

کمیته حمل و نقل اردیبهشت 1398

اسامی حاضرین

جناب آقای مهندس قلعه، جناب آقای دکتر جوانمردی، جناب آقای دکتر سبزعلی، جناب آقای امیری، جناب آقای عیقلو، جناب آقای اشرفی، سرکار خانم دکتر رکنی

شرح جلسه

نشست کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران با موضوع بررسی اقتصاد حمل و نقل در بخش معدن و راهکارهای مدل سازی در جهت تسهیل حمل و نقل مواد معدنی در روز سه شنبه 31 اردیبهشت 98 از ساعت ۱۱ تا ۱۳ در محل خانه معدن ایران تشکیل جلسه داد.

جناب آقای دکتر جوانمردی، کارشناس کمیسیون حمل و نقل ولجستیک اتاق بازرگانی، گفت:

از سالیان گذشته اختلافاتی بین شرکت های آهن و فولادی بر سر قیمت گذاری وجود داشت تا در نهایت ایمیدرو با ابداع فرمول محاسبه قیمت، این مشکل را حل کرد، لذا بایستی بین شرکت های حوزه حمل و نقل و شرکت های معدنی نیز توافقاتی در خصوص مبنای قیمت گذاری حمل مواد معدنی صورت گیرد. در تمامی کشورهای توسعه یافته، حمل و نقل مواد معدنی بر پایه راه آهن است، این در حالی است که در سالیان گذشته هزینه های حمل و نقل جاده ای به شدت افزایش یافته است. مهم شرکت های معدنی و هم شرکت های حمل و نقل در بورس حضور دارند، اگر روند قیمتی شرکت های معدنی و فولادی را در نظر بگیریم، شاید در حدود 10 برابر افزایش یافته است، اما شرکت های حمل و نقل ثابت مانده اند. حمل و نقل ریلی یک گلوگاه بر سر راه توسعه بخش معدن است، اقتصاد حمل و نقل ریلی باید بازآفرینی شود.

سرکار خانم دکتر رکنی مدیر و دبیر اجرایی خانه معدن ایران ضمن اشاره به آمار مطالعه شد در خصوص حمل ریلی در کشور گفت: بر پایه گزارش تهیه شده توسط کمیسیون معدن اتاق ایران میزان حمل ریلی مواد معدنی و صنایع معدنی در سال ۹۶ تنها ۷ درصد بوده (فقط، هرصد مواد معدنی، معادل ۲۰ میلیون تن) و سهم جاده ای، ۹۳ درصد خواهد بود؛ درحالیکه این رقم می بایستی تا افق ۱۴۰۴، که میزان تولید مواد معدنی به ۷۰۰ میلیون تن می رسد، سهم ۳۰ درصدی از حمل مواد معدنی را در کشور بخش ریلی عهده دار باشد که در غیر اینصورت حمل ریلی از جابجایی مواد معدنی در سال ۱۴۰۴ تنها ۴۰ میلیون تن خواهد بود!!

مدیر و دبیر اجرایی خانه معدن ایران افزود: در سال ۹۶، هزینه احداث یک کیلومتر خطوط ریلی در کشور معادل ۱/۳، میلیون دلار بوده است و با توجه به نیاز

۲۵۰۰۰ کیلومتری خطوط ریلی جهت حمل بار معادن تا سال ۱۴۰۴، و از آنجاییکه تنها ۱۲۰۰۰ کیلومتر خطی ریل در حال حاضر در کشور موجود بوده و با کسری ۱۳۰۰۰ کیلومتری خطوط ریلی مواجه ایم، لذا به سرمایه ۱۸ میلیارد دلاری بدون تجهیز ناوگان و فقط در بخش احداث خطوط تا سال ۱۴۰۴، نیازمندیم، ضمن اینکه در جهت تکمیل حمل و نقل ریلی و جاده ای زنجیره ارزش سنگ آهن تا فولاد به 5/5 میلیارد دلار سرمایه گذاری تا افق ۱۴۰۴ نیازمندیم.

در ادامه جناب آقای دکتر سبزعلی مدیرعامل شرکت لیزینگ کارآفرین عنوان کرد:

اقتصاد بر اساس عرضه و تقاضا است. موضوع حمل و نقل مواد معدنی متولی ندارد. کانتری ریسک (country risk) ما در حدود 7 درصد است، با این میزان طبعاً سرمایه گذاری اتفاق نخواهد افتاد.

جناب آقای امیری کارشناس حوزه راه آهن نیز گفت:

باید صرفه اقتصادی ایجاد کنیم، شاید بتوان گفت در حال حاضر تنها حمل مواد معدنی برای فعالان حوزه حمل و نقل صرفه دارد. پتانسیل بسیار خوبی در چابهار و خواف داریم. بخش معدن می تواند از پروژه های اولویت دار راه آهن در حوزه خود مشارکت داشته باشد. پیشنهاد می دهیم یک کنسرسیوم سرمایه گذاری در خصوص تامین مالی طرح های حمل و نقل مواد معدنی تشکیل گردد.

در ادامه جناب آقای عیقرلو، دبیر فدراسیون حمل و نقل کشور گفت:

خانه معدن ایران می تواند متولی تشکیل کارگروه های مشترک تجاری بین بخش معدن و بخش حمل و نقل گردد و خود معادن در زمینه حمل ریلی مواد معدنی خود سرمایه گذاری کنند.

هم چنین جناب آقای اشرفی کارشناس حوزه حمل و نقل جاده ای گفت:

اگر وارد مباحث کلان شویم، کار بسیار سختی خواهیم داشت. در بخش حمل جاده عملاً به دلیل قیمت گذاری دولتی، دست فعالان بسته شده و صرفه زیادی وجود ندارد.

پیشنهاد می دهیم بصورت مدل گلخانه ای طرحی جامع برای حمل سنگ آهن خواف به چابهار بدهیم که قابل تعمیم به سایر معادن نیز باشد. هم چنین فریم ورک ارتباط دولت با این طرح مشخص گردد.

کاپیتان خشایار تیموری پور مدیرعامل شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در این جلسه گفت: سرمایه گذاری در حمل و نقل بسیاری از صنایع توجیه ندارد. رانت ها، اختلاف نرخ ها و .. باعث شده صنایع ضعیفی داشته باشیم. این کمیته می تواند چهارچوب واقعی جهت تخمین هزینه های سرمایه گذاری این طرح استخراج کند.

معادن کوچک و متوسط نیز باید از مزایای حمل و نقل ریلی برخوردار شوند.

در ادامه این نشست جناب آقای مهندس قلعه نماینده ی طرح ریلی کرمان-سیرجان، ضمن ارائه پاور پوینت محتوی داده های مفید جهت جلسه گفت: پروژه های حمل و نقل ریلی به شدت برای صاحبان بار توجیه پذیر است. اولین

تاریخ:  
98/2/31

صورتجلسه کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران



قرارداد حمل ریلی بخش معدن در کرمان به طول 170 کیومتر با مشارکت شرکت گل گهر بسته شد. بر طبق برنامه افق 1404 حمل ریلی باید به سهم 30 درصدی برسد که مصرف سوخت آن نیز نسبت به جاده ای بسیار کمتر است.

مصوبات جلسه

ردیف	موضوع	مسئول اجرا / پیگیری	مهلت
1			
2			

کمیته حمل و نقل شهریور 1398

اسامی حاضرین

آقای جوانمردی، آقای مهندس بهرامن، آقای عیقرلو، آقای مرادلو، دکتر تقی زاده، آقای امیری، آقای تنیده

### شرح جلسه

#### آنچه در کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران گذشت

کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران، حول محور راهکارهای تامین زیرساخت برای حمل و نقل مواد معدنی در افق 1404 تشکیل شد.

در ابتدای جلسه آقای جوانمردی ضمن تشریح مشکل موجود برای افق 1404 در زمینه حمل و نقل مواد معدنی به خصوص فولاد پرداخت وی گفت: بزرگترین چالش در این افق بحث حمل و نقل و لجستیک است.

مهندس بهرامن: همانطور که می دانیم جابجایی فقط مربوط به آهن و فولاد نیست. در حال حاضر نزدیک به 500 میلیون تن مواد معدنی در حال استخراج است. اگر میزان جابجایی را در نظر بگیریم در حدود 70-80 میلیون تن سنگ آهن از طریق ریل حمل می شود.

برای سنگهای تزئینی 11 میلیون تن حمل داریم که همه اش جاده ای است. اگر برای حمل و نقل جاده ای عوارض برقرار شود همه این فعالین به این روش زمین خواهند خورد.

خانه معدن ایران بر اساس مطالعات آینده پژوهی این گونه نشست ها را استارت زده است. یکی از زیر مجموعه های خانه معدن ایران در حال اجرای پایلوت خطوط آنتی ریلی است.

امیدواریم خیلی زود اجرایی شود و به ریل مرکزی وصل شود و سایر معادن اطراف نیز در بر گرفته شوند. برای خطوط جدید باید بتوانیم معادن کناری را در نظر بگیریم تا بتوانیم کمترین مسیر را برای پوشش همه آنها داشته باشیم. به غیر از فولاد سایر بخشها هم هستند. معادن سنگ همه در جاده حمل می شوند. ما همیشه به صورت موضعی مشکلات را حل کرده ایم. امروز با کاهش حجم بار 20 درصدی در منطقه خواف مواجه هستیم.

با دستورالعمل اخیر که دولت صادر کرده است، بلافاصله بسیاری از کامیون ها با مشکل بار مواجه شدند.

تصمیم های نادرست می تواند آسیب های بسیاری به بدنه ی صنعت بزند. صنعت حمل و نقل بسیار با اهمیت است و شوخی نیست. باید برای گستره فعالیت های معدنی و صنعتی با بخش حمل و نقل همکاری و همفکری نماییم. گذشته را بایستی بروز کنیم و نقشه راه را مشخص نماییم.

ما در بحث حتی شن و ماسه اصلا این موارد را ندیدیم. باید بدانیم که ماهیانه 2.5 میلیون متر مکعب فقط در تهران حمل و نقل شن و ماسه داریم. اگر تعطیل شود ببینید که چه فاجعه ای پیش خواهد آمد.

متأسفانه عدم اطلاعات کافی و نداشتن آمار بجا، باعث تحمیل هزینه های هنگفت به جامعه می شود که اصطلاحاً گفته می شود هزینه تمام شده در ایران بسیار بالاست. اگر آدرس اشتباه بدهیم تصمیم ساز اشتباه می کند و فاجعه اتفاق می افتد هر ماده معدنی حداقل دو بار حمل می شود یکی تا محل فرآوری و دیگری از محل فرآوری تا محل بعدی.

خانه معدن ایران اراده کرده است تا توسعه صنعت حمل و نقل را در بخش معدن کلید بزند.

با این رویه، مطمئن باشید سال دیگر جاده خواف بسته است. باید مواد برسد به کارخانه ها. اگر راهی پیدا نکنیم مطمئن باشید همه چیز قفل می شود. در خصوص اطلاعات جاده ای، با انجمن بتن وارد مذاکره شده ایم برای ساختن جاده های بتنی، ما صرفاً پیشنهاد دهنده هستیم چرا که متخصص و متولی کار نیستیم. امروزه، کشور های پیشرفته کار رویه های بتنی را انجام می دهند. اتفاقاً کشور های ضعیف و توسعه نیافته به فکر مواد نفتی و قیر هستند. ما پیشنهاد دهنده هستیم و متولی وزارت راه و شهرسازی است. ما صادرات سیمانمان در حال کاهش است چراکه کشورهای همسایه در حال احداث کارخانه های سیمان هستند. بنابراین ما مازاد تولید نیز داریم. بهتر است تا قبل از قفل شدن این صنعت نیز به فکر باشیم و خود را از نفت برهانیم.

آقای عیقرلو: خبر خوبی داریم و آن اینکه آقای دکتر تقی زاده به عنوان دبیر انجمن های حمل و نقل ریلی سمت دارند و از آنجاییکه ایشان دولتی هم بوده اند این مدل اتفاقات باعث ارتقای سطح همکاری های انجمن ها و دولت ها می گردند.

آقای مرادلو: در صنعت حمل و نقل ریلی متأسفانه بسیار عقب افتاده هستیم. این به ضرر صاحبان بار است. امروز، دوره رقابت است. معدن در کشور ما یک صنعت جوان است، بار آن پر حجم است. صنعت ما صنعت کوچکی هست اما سالیانه 2 میلیون تن جابجایی داریم. یک مدیریتی نیاز داریم در زمینه حمل و نقل که در رقابت با ترکیه که سوختی با 15 برابر قیمت ما استفاده می کنند، قیمت تمام شده خرید ما از ترکیه از قیمت سر معدن خودمان بیشتر است. ما لاستیک با قیمت دولتی وارد می کنیم. و توزیع کننده با قیمت های بالاتر به کامیون دار میفروشد و این به ضرر من تولید کننده است چون این کار امکان افزایش قیمت را از من میگیرد. این کار مخل تولید است.

مشکلات ریشه ای است و باید از ریشه حل شود. ما تولید کننده ها هم جزو مردم هستیم.

معلومه که سیاست گذار متخصص همه چیز نیست. ما باید به آنها خوراک بدهیم. این مشکلات را با توصیه های انجمن ها و تشکل ها به متولیان و سیاستگذاران حل می گردد.

دنیا، دنیای رقابت است. در زمینه صادرات باید قیمت های حمل و نقل قابل رقابت بشود. این کار مگر با حمل و نقل ریلی ممکن نیست.

عیقرلو: هفته گذشته جلسه ای در چابهار داشتیم و خواسته شد که 1000 کامیون برای حمل و نقل در چابهار موجود شود. اما گفته شد ما در چابهار 50 راننده کامیون هم نداریم. به طور کلی این در کشور یک مشکل است ما راننده کامیون #حرفه ای نداریم. شخص ممکن است کشاورز باشد و در فصول بیکاری دست به رانندگی بزند بنا بر این مشکل حمل جاده ای، این نکته هم هست.

دکتر تقی زاده:

ضمن تشکر از برگزاری چنین جلساتی، بخش دولتی باید بستر را فراهم نماید تا بخش خصوصی بتواند با اطمینان سرمایه گذاری و عمل کند.

مسائل گفته شده کاملاً درست و بجا هست. در آینده ما مشکلات جدی خواهیم داشت نه تنها در بخش معدن که بخش صنعت نیز همین است. سال 96 با آقای جهانگیری جلسه ای

داشتیم که در آن پیش بینی کردیم که از سال 97 تعداد کشته های جاده ای بیشتر خواهد شد و این به دلیل افزایش تردد های جاده ای در حوزه باربری است. متأسفانه راه آهن بسیار ضعیف است. چه در بعد مسافر و چه در بعد بار. شرکت های زیر مجموعه فولاد در بحث سنگان آمدند و گفتند کنسرسیومی تشکیل می دهیم و خط دوم سنگان بافق را می سازیم که یک پروژه ایده آل بود هم سرمایه گذاری بود و هم تقاضا همراهش بود. این نامه بیش از سه سال است که در راه آهن مانده است چرا که سیستم اداری راه آهن مریض و بیمار است. در مقاله ای در مجله مربوط به حمل و نقل ریلی نوشته ام که مشکل راه آهن مشکل پول نیست. مشکلات دیگری است که به تفصیل گفته شد.

عقبر لو: شما ببینید یک کامیون 25 تن بار می برد و یک راننده می خواهد ، اما برای ریل شما میتوانید 50 تا واگن چند ده تنی را با یک راننده حمل نمایید. علاوه بر آن خط آهن نیاز به نگهداری های با دوره های کوتاه مدت نیز ندارد. مهندس بهرامن:

ما این موارد را اعلام می کنیم. و رسماً در شورای سران سه قوه نیز مطرح می نمایم. در جلسه ای در مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز گفته شد که ما فعلاً به هر دلیلی خیلی از دنیا در اینموارد عقب هستیم. بیایید فرا ملی نگاه کنیم ما مبالغی از چین طلب داریم چرا نیایند این کار را هندل کنند؟ گفتند مگر ما نمی توانیم گفته شد اگر میتوانستیم که انجام داده بودیم.

تقی زاده: 25 سال پیش بحثی مطرح شد که هندی ها بیایند و راه آهن شمال به جنوب را احداث نمایند. متأسفانه هیات مدیره راه آهن به ما گفتند چرا هندی ها! خودمان میتوانیم!

مرادلو: مشکل ما این هست که مدیران ما متخصص نیستند. متأسفانه مدیران در بیشتر مواقع سفارشی هستند که کاری را نیز بلد نیستند. اکنون باید تحولی در کشور در زمینه مدیریت انجام بشود.

مهندس بهرامن: در خانه معدن ، روند با اینصورت است که هر خروجی که از یک کمیته بیرون می آید مستقیماً به متولی و شخص مورد نظر می رسد و پیگیری نیز می شود. ما به صورت موردی و خاص از نظریات کمیته های خودمان دفاع می کنیم. ما آینده را با آمار در اختیار دولت و حاکمیت قرار می دهیم. ما مسئولین را می توانیم به حرکت درآوریم.

کمیته باید از ما بخواهد و ما مسائل را مطرح میکنیم. امیری: همه واقف به مشکلات هستیم. در بخش حمل و نقل باید یک محموله را از نقطه ای به نقطه دیگر برسانیم. ما یکسری امکانات داریم و یکسری محدودیت ها داریم. هر معدنی مشکلات خاص خودش را دارد. اما بایستی کار خود را انجام بدهیم. هر معدنی باید با یک تیم حمل و نقلی کار بکند. یعنی خودشان را گرفتار این کار ها نکنند. معدن یک مدل حمل و نقل ترکیبی می خواهد. این یک مجموعه می خواهد. این تیم حمل و نقلی می تواند در این چارچوب ها کار کند.

مهندس بهرامن: ما در بحث فرورودری، هم در حوزه داخلی و هم در حوزه خارجی فرورودر مخصوص داشته ایم و داریم. این یک روش است که باید جا بیوفتد. اما از آن طرف هم باید زیر ساخت آماده باشد یعنی مثلاً بار من اگر بخواهد به یک نقطه برود ما کاری به حمل آن نداشته باشیم و فرورودر بای کمترین قیمت را در بحث حمل و نقل ترکیبی داشته باشیم.

در این راه نیز ما با استارتاپی هایی به توافق رسیدیم که در حال کار هستند. اما با کل قضیه کاملاً موافقیم و اعتقاد داریم این یک اتفاق خوب است اما اتفاقی برای حال و فعل است، برای آینده باید فکری کرد. باید اطلاعات درست به تصمیم گیرنده بدهیم تا بتوانند درست تصمیم بگیرند.

عقبرلو: ما در بحث حمل و نقل چند کار داریم اول اینکه انجمن ریلی از طریق کمیته باید مسائل را با مستندات به رسانه ها منتقل کنید، یکی اینکه در شورای گفتگو اینکار مطرح شود و دیگری به مرکز پژوهش های مجلس داده شود و اگر جلسه ای هم ترتیب داده شود که مسئولین راه و شهرسازی و صمت به هم مرتبط شوند خیلی از مسائلمان پیش می رود.

تقی زاده: در بحث راه آهن، مسئولیت زیر ساخت با دولت و سازمان راه آهن است و حمل و نقل و اجرا در سیستم بخش خصوصی است. متأسفانه در سیستم راه آهن سیستم ان وجود ندارد که بخش مطرح خصوصی در کنار دولت بتواند کار کند.

بهرامن: ما این موارد را در شورای سه قوه بررسی می کنیم و مطرح می

نماییم. نهایتاً می توانیم با دولت های خارجی مثل چین و کشورهای مشابه وارد مذاکره شویم. سرمایه گذاری زیر ساختی باید حتماً انجام شودحالا به هر طریق ممکن. ما دائماً پیگیر هستیم. مساله فورس و زمان کوتاه است. ما پیگیری خود را انجام خواهیم داد.

آقای تقی زاده: من اعتقاد دارم بخش خصوصی آنقدر باید قوی باشد که بتواند حتی وزیر نیز تعیین کند. باید به صراحتاً مطرح کنیم باید نظر خود را اعلام نماییم. جو سازی بسیار مثبت ساخت.

مشکلات راه آهن و راهکار ها را داریم که امروز رسانه ای می شود در مرکز پژوهش های مجلس نیز نظرات خود را اعلام می کنیم. به نظر من باید جلو تر که رفتیم حتی میتوانیم افراد کلیدی را پیشنهاد بدهیم.

بهرامن:

تا آدرس درست ندهیم تصمیم ساز نمیتواند کاری انجام دهد. برای کمیته نیز، رییس به ما اطلاعات کمیته را می دهد و ما این اطلاعات را به فرد درست منتقل می کنیم.

تنیده: ما در بخش خصوصی برای اولین بار خودروسازی آمیکو را 15 سال پیش راه اندازی کردیم. همین کار باعث شد قیمت ماشین های سنگین پایین بیاید و بایی شود در جهت ورود دیگران به کشور. در بخش ریلی نیز الان باید همین کار را بکنیم. باید بارگیر و بار انداز را نیز در کنار خط آهن داشته باشیم. چرا که خط آهن بدون بارگیر و بار انداز فایده ندارد.

بحث بعدی جلسه در خصوص شرکت تعاونی پیشنهادی متخصص حمل و نقل مواد معدنی بود که مقرر شد پس از موافقت کمیته پیگیری کار های آن انجام شود.

در نهایت مقرر شد اطلاعات مواد معدنی و سیستم حمل و نقل بین انجمن ها منتقل شود تا بتوان تصمیمات درست تر را بر اساس آمار گرفت.

#### مصوبات جلسه

ردیف	موضوع	مسئول اجرا / پیگیری	مهلت
1			
2			

### اسامی حاضرین

آقای دکتر طلوعی، آقای دکتر صادق\_تخمه چیان، آقای دکتر جوانمردی، خانم دکتر رکنی،

### شرح جلسه

کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران با حضور دکتر صادق\_تخمه چیان، معاون محترم حمل و نقل داخلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران برگزار شد.

این جلسه با حضور اعضای محترم هیات ریسه فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و اعضای کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران برگزار شد.

در ابتدا دکتر تخمه\_چیان از معاونت حمل و نقل داخلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران به ارائه پاورپوینتی در خصوص امکانسنجی توسعه خطوط آنتی و توجیه اقتصادی آن برای معادن به همراه مثالهایی در این خصوص پرداخت. از جمله مباحث عنوان شده در پاور ارائه شده شامل قوانین و آیین نامه های مربوطه و همچنین مراحل کار احداث یک خط آنتنی به تفصیل شرح داده شده است. پس از آن موضوع دوم امکانسنجی تاسیس یک شرکت تعاونی\_حمل و نقل مورد بحث قرار گرفت.

دکتر جوانمردی مشاور فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران نیز در این خصوص گفت: می توان یک شرکت تعاونی در حوزه حمل و نقل ایجاد کرد چرا که شرکت های متفرقه دچار مشکلات عدیده ای هستند.

عیقرلو دبیر کل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران گفت: شرکت تعاونی از تمام امتیازات دولتی برخوردار است و درآمدزایی بالایی نیز دارد.

دکتر\_طلوعی، رئیس انجمن صنفی حمل و نقل ریلی:

اگرچه می توان این کار را انجام داد اما شرکت های حمل و نقل تخصصی، به نظر می رسد بهتر بتوانند این کار را دنبال کنند. اگر بتوان مثلا 2-3 میلیون تن بار را ضمانت کرد بسیاری از شرکت ها وجود دارد که می توانند آفر های خوبی ارائه بدهند.

رکنی، مدیر و دبیر اجرایی خانه معدن ایران:

ایده تشکیل تعاونی حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران و فدراسیون حمل و نقل و لجستیک، زمانی به ذهن ما رسید که بخش بزرگی از فعالین معدنی با موج اول و موج دوم اعتصاب های سراسری کامیون داران در خرداد و مهر 97 که بیش از 30 استان ایران و 236 شهر را دربرگرفته بود، دست به گریبان شدند و طی این مدت مشکلات بزرگ و هزینه های بسیار سنگینی بر این حوزه تحمیل شد؛ بدنبال این بحران بر آن شدیم تا، با توجه به روند افزایشی میزان تولید مواد معدنی در کشور و توجه به این مهم که تناژهای میلیونی نیاز به حمل و نقل فوق پیشرفته دارد و دقیقا به همین دلیل است که کشورهای صاحب نام در تولید مواد معدنی، در صنعت حمل و نقل نیز به صورت



تخصصی و صرفاً برای حمل مواد معدنی سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی خاص کرده‌اند که باعث می‌شود هزینه‌های حمل‌ونقل مواد معدنی متناسب با میزان و مسافت جابه‌جاشده، از قیمت‌های کمتری برخوردار باشد.

عیقرلو در ادامه گفت: قرار نیست سرمایه‌گذار وارد مدیریت این تعاونی شود، قاعدتاً فدراسیون مدیریت تعاونی را با توجه به تجربه و سبقه‌ی خود پیگیری می‌کند.

دکتر طلوعی:

لزوماً تملک همه زنجیره تامین سودآور نیست. فرض کنید شرکت تعاونی تشکیل شده است. یا باید از سیاست‌های شما تبعیت کند که در این صورت ضد بهره‌وری است و یا باید سیاست تولید ثروت را پیش برد که با اهداف شما زاویه دارد.

در ادامه بر سر توسعه سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی مباحثی مطرح شد و در ادامه آن آقای دکتر طلوعی پیشنهاد داد که در صورتی که راه آهن و بخش معدن کشور با وزارت نفت بر سر سرمایه‌گذاری در این حوزه به نتیجه برسند، می‌توان این قضیه را به راحتی کنترل کرد و توسعه خطوط ریلی آنتنی را بر اساس تبصره‌های موجود داشت.

در ادامه جلسه حضار در خصوص خود مالک بودن کامیون‌ها و مشکلات موجود که در این موضوع وجود دارد صحبت کردند و بوجود یک تعاونی حمل و نقل معدنی فراگیر که هم از امکانات وزارت تعاون استفاده کند و هم از امکانات دولتی سایر وزارت خانه‌ها. دکتر رکنی: خانه معدن ایران در صدد است که تمام موانع ممکن بر سر راه تولید مواد معدنی را حتی الامکان حذف کرده و هدف این کمیته هم این است که در خصوص حمل و نقل معدنی تسهیلاتی ایجاد شود.

جلسه در ساعت 17:30 به پایان رسید

مصوبات جلسه

ردیف	موضوع	مسئول اجرا / پیگیری	مهلت
1			
2			