



موضوع مورد بررسی (دستور کار)

دستور جلسه:

- طرح موضوعات کمیسیون محترم حمل و نقل و ترانزیت اتاق پیرامون مشکلات در حوزه کسب و کارهای آسیب دیده ناشی از ویروس کرونا
- طرح موضوع شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان بوشهر پیرامون پیشنهاد ایجاد ردیف قانونی برای شغل ترخیص کار گمرکی
- طرح موضوعات نامه شماره ۵۰۳۱۱/ع مورخ ۹۹/۳/۲۷ شرکت خدماتی شهرک صنعتی توس پیرامون مشکلات واحدهای تولیدی مستقر در شهرک ها متقاضی دریافت تسهیلات بانکی در حوزه قیمت گذاری عرصه واحد تولیدی (به پیوست)
- سایر موارد

در دهمین جلسه دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، مشکلات مربوط به ارزش گذاری زمین واحدهای مستقر در شهرک های صنعتی استان به عنوان وثیقه بانکی و نیز چالش های پیش روی شرکت های حمل و نقل بین المللی در زمینه هزینه های انبارداری برای بار کانتینرهای معطل مانده در مرز و بنادر به دلیل شیوع کرونا به بحث و بررسی گذاشته شد. «علی اکبر لبافی»، رئیس دبیرخانه شورای گفتگوی استان ابتدای این نشست گفت: ارزش گذاری عرصه زمین واحدهایی که متقاضی وثیقه گذاری برای دریافت تسهیلات هستند، توسط شرکت شهرک های صنعتی به نحوی است که شاید ۲۰ تا ۳۰ درصد قیمت واقعی زمین ارزش گذاری شود و این موضوع با اعتراض واحدهای مستقر در شهرک های صنعتی همراه است.

*موضوع پُربحث ارزش گذاری زمین واحدهای مستقر در شهرک های صنعتی استان

حبیب اله مقامی، مدیرعامل شهرک صنعتی توس در این باره اظهار کرد: واحدهای مستقر در شهرک های صنعتی که متقاضی تسهیلات هستند، مبنا و شاخص قیمت گذاری زمین هایشان توسط بانک، قیمت شرکت شهرک های صنعتی است که معمولاً حدود ۶۰ درصد قیمت زمین را محاسبه می کنند؛ این درحالی است که اگر بانکی واحدی را متصرف شود، در هنگام مزایده آن واحد، قیمت های کارشناسی برای نرخ زمین، چندین برابر است و بر این مبنا فروش ملک بانک انجام می شود.

وی افزود: وقتی مبنای ارزش گذاری زمین در شهرک صنعتی، محاسبات شرکت شهرک های صنعتی باشد، برای واحد صنعتی با دارایی ۲۰ میلیارد تومان، مجموع دارایی حدود ۶ میلیارد تومان ارزیابی می شود و میزان وام دریافتی و تسهیلات مدنظر واحد، به دست نمی آید و این اختلاف قیمت واحدها را نگران می کند.

حمید صفایی نیکو، معاون مدیریت شعب بانک ملی خراسان رضوی نیز گفت: ما در زمان ترهین ملک، قیمت روز سالی که زمین در آن قرار دارد را از شرکت شهرکهای صنعتی می پرسیم چون این شرکت هر سال برای واحدها قیمت گذاری می کند و همان قیمت ملاک نظر ما می شود که البته با قیمت بیرون بسیار متفاوت است و چون قرارداد ما با واحد صنعتی از نوع جانشینی است، ما ۷۰ درصد ارزش ملک را درنظر می گیریم که این موضوع فقط برای املاک شهرک های صنعتی نیست بلکه برای همه املاک درون شهر این قاعده را اعمال می کنیم. برای زمان واگذاری واحد هم،



قیمت روز در نظر گرفته می شود و هر آنچه کارشناس دادگستری اعلام کند، در قیمت گذاری اعمال میشود.

وی افزود: در شهرک های صنعتی واحدهایی هستند که حالت قراردادی دارند و برخی ها وضعیت ملکی دارند؛ ما برای واحدهای ملکی، ارزش گذاری را به طور جداگانه اعمال می کنیم و میزان درصدی که ترهین می کنیم بیشتر است.

صفایی نیکو خاطر نشان کرد: بانک ها عملاً بخشنامه های بانک مرکزی را در این رابطه اجرا می کنند و اگر بخواهیم این موضوع و ارزش گذاری ها تغییر پیدا کند، یا باید شرکت شهرک های صنعتی را به سمتی ببریم که قیمت گذاری هایش متناسب با قیمت روز باشد که کار راحت تری هم هست و یا از طریق شورای گفتگو موضوع را کشوری کنیم و به سمتی برویم که هیات وزیران به بانک مرکزی موضوع را تکلیف کند تا نرخ بالاتری برای ارزش گذاری زمین شهرک های صنعتی اعمال شود.

در ادامه، تربون در اختیار مجید علیخواه، معاون صنایع کوچک شرکت شهرک های صنعتی استان قرار گرفت؛ او گفت: اگر قیمت ها را براساس ارزش روز در نظر بگیریم، شرایط تورمی ایجاد می شود و با رفتار حمایتی ما مغایر خواهد بود و به طور مثال اگر در شهرک صنعتی توس قیمت بالاتری را برای زمین ها اعمال کنیم، با سایر شهرک های صنعتی مغایرت خواهد داشت. از طرفی، برای واحدهایی که از ما سند دریافت کرده اند، بانک ها با همان قیمت سند، رقم را لحاظ می کنند و پیشنهاد ما این است برای واحدهای دارای سند، مثل مواردی که خارج از شهرک های صنعتی هستند، ارقام ملک در نظر گرفته شود و برای واحدهای دارای قرارداد و بدون سند، رقم طبق شرایط کنونی باشد.

لبافی بار دیگر اظهار کرد: با توجه اینکه این موضوع دارای جنبه ملی است، در قالب ستاد تدبیر قابل حل نیست و پرونده مذکور باید از طریق شبکه بانکی کشور پیگیری شود. این نکته بسیار پُر اهمیتی است و اگر حل شود، مشکلات بسیاری در حوزه تسهیلات بانکی بنگاه های اقتصادی مستقر در شهرک های صنعتی مرتفع می گردد.

صفایی نیکو، معاون مدیریت شعب بانک ملی خراسان رضوی نیز ابراز کرد: در این میان، نکته ای که تاثیرگذار است اینکه اساساً بانک ها تمایل زیادی برای ترهین املاک شهرک های صنعتی ندارند زیرا عمدتاً این زمین ها قرارداد است و زمانی که با متقاضی به مشکل می خوریم و مجبور به جانشینی در آن ملک می شویم و به سراغ دستگاه قضایی می رویم، دادگاه علیه بانک رای می دهد و می گوید چون جانشین هستید و زمین را تملیک نکرده اید، حق اینکه از آن زمین ماشین آلات را بردارید و یا ساختمان را بفروشید، ندارید و بر همین اساس نیز بانک را محکوم می کنند. بنابراین این موضوع هم باید در نظر گرفته شود که بانک ها جدا از بحث قیمت، کمتر وارد موضوع ترهین می شوند و بیشتر تاکید بر وثایق شهری برای ارائه تسهیلات دارند.

وی افزود: من تناقضی در بالا بردن قیمت از سوی شرکت شهرک های صنعتی نمی بینم. از طرفی، اگر قرار باشد هم شهرک صنعتی تایباد و هم شهرک صنعتی توس را با قیمتی یکسان ببینیم، شاید با عدالت قیمت گذاری همراه نباشد. معتقدیم برای شهرک های صنعتی که در مکان هایی خاص واقع هستند و دیگر زمینی برای فروش ندارند، محاسبات با قیمت روز انجام بگیرد و برای سایر شهرک ها که تمایل متقاضی زیاد نیست، با قیمت پایین تری محاسبه صورت بگیرد تا متقاضیان نیز افزایش پیدا کنند.

علیخواه، معاون صنایع کوچک شرکت شهرک های صنعتی استان نیز بار دیگر اظهار کرد: اگر قرار باشد افزایش قیمتی انجام بگیرد و قیمت ملک در شهرک صنعتی توس افزایش یابد، این موضوع بر روی سایر شهرک ها نیز تاثیر می گذارد و سرمایه گذاری در شهرک های غیربرخوردار کمتر خواهد شد البته کلیت موضوع و افزایش قیمت ها به نفع ما است اما قیمت گذاری در شهرک صنعتی توس و ماشین افزار و شهرک صنعتی مشهد هم اکنون به خاطر داشتن چند متقاضی، براساس مزایده خواهد بود.



محل تشکیل جلسه:

مرکز آموزش و پژوهش اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد اعضا حاضر در جلسه: ۱۴ نفر

وی افزود: پیشنهاد این است که افزایش قیمت را با سازمان مرکزی در تهران مطرح کنیم و در نهایت و در صورت لزوم، تغییرات لازم صورت بگیرد.

امیر مهدی مرادی، دبیر انجمن مدیران صنایع استان نیز در همین رابطه گفت: شرکت شهرک‌های صنعتی می‌تواند کار کارشناسی انجام دهد و ارزش واقعی روز برای هر شهرک را در هر سال به بانک‌ها اعلام کند.

صفایی نیکو، معاون مدیریت شعب بانک ملی خراسان رضوی در واکنش به نظر مرادی گفت: این موضوع امکان‌پذیر نیست و هر شهرک صنعتی نمی‌تواند برای خود قیمتی تعیین کند اما اگر شرکت شهرک‌های صنعتی جدول قیمتی ثابت برای هر یک از شهرک‌ها اعلام کند، موضوع قابل حل است.

قاسم کیومرثی، رئیس اداره فلزی سازمان صمت استان نیز در این خصوص گفت: اگر قیمت‌گذاری به دو صورت باشد، تبعاتی به دنبال دارد و رسالت حمایتی شرکت شهرک‌های صنعتی زیر سوال می‌رود. به نظر می‌رسد نگاه بانک این است که زمین شهرک‌های صنعتی وثیقه‌های قابل قبولی محسوب نمی‌شود و ترجیح بر این است که املاک شهری را به عنوان وثیقه قبول کنند؛ بنابراین اصرار ما باید بر این باشد که همان‌طور که نرخ کارشناسی برای سایر املاک اعمال می‌شود، برای زمین شهرک‌های صنعتی نیز در نظر گرفته شود.

مقامی، مدیرعامل شهرک خدماتی صنعتی توس نیز بار دیگر اظهار کرد: بسیاری از شهرک‌های صنعتی غیربرخوردارند اما شهرک صنعتی توس دیگر زمینی برای واگذاری ندارد، قطعاتی که قرار است در جریان مزایده واگذار شود، امروز از رقم ۵۰۰ هزار تومان برای هر متر مربع به ۲ میلیون تومان رسیده است. از طرفی رفتار برخی از بانک‌ها و سیستم‌های حمایتی نامناسب باعث شده تا بانک‌ها تمایل چندانی به پذیرش وثیقه محل طرح نداشته باشند چرا که در ملک جانشین می‌شوند و نمی‌توانند آن را به فروش برسانند. بر همین اساس نمی‌توان به طور قطعی گفت که قیمت املاک در شهرک‌های صنعتی باید افزایش یابد بلکه باید طبق یک سیاست یکسان در این خصوص تصمیم‌گیری کرد.

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی نیز در تکمیل این بحث، اظهار کرد: سیاست‌گذاری‌های بانک مرکزی در مسائلی از این دست اثرگذار است؛ باید کارشناسی دقیق و قابل دفاعی انجام دهیم تا اگر قرار است موضوع به طور استانی و ملی مطرح شود، بتوان از نظرات خود دفاع کرد. بنابراین لازم است تا در کارگروهی ویژه با مسئولیت انجمن مدیران صنایع این موضوع مورد بررسی قرار بگیرد و نتایج کار، متقن و کارشناسی شده باشد و برای زمین‌های دارای سند و بدون سند نیز بررسی‌های لازم انجام پذیرد.

***درخواست شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی برای تخفیف و یا عدم اخذ هزینه‌های انبارداری**

در ادامه این نشست، «احمد زمانیان یزدی»، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد به تشریح دستور کار دوم این جلسه پرداخت و با بیان اینکه حدود ۴ ماه است که مرزهای ترکمنستان مسدود شده و فعالیت در آسیای میانه عملاً امکان‌پذیر نیست، تصریح کرد: بیش از ۶۰ درصد شرکت‌های حمل و نقل در این مسیر فعالیت می‌کنند و تعطیلی مرزها باعث آسیب‌های جدی به فعالان حمل و نقل بین‌المللی به خصوص شرکت‌های استان خراسان رضوی شده است.

وی افزود: هم‌اکنون بیش از ۲۰۰۰ کانتینر که قرار بود به مرزهای ترکمنستان و آسیای میانه عازم شوند، معطل مانده و امکان برگشت آن‌ها نیز وجود ندارد. نکته مهم اینکه توقف آن‌ها باعث تحمیل هزینه‌های انبارداری سنگین بر شرکت‌های حمل و نقل شده است و گمرک و سازمان بنادر هزینه این انبارداری‌ها را اخذ می‌کنند. شرکت‌ها روز به روز در حال پرداخت هزینه هستند و



انتظارمان این است در آسیبی که وارد شده، حداقل دولت ورود کند و تخفیفاتی اعمال نماید و یا در مدتی که مرزها بسته است، هزینه های انبارداری را اخذ نکنند. زمانیان تصریح کرد: پیشنهاد ما این است که گمرک و سازمان بنادر که این هزینه های انبارداری را دریافت می کنند به لحاظ اینکه این بارها قابل حمل به مرزهای بسته شده نیستند، از دریافت مبالغ انبارداری خودداری کنند و یا تخفیفاتی در این رابطه اعمال کنند.

وی ادامه داد: موضوع دوم این است که کانتینرهای متوقف، روزانه بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومان هزینه دموراز به خطوط کشتیرانی پرداخت می کنند و در این توقف ۴ ماهه هزینه های سنگین و سرسام آوری از شرکت ها اخذ می شود و کشتیرانی دولتی در این میان، بیش از همه هزینه مطالبه می کند. این موضوع آسیبی جدی به شرکت های حمل و نقل بین المللی وارد می کند چون ارقام دریافتی به صورت دلار است و شرکت ها روزانه بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان هزینه دموراز می پردازند.

رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد تاکید کرد: کشتیرانی جمهوری اسلامی به شرکت های حمل و نقل بین المللی فشار زیادی وارد می آورد و حتی برای ترخیص کالاهایی که مقصد افغانستان دارند نیز شرکتهای حمل و نقل را ملزم به پرداخت هزینه دموراز معادل کالاهای مقصد ترکمنستان و آسیای میانه می کند.

وی افزود: کرونا باعث شد کالاهایی که بارگیری شده بودند با بسته شدن مرزها مواجه شدند؛ راننده ها در این میان هزینه توقف می‌خواهند و شرکت هم نمیتواند این هزینه را بپردازد و این باعث درگیری بین راننده ها و شرکت های حمل و نقل گردیده و موضوع به مراجع قضایی کشیده شده است. تقاضای ما این است که اداره کل راهداری در این زمینه ورود کند و برخورد بین این دو قشر را سر و سامان بدهد.

زمانیان یادآور شد: با توجه به بسته شدن مرزها و عدم چرخش پول برای شرکت های حمل و نقل بین المللی، این شرکت ها درخواست دریافت تسهیلات با نرخ پایین دارند تا بنگاه ها به طور روزانه اداره شوند. ما موضوع را از طریق وزارت راه پیگیری کردیم و قرار است در نشستی در مرکز این موضوع بررسی شود اما انتظارمان این است که موضوع به طور استانی نیز پیگیری شود.

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان نیز در این خصوص ابراز کرد: ما پژوهشی برگرفته از نظر ۱۰۰ فعال اقتصادی استان انجام دادیم و چگونگی ادامه اشتغال و عدم تعدیل نیروی انسانی در حوزه حمل و نقل عمومی درون شهری و برون شهری در حمل مسافر و بار را نیز در این پژوهش بررسی کرده ایم.

مرتضی قندچی، نایب رئیس اتحادیه کارگزاران گمرکی استان نیز در این جلسه گفت: ۹۰ درصد مسائل مطرح شده در حوزه حمل و نقل بین المللی موضوعاتی استانی است اما نکته ای که درباره هزینه دموراز مطرح است، اینکه به واسطه انبارداری، کانتینرها و انبارهای گمرک و کشتیرانی سود کرده اند و کفایت تا از سوی دولت فشاری وارد شود و آنها از این سود چشم‌پوشی کنند.

حسین حساری، رئیس حوزه نظارت گمرکات استان نیز در همین رابطه بیان کرد: هزینه های انبارداری ناشی از دموراز در بنادر، در اختیار سازمان بنادر و کشتیرانی است و هزینه های انبارداری که گمرک اخذ می کند، براساس مصوبه دولت بوده و رقم درخوری نیست. اما برای هزینه های دموراز و انبارداری در بنادر باید موضوع پرداخت تسهیلات و یا اعمال تخفیف از سوی هیات دولت پیگیری شود و لازم است در این زمینه پیشنهاد شود تا موضوع از مرکز برطرف گردد.

جواد وحدتی فر، معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی در این خصوص ابراز کرد: در کشور ما در این زمینه برنامه ریزی وجود ندارد. نقش اتاق در این زمینه باید بسیار پررنگ باشد و برای لغو هزینه دموراز باید موضوع را به جد پیگیری کند.



وی ادامه داد: متأسفانه در این زمینه بحث تک بعدی بودن زیاد است و بایستی نخبگان اقتصادی و شهر به اتاق دعوت شوند و در این خصوص ما را یاری برسانند. امروز مدیریت دولتی در اداره کشور ناکارآمد عمل می کند و فشاری که وجود دارد، ناشی از کم تاثیر بودن مردم در تصمیم گیری هاست؛ اتاق به لحاظ جایگاهی که دارد نباید به دنبال حل موضوعات جزئی برود بلکه باید مسائلی این چنین را هم با بازنگری سیاست ها و ارائه پیشنهادات برای برخورد در موضوعات بحرانی در نظر بگیرد.

وی افزود: اشکالی که در زمینه توقف کانتینرها وجود دارد این است که به دلیل تخلفات در حوزه سوخت موضوع توقف ها از قبل وجود داشته اما امروز باید در کشور بپذیریم که شرایط شرکت های حمل و نقل بین المللی در توقف ها فورس ماژور است.

لبافی نیز در پایان این بحث اظهار کرد: بایستی نکاتی که مدنظر کمیسیون ترانزیت اتاق است را به عنوان مصوبه بگذاریم و در جلسه شورای گفتگو موضوعات ترانزیت را مطرح کنیم تا در نهایت مسئله از مبادی ذی ربط پیگیری گردد.

جمع بندی و مصوبات

ردیف	مصوبات جلسه	مسئول پیگیری	مهلت پیگیری
الف	پس از بحث و تبادل نظر و بیان نظرات جناب آقای مقامی مدیرعامل محترم شرکت خدماتی شهرک صنعتی طوس و جناب آقای دکتر نیکو معاون محترم بانک ملی و کمیسیون هماهنگی بانکها و اظهار نظر نمایندگان محترم شرکت شهرکهای صنعتی و سازمان صمت و سایر اعضا توافقات زیر صورت گرفت: ۱- آن تعداد از بنگاه های اقتصادی مستقر در شهرک های صنعتی که دارای سند رسمی هستند و توسط شرکت شهرکهای صنعتی ارزیابی کارشناسی ارزش قیمت زمین صورت نمی گیرد، ملاک و معیار برای شبکه بانکی استعلام و انجام کار کارشناسی از سایر مبادی ذیربط توسط بانک خواهد بود. ۲- بنگاه های اقتصادی که دارای قرارداد واگذاری هستند و سند رسمی ندارند ارزیابی سالانه صورت گرفته توسط شرکت شهرکها ملاک عمل خواهد بود	کمیسیون هماهنگی بانکها و شبکه بانکی استان	مستمر
ب	موضوع موانع و نارسایی های مربوط به حوزه انجمن صنفی کارفرمایی شرکتهای حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی توسط جناب آقای مهندس زمانیان رئیس محترم هیات مدیره انجمن پیرامون آسیب های وارده از وقوع شیوع ویروس کرونا بر کسب و کار حوزه حمل و نقل بین	شورای گفت و گو	۱۵ روز



9 دبیرخانه	<p>المللی و ترانزیت مطرح گردید و مقرر شد:</p> <ol style="list-style-type: none">۱- با توجه به شدت آسیب وارده به حمل و نقل بار و ترانزیت، از طریق شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی پیگیری گردد تا رسته حمل و نقل بار اعم ترانزیت و غیره جزء ۱۴ رسته مصوبات دولت در حوزه گردشگری و خدمات قرارگیرد.۲- موضوع متوقف شدن صدها کانتینر مربوط به خطوط کشتیرانی در مبادی ورودی و خروجی که منجر به ایجاد هزینه های بسیار بالای حق توقف (دموژار) کانتینرها را به دنبال داشته است، در این خصوص اعمال معافیت های مدت توقف از سوی نمایندگی های خطوط کشتیرانی در ایران صورت پذیرد.۳- با توجه به متوقف بودن کالاها در گمرکات ، هزینه های انبارداری زیادی متوجه شرکتهای حمل و نقل بین المللی شده و می شود که در این خصوص گمرک محترم ج.ا.ا. معافیت برای شرکتهای مرتبط اعمال نماید.۴- توقف رانندگان حامل کالای ترانزیتی که امکان خروج از کشور را نداشته و درخواست حق توقف از شرکتهای حمل و نقل بین المللی دارند ، سازمان حمل و نقل و پایانه ها در این خصوص چاره اندیشی و راهکارهای جلوگیری از ضرر و زیان به شرکتهای طرف ده روز به دبیرخانه شورا پیشنهاد نماید۵- ضرر و زیان ناشی از عدم تحویل محمولات ترانزیتی در مقصد که موجب عدم تسویه حساب و طلب شرکتهای حمل و نقل بین المللی از صاحبان کالای خارجی گردیده است ، اینگونه شرکتهای را با کمبود نقدینگی مواجه نموده . لذا حمایت دولت از اینگونه شرکتهای با پرداخت تسهیلات بانکی با نرخ پائین بهره از طریق شورا پیگیری شود.۶- به جهت مسدود بودن مرزها عملا فعالیت اکثر شرکتهای حمل و نقل بین المللی با تعطیلی مواجه شده است که امکان فراهم نمودن هزینه های جاری شرکتهای اعم از حقوق و دستمزد پرسنل ، حق بیمه پرسنل ، اجاره محل و سایر هزینه ها میسر نبوده ، لذا کمک دولت در این خصوص با برقراری بیمه بیکاری برای ایام درگیر جهت پرسنل و عدم دریافت حق بیمه سهم کارفرما تا حدودی میتواند موثر باشد و مقرر شد در جلسه شورا مطرح گردد.۷- در خصوص مالیات بر ارزش افزوده و عملکرد شرکتهای حمل و نقل بین المللی ، سازمان امور مالیاتی حداکثر مساعدت های لازم بعمل آورد
---------------	---