



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

تعداد صفحات: ۵  
تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۰۸/۱۲  
شماره جلسه: ۴

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

### دستور کار جلسه:

- بررسی مشکلات تامین واگن
- بررسی نظرات در خصوص حمل کالاهای آسیای میانه بصورت ترانشیپ در مرزها و از طریق بنادر شمالی توسط کشتی رو - رو

چهارمین نشست کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی در سال ۹۹ در تاریخ ۱۳۹۹/۰۸/۱۲ با حضور مدیر کل محترم راه آهن استان و مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ایی استان و اعضای محترم کمیسیون در محل ساختمان مرکزی اتاق بازرگانی برگزار شد.

#### ✓ زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد

- در راستای انتقال ترافیک کامیون ها از جاده های کشور و مرزهای زمینی به سمت دریا و همچنین حمل مستقیم کامیون ها، اعم از پر و خالی از طریق بنادر شمالی کشور به کشورهای حاشیه دریای خزر، شناورهای رو- رو (حمل و نقل ترکیبی ریل به شناور)، در بنادر شمالی کشور خدمات ارائه می کنند اما هزینه های سنگین آن ها، اعتراض فعالان حوزه ترانزیت و حمل و نقل بین المللی را در پی داشته است.
- حدود دو ماه است که ظرفیت های ایجاد شده در بنادر کشور مبنی بر پهلوگیری شناورهای رو-رو، مطرح و پیرامون آن جلساتی در تهران برگزار شد. در آن مقطع نهادهای متولی نرخ هایی را اعلام کردند و ما نامه ای را به شرکت ها نوشتیم که اگر آمادگی و تمایل دارند تا کامیون هایشان با شناورهای رو- رو حمل شود به ما اعلام کنند تا برنامه ریزی های لازم در این خصوص انجام بگیرد.
- هزینه حمل با شناورهای رو-رو ۱۵۰۰ دلار از بندر انزلی است و باید به آن حق الزحمه راننده تا بندر آکتائو ۵۰ به مبلغ دلار نیز اضافه شود. این یعنی، هزینه رفت و برگشت ۳ هزار و ۱۰۰ دلار خواهد بود که بسیار سنگین است.
- مکاتباتی از سوی انجمن شرکت های بین المللی حمل و نقل با مدیر کل دفتر ترانزیت، لجستیک و همچنین توافق نامه های سازمان بنادر و دریانوردی، پیرامون نظرات شکل های صنفی حمل و نقل ایران و خراسان جهت توسعه شناورهای رو- رو در دریای خزر انجام گرفته. همچنین پیشنهاد کردیم، چنان چه دولت تسهیلات ۸۰ درصدی به انجمن حمل و نقل بین المللی ارائه بدهد، خود انجمن آمادگی خرید شناور رو-رو را دارد.
- مسئله تامین واگن سال هاست که از کانال های مختلف همچون اتحادیه صادرکنندگان، کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد و ... در حال پیگیری است اما همچنان این مشکل به قوت خود باقیست. این موضوع در کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد در دستور کار قرار گرفت و اعضای کمیته ریلی آن را مورد بررسی قرار دادند. جمع بندی ما به عنوان یک پیشنهاد این است که کمیسیون های تجارت و حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد، باید شرکتی را برای تامین واگن فراهم کنند.
- مرزهای ترکمنستان همچنان بر روی کامیون های ایرانی بسته است. ۲ الی ۳ ماه پیش توافقاتی صورت گرفت و ترکمنستان به طور آزمایشی در یک بازه زمانی مرز را برای تعداد محدودی ناوگان حمل و نقل جاده ای باز کرد تا کامیون های ایرانی در نقطه صفر مرزی



تعداد صفحات: ۵  
تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۰۸/۱۲  
شماره جلسه: ۴

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

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

تریلی و بارهای خود را به کامیون های ترکمن تحویل دهند و تخلیه کنند. این بحث از ماه ها قبل مطرح بود و ما به این موضوع اعتراض داشتیم، چرا که نگرانیم این اقدام به یک رویه تبدیل شود.

● اخیرا ترکمنستان اعلام کرد که علاوه بر سرخس، مرزهای لطف آباد و اینچه برون را نیز بدین صورت باز می کند تا کالای ایرانی را بر روی ماشین ترکمن بار کرده و حمل توسط ترکمن ها انجام بگیرد. در این خصوص از بخش خصوصی نظرخواهی صورت گرفت ما با این قضیه به شدت مخالفت کردیم البته عنوان کردیم این مسئله برای مدت محدود ایرادی ندارد اما رویه شدن آن قابل قبول نیست، چون ضربه بزرگی به شرکت های حمل و نقل ایرانی وارد می آورد.

✓ **شیردل، عضو هیأت مدیره اتحادیه صادرکنندگان خراسان رضوی**

● تامین واگن مسئله ۲۰ ساله استان می باشد که به رغم پیگیری های فراوان هنوز حل نشده است، با این حال باید از زحمات و اقدامات مدیرکل راه آهن و راهداری و حمل و نقل جاده ای استان تشکر کنیم، چرا که نهایت همکاری را برای حل مشکلات حوزه ترانزیت با ما به عمل آورده اند.

● این مسائل از بعضی مشکلات و موانع در سطح ملی نشات می گیرد و همین حالا شاهدیم که هر هفته یک بخشنامه تازه از جانب مرکز به استان ها ابلاغ می شود اما همه این قانون گذاری و صدور بخشنامه ها، نمی تواند دردی را از تولید و صادرات دوا کند بلکه در مقابل هزینه شرکت های حمل و نقل بین المللی را افزایش می دهد.

● متأسفانه کشور ترکمنستان واگن های خود را به بخش خصوصی اش واگذار خواهد کرد و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی نیز عنوان می کند که امکانات لازم برای واردات واگن را در اختیار ندارد. لذا پیشنهاد می کنیم در صورت امکان بخش خصوصی در کنار راه آهن، به طور مستقیم از ترکمنستان واگن وارد کند. در گذشته می توانستیم از تاجیکستان و ازبکستان واگن وارد کنیم که در حال حاضر این امکان برای ما فراهم نیست. روشی که به ۵۰ الی ۶۰ شرکت مجوز اعطا شده تا واگن وارد کنند نیز مطلوب نیست، چرا که هزینه ها افزایش یافته و واگن ها معادل یک الی یک هزار و دویست دلار خرید و فروش می شوند. این مسئله چالشی جدی را پیش روی صادرات کشورمان قرار می دهد.

✓ **قندچی، دبیر اتحادیه حق العمل کاران گمرکی خراسان رضوی**

● مسئله تامین واگن به سال ۱۳۷۴ باز می گردد و به رغم تکرار آن در محافل مختلف، تداوم وضع موجود حکایت از آن دارد که متولیان واقعی این بخش که شرکت های حمل و نقل بین المللی به ویژه شرکت های فعال در خراسان رضوی هستند، به عنوان رکن متولی باید از اختیارات کافی برخوردار شوند و تولی گری این حوزه را بر عهده بگیرند.

✓ **غلام نبی نگهبان، مدیریت شرکت حمل و نقل پارس پردیس ترابر**

● یکی از معضلات و مشکلات بحث حمل و نقل بین المللی مسئله بازگشت کانتینرهای خالی است. روند بازگشت یک کانتینر خالی از سرخس تا بندرعباس قریب به ۱۵ روز زمان می برد. نکته قابل توجه آن است که پرداخت هزینه دموراز به صورت دلار سرسام آور شده و هیچ مسئولی نیز در این رابطه در این خصوص جوابگو نیست.

● از دیگر مشکلات آن است باری که به راه آهن تحویل داده شده پس از ۵ روز به منطقه ویژه برده شده است و علاوه بر این از لحظه ترانشیپ تا قرار گرفتن بر روی خط نیز ۵ روز دیگر به طول می انجامد. در واقع هزینه ۱۰ روز خواب این بار از شرکت حمل و نقل بین

المللی دریافت شده و این در حالی است که راه آهن فاقد امکانات لازم بوده لذا دریافت این هزینه از شرکت های حمل و نقل بین المللی ظلم است و این رویه باید متوقف شود.

#### ✓ رضا سلطانی لاهیجی، فعال حوزه ترانزیت و حمل و نقل بین المللی

- هزینه توقف واگن یک میلیون تومان است که البته بهای مذکور تصاعدی افزایش پیدا می کند. از روزی که واگن وارد ایران می شود راه آهن هزینه خواب، توقف و ... را از شرکت های حمل و نقل بین المللی دریافت می کند. در واقع آسیب های ناشی از خواب واگن را باید بخش خصوصی متحمل شود، این در حالی است که هر بار راه آهن به خاطر معطلی هایی که بخش خصوصی در آن سهمی ندارد و به بهانه فقدان امکانات این هزینه ها را متوجه این حوزه می کند.
- چرا با وجود اینکه ایران جزو کشورهای CIS نیست و قوانین این کشورها را رعایت نمی کند، اما هزینه توقف و کرایه را با فرانک و دلار باید اخذ می نماید؟ نحوه محاسبه باید مشخص شود.

#### ✓ صفایی، رئیس بازرگانی راه آهن خراسان

- مسئله تامین واگن را باید با شرایط جدید تصمیم گیری کرد، چرا که شرایط کشور تغییر یافته است، خصوصی سازی از روسیه آغاز شد و در حال حاضر کشورهای دیگر این کار را انجام می دهند به طوری که در بسیاری از کشورها واگن ها به بخش خصوصی واگذار شده است لذا بزرگترین مشکل ما بازی با کشورهای سی آی اس است تعامل با این کشورها نیازمند دیپلماسی و مذاکره است متأسفانه در این خصوص رابطی برای افزایش تعاملات وجود ندارد. از سوی دیگر نمی توان دو گانه عمل کرد، چرا که این کشورها پروتکل ها و شرایط ما را نمی پذیرند و واگن دولتی ارائه نمی کنند، چرا که واگن ها در این کشورها به بخش خصوصی واگذار شده است.
- اداره کل راه آهن قادر به پرداخت هزینه های دموارژ به کشور ترکمنستان نیست، هر چند که تامین ارز می کنیم اما نمی توانیم آن را به حساب راه آهن ترکمنستان منتقل کنیم. به طوری که بدهی هایی که ۶ الی ۷ ماه در تعهد ما می ماند و در صورت عدم پرداخت در روابط سیاسی با مشکل مواجه خواهیم شد. اداره کل راه آهن در بحث پرداخت دموارژ صرفاً واسطه ای میان بخش خصوصی و کشور ترکمنستان است.
- برخی به عمد قیمت واگن را در کشور ترکمنستان افزایش می دهند که این مسئله صادرات را آسیب می زند. هر چند که اداره کل راه آهن در صدد کاهش هزینه هاست اما از پس این مسئله بر نمی آیم. اگر بخش خصوصی واگن می خواهد باید تضمینات لازم را بسپارد و واگن وارد کند. در واقع بخش خصوصی باید تابع ضوابط باشد.
- اداره کل راه آهن با راه آهن ازبک و تاجیک مکاتبات لازم را داشته است کشور ازبکستان می خواهد واگن دولتی از طریق ترکمنستان به ایران ارسال کند که در این صورت یا کشور ترکمنستان مانع می شود یا این واگن ها به بازرگان ایرانی به فروش می رسد. بعد از وقفه ای کشور ترکمنستان با کشور ازبکستان به این نتیجه رسیدند که ۵۰ درصد واگن های ازبک توسط ترکمنستان استفاده شود ۵۰ درصد را به بازرگان ایرانی تحویل دهند.
- لذا ما باید با شرایط کشور ترکمنستان و ازبکستان کنار بیاییم. حال از آن جا که واگن در ترکمنستان خصوصی است به ما واگن دولتی نمی دهند.
- مکانیزم لازم برای حذف هزینه های گزاف واگن های وارداتی از کشور ترکمنستان باید از مجاری قانونی پیگیری شود که این مسئله در سطح اختیارات اداره کل راه آهن استان نیست. اداره کل راه آهن در حق توقفات خود تجدیدنظر کرده است نخست آن که هیچ گونه معافیتی در ورود واگن از ترکمنستان نمی بیند.

- کشور ترکمنستان از ساعت ورود تا ساعت خروج واگن به ایران روزانه ۳۲ فرانک از ایران حق استفاده می گیرد و حال برای پرداخت آن باید از بانک مرکزی ارز خارجی دریافت کنیم. در واقع راه آهن منشأ ارز دولتی ندارد و باید آن را از سامانه نیما تامین کند.
- باتوجه به اینکه راه آهن سهم توقفات واگن های خصوصی را به ۵ درصد کاهش داده است، باید گفت سیاست راه آهن، کنترل خروج ارز از کشور و تسهیل در بازگشت آن است.
- در حال حاضر در استان خراسان رضوی ۵۰۰ واگن زیر بار داریم و تمامی خطوط پر است و متاسفانه این واگن ها به بهانه های مختلف تخلیه نمی شود حال اگر روزی ۳۲ فرانک به کشور صاحب واگن کرایه دهیم. در واقع ارزی که شرکت های حمل و نقل بین المللی با سختی به دست آورند باید بابت کرایه ناشی از عدم تخلیه واگن به کشور ترکمنستان تحویل دهیم.
- لذا همان طور که هزینه ها برای شرکت های حمل و نقل بین المللی افزایش یافته برای اداره کل راه آهن نیز این هزینه ها روند صعودی داشته است. حال از آن جا که صادرات متولی بسیار دارد، سازمان صنعت، معدن و تجارت باید بخشی از این هزینه را بابت حمایت از صادرات تقبل کند.
- تامین واگن خصوصی از کشور ترکمنستان کار بسیار آسانی است، راه آهن وثیقه ۵۰۰ میلیونی می پذیرد تا شرکت های خصوصی خود برای تامین واگن اقدام کنند.

✓ **فرخی، مدیریت شرکت حمل و نقل جهانگردان خراسان عنوان**

- ضرورت دارد تا بخش خصوصی با شرکت راه آهن ایران به منظور تامین واگن به تعامل برسد. طی دو ماهه گذشته راه آهن ترکمنستان به شرکت های حمل و نقلی که در ایران فعالیت می کنند این پیشنهاد را ارائه داد که ما ۵۰ دستگاه واگن مستعمل را به شما می دهیم تا آن را بازسازی و از آن استفاده کنید و هزینه بازسازی را از کرایه حمل حذف نمایید.

✓ **عطایی، عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی**

- ترکمنستان کشوری است که از دیرباز هیچ تعاملی با ایران ندارد و کرونا نیز مزید بر علت شده است با این حال چندین جلسه طی چند روز در وزارت امور خارجه برگزار شده است.
- بحث محدودیت های کشور ترکمنستان مختص به ایران نیست و ازبکستان و ترکیه نیز از این قاعده مستثنی نیستند و در تعاملات خود با این کشور، مشکلات جدی دارند.

✓ **محمدی فاز، رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل و نقل جادهای خراسان رضوی**

- تعطیلی مرزهای ترکمنستان در ۴ اسفندماه آغاز شد، برنامه هایی صورت گرفت و مذاکراتی انجام گرفت که چندان نتیجه بخش نبود. به طوری که رئیس جمهور کشورمان با رئیس جمهور ترکمنستان تماسی حاصل کردند اما منتج به نتیجه ای نشد.
- کشور ترکمنستان رویه خود را برای کلیه کشورها همان شیوه ای که در مرز سرخس پیاده کرده اجرا می کند و از فروردین ماه این مسئله ادامه دار است. پس از این مسئله مسیرهای جایگزینی مطرح شد به طور مثال توافقنامه سه جانبه با ازبک، افغان فعالتر شد و در این زمینه هم کامیون های ازبک تردد داشتند. البته در مسیر جایگزین ازبک مسئله ناامنی بالاست و کالاهایی با ارزش صادراتی بالا تنها می توانند از این مرز تردد کنند. همچنین راه اندازی شناورهای رو\_رو از دیگر اقداماتی بود که پیگیری های زیادی در این رابطه انجام گرفت.
- باتوجه به اینکه شرکت های فعال در آسیای میانه نیز در این خصوص بسیار دخیل بودند که منتج به راه اندازی شناورهایی رو\_رو شد، باید گفت راه اندازی شناور رو\_رو بندرانزلی و امیرآباد از جمله خواسته های بخش خصوصی در ۴ الی ۵ سال پیش بوده است، این مسیر



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

تعداد صفحات: ۵  
تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۰۸/۱۲  
شماره جلسه: ۴

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

نیز ایجاد شد در واقع این مسیر جایگزین سبب شده است که ترکمنستان از مواضع خود قدری کوتاه تر بیاید. در صدد بودیم که راه اندازی این مسیر به طور آزمایشی انجام گیرد.

• کشور ترکمنستان به هیچ شرکت تجاری خود اجازه خروج نمی دهد و اولویت خود را سلامت می داند، کشور ترکیه هم با توجه به جنگ قره باغ هزینه های بسیار زیادی که دارد تمایل دارد مسیر ایران را بازگشایی کند.

✓ فیض محمدی، مدیریت شرکت ستاره یاران زمین

- در کمیسیون ماده ۲۰ بحثی در خصوص تعرفه دیرکرد کانتینر به دلار مطرح است چنان که مصوبه ۲۱۳ شورای عالی ترابری به صراحت اشاره دارد تعرفه دیرکرد باید به ریال باشد، متأسفانه دیرکرد به دلار محاسبه می شود و این گلایه نیز تا حدودی متوجه بخش خصوصی نیز می باشد که همکاری لازم را ندارد. بنابراین پیشنهاد می شود از ظرفیت های بخش خصوصی در این خصوص استفاده شود.
- از سال ۹۷ به بعد بیشترین کانتینرها که در تشکل های حمل و نقل بین المللی و ترانزیت استفاده می شود؛ از رده خارج هستند که برای این مسئله نیز باید تدابیر لازم اندیشیده شود.
- موج دوم حمل مواد خوراکی از هند نیز از مسیر ایران در حال انجام است با توجه به اینکه مشکلات کراچی هنوز حل نشده است، باید هماهنگی لازم برای ساماندهی مرزها صورت پذیرد.

مصوبات جلسه:

- ۱- درخواست ورود ادارات نظارتی استان برای بررسی بیشتر هزینه های ریلی
- ۲- برگزاری جلسه مشترک با کمیسیون تجارت در خصوص واگذاری واگن
- ۳- پیگیری بحث مبلغ قرنطینه که توسط راه آهن از شرکت ها اخذ میشود.

حاضرین جلسه:

آقایان: زمانیان، عطائی، خیاط، صفایی، محمدی فاز، شیخ، آریافر، نگهبان، سپهرفر، فرخی، خزاعی، خواجهوی، قندچی، فیض محمدی، ابوبکری، شیردل، پور اسماعیلی، لاهیجی، خردمند

خانمها: دهستانی، میرزایی، آزاد(خبرنگار)

غایبین:

آقایان: صبحی، حسینی، صباغی، ضرابی، افشاران، قربانی، دشتی، نوری، دانش

خانم: جمال شهری، صنعت کار