

آسیب‌شناسی مسئله کُندی عبور ناوگان در پایانه‌های مرزی (مطالعه موردی مرز بازرگان)



اندیشکده اقتصاد مقاومتی |

گروه تولید و تجارت |

اردیبهشت ماه ۱۴۰۴

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

رهبر معظم انقلاب: علاج برون رفت از مشکلات کشور «اقتصاد مقاومتی» است.

معرفی اندیشکده اقتصاد مقاومتی

اندیشکده اقتصاد مقاومتی یک کانون تفکر با مأموریت «تصمیم سازی برای حل مسائل کشور در راستای تحقق اقتصاد مقاومتی» است که در سال ۱۳۹۵ فعالیت رسمی خود را آغاز نمود.

شناسایی شبکه مسائل در هر حوزه موضوعی، طراحی راهکار برای حل مسائل احصاء شده و هم‌اندیشی جهت ارزیابی و تدقیق آن، بررسی تجربیات جهانی، طرح مباحث در فضای نخبگانی و رسانه‌ای و پیگیری راهکارهای ارائه شده از دستگاه‌ها و مسئولین مرتبط به منظور اتخاذ تصمیمات لازم، از جمله فعالیت‌هایی است که در اندیشکده انجام می‌شود.

علاقه‌مندان می‌توانند از طریق سایت Mett.ir با اندیشکده اقتصاد مقاومتی در ارتباط باشند و نظرات، انتقادات و پیشنهادهای خود را در خصوص این گزارش و همچنین سایر فعالیت‌های اندیشکده، مطرح کنند.

آسیب‌شناسی کُندی عبور ناوگان در پایانه‌های مرزی (مطالعه موردی مرز بازرگان)

گروه موضوعی:	تولید و تجارت
نوع گزارش:	پژوهشی
شناسه:	۱۴۰۴۰۲۳۵۳
تاریخ انتشار:	۱۴۰۴/۰۲/۱۵
تهیه و تدوین:	محمدرضا مولایاری
مدیر مطالعه:	سید حسن محفوظی موسوی
ناظر علمی:	محمد قائدامینی

خلاصه مدیریتی

پایانه‌های مرزی به عنوان پل ارتباطی با اقتصاد بین‌الملل، از جهت «تسهیل و تسریع تجارت» و «بهره‌گیری از فرصت‌های اقتصادی و تجاری فرامرزی» واجد اهمیت هستند. از این رو گندی جریان عبور ناوگان از گذرگاه‌های مرزی، از یک سو منجر به افزایش هزینه‌های دموراژ ناوگان، رکود سرمایه و ناطمینانی زمان تحویل کالا می‌شود و از سوی دیگر به افزایش قیمت مواد اولیه، تشدید عدم قطعیت در زنجیره تامین و افزایش هزینه‌های تولید دامن می‌زند؛ بنابراین، اصلاح عملکرد پایانه‌های مرزی با رویکرد عملیاتی تسهیل و تسریع انجام فرآیندهای اداری و قانونی، نقش موثری در فعال‌سازی فرصت‌های تجاری و اقتصادی خواهد داشت.^۱

بررسی شرایط و مدت زمان عبور ناوگان از گذرگاه‌های مرزی کشور و تطابق آن با شاخص‌های بین‌المللی، وضعیت نامطلوبی را نشان می‌دهد. بر اساس شاخص تسهیل کسب و کار، میانگین بررسی‌های مرزی ایران در رویه صادرات و واردات به ترتیب ۱۰۱ و ۱۴۱ ساعت زمان می‌برد. این در حالی است که بررسی‌های مرزی در کشورهای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی در رویه صادرات و واردات به ترتیب طی ۱۲.۷ و ۸.۵ ساعت اتمام می‌پذیرد. علاوه بر این طبق داده‌های بانک جهانی، رتبه ایران در زیر شاخص کارایی فرآیندهای گمرکی (به عنوان یکی از مؤلفه‌های شاخص جهانی عملکرد لجستیک) در سال ۲۰۲۳ برابر ۱۱۰ از میان ۱۳۸ کشور بوده است. از اصلی‌ترین علل این مسئله می‌توان به رویکرد جزیره‌ای نهادهای مجری در مدیریت پایانه‌های مرزی و فقدان مدیریت یکپارچه اشاره کرد.

به صورت کلی چالش‌های ناشی از ساختار نهادی در مرزها در سطوح سه‌گانه شامل خرد یا اجرایی، میانی یا زیرساختی و کلان یا سیاستگذاری قابل تفکیک است:

- در سطح خرد مسائلی از قبیل کمبود نیروی انسانی متخصص در دستگاه‌های مستقر، عدم هماهنگی در ساعات کاری گمرکات متناظر و هم مرز، تفسیر موسع از وظایف و بازرسی‌های مکرر دستگاه‌ها، تعارض در طرح‌های توسعه، ارائه خدمات غیرضروری در نقاط مرزی و نگاشت نهادی نامطلوب دستگاه‌ها مطرح می‌شود.
- در سطح میانی، ضعف زیرساخت‌های سخت افزاری و نرم‌افزاری گمرکی و امکانات لجستیکی به عنوان مسائل زیرساختی پایانه‌ها شناخته می‌شود.

^۱ علاوه بر مسئله گندی عبور ناوگان در پایانه‌های مرزی، مسئله دیپوی کالاها در تجارت خارجی (عمدتاً واردات) نیز یکی دیگر از چالش‌های مرزهای تجاری کشور است. این مسئله که عمدتاً در مرزهای دریایی و بنادر کشور رخ می‌دهد، آثاری سلبی مشابه آنچه برای مسئله گندی عبور ناوگان در پایانه‌های مرزی رخ می‌دهد، دارد. از جمله دلایل اصلی افزایش زمان دیپوی کالاها در محدوده‌های مرزی کشور، می‌توان به فاصله زیاد بین تخصیص و تأمین ارز، ضعف در زیرساخت‌های لجستیکی حمل‌ونقل و انبارش در خارج از محدوده مرزی و فعال‌نشدن مراکز لجستیکی و بنادر خشک کشور اشاره کرد.

- در سطح کلان تناقضات قوانین در تعیین نهاد متولی، پیچیدگی فرآیندهای اجرایی، رویکرد امنیتی و مسئله امنیت در مرزها، ضعف پشتیبانی کارشناسی در طرح‌های مختلف، وضعیت ناشی انحصاری برخی دستگاه‌های مستقر، متمرکز شدن تمامی فرآیندهای نظارتی در نقاط مرزی، دخیل نشدن متولیان در منافع ناشی از روان‌سازی ناوگان و وجود بسترهای فسادزا از چالش‌های پایانه‌های مرزی به شمار می‌رود.

البته در برخی مرزها، کنشگری کشور مقابل نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در گُندی جریان عبور ناوگان دارد. در مجموع چالش‌های فوق که بر اثر ترک فعل، اجرای نامطلوب وظایف و ناهماهنگی دستگاه‌ها ایجاد شده، ذیل مفهوم «چارچوب مدیریت یکپارچه مرزی» قابل تعریف است و پیگیری می‌شود.

سیاستگذار تجاری به منظور پاسخ به مسئله ناهماهنگی نهادها و سامان‌بخشی به مرزها از دهه ۷۰ تاکنون، در تلاش بوده دستگاه‌های مختلف دولتی را به عنوان متولی مرزها معرفی کند. طبق مصوبه شورای عالی اداری، وزارت راه و شهرسازی حدود دو دهه (۱۳۷۵ تا ۱۳۹۳) در این جایگاه قرار داشت. همزمان با مصوبه شورای عالی امنیت ملی در سال ۱۳۹۳ و تفویض جایگاه به گمرک جمهوری اسلامی، چرخشی در زمینه مدیریتی گذرگاه‌های مرزی رخ داد؛ البته این تغییرات چندان مداوم نبود و با مصوبه ستاد تدابیر ویژه اقتصادی در سال ۱۳۹۹ مجدداً سکان مدیریت به سازمان راهداری بازگشت. با این حال، مقوله مدیریت یکپارچه مرزی و به تبع آن ایجاد هماهنگی بین نهادهای مختلف و سامان‌دهی به وضعیت مرزها همچنان در دسته مسائل حل نشده مرزهای کشور باقی مانده است. عدم تدقیق چارچوب مفهومی مدیریت واحد، فقدان سازکار اجرایی آن، اقدامات متناقض سیاستگذار در تعیین متولی و مبهم بودن وظایف متولی واحد مرزها از جمله دلایل و ریشه‌های این مسئله شناخته می‌شود.

از این رو، نقش متولی واحد در مرزها با در نظر داشتن ملاحظه عدم مداخله در وظایف سایر نهادهای دولتی، در دو بخش قابل تعریف است: اول؛ بخش‌هایی در جریان تجاری مرزها وجود دارد که به گلوگاه‌های کاهنده سرعت عبور ناوگان تبدیل شده و دوم؛ پایانه‌های مرزی از ظرفیت یک نهاد ارزیاب و به تبع آن مدل ارزیابی مطلوب محروم مانده است. بر همین اساس، موارد ذیل به عنوان ابعاد طرح مدیریت یکپارچه مطرح می‌شود:

- **شناسایی موانع فنی:** نخستین گام و وظیفه عملیاتی برای متولی مرزها، شناسایی موانع فنی است. نهادهای مختلف با ادله‌ای همچون فقدان منابع مالی، مسئله کمبود تجهیزات و موانع فنی را به صورت مجدانه در دستور کار قرار نمی‌دهند. در مواردی نیز عدم تعامل با سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و مصرف بهینه منابع مالی عاملی در ایجاد این مسئله است. در همین راستا متولی واحد پایانه‌های مرزی

می‌تواند با استفاده از ظرفیت مشارکت نهادهای ذی‌صلاح در جذب سرمایه (به عنوان مثال مناطق آزاد و شرکت‌های بخش خصوصی) در تامین زیرساخت‌های فنی و تجهیزاتی نقش‌آفرینی کند.

- **نقش‌آفرینی در طراحی نگاشت نهادی:** با فرض وضعیت استقرار فعلی نهادها، چالش‌های متعددی ناشی از نحوه استقرار دستگاه‌ها ایجاد شده است. مدیر مرزها باید با تعیین نقاط استقرار نهادها از طولانی شدن جریان عبور ناوگان جلوگیری کند.

- **طراحی الگوی مطلوب (از منظر فرآیند و زمان):** سومین گام جهت تحقق مدیریت یکپارچه مرزی، دستیابی به الگوی مطلوب در فرآیندهای تجاری است. به عبارت دقیق‌تر باید مشخص شود که ناوگان پس از ورود به محوطه گمرکی تا لحظه خروج از خاک ایران و بالعکس در هر یک از رویه‌های صادرات، واردات و ترانزیت چه مراحل را طی می‌کند و در هر یک از مراحل که طبعا با نهادهایی سر و کار دارد، چه میزان از مجموع زمان‌های طی شده را شامل می‌شود. در همین راستا مدیر مرزها باید به صورت چارچوب‌مند این الگو را در پیک‌های زمانی مختلف محاسبه و به عنوان الگوی اصلی جهت ارزیابی دستگاه‌ها در نظر داشته باشد.

- **پیگیری طرح مدیریت یکپارچه‌سازی هوشمند مرزها:** چهارمین گام در پیاده‌سازی الگوی بهینه مدیریت واحد مرزها، سنجش عملکرد نهادها از منظر زمان و مطابقت دادن عملکرد آن‌ها با الگوی اصلی است. جهت اجرای این هدف، مدیر مرزها نیازمند ابزارهایی است که بخشی از آن توسط نهادهای مختلف در سال‌های اخیر پایه‌گذاری شده است. مطابق قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کلیه دستگاه‌های اجرایی مشمول موظف بوده‌اند راه‌اندازی پنجره واحد دستگاه خود و اتصال آن به پنجره ملی را در اولویت اقدام و تخصیص اعتبار قرار دهند، اما پیشرفت امور در این خصوص بسیار کند بوده و هنوز جنبه عملیاتی به خود نگرفته است. از جمله علل این مسئله را می‌توان تعابیر متعدد قانونی در ارائه مدیریت یکپارچه مرزی، عدم تدقیق وظایف مدیر در مرزها، مقاومت‌های ناشی از در دست داشتن ابزارهای قانونی و عدم تمایل به مقوله شفافیت دانست. تحقق پنجره واحد مرزی از جمله راه‌حل‌های ارائه شده برای مدیریت هوشمند مرزها و هماهنگ‌سازی کلیه سازمان‌های ذی‌مدخل در امر تجارت بین‌المللی با یکدیگر است که منجر به اصلاح سیستم مدیریت در مرزها خواهد شد. بنابراین در حال حاضر، «عدم هم‌افزایی موثر نهادها و دستگاه‌های مستقر در مرز در اجرای طرح پنجره واحد خدمات مرزی» و «عدم تحقق مفاد قانونی مذکور مبنی بر ارائه خدمات اختصاصی پر کاربرد دستگاه‌های اجرایی و عمومی کشور از طریق پنجره ملی خدمات دولت هوشمند» را باید مهم‌ترین دلیل عدم امکان مدیریت یکپارچه هوشمند مرزهای زمینی دانست.

- **رسیدگی به سایر مسائل مرزها:** چنانچه این ملاحظات و گام‌های ترسیم شده در پایانه‌های مرزی محقق شود، امکان پیگیری سایر مسائل خرد در پایانه‌های مرزی نیز فراهم می‌شود. مسائلی از قبیل رایزنی‌های مستمر با کشور مقابل، تدوین برنامه هماهنگی ساعات کاری و زمان تعویض شیفت دو کشور، حذف ارائه خدمات مازاد به عموم و ممانعت از تردهای غیرضروری در محوطه پایانه و جهت‌دهی به وضعیت پس‌کرانه‌ها نمونه‌ای از وظایف قابل پیگیری توسط مدیر مرزها به شمار می‌رود.
- متولی واحد در مرزها در جایگاه نهاد مدیریتی و اجرایی از ظرفیت قابل توجهی برخوردار است؛ زیرا می‌تواند همزمان با ترسیم الگوی مطلوب در فرآیندهای تجاری، در جهت‌دهی به نهادهای دولتی به منظور استفاده بهینه از زمان اقدام نماید. موضوعاتی همچون فعال‌سازی ظرفیت‌های تجاری و ترانزیتی کشور و توسعه آن‌ها که نیازمند اقدامات راهبردی است نیز در سطوح عالی «شورای عالی صادرات غیرنفتی» و «ستاد ملی گذر» قابل پیگیری است.

فهرست مطالب

مقدمه.....	۱۱
فصل ۱. نهادهای دخیل در پایانه‌های مرزی	۱۵
۱-۱- نهادهای عمومی موثر بر پایانه‌های مرزی	۱۸
۱-۲- نهادهای فرابخشی مرتبط با مدیریت پایانه‌های مرزی	۱۸
۱-۲-۱- شورای عالی هماهنگی ترابری کشور	۱۸
۱-۲-۲- شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور	۲۰
۱-۲-۳- ستاد ملی گذر (ترانزیت)	۲۳
۱-۲-۴- شورای ساماندهی مبادلات مرزی	۲۵
۱-۳- وزارت راه و شهرسازی	۲۵
۱-۳-۱- وظایف وزارت راه و شهرسازی	۲۶
۱-۳-۲- معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی	۲۷
۱-۳-۳- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	۳۱
۱-۴- وزارت امور اقتصاد و دارایی	۳۳
۱-۴-۱- وظایف وزارت اقتصاد و امور دارایی	۳۳
۱-۴-۲- ابزارهای در اختیار وزارت اقتصاد و امور دارایی	۳۴
۱-۴-۳- معاونت‌ها و سازمان‌های ذیل وزارت امور اقتصادی و دارایی	۳۴
۱-۴-۴- سازمان امور مالیاتی	۳۴
۱-۴-۵- گمرک جمهوری اسلامی ایران	۳۵
۱-۵- وزارت نفت	۳۹
۱-۵-۱- شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی	۴۰
۱-۵-۲- ستاد مدیریت سوخت	۴۱
۱-۶- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران	۴۲
۱-۶-۱- پلیس مهاجرت و گذرنامه	۴۳
۱-۶-۲- پلیس امنیت اقتصادی	۴۳
۱-۶-۳- نهادهای امنیتی و نظارتی فعال در پایانه‌های مرزی	۴۴
۱-۷- نهادها و سازمان‌های مجوزدهنده	۴۴
۱-۸- سازمان ملی استاندارد	۴۵

- ۴۵-۱-۸-۱- وظایف سازمان ملی استاندارد.....
- ۴۶-۲-۸-۱- ابزارهای سازمان ملی استاندارد.....
- ۴۷-۹-۱- وزارت صنعت، معدن و تجارت.....
- ۴۸-۱-۹-۱- وظایف وزارت صنعت، معدن و تجارت.....
- ۴۹-۲-۹-۱- ابزارهای در اختیار وزارت صنعت، معدن و تجارت.....
- ۵۳-۳-۹-۱- سازمان توسعه تجارت.....
- ۵۶-۴-۹-۱- ابزارهای در اختیار سازمان توسعه تجارت.....
- ۵۸-۵-۹-۱- معاونت‌ها و دفاتر ذیل سازمان توسعه تجارت.....
- ۶۰-۱۰-۱- وزارت جهاد کشاورزی.....
- ۶۱-۱-۱۰-۱- وظایف وزارت جهاد کشاورزی.....
- ۶۱-۲-۱۰-۱- ابزارهای در اختیار وزارت جهاد کشاورزی.....
- ۶۲-۳-۱۰-۱- معاونت‌ها و سازمان‌های ذیل وزارت جهاد کشاورزی.....
- ۶۶-۱۱-۱- وزارت امور خارجه.....
- ۶۷-۱-۱۱-۱- وظایف وزارت امور خارجه.....
- ۶۸-۲-۱۱-۱- اداره گذرنامه و روادید.....
- ۶۸-۳-۱۱-۱- ابزارهای وزارت امور خارجه.....
- ۶۸-۱۲-۱- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.....
- ۶۸-۱-۱۲-۱- وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.....
- ۶۹-۲-۱۲-۱- ابزارهای در اختیار وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.....
- ۶۹-۳-۱۲-۱- معاونت‌ها و سازمان‌های ذیل وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.....
- ۷۱-۱۳-۱- مناطق آزاد تجاری و صنعتی.....
- ۷۲-۱۴-۱- شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران.....
- ۷۲-۱۵-۱- نهادهای استانی و محلی.....
- ۷۳-۱۶-۱- شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی.....
- ۷۳-۱-۱۶-۱- شرکت‌های کریر.....
- ۷۳-۲-۱۶-۱- شرکت‌های فورواردر.....
- ۷۵- فصل ۲. فرآیندها و رویه‌های تجاری در پایانه‌های مرزی.....
- ۷۵-۱-۲- معرفی پایانه مرزی بازرگان.....
- ۷۵-۲-۲- فرآیند واردات کالا به کشور ایران.....

- ۱-۲-۲- فرآیندهای رویه واردات در محوطه گمرکی ۷۶
- ۲-۲-۲- فرآیندهای رویه ترانزیت در محوطه گمرکی ۷۸
- ۳-۲- فرآیند خروج کالا از کشور ایران ۷۹
- فصل ۳. چالش‌ها و تناقضات عملکردی در پایانه‌های مرزی ۸۲
- ۱-۳- مسائل سطح خرد در پایانه‌های مرزی ۸۲
- ۱-۱-۳- کمبود نیروی انسانی متخصص در دستگاه‌های مستقر ۸۲
- ۲-۱-۳- عدم هماهنگی در ساعات کاری گمرکات متناظر و هم مرز ۸۳
- ۳-۱-۳- تفسیر موسع از وظایف و بازرسی‌های مکرر ۸۳
- ۴-۱-۳- تعارض در طرح‌های توسعه پایانه ۸۴
- ۵-۱-۳- استقرار شرکت ملی نفت در نقطه صفر مرزی ۸۵
- ۶-۱-۳- چالش کارت سوخت کامیون‌ها ۸۵
- ۲-۳- مسائل سطح میانی در پایانه‌های مرزی ۸۵
- ۱-۲-۳- وضعیت زیرساخت‌های سخت افزاری گمرکی و امکانات لجستیکی ۸۵
- ۲-۲-۳- وضعیت زیرساخت‌های نرم‌افزاری ۸۷
- ۳-۳- مسائل سطح کلان در پایانه‌های مرزی ۸۸
- ۱-۳-۳- تناقضات قوانین در تعیین نهاد متولی ۸۹
- ۲-۳-۳- چندبخشی بودن و پیچیدگی فرآیندهای اجرایی ۹۰
- ۳-۳-۳- رویکرد امنیتی در پایانه‌های مرزی ۹۰
- ۴-۳-۳- نقش تشریفات طولانی گمرک ۹۱
- ۵-۳-۳- مسئله امنیت در پایانه‌های مرزی ۹۱
- ۶-۳-۳- ضعف پشتیبانی کارشناسی در طرح‌های مختلف ۹۲
- ۷-۳-۳- انحصار برخی نهادها در پس کرانه ۹۲
- ۸-۳-۳- متمرکز شدن تمامی فرآیندهای نظارتی در پایانه‌های مرزی ۹۳
- ۹-۳-۳- دخیل نشدن متولیان در منافع ناشی از روان‌سازی ناوگان ۹۴
- ۱۰-۳-۳- رگه‌هایی از فساد در پایانه‌های مرزی ۹۴
- ۴-۳- چالش‌هایی از سوی کشور ترکیه ۹۵
- ۱-۴-۳- ساخت و ساز در پایانه گوربلاغ ۹۵
- ۲-۴-۳- مسئله هم‌ترازی مدیران دو کشور ۹۵
- ۳-۴-۳- عدم پایبندی به اصول کنوانسیون بین‌المللی تیر ۹۶

- ۳-۴-۴- ضعف زیرساختی کشور ترکیه ۹۶
- ۳-۴-۵- هزینه‌های گمرکی در پایانه گوربلاغ ۹۷
- فصل ۴. مروری بر اقدامات صورت گرفته ۹۸
- ۴-۱- وزارت راه و شهرسازی نخستین متولی پایانه‌های مرزی ۹۸
- ۴-۲- گردش کاری در مدیریت پایانه‌های مرزی ۹۸
- ۴-۳- وزارت راه در قامت متولی پایانه‌ها ۹۹
- ۴-۴- ادله وزارت راه و شهرسازی ۹۹
- ۴-۵- ادله گمرک جمهوری اسلامی ایران ۱۰۰
- ۴-۵-۱- نقش گمرک در تعیین مدیر بازارچه‌های مرزی ۱۰۱
- ۴-۶- ادله مدیران محلی (استانداران) ۱۰۱
- ۴-۷- ادله نهادهای امنیتی و نظارتی ۱۰۱
- فصل ۵. جمع‌بندی و ارائه راهبردهای سیاستی ۱۰۲
- ۵-۱- گام‌های حل مسئله مدیریت پایانه‌های مرزی ۱۰۲
- ۵-۲- حیطه کنشگری متولی واحد در پایانه‌های مرزی ۱۰۲
- منابع ۱۰۷

فهرست جداول

جدول ۱.	رتبه ایران و برخی کشورها در شاخص عملکرد لجستیک LPI	۱۳
جدول ۲.	وضعیت ایران و برخی کشورها از نظر زمان و هزینه بررسی‌های مرزی	۱۴
جدول ۳.	سطوح مختلف برنامه‌ریزی سازمانی در تحلیل نهادها	۱۶
جدول ۴.	طراحی (تدوین)، اجرا و نظارت (ارزیابی) در ساختار سیاستگذاری	۱۷
جدول ۵.	وظایف شورای عالی هماهنگی ترابری	۱۹
جدول ۶.	وظایف شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور	۲۲
جدول ۷.	وظایف ستاد ملی گذر (ترانزیت)	۲۳
جدول ۸.	وظایف وزارت راه و شهرسازی	۲۶
جدول ۹.	وظایف سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	۳۲
جدول ۱۰.	وظایف گمرک جمهوری اسلامی ایران	۳۹
جدول ۱۱.	وظایف ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت	۴۱
جدول ۱۲.	وظایف پلیس مهاجرت و گذرنامه	۴۳
جدول ۱۳.	وظایف سازمان ملی استاندارد	۴۶
جدول ۱۴.	ابزارهای مرکز توسعه تجارت الکترونیک	۵۳
جدول ۱۵.	وظایف و اهداف سازمان توسعه تجارت	۵۴
جدول ۱۶.	استراتژی‌های سازمان توسعه تجارت	۵۵
جدول ۱۷.	ابزارهای سازمان توسعه تجارت	۵۸
جدول ۱۸.	گروه‌های ذیل دفتر مقررات صادرات و واردات	۵۹
جدول ۱۹.	اقدامات دستگاه‌ها در رویه واردات به تفکیک دستگاه‌ها	۷۷
جدول ۲۰.	فرآیندهای مربوط به خروج کالا از کشور	۷۹
جدول ۲۱.	مراحل مختلف در رویه صادرات به تفکیک اقدامات نهادها	۸۰