



## دیدگاه

موضوع: دیپلماسی تجاری؛ بهره‌مندی از ظرفیت‌های تحول دیجیتال در عرصه ترانزیت با اجرای سیستم eTIR  
(تیر الکترونیک)

شماره: ۹۶۲

تاریخ: ۱۴۰۰/۱۲/۹

تهیه و تنظیم: الناز میان‌دوآبچی، زهرا آقاجانی

### توضیح اجمالی:

بررسی روند ترانزیتی کالا از کشور نشان می‌دهد که حجم ترانزیت طی دهه ۹۰ افت داشته است، تناژ ترانزیت ریلی هیچ‌گاه از مرز ۱.۶ میلیون تن عبور نکرده و ترانزیت جاده‌ای نیز پس از یک دوره روند افزایشی طی سال‌های ۹۳-۱۳۹۰ (که منجر به عبور بیش از ۱۲ میلیون تن کالا از کشور شد) در سال‌های پس از آن دیگر نتوانست به رکورد این دوره دست یابد. عمده‌ترین دلایل روند پرنوسان ترانزیت از کشور را می‌توان ناشی از ضعف‌ها و ناهماهنگی‌های داخل کشور، تأثیرگذاری مناسب بین‌المللی و تشدید فضای رقابتی حمل‌ونقل و لجستیک در منطقه و بحران کرونا (که هزینه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی را افزایش داده و اختلالاتی در حمل‌ونقل فرامرزی، به‌خصوص در سال ۱۳۹۹ ایجاد کرد) دانست.

یکی از راهکارهای ارتقای عملکرد ترانزیتی کشور، بهره‌مندی از تحولات دیجیتالی در این حوزه است. موضوعی که در کنوانسیون تیر<sup>۱</sup> به عنوان مهمترین مقررات بین‌المللی مرتبط با ترانزیت جاده‌ای نیز به آن توجه ویژه‌ای شده است. هدف این کنوانسیون تسهیل حمل‌ونقل فرامرزی کالا در ترانزیت بواسطه کاستن از تشریفات گمرکی، عدم بازرسی بارهای عبوری از کشورها و جلوگیری از خسارت‌های احتمالی در جریان ترانزیت کالا مورد نظر است. کنوانسیون تیر در حال حاضر ۷۷ عضو متعاقد (از جمله اقتصادهای بزرگ جهان مانند اتحادیه اروپا، چین، روسیه و آمریکا) دارد. ایران و تمامی همسایگان - به جز عراق که در حال تدارک مقدمات پیوستن به این کنوانسیون است - در آن عضویت دارند. مهمترین ذینفعان سیستم تیر در کشورها شامل گمرکات، موسسه‌های ضامن در سلسله تضمینات سیستم تیر و دارندگان کارنه تیر می‌شوند. این سلسله تضمینات به منظور حصول اطمینان از ضایع نشدن حقوق و عوارض گمرکی در صورت ارتکاب موارد خلاف کنوانسیون ابداع شده است که توسط اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای (ایرو) پشتیبانی می‌شود. موسسه ضامن صادرکننده کارنه تیر در ایران، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران است که این سند را برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی عضو اتاق صادر می‌کند.

در دهه ۲۰۰۰، همگام با آغاز تحولات دیجیتالی در جهان و از جمله در حوزه حمل‌ونقل و دیجیتالی نمودن فرآیندهای آن از جمله در ترانزیت، با توجه به منافع آن تسهیل و کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل فرامرزی مورد توجه قرار گرفت. در سال ۲۰۰۳ طرف‌های متعاقد کنوانسیون تیر، اجرای پروژه تیر الکترونیک<sup>۲</sup> را تحت عنوان سیستم بین‌المللی تیر الکترونیک آغاز کردند. هدف این سیستم، ایجاد یک پلتفرم تبادل داده بین تمامی ذینفعان ترانزیت اعم از گمرکات، دارندگان کارنه تیر و موسسات ضامن است. اهمیت ای‌تیر در ایجاد بستری امن برای تبادل داده بین سیستم‌های گمرکی مرتبط با ترانزیت بین‌المللی کالا، وسایل نقلیه و کانتینرها بر اساس مفاد کنوانسیون تیر است. در نهایت اجرای این پروژه سه مزیت مهم را برای کشورهای عضو کنوانسیون به دنبال خواهد داشت: (الف) تقویت امنیت و مدیریت ریسک در برای گمرکات و در نتیجه کاهش احتمال تقلب و قاچاق؛ (ب) کاهش هزینه‌های مدیریتی تمامی بازیگران ترانزیت در جهان و بهبود یکپارچگی در مدیریت زنجیره‌های تامین و (ج) تسریع فرآیندهای ترانزیت با اجرای سیستم پیش ثبت اطلاعات محموله (ACI3) و تبادل لحظه‌ای این اطلاعات بین ذینفعان. این سیستم که تحت پروتکل سازمان جهانی گمرکات عمل می‌کند، اطلاعات لحظه‌ای در مورد محموله‌های ورودی به گمرکات را در اختیار خطوط کشتیرانی، اپراتورهای بندری و دولت‌ها قرار می‌دهد.

سیستم تیر الکترونیک از ۲۵ ماه می سال ۲۰۲۱ لازم الاجرا شده است. در حال حاضر از بین ۴۸ عضو کنوانسیون تیر که علاقمند به مشارکت در این پروژه‌اند، کشورهای آذربایجان، گرجستان، ایران، مولداوی، تاجیکستان، پاکستان، تونس، ترکیه و ازبکستان در حال اتصال سامانه‌های گمرکی خود به این سیستم هستند.

ایران دومین مصرف‌کننده بزرگ کارنه تیر در جهان است. از سوی دیگر علیرغم وجود رقبای منطقه‌ای، به دلیل حضور موثر و فعال کشورمان در کنوانسیون تیر، در بهمن ۱۳۹۹ برای سومین دوره ۲ ساله متوالی، نماینده ایران از گمرک ج.ا.ا. به عنوان عضو شورای اجرایی کنوانسیون تیر سازمان ملل انتخاب شد. این شورا مهمترین بازوی تصمیم‌گیری کنوانسیون است. علاوه بر این ایران مشارکت فعالی را در پروژه‌های پایلوت تیر الکترونیک داشته است که از آن جمله می‌توان به مشارکت با ترکیه (۱۳۹۴)، حمل ترکیبی با اسلونی (۱۳۹۶)، آذربایجان (۱۳۹۸) و هند - چابهار - افغانستان (۱۳۹۸) اشاره نمود. همچنین پیاده‌سازی این سیستم در کریدورهای ترانزیتی تحت عنوان کریدورهای ترانزیتی دیجیتال<sup>۴</sup> مورد توجه قرار دارد که ایران نقش مهمی را

<sup>1</sup> TIR Convention

<sup>2</sup> eTIR

<sup>3</sup> Advance Cargo Information

<sup>4</sup> Digital TIR Corridors



## دیدگاه

در آنها ایفا می‌کند. ایران می‌تواند ضمن انجام اقدامات لازم برای تحقق ترانزیت بدون کاغذ در کشور، در بعد خارجی نیز با بهره‌گیری از ابزار دیپلماسی نقش محوری را در اجرای تیر الکترونیک در منطقه ایفا کند که این امر در نهایت به افزایش جذابیت ترانزیت از خاک کشور خواهد انجامید.

### نکات کلیدی:

در راستای بکارگیری پتانسیل‌های سیستم تیر الکترونیک برای ارتقاء قابلیت‌های ترانزیتی کشور باید به نکات زیر توجه نمود:

- **نقش تیر الکترونیک در تسهیل تجارت فرامرزی بین کشورهای عضو:** مطالبه وزارت صنعت، معدن و تجارت از گمرک جمهوری اسلامی (به عنوان متولی اصلی فرآیندهای گمرکی) برای تسریع در اجرای تیر الکترونیک، علاوه بر کاهش هزینه‌های ترانزیت از ایران، به لحاظ تسهیل حمل‌ونقل فرامرزی کالاهای وارداتی و صادراتی کشورهای هدف مشمول این پروژه و همگامی با حرکت جهانی شکل گرفته در این زمینه حائز اهمیت است. از سوی دیگر اجرای کامل این پروژه در تمامی حلقه‌های کریدورهای عبوری از ایران، به تسهیل تجارت فرامرزی بین کشورمان و شرکای تجاری عمده خواهد انجامید. در نهایت نباید از نظر دور داشت که رقابت‌پذیری مسیرهای ترانزیت عبوری از ایران، در کنار چالش‌های مدیریتی و نرم‌افزاری، از مسائل سخت‌افزاری نظیر فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای نیز تاثیر می‌پذیرد که این امر نیازمند توجه وزارتخانه متبوع به عنوان متولی تأمین ناوگان حمل بار در کشور است.
- **تداوم اجرای پروژه، فارغ از تغییرات مدیریتی در دولت:** ماهیت پویای حمل‌ونقل بین‌المللی و فضای رقابتی ترانزیت منطقه ایجاب می‌کند که اقدامات توسعه‌ای ترانزیت و به‌خصوص اجرای سیستم تیر الکترونیک با رویکرد آینده‌نگرانه و فارغ از تغییرات مدیریتی در بدنه دولت، به طور مستمر و با کمترین وقفه پیگیری شود. این موضوع نیازمند شناخت و درک کافی سیاست‌گذاران و دست‌اندرکاران امر از اهمیت این پروژه و نقش آن در افزایش جذابیت ترانزیتی ایران در منطقه است.
- **الزامات اجرای واقعی سیستم تیر الکترونیک در ایران:** در حال حاضر سیستم تیر الکترونیک به صورت آزمایشی و محدود در کشور اجرا شده است. اما پیاده‌سازی واقعی و فراگیر این سیستم، نیازمند دو پیش‌نیاز اصلی است؛ اول ایجاد وفاق مدیریتی در سطح کلیه نهادهای ذیربط (به‌خصوص نهادهای امنیتی و ارتباطاتی کشور) به دلیل اهمیت موضوع و دوم بروزرسانی نرم‌افزار مورد استفاده منطبق با آخرین ویرایش منتشر شده آن.
- **تعامل و همکاری فعال با کشورهای منطقه و دیگر کشورهای عضو:** با توجه به قابلیت‌های ایران برای ایفای نقش فعال در اجرایی شدن تیر الکترونیک در منطقه، این مهم می‌تواند بواسطه تعامل و جلب مشارکت همسایگان علاقمند و دیگر کشورهای عضو پروژه، تحقق یابد. موضوع این همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه، معطوف به تکمیل و بهبود زیرساخت‌ها، انتقال تجارب، رفع موانع و کمبودهای متقابل در اجرای این سیستم خواهد بود. در این ارتباط، بهره‌گیری از ظرفیت‌های دیپلماسی تجاری با رویکرد برد-برد و ایجاد وابستگی بلندمدت، بویژه با تاکید بر فعال‌سازی و ارتقا کریدورهای ترانزیتی می‌تواند راهگشا باشد.
- **ترغیب کشورهای غیر عضو تیر الکترونیک برای عضویت در آن:** اجرای کامل تیر الکترونیک در مسیر کریدورهای ترانزیتی مهم عبوری از ایران، مستلزم عضویت تمامی کشورهای مرتبط با این کریدورها در سیستم تیر الکترونیک است. این امر نیازمند ترغیب کشورهای غیر عضو این سیستم برای عضویت در آن و بهره‌مندی از منافع ناشی از تسهیل حمل‌ونقل در این مسیرهاست که ایران می‌تواند نقش موثری را در این زمینه ایفا کند.