

**باید با کمترین هزینه
بتوانیم معادن را به ریل
متصل کنیم**

محمد رضا بهرامن رئیس خانه معدن ایران نیز اظهار کرد: اکنون به دلیل شرایط خاص معادن و پایانه‌های حمل‌ونقل محلی، حمل مواد معدنی با مشکلات فراوان انجام می‌شود. برای رسیدن به تولید سالیانه ۷۰۰ میلیون تنی مواد معدنی در افق ۱۴۰۴ به رشد تولید سالیانه هفت درصدی نیازمندیم، این در حالی است که ظرفیت حمل و نقل جاده‌ای در افق یاد شده یک هزار و ۱۲۷ میلیون تن برآورد شده است؛ بنابراین رشد سالیانه پنج درصدی در این بخش را نیاز داریم. اما ناگفته نماند که در بخش جاده با مشکلات زیرساخت و جاده مواجه هستیم. حتی اگر در کنار جاده‌های فعلی دو لاین جاده رفت و برگشت دیگر ساخته شود باز هم در دو سال آینده با ترافیک شدید و قفل شدن جاده‌ها مواجه هستیم. حمل و نقل ریلی در کشور باید توسعه یابد. ما نیازمند سرمایه‌گذار داخلی و خارجی در خصوص توسعه زیرساخت‌ها در بخش ریلی هستیم. میزان حمل مواد معدنی توسط حمل و نقل ریلی بسیار پایین است. باید با کمترین هزینه بتوانیم معادن را به ریل متصل کنیم. متأسفانه معادن از سیستم ریلی دور هستند به همین سبب حمل بار معدنی به سوی جاده سوق پیدا کرده است. از دلایل این مشکلات عدم وجود برنامه راه مشخص از سوی سیاست‌گذاران ریلی است. بخش خصوصی و انجمن‌ها باید خود دست بالا بزنند و در کنار هم با گسترش فعالیت‌های معدنی خود نقشه راهی کارشناسانه طراحی کنند. عدم اطلاعات کافی سیاست‌گذاران و نداشتن آمار از بخش ریلی موجب شده تا هزینه‌های زیادی به جامعه تحمیل شود. مهندس بهرامن با تأکید بر این موضوع که جابجایی فقط مربوط



در کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران مطرح شد:

ساختار حمل و نقل ریلی کشور بیمار است

نیز در خانه معدن ایران نشست کمیته حمل و نقل مواد معدنی با موضوع هم‌اندیشی در خصوص ارائه راهکارهای ارتقاء سطح حمل و نقل و لجستیک معادن کشور و دستیابی به هدف تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در سال ۱۴۰۴ و همچنین بررسی مشورتی موضوع تشکیل تعاونی حمل و نقل مواد معدنی برگزار شد. در این نشست آقایان محمدرضا بهرامن "رئیس خانه معدن ایران"، مهرداد تقی زاده "دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی"، محمد عیقرلو "دبیر کل فدراسیون لجستیک ایران"، محمد نبی جوانمردی "مشاور فدراسیون حمل و نقل لجستیک"، یوسف مرادلو "مدیرعامل شرکت خالص سازان روی زنجان"، غلام‌حسین امیری "مدیرعامل شرکت سیمای دریای گناوه، کریمی "تامین ترابر ایرانیان"، رضا نوری "عمران مومان چاپهار" حضور داشتند که به شرح آن می‌پردازیم:

در اواخر سال ۱۳۸۱ گروهی از نخبگان اندیشمندان و متخصصان در بخش معدن که دغدغه نابسامانی اوضاع معادن و ذخائر زیرزمینی و کانی‌های خدادادی را در دل داشتند، گردهم آمدند تا با چاره‌اندیشی و تدبیر در امور، در ساماندهی و بهینه‌سازی و صنعت معادن ایران همکاری نمایند. با برپایی نشست‌های عدیده، بحث و تبادل اطلاعات و آراء و نظرات کارشناسانه و تخصصی سرانجام توفیق یافتند، تا در راستای هماهنگی امور حرفه‌ای و گسترش و ارتقاء سطح عملیات معدنی، صنایع معدنی و تجارت جهانی مواد معدنی کشور طبق قانون، خانه معدن ایران را در اتاق بازرگانی به ثبت برسانند تا این نهاد بتواند پیگیری‌های لازم را در خصوص مشکلات این بخش انجام دهد و به حل و رفع آن‌ها بپردازد. براین اساس نشست‌های پی‌درپی پیرامون موضوعات مختلف در خانه معدن برگزار شده است. چندی پیش

معدنی ایران "ایمیدرو" توضیحی دادند و تأکید کردند: این تفاهم نامه در راستای پیشبرد و توسعه زیرساخت‌های بخش معدن و صنایع معدنی و حل چالش‌ها و معضلات حمل‌ونقلی (به خصوص در بخش‌های ریلی، جاده‌ای و بندری) بخش معدن بوده است. وی گفت: از مباحث مهمی که مد

نظر است بحث اقتصاد حمل و نقل به ویژه حمل و نقل ریلی است. با شرایط موجود هزینه حمل و نقل بالا است. شرکت‌های بزرگ همانند شرکت فولاد مبارکه، شرکت‌های ریلی تالسیس کرده‌اند. در این میان شرکت‌های خصوصی معدن‌دار در خصوص حمل بار به دلیل بالا بودن تعرفه حمل با مشکلات بسیاری روبرو هستند.

هزینه حمل و نقل بالا است

دکتر جوانمردی در ابتدا در خصوص امضاء تفاهم‌نامه همکاری میان فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران با خانه معدن ایران در حضور مسئولین وزارت راه و شهرسازی و وزارت صمت، معدن و تجارت در محل سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع



به آهن و فولاد نیست گفت: در حال حاضر نزدیک به ۵۰۰ میلیون تن مواد معدنی در حال استخراج است. اگر میزان جابجایی را در نظر بگیریم در حدود ۷۰ الی ۸۰ میلیون تن سنگ آهن از طریق ریل حمل می‌شود. در خصوص سنگ‌های تزئینی باید بگویم حدود ۱۱ میلیون تن سنگ‌های تزئینی حمل می‌شود که حمل تمامی آن از طریق جاده است. اگر برای حمل و نقل جاده‌ای عوارض بالا مقرر شود مطمئناً همه فعالین این بخش به زمین خواهند خورد. خانه معدن ایران بر اساس مطالعات آینده پژوهی، برگزاری این گونه نشست‌ها را آغاز کرده است. یکی از زیرمجموعه‌های خانه معدن ایران در حال اجرای پابلوت خطوط ریلی است که امیدواریم به زودی اجرایی شود و به ریل مرکزی وصل شود و سایر معادن اطراف نیز در بر گرفته شوند. برای خطوط جدید نیز باید بتوانیم معادن کناری را در نظر بگیریم تا کمترین مسیر را برای پوشش همه آن‌ها داشته باشیم. به غیر از فولاد سایر بخش‌ها هم هستند. محموله‌های معادن سنگ تماماً توسط جاده حمل می‌شوند. از مشکلات دیگر ما این است که امروز با کاهش حجم بار ۲۰ درصدی در منطقه خواف مواجه هستیم. با دستورالعمل اخیر که دولت صادر کرده است، بلافاصله بسیاری از کامیون‌ها با مشکل بار مواجه شدند باید بدانیم که تصمیم‌های نادرست می‌تواند آسیب‌های بسیاری به بدنه‌ی صنعت وارد کند. صنعت حمل و نقل بسیار با اهمیت است و شوخی نیست. باید برای گستره فعالیت‌های معدنی و صنعتی با بخش حمل و نقل همکاری و همفکری داشته باشیم. گذشته را باید به‌روز کنیم و نقشه راه را مشخص نماییم. باید بدانیم که ماهیانه ۲،۵ میلیون متر مکعب فقط در تهران حمل و نقل شن و ماسه داریم. اگر تعطیل شود فاجعه‌ای پیش خواهد

آمد. متأسفانه عدم اطلاعات کافی و نداشتن آمار صحیح، باعث تحمیل هزینه‌های گزاف به جامعه می‌شود که منجر خواهد شد اصطلاحاً گفته شود هزینه تمام شده در ایران بسیار بالاست. اگر آدرس اشتباه بدهیم در تصمیم‌سازی‌ها با اشتباه مواجه خواهیم شد و فاجعه رخ می‌دهد. هر ماده معدنی حداقل دو بار حمل می‌شود 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 آغاز کند. با توجه به مشکلاتی که وجود دارد و نبود نقشه راه مشخص و صحیح، مطمئن باشید سال آینده جاده خواف بسته است. باید مواد به کارخانه‌ها برسد. اگر راهی پیدا نکنیم مطمئن باشید تمام مسیرها قفل خواهد شد.

حمل و نقل جاده‌ای جوابگوی حمل بار معدنی نیست

یوسف مرادلو، مدیرعامل شرکت خالص‌سازان روی زنجان با تاکید بر این مسئله که حمل و نقل ریلی ما عقب‌مانده است گفت: این عقب‌ماندگی به ضرر صاحبان بار است. اکنون پیشرفت چشمگیر اروپا در حمل و نقل ریلی ضررهای زیادی را به اقتصاد کشور وارد کرده است. صنعت معدن در کشور ما صنعت جوانی است. حجم بار معدنی بسیار است و امنیت حمل بار معدنی بسیار حائز اهمیت است. حمل و نقل جاده‌ای جوابگوی حمل بار معدنی نیست و حمل و نقل ریلی باید وارد این بحث شود.

مرادلو از مشکلاتی که در حمل و نقل جاده وجود دارد سخن به میان آورد و گفت: با ارز دولتی لاستیک وارد می‌شود و متأسفانه به جای اینکه با همان قیمت دولتی لاستیک را به رانندگان بدهند آن را احتکار می‌کنند و چندین ماه پس از احتکار با قیمت گران لاستیک را به رانندگان می‌فروشند و راننده نیز به دلیل هزینه‌های بالا با قیمت

خیلی بالاتر کالا را حمل می‌کنند. متأسفانه در سالی که رونق تولید نام گرفته فشار بسیار زیادی روی تولیدکنندگان است.

وی در خصوص نحوه روابط راه‌آهن با بخش خصوصی گفت: مشارکتی میان راه‌آهن و بخش خصوصی وجود ندارد و راه‌آهن در سیاست‌گذاری‌ها مشکلات و پیشنهادات بخش خصوصی را در نظر نمی‌گیرد. ما باید فراموش نکنیم که ما نیارمند حمل در بیرون از مرزها هستیم و باید آگاه باشیم که چین رقیب بزرگی برای ماست. اگر معادن فعال شود شغل و رفاه ایجاد می‌شود.

در کشور راننده حرفه‌ای نداریم

عیقلرو با بیان اینکه ما مشکلات بسیاری با رانندگان کامیون‌ها داریم گفت: ما در کشور راننده حرفه‌ای نداریم و از مشکلات ما خود راننده‌ها هستند. یا کشاور هستند که در وقت اضافه بار می‌برند یا افرادی هستند که از بی‌کاری، حرفه رانندگی را انتخاب می‌کنند.

راه‌آهن ضعیف عمل می‌کند

تقی‌زاده با تاکید بر این که بخش دولتی باید بستر لازم را برای فعالین بخش خصوصی آماده کند بیان کرد: همیشه معتقد بوده‌ام که بخش دولتی باید زمینه را برای فعالیت بخش خصوصی مهیا کند. مطمئناً با افزایش حجم بار معدنی و دیگر بارها در آینده نزدیک ما با مشکلات حمل و نقل مواجه خواهیم بود. در سال ۹۶ به دلیل سوانح زیاد جاده‌ای که رخ داد بررسی‌هایی را در خصوص چگونگی روند حوادث در آینده در وزارت راه انجام دادیم. طی بررسی‌های انجام شده پیش‌بینی کردیم که در حدود ۱۰ سال گذشته تعداد کشته‌شدگان حدود ۲۷ هزار نفر بود که به ۱۶ هزار نفر رسیده بود و مجدد از سال ۹۷ با افزایش

کشته‌شدگان مواجه خواهیم شد. یکی از بحث‌ها این بود که ما در بخش حمل بار توسعه خواهیم داشت و راه‌آهن نمی‌تواند همگام با این توسعه یافتگی زیرساخت و ناوگان را توسعه دهد در نتیجه حمل جاده‌ای افزایش خواهد یافت که ایمنی جامعه را در جاده تهدید خواهد کرد. کاملاً موافق هستیم که راه‌آهن و وزارت راه توانایی لازم را ندارد و راه‌آهن ضعیف عمل می‌کند و نمی‌تواند در بخش بار نیازها را برآورده کند. امروز نیز دورنمایی مبنی بر اینکه راه‌آهن بتواند این مشکلات را حل کند وجود ندارد و تحولات چشمگیری در این سال‌ها از راه‌آهن دیده نشده است. متأسفانه ساختار راه‌آهن بیمار است. حدود ۲۰ سال گذشته کشور سوییسی تصمیم داشت تعدادی از ناوگان خود را به ایران اهداء کند. پس از پیگیری‌ها متوجه شدیم که این پیشنهاد دو سال است از سوی سوییسی به کشور ما داده شده و در طی این دو سال هیچ اقدامی از سوی راه‌آهن انجام نشده است. متأسفانه سیستم راه‌آهن، خصوصی پسند نیست. امیری در خصوص لزوم ایجاد تیم حمل و نقلی برای رفع مشکلات شرکت‌های معدنی گفت: ما محدودیت‌ها و امکانات و کمبودهایی داریم که باید تیمی برای پیگیری کمبودها تشکیل شود. هر معدنی مشکلات خاص خود را دارد. ریل به برخی از معادن با فاصله‌های ۴ یا ۵ کیلومتری وجود دارد که باید برای این فاصله ریل تا معدن برای حمل بار معدنی چاره‌ای اندیشید. اما ما نمی‌توانیم منتظر بمانیم تا این مشکلات حل شود. هر معدنی باید با یک تیم حمل و نقلی کار کند و مسائل و مشکلات خود را بر عهده تیم حمل و نقل قرار دهند. اگر ما وارد این روش شویم می‌توانیم مشکلات را حل کنیم. شرکت‌های معدنی نباید خود وارد رفع مشکلات حمل و نقلی شوند.