده ای مواجه بوده است.

شبکه های حمل و نقل شاهراه های حیاتی اقتصادی و اجتماعی هر کشورند و کارآمد بودن سیستم های مرتبط با آن، نقش استراتژیکی در توسعه متوازن بخشهای مختلف و ارتقاء بهره وری ملی دارد. قدرت و سرعت در شبکه های ترابری فرصتهای بیشتری برای توسعه منطقه ای ایجاد می کند و وحدت و یکپارچگی هر کشور به سهولت دسترسی بین مناطق آن بستگی دارد. حمل و نقل و ترانزیت از موضوعات اثرگذار سیاسی، امنیتی، اجتماعی و اقتصادی است و قسمت عمده تمدن های بشری مدیون آن است. وضعیت جغرافیایی ایران و دسترسی به آبهای آزاد و قرارگیری بین کشورهای محصور در خشکی، پتانسیل بالایی جهت ترانزیت در کشور ایجاد کرده است. بنابراین حمل و نقل را می توان به عنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین المللی و تامین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی معرفی نمود.

<sup>۱</sup> -نویسنده مسوول: دانشجوی کارشناسی ارشد فناوری اطلاعات و ارتباطات، موسسه آموزش عالی فارابی کرج

واژگان کلیدی: ترانزیت، حمل و نقل جاده ای، گمرک، تاریخیچه حمل و نقل و ترانزیت، تکامل

## مقدمه

حمل و نقل از ضرورتها و اساس مبادلات بازرگانی و کلید توسعه اقتصادی و اجتماعی است، بنابراین نارسایی در حمل و نقل، رشد اقتصادی را متوقف ساخته و از کارایی بخشهای اقتصادی می‌کاهد و فعالیت‌های اقتصادی را در حد خود مصرفی محدود می‌نماید. به همین دلیل است که متخصصان حمل و نقل اعتقاد دارند که بین کارایی در بخش حمل و نقل و کارایی عمومی اقتصاد و رشد اقتصادی رابطه‌ای مستقیم وجود دارد و حمل و نقل را واسطه میان فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی و خدماتی در سطح ملی و بین‌المللی می‌دانند. بنابراین، حمل و نقل یکی از عناصر اصلی و کلید توسعه و تحول در کشورهای پیشرفته به شمار می‌رود. چنانچه ارتباط این کشورها با خارج قطع شود، علیرغم تکنولوژی پیشرفته، موقعیت جهانی خود را از دست داده و چرخ غول آسای اقتصاد شکوفای آنان از گردش باز می‌ماند [12].

صنعت حمل و نقل به عنوان پیش نیاز و زیربنای توسعه دارای نقش اساسی و کارآمد در باروری امکانات و استعدادهای بالقوه جوامع بوده و توسعه این بخش باعث اقتصادی شدن و رونق دیگر فعالیتها و افزایش تولید ناخالص ملی می‌شود. همچنین به شکل مستقیم و غیر مستقیم در اشتغال زایی و توسعه مناطق مختلف و رفع انزوای مناطق محروم و مستعد کشور بسیار موثر است. در بین بخشهای مختلف حمل و نقل راه آهن بدلیل امتیازاتی از قبیل سرعت بالا در تخلیه و بارگیری، مدیریت و کنترل

متمرکز، ضریب امنیتی بالاتر، صرفه جویی در مصرف انرژی و ... جایگاه ویژه ای را به خود اختصاص داده است. در این راستا ترانزیت به عنوان یکی از منابع مهم کسب درآمدهای ارزی ملی و مستقل از صادرات نفت می‌باشد و راه آهن با امکانات گسترده می‌تواند یک بازوی اجرایی قدرتمند در این زمینه محسوب گردد [12].

احیای مسیر تاریخی ابریشم که امروزه بیش از ۲۰ کشور در حوزه ارتباطی آن قرار دارند، اگر چه از لحاظ زیر ساختارهای فیزیکی بسیار مهم است و آماده سازی جاده های مواصلاتی و سایر نیازهای مرتبط با امر جابجایی کالا به خصوص ترانزیت در هر دو مسیر خشکی و آبی اهمیت فوق العاده ای دارد، اما مهم تر از آن تجهیز گمرکات مبادی کشورهای واقع شده در مسیر جاده ابریشم به امکانات و فناوری های مدرن است که می تواند به نحو قابل توجهی در افزایش حجم مبادلات تجاری و تسهیل عبور کالاها ( ترانزیت ) از مرزهای گمرکی موثر باشد [12].

اجرای سامانه جامع گمرکی در اکثر گمرکات مرزی ایران و از جمله گمرکاتی که در مسیر جاده ابریشم قرار گرفته اند به طور خودکار این امکان را به وجود آورده تا در صورت عملی شدن پروژه اقتصادی جاده ابریشم جدید، هم در بخش ترانزیت خارجی و هم واردات و صادرات، بتوان خدمات و فعالیت های گمرکی را در چارچوب سیستم های الکترونیکی ارائه کرد. پیشرفتهای حاصله در زمینه تکمیل سامانه جامع گمرکی این امکان را به وجود آورده که در قالب پنجره واحد تجاری و دروازه مشترک مرزی برخی از خدمات و تسهیلات را به بازرگانان و تجار کشورهای مسیر جاده ابریشم ارائه کرد و در صورت همکاری کشورهای همجوار این تسهیلات را به شکل مجازی در اختیار تجار و بازرگانان قرار داد.

جابه جایی نقش مهمی در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جامعه دارد و در اکثر طرح های توسعه، حمل و نقل به عنوان یکی از بخش های سرمایه گذاری در نظر گرفته می شود و سیاست های توسعه بدون بهره جستن از برنامه ریزی های جامع برای حمل و نقل با توجه به راه های مختلف جا به جایی امکان پذیر نیست [12].

مملکتی و جابه جایی نیروی نظامی و امنیتی در همه حال نیازمند برخورداری از یک سیستم اطمینان بخش حمل و نقل و ارتباطات می باشد. عظمت امپراطوری روم، بیش از هر چیز به قدرت شبکه راه های احداثی رومیان تکیه داشت و در سرتاسر این راه ها به دنبال لژیون های رم معمولاً مامورین اداری و پست و تجارت روانه می شدند. ابتدائی ترین شیوه حمل و نقل زمینی باربری بوسیله انسان بوده است انسان در حرکت آهسته و کند خود کالاهای مورد نیاز خود را از نقطه ای به نقطه ای دیگر انتقال می داده است و آثار این نوع حمل و نقل هم اکنون به ندرت در بعضی از کشور های فقیر و کم توسعه جهان دیده می شود و هنوز هم بخش مهمی از باربری کشور های فقیر در حال توسعه توسط انسان انجام می گیرد [16].

### تاریخچه حمل و نقل

مهمترین اسناد در زمینه حمل و نقل به راه ابریشم که از قدیمی ترین مسیرهای مبادله کالای تجاری و دانش و فرهنگ بشری بین تمدن های یونانی و لاتین با آسیای شرقی، هندوستان و چین به مسافت ۱۲ هزار کیلومتری از روستای توان هوانگ چین تا شهر رم امتداد دارد، می باشد. این مسیر در سده دوم قبل از میلاد بوجود آمده و تا سده شانزدهم، تقریباً به مدت ۱۸۰۰ سال از اعتبار تجاری و بازرگانی برخوردار بوده است. از اواخر قرن ۱۴ میلادی این مسیر اهمیت خود را به دلیل بسط و گسترش راهها و حمل و نقل دریایی و انقلاب صنعتی و استفاده از کشتی های تجاری از دست داد و تا اوایل قرن ۲۰ ادامه داشت. از این تاریخ به بعد بخشی دیگر از حمل و نقل یعنی راه آهن نقش آفرینی نمود تا اینکه در دهه های آخر قرن بیستم با توسعه و تکمیل کامیون های بار و تجاری شدن عملیات حمل و نقل جاده ای، حیات جدیدی در تجارت زمینی دمیده شد. به نحوی که دهه ۸۰ میلادی را نقطه عطفی در حیات حمل و نقل و تجارت زمینی پس از چند قرن رکود تلقی نموده اند و باردیگر توسعه تجارت زمینی آسیا - اروپا در دستور کار بین المللی قرار گرفت. این موضوع آنچنان که برای غرب اهمیت پیدا کرده بود



### تاریخچه و اهمیت حمل و نقل جادهای

حمل و نقل با جابجایی انسان و کالاها از نقطه ای به نقطه ای دیگر آغاز و از جمله خصائص ذاتی و کهن و ماندگار انسان هاست، به همین جهت آشنایی انسان با پدیده حمل و نقل به زمان های باستانی بر می گردد و باستانی ترین طریقه تجارت عبارت از مبادله کالا با کالائی دیگر بوده که ضرورتاً نیازمند حمل و نقل و جابجائی اجناس می باشد. مسائل نظامی نیز در نوع خود ضرورت های دیگری بوده اند که در شرایط زمانی و مکانی ویژه ای فعالیت حمل و نقل را توسعه داده اند. هیچ دولت و سازمان سیاسی بدون حمل و نقل و ارتباطات نمی تواند موجودیت خود را تثبیت نماید زیرا اداره تشکیلات داخلی و نشر اصول و قوانین

حمل و نقل جاده ای و محلی برای تمرکز خدمات حمل و نقلی بشمار می روند که اولین موارد قابل ذکر در این زمینه می توان به پایانه های بنادر امام خمینی (ره)، بندرعباس، بندرچابهار و بوشهر اشاره نمود که به عنوان مبادی اصلی ورود و خروج کالا مورد بهره برداری قرار گرفتند و مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی از جمله مجموعه های خدماتی هستند که برای رفاه مترددین و مسافری در جاده های مواصلاتی کشور پیش بینی شده اند [7].

#### پیشینه تاریخی جاده ابریشم

جاده ابریشم از بیش از دو هزار سال قبل مسیر حمل و تجارت ابریشم و ادویه با دنیای غرب بوده است. مبدأ آن چین بوده و با عبور از ( قلمرو ایران قدیم ) شهرهای سمرقند و بخارا به مرو، سرخس، نیشابور، گرگان، ری، قزوین، زنجان و تبریز ایروان دریای سیاه و یا بنادر شام ( سوریه ) و شاخه دیگر آن از سمرقند به خوارزم هشتراخنا عبور از شط دن به دریای آزرورف و از طریق دریا به یونان و روم منتهی می شد. شعبه دیگری از طریق ری به بغداد شرق قسطنطنیه اسکندریه و روم می رسید. این مسیرها امروزه نیز اصلی ترین مسیر بین چین، آسیای میانه، جمهوری اسلامی ایران، ترکیه و اروپا به شمار می روند که پروژه های مهمی در جهت تکمیل زیر ساخت ها و افزایش ظرفیت حمل در آن از سوی کشورهای منطقه در دست پیگیری و اجرا است و کشورهای چین، آسیای میانه و قفقاز و جمهوری اسلامی ایران خواهان احیای موقعیت تاریخی این کریدور مهم و تاریخی هستند. طول مسیر جاده های این کریدور از مبدأ شیان در شمال غرب چین و با عبور از خاک ایران عراق سوریه تا کنار دریای مدیترانه بیش از هفت هزار کیلومتر است که چهار هزارکیلومتر آن در خاک چین و بقیه در منطقه یاد شده قرار دارد [12]. جاده ابریشم یا راه ابریشم، راهی کاروان رو که از دوران باستان در دو قاره آسیا و اروپا از چین تا مدیترانه، مورد بهره برداری تجارتي، زیارتي و سیاحتي بوده است. نام جاده ابریشم را اولین بار فردیناند فون ریشث هوفن (۱۸۳۳، ۱۹۰۵)، جغرافیدان آلمانی، در میانه قرن نوزدهم به کار برد. ظاهراً سبب

برای آسیا روشن نبود. زیرا بسته بودن مرزهای بسیاری از کشورها و بویژه کشورهای سوسیالیستی و شرایط سیاسی موجود جهان مانعی بر درک این موضوع بود که با فروپاشی نظام های متمرکز سوسیالیستی و بازگشایی مرزهای تجاری آنان و بهبود روابط بین کشورهای آسیایی و تفکر آزادسازی تجارت و عدم حمایت از تولیدات داخلی زمینه توجه به این مقوله در این قسمت از دنیا هم بوجود آمد. بدین ترتیب اتفاقات غرب و شرق از یک سو و کوتاه شدن مسیرهای زمینی برای آسیا و اروپا و طبعاً کاهش زمان سفر باعث گردید تا استفاده از کریدورهای زمینی به جای دریایی در تجارت آسیا - اروپا مطرح گردد. در نتیجه برای فراهم نمودن و آماده سازی مبادلات، کمیسیون اسکاپ (کمیسیون اقتصادی، اجتماعی آسیا اقیانوسیه) در چهل و هشتمین نشست خود پروژه آلتید ALTID (توسعه شبکه زیربنایی حمل و نقل زمینی آسیا) را تصویب نمود. این استراتژی عناصری دارد که عبارتند از: ۱- تسهیل حمل و نقل در مرزها ۲- مطالعه و بررسی و تعیین کریدورها ۳- همکاری با سایر سازمانهای بین المللی (اكو - اسکاپ و ...) در این راستا نقش و اهمیت جمهوری اسلامی ایران به لحاظ موقعیت جغرافیایی از قدیم الایام مطرح بوده به نحوی که بخش عمده ای از مسیر راه ابریشم از قلمرو ایران عبور می کرده است. بررسی تحولات بخش حمل و نقل در دوره پیش از انقلاب بیانگر این موضوع است که ظرفیت های ایجاد شده در زمینه حمل و نقل صرفاً برای پاسخگویی به نیازهای فوری و روزافزون ناشی از رشد جمعیت بوده است و آنگونه که بایستی مورد توجه قرار می گرفت، لحاظ نشده است. با پیروزی انقلاب اسلامی، تلاش برای توسعه همه جانبه حمل و نقل آغاز شد که اگرچه بروز تحولات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی چون جنگ تحمیلی، کاهش قیمت نفت روند توسعه این بخش را دچار مشکل ساخت اما نمودهای عینی تلاش های صورت گرفته مؤید اینست که بسترهای مناسب برای توسعه همه جانبه این بخش فراهم گردیده است که در قالب احداث پایانه های عمومی بار و مسافر و مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی در قالب اندیشه های منسجم و سازمان یافته امروزی است. پایانه های عمومی دروازه های اصلی ورود به شبکه



### جاده خراسان - مسیر تهران مشهد

معروفترین قسمت جاده ابریشم جاده خراسان بود. این جاده از دروازه خراسان نیز شاهراه خراسان شروع می شد و از ایران عبور کرده و از طریق ماوراءالنهر تا مرزهای چین امتداد می یافت. جاده بزرگ خراسان از معروف ترین شاهراه های بغداد نیز بحساب می آمد، که به طرف شرق می رفت و مرکز را به شهرهای ماوراءالنهر در حدود چین متصل می ساخت. لسترنج در این باره نوشته است: "این جاده از دروازه خراسان در خاور بغداد شروع می شد و از صحرا گذشته از پل های مستحکمی که بر روی رودخانه ها ساخته بودند عبور می کرد تا به "حلوان" می رسید و در این جا به ایالت جبال وارد می شد و پس از عبور از یک سربالایی تند به کرمانشاه مرکز کردستان می رسید و ایالت جبال را با خطی مورب درنور دیده به سمت شمال خاوری می

این نامگذاری، تجارت ابریشم به عنوان معروف ترین، سبک ترین و گرانبهاترین کالایی بوده که طی دهها قرن از طریق این جاده از چین به غرب می رفته است. مسیر اصلی این راه بین ۳۰ و ۴۰ عرض شمالی و ۱۰ تا ۱۱۰ طول شرقی امتداد داشته است. راه های فرعی دیگری نیز از هند و جنوب ایران به آن می پیوسته که به دلیل اهمیت نوع کالاهایی که در آنها حمل می شده، نامهای دیگری، مثل "راه ادویه"، به آنها داده شده است. این راهها نیز تا ۲۰ عرض شمالی امتداد می یافتند. جاده ابریشم، آسیا را از طریق خشکی طی میکرد که طول راههای آن بالغ بر ۸۰۰۰ کیلومتر بود این جاده از مشرق، شهر چانگ آن، شیآن امروز، پایتخت باستانی چین آغاز می شد و به سوی شمال غربی در طول دیوار بزرگ چین ادامه می یافت سپس به دو شاخه تقسیم شده و از حاشیه صحرای تاکلاماکان عبور کرده، و با عبور از چندین گردنه مرتفع از قله های پر برف کوههای پامیر می گذشت سپس از سرزمین های بلخ افغانستان که از غرب به سوی فلات ایران کشیده می شد، از شهرهای سمرقند و بخارا می گذشت و از آنجا به مرو می رسید. شعبه دیگری از راه به سوی شمال می پیچید و به کرانه شرقی دریای خزر متصل می شد. سپس با قطع عرض دریای خزر، به باکو می رفت و در امتداد دره رود ارس ادامه می یافت و با گذشتن از جنوب شرقی دریای سیاه به قسطنطنیه (استانبول) می رسید. راه دیگری نیز به سوی شمال غربی می رفت و از شمال دریای خزر می گذشت تا به کرانه شمالی دریای سیاه برسد. امتداد جاده از بلخ به طرف مرو و ناحیه جنوبی دریای خزر می آمد، شهرهای طوس و صد دروازه هکاتومپیلیس، پایتخت اشکانیان، نزدیک دامغان امروزی را پشت سر می گذاشت، سپس به ری می رسید و به سوی اکباتان همدان کنونی امتداد می یافت و با قطع رشته کوه زاگرس به طرف بین النهرین و انطاکیه می رفت.

## حسابداری و مدیریت

با رویکردهای کاربردی و پژوهشی نوین

مخاطرات بستگی به فعالیت گسترده حکومت داشت. وسایل عمومی حمل و نقل کاروان ها، اشتراک بودند و الاغی بازنگی برگردن در جلو کاروان راه می سپرد. در فصل زمستان جاده را با قاطرها باز می کردند و یا در مقابل برف پناهگاه هایی می ساختند. از این رو بر اساس شرایط جاده و زمین، فاصله منازل از یکدیگر ساخته می شد. ساخت بناهای با ارزش تاریخی توسط حکام و متمولین در طول جاده خراسان از جمله پیامدهای این مسیر است. قرار گیری مشهد امام هشتم در مرز شرقی ایران رونق تردد این مسیر را دو چندان نمود، که هم از لحاظ زیارت و هم استمرار استفاده از این مسیر را باعث شده است. که این خود عامل پابر جا بودن مسیر هزار کیلومتری آن است. شرایط سفر در ایران با کاروانی بود و کاروانسراهایی، و این از ویژگی های اصلی تجارت ایرانیان محسوب می شد. گاهی معامله پایاپای (تهاتری) نیز صورت می گرفت، یعنی کالاها را با کالاهای دیگر معاوضه می کردند و یا این که در جاهایی به فروش می رساندند. تمامی اجناسی که به نواحی دیگر منتقل می شد کل محصولات یک منطقه یا شهر خاصی نبود. میزان قابل توجهی از آن، در منطقه و یا در حومه مصرف می شد. از این رو مطالب جغرافی نگاران را در مورد فرق بین اجناس و کالاهای تجاری دیگر را باید جدی تلقی کرده و آن را نادیده نگرفت. در میان محصولات می توان از انواع پارچه های شرق و شمال ایران یعنی خراسان، خوارزم و منطقه اطراف ری و قم یاد کرد. ابریشم و محصولات ابریشمی و نیز قالی از شهرهای جاده ابریشم همچون سمرقند، مرو، نیشابور و از ری و یزد - مراکز عمده پارچه های پنبه ای - وارد می شد. محصولاتی از این نوع به خصوص ابریشم نه تنها به سرزمین های غرب آسیا، بلکه به اروپا نیز صادر می گشت. صابون به خصوص در بلخ وارجان به عمل می آمد و عطر در فارس و آذربایجان، زعفران در غرب و شمال ایران (همدان، قم، طبرستان). و نیل، بخشی در هند و بخش دیگری در مصر تولید می شد. افزون بر این، ایران مواد خوراکی خلافت هم چون روغن کنجد، روغن حیوانی، عسل، میوه های تر و خشک نظیر خرما (کرمان) کشمش و شکر (خوزستان) و ادویه را تدارک می دید. باید از گوسفند رمه و غله هم صحبت کرد. از ایران مقدار زیادی ماهی

رفت و از همدان نیز می گذشت تا به ری می رسید. پس از عبور از ری به سمت خاور متوجه می شد و از قومس عبور نموده کوه های طبرستان را در سمت چپ و کویر لوت را در جنوب خود می گذاشت تا نزدیک بسطام به ایالت خراسان وارد می گردید"



## مسیر تهران - مشهد . جاده خراسان

به موازات این جاده در این مسیر در فواصل تقریباً سفر یک روزه در حدود ۳۵ کیلومتری منازل، کاروانسراهای معروف به ایوان و رباط وجود داشتند که مسافران می توانستند در آن ها به تهیه زاد و توشه و نیز داد و ستد بپردازند و مال التجاره خود را تخلیه کنند. برای تشخیص مسیر، گنبدهایی بر سر راه ایجاد کرده بودند که در هوای طوفانی و زمستان های برفی بهترین راهنما بودند. هوای ناملایم، رفت و آمد جاده ها را تهدید می کرد. گاهی پل ها خراب می شدند و برای گذشتن از رودخانه ها هم، مخصوصاً در ایام بهار که آب آن ها زیاد می شد، باید از گذار آن استفاده می کردند. تاسیس کاروانسرا و تعمیر پل ها از وظایف حکومت شمرده می شد، و با ورود اسلام به ایران برای تاسیس آن ها افراد خیری پیش قدم می شدند و گاهی نیز حکام به این کار مبادرت می ورزیدند. اردوکنشی های نظامی و هجوم قبایل و نا امنی این مسیر از مخاطرات جدی حمل و نقل در تاریخ بودند. (حمله ترکها - مغولان - افغانها و....) برطرف کردن این

یکدیگر منتقل می نمودند. از این مسایل پیداست که در آن روزگاران، خاورمیانه امپراتوری محوری جهان برشمرده می شده، نه چین که خود را "امپراتوری محوری" می پنداشت و یا حتی بیزانس و اروپای غربی که چندان به حساب نمی آمدند. تنها جغرافی نگاران مسلمان بودند که شناخت منطقی و مطلوبی از تمامی تمدنهای جهان داشتند، چون مسلمانان همسایگان تمامی آن ها - اروپای غربی و شرقی، آفریقای سیاه، هند و اندونزی، چین و آسیای مرکزی - بودند [6].



گمرک اتریش در حدود سال ۱۶۵۴ شمسی - عکس از آرشیو کتابخانه ملی ایران

### تاریخچه گمرک در ایران

در زمان اشکانیان اداره گمرک در ایران وجود داشته و آنچه وارد کشور می گردیده، مانند: ابریشم چین و ادویه هندوستان و کالاهای رومی در دفاتر مخصوص ثبت و از صاحبان آنها حقوق معینی دریافت می شده. در دوره های بعد در ایران بیشتر رویه تجارت آزاد مرسوم بوده است. از زمان صفویه به بعد از کالاهای وارده به کشور حقوق و عوارضی بنام فرضه گرفته می شده است. عوارض گمرکی کالاهای وارد از طریق خلیج فارس به کیفیت بهای آنها تعیین می شده است، منتها چون دولت قادر به نظارت دقیق در اخذ حقوق گمرکی نبوده از زمان شاه سلیمان (۱۰۸۵ هـ ق/۱۶۷۴ م) گمرک به اجاره داده شد و این ترتیب بیش از دو

خشک به خصوص از نوع سگ ماهی دریای مازندران و آرال و دریاچه وان و نیز ماهی خلیج فارس صادر می شد. از میان حیوانات سواری و باری، شتر در درجه اول اهمیت بوده و شتر بلخی شهرتی بسزا داشته و تعداد زیادی از آن ها را در سرزمین های شرق خلافت پرورش می دادند و از آن جا به نواحی دیگر صادر می کردند. نقره بیشتر طلا و جواهرات را به طور محلی استفاده می کردند و مواد خام آن را صادر نمی کردند. از سایر فلزات برای ظروف خانگی (کتری مسی و غیره) و یا کارخانه های اسلحه سازی محلی استفاده می نمودند. از چوب جنگل های شمال ایران و بعضی از مناطق کوهستانی برای ساخت خانه و یا اشیای چوبی بهره می گرفتند. نشادر از ماوراءالنهر می آمد و نفت که هنوز ارزش سوختی آن کشف نشده بود، در باکو و یا شمال عراق برای کارهای پزشکی و دارویی استخراج می شد. از برف و یخ نیز نباید غافل ماند، مقدار زیادی برف از کوه های ایران به بغداد حمل و تا تابستان در یخچال ها نگه داری می شد و از آن در خانه های ثروتمندان و یا خلفا برای خوردن استفاده می شد. بازارهای بزرگ، اصفهان، نیشابور و هرات در حیات اقتصادی اهمیت زیادی داشتند. از هند، پارچه های پنبه ای، دستمال و حوله، ابریشم و کنف، نیل برای رنگرزی، گندم، جو، ارزن و نخود وارد می شد. هند در قبال این محصولات، برده (از سرزمین های شمالی)، اسلحه و جوشن دریافت می کرد. از چین، ابریشم و ظروف چینی وارد می شد. مسلمانان پس از پیروزی بر چینی ها در سال ۱۳۳ هـ، در نزدیکی سمرقند موفق به تولید کاغذ گردیدند. از این رو تولید این محصول به مدت چند قرن در بخش های شمال شرقی متمرکز شده بود. مسکوکات نقره ای در موازات راه های تجاری این منطقه تا اسکانندیناوی و انگلیس کشف شده است. ترکان را نه فقط در سپاهی گری بلکه به دلیل زیبایی و سربه راهی، در امورخانه به کار می گرفتند. بنابراین، تجارت سرزمین های شرقی خلافت زیربنای محکمی برای ارتقای سطح زندگی بود و در حیات اقتصادی، سیاسی جوامع مختلف و حکومت های آن عاملی عمده به شمار می آمد. بازرگانان سرزمین های مختلف در بازارهای هدف با یکدیگر ملاقات کرده و به داد و ستد کالا می پرداختند و دانش و تجارب خود را به

بازرگانی با ایران توفیق یافته بودند از تعرفه حداقل استفاده کردند و کالاهایی که از سایر کشورها وارد می‌شد مشمول پرداخت حداکثر حقوق گمرکی گردید [11].

در سالهای ۱۳۱۵ و ۱۳۲۰ و ۱۳۲۹ و ۱۳۳۲ ه. ش. چندین بار در قانون تعرفه گمرکی ایران تجدید نظر شد؛ و سرانجام با استفاده از تجربیات جامعه ملل سابق و طرحی که برای تعرفه گمرکی تهیه گردیده و در بسیاری از کشورهای جهان مورد استقبال و استفاده قرار گرفته بود، قانون تعرفه گمرکی در دهم تیر ۱۳۳۷ به تصویب مجلس شورای ملی رسید. قانون مزبور مشتمل بر ۳۶ ماده و جدول منضم به آن است که مشتمل بر ۲۱ فصل و ۸۶ بخش و ۹۹۱ نوع کالا است. در این فصول، انواع کالاها به حال ماده اولیه، نیمه ساخته و تمام شده و آماده به مصرف ذکر شده و با رعایت احتیاجات کشور، تولیدات داخلی، تقویت و حمایت صنایع ملی و قوه خرید و میزان نیازمندی طبقه مصرف کننده برای آنها حقوق و عوارض گمرکی وضع گردیده است. درآمد اداره گمرک در اولین سال تاسیس (۱۲۷۷ ه. ش) جمعاً بالغ بر ده میلیون ریال بود و در سال ۱۳۳۸ ه. ش. به بیش از ۹ میلیارد ریال که برابر با یک سوم بودجه کل کشور بود رسید. در قبال این درآمد هنگفت، هزینه اداری گمرکخانه در سال ۱۳۳۸ بالغ بر ۲۴۰ میلیون ریال، یعنی کمتر، از ۳٪ درآمد مذکور بود. قانون امور گمرکی در سال ۱۳۹۰ بازبینی شده و متن قانون جدید امور گمرکی در دیماه این سال جهت اجرا ابلاغ شد [11].

## قابلیت های ترانزیتی کشور

کشور ایران به دلیل موقعیت سوق الجیشی و استراتژیکی که در منطقه آسیا دارد همیشه و از قدیم الایام به عنوان شاهراه عبوری خاور دور به کشورهای اروپایی بوده است. از این منظر حمل و نقل بین المللی گسترده ترین دانش ها و فنون بشری را در جهان به طور مستقیم و غیر مستقیم دربر گرفته و بستر ساز توسعه روابط اقتصادی و تجاری بین کشورها است. در بین شیوه های حمل و نقل بین المللی، ترانزیت یکی از موضوعات اثرگذار اقتصادی و از شفاف ترین روش های ارائه خدمات در سیستم

قرن تا ورود رایزنان بلژیکی در ایران ادامه داشت. در سنه ۱۲۷۷ ه. ش اجاره گمرک لغو شد. علت اصلی این الغاء این بود که به موجب عهدنامه ترکمانچای مقرر شده بود از کالاهای وارد از روسیه تزاری فقط پنج درصد بها به عنوان حقوق گمرکی اخذ شود و سه سال بعد، سایر دول نیز به عنوان دول کامله‌الوداد، از مزایای مزبور شروع به استفاده کرده و در واقع حقوق گمرکی در ایران به طور یکنواخت بر اساس پنج درصد استوار گردید، بدون آنکه با دولت ایران معامله شده باشد [11].

بعداً که دولت ایران مبادرت به استقراض از روسیه و انگلستان نمود و درآمدهای گمرکی شمال و جنوب گروگان این وامها قرار داده شد، به منظور جلوگیری از حیف و میل درآمدهای گمرکی و با توجه به لزوم رعایت موازنه سیاسی، دولت ایران در زمان مظفردالدین شاه و صدارت امین الدوله مبادرت به استخدام مستشاران بلژیکی نمود. بنابه پیشنهاد رئیس هیئت مزبور که عنوان وزیر گمرکات یافته بود و فرمان همایونی مورخ ۱۸ ذیحجه ۱۳۱۸ ه. ق اجاره گمرکخانه‌ها و وصول عوارض داخلی، از قبیل: حقوقخانات و راهداری و قپانداری ملغی و مقرر شد از بهای اجناس وارد به ماخذ ۵ درصد و به اضافه از هر بار چهل من تبریز بیست و دو شاهی از مکاری دریافت گردد. پس از استقرار مشروطیت، عنوان وزارت از رئیس هیئت مستشاران بلژیکی سلب شد و اداره کل گمرک تحت نظارت وزارت دارائی قرار گرفت. اولین تعرفه گمرکی ایران براساس وزن و ارزش، در سال ۱۲۸۲ ه. ش بوسیله مستشاران بلژیکی تنظیم گردید و ده سال پس از اجرای آن، درآمدهای گمرکی کشور که در سال ۱۲۷۷ ده میلیون ریال بوده به ۴۷ میلیون ریال ترقی کرد. در سال ۱۲۹۹ ه. ش تعرفه دیگری براساس وزن و تعداد وضع گردید که از لحاظ واردات، مشتمل بر ۵۲ باب و ۹۴ قسمت جزو و از لحاظ صادرات، مشتمل بر ۱۲ باب بود. حداکثر حقوقی که به موجب این تعرفه دریافت می‌شد در سال ۱۳۰۶ ه. ش. بالغ بر ۹۰ میلیون ریال بود. پس از الغای کاپیتولاسیون نخستین قانون تعرفه گمرکی ایران در اردیبهشت ۱۳۰۷ براساس حداقل و حداکثر حقوق گمرکی تصویب شد. بموجب آن، دولی که الغای کاپیتولاسیون را به رسمیت شناخته و بالتجیه به عقد قرار داد

آن از ایران عبور می کند. ۳- کریدور سراسری راه آهن آسیا این کریدور کشورهای جنوب شرق آسیا و شبه قاره هند را از طریق یک مسیر تمام ربلی به کشورهای ترکیه و اروپای شرقی متصل می نماید. با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور می توان مزیت های بسیاری را برای ترانزیت در نظر گرفت [9].

## بخشی از مفاد قانون حمل و نقل گمرک در مورد ترانزیت

ماده ۱ - ترانزیت خارجی کالا عبارت از سلسله مراحل است که طی آن کالایی از مبادی خارجی به مقصد کشور ثالث و یا نگهداری آن در مناطق حراست شده و ترتیب حمل تدریجی آن به تقاضای صاحب کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و از همان نقطه یا از دیگر نقاط مرزی کشور خارج می گردد.

تبصره - آن میزان از کالاهایی که وارد مناطق حراست شده می شوند در صورتی که تقاضای حمل آن به مقاصد داخل کشور توسط صاحب کالا داده شود تابع مقررات و ضوابط کالاهای وارده به کشور خواهد بود.

ماده ۲ - به منظور انتظام امور ترانزیت کشور و برقراری تسهیلات لازم در توزیع منطقه ای کالاهای ترانزیتی و تحصیل عایدات حاصل از این انتظام، هر یک از پایانه ها باربری ایستگاه های راه آهن و فرودگاه ها که بر حسب تقاضای وزارت راه و ترابری و تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و یا رعایت مقررات و ضوابط مربوطه، محوطه های گمرکی شناخته شود و گمرک جمهوری اسلامی ایران موظف است نسبت به ایجاد تسهیلات در مناطق فوق اقدام نماید.

ماده ۳ - ترانزیت خارجی کالاهایی که به کشور وارد می گردند در حدود قراردادهای موافقت نامه های منعقد بین دولت های طرفین نیاز به کسب هیچگونه مجوزی ندارند، مگر این که بنا بر علل امنیتی و مذهبی ورود آن به کشور ممنوع باشد.

تبصره ۱ - فهرست کالاهای ممنوعه برای ترانزیت خارجی توسط شورای امنیت کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران می رسد.

حمل و نقل محسوب می شود و از ارزش افزوده بالایی برخوردار است. در بسیاری از کشورها درآمد حاصل از ترانزیت همان نقشی را بر عهده دارد که درآمدهای نفتی برای ایران ایفا می کند و این خصوصیت باعث شده است که بتوان از ترانزیت به عنوان یک فعالیت با ارزش و با چشم انداز بلند مدت یاد کرد [12].

به طور قطع توسعه ترانزیت و تحقق اهداف آن نیازمند مقدماتی است که در دو گروه مشخص قابل تقسیم بندی است. یک گروه عواملی هستند که قابل برنامه ریزی نبوده و نمی توان انتظار داشت کلیه پارامترهای آن در قالب برنامه های مشخص از سوی کشور ترسیم شود. نظیر رخدادهای منطقه ای، شبکه های منطقه ای و اقتصادی کشورهای همجوار، جغرافیای سیاسی و از این قبیل فعالیت ها گروه دوم عواملی است که به طور منطقی می توان در مورد آنها برنامه ریزی کرد. مانند قوانین و مقررات، تجهیزات، توسعه شبکه راه های داخل کشور، تقویت نیروی انسانی و ... جمهوری اسلامی ایران در حوزه ترانزیت به علت دارا بودن مزیت های منابع انسانی، منابع انرژی، ذخایر معدنی و موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار گرفتن در مرکز خاورمیانه جدید مابین آسیای شرقی، شبه قاره هند و اروپا و همسایگی با ۱۵ کشور و دسترسی به آب های آزاد، دارای نقش بسیار پراهمیتی است و به عنوان یکی از کشورهای دارای پتانسیل بالا در حمل و نقل بین المللی شناخته می شود به طوری که دو کریدور مهم جهانی از ایران می گذرد [12].

## کریدورهای ترانزیتی

کشور ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی خاص خود در مسیر عبور سه کریدور مهم حمل و نقل بین المللی قرار گرفته است. که عبارتند از: ۱- کریدور شمالی جنوبی که هندوستان و آبهای آزاد جنوب را به روسیه و شمال اروپا متصل می کند. ۲- کریدور شرق - غرب که چین و آسیای میانه (قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان) در شرق و شمال شرق را به قفقاز، آسیای غربی و دریای مدیترانه متصل می کند. این کریدور دارای سه شاخه شمالی، مرکزی و جنوبی است که فقط شاخه جنوبی

است که موقعیت فعلی کشور را از نقطه نظر زیرساخت‌های حمل و نقل مورد بررسی قرار داد.

### روند تکامل تاریخی حمل و نقل در جهان و ایران

صنعت امروزی حمل و نقل، فرایند تکامل تدریجی و تغییرات بنیادی زندگی انسان و دگرگونیهای اساسی در امر تولید، توزیع، مصرف و پیشرفت‌های فنی است که طی قرون متمادی حاصل شده است. آشنایی انسان با پدیده حمل و نقل به زمان‌های باستان مربوط می‌شود. در واقع حمل و نقل و ارتباطات، همزمان با پیدایش انسان و با گسترش تمدن و فرهنگ انسانی، توسعه و تکامل یافته است. چنین تکاملی به یک مرتبه صورت نگرفته است، بلکه در هر دوره، پاسخ به توسعه روزافزون تولید و پراکندگی ناهماهنگ منابع، به نوآوری و پیشرفت‌های موفقیت‌آمیزی در زمینه حمل و نقل منجر شده است. انقلاب صنعتی قرن نوزدهم که بنا به اعتقاد علمای اقتصاد، جدای از توسعه حمل و نقل نمی‌توان آن را بررسی کرد، تغییرات بنیادی وسیعی در زمینه مسایل حمل و نقل به وجود آورد. قبل از توسعه ماشین بخار، به جهت هزینه زیاد و کارایی کم حمل و نقل زمینی، حمل محموله‌های تجاری و صنعتی از طریق دریا انجام می‌شد. پیدایش ماشین بخار در قرن هیجدهم و کاربرد آن در قرن نوزدهم، نخست در وسایط نقلیه دریایی و سپس در وسایل حمل و نقل زمینی انقلاب عظیمی ایجاد کرد.

در ایران نیز تمدن و موقعیت جغرافیایی ایران باستان و ارتباط ایرانیان با مصریان و ملل مشرق زمین و خاورمیانه موجب شد که ایرانیان، هفتصد سال قبل از میلاد، در کار دریانوردی و ساخت شناور مهارت یابند و قرن‌ها حاکمیت خود را در دریاهای اطراف حفظ کنند و زمینه‌های لازم برای تبادل فرهنگ و اشاعه تمدن خود را فراهم سازند. در دوران هخامنشی (۶ قرن قبل از میلاد) مراودات بازرگانی و مالی، گسترش تسهیلات حمل و نقل و توسعه راه‌های ارتباطی و تاسیسات جانبی راه‌ها و مسأله حفاظت و امنیت راه‌ها برای تحقق اهداف اقتصادی و اجتماعی از هر جهت مورد توجه قرار گرفت. در عهد اشکانیان تجارت و حمل و نقل رونق بیشتری یافت و به تجارت و حمل و نقل بین‌المللی

تبصره ۲ - ترانزیت خارجی محمولات دامی و نباتی و شیمیایی منوط به کسب مجوز مراجع مربوطه خواهد بود [13].

### عبور خارجی

ماده ۵۳ عبور خارجی کالا رویه گمرکی است که براساس آن کالایی به منظور عبور از قلمرو گمرکی از یک گمرک مجاز وارد و از گمرک مجاز دیگری، تحت نظارت گمرک خارج شود.

### عبور داخلی

ماده ۵۹ عبور داخلی، رویه گمرکی است که براساس آن کالای گمرک نشده از یک گمرک مجاز به گمرک مجاز دیگر و یا سایر اماکن تحت نظارت گمرک منتقل می‌گردد تا تشریفات قطعی گمرکی آن در مقصد انجام شود. حسب آنکه عبور داخلی کالا بنابر درخواست متقاضی یا تصمیم گمرک باشد به ترتیب عبور داخلی شخصی و یا عبور داخلی اداری نامیده می‌شود [13].

### جایگاه ایران در صنعت حمل و نقل دنیا

از ۵۰۰ سال قبل از میلاد مسیح که اولین حکومت‌های ایران در پهنه وسیعی از آسیای غربی تشکیل شد، اهمیت فراوانی به امر جاده سازی در کشور معطوف گردید. موضوع راه‌های ارتباطی به عنوان یکی از موضوعات مهم و حیاتی کشور به منظور حفظ ارتباطات با حکمرانان محلی و تقویت رفاه اجتماعی از طریق ایجاد سهولت در حمل و نقل محصولات کشاورزی مورد توجه خاص قرار گرفت. در دورانی هم که مرزهای کشور دائماً در حال تغییر و تحول بود و رخدادهای ناگوار در ایران و اطراف آن به وقوع می‌پیوست که این رخدادهای موجب شد که موضوع راه سازی و راهداری در اولویت‌های بعدی قرار گیرد. در سه دهه گذشته حرکت‌های اصولی جهت ایجاد سیستم‌های حمل و نقل استاندارد در کشور صورت گرفته است که اکنون در حال شتاب‌گیری است. به منظور شناخت صنعت حمل و نقل در کشور لازم

شده است. تا پیش از آغاز قرن اخیر، راه‌های کشور عمدتاً به صورت خاکی بودند اما به تدریج طی قرن اخیر اندک اندک، جاده‌های آسفالت و بزرگراه‌ها احداث شدند و وسایل حمل و نقل نیز توسعه و گسترش یافتند، به طوریکه امروزه تقریباً تمام راه‌های ارتباطی بین شهرهای کشور آسفالت می‌باشند. خطوط راه‌آهن نیز با گذشت زمان و گسترش تسهیلات حمل و نقل از رشد قابل توجهی برخوردار بوده و موجب سهولت در حمل محموله‌های سنگین بین مناطق مختلف شده است. خطوط هوایی مانند سایر زیر بخش‌های حمل و نقل، در قرن کنونی به سیستم حمل و نقل کشور پیوسته و موجب کاهش زمان سفر و مسافرت راحت برای مسافران و حمل بار در کشور شده است. اما زیربخش حمل و نقل دریایی کشور که از سابقه طولانی‌تری نسبت به دیگر زیربخش‌های حمل و نقل برخوردار است، نقش مهمی در توسعه تجارت و گسترش روابط بین‌المللی و حمل محموله‌های سنگین داشته است. این سابقه بیشتر به سواحل جنوبی و خلیج فارس مربوط می‌شود. گسترش این بخش از حمل و نقل بیشتر وابسته به روابط بازرگانی و تجاری بوده است، به خصوص با افزایش واردات حاصل از فروش نفت کشور و سایر کالاهای سنتی و دستی و محصولات کشاورزی، تعداد و ظرفیت بنادر روز به روز گسترش یافته تا جاییکه امروزه کشور دارای بنادر متعدد با تجهیزات مدرن، در سواحل کشور برای امر صادرات و واردات کالا می‌باشد. امروزه قسمت عمده صادرات و واردات کشور از طریق بنادر صورت می‌گیرد و توسعه و گسترش بنادر و تجهیزات آن نقش مهمی در سرعت بخشیدن به امر تخلیه و بارگیری کالاها داشته است [2].

## ترانزیت در مسیر توسعه ...

به تاریخ که مراجعه کنیم، مرزهای جغرافیایی ایران زمین را از چارسو، چنان فراتر از مرزهای کنونی می‌یابیم که گوی یک ره سکون در روزگاران دور، تنها به سه یا چهار تمدن باستانی تعلق داشته است. به تاریخ که مراجعه می‌کنیم، نوای خوش آهنگ جرس کاروانیانی را می‌شنویم که جاده اسطوره ای ابریشم را زیر پا می‌گذاشتند و این سو و آن سوی جهان را به یکدیگر پیوند

به ویژه صادرات پارچه‌های گران قیمت، قالی و قالیچه، اهمیت قابل توجهی داده شد. در دوره ساسانیان در نتیجه امنیت، زمینه پیشرفت تجارت و حمل و نقل آماده شد و تجارت و توسعه حمل و نقل موجبات وسعت و افزایش اطلاعات جغرافیایی درباره اروپا و آفریقا را فراهم ساخت. پس از وقفه و رکود حاصله از سقوط ساسانیان، دیری نپایید که روابط اقتصادی با دیگر ممالک جهان گسترش یافت و در آن دوران کشتی‌های تجاری ایران دائماً از بنادر خلیج فارس به سوی بنادر چین در رفت و آمد بودند. تغییرات و تحولاتی که در جریان قرون هیجدهم و نوزدهم از طریق نوآوری در تکامل فنی و سایل نقلیه به وجود آمد، انگیزه‌های اساسی در تغییرات بنیادی نظام‌های حمل و نقل پدید آورد که این نوآوری‌ها بیشتر با تحولاتی در سرعت و کارایی خدمات حمل و نقل همراه بود.

به این ترتیب پیشرفت‌های تکنیکی که از بطن انقلاب صنعتی حاصل شده بود، بیش از هر چیز، تکامل فعالیت‌های حمل و نقل را موجب شد و ابزار پیشرفت و توسعه آن را فراهم ساخت. در راستای این تحولات جهانی در زمینه حمل و نقل، ایران که از دیرباز در مسیر جاده ابریشم که از بهترین راه‌های جهان بود، قرار داشته به عنوان شاهراه بین‌المللی مطرح و برای پاسخگویی به این جایگاه جهانی، اولین تشکیلات حمل و نقل کشور با احداث استراحتگاه و تسهیلات جنبی به توسعه امور حمل و نقل پرداخته و اولین تشکیلات حمل و نقل به نام دیوان یا «دیوان برید» که زیر نظر حکومت اداره می‌شد و وظایف راه و ترابری کنونی را انجام می‌داد، عهده‌دار احداث، حفظ، نگهداری و مرمت راه‌ها بوده است. پس از آن، اولین ساختار تشکیلاتی کشور به سبک نوین در سال ۱۲۸۵ تحت عنوان «اداره کل طرق و شوارع» در وزارت فواید عامه شروع به کار نمود و با تکامل جهانی تشکیلات حمل و نقل در جهان، در پاسخگویی به نیازهای نوین، وزارت راه و ترابری شامل چهار بخش عمده: معاونت حمل و نقل جاده‌ای، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و کشتیرانی، عهده‌دار مدیریت حمل و نقل کشور شد. اخیراً وظیفه معاونت حمل و نقل جاده‌ای کشور به سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور محول

لرزم توسعه منطقه شرق و جنوب شرق کشور و اهمیت ترانزیت در این محور براساس پیش بینی محققان سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان بین خاور دور با سایر نقاط دنیا انجام می شود. از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش بینی کرده اند، دو کریدور از ایران می گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی ترین کریدور شرقی- غربی جهان خواهد بود. این کریدور از دروازه ابریشم در چین آغاز می شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهمترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاپور، حصارآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می رسد. به بیان دیگر چابهار در حقیقت یکی از چهارراهی های کریدور جنوبی تجارت جهانی نیز تلقی می شود؛ چهارراهی که دو کریدور دیگر، یعنی دوشاخه را به جنوب پیوند می دهد. این بندر به علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آبهای آزاد بین المللی جایگاه « راه آهن سریع السیر بین المللی ابریشم » ویژه های در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد. همچنین، این بندر به علت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه های در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتیرانی و حمل و نقل دریایی است. وجود آبهای عمیق در خلیج وسیع چابهار، شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتیهای بزرگ در این منطقه و ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده است. این بندر به عنوان مهمترین بندر تجاری در خارج از خلیج فارس از نظر سیاسی و استراتژیک ملی در مواقع جنگ و بحرانهای منطقه ای، مجزا و نقطه ای کلیدی برای تنفس اقتصادی و بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش صنایع و فعالیتهای اقتصادی آن محسوب می شود. قرارگرفتن چابهار دریک خلیج، موقعیت بندری ایده آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می دهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این حسن نیستند [3].

می دادند. به تاریخ که مراجعه می کنیم، از سهم و نقش ایران زمین در تجارت جهانی، دوران جوان سالی زندگی مدنی در شگفت می مانیم. به تاریخ که مراجعه می کنیم، سرزمین اهورایی ایران و تمدن ایرانی را در نقطه تلاقی تمدنهای یونانی ولاتین در غرب و تمدن هند و چین در شرق جهان می یابیم اما این همه، چیزی نیست جز تاریخی که تنها به کار درس گرفتن می آید و بس. به دیگر بیان، سرگذشت دیروز، تنها در پیوند با موفقیت امروز و آرمانهای فرداست که به یاری ما می آید تا همچنان با غرور و تعصب، دستیابی به سهم و نقش متناسب با جهان امروز را پی بگیریم. امروزی که دیگر قطارهای شتر و کاروانهای کندرو دیروز، جای خود را به سفینه های بادپیما در آب و زمین و آسمان داده اند. امروزه ناگزیر باید بپذیریم - و پذیرفته ایم- که جهان، سخت دگرگون شده است. سهم بری مناسب از تعاملات و مراودات اجتماعی- اقتصادی و حتی فرهنگی و سیاسی در جهان، تنها در گرو سطح و میزان خردمندی، کفایت، شایستگی و اهلیت همان کسانی است که راهبری جامعه را در اختیار می گیرند و جز این، ناگفته پیداست که چه بر سر وارثان تمدنهای بزرگ می آید که آمده است [8].



مسیر کریدور شمال-جنوب [1].

## کنوانسیون های حمل و نقل کدامند ؟

- کنوانسیون CMR: این کنوانسیون جهت تأمین منافع و حقوق دست اندرکاران حمل و نقل جاده ای و یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قرارداد حمل و نقل بین المللی جاده ای ایجاد شده است.
- کنوانسیون کوتیف COTIF: این کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین المللی با راه آهن است.
- کنوانسیون A.T.A: این کنوانسیون زیر نظر شورای همکاری گمرکی (Customs co-operation) CCC council در سال ۱۹۶۲ ایجاد گردید. مقررات این کنوانسیون اجازه ورود موقت کالاهای مشخصی را به کشورهای ثالث صادر نموده مشروط برآنکه صاحبان کالا بدون هیچگونه قصوری کالا را دوباره تحت همان شرایط اولیه ، از کشور ثالث خارج نمایند. کارنه ATA توسط اتاق بازرگانی بین المللی INTERNATIONAL CHAMBER COMMERCE (ICC) به مرکزیت پاریس که نقش هماهنگ کننده را دارد صادر می گردد. کالاهای تحت پوشش کارنه ATA به شرح زیر است - نمونه های کالای تجاری و فیلم های تبلیغاتی - محمولات جهت ارائه در نمایشگاهها - انواع وسایل مشخص شغلی و حرفه ای کارنه ATA علاوه بر کشورهای اروپائی توسط سایر کشورهای عضو نیز مورد استفاده قرار می گیرد و معمولاً دریافت چنین کارنه ای بعهده صاحب کالا است. ایران نیز از کشورهای عضو کنوانسیون ATA است. اما بعلاوه مشخص نبودن موسسه ضامن ملی در کشور، از مقررات و تسهیلات آن استفاده نمی شود.

## دفعه A.T.A

یک سند بین المللی گمرکی است که طبق مقررات کنوانسیون A.T.A وثیقه معتبری را از لحاظ بین المللی تشکیل می دهد و درعین حال ممکن است به جای اسناد داخلی، مورد استفاده قرار

گیرد. همچنین، این سند ممکن است به عنوان وثیقه برای حقوق و عوارض ورودی به منظور تأمین اجازه ورود موقت و جایی که ترانزیت کالا را اقتضاء نماید برای نظارت بر صدور موقت و ورود مجدد کالا (کالای برگشتی) پذیرفته شود که در این مدت از ضمانت بین المللی برخوردار نخواهد بود [5].

- کنوانسیون گمرکی T.I.R: کنوانسیون گمرکی سازمان ملل متحد در رابطه با حمل و نقل بین المللی کالا تحت پوشش کارنه نیز از مهمترین و جامع ترین مقررات گمرکی در سیستم ترانزیتی جاده ای می باشد که ناظر بر روابط بین حمل کننده ، گمرک و موسسه ضامن است. از سال ۱۹۷۵ کنوانسیون تیر ۱۹ بار اصلاح شده است . آخرین اصلاحات کنوانسیون که از ۱۷ فوریه ۱۹۹۹ قابل اجرا شده بهبود قابل ملاحظه ای در ارائه رویه TIR در سطوح ملی و بین المللی ایجاد نموده، امکان کنترل گمرکی را افزایش داده و همکاری بین الدول و هماهنگی اعضای اجرایی TIR را بهبود بخشیده است. تا بحال ۶۴ کشور علاوه بر جامعه اروپا به این کنوانسیون ملحق شده اند. این کنوانسیون که به تیر ۱۹۷۵ معروف است. مشتمل بر ۶۴ ماده و ۹ ضمیمه است.

این سیستم تمام اروپا، شمال آفریقا، خاور نزدیک و خاورمیانه را پوشش می دهد. ایالات متحده آمریکا و کانادا و همچنین شیلی و اروگوئه در آمریکای جنوبی از اعضای این کنوانسیون می باشند. سیستم تیر ممکن است در مورد حمل و نقل کانتینری کالا از طریق راه آهن و راههای آبی داخلی نیز به کار گرفته شود، مشروط بر اینکه یک قسمت از سفر توسط جاده انجام پذیرد. براساس این کنوانسیون حمل و نقل کالا از یک نقطه در گمرک مبدا به یک نقطه در گمرک مقصد از طریق قلمرو و سایر کشورهایی که لازم است عبور نماید، بدون بازرسی گمرکی در طول مسیر مجاز می باشد. البته این عبور بدون بازرسی نیاز به اقدامات تعیین شده از قبل به شرح زیر دارد:

- پلمپ وسیله نقلیه حامل کالا در گمرک مبدا

- HAR: کنوانسیون بین المللی هماهنگ سازی کنترل‌های مرزی کالاها، مصوب ۱۹۸۲
- UN/ECE
- KC: کنوانسیون بین المللی تسهیل و هماهنگ سازی رویه های گمرکی کنوانسیون کیوتو (مصوب ۱۹۷۲)
- ICA: کنوانسیون هواپیمایی غیرنظامی بین المللی، مصوب (۱۹۴۴) پس از اصلاح به سازمان بین المللی هواپیمایی ایکائو تبدیل تبدیل شده است.

## مهمترین تهدیدهای پیش روی حمل و نقل جاده ای به شرح زیر می باشد:

- عدم تطابق قوانین تجاری ایران با قوانین تجاری جهان
- عدم هماهنگی میان ارکان سیاستگذار و تصمیم گیرنده در زمینه حمل و نقل جاده ای
- عدم رعایت استانداردهای ایمنی جهانی توسط تولید کنندگان داخلی وسایل نقلیه
- دریافت مابه التفاوت قیمت سوخت برای وسایل نقلیه خارجی عبوری از قلمرو ایران
- عدم وجود سیستم حمل و نقل ترکیبی در کشور
- دریافت ۱۰٪ عوارض استفاده از ناوگان خارجی
- عدم رعایت استانداردهای زیست محیطی توسط تولید کنندگان داخلی ناوگان جاده ای
- موانع گمرکی (از قبیل افزایش حقوق گمرکی، افزایش حق توقف کانتینرها و.....)
- حمایت دولت و پرداخت یارانه به تولید کنندگان داخلی وسایل نقلیه و همچنین پرداخت یارانه سوخت
- وجود تورم و افزایش آن
- تحریم های اقتصادی و سیاسی علیه ایران و همچنین نا آرامی های منطقه
- بالا بودن نرخ بهره بانکی و موانع تسهیلات بانکی
- محدودیت در واردات وسایل نقلیه از خارج ( کامیون، اتوبوس و.....)
- عدم وجود سیستمهای رقابتی در صنعت حمل و نقل

- اجرای دستورالعملهای حفاظتی برای انواع محفظه و یا کانتینر، بمنظور جلوگیری از هرگونه قاچاق

- تامین پوشش هرگونه ریسکی درحقوق و عوارض گمرکی در طول سفر، بدین منظور یک سلسله ضمانتهای بین المللی تحت پوشش این کنوانسیون ایجاد گردیده است، که مهمترین و معتبرترین این ضمانتها توسط سازمان ایرو (IRU) در ژنو ترتیب داده شده است. در جمهوری اسلامی ایران موسس ضامن، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن است که شرکتهای حمل و نقل، با سپردن تضمینات لازم به موسسه ضامن کشور از تسهیلات کارنه تیر برخوردار می باشند.

اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران به استناد ماده ۶ کنوانسیون تیر به عنوان تنها موسسه ضامن و صادرکننده کارنه تیر در ایران شناخته شده و طبق تعهدی که در مقابل گمرک دارد، به ازاء هر فقره کارنه تیر در قبال گمرک تا سقف ۵۰ هزار دلار یا معادل ریالی آن ضامن پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی، عوارض و جرائم ناشی از هرگونه تخلف و تاخیر خواهد بود و اتاق مکلف است وجوه مذکور را ظرف مدت سه ماه از تاریخ مطالبه بپردازد.

اجرای قرارداد تیر و صدور گواهی قبولی برای وسایط نقلیه زمینی مورد استفاده در حمل و نقل بین المللی جاده ای بر عهده گمرک ایران است و از طریق اداره کل نظارت برترانزیت بر اجرای دقیق قرارداد تیر در گمرکات کشور نظارت می شود [15].

## دفترچه ( T.I.R Transport International Road )

یک سند بین المللی است که طبق مقررات کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین المللی جاده ای نام گمرکخانه های مجاز مبدا و مقصد (ورودی و خروجی) و راههای مجاز عبور کالای ترانزیتی که جز از طریق آنها ورود و خروج و یا عبور کالا و وسیله حمل تحت عنوان ترانزیت خارجی میسر نمی باشد، از طریق مقامات گمرکی از قبل مشخص می گردد.

- CCO: کنوانسیون گمرکی کانتینرها مصوب ۱۹۷۲ شورای همکاری گمرکی
- FAL: کنوانسیون تسهیل تردد دریایی بین المللی مصوب ۱۹۶۵ سازمان بین المللی دریایی

## سامانه ی حمل و نقل کشور

سامانه هوشمند ترانزیت در کنار سامانه های هوشمند توزین، کنترل دسترسی، انبار و حواله بارگیری می تواند به طور کامل فرایند عبور کالا را پوشش دهد [10]. حمل و نقل ضعیف در یک کشور باعث افزایش هزینه های تولید در محصولات مختلف می شود و قدرت رقابت را از صنعت آن کشور در بازارهای جهانی می گیرد. البته آنچه که برای صاحبان کالا و ارسال کنندگان آن مهم است، قیمت حمل به تنهایی نیست؛ بلکه کل هزینه های تولید و توزیع ملاک قرار می گیرند. مناسب بودن زیر ساخت های حمل و نقل می تواند اثر قابل توجهی روی هزینه های کل داشته باشد. حمل و نقل ریلی و جاده ای به عنوان دو روش حمل و نقل پر کاربرد در کشور ایران شناخته می شوند و تقریباً می توان گفت که غالب حمل کالا در کشور توسط این دو روش از حمل و نقل انجام می گیرد. هدف از این عوامل تشخیص میزان اثر زیرساخت های حمل و نقل در کاهش رسوب کالا در بنادر ایران است. زیرعوامل تعریف شده در این بخش عبارتند از:

- وجود جاده های استاندارد
- برخورداری از خطوط حمل و نقل ریلی کارآمد
- بهبود در تامین امکانات ویژه حمل و نقل کانتینر در کشور

- زایش تعداد کامیون ها در کشور به ویژه در فصل سرما
- افزایش تعداد لوکوموتیو و واگن در خطوط ریلی کشور

بهره مندی از یک سامانه ی یکپارچه اطلاع رسانی امروزه استفاده از سامانه های مبتنی بر اینترنت برای انتقال اطلاعات و اطلاع رسانی در عرصه تجارت جهانی بسیار چشمگیر شده است و روز به روز بر اهمیت آن افزوده می شود. سامانه های الکترونیکی باعث می شوند که اطلاعات مورد نیاز اقتصادی شامل برنامه ها، بیمه نامه ها، عوامل و سایر اطلاعات به صورت دیجیتال و بدون نیاز به هیچ مدرک کاغذی، منتقل شده و در کوتاه ترین مدت فعالیت اقتصادی انجام شود. به کارگیری سامانه های الکترونیکی در بنادر ایران می تواند به طور قابل توجهی

جایگاهی حجم عظیمی از مدارک کاغذی در بنادر و گمرکات کشور را کاهش دهد و سهم قابل توجهی در تسهیل روند صادرات و واردات کشور داشته باشد. برای بررسی فرصت ها و چالش های استفاده از این سامانه در بنادر ایران زیرعوامل تعریف شده عبارتند از:

- بهره مندی از یک سامانه اطلاع رسانی جامع الکترونیکی
- وجود استاندارد برای استفاده از بارنامه ها و بیمه ها به صورت الکترونیک
- وجود زمینه های محکم قانونی کیفری در بهره مندی از سامانه های الکترونیک
- افزایش میزان نفوذ اینترنت در کشور و رشد دولت الکترونیک [4].

## نتیجه گیری

ایران با بهره گیری از مزیت ترانزیت می تواند منافع بسیاری بدست آورد و جایگاه سیاسی، امنیتی و اقتصادی خود را در منطقه تثبیت نماید. در این بین، محور شرق یک فرصت استثنایی در جهت تقویت قابلیت های کشورمان و کسب آمادگی های لازم برای رقابت در عرصه حمل و نقل بین المللی می باشد. صنعت حمل و نقل، یکی از بسترهای حیاتی چرخه اقتصادی در کشور بشمار می آید و توسعه و پویایی آن، در توسعه جوامع نقشی اجتناب ناپذیر دارد. تجهیز و توسعه زیرساخت های حمل و نقل جاده ای، تجهیز مبادی ورودی و خروجی کشور به امکانات پیشرفته و مدرن، تجهیز و نوسازی ناوگان حمل و نقل، اصلاح قوانین و مقررات صادرات و واردات و تقویت و بازسازی حمل و نقل جاده ای با کمک روشهای نوین و هوشمند حمل و نقل می تواند بدلیل واقع شدن ایران در مسیر کریدور شمال - جنوب، دگرگونی سریع و شگرفی در رشد و توسعه اقتصادی کشور حاصل نماید. در صورتی که صنعت حمل و نقل تقویت و بازسازی شود باعث ایجاد فعالیت های اقتصادی جدید، اشتغال زایی، سرمایه گذاری و تولید خواهد شد.

[2] شیرازیان، غ.، & کامیاب، م. (۱۳۸۰). ساختار و تشکیلات حمل و نقل. مجموعه مقالات دومین سمینار بررسی مسایل حمل و نقل کشور، جلد اول، دانشگاه تربیت مدرس، ص ۲۱۵.

[3] عبدالهی، ع. (۱۳۹۱). نقش سواحل مکران در امنیت منطقه و امنیت کشور و راهکارهای استفاده بهینه از این سواحل. اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران - ۲۸ لغایت ۳۰ بهمن، ص ۳.

[4] کاظمی آسیاب، ع.، سعیدی، س.، & سعید نورامین، ا. (۱۳۹۰). بررسی آماری عوامل موثر بر ترخیص کانتینر در بنادر ایران. اقیانوس شناسی/ سال دوم/ شماره ۸/ زمستان، صص ۶۴-۶۳.

[5] مقیمی، س. (۱۳۹۰). زیر ساخت های ریلی و فرصت سوزی در حوزه ترانزیت. حمل و نقل و توسعه شماره ۵۳ - دی ماه ۱۳۹۰، صص ۲۱-۲۰.

[6] نصرآزادانی، م.، & عباسی، ر. (۱۳۸۹). بررسی فرصت ها و مشکلات ترانزیت ریلی و راهکارهایی برای بهبود مدیریت آن. دومین همایش ملی مهندسی عمران دانشگاه آزاد اسلامی واحد خمینی شهر، صص ۶-۴.

[7] الوند، ا. (۱۳۹۴، ۰۴ ۰۱). بازیابی از بازرگانی و حمل و نقل الوند: <http://www.amirabozar.ir/?p=466>

[8] توکلی، ح. (۱۳۸۹، ۰۹ ۰۱). ویژه نامه ترانزیت. ماهنامه راهبران، صص ۱.

[9] رادفر، ا.، & قاسم پور، ش. (بدون تاریخ). توسعه ترانزیت و چشم انداز آتی حمل و نقل ریلی. همایش بین المللی خراسان جنوبی، ترانزیت محور توسعه شرق، صص ۲-۱.

[10] رهبر، ف.، & کرباسیان، م. (۱۳۹۳). راهنمای جامع کاربری سامانه هوشمند ترانزیت. تهران: تهران.

[11] سلیمانیان، م.، & زند مقدم، م. (۱۳۸۹). احیاء جاده ابریشم و نقش آن در توسعه تجارت بازارهای اسلامی. مجموعه

رقابت در سطح جهانی برای کسب سهم بیشتری از بازار و همچنین کمک به صنایع داخل کشور در جهت رقابت با رقبای بین المللی خود، نیاز به توسعه ی همه جانبه در صنعت حمل و نقل کشور دارد. بهبود عملکرد داخلی بنادر و مرزها می تواند در این راستا بسیار حائز اهمیت باشد. علی رغم وجود پتانسیل های بالا جهت فعالیت ایران در زمینه ترانزیت، متأسفانه حمل و نقل ریلی و ترانزیتی کشورمان راهی طولانی برای رسیدن به جایگاهی مناسب و قابل قبول درپیش دارد. از آنجایی که جاده و راه آهن، نقطه عطفی در گسترش ترانزیت می باشد، تسریع در تحقق اهداف توسعه ریلی و جاده ای امری الزامی است. همانگونه که آمار نشان می دهد با اعتبارات کنونی نمی توان آرمانهای مورد نظر در توسعه ترانزیت ریلی و جاده ای را محقق ساخت. در این زمینه نهادهای گردن راهکارهای جذب سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی داخلی یا خارجی جهت شتاب دادن به طرح های توسعه امری اجتناب ناپذیر می باشد. همچنین توجه به مسائلی از قبیل تسهیل مقررات، بهبود قوانین گمرکی، توسعه زیربنای ریلی و تجهیزات مرزی، ارائه خدمات بر پایه تکنولوژی نوین، بهبود در مدیریت بازاریابی و برنامه ریزی دقیق برای بدست گرفتن بازار ترانزیت منطقه، می تواند در سیاستگذاریهای مربوطه نقشی اساسی ایفا کند. امید است با توجه ویژه به حمل و نقل بین المللی بالاخص در بخش ریلی و جاده ای شاهد کسب درآمد بیشتر کشور از این طریق و کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی باشیم.

## مراجع

[1] بویه، ج.، & شریفی کیا، م. (۱۳۸۹). موقعیت ترانزیتی و ژئوپلیتیکی سیستان و بلوچستان و استراتژی های نوین اقتصادی کشورهای حوزه خلیج فارس. مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین المللی جغرافیدانان جهان اسلام، ص ۱۱.



accounting & management  
conference

۱۲ مرداد ماه ۱۳۹۴ - سازمان مدیریت صنعتی

چهارمین کنفرانس ملی و  
دومین کنفرانس بین المللی

## حسابداری و مدیریت

با رویکردهای کاربردی و پژوهشی نوین

مقالات چهارمین کنگره بین المللی جغرافیدانان جهان  
اسلام، صص ۳-۲.

[12] عبدی، س. (۱۳۹۴، ۰۳، ۰۹). نشریه تخصصی امور گمرکی.  
گمرک، ص. صص ۸-۳.

[13] قانون امور گمرکی. (بدون تاریخ).

[14] قانون حمل و نقل و عبور کالای خارجی از قلمرو جمهوری  
اسلامی ایران و آئین نامه اجرایی آن. (۱۳۷۴).

[15] محمدی، ا. (۱۳۸۵). حمل و نقل بین المللی کالا، تحت پوشش  
دفترچه تیر. تهران: وکیل.

[16] محمودی، ع. (۱۳۸۶). اقتصاد حمل و نقل. تهران: نشر نو،  
وابسته به موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی.