

بسمه تعالی
 صورتجلسه
 کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



محل تشکیل جلسه: خانه معدن ایران		ساعت شروع: ۱۴		ساعت خاتمه: ۱۶	
موضوع جلسه: پیگیری آخرین اقدامات اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص محوطه محصولات معدنی		تاریخ جلسه: ۲۴ اردیبهشت ۱۴۰۲			
حاضرین جلسه					
آقایان مهندس بهرامن، رئیس خانه معدن ایران، دکتر منصور، دبیر اجرایی و مشاور محیط زیست و منابع طبیعی خانه معدن ایران، مهندس محمد عیقلو، دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، مهندس حاجی زاد عسکری، آقای دکتر کامران داستانی، مدیرعامل محترم منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، آقای مهندس معین الدین رازمند، مدیر برنامه ریزی منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، آقای اسماعیل پور					
شرح جلسه					
اهم مباحث مطروحه توسط حاضرین:					
جلسه با موضوع پیگیری آخرین اقدامات اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص محوطه محصولات معدنی و پیگیری آخرین اقدامات منطقه ویژه اقتصادی معدنی و فلزی خلیج فارس تشکیل و برخی مسائل با نماینده محترم منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس مطرح و توضیحات لازم ارائه شد.					
مصوبات					
ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت		
۱					
۲					

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیتہ حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



ساعت شروع: ۱۰ ساعت خاتمه: ۱۲ تاریخ جلسه: ۱۸ تیر ۱۴۰۲	محل تشکیل جلسه: خانه معدن ایران موضوع جلسه: ادامه پیگیری آخرین اقدامات اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص محوطه محصولات معدنی و پیگیری آخرین اقدامات منطقه ویژه اقتصادی معدنی و فلزی خلیج فارس
حاضرین جلسه	
آقایان مهندس عیقلو، دبیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و دبیر کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران، دکتر جوانمردی، مشاور فدراسیون حمل و نقل ایران، آقای دکتر معین الدین رازمند، مدیر برنامه ریزی منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، مهندس هاشمی، حوزه معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی، مهندس آراسته، مهندس غنی، نماینده شرکت جوانه، مهندس تخمه چیان، سرپرست اداره کل لجستیک شرکت راه آهن، مهندس باطنی، خانه معدن مازندران، مهندس یوسف رحیمی، مهندس علی صمدی آملی، سرکار خانم مرشد سلوک	
شرح جلسه	
مهندس عیقلو: دبیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و دبیر خانه معدن ایران هدف از این جلسه آخرین اقدامات اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص محوطه محصولات معدنی است. همانطور که میدانید به خاطر محدودیت های ریلی اکثر کالاهای معدنی و صنعتی ما چه وارداتی و چه صادراتی باید از مسیر دریا عبور بکنند. آقای هاشمی از اهدافشان در اداره کل سازمان بنادر و اقداماتشان توضیح می دهند. ✳️ مهندس هاشمی: از حوزه معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی سازمان بنادر در همه بنادر چه شمالی و جنوبی ظرفیت ها و زیر ساخت های مناسبی هم برای جذب سرمایه گذاری در سازمان و هم برای صادرات مواد معدنی با کشتی های سایز بزرگ ۸۰ و ۹۰ هزار تن دارد. آمادگی هر گونه جلسه ای با سرمایه گذاران را داریم. محوطه ۲۰۰ هکتاری شهید رجایی فقط برای صادرات مواد معدنی است و سالیانه به طور میانگین ۲۰ میلیون تن صادرات داشته ایم. اخیراً هم به سرمایه گذاری ۱۸۰ هکتار زمین دادیم و قرارداد بستیم که طی ۳ فاز سرمایه گذاری را انجام دهد. در هر فاز ۶۰ هکتار زمین را ایجاد زیرساخت کند در فاز اول ۱۳ میلیون تن، فاز دوم ۲۴ میلیون تن و فاز سوم ۳۰ میلیون تن. فاز اول طبق برنامه ریزی انجام شده برای سال آینده و فاز دوم ۲ سال بعد از آن عملیاتی خواهند شد. ✳️ دکتر جوانمردی: مشاور فدراسیون حمل و نقل ایران نحوه استفاده از این وجوه اداره شده نزد سازمان بنادر به چه شکل است و تا الان چه میزان و کجا استفاده شده است؟ ✳️ مهندس هاشمی: وجوه اداره شده در ارتباط با تکمیل زیرساخت ها در حوزه بنادر و طرح های سرمایه گذاری شده در این حوزه بعد از عقد قرارداد نسبت به هر پروژه تخصیص پیدا میکند.	

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



✳️ مهندس عیقلو:

با توجه به درآمدهای سازمان بنادر و هزینه هایی که وجود دارد امروز مبالغی که از وجوه اداره شده موجود است تکافوی هیچ پروژه ای را ندارد. اولویت سازمان بنادر و حاکمیت با توجه به کریدور شمال - جنوب در حال حاضر خرید شناور و بعد از آن کشتی مسافری است و برای این موضوع آمادگی تامین مالی دارند. اولویت بعدی خرید کانتینر است. سازمان بنادر به هر شرکتی که با تولید کننده داخلی کانتینر قرارداد ببندد، از وجوه اداره شده کمک میکند. سایتی وجود دارد در سازمان بنادر که در آنجا اطلاعات کامل درباره این وجوه وجود دارد. امروز بودجه وجوه اداره شده تکافوی توسعه دریامحور را ندارد. ما از صندوق توسعه ملی انتظار داریم نقدینگی خوبی برای ساخت کارخانه کشتی و سرمایه در گردش پیش بینی بکنند.

✳️ مهندس هاشمی:

با توجه به پتانسیل های معدنی که در استان های مرکزی و متمایل به جنوب و پتانسیل های حمل و نقل ما که در بنادر وجود دارد، تشکیلات مصوبی مرتبط با جذب سرمایه برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی و یا مشارکتی وجود دارد. درخواست هایشان را بندر مربوطه یا به اداره کل امور اقتصادی و سازمان مناطق دریانوردی ارائه کنند و پس از بررسی حتماً فرآیند سرمایه گذاری آنها تسریع میشود.

✳️ دکتر رازمند:

مدیر عملیات منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس منطقه ویژه به لحاظ موقعیت جغرافیایی خیلی خاص است و در منطقه استراتژی جهان است. به همین دلیل تمام سعی و تلاش ما فراهم کردن زیر ساخت های مناسب برای جذب سرمایه گذاری است. ۵ هزار هکتار زمین داشتیم برای سرمایه گذاری که ۲ هزار هکتار آن را واگذار کردیم و در حال انجام سرمایه گذاری هستند و ۳ هزار هکتار باقی مانده که در حال آماده سازی است برای جذب سرمایه گذار. همانطور که میدانیم نقطه قوت منطقه ویژه اقتصادی، دسترسی آسان به آب های بین المللی و منابع عظیم انرژی از قبیل گاز، نفت و نیروگاه برق و خطوط راه آهن را دارد.

در منطقه ویژه در حال برنامه ریزی برای تولید ۳۰۰۰ مگاوات برق هستیم و شرکت های بزرگی در حال فعالیت هستند ۲۰ شرکت سرمایه گذاری و ۵۰ شرکت در حال احداث و اجرا هستند از قبیل مادکوش، فولاد هرمزگان، فولاد کاوه، فولاد سیمین صبا فولاد و طرح پترو پالایشگاه شهید سلیمانی و فولاد مالک اشتر کلنگ زنی شده است. اساسی ترین و مهمترین دغدغه در کشور در حال حاضر بحث آب است و ما از پتانسیل دریا استفاده میکنیم و کارخانه های آب شیرین کن با ظرفیت ۳۶ هزار متر مکعب در روز در حال کار هستند پساب بندرعباس در حال انتقال به منطقه ویژه است و مشکلی از نظر آب نداریم. در بحث زیرساخت ها در حال پیگیری هستیم تا برای سرمایه گذاران تامین آب داشته باشیم.

تسهیلات بسیار خوبی در منطقه ویژه برای کسانی که میخواهند از ۳۰۰۰ هکتار زمین باقی مانده استفاده کنند وجود دارد به صورت ۳۰ درصد پیش پرداخت و ۷۰ درصد باقی مانده بعد از اجرای پروژه، بهره برداری و تولید. در منطقه ویژه آب، برق، گاز و مخابرات فراهم است. استفاده از معافیت های گمرکی برای وارد کردن تجهیزات و مواد اولیه و همچنین برای ورود کالاهای ساخته شده در خود منطقه ویژه به داخل کشور به میزان ارزش افزوده میتوانیم معافیت داشته باشیم. همچنین حمایت برای اخذ وام از طریق منابع داخلی و خارجی، مشاوره به سرمایه گذاران و انجام عملیات مجوز اشتغال برای کارکنان خارجی منطقه ویژه.

✳️ مهندس عیقلو:

در آینده نزدیک در بندر عباس یک متر زمین هم نمی توان پیدا کرد اگر امروز برای اخذ مجوز اقدام کنید برنده خواهید بود. رقابت بین سازمان بنادر و منطقه ویژه بسیار عالی است. قراردادهای سازمان بنادر از نوع BOT است به صورت طولانی مدت و با تسهیلات و در

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



منطقه ویژه بعد از اتمام پروژه سند مالکیت به نام سرمایه گذار داده خواهد شد.. در حال حاضر سرمایه گذارانی که با طرح های توجیهی سرمایه گذاری کرده اند و با توجه به این تورم دچار بحران و استیصال شده اند، به نقدینگی نیاز دارند، مثلاً برای تخصیص ارز جهت خرید ماشین آلات. آیا منطقه ویژه در این خصوص برنامه و تدبیری دارد؟

✚ دکتر رازمند:

منطقه ویژه میتواند سرمایه گذاران را به بانکها معرفی کند برای دریافت وام و حمایت هم میشوند و میتوانند با معافیت گمرکی گفته شده تجهیزات، ماشین آلات و مواد اولیه کارخانجات خود را وارد کنند. همچنین در مجموعه بهره برداری منطقه ویژه اسکله اختصاصی داریم به ظرفیت ۶ میلیون تن برای تخلیه و بارگیری مواد معدنی. در منطقه ویژه قابلیت پهلویی کشتی های ۱۰۰ هزار تنی را داریم. دستگاههای تخلیه و بارگیری تمام مکانیزه داریم که در کشور منحصر به فرد هستند.

✚ مهندس هاشمی:

نگرانی اصلی سرمایه گذاران بازگشت سرمایه اشان است. در نوع قراردادهایی که در سازمان بنادر و دریانوردی وجود دارد. این ریسک بین سازمان بنادر و سرمایه دار مشترک است که اگر به هر دلیلی به طور مثال کالا نیامد، پول اختصاص داده نشد یا سود حاصل نشد تکلیف چیست. در بخش بازنگری سود سازمان بنادر تعدیل میشود به طوری که به سرمایه گذار این اطمینان را میدهد که فعالیت را ادامه دهد. اعم قراردادهای در سازمان بنادر خدماتی است و کمتر تولیدی چون کارها، کارهای دریابرد است. ولی در مناطق ویژه خلیج فارس سرمایه گذاری جنبه تولیدی دارد که میتواند همان جا تولید و در داخل استفاده شود.

✚ مهندس عیقلو:

سازمان بنادر چون همیشه شریک تجاری سرمایه گذار بوده است و همیشه در قراردادهایش برد-برد را در نظر گرفته و رتبه اول سرمایه گذاری در کشور را دارد و از نظر برون سپاری پروژه ها دارد. و بهترین موقعیت برای ساخت انبار، اسکله و تجهیزات است. از زحمات دکتر خلج طهرانی مدیر سابق منطقه ویژه تشکر فراوان میکنم و همچنین از مهندس داستان مدیر حال حاضر مجموعه ضمن اینکه آن سوابق خوب گذشته را ادامه میدهند، توسعه کمی و کیفی هم داده اند و ارتباطات نزدیکی با صمت و استانداری جهت پیشرفت هرچه سریعتر کارها دارند. و از هیئت مدیره منطقه ویژه که با این نگاه مدیریتی کار را انجام میدهند تشکر میکنم.

✚ مهندس آراسته:

در منطقه ویژه سقف واگذاری زمین چقدر است؟ قیمت هر متر چقدر است؟ و نحوه دریافت آن به چه شکل است؟

✚ دکتر رازمند:

محدودیتی در واگذاری تا حالا نداشته ایم و به تناسب پروژه زمین تعلق میگیرد. به صورت ۳۰ درصد پیش پرداخت و ۷۰ درصد باقی مانده بعد از اجرای پروژه، بهره برداری و تولید.

✚ مهندس عیقلو:

با توجه به تجربه بنده طرح توجیهی خودش اعلام میکند که چقدر زمین نیاز دارد و بعد از تایید کمیته تخصصی تخصیص پیدا میکند و قیمت هم با توجه به قیمت کارشناسی نازلترین قیمت است.

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



✚ مهندس هاشمی:

متقاضی سرمایه گذاری بر اساس طرح توجیهی که توسط مشاورین ذیصلاح تهیه شده است ظرفیت مورد نیاز را درخواست می کنند و نحوه دریافت آن با مراجع به سازمان مربوطه که در بندر کمیته واژه اداره بازاریابی و سرمایه گذاری و در تهران اداره کل امور اقتصادی در مناطق است و در اسرع وقت بعد از فرآیند های لازم زمین تخصیص می یابد. قیمت اجاره حداقل قیمت است و طوری است که بازگشت سرمایه سرمایه گذار با توجه به نرخ ارز و نرخ بهره بانکی موجود در کشور در آن دوره منطقی باشد. در سازمان بنادر دریافت پولی با عنوان پیش پرداخت نداریم بر خلاف جاهای دیگر و همزمان با پیشرفت فیزیکی در دوره ساخت ۵ درصد مبلغ ثابت پیش بینی شده دریافت میشود و در دوره بهره برداری آن درصدهایی که پیش بینی شده است وصول میشود.

✚ دکتر جوانمردی:

در منطقه آزاد چابهار با توجه به شرایط منطقه قیمت ها ۱۰ برابر شده نسبت به سال قبل و همه را نقد می گیرند چون می گویند منبع درآمد دیگری نداریم. و من اعلام کردم با این روش سرمایه گذار جذب نمیشود. در منطقه ویژه هم کسی که میخواهد طرح فولادی ۱۰ هزار میلیارد تومانی سرمایه گذاری کند نباید دغدغه زمین و انشعابات را داشته باشد حتی ۳۰ درصد نقد برای زمین هم نباید گرفته شود. بنابراین با توجه به سرمایه گذاری کمی که در کشور داریم منطقه ویژه اگر میخواهد به نفع مملکت و تولید کار کند و توان صادرات را افزایش دهد انتظار داریم بعد از بهره برداری این ها را دریافت کند.

✚ مهندس عیقلو:

منطقه آزاد چابهار بیشتر جنبه تجاری دارد ولی منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس که مربوط به ایمیدرو و وزارت صمت است خدمات را خودش ارائه میدهد که بحث آن تولید و صنعت است و سازمان بنادر هم عموماً برای خدمات است که برون سپاری می کند. این سلاقی خوب برای سرمایه گذار ایجاد انگیزه میکند.

✚ مهندس غنی:

بنادر شمالی کشور مثل انزلی چقدر آمادگی لازم برای حمل و بارگیری مواد معدنی را دارد؟

✚ مهندس هاشمی:

صادرات مواد معدنی به ۲ صورت انجام میشود که یا حمل میشود به بندر و بعد از دپو بارگیری کشتی میشود یا در خارج از محوطه بندر دپو میشوند و در حمل یکسره به داخل بندر و کشتی بارگیری میشوند که در هر دو صورت آمادگی لازم وجود دارد.

✚ مهندس تخمه چیان:

از آنجاییکه اتصال ریلی برای حمل مواد اولیه کارخانجات بندرعباس جهت کاهش هزینه حمل بسیار حائز اهمیت است از نماینده سازمان بنادر ممنون میشوم اگر گزارش پیشرفت اتصال ریلی (طرح ریل - بندر - دریا) را ارائه بدهند.

✚ مهندس هاشمی:

بسمه تعالی

صور تجلسه

کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



قرارداد مربوطه با شرکت بین المللی همراه بسته شده و زمین به این شرکت تحویل داده شده است و سرمایه گذار در حال تجهیز آنجا است. از آنجاییکه قرارداد شمال بخش خشکی و دریایی بود شرکت مربوطه در بخش دریایی درخواست تعدیل داده اند که یک سری کارها را سازمان بنادر انجام دهد که بر اساس تفاهم نامه الحاقیه قرارداد به آنها ابلاغ شده است که امیدوارم سال فاز ۱ برای سال آینده و فاز بعدی ۲ سال بعد از آن به بهره برداری برسد. ۵۰۰۰ میلیارد تومان برای این طرح سرمایه گذاری شده است و امیدواریم هر چه سریعتر به نتیجه برسد.

✍️ مهندس عیقلو:

پولی که در حوزه حمل و نقل در حال جابجایی است ضرورت ایجاد بانک حمل و نقل را ایجاد میکند همانطور که این گزارش در روزنامه دنیای اقتصاد هم به چاپ رسید اگر این کار انجام شود دیگر نیاز به گرفتن اعتبار از بانک های دیگر نیست که بگویند طرح توجیهی شما را چون در تخصص ما نیست نمی پذیریم.

مصوبات

ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت
۱			
۲			

بسمه تعالی
 صورتجلسه
 کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



ساعت شروع: ۱۳:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۵:۳۰ تاریخ جلسه: ۱۵ آبان ۱۴۰۲	محل تشکیل جلسه: نمایشگاه بین المللی موضوع جلسه: • اهمیت و جایگاه حمل و نقل و ترانزیت در صنایع معدنی
حاضرین جلسه	
آقای مهندس محمد عیقلو، دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، سبحان نظری؛ رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و	
شرح جلسه	
سبحان نظری: توصیه ما به صاحبان صنایع سنگین این است که برای در امان ماندن از ترکش های گرانی قیمت گازوئیل به حمل و نقل ریلی اتکای بیشتری داشته باشند. این هشدار مبتنی بر مفروضات است. یک فرض جدی ما کمبود بودجه دولت است و فرض دوم این است که اگر دولت تعارفاتی درباره قیمت گذاری انرژی دارد، پشت این تعارفات یک اجبار و الزام وجود دارد که قیمت انرژی را اصلاح کند زیرا نرخ سوخت گازوئیل در کشور ما طبق قیمت جهانی تقریباً نزدیک به صفر است. قیمت های فعلی گازوئیل که دو نرخ ۳۰۰ و ۶۰۰ تومان است و نرخ متوسط آن ۴۵۰ تومان، آن را قاجاق پذیر می کند زیرا در کشورهای منطقه قیمت گازوئیل یک دلار یعنی ۵۰ هزار تومان است. شاهد مثال قاجاق هم واردات بنزین توسط دولت است. البته دولت با این کار به تقاضای قاجاق پاسخ می دهد. این قیمت سوخت مشکلات دیگری نیز ایجاد می کند و بر تصمیمات استراتژیک دولت و بخش خصوصی تاثیر می گذارد. وقتی گازوئیل قیمتی نزدیک به صفر دارد، هزینه حمل و نقل برای صنایع اهمیت پیدا نمی کند و به این صورت است که حساسیت برای جانمایی در تاسیس یک کارخانه وجود ندارد چراکه هزینه حمل و نقل آن ارزان است اما اگر قیمت گازوئیل واقعی بود آن محل انتخاب نمی شد و کاهش هزینه حمل و نقل اهمیت پیدا می کرد. سهام حمل و نقل ریلی در ایران زیر ۱۰ درصد است مشکل دیگر، جابه جایی بار برای چشم انداز توسعه ای بیشتر صنایع عمده کشور است. همه صنایع عمده و سنگین، مانند معدنی ها و فولادی ها و ... برنامه توسعه دارند و برای افزایش حجم تولیدات خود ارقام سنگینی پیش بینی کردند. در اکثر کشورهای جهان، این ارقام بالای پیش بینی شده صنایع، با حمل و نقل ریلی جابه جا می شوند؛ یعنی وقتی بار، تناژ و مسافت حمل بالایی داشته باشد شیوه حمل آن ریلی می شود، اما سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار در ایران زیر ۱۰ درصد است. در حالی که مثلاً در روسیه برعکس است و حمل و نقل ریلی ۹۰ درصد سهم دارد. در کشورهایی که GDP بالایی دارند و بار زیادی جابه جا می کنند، میانگین سهم حمل و نقل ریلی، افزون بر ۵۰ درصد است؛ یعنی نیازهای لجستیک صنایع خام وابسته به حمل و نقل ریلی است اما در ایران وابسته به حمل و نقل جاده ای و به همین دلیل در کشور ما ۳۰ میلیارد لیتر گازوئیل در بخش حمل و نقل مصرف می شود.	

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



کمبود واگن را فراموش نکنیم

در وضعیت فعلی، بار ریل پسند حداقل ۴ برابر بار فعلی سیستم ریلی است پس صنعت ریلی اکنون هم با کمبود ناوگان مواجه است و اگر گازوئیل ناگهان گران شود، کمبود واگن هم به صورت ناگهانی خود را نشان می دهد.

نتیجه گران سازی سوخت در صورت عدم آمادگی این است که راننده ها به طرق مختلف تقاضای افزایش کرایه می کنند و این یکی از روش های فشار راننده به صاحبان بار است. بعد از مدتی صاحبان بار مجبور به پذیرش می شوند در حالی که باید به حمل ریلی متکی می شدند.

به دلیل نازپروردگی حمل و نقل جاده ای، بخش ریلی نتوانسته نفس بکشد و توجیه پذیری اقتصادی برای سرمایه گذاری نداشته است. اکنون که احتمال افزایش قیمت سوخت وجود دارد، ضروری است که صنایع خود سرمایه گذاری مستقیم در حمل و نقل ریلی کنند.

کرایه ها یکسان گران نمی شود

افزایش قیمت کرایه ها با شیوه یکسان انجام نمی شود و حمل و نقل ریلی وجاهت و کم مصرف بودن خود را در قالب قیمت کمتر کرایه خود به رخ حمل و نقل جاده ای می کشد.

با این قیمت گازوئیل که نزدیک به صفر است، صرفه جویی در مصرف خود را نشان نداده است و همچنین تاثیری بر کرایه ها ندارد. اما اگر قیمت گازوئیل افزایش پیدا کند و مثلاً ۲ هزار تومان شود، به کرایه حمل و نقل ریلی ۴ تومان اضافه می شود و به حمل و نقل جاده ای ۸۴ تومان زیرا در جاده وسیله نقلیه پرمصرف تری داریم.

در صورت افزایش قیمت سوخت کرایه حمل و نقل ریلی از جاده ای کمتر افزایش پیدا می کند و ضرورت دارد خود صنایع در حمل و نقل ریلی سرمایه گذاری کنند.

ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت
۱			
۲			

بسمه تعالی
صورتجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



بسمه تعالی
 صورتجلسه
 کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



محل تشکیل جلسه: خانه معدن ایران		ساعت شروع: ۱۴		ساعت خاتمه: ۱۶	
موضوع جلسه: پیگیری آخرین اقدامات اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص محوطه محصولات معدنی		تاریخ جلسه: ۲۴ اردیبهشت ۱۴۰۲			
حاضرین جلسه					
آقایان مهندس بهرامن، رئیس خانه معدن ایران، دکتر منصور، دبیر اجرایی و مشاور محیط زیست و منابع طبیعی خانه معدن ایران، مهندس محمد عیقلو، دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، مهندس حاجی زاد عسکری، آقای دکتر کامران داستانی، مدیرعامل محترم منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، آقای مهندس معین الدین رازمند، مدیر برنامه ریزی منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، آقای اسماعیل پور					
شرح جلسه					
اهم مباحث مطروحه توسط حاضرین:					
جلسه با موضوع پیگیری آخرین اقدامات اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص محوطه محصولات معدنی و پیگیری آخرین اقدامات منطقه ویژه اقتصادی معدنی و فلزی خلیج فارس تشکیل و برخی مسائل با نماینده محترم منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس مطرح و توضیحات لازم ارائه شد.					
مصوبات					
ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت		
۱					
۲					

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیتہ حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



ساعت شروع: ۱۰ ساعت خاتمه: ۱۲ تاریخ جلسه: ۱۸ تیر ۱۴۰۲	محل تشکیل جلسه: خانه معدن ایران موضوع جلسه: ادامه پیگیری آخرین اقدامات اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص محوطه محصولات معدنی و پیگیری آخرین اقدامات منطقه ویژه اقتصادی معدنی و فلزی خلیج فارس
حاضرین جلسه	
آقایان مهندس عیقلو، دبیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و دبیر کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران، دکتر جوانمردی، مشاور فدراسیون حمل و نقل ایران، آقای دکتر معین الدین رازمند، مدیر برنامه ریزی منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، مهندس هاشمی، حوزه معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی، مهندس آراسته، مهندس غنی، نماینده شرکت جوانه، مهندس تخمه چیان، سرپرست اداره کل لجستیک شرکت راه آهن، مهندس باطنی، خانه معدن مازندران، مهندس یوسف رحیمی، مهندس علی صمدی آملی، سرکار خانم مرشد سلوک	
شرح جلسه	
مهندس عیقلو: دبیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و دبیر خانه معدن ایران هدف از این جلسه آخرین اقدامات اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص محوطه محصولات معدنی است. همانطور که میدانید به خاطر محدودیت های ریلی اکثر کالاهای معدنی و صنعتی ما چه وارداتی و چه صادراتی باید از مسیر دریا عبور بکنند. آقای هاشمی از اهدافشان در اداره کل سازمان بنادر و اقداماتشان توضیح می دهند. ✳️ مهندس هاشمی: از حوزه معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی سازمان بنادر در همه بنادر چه شمالی و جنوبی ظرفیت ها و زیر ساخت های مناسبی هم برای جذب سرمایه گذاری در سازمان و هم برای صادرات مواد معدنی با کشتی های سایز بزرگ ۸۰ و ۹۰ هزار تن دارد. آمادگی هر گونه جلسه ای با سرمایه گذاران را داریم. محوطه ۲۰۰ هکتاری شهید رجایی فقط برای صادرات مواد معدنی است و سالیانه به طور میانگین ۲۰ میلیون تن صادرات داشته ایم. اخیراً هم به سرمایه گذاری ۱۸۰ هکتار زمین دادیم و قرارداد بستیم که طی ۳ فاز سرمایه گذاری را انجام دهد. در هر فاز ۶۰ هکتار زمین را ایجاد زیرساخت کند در فاز اول ۱۳ میلیون تن، فاز دوم ۲۴ میلیون تن و فاز سوم ۳۰ میلیون تن. فاز اول طبق برنامه ریزی انجام شده برای سال آینده و فاز دوم ۲ سال بعد از آن عملیاتی خواهند شد. ✳️ دکتر جوانمردی: مشاور فدراسیون حمل و نقل ایران نحوه استفاده از این وجوه اداره شده نزد سازمان بنادر به چه شکل است و تا الان چه میزان و کجا استفاده شده است؟ ✳️ مهندس هاشمی: وجوه اداره شده در ارتباط با تکمیل زیرساخت ها در حوزه بنادر و طرح های سرمایه گذاری شده در این حوزه بعد از عقد قرارداد نسبت به هر پروژه تخصیص پیدا میکند.	

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



✚ مهندس عیقلو:

با توجه به درآمدهای سازمان بنادر و هزینه هایی که وجود دارد امروز مبالغی که از وجوه اداره شده موجود است تکافوی هیچ پروژه ای را ندارد. اولویت سازمان بنادر و حاکمیت با توجه به کریدور شمال - جنوب در حال حاضر خرید شناور و بعد از آن کشتی مسافری است و برای این موضوع آمادگی تامین مالی دارند. اولویت بعدی خرید کانتینر است. سازمان بنادر به هر شرکتی که با تولید کننده داخلی کانتینر قرارداد ببندد، از وجوه اداره شده کمک میکند. سایتی وجود دارد در سازمان بنادر که در آنجا اطلاعات کامل درباره این وجوه وجود دارد. امروز بودجه وجوه اداره شده تکافوی توسعه دریامحور را ندارد. ما از صندوق توسعه ملی انتظار داریم نقدینگی خوبی برای ساخت کارخانه کشتی و سرمایه در گردش پیش بینی بکنند.

✚ مهندس هاشمی:

با توجه به پتانسیل های معدنی که در استان های مرکزی و متمایل به جنوب و پتانسیل های حمل و نقل ما که در بنادر وجود دارد، تشکیلات مصوبی مرتبط با جذب سرمایه برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی و یا مشارکتی وجود دارد. درخواست هایشان را بندر مربوطه یا به اداره کل امور اقتصادی و سازمان مناطق دریانوردی ارائه کنند و پس از بررسی حتماً فرآیند سرمایه گذاری آنها تسریع میشود.

✚ دکتر رازمند:

مدیر عملیات منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس منطقه ویژه به لحاظ موقعیت جغرافیایی خیلی خاص است و در منطقه استراتژی جهان است. به همین دلیل تمام سعی و تلاش ما فراهم کردن زیر ساخت های مناسب برای جذب سرمایه گذاری است. ۵ هزار هکتار زمین داشتیم برای سرمایه گذاری که ۲ هزار هکتار آن را واگذار کردیم و در حال انجام سرمایه گذاری هستند و ۳ هزار هکتار باقی مانده که در حال آماده سازی است برای جذب سرمایه گذار. همانطور که میدانیم نقطه قوت منطقه ویژه اقتصادی، دسترسی آسان به آب های بین المللی و منابع عظیم انرژی از قبیل گاز، نفت و نیروگاه برق و خطوط راه آهن را دارد.

در منطقه ویژه در حال برنامه ریزی برای تولید ۳۰۰۰ مگاوات برق هستیم و شرکت های بزرگی در حال فعالیت هستند ۲۰ شرکت سرمایه گذاری و ۵۰ شرکت در حال احداث و اجرا هستند از قبیل مادکوش، فولاد هرمزگان، فولاد کاوه، فولاد سیمین صبا فولاد و طرح پترو پالایشگاه شهید سلیمانی و فولاد مالک اشتر کلنگ زنی شده است. اساسی ترین و مهمترین دغدغه در کشور در حال حاضر بحث آب است و ما از پتانسیل دریا استفاده میکنیم و کارخانه های آب شیرین کن با ظرفیت ۳۶ هزار متر مکعب در روز در حال کار هستند پساب بندرعباس در حال انتقال به منطقه ویژه است و مشکلی از نظر آب نداریم. در بحث زیرساخت ها در حال پیگیری هستیم تا برای سرمایه گذاران تامین آب داشته باشیم.

تسهیلات بسیار خوبی در منطقه ویژه برای کسانی که میخواهند از ۳۰۰۰ هکتار زمین باقی مانده استفاده کنند وجود دارد به صورت ۳۰ درصد پیش پرداخت و ۷۰ درصد باقی مانده بعد از اجرای پروژه، بهره برداری و تولید. در منطقه ویژه آب، برق، گاز و مخابرات فراهم است. استفاده از معافیت های گمرکی برای وارد کردن تجهیزات و مواد اولیه و همچنین برای ورود کالاهای ساخته شده در خود منطقه ویژه به داخل کشور به میزان ارزش افزوده میتوانیم معافیت داشته باشیم. همچنین حمایت برای اخذ وام از طریق منابع داخلی و خارجی، مشاوره به سرمایه گذاران و انجام عملیات مجوز اشتغال برای کارکنان خارجی منطقه ویژه.

✚ مهندس عیقلو:

در آینده نزدیک در بندر عباس یک متر زمین هم نمی توان پیدا کرد اگر امروز برای اخذ مجوز اقدام کنید برنده خواهید بود. رقابت بین سازمان بنادر و منطقه ویژه بسیار عالی است. قراردادهای سازمان بنادر از نوع BOT است به صورت طولانی مدت و با تسهیلات و در

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



منطقه ویژه بعد از اتمام پروژه سند مالکیت به نام سرمایه گذار داده خواهد شد.. در حال حاضر سرمایه گذارانی که با طرح های توجیهی سرمایه گذاری کرده اند و با توجه به این تورم دچار بحران و استیصال شده اند، به نقدینگی نیاز دارند، مثلاً برای تخصیص ارز جهت خرید ماشین آلات. آیا منطقه ویژه در این خصوص برنامه و تدبیری دارد؟

✳ دکتر رازمند:

منطقه ویژه میتواند سرمایه گذاران را به بانکها معرفی کند برای دریافت وام و حمایت هم میشوند و میتوانند با معافیت گمرکی گفته شده تجهیزات، ماشین آلات و مواد اولیه کارخانجات خود را وارد کنند. همچنین در مجموعه بهره برداری منطقه ویژه اسکله اختصاصی داریم به ظرفیت ۶ میلیون تن برای تخلیه و بارگیری مواد معدنی. در منطقه ویژه قابلیت پهلویی کشتی های ۱۰۰ هزار تنی را داریم. دستگاههای تخلیه و بارگیری تمام مکانیزه داریم که در کشور منحصر به فرد هستند.

✳ مهندس هاشمی:

نگرانی اصلی سرمایه گذاران بازگشت سرمایه اشان است. در نوع قراردادهایی که در سازمان بنادر و دریانوردی وجود دارد. این ریسک بین سازمان بنادر و سرمایه دار مشترک است که اگر به هر دلیلی به طور مثال کالا نیامد، پول اختصاص داده نشد یا سود حاصل نشد تکلیف چیست. در بخش بازنگری سود سازمان بنادر تعدیل میشود به طوری که به سرمایه گذار این اطمینان را میدهد که فعالیت را ادامه دهد. اعم قراردادهای در سازمان بنادر خدماتی است و کمتر تولیدی چون کارها، کارهای دریابرد است. ولی در مناطق ویژه خلیج فارس سرمایه گذاری جنبه تولیدی دارد که میتواند همان جا تولید و در داخل استفاده شود.

✳ مهندس عیقلو:

سازمان بنادر چون همیشه شریک تجاری سرمایه گذار بوده است و همیشه در قراردادهایش برد-برد را در نظر گرفته و رتبه اول سرمایه گذاری در کشور را دارد و از نظر برون سپاری پروژه ها دارد. و بهترین موقعیت برای ساخت انبار، اسکله و تجهیزات است. از زحمات دکتر خلج طهرانی مدیر سابق منطقه ویژه تشکر فراوان میکنم و همچنین از مهندس داستان مدیر حال حاضر مجموعه ضمن اینکه آن سوابق خوب گذشته را ادامه میدهند، توسعه کمی و کیفی هم داده اند و ارتباطات نزدیکی با صمت و استانداری جهت پیشرفت هرچه سریعتر کارها دارند. و از هیئت مدیره منطقه ویژه که با این نگاه مدیریتی کار را انجام میدهند تشکر میکنم.

✳ مهندس آراسته:

در منطقه ویژه سقف واگذاری زمین چقدر است؟ قیمت هر متر چقدر است؟ و نحوه دریافت آن به چه شکل است؟

✳ دکتر رازمند:

محدودیتی در واگذاری تا حالا نداشته ایم و به تناسب پروژه زمین تعلق میگیرد. به صورت ۳۰ درصد پیش پرداخت و ۷۰ درصد باقی مانده بعد از اجرای پروژه، بهره برداری و تولید.

✳ مهندس عیقلو:

با توجه به تجربه بنده طرح توجیهی خودش اعلام میکند که چقدر زمین نیاز دارد و بعد از تایید کمیته تخصصی تخصیص پیدا میکند و قیمت هم با توجه به قیمت کارشناسی نازلترین قیمت است.

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



✚ مهندس هاشمی:

متقاضی سرمایه گذاری بر اساس طرح توجیهی که توسط مشاورین ذیصلاح تهیه شده است ظرفیت مورد نیاز را درخواست می کنند و نحوه دریافت آن با مراجع به سازمان مربوطه که در بندر کمیته واژه اداره بازاریابی و سرمایه گذاری و در تهران اداره کل امور اقتصادی در مناطق است و در اسرع وقت بعد از فرآیند های لازم زمین تخصیص می یابد. قیمت اجاره حداقل قیمت است و طوری است که بازگشت سرمایه سرمایه گذار با توجه به نرخ ارز و نرخ بهره بانکی موجود در کشور در آن دوره منطقی باشد. در سازمان بنادر دریافت پولی با عنوان پیش پرداخت نداریم بر خلاف جاهای دیگر و همزمان با پیشرفت فیزیکی در دوره ساخت ۵ درصد مبلغ ثابت پیش بینی شده دریافت میشود و در دوره بهره برداری آن درصدهایی که پیش بینی شده است وصول میشود.

✚ دکتر جوانمردی:

در منطقه آزاد چابهار با توجه به شرایط منطقه قیمت ها ۱۰ برابر شده نسبت به سال قبل و همه را نقد می گیرند چون می گویند منبع درآمد دیگری نداریم. و من اعلام کردم با این روش سرمایه گذار جذب نمیشود. در منطقه ویژه هم کسی که میخواهد طرح فولادی ۱۰ هزار میلیارد تومانی سرمایه گذاری کند نباید دغدغه زمین و انشعابات را داشته باشد حتی ۳۰ درصد نقد برای زمین هم نباید گرفته شود. بنابراین با توجه به سرمایه گذاری کمی که در کشور داریم منطقه ویژه اگر میخواهد به نفع مملکت و تولید کار کند و توان صادرات را افزایش دهد انتظار داریم بعد از بهره برداری این ها را دریافت کند.

✚ مهندس عیقلو:

منطقه آزاد چابهار بیشتر جنبه تجاری دارد ولی منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس که مربوط به ایمیدرو و وزارت صمت است خدمات را خودش ارائه میدهد که بحث آن تولید و صنعت است و سازمان بنادر هم عموماً برای خدمات است که برون سپاری می کند. این سلاقی خوب برای سرمایه گذار ایجاد انگیزه میکند.

✚ مهندس غنی:

بنادر شمالی کشور مثل انزلی چقدر آمادگی لازم برای حمل و بارگیری مواد معدنی را دارد؟

✚ مهندس هاشمی:

صادرات مواد معدنی به ۲ صورت انجام میشود که یا حمل میشود به بندر و بعد از دپو بارگیری کشتی میشود یا در خارج از محوطه بندر دپو میشوند و در حمل یکسره به داخل بندر و کشتی بارگیری میشوند که در هر دو صورت آمادگی لازم وجود دارد.

✚ مهندس تخمه چیان:

از آنجاییکه اتصال ریلی برای حمل مواد اولیه کارخانجات بندرعباس جهت کاهش هزینه حمل بسیار حائز اهمیت است از نماینده سازمان بنادر ممنون میشوم اگر گزارش پیشرفت اتصال ریلی (طرح ریل - بندر - دریا) را ارائه بدهند.

✚ مهندس هاشمی:

بسمه تعالی

صور تجلسه

کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



قرارداد مربوطه با شرکت بین المللی همراه بسته شده و زمین به این شرکت تحویل داده شده است و سرمایه گذار در حال تجهیز آنجا است. از آنجاییکه قرارداد شمال بخش خشکی و دریایی بود شرکت مربوطه در بخش دریایی درخواست تعدیل داده اند که یک سری کارها را سازمان بنادر انجام دهد که بر اساس تفاهم نامه الحاقیه قرارداد به آنها ابلاغ شده است که امیدوارم سال فاز ۱ برای سال آینده و فاز بعدی ۲ سال بعد از آن به بهره برداری برسد. ۵۰۰۰ میلیارد تومان برای این طرح سرمایه گذاری شده است و امیدواریم هر چه سریعتر به نتیجه برسد.

✍️ مهندس عیقلو:

پولی که در حوزه حمل و نقل در حال جابجایی است ضرورت ایجاد بانک حمل و نقل را ایجاد میکند همانطور که این گزارش در روزنامه دنیای اقتصاد هم به چاپ رسید اگر این کار انجام شود دیگر نیاز به گرفتن اعتبار از بانک های دیگر نیست که بگویند طرح توجیهی شما را چون در تخصص ما نیست نمی پذیریم.

مصوبات

ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت
۱			
۲			

بسمه تعالی
 صورتجلسه
 کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



ساعت شروع: ۱۳:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۵:۳۰ تاریخ جلسه: ۱۵ آبان ۱۴۰۲	محل تشکیل جلسه: نمایشگاه بین المللی موضوع جلسه: • اهمیت و جایگاه حمل و نقل و ترانزیت در صنایع معدنی
حاضرین جلسه	
آقای مهندس محمد عیقلو، دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، سبحان نظری؛ رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و	
شرح جلسه	
سبحان نظری: توصیه ما به صاحبان صنایع سنگین این است که برای در امان ماندن از ترکش های گرانی قیمت گازوئیل به حمل و نقل ریلی اتکای بیشتری داشته باشند. این هشدار مبتنی بر مفروضات است. یک فرض جدی ما کمبود بودجه دولت است و فرض دوم این است که اگر دولت تعارفاتی درباره قیمت گذاری انرژی دارد، پشت این تعارفات یک اجبار و الزام وجود دارد که قیمت انرژی را اصلاح کند زیرا نرخ سوخت گازوئیل در کشور ما طبق قیمت جهانی تقریباً نزدیک به صفر است. قیمت های فعلی گازوئیل که دو نرخ ۳۰۰ و ۶۰۰ تومان است و نرخ متوسط آن ۴۵۰ تومان، آن را قاجاق پذیر می کند زیرا در کشورهای منطقه قیمت گازوئیل یک دلار یعنی ۵۰ هزار تومان است. شاهد مثال قاجاق هم واردات بنزین توسط دولت است. البته دولت با این کار به تقاضای قاجاق پاسخ می دهد. این قیمت سوخت مشکلات دیگری نیز ایجاد می کند و بر تصمیمات استراتژیک دولت و بخش خصوصی تاثیر می گذارد. وقتی گازوئیل قیمتی نزدیک به صفر دارد، هزینه حمل و نقل برای صنایع اهمیت پیدا نمی کند و به این صورت است که حساسیت برای جانمایی در تاسیس یک کارخانه وجود ندارد چراکه هزینه حمل و نقل آن ارزان است اما اگر قیمت گازوئیل واقعی بود آن محل انتخاب نمی شد و کاهش هزینه حمل و نقل اهمیت پیدا می کرد. سهام حمل و نقل ریلی در ایران زیر ۱۰ درصد است مشکل دیگر، جابه جایی بار برای چشم انداز توسعه ای بیشتر صنایع عمده کشور است. همه صنایع عمده و سنگین، مانند معدنی ها و فولادی ها و ... برنامه توسعه دارند و برای افزایش حجم تولیدات خود ارقام سنگینی پیش بینی کردند. در اکثر کشورهای جهان، این ارقام بالای پیش بینی شده صنایع، با حمل و نقل ریلی جابه جا می شوند؛ یعنی وقتی بار، تناژ و مسافت حمل بالایی داشته باشد شیوه حمل آن ریلی می شود، اما سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار در ایران زیر ۱۰ درصد است. در حالی که مثلاً در روسیه برعکس است و حمل و نقل ریلی ۹۰ درصد سهم دارد. در کشورهایی که GDP بالایی دارند و بار زیادی جابه جا می کنند، میانگین سهم حمل و نقل ریلی، افزون بر ۵۰ درصد است؛ یعنی نیازهای لجستیک صنایع خام وابسته به حمل و نقل ریلی است اما در ایران وابسته به حمل و نقل جاده ای و به همین دلیل در کشور ما ۳۰ میلیارد لیتر گازوئیل در بخش حمل و نقل مصرف می شود.	

بسمه تعالی
صور تجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران



کمبود واگن را فراموش نکنیم

در وضعیت فعلی، بار ریل پسند حداقل ۴ برابر بار فعلی سیستم ریلی است پس صنعت ریلی اکنون هم با کمبود ناوگان مواجه است و اگر گازوئیل ناگهان گران شود، کمبود واگن هم به صورت ناگهانی خود را نشان می دهد.

نتیجه گران سازی سوخت در صورت عدم آمادگی این است که راننده ها به طرق مختلف تقاضای افزایش کرایه می کنند و این یکی از روش های فشار راننده به صاحبان بار است. بعد از مدتی صاحبان بار مجبور به پذیرش می شوند در حالی که باید به حمل ریلی متکی می شدند.

به دلیل نازپروردگی حمل و نقل جاده ای، بخش ریلی نتوانسته نفس بکشد و توجیه پذیری اقتصادی برای سرمایه گذاری نداشته است. اکنون که احتمال افزایش قیمت سوخت وجود دارد، ضروری است که صنایع خود سرمایه گذاری مستقیم در حمل و نقل ریلی کنند.

کرایه ها یکسان گران نمی شود

افزایش قیمت کرایه ها با شیوه یکسان انجام نمی شود و حمل و نقل ریلی وجاهت و کم مصرف بودن خود را در قالب قیمت کمتر کرایه خود به رخ حمل و نقل جاده ای می کشد.

با این قیمت گازوئیل که نزدیک به صفر است، صرفه جویی در مصرف خود را نشان نداده است و همچنین تاثیری بر کرایه ها ندارد. اما اگر قیمت گازوئیل افزایش پیدا کند و مثلاً ۲ هزار تومان شود، به کرایه حمل و نقل ریلی ۴ تومان اضافه می شود و به حمل و نقل جاده ای ۸۴ تومان زیرا در جاده وسیله نقلیه پرمصرف تری داریم.

در صورت افزایش قیمت سوخت کرایه حمل و نقل ریلی از جاده ای کمتر افزایش پیدا می کند و ضرورت دارد خود صنایع در حمل و نقل ریلی سرمایه گذاری کنند.

ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت
۱			
۲			

بسمه تعالی
صورتجلسه
کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران

