

شماره چاپ: ۸۱۴

دوره دهم - سال دوم

شماره ثبت: ۳۶۹

تاریخ چاپ: ۱۳۹۶/۱۱/۲۸

اظهارنظر کارشناسی درباره:

«طرح ساماندهی معابر مرزی کشور (معابر کولبری و ته‌لنجی)»

کد موضوعی: ۲۲۰

شماره مسلسل: ۱۶۴۹۲

تیرماه ۱۳۹۸

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱	چکیده
۳	مقدمه
۷	۱. بررسی اهداف طرح
۸	۲. نکاتی در باب کلیات طرح ساماندهی معابر مرزی
۱۲	۳. بررسی مواد طرح
۲۲	جمع‌بندی و نتیجه‌گیری
۲۴	منابع و مأخذ



## اظهار نظر کارشناسی درباره:

«طرح ساماندهی معابر مرزی کشور (معابر کولبری و تهنجی)»

### چکیده

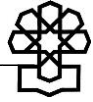
توسعه مناطق مرزی و ایجاد اشتغال پایدار در این مناطق یکی از مهم‌ترین اولویت‌های کشور با هدف تمرکززدایی و مبارزه مؤثر با پدیده شوم قاچاق کالا بوده است. با این حال به دلیل وجود مشکلات متعدد در این مناطق و تأخیر در ارائه لایحه توسعه معیشت مرزی توسط دولت بر اساس تکلیف قانونی بند «پ» ماده (۶) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، طرح ساماندهی معابر مرزی کشور از طرف برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی اعلام وصول شد و بررسی آن در دستور کار مرکز پژوهش‌ها قرار گرفت.

در این گزارش ضمن بررسی اشکالات شکلی و محتوایی این طرح، نتایج جلساتی که با دستگاه‌های متولی برگزار شده است بیان و ایرادهای اساسی این طرح استخراج شده است. در بررسی مواد این طرح مشاهده می‌شود که برخی مواد این طرح با پاره‌ای اصول قانون اساسی و قوانین مرتبط در تعارض جدی است. از طرفی آیین‌نامه‌های مربوط به فعالیت بازارچه‌های مرزی و تعیین میزان معافیت‌ها نیز به طور همزمان در هیئت دولت در دست بررسی است. لذا تصویب این طرح به شکل کنونی نامناسب است و به اصلاح رویه‌های جاری با هدف توسعه پایدار و بلندمدت مرزها منجر نخواهد شد. از طرف دیگر ایجاد، تغییر و افزایش معافیت‌هایی از این دست راهکاری موقت است و تبدیل آن به قانون

دائمی نه تنها رافع مشکلات موجود نخواهد بود، بلکه سبب سخت‌تر شدن تغییر آن بر اساس شرایط کشور خواهد بود. از این رو تصویب کلیات این طرح قابل توصیه نیست. همچنین مناسب است که در قوانین کشور به شرایط و ضوابط کلی توسعه و امنیت مرزنشینان توجه و تغییرات در میزان معافیت‌ها به مصوبات هیئت وزیران سپرده شود و در بلندمدت با ایجاد اشتغال پایدار از میزان این معافیت‌ها کاسته شود.

با توجه به ظرفیتی که در استان‌های مرزی کشور وجود دارد پدیده کولبری مرزنشینان تناسبی با ظرفیت‌های استان‌های مرزی ندارد و بارها مورد سوءاستفاده تبلیغاتی دشمنان برای تبلیغ ناکارآمدی نظام در ایجاد اشتغال و حفظ کرامت انسانی قرار گرفته است. با تصمیمات صحیح اقتصادی و ارائه مشوق‌های مناسب برای سرمایه‌گذاری در مرزهای کشور، معافیت‌هایی در جهت ایجاد اشتغال پایدار، کاهش هزینه سکونت و تولید در نقاط مرزی، می‌توان فرصت‌های سودآور برای تجار و بازرگانان و صنعتگران و تولیدکنندگان در این مناطق ایجاد کرد تا ضمن ایجاد امنیت پایدار مرزی در جهت رشد و توسعه کسب و کار افزایش تولید ملی و رونق اقتصادی مرزها در اولویت قرار گیرد.

در این راستا می‌توان از طرح‌هایی مانند معافیت مالیاتی، بیمه‌ای و تخفیفات نرخ سود تسهیلات در سرمایه‌گذاری برای نقاط مرزی، اختصاص درآمدهای مرز برای هزینه در همان منطقه و ایجاد مناطق تجاری مشترک با کشورهای همجوار و ایجاد سازمان‌های عمران منطقه‌ای استفاده کرد. همچنین در جهت گسترش تجارت خارجی پیشنهاد می‌شود توسعه تجارت رسمی در دستور کار قرار گیرد و با ایجاد زیرساخت‌های مناسب مرزی از جمله بندر، اسکله، بارانداز، انبار و گمرکات مجهز و طراحی



زنجیره شفاف توزیع و فروش با استفاده از ابزارهای نوین و کاهش هزینه تردد از مرزهای مورد اشاره ضمن عدم آسیب به تجارت رسمی کشور، فرصت‌های سودآوری برای خدمات تجاری و لجستیکی برای سرمایه‌گذاران در این مناطق فراهم آید.

### مقدمه

مرزهای هر کشور با توجه به مزیت‌های بالقوه برای تجارت، تولید و گردشگری همواره مورد توجه ویژه است. به علاوه لزوم ایجاد مشوق جهت تمایل به سکونت در مجاورت مرزها و حفظ امنیت مرزها توسط ساکنان و خالی نشدن روستاهای مرزی در مقابل تهدیدات امنیتی مورد تأکید است. از طرف دیگر تأمین معیشت مرزنشینان، نیازمند ایجاد جذابیت برای فعالیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری در مرزهای کشور است. در سنوات گذشته سعی شده است از طریق تجارت مرزی و ایجاد معابر و بازارچه‌های مرزی و تعیین معافیت‌هایی برای ورود برخی کالاها از طریق شناورهای دریایی (لنج تجاری) امتیازاتی برای ساکنان مناطق مرزی در نظر گرفته شود، اما در عمل متأسفانه افراد دیگری با جمع کالاهای وارد شده از این معابر و با سوءاستفاده از این معافیت‌ها، مبالغ ناچیزی را به ساکنان مرزی پرداخت کرده‌اند. بنابراین چنین معافیت‌هایی سبب تحول اساسی زندگی مرزنشینان نشده و تقاضای افزایش سقف معافیت‌ها همواره از سوی ساکنان مرزی مطرح بوده است. علاوه بر این افزایش مداوم معافیت‌ها، به تجارت رسمی و شفافیت وصول درآمدها و هزینه‌های دولت آسیب‌هایی را وارد کرده است.

همچنین لازم به تأکید است که تجارت خارجی در دنیای امروز نیازمند متخصصان و کارشناسانی است که بتوانند با شناخت مزیت‌های کشور طرف مبادله و بازاریابی مناسب

اقدام به سرمایه‌گذاری مولد و تجارت پایدار نمایند و سپردن این مهم به نهادهایی مانند استانداری و فرمانداری و مرزبانی که به نظر می‌رسد وظیفه امنیت و حراست مرزها را به عهده دارند صحیح به نظر نمی‌رسد و با وظایف ذاتی این دستگاه‌ها تناسب ندارد. همچنین عدم توانایی خرید کالا در مقیاس تجاری، سبب شده است تا عملاً افراد دیگری از این معافیت‌ها سوءاستفاده کرده و مرزنشین منفعت مناسب را کسب نکند.

بر اساس شواهد آماری و مطالعات انجام شده، استان‌های مرزی کشور کم‌تر از استان‌های مرکزی توسعه یافته‌اند و از منظرهای مختلف دچار محرومیت هستند. از جمله تدابیری که در سنوات گذشته برای رفع محرومیت در نقاط مرزی اتخاذ شده است می‌توان به ایجاد بازارچه‌های موقت مرزی، ورود کالاهای ملوانی با لنج‌های زیر ۵۰۰ تن (ته‌لنجی)، تخفیف در سود بازرگانی، فروش سوخت ترجیحی در مناطق مرزی، معافیت مالیاتی و تخفیف در سود تسهیلات اشاره کرد. این تدابیر متأسفانه به ایجاد اشتغال پایدار و توسعه مناطق مرزی منجر نشده است. نبود برنامه توسعه منطقه‌ای سبب شده است که تدابیر اخذ شده صرفاً به گسترش مبادلات مرزی و تجارت غیررسمی منجر شود و این رویه مورد سوءاستفاده تجاری برای عدم پرداخت عوائد دولت قرار گیرد. بنابراین از یک طرف عواید دولت کاهش یافته و از طرف دیگر محرومیت در نقاط مرزی همچنان به عنوان یک معضل جدی مطرح است.

این مسئله منجر به درخواست افزایش مداوم معافیت‌ها جهت مبادلات مرزی توسط مقامات منطقه‌ای و محلی شده است. در ماده (۱) قانون ساماندهی مبادلات مرزی، مبادله مرزی اعم از خرید و فروش کالا توسط ساکنان مناطق مرزی، تعاونی‌های مرزی، تعاونی‌های مرزنشین دارای مجوز پیلهوران، بازارچه‌های مرزی، ملوانان، خدمه و کارکنان شناورهای دارای حداکثر ۵۰۰ تن ظرفیت در حجم و نوع مشخص و سقف تعیین شده



وزارت بازرگانی است. در ماده (۳) این قانون پيله‌ور عبارت است از شخص ساکن مناطق مرزی با حداقل سه سال سابقه سکونت مستمر که دارای کارت پيله‌وری صادره از سازمان بازرگانی استان و اهلیت مندرج در ماده (۲۱۱) قانون مدنی است.

در این قانون و سایر قوانین تعریف از کولبری ارائه نشده است و به نظر می‌رسد نسبت آن با پيله‌ور مشخص نیست. کولبری اصطلاح محلی است که عمدتاً به افرادی اطلاق می‌شود که از مناطق صعب‌العبور مرزی کالا را به داخل شهرها و روستاهای مرزی انتقال می‌دهند و در این مسیر با مخاطرات بسیاری برای امرار معاش روزانه مواجه هستند. با مشخص شدن ۱۵ معبر مرزی در استان‌های آذربایجان غربی، کردستان، کرمانشاه و سیستان و بلوچستان تخفیف سود بازرگانی برای افرادی که از این معابر تجارت می‌کنند در نظر گرفته شد. با گشایش معابر مرزی سعی شد تا انتقال کالا توسط این افراد از مسیرهای مشخصی و قابل کنترلی انجام گیرد، اما با توجه به عدم نظارت گمرک جمهوری اسلامی و سازمان‌های مجوزدهنده، نظارتی بر کیفیت کالاهای وارد شده از این مسیرها صورت نگرفته است و تعیین ضوابط فعالیت و نحوه وصول درآمدها و تخصیص هزینه‌های این معابر نیز محمل قانونی مناسب را نداشته است.

بازارچه‌های مرزی محوطه‌ای محصور در نقاط مرزی است که به طور مستقل یا در قالب تفاهمنامه منعقد شده با کشور همجوار تأسیس شده است و نماینده گمرک در آن حضور دارد و کالا و محصولات مجاز با رعایت مقررات بازارچه تشریفات ترخیص را انجام می‌دهند. فهرست و میزان اقلام و درصد معافیت در بازارچه‌ها و برای کارکنان شناورها توسط وزارت صنعت، معدن تجارت مشخص می‌شود. علاوه بر این خرید و فروش این کالاها به صورت خرده‌فروشی در استان‌های مرزی مجاز است و انتقال آن به صورت تجاری

و تجمیعی به داخل کشور تنها با رعایت شرایط ماده (۹) قانون ساماندهی مبادلات مرزی مجاز است. از جمله امکانات این بازارچه‌ها عدم نیاز به ثبت سفارش و پرداخت هزینه ثبت سفارش برای واردات کالایی است که در مقابل آن صادرات صورت گرفته است.

بر اساس ماده (۶) قانون ساماندهی مبادلات مرزی ارزش کل کالاهای قابل مبادله در مناطق مرزی تعیین شده موضوع این قانون، متناسب با وضعیت اجتماعی، اقتصادی و تعداد ساکنان مرزنشین محدوده تعیین شده توسط دولت تعیین شده و این میزان برای کل کشور هر ساله معادل سه درصد (۳٪) کل واردات کشور به مآخذ سال قبل تعیین می‌شود که باید در مقابل سه درصد (۳٪) صادرات کالای غیرنفتی به مآخذ سال قبل انجام گیرد و بر اساس ماده (۳) آیین‌نامه اجرایی این قانون سقف مبادلات مرزی هر منطقه توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تعیین می‌شود.

بر اساس آیین‌نامه اجرایی قانون ساماندهی مبادلات مرزی به ملوانان و کارکنان شناورهای زیر ۵۰۰ تن اجازه داده شده است که کالاهای مجاز را بر اساس فهرستی که در آن مصوبه مشخص شده بود با معافیت ۳۰ تا ۱۰۰ درصد وارد کشور کنند. اگر کل شناورهای فعال زیر ۵۰۰ تن را ۳۷۰۰ عدد در نظر بگیریم و تعداد ۶ نفر بر روی شناور فعال باشند و میانگین ۶ سفر در سال داشته باشند (معادل ۱۳۳۲۰۰ نفر-سفر-لنج) و به ازای هر نفر تا سقف ۱۰۰ میلیون ریال معافیت برای واردات کالا در نظر گرفته شود حجم معافیت کالای وارد شده از این طریق رقم ۱۳۳۲ میلیارد تومان خواهد بود که رقم قابل توجهی است. این معافیت بجز فروش سوخت به این شناورها با نرخ داخلی است که در مصوبه اخیر دولت بر مبنای پیمایش به این شناورها تخصیص خواهد یافت. در این طرح علی‌رغم اشاره به عنوان این معافیت حکم قانونی در خصوص آن ارائه نشده است.



بر اساس برآوردهای ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز در عمل سقف معافیت‌های قانونی و رویه‌ای برای کولبری، ملوانی رعایت نشده است و در حدود ۴/۲ میلیارد دلار سوءاستفاده از این معافیت‌ها در سال ۱۳۹۵ صورت گرفته است.<sup>۱</sup> این مسئله سبب شده است که همواره بخشی از افزایش قاچاق کالا به کشور با موضوع سوءاستفاده از این معافیت‌ها مرتبط شود.

### ۱. بررسی اهداف طرح

با توجه به ضرورت بهبود معیشت مرزنشینان و افزایش درآمد آنان در جهت تأمین امنیت مرزها در مقدمه و دلایل توجیهی طرح ساماندهی معابر مرزی به موارد ذیل اشاره شده است:

۱. توجه به اهمیت نقش مرزها در امنیت پایدار،
۲. فقدان اشتغال پایدار، و حل مشکل اشتغال با ساماندهی معابر مرزی،
۳. افزایش درآمد و تأمین نیاز مرزنشینان،
۴. جلوگیری از تخلیه شدن مرزها،
۵. حضور مستقیم مردم مرزنشین در عرصه تجارت،
۶. امنیت اجتماعی و اقتصادی در مرزها و بسترسازی سرمایه‌گذاری‌های کوچک و متوسط و در نهایت توسعه و امنیت پایدار منطقه.

همان‌طور که مشاهده می‌شود، افزایش درآمد ساکنان مرز و بهبود وضعیت معیشتی آنان جهت جلوگیری از تخلیه شدن مرزها با توجه به تهدیدات امنیتی از جمله دلایل

۱. برآورد حجم قاچاق در سال ۱۳۹۵ اداره کل آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز.

اصلی طراحان مدافع طرح است. در این راستا می‌توان با ایجاد معافیت‌هایی هزینه‌های سکونت و سرمایه‌گذاری در مرز را تقلیل داد تا انگیزه برای فعالیت و سکونت در مرزها افزایش یابد.

البته باید به این نکته توجه کرد که ایجاد رویه‌های نامتعارف تجاری که کشورهای همسایه نیز از آن استفاده نمی‌کنند و افزایش معافیت‌های واردات کالا از این طریق در سنوات گذشته به ارتقای رفاه مرزنشینان منجر نشده است و به نظر می‌رسد توسعه مناطق مرزی بیش از آنکه نیاز به افزایش معافیت داشته باشد به شناخت مزیت هر مرز و سرمایه‌گذاری در جهت بهره‌برداری از ظرفیت‌های بالقوه آن نیاز دارد.

## ۲. نکاتی در باب کلیات طرح ساماندهی معابر مرزی

در این بخش به نکاتی کلی در خصوص کلیات طرح به شرح ذیل اشاره می‌شود:

### – عدم تطابق عنوان طرح با مفاد آن

معابر مرزی کولبری از سال ۱۳۸۹ با توجیحات امنیتی و به عنوان راه‌حلی موقت برای تأمین حداقل معیشت شکل گرفته است. طرح فعلی هرچند با عنوان ساماندهی معابر مرزی با عنوان طرح ساماندهی معابر مرزی کشور (معابر کولبری و تهلنجی) است، اما مواد مندرج در آن صرفاً احکامی در خصوص رویه کولبری را تعیین کرده است و در تمام طرح اشاره‌ای به موضوع کالای تهلنجی نشده است. لذا به عنوان اولین اشکال می‌توان گفت عنوان طرح با مندرجات آن مطابقت ندارد. معبر کولبری یک معبر موقت مرزی بوده که بنا به شرایطی با مصوبه شورای عالی امنیت ملی شروع به فعالیت کرده است و اصطلاح



ته‌لنجی اشاره به معافیتی دارد که بر اساس آیین‌نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی (لنج تجاری) به این شناورها تعلق گرفته است. بنابراین به نظر می‌رسد اگر هدف تبدیل چنین معافیت‌های تبدیل آن به قانونی دائمی است لازم است عنوان آن به قانون ساماندهی معافیت‌های مرزنشینی و ملوانی تغییر یابد.

#### - فقدان تعاریف جامع از اصطلاحات ارائه شده و نحوه ساماندهی

چنانچه این طرح تبدیل به قانون شود انتظار بر آن است که تعریفی مانع و جامع از معابر مرزی و کولبری و ته‌لنجی ارائه دهد، در حال حاضر این مفاهیم با اختلاف‌نظرهای جدی مواجه هستند و از منظر برخی دستگاه‌های نظارتی ورود کالا به برخی از این اشکال به واسطه عدم اعمال تشریفات قانونی گمرکی و عدم اخذ مجوزهای ضروری مانند مجوزهای بهداشتی و سلامت، مصداق قاچاق کالا است. از این‌رو ارائه تعاریف مشخص از این رویه‌ها امری ضروری است.

#### - مشخص نبودن روش ساماندهی معابر و وظایف هریک از دستگاه‌ها

نحوه ساماندهی این معابر و وظایف هریک از دستگاه‌ها با توجه به وظایف ذاتی دستگاه‌ها روشن نیست، به علاوه در برخی از مواد بعضاً وظایفی برای برخی دستگاه‌ها تعیین شده که به نظر می‌رسد با وظایف برخی دیگر از دستگاه‌های دولتی تداخل دارد.

#### - مشکلات نگارشی و عدم استفاده از ادبیات تقنینی

ادبیات تقنینی در مواد طرح ایرادات نگارشی دارد و نیازمند بازنگری کلی است. استفاده از

عباراتی مانند (سخت‌گیری‌های مسئولانه در ماده (۱))، (تعاونی‌های بخش خصوصی در ماده (۲))، (اقدامات اجرایی و جدی در ماده (۶))، (به‌کارگیری بیکاران و کولبران زحمتکش در ماده (۷))، (پیشنهاد می‌شود در ابتدای متن ماده (۸)) و (کولبران زحمتکش عزیز در ماده (۹)) برخی مصادیقی هستند که نشان‌دهنده فاصله فراوان متن از یک متن قانونی است.

### - تعارض مفهومی برخی مواد با اهداف طرح

برخی اهداف ارائه شده توسط طراحان با مواد ارائه شده در این طرح در تعارض است. برای مثال ایجاد اشتغال پایدار به معنای سرمایه‌گذاری و تغییر شغل کولبری به اشتغال مولد است در حالی که به نظر می‌رسد در برخی از مواد این طرح، شغل کولبری به رسمیت شناخته شده است و تکالیفی برای دستگاه‌ها در جهت تداوم آن و بیمه شدن کولبران در نظر گرفته شده است. هرچند هدف طراحان حمایت از افرادی است که وضعیت معیشتی قابل قبولی ندارند، اما حمایت از این افراد باید به توانمندسازی آنان برای به عهده گرفتن وظایفی منجر شود که در آن افزایش رفاه اجتماعی و منافع ملی تعریف شده باشد. صرف افزایش معافیت و مجوز تردد مکرر جهت انتقال کالا به داخل کشور علی‌رغم خطرات مالی و جانی آن موجب تغییر وضعیت کولبران نخواهد شد و تجربه نشان داده است که منافع اصلی تجمیع این معافیت‌ها در اختیار افراد با نفوذی قرار می‌گیرد که الزاماً حضور فیزیکی در مرز نیز ندارند.

### - ماهیت آیین‌نامه‌ای برخی از احکام طرح

برخی مواد این طرح از جمله سهم و میزان معافیت کالاها و نحوه هزینه‌کرد درآمدهای



قانون جایگاه آیین‌نامه‌ای دارد و تصویب طرح‌هایی از این دست علاوه بر محدودیت دامنه تصمیم‌گیری دولت موجب تورم قوانین خواهد شد. شایان توجه است که میزان معافیت اعطایی و سقف کالاهای قابل ورود به کشور متناسب با شرایط زمانی متغیر بوده و نمی‌توان همانند ماده (۴) طرح بدون توجه به حجم و اندازه و ارزش کالاها حکم صادر کرد. برای مثال اجرای حکم ماده فوق مبنی بر اجازه جابه‌جایی ۲۰ محموله در ماه برای هر مرزنشین به معنای ورود ۲۴۰ محموله در سال توسط هر مرزنشین است. با احتساب حدود ۵۰۰ هزار مرزنشین و مبلغ ۱۰ میلیون تومان برای هر محموله این رقم به حدود ۱,۲۰۰,۰۰۰ میلیارد تومان می‌رسد که حتی با دلار ۱۴ هزار تومان حدود ۸۵ میلیارد دلار است. این رقم هیچ تناسبی با کل واردات ۴۰ میلیارد دلاری کشور از تمامی مرزها و گمرکات رسمی کشور ندارد. از این جهت لازم است از ارائه اعداد و ارقامی که می‌تواند با واقعیات جامعه فاصله زیادی داشته باشد پرهیز کرده و این گونه سطوح و حدود را به آیین‌نامه‌های مصوب هیئت وزیران محول کرد.

به علاوه تصویب قوانین موازی در هیئت دولت مشکلات زیادی را در اجرای قانون برای مجریان ایجاد خواهد کرد. همچنین برخی مواد در این طرح به صورت صریح و دقیق بیان نشده است و فاقد ارتباط منطقی با سایر قوانین مرتبط است که در بررسی مواد به برخی از آنها اشاره خواهد شد.

#### – مغایرت برخی مواد با اصول بودجه‌نویسی و اصول قانون اساسی

در برخی از احکام این طرح به شیوه هزینه‌کرد درآمدهای ناشی از مالیات بر واردات و عوارض دریافتی اشاره کرده که مسلماً این شیوه تعیین درآمدها و چگونگی هزینه‌کرد آن

با اصول بودجه‌نویسی در تعارض است. همچنین هزینه‌های اجرای قانون موجب کاهش درآمدهای عمومی دولت شده و در هر صورت با اصول پنجاه و سوم (۵۳)<sup>۱</sup> و هفتاد و پنجم (۷۵)<sup>۲</sup> قانون اساسی مغایرت دارد.

### ۳. بررسی مواد طرح

در بخش قبل ایرادهای کلی طرح بررسی شد. در این قسمت ایرادهای نگارشی و مفهومی در هر ماده به تفکیک مطرح می‌شود.

**ماده (۱)** - وزارت کشور (فرمانداری‌ها و استانداری‌ها) استان‌های مشمول این طرح (که در قانون ساماندهی مبادلات مرزی مصوبه ۱۳۸۴/۷/۶ ذکر گردیده‌اند) نسبت به احصا و شناسایی اهالی ساکن در بیست کیلومتری شعاع مرزی که صرفاً اهالی ساکن در محدوده مد نظر باشند و برای تهیه‌کنندگان و تأییدکنندگان آمار افراد سختگیری‌های مسئولانه اعمال گردد ظرف سه تا ۶ ماه از تصویب این قانون اجرایی گردد.

#### - نکات قابل توجه در خصوص ماده (۱) طرح:

۱. متن ماده دارای ابهام ویرایشی است (وزارت کشور استان‌های مشمول این طرح) صحیح به نظر نمی‌رسد.

۱. اصل پنجاه و سوم (۵۳) قانون اساسی - کلیه دریافت‌های دولت در حساب خزانه‌داری کل متمرکز می‌شود و همه پرداخت‌ها در حدود اعتبارات مصوب به موجب قانون انجام می‌گیرد.  
 ۲. اصل هفتاد و پنجم (۷۵) قانون اساسی - طرح‌های قانونی و پیشنهادهای و اصلاحاتی که نمایندگان در خصوص لوایح قانونی عنوان می‌کنند و به تقلیل درآمد عمومی یا افزایش هزینه‌های عمومی می‌انجامد، در صورتی قابل طرح در مجلس است که در آن طریق جبران کاهش درآمد یا تأمین هزینه جدید نیز معلوم شده باشد.



۲. استان‌های مشمول در قانون ساماندهی مبادلات مرزی ذکر نشده است به نظر می‌رسد استان‌های کردستان، کرمانشاه، سیستان و بلوچستان و آذربایجان منظور طراحان بوده است. دلیل عدم تسری این معافیت‌ها به سایر نقاط مرزی کشور ذکر نشده است و به نظر می‌رسد توجیهات امنیتی در خصوص انتخاب استان‌ها در سال‌های قبل ملاک عمل بوده است.
۳. ضوابط شناسایی و احصای ساکنان در قانون مبهم است و در مصوبه دولت فاصله از مرز ملاک عمل قرار گرفته است.
۴. واژه سخت‌گیری‌های مسئولانه صحیح نیست. شیوه شناسایی ساکنان مرزی و سازوکار قانونی آن مشخص نیست.
۵. در حال حاضر وزارت کشور مکانیسم را در ماده (۶) آیین‌نامه ساماندهی مبادله در بازارچه‌های غیررسمی موقت مرزی مصوب ۱۳۹۶/۵/۱ طراحی کرده است و مصوبه ۱۵۶۵۹۱ هیئت وزیران مورخ ۱۳۹۷/۱۱/۲۴ شرایط را مشخص کرده است و به نظر می‌رسد این ماده قانونی مطلب جدیدی بیش از اجرای مواد این آیین‌نامه دربر ندارد.<sup>۱</sup>

---

۱. مطابق تبصره ذیل بند «۲» مصوبه ۱۳۹۷/۱۱/۲۴ واردات کالاهای موضوع بازارچه‌های مرزی منوط به ثبت سفارش و تأیید منشأ ارز توسط بانک مرکزی و رعایت استانداردها و ضوابط دستگاه‌های ذی‌ربط و مقررات بهداشتی و قرنطینه‌ای شده که در عمل محدودیت‌های جدی برای فعالیت این بازارچه‌ها به شکل سابق ایجاد کرده است.

**ماده (۲)** - وزارت کشور با همکاری وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (استانداری‌ها، فرمانداری‌ها و ادارات کل استان و شهرستان) مشمول این طرح نسبت به تعریف سرمایه‌گذاری‌های در قالب تعاونی‌های بخش خصوصی، تعاونی دهیاری‌ها و تعاونی مرزنشینان و همچنین شهرداری‌ها برای ساماندهی بخش خدمات، تنظیف و امور عمومی بازارچه و معابر مرزی اقدام نماید.

**تبصره** - تعاونی‌های مذکور نسبت به تأمین نیروی انسانی و امکانات اداری لازم به طور مستقیم اقدام نماید و جهت انجام امور نرم‌افزار مخصوص برای انجام کلیه خدمات واردات و صادرات، صدور دفترچه و ثبت سایر فرایندهای تجاری طراحی و در معابر طوری به کارگیری شود که کلیه مجوزها، ثبت امور و غیره نرم‌افزاری باشد.

### نکات قابل توجه ماده (۲) طرح:

۱. متن ماده دارای ابهام و ویرایشی است (وزارت کشور با همکاری وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی مشمول این طرح) صحیح به نظر نمی‌رسد.
۲. فعالیت‌های اقتصادی کشور در قالب بخش دولتی، خصوصی و تعاونی انجام می‌گردد و عبارت تعاونی‌های بخش خصوصی مبهم و نامشخص است.
۳. واژه تعاونی بیش از سه بار در یک سطر تکرار شده است که می‌توان به قرینه حذف شود.
۴. اجرای حکم این ماده سبب تداخل وظایف با شورای ساماندهی مبادلات مرزی می‌شود که در ماده (۵) قانون ساماندهی مبادلات مرزی تعریف شده است.
۵. منظور از واژه خدمات در ماده (۲) مبهم است.
۶. درج عبارت «و غیره» بر ابهام نحوه صدور مجوز و سایر تشریفات افزوده است.
۷. تبصره ماده (۲) مغایر ماده (۳۸) قانون امور گمرکی است و سبب مستثنا دانستن رویه‌های تجاری این قانون از قانون امور گمرکی و اجرای آن توسط تعاونی‌هایی است که اعضای آن به طور مشخص تعریف نشده‌اند.



**ماده (۳)** - کارت‌های تردد معابر توسط هنگ مرزی صادر می‌گردد. این کارت‌ها صرفاً برای دارندگان دفترچه مبادلات مرزی که دارای شناسه (کد) مخصوص مرزنشینی هستند و توسط فرمانداری صادر گردیده‌اند، موضوعیت دارند.

**تبصره** - دفترچه‌های صادره از فرمانداری و اطلاعات ثبت شده در آن ملاک و مبنای واردات و صادرات و اجازه فعالیت می‌باشند.

### - نکات قابل توجه ماده (۳) طرح:

۱. شرح وظایف فرمانداری و هنگ مرزی با تعیین ملاک واردات و صادرات هماهنگی ندارد.
۲. حکم این قانون مغایر با آیین‌نامه اجرایی قانون ساماندهی مبادلات مرزی است<sup>۱</sup> و وظیفه کارت تردد معابر به هنگ مرزی سپرده است که با وظایف ذاتی این سازمان همخوانی ندارد.
۳. در متن ماده عبارت «موضوعیت» نیاز به اصلاح و پیرایشی دارد.
۴. مکانیسم صدور دفترچه مبادلات مرزی و کد شناسه در قانون مشخص نشده است.

**ماده (۴)** - به ازای هر مرزنشین دارای کد فعالیت جابه‌جایی حداکثر بیست محموله در ماه به صورت شناور لحاظ می‌شود که به صورت نرم‌افزاری در دفترچه مربوط ثبت می‌گردد.

**تبصره** - حداکثر تسهیلات اداری و اجرایی برای صدور کالا به جهت حمایت از صادرات لحاظ گردد و برای افزایش اقدام صادراتی تلاش شود.

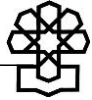
۱. در آیین‌نامه قانون ساماندهی مبادله در بازارچه‌های غیررسمی موقت مرزی صدور کارت الکترونیکی برای افراد واجد شرایط توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت انجام می‌شود.

### – نکات قابل توجه ماده (۴) طرح:

۱. معیار مشخص شده جابه‌جایی بیست محموله در ماه بدون مشخص شدن تعداد، مقدار وزنی و ارزشی و فهرست کالاها دارای اشکال جدی است.
۲. این میزان از معافیت با توجه به شناسایی حدود ۵۰۰ هزار نفر توسط وزارت کشور سبب می‌شود سقف واردات از مناطق مرزی از سقف مجاز در قانون ساماندهی مناطق آزاد فراتر رفته و تجارت رسمی را تضعیف کند.
۳. اصطلاح شناور برای تخصیص بیست محموله در ماه برای هر مرزنشین مبهم است و بار معنایی آن مشخص نیست.
۴. در تبصره ماده مشخص نیست که برای حمایت از صادرات چه اقدامات و تسهیلاتی لازم است اجرایی شود. ضمن اینکه در حال حاضر با توجه به سیاست‌های ارزی کشور صادرات برخی از کالاها ممنوع و یا مشروط شده است.

#### ماده (۵) – صاحبان بار باید دارای یکی از موارد ذیل باشند:

۱. کد مرزنشینی دارای مجوز فعالیت و کارت تردد کولبری باشند.
  ۲. کارت بازرگانی یا پبله‌وری و یا پروانه کسب صنفی در زمینه مورد فعالیت همان شهرستان را داشته باشند.
- تبصره – صاحبان بار حداکثر اجازه انتقال حداکثر سی درصد (۳۰٪) محموله‌های وارداتی به سایر شهرستان‌های عمقی استان را داشته باشد و هفتاد درصد (۷۰٪) محموله‌های وارداتی باید در بازارچه‌های سطح همان شهرستان عرضه شود و به فروش برسد.



### - نکات قابل توجه ماده (۵) طرح:

۱. کارت تردد کولبری و کد مرزنشینی در این قانون تعریف نشده است.
۲. رابطه صاحب بار، پیلهور، کولبر نامشخص است و موضوع به دقت تبیین نشده است.
۳. تبصره این ماده مغایر ماده (۹) قانون ساماندهی مبادلات مرزی است که در آن خرید و فروش کالاهای وارداتی صرفاً در استان مرزی به صورت خرده‌فروشی مجاز است.
۴. تعیین میزان مصرف کالا در سطح استان و کنترل آن در اجرا با مشکلات جدی مواجه است.

**ماده (۶)**- با عنایت به سند ملی آمایش سرزمینی دولت نسبت به مطالعات لازم جهت اعطای مجوز مناطق آزاد تجاری و صنعتی و ویژه اقتصادی به منظور ایجاد زمینه‌های اشتغال مولد، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و حمایت از صادرات مرزی و ارزآوری که از فلسفه وجودی و ذاتی ایجاد مناطق آزاد می‌باشند، در کم‌ترین زمان ممکن اقدامات اجرایی و جدی را عملیاتی نماید.

### - نکات قابل توجه ماده (۶) طرح:

۱. مرجع قانونی سند آمایش سرزمینی دولت در این ماده نامشخص است.
۲. در ماده (۱) قانون اداره مناطق آزاد و ویژه نحوه اعطای مجوز به مناطق آزاد جدید مشخص شده است و حکم این ماده تغییری در حکم ایجاد نمی‌کند.
۳. بر اساس تبصره «۳» ماده (۱) قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی و تبصره «۲» ماده (۱) قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی اعطای مجوز مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به پیشنهاد دولت و تصویب مجلس ممکن است و نیازی به ذکر این ماده در طرح نیست.
۴. در انتهای این ماده به عملیاتی نمودن اقدامات اجرایی و جدی در کم‌ترین زمان برای

توسعه صادرات و ایجاد اشتغال و ... اشاره شده ولی مشخص نشده است که منظور چه اقداماتی است و برای این اقدامات چه زمانبندی و بودجه‌ریزی باید در نظر گرفته شود.

**ماده (۷)** - وزارت صنعت، معدن و تجارت سالانه به میزان حداقل ده درصد (۱۰٪) کل تسهیلات کشور را در این مناطق مرزی سرمایه‌گذاری نماید و در قالب طرح‌های مولد و اشتغال‌زا و ظرفیت‌های قوی اقتصادی موجود در این مناطق به صورت همه‌جانبه اختصاص دهد و برنامه‌ریزی جامع در جهت به‌کارگیری بیکاران و کولبران زحمتکش و مشارکت پيله‌وران، بازاریان، اصناف و کسبه شهرستان‌های مرزی به صورت کاملاً عملیاتی انجام دهد.

#### نکات قابل توجه ماده (۷) طرح:

۱. منظور از ده درصد (۱۰٪) تسهیلات کل کشور مبهم است، زیرا سرمایه‌گذاری کل تسهیلات کشور صرفاً از طریق وزارت صنعت، معدن و تجارت انجام نمی‌شود و مقدار عددی آن مبهم است. همچنین تصویب تسهیلات تکلیفی برای نظام بانکی منجر به ناکارایی تسهیلات اعطایی و عدم بازپرداخت وام و بروز مشکلاتی برای اعتبارسنجی طرح‌های پیشنهادی خواهد شد.

۲. عباراتی مانند «ظرفیت‌های قوی»، «اختصاص همه‌جانبه» و «بیکاران و کولبران زحمتکش» نیازمند اصلاحات ویرایشی است.



**ماده (۸) -** پیشنهاد می‌شود درآمدهای معابر مرزی واریز به حساب مشترک فرمانداری و هنگ مرزی شهرستان که بر اساس دستورالعمل ذیل هزینه و سرمایه‌گذاری گردد:

الف) کلیه هزینه‌های اداری و نیروی انسانی و تجهیزات و امکانات داخل معابر از محل این درآمد تأمین گردد.

ب) بیست درصد ( $20\%$ ) درآمد حاصله با نظارت فرمانداری صرف طرح (پروژه)‌های عمرانی و خدماتی سطح شهر و روستاها گردد.

پ) ده درصد ( $10\%$ ) درآمد حاصله صرف هزینه‌های عمرانی و خدمات مرز شامل تأمین نیازهای پاسگاه‌های مرزی، امکانات مورد نیاز و خدمات مرزی نیروهای سپاه و مرزبانان گردد.

ت) ده درصد ( $10\%$ ) درآمد حاصله برای اقشار آسیب‌پذیر، افراد فاقد مسکن یا دارای مشکلات خاص و موردی و یا نیازمند معالجه و درمان، سازمان‌های مردم‌نهاد خیریه دارای مجوز فعالیت، امامان جمعه و جماعت، کارهای فرهنگی و حمایت از جامعه هنری و مساجد اختصاص پیدا کند.

ث) مابقی درآمد به تناسب شصت درصد ( $60\%$ ) و چهل درصد ( $40\%$ ) دستورالعمل در اختیار هنگ مرزی و فرمانداری قرار گرفته و با نظارت استانداری و شورای شهرستان جهت طرح (پروژه)‌های عمومی عمرانی (جاده‌های مواصلاتی، ساخت مدارس آموزشی مناطق محروم و سایر کارهای عام‌المنفعه) و عمران مرزی شهرستان و منابع لازم جهت پشتیبانی و تأمین نیرو و ماشین‌آلات اختصاص یابد.

#### - نکات قابل توجه ماده (۸) طرح:

۱. در ابتدای این ماده از عبارت (پیشنهاد می‌شود) استفاده شده است که از نظر ادبیات تقنینی نامفهوم است.
۲. مشخص شدن درآمد و هزینه اختصاصی در قالب این طرح مغایر اصل پنجاه و سوم (۵۳) قانون اساسی است و سبب عدم شفافیت هزینه‌ها و درآمدها خواهد شد.
۳. ارزشگذاری کالا در مرز بدون حضور گمرک با مشکلات جدی روبه‌روست.

۴. انتفاع دستگاه‌ها از واردات سبب تشویق دستگاه‌ها برای گسترش واردات می‌شود و نباید درآمد مجریان قانون را به میزان واردات مرتبط کرد.

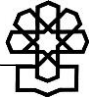
۵. هزینه‌کرد درآمدهای حاصل از واردات برای برخی اشخاص مانند امامان جمعه و یا مساجد موجب بروز مشکلاتی حاشیه‌ای برای آنها شده و این حاشیه‌ها در شأن نهادهای مذهبی و دینی نیست.

۶. اختصاص بودجه طرح (پروژه)‌های عمومی عمرانی (جاده‌های مواصلاتی، ساخت مدارس آموزشی مناطق محروم و سایر کارهای عام‌المنفعه) و عمران مرزی شهرستان و منابع لازم جهت پشتیبانی و تأمین نیرو و ماشین‌آلات توسط هنگ مرزی و فرمانداری با اصول بودجه‌ریزی و شرح وظایف این دستگاه‌ها هیچ‌گونه سنخیتی ندارد.

**ماده (۹)** - بنا به تأکید اصل مترقی بیست‌ویکم (۲۱) قانون اساسی و همچنین قانون کار، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی برخورداری از بیمه تأمین اجتماعی که بنا به قرارداد فی‌مابین وزارت کشور و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (صندوق بیمه اجتماعی کشاورزان و روستاییان و عشایر کشور) در خصوص بیمه اجتماعی کولبران صورت پذیرفته لازم است تا دولت حداکثر یارانه بیمه تأمین اجتماعی کولبران زحمتکش عزیز را تقبل و پرداخت نماید.

#### - نکات قابل توجه ماده (۹) طرح:

۱. بیمه شدن کولبران به نوعی پذیرفتن شغل کولبری به عنوان شغلی رسمی است که مناسب نیست و می‌توان به جای آن از بیمه بیکاری استفاده کرد.
۲. واژه حداکثر یارانه در انتهای ماده مبهم است.



۳. به نظر می‌رسد اصل بیست‌ویکم (۲۱) قانون اساسی صحیح نیست.

۴. استفاده از عباراتی مانند (کولبران زحمتکش عزیز) نشان‌دهنده فاصله فراوان متن طرح از قواعد حقوقی و عمومی قانون‌نویسی است.

۵. به نظر می‌رسد بیمه نمودن این دسته از افراد اگرچه می‌تواند از نظر مزایای کوتاه‌مدت بیمه‌ای نظیر از کارافتادگی، پرداخت هزینه‌های مقطعی، بیمه بیکاری و غیره و نیز مستمری بازماندگان قابل توجه باشد، اما با توجه به اینکه این قشر از نظر مالی از بضاعت کافی برخوردار نیستند و در دسته حمایتی نظام تأمین اجتماعی چندلایه قرار می‌گیرند، بیمه نمودن آنها کمک چندانی به تغییر شرایط زندگی آنها نمی‌کند. نکته دوم اینکه بیمه نمودن فعالان معابر مرزی کشور (معابر کوله‌بری و تهلنجی) به معنای هویت دادن و رسمیت بخشیدن به مشاغلی است که اگرچه در مقیاس کوچک ولی به هر صورت در مغایرت با قوانین جاری کشور در حال انجام هستند، این موضوع می‌تواند زمینه را برای سایر مشاغل غیرقانونی فراهم آورد.

۶. راه‌حل «بیمه نمودن» تحت هر شرایطی و در خصوص مسائل مختلف کشور اعم از آسیب‌ها و مسائل اجتماعی، بیکاری، تورم و غیره در بلندمدت علاوه بر به بن‌بست کشاندن صندوق‌های بیمه‌ای، بار مالی قابل ملاحظه‌ای را به بودجه عمومی تحمیل می‌نماید.

---

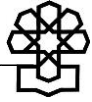
۱. اصل بیست‌ویکم (۲۱) - دولت موظف است حقوق زن را در تمام جهات با رعایت موازین اسلامی تضمین نماید و امور زیر را انجام دهد:

۱. ایجاد زمینه مساعد برای رشد شخصیت زن و احیای حقوق مادی و معنوی او.
۲. حمایت مادران، بالخصوص در دوران بارداری و حضانت فرزند و حمایت از کودکان بی‌سرپرست،
۳. ایجاد دادگاه صالح برای حفظ کبان و بقای خانواده،
۴. ایجاد بیمه خاص بیوگان و زنان سالخورده بی‌سرپرست،
۵. اعطای قیومت فرزندان به مادران شایسته در جهت غبطه آنها در صورت نبودن ولی شرعی.

## جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

اهمیت حفظ امنیت مرزها و خالی نشدن روستاهای مرزی از ساکنان و تأمین معیشت مرزنشینان مورد وفاق تصمیم‌گیران کشور است و برای ایجاد صرفه در فعالیت اقتصادی مولد در مرزها لازم است سیاست‌های مناسبی تدوین شود. ایجاد معابر موقت مرزی و معافیت‌هایی برای ورود برخی کالاها از طریق شناورهای دریایی (لنج تجاری) به صورت موقت و به عنوان مسکنی برای رفع معطل بیکاری بوده است که موجب تحول اساسی زندگی مرزنشینان نخواهد شد. افزایش سقف این معافیت‌ها علاوه بر آسیب به تجارت رسمی، شفافیت وصول درآمدها و هزینه‌ها را کاهش خواهد داد.

با توجه به ایرادهای اشاره شده طرح در بخش‌های قبل و مغایرت با برخی از اصول قانون اساسی و قوانین مرتبط، برای ساماندهی این موضوع، پیگیری اصلاح رویه‌های اجرایی جاری در مناطق مرزی در جهت توسعه پایدار و بلندمدت این مناطق مورد تأکید است. هرچند در کوتاه‌مدت کاهش یا حذف معافیت‌ها بدون ایجاد زیرساخت برای اشتغال پایدار سبب بحران اجتماعی و اقتصادی خواهد شد، اما افزایش سنواتی معافیت‌ها و تبدیل آن به قانون راه را برای اصلاح این رویه غلط در سال‌ها آتی دشوار خواهد ساخت. بنابراین پیشنهاد می‌شود آیین‌نامه دولت با لحاظ جمیع شرایط برای جلوگیری از بحران منطقه‌ای و آسیب به تجارت رسمی بازه مشخصی از معافیت‌های تجاری واردات کالا را در نظر گیرد و در بلندمدت معافیت‌ها در جهت ایجاد شغل پایدار و تسهیلات مالیاتی و بیمه‌ای و کاهش هزینه سکونت و سرمایه‌گذاری در مرزها ارائه گردد تا در آینده به جای مشاهده پدیده کولبری با تجار و بازرگانان و صنعتگران و تولیدکنندگانی در مرز مواجه باشیم که از امنیت پایدار مرزی در جهت رشد و توسعه ملی و منطقه‌ای استفاده کنند.



از جمله راهکارهای پیشنهادی می‌توان به ایجاد معافیت مالیاتی، بیمه‌ای و تخفیفات نرخ سود تسهیلات در سرمایه‌گذاری مولد و مناسب برای نقاط مرزی و اختصاص درآمدهای مرز برای هزینه در همان منطقه برای ایجاد زیرساخت، ایجاد مناطق تجاری مشترک با کشورهای همجوار اشاره کرد. ایجاد بندر، اسکله، بارانداز، انبار و گمرکات مجهز و زیرساخت مناسب و طراحی زنجیره شفاف توزیع و فروش تا نقاط داخلی کشور و افزایش شفافیت ورود و خروج کالا با استفاده از ابزارهای نوین منجر به بهبود فرایندهای واردات و صادرات در کشور خواهد شد و کنترل‌های امنیتی مرزها را نیز افزایش خواهد داد. در پایان مجدداً به این نکته اشاره می‌شود که ایجاد معابر مرزی و معافیت‌های موقت صرفاً برای تأمین حداقل معیشت مرزنشینان است و گره زدن معیشت تمامی مرزنشینان به تجارت با خارج کشور صحیح به نظر نمی‌رسد. از طرفی بیش‌تر مفاد این طرح دارای شأن آیین‌نامه‌ای است و در حال حاضر آیین‌نامه‌ای در دولت تصویب شده است یا به طور همزمان دولت در حال تدوین است که با افزایش سقف معافیت‌ها اشتغال و درآمد مرزنشینان را تضمین نماید. با توجه به تمامی مطالب اشاره شده فوق ایجاد اشتغال پایدار نیازمند نگاه توسعه‌ای به مرزهاست و با راهکارهای موقتی به نتیجه مناسب نخواهد رسید.

**تبدیل این طرح با محتوای مواد اشاره شده به قانون دائمی قابل توصیه**

**نیست و لازم است حصول اهداف این طرح از طریق شیوه‌ها و روش‌های مناسب**

**در قالب آیین‌نامه دولت پیگیری شود تا از انعطاف لازم برخوردار باشد.**

## منابع و مآخذ

۱. طرح ساماندهی معابر مرزی کشور (معابر کولبری و تهلنجی) مورخ ۱۳۹۶/۱۱/۲۸، شماره ثبت ۳۶۹ و شماره چاپ ۸۱۴.
۲. آیین‌نامه ساماندهی مبادله در بازارچه‌های غیررسمی موقت مرزی مصوب ۱۳۹۶/۰۵/۱ مصوب هیئت وزیران.
۳. آیین‌نامه اجرایی قانون ساماندهی مبادلات مرزی مصوب مورخ ۱۳۸۵/۰۵/۱ هیئت وزیران.
۴. آیین‌نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کم‌تر از ۵۰۰ تن (لنج تجاری) و ساماندهی و توسعه شناورها مصوب مورخ ۱۳۹۶/۵/۱۸ هیئت وزیران.
۵. قانون ساماندهی مبادلات مرزی مصوب سال ۱۳۸۴ مجلس شورای اسلامی.
۶. دستورالعمل اجرایی ماده (۱۱) تصویب‌نامه هیئت وزیران در خصوص آیین‌نامه ساماندهی مبادله کالا در بازارچه‌های غیررسمی موقت مرزی تصویب‌نامه شماره ۵۴۲۳۱/ت/۵۳۲۴۲-هـ مورخ ۱۳۹۶/۵/۷ هیئت وزیران.
۷. برآورد حجم قاچاق در سال ۱۳۹۵، اداره کل آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز.
۸. قانون امور گمرکی مصوب سال ۱۳۹۰ مجلس شورای اسلامی و آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب سال ۱۳۹۱ هیئت وزیران.
۹. نصیری مقدم، علی و افروز، الهه. سازمان‌های مناطق آزاد تجاری صنعتی، ظرفیتی برای توسعه مناطق محروم و مرزی، اقتصاد و جامعه سال سیزدهم، ش ۳۱، زمستان ۱۳۹۵.



شناسنامه گزارش

شماره مسلسل: ۱۶۴۹۲

عنوان گزارش: اظهارنظر کارشناسی درباره: «طرح ساماندهی معابر مرزی کشور (معابر کولبری و تهنجی)»

نام دفاتر: مطالعات اقتصادی (گروه بازرگانی)، مطالعات حقوقی، مطالعات سیاسی، مطالعات اجتماعی

تهیه و تدوین: امید شریفی

همکار: سامان پناهی

ناظران علمی: سعید غلامی باغی، سیدعلی روحانی

متقاضی: کمیسیون اقتصادی

اظهارنظرکنندگان خارج از مرکز: ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت صنعت معدن و تجارت، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و مرزبانی، وزارت اطلاعات، وزارت کشور.

واژه‌های کلیدی:

۱. ساماندهی معابر مرزی

۲. معافیت‌های مرزنشینی

۳. کولبری

۴. تهنجی

تاریخ شروع مطالعه: ۱۳۹۶/۱۱/۱۴

تاریخ خاتمه مطالعه: ۱۳۹۸/۴/۱

تاریخ انتشار: ۱۳۹۸/۴/۱۲

