



شناسه	رویه	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۲/۰۲/۲۱
عنوان موضوع	ارائه پیشنهاد پیرامون اصلاح و تعریض جاده شهرک صنعتی توس به جاده شاندیز (بازسازی جاده حسن آباد)		
مرجع طرح موضوع	انجمن مدیران صنایع استان - گروه صنعتی بهساز - شرکت خدماتی شهرک صنعتی توس		
شرح موضوع	<p>مدیر عامل محترم گروه صنعتی بهساز طی نامه شماره ۴۰۰۷/۱۱۴ مورخ ۱۴۰۰/۷/۷ و انجمن مدیران صنایع استان طی نامه شماره ۴۰۰۶۷۲ مورخ ۱۴۰۰/۷/۱۱ درخواست اصلاح و تعریض جاده شهرک صنعتی توس به جاده شاندیز را مطرح نمودند.</p> <p>جاده شاندیز_ شهرک صنعتی توس به هیچ وجه برای عبور و مرور خودروهای سنگین و سرویس کارخانجات و مراکز صنعتی منطقه مساعد نیست از آن جا که روزانه در این مسیر تردد های فراوانی صورت می گیرد و مسیر دسترسی به شهرهای گلپهار و چناران نیز به شمار می آید؛ ساماندهی این جاده با هدف ارتقای امنیت و سهولت تردد در آن، همکاری دولت و بخش خصوصی را می طلبد. دستگاه های متولی و تصمیم ساز در این بخش اعم از سازمان برنامه ریزی، بودجه، راه و شهر سازی و یا حمل و نقل پایانه ها، دفتر فنی استانداری، فرمانداری بینالود (طرقبه - شاندیز) و بخش خصوصی می بایست برای تعیین تکلیف وضعیت این جاده همکاری کنند. این موضوع در گذشته نیز در دستور کار بوده و در مقاطعی هم پیگیری هایی برای حل این مسئله از سوی نهادهای دولتی متولی انجام گرفته و در نهایت حسب توافقات دو کیلومتر از جاده بهسازی شده است.</p> <p>موضوع در بیست و هشتمین و سی و دومین جلسه دبیرخانه شورا در سال ۱۴۰۰ مطرح گردید. مجدداً با پیگیری شرکت خدماتی شهرک صنعتی توس طی نامه شماره ۶۴۱۸۲/ع مورخ ۱۴۰۲/۱/۲۶ درخواست پیگیری موضوع مطرح شد.</p> <p>موضوع در چهارمین جلسه دبیرخانه شورا در سال جاری مطرح گردید.</p>		
ایرادات و مشکلات مطروحه	<p>شهرک صنعتی توس یکی از شهرک های بزرگ استان می باشد که بخش عمده ای از ظرفیت اشتغال استان در آن متمرکز شده و پتانسیل بالایی برای جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی دارد اما جاده های ورودی و منتهی به این شهرک فاقد زیرساخت های مناسب هستند.</p> <p>جاده شاندیز_ شهرک صنعتی توس به هیچ وجه برای عبور و مرور خودروهای سنگین و سرویس کارخانجات و مراکز صنعتی منطقه مساعد نیست و می تواند مخاطراتی را رقم بزند. ضمن آنکه چنین جاده ای در شان شهرک صنعتی نبوده و یک نقیصه از منظر سرمایه گذاری است که قصد فعالیت در این مجموعه اقتصادی-صنعتی را دارند.</p> <p>در زمان استاندار وقت، و شهردار وقت مشهد، جاده حسن آباد از طرف شهرک صنعتی توس به سمت جاده شاندیز در دو باند و به طول دو کیلومتر در کمترین زمان ممکن (حدود پنج ماه) و با اعتبار ۱۴ میلیارد تومان ساماندهی، بهسازی و آسفالت شد. این پروژه براساس توافق میان راه و شهرسازی، شهرداری مشهد و شرکت شهرک های صنعتی انجام گرفت. بعد از افتتاح و بهره برداری از آن، ادامه این جاده باقی ماند و اکنون، سرنوشت نامعلومی دارد. باتوجه به حجم رفت و آمد از این مسیر، استفاده شهرک صنعتی توس، پارک علم و فناوری و وجود ویژگی های منطقه گردشگری در این محدوده، بازسازی جاده و اصلاح شرایط آن امری ضروری است</p>		



نظرات اعضا حاضر در جلسه کارشناسی:

جلسه اول:

علی رجایی، رئیس اداره نگهداری راه‌های اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی: نگهداری محور روستایی حسن آباد مربوط به اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای است. با پیگیری هایی که پیشتر انجام شده بود، قطعه اول این محور ساخته شده و در حال بهره برداری است و علی رغم اینکه در بحث نگهداری این جاده نیز با چالش هایی مواجه بودیم اما با این وجود، این کار در حال انجام است. اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و شهرداری در صورت تامین اعتبار این آمادگی را دارند که تعریض جاده را آغاز کنند. احداث و بهسازی محورهای روستایی چند سالی است که به اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای واگذار شده است و نگهداری راه های روستایی نیز توسط ما انجام می گیرد. اگر مقرر باشد این مسیر به یک راه اصلی ارتقا پیدا کند باید اعتبار آن در اختیار سازمان قرار گرفته شود. در حال حاضر ارتقای راه های روستایی به اصلی در اختیار اداره کل راه و شهرسازی است. حال اگر محور ساخته و تعریض شود، نگهداری آن با ما خواهد بود و مانند محور اول از این مسیر نیز نگهداری می کنیم.

احمد زرافشانی، مدیر عامل شرکت گروه صنعتی بهساز: صنعتگرانی که هر روز از این محور رفت و آمد دارند، به دفعات خسارت هایی را به واسطه مشکلات این جاده متحمل شده اند. این جاده برانزده شهرک صنعتی توس نیست و با شرایط موجود، جذب سرمایه گذار برای ما دشوار و غیرممکن می شود.

سید حسین حسینی، معاون توسعه مدیریت و منابع اداره کل راه و شهرسازی خراسان رضوی: طی سال های گذشته پرونده جاده شهرک صنعتی توس بارها مطرح شده و برای آن راهکارهایی نیز پیشنهاد گردید. مقرر بود جاده مذکور طی ۳ مرحله اصلاح و بهسازی شود اما اعتبار کافی برای پیگیری این کار فراهم نشد. بهسازی ادامه این مسیر نیازمند ۸۱ میلیارد تومان اعتبار است که این رقم بسیار کلان می باشد و سهمیه ما از اعتبارات دولتی بسیار ناچیز است. محور نخست این جاده براساس تفاهم میان شهرداری، اداره کل راه و شهرسازی و راهداری اجرایی شد. به نظر می رسد همچنان نیازمند کمک شهرداری برای اجرا و تکمیل این طرح هستیم. بعید می دانم حتی تا ۱۰ سال دیگر اعتبار دولتی برای اجرای این پروژه در نظر گرفته شود. ما حتی پیگیر دریافت وام برای اجرای این پروژه بودیم که محقق نشد.

حسین شیرافکن، معاون برنامه ریزی و امور عمرانی فرمانداری شهرستان بینالود: شهرک صنعتی به لحاظ تقسیمات سیاسی داخل شهرستان بینالود (طرقبه- شاندیز) است، واحدهای صنعتی مستقر در شهرک های صنعتی در پرداخت عوارضی که سهم شهرداری ها بابت خدمات دهی می باشد، سهم هستند، زیرا شهرداری ها خدماتی به شهرک های صنعتی ارائه نمی دهند و خدمات دهی مربوط به نگهداری تاسیسات زیرساختی و امور نظافتی بر عهده شرکت شهرک های صنعتی و شرکت های خدماتی شهرک های صنعتی می باشد، پس شهرک های صنعتی مستثنی از خدمات شهرداری هستند؛ لیکن ۳ درصدی که از مالیات بر ارزش افزوده به عنوان عوارض، پرداخت می شود، به شهرداری ها و دهیاری ها اختصاص می یابد. همچنین از آن جا که جمعیت، وسعت و دیگر شاخص های مشهد بیش از سایر شهرستان هاست بیشترین سهم از ۳ درصد ارزش افزوده به شهرداری مشهد تعلق می گیرد. در مجموع این موضوع یا ضرورت اصلاح تخصیص را می طلبد یا همکاری شهرداری ها را برای کمک به وضعیت موجود نیاز دارد. قطعه نخست این محور با پیگیری های شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی و آقای رزم حسینی، استاندار وقت در قالب تفاهم نامه ای توسط شهرداری مشهد بهسازی شد اما این اقدام از محل تهاتر با مطالبات دولتی انجام گرفت. آقای رزم حسینی، استاندار

جمع بندی جلسه

کارگروه تخصصی

(کارشناسی) به تاریخ

۱۴۰۰/۰۸/۰۳

و ۱۴۰۰/۰۸/۲۴

۱۴۰۲/۲/۱۱



وقت عنوان کردند ادامه این محور نیز بایستی توسط شهرداری از محل تهاتر انجام بگیرد. در حقیقت اعتبار بهسازی این جاده از محل تهاتر قابل وصول است، زیرا در این رابطه نیز قانون وجود دارد و این مبلغ در بودجه ۱۴۰۰ نیز مصوب است. براساس تفاهم نامه مذکور، اجرای قطعه نخست این محور و مطالعات قطعه دوم انجام گرفت و مقرر شده تا اعتبارات ادامه این پروژه از محل مطالبات دولتی در قالب تهاتر تامین شود. براساس مصوبه سفر استاندار وقت در ۲۰ مهرماه ۱۴۰۰ تصمیم بر آن شد تا اجرای فاز دوم پس از مطالعات، همانند فاز یک توسط شهرداری انجام بگیرد البته به شرط آنکه این مهم در شورای هفتم شهرداری بررسی شود و تهاتر مذکور مصوب گردد. سهم شهرستان بینالود (طرقبه- شاندیز) از اعتبارات استانی صرفاً معادل ۲۵ میلیارد تومان است، پس نمی توان از بخش دولتی شهرستان، انتظاری برای بهسازی ادامه این مسیر داشت.

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی: پروژه مذکور بسیار مهم و اساسی است و می بایست برای اجرایی شدن آن توافقی انجام بگیرد اما باید به این مهم توجه کرد که برای بهسازی این جاده نمی توان به بودجه دولتی متکی بود، چرا که اعتباری که به شهرستان تعلق می گیرد بسیار اندک است. باید تفاهماتی که در دوره استاندار اسبق حاصل آمده اجرایی شود زیرا بهسازی این جاده، به رونق اقتصادی استان کمک می کند و مسئولان فعلی نیز باشد پیگیر آن باشند.

حسن راغبی، کارشناس شرکت شهرک های صنعتی خراسان رضوی: در سال ۹۸ که بحث تعریض جاده حسن آباد و بهسازی آن طی موافقت نامه ای میان شهرداری مشهد، اداره راه و شهرسازی و شرکت شهرک های صنعتی استان جمع بندی شد و معادل ۲ کیلومتر و ۷۷۰ متر با مبلغی حدود ۷ میلیارد تومان اجرا شد. در سنوات گذشته، سازمان مدیریت و برنامه ریزی این مهم را به شرکت شهرک های صنعتی واگذار کرده بود اما در مکاتبات مختلفی اعلام کردیم که دستگاه مجری را تغییر دهند و اداره کل راه و شهرسازی این مهم را بر عهده بگیرد. با توجه به تعلل اداره کل راه و شهرسازی در این خصوص، ما قادر به عملیاتی کردن پروژه نبودیم و نهایتاً هم این طرح در زمان آقای کلایی شهردار وقت مشهد به مرحله اجرا درآمد و فاز اول آن محقق شد. اگر در همان مقطع، ادامه پروژه اجرایی می شد امروز با این مبالغ هنگفت مواجه نبودیم. بررسی ما نشان می دهد که هزینه بهسازی این جاده طی همین مدت، به ۴ الی ۵ برابر افزایش یافته است. هدف ما از انعقاد تفاهم نامه با شهرداری این است که ۳ درصد سهم ارزش افزوده که شهرک های صنعتی هم از آن سهمی دارند، در محل خود هزینه شود و صنعتگران از ۲۰ سال پیش ملزم به پرداخت ۳ درصد از ارزش افزوده بوده اند. توقع می رفت تا انتفاعی نیز از پرداخت این هزینه در دریافت خدمات و زیرساخت ها کسب شود. محسن میرزایی، نماینده سازمان مدیریت و برنامه ریزی خراسان رضوی: شهرستان بینالود (طرقبه- شاندیز) در سال جاری ۲۵ میلیارد تومان اعتبار در اختیار دارد و لذا اجرای این طرح عملاً از بودجه دولتی امکان ناپذیر است. سازمان برنامه و بودجه نیز نمی تواند مبلغ ۸۱ میلیارد تومان را برای بهسازی جاده شهرک صنعتی پیش بینی کند. محور فعلی از شهرک صنعتی تا بزرگراه شاندیز نیازمند اعتبارات ملی است که دستگاه اجرایی مربوطه با ارائه گزارش و پیشنهاد باید پیگیر این مسئله باشند.

محسن شریفی، کارشناس دفتر فنی استانداری خراسان رضوی: تامین مالی اجرای این پروژه از طریق اعتبارات دولتی عملاً امکان پذیر نیست. براساس آخرین آماری که از پروژه های نیمه تمام در سطح استان وجود دارد، ۱۲۰۰ پروژه در این خطه برای اجرا معطل دریافت اعتبارند و در مجموع به اعتباری بالغ بر ۵۰ هزار میلیارد تومان نیاز دارند و طبیعتاً



موارد اولویت‌دار متعددی نیز در این لیست می‌گنجد. بر همین اساس نیز تعریف پروژه‌های جدید از دستور کار دولت خارج شده است. پروژه‌های جدیدی هم که بنا به ضرورت در سطح استان‌های تعریف می‌شوند، براساس ساز و کاری است که قانون تعریف شده و باید مجوزهای لازم برای آن اخذ شود. به نظر می‌رسد کارآمدترین راهکار برای تکمیل روند بهسازی این جاده، جلب حمایت بخش خصوصی و مشارکت جویی از شهرداری باشد. پرهیز از طولانی شدن روند پیگیری برای اجرای این پروژه و رسیدن به کارآمدترین راهکار ضرورت دارد؛ اگر امروز برای اجرای این جاده فرضاً به مبلغ ۸۱ میلیارد تومان اعتبار نیاز است، این رقم می‌تواند در سنوات بعدی رشد دو چندان داشته باشد، پس نگاه ما باید به موثرترین راهکارها باشد.

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی در خراسان رضوی در جمع بندی این بحث: بخش خصوصی و بخش دولتی بر دو پیشنهاد تاکید دارند، اول پیگیری آن از مسیر قانونی برای تخصیص اعتبارات دولتی است که یک مسیر پیچیده و طولانی دارد. پیشنهاد دیگر تاکید می‌کند که بودجه‌ای در اختیار نیست و کار باید در قالب تفاهمی با شهرداری انجام شود. البته بر سر ۳ درصد ارزش افزوده‌ای که به شهرداری دریافت می‌کنند و بررسی سهم شهرک‌های صنعتی از عوارض مالیات بر ارزش افزوده نیز بحث‌هایی مطرح است که طبیعتاً می‌توان در تفاهمات احتمالی بعدی به این موضوع نیز پرداخت. تجربه اجرای فاز اول این پروژه با همکاری شهرداری مشهد، نشان می‌دهد که می‌توان فازهای بعدی را هم در قالب تفاهم و تهاتر (و در ازای مطالبات دولتی از شهرداری) پیگیری کرد. ظرفیت‌های درآمدزایی شهرک‌های صنعتی برای شهر مشهد و استانمان را یادآور شد و از پیگیری این موضوع در سطح استان و در مذاکره با نهادهای متولی برای حصول نتیجه خبر داد و گفت: تلاش می‌کنیم در صحن شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی با حضور مسئولان و متولیان امر در استان، در این خصوص به نتیجه‌ای دست پیدا کنیم..

جلسه دوم:

لبافی رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی: در جلسه گذشته کلیاتی در رابطه با تعریض جاده شاندیز_ شهرک صنعتی توس مطرح شد و توافقاتی بدون حضور نماینده محترم شهرداری پیرامون این موضوع شکل گرفت. جمع بندی جلسه این بود که مابقی جاده شاندیز و شهرک صنعتی توس با همان روندی که ۲,۵ کیلومتری اول آن توسط شهرداری مشهد اصلاح و تعریض شد، وارد فاز عملیاتی شود. در واقع شهرداری می‌تواند براساس همان ساز و کار قدیم و یا هر ساز و کار جدیدی که مدنظرش این نهاد باشد، نسبت به اصلاح جاده اقدام کند. با توجه به سهم شهرک‌های صنعتی از مالیات بر ارزش افزوده و زمینه صرف این سهم در بحث نوسازی و بازسازی زیرساخت‌های این مراکز بنگاه‌های اقتصادی مستقر در این شهرک‌ها نیز این بحث را مورد اشاره قرار می‌دهند و توامان سهمی که شهرداری از مالیات بر ارزش افزوده دریافت می‌کند را یادآور می‌شوند. به هر رو باید ساز و کاری فراهم شود تا بتوان پروژه‌ای که درصدی پیشرفت داشته را به طور مطلوب به ثمر برسانیم. در بحث اصلاح بند (ب) ماده (۶) قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه با این موضوع مطرح است که ۳۰ درصد از عوارض ارزش افزوده موضوع اجزای (۱) و (۲) دریافتی از واحدهای تولیدی مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی شهرستان‌ها برای تامین زیرساخت‌ها و ارائه خدمات آنها و تکمیل طرح‌های نیمه تمام شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان، در اختیار شرکت شهرک‌های صنعتی استان قرار گیرد. همین منابع، مورد استناد و مطالبه بخش خصوصی و بنگاه‌های صنعتی مستقر در شهرک‌های صنعتی است. در گذشته ۲,۵ کیلومتر از ۶,۵ کیلومتر جاده شاندیز_ شهرک صنعتی توس در قالب توافقات استاندارد وقت با شهرداری اجرایی شده است. منتها ۴ کیلومتر دیگر رها سازی شده و متولی ندارد و برای این مهم بودجه و اعتباری هم پیش



بینی نشده و این در حالی است که این جاده مذکور پیشانی تو سعه استان و شهرستان می باشد و روزانه ده ها و صدها وسیله حمل و نقل از این مسیر به چناران، گلپهار و شهرک صنعتی تردد می کنند. دستیابی به تفاهمی مشترک میان دستگاه های متولی و بخش خصوصی مطالبه گر برای تکمیل این جاده مورد در خواست این جلسه است. «در خصوص احداث ایستگاه مترو در ورودی شهرک ماشین سازی نیز توافقی انجام گرفت در واقع در این زمینه مشارکتی با حضور بخش خصوصی، شرکت شهرک های صنعتی، شرکت عمران شهر جدید گلپهار و... پیش بینی شد که مصوبه نهایی آن به شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی ارجاع خواهد گردید و امید می رود طی روزهای آتی بحث تعیین مشاور و ... برای اجرای این پروژه به مرحله انجام برسد.

حسین شیرافکن، معاون برنامه ریزی و امور عمرانی فرمانداری طر قبه شاندیز: اگر شهرداری مشهد در خصوص بهسازی و تعمیر جاده شاندیز_ شهرک صنعتی توس اقدام نکند، از دیگر ارگان ها به دلیل کسری بودجه و عدم تامین مالی نمی توان انتظار اصلاح و بهسازی این جاده را داشت. البته ناگفته نماند هزینه های شرکت خدماتی این شهرک صنعتی بسیار بالاست و در حال حاضر برای آبیاری فضای سبز بولوار هم با کمبود بودجه مواجه هستند. حتی تقبل هزینه تابلوهای راهنمایی و رانندگی این مسیر توسط راه و شهرسازی مرکز پذیرفته نشد. با توجه به اینکه قانون بودجه ظرفیتی فراهم کرده است تا شهرداری ها بتوانند مطالبات خود از بخش های مختلف را در قالب تها تر با بدهی های دولتی و بانکی و تامین اجتماعی تسویه کنند، تجربه حاکی از آن است که می توان در قالب یک تفاهم نامه مشارکتی، دستگاه های مختلف دولتی را برای بهسازی این مسیر همراه و همگام کرد. وی خاطر نشان کرد: ۹ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان کل بودجه شهرستان بوده و این در حالی است که بهسازی ۲٫۵ کیلومتر از این مسیر ۱۴٫۵ میلیارد هزینه در برداشته است. لذا برای بهسازی این مسیر نمی توان بر روی اعتبارات دولتی تکیه کرد. معاونت عمرانی باید این پروژه را کددار کند و تفاهم نامه چند جانبه ای را منعقد نماید و از اعتبارات گلوبال برای بهسازی این مسیر هزینه شود. مطالعات این طرح نیز آماده می باشد.

امیر مهدی مرادی، دبیر انجمن مدیران صنایع خراسان: ترافیک ۴۵ دقیقه ای یک ساعته مسیر جاده شاندیز_ شهرک صنعتی توس بسیار قابل توجه است و اغلب دوستان معتقدند میزان انرژی ای که هر روز در این مسیر اتلاف می شود، به مراتب بیش از ۸۰ میلیارد تومانی است که باید برای اصلاح و تعریض آن صرف شود. بازسازی این مسیر می تواند بار ترافیکی مشهد را به شدت کاهش دهد. به نظر می رسد در محور غرب نتوانیم به این زودی به نتیجه برسیم تا تردد در این مسیر به سرعت انجام بگیرد. در نتیجه راهکار تعریض ۴٫۵ کیلومتر است که به سرعت می توان در این مسیر به نتیجه رسید و بخش بزرگی از ترافیک را حداقل تا شهرک صنعتی می توان حل نمود. اگر رویکرد شهرداری نیز حمایت و کمک به این بحث باشد، می توان موضوع را خیلی زود به ثمر رساند.

سید حسین حسینی، رئیس اداره فنی و مهندسی اداره کل راه و شهرسازی خراسان رضوی: برای بهسازی مسیر تکیه به اعتبارات دولتی اشتباه است، چرا که اعتبارات بسیار محدود هستند. سهم طر قبه ۲۰ میلیارد تومان می باشد که با ۵۰ درصد تخفیف، ۹ میلیارد تومان می شود و ۴۵ درصد از این مبلغ نیز اوراق ۳ ساله است و تقریباً ۴ میلیارد تومان باقی می ماند که این مبلغ برای بهسازی این مسیر بسیار ناچیز است. لذا صحبت کردن درباره اعتبارات دولتی در این حوزه بی فایده خواهد بود: قریب به ۱۰ سال است که تعریض جاده گلپهار به مشهد را آغاز کرده ایم و همگان نیز بر معضل ترافیک این محور آگاه هستند اما هنوز این مسیر به سامان نرسیده است. نکته قابل توجه دیگر آن است که بهسازی این مسیر باید فاز بندی صورت بگیرد، چرا که رقم ۸۰ میلیارد تومان چشم گیر خواهد بود و لذا می توان این مسیر را به دو فاز تقسیم کرد و اجرای این مسیر در قالب دو فاز مشکل خاصی را به وجود نخواهد آورد. همچنین با



توجه به کمبود بودجه، بحث بهسازی تقاطع فعلا ضرورتی ندارد و باید صرفا به بحث بهسازی ۴ کیلومتر ورود داشته باشیم. با تحکم به شهرداری در این زمینه نمی توان به نتیجه رسید، بنابراین باید با هماهنگی و همکاری لازم این پروژه را پیش برد. به طور مثال تا سه راه فردوسی که در محدوده اختیارات شهرداری مشهد است باید با همکاری این نهاد بهسازی شود تا بدین ترتیب بار ترافیکی تا حدودی حل و فصل شود و برای مابقی آن نیز از ظرفیت های دیگر بهره بگیریم. طبیعتا عقد همان تفاهم نامه ذکر شده می تواند به این موضوع کمک کند.

حبیب الله مقامی، مدیرعامل شرکت خدماتی شهرک صنعتی توس: طی ۷، ۸ سالی که در خصوص بهسازی این مسیر پیگیری انجام دادیم، به جز اجرای ۲،۵ کیلومتر نتوانستیم به نتیجه برسیم. در واقع این مبلغ از محل پروژه های اقتصاد مقاومتی در این ۲،۵ کیلومتر هزینه شد. بسیاری از متولیان امر معتقدند که اگر برای مابقی مسیر اعتباری وجود داشت باز هم نمی توانستند با کیفیتی و زمانی که شهرداری مشهد این ۲،۵ کیلومتر را بازسازی کرد، نسبت به تعمیر جاده اقدام کنند. آیلند فضای سبز نیز در این مسیر وجود نداشت اما با همکاری شهردار وقت این هزینه از سوی مدیریت شهری تامین و کار اجرا شد. مطالعات این محور انجام شده است و در آن، دو پروژه بالادستی اعم از آزادراه و خط مترو وجود دارد. در سال گذشته برآورد شد که بالغ بر ۵۰ میلیارد تومان، هزینه تعمیر و بهسازی این مسیر خواهد بود اما در حال حاضر قطعا هزینه ها به مراتب بیشتر خواهد بود.

سید محمود شال فروشان، کارشناس شرکت شهرک های صنعتی استان: با توجه به ظرفیت نمایندگان استان بایستی اصلاحیه ای در خصوص احیای سهم شرکت شهرک های در قانون ارزش افزوده صورت بگیرد تا بدین ترتیب بتوانیم بخشی از معضلات پیش رو را حل و فصل کنیم. ما هیچ تضمینی نمی توانیم برای تامین اعتبار در این حوزه بدهیم، در قضیه شهرک ماشین ابزار نیز بودجه از تهران تامین می شود. در واقع ما از مرکز اجازه هزینه کرد در چنین مواردی را نداریم بلکه باید تعهدات باقی مانده مان را به شهرک های صنعتی ایفا کنیم. اصلاح قانون ارزش افزوده و در نظر گرفتن سهمی برای شهرک های صنعتی با ادله مثبت می تواند بسیار راهگشا باشد. شهرک های صنعتی باید به هر طریقی در این خصوص مشارکتی داشته باشند و دستگاه های دولتی نیز باید با استفاده از قانون به این حوزه ورود پیدا کنند. علاوه بر این شهرداری باید در این حوزه مسئولیت بپذیرد. تفاهم نامه ای در گذشته منعقد شد اما در عمل اجرایی نگردید با این حال شهرداری به خوبی توانست نسبت به بهسازی ۲،۵ کیلومتر از این مسیر ورود پیدا کند.

مجتبی میرزایی، نماینده سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان خراسان رضوی: به نظر می رسد با اعتبارات دولتی نمی توان به بهسازی این مسیر امیدوار بود. لذا تنها راهکار آن است که قرارگاه خاتم النبیه را به این مساله وارد کنیم و توامان با مشارکت بخش خصوصی بتوان این مسیر را بازسازی کرد. اگر واحدهای تولیدی در شهرک صنعتی هر کدام درصد ناچیزی از این هزینه را تقبل کنند، قطعا مشکل این مسیر به سرعت رفع خواهد شد.

حسین خانی زاده، دبیر خانه صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی: شهرداری که میلیاردها تومان پول از شهرک صنعتی توس اخذ می کند، به اصلاح و تعریض جاده ورود پیدا نمی کند، حال انتظار دارید که مجموعه های بزرگ دیگر همچون قرارگاه خاتم به این حوزه ورود پیدا کنند؟ با این اوصاف که نمی توان به بخش دولتی و خصوصی امیدوار بود، پس چاره کار چیست؟ چرا شهرداری برای پاسخگویی در این قضیه در جلسات حضور پیدا نمی کند، شهرداری برای دریافت عوارض از واحدهای صنعتی با مامور انتظامی وارد میدان می شود اما در مقام پاسخگویی در جلسات حضور ندارند. شهرک صنعتی توس حداقل سالانه میلیاردها تومان به شهرداری ارزش افزوده پرداخت می کند، لذا بهسازی این مسیر وظیفه شهرداری است. اگر شهردار و استاندار از این مسیر بازدید کنند، قطعا نیازی به برگزاری جلسات این چنینی نیست، ایشان قطعا در همان بازدید به ضرورت بازسازی این مسیر پی خواهند برد. شرکت خدماتی



شهرک صنعتی توس باید اطلاعات و آماری از میزان تردد در این مسیر به دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی منعکس کند تا بتوان با نگاهی تحلیلی در این خصوص تصمیم گیری کرد.

قاسم کیومرثی، رئیس اداره صنایع فلزی سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی: به نظر می رسد اگر بحث مشارکت را نادیده بگیریم، مجاب کردن شهرداری مشهد کار دشواری باشد. به اعتقاد بنده بخش خصوصی باید میزانی در بحث مالی مشارکت و همراهی کند. پیشنهاد بنده جلب مشارکت دستگاه های مختلف است، در واقع باید سهم هر دستگاه به صورت درصدی مشخص شود، علاوه بر این قسمتی از هزینه ها نیز توسط بخش خصوصی تقبل گردد. این مطلب صحیح است که واحدهای صنعتی به دستگاه های مختلف هزینه پرداخت می کنند اما نباید از این مهم غافل شد که بحث ارزش افزوده به سازمان امور مالیاتی تعلق می گیرد و در بازتوزیع، ۳ درصد از ۹ درصد به شهرداری تخصیص پیدا می کند. لذا بحث ارزش افزوده جداست و نباید بر روی این مساله مانور داد، چرا که با تاکید بی ثمر در این حوزه، به نتیجه لازم در این پرونده نخواهیم رسید.

احمد رضا بخشی، رئیس اداره ایمنی و حریم جاده های اداره کل راهداری خراسان رضوی: این مسیر تنها محل تردد روستاییان حسن آباد و فعالان شهرک صنعتی توس نیست بلکه کسانی که می خواهند به چناران بروند از این مسیر تردد می کنند. اگر شهرداری به این حوزه ورود پیدا کند، قطعاً سریع تر به نتیجه خواهیم رسید، فرآیند مشارکت بسیار زمان بر خواهد بود و مهمتر آنکه بسیاری از دستگاه ها از اجرای مسئولیتشان شانه خالی خواهند کرد که این مهم قطعاً وجهه خوبی نخواهد داشت.

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان به جمع بندی پیشنهادات مطروحه پرداخت: بحث مشارکت در بهسازی مسیر جاده شاندیز - شهرک صنعتی پیشنهاد خواهد شد اما ساز و کار اجرایی آن در حال حاضر مشخص نیست. در واقع باید برای هر یک از شرکت های آب، برق، گاز، شرکت های خدماتی شهرک های صنعتی، سازمان حمل و نقل پایانه ها و ... سهمی در نظر گرفته شود. در حال حاضر چگونگی ساز و کار مشارکت بسیار مهم است. مشارکتی که در فاز نخست این پروژه و در مسیر بهسازی ۲,۵ کیلومتر جلب شده است باید در ادامه مسیر نیز مدنظر قرار بگیرد. نمایندگان بخش خصوصی، دولتی و شهرداری باید در این حوزه پای کار باشند و تفاهم نامه ای در این مسیر منعقد گردد، احیای این تفاهم نامه بسیار مهم است. پیشنهاد می کنیم که شهرداری با ساز و کاری که ۲ کیلومتر را بازسازی کرده نسبت به تعریض ۴ کیلومتر دیگر نیز اقدام کند. پیشنهاد دیگر آن است که در صورت عدم توافق شهرداری، به استناد تفاهمی با مشارکت دستگاه های مختلف فراهم شود بر این اساس شهرداری می تواند ۴۰ درصد و بخش خصوصی ۳۰ درصد در اجرای پروژه سهم باشند و و مابقی اعتبار مورد نظر نیز توسط دولت پرداخت گردد.

جلسه سوم:

مقامی، مدیرعامل شرکت خدماتی شهرک صنعتی توس: در زمان استاندار سابق، و شهردار وقت مشهد، جاده حسن آباد از طرف شهرک صنعتی توس به سمت جاده شاندیز در دو باند و به طول دو کیلومتر در کمترین زمان ممکن (حدود پنج ماه) و با اعتبار ۱۴ میلیارد تومان ساماندهی، بهسازی و آسفالت شد. این پروژه براساس توافق میان راه و شهرسازی، شهرداری مشهد و شرکت شهرک های صنعتی انجام گرفت. بعد از افتتاح و بهره برداری از آن، ادامه این جاده باقی ماند و اکنون، سرنوشت نامعلومی دارد. باتوجه به حجم رفت و آمد از این مسیر، استفاده شهرک صنعتی



توس، پارک علم و فناوری و وجود ویژگی‌های منطقه گرد شگری در این محدوده، باز سازی جاده و اصلاح شرایط آن امری ضروری است.

وی افزود: طول این جاده حدود شش کیلومتر بوده که در زمان مسکن‌داری شهردار وقت، دو کیلومتر از این جاده بهسازی، ساماندهی و آسفالت شد. البته در صورت اجرای مترو و آزادراه به صورت همسطح، آسفالت جاده حسن آباد از دوش ما برداشته شده و هزینه‌ای نخواهد داشت. در صورت احداث پل غیرهم سطح، اعتبار مورد نیاز در سال جاری برای باز سازی جاده، ۷۸ میلیارد تومان خواهد بود. سال گذشته اعتبار مورد نیاز برای بهسازی و آسفالت این جاده ۱۸ میلیارد بود اما باتوجه به وضعیت اقتصادی فعلی کشور به این رقم رسیده و در سال آینده به ۱۵۰ میلیارد تومان خواهد رسید.

سپس مرشد، دبیر کارگروه مالیاتی کمیسیون مالیات کار و تامین اجتماعی اتاق بازرگانی عنوان کرد: تا زمانی که یک درصد از مالیات بر ارزش افزوده به شهرک‌های صنعتی تخصیص نیابد، شهرک‌های صنعتی برای بودجه و اعتبارات پروژه‌های عمرانی خود، گرفتار دعوای ادارات و شرکت‌های دولتی خواهند بود.

محمود بنانژاد، دبیرکل خانه صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی تأکید کرد: شهرداری وقت، در زمان اجرای این پروژه از محل درآمدی یک درصد از مالیات ارزش افزوده استفاده کرده است. اصل تعهد در این زمینه بر عهده راه و شهرسازی است.

شکوه میر شاهی، کارشناس استاندار خراسان رضوی نیز عنوان کرد: به لحاظ سیاسی، شهرک صنعتی توس در محدوده شان‌دیز است. لذا به نظر می‌رسد باید از محل بودجه‌های عمرانی دولتی برای این پروژه استفاده شود. در ادامه اصغری‌پور، نماینده معاونت شهرسازی شهرداری مشهد تأکید کرد: اگر شرکت شهرک‌ها سهم خود را از پروژه مذکور پرداخت نکرده باشد، شهرداری مشهد لزومی ندارد به ادامه این توافق بپردازد. این منطقه خارج از محدوده شهر مشهد است.

لبافی در ادامه تأکید نمود تعهدات مالی این تفاهم نامه توسط طرفین صورت پذیرفته است.

میرزایی، نماینده سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان نیز تصریح کرد: باتوجه به حریم طبقه و شان‌دیز و مسکن‌داری شهردار جدید مشهد، امکان تعامل فرا منطقه‌ای وجود دارد و بایستی از طریق اعتبارات کلان پیگیری شود. بهسازی جاده حسن آباد به طول شش کیلومتر در زمان استاندار وقت، و برحسب توافق نامه سه جانبه امضا شد. در قرارداد اولیه دو کیلومتر اول آن عملیاتی شد؛ اما برای ادامه این پروژه در حال حاضر به حدود ۱۳۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است. اجرای پروژه با شهرداری مشهد است.

اما احسان فرشته‌پور، رئیس اداره فنی راه و شهرسازی خراسان رضوی در این خصوص بیان کرد: براساس مطالعات و قرارداد با مشاور طرح برای پروژه بهسازی و آسفالت جاده حسن آباد، اجرای پروژه با شهرداری مشهد است و تصویب آن با اداره کل راهداری است.

وی افزود: پروژه‌های متعددی در شهر وجود دارد که به شبکه راه و حل معضل ترافیک مرتبط است. باوجود اقناع و وجود دلایل استثنای محکم برای اجرای این پروژه‌ها، هنوز اعتبار لازم و دریافت سهم از پروژه‌های کلان دریافت نشده است. به همین خاطر پیشنهاد دوم مبنی بر گرفتن کد دولتی برای پروژه و استفاده از اعتبارات کلان، منطقی و انجام شدنی نیست.

سپس لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی استان با بیان اینکه شهرداری در توافقنامه سه جانبه پیشین ضرر نکرده است، در جمع‌بندی این مبحث اظهار کرد: سه پیشنهاد برای ادامه این پروژه مطرح است که به شورای



گفت‌وگویی استان ارسال خواهد شد. پیشنهاد نخست این است که توافق‌نامه اولیه و سه جانبه گذشته برای بهسازی و آسفالت ۴ کیلومتر دیگر اجرایی شود. همچنین، می‌توان برای اخذ کد دولتی پروژه تلاش کرد تا از محل اعتبارات کلان برای آن استفاده شود. پیشنهاد سوم این است که شهرداری مشهد از محل مالیات بر ارزش افزوده که چهار درصد آن سهم شهرداری است و از شهرک صنعتی دریافت می‌کند، به ادامه بهسازی و احداث جاده حسن‌آباد بپردازد. در صورت استفاده از بودجه و اعتبارات استانی باید با هم‌افزایی در این زمینه تصمیم‌گیری شود.

دستگاههای استانی دارای نماینده در جلسه:

سازمان مدیریت و برنامه ریزی، دفتر هماهنگی امور سرمایه‌گذاری و اشتغال استانداری، دفتر فنی و امور عمرانی استانداری، اداره حمل و نقل و ترافیک استانداری، اداره کل امور اقتصادی و دارایی، اداره کل امور مالیاتی، شهرداری مشهد، اداره کل راه و شهرسازی، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان، شرکت شهرکهای صنعتی، معاونت عمران حمل و نقل ترافیک شهرداری مشهد، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی، خانه صنعت، معدن و تجارت استان، انجمن مدیران صنایع، معاونت شهرسازی و معماری شهرداری مشهد، کنون انجمنهای صنفی کارفرمایی صنایع استان، معاونت اقتصادی شهردار و رئیس سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکتهای مردمی شهرداری مشهد، شرکت خدماتی شهرک صنعتی توس

جمع‌بندی مورد توافق اعضا:

جلسه اول: موضوع بهسازی جاده شاندیز به شهرک صنعتی توس به طول حدود شش کیلومتر که مسیر عبور و مرور روزانه صدها خودرو به مناطق روستایی، چناران، گلبهار، شهرک صنعتی توس است حسب درخواست فعالان اقتصادی استان در دستور کار جلسه دبیرخانه قرار دارد.

پس از بحث و تبادل نظر و بیان نظرات دستگاه‌های اجرایی ذیربط و بخش خصوصی، آنچه محرز است، این جاده بخشی از بار سنگین ترافیک منطقه و عبور و مرور از مشهد به گلبهار و چناران و شهرک‌های صنعتی و اتوبان مشهد به چناران و گلبهار را کاهش می‌دهد و از طرفی روزانه صدها خودرو از این مسیر تردد می‌نمایند و به نحوی پیشانی و ورودی شهر به مناطق مختلف صنعتی و سیاحتی و گردشگری می‌باشد، ضمن اینکه از حدود ۶/۵ کیلومتر طول مسیر فاز اول آن بطول حدود ۲ کیلومتر توسط شهرداری مشهد با سازوکار مناسبی اجرایی گردیده است. و از طرفی واحدهای مستقر در شهرک صنعتی اعلام می‌دارند، سالانه میلیاردها تومان بابت ۹ درصد عوارض ارزش افزوده پرداخت می‌نمایند که از این ۹ درصد ۳ درصد به شهرداری‌ها برای ارائه خدمات به بنگاههای اقتصادی پرداخت می‌شود ولی عملاً شهرداری‌ها هیچگونه خدماتی به واحدهای صنعتی ارائه نمی‌نمایند

ضمن اینکه سوابق نشان می‌دهد این پروژه توسط دو استاندار محترم قبلی در قالب مصوبات سفر به تأیید رسیده و مقرر گردیده شهرداری محترم مشهد به روال وبا سازوکار قبلی که دو کیلومتر را اجرایی نموده اند ۴ کیلومتر باقی مانده نیز اجرا نمایند. علیهذا پس از بحث و تبادل نظر راهکارهای مختلفی مطرح گردید، که نهایتاً به اتفاق آراء به جز شهرداری که علیرغم دعوتنامه حضور نیافتند، مقرر گردید با تأکید بر اینکه ادامه پروژه جز مصوبات سفر استاندار محترم وقت به تاریخ بیستم مهرماه سال جاری می‌باشد، شهرداری مشهد با همان سازوکاری که دو کیلومتر را اجرایی نموده است، نسبت به اجرای باقی مانده ۴ کیلومتر نیز اقدام نماید.

جلسه دوم: در ادامه جلسه قبلی دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان موضوع بهسازی جاده شاندیز به شهرک صنعتی توس به طول حدود شش کیلومتر که مسیر عبور و مرور روزانه صدها خودرو به مناطق روستایی، چناران، گلبهار، شهرک صنعتی توس است و علاوه بر آن بخشی از بار ترافیکی بزرگراه، مشهد به چناران نیز به این جاده منتقل می‌گردد، حسب درخواست فعالان اقتصادی در جلسه مطرح می‌باشد.



با عنایت به اینکه این جاده بخشی از بار سنگین ترافیک منطقه و عبور و مرور از مشهد به گلپهار و چناران و شهرک صنعتی و اتوبان مشهد به چناران و گلپهار همه در محدوده شهری مشهد تا سه راه فردوسی را کاهش می دهد و می تواند سالانه از هدر رفتن میلیون ها ساعت صرفه جویی در وقت و زمان افرادی که در این مسیر تردد می کنند جلوگیری نموده و میزان مصرف سوخت را نیز کاهش دهد. واز طرفی از حدود ۶/۵ کیلومتر طول مسیر فاز اول آن به طول حدود دو کیلومتر توسط شهرداری مشهد با ساز و کار مناسبی اجرایی گردیده است ضمن اینکه واحدهای تولیدی صنعتی مستقر در شهرکها سالانه ۹ در صد عوارض ارزش افزوده پرداخت می نمایند که از این عدد سه در صد به شهرداریها جهت ارائه خدمات به بنگاهها در شهرکها اختصاص داده می شود و لیکن با استقرار شرکت های خدماتی شهرکها عمدتاً حوزه فعالیت های زیر ساختی و خدمات به بنگاهها از قبیل روشنایی فضای سبز و... توسط این شرکتها انجام می شود و با توجه به اینکه سوابق نشان می دهد اجرای این پروژه توسط دو استاندار قبلی در قالب مصوبات سفر تعیین تکلیف گردیده و مقرر شده است، شهرداری محترم مشهد به روال و با ساز و کار قبلی که دو کیلومتر را اجرایی نموده اند ۴ کیلومتر باقیمانده را اجرائی نمایند. لذا پس از بحث و تبادل نظر و بیان نظرات موافقان و مخالفان صرف نظر از اینکه علیرغم ابلاغ دعوتنامه و پیگیریهای انجام شده نمایندگان شهرداری مشهد در جلسات مربوطه حضور پیدا نکردند به شرح زیر توافق گردید تا سه پیشنهاد به شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان ارائه گردد.

الف) شهرداری مشهد با همان ساز و کاری که دو کیلومتر را به صورت تهرتری اجرایی نموده اند نسبت به اجرای باقیمانده ۴ کیلومتر نیز اقدام نماید.

ب) برای تقویت توان شرکت های خدماتی مستقر در شهرکهای صنعتی که نقش شهرداریها را ایفا می کنند با پیشنهاد ۵۰٪ از ۳ در صد سهم شهرداریها از ۹ درصد ارزش افزوده در سر فصل شرکت شهرکها به شرکت های خدماتی مستقر در شهرکها مقرر گردید با طرح در شورای گفت و گوی به شورای مرکز پیشنهاد گردد.

ج) در اجرای بند ۱۰ مصوبات کارگروه ستاد تسهیل رفع موانع تولید استان و بر اساس توافقات به عمل آمده در خصوص مشارکت در بهسازی و باز سازی کامل جاده حسن آباد از طرف جاده قوچان تفاهم نامه همکاری مشترک فی مابین استانداری خراسان رضوی ، شهرداری مشهد مقدس ، اداره کل راه و شهر سازی استان خراسان رضوی ، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی ، شهرکهای صنعتی خراسان رضوی ، شرکت خدماتی شهرک صنعتی توس در هفت ماده و یک تبصره اجرایی گردد.
جلسه سوم:

پیرامون بازسازی جاده حسن آباد از سمت شهرک صنعتی توس به سمت جاده شاندیز و ساماندهی تقاطع مربوطه و با عنایت به اینکه باز سازی و اتمام مسیر علاوه بر تسهیل در دستر سی شهرک صنعتی توس و ماشین ابزار موجب کاهش بار ترافیکی در انتهای مسیر وکیل آباد و شهر مشهد می گردد، لذا با عنایت به سوابق گذشته سه پیشنهاد برای اتمام ۴ کیلومتر باقی مانده مسیر به شرح زیر جمع بندی و مقرر شد در جلسه شورا ارائه گردد.

۱- بر اساس توافق سه جانبه انجام شده در دو الی سه ساله اخیر فی مابین اداره کل راه و شهر سازی، شهرداری مشهد و شرکت شهرک ها، اجرای بهسازی ۲ کیلومتر و ادامه احداث ۴ کیلومتر باقی مانده این جاده بر اساس توافق قبلی تکرار و توسط شهرداری اجرا گردد. (شهرداری مشهد مخالف)

۲- شهرداری مشهد از محل ۴ درصد مالیات ارزش افزوده از ۹ درصد پرداختی که سهم عمده آن واحدهای تولیدی به اداره کل مالیاتی پرداخت می نمایند و توسط اداره کل مالیاتی به شهرداری مشهد پرداخت می گردد تا صرف ارائه خدمت گردد و با توجه به میزان تاثیر گذاری صنایع مستقر در شهرک در منابع به دست آمده، شهرداری مشهد ۴ کیلومتر باقی مانده را اجرایی نماید. (شهرداری مشهد مخالف)



<p>۳- هرچند اجرای این روند بسیار طولانی و زمان بر است و عنصر زمان در اختصاص ردیف بودجه با توجه به روند زمانی و افزایش هزینه ها به ثمر رسانی آن را کاهش خواهد داد، پیشنهاد می گردد، استفاده از اعتبارات کلان استانی و ملی از طریق پیگیری اداره کل راه و شهر سازی و سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان برای تکمیل پروژه پیگیری شود</p> <p>۴- لزوم تخصیص بخشی از عوارض مالیات بر ارزش افزوده، (حداقل یک درصد) پرداختی توسط واحدهای صنعتی مستقر در شهرکهای صنعتی به شرکتهای خدماتی که نقش ارائه بسترهای توسعه و خدمات شهری در شهرک ها را دارند مقرر شد، از طریق طرح در شورای گفت و گو پیگیری گردد.</p>	
<p>پیرامون بازسازی جاده حسن آباد از سمت شهرک صنعتی توس به سمت جاده شاندیز و ساماندهی تقاطع مربوطه و با عنایت به اینکه بازسازی و اتمام مسیر علاوه بر تسهیل در دسترسی شهرک صنعتی توس و ماشین ابزار موجب کاهش بار ترافیکی در انتهای مسیر وکیل آباد و شهر مشهد می گردد، لذا با عنایت به سوابق گذشته سه پیشنهاد برای اتمام ۴ کیلومتر باقی مانده مسیر به شرح زیر جمعبندی و مقرر شد در جلسه شورا ارائه گردد.</p> <p>۱- بر اساس توافق سه جانبه انجام شده در دو الی سه ساله اخیر فی ما بین اداره کل راه و شهر سازی، شهرداری مشهد و شرکت شهرک ها، اجرای بهسازی ۲ کیلومتر و ادامه احداث ۴ کیلومتر باقی مانده این جاده بر اساس توافق قبلی تکرار و توسط شهرداری اجرا گردد. (شهرداری مشهد مخالف)</p> <p>۲- شهرداری مشهد از محل ۴ درصد سهم شهرداریها از ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده پرداختی که سهم عمده آن توسط واحد های تولیدی به اداره کل مالیاتی پرداخت و توسط اداره کل مالیاتی به شهرداری مشهد تخصیص می یابد تا صرف ارائه خدمات گردد و با توجه به میزان تاثیر گذاری صنایع مستقر در شهرک در منابع به دست آمده، ۴ کیلومتر باقی مانده را اجرایی نماید. (شهرداری مشهد مخالف)</p> <p>۳- هرچند اجرای این روند بسیار طولانی و زمان بر است و عنصر زمان در اختصاص ردیف بودجه با توجه به روند زمانی و افزایش هزینه ها به ثمر رسانی آن را کاهش خواهد داد، پیشنهاد می گردد، استفاده از اعتبارات کلان استانی و ملی از طریق اداره کل راه و شهر سازی و سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان برای تکمیل پروژه پیگیری شود.</p> <p>۴- برای تقویت توان شرکت های خدماتی مستقر در شهرکهای صنعتی که نقش شهرداریها را ایفا می کنند پیشنهاد "اختصاص ۱ درصد از ۴ درصد سهم شهرداریها از ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده پرداختی توسط واحدهای صنعتی مستقر در شهرکهای صنعتی به شرکتهای خدماتی که نقش ارائه بسترهای توسعه و خدمات شهری در شهرک ها را دارند" به شورای مرکز جهت پیگیری ارائه گردد.</p>	<p>پیشنهادات</p>
<p>۱- صورتجلسه ۲۸ دبیرخانه شورای گفت و گو در سال ۱۴۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۰۳</p> <p>۲- صورتجلسه ۳۲ دبیرخانه شورای گفت و گو در سال ۱۴۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۲۴</p> <p>۳- صورتجلسه ۴ دبیرخانه شورای گفت و گو در سال ۱۴۰۲ مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۱</p> <p>۴- نامه شماره ۴۰۰۷/۱۱۴ مورخ ۱۴۰۰/۷/۷ گروه صنعتی بهساز</p> <p>۵- نامه شماره ۶۴۱۸۲/ع مورخ ۱۴۰۲/۱/۲۶ شرکت خدماتی شهرک صنعتی توس</p> <p>۶- نامه شماره ۴۰۰۶۷۲ مورخ ۱۴۰۰/۷/۱۱ انجمن مدیران صنایع</p>	<p>فهرست مستندات و مدارک پشتوانه</p>