

**گزارش جلسه کارگروه تخصصی کارشناسی دبیرخانه شورای گفت و گوی استان خراسان رضوی****عنوان جلسه:** ششمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

بررسی چگونگی محاسبه تن کیلومتر مندرج در بارنامه های حمل و نقل

تاریخ: ۱۴۰۳/۰۲/۰۵

روز: چهارشنبه

**حاضرین در جلسه:**

دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، اداره کل صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی، شورای هماهنگی راه و شهرسازی استان خراسان رضوی، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی، شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه خراسان رضوی، انجمن مدیران صنایع خراسان رضوی، انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل مشهد و حومه، خانه صنعت، معدن و تجارت استان خراسان رضوی، شرکت سیمان زاوه تربت، مجتمع سیمان غرب آسیا، شرکت سیمان شرق، شرکت سیمان جوین، کانون انجمن های صنفی کارفرمایی صنایع خراسان رضوی

**غائبین در جلسه:**

اداره کل تعزیرات حکومتی استان خراسان رضوی

**دستور جلسه:**

- بررسی روش و چگونگی محاسبات اعداد ریالی مندرج در بارنامه های حمل بر اساس تن کیلومتر کارخانجات تولیدی از جمله صنعت سیمان .

**خلاصه مذاکرات:**

در ششمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، روش و چگونگی محاسبات اعداد ریالی مندرج در بارنامه های حمل بر اساس تن-کیلومتر کارخانجات تولیدی از جمله صنعت سیمان مطرح و مورد بررسی قرار گرفت.

«علی اکبر لبافی»، رئیس این دبیرخانه در خصوص نحوه محاسبه اعداد مندرج در بارنامه های حمل بر اساس تن-کیلومتر، اظهار کرد: هزینه حمل کالا از اهمیت ویژه ای برای کارخانجات تولیدی برخوردار است و در قیمت تمام شده کالا اثرگذار می باشد. از این رو، نقش حمل و نقل در صنعت سیمان بسیار مهم و پررنگ است.

وی ادامه داد: شورای عالی هماهنگی ترابری، در ۱۵ مهرماه سال ۱۳۹۷ چهارچوبی برای حمل و نقل جاده ای داخلی تعیین کرد. بر اساس این چهارچوب، هزینه حمل بر اساس تن-کیلومتر تعیین می شود. در این مصوبه، برای تعیین نرخ و محاسبه هزینه حمل بر اساس تن-کیلومتر تاکید بر توافق میان صاحب بار (کارخانجات تولیدی) و شرکت های



حمل و نقلی و یا کامیون داران شده است و در صورت عدم توافق میان آنان، مجموعه راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان‌ها هزینه حمل را مشخص خواهد کرد.

لبافی در بخش دیگر سخنانش به افزایش هزینه حمل بار بنا به اذعان کارخانه‌جات تولیدی و اتحادیه‌های این بخش اشاره و تاکید کرد: کارخانه‌جات تولیدی معتقدند که هزینه حمل بار بسیار زیاد بوده و همچنین، نحوه تعیین هزینه حمل بار به صورت تن-کیلومتر برای برخی از بارهای سیمانی نامشخص است. در واقع، شیوه نحوه محاسبه تن-کیلومتر برای کارخانه‌جات تولیدی، شفاف نیست. در تعیین شاخص‌های تن-کیلومتر، نظرات بخش خصوصی دریافت نشده و به عبارت دیگر توافق به صورت سه‌جانبه انجام نشده است.

وی با طرح این پرسش که هزینه نهایی حمل بار براساس چه فرمولی محاسبه می‌شود؟ افزود: تعیین هزینه حمل بار در هزینه‌های تولید کالا اثرگذار است. از سویی، گفته می‌شود عدد دریافتی پشت بارنامه نیز مشکلاتی برای کارخانجات ایجاد کرده است و هزینه حمل بار به پایانه‌های مرزی و گمرک نیز با نرخ بیشتر انجام می‌شود. نکته دیگر اینکه، در برخی از بارنامه‌های صادر شده، فاصله مبدأ و مقصد ۱۰ برابر بیشتر درج شده است. همچنین، مبالغ پشت بارنامه، مورد پذیرش تمامی سازمان و ارگان‌های متولی حمل و نقل جاده‌ای نیست اما در هر شکل وجود دارد.

لبافی در بخش دیگری از سخنانش به اصلاح سیستم نسبت به محاسبه صحیح مبدأ و مقصد اشاره و خاطر نشان کرد: تعیین مبلغ بیشتر در پشت بارنامه، کاملاً اشتباه و خلاف ضابطه‌هاست.

### صادرات سیمان استان به دلیل عدم حمل بار به مرز متوقف شده است

سپس «رضا کشاورز»، نماینده شرکت سیمان غرب آسیا بیان کرد: ۱۳ روز است که صادرات سیمان غرب به مرزهای استان حمل نمی‌شود؛ چراکه رانندگان مبالغ درج شده در بارنامه (بر اساس تن-کیلومتر) در سال جاری را نمی‌پذیرند و درخواست مبلغ بیشتری از صاحبان بار دارند. در این میان، برخی از تجار افغان برای تسریع فرآیند ارسال و صادرات، مبلغی بیشتر برای حمل بار به رانندگان پرداخت می‌کنند.

وی افزود: کارخانه‌جات تولیدی سیمان از اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان تقاضا دارند در صورتی که مصوبه و چهارچوبی برای هزینه حمل بار تعیین می‌شود رانندگان را نسبت به آن متعهد کنند. با توجه به شرایط خاص فعلی، روند صادرات سیمان متوقف شده و کارخانه‌جات دچار چالش جدی شده‌اند. نکته دیگر اینکه ضروری است شاخص‌های استان در بحث محاسبه هزینه حمل کالا، نسبت به استان‌های هم‌جوار، مورد بازبینی قرار گیرد.

«حسن ناطقی»، مدیر فروش شرکت سیمان شرق نیز با تاکید بر ابلاغ دیر هنگام درصد افزایش هزینه حمل بار جاده‌ای، عنوان کرد: همه ساله، میزان افزایش هزینه حمل بار جاده‌ای با تاخیر اعلام می‌شود که موجب اعتصاب و اعتراضات رانندگان حمل و نقل جاده‌ای می‌شود. با ابلاغ به موقع از این گونه مشکلات جلوگیری خواهد شد.



وی در بخش دیگر سخنانش به مبلغ پشت بارنامه اشاره و تاکید کرد: مبلغ پشت بارنامه، عددی توافقی میان راننده و صاحب بار است و اغلب تجار افغان، برای تسریع روند صادرات و جلوگیری از عدم جریمه در کشور هدف، هزینه بیشتری برای حمل بار به رانندگان پرداخت می‌کنند.

### چالش‌های حمل بار سبب از دست رفتن بازارهای صادراتی می‌شود

«عادل بهلور»، مشاور مدیرعامل شرکت سیمان جوین، با بیان اینکه بازار هدف کارخانه سیمان جوین بازارهای داخلی است، خاطرنشان کرد: از اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان تقاضا می‌گردد که با توافق میان راننده با صاحب‌بار موافقت کرده و مبلغ در بارنامه به صورت رسمی درج شود. همچنین، نحوه محاسبه بر اساس تن-کیلومتر و هزینه حمل بار به کارخانه‌جات تولیدی اعلام گردد.

«محمد شمالی»، نماینده شرکت سیمان زاوه نیز با اشاره به چالش‌های حمل بار صادراتی به مرزهای استان، تاکید کرد: کارخانه‌جات تولیدی پس از به دست آوردن بازار خارجی و اقدام برای صادرات، با چالش‌هایی مانند سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای و افزایش هزینه حمل بار مواجه شده و بازارهای صادراتی را از دست می‌دهند. باید نحوه محاسبه هزینه حمل بار کارخانه‌جات تولیدی یک محصول، یکسان باشد.

### افزایش واقعی در هزینه حمل بار کالاهای استان صورت نمی‌گیرد

«محمدعلی خانی»، رئیس اداره حمل‌ونقل کالای اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان، گفت: پس از اعتصاب و اعتراضات سراسری رانندگان جاده‌ای مبنی بر مبالغ اندک هزینه حمل‌ونقل جاده‌ای، مصوبه تن-کیلومتر از سوی شورای عالی هماهنگی ترابری به تصویب رسید. در واقع، تن-کیلومتر یک نرخ مشخص است. این نرخ شاخص، بر اساس توافق و نظر تشکل‌های صنفی تعیین شده است. این نرخ، مبنا بوده و برای میزان کیلومتری که متوسط همه مسیرهاست، در نظر گرفته شده است. هر چه مسافت پایین‌تر باشد، نرخ تن - کیلومتر بالاتر است و اگر مسافت بیشتر باشد، نرخ نهایی تن - کیلومتر کاهش می‌یابد. پارامترهایی هم مانند سردسیر یا گرمسیر بودن منطقه، صعب‌العبور بودن، کاربری‌های خاص، با یک سر بار تردد کردن، مواد خطرناک، هزینه لاستیک، سوخت، استهلاک خودرو، قطعات یدکی، شاگرد راننده و... نیز در تعیین نرخ نهایی اثرگذار است.

وی ادامه داد: تن - کیلومتر به معنی کشف قیمت حمل یک محموله از یک مبدأ به مقصد است. در صورتی که توافقی میان صاحب کالا و راننده نباشد، تن کیلومتر برای محاسبه قیمت در نظر گرفته می‌شود.

خانی خاطرنشان کرد: بر طبق توافق صورت گرفته، نرخ پایه و شروعی برخی از استان‌ها برای حمل بار، تن-کیلومتر بوده و به نسبت شاخص‌های یاد شده تا ۸۵ درصد نسبت به نرخ پایه افزایش پیدا می‌کند. نکته اینکه افزایش هزینه کرایه حمل بار براساس درصد افزایش ابلاغی از مرکز، به خصوص در صنعت سیمان امکان‌پذیر نیست.



### هزینه حمل بار به مرزهای استان و گمرکات مرزی بیشتر است

خانی در ادامه به افزایش ۸۵ درصدی هزینه کرایه حمل بار سیمان در سال ۱۳۹۸ اشاره و تاکید کرد: با توجه به شرایط کارخانه‌جات تولیدی سیمان، این میزان افزایش امکان‌پذیر نبوده و اجرایی نشد. وی در بخش دیگر سخنانش در خصوص الزام درج تن-کیلومتر در برنامه‌ها از ابتدای سال ۱۳۹۹، اظهار کرد: در خصوص چگونگی نحوه محاسبه تن-کیلومتر جلسات متعددی با بخش خصوصی برگزار شد. نکته دیگری که در بحث حمل کالا به آن اشاره می‌شود، مبالغ پشت برنامه است برخی مواقع توافقاتی میان صاحب بار و راننده مبنی بر افزایش هزینه حمل بار رخ می‌دهد که دو طرف نسبت به آن مخالفتی ندارند اما این مسئله مورد تایید ما نیست. نکته دیگر اینکه، حمل بار به پایانه‌های مرزی و گمرکات، خواب ماشین (توقف) همراه خواهد داشت. به همین دلیل، هزینه بیشتری برای بار دریافت می‌شود و هزینه ارسال بار به شهرهای مرزی، نسبت به دیگر استان‌های کشور بیشتر است. وی خاطرنشان کرد: نرخ نامه هزینه حمل بار توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان تنظیم و برای تایید به تهران ارسال شد و میزان افزایش هزینه حمل بار در طی هفته‌های آتی از سوی مرکز ابلاغ خواهد گردید.

### سهم رانندگان ناوگان حمل و نقل جاده‌ای از کرایه بار ۸۵ درصد است

خانی در ادامه به شاخص‌های تعیین کننده هزینه حمل بار اشاره و بیان کرد: تعیین درصد افزایش هزینه حمل بار براساس توافقات دستگاه‌های متولی و بخش خصوصی بوده است. سهم راننده از کرایه حمل بار ۸۵ درصد است و مابقی آن مربوط به مالیات و... است. هزینه حمل بار بر اساس تن-کیلومتر پایین‌ترین نرخ حمل و نقل جاده‌ای است. در بخش پایانی این نشست و در جمع‌بندی مباحث مطروحه، لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی استان اذعان کرد: هزینه حمل بار بر اساس شاخص تن-کیلومتر کمترین مبلغ حمل بار بوده و بنا بر توافق میان راننده با صاحبان بار (کارخانه‌جات تولیدی) امکان افزایش یا کاهش هزینه حمل بار وجود دارد.

وی با اشاره به ثبت هزینه نهایی حمل بار در برنامه برای جلوگیری از تخلفات احتمالی رانندگان، عنوان کرد: برای ارتباط و هم‌اندیشی بیشتر بخش خصوصی با سازمان‌های متولی، پیشنهاد شد نشست‌های مشترکی میان اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان و کارخانه‌جات تولیدی سیمان برگزار و شیوه محاسبه هزینه حمل بار سیمان بر اساس تن-کیلومتر تشریح گردد. همچنین، اداره کل راهداری حمل و نقل جاده‌ای استان در ۲۴ ساعت آینده نسبت به ابلاغ بررسی‌های موضوع افزایش هزینه حمل بار اقدام کند تا صادرات متوقف شده سیمان، مجدداً به جریان بیفتد. همچنین، این اداره می‌بایست نسبت به اطلاع‌رسانی بهتر و بیشتر به شکل‌ها اقدام کند.

### پیشنهادات و تصمیمات جلسه

**شرح:**

پیرو درخواست واحدهای تولیدی سیمان در خصوص اختلاف کیلومترهای مندرج در بارنامه های حمل (تن کیلومتر) کارخانجات تولیدی سیمان بیشتر از مسافت واقعی و اخذ کرایه حمل و اختصاص سوخت بر مبنای مسافت غیر واقعی مندرج در بارنامه و عدم شفافیت محاسبه تن-کیلومتر برای کارخانجات تولیدی، دبیرخانه شورا طی مکاتبه شماره ۱۴۰۳/۶۰/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۱/۱۸ از اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان در اینخصوص استعلام نظر خواست و متاسفانه پاسخی دریافت ننمود. همچنین با توجه به عدم حمل سیمان توسط بونکرداران بدلیل افزایش نیافتن نرخ کرایه ها در سال ۱۴۰۳ و توقف صادرات سیمان به قید فوریت موارد در ششمین جلسه دبیرخانه طرح و مورد بررسی قرار گرفت.

تن کیلومتر عبارت است از کرایه حمل یک تن محموله به ازای یک کیلومتر جابجایی. این معیار در واقع یک نظام نرم افزاری و هوشمند در نرخ گذاری حمل است که به خودی خود باعث تبعیت تمام مسیرهای حمل کالا از یک قاعده خواهد شد. در این معیار، دو پارامتر وزن محموله و طول مسیر، همواره بر نرخ تمام شده حمل موثر خواهند بود. برای محاسبه فرمول بالا، باید اینگونه محاسبه کرد:

کرایه حمل = مسافت پیموده شده \* وزن بار \* کرایه پایه یک تن بر یک کیلومتر \*

ضریب مسئولیت بر اساس ارزش کالا و خطر حمل یا بزرگتر بودن بار نسبت به حالت استاندارد.

به بیان ساده تر، برای این که به فرمول تن کیلومتر برسیم، باید میزان هزینه تردد یک دستگاه کامیون از مبداء تا مقصد مشخص شده، سود سرمایه گذاری (ارزش ناوگان) به همراه دستمزد راننده به آن اضافه شود و در نهایت با یک سود مناسب (که همان تعرفه است)، جمع بسته شود.

**فاکتورهای موثر بر فرمول تن کیلومتر**

در این فرمول دو پارامتر مسافت و وزن بار رابطه کاملا مستقیم با میزان کرایه حمل دارند و این بدان معنی است که راننده برای کسب سود بیشتر، باید به دنبال محموله های سنگین تر در مسافت های طولانی تر باشد. اما در کنار دو عامل اصلی و مشخص در فرمول فوق، مواردی نیز وجود دارد که اگرچه نمایان نیست و به نظر نمی رسد در این امر سهیم باشد، اما بر سود نهایی اثرگذار است. سوخت مصرفی، روغن مصرفی، لاستیک، بیمه، حقوق رانندگان، تعمیرات، نگهداری، استهلاک خودرو و کاهش قیمت بر اثر افزایش عمر کامیون، از جمله شاخص هایی هستند که به ظاهر بر میزان کرایه تاثیر ندارند اما همانطور که گفته شد سود نهایی را با تغییرات بسیاری مواجه خواهند کرد.

**مزایای استفاده از سیستم تن کیلومتر**



- تن بر کیلومتر با پیشنهاد کرایه منطقی بر اساس هزینه های جاری و بازگشت سود سرمایه گذاری و قابلیت اجرایی در سراسر کشور یک نظام پرداخت هماهنگ را به وجود می آورد و به عبارت دیگر با حذف رقابت های کاذب و غیر اقتصادی موجود در حمل و نقل باعث کشف سود مناسب، درآمد خالص و مناسب برای رانندگان کامیون می شود.
- استفاده از تن کیلومتر باعث می شود کل هزینه های کامیون از جمله هزینه های بیمه راننده، بیمه کمک راننده، بیمه شخص ثالث، بدنه، تعمیر و نگهداری، سوخت، لاستیک، حقوق و مزایای راننده و کمک راننده، بازگشت سرمایه مشخص و متعادل شود.
- شفافیت در تجارت و بازرگانی، ۲ کارخانه سیمان را در نظر بگیریم که هر ۲ کارخانه یک محصول کاملاً مشابه تولید می کنند، یک کارخانه تا مقصد ۳۰۰ کیلومتر فاصله دارد و یک کارخانه ۶۰۰ کیلومتر که محصول خود را در کارخانه طی تفاهم و توافق به یک قیمت واحد می فروشند یا برای فروش محصول خود قیمت حداقل قرار داده اند که از این قیمت کمتر نفروشند. این توافق دلایل مختلفی دارد که دلیل عمده این کار توجیه اقتصادی و جلوگیری از ورشکستگی کارخانه می باشد.
- بازاریابی منطقی و اقتصادی بازرگانان و تجار، زمانی که پرداخت کرایه در سراسر کشور طبق روال یاد شده صورت گیرد (پیروی از مسافت حمل یا تن بر کیلومتر) فروشنده سعی می کند از کوتاهترین مسیر و با کمترین هزینه کالای خود را به دست خریدار برساند. به عنوان مثال کارخانه ها و صنایع مشابه می توانند محصولات خود را در مسیرهای کمتر از ۳۰۰ کیلومتر به فروش برسانند یا اینکه صنایعی که در استان های مجاور مرزها قرار دارند به سمت صادرات و بازاریابی بین المللی روی آورده و بازار داخلی را به قیمت ورشکستگی حمل و نقل اشباع نکند و رقابت ناسالم داخلی را به رقابت بین المللی و ایجاد فرصت شغلی و ورود ارز به کشور تبدیل نماید که همین موضوع از تردهای زائد جلوگیری خواهد کرد و گسترده شدن حوزه فعالیت حمل و نقل تا خارج از مرزها را به دنبال دارد با توسعه صادرات این فرصت در اختیار بخش های تحصیل کرده و کارگری و کارفرمایی جامعه قرار خواهد گرفت که در مجموع اشتغال زایی و رونق اقتصادی را در پی خواهد داشت. این صرفه اقتصادی کل جامعه را و سیستم های مرتبط با حمل و نقل را پوشش خواهد داد. صرفه جویی در مصرف سوخت، صرفه جویی در هزینه های تعمیر و نگهداری جاده ها، صرفه جویی در هزینه های اقلام مصرفی کامیون ها مثل لاستیک، لنت ترمز و از طرفی وقتی که روش محاسبه کرایه ها یکسان سازی شود و یک کامیوندار ببیند که حمل بار از شهر خودش با حداقل خواب در شهر خود توجیه اقتصادی دارد. در پایانه شهر خود ۲ الی ۳ روز در نوبت بار می ماند و بار مورد نظر خود را حمل می کند که این امر خود دارای چندین حسن می باشد.



- ۱- این که توقف در نوبت بار مبادی ورودی کالا به حداقل می‌رسد.
  - ۲- این که در زمان توقف راننده و کامیون در شهر محل سکونت و هزینه‌های جانبی مثل هزینه خوراک، هزینه خوابگاه و هزینه تردد یکسر خالی به مقدار قابل توجهی کاهش می‌یابد!
  - ۳- این که موجب عدالت در توزیع بار و تقسیم تردد در جاهای کشور و روان شدن ترافیک و جلوگیری از مرکزیت شهرهایی مثل تهران به‌عنوان بارانداز و تقسیم دو مرتبه کالا می‌شود.
- شفافیت پرداخت عوارض و مالیات، تن بر کیلومتر با شفافیت در عقد قرارداد حمل و پرداخت کرایه در درون خود زمینه‌ای را ایجاد کرده که تمام متولیان و مرتبطان حمل‌ونقل در این زمینه می‌توانند به حقوق قانونی و واقعی خود دست پیدا کنند از جمله وزارت دارایی. با واقعی شدن نرخ حمل دولت هم به سهم واقعی و دریافت قیمت خدمات خود به سایر اقشار جامعه می‌رسد. تن کیلومتر با ارائه طرح پرداخت کرایه حمل مبتنی بر اصول و قاعده یکسان باعث به‌وجود آمدن یک سیستم دیجیتالی می‌شود که در کل کشور از مناقشات بین دستگاه‌های مختلف حکومتی ذی‌نفع و نظارتی در حمل‌ونقل جلوگیری می‌کند و در حقیقت کار قانونگذار و مجری قانون را تسهیل می‌بخشد و همچنین اخذ مالیات بر درآمد را مکانیزه می‌کند که این امر از واقعیت‌های نهفته در متن تن بر کیلومتر است.
  - نوسازی ناوگان فرسوده بدون کمک دولت

### با چه ابزاری می‌توان محاسبه فرمول تن کیلومتر را با دقت بیشتری انجام داد؟

ناوگان خودرویی نیازمند ابزاری است مسافت را با کمترین خطا اندازه بگیرد. ردیاب‌ها بهترین سخت افزار هستند که می‌توانند داده‌های دقیقی را در اختیار مدیران و رانندگان قرار دهند. در نتیجه بهترین ابزار برای ثبت مسافت دقیق پیموده شده در فرمول فوق، ردیاب خودرویی است.

مطابق با ۲۰۹ نشست شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۹۷/۷/۱۵ با موضوع تعیین کرایه حمل و نقل جاده ای داخلی بار بر اساس تن کیلومتر با ارائه گزارش توجیهی سازمان راهداری حمل و نقل جاده ای پیرامون نحوه محاسبه تن کیلومتر حمل کار و پارامترهای موثر در آن شامل ارزش ناوگان، هزینه‌های سرمایه گذاری، مسافت پیموده شده طی یک سال (با بار و بدون بار)، طول مسیر، پروفیل طولی مسیر (توپوگرافی منطقه)، و هزینه‌های ثبات و متغیر مطرح و با توجه به توافق سازمان یاد شده با شکل‌های صنفی رانندگان و کامیون داران و شرکت‌های حمل و نقل داخلی و تامین نظرات ایشان به شرح زیر تصویب گردید:

الف) سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای موظف است نرخ شاخص حمل و نقل بر اساس تن کیلومتر را محاسبه و به ادارات تابعه اعلام نماید. شکل‌های صنفی رانندگان یا کامیون داران می‌توانند نرخ نهایی را بر اساس تن



کیلومتر به تفکیک هر مسیر از مبدا شهرستان های استان، مورد توافق قرار داده و به ادارت استانی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای جهت اعمال در سامانه مدیریت برنامه اعلام نمایند. در صورت عدم توافق میان تشکل های صنفی مذکور، نرخ شاخص اعلام شده توسط ادارات کل راهداری و حمل و نقل جاده ای ملاک عمل می باشد. نظارت بر حسن اجرای نرخ های مورد توافق توسط اعضا بر عهده تشکل های موصوف بوده و مسئولیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تا درج قیمت در برنامه می باشد.

(ب) نرخ حمل بار حسب ضرورت بر اساس درصد نرخ های تعیین شده قسمت الف قابل به روزرسانی است. در جمع بندی مباحث مطروحه در دبیرخانه شورا مقرر گردید:

الف) با توجه به ابهامات مطرح شده در نحوه تعیین کرایه حمل یک تن محموله به ازای یک کیلومتر جابجایی و نرخ گذاری حمل و پارامترهای تاثیر گذار:

- ظرف مدت ده روز دستور العمل، روش های تعیین و بطور کلی همه آیتم های تاثیر گذار و وزن تاثیر گذاری توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای در اختیار شرکت های تولیدی سیمان و دبیرخانه شورای گفت و گو قرار گیرد.
- برای شفاف سازی و رفع برخی ابهامات مقرر ظرف مدت دو هفته لیست نهایی کرایه های ابلاغی در سالهای ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ و ریز محاسبات آن برای مقاصد مختلف (شهرها) در اختیار کارخانجات سیمان و دبیرخانه شورا توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای قرار گیرد.
- با توجه به اینکه یکی از اهداف اجرای طرح سند کسب و کار در تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۶ شفاف سازی مسائل مربوط به حمل و نقل می باشد و همچنین ابهاماتی در خصوص نحوه قیمت گذاری کرایه حمل و نقل جاده ای شرکت های سیمانی از جمله سیمان زاوه تربت پس از اصلاح مسافتها وجود دارد و موضوع اصلاح مسافتها و کاهش و عدم تاثیر در نرخ کرایه حمل و نقل جاده ای دارای ابهاماتی است لذا مقرر شد با استعلام از سازمان راهداری کشور در نشست ظرف مدت ده روز مسئولان اداره کل راهداری استان و سیمان زاوه تربت چگونگی محاسبات مربوطه مورد بررسی و رسیدگی قرار گیرد و در صورت عدم توافق مجددا در جلسه شورا مطرح گردد.
- در تعیین و محاسبه نرخ کرایه حمل و نقل جاده ای بر اساس فرمول و ضوابط سازمان راهداری کشور بر اساس تن - کیلومتر نرخ کرایه مبنای قبل از هرگونه درخواست افزایش و تنگناهای مربوطه مدنظر قرار گرفته و متاثر از اختلافات بعدی نباشد.
- در تعیین کرایه حمل توافق صاحب کالا و شرکت های حمل و نقل و یا رانندگان مربوطه و توافقات مکتوب حمل کننده کالا و صاحب کالاهای صادراتی و یا مصرف داخلی می تواند کمتر از عدد تعیین شده تن کیلومتر و یا بیشتر





از آن باشد و برای اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای پذیرفته و سهم دولتی آن نیز تابعی از توافقات انجام شده در افزایش و یا کاهش خواهد بود.

- با توجه به موانعی که به دلیل عدم افزایش کرایه حمل در سال جاری بوجود آمده و صادرات سیمان غرب به دلیل عدم حمل متوقف گردیده است مقرر شد ظرف مدت ۲۴ ساعت اداره کل حمل و نقل یا پایانه ها به همه شرکت های حمل و نقلی ابلاغ و اطلاع رسانی نمایند و تاکید گردد که موضوع افزایش کرایه در حال بررسی بوده و بزودی ابلاغ خواهد شد و شرکت های حمل و نقل در این خصوص با مانعی مواجه نخواهند شد و به هیچ وجه در حمل نقل نمی بایست تعللی بوجود آید.

- موضوع یکسان سازی ضریب انطباق بین کارخانجات سیمان شرق کشور و به ویژه خراسان رضوی، مقرر شد مجددا توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای بررسی و هر یک از کارخانجات سیمان استان در این خصوص ظرف یک هفته دلائل و توجیحات مربوطه و پیرامون اثرات مثبت و منفی آن اظهار نظر نمایند.

- پرداخت هر گونه وجهی تحت عنوان پشت بارنامه خلاف ضوابط تعیین شده بوده و شرکت های حمل و نقل و صاحبان کالا می توانند در چارچوب مصوبات شورای عالی هماهنگی ترابری و یا توافقات فی مابین انجام شود.

- با توجه به انحصاری بودن حمل و نقل در برخی پایانه های سیمان استان و عدم پذیرش بعضا کامیونهای غیر بومی توسط ناوگان حمل و نقل مستقر در منطقه و افزایش در صورت عدم ارسال محموله خریداری شده در مدت زمان معین صاحبان کالا مجاز خواهد بود نسبت به معرفی وسیله حمل دیگری تحت شرایط و ضوابط سازمان راهداری اقدام نماید.