



«ایران از کشورهای است که بیشترین همسایگان را دارد. با توجه به مرزهای آبی و خاکی، ۱۵ کشور با جمهوری اسلامی ایران از طریق مرزهای خاکی یا آبی همسایه اند که وجود این تعداد کشور و نیز دسترسی به سواحل خزر و مرزهای آسیای میانه و قفقاز در شمال و دسترسی گسترده آن به سواحل راهبردی خلیج فارس، تنگه هرمز و سواحل مکران در جنوب، به خودی خود امتیازات منحصر بفردی است که باعث شده ایران در نقشه جغرافیای جهان، از موقعیتی بی نظیر نسبت به سایر کشورها برخوردار باشد. همچنین واقع شدن ایران در میانه کمربند اتصالی شرق به غرب به عنوان کوتاه ترین، امن ترین و مقرون به صرفه ترین راه دسترسی حمل و نقل و تجارت کالا بین دو نیم کره شرق و غرب زمین محسوب می شود. اهمیت ایران به عنوان شاهراه تجارت جهانی شهرتی چند هزار ساله دارد و جاده ابریشم گواهی بر این واقعیت است.»

مقام معظم رهبری (مد ظله العالی)



«ما باید روابط خود با همسایگان را در چهارچوب برداشتن موانع مرزی و اتصال و پیوند گسترده اقتصادهایمان ببینیم و باید حساسیت ها را کاهش دهیم و به فکر گسترش تعاملات سازنده باشیم.»

دکتر مسعود پزشکیان

رئیس جمهور

و رئیس ستاد ملی ترانزیت

فهرست مطالب

۳	مقدمه
۴	ماده ۱ - مفاهیم و تعاریف
۵	ماده ۲ - چشم انداز
۵	ماده ۳ - اهداف
۵	ماده ۴ - راهبردها
۵	ماده ۵ - مزیت های ترانزیت کشور
۶	ماده ۶ - الزامات توسعه ترانزیت کشور
۸	ماده ۷ - اهم اقدامات پیشران
۱۱	ماده ۸ - اهم ابتکار عمل های چند جانبه منطقه ای و بین المللی
۱۲	ماده ۹ - اهم اولویت های توسعه دالان های ترانزیتی
۱۴	ماده ۱۰ - سازمان اجرایی دبیرخانه ستاد

مقدمه

سند برنامه ملی گذر (ترانزیت)، برای دستیابی به اهداف ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم پیشرفت تدوین و برنامه ریزی شده است. این سند یک نقشه راه با هدف افزایش بهره‌وری و سهم ایران در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی در راستای تحقق اسناد بالادست اعم از سیاست‌های کلی نظام در ارتباط با حمل‌ونقل، سیاست‌های کلی آمایش سرزمین، سیاست‌های کلی برنامه هفتم پیشرفت کشور، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و غیره، همچنین اجرای توافقات و تفاهات منطقه‌ای و بین‌المللی بویژه مرتبط با دالان‌های گذری (کریدورهای ترانزیتی) می‌باشد. این سند به منظور ایجاد بستری مناسب و موثر برای طراحی ابتکار عمل‌های چندجانبه منطقه‌ای و بین‌المللی و تعیین اولویت‌های توسعه دالان‌های گذری (کریدورهای ترانزیتی) با هدف گذاری کمی حداقل ۴۰ میلیون تن گذر (ترانزیت) سالانه کالا از ایران برای افق پنجساله تهیه شده است.

با توجه به موقعیت جغرافیایی-سیاسی (ژئوپلیتیکی) ایران که یک پل ارتباطی بین کشورهای شرق و غرب و شمال و جنوب به‌شمار می‌آید، این سند به دنبال افزایش سهم ایران در مسیرهای اصلی ترانزیتی است. قلمرو جمهوری اسلامی ایران به دلیل دسترسی مناسب به آب‌های آزاد و قرارگیری در مسیر جریان‌های تجارت و دالان‌های (کریدورهای) اصلی و مجاورت با کشورهای محصور در خشکی، مسیرها و فضای هوایی مناسب و گسترده از ظرفیت بالقوه قابل توجهی در خصوص جذب بارهای ترانزیتی، تامین اشتغال و ایجاد درآمدهای ملی مکمل درآمدهای نفتی برخوردار است. تکمیل و توسعه زنجیره ترانزیتی می‌باید هماهنگ با سایر برنامه‌های کلان سیاسی و اقتصادی کشور جمهوری اسلامی ایران و در تعاملات سازنده با سایر کشورها تعیین شود و این برنامه در توسعه مناسبات اقتصادی و سیاسی و اولویت‌بندی سرمایه‌گذاری در طرح‌ها و پروژه‌های توسعه زیرساخت‌های زنجیره ترانزیتی ملاک عمل قرار گیرد.

دیرخانه ستاد ملی ترانزیت مراتب سپاس خود را از کلیه همکاران و متخصصین عضو ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت) و سایر دستگاه‌های اجرایی و بخش‌های خصوصی مرتبط در کشور که در تهیه این سند مشارکت داشته‌اند، اعلام می‌دارد. امید است تهیه و پیشبرد این سند گامی مؤثر در راستای تحقق اهداف و سیاست‌های کلان کشور جمهوری اسلامی ایران باشد.

دیرخانه ستاد ملی ترانزیت

ماده ۱ - مفاهیم و تعاریف

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

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

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

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

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

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

مرکز آماد (لجستیک): محدوده مشخصی است که به منظور جمع‌آوری فعالیت‌های مرتبط با آماد و پشتیبانی و حمل و نقل کالا در جهت بهینه‌سازی فرآیندها و کاهش هزینه‌ها ایجاد می شود.

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

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

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

ماده ۲ - چشم انداز

نقش آفرینی تعیین کننده، مؤثر، تاب آور و روزافزون در ترانزیت و زنجیره ارزش منطقه ای و فرامنطقه ای

ماده ۳ - اهداف

ابعاد اصلی عملکرد آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین الملل هر کشور به کیفیت زیرساخت های تجارت و حمل و نقل، کارآمدی در سهولت تشریفات گمرکی و مدیریت مرزی، برنامه ریزی و انجام حمل و نقل آسان با قیمت رقابتی، کیفیت خدمات آماد (لجستیک)، توانایی پایش و ردیابی محموله ها، و میزان تحویل به موقع محموله ها به ویژه محموله های خاص اعم از فسادپذیر و خطرناک به گیرندگان طبق زمان بندی یا انتظار تعیین شده آنها وابسته است. با توجه به این مؤلفه ها، مهم ترین اهداف سند برنامه ملی ترانزیت کشور به شرح زیر است:

- ۱- تحقق چهل (۴۰) میلیون تن ترانزیت زمینی سالانه کالا از ایران (سی (۳۰) میلیون تن ترانزیت جاده ای و ده (۱۰) میلیون تن ترانزیت ریلی) تا پایان سال برنامه هفتم پیشرفت (در سال اول اجرای قانون شانزده (۱۶) میلیون تن و در سال های بعدی افزایش شش (۶) میلیون تن هر سال)؛
- ۲- افزایش سهم ترانزیت در رشد اقتصادی و ایجاد درآمدهای پایدار با لحاظ مدیریت و بهینه نمودن هزینه ها؛
- ۳- کمک به رشد اقتصادی و ایجاد پیوندهای تجاری پایدار با کشورهای همسایه، منطقه و فرامنطقه؛

ماده ۴ - راهبردها

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

ماده ۵ - مزیت های ترانزیت کشور

- ۱- همسایگی با ۱۵ کشور به ویژه کشورهای محصور در خشکی با تقاضای موجود و بالقوه ترانزیتی؛
- ۲- وجود شبکه گسترده و متنوع ترانزیتی متصل به بنادر شمالی و جنوبی و پایانه های مرزی زمینی (جاده ای و ریلی)؛
- ۳- عضویت در سازمان ها و نهادهای اقتصادی و حمل و نقلی منطقه ای و بین المللی نظیر سازمان همکاری های اقتصادی (اگو)، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، شانگهای و بریکس؛
- ۴- توان آماد (لجستیک) و بخش های خصوصی فعال؛
- ۵- امکان افزایش درآمد پایدار ارزی و ایجاد فرصت های اشتغال مستقیم و غیرمستقیم پایدار؛
- ۶- امنیت بالای تردد کالای ترانزیتی از کشور؛

- ۷- قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم اقتصادی و ترانزیتی زمینی، هوایی و دریایی؛
- ۸- امکان ایجاد و توسعه پهنه‌های آماد و پشتیبانی (لجستیک) غیرنظامی در پسرکرانه مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور؛

ماده ۶ - الزامات توسعه ترانزیت کشور

۱-۶- الزامات مدیریتی

- ۱- مدیریت منسجم و یکپارچه با تثبیت نقش دبیرخانه ستاد به عنوان نهاد موثر در راهبری، تنظیم‌گری و نظم‌بخشی بین سازمان‌های ذیربط در ترانزیت؛
- ۲- استفاده حداکثری از ظرفیت‌های ملی و بین‌المللی جهت رفع یا کاهش آثار تحریم‌های سیاسی، مالی، تجاری، حمل‌ونقلی، بانکی، بیمه‌ای علیه کشور؛
- ۳- ایجاد هماهنگی عملکردی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی و بازارچه‌های مرزی با مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور؛
- ۴- شناسایی و تبیین منافع مشترک با کشورهای هدف در زمینه نقش آفرینی در زنجیره ارزش جهانی و کریدورهای اقتصادی؛
- ۵- توسعه موافقت‌نامه‌های دو و چندجانبه تجارت آزاد و تجارت ترجیحی با سایر کشورها و ایجاد درهم‌تنیدگی حداکثری بین مناسبات تجارت و ترانزیت با کشورهای مذکور؛
- ۶- استفاده حداکثری از ظرفیت سازمان‌های اگو، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، شانگهای، بریکس و دیگر سازمان‌ها و موافقت‌نامه‌های کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی نظیر شمال- جنوب، تراسیکا، چابهار و عشق‌آباد در جهت نیل به چشم‌انداز سند حاضر با تأکید بر گشودن بازارهای جدید حمل‌ونقل و ترانزیت؛
- ۷- زمینه‌سازی و تسریع در فرآیندهای الحاق به کنوانسیون‌های مهم حمل‌ونقل بین‌المللی و گمرکی و اجرای کامل موافقت‌نامه‌ها و کنوانسیون‌های با عضویت فعلی کشور؛
- ۸- استقرار پنجره واحد خدمات یکپارچه گذر (ترانزیت) برای تسهیل تردد در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور؛
- ۹- جذب سرمایه‌گذاری خارجی و افزایش مشارکت بخش خصوصی داخلی در توسعه ترانزیت از کشور؛
- ۱۰- افزایش اقدامات حمایتی کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری و قیمت تمام‌شده ناوگان حمل‌ونقل جهت رقابت‌پذیری آنها با ناوگان سایر کشورهای؛
- ۱۱- پایش و ارزیابی مستمر وضعیت ترانزیت کشور بر مبنای سنجه‌های کلیدی عملکردی؛
- ۱۲- فعالسازی دبیرخانه‌های تخصصی برای مدیریت و راهبری هر یک از کریدورهای مهم ترانزیت؛

۲-۶- الزامات فرآیندی

- ۱- رفع تعارض‌های قانونی و تنقیح قوانین یا مقررات زدایی در حوزه ترانزیت با تأکید بر تطبیق حداکثری و همسوسازی

قوانین تجاری ایران با قوانین تجاری بین‌المللی؛

۲- بازرگاری، بروز رسانی و همسان سازی قوانین و مقررات ملی ترانزیتی با آخرین نسخ کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی؛

۳- افزایش ظرفیت عملکردی پایانه‌های مرزی جاده‌ای، ایستگاههای ورودی و خروجی ریلی، بنادر و فرودگاه‌ها از طریق کاهش و ساده‌سازی فرآیندها و زمان تشریفات اداری به منظور تسهیل ترانزیت از طریق سازمان‌های ذیربط در مراکز مذکور؛

۴- افزایش سرعت و سهولت فرآیندهای ترانزیتی و کاهش مجموع هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ترانزیت از ایران؛

۵- تسهیل فضای کسب و کار در حوزه ترانزیت و اعمال حمایت‌ها و اعطای مشوق‌های شکل‌گیری و بازاریابی بین‌المللی شرکت‌های خصوصی توانمند حمل‌ونقل بین‌المللی (کریری و فورواردری)؛

۳-۶- الزامات زیرساختی

۱- شتاب بخشی در تغییر شیوه‌های سنتی و توسعه و استقرار تجارت الکترونیک به عنوان یکی از الزامات نقش‌آفرینی کشور در عرصه آماد (لجستیک) بین‌المللی و ترانزیت؛

۲- تأمین و اختصاص منابع مالی از منابع دولتی و بودجه سنواتی و بهره‌گیری حداکثری از روش‌های نوین تأمین مالی؛ غیردولتی و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور؛

۳- نوسازی ناوگان ریلی و به روز رسانی ناوگان و بارگیرهای جاده‌ای و نوسازی و توسعه ناوگان هوایی و دریایی؛

۴- یکپارچه‌سازی سامانه‌های بین‌دستگاهی از طریق تبادل هوشمند داده‌ها؛

۵- افزایش پایداری شبکه ارتباطی تبادل اطلاعات به ویژه در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور

۶- اولویت‌دهی به تکمیل حلقه‌های مفقوده راهبردی ترانزیتی ریلی و جاده‌ای؛

۷- ارتقای تجهیزات و امکانات در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی، کانتینری، انواع اسکله با کاربری خاص نظیر رو-رو، رو-پکس (RO-PAX)، مراکز آماد (لجستیک) و تیرپارک‌ها با استانداردهای بین‌المللی؛

۸- انطباق‌پذیری و تعامل بین‌المللی سامانه‌ها و سازوکارهای تبادل داده‌های حمل‌ونقلی، ترانزیتی و گمرک با استانداردهای بین‌المللی با هماهنگی دستگاه‌های حاکمیتی؛

۹- مهیا نمودن شرایط خرید و یا افزایش واگنهای ترانزیتی تخصصی با امکان سیر در خطوط ریلی کشورهای همسایه

۱۰- مهیا نمودن شرایط خرید کانتینرهای خالی مرجوعی؛

۱۱- تکمیل و ارتقاء زیرساخت‌های پذیرش پروازهای ترانزیتی اعم از مسیرها، فرودگاه‌ها و مراکز آماد (لجستیک) هوایی؛

۱۲- توسعه، تجهیز و تکمیل بنادر بازرگانی به ویژه در مکران؛

اقدامات اجرایی، طرح‌ها، پروژه‌های مرتبط با هریک از الزامات فوق‌الذکر برای توسعه ترانزیت کشور در کمیته تخصصی موضوع ماده ۱۰ این سند مطرح و بررسی و حسب ضرورت در نشست‌های اصلی ستاد نهایی و تصویب می‌شود.

ماده ۷ - اهم اقدامات پیشران

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

۷-۱- اهم اقدامات مدیریتی و فرآیندی

۱- به منظور ایجاد انسجام و تسهیل عبور و مرور در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور و تقویت عملکرد کریدورهای حمل و نقل بین المللی و اعمال سیاست های واحد در حوزه ترانزیت و آماد (لجستیک) و اجرای دقیق طرح های جامع پایانه های مرزی مصوب شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز، وزارت راه و شهرسازی (حسب مورد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران/ شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)) نسبت به هماهنگی بین تمامی ارگان ها، نهادها و دستگاه های مستقر اقدام می نماید. هرگونه برنامه ریزی، سیاست گذاری و اداره امور مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور حسب مورد تابع مفاد ماده (۵۷) قانون می باشد.

۲- کلیه دستگاه ها و نهادهای مرتبط با ترانزیت مکلف به هماهنگی با دبیرخانه ستاد ملی ترانزیت پیش از ابلاغ هرگونه مقررات و بخشنامه های محدودیت ساز در فرآیند ترانزیت و حمل و نقل بین المللی از قلمرو کشور و همچنین اجرای مصوبات ستاد به عنوان مرجع واحد راهبری امور مدیریت ترانزیت کشور با توجه به جایگاه قانونی و حدود و ثغور وظایف تصریح شده آن در ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم پیشرفت به منظور نظم بخشی و ایجاد انسجام در مدیریت ترانزیت و آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین الملل، می باشند.

۳- وزارت راه و شهرسازی مکلف است در راستای اجرای جزء (۴) بند (الف) ماده (۵۷) قانون، ظرف مدت سه ماه از تصویب این سند، شیوه نامه مدیریت امور زیربنایی و فرآیندی و همچنین هماهنگی میان سازمان ها و نهادهای مستقر در پایانه های مرزی هوایی، دریایی، ریلی و جاده ای، هماهنگی بین پایانه های مرزی دوطرف مرز و هماهنگی با کشورهای مبدأ و مقصد کالای گذری (ترانزیتی) را تدوین و به تصویب ستاد برساند.

۴- وزارت راه و شهرسازی مکلف است در راستای اجرای بند (ب) ماده (۵۷) قانون، پنجره واحد خدمات یکپارچه گذر (ترانزیت) در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور با قابلیت تبادل داده با سامانه های بین المللی مرتبط با ترانزیت برای همگام سازی فرآیندهای دستگاه های مستقر در مبادی ورودی و خروجی کشور اعم از وزارت راه و شهرسازی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت کشور (بازارچه)، مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی و گذرنامه با پنجره واحد فوق از طریق برقراری ارتباط با سامانه های موجود (نظیر سامانه جامع تجارت، سامانه جامع گمرک، سکوی پایش هوشمند ناوگان حمل و نقل، سامانه جامع حمل و نقل و سامانه های شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی) اجرا نماید و کلیه دستگاه های اجرائی مستقر در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور مکلفند وظایف قانونی خود را به طور مؤثر و به موقع در قالب پنجره واحد با رعایت قانون مدیریت داده ها و اطلاعات ملی - مصوب ۱۴۰۱ - به متقاضیان خدمات مزبور ارائه نمایند.

۵- دبیرخانه ستاد ضمن راه اندازی سامانه پیگیری و پایش مصوبات ستاد، نسبت به ایجاد داشبورد جامع ترانزیت کشور اقدام می نماید. در همین راستا، کلیه دستگاه ها موظف به ارائه دسترسی های مورد نیاز به داده های مرتبط با

- ترانزیت بوده و متقابلاً نیز ستاد امکان بهره‌برداری از داشبورد جامع ترانزیت برای همه اعضای ستاد و سایر دستگاه‌های ذیربط را مهیا می‌نماید.
- ۶- وزارت راه و شهرسازی از طریق سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته یا تابعه سازوکار حمایت و تشویق شرکت‌های حمل‌ونقلی جهت توسعه فعالیت در حوزه‌های حمل‌ونقل کانتینری و ترکیبی را با تدوین بسته‌های تشویقی و با اولویت ارائه به فعالان داخلی حوزه ترانزیت، که سوابق مشخص و موفق در زمینه بازاریابی ترانزیتی دارند، ارائه نماید.
- ۷- وزارت راه و شهرسازی با همکاری نهادهای ذیربط در راستای توسعه ترانزیت هوایی نسبت به اعطای آزادی‌های هوایی و بهینه‌سازی و ایجاد مسیرهای هوایی رقابتی اقدام نماید.
- ۸- سازمان توسعه تجارت ایران با همکاری اعضای ستاد و اتاق‌های بازرگانی مشترک با سایر کشورها، اقدامات تسهیل‌گرایانه و نوین بازاریابی ترانزیتی را برای نقش‌آفرینی مؤثر فعالان بخش خصوصی و تشکل‌های صنفی به عمل آورده و گزارش آن را به ستاد ارائه نماید.
- ۹- وزارت راه و شهرسازی به منظور تحقق اهداف سند حاضر، نسبت به نظارت بر اعمال مشوق‌ها و حمایت‌های حداکثری برای ترانزیت از قلمرو سرزمینی مطابق با مفاد آیین‌نامه اجرایی بند (پ) ماده (۵۸) قانون، به ویژه معافیت‌های ارزیابی کالا و کاهش تعرفه‌های ناوگان و کالای ترانزیتی فاقد محدودیت و ممنوعیت در چارچوب قوانین و مقررات کشور و نظارت بر ناوگان در مسیرهای ترانزیتی از طریق سکوی هوشمند پایش بصورت مستمر اقدام نماید.
- ۱۰- یگان‌های ذیربط فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (فراجا) در چارچوب تکالیف ذاتی خود و اولویت‌های اعلامی ستاد ملی ترانزیت، ضمن استفاده حداکثری از سکوی پایش و تجهیزات هوشمند و مکانیزه برای نظارت بر ناوگان ترانزیتی، به منظور کاهش زمان و هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ترانزیت همکاری و اقدامات لازم در چارچوب دستورالعمل‌های ستاد در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور را به عمل آورند.
- ۱۱- به منظور ارتقای ضریب ایمنی، اعتمادپذیری و رقابت‌پذیری ترانزیت کالا، بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلف است نسبت به طراحی و استقرار نظام جامع بیمه‌های ترانزیتی اقدام نماید.
- ۱۲- دبیرخانه ستاد بصورت مستمر تداخل فعالیت مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی و بازارچه‌های مرزی با مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور را شناسایی و پیشنهادات خود را در راستای رفع هرگونه تداخل و موانع احصا شده، تهیه و جهت تصویب به ستاد ارائه نماید.
- ۱۳- همه دستگاه‌های ذیربط در امر ترانزیت با محوریت وزارت امور خارجه به طور مستمر و هم‌افزا، نسبت به تقویت و تحکیم تعاملات با کشورهای مهم منطقه در زمینه افزایش همکاری در محورهای ترانزیتی موجود، توسعه محورهای ترانزیتی بین‌المللی مشترک و ایفای نقش فعال در اتحادیه اقتصادی اوراسیا و سازمان همکاری اقتصادی (اگو) و نیز کریدورهای تراسیکا، شمال-جنوب، چابهار، عشق‌آباد و سازمان شانگهای، گروه بریکس اقدام نماید.
- ۱۴- سازمان بنادر و دریانوردی مکلف است با هماهنگی وزارت امور خارجه نسبت به ایجاد کنسرسیوم خدمات

- بندری و حمل و نقل ترکیبی بین ایران و کشورهای هدف به ویژه هند و چین و استفاده از ظرفیت های پیمان شانگهای، بریکس و ... به منظور افزایش تجارت دریا برد اقدام نماید.
- ۱۵- وزارت امور خارجه با همکاری دستگاه های ذیربط مکلف است، رایزنی و پیگیری لازم را جهت ایجاد بستر انعقاد توافق نامه های دو و چند جانبه حمل و نقلی و گمرکی در کریدورهای ترانزیتی و افزایش پذیرش ناوگان و تسهیل تردد در مبادی ورودی و خروجی کشورهای همسایه و منطقه به عمل آورد.
- ۱۶- وزارت امور اقتصادی و دارایی (سازمان سرمایه گذاری و کمک های اقتصادی و فنی ایران) مکلف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، در راستای جذب سرمایه گذاری خارجی در توسعه زیرساخت ها و ناوگان، نسبت به احصای پروژه های مناسب و جذاب سرمایه گذاری و ارائه آن ها به متقاضیان سرمایه گذاری به صورت بسته های آماده همراه با مطالعات اولیه توجیه فنی و اقتصادی و مدل تجاری اقدام نماید.
- ۱۷- وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است با هماهنگی وزارت امور خارجه و بانک مرکزی در چارچوب وظایف قانونی تا پایان سال ۱۴۰۴، نسبت به بررسی و ارائه راهکار امکان پذیر به منظور تعدیل مشکلات زیرساخت های مالی - بانکی کشور برای سهولت تبادلات مالی بین المللی فعالین حوزه ترانزیت با تأکید بر راهکار پیمان های پولی دوجانبه اقدام نماید.

۲-۷- اهم اقدامات زیرساختی

- ۱- وزارت راه و شهرسازی از طریق سازمان ها و شرکت های وابسته یا تابعه مکلف است با همکاری دستگاه های ذیربط تا پایان سال ۱۴۰۵ نسبت به توسعه زیرساخت های مورد نیاز در مبادی ورودی و خروجی مجاز کشور متناسب با تقاضای بار فعلی و برآوردی آتی ترانزیت به شرح زیر اقدام نماید:
- الف) ایجاد تجهیزات مکانیزه برای تسریع فرآیند تخلیه و بارگیری محموله در صورت عدم امکان انجام حمل یکسره
- ب) بازنگری پلان و جانمایی فعالیت های مختلف به منظور تسهیل تردد ناوگان ترانزیتی
- ۲- وزارت راه و شهرسازی از طریق سازمان ها و شرکت های وابسته یا تابعه مکلف است با انجام اقدامات ذیل زمینه لازم برای سرمایه گذاری در توسعه زیرساخت های حمل و نقل چندوجهی و ترانزیت کانتینری (با اولویت سرمایه گذاری خارجی و بخش غیردولتی)، رفع موانع تعرفه ای و غیرتعرفه ای در کریدورهای ترانزیتی عبوری از بنادر کشور (با اولویت بنادر بازرگانی) و فرودگاهها را تا پایان سال ۱۴۰۵ فراهم نماید:
- الف) تکمیل حلقه های مفقوده ریلی در پسکرانه بنادر متصل به کریدورهای ترانزیتی؛
- ب) توسعه مراکز آماد (لجستیک) و حمل و نقل ترکیبی (چندوجهی) در پسکرانه بنادر بازرگانی واقع در مسیر کریدورهای ترانزیتی؛
- ج) توسعه زیرساخت های روسرو ریلی، کامیونی و رو پکس در بنادر؛
- د) توسعه زیرساخت های سخت افزاری و نرم افزاری حمل و نقل کانتینر یخچالی در پسکرانه و بنادر؛

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

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

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

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

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

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

ک) توسعه فن آوری مرتبط با حمل و نقل ترکیبی از طریق احداث سکوی تخلیه و بارگیری محمولات فله و نصب دو دستگاه واگن برگردان و احداث خطوط فرعی جهت افزایش ظرفیت و اتصالات ریلی در بندر شهیدرجایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی و در منطقه ویژه خلیج فارس توسط ایمیدرو با مشارکت شرکت‌های فولادی مستقر در بندر یادشده؛

ل) ارتقاء زیرساخت‌ها و سامانه‌های ارتباطی و ناوبری نظارتی فرودگاه‌های بین‌المللی دارای ظرفیت‌های ترانزیتی با اولویت فرودگاه‌های امام خمینی، مشهد، تبریز، شیراز و بندرعباس؛

ماده ۸ - اهم ابتکار عمل‌های چندجانبه منطقه‌ای و بین‌المللی

دیرخانه ستاد از طریق «کارگروه دائمی طراحی ابتکار عمل‌های چندجانبه منطقه‌ای و بین‌المللی»، موضوع ماده ۱۰ این سند با محوریت وزارت امور خارجه، ابتکار عمل‌های چندجانبه منطقه‌ای و بین‌المللی که اهم آنها به شرح ذیل می‌باشند را به طور مستمر در طول برنامه هفتم مورد اقدام قرار خواهد داد:

۱- شناسایی ظرفیت‌های تجاری و نیازهای ترانزیتی بین کشورهای همسایه شامل ارابه و اجرای بسته بهبود مولفه‌های زمان و هزینه بین هر مبدأ-مقصد عبوری از کشور؛

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

۳- ایجاد مراکز آماد (لجستیک) بین‌المللی مرزی بر مبنای سند آمایش مراکز آماد (لجستیک) کشور با ترغیب سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی داخلی و بین‌المللی؛

۴- دیپلماسی فعال اقتصادی و ترانزیتی دو و چندجانبه با استفاده حداکثری از ظرفیت اتحادیه‌های اقتصادی و سازوکارهای منطقه‌ای و بین‌المللی از جمله اوراسیا، اکو، شانگهای و بریکس به منظور توسعه ترانزیت پایدار از مسیر ایران؛

این ابتکار عمل‌ها در واقع نقشه‌راهی برای ارتقای جایگاه ترانزیتی کشور به شمار می‌آید، به گونه‌ای که با توسعه پنجره واحد خدمات یکپارچه گذر، تقویت روابط با همسایگان، کشورهای منطقه و حضور فعال در کریدورهای اقتصادی در بلندمدت، بستر لازم برای افزایش همگرایی بین‌المللی و بهره‌مندی پایدار از مزیت‌های ژئوپلیتیکی و اقتصادی کشور فراهم خواهد شد.

ماده ۹ - اهم اولویت‌های توسعه دالان‌های ترانزیتی

وزارت راه و شهرسازی مکلف است ظرف مدت ۶ ماه از تصویب سند، برنامه پروژه‌های اولویت دار مرتبط با دالان‌های ترانزیتی در سه شیوه حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و دریایی به ویژه از مجموعه پروژه‌های زیر را به منظور رفع گلوگاه‌های ظرفیتی، ایجاد یکپارچگی و تکمیل همزمان زیرساخت‌های کریدورهای شمالی - جنوبی و شرقی - غربی پس از بررسی جزئیات طرح‌ها در کمیته تخصصی موضوع ماده ۱۰ این سند و تایید آنها در ستاد به سازمان برنامه و بودجه کشور برای تامین منابع مالی اعلام نماید:

۹-۱- پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی

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

- برقی کردن کریدور رشت - قزوین (با استفاده از ظرفیت فاینانس مالی)؛

- برقی کردن کریدور سرخس - مرند و در ادامه تا چشمه ثریا (با استفاده از ظرفیت فاینانس مالی)؛

۹-۲- پروژه‌های حمل و نقل جاده‌ای

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

۹-۲-۱- مسیر شرقی-غربی و بالعکس:

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

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

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

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

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

۹-۲-۲- مسیر شمالی-جنوبی و بالعکس:

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

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

- تکمیل کریدور بزرگراهی AH^۸ از مبدا بندرامام خمینی به مرز آستارا و اتصال به مرزهای عراق AH^۲ و

^۱ Asian Highway

مرزهای ترکیه AH^۱ برای توسعه کریدور نفتی عراق و توسعه محورهای غربی کریدور شمال - جنوب؛

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

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

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

۳-۹- پروژه های حمل و نقل دریایی

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

ماده ۱۰ - سازمان اجرایی دبیرخانه ستاد

۱-۱۰- براساس بند (الف) ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، ریاست «ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت)» به عنوان هماهنگ کننده و مسؤول حوزه گذر (ترانزیت) و آماد و پشتیبانی (لجستیک) برعهده رئیس جمهور (و در غیاب وی معاون اول رئیس جمهور) و عضویت وزرای امور اقتصادی و دارایی، صنعت، معدن و تجارت، کشور، نفت، امور خارجه، راه و شهرسازی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، رئیس سازمان برنامه و بودجه و یک نفر عضو ناظر از کمیسیون عمران با انتخاب مجلس می باشد.

۱۰-۲- دبیرخانه ستاد در وزارت راه و شهرسازی تشکیل و وزیر راه و شهرسازی به عنوان دبیر ستاد در راستای نظم بخشی و ایجاد انسجام در مدیریت ترانزیت و آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین الملل مسئول هماهنگی، نظارت بر اجرا و پایش این سند می باشد.

تبصره: آن دسته از وظایف شورای عالی هماهنگی ترابری کشور که به امر گذر (ترانزیت) و آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین الملل پرداخته است (ستاد مراکز آماد (لجستیک) و کارگروه روان سازی و توسعه ترانزیت) از این شورای عالی متزع و به ستاد منتقل می گردد.

۱۰-۳- مسئول دبیرخانه ستاد با وظیفه راهبری امورات اداری ستاد و کمیته تخصصی و کارگروه مربوطه توسط دبیر ستاد تعیین می گردد.

تبصره ۱: اعضاء ستاد نسبت به معرفی رسمی نماینده مطلع و تام الاختیار خود در سطح حداقل مدیر کل ذیربط (به عنوان رابط) به منظور همکاری مستمر و کارشناسی با دبیرخانه اقدام نمایند.

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

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

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

تبصره ۲: دبیر ستاد حسب صلاحدید و ضرورت می تواند پیشنهاد برگزاری جلسات فوق العاده را ارائه نماید.

تبصره ۳: دستور جلسات به همراه طرح های پیشنهادی توسط دبیرخانه ستاد تنظیم و حداکثر یک هفته قبل از تشکیل جلسات به اطلاع اعضا می رساند.

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

تبصره ۵: کمیته تخصصی روان سازی ترانزیت و توسعه لجستیک بین الملل متشکل از نمایندگان اعضای ستاد و حسب مورد، نمایندگان سایر نهادها و دستگاه های ذیربط و نیز اتاق های بازرگانی، تشکله ها و فعالین بخش خصوصی به عنوان ناظر به منظور بررسی طرح ها و تنظیم تصمیمات نهایی برای ارائه به نشست های ستاد با موضوعات زیر تشکیل جلسه خواهد داد.

الف) اصلاح مقررات و فرآیندهای مرزی (گمرکی، حمل و نقلی و انتظامی) با رویکرد هوشمند سازی؛

ب) دیپلماسی حمل و نقل، موافقت نامه و تفاهم نامه ها؛

ج) طراحی ابتکار عمل های چند جانبه منطقه ای و بین المللی؛

د) امور بانکی، بیمه و جذب سرمایه گذاری خارجی؛

د) تجاری سازی و ارتقای مشارکت بخش های عمومی و خصوصی؛

و) زیرساخت، بودجه و تأمین مالی؛

ز) تأمین سوخت ناوگان ترانزیتی؛

ح) سایر موارد مرتبط؛

تبصره ۶: دبیرخانه ستاد برای هریک از موضوعات فوق الذکر حسب نیاز نسبت به ایجاد کارگروه های تخصصی دائمی یا موقت از جمله «کارگروه دائمی طراحی ابنکار عمل های چندجانبه منطقه ای و بین المللی» با رویکرد ایجاد کردورهای اقتصادی اقدام خواهد نمود.

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

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

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

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

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

مسعود پزشکیان

رئیس جمهور و رئیس ستاد ملی ترانزیت