



شناسه	مقررات و رویه اجرایی - دستور جلسه شماره (۲)	تاریخ	۱۴۰۰/۱۱/۲۵
عنوان	بررسی تعارض فی مابین ضوابط و مقررات حاکم بر نرخ حمل کالا و قیمت گذاری کالاهای اساسی		
مرجع طرح	انجمن صنایع خوراک دام و طیور و آبزیان ایران، شوراهای گفت و گوی خراسان رضوی و مازندران		
شرح دستور	<p>با توجه به درخواست تشکیل‌های صنفی رانندگان، در سال ۱۴۰۰ نرخ حمل براساس تن- کیلومتر مطابق قسمت (ب) بند (۱۰) مصوبه شماره ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و با در نظر گرفتن هزینه‌های موثر در نگهداری و فعالیت ناوگان از ۲۴۰۰ به ۳۱۳۶ ریال به ازای هر تن- کیلومتر افزایش یافت و به روز رسانی گردید و طبق بخشنامه شماره ۱۵۴۷۳/۷۴/۱ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۰۸ به سراسر کشور ابلاغ شد. بنابراین نرخ حمل بارنامه ها از تاریخ فوق با این نرخ اعمال گردید.</p> <p>لیکن حسب گزارشات واصله از انجمن صنایع خوراک دام و طیور، برخی از کامیون‌داران، رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل نسبت به دریافت مبالغی از رانندگان تحت عنوان پشت بارنامه اقدام نموده اند. کامیون داران کشور برای انتقال محموله بار نهاده های دام و طیور از بنادر به سالن‌های تولید، علاوه بر مبالغی که در بارنامه قید شده است، مبالغی مازاد از تولید کننده درخواست می کنند که به اصطلاح "پشت بارنامه" نامیده می‌شود که این اقدام یک تخلف قانونی است.</p> <p>به موجب بند ۱۴ شرایط عمومی حمل و نقل جاده ای داخلی کالا مصوب ۱۳۵۴ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، دریافت هرگونه وجهی تحت عناوین پشت بارنامه، بارچینی، دالانداری، انعام، گارازداری، انبارداری از جانب مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل و همچنین رانندگان ممنوع است و درج کرایه غیرواقعی در بارنامه به هر طریق مانند پشت بارنامه نویسی تخلف محسوب شده و قابل طرح در کمیسیون ماده ۱۲ و برخورد قانونی با شرکت متخلف می باشد. با این وجود تولیدکنندگان برای دریافت محموله خود، چاره ای جز پرداخت چنین مبالغ مازادی ندارند.</p> <p>از سوی دیگر براساس پاسخ سازمان راهداری کشور در نامه شماره ۸۴۵۵۶/۷۴/۱ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۵ به دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی، به استناد مصوبه ۲۴/م/۲۸۸ مورخ ۶۹/۰۶/۲۶ شورای اقتصاد و بند (۷) مصوبه ۱۵۴ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، نرخ حمل حسب قرارداد منعقد فی مابین شرکت های حمل و نقل و صاحبان کالا <u>توافقی می باشد</u> و مطابق مصوبه شماره ۲۰۹ شورای هماهنگی ترابری کشور، نرخ حمل تعیین شده براساس تن- کیلومتر به عنوان نرخ شاخص حداقلی بوده و امکان توافق با نرخ بالاتر از این نرخ وجود دارد.</p> <p>این درحالی است که طبق اظهارات صاحبان کالا، این پاسخ مبهم است و اگر قیمت حمل توافقی است، قیمت محصولات پروتئینی نیز می‌بایست به صورت توافقی تعیین گردد، در صورتی که نمی‌توان نهاده‌ها را خارج از قیمت مصوب شده توسط سازمان حمایت از مصرف کننده و تولیدکننده به دست مصرف کننده رساند و محصولات نهایی نیز مشمول قیمت‌گذاری بوده و با آن نرخ به فروش می‌رسند. لازم به ذکر است ملاک سازمان حمایت از مصرف کننده و تولید کننده برای تعیین</p>		

<sup>۱</sup> براساس پاسخ سازمان راهداری کشور در نامه شماره ۸۴۵۵۶/۷۴/۱ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۵ به دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی: کانال های ارتباطی در خصوص ارسال گزارشات و اطلاعات مربوط به تخلف شرکت های حمل و نقل رانندگان از طریق تماس و با پیامک به شماره ۱۰۰۰۱۴۱ می باشد. ضمناً در وبسایت 141.ir ثبت شکایات و ملاحظه پیگیری های انجام گرفته توسط مخاطبین امکان پذیر می باشد. علاوه بر موارد فوق الذکر با شماره ۰۹۰۲۵۳۶۹۶۴۴ در شبکه های مجازی نیز امکان ارسال مدارک و مستندات جهت مخاطبین در نظر گرفته شده است.

<sup>۲</sup> براساس ماده ۲۱ قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲) مصوب ۱۳۹۳: دولت مکلف است قیمت‌گذاری را محدود به برخی کالاهای اساسی حساس و ضروری کند. پیش از این برخی کالاها مانند برنج وارداتی، شکر و... براساس سیاست‌های دولت (بحث رقابت و تغییر نرخ ارز و دیگر شرایط حاکم بر کشور) از قیمت‌گذاری تثبیتی خارج شده بودند که با تصمیمات جلسه ستاد تنظیم بازار و امکان نظارت بهینه مقرر شده مجدداً در این زمینه بازنگری شود. براساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته قیمت‌گذاری علاوه بر محصولات نهایی، برخی نهاده‌های تولید از قبیل جو، ذرت و کنجاله را نیز شامل می‌شود. همچنین این قیمت‌گذاری و اطلاع‌رسانی درباره آن، در زمینه نهاده‌های تولید که با ارز ۴۲۰۰ تومانی وارد می‌شوند نیز اعمال می‌شود.



<p>قیمت کالاهای اساسی، مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای می باشد و هزینه های پرداختی بابت پشت بارنامه در قیمت تمام شده لحاظ نمی گردد.</p>	
<p>۱. محصولات خوراک دام و طیور مشمول ضوابط و مقررات مبارزه با قاچاق کالا و ارز، قیمت گذاری و تعزیرات هستند و مبلغ اضافه ای که بابت حمل و نقل کالا پرداخت می گردد، از طرف هیچ یک از نهادهای مربوطه مورد پذیرش قرار نمی گیرد و در تعیین قیمت کالاها لحاظ نمی شود.</p> <p>۲. نرخ پشت بارنامه، کامیون داران را ترغیب می کند که به کدام نقطه ایران حرکت کنند و در نتیجه محموله ها با کندی جابجا می گردد.</p> <p>۳. تولیدکنندگان خوراک دام با موجود زنده سروکار دارد و اگر نهاده ها به موقع حمل نشوند، دام و طیور از گرسنگی تلف می شوند و خط تولید کارخانه متوقف می گردد؛ لذا تولیدکنندگان برای دریافت محموله مجبور به پرداخت چنین مبالغ مازادی هستند.</p> <p>۴. کرایه حمل بخش مهمی از قیمت تمام شده محصولات تولیدی و زنجیره ارزش محصولات پروتئینی علی الخصوص صنایع خوراک دام را تشکیل می دهد و نرسیدن به موقع مواد خوراکی به دست مرغدار و دامدار و دریافت کرایه بیشتر به ضرر مردم می باشد و در قیمت تمام شده گوشت و مرغ تاثیر می گذارد.</p> <p>۵. هزینه های اضافی پرداخت پشت بارنامه به دلیل آنکه در فاکتور رسمی ثبت نمی شوند، جزء هزینه های قابل قبول صاحبان کالا در رسیدگی های مالیاتی قرار نمی گیرد.</p> <p>۶. با توجه به اینکه بیش از ۱ میلیون ۳۰۰ هزار تن انواع نهاده های دامی بارگیری می شود، تولیدکنندگان دام و طیور امکان انعقاد قرارداد با تعداد کمی از شرکت های حمل و نقل را ندارند و امکان اجرای آن نیز وجود ندارد و شرکت های واردکننده نهاده های دامی هستند که قرارداد را منعقد می کنند ولی پشت بارنامه از تولیدکنندگان دریافت می گردد.</p> <p>۷. مدیریت و تفکیک استانی در بخش حمل کالا وجود ندارد؛ به طور مثال خراسان رضوی نزدیک به بندر امیرآباد است ولی حمل کالا از بندر امام صورت می گیرد.</p>	<p>ایرادات و مشکلات مطروحه</p>
<p>موضوع در جلسه کارگروه تخصصی شورای گفت و گو در تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۰۸ در اتاق ایران و با حضور نمایندگان اتاق ایران، شوراهای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان های مازندران، آذربایجان غربی و خراسان رضوی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، انجمن صنایع خوراک دام و طیور، انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل کالای تهران، اتحادیه کارخانجات خوراک دام و طیور و انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته بررسی گردید. <b>اهم نظرات به شرح ذیل است:</b></p> <p><b>نماینده انجمن صنایع خوراک دام و طیور و آبزیان</b></p> <p>مجید موافق قدیری، رئیس هیات مدیره انجمن صنایع خوراک دام و طیور و آبزیان: ۲۰ درصد قیمت تمام شده محصولات به دلیل دریافت هزینه های اضافه برای حمل کالا توسط رانندگان و نبود نظارت دقیق در بازار افزایش می یابد. همچنین نرسیدن به موقع مواد خوراکی به ویژه نهاده های دامی به دست مرغدار و دامدار و دریافت کرایه بیشتر به ضرر مردم است، چراکه در قیمت تمام شده گوشت و مرغ تاثیر می گذارد و موجب گرانی این فرآورده ها می شود. از طرفی هزینه های اضافی پرداخت شده بر اساس پشت بارنامه به دلیل آنکه در فاکتور رسمی ثبت نمی شود، جزء هزینه های قابل قبول صاحبان کالا در رسیدگی های مالیاتی قرار نمی گیرد و متأسفانه این مسئله موجب سوءاستفاده هایی شده است.</p>	<p>جمع بندی جلسه کارشناسی</p>

طبق اظهار ابراهیم زارع مدیرکل بازرگانی داخلی وزارت جهاد کشاورزی: در آبان ۱۴۰۰، قیمت ۲۰ قلم کالای اساسی که عمدتاً کشاورزی هستند، محاسبه و به طور رسمی اعلام شده است.

**نماینده شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی مازندران**

عبداله مهاجر، دبیر شورای گفت و گوی مازندران: چرا نیاز نهاده برخی از استان ها که به بندر امیرآباد نزدیک هستند از طریق بنادر جنوبی تامین می شود؟ این بیانگر نبود مدیریت است و منجر به اتلاف هزینه و زمان می شود. بنابراین مدیریت بازار و تامین نیازهای هر استان از طریق بنادر نزدیک تر ضروری است. همچنین اینکه گفته می شود تعیین قیمت برای حمل کالا توافقی است اما قیمت پشت بارنامه غیرقانونی است مبهم است. اینکه راننده زنگ می زند و قیمت جدید اعلام می کند به ویژه در حوزه حمل کالاهای فسادپذیر، صاحب کالا را مجبور به تمکین می کند. این توافق نیست بلکه فشاری بر صاحب کالا است. به علاوه اینکه موضوع اضافه پرداخت هم در هیچ کجا مشخص نمی شود و قیمت در بارنامه بر اساس رقم مصوب، تعیین می شود.

**نماینده شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی**

علی اکبر لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی خراسان رضوی: علت پیدایش این مشکل این است که شرکت های حمل و نقل در مناقصات برای حمل کالا با رقم کم شرکت می کنند ولی با وجود اینکه سازمان راهداری اعلام نموده است این نرخ ها کف هستند و می توان کالا را طی توافقی با نرخ های بالاتری حمل نمود؛ این شرکت ها نمی توانند بالاتر از قیمت تعیین شده و آن قیمتی که با آن در مناقصه برنده شده اند بهای حمل را افزایش دهند. در نتیجه برای شرکت ها صرفه اقتصادی ندارد و با راهنمایی این شرکت ها، رانندگان با تماس با صاحبان کالا درخواست پشت بارنامه را دارند. بنابراین پیشنهاد می شود قیمت ها واقعی گردند. به طور مثال به صورت ماهانه قیمت ها واقعی و اعلام شوند تا پشت بارنامه حذف شود. به علاوه از ظرفیت حمل و نقل ریلی استفاده گردد. همچنین تفکیک استانی صورت گیرد و از بنادر نزدیک تر به استان ها حمل کالا انجام شود. به طور مثال خراسان رضوی نزدیک به بندر امیرآباد است ولی حمل کالا از بندر امام صورت می گیرد. همچنین لازم است نظارت های بیشتری در این زمینه صورت گیرد.

**نماینده کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران**

حمید عزت آبادی پور، رئیس وقت کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران: نابه سامانی ها در صنعت حمل و نقل کشور وجود دارد. مجموعه حمل و نقل کشور نیازمند افزایش قیمت حمل است، چراکه یک دستگاه کامیون دو الی سه سال ساخت در خارج از مرزهای کشور حدود ۵۰ هزار دلار معامله می شود، یعنی مبلغی زیر دو میلیارد تومان؛ اما وقتی وارد کشور می شود ۴ میلیارد تومان قیمت پیدا می کند. به دلیل حمایت از صنعت مونتاژی مجبور هستیم ابزار حمل را تا دو برابر قیمت واقعی خریداری کنیم. نبود شرکت های حمل و نقل قوی به شدت اقتصاد ایران را آزار می دهد. در حال حاضر به جای شرکت منسجم و قوی با تعدادی دفاتر بارنامه نویس مواجه هستیم. همان واسطه هایی که به فکر منافع خود هستند. راه حل اساسی در برابر مشکلات موجود را توسعه شرکت مالکی در صنعت حمل و نقل است و از دیرباز در ایران فرهنگ راننده مالکی وجود داشته و متأسفانه قوانین نیز مشوق ایجاد شرکت های حمل و نقلی نبوده است و علی رغم ظرفیت های قانونی نتوانستیم این مهم را در کشور ترویج کنیم. در حال حاضر پیمایش جاده ای در ایران به ۱۰۰ هزار کیلومتر در سال هم نمی رسد و این رقم نصف استانداردهای جهانی است. استفاده از ریل برای حمل کالا بسیار موثر است ولی در عین حال انگیزه لازم در سازمان های دولتی برای مهیا کردن زیرساخت های لازم در این بخش وجود ندارد.

**نماینده وزارت راه و شهرسازی**

پیمان مقدم، معاون مدیر کل معاونت حمل و نقل کالا وزارت راه و شهرسازی: حمل و نقل آخرین حلقه از زنجیره تامین است. در حالی از مشکلات حوزه حمل و نقل صحبت می کنیم از ابتدای این زنجیره مشکلات خاصی وجود دارد و در نتیجه بیشترین فشارها به حلقه آخر وارد می شود؛ در صورتی که نظم دادن به برنامه واردات کالاهای اساسی در کشور بسیار مهم است. نمی شود در طول دو الی سه ماه کل نیازهای کشور به مواد اولیه، انواع نهاده ها و غیره را وارد کرد و تنها روی یک یا دو بندر خاص متمرکز شد. باید از کل ظرفیت های بندری کشور استفاده بهینه شود. همچنین می توان از ظرفیت ریلی کشور برای حمل کالاهای اساسی استفاده نمود و در



صورتی که ظرفیت لازم برای استفاده از راه آهن در حمل کالای اساسی وجود داشته باشد، از این امر استقبال می کنیم. لازم به ذکر است آنچه به عنوان نرخ حمل بر اساس مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تعیین می شود، کف هزینه است و دو طرف می توانند با توافق روی قیمتی بالاتر یا یکدیگر همکاری کنند. این رقم قابل ذکر در بارنامه است و حتی شرکت های دولتی صاحب بار هم می توانند بر اساس همین الگو رفتار کنند. شرکت های دولتی مشکلی داشتند و این بود که این شرکت ها با یک شرکت حمل و نقلی قراردادی منعقد می نمودند و ابتدای سال یک نرخ ثابتی را اعلام می کردند، ولی در اواسط سال این نرخ تغییر می کرد. در صورتی که شرکت ها نمی توانستند این نرخ را به شرکت های حمل پرداخت کنند و شرکت های حمل نیز قادر به حمل کالا با نرخ قبلی به علت پایین بودن نبودند. این مشکل با مصوبه ای در سال ۹۸ مرتفع شد و به شرکت های دولتی این اجازه داده شد تا نرخ را اصلاح کنند. لذا نرخ ها شناور گردید.

لازم به ذکر است هزینه پشت بارنامه غیرقانونی است و با آن برخورد جدی می شود. همچنین تعیین رقم برای حمل کالا توافقی است و در صورت تخلف شرکت حمل و نقل، کمیسیون ماده ۱۲ با صاحب شرکت و کمیسیون ماده ۱۱ با راننده برخورد می کند. شایان ذکر است میزان کالاهای اساسی حمل شده در سال گذشته معادل ۲۰ میلیون تن است و در ۵ ماهه سال جاری تا کنون معادل ۱۰ میلیون تن کالای اساسی در همین شرایط حمل شده است. روزانه نزدیک به ۶۵ هزار تن فقط از بندر امام کالا حمل می شود و در کل کشور حدود ۹۰ هزار تن کالای اساسی حمل می گردد که بخش عمده آن خوراک دام و طیور می باشد. آنچه در این بین اهمیت دارد عدم ارتباط بین راننده با گیرنده کالا است. این ارتباط وظیفه شرکت حمل است. صاحب کالا باید با شرکت حمل قرارداد امضا کند تا مانع از این وضعیت شود. قراردادهای مشکلات را حل خواهند کرد و احتمال تخلف هم به شدت کاهش می یابد و شرکت های حمل و راننده بر طبق آن موظف به انجام تعهدات خود هستند.

لازم به توضیح است براساس آنچه تحقیقات سازمان راهداری نشان می دهد در یک گروهی مشکل قبل از حمل به وجود می آید و صاحبان کالای اصلی که در بندر وجود دارند و می خواهند کالا را به مصرف کننده نهایی بفروشند، دلال بازی در می آورند و از طریق واسطه های خود به مصرف کننده آن کالا تماس و تقاضای پول بیشتر برای حمل کالا می کنند و غالباً مصرف کنندگان نیز می پذیرند. در گروه دوم صاحب کالا براساس اینکه قبلاً راننده ای برای او کالا را حمل کرده است، با راننده ارتباط برقرار می کنند تا کالای او را حمل کند و بابت این کار به او مبلغ بیشتری پرداخت می کند.

وزارت راه و شهرسازی برای مقابله با پشت بارنامه نویسی بخشنامه های متعددی صادر نمود و راه های سوء استفاده را مسدود نمود از این طریق که راننده تا لحظه آخر که بارنامه صادر نشده است، امکان دسترسی به اطلاعاتی از صاحب کالا را ندارد و زمانی که بارنامه صادر می شود، می بایستی کالا را به مقصد برساند و اگر صاحب کالا پرداخت مبلغ اضافه را قبول نکند، او امکان برگشت کالا را ندارد. در غیر این صورت و با برگشت کالا با او برخورد می شود.

#### انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل کالای تهران

عامری، عضو هیات مدیره **انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل کالای تهران**: کرایه های حمل توافقی است و طبق قراردادی که وجود دارد پرداخت می شود. همچنین پشت بارنامه غیر قانونی است و بخشنامه و دستورالعمل هایی وجود دارد که که آن را ممنوع کرده است و در کمیسیون ماده ۱۲ با راننده متخلف برخورد می شود. بیشتر مواقع این تخلفات توسط دلالان اتفاق می افتد تا کرایه بیشتر پرداخت شود.

#### نماینده انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

نظری، دبیر **انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته**: بخش حمل و نقل ریلی بخش مطمئنی است و بسیاری از ایراداتی که در بخش های دیگر از جمله بخش جاده ای هست، وجود ندارد و ایمنی بالایی و هزینه کمتری دارد و دریافت پشت بارنامه



<p>هم ندارد. حتی پرداخت هزینه به صورت نقدی نیست. این بخش با توجه به ظرفیت‌هایی که می‌تواند داشته باشد و با وجود شعارهایی که مبنی بر توسعه این بخش در حمل و نقل ریلی کشور داده می‌شود ولی نهایتاً سهم آن از حمل بار برون شهری کشور حدود ۱۰ درصد است؛ بنابراین قابلیت اتکاء به ویژه در شرایط بحران را ندارد. ناوگان مناسب این بخش حدود ۳ هزار دستگاه واگن و ۲۶ هزار دستگاه واگن است که قابلیت حمل خوراک دام و طیور را دارند که همه ظرفیت این ۳ هزار دستگاه هم به حمل اینگونه کالاها اختصاص پیدا نمی‌کند، زیرا شرکت‌های خصوصی مالک این دستگاه‌ها هستند و اختیار تصمیم‌گیری در مورد قراردادهای خود را دارند و طبیعی است که با مشتریان متنوعی کار می‌کنند. بهترین مشتریان آن‌ها شرکت GTC و در کنار آن شرکت پشتیبانی امور دام است. نهایت ظرفیتی که به حمل اینگونه کالا می‌تواند اختصاص پیدا کند حدود ۲ میلیون تن در سال است.</p> <p>سال‌هاست که سازمان راهداری به دنبال شرکت پروری و شرکت محوری می‌باشد؛ لیکن با توجه به فضای کسب و کار کشور، امکان پرورش این شرکت‌ها وجود ندارد و با انواع فشارها شرکت‌ها می‌شکنند. برخی از شرکت‌های بزرگی که در بخش حمل و نقل جاده‌ای فعالیت می‌کنند مثل شرکت فولادسازان، مشغول حمل کالاهای خود هستند، بنابراین نمی‌توان از آن‌ها انتظار داشت که غلات و خوراک دام و طیور حمل کنند. در حال حاضر در بخش ریلی حمایت‌های خوبی وجود دارد که نیازمند سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است، لذا باید برای ورود این بخش به این حوزه جذابیت ایجاد نمود. همچنین ظرفیت بار محوری مسیر نیز بسیار تعیین‌کننده است و عمده بار از مبداء بندر امام است که نهایتاً ۱۶۰ تا ۱۷۰ هزار تن استاندارد ریل است. بنابراین بسته به مسافت مسیر می‌توان ۱ الی ۲ بار در ماه حدود ۲ الی ۳ میلیون تن جابه‌جا نمود.</p>	
<p>۱. به منظور جلوگیری از پشت‌بارنامه‌نویسی، شورای عالی ترابری تعرفه حمل و نقل کالا را به میزان واقعی و منصفانه برآورد نموده و از ابتدای زمستان ۱۴۰۰ به صورت فصلی و مستمر اعلام نماید.</p> <p>۲. پس از به‌روز رسانی تعرفه حمل و نقل کالا توسط شورای عالی ترابری، سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده قیمت کالاهای اساسی را به صورت مستمر به‌روز رسانی و اعلام نماید.</p> <p>۳. به منظور حمل درست کالاهای اساسی در کشور، وزارت راه و شهرسازی به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی و تفکیک استانی نماید که حمل نهاده‌ها از بنادر نزدیک‌تر به استان‌های مجاور صورت پذیرد.</p> <p>۴. اتاق ایران با اطلاع‌رسانی به فعالان اقتصادی بخش خصوصی ایشان را ترغیب نماید تا با انعقاد قرارداد با شرکت‌های حمل و نقل ریلی کشور، از ظرفیت این بخش جهت حمل کالاهای اساسی استفاده نمایند.</p>	<p><b>پیشنهاد دبیرخانه</b></p>
<p>۱. نامه شماره ۲۸۰۹۶ مورخ ۱۴۰۰/۰۵/۰۵ انجمن صنایع خوراک دام، طیور و آبزیان ایران خطاب به شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی مبنی بر درخواست رفع مشکل پشت‌بارنامه</p> <p>۲. نامه شماره ۲۷/۴۹۹۳/ص مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۰۹ دبیرخانه شورای گفت و گو با سازمان راهداری کشور در خصوص مشکلات مربوط به دریافت هزینه پشت‌بارنامه از صاحبان کالا به ویژه در حمل و نقل خوراک دام و طیور</p> <p>۳. نامه شماره ۸۴۵۵۶/۷۴/۱ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۵ سازمان راهداری کشور به دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی مبنی بر ارائه پاسخ به دبیرخانه شورای گفت و گو</p> <p>۴. نامه شماره ۲۷/۵۲۸۸/ص مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۷ دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خطاب به انجمن صنایع خوراک دام، طیور و آبزیان ایران مبنی بر اطلاع‌رسانی پاسخ وزارت راه و شهرسازی</p> <p>۵. نامه شماره ۲۸۳۹۹ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۱ انجمن صنایع خوراک دام، طیور و آبزیان ایران خطاب به شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی مبنی بر درخواست مجدد رفع مشکل پشت‌بارنامه</p>	<p><b>فهرست مستندات و مدارک پشتوانه</b></p>