



کمیته کانی های صنعتی

شماره: ۲۹-۵۱۴  
تاریخ: ۹۹, ۱۱, ۲۸  
پیوست: دارد

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 ... نمایند 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