



صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۳

تاریخ برگزاری: ۱۴۰۰/۰۹/۲۹

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع: ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

دستور کار جلسه:

- نحوه اجرای مصوبه عوارض جاده ای از ۴ به ۹ درصد
- نحوه و شرایط مجوزهای کامیون های افغانی توسط دفتر ترانزیت تهران
- صدور بخشنامه های سازمان بابت بارنامه داخلی برای کالاهای ترانزیت در مرزهای خروجی
- سایر موارد (با اولویت بررسی وضعیت ترانزیت با کشورهای همسایه)

جلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی روز سه شنبه شنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۲۹ در محل ساختمان مرکزی اتاق بازرگانی و با حضور اعضای منتخب کمیسیون برگزار گردید.

✓ **زمانیان یزدی، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد(دستور کار اول)**

- ✓ بحث بر این است که در حمل و نقل بین المللی پرداخت ۹ درصد عوارض جابه جایی کالا منطقی نیست و هزینه های این بخش را در بزنگاه چالش ها و مشکلات موجود، دو چندان می کند.
- ✓ در حمل و نقل بین المللی با وجود پرداخت عوارض تن کیلومتر و بارنامه داخلی (در مرزهای دوغارون و لطف آباد) ناگزیر به تقبل عوارض ۹ درصدی جابه جایی کالا هم مجبور می شود و این هزینه ای مضاعف برای این بخش به شمار می آید.

✓ **ابراهیم نصری، مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی**

- افزایش ۴ به ۹ درصد این عوارض، تابع قانون هستیم که در سطح ملی مصوب و ابلاغ شده است. با توجه به معافیت حوزه حمل کالا از مالیات ارزش افزوده، طبق قانون جدید از دی ماه سال جاری اجرایی می شود، شورای اقتصاد این تصمیم را گرفته تا مجموع این منابع را صرف توسعه، نوسازی و بهسازی جاده ها کند.
- بهره بردار اصلی در استفاده از جاده ها شرکت های حمل و نقلی هستند و دولت و سازمان راهداری باید از این جاده ها نگهداری کند. وقتی منابعی نیست باید از بخش های ذی نفع برای حفظ جاده ها کسب درآمد شود.
- راه نیاز به نگهداری دارد و اگر منابع مورد نیاز آن تامین نگردد، اتفاقات ناخوشایندی رخ خواهد داد. در نوسازی ناوگان هم حداقل ۳۰ هزار میلیارد تومان برای بخش اضطراری نوسازی باید تامین شود و این افزایش ۴ درصد به ۹ درصد عوارض جاده ای حمل کالا، خرج نگهداری راه ها و نوسازی ناوگان خواهد شد.

✓ **محمود امتی، عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی مشهد و نایب رئیس انجمن حمل و نقل بین المللی استان**

- امروز حمل کالا با کشتی زمان بر شده و هزینه ارسال کالای ترانزیت به کشور گران شده است. کالایی که طی ۲۰ تا ۲۵ روز می رسید، امروز ۴۵ روزه می رسد و از طرفی، کرایه های حمل گران شده است. لذا با این افزایش ۴ به ۹ درصدی عوارض جاده ای، ۵ درصد به دیگر هزینه های شرکت های حمل و نقلی اضافه می شود.
- بحث اصلی بر این است که افزایش این عوارض در ترانزیت مدنظر نباشد. شرکت های حمل و نقل بین المللی عوارض تن کیلومتر را می پردازند و با این وضعیت بخشی از هزینه های ترانزیت در کشور ما گران تمام خواهد شد و فعالیت شرکت ها کاهش می یابد.
- یکی از دلایل ناتوانی در شکل گیری شرکت های قدرتمند در ایران قوانین مالیاتی است.



صور تجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۳

تاریخ برگزاری: ۱۴۰۰/۰۹/۲۹

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

✓ محی الدین صبحی، عضو کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد

- در سال های گذشته موضوع محدودیت تناژ باعث کاهش ۱۰ درصدی ظرفیت بارگیری شد. بی نظمی در بخشنامه ها و ابلاغات کاملا مشهود است. وقتی واحد صنعتی ناوگان تهیه می کند، برای هر یک درصد ظرفیت بارگیری، برنامه ریزی کرده است.
- در قانون ارزش افزوده نیز شرکت هایی که ناوگان خریداری می کنند باید ۹ درصد ارزش افزوده را بپردازند. این موضوع در نوسازی ناوگان و برنامه ریزی شرکت ها موثر است. بخشنامه های خلق الساعه مانع از نوسازی ناوگان می شود.

✓ ابراهیم نصری، مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی

- در هزینه های نوسازی ناوگان، بیشتر مبالغ به جیب دلال می رود. بخش عمده مشکلات حمل و نقل داخلی، ناشی از خودمالکی است. اگر این قضیه حل شود و ساماندهی لازم با اصلاح قوانین صورت گیرد، اتفاقات مطلوبی شاهد خواهیم بود. امروز دولت و مجلس به دنبال حذف قوانین زائد در این زمینه هستند.

✓ زمانیان یزدی، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد (دستور کار دوم)

- مجوز ورود موقت ناوگان افغان از استان های خراسان رضوی، جنوبی و سیستان و بلوچستان گرفته شده و مجوزها در تهران صادر شود که موجب نارضایتی و اعتراض شرکت های حمل و نقل شده است. مهم ترین مشکل این اتفاق، گرفتاری شرکت ها در مسیر طولانی بوروکراسی اداری است. از جهت مثبت مسئله، این امر سبب جلوگیری از عملکرد سلیقه ای و ایالتی استان ها در صدور مجوز می شود.

✓ محمد ابوبکری، فعال حوزه حمل و نقل بین المللی

- امروز برای دریافت یک مجوز حمل و نقلی و لجستیکی در دیگر کشورها شاید حداکثر ده روز زمان صرف شود؛ اما ما برای ورود موقت کامیون افغانستانی بسیار زمانبر است. آنچه در این فرایند با آن برخورد کرده ایم، نشان دهنده زمینه هایی از رانت بوده است. همچنین خواستار حذف نگاه از بالا به پایین از سوی سازمان ها به شرکت های حمل و نقلی هستیم.

✓ مرتضی قندچی، رئیس هیات مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی استان

- ما در استانی هستیم که بیشترین حمل بار به آسیای میانه را دارد و طبیعتا مدیریت حمل و نقل استان ما باید اختیار بیشتری نسبت به دیگر استانها داشته باشد. گر اختیارات در بحث واردات قطعی یا موقت کامیون ها به استان ما تفویض شود، میتوان بخشی از مشکلات را حل نمود.

✓ ابراهیم عطایی، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل

- استان های هم مرز با افغانستان بهتر می توانند موضوع مجوز عبور موقت ناوگان افغانستانی را کنترل کنند. متاسفانه بعد از اینکه صدور مجوز به تهران منتقل شده است، رانتهای بیشتر شده و حتی شرکت افغانستانی پیشنهاد می دهد که مجوز را برای شرکت ایرانی اخذ نماید!
- امروز کاهش کالا برای ترانزیت به افغانستان مشهود است و سه ماه است که درگیر مشکلات ناشی از محدودیت های مرزبانی برای تردد هستیم و درک این موضوع در استان های مرزی بیشتر است.

✓ نصری، مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان

- علت اینکه صدور مجوزها در دست تهران قرار گرفت اعلام رانت و فساد است که در استان ها در این زمینه به وجود آمده که باید آن را از بین برد. ابتدای کار این اتفاق را نوعی توهین به خود میدانستیم و همان زمان گله مندی خود را به تهران اعلام نمودیم.

✓ زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد (دستور کار سوم)



صور تجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۳

تاریخ برگزاری: ۱۴۰۰/۰۹/۲۹

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

- شرکت های حمل و نقل بین المللی برابر با کنوانسیون CMR اصرار بر این دارند که کالاهای ترانزیتی که در کشور حمل میشود را در مرز افغانستان ترانشیپ کرده و مابقی مسیر از آن نقطه حمل گردد. حمل کننده دوم نیز با همان CMR کالا را حمل نماید؛ اما متأسفانه این موضوع اخیراً تخلف محسوب شده است و سازمان راهداری برای بارهایی که ترانشیپ می شود، برنامه داخلی را لازم دانسته است.
- در مکاتبه اخیر نوشته بودیم که وقتی بار ترانشیپ می شود، نیازی به صدور برنامه داخلی نیست؛ اما از تهران پاسخ آمد که اگر کالا در گمرکات مرزی تخلیه شود، لازم است برنامه داخلی داشته باشد.

✓ دین محمد فیض محمدی، عضو کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد

- کانتینرهای افغانستانی که بارها را ترانشیپ می کنند، تحت پوشش شرکت های خراسانی اند و منع قانونی ندارد که از CMR در هنگام ترانشیپ استفاده نمایند. بعلاوه استفاده از CMR کاهش ریسک را به دنبال دارد؛ زیرا از پوشش بیمه ای مناسبی برخوردار است.

✓ نصری، مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان

- قبول داریم بارهایی که ترانشیپ می شود، با CMR انجام شود؛ اما برای بارهایی که به هر نوعی در گمرک تخلیه می شود باید برنامه داخلی صادر گردد. برای حل این مشکلات پیگیری می نماییم.

✓ مجردی، رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی

- از زمانی که مجوز ورود موقت ناوگان افغانستانی را در اختیار داشتیم، همواره با اتهاماتی روبرو می شدیم و اکنون این کار به تهران منتقل شده است؛ که این صدور مجوز منوط به فعالیت شرکت داشت.
- امروز ابتدا ماشین افغانستانی وارد مرز می شود و سپس شرکت های حمل و نقل به دنبال مجوز ورود موقت آن هستند. شرکت ها باید برای آمدن ماشین به مرز ابتدا از سوی راننده با شرکت حمل و نقلی هماهنگی صورت گیرد.
- برنامه داخلی در هنگام ترانشیپ کالا سال ها مطرح بوده و ماشین های ترانزیتی که سال های پیش بار به لطف آباد می آوردند، اگر برنامه نداشتند، برگردانده می شدند تا برنامه بیاورند.
- دلیل اینکه سال گذشته جلوی فعالیت برخی شرکت ها گرفته شد این بود که از فرار بار در بندرعباس جلوگیری گردد. این موضوعی حقوقی و چالش برانگیز است.
- رویه ها در مرز یکسان نیست. ابهام و عملکرد سلیقه ای و... که بخش خصوصی به آن معتقد است را هم به مرکز منتقل و تقاضای همراهی بخش خصوصی را داریم.

حاضرین جلسه:

آقایان: زمانیان، نصری، عطائی، امتی، مجردی، خیاط، شیخ، نوری، دانش، آریافر، سپهرفر، فرخی، قندچی، فیض محمدی، ابوبکری، فلکی