اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه
Iran , Turkey joint chamber of commerce

# گزارش راهبردی جامع و تفصیلی

## اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه

تسهیل صادرات، دیجیتالی‌سازی گواهی مبدأ، تقویت ارتباط گمرک‌ها
و اتاق‌های بازرگانی، و رفع ساختاری موانع سوخت و حمل‌ونقل

صادرات | گواهی مبدأ | گمرک‌ها | سوخت | حمل‌ونقل



آبان ۱۴۰۵
اکتبر ۲۰۲۶

# شناسنامه گزارش

| | |
|---|---|
| **عنوان گزارش** | گزارش راهبردی جامع و تفصیلی تسهیل صادرات ایران و ترکیه |
| **موضوع** | دیجیتالی‌سازی گواهی مبدأ، تقویت ارتباط گمرک‌ها و اتاق‌های بازرگانی و رفع موانع سوخت و حمل‌ونقل |
| **نوع گزارش** | راهبردی، تحلیلی و اجرایی |
| **مخاطب اصلی** | مدیریت و هیئت‌رئیسه اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه |
| **نهاد تهیه‌کننده** | اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه |
| **تاریخ انتشار** | آبان ۱۴۰۵ / اکتبر ۲۰۲۶ |

یادداشت نسخه: پیشنهادهای این گزارش به‌منزله مصوبه یا تعهد رسمی نهادها نیستند و اجرای آن‌ها مستلزم بررسی و توافق مراجع ذی‌ربط است.

# فهرست مطالب


خلاصه مدیریتی ..... ۴

فصل ۱: مقدمه، ضرورت، هدف و روش‌شناسی ..... ۷

فصل ۲: جایگاه راهبردی روابط اقتصادی ایران و ترکیه ..... ۱۰

فصل ۳: تحلیل تفصیلی گروه‌های کالایی صادراتی ..... ۱۴

فصل ۴: تحلیل تفصیلی مرزها و کریدورها ..... ۱۹

فصل ۵: تحلیل ذی‌نفعان و اثر موانع بر هر گروه ..... ۲۱

فصل ۶: نقشه جامع موانع تسهیل صادرات ..... ۲۳

فصل ۷: گلوگاه مرز و گمرک ..... ۲۶

فصل ۸: ارتباط و تبادل داده میان گمرک ایران و گمرک ترکیه ..... ۲۹

فصل ۹: گواهی مبدأ الکترونیکی ..... ۳۲

فصل ۱۰: توسعه ارتباط اتاق بازرگانی ایران با اتاق‌ها و تشکل‌های تجاری ترکیه ..... ۳۶

فصل ۱۱: سوخت، جریمه کامیون‌ها و راهکارهای عملی ..... ۳۸

فصل ۱۲: ترانزیت، حمل‌ونقل، بیمه و پرداخت ..... ۴۲

فصل ۱۳: استاندارد، مجوزها، قرنطینه و انطباق فنی ..... ۴۳

فصل ۱۴: تجربه‌های بین‌المللی تسهیل تجارت ..... ۴۴

فصل ۱۵: تحلیل SWOT و ماتریس مسئولیت ..... ۴۵

فصل ۱۶: نقشه راه اجرایی سه‌فازی ..... ۴۶

فصل ۱۷: حکمرانی، شاخص‌های عملکرد و پایش ..... ۴۸

فصل ۱۸: مدیریت ریسک و سناریوهای محتمل ..... ۵۱

فصل ۱۹: جمع‌بندی و توصیه‌های نهایی ..... ۵۲

درخواست تصمیم‌های مدیریت ..... ۵۳

پیوست‌ها (الف تا خ) ..... ۵۴
منابع و مآخذ ..... ۶۳

## خلاصه مدیریتی

ایران و ترکیه دو اقتصاد بزرگ، پرجمعیت و مکمل در منطقه هستند که ظرفیت بسیار بالایی برای توسعه مبادلات تجاری، ترانزیت منطقه‌ای، همکاری صنعتی، سرمایه‌گذاری مشترک و اتصال به بازارهای اروپا، قفقاز، آسیای مرکزی و خاورمیانه دارند. ترکیه با موقعیت ترانزیتی منحصربه‌فرد، دسترسی به اتحادیه گمرکی اروپا، شبکه بنادر مدیترانه، زیرساخت حمل‌ونقل جاده‌ای گسترده و توان صنعتی بالا، یکی از مهم‌ترین مقاصد صادراتی ایران و در عین حال یکی از مهم‌ترین مسیرهای دسترسی ایران به بازارهای اروپایی است. در مقابل، ایران با دارا بودن منابع پتروشیمی، پلیمرها، فلزات، محصولات کشاورزی، خشکبار، سنگ و مصالح ساختمانی و ظرفیت‌های صنعتی، می‌تواند تأمین‌کننده پایدار بسیاری از نهاده‌های تولید ترکیه باشد. این مکمل بودن اقتصادی، پایه‌ای طبیعی برای توسعه روابط تجاری پایدار ایجاد می‌کند؛ اما تبدیل این پتانسیل به مبادلات واقعی، نیازمند حذف موانع عملیاتی است که امروز در مرزها، گمرک‌ها، اتاق‌های بازرگانی و مسیرهای حمل‌ونقل وجود دارد.

با وجود این ظرفیت، بخش قابل توجهی از پتانسیل تجاری دو کشور محقق نمی‌شود؛ دلیل اصلی نه نبود قوانین کلی، بلکه اصطکاک‌های عملیاتی در مرحله اجراست از صف طولانی مرز، بررسی مکرر اسناد و تأخیر در تأیید گواهی مبدأ تا جریمه‌های سوختی و دشواری پیگیری اختلافات. این مشکلات اگرچه در ظاهر فنی به نظر می‌رسند، اثر مستقیم و قابل اندازه‌گیری بر قیمت تمام‌شده صادرات، اعتبار تحویل و رقابت‌پذیری کالای ایرانی در بازار ترکیه دارند.

تجربه فعالان اقتصادی نشان می‌دهد که برای یک صادرکننده پلیمر، فلز، خشکبار یا محصول کشاورزی، هر روز توقف در مرز می‌تواند به معنای افزایش هزینه نگهداری کامیون، جریمه دیرکرد، افت کیفیت کالا، از دست دادن اعتماد خریدار و کاهش حاشیه سود باشد. برای کالاهای فاسدشدنی، این اثر حتی شدیدتر است؛ چرا که تأخیر چندروزه می‌تواند به کاهش کیفیت، افت قیمت، رد محموله یا هزینه دفع محصول منجر شود. بنابراین تسهیل تجارت ایران و ترکیه یک موضوع تشریفاتی نیست؛ یک مسئله مستقیم رقابت‌پذیری، قیمت تمام‌شده و سودآوری

صادرات است. هر روز کاهش در زمان ترخیص، معادل افزایش مستقیم رقابت‌پذیری کالای ایرانی در بازار ترکیه است.

این گزارش با رویکرد «مسئله‌محور و راهکارمحور» تدوین شده است. در هر فصل، ابتدا ریشه مشکل تشریح می‌شود، سپس اثر آن بر صادرکننده، شرکت حمل‌ونقل، راننده و خریدار ترک تحلیل می‌گردد و در نهایت راهکارهای کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت ارائه می‌شود. تمرکز اصلی گزارش بر پنج محور است: بهبود عملکرد مرز و گمرک، ایجاد تبادل الکترونیکی داده میان دو گمرک، الکترونیکی‌کردن گواهی مبدأ، تقویت ارتباط نهادی اتاق‌های بازرگانی دو کشور، و حل ساختاری مسئله سوخت و جریمه‌های حمل‌ونقل. این پنج محور به هم پیوسته‌اند و اگر یکی از آن‌ها حل نشود، اثر بقیه نیز محدود خواهد بود.

راهکار محوری پیشنهادی این گزارش، ایجاد «پنجره واحد دیجیتال ایران ترکیه» است. این پنجره یک سامانه یا لایه ارتباطی مشترک است که اطلاعات محموله، اظهارنامه صادرات، فاکتور، بارنامه، گواهی مبدأ، مجوزها و وضعیت ترخیص را میان گمرک‌ها، اتاق‌های بازرگانی، فورواردرها و صادرکنندگان دو کشور تبادل می‌کند. هدف این است که هر سند فقط یک‌بار تولید، یک‌بار تأیید و چندین بار به‌صورت الکترونیکی استفاده شود. در چنین مدلی، گمرک ترکیه می‌تواند پیش از رسیدن کامیون، اصالت گواهی مبدأ ایرانی را در چند دقیقه راستی‌آزمایی کند و نیازی به بررسی مکرر و زمان‌بر اسناد کاغذی نباشد. این مدل هم زمان را کاهش می‌دهد و هم از تقلب اسنادی جلوگیری می‌کند.

برای مسئله سوخت نیز گزارش پیشنهاد می‌کند به‌جای اقدامات یک‌طرفه و متقابل، یک موافقت‌نامه حمل‌ونقل جاده‌ای ویژه ایران ترکیه تنظیم شود. در این موافقت‌نامه باید سهمیه سوخت ترانزیتی، نرخ خرید، محل تأمین، کارت سوخت الکترونیکی، سقف جریمه، سازوکار کنترل قاچاق و مرجع حل اختلاف به‌صورت شفاف تعیین شود. هدف این است که هم کنترل قاچاق و منافع مالی دو کشور حفظ شود و هم هزینه و ریسک حمل‌ونقل تجاری قابل پیش‌بینی باشد. تجربه نشان داده است که اقدامات یک‌طرفه در حوزه سوخت، به اقدام متقابل منجر می‌شود و نهایتاً هزینه بر دوش صادرکننده و مصرف‌کننده می‌افتد.

گزارش در پایان یک نقشه راه سه‌فازی ارائه می‌کند: فاز اول شامل اقدامات فوری و کم‌هزینه مانند تشکیل کارگروه مشترک، راه‌اندازی سامانه شکایات و اجرای پایلوت گواهی مبدأ الکترونیکی است؛ فاز دوم شامل توسعه تبادل داده گمرکی، نوبت‌دهی الکترونیکی و موافقت‌نامه سوخت است؛ و فاز سوم شامل مرز هوشمند، یکپارچه‌سازی کامل داده‌ها و توسعه کریدور لجستیکی ایران ترکیه است. علاوه بر این، گزارش شامل نمونه قرارداد صادراتی، تحلیل رقبای ایران در بازار ترکیه و مطالعه موردی تفصیلی هر سه مرز اصلی است تا مدیریت اتاق مشترک بتوانند بدون نیاز به تدوین مجدد، اقدامات را آغاز کنند.

لازم به ذکر می‌باشد، گزارش بر پایه داده‌های رسمی آماری (از جمله سری زمانی مؤسسه آمار ترکیه)، اسناد توافق‌های موجود میان دو کشور و شواهد به‌روز مرزی تهیه شده است تا تصمیم‌گیری مدیریتی بر داده‌های راستی‌آزمایی‌شده استوار باشد؛ ارقام بدون مبنای احرازشده نیز صریحاً به‌عنوان «هدف پیشنهادی» یا «اعلام رسانه‌ای» برچسب خورده‌اند.

# فصل ۱: مقدمه، ضرورت، هدف و روش‌شناسی

## ۱-۱. چرا این گزارش تهیه می‌شود؟

تجارت ایران و ترکیه از دیرباز یکی از مهم‌ترین محورهای همکاری اقتصادی منطقه بوده است. نزدیکی جغرافیایی، مرز زمینی مشترک، بازار بزرگ ترکیه، موقعیت ترانزیتی این کشور، توان صنعتی بالا و دسترسی ترکیه به اتحادیه گمرکی اروپا، آن را به یکی از مهم‌ترین مقاصد صادراتی ایران تبدیل کرده است. در مقابل، ایران نیز به دلیل دارا بودن منابع طبیعی، محصولات پتروشیمی، پلیمرها، فلزات، محصولات کشاورزی، خشکبار و ظرفیت‌های صنعتی، می‌تواند تأمین‌کننده مهم بسیاری از نهاده‌های تولید ترکیه باشد. این رابطه تنها یک مبادله دوجانبه نیست؛ بخشی از زنجیره تأمین منطقه‌ای، مسیر ترانزیت شرق به غرب و ظرفیت اتصال آسیای مرکزی، خلیج فارس، قفقاز و اروپا است.

با وجود این ظرفیت، فعالان اقتصادی ایرانی بارها گزارش کرده‌اند که مشکلات اصلی آن‌ها در مرحله اجرا رخ می‌دهد. یک قرارداد صادراتی ممکن است با قیمت مناسب و کیفیت مطلوب بسته شود، اما در مرحله حمل، عبور از مرز، ترخیص و تحویل، با مشکلاتی مواجه شود که هزینه و زمان را افزایش می‌دهد. این مشکلات شامل صف طولانی کامیون‌ها، توقف محموله‌ها، نیاز به ارائه مکرر اسناد، تأخیر در تأیید گواهی مبدأ، اختلاف در تفسیر مقررات، جریمه‌های سوختی و دشواری پیگیری اختلافات است. این مسائل اگرچه در ظاهر فنی به نظر می‌رسند، اثر مستقیم بر قیمت تمام‌شده صادرات، اعتبار تحویل و رقابت‌پذیری کالای ایرانی در بازار ترکیه دارند.

مسئله مهم این است که بسیاری از این مشکلات، مشکل «قانون» نیستند؛ مشکل «اجرای قانون» و «هماهنگی نهادی» هستند. دو کشور ممکن است توافق‌نامه همکاری داشته باشند، اما اگر سازوکار اجرایی، تبادل داده، مسئول مشخص و مهلت پاسخ‌گویی وجود نداشته باشد، توافق‌نامه در عمل اثر محدودی خواهد داشت. هدف این گزارش، تبدیل خواسته‌های کلی تسهیل تجارت به اقدامات مشخص، قابل اجرا و قابل سنجش است. گزارش تلاش می‌کند به‌جای توصیف کلی مشکلات، برای هر مسئله مسئول اجرا، سازوکار اجرا، ابزار فنی، زمان‌بندی و شاخص سنجش پیشنهاد کند.

### ۱-۲. اهداف گزارش

هدف اصلی این گزارش، ارائه یک چارچوب عملیاتی و قابل اجرا برای کاهش موانع صادرات ایران به ترکیه و ارتقای همکاری‌های نهادی میان دو کشور است. این هدف به چند هدف جزئی‌تر تقسیم می‌شود که هر کدام در فصل‌های بعدی به‌تفصیل بررسی خواهند شد:

- شناسایی دقیق موانع اصلی صادرات و ترانزیت در مرزهای ایران و ترکیه؛
- تحلیل ریشه‌های مشکلات گمرکی، اسنادی، لجستیکی و نهادی؛
- ارائه راهکار برای الکترونیکی‌کردن گواهی مبدأ و کاهش بررسی‌های تکراری؛
- طراحی سازوکار تقویت ارتباط و تبادل داده میان گمرک ایران و گمرک ترکیه؛
- توسعه ارتباط ساختاری اتاق بازرگانی ایران با اتاق‌ها و تشکل‌های تجاری ترکیه؛
- ارائه راهکار برای حل اختلافات سوختی و جریمه‌های کامیون‌ها؛
- ارائه نقشه راه سه‌فازی با مسئولیت‌ها، زمان‌بندی و شاخص‌های عملکرد؛
- ایجاد سازوکار پایش مستمر و گزارش‌دهی به مدیریت اتاق مشترک.

### ۱-۳. پرسش‌های اصلی گزارش

این گزارش تلاش می‌کند به پرسش‌های زیر پاسخ دهد:

- چرا با وجود ظرفیت بالا، صادرات ایران به ترکیه با موانع عملیاتی مواجه است؟
- کدام موانع بیشترین اثر را بر زمان، هزینه و ریسک صادرات دارند؟
- چگونه می‌توان گواهی مبدأ ایرانی را به‌صورت آنلاین و قابل راستی‌آزمایی در ترکیه ارائه کرد؟
- چگونه ارتباط گمرک ایران و گمرک ترکیه باید تقویت شود؟
- چه سازوکاری باید میان اتاق ایران و اتاق‌های تجاری ترکیه ایجاد شود؟
- چگونه می‌توان مسئله سوخت و جریمه کامیون‌ها را به‌صورت پایدار حل کرد؟
- چه نهادی باید مسئول پیگیری هر راهکار باشد و موفقیت چگونه سنجیده شود؟

### ۱-۴. روش‌شناسی

این گزارش بر مبنای بررسی اسناد و اطلاعیه‌های رسمی گمرکی، بازتاب تجربه فعالان حمل‌ونقل و صادرات در گزارش‌های منتشرشده، گزارش‌های رسانه‌ای و صنفی درباره اختلالات مرزی، و الگوهای موفق تسهیل تجارت دیجیتال تدوین شده است. تمرکز اصلی بر مسائلی است که اثر مستقیم و قابل اندازه‌گیری بر زمان، هزینه و ریسک صادرات دارند. گزارش‌های صنفی و رسانه‌ای نشان می‌دهند که اختلافات سوختی و اقدامات متقابل دو کشور در دوره‌های اخیر به توقف کامیون‌ها و افزایش هزینه حمل منجر شده است. [۱][۲][۳]

رویکرد گزارش «مسئله‌محور» است. برای هر مانع، ابتدا ریشه مشکل تشریح می‌شود، سپس اثر آن بر صادرکننده تحلیل می‌گردد و در نهایت راهکار کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت ارائه می‌شود. این ساختار باعث می‌شود مدیریت اتاق مشترک بتوانند هر بخش را به‌صورت مستقل به کارگروه مربوط ارجاع دهند.

### ۱-۵. مخاطبان گزارش

- مدیریت و هیئت‌رئیسه اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه؛
- گمرک جمهوری اسلامی ایران و وزارت تجارت ترکیه؛
- اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و اتاق‌های تجاری ترکیه؛
- وزارت صمت، وزارت راه و شهرسازی، سازمان استاندارد و سازمان دامپزشکی؛
- شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، ترخیص‌کاران، فورواردرها و صادرکنندگان؛
- بانک‌ها، شرکت‌های بیمه و نهادهای تأمین مالی تجارت خارجی.

# فصل ۲: جایگاه راهبردی روابط اقتصادی ایران و ترکیه

## ۲-۱. اهمیت راهبردی ترکیه برای صادرات ایران

ترکیه هم‌زمان بازار مصرف، هاب لجستیکی، کشور ترانزیتی و شریک صنعتی ایران است. دسترسی ترکیه به اتحادیه گمرکی اروپا، شبکه بنادر مدیترانه، زیرساخت حمل‌ونقل جاده‌ای گسترده و توانایی بازتولید و بسته‌بندی، آن را به نقطه‌ای مهم برای صادرات مجدد و ورود کالاهای ایرانی به بازارهای اروپایی تبدیل کرده است. بسیاری از صادرکنندگان ایرانی، ترکیه را نه فقط به‌عنوان بازار مقصد، بلکه به‌عنوان دروازه ورود به بازار اروپا می‌بینند؛ چرا که کالای ایرانی می‌تواند از ترکیه به‌عنوان هاب توزیع، بازتولید و صادرات مجدد استفاده کند؛ مشروط به رعایت قواعد مبدأ و مقررات گمرکی اتحادیه اروپا.

از سوی دیگر، ایران می‌تواند در تأمین مواد اولیه، محصولات پتروشیمی، پلیمرها، فلزات، محصولات کشاورزی، خشکبار، سنگ و مصالح ساختمانی، و برخی کالاهای صنعتی برای صنایع ترکیه نقش پایدارتری ایفا کند. صنایع ترکیه، به‌ویژه در حوزه نساجی، خودرو، ساختمان و بسته‌بندی، به نهاده‌های تولید نیاز دارند و ایران می‌تواند بخشی از این نیاز را تأمین کند. توسعه این مبادلات نیازمند کاهش هزینه مبادله است؛ زیرا در بازارهای رقابتی، چند روز تأخیر در مرز یا هزینه اضافی حمل می‌تواند سود صادرات را حذف کند.

## ۲-۲. ویژگی‌های بازار ترکیه

| ویژگی | اثر بر صادرکننده ایرانی |
|---|---|
| بازار بزرگ و جوان | ظرفیت مصرف بالا در مواد غذایی، ساختمان، خودرو، پوشاک و کالاهای صنعتی |
| موقعیت ترانزیتی | دسترسی به اروپا، بالکان، قفقاز و آسیای مرکزی |
| زیرساخت صنعتی قوی | تقاضای پایدار برای مواد اولیه و نهاده‌های تولید |
| رقابت بالا | نیاز به کیفیت، قیمت رقابتی و تحویل به‌موقع |
| مقررات فنی سخت‌گیرانه | الزام انطباق با استانداردها، برچسب‌گذاری و مجوزهای بهداشتی |
| حساسیت به زمان تحویل | اهمیت بالا برای لجستیک زمینی و پیش‌بینی‌پذیری مرز |

این ویژگی‌ها نشان می‌دهد که بازار ترکیه هم فرصت است و هم چالش. فرصت است چون تقاضا بالا و دسترسی به اروپا وجود دارد؛ چالش است چون رقابت شدید و حساسیت به زمان بالاست. صادرکننده ایرانی برای موفقیت در این بازار، باید هم کیفیت و قیمت رقابتی داشته باشد و هم بتواند تحویل به‌موقع و بدون توقف را تضمین کند. اینجاست که نقش تسهیل تجارت و حذف موانع مرزی اهمیت پیدا می‌کند.

### ۲-۳. جایگاه اتاق مشترک

اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه می‌تواند نقش «پل نهادی» را ایفا کند؛ یعنی مشکلات پراکنده صادرکنندگان را جمع‌بندی، اولویت‌بندی و به‌صورت پرونده‌محور با نهادهای رسمی دو کشور پیگیری کند. تجربه نشان می‌دهد وقتی مشکل صرفاً از طریق تماس‌های موردی پیگیری شود، پاسخ‌ها پراکنده و ناپایدار است؛ اما وقتی مسئله در قالب کارگروه مشترک، آمار و پرونده مستند مطرح شود، احتمال ایجاد راهکار ساختاری افزایش می‌یابد.

اتاق مشترک باید از نقش «میانجی موردی» به نقش «مرکز حل مسئله تجاری» ارتقا یابد. این ارتقا نیازمند ایجاد بانک اطلاعاتی موانع، داشبورد پیگیری پرونده‌ها، ارتباط مستمر با اتاق‌های شهرهای صنعتی ترکیه و حضور فعال در کارگروه‌های گمرکی، حمل‌ونقل، استاندارد و بانکی است. در این مدل، اتاق مشترک نه‌تنها مشکلات را جمع‌آوری می‌کند، بلکه راهکار پیشنهادی، مسئول اجرا و شاخص سنجش را نیز ارائه می‌دهد.

### ۲-۴. تصویر داده‌ای از تجارت دو کشور

بر پایه داده‌های مؤسسه آمار ترکیه (TÜİK)، حجم مبادلات کالایی دو کشور در سال‌های اخیر بین حدود ۵٫۵ تا ۶٫۴ میلیارد دلار نوسان داشته است: ۵٫۵۹ میلیارد دلار در ۲۰۲۱، ۶٫۴۲ میلیارد دلار در ۲۰۲۲ و ۵٫۴۹ میلیارد دلار در ۲۰۲۳ [۹]. این ارقام هم‌زمان با هدف اعلامی دو کشور برای رسیدن به تجارت ۳۰ میلیارد دلاری، فاصله معناداری را نشان می‌دهد و مقیاس فرصت رشد را مشخص می‌کند.

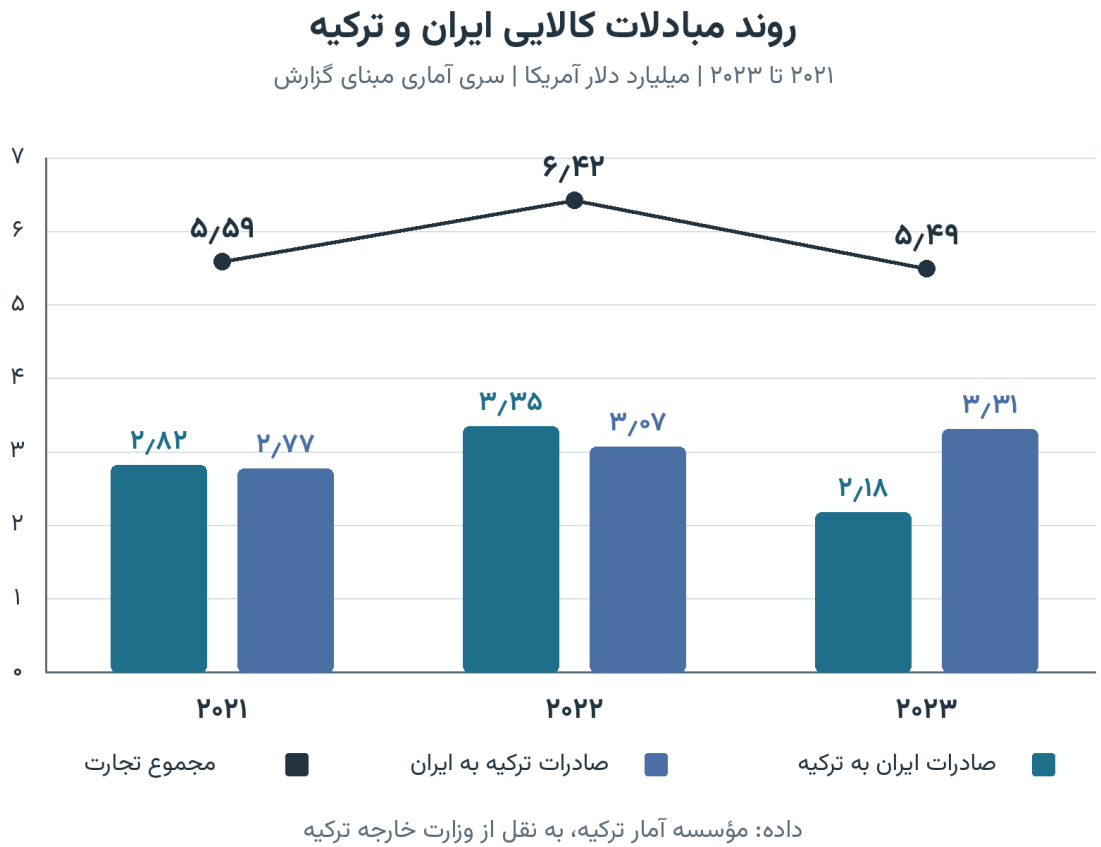
| سال | صادرات ترکیه به ایران | واردات ترکیه از ایران | حجم کل (میلیارد دلار) |
|---|---|---|---|
| ۲۰۲۱ | ۲٫۷۷ | ۲٫۸۲ | ۵٫۵۹ |
| ۲۰۲۲ | ۳٫۰۷ | ۳٫۳۵ | ۶٫۴۲ |
| ۲۰۲۳ | ۳٫۳۱ | ۲٫۱۸ | ۵٫۴۹ |

منبع: مؤسسه آمار ترکیه (TÜİK)، به نقل از وزارت خارجه ترکیه [۹].

سمت مقابل آماری نیز گویاست: در بیست‌ونهمین دوره کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و ترکیه (تهران، دسامبر ۲۰۲۴)، دو کشور بر توسعه همکاری‌های تجاری و هدف ۳۰ میلیارد دلاری تأکید کردند [۹][۱۰]. همچنین گزارشی رسانه‌ای به نقل از اتاق بازرگانی ایران، تجارت دو کشور در سال ۱۴۰۴ را حدود ۱۹٫۲ میلیارد دلار (صادرات ایران ۶٫۸ و واردات ۱۲٫۴ میلیارد دلار) و پنج ماه نخست ۱۴۰۵ را ۳٫۷ میلیارد دلار صادرات و ۲٫۸ میلیارد دلار واردات اعلام کرده است [۱۳]. این ارقام با سری آماری TÜİK فاصله معنادار دارد که علت آن در منابع بررسی‌شده احراز نشده است؛ ازاین‌رو این گزارش سری TÜİK را مبنای مقایسه‌های بین‌زمانی قرار می‌دهد و ارقام سمت ایران صرفاً به‌عنوان اعلام رسانه‌ای درج می‌شود.

در سطح مرز نیز داده‌های عملیاتی موجود است: بر پایه آمار دروازه‌های زمینی ترکیه، در سال ۲۰۲۵ حدود ۲۳۹٬۷۴۹ وسیله نقلیه از گذرگاه گوربولاغ–بازرگان (۲٫۳ درصد کل تردد دروازه‌های زمینی ترکیه) و ۶۰٬۸۳۷ وسیله از اسندره–سرو عبور کرده‌اند [۱۲]. بر اساس گزارش‌های رسانه‌ای به نقل از مقامات ایرانی، تردد روزانه کامیون از بازرگان به بیش از ۳۵۰ دستگاه رسیده (هدف اعلامی: ۴۰۰ دستگاه در روز) و در بازه ابتدای سال تا مرداد ۱۴۰۵، حدود ۱۹۰ هزار تن کالای صادراتی با ۴۰ درصد رشد نسبت به دوره مشابه و حدود ۱۵۰ هزار تن

کالای وارداتی اساسی با رشد ۲۵۰ درصدی از این مرز عبور کرده است [۱۳]. این ارقام، جایگاه محوری بازرگان و ظرفیت رشد مسیرهای مکمل را نشان می‌دهند.




**نمودار ۱: روند صادرات دوطرفه و مجموع تجارت کالایی ایران و ترکیه، ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳**

منبع داده: مؤسسه آمار ترکیه (TÜİK)، به نقل از وزارت خارجه ترکیه [۹]. https://www.mfa.gov.tr/economic-and-commercial-relations-with-iran.en.mfa

راهنمای خواندن: هر دو ستون و خط مجموع با واحد میلیارد دلار نمایش داده شده‌اند. جهت صادرات در راهنما صریح است؛ این نمودار فقط سری قابل‌مقایسه ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳ جدول فصل ۲ را بازنمایی می‌کند و رقم تک‌منبعی سال ۱۴۰۴ با آن ترکیب نشده است.

# فصل ۳: تحلیل تفصیلی گروه‌های کالایی صادراتی

در این فصل، برای هر گروه کالایی اصلی، زنجیره ارزش، موانع اختصاصی، راهکار و شاخص موفقیت به‌صورت جداگانه تحلیل می‌شود. این تحلیل به اتاق مشترک امکان می‌دهد به‌جای راهکارهای کلی، برای هر گروه کالایی برنامه اختصاصی تدوین کند. ترکیب صادرات ایران به ترکیه نشان می‌دهد بخش مهمی از صادرات، نهاده تولید است و بنابراین هر تأخیر در تحویل می‌تواند مستقیماً زنجیره تولید خریداران ترک را مختل کند.

## ۳-۱. پلیمر و پتروشیمی

نقش در تجارت: حجم و ارزش بالا؛ تأمین نهاده‌های تولید برای صنایع پلیمری، بسته‌بندی، خودرو و ساختمان ترکیه.

موانع اصلی: تأخیر ترخیص، نوسان قیمت، بررسی مکرر گواهی مبدأ و محدودیت ظرفیت حمل در دوره‌های اوج تقاضا. در گروه پلیمر و پتروشیمی، حجم محموله‌ها معمولاً بالا و تحویل آن‌ها بخشی از زنجیره تولید خریدار ترک است؛ بنابراین حتی چند روز تأخیر در ترخیص می‌تواند برنامه تولید، بسته‌بندی یا صادرات مجدد خریدار را مختل کند. همچنین نوسان قیمت مواد پتروشیمی، مذاکره بر سر قیمت قراردادهای میان‌مدت را دشوار می‌کند و ریسک انصراف خریدار را افزایش می‌دهد.

راهکار پیشنهادی: اجرای پایلوت گواهی مبدأ الکترونیکی برای محموله‌های پلیمری، ایجاد سهمیه یا نوبت اختصاصی برای بارهای پتروشیمی در مرز بازرگان–گورباغ، و تشویق قراردادهای بلندمدت با قیمت‌گذاری شفاف. پیش‌اعلام اسناد پیش از رسیدن کامیون نیز می‌تواند بررسی گمرکی را از حالت دستی و تکراری به راستی‌آزمایی الکترونیکی تبدیل کند و زمان انتظار را کاهش دهد.

شاخص موفقیت: کاهش میانگین زمان تأیید گواهی مبدأ به کمتر از ۲۴ ساعت، کاهش توقف محموله‌های پلیمری به کمتر از ۲۴ ساعت و افزایش سهم قراردادهای بلندمدت در صادرات پلیمر به ترکیه. این شاخص‌ها باید ماهانه توسط دبیرخانه اتاق مشترک پایش و در جلسه کارگروه گزارش شود.

### ۳-۲. فلزات و فولاد

نقش در تجارت: حجم بالا و حمل سنگین؛ تأمین مواد اولیه صنایع فولاد، ساختمان و ماشین‌سازی ترکیه.

موانع اصلی: وزن‌کشی و تفاوت در روش توزین، کنترل کیفیت و آزمون‌های فنی، محدودیت ناوگان حمل سنگین و نیاز به هماهنگی میان ترازو، آزمایشگاه و مرجع بازرسی. در گروه فلزات و فولاد، وزن و ابعاد محموله‌ها بزرگ است و هر اختلاف جزئی در توزین یا تفسیر استاندارد می‌تواند به توقف کامیون، اصلاح اسناد یا بازگشت محموله منجر شود.

راهکار پیشنهادی: هماهنگی روش توزین و پذیرش متقابل اسناد توزین، ایجاد یا معرفی آزمایشگاه مرجع برای آزمون‌های پرتکرار، تعریف مسیر و ساعات تردد مناسب برای کامیون‌های سنگین، و ایجاد سازوکار حل سریع اختلافات فنی. اجرای این اقدامات باید ابتدا در مسیر بازرگان–گوربولاغ و برای محموله‌های منتخب آزمایش شود.

شاخص موفقیت: کاهش توقف محموله‌های فلزی به کمتر از ۲۴ ساعت، کاهش تعداد اختلافات توزین و کنترل کیفیت، و افزایش ظرفیت تردد روزانه کامیون‌های سنگین. پایش ماهانه این شاخص‌ها باید در کارگروه حمل‌ونقل و گمرک انجام شود.

### ۳-۳. محصولات کشاورزی

نقش در تجارت: حساس به زمان و فسادپذیر؛ تأمین محصولات تازه، مواد اولیه صنایع غذایی و نیاز بازار مصرف ترکیه.

موانع اصلی: قرنطینه گیاهی، مجوزهای بهداشتی، کنترل دما و زنجیره سرد، افت کیفیت در توقف طولانی و حساسیت بالا به زمان تحویل. محصولات کشاورزی به‌ویژه میوه، سبزی و محصولات تازه، در صورت ماندگاری چندروزه در مرز دچار کاهش کیفیت، افت قیمت یا رد محموله می‌شوند؛ بنابراین این گروه بیشترین آسیب را از صف مرزی و بررسی تکراری اسناد می‌بینند.

راهکار پیشنهادی: ایجاد مسیر سبز برای محموله‌های فاسدشدنی دارای گواهی معتبر، پیش‌اعلام الکترونیکی اسناد قرنطینه و بهداشتی، فعال‌سازی آزمایشگاه یا نماینده فنی در مرز، و اولویت‌دهی به تردد کامیون‌های یخچالی در ساعات اوج. این سازوکار باید با هماهنگی سازمان‌های استاندارد، دامپزشکی و گمرک دو کشور اجرا شود.

شاخص موفقیت: کاهش توقف محموله‌های کشاورزی به کمتر از ۱۲ ساعت، کاهش نرخ رد یا برگشت محموله و حفظ کیفیت محصول تا لحظه تحویل. گزارش عملکرد این شاخص‌ها باید ماهانه به کارگروه تسهیل تجارت ارائه شود.

### ۳-۴. خشکبار و زعفران

نقش در تجارت: برند، اصالت و ارزش افزوده؛ محصولات شاخص صادراتی ایران با پتانسیل ورود به شبکه توزیع و فروشگاهی ترکیه.

موانع اصلی: الزامات برچسب‌گذاری، اثبات اصالت محصول، کیفیت بسته‌بندی، رقابت با محصولات مشابه ترکیه و نیاز به برندسازی در بازار خرده‌فروشی. در گروه خشکبار و زعفران، اعتبار برند و اصالت مبدأ اهمیت بالایی دارد؛ بنابراین هر ابهام در اسناد یا بسته‌بندی می‌تواند به توقف کالا، کاهش قیمت یا کاهش اعتماد خریدار منجر شود.

راهکار پیشنهادی: تدوین راهنمای دوزبانه برچسب‌گذاری و بسته‌بندی، توسعه گواهی مبدأ الکترونیکی با شناسه یکتا، ایجاد سازوکار راستی‌آزمایی اصالت محصول، و برگزاری نمایشگاه‌ها و مأموریت‌های B۲B برای ورود به شبکه توزیع ترکیه. همکاری با اتاق‌های تجاری استانبول، آنکارا و ازمیر می‌تواند دسترسی به خریداران عمده و فروشگاه‌های زنجیره‌ای را تسهیل کند.

شاخص موفقیت: کاهش رد محموله به صفر، کاهش زمان تأیید اسناد اصالت و افزایش تعداد قراردادهای با خریداران معتبر ترکیه‌ای. این شاخص‌ها باید به‌صورت فصلی در کارگروه بازرگانی بررسی شوند.

### ۳-۵. سنگ و مصالح ساختمانی

نقش در تجارت: حجم بالا و حمل سنگین؛ تأمین سنگ، مصالح و محصولات ساختمانی برای پروژه‌ها و صنایع ساختمانی ترکیه.

موانع اصلی: کنترل مرزی سنگین، توزین و کنترل ابعاد، محدودیت مسیر تردد، رقابت با تولید داخل ترکیه و نیاز به حمل حجم بالا با هزینه کنترل‌شده. در گروه سنگ و مصالح ساختمانی، ارزش هر تن کالا نسبت به وزن آن پایین است؛ بنابراین هر ساعت توقف یا هزینه اضافی حمل، سهم قابل توجهی از حاشیه سود را مصرف می‌کند.

راهکار پیشنهادی: تعیین ساعات تردد اختصاصی برای کامیون‌های سنگین، استفاده از توزین دینامیک برای کاهش توقف، هماهنگی مسیر ترانزیت و ایجاد سازوکار اطلاع‌رسانی ظرفیت مرز. توسعه همکاری با پیمانکاران و واردکنندگان مصالح ساختمانی ترکیه نیز می‌تواند تقاضای پایدار ایجاد کند.

شاخص موفقیت: افزایش ظرفیت تردد روزانه حداقل ۲۰ درصد (هدف پیشنهادی، مشروط به تعیین خط مبنا)، کاهش زمان توزین و بازرسی، و کاهش هزینه لجستیک هر تن. این شاخص‌ها باید در کارگروه حمل‌ونقل و مرز پایش شوند.

### ۳-۶. قطعات صنعتی

نقش در تجارت: تنوع بالا و وابستگی به استاندارد؛ تأمین قطعات، تجهیزات و خدمات فنی برای صنایع ترکیه.

موانع اصلی: تنوع بالا در استانداردهای فنی، نیاز به خدمات پس از فروش، ابهام در الزامات انطباق، و رقابت با تأمین‌کنندگان چینی و اروپایی. در گروه قطعات صنعتی، خریدار ترک علاوه بر قیمت، به پشتیبانی فنی، تأمین قطعات یدکی و اعتبار بلندمدت تأمین‌کننده اهمیت می‌دهد؛ بنابراین نبود راهنمای روشن الزامات فنی می‌تواند مانع ورود محصول شود.

راهکار پیشنهادی: تهیه راهنمای فنی مشترک به زبان فارسی، ترکی و انگلیسی، ایجاد مرکز راهنمای انطباق فنی در اتاق مشترک، توسعه شبکه خدمات پس از فروش و نمایندگی در ترکیه، و برگزاری نشست‌های فنی مشترک با تشکل‌های صنعتی. این اقدامات باید با همکاری سازمان استاندارد و اتاق‌های صنعتی دو کشور انجام شود.

شاخص موفقیت: کاهش درخواست‌های مکرر اسناد تکمیلی، افزایش تعداد قراردادهای صنعتی و افزایش رضایت خریداران از خدمات پس از فروش. سنجش این شاخص‌ها باید فصلی و بر اساس نظرسنجی خریداران و آمار پرونده‌ها انجام شود.

### ۳-۷. مواد غذایی

نقش در تجارت: وابستگی به مجوز بهداشتی و برچسب؛ تأمین مواد غذایی فرآوری‌شده برای توزیع و صنایع غذایی ترکیه.

موانع اصلی: مجوزهای بهداشتی، استانداردهای مواد غذایی، برچسب‌گذاری ترکی، کنترل تاریخ تولید و انقضا، و حساسیت به زنجیره سرد. مواد غذایی فرآوری‌شده معمولاً پیش از ورود به شبکه توزیع ترکیه باید الزامات فنی و بهداشتی را کامل داشته باشند؛ در غیر این صورت، محموله حتی با قیمت مناسب نیز در مرز متوقف یا رد می‌شود.

راهکار پیشنهادی: ایجاد بانک اطلاعاتی مجوزهای موردنیاز بر اساس کد تعرفه، پیش‌اعلام مدارک بهداشتی و استاندارد، تعیین مرجع پاسخگوی فنی در هر کشور، و اجرای مسیر سبز برای محموله‌های دارای گواهی معتبر. آموزش صادرکنندگان درباره الزامات برچسب‌گذاری و بسته‌بندی ترکیه نیز ضروری است.

شاخص موفقیت: کاهش توقف محموله‌های غذایی به کمتر از ۲۴ ساعت، کاهش نرخ رد محموله و افزایش تعداد محصولات ایرانی دارای پروانه ورود معتبر در بازار ترکیه. این شاخص‌ها باید ماهانه در کارگروه استاندارد و بهداشت بررسی شوند.

### ۳-۸. کالاهای مصرفی

نقش در تجارت: رقابت بر پایه قیمت، برند و شبکه توزیع؛ ورود کالاهای ایرانی به بازار خرده‌فروشی و توزیع ترکیه.

موانع اصلی: رقابت شدید قیمتی، ضعف برند و شبکه توزیع، نیاز به شناخت بازار مصرف و ابهام در مقررات واردات کالاهای مصرفی. در گروه کالاهای مصرفی، موفقیت تنها به کیفیت و قیمت وابسته نیست؛ ورود به فروشگاه‌های زنجیره‌ای، بازارهای عمده و پلتفرم‌های فروش آنلاین ترکیه نیازمند بازاریابی هدفمند و حضور مستمر است.

راهکار پیشنهادی: برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی، مأموریت‌های تجاری B۲B، ایجاد ویترین محصولات ایرانی در بازارهای عمده ترکیه، همکاری با توزیع‌کنندگان محلی و استفاده از پلتفرم‌های تجارت الکترونیک. اتاق مشترک می‌تواند با معرفی خریداران معتبر و ارائه گزارش بازار، ریسک ورود صادرکنندگان تازه‌کار را کاهش دهد.

شاخص موفقیت: افزایش تعداد قراردادهای منعقده با خریداران ترکیه‌ای، افزایش تعداد خریداران فعال و افزایش سهم کالاهای مصرفی ایرانی در کانال‌های توزیع ترکیه. این شاخص‌ها باید فصلی پایش و در کارگروه بازرگانی گزارش شوند.

## فصل ۴: تحلیل تفصیلی مرزها و کریدورها

مرزهای زمینی ایران و ترکیه، ستون فقرات تجارت زمینی دو کشور هستند. وضعیت عملکردی این مرزها مستقیماً بر هزینه، زمان و ریسک صادرات اثر می‌گذارد. در این فصل، هر سه مرز اصلی به‌صورت جداگانه تحلیل می‌شوند.

### ۴-۱. بازرگان-گوربولاغ

ویژگی: بازرگان-گوربولاغ بزرگ‌ترین و پرترددترین گذرگاه زمینی تجاری ایران و ترکیه است و بخش قابل توجهی از کامیون‌های باری، محموله‌های پتروشیمی، فلزات، محصولات کشاورزی و کالاهای مصرفی از این مسیر عبور می‌کنند. به دلیل حجم بالای تردد، این مرز در دوره‌های اوج با فشار عملیاتی جدی روبه‌رو می‌شود و هر اختلال در آن به‌سرعت بر کل زنجیره صادرات زمینی دو کشور اثر می‌گذارد.

چالش اصلی: تراکم تردد، صف طولانی کامیون، تکرار کنترل‌ها، نبود شفافیت در نوبت‌دهی و تفاوت رویه‌های بررسی اسناد. در برخی دوره‌ها صف کامیون‌ها به چند روز می‌رسد؛ این موضوع برای کالاهای فاسدشدنی به افت کیفیت و برای محموله‌های صنعتی به دیرکرد تحویل و افزایش هزینه نگهداری کامیون منجر می‌شود.

راهکار: راه‌اندازی سامانه اطلاع‌رسانی و نوبت‌دهی الکترونیکی، پیش‌اعلام اسناد پیش از رسیدن کامیون، ایجاد مسیر سبز برای محموله‌های کم‌ریسک و فاسدشدنی، تفکیک مسیر کامیون‌های یخچالی و اجرای اتوماسیون تدریجی فرآیندهای مرزی. اجرای این اقدامات باید با هماهنگی گمرک، راهداری، تشکل‌های حمل‌ونقل و اتاق مشترک انجام شود.

برنامه اجرایی: در گام نخست، داشبورد وضعیت مرز و سامانه ثبت نوبت فعال شود؛ در گام دوم، پیش‌اعلام اسناد و ارزیابی ریسک محموله اجرا گردد؛ و در گام سوم، مسیر سبز و مرز هوشمند با توزین و بازرسی خودکار توسعه یابد. شاخص موفقیت این مسیر، کاهش میانگین زمان ماندگاری کامیون به کمتر از ۲۴ ساعت است.

### ۴-۲. رازی–کاپی‌کوی

ویژگی: رازی–کاپی‌کوی مسیر مهم شمال‌غرب ایران و اتصال‌دهنده استان‌های آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی و اردبیل به شرق ترکیه است. این مرز برای تجارت منطقه‌ای، ترانزیت بارهای سبک و متوسط و تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری اهمیت دارد؛ اما ظرفیت زیرساختی آن نسبت به بازرگان محدودتر است.

چالش اصلی: محدودیت سکوهای بارگیری و پارکینگ، قدیمی‌بودن بخشی از زیرساخت، کمبود تجهیزات بازرسی و توزین، و عدم توازن میان ظرفیت پذیرش و حجم تقاضای تردد. این محدودیت‌ها در دوره‌های اوج باعث صف، توقف محموله و افزایش هزینه حمل می‌شود.

راهکار: توسعه سکوها و فضای انتظار، تجهیز مرز به سامانه‌های توزین و بازرسی مناسب، ایجاد سامانه اطلاع‌رسانی ظرفیت روزانه، و هدایت بخشی از بارهای مناسب به این مسیر برای کاهش فشار بر بازرگان. همچنین باید سازوکار پیگیری سریع اختلافات گمرکی و فنی در این مرز ایجاد شود.

برنامه اجرایی: ابتدا ظرفیت فعلی و گلوگاه‌های فیزیکی مرز ارزیابی شود؛ سپس سامانه اطلاع‌رسانی و توزیع بار راه‌اندازی گردد و در ادامه، طرح توسعه سکو، توزین و تجهیزات بازرسی اجرا شود. شاخص موفقیت، افزایش ظرفیت پذیرش روزانه و کاهش نوسان زمان انتظار کامیون‌ها است.

### ۴-۳. سرو–اسندره

ویژگی: سرو–اسندره مسیر مکمل تجارت زمینی ایران و ترکیه است و می‌تواند در مدیریت بار، کاهش فشار بر بازرگان و ایجاد انعطاف در زنجیره تأمین نقش مهمی ایفا کند. با این حال، به دلیل توزیع نامتوازن بار و نبود اطلاع‌رسانی کافی، گاهی ظرفیت خالی و گاهی ازدحام ایجاد می‌شود.

چالش اصلی: توزیع نامتوازن بار میان سه مرز، نبود سامانه یکپارچه اطلاع‌رسانی، ضعف زیرساخت در دوره‌های اوج و عدم شفافیت در هدایت کامیون‌ها. در نتیجه، بخشی از ظرفیت این مرز بلااستفاده می‌ماند در حالی که بازرگان با تراکم مواجه است.

راهکار: ایجاد سامانه هدایت هوشمند بار بر اساس نوع کالا، مقصد، ظرفیت مرز و زمان ورود؛ انتشار لحظه‌ای ظرفیت و صف هر سه مرز؛ و توسعه تدریجی زیرساخت سرو-اسندره برای پذیرش سهم بیشتری از محموله‌های مناسب. هماهنگی تشکل‌های حمل‌ونقل برای هدایت برنامه‌ریزی‌شده بار نیز ضروری است.

برنامه اجرایی: ابتدا سامانه اطلاع‌رسانی ظرفیت راه‌اندازی شود؛ سپس قواعد هدایت بار بر اساس نوع کالا و سطح ریسک تعریف گردد و در نهایت، زیرساخت مرز برای پذیرش پایدار بار توسعه یابد. شاخص موفقیت، کاهش نوسان تردد و افزایش بهره‌وری ظرفیت هر سه مرز است.

# فصل ۵: تحلیل ذی‌نفعان و اثر موانع بر هر گروه

موانع صادرات فقط بر صادرکننده اثر ندارند؛ بر کل زنجیره از راننده تا خریدار ترک اثر می‌گذارند. در این فصل، هر ذی‌نفع و اثر موانع بر او تحلیل می‌شود.

### ۵-۱. صادرکننده ایرانی

اثر موانع بر این ذی‌نفع: افزایش هزینه، تأخیر تحویل، کاهش سود.

راهکار متناسب: گواهی مبدأ الکترونیکی، مشاوره، پیگیری پرونده. اجرای این راهکار باید با هماهنگی نهادهای مربوط انجام شود تا اثر واقعی داشته باشد.

### ۵-۲. شرکت حمل‌ونقل

اثر موانع بر این ذی‌نفع: جریمه سوخت، توقف کامیون، افزایش هزینه.

راهکار متناسب: موافقت‌نامه سوخت، بیمه، نوبت‌دهی. اجرای این راهکار باید با هماهنگی نهادهای مربوط انجام شود تا اثر واقعی داشته باشد.

### ۵-۳. راننده کامیون

اثر موانع بر این ذی‌نفع: توقف طولانی، ابهام مقررات، هزینه.

راهکار متناسب: اطلاع‌رسانی، خدمات مرزی، کانال شکایت. اجرای این راهکار باید با هماهنگی نهادهای مربوط انجام شود تا اثر واقعی داشته باشد.

### ۵-۴. خریدار ترک

اثر موانع بر این ذی‌نفع: دیرکرد، عدم اطمینان به تحویل.

راهکار متناسب: شفافیت وضعیت محموله، تعهد زمانی. اجرای این راهکار باید با هماهنگی نهادهای مربوط انجام شود تا اثر واقعی داشته باشد.

### ۵-۵. گمرک ایران

اثر موانع بر این ذی‌نفع: فشار ترافیکی و کنترلی.

راهکار متناسب: پیش‌اعلام، ارزیابی ریسک. اجرای این راهکار باید با هماهنگی نهادهای مربوط انجام شود تا اثر واقعی داشته باشد.

### ۵-۶. گمرک ترکیه

اثر موانع بر این ذی‌نفع: بررسی مکرر و ریسک اسناد.

راهکار متناسب: راستی‌آزمایی الکترونیکی، تبادل داده. اجرای این راهکار باید با هماهنگی نهادهای مربوط انجام شود تا اثر واقعی داشته باشد.

### ۵-۷. اتاق بازرگانی ایران

اثر موانع بر این ذی‌نفع: پیگیری پراکنده.

راهکار متناسب: بانک موانع، کارگروه مشترک. اجرای این راهکار باید با هماهنگی نهادهای مربوط انجام شود تا اثر واقعی داشته باشد.

### ۵-۸. اتاق تجاری ترکیه

اثر موانع بر این ذی‌نفع: دریافت پراکنده مشکلات.

راهکار متناسب: کانال رسمی، پاسخ زمان‌دار. اجرای این راهکار باید با هماهنگی نهادهای مربوط انجام شود تا اثر واقعی داشته باشد.

## فصل ۶: نقشه جامع موانع تسهیل صادرات

موانع صادرات ایران به ترکیه را می‌توان در شش دسته اصلی طبقه‌بندی کرد: موانع مرزی و گمرکی، موانع اسنادی، موانع نهادی، موانع لجستیکی، موانع فنی و موانع مالی. هر کدام از این موانع، ریشه و راهکار خاص خود را دارند.

| دسته مانع | نمونه مشکل | اثر بر صادرات | شدت | اولویت |
|---|---|---|---|---|
| مرزی و گمرکی | صف کامیون، کنترل تکراری، تفاوت تفسیر | افزایش زمان و هزینه | بالا | فوری |
| اسنادی | بررسی مکرر گواهی مبدأ | تأخیر ترخیص و هزینه اضافه | بالا | فوری |
| نهادی | ارتباط ضعیف اتاق‌های دو کشور | عدم پیگیری مؤثر مشکلات | متوسط تا بالا | فوری |
| لجستیکی | سوخت، جریمه، بیمه و توقف کامیون | افزایش هزینه حمل | بالا | فوری |
| فنی | استاندارد، مجوز بهداشتی و برچسب | رد یا توقف کالا | بالا | میان‌مدت |
| مالی | انتقال ارز، تأیید اسناد بانکی و ریسک اعتباری | محدودیت قرارداد و تأخیر پرداخت | متوسط | میان‌مدت |

## نقشه کیفی شدت و اولویت شش دسته موانع صادرات

(طبقه‌بندی و ارزیابی کارشناسی گزارش – غیرآماری)

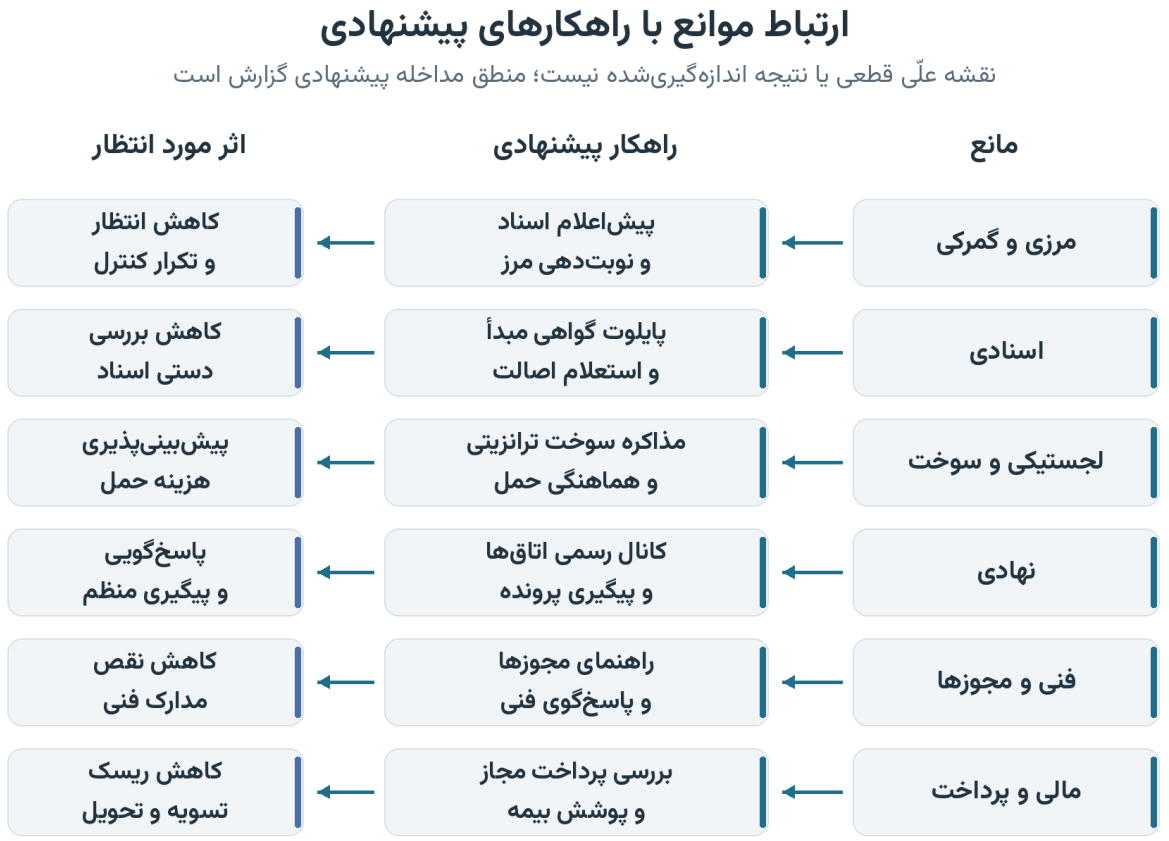
| دسته مانع | شدت برآوردی | اولویت اقدام |
|---|---|---|
| مرزی و گمرکی | بالا | فوری |
| اسنادی (گواهی مبدأ) | بالا | فوری |
| لجستیکی و سوخت | بالا | فوری |
| نهادی (ارتباط اتاق‌ها) | متوسط تا بالا | فوری |
| فنی (استاندارد و مجوز) | بالا | میان‌مدت |
| مالی (پرداخت و ارز) | متوسط | میان‌مدت |

این نقشه جای آمار رسمی را نمی‌گیرد؛ تعیین سهم کمی هر دسته نیازمند ثبت خط مبنا و داده‌های عملیاتی مرزها توسط دبیرخانه اتاق مشترک است.

نمودار ۲: نقشه کیفی شدت و اولویت دسته‌های موانع صادرات (ارزیابی کارشناسی، غیرآماری)

ریشه مشترک بیشتر موانع، نبود «اطلاعات قابل اعتماد، به‌موقع و مشترک» میان نهادهای دو کشور است. وقتی گمرک ترکیه نتواند اصالت گواهی مبدأ ایرانی را به‌سرعت و به‌صورت الکترونیکی راستی‌آزمایی کند، طبیعی است که بررسی دستی و تکراری افزایش یابد. وقتی اتاق‌های دو کشور کانال رسمی و مستمر نداشته باشند، مشکلات صادرکنندگان دیر به تصمیم‌گیران می‌رسد.

بنابراین راهکار نهایی نباید صرفاً «مذاکره بیشتر» باشد. باید زیرساخت داده، توافق‌نامه اجرایی، مسئول مشخص و شاخص سنجش ایجاد شود. تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد تسهیل تجارت زمانی پایدار می‌شود که فرآیندها دیجیتال، شفاف و قابل رصد باشند.




### نمودار ۳: ارتباط دسته‌های موانع با راهکارها و آثار مورد انتظار (شماتیک پیشنهادی)

مبنای ترسیم: دسته‌بندی موانع و پیشنهادهای فصل‌های ۶ تا ۱۳ همین گزارش؛ غیرآماری.

راهنمای خواندن: هر ردیف از مانع در سمت راست به اقدام پیشنهادی و سپس اثر مورد انتظار در سمت چپ می‌رسد. رابطه‌ها بیانگر منطق پیشنهادی مداخله‌اند، نه اثبات رابطه علّی یا نتیجه قطعی؛ سنجش اثر مستلزم ثبت خط مبنا و ارزیابی پایلوت است.

### ۶-۱. اصول راهکار پیشنهادی

- پیش‌اعلام: تمام اسناد پیش از رسیدن کامیون به مرز ارسال شود.
- یک‌بارگی: هر سند فقط یک‌بار بررسی و در سامانه مشترک ثبت شود.
- مدیریت ریسک: بازرسی متمرکز بر محموله‌های پرریسک، نه همه محموله‌ها.
- شفافیت: وضعیت پرونده برای صادرکننده، راننده و گیرنده قابل مشاهده باشد.
- مسئولیت مشخص: برای هر مانع، نهاد مسئول و مهلت پاسخ تعیین شود.
- سنجش مستمر: زمان ترخیص، نرخ توقف، هزینه لجستیک و تعداد اختلافات پایش شود.

## فصل ۷: گلوگاه مرز و گمرک

### ۷-۱. تشریح مسئله

مرزهای زمینی ایران و ترکیه، به‌ویژه بازرگان-گوربولاغ، در دوره‌های اوج تردد با صف طولانی کامیون، توقف چندروزه، فشار بر رانندگان و افزایش هزینه لجستیک مواجه می‌شوند. این مسئله تنها ناشی از کمبود ظرفیت فیزیکی نیست؛ بخش مهمی از آن ناشی از نبود هماهنگی اطلاعاتی، تکرار کنترل‌ها، عدم شفافیت نوبت‌دهی و تفاوت رویه‌های گمرکی است.

شواهد میدانی اخیر ابعاد مسئله را ملموس می‌کند: در ۲۹ ژوئن ۲۰۲۶، رسانه‌های ترکیه از انتظار حدود ۳٬۷۰۰ کامیون و راننده در گذرگاه گوربولاغ-بازرگان و حدود ۸۵۰ کامیون در گذرگاه اسندره-سرو گزارش کردند؛ رانندگان روزها در انتظار مانده بودند و جریان حمل‌ونقل و عملیات تجارت خارجی مختل شده بود [۱۲]. این نمونه نشان می‌دهد صف مرزی نه اتفاقی مقطعی، بلکه الگویی تکرارشونده است که در دوره‌های اوج تشدید می‌شود و مستقیماً بر هزینه و زمان صادرات اثر می‌گذارد.

وقتی کامیون بدون اطلاع قبلی به مرز می‌رسد، گمرک باید اسناد را بررسی، کالا را کنترل و در صورت نیاز مجوزهای تکمیلی را استعلام کند. این فرآیند زمان‌بر است. اما اگر اسناد و اطلاعات محموله پیش از حرکت کامیون در سامانه مشترک ثبت و راستی‌آزمایی شده باشد، بخش زیادی از کار در مرز حذف می‌شود.

### ۷-۲. اثر بر صادرکننده

- افزایش هزینه نگهداری کامیون و راننده؛
- دیرکرد تحویل و احتمال جریمه قراردادی؛
- کاهش کیفیت کالاهای فاسدشدنی؛
- افزایش قیمت تمام‌شده و کاهش رقابت‌پذیری؛
- کاهش تمایل خریداران ترک به سفارش از تأمین‌کننده ایرانی؛
- ایجاد ریسک اعتباری برای صادرکننده در قراردادهای آتی.

### ۷-۳. راهکارهای کوتاه‌مدت

در کوتاه‌مدت، تمرکز باید بر مدیریت ترافیک و شفافیت باشد. اتاق مشترک می‌تواند با همکاری گمرک‌ها و تشکل‌های حمل‌ونقل، سامانه اطلاع‌رسانی روزانه وضعیت مرز، صف کامیون، ساعات کاری و ظرفیت پذیرش ایجاد کند.

- راه‌اندازی داشبورد وضعیت مرز با به‌روزرسانی چند بار در روز؛
- نوبت‌دهی الکترونیکی کامیون بر اساس نوع کالا و زمان ورود؛
- تفکیک مسیر کالاهای فاسدشدنی، یخچالی و فوری؛
- ایجاد تیم پاسخگویی مشترک در ساعات اوج؛
- انتشار دستورالعمل یکسان اسناد موردنیاز برای هر گروه کالایی؛
- تعیین مهلت پاسخ برای ابهامات اسنادی و جلوگیری از توقف نامشخص.

### ۷-۴. راهکارهای میان‌مدت

| مؤلفه | شرح | نهاد مسئول | زمان پیشنهادی |
|---|---|---|---|
| پیش‌اعلام اسناد | ارسال الکترونیکی اسناد پیش از ورود | گمرک ایران و ترکیه | ۳ ماه |
| ارزیابی ریسک | تعیین سطح ریسک محموله | گمرک دو کشور | ۶ ماه |
| مسیر سبز | ترخیص سریع محموله‌های کم‌ریسک | گمرک و اتاق مشترک | ۶ ماه |
| نوبت‌دهی هوشمند | رزرو زمان ورود کامیون | گمرک، راهداری و حمل‌ونقل | ۶ ماه |
| داشبورد مشترک | نمایش وضعیت پرونده و مرز | اتاق مشترک و گمرک‌ها | ۹ ماه |

### ۷-۵. راهکارهای بلندمدت

در بلندمدت، هدف باید ایجاد «مرز هوشمند» باشد؛ مرزی که در آن اسکن، توزین، پرداخت، بیمه، کنترل فنی و تبادل داده در یک بستر یکپارچه انجام شود. در این مدل، کامیون با شناسه یکتا وارد سامانه می‌شود و تمام مراحل تردد آن قابل رهگیری است.

مرز هوشمند باید شامل تجهیزات بازرسی غیرمخرب، توزین دینامیک، شناسایی پلاک، اتصال به سامانه بیمه، اتصال به سامانه ترانزیت و امکان پرداخت الکترونیکی باشد. این سرمایه‌گذاری اگر با توافق دوجانبه و تبادل داده همراه باشد، بازدهی بالایی دارد.

# فصل ۸: ارتباط و تبادل داده میان گمرک ایران و گمرک ترکیه

### ۸-۱. مسئله اصلی

یکی از مهم‌ترین موانع، ضعف ارتباط مستمر و ساختاری میان گمرک ایران و گمرک ترکیه است. وقتی دو گمرک به‌صورت سیستماتیک اطلاعات را تبادل نکنند، هر محموله باید جداگانه بررسی شود، اسناد بارها تأیید می‌شوند و اختلافات تفسیری به تأخیر تبدیل می‌گردد.

در گذشته نیز ضرورت تبادل الکترونیکی اطلاعات واردات و صادرات و تسریع تأیید گواهی مبدأ میان گمرکات دو کشور مطرح شده است. اهمیت این موضوع آن است که تبادل داده نه‌تنها زمان را کاهش می‌دهد، بلکه از تقلب اسنادی، اختلاف تعرفه‌ای و سوءاستفاده از معافیت‌ها نیز جلوگیری می‌کند.

### ۸-۲. معماری پیشنهادی تبادل داده

پیشنهاد می‌شود یک «لایه تبادل امن داده ایران و ترکیه» ایجاد شود. این لایه نباید جایگزین سامانه‌های داخلی گمرک‌ها شود؛ بلکه باید به‌عنوان پل ارتباطی میان سامانه گمرک ایران، سامانه گمرک ترکیه، سامانه اتاق‌های بازرگانی و سامانه‌های مجوزدهنده عمل کند.

| لایه | وظیفه | خروجی |
|---|---|---|
| لایه ثبت | ثبت اظهارنامه، فاکتور، بارنامه و گواهی مبدأ | شناسه یکتای محموله |
| لایه راستی‌آزمایی | تأیید اصالت سند و امضای دیجیتال | وضعیت تأیید یا رد |
| لایه ارزیابی ریسک | امتیازدهی ریسک بر اساس کالا، صادرکننده و مسیر | سطح بازرسی |
| لایه اطلاع‌رسانی | اطلاع‌رسانی وضعیت به صادرکننده و راننده | پیامک، اپلیکیشن و داشبورد |
| لایه حل اختلاف | ثبت اعتراض و پیگیری اختلاف | پرونده و پاسخ رسمی |

### ۸-۳. استاندارد داده مشترک

برای موفقیت تبادل داده، دو کشور باید بر یک استاندارد مشترک توافق کنند. این استاندارد باید شامل قالب فاکتور، بارنامه، گواهی مبدأ، کد کالا، واحد اندازه‌گیری، ارز، اطلاعات حمل‌ونقل، مجوزها و امضای دیجیتال باشد. بدون استاندارد مشترک، هر تبادل داده به تبدیل دستی و خطای انسانی منجر می‌شود.

- تعریف شناسه یکتای محموله از مبدأ تا مقصد؛
- استفاده از کدهای استاندارد کالا و کشور؛
- تعریف قالب XML یا JSON برای تبادل اسناد؛
- الزام امضای دیجیتال معتبر برای گواهی مبدأ و اسناد رسمی؛
- ثبت تاریخ، زمان و مسئول هر تغییر در پرونده؛
- تعریف سطح دسترسی امن برای گمرک، اتاق و صادرکننده.

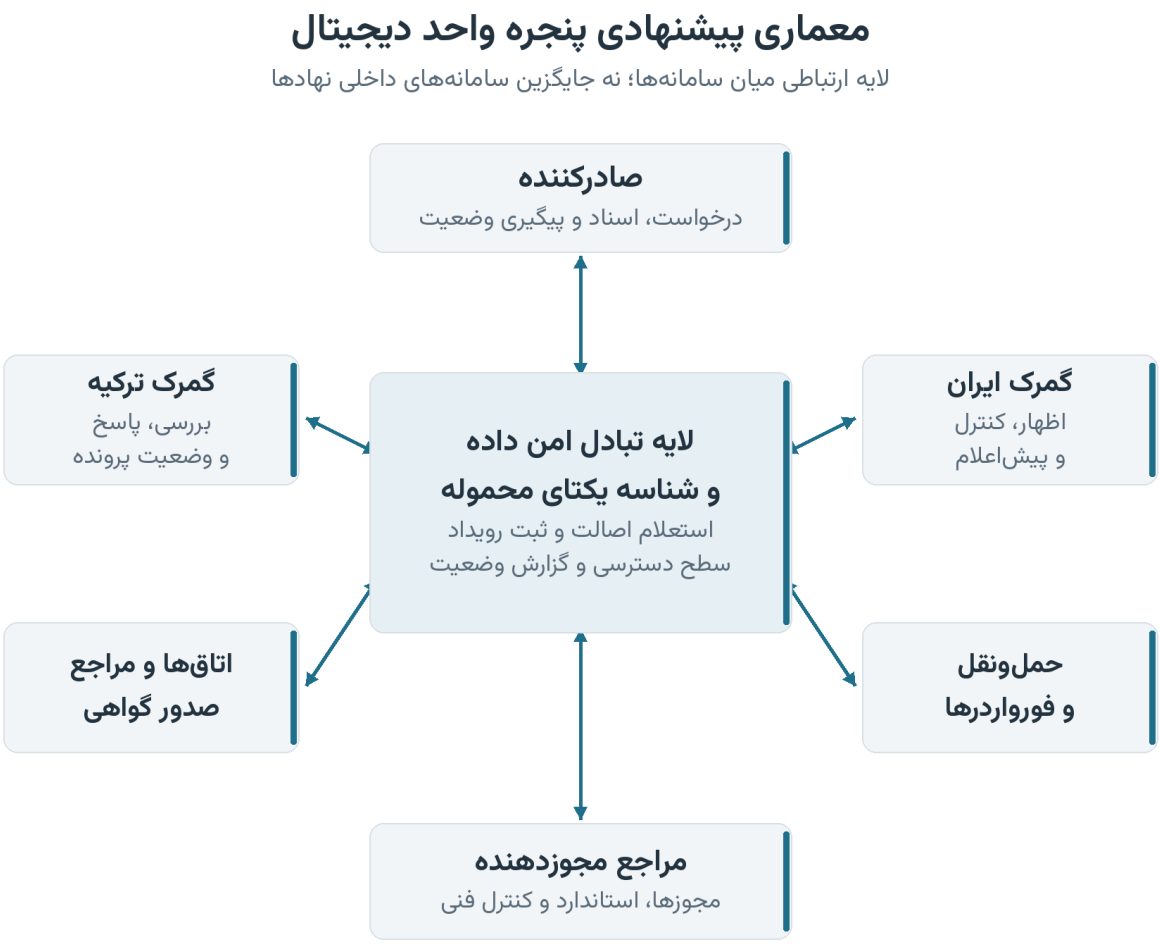
### ۸-۴. سازوکار اجرایی

| مرحله | اقدام | مسئول | خروجی |
|---|---|---|---|
| ۱ | تشکیل کارگروه فنی مشترک | گمرک‌ها و اتاق‌ها | چارچوب فنی |
| ۲ | تعریف استاندارد داده | کارگروه فنی | سند استاندارد |
| ۳ | پیاده‌سازی پایلوت | گمرک بازرگان و گوربولاغ | حجم محدود محموله |
| ۴ | ارزیابی پایلوت | اتاق مشترک | گزارش عملکرد |
| ۵ | تعمیم ملی | گمرک‌های دو کشور | اجرای سراسری |

### ۸-۵. مزایای مورد انتظار

- کاهش چشمگیر زمان بررسی اسناد؛
- کاهش مراجعه حضوری و هزینه صادرکننده؛
- کاهش تقلب و جعل اسناد؛
- افزایش شفافیت و اعتماد میان دو گمرک؛

- امکان ارائه خدمات ترخیص سریع به محموله‌های کم‌ریسک؛
- ایجاد داده قابل اتکا برای سیاست‌گذاری تجاری.




اتصال‌های دوطرفه پیشنهادی‌اند و مستلزم توافق فنی، حقوقی و سطح دسترسی هستند.

### نمودار ۴: معماری مفهومی پنجره واحد دیجیتال و ارتباط ذی‌نفعان (پیشنهاد گزارش)

مبنای ترسیم: معماری و الزامات پیشنهادی تبادل داده در فصل ۸ همین گزارش.

راهنمای خواندن: پیکان‌های دوطرفه، تبادل پیشنهادی داده و وضعیت پرونده را نشان می‌دهند، نه انتقال اختیار قانونی نهادها. لایه مشترک باید به سامانه‌های موجود متصل شود؛ دامنه داده، دسترسی کاربران و پذیرش حقوقی هر اتصال نیازمند توافق اجرایی جداگانه است.

# فصل ۹: گواهی مبدأ الکترونیکی

## ۹-۱. تشریح مسئله

گواهی مبدأ یکی از حساس‌ترین اسناد صادرات به ترکیه است. این سند مبنای تعیین مبدأ کالا و کنترل انطباق با موافقت‌نامه‌های تجاری است و بهره‌مندی از تعرفه‌های ترجیحی نیز مشروط به رعایت قواعد و مدارک مبدأ ترجیحی مربوط است. مشکل فعلی آن است که گواهی مبدأ ایرانی به‌طور مکرر توسط نهادهای ترک بررسی می‌شود و این بررسی زمان‌بر است.

بررسی مکرر گواهی مبدأ چند اثر منفی دارد: زمان ترخیص افزایش می‌یابد، هزینه صادرکننده بالا می‌رود، پیش‌بینی‌پذیری تحویل کاهش می‌یابد و اعتماد به اسناد ایرانی کاهش پیدا می‌کند. در مواردی که کالا حساس به زمان است، این تأخیر می‌تواند به زیان مستقیم منجر شود.

## ۹-۲. هدف طرح

هدف، تبدیل گواهی مبدأ از سند کاغذی نیازمند بررسی مکرر به یک سند دیجیتال قابل راستی‌آزمایی است. در این مدل، اتاق بازرگانی ایران گواهی مبدأ را صادر و امضای دیجیتال می‌کند و گمرک یا اتاق طرف ترک می‌تواند اصالت آن را در چند دقیقه از طریق سامانه مشترک بررسی کند.

این سازوکار تازه نیست و سابقه رسمی دارد: در سال ۱۳۹۶ (۲۰۱۷)، گمرک ایران و طرف ترک بر تبادل الکترونیکی گواهی مبدأ کالاهای صادراتی  با تأیید اتاق‌های بازرگانی دو کشور و ارائه الکترونیکی به گمرکات توافق کردند و بخشنامه مربوط ابلاغ شد؛ اما دستورالعمل تفصیلی تبادل الکترونیکی میان گمرکات دو کشور قرار بود «متعاقباً» اعلام شود و وضعیت اجرای کامل و فراگیر آن در منابع بررسی‌شده احراز نشد [۱]. افزون بر این، چارچوب تجارت ترجیحی دو کشور از سال ۲۰۱۵ با آیین‌نامه تعیین مبدأ ترجیحی کالا فعال است و اثبات مبدأ ترجیحی در آن به اسناد مبدأ وابسته است [۱۴]. بنابراین مسئله امروز نه طراحی از صفر، بلکه تکمیل، تعمیم و پایدارسازی توافق‌های موجود است.

لازم است سه مفهوم از هم تفکیک شود: (۱) گواهی مبدأ عادی به‌عنوان سند تجاری تأییدکننده مبدأ کالا؛ (۲) اثبات مبدأ ترجیحی برای بهره‌مندی از تعرفه ترجیحی، که مطابق آیین‌نامه مبدأ ترجیحی ترکیه (مصوب ۳۰ ژانویه ۲۰۱۵) الزامات جداگانه‌ای دارد [۱۴]؛ و (۳) پذیرش تبادل الکترونیکی گواهی مبدأ موضوع بخشنامه ۱۳۹۶ (۲۰۱۷) میان گمرکات دو کشور [۱]. پیشرفت در هر سه موضوع لازم است اما هیچ‌یک جایگزین دیگری نیست.

### ۹-۳. اجزای سامانه پیشنهادی

| جزء | شرح | کارکرد |
|---|---|---|
| پرتال صادرکننده | ثبت درخواست و بارگذاری مدارک | ورود اطلاعات محموله |
| ماژول صدور اتاق | بررسی مدارک و صدور گواهی | تأیید مبدأ کالا |
| امضای دیجیتال | امضای معتبر الکترونیکی سند | تضمین اصالت |
| سامانه راستی‌آزمایی | بررسی سریع اصالت گواهی | کاهش بررسی دستی |
| پایگاه داده مشترک | نگهداری سوابق گواهی‌ها | شفافیت و جلوگیری از تکرار |
| داشبورد پایش | نمایش زمان صدور و وضعیت | مدیریت عملکرد |

### ۹-۴. فرآیند پیشنهادی

- صادرکننده در پرتال ثبت‌نام و مدارک شرکت، کالا و قرارداد را بارگذاری می‌کند.
- اتاق بازرگانی مدارک را بررسی و در صورت تأیید، گواهی مبدأ دیجیتال صادر می‌کند.
- گواهی با امضای دیجیتال و شناسه یکتا در سامانه ثبت می‌شود.
- اطلاعات گواهی به‌صورت خودکار به سامانه گمرک مقصد ارسال می‌شود.
- گمرک یا مرجع ترک با واردکردن شناسه گواهی، اصالت آن را در چند دقیقه بررسی می‌کند.
- در صورت نیاز به بررسی تکمیلی، درخواست در سامانه ثبت و مهلت پاسخ مشخص می‌شود.
- نتیجه بررسی و دلیل هرگونه تأخیر در داشبورد قابل مشاهده است.




گواهی مبدأ عادی، مدارک مبدأ ترجیحی و پذیرش الکترونیکی سه موضوع جدا هستند.

### نمودار ۵: گردش پیشنهادی گواهی مبدأ الکترونیکی از درخواست تا ثبت نتیجه

مبنای ترسیم: فرآیند پیشنهادی بخش ۹-۴ و تفکیک مفاهیم مبدأ در بخش ۹-۲ همین گزارش.

راهنمای خواندن: مراحل از بالا به پایین دنبال می‌شوند؛ مسیر کناری، عبور از مرحله بررسی تکمیلی در صورت عدم نیاز را نشان می‌دهد. این شکل جایگزین مقررات مبدأ ترجیحی نیست و فعال‌بودن فعلی تبادل سراسری را تأیید نمی‌کند؛ الگو برای پایلوت پیشنهاد شده است.

### ۹-۵. الزامات فنی

سامانه باید از نظر امنیت اطلاعات در سطح بالایی طراحی شود. دسترسی‌ها باید بر اساس نقش تعریف شود، تمام اقدامات ثبت شود و اسناد با امضای دیجیتال معتبر صادر شوند. همچنین باید امکان اتصال به سامانه‌های موجود گمرک ایران و ترکیه فراهم باشد تا از ایجاد سامانه موازی و هزینه اضافه جلوگیری شود.

- احراز هویت چندعاملی برای صادرکنندگان و کاربران اتاق؛
- امضای دیجیتال معتبر و قابل اعتبارسنجی در دو کشور؛
- رمزنگاری داده در انتقال و ذخیره‌سازی؛
- ثبت کامل لاگ فعالیت کاربران؛
- قابلیت اتصال از طریق API به سامانه‌های گمرکی؛
- پشتیبانی از زبان فارسی، ترکی و انگلیسی؛
- قابلیت گزارش‌گیری و خروجی اکسل برای پایش.

### ۹-۶. مدل پایلوت

پیشنهاد می‌شود پایلوت در مسیر بازرگان-گوربولاغ و برای سه گروه کالایی منتخب اجرا شود: پلیمر و پتروشیمی، محصولات کشاورزی و خشکبار، و قطعات صنعتی. این سه گروه به دلیل حجم بالا، حساسیت زمانی یا تنوع اسنادی، مناسب آزمودن سامانه هستند.

| گروه پایلوت | دلیل انتخاب | شاخص موفقیت |
|---|---|---|
| پلیمر و پتروشیمی | حجم بالا و تکرار بالا | کاهش زمان تأیید به کمتر از ۲۴ ساعت |
| محصولات کشاورزی | حساسیت زمانی | کاهش توقف محموله به کمتر از ۱۲ ساعت |
| قطعات صنعتی | تنوع اسناد | کاهش درخواست‌های مکرر اسناد |

### ۹-۷. زمان‌بندی اجرا

| فاز | مدت | اقدام کلیدی |
|---|---|---|
| آماده‌سازی | ۱ تا ۲ ماه | تشکیل کارگروه، تعریف قالب سند و توافق امنیتی |
| توسعه | ۲ تا ۳ ماه | توسعه پرتال، ماژول صدور و API |
| پایلوت | ۲ تا ۳ ماه | اجرای محدود در بازرگان-گوربولاغ |
| ارزیابی | ۱ ماه | تحلیل زمان، خطا و رضایت کاربران |
| تعمیم | ۳ تا ۶ ماه | توسعه به سایر گمرک‌ها و گروه‌های کالایی |

# فصل ۱۰: توسعه ارتباط اتاق بازرگانی ایران با اتاق‌ها و تشکل‌های تجاری ترکیه

### ۱۰-۱. مسئله

ارتباط اتاق بازرگانی ایران با اتاق‌های تجاری ترکیه باید از سطح مکاتبات موردی و دیدارهای مقطعی به یک رابطه نهادی، مستمر و داده‌محور ارتقا یابد. امروز بخشی از مشکلات صادرکنندگان به این دلیل حل نمی‌شود که اتاق‌های دو طرف فاقد سازوکار منظم تبادل اطلاعات، پیگیری پرونده و پاسخگویی زمان‌دار هستند.

وقتی نهاد ترک گواهی مبدأ ایرانی را مکرراً بررسی می‌کند، صادرکننده ایرانی معمولاً نمی‌داند دقیقاً کدام نهاد، با چه معیاری و در چه مهلتی پاسخ می‌دهد. این ابهام، هزینه و ریسک ایجاد می‌کند. اتاق مشترک باید بتواند این ابهام را به یک فرآیند شفاف تبدیل کند.

### ۱۰-۲. نقش پیشنهادی اتاق مشترک

- ایجاد دفتر پیگیری موانع تجاری ایران و ترکیه؛
- ایجاد بانک اطلاعاتی مشکلات صادرکنندگان و وضعیت حل آن‌ها؛
- تعیین نماینده رابط در اتاق‌های مهم ترکیه؛
- برگزاری جلسه ماهانه کارگروه تسهیل تجارت؛

- انتشار راهنمای رسمی اسناد و رویه‌های گمرکی به زبان فارسی و ترکی؛
- ایجاد سازوکار رسیدگی به شکایات صادرکنندگان با مهلت پاسخ مشخص.

### ۱۰-۳. شبکه‌سازی با اتاق‌های ترکیه

تمرکز صرف بر اتاق‌های مرکزی کافی نیست. اتاق‌های تجاری شهرها و مناطق صنعتی ترکیه، به‌ویژه در استانبول، آنکارا، ازمیر، بورسا، قونیه، آدانا، غازی‌عنتاب و مناطق مرزی، نقش مهمی در هدایت خریداران و حل مشکلات محلی دارند.

| منطقه | اهمیت اقتصادی | نوع همکاری پیشنهادی |
|---|---|---|
| استانبول | مرکز تجارت، واردات و توزیع | دفتر liaison و کمیته مشترک بازرگانی |
| آنکارا | مرکز سیاست‌گذاری و نهادهای رسمی | کارگروه مقررات و گمرک |
| ازمیر | صنعت، بنادر و صادرات | همکاری صنعتی و لجستیکی |
| بورسا | صنعت خودرو و نساجی | تأمین مواد اولیه و قرارداد صنعتی |
| قونیه | صنعت و بازار داخلی | نمایشگاه و مأموریت تجاری |
| آدانا و غازی‌عنتاب | کشاورزی و صنعت | همکاری کشاورزی و غذایی |

### ۱۰-۴. سازوکار ارتباط مستمر

پیشنهاد می‌شود «پروتکل همکاری اتاق‌ها» امضا شود. این پروتکل باید شامل تعهد به پاسخ‌گویی در مهلت مشخص، تبادل اطلاعات موانع، معرفی نماینده رابط، برگزاری جلسات دوره‌ای و ایجاد سامانه مشترک پیگیری باشد.

| سازوکار | دوره | محتوای اصلی | خروجی |
|---|---|---|---|
| جلسه کارگروه مشترک | ماهانه | بررسی پرونده‌های باز و موانع جدید | صورت‌جلسه و تعهد اجرایی |
| گزارش موانع | ماهانه | آمار شکایات و دلایل تأخیر | داشبورد مدیریتی |
| مأموریت تجاری | فصلی | بازار یابی و ملاقات B۲B | قرارداد و ارتباط تجاری |
| نشست گمرکی | فصلی | بررسی گواهی مبدأ و مرز | دستورالعمل اصلاحی |
| نشست حمل‌ونقل | فصلی | سوخت، بیمه، ترانزیت و جریمه | توافق‌نامه عملیاتی |

### ۱۰-۵. خدمات پیشنهادی اتاق مشترک به صادرکنندگان

- مشاوره پیش از صادرات و بررسی اسناد؛
- معرفی خریدار معتبر و راستی‌آزمایی اولیه طرف ترک؛
- راهنمای استاندارد، برچسب و مجوزهای کالاهای حساس؛
- پیگیری پرونده‌های متوقف‌شده در مرز؛
- ارائه گزارش هفتگی وضعیت مرز و نرخ تردد؛
- آموزش زبان تجاری ترکی و آشنایی با فرهنگ مذاکره.

## فصل ۱۱: سوخت، جریمه کامیون‌ها و راهکارهای عملی

### ۱۱-۱. تشریح مسئله

یکی از حساس‌ترین اختلافات عملیاتی میان ایران و ترکیه، مربوط به سوخت کامیون‌های ترانزیتی است. تفاوت قیمت سوخت در دو کشور، اجرای سیاست «باک پر» برای کامیون‌های خروجی از ایران، و واکنش متقابل ترکیه در قالب مالیات یا جریمه بر سوخت باقی‌مانده کامیون‌های ایرانی، هزینه حمل را به‌شدت افزایش داده است.

بر اساس گزارش‌های صنفی و رسانه‌ای، در دوره‌هایی از کامیون‌های ایرانی هنگام ورود به ترکیه بابت سوخت باقی‌مانده در باک مالیات سنگین دریافت شده است. این موضوع موجب توقف کامیون‌ها، افزایش هزینه حمل، کاهش رقابت‌پذیری صادرات و ایجاد تنش میان تشکل‌های حمل‌ونقل دو کشور شده است. [۱][۲][۳]

### ۱۱-۲. تحلیل ریشه مسئله

ریشه مسئله، اختلاف شدید قیمت سوخت میان دو کشور است و تحلیل این بخش بر ضرورت شفاف‌سازی وضعیت چارچوب تخصصی جاری سوخت ترانزیتی متمرکز است. موافقت‌نامه حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۹۸۰ چارچوب عمومی روابط حمل‌ونقل را فراهم کرده است [۲]، اما وضعیت سازوکار تخصصی و جاری برای مسئله خاص سوخت ترانزیتی سهمیه، نرخ، محل تأمین و جریمه در منابع بررسی‌شده احراز نشد. وقتی قیمت سوخت در یک کشور به‌طور چشمگیری پایین‌تر باشد، امکان سوءاستفاده و قاچاق وجود دارد؛ اما راه‌حل، اعمال جریمه‌های سنگین و غیرقابل پیش‌بینی بر کامیون‌های تجاری نیست.

راهکار پایدار باید هم منافع امنیتی و مالی دو کشور را حفظ کند و هم هزینه قابل پیش‌بینی برای حمل‌ونقل تجاری ایجاد کند. در غیر این صورت، هر اقدام یک‌طرفه با اقدام متقابل پاسخ داده می‌شود و نهایتاً هزینه بر دوش صادرکننده و مصرف‌کننده می‌افتد.

تحول مهمی نیز در این مسیر رخ داد: در فوریه ۲۰۲۵، ترکیه جرایم سنگین سوخت کامیون‌های ایرانی را به‌صورت موقت تعلیق کرد و ایران نیز الزام «باک پر» برای رانندگان ترک را برداشت؛ این ترتیب موقت بود و مشروط به بازبینی سه‌ماهه در مذاکرات بعدی [۱۱]. وضعیت این ترتیب پس از دوره موقت در منابع بررسی‌شده تأیید نشده است. تا زمانی که سهمیه، نرخ و سازوکار حل اختلاف در قالب موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی تثبیت نشود، ریسک بازگشت اقدام‌های متقابل و انتقال هزینه به صادرکننده باقی می‌ماند.

### ۱۱-۳. اثر بر زنجیره صادرات

- افزایش مستقیم کرایه حمل و قیمت تمام‌شده کالا؛
- کاهش حاشیه سود صادرکننده یا افزایش قیمت پیشنهادی به خریدار؛

- کاهش توان رقابتی کالای ایرانی در برابر رقبا؛
- افزایش ریسک توقف کامیون و دیرکرد تحویل؛
- ایجاد تنش میان تشکل‌های حمل‌ونقل دو کشور؛
- کاهش تمایل شرکت‌های حمل به پذیرش بار مسیر ایران و ترکیه.

### ۱۱-۴. راهکار کوتاه‌مدت: شفاف‌سازی و مدیریت فوری

در کوتاه‌مدت باید یک سازوکار فوری برای جلوگیری از توقف کامیون‌ها و کاهش ابهام ایجاد شود. اتاق مشترک می‌تواند با همکاری تشکل‌های حمل‌ونقل دو کشور، آمار دقیق جریمه‌ها، نقاط اعمال جریمه، نوع کامیون و میزان سوخت را جمع‌آوری و به نهادهای رسمی ارائه کند.

- تشکیل کارگروه فوری سوخت و حمل‌ونقل با حضور دو گمرک و تشکل‌های حمل‌ونقل؛
- جمع‌آوری مستندات جریمه‌ها شامل تاریخ، مرز، مبلغ، نوع کامیون و بار؛
- ایجاد سامانه ثبت شکایت رانندگان و شرکت‌های حمل؛
- تعیین نماینده رابط در اتاق مشترک برای پیگیری فوری موارد؛
- انتشار دستورالعمل رسمی درباره میزان سوخت مجاز و نحوه محاسبه؛
- ایجاد کانال ارتباط مستقیم میان اتاق ایران و نهاد مسئول ترک برای موارد فوری.

### ۱۱-۵. راهکار میان‌مدت: موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی

راهکار اصلی، انعقاد «موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی ایران و ترکیه» است. در این موافقت‌نامه باید سهمیه سوخت مجاز برای کامیون‌های تجاری، نرخ خرید، محل تأمین، نحوه پرداخت و سازوکار کنترل به‌صورت شفاف تعیین شود.

| مؤلفه | پیشنهاد | فایده |
|---|---|---|
| سهمیه سوخت | تعیین سهمیه مشخص بر اساس ظرفیت باک و مسیر | حذف ابهام و جریمه غیرمنتظره |
| نرخ توافقی | خرید سوخت با نرخ مشخص در پمپ‌بنزین‌های منتخب | قیمت قابل پیش‌بینی |
| کارت سوخت الکترونیکی | ثبت خرید و مصرف سوخت کامیون | کنترل قاچاق و شفافیت |
| پمپ‌بنزین منتخب | ایجاد شبکه سوخت‌رسانی در مسیرهای اصلی | دسترسی مطمئن راننده |
| سقف جریمه | ممنوعیت جریمه خارج از چارچوب توافق | کاهش ریسک مالی |
| مرجع حل اختلاف | کارگروه مشترک با مهلت پاسخ ۷۲ ساعته | حل سریع اختلاف |

### ۱۱-۶. راهکار بلندمدت: کریدور حمل‌ونقل یکپارچه

در بلندمدت، دو کشور باید به سمت یک کریدور حمل‌ونقل یکپارچه حرکت کنند. در این مدل، کامیون با شناسه یکتا، بیمه معتبر، مجوز ترانزیت الکترونیکی و کارت سوخت وارد سامانه می‌شود و تمام خدمات در مسیر قابل رهگیری است.

این مدل مزیت امنیتی نیز دارد؛ زیرا مصرف سوخت، مسیر تردد و توقف‌های کامیون قابل پایش است. در نتیجه، هم کنترل قاچاق تقویت می‌شود و هم راننده با اطمینان بیشتری تردد می‌کند.

### ۱۱-۷. پیشنهاد عملی فوری برای اتاق مشترک

- تشکیل کمیته ویژه سوخت با حضور نمایندگان گمرک، وزارت نفت، وزارت راه، تشکل حمل‌ونقل و اتاق مشترک؛
- تهیه گزارش مستند از میزان جریمه‌ها و اثر آن بر هزینه صادرات؛
- ارائه پیش‌نویس موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی به دو دولت؛
- درخواست تعلیق موقت اقدامات متقابل تا نتیجه مذاکرات؛

- راه‌اندازی سامانه ثبت شکایت رانندگان و شرکت‌های حمل؛
- تعیین شاخص کاهش هزینه سوخت و زمان توقف به‌عنوان معیار موفقیت.

# فصل ۱۲: ترانزیت، حمل‌ونقل، بیمه و پرداخت

## ۱۲-۱. ترانزیت

ترانزیت از ایران به ترکیه و بالعکس، بخش مهمی از تجارت منطقه‌ای است. مشکلات ترانزیت معمولاً شامل تفاوت رویه‌ها، نیاز به اسناد مکرر، تأخیر در آزادسازی تضمین، و نبود رهگیری یکپارچه محموله است.

پیشنهاد می‌شود دو کشور یک «سند ترانزیت الکترونیکی مشترک» ایجاد کنند که از مبدأ تا مقصد قابل رهگیری باشد. این سند باید شامل اطلاعات کامیون، راننده، بار، مسیر، گمرک‌های عبوری و وضعیت خروج باشد.

## ۱۲-۲. بیمه و مسئولیت

بیمه حمل، مسئولیت متصدی حمل و جبران خسارت، از ارکان اعتماد تجاری است. تفاوت پوشش بیمه‌ای و دشواری پیگیری خسارت می‌تواند ریسک صادرکننده را افزایش دهد. اتاق مشترک می‌تواند با همکاری بیمه‌گران دو کشور، یک بسته بیمه استاندارد برای مسیر ایران و ترکیه طراحی کند.

- تعریف پوشش بیمه‌ای حداقلی برای بار، کامیون و مسئولیت متصدی حمل؛
- ایجاد سازوکار تسویه سریع خسارت؛
- استفاده از بیمه‌نامه الکترونیکی قابل راستی‌آزمایی؛
- تعریف رویه واحد برای حوادث، سرقت و خسارت بار.

## ۱۲-۳. پرداخت و تأمین مالی

مسائل مالی، از جمله روش پرداخت، تأیید اسناد بانکی و ریسک نوسان ارز، می‌تواند مذاکرات تجاری را پیچیده کند. اتاق مشترک می‌تواند با همکاری بانک‌های عامل، راهکارهایی مانند اعتبار اسنادی، ضمانت‌نامه، بیمه اعتبار صادراتی و تسویه تدریجی را توسعه دهد.

| روش پرداخت | مزیت | ریسک | کاربرد مناسب |
|---|---|---|---|
| اعتبار اسنادی | امنیت بالا برای فروشنده | هزینه و پیچیدگی | قراردادهای بزرگ |
| برات اسنادی | تعادل ریسک | نیاز به بانک معتبر | تجارت مستمر |
| پیش‌پرداخت | کاهش ریسک فروشنده | ریسک خریدار | سفارش‌های جدید |
| حساب باز | سرعت و سادگی | ریسک اعتباری | خریداران معتبر و بلندمدت |

### ۱۲-۴. خدمات دیجیتال لجستیک

توسعه سکوهای دیجیتال لجستیک می‌تواند اتصال صادرکننده، فوروادر، شرکت حمل، راننده و گیرنده را بهبود دهد. این سکوها باید قیمت‌گذاری شفاف، رزرو ظرفیت، رهگیری محموله، مدیریت اسناد و اطلاع‌رسانی وضعیت مرز را ارائه کنند.

## فصل ۱۳: استاندارد، مجوزها، قرنطینه و انطباق فنی

### ۱۳-۱. مسئله

بخشی از توقف کالا در مرز به دلیل استاندارد، برچسب‌گذاری، مجوز بهداشتی، قرنطینه گیاهی یا دامپزشکی و تفاوت تفسیر مقررات فنی رخ می‌دهد. این مسئله به‌ویژه در مواد غذایی، محصولات کشاورزی، آرایشی و بهداشتی و قطعات صنعتی اهمیت دارد.

### ۱۳-۲. راهکار

- تهیه راهنمای مشترک الزامات فنی به زبان فارسی و ترکی؛
- ایجاد بانک اطلاعاتی مجوزهای موردنیاز بر اساس کد کالا؛
- پیش‌اعلام مدارک استاندارد و بهداشتی پیش از حرکت کامیون؛
- ایجاد مسیر سبز برای کالاهای دارای گواهی معتبر؛
- برگزاری دوره‌های مشترک آموزشی برای بازرسان و صادرکنندگان؛
- تعیین مرجع پاسخگوی فنی در هر کشور.

### ۱۳-۳. نقش اتاق مشترک

اتاق مشترک می‌تواند «مرکز راهنمای انطباق فنی ایران و ترکیه» ایجاد کند. این مرکز به صادرکننده می‌گوید پیش از تولید یا ارسال کالا، چه استانداردی، چه برچسبی، چه آزمایشی و چه مجوزی لازم است. این کار از رد محموله و هزینه مجدد جلوگیری می‌کند.

## فصل ۱۴: تجربه‌های بین‌المللی تسهیل تجارت

کشورهای موفق در تسهیل تجارت، معمولاً سه عنصر مشترک دارند: پیش‌اعلام الکترونیکی اسناد، مدیریت ریسک گمرکی و همکاری نهادی مستمر. در مدل اتحادیه اروپا، سامانه‌های ترانزیت مشترک و تبادل داده میان گمرک‌ها باعث کاهش بازرسی تکراری شده است. در منطقه آسه‌آن نیز پنجره واحد و تبادل الکترونیکی اسناد، زمان ترخیص را کاهش داده است.

درس اصلی برای ایران و ترکیه این است که تسهیل تجارت با «حذف کنترل» به دست نمی‌آید؛ با «هوشمندسازی کنترل» به دست می‌آید. یعنی کنترل‌ها حفظ می‌شوند اما بر اساس داده و ریسک، هدفمند و سریع‌تر انجام می‌شوند.

| الگوی بین‌المللی | ابزار اصلی | درس برای ایران و ترکیه |
|---|---|---|
| اتحادیه اروپا | ترانزیت مشترک و تبادل داده | ایجاد سند ترانزیت الکترونیکی مشترک |
| آسه‌آن | پنجره واحد | پنجره واحد دیجیتال ایران و ترکیه |
| چین-آسه‌آن | گواهی مبدأ الکترونیکی | الکترونیکی‌کردن کامل گواهی مبدأ |
| مرزهای هوشمند اروپا | توزین و اسکن خودکار | سرمایه‌گذاری در مرز هوشمند |

# فصل ۱۵: تحلیل SWOT و ماتریس مسئولیت

## ۱۵-۱. تحلیل SWOT

| نقاط قوت | نقاط ضعف |
|---|---|
| نزدیکی جغرافیایی و مرز زمینی مشترک | ضعف تبادل داده میان گمرک‌ها |
| بازار بزرگ و مکمل دو کشور | بررسی مکرر گواهی مبدأ |
| زیرساخت صنعتی ترکیه | ارتباط ضعیف اتاق‌ها |
| ظرفیت ترانزیت ایران | اختلاف سوختی و جریمه |

| فرصت‌ها | تهدیدها |
|---|---|
| دیجیتالی‌سازی تجارت | نوسان سیاست سوخت |
| کریدور شرق–غرب | تحریم و ریسک مالی |
| سرمایه‌گذاری مشترک | رقابت سایر کریدورها |
| توسعه صادرات خدمات | تغییر مقررات فنی |

## ۱۵-۲. ماتریس RACI

| اقدام | پاسخگوی نهایی (A) | مسئول اجرا (R) | مشاور (C) | مطلع (I) |
|---|---|---|---|---|
| پایلوت گواهی مبدأ الکترونیکی | دبیرخانه اتاق مشترک (هماهنگی پایلوت) | اتاق‌های بازرگانی و گمرک‌ها | تشکل‌های حمل‌ونقل | وزارت راه |
| تبادل داده گمرکی | گمرک‌های دو کشور | کارگروه فنی مشترک | اتاق مشترک | تشکل‌های حمل‌ونقل |
| نوبت‌دهی مرز | گمرک‌های دو کشور | راهداری و تشکل حمل‌ونقل | وزارت راه و اتاق مشترک | صادرکنندگان |
| موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی | وزارت راه دو کشور | کارگروه سوخت | اتاق مشترک و گمرک‌ها | رانندگان و شرکت‌های حمل |
| سامانه شکایات | دبیرخانه اتاق مشترک | دبیرخانه اجرایی | گمرک‌ها | صادرکنندگان و رانندگان |

این جدول، تقسیم نقش پیشنهادی را نشان می‌دهد؛ مسئولیت نهایی هر مرجع ملی باید در توافق اجرایی مشخص شود. «مسئول اجرا» (R) نهاد اجراکننده، «مشاور» (C) ناظر مشورتی و «مطلع» (I) ذی‌نفع اطلاع‌یابنده است. این تعیین مسئولیت پیشنهاد گزارش است و فراتر از اختیارات هر نهاد توصیه نمی‌کند.

# فصل ۱۶: نقشه راه اجرایی سه‌فازی

### ۱۶-۱. فاز اول: اقدامات فوری، ۰ تا ۶ ماه

در فاز اول، تمرکز بر اقداماتی است که بدون نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین و با هماهنگی مدیریتی قابل اجراست.

- تشکیل کارگروه مشترک تسهیل تجارت ایران و ترکیه؛
- راه‌اندازی سامانه ثبت شکایت و پیگیری موانع صادرکنندگان؛
- انتشار راهنمای رسمی اسناد و رویه‌های گمرکی؛
- راه‌اندازی داشبورد وضعیت مرز و صف کامیون؛
- تشکیل کارگروه فوری سوخت و جمع‌آوری مستندات جریمه‌ها؛
- اجرای پایلوت گواهی مبدأ الکترونیکی در مسیر بازرگان-گوربولاغ.

### ۱۶-۲. فاز دوم: دیجیتالی‌سازی، ۶ تا ۱۸ ماه

- توسعه سامانه تبادل الکترونیکی اسناد میان دو گمرک؛
- تعمیم گواهی مبدأ الکترونیکی به گروه‌های کالایی بیشتر؛
- راه‌اندازی نوبت‌دهی الکترونیکی کامیون؛
- ایجاد مسیر سبز برای کالاهای کم‌ریسک و فاسدشدنی؛
- انعقاد موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی؛
- توسعه شبکه ارتباطی اتاق‌های دو کشور.

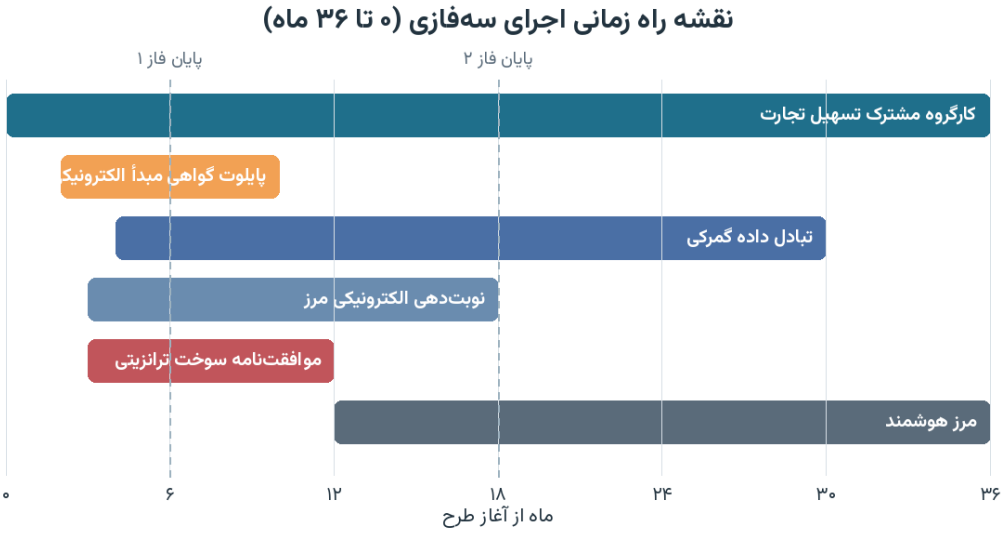
### ۱۶-۳. فاز سوم: مرز هوشمند و تجارت یکپارچه، ۱۸ تا ۳۶ ماه

- توسعه مرز هوشمند با تجهیزات بازرسی و توزین پیشرفته؛
- یکپارچه‌سازی کامل تبادل داده گمرکی، بانکی و بیمه‌ای؛

- ایجاد کریدور لجستیکی یکپارچه ایران و ترکیه؛
- توسعه صادرات خدمات فنی، مهندسی و گردشگری سلامت؛
- ایجاد صندوق یا سازوکار تأمین مالی پروژه‌های مشترک؛
- توسعه همکاری‌های صنعتی و سرمایه‌گذاری مشترک.

### ۱۶-۴. جدول زمان‌بندی

| اقدام | مسئول اصلی | ۶ ماه | ۱۸ ماه | ۳۶ ماه |
|---|---|---|---|---|
| کارگروه مشترک | اتاق مشترک | تشکیل | تثبیت | توسعه |
| گواهی مبدأ الکترونیکی | اتاق‌ها و گمرک‌ها | پایلوت | تعمیم | فراگیر |
| تبادل داده گمرکی | گمرک دو کشور | طراحی | پایلوت | اجرای کامل |
| نوبت‌دهی مرز | گمرک و حمل‌ونقل | راه‌اندازی | توسعه | هوشمندسازی |
| موافقت‌نامه سوخت | دولت‌ها و اتاق‌ها | مذاکره | امضا و اجرا | پایش |
| مرز هوشمند | دولت‌ها | مطالعه | سرمایه‌گذاری | بهره‌برداری |




نمودار ۶: نقشه راه زمانی اجرای سه‌فازی طرح (۰ تا ۳۶ ماه)

# فصل ۱۷: حکمرانی، شاخص‌های عملکرد و پایش

## ۱۷-۱. ساختار حکمرانی

برای جلوگیری از پراکنده‌کاری، پیشنهاد می‌شود یک ساختار سه‌سطحی ایجاد شود: شورای راهبری، کارگروه‌های تخصصی و دبیرخانه اجرایی. شورای راهبری تصمیم‌های کلان را می‌گیرد، کارگروه‌ها راهکار فنی ارائه می‌دهند و دبیرخانه پیگیری روزمره را بر عهده دارد.

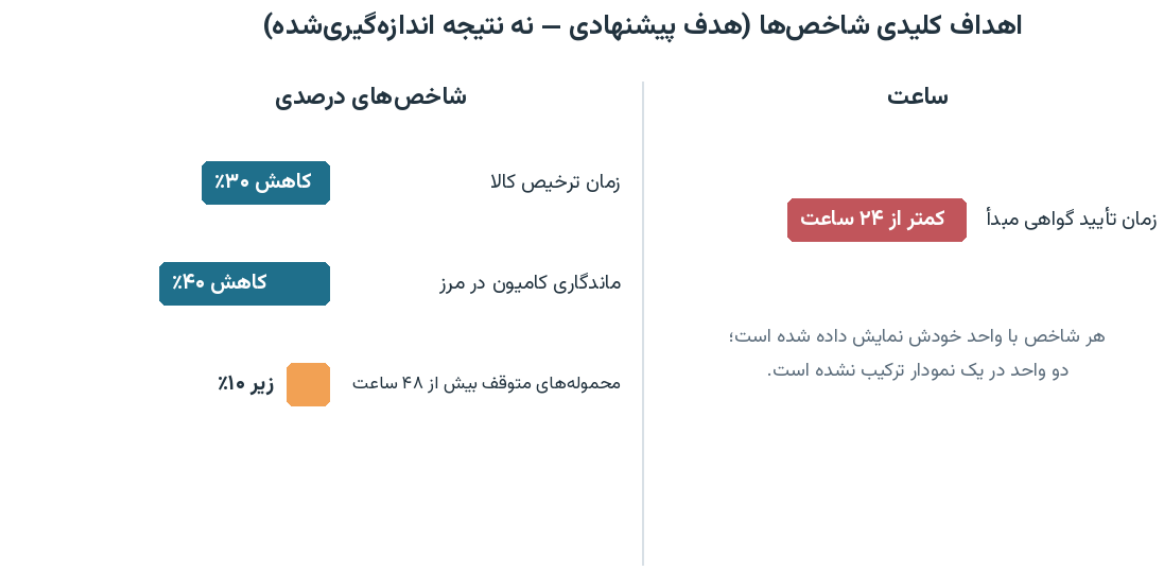
| سطح | ترکیب | وظیفه | دوره جلسه |
|---|---|---|---|
| شورای راهبری | مسئولان ارشد دو کشور | تصمیم سیاستی و رفع بن‌بست‌ها | فصلی |
| کارگروه گمرک | گمرک، اتاق، ترخیص‌کاران | اسناد، گواهی مبدأ و مرز | ماهانه |
| کارگروه حمل‌ونقل | وزارت راه، تشکل‌ها، بیمه | سوخت، ترانزیت و جریمه | ماهانه |
| کارگروه فنی | فناوری اطلاعات و گمرک | سامانه، امنیت و API | دوهفته‌ای |
| دبیرخانه اجرایی | اتاق مشترک | ثبت، پیگیری و گزارش | روزانه |

## ۱۷-۲. شاخص‌های کلیدی عملکرد

| شاخص | تعریف | هدف پیشنهادی |
|---|---|---|
| میانگین زمان ترخیص | زمان از ورود کامیون تا خروج | کاهش حداقل ۳۰ درصد (هدف پیشنهادی، مشروط به تعیین خط مبنا در سه ماه نخست) |
| زمان تأیید گواهی مبدأ | زمان از درخواست تا تأیید | کمتر از ۲۴ ساعت |
| نرخ توقف محموله | درصد محموله‌های متوقف بیش از ۴۸ ساعت | کاهش به کمتر از ۱۰ درصد |
| زمان ماندگاری کامیون در مرز | میانگین زمان توقف | کاهش حداقل ۴۰ درصد (هدف پیشنهادی، مشروط به تعیین خط مبنا در سه ماه نخست) |
| نرخ پاسخ‌گویی به شکایات | نسبت شکایات پاسخ‌داده‌شده در مهلت مقرر | بیش از ۹۰ درصد |

| شاخص | تعریف | هدف پیشنهادی |
|---|---|---|
| نرخ حل کامل شکایات | نسبت شکایات رسیدگی و حل‌شده نهایی | بیش از ۸۰ درصد |
| هزینه لجستیک هر تن | هزینه حمل، سوخت و توقف | کاهش تدریجی و شفاف |

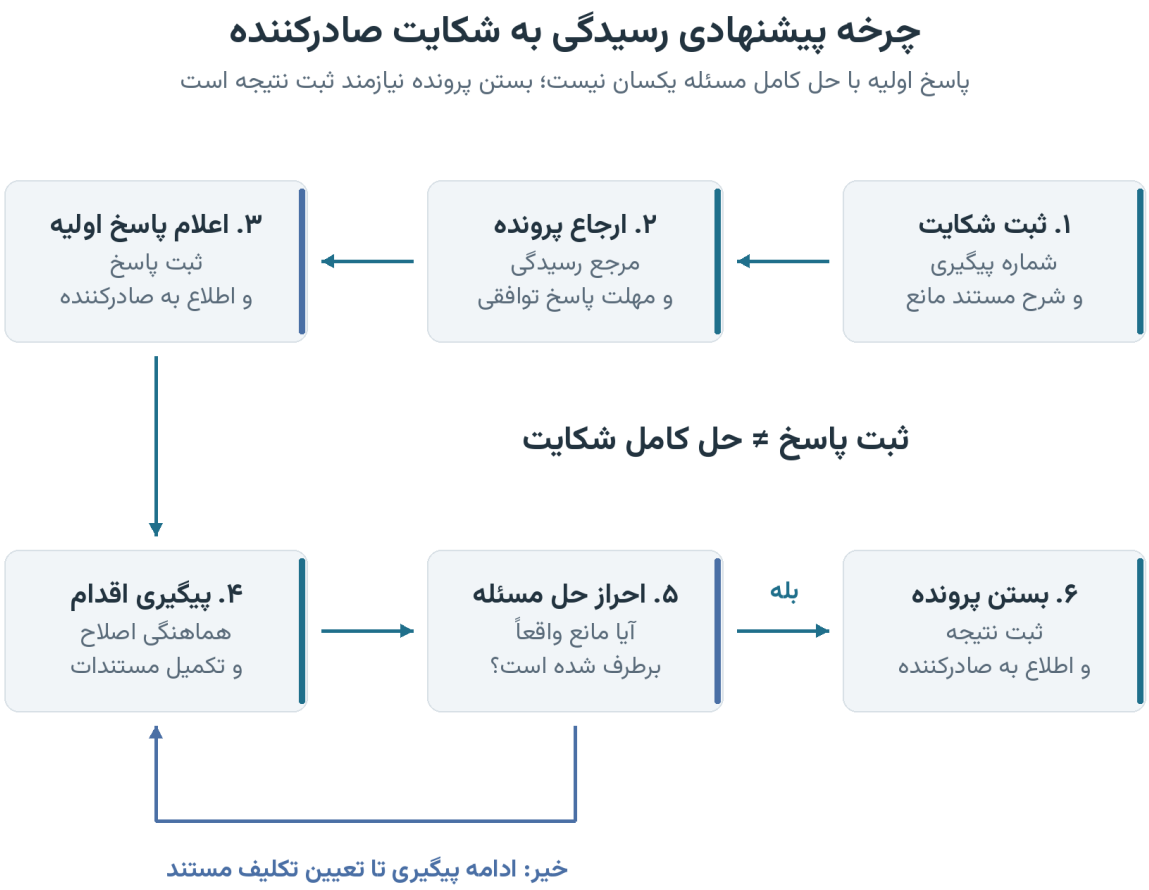
توضیح خط مبنا و روش سنجش: پیش از ارزیابی تحقق اهداف، دبیرخانه اتاق مشترک باید در سه ماه نخست برای هر شاخص، مقدار فعلی (خط مبنا)، دامنه محاسبه، مرجع داده، دوره سنجش و روش اندازه‌گیری را ثبت کند. تا پیش از ثبت خط مبنا، اعداد جدول شاخص‌ها «هدف پیشنهادی» هستند نه نتیجه قطعی.




نمودار ۷: اهداف کلیدی بهبود شاخص‌های عملکرد (اهداف پیشنهادی؛ درصد و ساعت در پنل‌های جداگانه)

### ۱۷-۳. گزارش‌دهی

دبیرخانه اتاق مشترک باید ماهانه گزارش عملکرد شامل تعداد پرونده‌ها، زمان پاسخ، موانع جدید، وضعیت گواهی مبدأ، صف مرز و جریمه‌های سوختی ارائه کند. این گزارش باید در جلسه کارگروه مشترک بررسی و برای هر مورد عقب‌ماندگی، مسئول و مهلت اصلاح تعیین شود.




نرخ پاسخ‌گویی و نرخ حل کامل باید با تعریف و دامنه مشخص، جداگانه پایش شوند.

### نمودار ۸: چرخه ثبت، پاسخ، پیگیری و حل شکایت صادرکننده (فرآیند پیشنهادی)

مبنای ترسیم: پیشنهاد سامانه شکایات، حکمرانی و تعاریف شاخص‌ها در فصل‌های ۱۶ و ۱۷ و فرم ثبت شکایت در پیوست ج همین گزارش.

راهنمای خواندن: مسیر از بالا سمت راست آغاز می‌شود و پس از پاسخ اولیه به پیگیری اقدام می‌رسد. اگر حل مسئله احراز نشود، پرونده به پیگیری بازمی‌گردد؛ پاسخ‌دادن به‌تنهایی مبنای ثبت «حل کامل» یا بستن پرونده نیست. مهلت‌ها باید در توافق اجرایی تعیین شوند.

# فصل ۱۸: مدیریت ریسک و سناریوهای محتمل

## ۱۸-۱. ریسک‌های اجرا

| ریسک | اثر | راهکار کاهش |
|---|---|---|
| نبود توافق سیاسی | توقف پروژه‌ها | شروع از پایلوت‌های کوچک و منافع متقابل |
| مقاومت نهادی | کاهش سرعت اصلاحات | تعیین مسئول و شاخص عملکرد |
| ضعف زیرساخت فناوری | خرابی و تأخیر | طراحی تدریجی و پشتیبان‌گیری |
| نوسان سیاست سوخت | افزایش هزینه حمل | موافقت‌نامه بلندمدت و سازوکار حل اختلاف |
| نبود اعتماد صادرکنندگان | استفاده نکردن از سامانه | آموزش، سادگی و پشتیبانی |
| اختلاف استاندارد | رد کالا | راهنمای مشترک و پیش‌اعلام |

## ۱۸-۲. سناریوها

در سناریوی خوش‌بینانه، تا پایان سال نخست گواهی مبدأ الکترونیکی در مسیر اصلی فعال می‌شود و زمان ترخیص کاهش می‌یابد. در سناریوی میانه، بخشی از فرآیندها دیجیتال می‌شود اما موانع سیاسی و سوختی باقی می‌ماند. در سناریوی بدبینانه، اختلافات سوختی تشدید و پروژه‌های دیجیتال متوقف می‌شود.

برای کاهش احتمال سناریوی بدبینانه، توصیه می‌شود پروژه‌ها به‌گونه‌ای طراحی شوند که حتی بدون توافق سیاسی کامل نیز بتوانند در سطح پایلوت و بخشی از کالاها اجرا شوند. موفقیت پایلوت، بهترین ابزار متقاعدسازی برای تعمیم است.

# فصل ۱۹: جمع‌بندی و توصیه‌های نهایی

مشکل صادرات ایران به ترکیه عمدتاً در ضعف هماهنگی اجرایی و نبود زیرساخت تبادل اطلاعات نهفته است. مرز و گمرک، گواهی مبدأ، ارتباط اتاق‌ها و مسئله سوخت، چهار گلوگاه اصلی هستند که اگر به‌صورت هم‌زمان مدیریت شوند، اثر قابل توجهی بر کاهش هزینه و زمان صادرات خواهند داشت.

جدول زیر، وضعیت موجود، شکاف مستند و اقدام پیشنهادی را برای سه پرونده کلیدی خلاصه می‌کند:

| موضوع | وضعیت موجود | شکاف مستند | اقدام پیشنهادی |
|---|---|---|---|
| گواهی مبدأ الکترونیکی | توافق و بخشنامه ۲۰۱۷/۱۳۹۶ میان گمرکات و اتاق‌ها [۱] | وضعیت اجرای کامل و فراگیر در منابع بررسی شده احراز نشد | پایلوت بازرگان-گوربولاغ و تعمیم به سایر گروه‌ها |
| تبادل داده گمرکی | توافق بر اصل تبادل الکترونیکی اسناد | معماری اجرایی و استاندارد داده مشترک نیازمند احراز وضعیت موجود | لایه تبادل امن داده با پایلوت محدود و ارزیابی |
| سوخت ترانزیتی | موافقت‌نامه عمومی ۱۹۸۰[ ۲] و تعلیق موقت جرایم از فوریه ۲۰۲۵ [۱۱] | چارچوب دائمی سهمیه، نرخ و جریمه در منابع بررسی‌شده احراز نشد | انعقاد موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی |

پیشنهاد محوری این گزارش، ایجاد پنجره واحد دیجیتال ایران و ترکیه، اجرای فوری گواهی مبدأ الکترونیکی، تقویت ارتباط نهادی اتاق‌ها و انعقاد موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی است. این چهار اقدام باید در قالب یک نقشه راه مشترک، با مسئول مشخص و شاخص قابل اندازه‌گیری اجرا شود.

### توصیه‌های فوری

- تشکیل فوری کارگروه مشترک تسهیل تجارت با اختیار تصمیم‌گیری؛
- اجرای پایلوت گواهی مبدأ الکترونیکی در بازرگان-گوربولاغ؛
- راه‌اندازی سامانه پیگیری شکایات صادرکنندگان و رانندگان؛

- تهیه گزارش مستند از جریمه‌های سوختی و ارائه به دو دولت؛
- امضای پروتکل همکاری اتاق‌های ایران و ترکیه؛
- تعیین شاخص‌های زمان ترخیص، توقف محموله و هزینه لجستیک؛
- انتشار راهنمای رسمی دوزبانه اسناد و مجوزها.

اجرای این توصیه‌ها می‌تواند اعتماد تجاری دو کشور را تقویت کند، هزینه مبادله را کاهش دهد و مسیر ایران و ترکیه را به یکی از پایدارترین کریدورهای تجاری منطقه تبدیل کند.

توضیح وضعیت پیشنهادها: تمامی سازوکارهای مطرح‌شده در این گزارش، از جمله پنجره واحد دیجیتال، تفاهم‌نامه گمرکی، موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی و پایلوت گواهی مبدأ الکترونیکی، «پیشنهاد این گزارش» هستند و هنوز توافق رسمی، مصوبه یا تعهد اجرایی طرفین محسوب نمی‌شوند؛ مگر آنکه در متن یا منابع، سند رسمی و تاریخ‌دار به آن استناد شود.




نمودار ۹: اولویت‌بندی پیشنهادی راهکارها (طبقه‌بندی کیفی، پیشنهاد گزارش)

## درخواست تصمیم‌های مدیریت

برای تبدیل این گزارش به برنامه اجرایی، از مدیریت اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه درخواست می‌شود درباره موارد زیر تصمیم‌گیری و دستور اجرا صادر کند:

۱. تأیید تشکیل کارگروه مشترک تسهیل تجارت ایران و ترکیه با اختیار پیگیری پرونده‌ها و تعیین مسئول هر اقدام؛

۲. تعیین دبیرخانه اجرایی و نماینده رابط اتاق مشترک برای پیگیری مستمر موانع صادرات، گواهی مبدأ، مرز و سوخت؛

۳. موافقت با اجرای پایلوت گواهی مبدأ الکترونیکی در مسیر بازرگان-گوربولاغ و برای گروه‌های منتخب کالایی؛

۴. دستور تهیه گزارش مستند از موانع و جریمه‌های سوختی فعالان حمل‌ونقل و ارائه آن به نهادهای ذی‌ربط دو کشور؛

۵. آغاز مذاکره برای امضای پروتکل همکاری اتاق‌های ایران و ترکیه و ایجاد سازوکار پاسخ‌گویی زمان‌دار؛

۶. تصویب شاخص‌های عملکرد پیشنهادی و الزام دبیرخانه به ارائه گزارش ماهانه پیشرفت به مدیریت.

## پیوست الف: پیش‌نویس تفاهم‌نامه گمرکی

ماده ۱ — هدف: طرفین توافق می‌کنند تبادل الکترونیکی اطلاعات تجاری و گمرکی را برای تسریع ترخیص و کاهش بررسی تکراری اسناد توسعه دهند.

ماده ۲ — دامنه: اظهارنامه صادرات، فاکتور، بارنامه، گواهی مبدأ، مجوزها و وضعیت ترخیص.

ماده ۳ — شناسه یکتا: هر محموله شناسه یکتای الکترونیکی دریافت می‌کند.

ماده ۴ — راستی‌آزمایی: گمرک مقصد موظف است اصالت گواهی مبدأ را حداکثر ظرف ۲۴ ساعت تأیید کند.

ماده ۵ — امنیت: تبادل داده با رمزنگاری و امضای دیجیتال معتبر انجام شود.

ماده ۶ — حل اختلاف: کارگروه مشترک با مهلت پاسخ ۷۲ ساعت.

ماده ۷ — پایش: دبیرخانه اتاق مشترک گزارش ماهانه عملکرد ارائه می‌کند.

## پیوست ب: پیش‌نویس موافقت‌نامه سوخت ترانزیتی

ماده ۱ — هدف: ایجاد چارچوب شفاف برای تأمین سوخت کامیون‌های ترانزیتی و جلوگیری از جریمه‌های غیرقابل پیش‌بینی.

ماده ۲ — سهمیه: سهمیه سوخت بر اساس ظرفیت باک و مسیر تعیین می‌شود.

ماده ۳ — نرخ: نرخ خرید سوخت ترانزیتی به‌صورت توافقی و سالانه تعیین می‌شود.

ماده ۴ — کارت سوخت: تمام کامیون‌های ترانزیتی کارت سوخت الکترونیکی دریافت می‌کنند.

ماده ۵ — شبکه تأمین: پمپ‌بنزین‌های منتخب در مسیرهای اصلی تعیین می‌شوند.

ماده ۶ — جریمه: هیچ جریمه‌ای خارج از چارچوب این موافقت‌نامه قابل اعمال نیست.

ماده ۷ — حل اختلاف: کارگروه مشترک با مهلت پاسخ ۷۲ ساعت.

## پیوست ج: فرم ثبت شکایت صادرکننده

| فیلد | شرح |
|---|---|
| نام شرکت | نام کامل صادرکننده |
| کد اقتصادی | کد اقتصادی و شناسه ملی |
| کالا و کد تعرفه | شرح و کد HS |
| مرز | بازرگان، رازی یا سرو |
| تاریخ ورود | تاریخ ورود کامیون |
| مدت توقف | ساعت یا روز |
| نوع مشکل | گمرکی، سوخت، استاندارد، بیمه |
| مبلغ خسارت | برآورد ریالی |
| مدارک پیوست | فاکتور، بارنامه، گواهی مبدأ |
| درخواست | شرح اقدام موردنیاز |

## پیوست د: ریسک‌ریجیستر تفصیلی

| ریسک | احتمال | اثر | راهکار | مسئول |
|---|---|---|---|---|
| نبود توافق سیاسی | متوسط | بالا | پایلوت و منافع متقابل | اتاق مشترک |
| مقاومت نهادی | بالا | متوسط | شاخص و مسئول | دبیرخانه |
| ضعف فناوری | متوسط | بالا | طراحی تدریجی | کارگروه فنی |
| نوسان سوخت | بالا | بالا | موافقت‌نامه بلندمدت | کارگروه سوخت |
| نبود اعتماد صادرکننده | متوسط | متوسط | آموزش و پشتیبانی | اتاق |
| اختلاف استاندارد | بالا | بالا | راهنمای مشترک | کارگروه فنی |
| تأخیر بانکی | متوسط | متوسط | بانک عامل و بیمه | کارگروه مالی |
| صف مرزی | بالا | بالا | نوبت‌دهی و پیش‌اعلام | گمرک |

## پیوست هـ: فرهنگ شاخص‌ها

| شاخص | فرمول | دوره | مسئول |
|---|---|---|---|
| زمان ترخیص | میانگین (خروج منهای ورود) | ماهانه | گمرک |
| زمان گواهی مبدأ | میانگین (تأیید منهای درخواست) | هفتگی | اتاق |
| نرخ توقف | تعداد توقف بیش از ۴۸ ساعت تقسیم بر کل | ماهانه | گمرک |
| نرخ پاسخ‌گویی به شکایت | شکایات پاسخ‌داده‌شده در مهلت تقسیم بر کل | ماهانه | دبیرخانه |
| نرخ حل کامل شکایت | شکایات حل‌شده نهایی تقسیم بر کل | ماهانه | دبیرخانه |
| هزینه لجستیک | جمع کرایه، سوخت و جریمه تقسیم بر تن | فصلی | کارگروه حمل |
| رضایت صادرکننده | میانگین نظرسنجی | فصلی | اتاق |

## پیوست و: دستور جلسه کارگروه ماهانه

- بررسی وضعیت شاخص‌های ماه گذشته؛
- بررسی پرونده‌های باز و متوقف؛
- گزارش وضعیت گواهی مبدأ الکترونیکی؛
- گزارش وضعیت سوخت و جریمه‌ها؛
- بررسی موانع جدید؛
- تعیین مسئول و مهلت برای هر اقدام؛
- تصویب صورت‌جلسه.

## پیوست ز: دستور جلسه نشست فصلی گمرکی

- بررسی عملکرد پایلوت گواهی مبدأ؛
- بررسی تبادل داده و API؛
- بررسی مسیر سبز و ارزیابی ریسک؛
- بررسی صف مرز و نوبت‌دهی؛
- تعیین اقدامات فصل بعد.

## پیوست ح: دستور جلسه نشست حمل‌ونقل و سوخت

- بررسی آمار جریمه‌های سوختی؛
- بررسی وضعیت کارت سوخت الکترونیکی؛
- بررسی بیمه و خسارت؛
- بررسی صف و نوبت‌دهی؛
- تعیین اقدامات فصل بعد.

## پیوست ط: نمونه قرارداد صادراتی ایران و ترکیه

این نمونه قرارداد به‌عنوان الگوی اولیه برای صادرکنندگان ایرانی تهیه شده و باید پیش از امضا توسط مشاور حقوقی و کارشناس گمرکی بازبینی شود.

| بند | عنوان | محتوای پیشنهادی |
|---|---|---|
| ۱ | طرفین | نام کامل، کد اقتصادی، نشانی و نماینده قانونی فروشنده ایرانی و خریدار ترک |
| ۲ | موضوع قرارداد | شرح دقیق کالا، کد تعرفه ( HS Code)، مشخصات فنی و استاندارد |
| ۳ | کمیت و کیفیت | تعداد، وزن، واحد اندازه‌گیری، استاندارد کیفی و روش کنترل |
| ۴ | قیمت و ارز | قیمت واحد، کل مبلغ، نوع ارز، نحوه تعدیل قیمت |
| ۵ | شرایط تحویل | اینکوترمز (FOB، CIF، DAP و...)، محل تحویل و مسئولیت حمل |
| ۶ | زمان تحویل | تاریخ قطعی، جریمه تأخیر، شرایط فورس‌ماژور |
| ۷ | حمل و ترانزیت | نوع حمل، مسیر، مرز، مسئول بیمه و اسناد حمل |
| ۸ | اسناد | فاکتور، لیست بسته‌بندی، بارنامه، گواهی مبدأ، مجوزها |
| ۹ | پرداخت | روش پرداخت (LC، برات، پیش‌پرداخت)، زمان‌بندی و بانک عامل |
| ۱۰ | بازرسی و پذیرش | مرجع بازرسی، مهلت اعتراض، نحوه حل اختلاف کیفی |
| ۱۱ | جریمه و خسارت | جریمه دیرکرد، خسارت تأخیر، سقف مسئولیت |

| بند | عنوان | محتوای پیشنهادی |
|---|---|---|
| ۱۲ | حل اختلاف | مرجع داوری، قانون حاکم، زبان قرارداد |
| ۱۳ | فورس‌ماژور | تعریف شرایط غیرقابل پیش‌بینی و تعهد اطلاع‌رسانی |
| ۱۴ | امضا | نام، سمت، تاریخ و امضای طرفین |

نکته مهم: در قراردادهای صادرات به ترکیه، پیشنهاد می‌شود بند «اسناد» به‌طور صریح شامل گواهی مبدأ الکترونیکی با شناسه یکتا باشد تا در صورت تأخیر گمرک، مسئولیت روشن باشد.

همچنین توصیه می‌شود بند «حمل و ترانزیت» شامل تعهد شرکت حمل به اطلاع‌رسانی روزانه وضعیت مرز و عدم تحمیل جریمه سوخت خارج از توافق‌نامه باشد.

## پیوست ی: تحلیل رقبای ایران در بازار ترکیه

برای اینکه صادرکننده ایرانی بداند در بازار ترکیه با چه کسانی رقابت می‌کند، تحلیل رقبا ضروری است. رقبای اصلی ایران بسته به گروه کالایی متفاوت‌اند.

| گروه کالایی | رقبای اصلی ایران | مزیت رقبا | مزیت ایران | راهکار رقابتی |
|---|---|---|---|---|
| پلیمر و پتروشیمی | عربستان، امارات، چین | قیمت و حجم بالا | نزدیکی جغرافیایی و تنوع محصول | قرارداد بلندمدت و تحویل سریع |
| فلزات و فولاد | روسیه، اوکراین، چین | قیمت رقابتی | کیفیت و نزدیکی | کاهش هزینه لجستیک |
| محصولات کشاورزی | تولیدکنندگان داخلی ترکیه، مصر، مراکش | تازه‌بودن و قیمت | تنوع و کیفیت | مسیر سبز و برندسازی |
| خشکبار | تولیدکنندگان داخلی ترکیه، افغانستان | برند قوی ترکیه | کیفیت و اصالت | استانداردسازی و بسته‌بندی |
| سنگ و مصالح | تولیدکنندگان داخلی ترکیه، ایتالیا | برند و طراحی | قیمت و تنوع | صادرات نیمه‌ساخته |
| قطعات صنعتی | چین، آلمان، ایتالیا | فناوری و برند | قیمت و دسترسی | خدمات پس از فروش |

تحلیل نشان می‌دهد مزیت اصلی ایران در بیشتر گروه‌ها، «نزدیکی جغرافیایی و هزینه حمل بالقوه پایین‌تر» است؛ اما این مزیت زمانی محقق می‌شود که موانع مرزی و سوختی حذف شوند. در غیر این صورت، رقبایی که از طریق دریا یا مسیرهای دیگر تأمین می‌کنند، از نظر زمان و هزینه پیشی می‌گیرند.

بنابراین کاهش زمان ترخیص و حذف جریمه سوخت، مستقیماً به معنای تقویت موقعیت رقابتی ایران در برابر عربستان، روسیه و چین است.

## پیوست ک: مطالعه موردی تفصیلی هر مرز

### ک-۱. مطالعه موردی: مرز بازرگان–گورباولاغ

این مرز بزرگ‌ترین گذرگاه زمینی تجاری ایران و ترکیه است و بخش عمده کامیون‌های باری از این مسیر تردد می‌کنند. به دلیل حجم بالا، در دوره‌های اوج، صف کامیون‌ها به چند روز می‌رسد و هزینه نگهداری، جریمه دیرکرد و افت کیفیت کالا افزایش می‌یابد.

- مشکل اصلی: تراکم تردد، تکرار کنترل، نبود نوبت‌دهی شفاف؛
- راهکار فوری: داشبورد وضعیت مرز و اطلاع‌رسانی روزانه؛
- راهکار میان‌مدت: نوبت‌دهی الکترونیکی و پیش‌اعلام اسناد؛
- راهکار بلندمدت: مرز هوشمند با توزین و اسکن خودکار؛
- شاخص موفقیت: کاهش زمان ماندگاری کامیون به کمتر از ۲۴ ساعت.

### ک-۲. مطالعه موردی: مرز رازی–کاپی‌کوی

این مرز در شمال‌غرب ایران قرار دارد و مسیر مهمی برای تجارت منطقه شمال‌غرب و اتصال به شرق ترکیه است. ظرفیت زیرساختی آن نسبت به بازرگان محدودتر است و در دوره‌های اوج با تنگنا مواجه می‌شود.

- مشکل اصلی: ظرفیت محدود سکوها و تجهیزات بازرسی؛
- راهکار فوری: توزیع بار و اطلاع‌رسانی ظرفیت؛
- راهکار میان‌مدت: توسعه سکوها و تجهیزات بازرسی؛
- راهکار بلندمدت: یکپارچه‌سازی با سامانه ترانزیت الکترونیکی؛
- شاخص موفقیت: افزایش ظرفیت پذیرش روزانه.

### ک-۳. مطالعه موردی: مرز سرو–اسندره

این مرز به‌عنوان مسیر مکمل عمل می‌کند اما به دلیل توزیع نامتوازن بار، گاهی ظرفیت خالی و گاهی ازدحام دارد. هدایت هوشمند بار می‌تواند این عدم توازن را کاهش دهد.

- مشکل اصلی: توزیع نامتوازن بار و نبود اطلاع‌رسانی؛
- راهکار فوری: سامانه اطلاع‌رسانی ظرفیت؛
- راهکار میان‌مدت: هدایت هوشمند بار بین سه مرز؛
- راهکار بلندمدت: توسعه زیرساخت و اتصال به کریدور ملی؛
- شاخص موفقیت: کاهش نوسان تردد و افزایش بهره‌وری.

جمع‌بندی مطالعه موردی: هر سه مرز نیازمند سه لایه مشترک هستند: اطلاع‌رسانی، نوبت‌دهی و پیش‌اعلام اسناد. تفاوت آن‌ها در سطح سرمایه‌گذاری زیرساختی است، نه در منطق راهکار.

## پیوست چ: راهنمای سریع صادرکننده تازه‌کار

- قبل از عقد قرارداد، کد تعرفه و مجوزها را بررسی کنید؛
- گواهی مبدأ را دریافت کنید (در صورت فعال‌بودن تبادل الکترونیکی، نسخه الکترونیکی)؛
- (پس از راه‌اندازی طرح) اسناد را پیش از حرکت کامیون در سامانه ثبت کنید؛
- (پس از راه‌اندازی طرح) وضعیت مرز را از داشبورد پیگیری کنید؛
- (پس از راه‌اندازی طرح) در صورت توقف، از سامانه شکایات استفاده کنید؛
- در صورت وجود مسیر سبز رسمی برای کالای مربوط و احراز شرایط، درخواست استفاده از آن را مطرح کنید.

## پیوست خ: واژه‌نامه

| اصطلاح | تعریف |
|---|---|
| پنجره واحد | سامانه یکپارچه ارائه خدمات تجارت فرامرزی |
| گواهی مبدأ | سند تأیید کشور تولید کالا |
| پیش‌اعلام | ارسال اسناد پیش از ورود کامیون |
| مدیریت ریسک | تمرکز بازرسی بر محموله‌های پرریسک |
| مسیر سبز | ترخیص سریع محموله‌های کم‌ریسک |
| مرز هوشمند | مرز با اتوماسیون کامل و تبادل داده |
| RACI | ماتریس مسئولیت، پاسخگویی، مشاوره و اطلاع |
| KPI | شاخص کلیدی عملکرد |

# منابع و مآخذ


۱. گمرک جمهوری اسلامی ایران، بخشنامه تبادل الکترونیکی گواهی مبدأ میان گمرکات ایران و ترکیه؛ بازتاب‌شده در اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ترکیه، ۳ خرداد ۱۳۹۶ (مه ۲۰۱۷). https://www.tzccim.ir/News/۱۰۳/

۲. موافقت‌نامه حمل‌ونقل جاده‌ای میان دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه، ۱۹۸۰؛ بانک اسناد حقوقی اسکیپ. https://tadb.unescap.org/TUR/bilat_IRN_TUR_۱۹۸۰_eng.pdf

۳. Hürriyet Daily News, “Row over truck transit fee grows between Iran, Turkey”, ۱۴ October ۲۰۱۴. https://www.hurriyetdailynews.com/row-over-truck-transit-fee-grows-between-iran-turkey-۷۲۹۱۰

۴. Yeni Şafak, “Turkey, Iran agree to normalize truck transit fees”, ۱ December ۲۰۱۴. https://en.yenisafak.com/economy/turkey-iran-agree-to-normalize-truck-transit-fees-2033712

۵. Caspian Post, “Iran and Türkiye Discuss Expanding Transport and Transit Cooperation”, ۲۵ January ۲۰۲۵. https://caspianpost.com/iran/iran-and-turkey-discuss-expanding-transport-and-transit-cooperation

۶. Total News Türkiye, “Iran–Türkiye’s Gateway to European Transit Under Scrutiny”, ۱۱ August ۲۰۲۶. https://totalnews.com.tr/iran-turkiyes-gateway-to-european-transit-under-scrutiny/

۷. گمرک جمهوری اسلامی ایران، گزارش نشست مشترک گمرکات رازی ایران و کاپی‌کوی ترکیه درباره تسهیل تردد و ترانزیت؛

۸. اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، سامانه صدور و پیگیری گواهی مبدأ. https://cscs.ir/coo/

۹. وزارت خارجه جمهوری ترکیه، «روابط اقتصادی و تجاری با ایران» (بر پایه داده‌های مؤسسه آمار ترکیه TÜİK)، ۲۰۲۵, https://www.mfa.gov.tr/economic-and-commercial-relations-with-iran.en.mfa

۱۰. وزارت تجارت ترکیه، Foreign Trade Report، دسامبر ۲۰۲۴ (هدف ۳۰ میلیارد دلاری تجارت دوجانبه). https://www.trade.gov.tr/data/۶۷۷fc۱۱e۱۳b۸۷۶۲۶۱۴۲c۴۰۴f/FBT٪۲۰December٪۲۰۲۰۲۴.pdf

۱۱. Iran News Daily، «Turkey Lifts Fuel Tariffs on Iranian Truck Drivers»، فوریه ۲۰۲۵. https://irannewsdaily.com/۲۰۲۵/۰۲/turkey-lifts-fuel-tariffs-on-iranian-truck-drivers/

۱۲. Türkiye Today، «Thousands of trucks stranded in growing queues at Türkiye-Iran border»، ۲۹ ژوئن ۲۰۲۶. https://www.turkiyetoday.com/business/thousands-of-trucks-stranded-in-growing-queues-at-turkiye-iran-border-۳۲۲۲۸۹۵

۱۳. Türkiye Khabar (به نقل از اتاق بازرگانی ایران)، «تجارت ایران و ترکیه: از بازرگان تا مرسین»، ۲۰۲۶. https://turkiyekhabar.ir/iran-and-turkey-from-bazargan-to-mersin/?lang=en

۱۴. اتاق صنایع اسکندرون ترکیه، «Certificate of Origin (Used in Iranian Exports) — آیین‌نامه تعیین مبدأ ترجیحی کالا (۳۰ ژانویه ۲۰۱۵). https://www.iskenderuntso.org.tr/en/certificate-of-origin-used-in-iranian-exports

**یادداشت روش‌شناختی**: اعداد ارائه‌شده در بخش شاخص‌ها و اهداف عملکردی، «هدف پیشنهادی» هستند و باید پس از جمع‌آوری داده‌های پایه توسط دبیرخانه اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه و نهادهای اجرایی، به اهداف قطعی و قابل پیگیری تبدیل شوند.

**طبقه‌بندی منابع:** منابع رسمی و نهادی، مبنای استنادهای ساختاری و حقوقی گزارش هستند. منابع رسانه‌ای مربوط به سال ۲۰۱۴ صرفاً برای مستندسازی سابقه اختلافات سوختی و ترانزیتی ارائه شده‌اند؛ در مقابل، منابع سال‌های ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶ برای پوشش وضعیت جدیدتر همکاری‌های حمل‌ونقل و ترانزیت ایران و ترکیه استفاده شده‌اند. آمارها، سهم موانع و میزان اثر راهکارها در نبود داده رسمی کافی، «برآورد کارشناسی» هستند و نباید به‌عنوان یافته آماری قطعی تلقی شوند.