



شناسه	قانون - رویه اجرایی	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۱/۰۲/۱۰
عنوان موضوع	بررسی مراتب اعتراض واحدهای تولیدی مستقر در شهرک صنعتی شماره چهار تبریز "شهید سردار سلیمانی" به اخذ عوارض آزادراه تبریز-سهند		
مرجع طرح موضوع	هیات امنا و کارآفرینان شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی		
شرح موضوع	<p>شهرک شماره چهار تبریز بر اساس مصوبه هیات وزیران در سال ۱۳۸۲ وارد فاز عملیاتی گردید. این شهرک با هدف جمع آوری کارگاه های مزاحم در سطح شهر از واحدهای کوچک تولیدی و تجاری تشکیل شده است. به همین دلیل تعداد کارکنان واحدهای تجاری آن از ۳ الی ۱۰ نفر تجاوز نمی کند. بر اساس اظهارات شرکت شهرک های صنعتی استان، مسیر رفت و آمد این شهرک در بدو تاسیس مسیر تبریز- شهر جدید سهند تعیین شده بود و به دلیل عدم تکمیل راه، عبور و مرور به این شهرک با مشکلاتی مواجه بود.</p> <p>پروژه آزادراه تبریز - سهند در سال ۱۳۸۷ تصویب شد. لیکن به دلیل محدودیت های مالی تا سال ۱۳۹۷ راکد ماند. این پروژه پس از عقد قرارداد با سرمایه گذار بخش خصوصی در سال ۱۳۹۹ تکمیل شد که با بهره برداری از این آزادراه زمان تردد تبریز به سهند به یک سوم کاهش یافت. از دی ماه سال ۱۴۰۰ که اقدام به اخذ عوارض از این آزادراه شد، به دلیل عدم وجود مسیر جایگزین مشکلاتی برای شاغلین (کارگران) مستقر در شهرک صنعتی ایجاد گردید.</p> <p>اخذ عوارض بر اساس ماده واحده^۱ قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور مصوب ۱۳۶۶،۰۸،۲۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی؛ به منظور تامین آورده سرمایه گذار به علاوه سود حاصل بر سرمایه اخذ می شود که قانونی و بسیار منطقی می باشد. لیکن بر اساس تبصره (۴)^۲ قانون یاد شده اخذ عوارض در مواردی قابل اجرا می باشد که مسیر موازی دیگری وجود داشته باشد و استفاده کنندگان حق انتخاب داشته باشند. این در حالیست که مسیر جایگزینی برای تردد به این شهرک وجود ندارد. بلا تکلیف ماندن مسیر آزاد راه تبریز - سهند، باعث گردید شرکت شهرک های صنعتی به کمک دستگاه های اجرایی مسیری برای تردد به این شهرک احداث نمایند. لیکن مسیر موقتی از داخل وادی رحمت عبور می کرد که بسیار نامناسب بود و بار روانی منفی برای فعالین این حوزه ایجاد کرده بود. به صورتیکه کارشناسان و سرمایه گذاران خارجی از ورود به این شهرک امتناع می کردند. در حال حاضر به دلیل بهره برداری از آزادراه این مسیر مسدود شده و عبور و مرور به این شهرک صنعتی صرفا از آزادراه تبریز - سهند - صورت می گیرد.</p> <p>مورد دیگری که در این خصوص مطرح می باشد، اخذ مبلغ کامل عوارض برای مقدار کمی از مسیر آزادراه است که منطقی به نظر نمی رسد. یعنی کارکنان شاغل در این شهرک مبلغ کل رفت و آمد عوارض آزادراه را برای یک ششم مسیر پرداخت می کنند. در حالیکه بر اساس قوانین و مقررات اخذ عوارض در آزادراه ها بر اساس میزان مسیر مورد استفاده، تعیین می گردد. در این راستا نیز تبصره (۶) این قانون اشعار دارد: "در صورتی که وزارت راه و شهرسازی با مشارکت بخش غیردولتی نسبت به تبدیل بزرگراه به آزادراه در مسیرهای دارای توجیه فنی و اقتصادی و فاقد جایگزین با رعایت کلیه مشخصات و استانداردهای فنی و ایمنی اقدام نماید، تا زمان احداث مسیر جایگزین تنها مجاز به دریافت هزینه های تبدیل، نگهداری و بهره برداری بزرگراه به آزادراه در قالب عوارض عبوری است."</p>		

^۱ - ماده واحده قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور: به وزارت راه و شهرسازی اجازه داده می شود تا تأمین منابع مالی و اجرا طرحها و پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری را به شرکت و یا شرکتهاییکه به همین منظور، با مشارکت بانک های کشور و شرکتها و مؤسسات و اشخاص حقیقی که طبق اساسنامه و قوانین مربوط مجاز به سرمایه گذاری و مشارکت می باشند و سایر منابع پولی و مالی کشور تأسیس می شوند، واگذار نماید.

وزارت راه و شهرسازی مکلف است در قبال سرمایه گذاری پروژه ها و طرح های موضوع این قانون منافع بهره برداری از آنها را تا استهلاك هزینه های طرح باحفظ مالکیت دولت برای مدت معینی که به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید، به شرکت مربوط واگذار نماید.

^۲ - تبصره ۴ ماده واحده قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور: اجرای طرحها و پروژه های فوق نافی وظایف دولت در اجرای طرحها و پروژه های عمرانی مورد نیاز عامه نبوده و مفاد این قانون در مواردی قابل اجرا است که محور دیگری به موازات وجود داشته یا ساخته شود که استفاده کنندگان برای استفاده و پرداخت عوارض حق انتخاب داشته باشند.



<p>با عنایت به اینکه کارگران قشر آسیب پذیر جامعه محسوب می شوند و هر هزینه اضافه ای بار مضاعف به دوش این قشر تحمیل خواهد کرد، لذا بایستی برای حمایت از این قشر زحمت کش تصمیم درستی اتخاذ گردد. همچنین با توجه به اینکه این شهرک نزدیکترین شهرک صنعتی به تبریز می باشد و حدود ۳۰۰۰ نفر نیروی کار در این شهرک مشغول به کار می باشند، لذا در صورت عدم اتخاذ تصمیم صحیح، شاهد کاهش اشتغال و تولید در این شهرک صنعتی خواهیم شد.</p>	
<p>رئوس ایرادات و مشکلات: ۱. عدم توجه به ایجاد راه جایگزین از سوی اداره کل راه و شهرسازی باعث شده حق انتخاب مسیر از شاغل در شهرک شماره چهار تبریز سلب گردد و مجبور به پرداخت عوارض آزاد راه تبریز- سهند شوند. ۲. متاسفانه فعالین شاغل در شهرک شماره چهار تبریز کل مبلغ عوارض را برای یک پنجم مسیرمورد استفاده پرداخت می کنند.</p>	<p>ایرادات و مشکلات مطروحه</p>
<p>جلسه کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی با حضور نمایندگان از معاونت هماهنگی امور عمرانی استانداری، اداره راه و شهرسازی استان، اداره راهداری و حمل و نقل جاده ای استان، شرکت شهرک های صنعتی استان، شرکت عمران شهر جدید سهند، شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی، شرکت کولیس با موضوع بررسی مشکلات ناشی از اخذ عوارض آزاد راه تبریز- سهند برای واحدهای تولیدی در محل اتاق بازرگانی تبریز به شرح ذیل برگزار شد:</p> <p><u>علی هنروری</u>، رئیس هیات امنای شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی: شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی با بیش از ۸۰۰ واحد و حدود ۳۰۰۰ نفر نیروی کار و کارفرما نزدیک ترین شهرک صنعتی به شهر تبریز به شمار می آید. این شهرک از ابتدا در خصوص مسیر رفت و آمد با مشکلاتی مواجه بود که به مرور زمان با کمک شرکت شهرک های صنعتی و معاون راهداری استان کمتر شد. از چند سال پیش وعده احداث اتوبان تبریز- سهند داده شده بود که در سال ۱۳۹۹ احداث و از دی ماه سال ۱۴۰۰ اقدام به اخذ عوارض شد. متاسفانه علیرغم اینکه فعالین این شهرک صرفاً ۳ کیلومتر از این آزادراه استفاده می کنند، لیکن مجبور به پرداخت عوارض کل آزاد راه می باشند. این موضوع به نیروهای کارگر و فنی شاغل در این شهرک نیز تسری پیدا کرده و بالاچار این عوارض را پرداخت می کنند. با توجه به ساختار این شهرک و به دلیل جمع آوری کارگاه های مزاحم در سطح شهر و انتقال آنها به این شهرک، کارگاه های کوچک و واحدهای تجاری زیادی در این شهرک مستقر شده است. این واحدهای تجاری از ۳ الی ۱۰ نفر تشکیل شده است و امکان تردد گروهی این افراد به شهرک وجود ندارد. اکثراً با وسایل نقلی خود به شهرک تردد دارند و پرداخت عوارضی برای نیروی کار شهرک هزینه مضاعف ایجاد کرده است. تا حدی که امسال علیرغم افزایش دستمزد ۵۷ درصدی، جذب نیرو صورت نگرفته است. این شهرک در حال رشد است و از ظرفیت توسعه بالائی برخوردار است. لیکن این موضوع، رشد و توسعه صنعت را تحت تاثیر قرار داده است. این عوارض بر چه اساسی برای مسیر ۳ کیلومتری ما تعیین شده مشخص نیست. با توجه به اینکه تبصره (۶) قانون احداث پروژه های عمرانی مصوب سال ۹۴، اجبار پرداخت عوارض وجود ندارد، لذا بایستی مسیر جایگزینی برای ما در نظر گرفته شود.</p> <p><u>محمود دریانی</u>، مدیرعامل شرکت صنعتی و تولیدی کولیس: ضمن تشکر از مسئولین محترم برای ایجاد این آزادراه، موضوع مهمی که مطرح است اینست که آزادراه با وجود اینکه به بهره برداری رسیده است، ولی هنوز تکمیل نشده است؛ ورودی شهرک نیز هنوز مشخص نشده است و ما برای رسیدن به شهرک باید از میدان اندیشه دور بزنیم تا به مقصد برسیم. مهم تر از استهلاک ماشین ها، زمانبست که در این مسیر تلف می شود. به مدت یکسال به دنبال حل مشکل ورودی شهرک هستیم، به اداره راه، استانداری و شهرک مراجعه کرده ایم ولی تاکنون نتیجه ای حاصل نشده است. نخست باید معایب کار رفع شود سپس عوارضی ایجاد شود. اتوبان سهند به شهرک سهند مربوط می باشد و عوارضی باید در ورودی شهرک سهند قرار داده شود. با توجه به اینکه دولت در این آزادراه سرمایه گذاری کرده است شرکت مربوطه (بتن سازه آذربایجان) می تواند از موضوع ۶۰ - ۴۰ استفاده کرده و نسبت به آن عوارضی را تعیین کنند. در این مباحث کارآفرین را در نظر نمی گیرند بلکه فقط منافع مدنظر می باشد. همه ما برای سرمایه گذاری در این شهرک، وام بانکی دریافت کردیم یا ملک فروختیم و ... تا به کارآفرینی پرداخته و اشتغال ایجاد کنیم. بهترین راه حل این مشکل انتقال عوارضی به ورودی سهند می باشد. (کل مسیر آزادراه تا سهند ۱۷ کیلومتر می باشد و در هر دو طرف ورودی عوارض قرار دادند).</p>	<p>جمع بندی جلسه کارگروه کارشناسی مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۰۷</p>



غلامرضا رسول زاده، معاون راهداری استان: آزادراه تبریز-سهند زیر نظر وزارت راه و شهرسازی می باشد و بحث نظارت قوانین به اداره راهداری مربوط است. این آزادراه از چندین سال قبل توسط دولت از طریق راه و شهرسازی در دست احداث بود که با کمبود اعتبارات مواجه شد، بخشی را در اختیار شهرک سهند قرار دادند ولی این شهرک نیز نتوانست کاری انجام دهد. در نهایت به فکر ادامه کار توسط بخش خصوصی شدند که تصمیم صحیحی نیز بود. ۶۰ درصد سهام به عهده سرمایه گذار و ۴۰ درصد آن به عهده دولت تعیین شد. شرکتی که در این طرح سرمایه گذاری کرد در واقع راه نجات این موضوع بود. سرمایه زیادی به این طرح اختصاص داده و حتی متضرر شده است. تبعات اینگونه مشکلات باعث فراری شدن سرمایه گذاران از استان می باشد. این شرکت سرمایه گذار از لحاظ قوانین راه و شهرسازی به دلیل سرمایه گذاری ۶۰ درصدی، باید از طریق عوارض در مدت زمان مشخص شده کسب درآمد کند. آزادراه ها قوانین خاص خود را دارند و از هر جایی جز مجتمع های خدماتی-رفاهی امکان ورود و خروج به آزادراه وجود ندارد. در مورد تکمیل نبودن راه که آقای دریانی فرمودند، از نظر قوانین این موضوع جزو وظایف شرکت سرمایه گذار نمی باشد بلکه جزو وظایف شما می باشد. شرکت سرمایه گذار هزینه لازم را از شما اخذ کرده و تنها مجوز ورود و خروج را به شما خواهد داد و احداث و یا تکمیل آن بر عهده شهرک می باشد. شرکت سرمایه گذار باید بتواند هزینه های خود را تامین کند حال از طریق شما و یا از طریق دولت. ما در صدد حل مشکل هستیم. منتها شرکت سرمایه گذار نیز بایستی بتواند سرمایه هزینه شده را کسب درآمد کند. در حال حاضر دولت و وزارت راه توان خریداری سهم سرمایه گذار را ندارد تا برای مردم خدمات ارائه دهد. لذا شرکت سرمایه گذار مجبور است هزینه های خود را از طریق آزادراه تامین نماید. تمامی مبالغ قابل اخذ عوارض کشور در شورای اقتصاد کشور مصوب و ابلاغ می شود، سرمایه گذار این مبلغ را به صورت خودسرانه اخذ نمی کند.

در شهرک مسیر رفت و برگشت هر کدام ۳ کیلومتر می باشد، در مجموع ۶ کیلومتر می شود که برای هر دو مسیر رفت و برگشت عوارضی پرداخت می کنند. این امکان هست که مانند بقیه آزادراه ها براساس کیلومتر محاسبه شود یعنی افرادی که مسیر سهند یا شهرک را طی می کنند عوارض متفاوتی پرداخت کنند. قرار بر اینست که تخفیفاتی به این صورت در نظر گرفته شود. در صورتی که واحدهای شهرک صنعتی به دلیل پرداخت عوارض، نخواهند از این آزادراه استفاده کنند باید مسیر دیگری برای خود ایجاد کنند. همانطور که در کنار آزادراه تبریز-زنجان، جاده قدیم را در نظر گرفته ایم و کسانی که مایل به پرداخت عوارض نباشند می توانند از این مسیر تردد کنند. طبق قانون باید در کنار آزاد راه ها راه فرعی وجود داشته باشد. به احتمال زیاد این مسیر از همان ابتدا به صورت آزادراه تعریف شده است که در این صورت سرمایه گذار این حق را دارد که به غیر از شهرک سهند برای مسیر دیگری اجازه ورود و خروج ندهد.

محمدتقی هنربر، عضو هیات مدیره شرکت شهرک های صنعتی استان: بایستی در گذشته تصمیماتی گرفته می شد تا چنین مشکلاتی پیش نیاید. این آزادراه مختص شهر جدید سهند است. در کنار این شهرک باید برای استفاده های دیگر نیز پیش بینی هائی صورت می گرفت. این طرح با نواقصی از جمله مشخص نبودن مسیر شهرک صنعتی مواجه است. در حال حاضر مسیری غیر از همین آزاد راه برای شهرک ما وجود ندارد. قبلا از مسیر وادی رحمت تردد انجام می شد که اصولی نبود. از طرفی سرمایه گذار ۶۰ درصد هزینه این آزادراه پرداخته است و باید سرمایه خود را به دست آورد. در این خصوص وزارتخانه باید تدبیری اساسی بیندیشد. اگر امکان این وجود داشته باشد که محل عوارضی تغییر یابد مشکل واحدهای شهرک صنعتی شهید سلیمانی نیز حل می شود که یکی از پیشنهاد های آقای استاندار همین موضوع بود و پیشنهاد دیگر ایشان در خصوص تخفیف می باشد. هدف ما حل مشکل کارگران و متضرر نشدن شرکت سرمایه گذار می باشد. اگر شما نیز بتوانید این موضوع را پیگیری کند به احتمال زیاد منجر به نتیجه خواهد شد.

غلامرضا رسول زاده، معاون راهداری استان: در کنار این موضوعات، امنیت مسیر نیز مطرح می باشد که با پرداخت مبلغ ناچیزی تامین می شود. بهتر است در این موارد فرهنگ سازی صورت گیرد.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: ظاهرا مشکل از آنجا شروع می شود که مسیر دومی برای تردد در نظر گرفته نشده و این موضوع باعث ایجاد بار روانی شده است. چنانچه مسیر دیگری وجود داشت و افراد حق انتخاب مسیر عبور و مرور به شهرک را داشتند چنین مشکلاتی ایجاد نمی شد. به هر حال در راستای توسعه زیرساخت ها، شرکتی از بخش خصوصی اقدام به سرمایه گذاری کرده است و محقانه بایستی هزینه و سود لازم را بدست آورد. از طرفی واحدهای تولیدی و کارگران نیز نبایست از



این موضوع متضرر شوند. با توجه به اینکه احداث شهرک و ایجاد زیر ساخت ها جزو وظایف شرکت شهرک های صنعتی و ارگان های ذیربط می باشد. از این رو بایستی پیشنهادی ارائه گردد که به ضرر سرمایه گذار و اعضای مستقر در شهرک نگردد. در این راستا می توان پرداخت عوارض از مقدار مسیر مورد استفاده و یا استفاده از خودروهای عمومی را پیشنهاد داد.

سیدمرتضی محمد مصری، رئیس اداره هماهنگی امور حمل و نقل اداره کل راه و شهرسازی: در مورد عوارض آزادراه مکاتبات زیادی صورت گرفته است. در نهایت پیرو نامه ای که از طرف آقای استلندار به آقای وزیر مکتوب شده است در تاریخ ۱۴۰۱/۰۱/۲۴ پاسخی داده شده است بر این اساس که ماه رمضان مشمول معافیت کامل می باشد که اعمال می شود. تا آخر سال ۱۴۰۱ تخفیف ۵۰ درصدی شامل می شود.

داود یاری، رئیس اداره حمل و نقل و ترافیک و مجری آزادراه تبریز-سهند شرکت عمران سهند: این تخفیف تنها مختص ساکنین شهرک سهند می باشد.

سیدمرتضی محمد مصری، رئیس اداره هماهنگی امور حمل و نقل اداره کل راه و شهرسازی: طبق فرمایش آقای رسول زاده، مسیره های آزادراه، راه موازی نیز دارد تا افرادی که مایل به پرداخت عوارض نیستند از مسیر دیگر تردد کنند. باید بررسی کنیم که آیا شرکت شهرک های صنعتی، در زمان ایجاد شهرک صنعتی شهید سلیمانی مسیری برای این شهرک در نظر گرفته بود یا خیر. آیا راه اختصاصی در نظر داشت یا با شهر جدید سهند برای استفاده از آزادراه توافق کرده بود. در این راستا آقای استلندار پیشنهاداتی ارائه دادند: ۱. جایجائی تابلو "ای تی سی" برای بعد از سه راهی می باشد. ۲. با شناسائی خودروهای خاص برای آنها معافیت و یا تخفیف اعمال شود. مورد دوم قابل اجرا می باشد، در آزاد راه ارومیه ۱۳۰۰ خودرو با کمک فرمانداری شناسائی شده و شامل تخفیف ۷۰ درصدی هستند. لازمه این کار اینست که شهرک صنعتی اگر توافقی در استفاده از آزادراه دارند به توافق خود عمل کنند در غیر اینصورت پلاک خودروها از طریق استانداری و یا فرمانداری شناسائی و تایید شده و ما پیگیر معافیت خودروهای مورد استفاده آنها باشیم. مبالغ عوارض نیز متفاوت می باشد به طور مثال عوارض آزادراه ارومیه ۲۷ هزار تومان است که اعتراضات زیادی نیز به دنبال دارد. به دلیل اینکه برای احداث پل شهید کلانتری نیاز به احداث تونل هائی بود که منجر به افزایش هزینه ها شد. با توجه به اینکه برگشت سرمایه در مقدار عوارض تاثیر گذار است، پس با توجه به هزینه های احداث، مقدار عوارضی می تواند متغیر باشد .

محمدعلی شکوهی، رئیس گروه ترافیک دفتر فنی استانداری: براساس اطلاعاتی که در اختیار بنده قرار دادند سه مکاتبه با آقای وزیر صورت گرفته که اولی در تاریخ ۱۴۰۰/۰۷/۲۰ با امضاء آقای دکتر پورمحمدی و دو نامه بعدی با امضای آقای خرم می باشد. در این نامه ها، شهرک اندیشه و شهرک شهید سلیمانی نام برده شده و درخواست انتقال عوارضی به بعد از پل اندیشه شده است. دلیلی هم که در نظر گرفته شده است اینست که از محدوده قانونی شهر خارج شود. تا کنون برای ما پاسخی ارسال نشده است. در مورد مسافت ۳ کیلومتر که مطرح کردید، ولی چون بهره برداری و نگهداری نیز بر عهده پیمانکار می باشد برای ۳ کیلومتر نیز هزینه پرداخت می کند. در جلسه ای که در ۱۵ اسفند ماه سال گذشته با حضور آقای دکتر رحمتی داشتیم، بهره بردار نامه ای به همراه داشت در خصوص توافقی با وزارتخانه در مورد اخذ عوارض، بهره بردار پیشنهاد داده بود با توجه به مقدار مسافتی که خودروها از مسیر آزادراه استفاده می کنند عوارض خود را پرداخت کنند. تخفیفی نیز برای حمل و نقل عمومی از جمله تاکسی و ون، در حدود ۷۰ درصد پیشنهاد و توافق شده بود. حدود یک ماه بعد از شروع اخذ عوارض و ثبت پلاک ها، بهره بردار از درآمد خود ناراضی بوده و اظهار داشت تنها ۲۰ میلیون درآمد کسب کرده که بسیار ناچیز می باشد. برای بعد از ماه رمضان پیشنهاد ۵۰ درصد عوارض شهر سهند برای شهرک صنعتی داده شده ولی وزارتخانه به صورت رسمی برای ما اعلام نکرده است و اطلاعی از نهائی شدن آن نداریم. در شهرهای اطراف نیز تصمیمی برای شهرک ها گرفته نشده است.

سیدمرتضی محمد مصری، رئیس اداره هماهنگی امور حمل و نقل اداره کل راه و شهرسازی: متأسفانه در مورد آزادراه ها اکثر مردم برای پرداخت عوارضی معترض هستند در جوابیه تخفیف ۵۰ درصدی به این موضوع تاکید شده است در خصوص تنویر افکار عمومی و مزایای استفاده از آزادراه ها، صدا و سیما و رسانه ها اطلاع رسانی کنند. در حال حاضر اعتبارات دولت محدود است و سیاست دولت بر این است که در کل پروژه ها از مشارکت بخش خصوصی بهره ببرد. از طرفی با پرداخت عوارضی این آزاد



راه می خواهند به نوعی مردم را به طرف حمل و نقل عمومی سوق دهند. این فیلترها باعث می شود از خودرو محور بودن دور شده و بنا به فرمایش شما شهرک ها در صورت امکان برای پرسنل خود از سرویس های ایاب و ذهاب استفاده کنند .
نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: به نظر بنده بزرگترین اشکال کار و اعتراض، به دلیل عدم وجود راه جایگزین می باشد. شهرک صنعتی شهید سلیمانی از چه تاریخی به بهره برداری رسیده است؟ چه مسیری برای رفت و آمد به این شهرک در نظر گرفته شده بود؟

محمدتقی هنربر، عضو هیات مدیره شرکت شهرک های صنعتی استان: از سال ۸۳ آماده واگذاری شده بود. در گذشته مسیر رفت و آمد از مسیر وادی رحمت بود و طبق تدابیری که اندیشیده شده بود قرار بر ایجاد آزاد راه بوده است. متأسفانه در گذشته تدابیر صحیحی در این خصوص اتخاذ نشده و باعث ایجاد این مشکلات شده که بایستی حل گردد. برای مسیر وادی رحمت نیز اعتراضات زیادی مطرح بود. خصوصاً در زمان اوج کرونا که تاثیر منفی زیادی ایجاد کرده بود.

علی هنروری، رئیس هیات امنای شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی: مرحوم آقای دکتر جبارزاده در جلسه عمومی سال ۹۲ شهرک فرموده بودند تا دو ماه شهرک شما را از طریق اتوبان تبریز-سهند به اتوبان شهید کسائی وصل خواهد شد. از آن زمان تا کنون مسیر ما منوط به احداث اتوبان تبریز-سهند شده است. با احداث این اتوبان، مسیر قبلی وادی رحمت نیز مسدود شده است. البته مسیر قبلی نیز اصلاح نبود.

مصطفی بهنیا، مشاور دبیرخانه شورای گفتگو: الفبای ابتدائی توسعه، زیرساخت ها می باشد ولی متأسفانه در زمان احداث شهرک ها آنطور که باید به زیرساخت هایی چون تامین آب و برق و راه دسترسی پرداخته نشده است. با وجود این مشکلات نباید انتظار توسعه داشته باشیم. باید در نظر بگیریم که منابع دولت محدود می باشد از طرفی با مشکلات پیش آمده هیچ سرمایه گذاری در بحث مشارکت عمومی-خصوصی شرکت نخواهند کرد. از چند سال پیش بحث مشارکت عمومی و خصوصی تعطیل شده است و با شرایط موجود هیچ سرمایه گذاری مشارکت نخواهد کرد. بحث این آزادراه مربوط به ۲۰ سال پیش است. باید آثار اجتماعی این طرح نیز در نظر گرفته می شد. این طرح برای تامین شهر جدید سهند می باشد که سرریز جمعیت تبریز در آنجا ساکن هستند، صاحبان مسکن مهر در این شهرک ساکن هستند که مبلغ ۳ هزار تومان نیز برای آنها مبلغ مهمی است. کارگران شهرک های صنعتی در این مسیر رفت و آمد خواهند داشت. از طرفی این مبالغ دریافتی عوارض با در نظر گرفتن تورم نمی تواند حتی اصل سود مدنظر سرمایه گذار را تامین کند. تمامی این موارد آثار اجتماعی این طرح ها می باشد. راهبری بخش عمده ای از اقتصاد تهران از طریق کرج صورت می گیرد برای مسیر تهران-کرج عوارضی لحاظ نشده است. قشر اعظم کارگری در شهر سهند ساکن هستند پس در اقتصاد تبریز تاثیرگذار هستند. نباید سرمایه گذار را در مظان اتهام قرار داد. ولی این موضوع همانند سدی برای توسعه واحدهای این شهرک صنعتی نیز می باشد. این شهرک تنها شهرکی می باشد که نزدیک شهر تبریز است و دارای آینده روشن و توسعه بالائی است. به جای بحث عوارضی، برای بازگرداندن سرمایه ۶۰ درصد سهم سرمایه گذار می توان در قالب مجوز هائی در این آزاد راه، از جمله امکان رفاهی، مجوزهای ساخت و ساز در اطراف آزادراه و ... تامین گردد.

علی هنروری، رئیس هیات امنای شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی: بار روانی این موضوع زیاد خواهد بود با این وضع جرثقیل، تریلی، حمل و نقل و مشتری از حضور در شهرک امتناع خواهند کرد.

داود یاری، رئیس اداره حمل و نقل و ترافیک و مجری آزادراه تبریز-سهند شرکت عمران سهند: همانطور که مستحضر هستید کارفرمای این پروژه شرکت عمران شهرهای جدید و به نمایندگی آن، شرکت عمران شهر جدید سهند می باشد. طبق قرارداد مشارکت، ۴۰ درصد این سرمایه گذاری توسط شرکت عمران شهرهای جدید انجام شده است؛ این مقدار از سرمایه گذاری دولتی می باشد و از این بابت عوارضی اخذ نمی شود. ۶۰ درصد این سرمایه گذاری توسط سرمایه گذار انجام شده است. وزارت شهرسازی و دستگاه های مستقر در استان ها اعم از اداره کل راهداری، حمل و نقل جاده ای و اداره کل راه و شهرسازی در خصوص تطبیق با قوانین نهایت همکاری را داشتند. قرارداد مشارکت طبق قانون احداث پروژه های بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بخش خصوصی براساس مصوبه هیات دولت منعقد شده است. عنوان پروژه، آزادراه تبریز-اندیشه-سهند می باشد. آزاد راه احداث شده در ۶ باند می باشد که فاصله سهند تا تبریز را به ۱۰ دقیقه تقلیل داده است که به تبع آن باعث کاهش هزینه سوخت و استهلاک خودرو ها و زمان شده است. این طرح می تواند باعث ترقی شهرک سهند و جذب بیشتر گردشگر باشد.



همینطور می تواند باعث ایجاد ارزش افزوده های زیادی شود ولی با حواشی ایجاد شده در مورد آزادراه، سرمایه گذار و بخش دولتی از انجام این طرح پیشیمان هستند. در خصوص شهرک شهید سلیمانی، کارگران این شهرک حق دارند از بابت پرداخت عوارضی برای حضور در محل کار شاکی باشند. در این خصوص باید شرکت شهرک های صنعتی تدبیری بیندیشد که می تواند به چندین روش صورت گیرد از جمله احداث راه جایگزین. انعقاد تفاهم نامه ای بین سرمایه گذار و شرکت شهرک های صنعتی تا براساس این تفاهم نامه، عوارض مربوطه توسط شرکت شهرک های صنعتی پرداخت شود. با اصلاح سهم احتمال تعویض سهم سرمایه گذار وجود دارد یعنی سهم سرمایه گذار ۴۰ درصد و سهم دولت ۶۰ درصد باشد. با توجه به افزایش شدید قیمت ها، با وجود برآورد هزینه ۲۰۰ میلیاردی، بالغ بر ۳۵۰ میلیارد هزینه شده و نواقصی نیز وجود دارد. جایگاهی دستگاه "ای تی سی" راه چاره نمی باشد. رقمی که سرمایه گذار اختیار برداشت آن را دارد رقم مشخصی می باشد که وزارت راه و شهرسازی برای سرمایه گذار مشخص کرده است. تمامی مبالغی که شرکت سرمایه گذاری دریافت می کند براساس حساسرسی توسط شرکت مشاور دیگری می باشد. در خصوص اعتراض ساکنین مسکن مهر شهر جدید سهند به پرداخت عوارضی، وزیر راه تخفیف ۵۰ درصدی برای آنها در نظر گرفته اند. این تخفیف از طرف ما پرداخت خواهد شد. بودجه شهر جدید سهند نیز از محل فروش زمین های شهر جدید سهند می باشد.

علی هنروری، رئیس هیات امنای شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی: بنده همچنان به موضوع ۶۰ به ۴۰ تاکید دارم. وقتی که ۴۰ درصد آن بر عهده دولت می باشد و ریالی هم نفعی برای دولت ندارد، از طرفی صرفا از ۳ کیلومتر این آزادراه استفاده می شود، چه دلیلی برای عدم استفاده از ۴۰ درصد دولتی وجود دارد؟ بنده به عنوان تولید کننده که اشتغال ایجاد کرده ام و صرفا ۱۵ درصد سود بدست می آورم در مقابل سرمایه گذاری در بانک با سود ۲۵ درصد، چه نهادی از ما حمایت می کند؟ آقای آل هاشم نیز در مورد مسافت ۳ کیلومتری از این آزادراه و پرداخت کل عوارض آزادراه فرمودند که در حق ما ظلم می شود. روزانه ۳۵ هزار خودرو در این آزادراه تردد دارند.

داود یاری، رئیس اداره حمل و نقل و ترافیک و مجری آزادراه تبریز-سهند شرکت عمران سهند: با مشخص شدن صورت وضعیت هزینه ها در طول اجرا، زمانی که به رقم ۱۰۰ رسید ۴۰ درصد آن مبلغ را در طول اجرا پرداخت کرده ایم. یعنی بودجه ما در طول سالیان اجرا به پیمانکار پرداخت شده است. براساس آمارگیری ما، در هر لاین ۱۲ هزار تردد داریم که در مجموع ۲۴ هزار می باشد. مسافت آزاد راه ۱۵ کیلومتر می باشد.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: براساس صحبت های آقای هنربر، زیرساخت ها باید در زمان احداث شهرک صنعتی پیش بینی می شد. به همین دلیل زحمت پیگیری و حل مشکل باید بر عهده شهرک ها باشد. چند پیشنهاد در این خصوص می توان مطرح کرد: ۱. مشخص شدن مبلغ عوارضی میزان مسیر مورد استفاده ۲. ایجاد سرویس ایاب و ذهاب برای کارگران شهرک صنعتی شهید و پرداخت مبلغ عوارضی توسط شرکت شهرک ها و یا هر ارگان ذریبط با ثبت پلاک خودروهای شهرک

مصطفی بهنیا، مشاور دبیرخانه شورای گفتگو: یک طرف قضیه کارگران هستند که می توان با ایجاد سرویس های ایاب و ذهاب مشکل آنها را حل کرد. طرف دوم، صاحبان صنایع و یا تردد خودروهائی که مختص این شهرک صنعتی هستند که در حق اینها نیز نباید اجحافی صورت گیرد.

سید مرتضی محمد مصری، رئیس اداره هماهنگی امور حمل و نقل اداره کل راه و شهرسازی: این تکالیف بر عهده شهرک صنعتی بود. صاحبان صنایع مستقر در شهرک نیز حقوق دولتی خود را پرداخت می کنند. شهرک سرمایه گذار به عنوان متولی ایجاد، باید زیرساخت های لازم را ایجاد می کرد با توجه به این موارد پیشنهاد مهندس یاری عملی تر می باشد. تفاهم نامه بین کارفرما و شهرک صنعتی تا معافیتی شامل استفاده کنندگان صورت گیرد. نام این پروژه ها "احداث، بهره برداری، نگهداری و انتقال" می باشد. هزینه های نگهداری نیز از هزینه های عوارض تامین می شود.

محمدتقی هنربر، عضو هیات مدیره شرکت شهرک های صنعتی استان: ماموریت شهرک های صنعتی، برای داخل مجموعه شهرک های صنعتی می باشد. به عنوان یک شرکت دولتی اجازه هزینه کردن ریالی برای خارج از شهرک ندارد. وزارتخانه های دیگر ملزم هستند بحث خدمات خارج از شهرک ها را ارائه دهند، از جمله راه و شهرسازی. پرداخت عوارضی از سوی ما به هیچ



عنوان امکانپذیر نخواهد بود. براساس پیشنهادهاتی که از سوی آقای استاندار ارائه شده است، وزارت راه و شهرسازی باید در این زمینه تصمیم اساسی اتخاذ کند. تنها راه پیگیری این دو موضوع می باشد.

سید مرتضی محمد مصری، رئیس اداره هماهنگی امور حمل و نقل اداره کل راه و شهرسازی: در جوابیه ای که به این نامه ها ارسال شده، در واقع با این پیشنهادات موافقت نشده و با اشاره به نامه آقای استاندار، تنها به این موضوع اشاره شده است که برای اهالی سهند تخفیف ۵۰ درصدی تا آخر سال لحاظ شده است و در نهایت درخواست اطلاع رسانی برای تنویر افکار عمومی برای مزایای این طرح شده است.

محمدتقی هنربر، عضو هیات مدیره شرکت شهرک های صنعتی استان: به زودی آقای رئیس جمهور سفری با شهر تبریز خواهند داشت و شما به عنوان نماینده بخش خصوصی می توانید یکی از پیشنهادهای آقای استاندار را مطرح کنید تا مصوبات دولت اخذ شود.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: با تصویب جابجائی "ای تی سی" برای سرمایه گذار چه تبعاتی پیش خواهد آمد؟

غلامرضا رسول زاده، معاون راهداری استان: در صورت تصویب این پیشنهاد، تبعات ایجاد شده برای سرمایه گذار از سوی تصویب کننده باید جبران شود. ولی موضوع جابجائی را نمی پذیرند.

سید مرتضی محمد مصری، رئیس اداره هماهنگی امور حمل و نقل اداره کل راه و شهرسازی: در پاسخ به پیشنهاد جابجائی مطرح شده است که در صورت جابجائی، کاهش درآمد سرمایه گذار به نحو دیگری بایستی پرداخت گردد؟ مدت بهره برداری جبران نمائید.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: این پیشنهاد برای اهالی شهرک سهند منصفانه نخواهد بود.

محمدتقی هنربر، عضو هیات مدیره شرکت شهرک های صنعتی استان: مورد دوم درخواست شده در نامه به این صوت می باشد: معافیت از عوارض خودروها با پلاک های شهرداری، خاص، پلاک های مربوط به شهرک های صنعتی، راهداری، حمل و نقل جاده ای، شهرک اندیشه که به محدوده فوق اشاره تردد می نمایند. همانطور که قبلا مکاتبه شده است و از آنجا که درخواست عموم مسئولین استانی از جمله نماینده ولی فقیه و نمایندگان محترم برای شهرک صنعتی سهند می باشد.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: به نظرم به دلیل اینکه محل پرداخت این معافیت اعلام نشده، در پاسخ معافیت ۵۰ درصد را اعلام کرده اند. در زمان ایجاد شهرک جدید، براساس قوانین و مقررات شهرک، وظیف ایجاد راه به عهده چه کسی می باشد؟

محمدتقی هنربر، عضو هیات مدیره شرکت شهرک های صنعتی استان: در مورد محل پرداخت این مورد، آقای استاندار باید با مدیران محترم صحبت کنند و از طرف آنها پیشنهاد لازم داده شود. تا حدود ۱۰ سال پیش تفاهم نامه ای وجود داشت. براین اساس که متولی ایجاد راه تا شهرک بر عهده وزارت راه بود. که بعدا به دلیل عدم وجود اعتبارات منتفی شد. فلسفه ایجاد شهرک به این صورت می باشد که مطالعات اولیه صورت می گیرد. سپس از طریق وزارتخانه امضای وزیر در هیات دولت مصوب شود. هر شهرک صنعتی که ایجاد شده است براساس مصوبه هیات دولت صورت گرفته است. در زمان طرح در هیات دولت، تمام وزارتخانه ها ملزم به همکاری در ایجاد این شهرک می باشند.

علی هنروری، رئیس هیات امنای شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی: تبصره (۶) قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری مصوب سال ۹۴ صراحتا به موضوع عوارضی آزادراه هائی که راه جایگزین ندارند اشاره کرده و شرایط خاصی در نظر گرفته و بیان کرده تا زمان احداث راه جایگزین، تنها هزینه نگهداری را پرداخت کنند. درخواست مکاتبه با مقام عالی وزرات راه و وزارت صنعت را داریم.

مصطفی بهنیا، مشاور دبیرخانه شورای گفتگو: موضوع بحث ما شهرک شهید سلیمانی می باشد که وزارت صمت به عنوان متولی این امر باید به این موضوع ورود کند. حتی می توان بیان کرد که مسافت ۳ کیلومتر را سهم دولت و بقیه مسافت به عنوان مشارکت در نظر گرفته شود.



<p>نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: مهمترین قضیه بحث تفکیک مسافت ۳ کیلومتر می باشد. حتی در بحث نگهداری نیز ۳ کیلومتر با ۱۵ کیلومتر تفاوت زیادی دارد. این موضوع اولویت درخواست ما باشد. از طرفی چون برای احداث شهرک باید زیرساخت های لازم فراهم باشد و این موضوع ربطی به سرمایه گذاران و واحدهای تولیدی ندارد قوانین و مقررات لازم را در این خصوص بایستی بررسی گردد. همینطور باید محل پرداختی مبلغ معافیتهای درخواستی نیز مشخص باشد تا نتیجه حاصل گردد.</p> <p>علی هنروری، رئیس هیات امنای شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی: وزیر راه در مورد آزاد راه تبریز-سهند کم لطفی کرده اند. همانطور که در ۲۲ فروردین امسال با دستور صریح وزیر راه محل عوارضی محمدیه و ناحیه شهری مهرگان جابجا شده است، مجدد از وزیر راه این درخواست را داشته باشیم. در منطقه محمدیه و ناحیه شهری مهرگان بحث ساکنین محلی مطرح بود ولی بحث ما بحث اشتغال و تولید می باشد و قابل قیاس با منطقه مسکونی نمی باشد. با این شرایط اشتغال و تولید در این شهرک با خطر مواجه خواهد شد .</p> <p>نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: چنانچه پیشنهاد جابجائی محل عوارضی مطرح گردد، بایستی برای پرداخت هزینه های سرمایه گذار محلی در نظر گرفته شود.</p> <p>سید مرتضی محمد مصری، رئیس اداره هماهنگی امور حمل و نقل اداره کل راه و شهرسازی: راه موازی یا جایگزین باید برای آزادراه ها وجود داشته باشد، برای شهر جدید سهند و شهرک اندیشه راه موازی وجود دارد. ولی برای شهرک شهید سلیمانی خیر؛ اگر این موضوع مجدد از سوی آقای استاندار مکاتبه شود دستور آقای وزیر مثبت خواهد بود.</p> <p>داود یاری، رئیس اداره حمل و نقل و ترافیک و مجری آزادراه تبریز-سهند شرکت عمران سهند: باید به صراحت درخواست راه جایگزین داشته باشیم.</p> <p>نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: با توجه به اینکه ایجاد راه یکی از وظایف دستگاه های دولتی می باشد و واحدها برای سرمایه گذاری در شهرک ها هزینه کرده اند، لذا بایستی دستگاه ذیربط اقدام به احداث راه جایگزین نماید و یا برای خودروهای شهرک سلیمانی معافیت در نظر بگیرند تا نه در حق واحدهای تولیدی و نه در حق سرمایه گذار اجحاف شود.</p>	
<p>۱. در راستای اجرای تبصره (۴) قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور، مسیر جایگزین از تبریز به شهرک صنعتی چهار تبریز از سوی اداره کل راه و شهرسازی احداث گردد تا کارکنان شاغل در این شهرک نسبت به استفاده از آزادراه حق انتخاب داشته باشند.</p> <p>۲. عوارض سه کیلومتری مورد استفاده فعالین شهرک صنعتی چهار تبریز از کل عوارض آزادراه تبریز- سهند تفکیک گردد و تا احداث راه جایگزین از سوی ارگان های متولی امر پرداخت گردد.</p> <p>۳. به منظور تامین آورده و سود حاصل بر سرمایه سرمایه گذار، مجوز ایجاد مجتمع خدماتی و رفاهی از ارگان های مربوطه صادر گردد.</p>	<p>پیشنهادات</p>
<p>۱. قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور مصوب ۱۳۶۶، ۰۸، ۲۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی؛</p> <p>۲. نامه شماره الف/۱۵۲ مورخ ۱۴۰۱/۰۱/۲۷ هیات امناء و کارآفرینان شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی.</p>	<p>فهرست مستندات و مدارک پشتوانه</p>