



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

رئیس جلسه: جناب آقای زمانیان

دبیر جلسه: جناب آقای اخلاق دوست

ساعت شروع: ۷:۳۰

ساعت خاتمه: ۱۰

تعداد صفحات: ۴

تاریخ برگزاری: ۲۴/مهر/۱۳۹۶

شماره جلسه: ۱۸

**دستور کار جلسه:**

- ✓ بیان مسائل و مشکلات حال حاضر حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت
- ✓ سایر موارد

**اهم موارد مطرح شده:**

جلسه با خوش آمدگویی و خیرمقدم آقای زمانیان به اعضای کمیسیون حاضر در جلسه و اصحاب رسانه آغاز و ایشان پیرو دستور اول جلسه به بیان مسائل و مشکلات حال حاضر حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت پرداختند. هدف از تشکیل و برگزاری این جلسه بحث در مورد مشکلات، معضلات در حوزه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت و جمع بندی دیدگاه‌ها و مشکلات این بخش که نهایتاً به متولیان مربوطه برسد و توسط اصحاب رسانه، اطلاع رسانی گردد. جناب آقای زمانیان فرمودند: در کمیسیون حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت موارد زیادی مطرح گردیده است مخصوصاً مبحث در خصوص بازرگاری در آیین نامه تأسیس شرکت‌های حمل و نقل که کارگروهی در این خصوص تشکیل گردید و نقطه نظرات بیان و مکتوب گردید ولیکن جمع بندی که مد نظر می‌باشد، در جلسات آتی کمیسیون صورت خواهد پذیرفت.

**نظرات و پیشنهادات اعضای کمیسیون در خصوص مشکلات و معضلات موجود صنعت حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت:**

آقای امتی: اگر به ۱۵ سال پیش بازگردیم و مقالات و روزنامه مرتبط با حمل و نقل را مطالعه نماییم متوجه موضوع تکراری بودن مشکلات در این حوزه میشویم. بیان مشکلات از دیدگاه ایشان: (۱) بحث ناوگان، مشکل اصلی حمل و نقل بین‌المللی ناوگان حمل و نقل است و نمی‌توانیم ادعا کنیم ترانزیت قوی در این زمینه داریم و اگر فکری به حال ناوگان نشود این بخش از بین می‌رود (۲) بحث قاچاق، اگر پرونده‌های مربوطه به قاچاق بررسی شود ۹۵٪ شرکت‌های حمل و نقل از این بابت تیرئه شده اند (۳) نیود سازمان واحد متولی و عدم تدوین نظام جامع ترانزیتی، کشور ما ظرفیت ممتاز ترانزیتی دارد که می‌توان از طریق آن از امن ترین و کوتاه ترین مسیرها ترانزیت صورت گیرد که این ظرفیت نیاز به یک متولی و یک نظام جامع دارد. (۴) وجود تعدد قوانین، قوانین چندگانه بر سر ترانزیت وجود دارد و باید این قوانین نظام‌مند شوند و می‌بایست ارائه پیشنهادات در این زمینه توسط بخش خصوصی ارائه گردد.

آقای دشتی: (۱) ایشان با وجود متولی خاص در حوزه حمل و نقل و ترانزیت مخالف هستند و اعتقاد دارند که خود ما به عنوان بخش خصوصی باید متولی و یک نهاد خاص باشیم. (۲) هدایت سرمایه‌گذاری‌ها به سمت لجستیک

آقای ضرابی: (۱) عدم امنیت شغلی، این مشکلات ۲۵ سال است که بارها و بارها گفته شده است ولی کسی پاسخگو به این مشکلات بیان شده نیست، مدیران شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت از عدم امنیت شغلی رنج می‌برند و این موضوع راه برای خلاقیت و نوآوری در این زمینه بسته است. (۲) بحث مالیات، ایشان همچنین در مورد افزایش مالیات ارزش افزوده را یکی از مشکلات اساسی در این زمینه اعلام داشته‌اند.

آقای صباغی: (۱) عدم رسیدگی به مشکلات حمل و نقل و ترانزیت در بخش خارجی ریلی و جاده‌ای مخصوصاً در آسیای میانه (۲) هزینه‌های ترانزیت کاهش پیدا کند. (۳) مشکلات در خصوص گرفتن مطالبات از شرکت‌های خارجی و همچنین انتقال پول بسیار مشکل است. (۴) دستگاه دیپلماسی پس از فروپاشی شوروی در کشورهای آسیای میانه بسیار ضعیف عمل کرده است.

آقای زمانیان در این خصوص فرمودند که وجود حمل و نقل و ترانزیت در آسیای میانه راهی است برای بیشترین پیام رسانی فرهنگ ایرانی از طریق راننده‌های این بخش به کشورهای آسیای میانه و سایر کشورها می‌رساند و در ادامه فرمودند، ما باید رایزن حمل و نقل در دستگاه دیپلماسی در آسیای میانه داشته باشیم.



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

تعداد صفحات: ۴

تاریخ برگزاری: ۲۴/مهر/ماه/۱۳۹۶

شماره جلسه: ۱۸

رئیس جلسه: جناب آقای زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای اخلاق دوست ساعت شروع: ۷:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۰

در مورد بحث هزینه‌ها باید خاطر نشان کرد که رقابت بین کشورهای دیگر با ایران بر نحوه تعیین نرخ حمل و نقل و سایر هزینه‌ها صورت گرفته است که می‌خواهند نقش ایران را در این زمینه کم‌رنگ کنند.

آقای نوری: ما باید آماری از گردش مالی و ترانزیت ایران در مقایسه با اروپا و کشورهای دیگر داشته باشیم.

آقای دانش علاقه بند: (۱) روابط اقتصادی و سیاسی ما بسیار ضعیف است (۲) مسائل و مشکلات بانکی و مالی برای انتقال پول خیلی زیاد است (۳) عدم استفاده از نمایشگاه‌های بین‌المللی (۴) مکانی توسط انجمن حمل و نقل در کشورهای همسایه برای ایجاد یک رایزن تعبیه گردد.

آقای هژبر: ایشان فرمودند باید برای مشکلات راه حل ارائه نمود و عمل متقابل مشکلات موجود را حل نمی‌کند و باید دیپلماسی اقتصادی از سوی دولت صورت پذیرد و ما باید در این مسیر حرکت کنیم که مشکلات و معضلات حتی کوچک در این زمینه حل گردد.

آقای ثقفی: (۱) سازمان‌های دولتی به شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت به عنوان رقیب نگاه میکنند و ما را از خود نمی‌دانند و دید منفی به شرکت‌ها دارند (۲) بحث مالیات و ارزش افزوده مشکل اصلی شرکت‌ها است و ۱۰٪ درآمد را مالیات و مالیات ارزش افزوده می‌بندند، دارایی شغل ترانزیت را نشناخته است و به عنوان بنکدار به شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت نگاه می‌کند.

آقای فیض محمدی: (۱) ایجاد متولی خاص صورت گیرد و تا زمان ایجاد متولی می‌توان از ظرفیت‌ها و امکانات انجمن و اتاق بازرگانی استفاده کرد.

آقای عطایی: (۱) وجود یک سازمان مستقل فقط و فقط خاص ترانزیت اتخاذ گردد و دیگر ارگان‌های مربوطه در زیر لوای این سازمان حرکت کنند.

(۲) خروج از نگاه امنیتی ارگان‌های دولتی به امر ترانزیت و مقوله شوم قاچاق. که اگر به آمار و ارقام دقت شود ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی درصداوندگی از قاچاق کشف شده توسط دولت را نشان می‌دهد که این آمار در تمام دنیا قابل اغماض و چشم پوشی است.

(۳) علیرغم اینکه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی رقبای بین‌المللی دارند از دولت تقاضا میشود تا به کنوانسیونها و عهدنامه‌های بین‌المللی پایبند باشد و امکاناتی را فراهم نماید که شرکت‌های ایرانی توان رقابت با رقبای خارجی و بین‌المللی را داشته باشد.

(۴) ایجاد تسهیلات بانکی جهت خرید کامیون و خودمالکی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی برای استفاده کالاهای ترانزیتی جهت استقلال در نرخ و رقابت با رقبای خارجی.

(۵) عدم خلق قوانین و بخشنامه‌های آبی بدون کارشناسی و مشورت با انجمن‌های صنفی مربوطه.

(۶) علی‌رغم تقدیر از طرح جامع گمرکی در چند سال اخیر ولی متأسفانه زیر ساخته‌های طرح مذکور محکم و قوی نمی‌باشد و این، زمان ترانزیت و هزینه‌های مرتبط را بالا می‌برد که این نیز شرکت‌های حمل و نقل را با صاحبان کالا دچار چالش می‌کند.

(۷) حذف مالیات‌های ارزش افزوده که در قانون به صراحت آمده و تصمیم‌گیری جهت حذف مالیات‌های بر عملکرد.

(۸) وجود یک رایزن حمل و نقلی در سفارت خانه‌های جمهوری اسلامی ایران در کشورهای هدف جهت رفع موانع و مشکلات با صاحبان کالا خارجی و رانندگان ایرانی و تعامل با کشورهای مذکور.

آقای وحیدضربی: ترانزیت یکی از پرسودترین تجارت‌های دنیا است و در میان کشورهایی که مزیت ویژه از جنبه ترانزیت دارند، کشور ایران در مسیر کریدورهای ترانزیتی مهمی از جمله کریدور شمال، جنوب، حمل و نقل اروپا، قفقاز، آسیا، کریدور سه گانه آلتید، کریدور جاده ابریشم، شبکه تار و شبکه بزرگراهی آسیایی قرار گرفته است که می‌تواند ایران را به عنوان یکی از مسیرهای اصلی ترانزیت در دنیا معرفی می‌کند. توصیه‌های استراتژیک ارائه برای ایران: اقدامات استراتژیکی که می‌تواند باعث ارتقاء قابل توجه کشورها شوند بسته به سطوح درآمدی آنها متفاوت خواهند بود.

(۱) کارایی گمرکات و خدمات مرزی: ساده‌سازی و اتوماسیون فرآیندهای گمرکی، مدیریت ریسک کارآمد، استفاده بهینه از ارتباطات و فناوری اطلاعات، تعامل سازنده با بخش خصوصی، افزایش همکاری و هماهنگی بین سازمان‌های مربوطه. برخی از مشکلات بسترهای الکترونیکی برای



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

تعداد صفحات: ۴

تاریخ برگزاری: ۲۴/مهر/۱۳۹۶

شماره جلسه: ۱۸

رئیس جلسه: جناب آقای زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای اخلاق دوست ساعت شروع: ۷:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۰

ترخیص کالا عبارتند از عدم وجود زیرساخت‌های نرم افزاری و خصوصا سخت افزاری باعث گردیده این سامانه مکررا برای مدت‌های طولانی قطع و یا با سرعت غیرقابل قبولی در دسترس کاربران اعم از دولتی و خصوصی قرار گیرد.

۲) قابلیت رهگیری مرسولات: ایجاد نرم‌افزارهایی جهت برقراری ارتباط میان صاحب کالا و حمل کننده جهت اطلاع لحظه به لحظه از وضعیت بار و شناسایی حمل کننده مناسب با توجه به تقاضای صاحب کالا می‌تواند برای ایران مفید باشد در کشورهای پیشرفته امروزه بستر اطلاعاتی مبتنی بر GIS ایجاد شده تا کرایرها و صاحبان کالا از موقعیت مکانی انبارها، ظرفیت و خدمات ارزش افزوده آنها کسب اطلاع نمایند.

۳) برنامه ریزی و زمان بندی دقیق برای رسیدن به موقع مرسولات به مقصد: بهبود فرآیندهای ترخیص کالا و حذف پروسه‌های اضافی، تسهیل عبور کالا از مرزها و بهبود مدیریت عملیات ترانزیت در بنادر و مرزها از جمله توصیه‌های مهمی است که می‌تواند در برنامه ریزی برای رسیدن به موقع مرسولات به مقصد مؤثر باشند.

آقای قندچی: تأثیر مشکلات در زمینه حمل و نقل و ترانزیت به جامعه و مردم انتقال پیدا می‌کند مخصوصا در بحث هزینه‌های زیاد در ناوگان در این بخش فشار زیادی به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی وارد می‌سازد.

آقای قربانی: وجود رقیب داخلی، یکی از مشکلات اساسی این است که ما رقیب داخلی داریم و راه آهن و حمل و نقل ریلی رقیب اصلی شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای می‌باشد. ۲) ساختار فیزیکی پایانه‌های مهندسی کشور ما ایراد دارد. ۳) حمل و نقل ریلی باید به بخش خصوصی واگذار گردد تا حدودی از مشکلات موجود حل شود.

آقای حسینی: ۱) عدم باور دولت به درآمد حمل و نقل و ترانزیت. ۲) راه کارهای ارائه شده توسط بخش خصوصی پذیرنده بخش دولتی نیست و هیچ حمایتی از این بخش نمی‌شود. اگر دولت به این باور برسد که درآمد این بخش می‌تواند جاگزین درآمد نفت شود بسیاری از مشکلات حل میشود. ۳) پیشنهاد می‌شود وزارت حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت و یا معاونت حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت در وزارت راه و شهرسازی تشکیل گردد. ۴) عدم نوسازی ناوگان، نوسازی ناوگان حمل و نقل بین‌المللی صورت نگرفته است و تسهیلاتی هم داده نمی‌شود، دولت می‌تواند با حمایت مالی و معافیت‌های مالیاتی از این بخش حمایت کند ۵) وجود یک رایزن در بخش حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت

آقای بهرام زاده: ۱) تا زمانی که دولت بار حقوقی، سیاسی و مالی را درک نکند مشکلات حل نخواهند شد و دخالت‌های دولت باعث ورشکستگی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و لجستیکی می‌شود ۲) اتخاذ تصمیمات آنی، دولت با گرفتن تصمیمات آنی و منافع شخصی مشکلات زیادی به وجود آورده است.

آقای فرخی: ۱) وجود قوانین دست و پاگیر، حمل و نقل باید به عنوان یک صنعت مادر نگریسته شود، وجود قوانین دست و پاگیری که کارشناسی دقیق روی آن صورت نگرفته است باعث مشکلات فراوان شده است ۲) عدم وجود رویکرد تشویقی در این بخش ۳) بازسازی قوانین بر اساس وضع موجود ۴) وجود حصارهای ارگانی بر روی صنعت حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت

آقای علی ضرابی: ۱) عدم حمایت مؤثر شرکت‌ها توسط دولت، نهادهای دولتی و نمایندگی‌های خارج از کشور ۲) دید منفی گمرکات به شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت در خصوص قاچاق و کنترل‌های سخت گیرانه که باعث کند شدن این سیستم شده است. ۳) مالیات و مالیات ارزش افزوده برای این بخش بسیار زیاد است. ۴) گران فروشی شرکت‌های فروش کامیون

### جمع بندی و خلاصه موارد مطرح شده توسط آقای زمانیان:

مشکلات و دغدغه‌های موجود مطرح شده، سالیان است که شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت با آن درگیر هستند. ما اذعان داریم که بخش حمل و نقل و ترانزیت فرصت طلایی برای کشور از جهت اشتغال‌زایی، سرمایه‌گذاری و اشاعه فرهنگ ایرانی می‌باشد. صنعت حمل و نقل و ترانزیت می‌تواند جایگزین مناسبی برای صنعت نفت باشد که باید توجه بیشتری در این زمینه شود. موارد مهم و حائز اهمیتی که باید مورد بررسی و رسیدگی قرار گیرد شامل:

۱) فرسودگی ناوگان حمل و نقل که حتی متولیان دولتی نیز به این موضوع اذعان دارند که یکی از علل آن گران بودن وسیله حمل و نقل و همچنین عدم شفافیت و روان بودن تسهیلات در این حوزه است. از این رو دولت می‌بایست به سوی روان‌سازی و آسان‌سازی و کاهش تعرفه‌های ناوگان و افزایش تسهیلات در این حوزه حرکت نماید که این امر نیز به نفع دولت می‌باشد.



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

رئیس جلسه: جناب آقای زمانیان

دبیر جلسه: جناب آقای اخلاق دوست

ساعت شروع: ۷:۳۰

ساعت خاتمه: ۱۰

تعداد صفحات: ۴

تاریخ برگزاری: ۲۴/مهر/۱۳۹۶

شماره جلسه: ۱۸

- ۲) نگاه منفی به ترانزیت به عنوان پدیده قاچاق. ترانزیت یک فرصت برای دولت است، بحث دید قاچاق در شرکت‌های حمل و نقل کاملاً مردود است و هیچ ردپایی در بحث قاچاق از سمت شرکت‌های حمل و نقل نبوده است.
  - ۳) عدم وجود متولی خاص در این بخش یکی از مشکلات مهم می‌باشد، سازمان‌های زیادی خود را متولی این بخش می‌دانند که در هیچ جایی از دنیا چنین موضوعی دیده نمی‌شود که چندین سازمان خود را متولی یک بخش بدانند.
  - ۴) عدم امنیت کاری و شغلی برای مدیران شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت.
  - ۵) فرا مرزی بودن مشکلات حمل و نقل در درجه اول گریبانگیر راننده‌های زحمتکش ترانزیت می‌شود. راننده‌ها اطلاعات کافی در مورد قوانین امور حمل و نقل ندارند، وجود رایزن حمل و نقل حداقل برای کشورهای آسیای میانه می‌تواند بستر مناسبی برای ارتباط راننده‌ها و رفع مشکلات پیش روی آنان باشد.
  - ۶) حمایت بانکی از این بخش صورت نمی‌گیرد علی‌رغم اینکه در قانون عبور خارجی کالا ذکر شده است که بانک‌ها باید از این امر مهم حمایت نمایند.
  - ۷) قانون فک پلمپ در خصوص عبور کالا رعایت نمی‌شود.
  - ۸) برگزاری و شرکت در نمایشگاه‌های تخصصی در کشورهای آسیای میانه که به سود منافع ملی خواهد بود.
  - ۹) مبحث مالیات برای شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت بسیار آزردهنده است. بحث رکود اقتصادی هم به شرکت‌های حمل و نقل کشیده است و دارایی بیش از ۱۰۰٪ درآمد شرکت‌ها را مالیات و مالیات بر ارزش افزوده می‌زند. در جلسه شورای گفتگو دولت و بخش خصوصی مصوب گردیده است که شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت از مالیات ارزش افزوده معاف هستند ولی مصوبات اجرا نمی‌گردد که باید مدیر کل امور اقتصادی پاسخگو این مسئله باشند.
  - ۱۰) گرفتن تصمیمات آنی ضربه‌های زیادی به حوزه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت وارد کرده است.
- جناب آقای مهندس زمانیان فرمودند بخش خصوصی در خصوص پیگیری مشکلات و معضلات صنعت حمل و نقل و ترانزیت خستگی ناپذیر است و در حوزه روان‌سازی و جلوگیری از برخوردهای سلیقه‌ای در این حوزه را پیگیری و سعی بر جلوگیری از آن را دارد که این خود باعث سرمایه‌گذاری، اشتغال‌زایی در این حوزه می‌گردد که به نفع دولت خواهد بود.
- جناب آقای زمانیان خاطر نشان کردند که اتاق بازرگانی یکی از جایگاه‌هایی است که می‌تواند پیگیری مشکلات موجود در صنعت حمل و نقل و ترانزیت باشد.

### مصوبات جلسه:

در جلسه آینده کمیسیون پیشنهادات در مورد بازنگری آیین نامه تأسیس شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت مکتوب گردد و به شورای عالی ترابری ارسال گردد.

### حاضرین جلسه:

آقایان: زمانیان، اخلاق دوست، حسینی، ثقفی، هژبرالساداتی، عطایی، امتی، صباغی، دانش علاقه بند، علی ضرابی، نوریان، فیض محمدی، قندچی، محمد حسینی، یزدان علی ضرابی، بهرام زاده، وحید ضرابی، فرخی، نوری، خضرابی، دشتی، قربانی. عطایی (روابط عمومی اتاق مشهد)

خانم‌ها: میرصدربی، صنعت کار

خبرنگاران:

خانم‌ها:

فاطمه محمدی (روزنامه اقتصادی آسیا)، غزاله شهیدی (خبرنگار ایرنا)، راضیه آزاد، زهرا صفدری (روزنامه دنیای اقتصاد)

آقایان: کامیار اسمائیل پور (خبرگزاری جمهوری اسلامی - ایرنا)، مهدی رهنما (خبرنگار صدا و سیما)، احسان بهرامی (فرصت‌بردار)، رضا

تاتار (دستیار فنی)