

موضوع مورد بررسی (دستور کار)

بررسی موانع و مشکلات صادرات و واردات در بخش ریلی و زیرساخت های استان موضوع نامه ۳۷۳۶/ک/۱۴۰۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۱۰ قانون کارآفرینان استان خراسان رضوی شامل:

- موانع ریلی در حمل و نقل به کشورهای آسیای میانه
- صادرات و ترانزیت کالا و نقاط ضعف نظیر فرسودگی کامیون ها، خطوط ریلی، کمبود واگن، اتلاف وقت در ترخیص کالا، تشریفات گمرکی، دریافت هزینه بالای کرایه کامیون در مرز (که سبب می گردد هزینه های تمام شده صادرات افزایش و مزیت های صادراتی استان کاهش یابد)
- تفاوت نرخ کرایه کامیون های حمل بار از دوغارون تا هرات به طول ۱۲۰ کیلومتر و مرز پاکستان تا هرات به طول ۱۵۵۰ کیلومتر
- زیرساخت های تجاری اعم از حوزه حمل و نقل، امکانات مرزی و...
- ضرورت ایجاد منطقه آزاد و پایانه بارگیری تخلیه در استان خراسان رضوی کمبود کالای رقابت پذیر قابل صادرات در حوزه تولید در سبد تولیدات صنعتی کشور

در سی و نهمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، موانع ریلی در حمل و نقل به کشورهای آسیای میانه، صادرات و ترانزیت کالا و مسائلی نظیر فرسودگی کامیون ها، خطوط ریلی و توقف ناوگان حمل و نقل در مرز دوغارون مطرح و بررسی شد.

«علی اکبر لبافی»، رئیس این دبیرخانه با اشاره به تاکید استاندار خراسان رضوی و رئیس اتاق بازرگانی خراسان رضوی در خصوص احصا مشکلات و موانع حوزه های مختلف اقتصادی با همفکری کمیسیون های اتاق و تشکل های بخش خصوصی، اظهار کرد: تاکنون کمیسیون های متعددی مشکلات و موانع خود را مطرح و از ظرفیت شورای گفت و گو استفاده کردند. در این جلسه نیز، موانع حمل و نقل ریلی و جاده ای و مسائلی چون توقفات گمرکی، زیرساخت های حمل و نقل و... به عنوان موضوعات درخواستی قانون کارآفرینان استان، کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد و اتحادیه صادرکنندگان بررسی می گردد.

در بررسی دستور کار اول در خصوص مشکلات حمل و نقل ریلی به آسیای میانه، «احمد زمانیان»، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد بیان کرد: ارائه ای برای رفع مشکل واگن ها نیست. راهکار ساده ای برای این امر وجود دارد و آن این است که واسطه ها کنار گذاشته شوند. تا زمانی که واسطه حضور داشته باشد، رفع مشکلات این حوزه ممکن نیست. اتاق به عنوان پارلمان بخش خصوصی بایستی به همراه راه آهن در این زمینه گفت و گو و راهکاری احصا کند.

موانع ریلی در حمل و نقل به کشورهای آسیا میانه

در ادامه کاظم شیردل، رئیس اتحادیه صادرکنندگان استان، به بیان موانع موجود در مسیر تامین واگن صادراتی پرداخت و گفت: برای دریافت واگن نیازمند مجوز هستیم؛ اما تعداد سازمان‌های ذی ربط برای صدور مجوز اجاره واگن مشکلات متعددی را ایجاد کرده است. اهلیت این مجوزها بایستی مشخص شود. امروز برخی شرکتهای غیر مرتبط نیز در استان واگن وارد می‌کند. شیردل ادامه داد: شرکت‌های خصوصی ایرانی به صورت مستقیم قراردادی با ترکمنستان به منظور تامین واگن ندارند. هزینه کرایه هر واگن حدود ۵۵۰ دلار است؛ اما به دلیل واسطه‌گری‌ها، به بیش از ۲۰۰۰ دلار می‌رسد. در واقع، واسطه قبل از ورود واگن به سرخس، نرخ کرایه را افزایش می‌دهد و قیمت شرکت‌های ترکمن افزایش پیدا نکرده است. وی خاطرنشان کرد: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دارای بخش بازرگانی است و انتظار می‌رود به صورت مستقیم با شرکت‌های خصوصی ترکمنستان مذاکره کند و شرکت‌های خصوصی ایرانی را به آنان معرفی و اوضاع فعلی را مدیریت نماید. در صورت هماهنگی راه‌آهن با شرکت‌های خصوصی، امکان اجاره روزانه ۵۰ واگن از ترکمنستان و مدیریت حمل بار در این حوزه وجود دارد.

ضرورت نقش آفرینی راه‌آهن در حوزه تامین واگن صادراتی

سپس مرتضی قندچی، رئیس هیات مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی تاکید کرد: در موضوع رفع کمبود واگن، راه‌آهن باید پای کار بیاید و اراده لازم برای رفع این کار را داشته باشد. مشکل کمبود واگن از زمانی آغاز شد که واردکنندگان خود واگن مورد نیاز را تامین نکردند.

موسی صفایی، رئیس گروه بازرگانی اداره کل راه‌آهن خراسان با اشاره به اینکه راه‌آهن در خصوص تامین واگن برای حمل و نقل بار دو دستورالعمل دارد، عنوان کرد: شرکت‌های خصوصی و خدماتی با استفاده از این دستورالعمل و شرایط آن می‌توانند واگن خصوصی و دولتی مورد نیاز خود را تامین کنند. شرکت‌های خصوصی برای تامین واگن از کشورهای C.I.S می‌توانند اقدام کنند. یکی از شروط آن این است که هر شرکت حمل و نقلی یا بازرگانی که اقدام به تامین واگن از کشور C.I.S می‌کند، خروج واگن نیز باید توسط همان شرکت صورت گیرد. زمان بازگشت واگن‌های خصوصی ۱۰ روز و زمان بارگیری واگن‌های دولتی سه روز در نظر گرفته شده است.

محل تشکیل جلسه: (دبیرخانه شورای گفت و گو)

تعداد اعضا حاضر در جلسه: ۲۰

وی با بیان اینکه از زمان اجرای این دستورالعمل مشکل تامین واگن حل شده است، افزود: هیچ کالای صادراتی باقی نمانده است که نیازمند تامین واگن باشد. بیشترین گلیه راه آهن توقف طولانی برای بارگیری یک واگن است. این توقف در برخی از موارد ۲۰ روز به طول می انجامد. این امر علت های متعددی دارد که بخشی از آن به راه آهن مرتبط نیست. راه آهن تشویقاتی برای افزایش سرعت بارگیری و توقف کوتاه نیز انجام داده است.

به گفته صفایی، از ابتدای سال جاری به طور میانگین ۴۰۰ واگن در ایستگاه شهید مطهری، سرخس و مشهد تحت بارگیری قرار گرفته و از این تعداد روزانه تنها ۹ درصد بارگیری کامل شده و باقی واگن ها برای بارگیری کالا باقی می ماند.

صفایی تاکید کرد: توقف طولانی واگن ها برای راه آهن خراسان دردسرساز شده است. ما آمادگی کامل برای تغییر مجوزها و دستورالعمل ها داریم. در خصوص آنچه مدیران استانی و بخش خصوصی تصمیم گیری کرده و به خدمت رسانی راه آهن و بخش خصوصی نیز کمک کند، موافق هستیم.

وی ادامه داد: شرکت های خصوصی در ایران با شرکت های خصوصی ترکمنستان باهم قراردادی را امضا و بر سر موضوعی توافق می کنند. راه آهن نمی تواند در این زمینه مداخله داشته باشد. ما نمی توانیم برای کشور دیگری تعیین تکلیف کنیم. بخش خصوصی ترکمنستان را در این زمینه، بخش خصوصی ایران مدیریت می کند. اگر مشکلات راه آهن و بخش خصوصی به درستی در جلسات مطرح شود، مشکلات قابل حل است اما اگر تنها مشکلات بخش خصوصی و ترکمنستان مطرح گردد، موانع رفع نخواهد شد. اگر واسطه هایی که در بخش خصوصی ایران در زمینه کرایه واگن دولتی فعالیت می کنند حذف نشوند، هیچ گاه این موضوع مدیریت نخواهد شد.

رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی استان نیز بار دیگر گفت: ضرورت دارد دلایل وجود واگن های متعدد در مرز و درون کشور و لیکن توقف های زیادی برای بارگیری رخ دهد و در نهایت موجب تحمیل هزینه به صادرکنندگان گردد از هر نظر می بایست موجب بررسی و پایش قرار گیرد و بایستی روزانه به تعداد نیاز واگن از ترکمنستان به ایران وارد، بارگیری و بازگردد.

لبافی در جمع بندی این موضوع اظهار کرد: مسائل و مشکلات ریلی با ترکمنستان احصا و به همراه پیشنهادات بخش خصوصی و دولتی در یک جلسه دیگر به صورت تخصصی در دبیرخانه شورای گفت و گو مطرح و پیشنهاد اصلاح عملکرد به عنوان هم افزایی استانی مطرح خواهد شد تا این مسئله رفع گردد.

۵۰ درصد ناوگان حمل و نقل باری فرسوده هستند

زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد دستور کار دوم این نشست درباره فرسودگی ناوگان حمل و نقل و اثر آن بر حوزه ترانزیت گفت: علی رغم ارائه

طرح‌های متعدد برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل از جمله پیشنهاد واردات کامیون با عمر سه سال، استقبالی در این زمینه صورت نگرفته است و تسهیلاتی هم برای نوسازی ناوگان ارائه نمی‌شود. هم اکنون بیش از ۵۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل باری فرسوده هستند.

به گفته زمانیان، یکی از مشکلات کامیون‌های داخلی و ایرانی، مونتاژ و هزینه سنگین آن نسبت به کیفیت کامیون است. قیمت کامیون داخلی مونتاژ شده حدود ۶ میلیارد تومان است و از سویی، خرید کامیون‌های وارداتی با وضعیت کنونی نرخ ارز امکان‌پذیر نیست.

زمانیان در خصوص توقف کامیون‌ها در مرزهای استان نیز گفت: توقف‌ها در مرزهای استان بایستی کاهش پیدا کند. چرا ناوگان حمل‌ونقل باید در سرخس یا لطف‌آباد نیز توقف داشته باشد؟ صادرات و ترانزیت کند شده و یکی از دلایل آن فرسودگی ناوگان و توفقات در مرزهاست.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و ترانزیت اتاق مشهد تاکید کرد: روزانه تنها ۲۵۰ کامیون از مرز دوغارون عبور می‌کنند. این درحالی است که در چندسال اخیر، روزانه بیش از ۲۰۰۰ کامیون در این مرز تردد داشت.

نصیر برادران، رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی نیز اظهار کرد: شیوه اجرایی برای وارد کردن هر ناوگان حمل‌ونقل، اسقاط یک ناوگان فرسوده است؛ اما با این کار باز هم کمبود ناوگان جبران نخواهد شد. امروز در میان دستگاه‌های اجرایی برای واردات ناوگان حمل‌ونقل، اختلاف نظر وجود دارد.

وی با بیان اینکه افغانستان و ترکمنستان در حال توسعه و به‌روزرسانی ناوگان حمل‌ونقل خود هستند، تصریح کرد: این موضوع یک تهدید برای ترانزیت ایران به شمار می‌رود. در حال حاضر با فقدان طرحی موفق در زمینه نوسازی ناوگان مواجهیم؛ از سویی، تعداد ناوگان فعلی، جوابگوی نیاز در این حوزه نیست.

حذف شرط اسقاط ناوگان فرسوده

قاسم کیومرثی، رئیس اداره صنایع فلزی سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی نیز در این بخش از نشست اظهار کرد: ناوگان فرسوده ناوگانی است که چندین سال بعد از تولید و فعالیت، اجازه تردد نداشته باشد؛ مادامی که اجازه تردد به این ناوگان داده شود، امکان اسقاط آن وجود ندارد. کشور به ناوگان جدید نیاز دارد و تا اصلاح دستورالعمل در نوسازی ناوگان وجود نداشته باشد، رفع مشکلات این حوزه ممکن نخواهد بود. اگر به دنبال کسب نتیجه در این زمینه هستیم، شرط اسقاط ناوگان فرسوده بایستی حذف گردد.

جواد جعفری، ناظر گمرکات خراسان رضوی نیز با اشاره به اینکه گمرک در نوک پیکان تشریفات ورود و خروج مرزی قرار دارد، گفت: گمرک تشریفات را انجام می دهد که براساس بخشنامه و دستورالعمل های صادر شده از سوی دولت، ابلاغ گردیده است.

جعفری با بیان اینکه توقف کامیون ها در مرزها افزایش یافته و موازی کاری دستگاه ها در مرز، یکی از علل این امر است، تصریح کرد: توقف هیچ توجیهی ندارد. امروز تنها دستگاه متولی در زمینه جلوگیری از قاچاق، گمرک است؛ اما نهادهای دیگر در این زمینه دخالت می کنند. درخواست ما، رفع موازی کاری و توقف ها در مرز است.

طرح جامع دوغارون در حال آماده سازی است

برادران، رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی نیز با اشاره به اینکه متوسط توقف کامیون در مرز لطف آباد، چهار شب است، تصریح کرد: از ترکمنستان در خصوص افزایش ساعت کاری در روزهای پایانی سال میلادی درخواست کردیم که آنان موافقت نمودند. با این وجود باز هم متوسط میانگین توقف در مرز سه روز و چهار شب است.

وی افزود: بخشی از توقف ها در دوغارون به سبب پایش و کنترل ها در حوزه سوخت است. هم اکنون طرح جامع در مرز دوغارون در حال آماده سازی است. پیاده سازی این طرح کمک بزرگی به مرز خواهد کرد.

به گفته برادران، هزینه توقف یک هفته ای ناوگان حمل و نقل در دوغارون و سرخس صدها میلیارد تومان است و در صورت محاسبه هزینه دیرکرد در زمینه ترانزیت و شرکت ها، این ارقام افزایش چشمگیری خواهد داشت.

پیشنهاد حذف شرط اسقاط در نوسازی ناوگان حمل و نقل

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گو نیز در بخش پایانی این نشست و در جمع بندی مباحث مربوط به نوسازی ناوگان و توقف کامیون ها در مرزهای استان گفت: مانع جدی در عدم توقف ناوگان حمل و نقل، عدم انسجام بین دستگاهی و نبودن یک متولی خاص است

لبافی تاکید کرد: در سالیان گذشته، روزانه ۲۰۰۰ ناوگان حمل و نقل از مرز دوغارون عبور می کردند؛ اما در حال حاضر روزانه حدود ۲۲۰ کامیون ترانزیتی عبور می کند. موانع ایجاد شده در مرز سبب توقف و عدم عبور این ناوگان شده است. توقف ناوگان حمل و نقل در مرزها هزینه ساز است. این موضوع بسیار مهم و اساسی است که بایستی در یک جلسه تخصصی با حضور دستگاه های ذی ربط مطرح و مشکلات احصا شده بیان گردد تا با هم فکری و هم افزایی دستگاه های مربوطه جمع بندی نهایی حاصل شود.

وی اظهار کرد: ناوگان حمل و نقل باری که در کشور فعالیت می کنند، خودروهای سنگین فرسوده هستند. این خودروها ترانزیت کالا را انجام می دهند. در قانون هوای پاک تامین ناوگان حمل و نقل تعیین تکلیف شده است. بر این اساس، قرار بود دولت در اجرای این قانون، منابع و تسهیلاتی را تامین کند و در صورت تامین، اجازه تامین خودرو داخلی یا وارداتی را به مالک بدهد و خودرو فرسوده را جایگزین کند. به دلیل اینکه قیمت خودروهای سنگین فرسوده در ایران زیاد است و شرط نوسازی، اسقاط ناوگان فرسوده است، برخی مالکان تمایلی به این کار ندارند. لذا منابع و تسهیلات لازم از سوی دولت تامین نشد. لبافی تاکید کرد: در صورت تصویب شورای گفت و گو به مراجع مربوطه پیشنهاد حذف شرط فرسوده بودن کامیون برای جایگزینی را ارائه خواهد نمود.

جمع بندی و مصوبات

ردیف	مصوبات جلسه	مسئول پیگیری	مهلت پیگیری
	نظر به مکاتبه ۱۴۰۱/۷۳۷۶۴۳ ناظر محترم گمرکات جمهوری اسلامی و مدیر کل گمرک مشهد پیرامون موانع و مشکلات در خصوص صادرات و ترانزیت، محدودیت پذیرش کالا در مرزها و نحوه پذیرش از طرف کشورهای مقابل و به خصوص حوزه آسیای میانه موضوع از طرف دبیرخانه شورا به تشکلهای مربوطه منعکس گردید. کانون کارآفرینان خراسان رضوی طی مکاتبه ۱۴۰۱/ک/۳۷۳۶ موانع و پیشنهادات مربوطه به دبیرخانه شورا منعکس نمود. عمده مسائل و موانع کسب و کار ناشی از بخشنامه های متفاوت و مقطعی و عدم توجه کافی به زیر ساخت های تجاری و قراردادهای فی ما بین طرفین داخلی و خارجی است. نبود خط مشی با ثبات در زمینه صادرات کالا موج ریسک پذیری بالای خریداران و صادر کنندگان نتیجه آن از دست دادن بازارهایی است که به سختی بدست آمده است. بعضا قراردادهایی تجاری یک ساله و یا بیشتر جهت تامین کالا منعقد می گردد که صدور بخشنامه های لحظه ای ممنوعیت خروج کالا موجب از دست رفتن بازار و اعتماد می گردد. در مسیر کالا و ترانزیت فرسودگی کامیون ها- کمبود در زیر ساخت های راه آهن اتلاف وقت در ترخیص کالا موجب کندی صادرات و افزایش قیمت حمل کالا را فراهم می نماید. در حال حاضر مسیر ریلی حمل بار ایران به آسیای میانه از طریق راه آهن سرخس لطف آباد اینچه برون برای کشورهای ترکمنستان، ازبکستان و ... می باشد.		

محل تشکیل جلسه: (دبیرخانه شورای گفت و گو)

تعداد اعضا حاضر در جلسه: ۲۰

دو هفته	دبیرخانه شورا، اداره کل راه آهن، اداره کل راهداری و حمل و نقل، کانون کارآفرینان، کمیسیون های تجارت و حمل و نقل، اتحادیه های صادرکنندگان و کارگزاران گمرک	متوسط عمر کامیون های عمومی جاده ای کشور در سال ۱۴۰۰ حدود ۲۰ سال و رانندگان این حوزه حدود ۵۱۷ هزار نفر است. برخی از موانع و مشکلات نشأت گرفته از نبود مرجعی جهت هماهنگی ترانزیت در کشور، ناکافی بودن زیر ساخت های شبکه ریلی کشور، فرسودگی ناوگان حمل و نقل است. با توجه به تعدد مراجع تصمیم گیری در این حوزه (وزارت راه و شهر سازی، اداره کل راهداری و حمل و نقل، گمرک، سازمان صمت ...) و موازی کاری هایی در هنگام ترخیص از قبیل کنترل ویزا، اجازه عبور، انبار قرنطینه، کنترل مرزی، مبارزه با قاچاق کالا موجب فرایند طولانی ترخیص کالا شده است. هرچند متولی اصلی گمرک می باشد. در ادامه نبود منطقه آزاد با وجود گمرک دوغارون با قدمت ۱۰۰ سال که در زمره گمرکات برتر کشور قرار می گیرد که نیازمند پیگیری در این خصوص است. . لذا با عنایت به جمیع جهات مقرر گردید: ۱- موضوع تخصیص واگن و نحوه اهلیت سنجی و نوع نظارت و بطور کلی موانع موجود، ظرف مدت دو هفته در جلسه کارشناسی دیگری تحت عنوان کارگروه حوزه ریلی و تخصیص واگن با حضور نمایندگان اداره کل راه آهن خراسان رضوی، گمرک استان، اداره کل راهداری، کمیسیون های تجارت و حمل و نقل و اتحادیه های صادر کنندگان کالا و کارگزاران گمرکی برگزار و در قالب بسته پیشنهادی رفع موانع و مشکلات و کاهش موازی کاری و تامین واگن برگزار و تصمیمات لازم اتخاذ گردد. ۲- مطابق قانون هوای پاک و ماده ۸ - تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی مالک وسایل نقلیه موتوری اعم از سبک، نیمه سنگین، سنگین، موتورسیکلت مکلفند وسایل نقلیه خود را پس از رسیدن به سن فرسودگی از رده خارج کنند و مسئولیت خود را از این جهت، نزد یکی از مؤسسات بیمه داخلی تحت نظارت بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران بیمه کنند. تعیین سن فرسودگی و بیمه انواع وسایل نقلیه موتوری موضوع این ماده براساس آیین نامه ای
----------------	---	--

جلسه شورا	دبیرخانه شورا	است که حداکثر ظرف مدت سه ماه پس از ابلاغ این قانون به پیشنهاد مشترک سازمان و وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان ملی استاندارد ایران و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به تصویب هیأت وزیران می رسد. و تبصره ۱- دولت موظف است از محل صرفه جویی حاصل از بهبود و مدیریت سوخت ناشی از اجرای این قانون، ساز و کار و تسهیلات لازم جهت جایگزینی خودروهای فرسوده حمل و نقل عمومی با خودروهای نو را فراهم کند، و نظر به اینکه قیمت خودروهای فرسوده در کشور گران است لذا مقرر گردید، حذف شرط اسقاط خودرو فرسوده از نوسازی خودرو از طریق طرح در شورای استان و شورای مرکز پیگیری شود ۳- موضوع توقفات ناوگان بین المللی در پایانه های مرزی استان و آثار آن بر اقتصاد کشور مقرر شد در جلسه تخصصی دیگری مطرح گردد.
یک هفته	دبیرخانه شورا	