



دیرخاذه شورای کفوت و کوی دولت و بخش خصوصی  
استان خراسان رضوی

شماره جلسه: ۳۳

تاریخ جلسه: ۱۳۹۷/۰۸/۱۴

ساعت شروع: ۷:۳۰ صبح

محل تشکیل جلسه:

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد اعضا حاضر در جلسه: ۱۴ نفر

### موضوع مورد بررسی (دستور کار)

- طرح و بررسی مشکلات فعالین حوزه صادرات ریلی در ارتباط با بخشنامه شماره ۸/۸۷۳۵۲ مورخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۰ شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در خصوص دریافت مابه التفاوت محاسبات انجام شده ریالی بارنامه های ارزی با نرخ بازار از تاریخ ۱۳۹۷/۰۵/۲۰
- بررسی مشکلات ناشی از افزایش هزینه های THC توسط سازمان بنادر و کشتیرانی

### طرح موضوع دستور جلسه:

- افزایش هزینه های حمل و نقل که براساس تغییرات ناشی از نرخ ارز ایجاد شده است و دریافت مابه التفاوت محاسبات انجام شده ارز ریالی بارنامه های ارزی با نرخ بازار از تاریخ ۱۳۹۷/۰۵/۲۰ موجب تحمیل هزینه به فعالان حوزه صادرات ریلی شده و با توجه به تسویه انجام شده توسط این فعالان با طرف های تجاری، این افزایش هزینه، تاثیر مستقیمی بر فعالیت آنها داشته است.
- نماینده راه آهن در توضیح موضوع ایجاد شده، رایزنی مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی با مسئولان مربوطه در خصوص به نرخ دولتی محاسبه شدن ارز بارنامه را دلیل عدم اجرای بخشنامه شماره ۹۷/۱۷۱۹۶۸ مورخ ۹۷/۵/۲۰ بانک مرکزی از تاریخ این بخشنامه تا ۹۷/۶/۱۳ اعلام نموده و اظهار می نماید بدلیل عدم موفقیت در این موضوع و الزام به اجرای بخشنامه، این بخشنامه از تاریخ ۹۷/۵/۲۰، به صورت دریافت مابه التفاوت محاسبات انجام شده اجرایی شده است.
- بیشتر کشورها برای حمل و نقل اعم ریلی، جاده ای و... بسترها را به گونه ای فراهم می آورند تا بخش ترانزیت رونق یافته و درآمدهای مرتبط با آن نیز افزایش یابد.
- با توجه به تحریم های آمریکا، به هزینه های ورود هر کانتینر به بندرعباس در چهار ماه گذشته بین ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار افزوده شده است. که این باعث شده



- شرکت های کشتی رانی خارجی غیر فعال شوند و عمده بارها توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حمل شود. در نتیجه کمبود کانتینر و کشتی های ورودی به بندرعباس ایجاد و افزایش هزینه ای را موجب شده است. از طرف دیگر در بندرعباس هزینه THC (نرخ تخلیه و بارگیری کانتینر) به طور مستقیم توسط سازمان بنادر و دریانوردی ایران دریافت می شود؛ یعنی برای هر کانتینر ۴۰ فوتی حدود ۱۶۲ دلار و برای کانتینر ۲۰ فوتی حدود ۱۳۰ دلار جهت تخلیه بار و جابه جایی کانتینر در بندر دریافت می شود. علاوه بر این، از بخش خصوصی هزینه ای برای تخلیه کانتینر به صورت ریالی نیز دریافت می شود.
- با توجه به اینکه تنها سازمان بنادر و بخش خصوصی در حال حاضر در این حوزه فعالند و خدمات THC که توسط این سازمان ارائه می شود در واقع به حوزه ای مربوط می شود که در داخل کشور انجام می گیرد؛ در نتیجه باید هزینه این خدمات به صورت ریالی اخذ شود. این همه در حالی است که برای هر کانتینر حدود ۳ میلیون تومان توسط این سازمان دریافت شده است. در انتهای مهر ماه سازمان بنادر مصوبه ای به اعضای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران جهت دریافت مبلغ خدمات THC ابلاغ کرد و اعلام نمود که این خدمات به نرخ آزاد ارزش محاسبه می شود این موضوع در حالی است که باید مشخص شود چرا یک سازمان دولتی هزینه این خدمات را با نرخ دولتی ارزش دریافت نمی کند.
  - THC همان هزینه تخلیه و یا بارگیری کانتینر در محوطه کشتی است و نرخ پایه ای آن در سازمان بنادر و به صورت سالانه و به نرخ دلار اعلام می شود و این تعرفه نه تنها بر ترانزیت تاثیر دارد، بلکه بر صادرات و واردات نیز موثر واقع می شود.
  - هزینه کانتینر ۲۰ فوتی برای ترانزیت ۱۲۹ دلار است که ارزش افزوده نیز به آن اضافه می شود، همچنین برای صادرات ۱۳۳ دلار، برای واردات ۱۷۷ دلار و کانتینر خالی ۹۷ دلار دریافت می شود. پیشنهاد در بلند مدت این است که نرخ THC در سال آینده به صورت ریالی انجام شود و در بنادر سایر کشورها بر اساس نرخ رایج آن کشور صورت خواهد گرفت تا با مسئله نوسانات نرخ ارزش درگیر نباشیم.
  - باتوجه به نوسانات نرخ ارز، سازمان بنادر مصوبه ای را اجرایی نمود که براساس آن ارزش مورد نیاز براساس ارزش سنا یعنی نرخ آزاد اعلام شد. در ادامه پیگیری های



- متعددی انجام گرفت و نهایتاً در ۳۰ مهرماه نرخ ارز بر اساس سامانه نیما، حداکثر ۸ هزار تومان اعلام شد. البته این بخشنامه تاکنون اجرایی نشده اما تاریخ بخشنامه از یک مهرماه است. اگر بتوان این مابه‌التفاوت را با این شرکت‌ها تهاتر کرد، شرایط خوبی رقم خواهد خورد.
- یکی دیگر از مشکلات موجود در حال حاضر کمبود واگن در حوزه کشورهای CIS است که همساله در همین ایام صادرات و واردات را دچار مشکل می‌نماید؛ در چند سال گذشته تامین واگن به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران واگذار شده است. در گذشته کشورهای مستقل مشترک‌المنافع CIS از توانمندیهای بخش خصوصی سوء استفاده کردند و در کنار آن سلسله عواملی منجر شد تا هزینه تامین واگن تا هزار و ۲۰۰ دلار نیز افزایش یابد و در نهایت تامین واگن بر عهده راه‌آهن قرار گرفت؛ در نتیجه این هزار و ۲۰۰ دلاری که به صادرات ما تحمیل شده بود، توسط راه‌آهن حذف شد. در این رابطه جلساتی با نمایندگان کشورهای مذکور در سطح وزیر، معاونان وزیر و وزارت امور خارجه برگزار شده است تا تامین واگن ایران طبق گذشته انجام شود اما این کشورها قول می‌دهند ولی به قول خود عمل نمی‌کنند. این کشورها باید ایران را به عنوان عضو شورای حمل‌ونقل خود بپذیرند، مقررات مالی فراهم کنند تا واگن‌های خصوصی و... بتوانند در راه‌آهن مشترک این کشورها تردد کنند. همچنین حق کرایه را در اختیار ایران قرار دهند و ایران نیز حق استفاده از واگن‌ها را به آنها پرداخت نماید که روزانه ۳۰ فرانک است. با این حال شرایط سیر و استفاده از واگن‌های ایرانی فراهم نیست و از این لحاظ کشور به آنها وابسته شده است.
  - بخشی از این واگن‌ها با حمل کالای ترانزیتی از ایران به خاک کشورهای هدف این منطقه، در بازگشت نیز کالاهای به مقصد ایران را حمل می‌کند و مشکلات هزینه‌ای در این بخش تا حدودی حل و فصل می‌شود اما به دلایل متعددی واردات با واگن انجام نمی‌شود که در نتیجه با کمبود واگن مواجه می‌شویم. بنابراین برای حل این مسئله، باید که از توان بخش خصوصی با یک ضوابط مشخص، استفاده شود تا با این اقدامات هزینه تامین واگن به صورت تصاعدی افزایش نیابد.
  - در بخش تامین واگن برای سیمان، ۱۰۰ درصد این نیاز برطرف شده است اما در مورد کالاهای متفرقه‌ای که دارای ارزش بالای صادراتی هستند، استان نیازمند واگن مسقف است که برای این منظور تا حدود دو هزار واگن درخواست شده اما کشورهای CIS به تعهدات خود عمل نکرده‌اند.



- وقتی که بخش خصوصی وارد عمل می‌شود، انتظار اینستکه در چهارچوب رقابتی که در داخل کشور شکل می‌گیرد، قیمت پایین تری را ارائه دهد اما با توجه به فساد اداری موجود در کشورهای حوزه CIS، بخش خصوصی ما ناگزیر هزینه‌هایی را متحمل می‌شود که بهای تمام شده برای صادرکننده و هزینه تامین واگن را به علت رقابت میان شرکت‌های ما افزایش می‌دهد. بخش خصوصی به این نتیجه رسید که از راه‌آهن واگن‌ها را تامین نماید تا هزینه تمام شده برای آن بسیار کم شود اما با توجه به تحولاتی اخیر که به وجود آمده و میزان ترانزیت کشور کم شده و باید در داخل با اعمال تخفیفاتی، بتوان بخشی از این هزینه‌ها را پوشش داد و یا اگر قرار باشد که بخش خصوصی واگن‌ها را تهیه کند، ساختاری ایجاد شود تا قیمت‌ها افزایش پیدا نکند و بتوان با یک سود معمولی از واگن‌ها استفاده نمود.
- ریزدانه کردن بخش‌های مختلف و اجازه ندادن به توسعه شرکت‌های بزرگ در این عرصه، یکی از مشکلات اصلی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای است. با توجه به اینکه ترانزیت نقش اساسی در اقتصاد کشور دارد، نباید دستگاه‌هایی که در این حوزه دخالت دارند، منجر به افزایش هزینه بویژه در بخش ترانزیت شد.
- راه حل موجود برای مقابله با تغییر سیاست در کشورهای هدف و کاهش هزینه‌های ناشی از آن این است که شرکت‌های چندملیتی ایجاد شود تا منافع افرادی از آن کشورها با تجار ایرانی به یکدیگر گره بخورد

جمع بندی و مصوبات:

ردیف	مصوبات جلسه	مسئول پیگیری	مهلت پیگیری
۱	نظر به موضوعات مطرح شده و اعلام نظر کلیه اعضا مقرر گردید: - باتوجه به اینکه ترانزیت نقش اساسی در اقتصاد کشور بویژه در شرایط فعلی دارد، پیشنهاد عدم افزایش هزینه‌های این حوزه توسط هیچ یک از دستگاه‌های خدمات رسان دولتی و نیز تعیین نرخ THC ( هزینه تخلیه و یا بارگیری کانتیر در	دبیرخانه شورا	جلسه مرتبط شورا



دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی  
استان خراسان رضوی

شماره جلسه: ۳۳

تاریخ جلسه: ۱۳۹۷/۰۸/۱۴

ساعت شروع: ۷:۳۰ صبح

محل تشکیل جلسه:

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد اعضا حاضر در جلسه: ۱۴ نفر

		محوطه کشتی) بصورت ریالی در شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی طرح و به مراج ذیصلاح نیز منعکس شود.	
جلسه مرتبط شورا	راه آهن جمهوری اسلامی ایران دبیرخانه شورا	نظر به اینکه بخشنامه شماره ۹۷/۱۷۱۹۶۸ مورخ ۹۷/۵/۲۰ بانک مرکزی بدلیل رایزنی مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی با مسئولان مربوطه در خصوص به نرخ دولتی محاسبه شدن ارز بارنامه از تاریخ این بخشنامه تا ۹۷/۶/۱۳ اجرایی نگردیده و با توجه به عدم اطلاع ذینفعان دریافت مابه التفاوت بدلیل تسویه فعالان اقتصادی کشور با طرف های تجاری موجب تحمیل ضرر و زیان به بخش خصوصی گردیده است لذا ضمن طرح موضوع در شورای گفت و گو، راه آهن استان نسبت به پیگیری و رفع مشکل ایجاد شده و عدم دریافت مبلغ مابه التفاوت محاسبات انجام شده ریالی بارنامه های ارزی با نرخ بازار از تاریخ ۱۳۹۷/۰۵/۲۰ اقدام نماید.	۲
یک ماه	کارگروه سیاستگذاری تامین واگن	موضوع سیاستگذاری تامین واگن بویژه در ماههای کم تردد واگنهای ترانزیت و وارداتی به کشور توسط کارگروه سیاستگذاری تامین واگن بررسی و نتایج به دبیرخانه شورات جهت بررسی و طرح در جلسات شورا ارائه گردد.	۳