

آشنایی با فرایندها و درآمدهای ناشی از ترانزیت کالا از کشور

معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل
وزارت راه و شهرسازی
خرداد ۹۵



جدول میزان کالای ترانزیت شده
بر حسب مرز ورودی و مرز خروجی
در سال ۱۳۹۳

مبادی ورودی عمده کالای ترانزیتی

میزان کالای ترانزیت شده بر حسب مرز ورودی در سال ۱۳۹۳

ردیف	مرز ورود	وزن(تن)
۱	پرویزخان	۳,۶۴۶,۱۰۸
۲	بندرعباس	۳,۳۲۱,۳۴۴
۳	بازرگان	۱,۱۷۹,۹۱۰
۴	باشماق	۱,۰۸۰,۰۰۷
۵	سرخس	۶۰۶,۰۴۶
۶	لطف آباد	۵۱۴,۵۱۷
	جمع	۱۰,۳۴۷,۹۳۲

مبادی خروجی عمده کالای ترانزیتی

میزان کالای ترانزیت شده برحسب مرز خروجی در سال ۱۳۹۳

ردیف	مرز خروج	وزن(تن)
۱	بندر امام خمینی	۴,۰۳۸,۷۶۶
۲	بندرعباس	۱,۰۷۳,۷۵۵
۳	لطف آباد	۱,۰۰۰,۸۰۲
۴	باشماق	۹۷۶,۰۷۲
۵	سرخس	۹۴۸,۶۳۹
۶	دوغارون	۷۲۶,۶۹۵
۷	بازرگان	۷۲۳,۳۸۳
۸	جلفا	۴۰۷,۹۳۶
	جمع	۹,۸۹۶,۰۴۸

آنچنان که از جداول صفحات قبل مشخص می شود، پنج مرز بازرگان - باشماق - بندرعباس - سرخس و لطف آباد هم از لحاظ ورود کالای ترانزیتی و هم خروج کالا جزء مرزهای عمده محسوب می شوند.

جمع بندی

موضوع شناسایی درآمد ناشی از ترانزیت از چند دیدگاه قابل بررسی است. یکی از تقسیمات، می تواند براساس نوع مرز (ورود / خروج) باشد. براین اساس، تقسیمات زیر برای احصاء درآمد وجود دارد:

الف - دریایی

ب - زمینی (جاده‌ای، ریلی)

مرز دریایی

الف) کرایه: درآمدهای ناشی از کرایه حمل دریایی برای ناوگان ملی کشتیرانی (حدود ۴۰٪)
 ب) عملیات بندری Port Dues: سازمان بنادر و دریانوردی در این مرحله با ارائه ۳ خدمت؛ یدک‌کشی (towage) - راهنمایی (pilotage) - طناب‌گیری (mooring) هزینه‌هایی را از صاحبان کشتی دریافت می‌نماید.

ج) عملیات THC (هزینه‌های جابجایی کالا در ترمینال): این عملیات که به‌طور معمول در ۴ مرحله به‌شرح زیر انجام می‌شود، درآمدهایی را برای سازمان بنادر و اپراتورها دربر دارد: برداشتن کانتینر از کشتی - حمل داخلی توسط کشنده - تخلیه از کشنده - بارگیری مجدد به کامیون صاحب کالا.

د) عملیات پس از اظهار گمرکی کالا: در مرحله چهارم و پس از اتمام امور گمرکی، هزینه‌های دیگری نیز از صاحب کالا به‌شرح ذیل دریافت می‌شود:

انبارداری (غیر از ۵ روز اول) - هزینه جابجایی اضافی در بندر (ناشی از اقدامات گمرک) - عوارض بندری و منطقه ویژه - بیمه کالا (مختص اتفاقات در بندرگاه) - هزینه‌های اسنادی - استریپ کانتینر و جابجایی و ارزیابی.

مرز جاده‌ای

منظور از مرز جاده‌ای، مبادی ورودی و خروجی رسمی کشور است که در آنها پایانه مرزی مستقر می‌باشد. در گذر از پایانه مرزی، چنانچه مرز را به‌عنوان بندرگاه در نظر بگیریم، به‌جز هزینه سمپاشی و هزینه‌های ناشی از ترانشیپمنت کالا، هزینه دیگری دریافت نمی‌شود. هزینه‌های ترانشیپمنت، متناسب با هر مرز به‌شرح زیر می‌باشد:

هزینه جابجایی - هزینه انبارداری - تخلیه - بیمه

مرز ریلی

ترانزیت ریلی

- نوع کالای ترانزیتی ریلی از ایران با توجه به تولیدات و صنایع کشورهای همسایه متفاوت است.
- کالاهای عمده عبوری از ایران از طریق ریل: پنبه، کود شیمیایی و گوگرد است.
- در میان کشورهای همسایه ایران، ازبکستان سالانه حدود **یک میلیون و دویست هزار تن** پنبه تولید می کند که حدود ۴۰۰ هزار تن از ایران عبور می کرد که در سال ۹۴ مقدار عبوری به ۲۵۰ هزار تن افزایش رسیده است.
- کشورهای ازبکستان ، قرقیزستان و قزاقستان تولید کود و تاجیکستان تولید سالانه ۱۶۰ هزار تن شمش آلومینیم را دارند.

فرایند ترانزیت ریلی

- پس از تعیین قیمت و گرفتن تخفیفات، قرارداد بسته شده و واگن در مبدا بارگیری می شود. وقتی بار به مرز ورودی ایران می رسد، نماینده شرکت فورواردر مقیم در مرز که موظف به انجام کلیه کارهای شرکت در رابطه با بازکردن در واگن، قرنطینه، گمرک، احراز هویت و ... می باشد، ورود واگن ها را به گمرک اظهار می کند.

فرایند ترانزیت ریلی

- گمرک ابتدا واگن ها را بررسی کرده و در صورت عدم مشکل، نامه قرنطینه را با توجه به واگن های اظهارشده، صادر می کند. برای صدور آن، کارشناس گمرک معمولاً برای طی مسیر ساختمان گمرک تا ایستگاه راه آهن، مبلغی را به عنوان دیماند دریافت می کند. به صورت رندم نیز واگن ها اسکن می شوند. بعد از تایید گمرک و پلمپ واگن ها، اظهارنامه صادر می شود.
- به منظور تضمین حقوق ورودی عبور کالای خارج، بن بیمه توسط نماینده خریداری شده و نزد گمرک (ذینفع) گذاشته می شود.

فرایند ترانزیت ریلی

- در صورت آماده نشدن و عدم تحویل به موقع اظهارنامه به راه آهن (به دلایل متفاوت)، راه آهن حق توقف (خواب واگن) دریافت می کند که حدوداً ۳۰٪ احتمال خواب واگن وجود دارد. اظهارنامه صادره به راه آهن ابراز شده و راه آهن به توزین واگن ها می پردازد.
- پس از انجام امور مربوطه، راه آهن بابت حق استفاده واگن به صاحب واگن مبلغی پرداخت می کند. سپس در صورت نیاز تعویض بوژی توسط راه آهن انجام می شود. در صورتی که مبدا بارگیری داخل ایران باشد بارنامه توسط راه آهن صادر شده و کرایه حمل گرفته می شود. و در صورتی که صاحب کالا تمایل داشته باشد می تواند کالا را نیز بیمه نماید.

فرایند ترانزیت ریلی

- هر نماینده مبلغی را بابت انجام کارهای شرکت به صورت کارمزد دریافت می کند. وقتی بار به مرز مقصد رسید، نماینده شرکت در آنجا بار را تحویل گرفته و قبض انبار صادر می شود. اگر بار وارد بندر شود، ۳۰ روز مدت انبارداری داده می شود تا بار به کشور مقصد حمل شود که بابت این مدت هزینه ای پرداخت نمی شود. و اگر مرز خشکی باشد به گونه ای که می بایست ادامه مسیر داده شود، بار حمل می شود. در نهایت کمیسیون شرکت توسط صاحب کالا (متقاضی حمل) پرداخت می شود.



- [جمع بندی پرسشنامه ناوگان ریلی](#)
- [محورهای ترانزیتی](#)
- [جدول عملکرد مرز ریلی سرخس](#)
- [سبد کالای ترانزیت ریلی سال 94](#)
-

[ترانزیت جاده‌ای](#)

در یک نگاه کلی به ترانزیت جاده‌ای، می‌توان از ۲ جنبه رویه‌های گمرکی و رویه‌های حمل‌ونقلی موضوع را بررسی نمود. هر کالایی که وارد کشور می‌شود، مشمول پرداخت عوارض گمرکی می‌شود و در نتیجه کشورها به منظور جلوگیری از عدم پرداخت حقوق و عوارض گمرکی کالاهایی که از کشور ترانزیت می‌گردد، در مرز ورودی پس از بازرسی دقیق کالا متناسب با نوع و میزان کالا و مقررات گمرکی وجه نقد یا ضمانت‌نامه‌هایی را از شرکت حمل‌ونقل یا صاحب کالا دریافت می‌نمایند.

براین اساس، در حال حاضر ۲ رژیم گمرکی در خصوص تضمینات (هرآنچه فعالیت گمرک را مبنی بر اینکه متعهد به گمرک اجرا خواهد شد، تأمین نماید) وجود دارد:

الف - اخذ ضمانت نامه (که بیمه نامه تعهد پرداخت حقوق ورودی عبور کالای خارجی جایگزین آن شده است).

ب - استفاده از منافع کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل و نقل بین المللی کالا در جاده ها تحت کارنه تیر (TIR)

در خصوص بند الف و براساس اظهار صاحب کالا و بررسی گمرک ارزش کالا، مشخص شده و متناسب با آن، بیمه نامه صادر می شود.

به طور متوسط کالاهای عبوری از قلمرو به ازاء هر کانتینر حدود ۲۰۰ هزار تومان بیمه می شوند. در حال حاضر، گمرک ایران با چند شرکت بیمه از جمله بیمه پاسارگاد و کارآفرین قرارداد دارد.

استفاده از دفترچه کارنه تیر با عضویت شرکت حمل و نقل بین‌المللی کالا در اتاق بازرگانی ایران (به عنوان مؤسسه ضامن) و امکان سنجی مالی و فنی شرکت توسط اتاق انجام می‌شود. در حال حاضر، ۳ نوع دفترچه کارنه تیر توسط اتاق ایران صادر می‌شود:

دفترچه‌های ۲۰ برگی - ۱۶ برگی - ۶ برگی
که به طور متوسط هزینه هر دفترچه ۳۴۰ تومان می‌باشد.



گمرک بابت خدماتی که ارائه می‌کند، مبالغی را به شرح زیر دریافت می‌نماید:

هزینه تعیین تعرفه: نمونه هایی که قبل از ورود کالا درخواست تعیین تعرفه می شود.	
هزینه مراقبت: در انبارهای اختصاصی و نقاط خارج از گمرک برای هر نفر در روز	
ساعتی ۷ هزار تومان و در شب هر نفر ساعتی ۱۰ هزار تومان	
هزینه بدرقه کالا: هر شبانه روز ۵۰ هزار تومان	
توزین (هر بار):	۵.۰۰۰ تومان
اسکن (X-Ray):	۷۰.۰۰۰ تومان
پلمپ (سیل):	۸.۰۰۰ تومان
هزینه های خدمات فوق العاده (دیماند):	
روزهای تعطیل	۲۵.۰۰۰ تومان
ساعات غیراداری	۱۶.۰۰۰ تومان

رویه های حمل و نقلی عبور کالای ترانزیتی

درخصوص حمل و نقل جاده ای و نحوه عبور کالای ترانزیتی از کشور ۲
رویه وجود دارد:

الف - عبور از کشور با قرارداد راه بارنامه بین المللی جاده ای کالا (CMR) که
توسط شرکت کریر صادر و به امضای فرستنده کالا می رسد.

درحال حاضر، براساس مبالغ و کرایه مسیرهای خاص، حق کمیسیون بابت
صدور سند حمل (CMR) به طور متوسط به مبلغ ۲۰۰ هزار تومان دریافت
می شود.

ب - رویه دیگر حمل و نقل جاده ای، استفاده از بارنامه حمل داخلی به منظور
ترانشیپمنت به یک وسیله دیگر در مرز است. درحال حاضر حدود ۱۰٪
کالاهای عبوری از این رویه استفاده می نمایند.

حقوق و عوارض دولتی در جاده‌ها

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، متولی وصول حقوق و عوارض مربوط به ترانزیت جاده‌ای می‌باشد.

این سازمان در قالب عناوین زیر و براساس قانون تردد وسایل نقلیه خارجی، مبالغی را اخذ می‌نماید:
الف- **عوارض متقابل:** اخذ عوارض متقابل از وسایل نقلیه خارجی متعلق به کشورهای که از وسایل نقلیه ایرانی به‌طور یک‌جانبه عوارض و مالیات دریافت می‌نمایند.

ب- **اخذ مابه‌التفاوت سوخت از ناوگان جاده‌ای خارجی** براساس طول مسیر تردد و متوسط مصرف سوخت هریک از وسایل نقلیه خارجی.

از ناوگان جاده‌ای کشورهای همسایه بابت هر لیتر سوخت به‌طور متوسط ۳۰ سنت یورو دریافت می‌شود.

ج- **اخذ عوارض تن- کیلومتر از ناوگان جاده‌ای ایرانی** به‌ازای هر یک‌تن کالای عبوری در یک کیلومتر مبلغ ۱۰ تومان اخذ می‌گردد. به‌طور مثال؛ از مرز بندرعباس تا دوغانر برای ۲۲ تن بار حدود ۵۰۰ هزار تومان دریافت می‌شود. [نقشه](#)

جدول مابه‌التفاوت سوخت و عوارض رفتار متقابل

کشور	مابه‌التفاوت سوخت	عوارض رفتار متقابل
افغانستان	۳۰ سنت یورو	۱۰۴ دلار + ۱۲۰ یورو
ترکمنستان	۰	۱۶۰ دلار
آذربایجان	۲۰ سنت یورو	۲۸۰ دلار + ۱۶۰ دلار بابت حمل کالای خطرناک: ۳۶۰ دلار
ازبکستان	۳۰ سنت یورو	۲۰۰ دلار + ۱۰۸ دلار برای ارتفاع بالاتر از ۴ متر
ارمنستان	۳۰ سنت یورو	۲۲۰ دلار (چنانچه در مرز نوردوز تخلیه شود، عوارض اخذ نمی‌شود)
قرقیزستان	۳۰ سنت یورو	۰
قزاقستان	۰	۰
عراق	تانک‌دار: ۳۰ سنت یورو معمولی: ۲۰ سنت یورو	۰
ترکیه	۰	۰
بلغارستان	۴۰ سنت یورو	۰

درآمدهای ناشی از کرایه ناوگان جاده‌ای

عمده‌ترین درآمد کشور از ترانزیت کالا از محل کرایه ناوگان داخلی می باشد. ناوگان غیرایرانی نیز کرایه حمل دریافت می نماید که البته مقدار قابل توجهی از آن را در طول مسیر عبور هزینه می نماید.

حداقل کرایه دریافتی به کشورهای اطراف از جمله CIS ، قفقاز، ترکیه و عراق ۶ میلیون تومان برای یک تریلی است.

درآمدهای ناشی از صدور انواع بیمه نامه

الف - بیمه سلامت رانندگان (اتباع خارجی) حدود ۳۰ هزار تومان

ب - بیمه مسئولیت CMR (براساس وزن کالا)

ج - بیمه شخص ثالث (به طور متوسط سالانه ۲ میلیون تومان)

د - بیمه نامه تعهد پرداخت حقوق ورودی عبور کالای خارجی

ه - بیمه محلی

و - کارت سبز

ز - بیمه تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر به مالکان کشتی

هزینه های مربوط به خروج کامیون از کشور

- دفترچه مالکیت بین المللی خودرو (یکساله) و پلاک ترانزیت: به طور متوسط ۷۰۰ هزار تومان
- کارنه دوپاساژ (تریپتیک و دیپتیک): برای هر سفر حدود ۲۰۰ هزار تومان
- هزینه صدور پروانه خروج موقت کامیون های ایرانی

هزینه های داخلی مربوط به خروج راننده از کشور

- هزینه صدور گواهینامه بین المللی (یکساله): ۸۳ هزار تومان
- اخذ پاسپورت و دفترچه خروج: ۵۰+۱۱۰ هزار تومان

- انیمشن ترانزیت

هزینه‌های مربوط به صنعت ترانزیت

- هزینه‌های ثابت:
 - هزینه‌های ثابت سرمایه‌ای مانند سرمایه‌گذاری در زیرساختها، هزینه‌های استهلاک و فرسودگی وسایط نقلیه.
 - هزینه‌های ثابت روزمره که مشتمل بر دستمزدها، هزینه‌های انبارداری، گمرکات، بازرسی، مدیریت و ... است.
- هزینه‌های جاری یا متغیر:
 - هزینه‌های جاری یا خدماتی مشتمل بر مجموع هزینه‌هایی است که در پایانه‌ها و یا ضمن حرکت در طول مسیر از انجام خدمات لازم پدید می‌آید.

هزینه‌های جاری یا متغیر

- عملکرد این‌گونه هزینه‌ها تابع هزینه‌هایی است که از ایستگاه مبدأ تا مقصد صرف می‌شود.
- هزینه‌های متغیر به دو گروه قابل طبقه‌بندی است:
 - الف) هزینه‌های متغیری که با مسافت طی شده رابطه نسبی دارد. یعنی هر قدر به مقدار مسافت طی شده افزوده شود، هزینه‌های متغیر نیز به همان نسبت افزایش می‌یابد، مانند هزینه‌های صدور پروانه تردد، سوخت و عوارض راهها.
 - ب) هزینه‌های متغیری که لزوماً رابطه مطلق با مسافت طی شده ندارند، مانند هزینه‌های خدمات گمرکی و استفاده از پایانه‌ها.
- هزینه‌های متغیر بسیار متنوع بوده و از یک نوع حمل‌ونقل به نوع دیگر، دارای تفاوت زیادی می‌باشد. لذا جزء کردن هزینه‌ها کار پیچیده‌ای است.

تعیین عدد و سال شاخص برای درآمدهای ترانزیتی

- درآمدها و هزینه‌های ناشی از ترانزیت کالا همانند تمامی مؤلفه‌های اقتصادی تحت تأثیر تغییرات اقتصاد کلان و شرایط منطقه‌ای (بازار) می‌باشد. به‌نحوی که تورم و رکود بر جریان کلی کالای ترانزیتی تأثیر گذاشته و شرایط امنیتی، سیاسی و اقتصادی کشورهای مبدأ و مقصد ترانزیت کالا نیز درآمدها و مقادیر آن را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

تعیین عدد و سال شاخص برای درآمدهای ترانزیتی

- درآمد ناشی از ترانزیت کالا تحت تأثیر دو پارامتر اصلی تکانه های اقتصاد کلان و شرایط منطقه‌ای (بازار) قرار دارد.
- لازم است مسیرهای ترانزیتی به‌صورت مستقل مطالعه شده و درنهایت جمع‌بندی ارائه شود. غیر از مسیر نوع کالا هم در میزان درآمدها و هزینه‌ها مؤثر است، بعضی از مسیرها (به‌خصوص مسیرهای سوختی) وابسته به نوع کالا است. لذا، تغییرات در قیمت کالا و شرایط و بازار جهانی نیز مقدار عبور کالا و درآمدها و هزینه‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

تعیین عدد و سال شاخص برای درآمدهای ترانزیتی

- یکی از عوامل دیگر که موجب می شود تا درآمدها و هزینه ها را در قالب مسیر بررسی نماییم، سیاست های اعمالی کشورهای مبدأ و مقصد کالای ترانزیتی می باشد. چنانچه بعضی از کشورهای همسایه و ماوراء همسایه اقدام به اخذ روادید، عوارض متقابل و از این دست هزینه ها می نمایند که همه این گونه هزینه ها تأثیرگذار در درآمدهای مربوطه می باشد. لذا؛ محاسبه درآمد واحد برای همه مسیرها و برای همه کالاهای غیرعلمی بوده و بهتر است به ازای هر مسیر ترانزیتی درآمد اعلام کرد.

پیشنهادهای

- درآمدها و هزینه های ناشی از ترانزیت کالا برای هر یک از مسیرهای عمده ترانزیتی در سال ۹۴ به تفکیک ریلی و جاده ای محاسبه شده و اعداد مذکور به عنوان سال مبنا در نظر گرفته شود و با ایجاد نرم افزاری نسبت به محاسبه سالانه درآمدها و هزینه های ناشی از ترانزیت بر اساس عملکرد هر مسیر اقدام نمود.

تحلیل مسیر ترانزیتی بازرگان - لطف آباد (ناوگان ایرانی):

- در این مسیر به علت مسائل امنیتی ترکیه و هزینه گزاف سوخت در کشور ترکیه، بعضی از ناوگان ایرانی تمایلی به تردد در خاک ترکیه ندارند، لذا پس از تخلیه کالا در مرز بازرگان، ناوگان ایرانی در مرز بارگیری می نمایند.
- در این مسیر عمده کالای ترانزیتی عبارتند از: ماشین آلات خدمات، قطعات اتومبیل، اتومبیل سواری، لوازم خانگی، مصالح ساختمانی و میوه.
- کرایه دریافتی: ۵ میلیون تومان
- در تمامی مسیرهای ترانزیتی گمرک در دو مرحله نسبت به توزین کامیون حامل کالای ترانزیتی اقدام می نماید. مرز ورود و خروج و در هر مرحله طبق بخشنامه وزیر محترم اقتصاد مبلغ ۵ هزار تومان و مجموعاً ۱۰ هزار تومان هزینه دریافت می نماید

تحلیل مسیر ترانزیتی بازرگان - لطف آباد (ناوگان ایرانی):

- هزینه های تعمیر و نگهداری:
- این نوع هزینه ها، با توجه به سن کامیون و همچنین رانندگی یا عدم رانندگی مالک کامیون متغیر می باشد.
- به طور متوسط در هر دو سفر ترانزیتی مبلغ ۴۰۰.۰۰۰ تومان بابت تعویض روغن و سرویس کامیون هزینه می شود و با احتساب سایر هزینه ها در هر سفر متناسب با سن ناوگان حدود ۵۰۰ هزار تومان هزینه می شود.
- هزینه های خوراک:
- این هزینه ها عموماً کنترل شده است، چون اکثر رانندگان شخصاً نسبت به پخت و پز اقدام می نمایند. در کل به طور متوسط حدود ۱۰۰ هزار تومان بابت خوراک در این مسیر هزینه می شود.

تحلیل مسیر ترانزیتی بازرگان - لطف آباد (ناوگان ایرانی):

- هزینه اسکان و هتل داری:
- هیچ یک از رانندگانی که نسبت به پرسش گری از آنها اقدام شد، هزینه ای بابت هتل و اسکان پرداخت نکرده اند، طبق اظهارات رانندگان به علت مسائل امنیتی و احتمال سرقت، راننده از کامیون فاصله نمی گیرد.
- بیمه شخص ثالث:
- بیمه شخص ثالث برای ناوگان ایرانی باتوجه به تخفیفات سنواتی متغیر می باشد. مبالغ اعلام شده سالیانه می باشد که باتوجه به زمان سفر ترانزیتی (Trip Time) حدود ۱۵ روز هزینه سرانه هر سفر بابت بیمه حدود ۶۵.۰۰۰ تومان می شود.
- نحوه محاسبه هزینه سرانه بیمه شخص ثالث:
- متوسط هزینه بیمه پرداختی ناوگان در یک سال $\div ۲۴$ (تعداد سفرهای محتمل ترانزیتی در یک سال)

تحلیل مسیر ترانزیتی بازرگان - لطف آباد (ناوگان ایرانی):

- عوارض آزادراه ها:
- باتوجه به استفاده و عدم استفاده ناوگان حمل و نقل از آزادراه ها، هزینه های مربوط به عوارض آزادراه ها نیز متفاوت می باشد. در این مسیر به طور متوسط ۷۲ هزار تومان بابت عوارض پرداخت شده است .
- هزینه های مربوط به نصب GPS :
- نصب GPS فعلاً مربوط به کامیون های تحت پوشش کارنه تیر می باشد. باتوجه به نوع و سطح خدمات ارائه شده مبالغ دریافتی بابت نصب GPS متفاوت است ولی به طور متوسط مبلغ ۳۱۳.۰۰۰ تومان در این مسیر دریافت شده است.

تحلیل مسیر ترانزیتی بازرگان - لطف آباد (ناوگان ایرانی)

- هزینه‌های ثابت:
- برخی از هزینه‌های مربوط به ناوگان به صورت ثابت بوده و برای یکبار دریافت می‌گردد. این هزینه‌ها عبارتند از:
- هزینه نصب GPS - هزینه دفترچه مالکیت خودرو - گواهینامه رانندگی - پلاک ترانزیت و هزینه دفترچه خروج راننده. البته هر ۳ ماه مبلغ ۲۵.۰۰۰ تومان بابت بهروزرسانی GPS اخذ می‌گردد. بابت تمدید سالانه دفترچه مالکیت خودرو و گواهینامه رانندگی نیز مبلغ ۷۳ هزار تومان دریافت می‌شود.

جمع‌بندی درآمدها و هزینه‌های مسیر ترانزیتی بازرگان - لطف آباد به ازاء هر سفر ترانزیتی (تومان)

۳۵۰,۰۰۰	درآمدهای شرکت فورواردر
۱۶۴,۰۰۰	درآمدهای شرکت کریر
۵,۲۴۰,۰۰۰	درآمد های ناوگان
۹۴,۴۰۰	درآمدهای خدمات گمرکی
۳۱۴,۰۰۰	درآمدهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
۱,۱۱۴,۸۳۳	درآمدهای بخش خصوصی
۱,۰۷۵,۰۰۰	هزینه های ثابت
۷۲,۰۰۰	جرایم رانندگی
۶۵۲,۰۰۰	هزینه سوخت
۶۶۹,۳۷۵	هزینه ویزای کشور مقابل

درآمدهای شرکت‌های فورواردر و کریر:

- طبق آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا، شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا اشخاص حقوقی هستند که به منظور تصدی عملیات حمل و نقل بین‌المللی کالا شامل فعالیت‌های فورواردی، کریری و یا توأم تشکیل می‌شوند.
- **فعالیت فورواردی عبارت از هماهنگی و ترتیب حمل کالا و فعالیت کریری تصدی بلافصل جابجایی کالا از کشوری به کشور دیگر طبق قرارداد حمل**
- **درآمد شرکت‌های فورواردی کاملاً متنوع می‌باشد و از ۲۰ هزار تومان به ازاء یک کامیون تا ۲ میلیون تومان متغیر است و کاملاً تابعی از شرایط بازار، نوع کالا و مقدار آن می‌باشد.**
- شرکت‌های کریر هم بابت صدور قرارداد CMR مبلغی بین ۱۷۰ - ۱۵۰ هزار تومان از رانندگان دریافت می‌نمایند.

جدول مبالغ دریافتی بابت ویزای کشورهای مجاور

کشور	مبلغ
ترکمنستان	شش ماهه 375 دلار
تاجیکستان	سه ماهه کثیرالسفر 165 دلار 6 ماهه کثیرالسفر 100 یورو
قزاقستان	6 ماهه 280 دلار
قرقیزستان	یک‌ماهه 370 دلار
افغانستان	260 دلار یکبار ورود (110 دلار ویزا - 150 دلار پاس رود)
	770 دلار (سه ماهه) (220 دلار ویزا - 450 دلار پاس رود)

برای ورود به کشور قزاقستان داشتن دوزبلاغ الزامی می‌باشد. سالیانه تعداد ۱۵۰۰ فقره دوزبلاغ توسط قزاقستان در اختیار سازمان راهداری قرار گرفته و از طریق انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل با اخذ مبالغی در اختیار شرکت‌های حمل و نقل قرار می‌گیرد.

کشور تاجیکستان باتوجه به روابط حسنه فی‌مابین در صورت ارایه دوزبلاغ توسط راننده از پرداخت عوارض ورود (۲۰۰ دلار) معاف می‌شود.

تحلیل مسیر ترانزیتی باشماق - بندر امام (سوخت):

- باتوجه به وضعیت بد امنیتی عراق کالای سوختی و نفتی که می‌بایست از طریق لوله منتقل شود، از طریق کامیون و از مسیر جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شود.
- عمده مسیرهای سوختی باشماق - بندر امام و پرویز خان بندر امام هستند.
- در این مسیر علاوه بر تمام هزینه‌های متعارف در موقع خروج از کشور سیاست باک پُر اعمال می‌شود و کامیون‌ها چه ایرانی و چه غیر ایرانی می‌بایست با باک پُر از مرز خارج شوند. البته با قیمت کشوری که کامیون قصد تردد در آنجا را دارد، محاسبه می‌شود. با در نظر گرفتن باک ۴۰۰ لیتری مبلغ ۴۰۰ هزار تومان توسط شرکت پخش فراورده های نفتی دریافت می‌شود.

تحلیل مسیر ترانزیتی باشماق - بندر امام (سوختی):

- در مرز باشماق بابت هزینه صدور پروانه تردد نمایندگان شرکتهای فورواردر مبلغ ۲۹۵.۰۰۰ تومان بدون لحاظ نمودن تناژ کالا دریافت و مبلغ درخواستی سازمان راهداری را واریز و مابقی را نزد خود نگه می‌دارند.
- در عبور از مرز باشماق اقلیم کردستان مبلغ ۲۵.۰۰۰ دینار عراقی بابت ویزا دریافت می‌نماید که با نرخ دینار (۲۰۷) برابر تومان) مبلغ ۶۷۵۰۰ بابت ویزا از رانندگان دریافت می‌شود.
- از مجموع عملکرد ۱.۱۰۴.۰۰۰ تنی ترانزیت ورودی مرز باشماق در سال ۱۳۹۴، ۹۷٪ مواد سوختی بوده است.

جدول درآمد-هزینه مسیر ترانزیتی بندرعباس - سرخس به ازاء یک سفر (مبالغ به تومان میباشد)

۲۵۰۰۰	درآمدهای شرکت فورواردر
۱۵۰,۰۰۰	درآمدهای شرکت کریر
۴,۲۲۳,۵۲۶	درآمد های ناوگان
۷۰,۰۰۰	درآمدهای خدمات گمرکی
۲۹۳,۳۳۳	درآمدهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
۲,۱۲۱,۸۷۵	درآمدهای بخش خصوصی
۹۸۰,۵۰۰	هزینه های ثابت
۰	جرایم رانندگی
۶۳۸,۳۳۳	هزینه سوخت
۶۷,۵۰۰	هزینه های صدور ویزا عوارض متقابل و...

تحلیل مسیر ترانزیتی بندرعباس - سرخس

- تمام مسیرهای ترانزیتی که مبدا آنها بندر می باشد، کاملاً متفاوت از مسیرهای زمینی می باشد.
- درآمدهای ناشی از ترانزیت کالا در بنادر کاملاً ویژه و خاص است. در مرزهای زمینی صرفاً کرایه حمل، عوارض مربوط به صدور پروانه تردد و ... دریافت می شود. در حالی که در مرزهای دریایی علاوه بر این درآمدها درآمدهای متنوع دیگری نیز وجود دارد که کشور را منتفع می سازد، این درآمدها عبارتند از:
 - الف) کرایه حمل دریایی برای ناوگان ملی کشتیرانی
 - آمار دقیقی از میزان حمل کالاهای ترانزیتی به تفکیک ناوگان ملی و غیرملی وجود ندارد. علی ایحال؛ باتوجه به سهم ۴۰٪ ناوگان ملی در حمل و نقل دریایی می تواند با اشاعه موضوع به ترانزیت سهم ۴۰ درصدی از حمل ترانزیتی را نیز برای ناوگان ملی در نظر گرفت.

تحلیل مسیر ترانزیتی بندرعباس - سرخس

- (ب) عملیات بندری: یدک کشی، راهنمایی، طناب گیری
- (ج) عملیات THC (هزینه های جابجایی کالا در ترمینال)
برداشتن کانتینر از کشتی، حمل داخلی توسط کشنده، تخلیه
از کشنده با دگیری مجدد به کامیون صاحب کالا در عملیات
پس از اظهار گمرکی
- انبارداری (غیر از ۵ روز اول)، هزینه جابجایی اضافی در بندر
(ناشی از اقدامات گمرک)، عوارض بندری و منطقه ویژه، بیمه
کالا (بیمه محلی) هزینه های اسنادی، استریپ کانتینر و
جابجایی و ارزیابی).

تحلیل مسیر ترانزیتی بندرعباس - سرخس

- در این مسیر چنانچه از حمل و نقل جاده ای استفاده شود، هزینه ها و
درآمدهای مرتبط با بخش جاده ای اعم کرایه حمل، عوارض صدور
پروانه تردد، هزینه سوخت مصرفی و ... همانند سایر مسیرها خواهد
بود.
- طول مسیر بندرعباس - سرخس ۱۷۵۳ کیلومتر می باشد. در این
مسیر ناوگان ایرانی و ترکمن فعال هستند.
- از این مسیر هم به شهرهای ترکمنستان (عشق آباد، چارجو، ماری)
تردد می نمایند. و همچنین به ماوراء ترکمنستان یعنی کشورهای
تاجیکستان (شهرهای دوشنبه و خجند) و قزاقستان (شهر آستانه)
تردد می شود.

جدول کرایه ناوگان در مسیرهای عمده ترانزیتی (از مبدا بندرعباس) بر مبنای حداقل ۲۰ تن بار

توضیحات	مبلغ (هزار تومان)	مسیر
در این مسیر ناوگان ایرانی فعال هستند	۲۸۰۰ - ۳۰۰۰	بندرعباس - دوغانرون
اضافه بر ۲۰ تن به ازاء هر تن به مقصد ترکمنستان ۲۰۰ هزار تومان به مقصد تاجیکستان ۴۰۰ هزار تومان و به مقصد قزاقستان ۶۰۰ هزار تومان اضافه می شود.	ترکمنستان: شهر عشق آباد: ۴۸۰۰ شهر ماری: ۵۶۰۰ شهر چارجو: ۵۰۰۰ ماوراء ترکمنستان: تاجیکستان: ۱۴۰۰۰-۱۵۰۰۰ قزاقستان: ۱۹۰۰۰-۲۰۰۰۰	بندرعباس - سرخس
در این مسیر افغان ها فعال هستند.	۵۰۰۰ - ۵۲۰۰	بندرعباس - میلک
منطقه کردنشین نزدیک سوریه	اربیل ۴۲۲ - ۴۸۰۰ سلیمانیه ۳۰۰۰ - ۳۴۰۰ دهوک ۳۶۰۰ - ۳۸۰۰ زاخو ۵۶۰۰ - ۶۰۰۰	بندرعباس - باشماق

جدول درآمد-هزینه مسیر ترانزیتی بندرعباس - سرخس به ازاء یک سفر (مبالغ به تومان میباشد)

۳۵۰,۰۰۰	درآمدهای شرکت فورواردر
۲۰۰,۰۰۰	درآمدهای شرکت کریر
۶,۰۰۰,۰۰۰	درآمد های ناوگان
۷۰,۰۰۰	درآمدهای خدمات گمرکی
۴۱۵,۰۰۰	درآمدهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
۱,۵۷۵,۸۳۳	درآمدهای بخش خصوصی
۱,۰۴۰,۰۰۰	هزینه های ثابت
۲۰,۰۰۰	جرایم رانندگی
۵۰۵,۰۰۰	هزینه سوخت
۶۶۹,۳۷۵	هزینه های صدور ویزا عوارض متقابل و...

هزینه سوخت

- استاندارد خاصی در مصرف سوخت فعلا در کشور تعریف نشده است.
- طبق گزارش مرکز پژوهشهای مجلس در آذر ماه ۹۴ متوسط مصرف سوخت هر کامیون با عمر متوسط ۲۰ سال در هر ۱۰۰ کیلومتر ۶۰ لیتر است.
- کامیون های ترانزیتی با حداقل بار به وزن ۲۰ تن و با عمر متوسط ۵ تا ۱۰ سال به طور متوسط ۵۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف سوخت دارند.