



تجارت مرزی ایران در تنگنای مدیریت چندگانه؛ از ازدحام کامیون‌ها تا ضرورت اصلاح ساختار و توسعه کربدورها

نشست بررسی روان سازی تردد از مرزها، توسعه کربدورهای جایگزین تجاری و تسهیل تجارت خارجی، با حضور مسئولین گمرک، حمل و نقل، جهاد کشاورزی و نمایندگان تشکل‌ها و فعالین حوزه حمل و نقل و کارگزاران گمرکی استان و نمایندگان اتاق‌های بازرگانی تبریز و ارومیه برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی تبریز، رضا جعفری، عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی تبریز، در این نشست با تأکید بر ضرورت اصلاح ساختار مدیریت مرزها اظهار کرد: مدیریت گمرکات باید به صورت یکپارچه و منسجم انجام شود، چراکه تعدد ارگان‌های تصمیم‌گیر در مرزها باعث ایجاد تضاد و تناقض در عملکرد شده و سرعت ارائه خدمات را کاهش داده است.

وی افزود: با وجود 7 پایانه مرزی مشترک با ترکیه، نباید تمامی بار ترافیکی و خدماتی تنها بر یک مرز متمرکز شود و می‌توان با تفکیک کارشناسی شده وظایف، فعالیت‌ها را میان مرزها توزیع کرد تا از شکل‌گیری صف‌های طولانی جلوگیری شود.

جعفری با اشاره به ظرفیت‌های موجود در مرز بازرگان گفت: فعال سازی گمرک ساری سو که در مجاورت گمرک بازرگان قرار دارد می‌تواند بخش قابل توجهی از مشکلات موجود را برطرف کند. همچنین گمرک ورودی باید صرفاً وظیفه کنترل اسناد را بر عهده داشته باشد و مراحل اصلی نظارت و ارزیابی در گمرکات داخلی انجام شود که این امر موجب کاهش هزینه‌ها و جلوگیری از تکرار فرآیندها خواهد شد.

وی با انتقاد از ضعف تجهیزات کنترلی در مرزها تصریح کرد: نبود دستگاه ایکس‌ری در مرزها موجب آسیب به اعتبار کشور شده و در صورت وجود این تجهیزات نیز باید کارایی آن‌ها به طور کامل تضمین شود، چراکه در غیر این صورت هم سرمایه و هم آبروی کشور تحت تأثیر قرار می‌گیرد.

عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی تبریز در ادامه با اشاره به ظرفیت حمل و نقل ریلی گفت: توسعه این بخش می‌تواند نقش مهمی در کاهش فشار بر حمل و نقل جاده‌ای و بهبود روند ترخیص کالا داشته باشد.

وی در پایان خاطرنشان کرد: ضروریست جلسه‌ای مشترک در قالب شورای منطقه‌ای برگزار شود تا مشکلات مرزی به صورت هماهنگ و یکپارچه میان طرفین بررسی و حل و فصل شود.

فرسودگی ناوگان حمل و نقل، تجارت کشور را با چالش جدی مواجه کرده است

سید احمد فتاح زاده، رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی تبریز، با اشاره به مشکلات تردد در مرزهای کشور اظهار کرد: صف‌های طولانی کامیون‌ها در مرزها هزینه‌های سنگینی را به رانندگان و فعالان اقتصادی تحمیل کرده و موجب تأخیر در رسیدن کالاها به مقصد می‌شود؛ از این رو برنامه ریزی جامع برای رفع این مشکل ضروری است.

وی با بیان اینکه فرسودگی ناوگان حمل و نقل عمومی کشور موجب کاهش راندمان و افزایش مصرف سوخت شده است، افزود: در حالی که چند هزار کامیون در مرزها معطل مانده و اجازه ورود به کشور را ندارند، باید با تسهیل ورود این کامیون‌ها، زمینه جایگزینی آن‌ها با ناوگان فرسوده و ارتقای بهره‌وری حمل و نقل کشور فراهم شود.

تسهیل تجارت خارجی با مشارکت دولت و بخش خصوصی

طاهر روحی، معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار آذربایجان شرقی، با قدردانی از همراهی فعالان اقتصادی، بخش خصوصی و تجار در تأمین کالاهای مورد نیاز کشور در دوران جنگ، گفت: با وجود شرایط خاص آن مقطع، هیچ کمبودی در بازار احساس نشد و مردم توانستند بدون دغدغه کالاهای اساسی خود را تأمین کنند.

وی افزود: در این مدت، جلسات ستاد تسهیل و کارگروه تنظیم بازار به صورت مستمر برگزار شد، از گمرکات بازدید به عمل آمد و با اتخاذ مصوبات لازم، کالاهای رسوب کرده با سرعت بیشتری ترخیص شدند. همچنین برای تأمین کالاهای اساسی از جمله برنج، روغن و مواد اولیه، از ظرفیت منطقه آزاد ارس و استان‌های شمال غرب کشور استفاده شد.

روحی با تأکید بر ظرفیت بالای استان‌های آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی، اردبیل و منطقه آزاد انزلی در پشتیبانی از واردات، اظهار کرد: این مناطق می‌توانند مکمل بنادر کشور باشند و برای تحقق این هدف، همکاری و تسهیل‌گری همزمان بخش دولتی و خصوصی ضروری است.

وی با اشاره به لزوم اصلاح قوانین و رفع موانع موجود در حوزه تجارت خارجی، خاطرنشان کرد: برخی قوانین بازدارنده نیازمند بازنگری هستند و باید با استفاده از ظرفیت‌های ستاد تسهیل، شورای گفت‌وگو و شورای برنامه ریزی، روند تجارت روان‌تر شود. همچنین تجهیز گمرکات شمال غرب، رفع کمبودهای زیرساختی و نیروی انسانی و برگزاری نشست‌های مشترک میان گمرکات ایران و کشورهای همسایه از دیگر ضرورت‌هاست.

معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار آذربایجان شرقی توسعه حمل و نقل ریلی در کنار حمل و نقل جاده‌ای را ضروری دانست و گفت: بخشی از مشکلات گمرکی ماهیت نرم افزاری دارد و باید با به روزرسانی فرآیندها و استفاده از فناوری‌های نوین برطرف شود.

وی با تأکید بر لزوم حرکت از حمل و نقل راننده محور به سمت شرکت محور، خواستار ایجاد شرکت‌های توانمند حمل و نقل بین‌المللی، افزایش ظرفیت تردد مرزها، برون‌سپاری بخشی از امور به بخش خصوصی و استفاده از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه لجستیک شد.

روحی همچنین به اجرای طرح گمرک سیار اشاره کرد و گفت: بر اساس این طرح، کالاها به جای تخلیه در گمرک، مستقیماً به انبار کارخانه‌ها منتقل و در همان محل ترخیص می‌شوند که این اقدام می‌تواند روند ترخیص را تسریع کند.

وی در پایان با اشاره به مصوبه هیئت وزیران درباره مدیریت یکپارچه بازارچه‌های مرزی، اظهار کرد: استانداران از اختیارات لازم برای مدیریت این بازارچه‌ها برخوردار هستند و با کاهش موانع و تسهیل فرآیندها می‌توان شرایط تجارت خارجی را بهبود بخشید.

ضعف حمل و نقل و تأخیر در مرزها تهدیدی جدی برای بازارهای صادراتی ایران است

سید یوسف حسینی، رئیس کمیسیون صادرات و مدیریت واردات، با اشاره به چالش‌های موجود در حوزه حمل و نقل و تجارت خارجی، بر ضرورت برنامه ریزی برای مسیرهای

جایگزین تجاری تأکید کرد و گفت: امیدواریم دیگر شاهد جنگ نباشیم، اما باید برای هر سناریوی احتمالی آماده بوده و مسیرهای جایگزین برای بنادر و مبادی تجاری کشور پیش بینی شود.

وی با بیان اینکه تولیدکنندگان و تجار مدت ها در مرزها معطل می ماندند، افزود: پس از عبور کالاها از دستگاه ایکس ری، برخی محموله ها مجدداً مورد بازرسی قرار گرفته و بسته بندی آن ها باز می شود که این موضوع موجب آسیب دیدگی، کاهش کیفیت و حتی فساد برخی محصولات، به ویژه کالاهای کشاورزی، می شود.

رئیس کمیسیون صادرات و مدیریت واردات با اشاره به مشکلات امنیتی و قاچاق در مرزها اظهار کرد: بخش قابل توجهی از موارد قاچاق توسط کامیون های ایرانی انجام می شود و به همین دلیل سخت گیری طرف ترکیه تا حدی قابل درک است، اما ساماندهی شرکت های حمل و نقل و حرکت به سمت حمل و نقل شرکت محور می تواند بسیاری از این مشکلات را برطرف کند.

وی در پایان با تأکید بر اهمیت حفظ بازارهای صادراتی گفت: در بازارهای جهانی جایگاه ثابتی برای هیچ کشوری وجود ندارد. اگرچه محصولات کشاورزی ایران از کیفیت بالایی برخوردارند، اما ضعف در حمل و نقل، تأخیر در مرزها و آسیب دیدن کالاها، موجب کاهش قدرت رقابت و از دست رفتن بازارهای صادراتی می شود.

لزوم تکمیل کریدور شمال و جنوب

بشیر جعفری، رئیس کمیسیون کشاورزی، آب و محیط زیست اتاق بازرگانی تبریز، با تأکید بر ضرورت توسعه زیرساخت های تجاری کشور، خواستار تکمیل بخش غربی کریدور شمال و جنوب و تسریع در تکمیل مسیرهای منتهی به مرز نوردوز شد.

وی همچنین بر توسعه و ساماندهی پایانه های مرزی نوردوز و امکان سنجی ایجاد گذرگاه های جدید در شمال غرب کشور تأکید کرد و گفت: ترخیص کالا در قالب کریدورسازی و تقویت زیرساخت های ریلی می تواند نقش مهمی در تسهیل تجارت ایفا کند.

رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق بازرگانی تبریز در پایان خواستار اتصال زیرساختی مسیر خاوران به تبریز و توسعه ظرفیت های لجستیکی شد.

نبود مدیریت واحد، عامل اصلی بحران در مرزهای کشور

فاطمه قنبریور، رئیس کمیسیون بازرگانی، حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ارومیه، بر ضرورت تشکیل کارگروه مشترک میان گمرکات آذربایجان شرقی و آذربایجان غربی و همچنین تعامل مستمر کمیسیون های حمل و نقل دو استان تأکید کرد و گفت: مهم ترین مشکل حوزه حمل و نقل، نبود هماهنگی میان دستگاه های متولی است و تا زمانی که مدیریت واحد در پایانه های مرزی شکل نگیرد، تحقق روان سازی تردد مرزها امکان پذیر نخواهد بود.

وی با اشاره به مشکلات ایجادشده در دوران جنگ اظهار کرد: کامیون های ایرانی به دلیل نداشتن بیمه سبز و ویزا با محدودیت های جدی در تردد مواجه بودند و با وجود تلاش برای استفاده از کامیون های خارجی، راهکار مؤثری برای حل این مشکل ارائه نشد. به گفته وی، هرچند استانداران اختیاراتی در حوزه مدیریت مرزها دارند، اما این اختیارات محدود بوده و پاسخگوی همه مشکلات نیست.

قنبریور با انتقاد از معطل ماندن کامیون ها و کشنده های وارداتی در مرزها افزود: نگرانی از اشباع بازار نباید مانع ورود کامیون های جدید شود، زیرا کشور برای توسعه کریدورهای شمال - جنوب و نوسازی ناوگان حمل و نقل به این خودروها نیاز دارد. وی پیشنهاد کرد کامیون های فاقد ثبت سفارش نیز با اخذ جرایم قانونی تعیین تکلیف و وارد شوند تا از خواب سرمایه ملی جلوگیری شود.

وی همچنین با اشاره به مشکلات امنیتی مرز بازرگان گفت: تا زمانی که امنیت این مرز تأمین نشود، بسیاری از رانندگان، به ویژه رانندگان خارجی، تمایلی به تردد از این مسیر نخواهند داشت. نبود دستگاه ایکس ری و تشدید کنترل ها از سوی ترکیه از جمله مشکلاتی است که ضرورت تجهیز هرچه سریع تر مرز بازرگان به تجهیزات نظارتی را نشان می دهد.

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی ارومیه با اشاره به ظرفیت حمل و نقل ریلی خاطرنشان کرد: طی دو سال گذشته پیشنهاد تجهیز ایستگاه راه آهن قره تپه سلماس برای انتقال بار از طریق ریل مطرح شده، اما همکاری لازم میان استان های آذربایجان شرقی و آذربایجان غربی در این زمینه شکل نگرفته است. وی افزود: در حال حاضر حدود ۳۶۰۰ کامیون در صف مرز بازرگان قرار دارند و بخش خصوصی آمادگی دارد با حمایت دولت در توسعه زیرساخت ها، نگهداری مرز و حتی تأمین نیروی انسانی مشارکت کند.

عدم اجرای تفاهم نامه های مشترک مرزی

رضا کامی، رئیس انجمن کارگزاران گمرکی استان آذربایجان شرقی، با اشاره به تداوم مشکلات مرزی اظهار کرد: سال هاست که مسائل و چالش های موجود در مرزها مطرح می شود و دستگاه های دولتی نیز به خوبی از آن ها آگاه هستند، اما تاکنون اراده جدی برای رفع این مشکلات وجود نداشته است.

وی مهم ترین مانع در مسیر تسهیل تجارت را نبود هماهنگی میان دستگاه های اجرایی و سازمان های متولی دانست و افزود: ناهماهنگی های داخلی و بین سازمانی خسارت هایی به تجارت وارد می کند که در بسیاری از موارد از آثار قوانین محل کسب و کار نیز بیشتر است.

کامی با اشاره به مشکلات مرز بازرگان تصریح کرد: با وجود چالش های متعدد در این مرز، تفاهم نامه های مختلفی میان ایران و ترکیه در حوزه تجارت و کنترل مرزی به امضا رسیده، اما بخش قابل توجهی از آن ها اجرایی نشده است. از جمله تفاهم نامه «کریدور سبز» میان دو کشور که می تواند نقش مهمی در تسهیل تجارت داشته باشد، اما همچنان عملیاتی نشده است.

رئیس انجمن کارگزاران گمرکی آذربایجان شرقی همچنین به تفاهم نامه های همکاری میان استان های شمال غرب ایران و شرق ترکیه در حوزه تجارت الکترونیک و همکاری های اقتصادی اشاره کرد و گفت: بسیاری از این توافقات نیز به مرحله اجرا نرسیده اند.

وی در پایان خواستار تشکیل کمیته ای مشترک میان استان های شمال غرب کشور شد و تأکید کرد: این استان ها باید با هماهنگی و هم صدایی بیشتر، مطالبات مشترک خود را در حوزه تجارت، حمل و نقل و گمرک پیگیری کنند تا روند رفع مشکلات با سرعت بیشتری دنبال شود.

نبود متولی واحد و ضعف زیرساخت های مرزی، عامل اصلی کندی تجارت و حمل و نقل است

حمیدرضا باراندوزی، رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمال غرب کشور، با بیان اینکه مشکلات مرزی بارها مطرح شده اما تاکنون اراده جدی برای حل آن ها وجود نداشته است، اظهار کرد: نبود متولی واحد در مرزها و پایانه های مرزی موجب بروز مشکلات متعدد شده و روان سازی تردد باید به نخستین اولویت دستگاه های مسئول تبدیل

شود.

وی با تأکید بر اینکه توقف کامیون ها در مرزها خسارت های سنگینی به فعالان اقتصادی وارد می کند، افزود: تشریفات زائد اداری در مرزها باید به حداقل برسد تا روند ترخیص و عبور کالا با سرعت بیشتری انجام شود.

باراندوزی همچنین با اشاره به مشکلات امنیتی در مرز بازرگان گفت: وقوع سرقت قطعات کامیون، جاسازی کالای قاچاق و سایر تخلفات، ضرورت تقویت زیرساخت های نظارتی را دوچندان کرده است. نصب دستگاه ایکس ری در مرز بازرگان می تواند تمامی کامیون های خروجی را پیش از ورود به خاک ترکیه کنترل کرده و در صورت مشاهده هرگونه تخلف، مشکل در داخل کشور برطرف شود.

رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمال غرب کشور بر لزوم تقویت رایزنی های دیپلماتیک برای افزایش همکاری و پذیرش طرف مقابل در مرزها نیز تأکید کرد و گفت: تعدد سامانه های اداری، قطعی اینترنت و اختلال در سامانه های الکترونیکی از دیگر موانع جدی در مسیر تسهیل تجارت و حمل و نقل بین المللی است.

انتقال ترخیص به پس کرانه ها و تفکیک مرزها، راهکار کاهش ازدحام مرزی است

علی اکبر ذاکری، رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی استان، با بیان اینکه بیشترین آسیب ناشی از کندی روند روان سازی مرزها متوجه شرکت های حمل و نقل بین المللی است، اظهار کرد: این شرکت ها هم سرمایه و هم زمان خود را در مرزها از دست می دهند، بنابراین باید برای کاهش حجم تردد و ترخیص کالا از مرز بازرگان راهکارهای عملی اتخاذ شود.

وی یکی از راهکارها را انتقال بخشی از فرآیند ترخیص کالا به پس کرانه ها و مراکز لجستیکی در شهرهایی مانند خوی، ارومیه، سهلان و جلفا دانست و افزود: با انجام تشریفات گمرکی در این مراکز، فشار بر مرز بازرگان کاهش یافته و روند خروج کالا تسهیل می شود.

ذاکری همچنین بر ضرورت تفکیک کالاها میان مرزهای مختلف تأکید کرد و گفت: کالاهای اساسی و فاسدشدنی می توانند از مرز رازی عبور کنند و سایر کالاها نیز بر اساس نوع و ماهیت خود از دیگر مرزهای استان تردد داشته باشند تا بار ترافیکی مرزها متوازن شود.

وی در بخش دیگری از سخنان خود درباره کشنده های معطل واردات در آن سوی مرز اظهار کرد: مطابق قانون، کالای وارد شده به کشور تنها سه وضعیت دارد؛ یا باید به صورت قطعی ترخیص شود، یا مرجوع شود و یا متروکه اعلام شود. از این رو قوانین موجود پاسخگوی این موضوع است و نیازی به وضع تبصره های جدید وجود ندارد.

ازدحام ۳۶۰۰ کامیون درمرز بازرگان

عبدالحسین علی اکبری، سرپرست اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای آذربایجان شرقی، با اشاره به ساختار حوزه حمل و نقل اظهار کرد: در این بخش با سه گروه اصلی شامل رانندگان، صاحبان کالا و شرکت های حمل و نقل مواجه هستیم و به همین منظور جلسات متعددی با هر سه گروه برگزار و مسائل و چالش های آنان به صورت مستقیم بررسی می شود.

وی با بیان اهمیت جایگاه استان های آذربایجان شرقی و غربی در شبکه حمل و نقل کشور افزود: آذربایجان شرقی به عنوان یکی از استان های مهم کشور دارای دو مرز نوردوز و جلفا و همچنین ظرفیت صنعتی قابل توجهی است و در آذربایجان غربی نیز فعال وجود دارد که نقش مهمی در تجارت خارجی کشور ایفا می کنند.

علی اکبری تأکید کرد: یکی از مهم ترین چالش های موجود در حوزه، پایانه های مرزی نبود مدیریت واحد است؛ به گونه ای که تعدد دستگاه های مستقر در آنها و پیگیری منافع هر دستگاه به صورت جداگانه، موجب بروز مشکلات ساختاری و کندی در روند خدمات شده است.

سرپرست اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای آذربایجان شرقی با اشاره به وضعیت مرز بازرگان گفت: در حال حاضر حدود ۳۶۰۰ کامیون در این مرز متوقف شده اند و این کامیون ها عمدتاً در پس کرانه ها معطل مانده اند، در حالی که مشکلات آن ها کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

تعدد دستگاه ها، عامل اختلال در تجارت مرزی

جابر اکبریور، مشاور سرپرست اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای آذربایجان شرقی با تأکید بر اهمیت ترانزیت و حمل و نقل بین المللی اظهار کرد: استان های آذربایجان شرقی و آذربایجان غربی در محل تلاقی دو کریدور مهم شمال و جنوب و شرق و غرب قرار دارند و نقش کلیدی در توسعه تجارت خارجی کشور ایفا می کنند.

وی با اشاره به اهداف برنامه هفتم توسعه افزود: بر اساس این برنامه، افق جابه جایی حدود ۱۰۰ میلیون تن بار پیش بینی شده و در همین راستا باید ناوگان حمل و نقل کشور به روز و نوسازی شود.

اکبریور با انتقاد از تمرکز بر زیرساخت های صرفاً سخت افزاری گفت: در حالی که در گذشته با امکانات محدود و ثبت دستی اطلاعات، حجم بیشتری از تردد در مرزها انجام می شد، امروز با وجود توسعه سامانه ها و فناوری ها، روند عبور و مرور کندتر شده است.

وی ادامه داد: در سال های گذشته در مرز بازرگان شرایطی فراهم بود که روزانه حدود ۲۸۰۰ دستگاه کامیون تردد داشتند، اما در حال حاضر این رقم به حدود ۷۰۰ ورودی و ۲۵۰ خروجی کاهش یافته است که نشان دهنده وجود مشکلات ساختاری در مدیریت مرزهاست.

این فعال حوزه حمل و نقل با بیان اینکه هم اکنون حدود ۱۹ دستگاه مختلف در مرزها حضور دارند، تأکید کرد: تعدد نهادهای تصمیم گیر، هماهنگی را دشوار کرده و روند خدمات رسانی را با اختلال مواجه کرده است.

وی همچنین خاطرنشان کرد: توسعه کریدورها و رفع موانع بروکراسی می تواند بخشی از مشکلات فعلی را کاهش دهد و استان های شمال غرب کشور باید با هم افزایی بیشتر، در جهت رفع موانع مرزی اقدام کنند.

رشد ۱۷۷ درصدی تبادلات ایران و ترکیه

شکرزاده، رئیس گروه بازرگانی و بازاریابی راه آهن منطقه آذربایجان، با اشاره به ظرفیت های ریلی کشور اظهار کرد: ایران دارای دو مرز ریلی فعال در منطقه آزاد ارس و مرز رازی است و همکاری ها در گمرک رازی در وضعیت مطلوبی قرار دارد.

وی با بیان اینکه در سه ماهه نخست امسال تبادلات مرزی میان ایران و ترکیه نسبت به مدت مشابه سال گذشته با رشد ۱۷۷ درصدی همراه بوده است، افزود: این رشد نشان

دهنده ظرفیت بالای همکاری های تجاری میان دو کشور است.

شکرزاده با اشاره به مشکلات موجود در فرآیند روان سازی فعالیت های مرزی گفت: در گمرکات، نهادهای مختلفی به صورت مستمر نماینده دارند، اما در برخی حوزه ها از جمله قرنطینه دامی در ایستگاه مرزی رازی، نماینده مستقر وجود ندارد و همین موضوع باعث می شود برای انجام امور، مراجعه حضوری به شهر خوی ضرورت پیدا کند. وی همچنین به برخی مشکلات در حوزه سرمایه گذاری ریلی اشاره کرد و گفت: قراردادهای مربوط به ایستگاه ریلی سلماس با تأخیرهایی مواجه شده و این موضوع برای بخش خصوصی که قصد سرمایه گذاری در این حوزه را دارد، چالش ایجاد کرده است. نماینده راه آهن در منطقه آزاد ارس با تأکید بر ضرورت توسعه مسیرهای جایگزین تجاری افزود: استفاده از ظرفیت شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی در سطح استانی و ملی می تواند به حل بخشی از مشکلات کمک کند. وی در پایان خاطرنشان کرد: مشکلات مرزی ایران محدود به یک نقطه نیست و در همه مرزها مشابه است. در حالی که کشورهایی مانند عراق و ترکیه در مرز، تجارت روان تری دارند، در ایران بدون عدم مدیریت یکپارچه در مرزها باعث شده بهره وری لازم حاصل نشود و در برخی موارد کیفیت محصولات نیز تحت تأثیر قرار گیرد.