



شناسه	رویه - دستور العمل	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۳/۰۲/۱۹
عنوان موضوع	بررسی روش و چگونگی محاسبات اعداد ریالی مندرج در بارنامه های حمل بر اساس تن کیلومتر کارخانجات تولیدی، از جمله صنعت سیمان		
مرجع طرح موضوع	دبیرخانه شورا		
شرح موضوع	با عنایت به اینکه اختلاف جدی کیلومترهای مندرج در بارنامه های برخی کارخانجات سیمانی با فاصله واقعی مقصد به صورت نمونه (۲۸ کیلومتر و درج ۲۸۸ کیلومتر در بارنامه) و دریافت کرایه حمل بر اساس ۲۸۸ کیلومتر به جای ۲۸ کیلومتر و اختصاص سوخت بر مبنای ۲۸۸ کیلومتر موجب اختلاف کرایه حمل واقعی با کرایه محاسبه شده می گردد. علاوه بر آن میزان سوخت تعلق یافته به ناوگان حمل و نقل نیز بر اساس این فواصل محاسبه می گردد ناوگان حمل و نقل، کرایه را از برخی واحدهای تولیدی سیمانی بر این اساس اخذ و ضمن آن تخصیص سوخت نیز صورت می پذیرد که این موضوع مورد اعتراض فعالین و تولیدکنندگان قرار گرفته است. دبیرخانه شورا موضوع را طی نامه ۱۴۰۳/۶۰/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۱/۱۸ از اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان منعکس و در خصوص اختلاف مسافت بارنامه صادره با مسافت واقعی را اعلام نظر نمود. موضوع در ششمین نشست دبیرخانه شورا در سال جاری مطرح شد.		
ایرادات و مشکلات مطروحه	۱- دستور العمل، روش های تعیین و بطور کلی آیتم های تاثیر گذار در اختیار واحدهای تولیدی قرار ندارد ۲- نرخ کرایه های ابلاغی در سالهای ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ و ریز محاسبات آن برای مقاصد مختلف (شهر ها) بصورت شفاف وجود ندارد. ۳- با توجه به اینکه سند کسب و کار در تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۶ تدوین شده و یکی از اهداف اجرای طرح شفاف سازی مسائل مربوط به حمل و نقل می باشد این سند در اختیار ذینفعان قرار نگرفته است. ۴- تعیین و محاسبه نرخ کرایه حمل و نقل جاده ای بر اساس فرمول و ضوابط سازمان راهداری کشور بر اساس تن -کیلومتر نرخ کرایه مبنا قرار گیرد. ۵- در تعیین کرایه حمل توافق صاحب کالا و شرکت های حمل و نقل و یا رانندگان مربوطه و توافقات مکتوب حمل کننده کالا و صاحب کالاهای صادراتی و یا مصرف داخلی می تواند کمتر از عدد تعیین شده تن کیلومتر و یا بیشتر از آن باشد و برای اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای پذیرفته شود و می بایست سهم دولتی آن نیز تابعی از توافقات انجام شده در افزایش و یا کاهش باشد. ۶- موضوع افزایش کرایه در حال بررسی است و تاکنون ابلاغی صورت نگرفته و این موضوع شرکت های حمل و نقل و واحدهای تولیدی را با چالش مواجه کرده است . ۷- در خصوص ابلاغ تصمیمات می بایست مطابق قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب سال ۱۳۹۰ نظر بخش خصوصی تاثیر پذیر اخذ گردد. ۸- در حال حاضر وجوهی تحت عنوان پشت بارنامه از صاحبین کالا دریافت می شود		



۹- انحصاری بودن حمل و نقل در برخی پایانه های استان و عدم پذیرش بعضا کامیونهای غیر بومی توسط ناوگان حمل و نقل مستقر در منطقه امکان تعلل در روند حمل و نقل را بوجود می آورد.	
نظرات اعضا حاضر در جلسه کارشناسی: در ششمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، روش و چگونگی محاسبات اعداد ریالی مندرج در بارنامه های حمل بر اساس تن-کیلومتر کارخانجات تولیدی از جمله صنعت سیمان مطرح و مورد بررسی قرار گرفت. «علی اکبر لبافی»، رئیس این دبیرخانه در خصوص نحوه محاسبه اعداد مندرج در بارنامه های حمل بر اساس تن-کیلومتر، اظهار کرد: هزینه حمل کالا از اهمیت ویژه ای برای کارخانجات تولیدی برخوردار است و در قیمت تمام شده کالا اثرگذار می باشد. از این رو، نقش حمل و نقل در صنعت سیمان بسیار مهم و پررنگ است. وی ادامه داد: شورای عالی هماهنگی ترابری، در ۱۵ مهرماه سال ۱۳۹۷ چهارچوبی برای حمل و نقل جاده ای داخلی تعیین کرد. بر اساس این چهارچوب، هزینه حمل بر اساس تن-کیلومتر تعیین می شود. در این مصوبه، برای تعیین نرخ و محاسبه هزینه حمل بر اساس تن-کیلومتر تاکید بر توافق میان صاحب بار (کارخانجات تولیدی) و شرکت های حمل و نقلی و یا کامیون داران شده است و در صورت عدم توافق میان آنان، مجموعه راهداری و حمل و نقل جاده ای استان ها هزینه حمل را مشخص خواهد کرد. لبافی در بخش دیگر سخنانش به افزایش هزینه حمل بار بنا به اذعان کارخانجات تولیدی و اتحادیه های این بخش اشاره و تاکید کرد: کارخانجات تولیدی معتقدند که هزینه حمل بار بسیار زیاد بوده و همچنین، نحوه تعیین هزینه حمل بار به صورت تن-کیلومتر برای برخی از بارهای سیمانی نامشخص است. در واقع، شیوه نحوه محاسبه تن-کیلومتر برای کارخانجات تولیدی، شفاف نیست. در تعیین شاخص های تن-کیلومتر، نظرات بخش خصوصی دریافت نشده و به عبارت دیگر توافق به صورت سه جانبه انجام نشده است. وی با طرح این پرسش که هزینه نهایی حمل بار بر اساس چه فرمولی محاسبه می شود؟ افزود: تعیین هزینه حمل بار در هزینه های تولید کالا اثرگذار است. از سویی، گفته می شود عدد دریافتی پشت بارنامه نیز مشکلاتی برای کارخانجات ایجاد کرده است و هزینه حمل بار به پایانه های مرزی و گمرک نیز با نرخ بیشتر انجام می شود. نکته دیگر اینکه، در برخی از بارنامه های صادر شده، فاصله مبدأ و مقصد ۱۰ برابر بیشتر درج شده است. همچنین، مبالغ پشت بارنامه، مورد پذیرش تمامی سازمان و ارگان های متولی حمل و نقل جاده ای نیست اما در هر شکل وجود دارد. لبافی در بخش دیگری از سخنانش به اصلاح سیستم نسبت به محاسبه صحیح مبدأ و مقصد اشاره و خاطرنشان کرد: تعیین مبلغ بیشتر در پشت بارنامه، کاملاً اشتباه و خلاف ضابطه هاست. صادرات سیمان استان به دلیل عدم حمل بار به مرز متوقف شده است	جمع بندی جلسه کارگروه تخصصی (کارشناسی) به تاریخ ۱۴۰۳/۰۲/۰۵



سپس «رضا کشاورز»، نماینده شرکت سیمان غرب آسیا بیان کرد: ۱۳ روز است که صادرات سیمان غرب به مرزهای استان حمل نمی‌شود؛ چراکه رانندگان مبالغ درج شده در بارنامه (بر اساس تن-کیلومتر) در سال جاری را نمی‌پذیرند و درخواست مبلغ بیشتری از صاحبان بار دارند. در این میان، برخی از تجار افغان برای تسریع فرآیند ارسال و صادرات، مبلغی بیشتر برای حمل بار به رانندگان پرداخت می‌کنند.

وی افزود: کارخانه‌جات تولیدی سیمان از اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان تقاضا دارند در صورتی که مصوبه و چهارچوبی برای هزینه حمل بار تعیین می‌شود رانندگان را نسبت به آن متعهد کنند. با توجه به شرایط خاص فعلی، روند صادرات سیمان متوقف شده و کارخانه‌جات دچار چالش جدی شده‌اند. نکته دیگر اینکه ضروری است شاخص‌های استان در بحث محاسبه هزینه حمل کالا، نسبت به استان‌های هم‌جوار، مورد بازبینی قرار گیرد.

«حسن ناطقی»، مدیر فروش شرکت سیمان شرق نیز با تاکید بر ابلاغ دیر هنگام درصد افزایش هزینه حمل بار جاده‌ای، عنوان کرد: همه ساله، میزان افزایش هزینه حمل بار جاده‌ای با تاخیر اعلام می‌شود که موجب اعتصاب و اعتراضات رانندگان حمل‌ونقل جاده‌ای می‌شود. با ابلاغ به موقع از این گونه مشکلات جلوگیری خواهد شد.

وی در بخش دیگر سخنانش به مبلغ پشت بارنامه اشاره و تاکید کرد: مبلغ پشت بارنامه، عددی توافقی میان راننده و صاحب بار است و اغلب تجار افغان، برای تسریع روند صادرات و جلوگیری از عدم جریمه در کشور هدف، هزینه بیشتری برای حمل بار به رانندگان پرداخت می‌کنند.

چالش‌های حمل بار سبب از دست رفتن بازارهای صادراتی می‌شود

«عادل بهلور»، مشاور مدیرعامل شرکت سیمان جوبین، با بیان اینکه بازار هدف کارخانه سیمان جوبین بازارهای داخلی است، خاطرنشان کرد: از اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان تقاضا می‌گردد که با توافق میان راننده با صاحب‌بار موافقت کرده و مبلغ در بارنامه به صورت رسمی درج شود. همچنین، نحوه محاسبه بر اساس تن-کیلومتر و هزینه حمل بار به کارخانه‌جات تولیدی اعلام گردد.

«محمد شمالی»، نماینده شرکت سیمان زاوه نیز با اشاره به چالش‌های حمل بار صادراتی به مرزهای استان، تاکید کرد: کارخانه‌جات تولیدی پس از به دست آوردن بازار خارجی و اقدام برای صادرات، با چالش‌هایی مانند سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای و افزایش هزینه حمل بار مواجه شده و بازارهای صادراتی را از دست می‌دهند. باید نحوه محاسبه هزینه حمل بار کارخانه‌جات تولیدی یک محصول، یکسان باشد.

افزایش واقعی در هزینه حمل بار کالاهای استان صورت نمی‌گیرد

«محمدعلی خانی»، رئیس اداره حمل‌ونقل کالای اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان، گفت: پس از اعتصاب و اعتراضات سراسری رانندگان جاده‌ای مبنی بر مبالغ اندک هزینه حمل‌ونقل جاده‌ای، مصوبه تن-کیلومتر از سوی شورای عالی هماهنگی ترابری به تصویب رسید. در واقع، تن-کیلومتر یک نرخ مشخص است. این نرخ شاخص، بر اساس توافق و نظر تشکل‌های صنفی تعیین شده است. این نرخ، مبنا بوده و برای میزان کیلومتری که متوسط همه مسیرهاست،



در نظر گرفته شده است. هر چه مسافت پایین تر باشد، نرخ تن - کیلومتر بالاتر است و اگر مسافت بیشتر باشد، نرخ نهایی تن - کیلومتر کاهش می یابد. پارامترهایی هم مانند سردسیر یا گرمسیر بودن منطقه، صعب العبور بودن، کاربری های خاص، با یک سر بار تردد کردن، مواد خطرناک، هزینه لاستیک، سوخت، استهلاک خودرو، قطعات یدکی، شاگرد راننده و... نیز در تعیین نرخ نهایی اثرگذار است.

وی ادامه داد: تن - کیلومتر به معنی کشف قیمت حمل یک محموله از یک مبدأ به مقصد است. در صورتی که توافقی میان صاحب کالا و راننده نباشد، تن کیلومتر برای محاسبه قیمت در نظر گرفته می شود.

خانی خاطرنشان کرد: بر طبق توافق صورت گرفته، نرخ پایه و شروعی برخی از استان ها برای حمل بار، تن - کیلومتر بوده و به نسبت شاخص های یاد شده تا ۸۵ درصد نسبت به نرخ پایه افزایش پیدا می کند. نکته اینکه افزایش هزینه کرایه حمل بار براساس درصد افزایش ابلاغی از مرکز، به خصوص در صنعت سیمان امکان پذیر نیست.

هزینه حمل بار به مرزهای استان و گمرکات مرزی بیشتر است

خانی در ادامه به افزایش ۸۵ درصدی هزینه کرایه حمل بار سیمان در سال ۱۳۹۸ اشاره و تاکید کرد: با توجه به شرایط کارخانه جات تولیدی سیمان، این میزان افزایش امکان پذیر نبوده و اجرایی نشد.

وی در بخش دیگر سخنانش در خصوص الزام درج تن - کیلومتر در بارنامه ها از ابتدای سال ۱۳۹۹، اظهار کرد: در خصوص چگونگی نحوه محاسبه تن - کیلومتر جلسات متعددی با بخش خصوصی برگزار شد. نکته دیگری که در بحث حمل کالا به آن اشاره می شود، مبالغ پشت بارنامه است برخی مواقع توافقاتی میان صاحب بار و راننده مبنی بر افزایش هزینه حمل بار رخ می دهد که دو طرف نسبت به آن مخالفتی ندارند اما این مسئله مورد تایید ما نیست. نکته دیگر اینکه، حمل بار به پایانه های مرزی و گمرکات، خواب ماشین (توقف) همراه خواهد داشت. به همین دلیل، هزینه بیشتری برای بار دریافت می شود و هزینه ارسال بار به شهرهای مرزی، نسبت به دیگر استان های کشور بیشتر است.

وی خاطرنشان کرد: نرخ نامه هزینه حمل بار توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان تنظیم و برای تایید به تهران ارسال شد و میزان افزایش هزینه حمل بار در طی هفته های آتی از سوی مرکز ابلاغ خواهد گردید.

سهم رانندگان ناوگان حمل و نقل جاده ای از کرایه بار ۸۵ درصد است

خانی در ادامه به شاخص های تعیین کننده هزینه حمل بار اشاره و بیان کرد: تعیین درصد افزایش هزینه حمل بار براساس توافقات دستگاه های متولی و بخش خصوصی بوده است. سهم راننده از کرایه حمل بار ۸۵ درصد است و مابقی آن مربوط به مالیات و... است. هزینه حمل بار بر اساس تن - کیلومتر پایین ترین نرخ حمل و نقل جاده ای است.

در بخش پایانی این نشست و در جمع بندی مباحث مطروحه، لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی استان اذعان کرد: هزینه حمل بار بر اساس شاخص تن - کیلومتر کمترین مبلغ حمل بار بوده و بنا بر توافق میان راننده با صاحبان بار (کارخانه جات تولیدی) امکان افزایش یا کاهش هزینه حمل بار وجود دارد.



وی با اشاره به ثبت هزینه نهایی حمل بار در بارنامه برای جلوگیری از تخلفات احتمالی رانندگان، عنوان کرد: برای ارتباط و هم‌اندیشی بیشتر بخش خصوصی با سازمان‌های متولی، پیشنهاد شد نشست‌های مشترکی میان اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان و کارخانه‌جات تولیدی سیمان برگزار و شیوه محاسبه هزینه حمل بار سیمان بر اساس تن-کیلومتر تشریح گردد. همچنین، اداره کل راهداری حمل‌ونقل جاده‌ای استان در ۲۴ ساعت آینده نسبت به ابلاغ بررسی‌های موضوع افزایش هزینه حمل بار اقدام کند تا صادرات متوقف شده سیمان، مجدداً به جریان بیفتد. همچنین، این اداره می‌بایست نسبت به اطلاع‌رسانی بهتر و بیشتر به تشکلات اقدام کند.

دستگاه‌های استانی دارای نماینده در جلسه:

دفتر هماهنگی امور سرمایه‌گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، اداره کل صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی، شورای هماهنگی راه و شهرسازی استان خراسان رضوی، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان رضوی، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه خراسان رضوی، انجمن مدیران صنایع خراسان رضوی، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل مشهد و حومه، خانه صنعت، معدن و تجارت استان خراسان رضوی، شرکت سیمان زاوه تربت، مجتمع سیمان غرب آسیا، شرکت سیمان شرق، شرکت سیمان جوی، کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایی صنایع خراسان رضوی

جمع بندی مورد توافق اعضا:

پیرو درخواست واحدهای تولیدی سیمان در خصوص اختلاف کیلومترهای مندرج در بارنامه‌های حمل (تن کیلومتر) کارخانجات تولیدی سیمان بیشتر از مسافت واقعی و اخذ کرایه حمل و اختصاص سوخت بر مبنای مسافت غیر واقعی مندرج در بارنامه و عدم شفافیت محاسبه تن-کیلومتر برای کارخانجات تولیدی، دبیرخانه شورا طی مکاتبه شماره ۱۴۰۳/۶۰/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۱/۱۸ از اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان در این خصوص استعلام نمود. همچنین با توجه به عدم حمل سیمان توسط بونکرداران بدلیل افزایش نیافتن نرخ کرایه‌ها در سال ۱۴۰۳ و توقف صادرات سیمان به قید فوریت موارد در ششمین جلسه دبیرخانه طرح و مورد بررسی قرار گرفت.

تن کیلومتر عبارت است از کرایه حمل یک تن محموله به ازای یک کیلومتر جابجایی. این معیار در واقع یک نظام نرم افزاری و هوشمند در نرخ گذاری حمل است که به خودی خود باعث تبعیت تمام مسیرهای حمل کالا از یک قاعده خواهد شد. در این معیار، دو پارامتر وزن محموله و طول مسیر، همواره بر نرخ تمام شده حمل موثر خواهند بود. برای محاسبه فرمول بالا، باید اینگونه محاسبه کرد:

کرایه حمل = مسافت پیموده شده * وزن بار * کرایه پایه یک تن بر یک کیلومتر *

ضریب مسئولیت بر اساس ارزش کالا و خطر حمل یا بزرگتر بودن بار نسبت به حالت استاندارد.



به بیان ساده تر، برای این که به فرمول تن کیلومتر برسیم، باید میزان هزینه تردد یک دستگاه کامیون از مبدا تا مقصد مشخص شده، سود سرمایه گذاری (ارزش ناوگان) به همراه دستمزد راننده به آن اضافه شود و در نهایت با یک سود مناسب (که همان تعرفه است)، جمع بسته شود.

فاکتورهای موثر بر فرمول تن کیلومتر

در این فرمول دو پارامتر مسافت و وزن بار رابطه کاملاً مستقیم با میزان کرایه حمل دارند و این بدان معنی است که راننده برای کسب سود بیشتر، باید به دنبال محموله های سنگین تر در مسافت های طولانی تر باشد.

اما در کنار دو عامل اصلی و مشخص در فرمول فوق، مواردی نیز وجود دارد که اگرچه نمایان نیست و به نظر نمی رسد در این امر سهیم باشد، اما بر سود نهایی اثرگذار است. سوخت مصرفی، روغن مصرفی، لاستیک، بیمه، حقوق رانندگان، تعمیرات، نگهداری، استهلاک خودرو و کاهش قیمت بر اثر افزایش عمر کامیون، از جمله شاخص هایی هستند که به ظاهر بر میزان کرایه تاثیر ندارند اما همانطور که گفته شد سود نهایی را با تغییرات بسیاری مواجه خواهند کرد.

مزایای استفاده از سیستم تن کیلومتر

- تن بر کیلومتر با پیشنهاد کرایه منطقی بر اساس هزینه های جاری و بازگشت سود سرمایه گذاری و قابلیت اجرایی در سراسر کشور یک نظام پرداخت هماهنگ را به وجود می آورد و به عبارت دیگر با حذف رقابت های کاذب و غیر اقتصادی موجود در حمل و نقل باعث کشف سود مناسب، درآمد خالص و مناسب برای رانندگان کامیون می شود.
- استفاده از تن کیلومتر باعث می شود کل هزینه های کامیون از جمله هزینه های بیمه راننده، بیمه کمک راننده، بیمه شخص ثالث، بدنه، تعمیر و نگهداری، سوخت، لاستیک، حقوق و مزایای راننده و کمک راننده، بازگشت سرمایه مشخص و متعادل شود.
- شفافیت در تجارت و بازرگانی ۲۰ کارخانه سیمان را در نظر بگیریم که هر ۲ کارخانه یک محصول کاملاً مشابه تولید می کنند، یک کارخانه تا مقصد ۳۰۰ کیلومتر فاصله دارد و یک کارخانه ۶۰۰ کیلومتر که محصول خود را در کارخانه طی تفاهم و توافق به یک قیمت واحد می فروشند یا برای فروش محصول خود قیمت حداقل قرار داده اند که از این قیمت کمتر نفروشند. این توافق دلایل مختلفی دارد که دلیل عمده این کار توجیه اقتصادی و جلوگیری از ورشکستگی کارخانه می باشد.
- بازاریابی منطقی و اقتصادی بازرگانان و تجار، زمانی که پرداخت کرایه در سراسر کشور طبق روال یاد شده صورت گیرد (پیروی از مسافت حمل یا تن بر کیلومتر) فروشنده سعی می کند از کوتاهترین مسیر و با کمترین هزینه کالای خود را به دست خریدار برساند. به عنوان مثال کارخانه ها و صنایع مشابه می توانند محصولات خود را در مسیرهای کمتر از ۳۰۰ کیلومتر به فروش برسانند یا اینکه صنایعی که در استان های مجاور مرزها قرار دارند به سمت صادرات و بازاریابی بین المللی روی آورده و بازار داخلی را به قیمت ورشکستگی حمل و نقل اشباع نکنند و رقابت ناسالم داخلی را به رقابت بین المللی و ایجاد فرصت شغلی و ورود ارز به کشور تبدیل نمایند که همین موضوع از تردهای زائد جلوگیری



خواهد کرد و گسترده شدن حوزه فعالیت حمل و نقل تا خارج از مرزها را به دنبال دارد با توسعه صادرات این فرصت در اختیار بخش‌های تحصیل کرده و کارگری و کارفرمایی جامعه قرار خواهد گرفت که در مجموع اشتغال‌زایی و رونق اقتصادی را در پی خواهد داشت. این صرفه اقتصادی کل جامعه را و سیستم‌های مرتبط با حمل و نقل را پوشش خواهد داد. صرفه‌جویی در مصرف سوخت، صرفه‌جویی در هزینه‌های تعمیر و نگهداری جاده‌ها، صرفه‌جویی در هزینه‌های اقلام مصرفی کامیون‌ها مثل لاستیک، لنت ترمز و از طرفی وقتی که روش محاسبه کرایه‌ها یکسان‌سازی شود و یک کامیوندار ببیند که حمل بار از شهر خودش با حداقل خواب در شهر خود توجیه اقتصادی دارد. در پایانه شهر خود ۲ الی ۳ روز در نوبت بار می‌ماند و بار مورد نظر خود را حمل می‌کند که این امر خود دارای چندین حسن می‌باشد.

۱- این که توقف در نوبت بار مبادی ورودی کالا به حداقل می‌رسد.

۲- این که در زمان توقف راننده و کامیون در شهر محل سکونت و هزینه‌های جانبی مثل هزینه خوراک، هزینه خوابگاه و هزینه تردد یکسر خالی به مقدار قابل توجهی کاهش می‌یابد!

۳- این که موجب عدالت در توزیع بار و تقسیم تردد در جاهای کشور و روان شدن ترافیک و جلوگیری از مرکزیت شهرهایی مثل تهران به عنوان بارانداز و تقسیم دو مرتبه کالا می‌شود.

- شفافیت پرداخت عوارض و مالیات، تن بر کیلومتر با شفافیت در عقد قرارداد حمل و پرداخت کرایه در درون خود زمینه‌ای را ایجاد کرده که تمام متولیان و مرتبطان حمل و نقل در این زمینه می‌توانند به حقوق قانونی و واقعی خود دست پیدا کنند از جمله وزارت دارایی. با واقعی شدن نرخ حمل دولت هم به سهم واقعی و دریافت قیمت خدمات خود به سایر اقشار جامعه می‌رسد. تن کیلومتر با ارائه طرح پرداخت کرایه حمل مبتنی بر اصول و قاعده یکسان باعث به وجود آمدن یک سیستم دیجیتالی می‌شود که در کل کشور از مناقشات بین دستگاه‌های مختلف حکومتی ذی‌نفع و نظارتی در حمل و نقل جلوگیری می‌کند و در حقیقت کار قانونگذار و مجری قانون را تسهیل می‌بخشد و همچنین اخذ مالیات بر درآمد را مکانیزه می‌کند که این امر از واقعیت‌های نهفته در متن تن بر کیلومتر است.

- نوسازی ناوگان فرسوده بدون کمک دولت

ناوگان خودرویی نیازمند ابزاری است مسافت را با کمترین خطا اندازه بگیرد. ردیاب‌ها بهترین سخت افزار هستند که می‌توانند داده‌های دقیقی را در اختیار مدیران و رانندگان قرار دهند. در نتیجه بهترین ابزار برای ثبت مسافت دقیق پیموده شده در فرمول فوق، ردیاب خودرویی است.

مطابق با ۲۰۹ نشست شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۹۷/۷/۱۵ با موضوع تعیین کرایه حمل و نقل جاده ای داخلی بار بر اساس تن کیلومتر با ارائه گزارش توجیهی سازمان راهداری حمل و نقل جاده ای پیرامون نحوه محاسبه تن کیلومتر حمل کار و پارامترهای موثر در آن شامل ارزش ناوگان، هزینه های سرمایه گذاری، مسافت پیموده شده طی یک سال (با بار و بدون بار)، طول مسیر، پروفیل طولی مسیر (توپوگرافی منطقه)، و هزینه های ثبات و متغیر مطرح



و با توجه به توافق سازمان یاد شده با تشکل های صنفی رانندگان و کامیون داران و شرکت های حمل و نقل داخلی و تامین نظرات ایشان به شرح زیر تصویب گردید:

الف) سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای موظف است نرخ شاخص حمل و نقل بر اساس تن کیلومتر را محاسبه و به ادارات تابعه اعلام نماید. تشکل های صنفی رانندگان یا کامیون داران می توانند نرخ نهایی را بر اساس تن کیلومتر به تفکیک هر مسیر از مبدا شهرستان های استان، مورد توافق قرار داده و به ادارت استانی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای جهت اعمال در سامانه مدیریت بارنامه اعلام نمایند. در صورت عدم توافق میان تشکل های صنفی مذکور، نرخ شاخص اعلام شده توسط ادارات کل راهداری و حمل و نقل جاده ای ملاک عمل می باشد. نظارت بر حسن اجرای نرخ های مورد توافق توسط اعضا بر عهده تشکل های موصوف بوده و مسئولیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تا درج قیمت در بارنامه می باشد.

ب) نرخ حمل بار حسب ضرورت بر اساس درصد نرخ های تعیین شده قسمت الف قابل به روزرسانی است.

الف) با توجه به ابهامات مطرح شده در نحوه تعیین کرایه حمل یک تن محموله به ازای یک کیلومتر جابجایی و نرخ گذاری حمل و پارامترهای تاثیر گذار:

- ظرف مدت ده روز دستور العمل، روش های تعیین و بطور کلی همه آیتم های تاثیر گذار و وزن تاثیر گذاری توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای در اختیار شرکت های تولیدی سیمان و دبیرخانه شورای گفت و گو قرار گیرد.
- برای شفاف سازی و رفع برخی ابهامات مقرر ظرف مدت دو هفته لیست نهایی کرایه های ابلاغی در سالهای ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ و ریز محاسبات آن برای مقاصد مختلف (شهر ها) در اختیار کارخانجات سیمان و دبیرخانه شورا توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای قرار گیرد.
- با توجه به اینکه یکی از اهداف اجرای طرح سند کسب و کار در تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۶ شفاف سازی مسائل مربوط به حمل و نقل می باشد و همچنان ابهاماتی در خصوص نحوه قیمت گذاری کرایه حمل و نقل جاده ای شرکت های سیمانی از جمله سیمان زاوه تربت پس از اصلاح مسافتها وجود دارد و موضوع اصلاح مسافتها و کاهش و عدم تاثیر در نرخ کرایه حمل و نقل جاده ای دارای ابهاماتی است لذا مقرر شد با استعلام از سازمان راهداری کشور در نشست ظرف مدت ده روز مسئولان اداره کل راهداری استان و سیمان زاوه تربت چگونگی محاسبات مربوطه مورد بررسی و رسیدگی قرار گیرد و در صورت عدم توافق مجددا در جلسه شورا مطرح گردد.
- در تعیین و محاسبه نرخ کرایه حمل و نقل جاده ای بر اساس فرمول و ضوابط سازمان راهداری کشور بر اساس تن - کیلومتر نرخ کرایه مبنا قبل از هرگونه درخواست افزایش و تنگناهای مربوطه مدنظر قرار گرفته و متاثر از اختلافات بعدی نباشد.



• در تعیین کرایه حمل توافق صاحب کالا و شرکت های حمل و نقل و یا رانندگان مربوطه و توافقات مکتوب حمل کننده کالا و صاحب کالاهای صادراتی و یا مصرف داخلی می تواند کمتر از عدد تعیین شده تن کیلومتر و یا بیشتر از آن باشد و برای اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای پذیرفته و سهم دولتی آن نیز تابعی از توافقات انجام شده در افزایش و یا کاهش خواهد بود. • با توجه به موانعی که به دلیل عدم افزایش کرایه حمل در سال جاری بوجود آمده و صادرات سیمان غرب به دلیل عدم حمل متوقف گردیده است مقرر شد ظرف مدت ۲۴ ساعت اداره کل حمل و نقل یا پایانه ها به همه شرکت های حمل و نقلی ابلاغ و اطلاع رسانی نمایند و تاکید گردد که موضوع افزایش کرایه در حال بررسی بوده و بزودی ابلاغ خواهد شد و شرکت های حمل و نقل در این خصوص با مانعی مواجه نخواهند شد و به هیچ وجه در حمل نقل نمی بایست تعللی بوجود آید. • موضوع یکسان سازی ضریب انطباق بین کارخانجات سیمان شرق کشور و به ویژه خراسان رضوی، مقرر شد مجدداً توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای بررسی و هر یک از کارخانجات سیمان استان در این خصوص ظرف یک هفته دلائل و توجیهات مربوطه و پیرامون اثرات مثبت و منفی آن اظهار نظر نمایند. • پرداخت هر گونه وجهی تحت عنوان پشت بارنامه خلاف ضوابط تعیین شده بوده و شرکت های حمل و نقل و صاحبان کالا می توانند در چارچوب مصوبات شورای عالی هماهنگی ترابری و یا توافقات فی مابین انجام شود. • با توجه به انحصاری بودن حمل و نقل در برخی پایانه های سیمان استان و عدم پذیرش بعضاً کامیونهای غیر بومی توسط ناوگان حمل و نقل مستقر در منطقه و افزایش در صورت عدم ارسال محموله خریداری شده در مدت زمان معین صاحبان کالا مجاز خواهد بود نسبت به معرفی وسیله حمل دیگری تحت شرایط و ضوابط سازمان راهداری اقدام نماید.	
الف) با توجه به ابهامات مطرح شده در نحوه تعیین کرایه حمل یک تن محموله به ازای یک کیلومتر جابجایی و نرخ گذاری حمل و پارامترهای تاثیر گذار: • ظرف مدت ده روز دستور العمل، روش های تعیین و بطور کلی همه آیتم های تاثیر گذار و وزن تاثیر گذاری توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای در اختیار شرکت های تولیدی سیمان و دبیرخانه شورای گفت و گو قرار گیرد. • برای شفاف سازی و رفع برخی ابهامات مقرر ظرف مدت دو هفته لیست نهایی کرایه های ابلاغی در سالهای ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ و ریز محاسبات آن برای مقاصد مختلف (شهر ها) در اختیار کارخانجات سیمان و دبیرخانه شورا توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای قرار گیرد. • با توجه به اینکه یکی از اهداف اجرای طرح سند کسب و کار در تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۶ شفاف سازی مسائل مربوط به حمل و نقل می باشد و همچنان ابهاماتی در خصوص نحوه قیمت گذاری کرایه حمل و نقل	پیشنهادهات



جاده ای شرکت های سیمانی از جمله سیمان زاوه تربت پس از اصلاح مسافتها وجود دارد و موضوع اصلاح مسافتها و کاهش و عدم تاثیر در نرخ کرلیه حمل و نقل جاده ای دارای ابهاماتی است لذا مقرر شد با استعلام از سازمان راهداری کشور در نشست ظرف مدت ده روز مسئولان اداره کل راهداری استان و سیمان زاوه تربت چگونگی محاسبات مربوطه مورد بررسی و رسیدگی قرار گیرد و در صورت عدم توافق مجددا در جلسه شورا مطرح گردد.

- در تعیین و محاسبه نرخ کرایه حمل و نقل جاده ای بر اساس فرمول و ضوابط سازمان راهداری کشور بر اساس تن - کیلومتر نرخ کرایه مبنا قبل از هرگونه درخواست افزایش و تنگناهای مربوطه مدنظر قرار گرفته و متاثر از اختلافات بعدی نباشد.

- در تعیین کرایه حمل توافق صاحب کالا و شرکت های حمل و نقل و یا رانندگان مربوطه و توافقات مکتوب حمل کننده کالا و صاحب کالاهای صادراتی و یا مصرف داخلی می تواند کمتر از عدد تعیین شده تن کیلومتر و یا بیشتر از آن باشد و برای اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای پذیرفته و سهم دولتی آن نیز تابعی از توافقات انجام شده در افزایش و یا کاهش خواهد بود.

- با توجه به موانعی که به دلیل عدم افزایش کرلیه حمل در سال جاری بوجود آمده و صادرات سیمان غرب به دلیل عدم حمل متوقف گردیده است مقرر شد ظرف مدت ۲۴ ساعت اداره کل حمل و نقل یا پایانه ها به همه شرکت های حمل و نقلی ابلاغ و اطلاعی رسانی نمایند و تاکید گردد که موضوع افزایش کرایه در حال بررسی بوده و بزودی ابلاغ خواهد شد و شرکت های حمل و نقل در این خصوص با مانعی مواجه نخواهند شد و به هیچ وجه در حمل نقل نمی بایست تعللی بوجود آید.

- موضوع یکسان سازی ضریب انطباق بین کارخانجات سیمان شرق کشور و به ویژه خراسان رضوی، مقرر شد مجددا توسط اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای بررسی و هر یک از کارخانجات سیمان استان در این خصوص ظرف یک هفته دلائل و توجیهات مربوطه و پیرامون اثرات مثبت و منفی آن اظهار نظر نمایند.

- پرداخت هر گونه وجهی تحت عنوان پشت بارنامه خلاف ضوابط تعیین شده بوده و شرکت های حمل و نقل و صاحبان کالا می توانند در چارچوب مصوبات شورای عالی هماهنگی ترابری و یا توافقات فی مابین انجام شود.

- با توجه به انحصاری بودن حمل و نقل در برخی پایانه های سیمان استان و عدم پذیرش بعضا کامیونهای غیر بومی توسط ناوگان حمل و نقل مستقر در منطقه و افزایش در صورت عدم ارسال محموله



خریداری شده در مدت زمان معین صاحبان کالا مجاز خواهد بود نسبت به معرفی وسیله حمل دیگری تحت شرایط و ضوابط سازمان راهداری اقدام نماید.	
۱- ششمین صورتجلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۰۵ ۲- نامه شماره ۱۴۰۳/۶۰/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۱/۱۸ دبیرخانه شورای گفت و گو ۳- نشست ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۵	فهرست مستندات و مدارک پشتوانه