



شناسه	دستورالعمل	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۴/۰۵/۱۱
عنوان موضوع	ارائه توافقات استانی و رفع چالش های ناشی از دستورالعمل ۱۰۰/۹۶۳۰۶/ص مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۱ راه آهن جمهوری اسلامی ایران در شرایط صدور و نحوه فعالیت شرکت های حمل و نقل بین المللی ریلی بار (حوزه تامین واگن)		
مرجع طرح موضوع	استانداری خراسان رضوی		
شرح موضوع	مدیر کل محترم دفتر هماهنگی و امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی در نامه شماره ۳۸/۶۳/۷۹۴۸ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۰۳ موانع و مشکلات تعدادی از فعالان در حوزه حمل و نقل ریلی در ارتباط با شرایط صدور و نحوه فعالیت شرکت های حمل و نقل بین المللی ریلی بار (فورواردر) به دبیرخانه شورا منعکس نمود. حوزه معاونت بازرگانی خارجی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی به منظور افزایش بهره وری و سهم حمل و نقل ریلی بین المللی و همچنین شفافیت و نظام مند نمودن فعالیت شرکت های حمل و نقل بین المللی و ریلی بار و جذب و گسترش سرمایه گذاری و ارائه خدمات مطلوب به مشتریان تهیه و تنظیم نمود. اما برخی از بند های دستورالعمل ابهاماتی را برای فعالین این حوزه بوجود آورده است. در این دستورالعمل شرایط و مدارک مورد نیاز جهت صدور یا تمدید پروانه فعالیت ماردی از قبیل ارایه تاییدیه سابقه کار، عضویت در هیات مدیره و تاییدیه حق بیمه با عنوان شغلی ذکر شده و ارائه گواهینامه دوره های آموزشی مرتبط و تعییت شده توسط اداره کل بازرگانی خارجی و مورد تایید مرکز آموزش تخصصی ریلی راه آهن ذکر شده است. این موضوع منجر شده برای افرادی که در این حوزه فعال بوده اند، اما سابقه پرداخت بیمه در این حوزه را نداشته اند، نحوه ادامه فعالیت مبهم باشد. همچنین با توجه به آنکه در تبصره ۷-۳ نحوه تعیین مبلغ ضمانت نامه و محل و شرایطی که استفاده از ضمانت نامه بانکی را ضروری می نماید شفاف نیست موضوع در دستور کار چهاردهمین نشست دبیرخانه شورای گفت و گو قرار گرفت و بررسی شد. در این نشست با توافق شرکت کنندگان مصوب گردید کمیته سیاست گذاری ریلی که پیشتر در شورای گفت و گو مصوب و اجرایی شده بود و موانع این حوزه را بصورت تخصصی بررسی می نماید ظرف ۱۰ روز و با اخذ نظر بخش خصوصی، به ویژه فعالان حقیقی، پیشنهادات اصلاحی خود را در محورهای همچون ضمانت نامه، نوع وثایق، تعداد سنوات سابقه کاری، دوره های آموزشی جایگزین سابقه و ... به دبیرخانه شورای گفت و گو ارائه کند. بعلاوه از آنجا که مقرر شده با عنایت به اینکه در بند ۷-۳ دستورالعمل شماره ۱۰۰/۹۶۳۰۶/ص مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۱ شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران شرکت های فعال موظفند حداکثر ظرف مدت شش ماه (۱۴۰۴/۰۴/۲۱) از تاریخ ابلاغ این دستورالعمل (۱۴۰۳/۱۱/۲۱) نسبت به تطبیق وضعیت خود با این دستورالعمل اقدام نمایند، اجرای آن تا دوماه آینده تمدید گردد. لذا اداره کل راه آهن استان خراسان رضوی طی نامه شماره ۳۷/۴۹۷۵/ص مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۲۳ به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران درخواست تمدید مهلت دو ماهه را ارائه داد. همچنین حسب تصمیمات دبیرخانه شورا نهمین جلسه کمیته سیاست گذاری ریلی مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۲۳ بررسی و تصمیمات این کمیته به دبیرخانه طی نامه شماره ۱۹۹-۱۴۰۴ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۲۶ جهت بررسی ارسال گردید. لذا دبیرخانه شورای گفت و گو برای جمع بندی نهایی موضوع را در نوزدهمین نشست دبیرخانه مجددا مورد بررسی قرار داد.		



• هرچند خرد جمعی تاکید نموده شکل گیری شرکت های حمل و نقل ریلی برای انعقاد تفاهمنامه و یا اخذ مجوز از راه آهن یک ضرورت است، اما ایجاد محدودیت برای اشخاص حقیقی و حقوقی می تواند چالش های انحصار را به ارمغان بیاورد. لذا ضرورت دارد افراد واجد شرایط بتوانند با ایجاد شرایط مناسب و در صورت کسر مدارک سابقه با جایگزین دوره های آموزشی جبران گردد. • چالش های تامین منابع مالی و تسهیلات برای پیمانکاران و فعالان اقتصادی استان و تاکید بر اینکه پیمانکاران صرفا می بایست ضمانت نامه بانکی اخذ و به راه آهن ارائه نمایند موجب می گردد تا میلیارد ها تومان مبالغی که می تواند صرف پروژه ها و کسب کار های استان و یا حفظ و نگهداری و پایداری پیمانکاران گردد، نزد شبکه بانکی متوقف و حبس گردد و هیچ آورده ای برای راه آهن و پیمانکار نداشته باشد • ضرورت دارد با توجه به تصویب نامه شماره ۳۴۸۶۷/ت۶۴۱۰۶ مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۳۰ و ماده ۱ آن بند ۵ نهاد های وثیفه پذیر شامل مؤسسات اعتباری موضوع بند «ح» ماده (۱) قانون بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۳۰/۳/۱۴۰۲، صندوق های تضمین، شرکتهای کارگزاری و گذاری مطالبات (فاکتورینگ)، شرکتهای تأمین سرمایه، دستگاههای اجرائی و سایر نهادهای پذیرنده وثیفه دارای مجوز از مراجع قانونی ذی ربط در بازارهای مالی (پول، سرمایه و بیمه) به جای ضمانت نامه بانکی از وثائق دیگری نیز نظیر چک، سفته، اسناد رهنی، و.. استفاده نماید . • عدم شفافیت ضمانت نامه ها و اینکه در چه مواردی می تواند شرکت راه آهن از آن استفاده نماید باعث شده ابهاماتی در این خصوص ایجاد گردد و می بایست شفافیت لازم در این خصوص ایجاد گردد.	ایرادات و مشکلات مطروحه
نظرات اعضا حاضر در چهاردهمین جلسه کارشناسی: چهاردهمین نشست دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی با محوریت دو موضوع اصلی برگزار شد: «بررسی چالش های ناشی از بخشنامه راه آهن جمهوری اسلامی ایران در خصوص صدور و تمدید مجوز فعالان ریلی حقیقی و حقوقی استان در زمینه تامین واگن برای صادرات ریلی (موضوع ماده ۳)» و همچنین «بررسی موانع و مشکلات پیش روی مولدسازی دارایی های دولت در استان و ارائه پیشنهاداتی برای تسریع و رفع موانع موجود در این فرآیند». علی اکبر لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان، در ابتدای جلسه با اشاره به ابعاد بخشنامه راه آهن اظهار کرد: راه آهن جمهوری اسلامی ایران در بهمن ماه گذشته بخشنامه ای در خصوص تمدید و صدور پروانه فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی صادر کرد که طبق آن، افراد حقیقی از چرخه فعالیت حذف شده و در یکی از بندها، داشتن سابقه مدیریتی برای عضویت در هیئت مدیره شرکت ها الزامی شده است. وی ادامه داد: این بخشنامه دو چالش جدی ایجاد کرده است؛ نخست آن که افراد حقیقی برای ادامه فعالیت باید به شخصیت حقوقی تبدیل شوند یا کنار بروند، و دوم آن که فعالانی که فاقد سابقه کار رسمی هستند، امکان فعالیت نخواهند داشت؛ درحالی که در آیین نامه پیش بینی نشده است که گذراندن دوره های آموزشی می تواند جایگزین سابقه شود.	جمع بندی جلسه کارگروه تخصصی (کارشناسی) به تاریخ ۱۴۰۴/۰۴/۰۹ و ۱۴۰۴/۰۵/۰۷



لبافی تصریح کرد: بسیاری از فعالان این بخش معتقدند که این بخشنامه بیشتر رویکرد داخلی و درون‌سازمانی دارد تا کارکرد عمومی، به‌طوری‌که هم با سامانه ملی مجوزها در تضاد است و هم فعالیت شرکت‌های باسابقه را با مشکل مواجه می‌کند.

انتقاد فعالان بخش خصوصی به رویکرد انحصارگرایانه راه‌آهن

در ادامه این نشست، مرجان شفیعی، از فعالان اقتصادی استان با انتقاد از این بخشنامه گفت: بخشنامه شماره ۱۰۰/۹۶۳۰۶/ص با امضای جمعی از مدیران راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران صادر شده است که به نظر می‌رسد کاملاً سلیقه‌ای تدوین شده است. این بخشنامه مسیری دشوار و پرهزینه ایجاد می‌کند که در نهایت روند صادرات ریلی را کند خواهد کرد.

وی با اشاره به ماده ۳ بخشنامه مزبور افزود: براساس مفاد بند ۵-۳، بسیاری از فعالان باسابقه و متخصصان این حوزه دیگر امکان تمدید مجوز نخواهند داشت و در مقابل، عده‌ای فاقد تجربه و شناخت کافی، تنها به‌دلیل داشتن برخی سوابق ریلی می‌توانند وارد این عرصه شوند. در نتیجه، قشر جوان و حرفه‌ای از چرخه کنار گذاشته می‌شوند.

افزایش وثیقه و خروج فعالان کوچک

حسنعلی مرادیان، یکی دیگر از فعالان اقتصادی استان نیز در این نشست با انتقاد از الزامات مالی جدید این دستورالعمل تصریح کرد: ما با برگزاری دوره‌های آموزشی برای ارتقای مهارت فعالان این حوزه موافقیم؛ اما راه‌آهن وثیقه شرکت‌ها را یکباره ۱۰ برابر افزایش داده و از شرکت‌ها درخواست وثیقه ۵۰ هزار فرانکی کرده است؛ موضوعی که نقدینگی فعالان این بخش را محدود می‌کند و در نهایت تنها به سود نظام بانکی است، نه به نفع راه‌آهن یا صادرکنندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل.

وی ادامه داد: در این بخشنامه تاکید شده است که فعالان باید حتماً شخصیت حقوقی داشته باشند، درحالی‌که طی کردن این مسیر برای افراد حقیقی زمان‌بر و پرهزینه است و بسیاری از فعالان امکان تامین این الزامات را ندارند و از چرخه حذف خواهند شد.

مرادیان خاطرنشان کرد: با وجود سوابق مشخص و مستند در پرونده‌های راه‌آهن، تنها افرادی می‌توانند مجوز دریافت کنند که بیمه‌شده شرکت‌های حمل‌ونقل باشند؛ درحالی‌که در عمل، افرادی بیمه راه‌آهن هستند بدون آن‌که واقعاً فعالیت داشته باشند. این رویکرد، بستر انحصار را فراهم کرده و در تامین واگن اختلال ایجاد خواهد کرد.

وی تاکید کرد: این دستورالعمل مغایر با مواد ۲ و ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار است که بر ضرورت اخذ نظر بخش خصوصی ذی‌نفع در تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها تاکید دارد.

لزوم شفاف‌سازی و ایجاد کمیته سیاست‌گذاری

در ادامه جلسه، کاظم شیردل، رئیس اتحادیه صادرکنندگان خراسان رضوی، با طرح این پرسش که تکلیف حدود ۹۰ فعال قبلی چه خواهد شد، گفت: باید تاثیرات این تصمیم بر اقتصاد استان و کشور شفاف شود. پیشنهاد می‌شود مدیرکل راه‌آهن برای توضیح ابعاد مختلف این موضوع در جلسه‌ای مشترک در اتاق بازرگانی حضور یابد تا بررسی‌ها به‌صورت کارشناسی انجام شود.



وی گفت: پیشنهاد می‌شود شرکت‌هایی که سابقه فعالیت دارند، ضمن ادامه خدمات، در دوره‌های آموزشی حضور یابند تا مجوز خود را تمدید کنند. همچنین تشکیل یک کمیته سیاست‌گذاری برای ساماندهی این حوزه ضروری است و به صورت کلی کمیته سیاست‌گذاری با محدود کردن مخالف است و دستورالعمل نیز با لحاظ افراد حقیقی با سابقه باید اصلاح شود.

تمدید بازه زمانی دستورالعمل راه‌آهن و ضرورت اصلاح برخی رویه‌ها

مرتضی قندچی، نایب رئیس کمیسیون مدیریت واردات اتاق مشهد با اشاره به پیشینه فعالیت راه‌آهن در این حوزه اظهار کرد: راه‌آهن در گذشته این اختیار را برای خود قائل بود که با طیف گسترده‌ای از شرکت‌ها اعم از حقیقی، حقوقی و بازرگانی همکاری کند؛ درحالی‌که مقوله حمل‌ونقل، حوزه‌ای تخصصی است و چنین رویکردی همواره محل ایراد بوده است.

رئیس کمیته حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی ادامه داد: از سال ۱۳۸۲، راه‌آهن در تلاش بوده است برای شرکت‌های فعال در بخش حمل‌ونقل ریلی مجوز رسمی صادر کند و اکنون با صدور این دستورالعمل، درصدد تحقق این هدف است.

قندچی با تاکید بر ماهیت تخصصی این بخشنامه افزود: در مفاد این بخشنامه تصریح شده که صرفاً فعالان متخصص این حوزه می‌توانند در این عرصه فعالیت داشته باشند. با توجه به جایگاه خراسان رضوی به‌عنوان تنها مرز ریلی فعال کشور، ضروری است حقوق فعالان این حوزه به‌طور کامل رعایت شود و در فرآیند تدوین چنین دستورالعمل‌هایی، نظرخواهی از انجمن حمل‌ونقل استان نیز انجام گیرد.

وی در ادامه با اشاره به الزامات مالی تعیین‌شده در این بخشنامه بیان کرد: پیش‌بینی ضمانت‌نامه پنج میلیارد تومانی که حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان آن باید به‌عنوان سپرده نزد بانک‌ها باقی بماند، فشار مالی قابل توجهی را متوجه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی خواهد کرد و در نهایت سود این اقدام تنها عاید بانک‌ها می‌شود.

قندچی تصریح کرد: پیش‌تر دوره‌های آموزشی مرتبط با این حوزه در تهران برگزار می‌شد، اما با پیگیری‌های فراوان، این دوره‌ها به مشهد منتقل شد. اکنون نیز پیشنهاد می‌شود بازه زمانی تعیین‌شده در این دستورالعمل تمدید شود، هرچند در مجموع کلیات این دستورالعمل از نگاه ما منطبق بر قانون و قابل قبول است.

افزایش حجم پرونده‌های گمرکی؛ نتیجه ورود اشخاص حقیقی به واردات واگن

رضا جلالیان حقیقت، از فعالان حوزه حمل و نقل با اشاره به ابعاد قانونی این موضوع بیان کرد: آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در سال ۱۳۷۷ طی یکصد و شصت‌مین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب رسید و به امضای ۱۳ وزیر رسید. در این آیین‌نامه تعریفی روشن از شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و وظایف ذاتی آن‌ها آمده است؛ بنابراین این ادعا که دستورالعمل راه‌آهن تنها یک مصوبه درون‌سازمانی است، قابل استناد نیست. وی افزود: این پرسش مطرح است که چگونه در این سال‌ها اشخاص حقیقی و حقوقی فاقد بار، موفق به واردات و فروش واگن شده‌اند؟ این روند شفافیت فعالیت در این حوزه را مخدوش کرده است.

جلالیان خاطر نشان کرد: مکانیزم فعلی همچنان بر همان مدار غلط ادامه دارد. صرف انجام فعالیت‌های گمرکی، نمی‌تواند مستند قانونی کافی برای حضور در بخش حمل‌ونقل باشد. شاهد این ادعا نیز حجم بالای پرونده‌های گمرکی و تخلفات متعدد برخی اشخاص حقیقی در این زمینه است.



سعید کیش‌باغان، عضو هیات رئیسه اتاق تعاون خراسان رضوی نیز در این نشست با اشاره به قوانین موجود گفت: بر اساس ضوابط و مقررات، مرجع صدور پروانه فعالیت در حوزه حمل‌ونقل، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است و از این منظر، راه‌آهن با صدور این دستورالعمل از حدود اختیارات قانونی خود فراتر رفته است. وی افزود: در این باره باید دو موضوع تفکیک شود؛ نخست واردات واگن و دوم فرآیند حمل‌ونقل. به‌طور طبیعی، حمل‌ونقل باید از سوی شرکت‌های تخصصی این حوزه و واردات از طریق شرکت‌های بازرگانی انجام شود.

بررسی موضوع در کمیسیون حمل‌ونقل اتاق با هدف کاهش هزینه‌ها

امید خدادادی، دبیر کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی خراسان رضوی نیز در این باره گفت: این موضوع در تاریخ ۱۱ خردادماه در کمیسیون حمل‌ونقل و ترانزیت اتاق مطرح شد و بررسی ابعاد مختلف آن در دستور کار قرار گرفت. هدف اصلی کمیسیون در این راستا، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل است.

وی با بیان اینکه حتی برخی شرکت‌های حقوقی نیز نسبت به مفاد این آیین‌نامه انتقاد دارند، اظهار کرد: اخذ پروانه از اداره کل راهداری موضوعی مهم و اساسی است و باید مشخص شود هدف اداره کل راه‌آهن از ابلاغ این آیین‌نامه چه بوده است؟

خدادادی با اشاره به آمارهای موجود افزود: به‌گفته مسئولان اداره کل راه‌آهن، بین سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۳، حدود ۷۰۰ نفر موفق به اخذ مجوز ورود واگن شده‌اند که بررسی‌ها نشان می‌دهد بخشی از این افراد، واگن‌های دریافتی را به فروش رسانده‌اند. از این‌رو ضرورت دارد سازوکاری برای جلوگیری از تکرار چنین مواردی تدوین و اجرا شود تا این حوزه به‌طور کارشناسی مدیریت گردد.

اما در ادامه این نشست، تربیون در اختیار موسی صفایی، رئیس گروه بازرگانی راه‌آهن خراسان رضوی قرار گرفت. او با ردّ برخی اظهارات درباره ایجاد رانت برای برخی افراد در این بخش‌نامه، اظهار کرد: بخش حمل‌ونقل ریلی، همانند سایر بخش‌ها، باید بر اساس قوانین و مقررات مدیریت شود تا امکان پاسخگویی به شبهات و ادعاهای مطرح‌شده فراهم باشد. وی افزود: شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی تابع قوانین مشخص هستند و در صورت بروز تخلف، امکان پیگرد قانونی آنان وجود دارد. در واقع هدف از صدور پروانه فعالیت، پیشگیری از ورود افراد غیرمتخصص و کاهش تخلفات احتمالی است. صفایی با بیان اینکه تاکنون هیچ شرکتی با مدیریت بازنشستگان راه‌آهن در حوزه تامین واگن فعالیت نکرده است، تاکید کرد: ادعای مطرح‌شده در این زمینه کاملاً بی‌اساس است. افراد متقاضی فعالیت در این حوزه باید دوره‌های آموزشی تخصصی را گذرانده باشند.

وی ادامه داد: تاکنون دو دوره آموزشی در استان خراسان رضوی برگزار شده است و افرادی که به‌صورت حقیقی در تامین واگن فعال بوده‌اند، ملزم هستند اساسنامه شرکت خود را به تایید برسانند. تنها در این صورت مدیر اجرایی شرکت می‌تواند در دوره‌های آموزشی شرکت کند. به‌علاوه، کارمندان راه‌آهن بدون داشتن معرفی‌نامه مجاز به ورود به این بخش نیستند.

دستورالعمل راه‌آهن نیازمند برخی اصلاحات است

مهدی وطن‌پرست، رئیس گروه تولید استاندارد خراسان رضوی با تاکید بر ضرورت اصلاح بخش‌هایی از دستورالعمل راه‌آهن، گفت: این دستورالعمل در کل منطقی است، اما در بخش‌هایی مانند تعیین تکلیف شرکت‌های فعال کنونی نیاز به بازنگری دارد. همچنین درباره میزان وثیقه تعیین‌شده، شکل‌ها و کمیته‌های تخصصی باید پیشنهادات خود را برای تصویب به شورای استان ارائه کنند. در سایر موارد همچون تعیین صلاحیت‌ها و قاعده نظارت، این آیین‌نامه قابل دفاع است.



لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی در جمع بندی این دستورکار اظهار کرد: بازه زمانی تعیین شده در این آیین نامه که ۱۵ تیرماه عنوان شده، باید به پیشنهاد بخش خصوصی تمدید شود. همچنین مبلغ ضمانت نامه نیازمند تعدیل است و می توان درباره نوع وثیقه نیز اقدامات اصلاحی انجام داد. شرکت های فعال فعلی در حوزه واردات واگن نیز باید وضعیت شان مشخص شود.

وی پیشنهاد کرد: کمیته سیاست گذاری ریلی ظرف حداکثر ۱۰ روز و با اخذ نظر بخش خصوصی، به ویژه فعالان حقیقی، پیشنهادات اصلاحی خود را در محورهایی همچون ضمانت نامه و سوابق کاری به دبیرخانه شورای گفت و گو ارائه کند.

نظرات اعضا حاضر در نوزدهمین جلسه کارشناسی:

نوزدهمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی با دستور کار «بررسی پیشنهادات اصلاحی نهمین جلسه کمیته سیاست گذاری ریلی مورخ ۲۳ تیر ۱۴۰۴» برگزار شد. این دستور کار ناظر بر چالش های ناشی از بخشنامه صادره از سوی راه آهن جمهوری اسلامی ایران درباره نحوه صدور و تمدید مجوز فعالیت شرکت های حقیقی و حقوقی تامین کننده واگن برای صادرات ریلی است.

این موضوع، حسب تصمیمات چهاردهمین جلسه دبیرخانه شورا و در ادامه روند پیگیری اجرای مصوبات شورای گفت و گو طی سال های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ در حوزه اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان، در دستور کار قرار گرفت تا برای طرح در جلسه اصلی شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی آماده سازی شود.

علی اکبر لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی خراسان رضوی، در ابتدای این نشست با اشاره به عملکرد مثبت کمیته ریلی استان، اظهار کرد: این کمیته از زمان تشکیل تاکنون، ورود مؤثر و منسجمی به مسائل و چالش ها داشته و در طول سه سال گذشته، ساماندهی مطلوبی در موضوعات مختلف آن دیده می شود.

لبافی در ادامه با اشاره به صدور بخشنامه اخیر راه آهن، بیان کرد: این بخشنامه با هدف ضابطه مند شدن فعالیت اشخاص حقیقی و حقوقی در حوزه تامین واگن صادر شده است. طبق این بخشنامه، اشخاص حقیقی می بایست به شخصیت حقوقی تبدیل شوند. برای افرادی که سابقه فعالیت دارند، امکان تبدیل وضعیت در نظر گرفته شده، اما گروهی که فاقد امکان چنین تبدیلی هستند، نسبت به محتوای بخشنامه معترض اند.

وی افزود: یکی از چالش های اصلی، شرط برخورداری از پنج سال سابقه فعالیت است که محدودیت هایی برای افرادی ایجاد می کند که سابقه کمتری دارند و وضعیت آن ها در این بخشنامه مشخص نشده است. همچنین، در این دستورالعمل اشاره ای به جایگزینی دوره های مهارت آموزی به جای سابقه نشده و ابهاماتی در این زمینه وجود دارد.

لبافی خاطرنشان کرد: در موضوع ضمانت نامه ها نیز جزئیاتی ارائه نشده و روشن نیست که چه نوع ضمانتی مورد نظر راه آهن به عنوان کارفرمای اصلی است. نکته قابل تامل دیگر آن است که مشخص نشده با اجرای این محدودیت ها چه تعداد از فعالان فعلی از چرخه فعالیت حذف خواهند شد.

رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی استان در بخش دیگری از سخنان خود با تاکید بر لزوم ساماندهی افراد حقیقی شاغل در این بخش گفت: اختلاف نظرها بیشتر حول اشخاص حقیقی ای است که با کارت بازرگانی خود یا دیگران فعالیت می کنند.



باید دو راهکار مدنظر قرار گیرد؛ یا سوابق کاری این افراد به رسمیت شناخته شود یا آزمون ارزیابی برگزار شود. در صورتی که اشخاص حقیقی نتوانند شرایط جدید را احراز کنند، امکان حذف آن‌ها از چرخه فعالیت باید فراهم باشد.

وی ادامه داد: فرآیند تطبیق وضعیت فعالان حقیقی نیز باید بر اساس معیارهایی مشخص انجام شود؛ به عنوان نمونه، فردی که دو سال سابقه فعالیت دارد و دوره‌های آموزشی لازم را با ساعات مشخصی گذرانده، بتواند صلاحیت خود را احراز کند. برگزاری آزمون نیز یکی از روش‌های ساماندهی در این زمینه است که می‌تواند مانع حذف غیرمنصفانه فعالان شود.

لبافی همچنین با اشاره به موضوع ضمانت‌نامه‌های بانکی، تصریح کرد: اخذ سپرده نقدی از فعال اقتصادی و مسدودسازی آن در بانک، در حالی که فرد نیازمند سرمایه در گردش برای توسعه فعالیت‌های خود است، منطقی به نظر نمی‌رسد. پیشنهاد می‌شود از ابزارهای جایگزین نظیر چک، سفته، سند ملکی و... به عنوان تضمین استفاده شود تا مانعی در مسیر رشد اقتصادی این فعالان ایجاد نشود.

انتقاد از محدودیت‌های تازه راه‌آهن در پذیرش شرکت‌های ریلی

در ادامه جلسه، کاظم شیردل، رئیس اتحادیه صادرکنندگان خراسان رضوی، با اشاره به برخی محدودیت‌های اعمال شده از سوی راه‌آهن اظهار داشت: یکی از چالش‌های مطرح شده، محدود شدن همکاری راه‌آهن صرفاً به شرکت‌های ریلی بود؛ در حالی که شرکت‌های بازرگانی حقیقی که در این حوزه فعالیت داشته‌اند، از شمول تایید خارج شده بودند.

وی افزود: در همین راستا، رایزنی‌هایی صورت گرفت تا شرکت‌های بازرگانی فعال در حوزه ریلی، ساختار حقوقی خود را تغییر داده و با تطبیق وضعیت، امکان ادامه فعالیت داشته باشند. همچنین مقرر شد که وضعیت افراد دارای سابقه مورد بررسی قرار گیرد. البته برخی دارندگان کارت بازرگانی، فعالیت مشخص و مستمری نداشته‌اند که در این موارد، امکان دفاع از عملکرد آن‌ها وجود ندارد. برای ساماندهی آینده نیز لازم است تصمیماتی اتخاذ شود تا فعالانی که از پیش در این حوزه مشغول بوده‌اند، از چرخه فعالیت حذف نشوند.

شیردل یادآور شد: در ابتدا، حداقل سابقه مورد نظر برای فعالیت سه سال تعیین شده بود که بعداً به پنج سال افزایش یافت. در خصوص ضمانت‌نامه‌ها نیز باید توجه داشت که ابزار ضمانت، باید از نوع اجرایی و قابل مطالبه باشد. پیشنهاد ما این است که همچون گذشته، مبلغ ضمانت‌نامه در بازه ۵۰۰ میلیون تا یک میلیارد تومان باقی بماند.

موسی صفایی، رئیس گروه بازرگانی اداره کل راه‌آهن خراسان نیز، با بیان اینکه سابقه فعالیت اشخاص حقیقی در بسیاری موارد به چهار یا پنج سال نمی‌رسد، تصریح کرد: هر بازرگانی که موفق به دریافت مجوز فعالیت شرکت حمل‌ونقل ریلی شود، از منظر صدور پروانه فعالیت، تفاوتی با سایر شرکت‌ها نخواهد داشت. ضمانت‌نامه نیز به منزله پشتوانه‌ای است برای سنجش توانمندی اقتصادی فعالان و جلوگیری از ورود افراد فاقد اهلیت اقتصادی به این حوزه حساس. ورود افراد فاقد توانمندی به حوزه تجارت بین‌الملل می‌تواند به اعتبار کشور آسیب بزند؛ بنابراین، نظام‌مند شدن فرآیندها در این زمینه ضروری است.

ضرورت شفاف‌سازی آمار و منطق تصمیمات اجرایی



در بخش دیگری از جلسه، مهدی وطن پرست، رئیس گروه تولید استاندارد خراسان رضوی، بر لزوم ارائه دلایل منطقی برای تعیین سابقه فعالیت تاکید کرد و گفت: تعیین مدت زمان سابقه، نیازمند توجیه کارشناسی است. افزون بر آن، باید مشخص شود چه تعداد شرکت حقیقی و چه تعداد حقوقی در حال حاضر در این حوزه فعال اند و با اجرای این بخشنامه، چند درصد از آن ها در چرخه فعالیت باقی می ماندند و چه تعدادی حذف خواهند شد.

وی خاطرنشان کرد: این تصمیمات باید مستند به آمار شفاف و قابل دفاع باشند. شرکت هایی که صورت های مالی حسابرسی شده دارند، می توانند میزان دریافتی های شان از فعالیت های مرتبط با حمل و نقل ریلی را به روشنی ارائه دهند. همچنین در مورد ضمانت نامه ها نیز باید مصادیق اجرا و الزامات آن برای شرکت ها شفاف سازی شود تا اجرای آن سلیقه ای و غیر شفاف نباشد.

تجربه و سابقه بلند مدت فعالان حقیقی در حمل و نقل ریلی

در ادامه این نشست، محسن صانعی، از فعالان حوزه حمل و نقل، با اشاره به سابقه طولانی شرکت های حقیقی در این عرصه بیان کرد: شرکت های حمل و نقل ریلی به طور رسمی تنها حدود سه سال است که فعالیت خود را آغاز کرده اند، در حالی که شرکت های حقیقی برخی از آن ها سابقه ای تا ۳۰ سال دارند و پیش از شکل گیری چارچوب های رسمی، این بازار را شناسایی و در آن فعال بوده اند.

وی در ادامه با انتقاد از نحوه برخورد با موضوع ضمانت نامه ها اظهار کرد: این پرسش اساسی وجود دارد که ضمانت نامه دقیقاً برای چه منظوری دریافت می شود؟ اگر هدف، تضمین حسن انجام کار است، باید توجه داشت که در صورت بروز آسیب یا خسارت به محموله ها، مسئولیت اصلی با راه آهن است، اما در بسیاری از موارد، راه آهن پاسخگوی آسیب های وارده به محموله ها نیست.

صانعی افزود: زمانی که بار در خارج از کشور دچار آسیب می شود، عملاً فعال اقتصادی داخلی نه ابزار نظارتی دارد و نه اختیار اجرایی؛ در چنین شرایطی، دریافت ضمانت نامه از فعال اقتصادی که نقشی در بروز خسارت نداشته، جای تامل دارد.

انتقاد فعالان اقتصادی از ایجاد محدودیت و انحصار در فعالیت شرکت های ریلی

در ادامه جلسه، شفیعی، یکی از فعالان اقتصادی حوزه حمل و نقل ریلی، با ابراز نگرانی نسبت به مفاد بخشنامه اخیر راه آهن، اظهار داشت: پیشنهاد ما این است که ورود فعالان جدید به این حوزه با محدودیت مواجه نشود و افرادی که قصد ورود و کسب تجربه دارند، امکان فعالیت داشته باشند.

وی با اشاره به شرط پنج سال سابقه مطرح شده در بخشنامه، تصریح کرد: تا پیش از سال ۱۳۹۹ تنها گروه محدودی از فعالان در کمیته ریلی حضور داشتند، اما پس از آن، بالغ بر ۳۰۰ شرکت حقیقی، حقوقی و بازرگانی وارد این عرصه شده اند. در صورت اعمال شرط پنج سال سابقه، بخش بزرگی از فعالان حقیقی از چرخه فعالیت حذف شده و عملاً فضای انحصار شکل خواهد گرفت.



شفیعی افزود: برای جلوگیری از چنین شرایطی، پیشنهاد می‌شود افرادی که قصد ورود دارند، با گذراندن دوره‌های آموزشی تخصصی مجاز به فعالیت شوند. همچنین داشتن حداقل یک سابقه مالیاتی می‌تواند جایگزینی برای شرط پنج سال سابقه باشد و سایر شرایط نیز از طریق آموزش‌های مهارتی قابل تأمین است. این بخشنامه در تعارض با بخشنامه رئیس‌جمهور در حوزه شفاف‌سازی فرآیندهای اجرایی است؛ طبق آن، هرگونه اصلاح در اسناد اجرایی باید با نظرخواهی از تمامی ذی‌نفعان انجام شود.

وی در ادامه اظهار کرد: در خصوص هزینه‌های وارد بر شرکت‌ها نیز ابهاماتی وجود دارد. راه‌آهن مدعی است که هزینه‌های خسارت را خود پرداخت می‌کند، اما در عمل، زمانی که واگن از نقطه صفر وارد ایران می‌شود، شرکت‌های فعال در صورت عدم پرداخت هزینه‌ها، مجوز خروج واگن را دریافت نمی‌کنند.

مخالفت با بلوکه شدن منابع مالی فعالان اقتصادی

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان، در جمع‌بندی دستور کار نخست جلسه، با تأکید بر لزوم حفظ منابع مالی فعالان اقتصادی، بیان کرد: مخالف بلوکه شدن منابع مالی فعالان اقتصادی در بانک‌ها هستیم و پیشنهاد می‌دهیم راه‌آهن از شیوه‌های جایگزین برای اخذ ضمانت استفاده کند. مهم‌تر از آن، مصادیق استفاده از این ضمانت‌نامه‌ها باید به‌صورت شفاف تعیین و اعلام شود.

اسامی حاضرین در جلسه اول:

دفتر هماهنگی امور سرمایه‌گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان خراسان رضوی، اداره کل امور اقتصادی و دارایی خراسان رضوی، سازمان جهاد کشاورزی خراسان رضوی، اداره کل آموزش و پرورش خراسان رضوی، دانشگاه علوم پزشکی مشهد، کمیسیون هماهنگی بانک‌های استان خراسان رضوی، اداره کل راه‌آهن خراسان رضوی، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان رضوی، راه و شهرسازی استان خراسان رضوی، شرکت برق منطقه‌ای خراسان، اتاق اصناف مشهد، اداره کل نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس خراسان رضوی، اتاق تعاون استان خراسان رضوی، خانه صنعت، معدن و تجارت استان خراسان رضوی، اداره کل ورزش و جوانان خراسان رضوی، اتحادیه صادرکنندگان استان خراسان رضوی، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان رضوی، اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی.

غائبین در جلسه:

دفتر فنی، امور عمرانی، حمل و نقل و ترافیک استانداری خراسان رضوی، اداره کل صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی، کمیسیون سرمایه‌گذاری، تأمین مالی و اقتصاد کلان اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی، کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایی صنایع خراسان



حاضرین در دومین جلسه:

دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، اداره کل صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی، اداره کل راه آهن خراسان رضوی، اتحادیه صادرکنندگان استان خراسان رضوی، کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی.

غائبین جلسه:

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی استان خراسان رضوی، اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی.

جمع بندی اولین جلسه کارشناسی :

مدیر کل محترم دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی طی نامه شماره ۳۸/۶۳/۷۹۴۸ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۰۳ منضم به نامه شماره الف-۱۸۸۲/۶ مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۹ جمع کثیری از فعالان حوزه ریلی استان خراسان به مشکلات ناشی از ابلاغ بخشنامه شماره ۱۰۰/۹۶۳۰۶/ص مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۱ شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران (دستورالعمل شرایط صدور پروانه و نحوه فعالیت شرکت های حمل و نقل بین المللی ریلی بار یا فرودار) برای این فعالان اشاره نمود.

بر اساس مفاد موجود در بند ۵-۳ از ماده ۳ بخشنامه مذکور، افراد حقیقی که سالها در این زمینه فعالیت داشته اند دیگر شرایط تمدید مجوز فعالیت خود را ندارند و بجای آنها برخی شرکت های حقوقی ناآشنا به صنعت ریلی صرفا بدلیل داشتن مدارک مندرج در ماده ۳ این بخشنامه واجد شرایط اخذ مجوز ریلی خواهند بود.

از طرفی طبق این بند، تعدادی از فعالان توانمند این حوزه که جوان و فاقد سابقه کار رسمی هستند، امکان فعالیت نخواهند داشت؛ و در آیین نامه نیز پیش بینی نشده است که گذراندن دوره های آموزشی می تواند جایگزین سابقه لحاظ شود. لذا با توجه به دو چالش اساسی ناشی از این بخشنامه راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای جمع کثیری از فعالان ریلی حقیقی و حقوقی موضوع در دستور کار دبیرخانه قرار گرفت و پس از بحث و بررسی مقرر گردید

- با عنایت به اینکه در بند ۷-۳ بخشنامه شماره ۱۰۰/۹۶۳۰۶/ص مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۱ شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران شرکت های فعال موظفند حداکثر ظرف مدت شش ماه (۱۴۰۴/۰۴/۲۱) از تاریخ ابلاغ این دستورالعمل (۱۴۰۳/۱۱/۲۱) نسبت به تطبیق وضعیت خود با این دستورالعمل اقدام نمایند، لذا پیشنهاد می گردد اجرای بخشنامه تا دوماه آینده تمدید گردد.

- کمیته سیاست گذاری ریلی ظرف حداکثر ۱۰ روز و با اخذ نظر بخش خصوصی، به ویژه فعالان حقیقی، پیشنهادات اصلاحی خود را در محورهایی همچون ضمانت نامه، نوع وثایق، تعداد سنوات سابقه کاری، دوره های آموزشی جایگزین سابقه و ... به دبیرخانه شورای گفت و گو ارائه کند.

جمع بندی دومین جلسه کارشناسی:



- چالش های ناشی از ابلاغ بخشنامه شماره ۱۰۰/۹۶۳۰۶/ص مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۱ راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای فعالان ریلی حقیقی و حقوقی استان در حوزه تامین واگن برای صادرات ریلی به شرح زیر مورد بررسی قرار گرفت، از جمله:

*ضرورت تغییر در چگونگی نوع ضمانت با چک و سفته یا سایر اسناد

*افزایش مهلت دستور العمل به سه ماه برای طی فرایند تغییر و ثبت شرکت های حمل و نقل ریلی

*ایجاد فرصت برای شرکت های حقیقی و حقوقی بازرگانی با سابق حداقل ۵ سال به منظور تغییر ماهیت شرکت به حمل و نقل ریلی که در طول آن به این شرکت ها خدمات راه آهن ارائه گردد و تصمیمات زیر به اتفاق آراء اتخاذ گردید.

- شکل گیری شرکت های حمل و نقل ریلی برای انعقاد تفاهمنامه و یا اخذ مجوز از راه آهن یک ضرورت است، لذا کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی، صرفنظر از میزان سابقه فعالیت می توانند با هماهنگی اداره کل راه آهن خراسان رضوی نسبت به تشکیل شرکت حمل و نقل ریلی اقدام نموده و هیچ گونه منع یا محدودیتی در این خصوص برای اشخاص حقیقی و حقوقی وجود ندارد.

- یکی از چالش های استان تامین منابع مالی و تسهیلات برای پیمانکاران و فعالان اقتصادی استان است، تاکید بر اینکه پیمانکاران صرفا می بایست ضمانت نامه بانکی اخذ و به راه آهن ارائه نمایند موجب می گردد تا میلیارد ها تومان مبالغی که می تواند صرف پروژه ها و کسب کار های استان و یا حفظ و نگهداری و پایداری پیمانکاران گردد، نزد شبکه بانکی متوقف و حبس گردد و هیچ آورده ای برای راه آهن و پیمانکار نداشته باشد و در عین حالا اخذ تسهیلات از بانک مستلزم سودهای کلان بانکی است لذا مقرر شد راه آهن به جای ضمانت نامه بانکی از وثائق دیگری نیز نظیر چک، سفته، اسناد رهنی، و.. استفاده نماید.

- نظر به اینکه نحوه و چگونگی و مواقع استفاده از ضمانتنامه برای شرکت های حمل و نقل ریلی دارای ابهام بوده و از شفافیت لازم برخوردار نیست، مقرر گردید، اداره کل راه آهن موارد استفاده از ضمانت نامه ها را دقیقاً شفاف سازی و ضمن رفع هر گونه ابهام در قرارداد های فی مابین لحاظ نماید.

- با توجه به بند ۲۰-۶ شرکت موظف به ارائه مدارک معتبر مربوط به دفتر ملکی یا استیجاری با حداقل مساحت ۵۰ متر مربع با کاربری اداری یا تجاری به نام شرکت یا مدیر عامل یا یکی از سهامداران و یا یکی از اعضاء هیات مدیره می باشد که با توجه به طرح موضوع و موافقت کلیه اعضا با این بند مقرر گردید مکان یا متراژ فعالیت این شرکت ها مطابق این بند اعمال گردد.

دبیرخانه به شورا پیشنهاد می دهد:

پیشنهادهای

- حسب اظهار نظر اعضاء و به شرح مندرج در صفحات صورتجلسه موارد زیر توافق و مقرر گردید.



شکل گیری شرکت های حمل و نقل ریلی برای انعقاد تفاهمنامه و یا اخذ مجوز از راه آهن یک ضرورت است، لذا کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی، صرف نظر از میزان سابقه فعالیت می توانند با هماهنگی اداره کل راه آهن خراسان رضوی نسبت به تشکیل شرکت حمل و نقل ریلی اقدام نموده و هیچ گونه منع یا محدودیتی در این خصوص برای اشخاص حقیقی و حقوقی وجود نخواهد داشت.

• یکی از چالش های استان تامین منابع مالی و تسهیلات برای پیمانکاران و فعالان اقتصادی استان است، تاکید بر اینکه پیمانکاران صرفا می بایست ضمانت نامه بانکی اخذ و به راه آهن ارائه نمایند موجب می گردد تا میلیارد ها تومان مبالغی که می تواند صرف پروژه ها و کسب کار های استان و یا حفظ و نگهداری و پایداری پیمانکاران گردد، نزد شبکه بانکی متوقف و حبس گردد و هیچ آورده ای برای راه آهن و پیمانکار نداشته باشد و در عین حال اخذ تسهیلات از بانک مستلزم سودهای کلان بانکی است و از طرفی با توجه به تصویب نامه شماره ۳۴۸۶۷/ت/۶۴۱۰۶ هـ مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۳۰ و ماده ۱ آن بند ۵ نهاد های وثیفه پذیر شامل مؤسسات اعتباری موضوع بند «ح» ماده (۱) قانون بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۳۰/۳/۱۴۰۲، صندوق های تضمین، شرکت های کارگزاری و گذاری مطالبات (فاکتورینگ)، شرکت های تأمین سرمایه، دستگاه های اجرائی و سایر نهادهای پذیرنده وثیقه دارای مجوز از مراجع قانونی ذی ربط در بازارهای مالی (پول، سرمایه و بیمه) به جای ضمانت نامه بانکی از وثائق دیگری نیز نظیر چک، سفته، اسناد رهنی، و.. استفاده نماید. لذا مقرر شد راه آهن به جای ضمانت نامه بانکی از وثائق دیگری نیز نظیر چک، سفته، اسناد رهنی، و.. استفاده نماید.

• نظر به اینکه نحوه و چگونگی و مواقع استفاده از ضمانتنامه برای شرکت های حمل و نقل ریلی دارای ابهام بوده و از شفافیت لازم برخوردار نیست، مقرر گردید، اداره کل راه آهن موارد استفاده از ضمانت نامه ها را دقیقا شفاف سازی و ضمن رفع هر گونه ابهام در قرارداد های فی مابین لحاظ نماید.

• با توجه به بند ۲۰-۶ شرکت موظف به ارائه مدارک معتبر مربوط به دفتر ملکی یا استیجاری با حداقل مساحت ۵۰ متر مربع با کاربری اداری یا تجاری به نام شرکت یا مدیر عامل یا یکی از سهامداران و یا یکی از اعضای هیات مدیره می باشد که با توجه به طرح موضوع و موافقت کلیه اعضا با این بند مقرر گردید مکان یا متراژ فعالیت این شرکت ها مطابق این بند اعمال گردد.

• با عنایت به اینکه در بند ۷-۳ دستورالعمل شماره ۱۰۰/۹۶۳۰۶/ص مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۱ شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران شرکت های فعال موظفند حداکثر ظرف مدت شش ماه (۱۴۰۴/۰۴/۲۱) از تاریخ ابلاغ این دستورالعمل (۱۴۰۳/۱۱/۲۱) نسبت به تطبیق وضعیت خود با این دستورالعمل اقدام نمایند، لذا اجرای بخشنامه تا دو ماه آینده تمدید گردد.



۱- صورتجلسه چهاردهمین نشست دبیرخانه شورای گفت و گو مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۰۹ ۲- دستورالعمل ۱۰۰/۹۶۳۰۶/ص مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۱ راه آهن جمهوری اسلامی ایران ۳- نامه شماره ۱۹۹-۱۴۰۴ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۲۶ اتحادیه صادرکنندگان استان ۴- نامه شماره ۳۷/۴۹۷۵/ص مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۲۳ اداره کل راه آهن خراسان رضوی	فهرست مستندات و مدارک پشتوانه
--	--