



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

گزارش جلسه

شماره نشست: ۲۳	تاریخ جلسه: ۹۴/۸/۲۷	ساعت شروع: ۱۸:۰۰	ساعت خاتمه: ۲۰:۳۰	محل نشست: استانداری خراسان رضوی
----------------	---------------------	------------------	-------------------	---------------------------------

دستور جلسه

پیش از دستور جلسه:

-

دستور جلسه:

- طرح اخبار و اطلاعات اقتصادی

- بررسی گزارش نتایج طرح مطالعاتی اتاق در ارتباط با صادرات ریلی و بررسی مشکلات صادرکنندگان استان در حوزه حمل و نقل ریلی

- طرح موضوع چگونگی پذیرش هیات های تجاری (بدلیل اتمام زمان جلسه، مطرح نشد)



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

اسامی اعضای حاضر در جلسه		
ردیف	نام و نام خانوادگی	سمت
۱	جناب آقای مهندس رشیدیان	استاندار محترم خراسان رضوی و رییس شورا
۲	جناب آقای مهندس شافعی	رییس محترم اتاق بازرگانی و دبیر شورا
۳	جناب آقای مهندس اشرف	رییس محترم دبیرخانه شورا
۴	جناب آقای دکتر جمشیدی	رئیس محترم سازمان مدیریت و برنامه ریزی استانداری خراسان رضوی
۵	جناب آقای شهابی*	رئیس محترم سازمان امور اقتصادی و دارائی خراسان رضوی
۶	سرکار خانم مهندس علیرضایی	رئیس محترم سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی
۷	جناب آقای مهندس مزروعی	ریاست محترم سازمان جهاد کشاورزی خراسان رضوی
۸	جناب آقای احمدی	مدیرکل محترم تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان خراسان رضوی
۹	جناب آقای دکتر اثنی عشری	نائب رئیس محترم انجمن مدیران صنایع خراسان رضوی
۱۰	جناب آقای دکتر محمدزاده	مدیریت محترم شرکت الکترواستیل
۱۱	جناب آقای دکتر خانی زاده	دبیر کانون انجمنهای کارفرمایی صنایع خراسان رضوی
۱۲	جناب آقای مهندس سیادت	عضو محترم هیات نمایندگان اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی
۱۳	جناب آقای خندانل	نائب رئیس محترم خانه صنعت، معدن و تجارت استان خراسان رضوی
۱۴	جناب آقای صادقی*	دبیر محترم شورای هماهنگی بانکهای استان

• حضور نماینده



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

اسامی اعضای غایب		
ردیف	نام و نام خانوادگی	سمت
۱	جناب آقای دکتر حسین زاده بحرینی	نماینده محترم مردم مشهد و کلات در مجلس شورای اسلامی
۲	جناب آقای صادقی	دادستان محترم عمومی و انقلاب مشهد
۳	جناب آقای مرتضوی	شهردار محترم خراسان رضوی
۴	حضرت حجه السلام و المسلمین جناب آقای مظفری	رئیس کل محترم دادگستری استان خراسان رضوی
۵	جناب آقای آذری	رئیس محترم اتاق تعاون استان خراسان رضوی
۶	جناب آقای شریعتی مقدم	مدیرعامل محترم شرکت نوین زعفران
۷	جناب آقای بنائزاد	ریاست محترم اتاق اصناف خراسان رضوی
۸	جناب آقای رهنما	نائب رئیس محترم هیات مدیره اتاق تعاون استان خراسان رضوی
۹	جناب آقای حلمی	مدیرعامل محترم اتحادیه شرکتهای تعاونی مرزنشینان استان خراسان رضوی



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

مشروح مذاکرات

الف) طرح اخبار و اطلاعات اقتصادی

- مطابق برنامه هر ساله، اتاق بازرگانی، همایش ملی توسعه پایدار با رویکرد بهبود محیط کسب و کار را در تاریخ های ۲۵ و ۲۶ آذر ماه سال جاری برگزار خواهد نمود .
- در همایش ملی توسعه پایدار سه سازمان دولتی که براساس پایش محیط کسب و کار و ارزیابی های صورت گرفته، در بهبود محیط کسب و کار نقش مؤثری داشته اند مورد تقدیر قرار می گیرند .
- اتاق در حال گردآوری بانک اطلاعات اقتصادی و مطالعات کاربردی در استان است که پس از تکمیل در یکی از جلسات شورا ارائه خواهد شد.
- براساس ماده ۱۴ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار، به منظور تعامل مستمر با فعالان اقتصادی اعم از کارفرمایی و کارگری و تلاش برای حل مشکلات آنان، دستگاههای اجرایی و قضائی مرتبط با محیط کسب و کار و رؤسا و مدیران کل این دستگاهها در استان موظفند یکی از معاونان خود را به عنوان مسئول بهبود محیط کسب و کار تعیین و معرفی نمایند لذا با درخواست کتبی شورا این مسئولین مشخص و معرفی خواهند شد.
- با عنایت به ماده ۴ قانون بهبود محیط کسب و کار، اتاق ها موظفند به منظور اطلاع سیاست گذاران از وضعیت کسب و کار در کشور، شاخص های ملی محیط کسب و کار را تدوین و به تفکیک استان ها اعلام نمایند. این مسئله به عنوان دستور کار اتاق بازرگانی در حال اجراست که نتایج آن در جلسات شورا مطرح خواهد شد .
- با توجه به آغاز فصل سرما، بایستی سازمان صنعت، معدن و تجارت استان با عنایت به ماده ۲۵ قانون بهبود محیط کسب و کار، فرآیند خدمات رسانی در حوزه برق، گاز و ... به واحدهای تولیدی، صنعتی و کشاورزی را جهت جلوگیری از خسارت های ناشی از قطع این خدمات پیگیری نماید .
- آخرین آمار ارائه شده در خصوص وضعیت نیروی کار در کشور و استان به شرح زیر در جلسه ارائه



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

شد:

الف) نرخ بیکاری کشور ۱۰/۹٪ و نرخ مشارکت اقتصادی ۳۸/۹٪ (در تابستان جاری)

ب) نرخ بیکاری استان ۱۴/۲٪ و نرخ مشارکت اقتصادی ۴۰/۶٪ (در تابستان جاری)

- براساس ماده ۲۷ قانون الحاق برخی موارد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولتی (۲) به دولت اجازه داده می شود. طرح های تملک دارایی های و سرمایه ای جدید، نیمه تمام و تکمیل شده را به همراه مشوق هایی در اختیار بخش غیر دولتی قرار دهد. در استان مسئولیت این موضوع به استاندار واگذار شده است که فرصت مناسبی برای سرمایه گذاری بخش های غیر دولتی است.
- طرح خرید کالای ایرانی با کارت اعتباری با اطلاع رسانی و حمایت سازمان صنعت، معدن و تجارت استان در حال انجام است اما تاکنون بخش خصوصی استان استقبال مناسبی از موضوع ننموده است. ثبت نام های انجام شده به شرح زیر است:

الف) ثبت در گروه لوازم خانگی: در کشور ۲۸ واحد و در استان ۲ واحد

ب) ثبت در گروه نساجی و پوشاک: در کشور ۱۴ واحد و در استان ۳ واحد

ج) ثبت در گروه صنایع معدنی: در کشور ۱۳ واحد و در استان ۲ واحد

د) ثبت در گروه محصولات شیمیایی و سلولزی: در کشور ۱۳ واحد و در استان ۲ واحد (ظرفیت ثبت نام ۶۱ واحد وجود داشته است).

- مشکلات استان در چندین جلسه با وزیر محترم جهاد کشاورزی، ریاست محترم صندوق توسعه ملی، دبیر محترم شورای هماهنگی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، وزارت خارجه و راه آهن جمهوری اسلامی مطرح و مساعدتهایی در این خصوص اخذ شده است.

- با توجه به آمار اعلام شده در ۶ ماهه ابتدای سال جاری، استان با عنایت به تدوین برنامه عملیاتی اقتصادی در حوزه خرید تضمینی محصولات کشاورزی جلوتر و در صادرات عقب تر از اهداف برنامه عمل نموده است.

- در جلسه مشترکی که با وزیر جهاد کشاورزی برگزار شد کاهش عوارض کنگد مورد بررسی و تایید قرار گرفت و بزودی دستور اقدام در این خصوص به استان ابلاغ خواهد شد.

- با توجه به طرح موضوع انتقال آب از دریای عمان به استان در جلسات شورای گفت و گوی استان و پیگیری این موضوع توسط استانداری، در حال حاضر ضروری است اتاق بازرگانی استان جلسات متناسب با این موضوع



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

را با رؤسای اتاقهای سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی با هدف جذب سرمایه گذار بخش خصوصی به عنوان بهره بردار نهایی از پروژه برگزار نماید .

- یکی از موضوعات مهم در استان، وجود تعرفه های کالایی است که قدرت رقابت تولید کننده داخلی را در صادرات کاهش می دهد این مسئله با انعقاد تفاهم نامه های بین استانی قابل حل است .

ب) بررسی گزارش نتایج طرح مطالعاتی اتاق در ارتباط با صادرات ریلی و بررسی مشکلات صادرکنندگان استان در حوزه حمل و نقل ریلی (توسعه صادرات ریلی به کشورهای آسیای مرکزی با رویکرد تأمین واگن)

خلاصه مطالعه انجام شده به شرح زیر در جلسه مطرح شد:

- استان خراسان رضوی به دلیل جایگاه ویژه جغرافیایی خود در منطقه، دروازه ورود کالا به کشورهای آسیای مرکزی است. پایانه های مرزی استان از نظر حجم مبادلات ترانزیت، صادرات و واردات، همواره با دارا بودن رتبه های اول تا پنجم کشور، نقش محوری در حمل و نقل بین المللی کشور را ایفاء نموده اند. همجواری استان و جایگاه آن به عنوان کانال ارتباطی با کشورهای آسیای مرکزی، موجب گردیده سهم صادرات فعالان اقتصادی استان به این کشورها نسبت به استان های دیگر بسیار چشم گیر باشد.

- طبق آمارهای منتشر شده گمرک، در طی سال های اخیر به طور متوسط ۵۰ درصد از صادرات ایران به کشورهای آسیای مرکزی توسط صادرکنندگان استان صورت می پذیرد. به دلیل مزیت های حمل بار از طریق ریل نسبت به سایر شیوه ها و وجود پتانسیل های استفاده از این شیوه در کشورهای ایران و آسیای مرکزی، حمل بار از طریق راه آهن، حجم قابل توجهی از صادرات استان به کشورهای آسیای مرکزی را به خود اختصاص داده است، به طوری که مرز ریلی سرخس به عنوان فعال ترین مرز، در جایگاه نخست حمل ریلی کشور قرار گرفته است.

- از آغاز صادرات ریلی، به دلیل شرایط خاص ریلی حاکم بر کشورهای مستقل مشترک المنافع (CIS)، امکان سیر واگن ایرانی در قلمرو کشورهای مذکور مقدور نبوده و تأمین واگن صادراتی، صرفاً از طریق استفاده از واگن های وارداتی و ترانزیتی، در مسیر برگشت پیش بینی شده و کاملاً وابسته به میزان واگن روسی وارده به ایران بوده است. متأسفانه در سال های اخیر به دلیل برخی از مشکلات و مسائل داخلی و خارجی، هر ساله شاهد بحران بیشتر در زمینه تأمین و مدیریت عرضه واگن و در نتیجه بر زمین ماندن حجم بالایی از صادرات در استان بوده ایم.



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

- مقدار وزنی کالاهای صادراتی ایران، از سال ۱۳۷۵ تا سال ۱۳۹۳ از مقدار ۷ میلیون تن به حدود ۸۱ میلیون تن رسیده که افزایش حدوداً دوازده برابری را نشان می‌دهد. از نظر ارزش دلاری نیز همین وضعیت مشاهده می‌شود، ارزش صادرات ایران از حدود ۳ میلیارد دلار در سال ۱۳۷۵ به بیش از ۳۶ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۳ رسیده است که افزایش تقریباً دوازده برابری را نشان می‌دهد.
- صادرات ایران به کشورهای آسیای مرکزی از مقدار ۳/۰ میلیون تن و ارزش تقریباً ۴/۰ میلیارد دلار در سال ۱۳۷۵، به مقدار ۳ میلیون تن و ارزش ۵/۱ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۳ افزایش یافته است. که به ترتیب افزایش ده برابری در مقدار و چهار برابری در ارزش را نشان می‌دهد. بنابراین می‌توان گفت، که ظاهراً صادرات ایران به آسیای مرکزی، به سمت کالاهایی با نسبت پایین‌تر ارزش - وزن حرکت کرده است. کالاهایی که به لحاظ وزنی حجیم، اما دارای ارزش دلاری پایین‌تری نسبت به سایر کالاها می‌باشند. افزایش صادرات سیمان به کشورهای آسیای مرکزی در سال‌های اخیر نمونه‌ای از این کالاها می‌باشد.
- در سال ۱۳۹۳ بالغ بر یک میلیون تن کالا به ارزش ۶۴۳ میلیون دلار از طریق گمرک‌های استان خراسان رضوی به کشورهای آسیای مرکزی صادر شده است. بر این اساس ۴۰ درصد مقدار وزنی و ۴۳ درصد ارزش دلاری صادرات کشور به کشورهای آسیای مرکزی از طریق گمرک‌های استان خراسان رضوی بوده است.
- مرز ریلی سرخس در بین سه مرز ریلی فعال کشور (هم اکنون در کشور پنج مرز ریلی سرخس، میرجاوه، رازی، جلفا و لطف‌آباد وجود دارد که از بین آنها فقط سه مرز سرخس، میرجاوه و رازی فعال می‌باشند) بیشترین تناژ صادراتی را به خود اختصاص داده است، به طوری که در بازه زمانی سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۳ به طور متوسط سالیانه ۸۲ درصد صادرات ریلی کشور از نظر مقدار وزنی و ۷۳ درصد از نظر تعداد واگن، از طریق مرز ریلی سرخس انجام شده است.
- آمارهای منتشر شده توسط راه‌آهن ایران برای سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۳ نشان می‌دهد به طور متوسط تناژ بارگیری شده واگن‌های صادراتی در مرزهای سرخس، میرجاوه و رازی به ترتیب ۵۰، ۲۲ و ۲۳ تن بوده است. شاید بتوان گفت به دلیل کمبود واگن در مرز ریلی سرخس سعی می‌شود از حداکثر ظرفیت واگن‌های باری در این مرز استفاده شود.
- در سال‌های اخیر صادرکنندگان کشور و به خصوص استان خراسان رضوی برای صادرات محصولات خود به کشورهای آسیای مرکزی با معضلی به نام کمبود واگن مواجه بوده‌اند که این خود باعث افزایش



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

- هزینه‌های حمل کالا و در نتیجه افزایش قیمت تمام شده محصولات صادراتی به این کشورها شده است.
- مشکل کمبود واگن در بدو شروع صادرات ریلی ایران به کشورهای آسیای مرکزی وجود نداشته، و در ابتدا تعداد واگن‌های ورودی ترانزیتی و وارداتی نه تنها میزان تقاضای داخلی را پوشش می‌داده است، بلکه تعدادی از این واگن‌ها نیز به صورت خالی به این کشورها عودت داده شده است.
 - تا سال ۱۳۸۸ روند ورود واگن‌های ترانزیتی و وارداتی افزایشی بوده و با وجود افزایشی بودن صادرات ریلی، تعداد این واگن‌های ورودی پاسخ‌گوی تقاضای صادرات ریلی در کشور و استان خراسان رضوی بوده است. در طی این سال‌ها فقط در مقطعی از سال، یعنی از تیرماه تا مهرماه هر سال، به دلیل کاهش برداشت و ترانزیت پنبه ازبکستان، مشکل کمبود واگن وجود داشته، که این کمبود با ورود واگن‌های امدادی جبران شده است. از سال ۱۳۸۸ به بعد که ورود واگن‌های ترانزیتی و وارداتی روند نزولی در پیش گرفته، با توجه به صعودی بودن صادرات ریلی، کم‌کم کمبود واگن به یک معضل جدی تبدیل شده است.
 - دلایل کمبود واگن براساس این مطالعه عبارت است از:
 - عدم امکان سیر واگن‌های ایرانی در شبکه ریلی کشورهای CIS
 - کاهش ترانزیت ریلی از مسیر ایران
 - کاهش واردات ریلی
 - کندی سیر واگن‌های روسی در کشور
 - نامشخص بودن متولی تأمین واگن در استان
 - اضافه شدن سایر کالاها به سبد صادرات
 - روند خصوصی شدن راه‌آهن در کشورهای آسیای میانه
 - عدم امکان سیر واگن‌های ایرانی در خطوط راه‌آهن کشورهای آسیای مرکزی و در نتیجه وابستگی به واگن‌های ترانزیتی و وارداتی از این کشورها برای صادرات، همواره به عنوان یکی از مهم‌ترین دلایل کمبود واگن و به عبارتی سرمنشأ مشکلاتی که صادرکنندگان استان برای صادرات ریلی به کشورهای آسیای مرکزی هم‌اکنون با آن مواجه می‌باشند، مطرح بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد این عدم امکان سیر واگن‌های ایرانی ناشی از عدم عضویت ایران در شورای حمل‌ونقل ریلی کشورهای CIS می‌باشد.
 - تعداد واگن‌های ورودی ترانزیت در طی سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۳ تا حدود زیادی کاهش یافته و از ۱۵۱۹۶ واگن در سال ۱۳۸۷ به ۶۱۲۶ واگن در سال ۱۳۹۳ رسیده است که این نشان‌دهنده کاهش ۶۰ درصدی در ورود واگن ترانزیتی می‌باشد.
 - طبق آمار منتشر شده توسط راه‌آهن ایران، بیش از ۹۵ درصد از واگن‌های ترانزیتی وارده از مرز



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

سرخس به مقصد بندرعباس و تنها کمتر از ۵ درصد به سایر مرزهای کشور بارگیری می‌شوند. تعدادی از این واگن‌ها پس از تخلیه در بندرعباس مجدداً جهت ترانزیت خروجی بارگیری شده و بقیه آنها در طول مسیر برگشت در ایستگاه‌های مختلف تا مرز خروجی سرخس جهت صادرات بارگیری می‌شوند. بدیهی است با توجه به قرار گرفتن ایستگاه مشهد در انتهای این مسیر، سهم اختصاص یافته به این ایستگاه تابع شرایط بارگیری در طول این مسیر است که عمدتاً رقم اندکی می‌باشد.

- به طور متوسط در طی ۷ سال گذشته ۶۵ درصد از واگن‌های ورودی ترانزیت کشور در مرز سرخس متعلق به کشور ازبکستان بوده است و بعد از آن کشورهای ترکمنستان با ۲۰ درصد، تاجیکستان با ۱۲ درصد، قزاقستان با ۲ درصد و قرقیزستان با ۱ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند. بنابراین همان‌گونه که مشخص است ترانزیت وارده به کشور در مرز سرخس بیشتر وابسته به سه کشور ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان می‌باشد.

- دلایل اصلی کاهش ترانزیت از مسیر ایران براساس این مطالعه عبارت است از:

- تحریم کشورهای غربی
- تحریم کشتی‌رانی
- تحریم بانکی
- تحریم و اعمال محدودیت بین‌المللی در صنعت بیمه ایران
- بحران اقتصادی جهانی
- عوامل بازدارنده داخلی (کندی سیر)
- عواملی نظیر زیرساخت‌های کشور، عوامل انسانی، قوانین و مقررات، مدیریت و ...
- تغییر مسیر ترانزیت برخی محصولات از کشور مانند پنبه
- ایجاد کریدورهای جدید
- افزایش تخفیفات توسط کریدورهای موجود
- روابط سیاسی

- به طور کلی از مهم‌ترین دلایل کاهش واردات ریلی کشور از کشورهای آسیای مرکزی در سال‌های اخیر، می‌توان به افزایش نرخ ارز، تحریم‌های اقتصادی غرب، ممنوعیت‌های وارداتی و تغییر مسیر واردات از طریق بندر امیرآباد (به دلیل وارداتی نبودن گمرک خراسان رضوی) اشاره کرد. نکته اساسی که باید در هنگام بررسی دلایل کاهش واگن‌های وارداتی به آن توجه کرد، این است که مقوله واردات کاملاً متمایز از



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

مبحث ترانزیت می‌باشد. زیرا در بحث واردات باید سیاست‌های اقتصادی دولت در موضوع تجارت خارجی و همچنین تولیدات داخلی مورد توجه قرار گیرد.

- بطور متوسط در طی ۷ سال گذشته، کشور قزاقستان با سهم ۴۷ درصد از واگن‌های وارداتی در مرز سرخس، در رده نخست قرار داشته و بعد از آن کشورهای ازبکستان با ۲۴ درصد، ترکمنستان با ۱۹ درصد، تاجیکستان با ۸ درصد و قرقیزستان با ۲ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند. بنابراین همانگونه که مشخص است واردات ریلی به کشور در مرز سرخس بیشتر وابسته به سه کشور قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان می‌باشد.

- در سال‌های اخیر مهم‌ترین راهکاری که برای رفع مشکل کمبود واگن مورد توجه قرار گرفته، استفاده از واگن‌های امدادی بوده است. هرچند که استفاده از این روش تا حدودی موثر واقع شده، ولی سیاست‌های در پیش گرفته شده توسط مسئولین ذیربط و نوع رفتار شرکت‌های خصوصی تأمین‌کننده واگن امدادی در کشورهای آسیای مرکزی، کارآمدی این روش را کاهش داده است. شاید بتوان سرمنشأ ایجاد این چالش‌ها را در مشخص نبودن متولی تأمین واگن جستجو کرد، که این خود عدم‌انجام در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌ها را باعث شده است.

- تاریخچه واگن امدادی و سیاست‌های اتخاذی سال‌های اخیر:

الف- دوره اول: بین سال‌های ۱۳۷۹ - ۱۳۷۸

در این دوره واگن‌های وارداتی و ترانزیتی وارده عمدتاً تقاضای داخلی واگن را تأمین می‌کرد و تنها در چند ماه خاص از سال، نیاز به استفاده از واگن امدادی وجود داشت. معمولاً از اواخر تیرماه تا اواخر مهرماه با کاهش شدید و گاهاً قطع ترانزیت پنبه ازبکستان و کاهش عرضه واگن دولتی، صادرکنندگان برای جبران این کمبود، اقدام به استفاده از واگن‌های امدادی می‌کردند. در این دوره واگن‌های امدادی توسط راه‌آهن تأمین و با اخذ هزینه امدادی (یکصد هزار تومان) بین متقاضیان توزیع می‌شد. به طور کلی در طول این دو سال، ۶۵۱ واگن امدادی وارد کشور شده است.

ب- دوره دوم: بین سال‌های ۱۳۸۲ - ۱۳۸۰

شاید بتوان مبدأ زمانی بروز چالشی را که هم‌اکنون صادرکنندگان برای تأمین واگن امدادی با آن مواجه هستند را در این دوره جستجو کرد. در طی این دوره بخش خصوصی با انگیزه‌هایی که شاید مهمترین آنها



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

تسهیل در ورود واگن‌های امدادی و کسب سود از این رهگذر باشد، خواهان حضور در این حوزه و عهده‌دار شدن مسئولیت تأمین واگن‌های امدادی شد. راه‌آهن نیز با مد نظر قرارداد سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، در طول پروسه‌ای سه ساله اقدام به واگذاری تأمین واگن امدادی به بخش خصوصی نمود، طوری که در این دوره بخش خصوصی در کنار راه‌آهن متصدیان تأمین و تدارک واگن امدادی بودند.

ج- دوره سوم: بین سال‌های ۱۳۹۱ - ۱۳۸۳

راه‌آهن از سال ۱۳۸۳ به بعد، عملاً از چرخه‌ی تأمین واگن امدادی خارج و با اعمال سیاست‌های خود، موجب ورود کامل بخش خصوصی به این عرصه شد. در سال‌های ابتدایی این دوره، فقط تعداد محدودی از شرکت‌ها با مجوز راه‌آهن ایران اقدام به تأمین واگن امدادی برای تجار و صادرکنندگان می‌نمودند، ولی دلایلی مانند ظن ایجاد انحصار توسط این شرکت‌ها، مسئولین راه‌آهن ایران را بر آن داشت تا مجوز تأمین واگن امدادی را برای تمامی متقاضیانی که واجد شرایط اعلام شده توسط راه‌آهن می‌باشند، صادر کند. اتخاذ این تصمیم در آن برهه از زمان، نه تنها شرایط موجود را بهبود نبخشید، بلکه موجب رقابت شدید شرکت‌های ایرانی و افزایش سرسام آور قیمت واگن‌های امدادی در سال‌های اخیر شده است. زیرا بعضی از این شرکت‌ها برای پیشی گرفتن از دیگران و تصاحب سهم بیشتری از بازار پررونق و سودآور واگن امدادی، پیشنهادات قیمتی بسیار بالا و غیرمعمولی را در کشورهای مبدأ ارائه نمودند.

- بررسی‌ها نشان می‌دهد، تا سال ۱۳۸۷، تولید سیمان استان در سطح ۵/۱ میلیون تن تقریباً ثابت بوده و حتی روند کاهشی خفیفی نیز داشته است؛ اما از سال ۱۳۸۷ به بعد سیر صعودی آن شروع شده، به طوری که فقط در مدت ۳ سال به بیش از ۵ میلیون تن رسیده، یعنی سه برابر (افزایش بیش از دویست درصد) شده و تا سال ۱۳۹۳ نیز با اندکی کاهش در همین میزان باقی‌مانده است.

- یکی از مواردی که همواره به عنوان یک عامل مهم تأثیرگذار بر معضل کمبود واگن مورد بحث قرار گرفته است، کندی سیر واگن‌های کشورهای آسیای مرکزی در ایران است. از آنجایی که در حال حاضر کشور ما برای صادرات به کشورهای آسیای مرکزی به طور کامل به واگن‌های این کشورها وابسته است، واگن‌های ورودی از این ناحیه برای کشور ما حائز اهمیت خاصی هستند. نکته بسیار مهم در این جا این است که فرآیند تخلیه و بارگیری مجدد و بازگشت این واگن‌ها به کشورهای مذکور، فرآیند بسیار کندی است که این امر موجبات تحمیل زیان‌های فراوانی به بازرگانان و سازمان راه‌آهن را فراهم کرده است. دلایل کندی



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

سیر عبارتند از:

- پایین بودن سرعت بارگیری و تخلیه بار
- مدت زمان انجام امور گمرکی
- فقدان لکوموتیو مورد نیاز در ایستگاه ورودی و خروجی
- مسیر طولانی
- سرعت قطارها
- توقف طولانی در ایستگاه‌های تشکیلاتی
- عدم هماهنگی بین بخش سیر و حرکت و بخش بازرگانی راه‌آهن
- عدم هماهنگی بین بخش مالی و بخش بازرگانی راه‌آهن
- فرسوده بودن ناوگان
- پوشش ناکافی شبکه ریلی

- پیشنهادات ارائه شده براساس نتایج این مطالعه :

- پیگیری عضویت ایران در شورای حمل و نقل ریلی کشورهای CIS (نکته: این موضوع به تنهایی باعث حل مشکل کمبود واگن نمی‌شود).
- مسئولیت تامین واگن امداد، برعهده راه‌آهن باشد و اجازه ورود شرکت‌های خصوصی در مقوله تأمین واگن امدادی داده نشوند.
- راه‌اندازی کنسرسیوم ریلی بخش خصوصی در استان خراسان رضوی با هدف: ۱- اجاره واگن ۲- خرید واگن در صورت عضویت دائم ایران در شورای حمل و نقل ریلی با گرفتن تسهیلات از صندوق توسعه ملی (نکته: تلاش در جهت راه‌اندازی کارخانه تولید واگن در استان، به‌عنوان یک واحد اقتصادی بزرگ مقیاس)
- تفویض اختیار مسئولیت اخذ تصمیمات ترانزیت ریلی به استان خراسان رضوی، با توجه به اینکه ۷۷ درصد درآمد حمل بار ترانزیت ریلی راه‌آهن ایران از طریق راه‌آهن خراسان تأمین می‌شود.
- کاهش وابستگی به واگن مسقف از طریق استفاده از کانتینر و سایر واگن‌ها، نظیر واگن مسطح
- ارائه پیشنهاد ایجاد کارگروه سیاست‌گذاری توسعه حمل و نقل ریلی با حضور وزیر راه و شهرسازی، وزیر صنعت، معدن و تجارت، اتاق بازرگانی، انجمن‌های حمل و نقل، تشکل‌های



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

صادراتی، کمیسیون‌های صنایع و معادن و عمران مجلس شورای اسلامی و نماینده عالی استان

با هدف توسعه صادرات ریلی در برنامه ششم توسعه

○ رفع مشکلات مربوط به کندی سیر واگن به شرح زیر:

- کمک دولت جهت تأمین لکوموتیو کافی در ایستگاه سرخس
- متناسب سازی شبکه ریلی با ترافیک هر منطقه، چرا که در حال حاضر در مناطق پرترافیک، توقف‌های طولانی مدت قطارهای باری به جهت عدم تناسب مذکور رخ می‌دهد. (تراکم بالای سیر به دلیل مشترک بودن شبکه حمل بار و مسافر)
- تأمین اعتبار لازم توسط دولت جهت تکمیل مسیرهای موجود نظیر مسیر چابهار- مشهد با هدف کوتاه شدن مسیر ترانزیت

نکته: این پروژه می‌تواند به عنوان یکی از زیرساخت‌های اولویت‌دار تجاری کشور در برنامه ششم توسعه مورد توجه ویژه قرار گیرد.

○ تلاش به منظور تغییر نحوه حمل و مسیر کالاهای وارداتی به استان از طریق بهبود عملکرد

تشریفات گمرکی در استان و تعریف مشوق‌هایی برای واردکنندگان

○ الزام حمل بار ترانزیتی گوگرد از کشور، برای استفاده از واگن‌های مسقف، به دلیل خطرناک

بودن کالای گوگرد طبق قوانین SMGS

پیشنهادات زیر در خصوص طرح مطالعاتی توسط اعضا جلسه مطرح شد :

الف) راه آهن جمهوری اسلامی، وزارت خارجه و سازمانهای متولی امر بایستی به صورت جدی وارد حمل پایدار کالاهای صادراتی است به صورت ریلی شوند و قراردادهای پایدار و دائمی با کشورهای همسایه منعقد گردد .

ب) با توجه به اینکه حدود ۸۵٪ صادرات آسیای میانه توسط بازرگانان خراسانی انجام می شود اختیارات لازم در خصوص اختصاص واگن امدادی به استان اعطاء شود.

ج) با توجه به اختصاص ۲۰۰ میلیارد ریال سوبسید به حمل و نقل توسط سازمان توسعه تجارت ایران، پیشنهاد می شود سهمی از این سوبسید به صادرات ریلی استان اختصاص یابد .

د) واگن های وارداتی به استان که از نوع مسقف هستند باید مورد تشویق قرار گیرند تا امکان استفاده از این واگن ها برای صادرات محقق گردد .



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

ه) بایستی برای تصمیم گیری در جهت رفع مشکل صادرکنندگان در حوزه حمل و نقل ریلی برنامه عملیاتی حداقل برای ۳ سال آینده به صورت وزنی و نوع کالا برای صادرات تدوین شود و زیر ساخت های لازم برای تحقق این برنامه ها شناسایی گردد .

د) یکی از راههای پیشنهادی ایجاد شرکت حمل و نقل ریلی بین المللی با استفاده از تسهیلات بخش خصوصی و منابع دولتی با هدف خرید واگن است. در این رابطه از تسهیلات و معافیت های راه آهن جمهوری اسلامی نیز می توان استفاده نمود.

ه) با توجه به اینکه واگن های ترانزیتی و وارداتی در سایر استانها مورد تقاضای بازرگانان قرار می گیرند، بازرگان استان مجبور به حمل بار توسط کامیون به این استانها و سپس استفاده از این واگن ها برای صادرات می گردد که هزینه مضاعفی را به بازرگان استان برای صادرات تحمیل می نماید و باید برای آن تدبیری اندیشیده شود .



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

مصوبات

در سطح استانی:

- ۱) مقرر گردید اتاق بازرگانی، صنایع و معادن کشاورزی با مشارکت سازمان صنعت، معدن و تجارت استان برنامه بلند مدت صادراتی و وارداتی استان جهت برنامه ریزی تعیین زیر ساخت های لازم را تدوین نمایند.
- ۲) مقرر گردید مکاتبات لازم از طریق استانداری با راه آهن جمهوری اسلامی و وزارت خارجه جهت تسهیل و تسریع در تأمین واگن انجام شود.
- ۳) مقرر گردید از طریق دفتر هماهنگی امور اقتصادی و بین الملل استانداری، طی مکاتبه ای با وزیر محترم راه و شهرسازی جهت رفع مشکل صادرکنندگان، استفاده از واگن های وارده و اعمال مشوقهای لازم برای واردکنندگان استفاده کنند از حمل و نقل ریلی، درخواست کاهش هزینه حمل و نقل ریلی و کمتر شدن نرخ حمل و نقل ریلی از حمل و نقل جاده ای مطرح گردد.
- ۴) مقرر گردید راه آهن استان بررسی های لازم جهت تغییر سیستم بارگیری و کاهش وابستگی به واگن مسقف را انجام و نتیجه را به دبیرخانه شورا منعکس نماید.
- ۵) مقرر گردید با عنایت به الزام حمل بار ترانزیتی کالاهای خطرناک با واگن های مسقف و طبقه بندی گوگرد در این گروه کالایی طبق قوانین SMGS، پیگیری لازم از طریق راه آهن استان جهت انجام مکاتبات لازم توسط راه آهن جمهوری اسلامی برای اجرای این الزام انجام شود.
- ۶) مقرر گردید با توجه به پیشنهاد تشکیل گروه کاری سیاست گذاری توسعه حمل و نقل ریلی در جلسه و اعلام جناب آقای دکتر سلیمی مدیر کل دفتر امور خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت درخصوص احتمال تنظیم بیش از ۸۰٪ احکام برنامه ششم توسعه با رویکرد بخش خصوصی، ریاست محترم سازمان صنعت، معدن تجارت احکام مرتبط با این گروه کاری را تهیه و ارسال نمایند.
- ۷) مقرر گردید با عنایت به طرح موضوع حمل کالای استان به سایر استانها با استفاده حمل و نقل جاده ای و حمل مجدد توسط ریل به استان جهت صادرات، آمار حجم کالاهایی که از این طریق صادر



شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی

می شوند توسط اتحادیه صادرکنندگان استان مشخص و جهت تصمیم گیری به دبیرخانه شورا ارسال گردد .

۸) مقرر گردید دبیرخانه شورا، گزارشی از جلسات شورای گفت و گوی استان و در صد تحقق مصوبات در جلسه آینده شورا ارائه نماید.

در سطح ملی و فراگیر:
