



صورتجلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت،  
تجارت، صنعت و کشاورزی و آب اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و  
کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۱/۰۱

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان شریعتی مقدم - زمانیان -  
رخصت - روشک

دبیر جلسه: آقایان خیاط - عزیزی - عیدی زاده -  
صفر

ساعت شروع ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۳۰

### دستور کار جلسه:

✓ معرفی ظرفیت ها، زیر ساخت ها و تسهیلات بندر چابهار به فعالین اقتصادی استان

جلسه مشترک کمیسیون های تجارت، حمل و نقل و ترانزیت، صنعت و کشاورزی و آب اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۱ در محل ساختمان مرکزی اتاق بازرگانی و با حضور مدعوین از اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان و اعضای منتخب کمیسیون های مذکور برگزار گردید.

✓ شهادتی معاون امور اقتصادی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان

- در بندر چابهار با دو رویکرد ترانزیت و اتصال افغانستان و کشورهای حوزه CIS (کشورهای مستقل هم سود) از طریق دریا به بازارهای جهانی و نیز بحث صادرات و واردات برای استان های شرقی و جنوب شرق کشور، سرمایه گذاری هایی صورت گرفته است.
- چابهار تنها بندر ایران است که در حاشیه اقیانوس قرار دارد و دارای موقعیتی ویژه است. ۲۰۳ هکتار استحصال از دریا برای این بندر انجام شده و ۱۷۰۰ متر اسکله سازی نیز صورت گرفته است و به همین واسطه، هیچ محدودیتی برای ورود کشتی به این بندر وجود ندارد. در تمام طول سال امکان تخلیه و بارگیری کالا در چابهار وجود دارد.
- تاکنون حدود ۳۵۰ میلیون دلار سرمایه گذاری برای توسعه زیرساخت ها در این بندر صورت گرفته است و حدود ۲ هزار میلیارد تومان پروژه های عمرانی مثل تاسیسات زیربنایی و اطفاء حریق و... توسط بخش خصوصی اجرا گردید.
- چابهار تنها بندری است که توسط اپراتور خارجی مدیریت می شود و شرکتی هندی در این حوزه فعالیت دارد. این شرکت نیز تجهیزاتی را به آنجا منتقل کرده و از آن استفاده می کند. همچنین، برای تامین اعتبار از محل صندوق توسعه ملی برای افزایش تجهیزات برنامه ریزی صورت گرفته است.
- خراسان رضوی و به ویژه منطقه خواف ظرفیت های زیادی برای صادرات مواد معدنی دارد و کشتی های ما با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن هیچ محدودیتی برای بارگیری این محصولات ندارد و جثقیل ها و تجهیزات جانبی نیز ظرفیت بزرگی برای تخلیه و بارگیری مواد معدنی به شمار می آید. نکته مهم اینکه انبارداری مواد معدنی تا سه ماه در بندر چابهار مشمول معافیت از پرداخت هزینه های انبارداری خواهد بود و بخشی از این تخفیف ها به خاطر ظرفیت هایی است که در شرق کشور وجود دارد.
- ۲۰ درصد جمعیت کشور در پهنه شرقی سکونت دارند و سالانه ۲۵ میلیون تن واردات کالاهای اساسی به کشور صورت می گیرد که ۲۰ درصد از این میزان سهم استانهای شرقی کشور می باشد و بندر چابهار در راستای تامین این کالاها میتواند بسیار اثرگذار واقع شود. تجهیزاتی که در این بندر وجود دارد، در هیچ یک از بنادر جنوبی کشور فراهم نیست و چابهار، ظرفیت بزرگی برای واردات غلات به کشور محسوب می شود. در سال جاری یک میلیون و ۶۰۰ هزار تن غلات از طریق این بندر تخلیه و بارگیری شده است.
- قابلیت نگهداری ۴۰ تن کانتینر یخچالی در این بندر وجود دارد که برای محصولات باغی خراسان رضوی ظرفیت خوبی به شمار می آید.
- بندر چابهار فاصله بسیار نزدیکی با بنادر غرب کشور هندوستان دارد و با حضور شرکت هندی در بندر چابهار، محدودیت های کمتری در چابهار برای مرآوده با بنادر هندی ایجاد می شود. عمده کالاهای صادراتی از این بندر به غرب هندوستان ارسال می شود و



**صورتجلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت،  
تجارت، صنعت و کشاورزی و آب افاق بازرگانی، صنایع، معادن و  
کشاورزی خراسان رضوی**

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۱/۰۱

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان شریعتی مقدم - زمانیان -  
دبیر جلسه: آقایان خیاط - عزیزی - عدی زاده -  
صفت شروع ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۳۰ رخصت - روشک

- از آنجا ترانشیپ به جنوب شرقی آسیا امکان پذیر است. این مسیر با هزینه کمتر و سرعت انتقال بیشتر ظرفیت خوبی برای جابه جایی کالا به شمار می آید و هزینه کانتینری را از ۳۰۰۰ به ۱۵۰۰ دلار کاهش داده است.
- باتوجه به توافق روسای جمهور هند و افغانستان و ایران برای ترانزیت کالا از طریق بندر باید گفت طی دو سال گذشته دولت هند اقدام به ارسال حدود ۲۰۰ هزار تن کالای ترانزیتی گندم از طریق بندر چابهار کرده و با انتقال به مرز میلک و ماهیرو، این کالاها به افغانستان انتقال یافته است.
  - ۷۵ درصد هزینه های انبارداری در این بندر نسبت به سایر بنادر کشور دارای تخفیف است. همچنین هزینه تخلیه و بارگیری برای کالاهای کشورمان در این بندر دریافت نمی شود. در ظرفیت های معدنی سه ماه معافیت هزینه انبارداری وجود دارد و برای کالاهای ترانزیتی هم ۳۰ درصد نسبت به سایر بنادر تخفیف قائل می شویم و علاوه بر تخفیفات تخلیه و بارگیری، تخفیفات برای سرمایه گذاری ها نیز وجود دارد. زیربناها و اسکله در این بندر ایجاد شده و فرصت خوبی برای سرمایه گذاری در زمینه لجستیک مثل ساخت انبار و کارخانه های فراوری و بسته بندی وجود دارد. ما در چابهار زمینی با هزینه بسیار پایین تحت عنوان اجاره ثابت و مبلغی برای اجاره متغیر در اختیار سرمایه گذاران قرار می دهیم.
  - هند هم تخفیفات برای کالاهایی که از بندر چابهار وارد این کشور می شود، قائل است و ۴۰ درصد در عملیات هندلینگ کالا تخفیف اعمال می گردد. علاوه بر هزینه های کالا، هزینه های کشتی مثل پهلوگیری و توقف کنار اسکله ... در این کشور مشمول ۴۰ درصد تخفیف هستند که این امر، هزینه انتقال کالا از طریق دریا را کاهش می دهد. با این تفاسیر، ظرفیت خوبی برای سرمایه گذاری وجود دارد و از شرکت های خراسان رضوی در این زمینه دعوت می کنیم.
  - قبل از افتتاح فاز اول طرح توسعه، ظرفیت بندر ۲.۵ میلیون تن کالا در طول سال بود و در حال حاضر نیز به ۸.۵ میلیون تن رسیده است پارسال ۳.۵ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری کالا صورت گرفته و در تلاش هستیم که از همین ظرفیت موجود استفاده شود. امسال پیش بینی می شود که تا ۴ میلیون و ۲۰۰ هزار تن کالا برسیم. کل بنادر کشور ۱۳۰ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری انجام می دهند که چابهار حدود ۵ درصد آن را شامل می شود.
  - نکته اینکه بندر چابهار منطقه آزاد است و مناطق آزاد سهمیه ۷۰۰ میلیون دلاری واردات در طول سال را دارند. اگر کالاهای وارداتی از طریق این بندر وارد شود، غیر از تخفیفات ما، در عوارض گمرکی هم مشمول تخفیف می شوند. همچنین هزینه های مابه التفاوت سوخت برای کالاهایی که از بندر چابهار به مرز میلک صادر می شوند، مشمول ۳۰ درصد تخفیف هستند و در هزینه های متقابل ارزی هم ۲۵ درصد تخفیف برای شرکت های حمل و نقلی که کالای ترانزیتی را از طریق مرز میلک به نیمروز افغانستان انتقال می دهند، اعمال می کنیم.
- ✓ **محمدزاده، مسئول بازاریابی اداره بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان**
- سازمان منطقه آزاد تخفیفات را برای کالاهای وارداتی در بندر چابهار اعمال می کند؛ درباره کالاهایی که حقوق ورودی آن ها ۱۹ درصد است، حدود ۵ درصد از این مبلغ به صاحب کالا بازگردانده می شود. همچنین، تخفیفی بابت قرار داشتن چابهار در زمره مناطق محروم اعمال می شود؛ به طور مثال، کالایی که ۲۶ درصد حقوق پایه داشته، از ۵.۵ درصد تخفیف مربوط به مناطق محروم برخوردار می شود.
- ✓ **الله عیاری، مدیرعامل شرکت کشتیرانی لین مکران**
- نبود بار کانتینری، مشکل عمده ما در این بندر است. شرکت ما و دیگر شرکت های خصوصی آماده همکاری در این بندر هستند اما شرط کار، وجود بار برای واردات و صادرات و ترانزیت است. متأسفانه این زنجیره کامل نمی شود و دلیل آن این است که به مقدار



**صورتجلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت،  
تجارت، صنعت و کشاورزی و آب اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و  
کشاورزی خراسان رضوی**

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۱/۰۱

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان شریعتی مقدم - زمانیان - دبیر جلسه: آقایان خیاط - عزیزی - عیدی زاده - ساعت شروع: ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۳۰

کافی بار وارداتی به نسبت بار صادراتی وجود ندارد تا کانتینرها در برگشت، خالی نباشند. موضوع دیگری که دولت باید درباره آن تدبیری بیاندیشد، این است که بارهایی که به سمت چابهار می آید، باید برای تجار ارزش افزوده خوبی به همراه داشته باشد تا از صرفه اقتصادی برخوردار باشد.

باید برای توسعه فعالیت بندر چابهار هدف گذاری لازم انجام پذیرد؛ اگر قرار است کالای صادراتی از چابهار ارسال شود، باید در قبال آن، واردات هم داشته باشیم. همچنین چنانچه مقرر شود تا بستر ترانزیت فراهم آید، باید تخفیفاتی اعمال گردد تا هزینه های ترانزیت کالا از این بندر هم پایه با بندرعباس شود.

کشتیرانی و بخش حمل و نقل می توانند با تعامل با یکدیگر هزینه های ترانزیت کالا را سرشکن کنند. ما سرویس مستقیم از همه جا به ویژه شرق آسیا داریم و می توانیم سرویس مستقیم از چین و بندر جبل علی (در امارات متحده عربی) داشته باشیم. قول می دهیم با قیمت بهتری بارها را از چابهار حمل کنیم و شرط آن این است که کالاها هم وارداتی و هم صادراتی باشد.

**✓ زمانیان یزدی، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد**

در حوزه ترانزیت مشکلی اساسی وجود دارد؛ بحث ماندگاری کالاها در چابهار به دلیل کمبود ناوگان حمل و نقل موضوع مهمی است و ناوگان به خاطر اینکه باید خالی برگردند، تمایلی به فعالیت در این بندر ندارند. همچنین سوال این است که آیا برای دمووراز کانتینرها تخفیفی در چابهار صورت می گیرد؟

مشکل امروز ما در بحث ترانزیت کالا به افغانستان، در مرز میلک است؛ کامیون ها در این مرز توقف های طولانی دارند و تسهیلاتی هم برای رفع مشکل داده نمی شود.

**✓ امتی، عضو هیات نمایندگان اتاق مشهد**

با وجود اهمیتی که چابهار برای اقتصاد ما دارد و می توانست به عنوان گزینه جایگزینی برای بندرعباس تعریف شود اما همچنان این زمینه فراهم نشده تا جایگاه خود را به دست آورد و علی رغم تمام صحبت ها و شعارها و تحرکاتی که انجام گرفته است، آهنگ رشد و توسعه بندر چابهار در قیاس با سایر بنادر دنیا بسیار ضعیف بوده است. در حالی که می توانستیم ظرفیت چابهار را که ۳۰ تا ۴۰ درصد بندرعباس است، توسعه دهیم اما این اتفاق محقق نشده است.

باید اذعان کنیم که این بندر آنچنان که باید نتوانسته به عنوان یک حلقه در زنجیره واردات، صادرات و ترانزیت کالا قرار بگیرد و به مسیرهای مهم تجاری ما بیبوند. بخشی از این مسائل متأثر از تعاملات بین المللی ماست.

هم اکنون برخی از کمپانی های هندی به دلیل برخی محدودیت ها حاضر به ارسال بار به چابهار نیستند. از طرفی، حدود ۳ تا ۴ میلیون تن کالا به افغانستان ترانزیت می شود اما نکته این است که مبدا و مقصد کالا در کرایه این بارها نقش بازی می کند. ما به عنوان فعالان حوزه حمل و نقل، کاهش هزینه ها نمی بینیم و معتقدیم که سازمان بنادر و کشتیرانی آن اهمیت لازم را برای بندر چابهار قائل نشد.

**✓ غلامعلی رخصت، رئیس کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی مشهد**

هر ظرفیتی که بخواهد ایجاد و در ادامه رونقی بگیرد، باید از حمایت دولت بهره مند شود و بدان سوبسیدی تخصیص یابد تا انگیزه سازی لازم برای بخش خصوصی صورت بگیرد. دولت ما هم باید در این زمینه ورود کند و خدمات بیشتری به شرکت های حمل و نقلی جهت استفاده از ظرفیت بندر چابهار بدهد.

قطعا مقوله توجیه اقتصادی جهت استفاده از یک بندر برای فعالان اقتصادی مهم است و نمی توان برای رونق گرفتن یک ظرفیت، به شرکت های بخش خصوصی فشار وارد کرد تا متحمل هزینه های اضافه شوند. کشورهای منطقه در حال سبقت گرفتن از ما هستند.



**صورتجلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت،  
تجارت، صنعت و کشاورزی و آب اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و  
کشاورزی خراسان رضوی**

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۱/۰۱

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان شریعتی مقدم - زمانیان - دبیر جلسه: آقایان خیاط - عزیزی - عیدی زاده - ساعت شروع: ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۳۰  
رخصت - روشک صفا

به جای آنکه از بخش خصوصی همراهی بخواهید، این دولت است که باید انگیزه سازی کند و مشوق ایجاد نماید. اگر دولت ورود نکند، به نتیجه لازم نمی رسیم.

**✓ قندچی، عضو اتحادیه کارگزاران گمرکی**

- مجموعه های استان خراسان متوجه چابهار بوده اند و ما با این بندر به لحاظ اداری و کاری، سابقه دیرینه و قرابت خوبی داریم اما چابهار موضوعات مختلفی دارد؛ بخشی از این موضوعات مربوط به امکانات شهری و الحاق شهر به منطقه آزاد است که باید به آن توجه شود.
- ۲۵ درصد تخفیفی که برای حمل کالاها در این بندر اعمال می شود، در سود صادرات است. انبارداری در چابهار بسیار مهم بوده و همیشه درگیری پیدا و پنهانی با گمرک در این زمینه وجود دارد. از طرفی، هزینه های حمل و نقل به این بندر آنقدر زیاد است که تخفیفات را پوشش می دهد و در نتیجه هزینه ها برای حمل و نقل کنندگان بار بالاست. وضعیت چابهار برای سرمایه گذاران خارج از این استان همواره مطلوب نبوده و لازم است با فراهم کردن امکانات و زیرساخت ها انگیزه های لازم ایجاد شود.

**✓ کرباسی عضو هیات علمی دانشگاه فردوسی مشهد**

- آیا مقایسه ای صورت گرفته که هزینه ترخیص کالا از بندر چابهار با بندرعباس چقدر است؟ مسئله دیگر اینکه تراز تجاری بندر چابهار و مجموع واردات و صادرات و ترانزیت از این بندر چقدر است؟ همچنین در ترخیص و حمل و نقل کالا، زمان و سرعت بسیار مهم می باشد و مقایسه این موضوع با دیگر بنادر باید صورت بگیرد.
- برای تکمیل زنجیره در حمل و نقل و ترخیص کالا، باید مجموعه ای از سازمان های محلی و ملی تسهیل این مسیر را مدنظر قرار دهند.

**✓ خزاعی، رئیس شعبه مشهد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی**

- شرکت های حمل و نقل باید در این مسیر فعالیت داشته باشند تا ظرفیت های این بندر در مسیر تعالی قرار بگیرد؛ در غیر این صورت در چند سال آینده ترانزیت نخواهیم داشت. ما از طرف کشتیرانی، سعی میکنیم مشکلات موجود را تا حد ممکن برطرف کنیم. این مسیر با توجه به رقاباتی که داریم باید از سوی تجار و فعالان اقتصادی انتخاب شود زیرا آینده خوبی برای آن شاهد خواهیم بود و این اتفاق در گرو انتخاب کردن این بندر است. ما هم در صورت استقبال بخش خصوصی برای انتخاب این مسیر، حاضر به همکاری و اضافه کردن خط جدید کشتیرانی هستیم.

**✓ کافی، مدیرعامل اتحادیه کارخانجات خوراک دام خراسان رضوی**

- بیش از ۸۰ درصد نهاده های دامی از خارج از کشور تامین می شود و تا ۴ سال پیش ما حداقل ۶۰۰ الی ۷۰۰ تن نهاده از مرز سرخس وارد می کردیم اما این مقدار تقریباً به صفر رسیده است؛ زیرا مدیران گمرک امیرآباد، واردکنندگان را ترغیب به واردات نهاده از این بندر کرده اند و هم اکنون بندر امیرآباد بیش از ۵۰ درصد نهاده های دامی را ترخیص می کند. در واقع، دست و پاگیر نبودن بروکراسی در این بندر، اشتیاق واردکنندگان را افزایش می دهد. تقاضای ما این است که اگر می خواهید بندر چابهار را توسعه دهید، مزیت هایی برای واردکننده و شرکت های حمل و نقلی ایجاد کنید.
- تا وقتی که واردکننده و شرکت حمل و نقلی تشویق نشوند، نمی توان آمیدی به افزایش ورود آن ها به این بندر داشت. کرایه حمل نهاده های دامی از بندرعباس و بندر امام (ره)، کیلویی ۷۰۰ تا ۷۵۰ تومان است؛ اما سوال اینجاست که در بندر چابهار برای کرایه حمل چه تدابیری اندیشیده شده است؟ حداقل ۲ تا ۲.۵ میلیون تن نهاده دامی برای خراسان رضوی وارد می شود که ظرفیت بسیار بزرگی به شمار می آید و اگر انگیزه لازم برای واردکنندگان فراهم شود، می توان از ظرفیت بندر چابهار برای واردات این نهاده ها استفاده کرد. بندر امیرآباد تا ۵ سال پیش، در زمینه ورود نهاده فعالیت چندانی نداشت اما امروز به بالاترین حد خود رسیده است.



**صورتجلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت،  
تجارت، صنعت و کشاورزی و آب اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و  
کشاورزی خراسان رضوی**

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۱/۰۱

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان شریعتی مقدم - زمانیان - دبیر جلسه: آقایان خیاط - عزیزی - عیدی زاده - ساعت شروع: ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۳۰ رخصت - روشک

✓ **شهادتی معاون امور اقتصادی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان**

- ما به جد به دنبال کاهش هزینه های ناوگان ایرانی و پرداخت مابه التفاوت نرخ سود هستیم و پیگیر تخفیف کل هزینه های مرزی برای ناوگان ایرانی هستیم و اگر پل دوم بر روی رودخانه در مرز میلک ایجاد شود، بهتر میتوان هزینه های ترانزیت کالا از مسیر چابهار را کاهش داد.
- در پاسخ به موضوع لزوم الحاق بندر چابهار به شهر باید عرض کنم که در حال حاضر هم بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری و هم شهر به بندر چابهار الحاق شده است و به طور ۲۴ ساعته ورود و خروج کالا از چابهار صورت میگیرد.

✓ **محمدزاده، مسئول بازاریابی اداره کل بنادر سیستان و بلوچستان**

- تخفیفات زیادی در این بندر برای کاهش هزینه تمام شده کالاهای وارداتی صورت گرفته است. ما تمام هزینه های دریایی، بندری و حمل و نقل جاده ای چابهار با بندرعباس را مقایسه نمودیم و هزینه های حمل و نقل جاده ای را ۲ میلیون تومان بالاتر از بندر دیگر در نظر گرفتیم و با این محاسبات باز هم بندر چابهار هزینه های کمتری نسبت به دیگر بنادر دارد.
- همچنین قرار است نرخ ارز در محاسبات گمرکی از ۴۲۰۰ به ۷۰۰۰ تومان افزایش یابد و این موقعیت خوبی برای بندر چابهار خواهد بود و اختلاف قیمت های ما با بندرعباس بیشتر خواهد شد و بندرچابهار برای تجار به صرفه تر خواهد بود. در مجموع اینکه مسیر کالاهای وارداتی از بندر چابهار باشد، به نفع تجار خواهد بود.

✓ **شریعتی مقدم، رئیس کمیسیون کشاورزی و آب اتاق مشهد**

- پیشنهادم این است که با مسئولیت کمیسیون حمل و نقل اتاق خراسان، کارگروهی تشکیل شود تا ابتدا آسیب شناسی لازم درباره هزینه های ترانزیت کالا از مسیر چابهار صورت بگیرد، در غیر این صورت به هدف مربوطه در خصوص توسعه مسیر چابهار برای تجارت دست نخواهیم یافت.
- تهاثر محصولات کشاورزی ایران با هند یا کشورهای دیگر میتواند تاثیر مهمی در کارایی این بندر داشته باشد. همچنین توجه به بازاریابی باید در دستور کار قرار گیرد. ممکن است خدمات خوبی در این بندر ارائه شود اما نقاط ضعفی که وجود دارد، بعضا باعث عدم گرایش تجار و فعالان حمل و نقلی به چابهار می شود.
- موضوع کانتینرهای یخچالی یکی از مشکلات کشور ما در صادرات محصولات کشاورزی به شمار می آید و بندر چابهار می تواند با معرفی ظرفیتش در این زمینه، افزایش حجم بار داشته باشد. همچنین، عملکرد دستگاه های دولتی در توسعه زیرساخت ها و تخفیفات در این بندر، می تواند در افزایش استفاده از این مسیر اثرگذار باشد.

**مصوبات:**

- ❖ با عنایت به توضیحات ارائه شده توسط نمایندگان محترم اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان پیرامون ظرفیتهای و زیرساختهای بندر چابهار و نظر به موارد مطروحه توسط فعالین اقتصادی استان، مقرر گردید کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی کارگروهی با حضور فعالین اقتصادی معرفی شده توسط کمیسیونهای اتاق و نمایندگان محترم اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان جهت هم اندیشی و همکاری فیما بین مشترک و رفع مشکلات پیش روی فعالین جهت استفاده از ظرفیتهای بندر چابهارتشکیل شود.



صورتجلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت،  
تجارت، صنعت و کشاورزی و آب افاق بازرگانی، صنایع، معادن و  
کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۱/۰۱

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان شریعتی مقدم - زمانیان -  
دبیر جلسه: آقایان خیاط - عزیزی - عیدی زاده -  
صفت: صفت - رخصت - روشک  
ساعت شروع: ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۳۰

### حاضرین جلسه:

آقایان: شریعتی مقدم، رخصت، زمانیان، امتی، دشتی، مقامی، هدایت نیا، نقیبی، آریافر، عطائی، شهدادی، مومنی، رهنما، قندچی، کرباسی، سپهرفر، ابوبکری، کیخا، کیانی، ساکن برجی، سرخ پوش، صفار، محمدیان، نبی زاده، فیض محمدی، خزاعی، خیاط، عزیزی، عیدی زاده، محمد زاده، محمد پور، محمدی، رضا زاده، بهره بر، خبیر، نورمحمدی، وزان، مفیدی، عطایی، خواجهوی، اله عیاری، فرهادی، کافی، محمدنژاد، خردمند  
خانمها: کاووسی، خاکی، میرزایی، بهرام زاده، آستانی (خبرنگار)