

گزارش جلسه مورخ ۹۹/۴/۲ کمیته کانی‌های صنعتی

این جلسه در زمان مقرر با حضور تقریباً تمامی اعضا و از طریق ویدیو اسکایپ برگزار گردید.

در ارتباط با تامین ماشین‌آلات معدنی با توجه به بررسی‌ها گفته شد که ورود ماشین‌آلات معدنی با عمر زیر ۱۰ سال پذیرفته شده و از طریق سازمان صمت استانها می‌توان پیگیری نمود. اینکار فقط از طریق ارز آزاد و ثبت در سیستم بانکی (ثبت سفارش) امکان پذیر می‌باشد. بر اساس اعلان مسئولین بانک مرکزی ارز نیمایی فقط برای واردات مواد غذایی و دارو اختصاص می‌یابد. ضمن اینکه پروسه اقدام تا حصول نهایی درازمدت و حدوداً ۵-۶ ماه زمان می‌برد.

- دستور جلسه بعدی گسترش معارضین محلی برای فعالیتهای معدنی بود که گفته می‌شد در اکثر نقاط شدت پیدا کرده و در برخی مناطق به تعطیلی معدن منجر شده، هرچند طبق تبصره ۲ ماده ۱۹ قانون معادن، نیروی انتظامی موظف است بلافاصله رفع معارض کرده حتی جرائمی برای آن منظور شده ولی متأسفانه مسئولین امر رعایت نمی‌کنند و سازمان صمت استان هم به عنوان متولی این امر که باید پیگیر موضوع باشد، به وظیفه خود عمل نمی‌کند و به شکایت معدنکاران ترتیب اثر نمی‌دهد.

به قول یکی از اعضا اینروزها چون تبلیغات در مورد فعالیت های معدنی زیاد شده سهم خواهی محلی ها هم افزایش یافته و نمونه های متعددی از این مزاحمت ها در مناطق مختلف کشور توسط اعضای حاضر در جلسه ذکر گردید.

- بحث اشکال تراشی های منابع طبیعی و پروانه های چرا هم از جمله مسایل مطروح در جلسه بود. یکی از اعضای حاضر عنوان نمود سندهای موجود در مناطق روستایی که مستمسک برخی افراد برای ایجاد مزاحمت برای معدنکاری می باشد نقطه ضعف دارد و در آنها حدود نوشته نشده که می شود از همین نقطه ضعفها برای پاسخ به آنها استفاده نمود و همچنین پروانه های چرا اکثراً فاقد اعتبار و غیرمعتبر و بروز نمی باشد. (چون به موقع باید تمدید شوند)

در مورد افزایش تعرفه حمل و نقل هم مسائلی عنوان شد و گفته می شد که باید موضوع را با راننده ها حل و فصل نمود. چون در شرایط رکود فعالیت ها راننده ها هم مشکل دارند و می شود از طریق چانه زنی آنرا تعدیل نمود. ضمن اینکه شایعاتی در مورد افزایش نرخ گازوییل در نیمه دوم سال سر زبانها می باشد.

این جلسه در ساعت ۱۴ به پایان رسید.

دبیر کمیته

اسامی حاضرین

آقای مهندس نوروزی، آقای طاهری، آقای بهزادیان، آقای مهندس ارغوان، آقای شریفیان، آقای مهندس ایبانه، آقای مهندس باختری

شرح جلسه

آنچه در کمیته کانیهای صنعتی خانه معدن ایران گذشت...

مهندس باختری:

۱۰۰ هکتار از اراضی اطراف معدن را از روستائیان خریدیم و به توصیه بعضی دوستان به کمک یک وکیل برای مستند کردن آن اقداماتی را شروع کردیم تا اینکه یک بازنشسته منابع طبیعی به ما گفت شما در حقیقت برای جلب رضایت اهالی این پول را پرداخت نموده اید و مالک نیستید.

سعی کنید کار خود را ادامه دهید و پیگیری نکنید چون در غیر اینصورت خودتان را گیر می اندازید. آقای مهندس نوروزی ضمن تأیید مطلب بالا گفتند زمینهای روستایی که بین کشاورزان تقسیم شده ۲ هکتاری و بدون مشخصات محدوده است. ما یک زمین از شهرک صنعتی گرفتیم ولی به ما گفتند اگر روستاییان شکایت کنند می توانند مشکل ایجاد کنند و سند را ابطال نمایند و خطاب به آقای طاهری: بروید به ستاد تسهیل و از آنها راهنمایی بگیرید، اگر از آنجا موافقتنامه بگیرید کارتان پیش رفت - سپس جلسه وارد دستور کار خود شد: آقای بهزادیان نگران نیمه دوم سال هستیم، قیمتها به شدت بالا رفته و به همین دلیل ماشین آلات اکثراً مستهلک می باشند. پیشنهاد می شود فروش را به حداقل برسانیم تا هزینه کمتر بپردازیم. - آقای ارغوان در مورد مشکلات فراوان حمل و نقل صحبت کردند، از جمله افزایش پی در پی کرایه راننده ها از انجام تعهدات خودداری می کنند. اداره های میراث فرهنگی و منابع طبیعی مشکلات زیادی ایجاد می کنند و مخالفت آنها باعث لغو پروانه معدن می شود. در مورد هپکو گفتند قطعات آنها بی کیفیت است و تمام مصرف کننده ها از جمله کشاورزان به آن معترض می باشند. - آقای شریفیان: کارخانه های کاشی تاکنون ۳ بار افزایش قیمت داده اند و در آبان همین برنامه را دارند. توجیه آنها بالا رفتن هزینه ها می باشد و جبران کاهش سود. موجودی انبار ندارند و با تمام توان تولید می کنند.

-مهندس ارغوان: نامه ای از طرف آقای ظهرابی از مدیران کل سازمان محیط زیست به عنوان حفاظت از خاک به سازمانهای و از آنجا برای معادن ارسال شده که واحدهای معدنی باید از آلودگی خاک جلوگیری و حفاظت کنند و تعدادی شرکتهای بررسی کننده را هم معرفی کرده اند که هزینه های بالائی هم مطالبه می کنند که در پاسخ آقای مهندس ایبانه گفتند موضوع جدیدی نیست ضمن اینکه به معادن هم مربوط نمی شود، بلکه برای واحدهای صنعتی و محیطهای سر بسته می باشد.

-مهندس باختری: در ادامه بحث بالا گفتند ۵ سال است که ما درگیر آن هستیم و از این بابت جریمه هم پرداخت کرده ایم. کافی است کارشناس محیط زیست بیاید و یک گزارش تهیه کند، چنانچه آلودگی ببیند بخاطر آن جریمه ای بر مبنی میزان فروش یک فصل

محاسبه و مطالبه می کند. ما با یک شرکت در اراک قرارداد بسته که آنها به صورت دوره ای مراجعه و بررسی را انجام می دهند، ولی مطلب مربوط به واحد صنعتی است و اصلا مربوط به حفاظت از خاک نیست.

-مهندس نوروزی: آئین نامه مربوط به خاکهای زراعی است که برای ما هم مطرح کردند که ما ثابت کردیم خاک ها زراعی نبوده و صنعتی است. ما خودمان با یک شرکت قرارداد بستیم چون این شرکتها اندازه گیری می کنند و جواب را هم به ما و هم محیط زیست می دهند. این مهم است که شرکت های اندازه گیری را خودمان انتخاب کنیم. ضمنا یک ماده ۴۳ قانون برنامه ۵ ساله ششم هم وجود دارد که به موجب آن ۱٪ قیمت فروش را برای آلایندهای از واحدهای صنعتی و گاها از برخی معادن اخذ نمایند، ضمن اینکه تصمیم دارند مبلغ آنرا به ۲٪ افزایش دهند همچنین تصمیم دارند این موضوع را در شورای معادن هم مطرح نمایند و بگیرند. ما در جلسه شورای معادن استان جلوی آنرا گرفته ایم. خانه معدن باید آنرا پیگیری کرده و جلوگیری کند

مهندس ایبانه: در مورد آگهی فروش برخی قطعات شرکت هیکو گفتند شرکت مزبور برای اداره خودش مشکل دارد و تمام تلاش ها برای نجات خودش می باشد و نه خدمت به معدنکار. ضمنا بحث حقوق دولتی در استان مرکزی ۱۰٪ قیمت فروش ماده معدنی به ما اعلام شده و این سیاست را بخصوص برای کسانیکه می خواهند پروانه بهره برداری را تمدید کنند جدی گرفته اند. در ارتباط با مزاحمتهای محلی، نیروی انتظامی کمک نمی کند، مثلا در مواردی راه ما را برای تردد کامیون ها بسته (توسط محلی ها) و ما مجبور شدیم راه ۵۰ کیلومتری را با پیمایش ۱۰۰ تا ۱۵۰ کیلومتر طی کنیم.

-مهندس باختری: نرخ حمل و نقل برای یک مسافت حدودا ۵۰ کیلومتری از ۴۲ به ۵۵ هزار تومان در تن افزایش یافته و حقوق دولتی، اما افزایش حدود ۸۰ درصدی نسبت به وضع موجود را به محاسبه بر مبنی ۱۰٪ قیمت فروش ترجیح می دهیم. در ارتباط با موضوع افزایش قیمت ماده معدنی در سال جاری و طی ۲ نوبت حدود ۵۰٪ افزایش دادیم و برای آینده بهتر است تا برگزاری انتخابات آمریکا صبر کنیم، چون فعلا نمب توانیم جواب مصرف کننده را بدهیم.

مهندس نوروزی: در مورد حقوق دولتی ۱۰٪ قیمت فروش گفتند این تصمیم در سال ۱۳۷۷ مطرح بود که برای معادن روباز تعیین شده و محاسبه آن ارزش خاک در سر معدن می باشد. ما خاک را پس از استخراج توسط پیمانکار و حمل به کارخانه خودمان می فروشیم و قیمت تمام شده شامل هزینه پیمانکار و حمل به کارخانه می باشد و در تعیین قیمت تمام شده باید حواسمان جمع باشد.

در مورد افزایش قیمت گفتند شرایط معادن متفاوت است هر مجموعه معدنی متناسب با آن شرایط باید تصمیم بگیرد. به نظر ایشان بحث پرداخت ۱٪ قیمت فروش برای آلاینده ها خیلی مهم است و اگر اجرا شود تغییر آن مشکل است و پیگیری حذف آن از موضوع افزایش حقوق دولتی هم مهمتر است.

مصوبات جلسه

ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت
۱			
۲			

بسمه تعالی

صورتجلسه کمیته کانی های صنعتی، خانه معدن ایران



تاریخ: ۹۹/۸/۲۸

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته کانی های صنعتی خانه معدن ایران



<p>ساعت شروع: ۱۲ ساعت خاتمه: ۱۳ تاریخ جلسه: ۱۳۹۹/۱۰/۰۸</p>	<p>محل تشکیل جلسه: به صورت آنلاین از طریق نرم افزار اسکایپ</p> <p>موضوع جلسه: مشکلات حمل و نقل با توجه به مطالب جمع آوری شده از معاونت راهداری و حمل و نقل جاده ای عملکرد معادن کشور در سال ۹۷ و وضعیت عملکردی و ظرفیت تولید سیمان کشور و همچنین اطلاعات و آمار مربوط به کشاورزی کشور و همچنین جمع بندی اطلاعات فوق تحت عنوان بحران حمل و نقل مواد معدنی کشوری</p>
<p>حاضرین جلسه</p>	
<p>آقایان مهندس شکوهی، ایبانه رئیس خانه معدن استان سمنان، شرفیان، دکتر گنجی</p>	
<p>شرح جلسه</p>	
<p>آنچه در کمیته کانیهای صنعتی خانه معدن ایران گذشت.....</p> <p>این جلسه با حضور اکثریت اعضا و با دستور جلسه بحث درباره مشکلات حمل و نقل با توجه به مطالب جمع آوری شده از معاونت راهداری و حمل و نقل جاده ای عملکرد معادن کشور در سال ۹۷ و وضعیت عملکردی و ظرفیت تولید سیمان کشور و همچنین اطلاعات و آمار مربوط به کشاورزی کشور و همچنین جمع بندی اطلاعات فوق تحت عنوان بحران حمل و نقل مواد معدنی کشوری برگزار گردید.</p> <p>ابتدا دبیر کمیته گزارش مختصری از اطلاعات و آمار جمع آوری شده که چند روز قبل از برگزاری جلسه برای اعضای کمیته از طریق ایمیل و واتس اپ ارسال گردیده بود، ارائه نمود و بویژه اعلام نمود که در وزارت</p>	

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته کانی های صنعتی خانه معدن ایران



راه و شهرسازی تشکیلاتی تحت عنوان شورای عالی هماهنگی ترابری وجود دارد که در ترکیب آن چند وزیر از جمله وزیر صمت بازرگانی کشور سازمان برنامه رییس اتاق بازرگانی و گمرک و ... به ریاست وزیر راه و ترابری حضور دارند که همانند شورای عالی معادن نقش مهمی در تصمیم گیری ها و مصوبات و ... حمل و نقل کشور دارد که بعد از اعتصابات یکی دوسال گذشته راننده های کامیون کشور و به دستور معاون اول رییس جمهور فعالیت خود را تشدید نموده و هرگاه مشکلات و مسائل حمل و نقل به درستی به این شورا منعکس شود به قول دست اندرکاران صنعت حمل و نقل مصوبات کارسازی نیز از آن بیرون می آید. مهندس شکوهی: در خصوص دستور جلسه، (بحران) حمل و نقل را مطلب مهمی دانست و ادامه داد بزرگترین زیان ناشی از آن را بخش معدن به دوش می کشد. این بخش به تنهایی سهم بزرگی از عملکرد حمل و نقل کشور را در اختیار دارد.

در حمل و نقل انواع مختلفی از کامیون ها حضور دارند که کمپرسی ها یکی از این انواع کامیون بوده و تولیدات معدنی عمدتاً توسط آن جابجا می شوند که به گفته وزیر جدید راه جمعا ۳۳۸ هزار از انواع کامیون در جاده ها نقش حمل و نقل را بعهدده دارند و بیش از ۲۷٪ از آنها عمر بالای ۲۵ سال داشته و فرسوده اند و راندمان خوبی ندارند. به گفته وزیر راه این کامیون ها در سال ۶۰ هزار کیلومتر تردد دارند در صورتیکه در کشورهای صنعتی بیش از ۱۵۰ هزار کیلومتر. ضمناً میزان بار کشور سالانه حداقل ۵٪ افزایش می یابد و علیرغم افزایش میزان بار، کشنده های ما همچنان قدیمی بوده و تغییر نکرده اند (تکنولوژی جدید ندارند). در ارتباط با مشکلات حمل و نقل کشور جلسات متعددی از جمله در اتاق بازرگانی برگزار و به این مشکلات پرداخته اند.

سهم راه آهن در حمل بار بسیار کم (۲۵ میلیون تن) و منحصر به چند معدن بزرگ کشور است.

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته کانی های صنعتی خانه معدن ایران



بر اساس مطالعات اینجانب ما باید سهم ۵۰٪ در حمل مواد معدنی توسط راه آهن داشته باشیم که اکنون با آن وضعیت فاصله زیاد داریم. ضمن اینکه راه آهن باید در محل تجمع بار کالا حضور داشته باشد. از طرفی سیستم خودمالکی کامیون ها بهیچ وجه پاسخگوی نیاز صاحب بار بویژه معدنکارها نمی باشد. و به جای رسیدگی به این مشکلات آشکار مسئولین وزارت راه (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای) رفته اند و سرگرم جا انداختن قانون تن کیلومتر شده اند که به اعتقاد اکثر صاحبان بار کلی مشکلات دارد.

به نظر ما روش توافقی از همه راهها بهتر است. اوضاع فعلی خیلی نابسامان است. راننده ها از معدن ما سنگ حمل نمی کنند و علیرغم افزایش ۳۵٪ تعرفه مشکل همچنان حل نشده. دولت باید برای طرفین انگیزه ایجاد کند. (مثلا از طریق دادن لاستیک کامیون و ...) تا به کامیونها بدهیم و یا کامیون دست دوم وارد کنیم. ما باید گلیم خود را از آب بیرون بکشیم.

آقای ابیانه: راه آهن دولتی است ولی بهره برداری آن در دست بخش خصوصی است، به همین خاطر بعضی اوقات برای بعضی بارها می توان با قیمت حتی ارزانتر از جاده به آنها قبولاند. باید با آنها صحبت کرد تصمیم گیری برای همه یکجور نیست.

آقای شرفیان: صحبت های زیادی از مسئولین می شنویم که پشت آنها عملی نیست و تصمیمات در حد حرف است. باید مسائل را بصورت کوتاه مدت ببینیم و آنها را دنبال کنیم شاید به جایی برسد.

دکتر گنجی: با تشکر از دوستانی که اطلاعات آماری خوبی (در ارتباط با میزان بار بخش های مختلف) و یا چالش های حمل و نقل تهیه کرده اند و در اختیار اعضا قرار داده اند تا مورد بررسی و جمع بندی قرار گرفته و به کمک آن و به کمک خانه معدن و معاونت امور معادن و صنایع معدنی در جهت ارتقا وضعیت حمل و نقل کشور اقدام و پیگیری شود. شرایط کار و حمل و نقل در کشورها بسیار متفاوت است. در کشورهای

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته کانی های صنعتی خانه معدن ایران



پیشرفته صحبت هایی که خیلی سطح بالاست شنیده می شود ولی در کشور ما متاسفانه موارد کوچک هم مشکل زاست. شرکت ما در قزوین نامه ای دریافت کرده که معاون سازمان صمت فرستاده، مبنی بر اعمال بند ۵ ماده ۴۳ قانون توسعه ششم که ۱٪ فروش را واریز کنیم. در صورتیکه این قانون می گوید اگر کار معدن موجب ضرر و زیان برای اهالی باشد باید مشمول آن باشد. ولی شرکت ما هیچ مسئله ای در این ارتباط نداشته که به اعتقاد اعضا این مطلب شوکه کننده بود.

متاسفانه این نامه برای سایر معادن در قزوین از جمله شرکت اکتشاف و استخراج مواد اولیه هم رفته است که لازم است موضوع از طریق خانه معدن ایران پیگیری شود.

مصوبات

ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت
۱			
۲			



جناب آقای مهندس بهرامن
ریاست محترم خانه معدن ایران

باسلام و احترام

به استحضار می‌رساند گزارش پیوست بحران در حمل و نقل مواد معدنی نتیجه کارگروهی اعضا در کمیته کانی‌های صنعتی خانه معدن ایران و با استفاده از اطلاعات و آمار موجود در سایت وزارت راه و شهرسازی، وزارت صمت و وزارت جهاد کشاورزی تهیه گردیده است.

با توجه به شرایط روز حمل و نقل کشور که متأسفانه پاسخگوی حمل بار مواد معدنی استخراجی برای مقاصد بنگاه‌های مصرف کننده نمی‌باشد و از طرفی تعرفه حمل نیز فاقد ثبات لازم و عمدتاً غیرکارشناسی می‌باشد لذا مشکلات فراوانی برای فعالین بخش معدن و از جمله بهره برداران عضو کمیته کانی‌های صنعتی ایجاد نموده است. از آنجائیکه نظر و دیدگاه اعضای کمیته در راستای سیاست‌های اعلام شده وزیر محترم راه و شهرسازی در جلسه مربوط به شورای عالی هماهنگی ترابری به هنگام شروع به کار ایشان می‌باشد لذا به منظور یادآوری موضوع و اتخاذ تدابیر لازم در جهت رفع مشکلات موجود خواهشمند است موافقت و دستور فرمائید گزارش، حضور مقام عالی وزارت صمت به عنوان یکی از اعضای مهم شورای عالی هماهنگی ترابری، معاونت محترم امور معادن و صنایع معدنی وزارت صمت، مقام عالی وزارت راه و شهرسازی و ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ارسال گردد. همچنین به دلیل اهمیت موضوع در صورت صلاحدید جهت چاپ برای روزنامه معتبر دنیای اقتصاد ارسال گردد.

با تشکر فراوان
دبیر کمیته کانی‌های صنعتی
میرهادی میررحیمی

جناب آقای مهندس بهرامن
ریاست محترم هیئت مدیره خانه معدن ایران

احتراماً پیرو مذاکرات حضوری مورخ ۹۹/۱۱/۲۷ خواهشمند است با عنایت به اهمیت و اولویت موضوع دستور اقدام لازم صادر فرمائید.

استحضار دارند عدم مدیریت صحیح موضوع، مشکل حمل و نقل را اکنون به بحران تبدیل نموده و در صورت استمرار، پیامدهای ناگوارتری برای جامعه معدنی کشور رقم خواهد زد.

با تجدید احترام
حمیدرضا معصومی
عضو هیئت مدیره خانه معدن ایران

بحران در حمل و نقل مواد معدنی در کشور

۱- طرح مساله

بیشترین میزان حمل کالا در کشور مربوط به مواد معدنی از مبادی معادن به کارخانجات مصرف کننده آن و یا از مبدا معادن به کارخانجات فرآوری و از آنجا پس از فرآوری به مقصد مصرف کننده می باشد پس از مواد معدنی بیشترین میزان حمل و نقل در مورد محصولات کشاورزی می باشد.

از آنجاکه بخش عمده ای از حمل مواد معدنی از مبدا معادن به کارخانجات مصرف کننده یا کارخانجات فرآوری نظیر مواد اولیه سیمان و یا دیگر مواد اولیه معدنی قابل فرآوری بدون صدور بارنامه رسمی انجام می شود و عمدتاً فواصل حمل کوتاه و کمتر از ۳۵ کیلومتر است لذا امکان داشتن آمار دقیق و صحیح از میزان حمل و نقل کالا در کشور مقدور نمی باشد، ولی برآوردهای مختلف که توسط دستگاه های مشمول بعمل آمده میزان حمل مواد معدنی در کشور را حدود ۵۰۰ میلیون تن، محصولات کشاورزی حدود ۱۰۰ میلیون تن و سایر کالاها نیز حدود یکصد و پنجاه میلیون تن برآورد شده است.

تفکیک حمل و نقل مواد معدنی در سطح کشور بصورت زیر می باشد.

مواد اولیه کارخانجات فولاد	۷۵ میلیون تن
محصولات تولیدی	۳۵ میلیون تن
مواد اولیه کارخانجات سیمان	۱۰۰ میلیون تن
سیمان تولیدی	۷۰ میلیون تن
سایر مواد و محصولات معدنی	۲۲۰ میلیون تن
جمع	۵۰۰ میلیون تن (پیوست)

حمل و نقل مواد معدنی اعم از مواد اولیه و محصولات ساخته شده عمدتاً از طریق حمل و نقل جاده ای و در مقیاس بسیار کوچکتر از طریق حمل و نقل ریلی انجام می شود.

در سال های اخیر علیرغم وجود رکود اقتصادی و تحریم ها، میزان حمل و نقل جاده ای و ریلی افزایش چشمگیری داشته است که در درجه اول ناشی از افزایش حمل و نقل مواد اولیه و محصولات صنایع فولاد می باشد و در بخش بعدی ناشی از راه اندازی طرح های در دست اقدام سایر موارد محصولات معدنی بوده است.

در بخش صنایع آهن و فولاد، با افزایش ظرفیت تولید فولاد کشور در ۵ سال اخیر از ۱۷ میلیون تن به ۳۵ میلیون تن شاهد افزایش حمل و نقل آنان به میزان ۲۵ میلیون تن بوده ایم. حمل و نقل مواد اولیه معدنی صنایع فولاد عمدتاً از طریق ریلی و از معادن گل گهر، چادرملو و سنگان انجام می شود و برآوردها نشان دهنده حمل مواد اولیه و محصولات فولادی به میزان سالانه ۲۵ میلیون تن از طریق ریلی می باشد.

با توجه به آمار و ارقام ذکر شده فوق و افزایش سالانه ۷.۵٪ به حمل و نقل کلی کشور ملاحظه می شود حمل و نقل کالا در طی ۴ سال گذشته از میزان ۶۰۰ میلیون تن به ۷۵۰ میلیون تن افزایش یافته است و در مقابل تنها به میزان ۱۰ میلیون تن به حمل و نقل ریلی افزوده شده و با عنایت به عدم نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای کشور و عدم تکافوی کامیون های موجود فشار بازار بر حمل و نقل جاده ای باعث افزایش بی رویه هزینه حمل و نقل شده است. به

عبارت ساده تر علیرغم افزایش ۱۵۰ میلیون تن بار در طی ۴ سال اقدامات ناچیزی برای افزایش ظرفیت حمل و نقل بعمل آمده و ادامه وضع موجود ایجاد بحران در این زمینه را نشان می دهد .
نشانه های بحران در حمل و نقل مواد معدنی در کشور در اعتصابات پراکنده کامیونداران حمل و نقل مواد از معدن در معادن مختلف کشور دیده می شود که در بعضی از موارد به علت طولانی شدن مدت توقف حمل، باعث توقف تولید در معدن و کارخانجات مصرف کننده مواد معدنی شده است.

۲- چه باید کرد

این مشکل مسلماً از دید مسئولین در دستگاه های دولتی مربوط پنهان نبوده است و راه حلی که اخیراً در طی یک سال گذشته برای آن اندیشیده شده بطور مشخص ایجاد تعرفه حمل و نقل جاده ای کشور بر اساس تن کیلومتر حمل شده می باشد که این راه حل به عوض آن که مساله را حل کند خود به مساله جدیدی برای دست اندرکاران حمل و نقل مواد معدنی تبدیل شده و در زیر اشکالات مترتب بر این راه حل عنوان می شود.

- در راه حل تن کیلومتر برای محاسبه فاصله بین مبدا و مقصد از کد پستی استفاده می شود که این روش فاصله دقیق را محاسبه نمی کند زیرا معمولاً بین مبدا و مقصد مسیرهای مختلفی وجود دارد.

- نوع بار در محاسبه به این روش تاثیری در میزان کرایه حمل ندارد حال آنکه بارهای حجیم و با وزن مخصوص کم بر مبنای ۲۲ تن محاسبه می شود که اجحافی در حق صاحب کالا است.

- ضریب ۰/۷۵ تا ۱/۲۵ به چه مبنائی تخصیص می یابد. بطور معمول راه ها دارای مسیرهای هموار، نیمه کوهستانی، تپه ماهور و صعب العبور می باشد و لذا نبایستی تمامی مسیر مشمول ضریب بالاتر باشد با در نظر گرفتن این ضرایب پیچیدگی محاسبه کرایه حمل بیشتر می شود.

- نوع کامیون، سال ساخت و سایر مشخصات تاثیری در کرایه حمل ندارد و کامیون با ۲۰ سال سابقه همان کرایه حمل کامیون های نو و گران قیمت از نظر سرمایه گذاری را دریافت می کنند. این امر اشتیاق باربران را به نوسازی کامیون ها کاهش بسیار می دهد.

- در برقراری این سیستم تعیین کرایه حمل هیچ یک از طرفین ذینفع مشارکت نداشته اند. قاعدتاً بایستی نمایندگان شرکت های حمل و نقل و شرکت های صاحب کالا و همچنین نمایندگان اتاق های بازرگانی در تصمیم سازی به این اهمیت مشارکت داشته باشند.

- آنچه ذکر شد معایب این روش در اجرا می باشد ولی در اصل این روش بصورت یک روش دستوری است که از بالا به پایین دیکته می شود بنابراین وجاهت لازم را از نظر تامین منافع طرفین ذینفع ندارد و تنها کسانی که از آن منتفع می شوند بنگاه های باربری و سازمان پایانه ها هستند. قابل توجه است که از رقم کرایه حمل کالا حدود ۱۲ تا ۱۳٪ از طرف بنگاه های باربری کسر می شود که شامل ۴٪ سهم سازمان پایانه ها و بقیه حق العمل بنگاه و بیمه و سایر موارد می باشد.

- در تعیین کرایه حمل با استفاده از روش تن کیلومتر در مواردی حتی این روش ممکن است بسیار بالاتر از کرایه حمل های مورد عمل در حال حاضر باشد که این روش بشدت قیمت تمام شده حمل را بالا می برد.

- و بالاخره روش توافقی بین صاحب کالا و حمل و نقل کننده که همیشه بهترین روش برای تعیین کرایه حمل بوده با استفاده از روش فوق ملغی شده و روش دستوری جایگزین آن شده است.

۳- پیشنهادات برای حل معطل حمل و نقل

برای حل اصولی مشکل حمل و نقل مواد معدنی (و احیانا هر یک از کالاهای دیگر) راه حلی بایستی اندیشیده شود که شامل تامین حداقلی از منافع طرفین این معامله باشد و نقش دولت و دستگاه‌های مسئول فقط بایستی به عنوان کمک کننده و ناظر بی طرف در اجرا و ایجاد تسهیلات برای اجرای آن و در نهایت داور اختلافات فیما بین باشد. راه حل پیشنهادی شامل دو بخش می باشد:

الف - راه حل دراز مدت که شامل توسعه حمل و نقل ریلی به میزان حدود ۵۰٪ ظرفیت حمل و نقل کشور می باشد. البته این امر مستلزم سرمایه گذاری بسیار سنگینی است و لذا امکان اجرای آن در کوتاه مدت وجود ندارد ولی در هر حال بایستی این بخش در دستور کار دولت قرارگیرد تا با ایجاد زیر ساخت‌های لازم در آینده میان مدت تا بلند مدت مشکل حمل و نقل را برطرف نماید.

لازم به ذکر است که منظور از ایجاد و توسعه شبکه حمل و نقل ریلی فقط توسعه خط آهن بین مبادی و مقاصد مختلف کشوری نیست بلکه شاید حتی از آن مهمتر ایجاد زیرساخت‌های لازم در ایستگاه‌ها برای تسهیل حمل و نقل و همچنین اتصال مبادی و مقاصد مهم حمل کالا بطور مستقیم به شبکه ریلی کشور است که جزئیات این برنامه بایستی با همکاری مسئولین دولتی و تولیدکنندگان کالاهای مورد حمل و نقل مورد توافق قرار گیرد تا از سرمایه گذاری بی مورد جلوگیری شود.

با اجرای این امر از فشار بر حمل و نقل جاده کاسته شده و امکان نوسازی حمل و نقل جاده‌ای کشور فراهم خواهد شد.

ب- راه حل کوتاه مدت تا میان مدت

- در کوتاه مدت بایستی دستگاه‌های دولتی با احساس مسئولیت در تدارک پیش نیازهای حمل و نقل کشور جدیت نمایند. این امر شامل تامین نیازهای حمل (لاستیک، سوخت، روغن، لوازم بدکی) به قیمت‌های عادلانه و جلوگیری از ایجاد بازار سیاه برای آن می باشد.
- در عین حال بایستی با لغو برنامه تن کیلومتر دستوری، شرایط لازم برای اجرای روش توافقی مجددا احیا گردد.
- یکی از بزرگترین معضلات حمل و نقل جاده‌ای کشور موضوع خود مالکی کامیون‌های کشور است. اجرای این روش کشور را از داشتن شرکت‌های حمل و نقل مسئول در مقابل طرف مقابل محروم کرده است. اجرای روش خود مالکی به معنای آن است که راننده / مالک کامیون هرگاه حمل کالایی به صرفه او بود آنرا حمل می کند و وقتی نخواهد، کار نمی کند. یعنی این که مالک کالا که در مقابل مشتریان خود مسئولیت دارد هیچ اطمینانی به تحویل به موقع کالا به مشتری خود نخواهد داشت مگر آنکه عنان اختیار تعیین گرایه حمل را به راننده و بنگاه باربری بسپارد.
- مسئولین محترم بایستی هم خود را مصروف ایجاد تعداد قابل توجهی شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای با تنوع نوع کشنده‌ها شامل اتاقدار، کفی، کانتینری و کمپرسی و ... بنمایند و امتیازات ویژه‌ای از نظر تامین مایحتاج آنان به عنوان مشوق قایل شوند. بدون حل این مسئله امکان حل کامل مشکل حمل و نقل جاده‌ای وجود ندارد.
- نوسازی وسایل حمل و نقل از اهم مسئولیت‌های دستگاه‌های ذیربط می باشد. با ناوگانی به شدت فرسوده که در سال‌های اخیر تعداد اندکی کامیون نو به آنها اضافه شده نمی شود انتظار داشت که کشور پهناوری چون ایران بتواند حمل و نقل خود را سازمان دهد.

- در کوتاه مدت بایستی راه ورود کامیون های دست دوم سالم با کارکرد متوسط (حدود ۷ سال) به کشور هموار گردد و به موازات آن راه ساخت و توزیع کامیون نو در کشور گشوده شود.
- برنامه ریزی برای تعداد کامیون مورد نیاز و جایگزینی کامیون های فرسوده از ضروریات طرح می باشد.
 - شبکه بانکی کشور بطور مسئولانه بایستی بخشی از نقدینگی لازم را برای ایجاد شرکت های حمل و نقل کشوری و تامین نیازهای مالی آنها برای خرید کامیون فراهم نماید.
 - و بالاخره بهینه سازی شبکه ریلی موجود بسیار حیاتی می باشد در صورتی که این بهینه سازی انجام نشود ایجاد شبکه مدرن جدید ریلی دردی را دوا نخواهد کرد و در کوتاه مدت با بهینه سازی شبکه موجود می توان انتظار داشت که میزان حمل کالا از شبکه موجود به دو برابر افزایش یابد.
- با اجرای پیشنهادات فوق و تصویب آنها در جلسات شورای عالی هماهنگی با محوریت وزارت راه و شهرسازی می توان انتظار داشت گره حمل و نقل معدنی کشور گشوده شود. در غیر این صورت با تراکم و انباشت مشکلات بیشتر، بایستی در انتظار یک بحران واقعی بود.

پیوست: آمار دریافتی از وزارت صمت در رابطه با میزان حمل و نقل مواد معدنی در کشور



بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته کانی های صنعتی خانه معدن ایران

محل تشکیل جلسه: آنلاین از طریق اسکایپ	ساعت شروع: ۱۲	ساعت خاتمه: ۱۳
موضوع جلسه: افزایش قیمت تولیدات مواد معدنی اعضا کمیته	تاریخ جلسه: ۱۳۹۹/۱۲/۱۱	

حاضرین جلسه

جلسه کمیته کانیهای صنعتی خانه معدن ایران راس ساعت ۱۲ مورخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۱ با حضور اکثریت اعضا از طریق فضای مجازی به منظور اتخاذ تصمیم نسبت به موارد مطروحه در دستور جلسه به شرح زیر برگزار گردید.

شرح جلسه

آنچه در کمیته کانیهای صنعتی خانه معدن ایران گذشت:

اعضا کمیته پس از استماع دستور جلسه و بررسی وضعیت موجود در خصوص نرخ افزایش کالاهای مورد استفاده در معادن و کارخانجات فرآوری شامل افزایش قیمت نگهداری ماشین آلات معدنی، تجهیزات و لوازم یدکی ماشین آلات معدنی و به تبع آن افزایش نرخ پیمانکاریهای معدنی، انواع لاستیکهای مورد استفاده اعم از تسمه نقاله و دینام و غیره، انواع روغن، تجهیزات و لوازم یدکی ماشین آلات خطوط خریدایش و فرآوری، مواد ناریه مصرفی، افزایش حقوق دولتی (با توجه به اصلاح حقوق دولتی مصوب شورایعالی معادن که بیش از ۵۰۰ درصد می باشد) و افزایش حقوق و دستمزد حدوداً ۳۵٪ که در مجموع موارد فوق بطور متوسط بیش از ۸۵٪ افزایش را نشان می دهد، به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱- کلیه معادنی که تاکنون تولیدات آنها با نازلترین قیمت در اختیار کارخانجات تولیدی قرار گرفته (از جمله

شرکت استقلال آباد، شرکت تعاونی بازتاب مهر «معدن مهران» و سایر معادن شمال استان فارس شامل

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته کانی های صنعتی خانه معدن ایران



معادن گلدشت، دیرگدازان، زیتون، الهه پارس، ایساتیس، زاگرس، عقیق و معادن محلات، استان همدان و قزوین) برای اصلاح قیمت‌ها نسبت به قیمت پایه ۹۹ و افزایش سال جدید حداقل ۶۵٪ به فراخور خواص شیمیایی و فیزیکی محصولات معدنی، افزایش قیمت را اعمال نمایند.

۲- معادنی که تولیدات آنها قبلاً از اصلاح قیمت برخوردار گردیده‌اند افزایش قیمت را با توجه به خواص ماده معدنی مربوطه حداقل ۴۵٪ منظور نمایند.

۳- محاسبه قیمت کلیه کانی‌های صنعتی که به صورت فراوری شده و پودرهای میکرونیزه تولید می‌گردند حداقل با ۲۵٪ افزایش نسبت به سال ۹۹ صورت پذیرد.

۴- با توجه به اینکه تهیه کلیه کالاهای مصرفی اعم از لوازم و قطعات یدکی، مواد ناریه و غیره و حمل داخلی معادن نقدی می‌باشد، زمان بازپرداخت فروش مواد معدنی بصورت حداکثر یک‌ماهه مورد تصویب اعضا قرار گرفت.

مصوبات

ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت
۱			
۲			