

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



<p>ساعت شروع: ۱۴ ساعت خاتمه: ۱۵ تاریخ جلسه: ۱۴۰۰/۰۲/۱۹</p>	<p>محل تشکیل جلسه: آنلاین از طریق اسکایپ موضوع جلسه: بررسی مقدمات تشکیل تعاونی حمل و نقل معدنی معرفی منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس</p>
<p>حاضرین جلسه</p>	
<p>جناب آقای مهندس بهرامن رئیس خانه معدن ایران، ناخدا عیقرلو دبیر کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران، دکتر خلیج طهرانی مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، دکتر نظری مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل و دبیر جدید انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، دکتر جوانمردی، سرکار خانم دکتر رکنی دبیر اجرایی خانه معدن ایران، جناب آقای مهندس باطنی رئیس خانه معدن مازندران، جناب آقای مهندس شرافت رئیس خانه معدن فارس، کاپیتان تیموری پور</p>	
<p>شرح جلسه</p>	
<p>آنچه در کمیته حمل و نقل معدنی خانه معدن ایران با حضور دکتر خلیج طهرانی مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس مطرح شد:</p> <p>ناخدا عیقرلو، دبیر کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران:</p> <p>آقای خلیج طهرانی فکر می‌کنم خیلی از افراد مدیران، شرکت‌ها با امکانات زیرساختی نرم‌افزاری و سخت‌افزاری منطقه محترم شما آشنایی ندارند، بنده علی‌رغم آنکه در آنجا زندگی و کار می‌کردم به این نحو نتوانستم آشنا شوم این امکاناتی که دولت محترم جمهوری اسلامی ایران در بندرعباس ایجاد کرده نیاز هست که معرفی شود و همه در جریان قرار بگیرند استدعا می‌کنم از شما که ما را از نظر کلی راهنمایی بفرمایید.</p> <p>دکتر خلیج طهرانی:</p> <p>با عرض سلام و تشکر خدمت شما عزیزان خوشحال هستیم از این که دعوت شدم و برای صرفه جویی در زمان ابتدا گزارشی در مورد وضعیت منطقه ویژه خدمت شما عرض می‌کنم.</p> <p>منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در ۱۳ کیلومتر بزرگراه شهید رجایی در غرب بندرعباس قرار گرفته، این منطقه به صورت تخصصی روی بحث معادن و فلزات و صنایع معدنی متمرکز بوده و در سال ۷۶ تاسیس</p>	

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



شده ولی عملاً از سال ۱۳۸۳ فعالیت رسمی خود را شروع کرده و صنایع کم کم استقبال کردند و وارد این منطقه شدند،

وسعت این منطقه ۴۵۰۰ هکتار است. در دو بخش ۲۰۰۰ هکتاری و ۲۵۰۰ هکتاری، که سایت ۲۰۰۰ هکتاری ما سایت قدیم است و اکثر زمین ها در آنجا پر است، اکثر شرکت های فولادی مثل فولاد هرمزگان، صبا فولاد خلیج فارس، کاوه جنوب کیش، آلومینیوم المهدی در آنجا مستقر هستند و جدیداً هم طرح ۱۰ میلیون فولاد را در سایت قدیم داریم که آموزش را انجام می دهیم وبصورت مشارکتی است. (با محوریت ایمیدرو و گل گهر و هرمزگان و صبا فولاد و شرکت مادکوش)

ماد کوش هم که گندله سازی است فاز اول ۲.۵ میلیون تنی اش را در سال گذشته افتتاح کرد و ۲.۵ میلیون تن بعدی را برای امسال در برنامه دارد که افتتاح کند.

از مزیت های این منطقه همجواری با آبهای آزاد و همچنین همجواری با خلیج فارس و تنگه هرمز می باشد. با بزرگترین بندر تجاری (بندر شهید رجایی) در کنار هم هستیم و مجاورت کامل داریم و می توانیم با هم در ارتباط باشیم پایانه ریلی سراسری ما در منطقه ویژه از طریق ریلی به کل کشور متصل است.

معادن کل کشور به راحتی می توانند از طریق خط آهن با این منطقه در ارتباط باشند. سهولت دسترسی به معادن کشور به خصوص معادن غنی سنگ آهن که در نزدیکی استان وجود دارد مثل گل گهر و چادرملو، همجواری با نیروگاه ۱۲۰۰ مگاواتی بندرعباس و همجواری با پالایشگاه نفت.

این همجواری با پالایشگاه نفت مزیتی شده برای این منطقه که واحدهای پتروشیمی، صنایع پایین دستی نفت هم استقبال کردند و غیر از معادن و صنایع معدنی خودشان را در این منطقه جا انداختند و درخواست زمین دارند. یکی از زیرساخت های بسیار مهم و استراتژیک منطقه ویژه، زیرساخت دریایی اش است و پایانه دریایی صادرات و واردات مواد معدنی که ما داریم به صورت کاملاً مکانیزه به ظرفیت ۱۲ میلیون تن و یک سامانه نفتی هم داریم (اسکله نفتی) با ظرفیت ۱۵ میلیون تن، ما طرح جامع بندر بزرگ منطقه را با محوریت معدن و صنایع معدنی هم در دستور کار داریم که انشاء الله با آقای مهندس جعفری در سازمان صحبت کردیم با موافقت ایشان انشاء الله امسال اسکله را در بخش معدن و صنایع معدنی و مشارکت با بخش خصوصی به صورت قراردادهای BOT می خواهیم بزرگترین اسکله معدنی را در اینجا راه اندازی کنیم.

هکتار سایت دپوی مواد معدنی داریم مجهز به دستگاه های مکانیزه انباشت و برداشت، دو دستگاه واگن برگردان به ظرفیت ۶ میلیون تن و تجهیزات بارگیری مواد معدنی در قطار را داریم که فعال هستند، یکی از مزیت های دیگر منطقه این است که یک هتل ۶ ستاره که قبلاً در منطقه موجود بود و خیلی تخریب شده بود و ما آن را مجدداً بازسازی کردیم از طریق بخش خصوصی (در استانداردهای هتل ۵ ستاره) شخصی که در منطقه ویژه سرمایه گذاری می کند دیگر نیازی به ارتباط با شهر ندارد.

در بخش زیرساخت های برق ما پست برق گنو را داریم به ظرفیت ۶۰۰ مگاوات، پست برق ۴۰۰ به ۲۳۰ شهید

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



لشکری راداریم به ظرفیت ۱۰۰۰ مگاوات، نیروگاه هرمز با ظرفیت ۲۳۵ مگاواتی داریم که در منطقه ویژه الان فعال است و برقش را از طریق پست شهید لشکری به صنایع ارائه می کند. یک پست مدولار ۲۳۰ به ۶۳ را داریم در منطقه و در حال حاضر هم داریم ترانس سوم را در پست شهید لشکری راه اندازی می کنیم. و با استانداری در تعامل هستیم که انشاءالله نیروگاه هنگام را هم که حدود ۳۰۰ مگاوات خروجی دارد برقش را بیاوریم در منطقه برای صنایع معدنی که در منطقه دارند سرمایه گذاری می کنند.

در بحث تامین آب، آب شیرین کن فولاد هرمزگان را داریم ۳۰ هزار مترمکعب در روز، آب شیرین کن فولاد کاوه را داریم ( ۵۵ هزار متر مکعب در روز) و قراردادی داریم در مورد استفاده از پساب شهر بندرعباس برای آب صنعتی، مشکل پساب بندرعباس را که سالهاست مردم بندرعباس با آن درگیر هستند ، شرکت زیرساخت تشکیل شد و کارهای آن در حال انجام است. خروجی آن آب، به عنوان آب صنعتی در منطقه ویژه بهره برداری خواهد شد.

در بحث تامین گاز هم ما شبکه ۲۲ اینچ سرخون را داریم و همچنین شبکه ۸ اینچ سرخون، شبکه ۳۰ اینچ هرمز را داریم که از خط صلح گرفته ایم و در سال ۹۷ آقای مهندس جهانگیری آن را افتتاح کردند و ایستگاه ۲۲ اینچ سایت میانی را داریم که فعال هستند

لازم به ذکر است سازمان مسئول این منطقه (ایمیدرو) است. سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ۱۰۰٪ سهامی منطقه ویژه را دارند و سازمان مسئول آن هستند و طبیعتاً تمام کارها را با هماهنگی سازمان انجام می دهیم. البته در قسمت توسعه این مشکل را داریم که سرمایه گذاران برای سرمایه گذاری جز این ۲۵۰۰ هکتار جای دیگری را در بندرعباس ندارند، برای همین متقاضیان سرمایه گذاری از ما استقبال بیشتری دارند.

طی صحبت هایی که داشتیم برای زیرساخت منطقه ویژه قرار بر این شد که مبلغی حدود ۳۰۰۰ تا ۳۵۰۰ میلیارد تومان طی ۵ الی ۷ سال به منطقه ویژه اختصاص داده شود که تمامی زیرساخت های آب ، برق ، گاز ، معابر و ... را برای منطقه ویژه راه اندازی کنیم و اولین استارت آن را از تیر یا مرداد ماه برای فراخوان پیمانکار (در اولویت هایمان) انجام بدهیم.

صنایعی که در منطقه ویژه فعال هستند آلومینیوم المهدی ، کارخانه روی بندرعباس، فولاد جنوب، فولاد هرمزگان، آلومینیوم هرمزگان، فولاد کاوه جنوب و .... که ۹۰٪ آنها در حیطه معدن و صنایع معدنی فعالیت می کنند. غیر از این ۱۴ تا پروژه در حال ساخت داریم، در حال حاضر ۳۰ طرح هم مصوبه کمیته را داریم از جمله کمیته واگذاری زمین.

پروژه اسید فسفریک مس را آوردیم به منطقه ویژه و صادرات اسید سولفوریک را هم داریم از اسکله خودمان توسط شرکت مس. کارخانه فولاد را در سایت توسعه داریم و پروژه های دیگر مواد معدنی و پروژه پتروشیمی.

مهندس شرافت، رئیس خانه معدن فارس:

نحوه واگذاری زمینهای سایت منطقه ویژه مخصوصاً اول و فاز دوم که ما یکبار از آن بازدید داشتیم، تداخل مواد

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



معدنی خیلی زیاد است که باعث آلودگی موادی که در حال صادر شدن هستند می شود. آیا در سایت دوم شما ترتیبی برای عدم تداخل مواد معدنی و جداسازی اتخاذ شده است؟ همچنین نحوه واگذاری زمین به چه صورت است؟  
خلج طهرانی :

بحث جداسازی را برنامه ریزی کردیم که واحد عملیات و بهره برداری ما چه در سایت قدیم و چه در سایت جدید جداسازی ها و کنترل ها را بهتر انجام دهند. فعلاً در حال حاضر سال هاست که در بحث سنگ آهن و گندله و کنستانتیره منطقه ویژه فعالیت می کند، برای تفکیک آنها در حال حاضر جاهایی مشخص شده در دپوی ۴۰ هکتاری، ولی در سایت جدید هم یک ۴۰ هکتاری قرار داده ایم که عملیات جداسازی و تفکیک انجام میشود. در بحث واگذاری ها قیمت زمین از طریق کارشناس رسمی دادگستری انجام می شود و خودمان به صورت مستقیم دخیل نیستیم، توسط کارشناسی ۳ نفره انجام می شود و رویه پرداختی هم به این صورت است که ۲۰ تا ۳۰ درصد مبلغ زمین را از ابتدا دریافت و الباقی اقساط را ۲۴ تا ۳۶ ماه از سرمایه گذار دریافت می کنیم. قرارداد هم به صورت قرارداد اجاره به شرط تملیک است

مهندس بهرامن:

آقای مهندس خلج آخرین قیمتی که در سال گذشته واگذار شده است چه قیمتی بوده است؟  
خلج طهرانی :

قیمت متفاوت است در سایت قدیم مس را داریم که حدود ۳۵۰ تا ۴۰۰ تومان قیمت هر متر بوده است، چون در جایی بوده که هم آب و هم برق دارد همچنین در کنار جاده است. ولی در سایت توسعه قیمت متفاوت تر هست چون هنوز شرایط کاملاً آماده نشده، حدود حدود قیمت در حدود ۴۰ الی ۵۰ تومان است ولی به طور متوسط قیمت سایت قدیم متری ۱۲۰ تا ۱۵۰ تومان را هم داریم .

مهندس بهرامن:

حدود ۱۶ سال قبل مراجعه به منطقه ویژه داشتیم برای وارد کردن ماشین آلات که به دلیل نابسامانی ها در تصمیم گیری متوقف شد.

منطقه ویژه منطقه بسیار ارزشمندی است که باید برای توسعه بخش مواد معدنی استفاده شود. باید از مهندس جعفری و مهندس موذن زاده تشکر کرد که دارند این منطقه را گسترش می دهند و در جهت توسعه پیش می روند.

خلج طهرانی :

مهندس بهرامن منتظر دریافت پیشنهادات و راهکارهای شما جهت فعالیت بیشتر این بخش و بخش معدن و صنایع معدنی هستیم به این دلیل که رسالت اصلی ما در این بخش معدن و صنایع معدنی است.

عیقرلو:

سوالی خدمت آقای خلج طهرانی دارم که سازمان شما هرچقدر هم سرمایه گذاری کند و زیرساخت ها را آماده کند ولی اگر تفاهم نامه های شما با گمرک، سازمان بنادر، سازمان راهداری و سازمان های دولتی هماهنگ نباشد در آینده

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



شدیداً دچار مشکل خواهیم شد. خواهشمندم برای رفع این موضوع فکر اساسی شود که هیچکدام از سازمان‌های همجوار برای سرمایه‌گذار مانعی ایجاد نکند.

خلج طهرانی :

درست می‌فرمایید، که البته ما از حمایت استانداری و کمیته رفع موانع توانستیم خیلی استفاده ببریم که در جاهایی که به مشکل می‌خوریم بلافاصله درخواست می‌کنیم از استانداری و معاون اقتصادی ایشان و کمیته رفع موانع و مصوبات خوبی به ما دادند برای رفع این موانع مثل بحث نیروگاه هنگام، که تعاملاتی با گمرک شهید رجایی داشتیم و همچنین در گمرک شهید باهنر توانسته ایم ارتباطات خوبی را برقرار کنیم و جلسات ماهیانه بین صنایع و گمرک داریم که مشکلات را به صورت رودررو می‌گوییم و پیشرفت خوبی داشته ایم. مثل جلسه هفته گذشته که مشکلی با محیط زیست داشتیم و برای خروج قطعات اسقاطی. مشکلات با تعامل قابل حل هستند.

دکتر رکنی، ادامه بحث را با دستور جلسه تشکیل تعاونی حمل و نقل معدنی پیگیری می‌کنیم.  
عیقرو:

مشکل دیگری که مشاهده کردم راه‌های ارتباطی است، که اگر بخواهیم از منطقه‌ای به منطقه دیگر برویم طبق بررسی‌ها باید حدود ۳۰ تا ۴۰ کیلومتر طی کنیم تا به فاز توسعه برسیم، اگر این پل‌های ارتباطی هرچه سریعتر انجام شود به نظر من کمک بزرگی به ارتباطات خواهد شد.

خلج طهرانی :

درست است، ما برای ارتباط سایت قدیم به جدید طرحی را داده ایم برای یک پل دسترسی که مناقصه آن در حال انجام است و به زودی پیمانکار انتخاب می‌شود و کار ساخت آن شروع خواهد شد.

عیقرو:

با توجه به اینکه جناب آقای سبحان نظری، دکتر جوانمردی و کاپیتان تیموری پور در این جلسه حضور دارند از راهنمایی‌ها و تجربیات این عزیزان استفاده می‌کنیم.

دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل و دبیر جدید انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی: سلام و عرض ادب خدمت حضار گرامی، نکاتی را به عنوان راهکار جهت اینکه آیا اساساً موضوع زیر ساخت لجستیک وظایف حاکمیتی محسوب می‌شود را عرض می‌کنم.

در واقع ساخت زیر ساخت لجستیک و حمل و نقل در بحث کلان‌ترین شکل خود وظیفه دولت است در همین مباحث زیرساختی هم شاهد حدود دو دهه اخیر شاهد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هستیم این ناشی از این است که سرمایه‌گذاری دولتی به تنهایی نتوانست کفایت کند و دولت رویکردش را به سمت جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اصلاح کرده است.

نکته دوم در ظرفیت سازی لجستیکی صرفاً ایجاد شبکه و خط آهن یا جاده کشیدن به تنهایی کفایت نمی‌کند. حتماً باید ناوگان حمل هم به اندازه کافی برای حمل بار وجود داشته باشد استحضار دارید که تأمین ناوگان چه ریلی

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



و جاده‌ای الان اساساً از وظایف و حتی اختیار دولت خارج است و سال هاست که بخش جاده‌ای ناوگان توسط بخش خصوصی اداره می‌شود و نزدیک به ۲۰ سال است که ناوگان ریلی هم خصوصی سازی شده است بنابراین اگر در جایی که کمبود ناوگان وجود داشته باشد در بخش ریلی که بنده به نمایندگی از این بخش دارم عرض می‌کنم حتماً این کمبود ناوگان باید با تولید بخش خصوصی توسعه پیدا کند و البته دولت هم وظایفی را برای خودش تعریف کرده از جنس ارائه مشوق‌هایی برای توسعه ناوگان بنابراین اینجا گریزی به فرمایش آقای مهندس خلج طهرانی که فرمودند در رابطه با منطقه ویژه که به خطوط ریلی مجهز شده خیلی خبر خوب و خوشحال کننده‌ای است و ما با مشکل بزرگتری به نام کمبود تجهیزات هم ۱- واگن‌های باری ۲- لکوموتیوهای باری مواجه هستیم. مسئله‌ی حیاتی اینجاست که این نه بیان شده و نه شنیده شده می‌خواهم صحبت‌هایم را بیشتر بشکافم و سعی می‌کنم کمی با اعداد و ارقام ملموس به صورت ویژه تر بپردازم.

حتماً اطلاع دارید که صنعت فولاد ما چشم اندازی برای خودش دارد برای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد و سرعت پیشرفت به سمت تحقق این هدف از دید مایی که بیرون از این صنعت هستیم خیلی خوب است به نظر می‌آید اگر این ۵۵ میلیون تن کلس هم محقق نشود به احتمال زیاد با تحقق بیش از ۸۵ تا ۹۰ درصد در افق ۱۴۰۰ مواجه خواهد شد.

محاسبه‌ای انجام دادم برای اینکه این مقدار محصول تولید شود، ظاهراً چیزی نزدیک به ۱۶۰ میلیون تن فقط سنگ آهن مورد نیاز است. مواد اولیه دیگر را هم که اگر اضافه کنیم نزدیک ۲۰۰ میلیون تن بار مواد اولیه قرار است حمل شود تا این محصول تولید شود این ۲۰۰ میلیون تن تقریباً کلس برون استانی است و در تعریف لجستیکی کشور این باری است که قرار است به سیستم ریلی کشور تحمیل شود. حدود ۳۰ یا ۴۰ درصد این بار همین الان هم دارد حمل می‌شود منتها با دردسرها و مصیبت‌های فراوان، یعنی هم بخش حمل و نقل جاده‌ای دارد با ایمنی بسیار اندک این وظیفه را انجام می‌دهد و هم بخش حمل و نقل ریلی در سقف ظرفیتش دارد سرویس می‌دهد. به تامین نیاز این ۴۰ درصد، آن ۶۰ درصدی که قرار است اضافه شود چیزی حدود ۷۰ میلیارد تن کیلومتر به کل عملکرد حمل و نقل فعلی کشور اضافه می‌کند.

۷۰ میلیارد تن را برای مقایسه با واقعیت‌های موجود مثلاً جاده‌ای اگر مقایسه کنیم، عملکرد فعلی بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور نزدیک ۲۱۰ تا ۲۲۰ میلیارد کیلومتر تن است. یعنی برای اینکه چشم انداز صنعت فولاد محقق شود از همین مقداری که در آن ایستاده ایم تا چند سال دیگر باید نزدیک یک سوم باربری فعلی بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور را به آن اضافه کنیم اگر بخواهیم کلس را روی بخش جاده‌ای تحمیل کنیم، که در واقع این یک اقدام سخت و احیاناً نشدنی است.

اگر بخواهیم آن را مقایسه کنیم با عملکرد فعلی بخش حمل و نقل ریلی کشور، بخش حمل و نقل ریلی کشور کلی باری را که حمل می‌کند شامل بار داخلی و ترانزیت (بین‌المللی) نزدیک ۳۳ تا ۳۴ میلیارد تن کیلومتر است. آن ۷۰ تا به نسبت این یعنی دوبرابر کل باری که الان در شبکه ریلی کشور حمل می‌کند،

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



ملاحظه می فرمایید که این مقایسه را با کل عملکرد حمل و نقل جاده‌ای ریلی کشور انجام دادیم یعنی تمام انواع بارهای حمل شدنی را اعم از بار معدنی و فولادی به اضافه بارهای پتروشیمی، بار ساختمانی، کشاورزی و امثال اینها مقایسه کرده ام.

اگر با آن سهمی از بار موجود این سیستمها که دارد با صنعت فولاد و صنایع معدنی کار میکند مقایسه کنیم می بینیم که تحمیل بار جدید شدت بیشتری دارد. نکته مهم این است که آیا اساساً لازم است به سمت سیستم حمل و نقل ریلی متمایل شویم برای حمل بارهای معدنی؟ جواب این بسیار بدیهی است ولی برای اینکه مجدداً با عدد و رقم با هم صحبت کنیم از حدود ۲ سال پیش با اعتصابات که در جاده‌ها رخ داد زنگ های هشدار به صدا درآمد که با کرایه های سنتی پایین، بخش جاده‌ای باید خداحافظی کنیم. این قاعده ها را اگر بپذیریم، اهداف توسعه ای بخش معدن و به تبع آن فولاد محقق می شود. حتماً باید روی بیاوریم به حمل و نقل ریلی.

در جمع بندی عرایض و توصیه نهایی، ما نیازمند رویکرد حمل و نقل ریلی هستیم، نکته مثبتی که در اولین حضورم در این جلسه مشاهده کردم دیدن عنوان دستور جلسه بود (تشکیل تعاونی حمل و نقل مواد معدنی) و این خیلی خوب است که یک اتحادیه وجود داشته باشد. یکی از معضلات ما در بخش حمل و نقل ریلی این است که امکانات و تجهیزات پراکنده شده اند، بین شرکت‌های متعدد و فقط برای مقایسه در ذهن‌تان داشته باشید که تعداد ناوگان حمل و نقل ریلی کشور روسیه ۵۰ برابر ناوگان کشور ایران است ولی در کشور ما تعداد شرکت‌های حمل و نقل بار ریلی حدود ۳۰ تا ۴۰ تا ۳ تا ۴ تاست و این نشان می‌دهد چقدر اقتصاد مقیاس در کشور ما متلاشی شده است. خوب است که سرمایه گذاری کنیم ولی خوب تر این است که این سرمایه گذاری پراکنده نباشد و حتماً به شکل متحد و بزرگ مقیاس باشد و حتماً ضرورت دارد که ناوگان جدید تزریق شود به سیستم حمل و نقل ریلی. شبکه فعلاً خیلی مشکلی ندارد ولی آن هم پس از ناوگان تبدیل به گلوگاه می‌شود گلوگاه اول ناوگان است هم ناوگان واگن و هم ناوگان لکوموتیو کفایت ظرفیت سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل تقریباً به اتمام رسیده است. صنعت حمل و نقل ریلی در بخش ناوگان داری یعنی هم مالکیت ناوگان واگن و هم مالکیت ناوگان لکوموتیو صنعت و کسب و کاری است که از نظر شاخص‌های اقتصادی بدون کمک دولت زنده نمی ماند. یعنی IRR سرمایه گذاری در این بیزینس ها عموماً زیر ۱۰ درصد است، حدوداً ۵ یا ۶ درصد است، مگر اینکه با مشوق هایی که دولت ارائه می کند که آن هم قاعدتاً بلندمدت نخواهد بود برسد به حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد، بنابراین لازم است که از سمت خود متقاضیان کسب و کارهای ریلی یعنی صاحبان محترم بار به ویژه کسانی که مقداری از نظر سود دهی سرمایه گذاری وضع بهتری دارند مثل برخی از معدنی ها، فولادی ها و برخی از صاحبان صنایع پتروشیمی خودشان سرمایه گذاری کنند.

از سمت ما که سابقه کار در حوزه حمل و نقل ریلی را داریم آماده‌ایم که این سرمایه گذاری به صورت مشارکتی باشد. مدیریت و دانش و تجربه از سمت فعالان فعلی حمل و نقل ریلی باشد، سرمایه گذاری از سمت دوستان عزیز

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



صاحبان صنایع باشد عرایضم را تمام می‌کنم که اساتید دیگر هم اگر نظری دارند استفاده کنیم.

عیقلو:

تشکر می‌کنم از فرمایشات شما، منتها تصور من این است که توأم با سرمایه‌گذاری بحث مدیریت و حمل و نقل نوین هم باید دیده شود. واقعاً سنتی دارد عمل می‌شود و اگر توأم با سرمایه‌گذاری‌های لوکوموتیو و ریل و بحث دیجیتالی شدن حمل و نقل ریلی هم اگر دیده شود بسیار عالی است. از شما تشکر می‌کنم و از جناب آقای دکتر جوانمردی می‌خواهم که در نقد صحبت‌های جناب آقای سبحان نظری اگر مطلبی دارند و یا اگر موافق هستند بفرمایند. دکتر جوانمردی:

سلام عرض می‌کنم خدمت حضار، آقای نظری همه مطالب را فرمودند فقط راجع به ساختار این شرکت می‌خواستم توضیح دهم که با توجه به سابقه شرکت‌های تعاونی مشکلات و محدودیت‌های خاص خودشان را دارند و نمی‌توانند خیلی گسترده باشند بنابراین مشکل ایجاد می‌شود در توسعه شرکت، از آنجایی که این شرکتها اولاً بعد ملی دارد و می‌تواند بعد فرمانطقه‌ای هم داشته باشد و بتواند کشورهای منطقه را هم پوشش دهند در بحث حمل و نقل جاده‌ای اشان الزام دارد که یک شرکت خیلی بزرگ و فراگیر باشد در قالب اصل ۴۴، ما شرکت‌های تعاونی سهامی عام را داریم که میزان سهم هر فرد در آنجا می‌تواند متغیر باشد و طبیعتاً وقتی سهم متغیر باشد تعداد کسانی که سهم بیشتری دارند می‌توانند مدیریت و کنترل شرکت را به دست بگیرد، برگه‌ی این مسئله تضمینی است برای ادامه حیات شرکت اگر روزی دوستان خواستند این شرکت را تاسیس کنند بهتر است در قالب شرکت‌های تعاونی سهامی عام باشد که فراگیر است و یک سری مزیت‌هایی را هم در قالب اصل ۴۴ اصلاحیه اش را گذاشته اند که اگر کسانی آمدند و اینچنین شرکتی را تاسیس کردند و به ثبت رساندند از یک سری مزایای هم بخش سهامی عام هم می‌توانند استفاده کنند، (البته اگر وارد بورس شوند مزایایش بیشتر می‌شود) هم در قالب اصل ۴۴ یکسری مزایایی برای تعاونی‌ها در نظر گرفته شده که از هر دو مزیت میشود استفاده کرد.

ضمن اینکه فراگیر هم هست و بعد ملی دارد می‌تواند تمام آحاد ملت ایران را در این شرکت سهیم کنند، سرمایه بیاورند و شرکت گسترش پیدا کند، بعد مدیریتی تخصصی را که آقای نظری فرمودند کاملاً درست است. از افرادی که در صنعت ریلی سرمایه‌گذاری کردند، اولاً خیلی از آنها ناراضی هستند و ثانياً میزان سرمایه شان محدود است ولی در بعد معدن و صنایع معدنی مثل مس، فولاد و امثال اینها خوشبختانه به خاطر نرخ‌های جهانی و بعد صادراتی که این شرکت‌ها دارند، شرکت‌های بسیار ثروتمند و کسانی که توانایی مالی خوبی دارند میتوانند در این امر مشارکت کنند. و صنعت ریلی که می‌توانند تضمین کننده حیات صنعت معدن باشند. مهمترین بعد صنعت فولاد و مس و سایر مواد معدنی این است که قابلیت جابجایی در میزان انبوه داشته باشد بنابراین اگر این شرکت با مشارکت تمامی ذینفعان تشکیل شود می‌تواند مثمرتر باشد و در آینده هم می‌توانیم آنها را وارد بورس کنیم و در آنجا هم ملت ایران از تمام مزایای آن استفاده کنند.



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



مهندس باطنی، رئیس خانه معدن مازندران:  
در رابطه با تعاونی، ما در تعاونی یک سهامدار ویژه تعریف کردیم، هر تعداد که باشد اساسنامه برای یک مدت محدود و معلوم به سهامداران خاص به عنوان سهامدار ویژه اختیار می دهد که تصمیم گیری کند که در مجموع این سهامداران ویژه (در اصل آن ارکان تصمیم گیری) هستند. رای بقیه هم هر چه که باشد بر اساس آن ارکان تصمیم گیری می شود و این را اگر در اساسنامه تعریف کنیم و مجوز را از وزارت تعاون بگیریم خوب است. مطلب دیگر این است که نگاه ما نگاه بیزنس باشد، یعنی اگر حتی سرمایه گذار دولتی هم بخواهد پول بگیرد باید بازپرداخت آن مثل بخش خصوصی باشد و نگاه از حالت دولتی و نیمه دولتی خارج شود.

مصوبات

ردیف	موضوع	مسئول اجرا/ پیگیری	مهلت
۱			
۲			