

بندری روی آورده‌ایم. در بخش هوایی با تحریم سال‌ها صنعت هوایی، اگر قوی عمل می‌کردیم هواپیماهای بدنه متوسط ساخت داخل را الان قادر بودیم تولید و به دنیا عرضه کنیم. الان هم دیر نشده و با همکاری معاونت علم و فناوری ریاست جمهوری و وزارت دفاع این تفکر را احیا کرده‌ایم. در فرصت برجام هواپیماهایی خریداری شد که کمکی بود به ناوگان هوایی، بعد از آن هم هواپیماهای زیادی خریداری و وارد ناوگان شده است. در سال ۹۸ علی‌رغم تشدید تحریم‌ها، عملیات پروازی نسبت به سال ۹۷، ۱۰ درصد افزایش داشت. با دستاوردهای جدید شرکت‌های دانش‌بنیان، چشم‌انداز و پیش‌بینی ما این است که در سال‌های آتی با عملکرد قویتر صنعت هوایی را توسعه می‌دهیم.

کارآمدسازی رونق حمل و نقل هوایی، بهسازی و نوسازی فرودگاه‌ها و کیفیت بخشی به کیفیت

داده می‌شود که خارجی‌ها توان بسیار بالاتری دارند. مغایرت‌های دیدگاهی، اولویت‌بندی‌ها و تعارض‌ها است که طرح‌ها و پروژه‌ها را با مشکل مواجه می‌کند. آزادراه تهران- شمال در سال ۶۴ طرح موضوع شد، سال ۶۹ اقدامات اولیه و مطالعات انجام شده و سال ۷۵ اولین زمان شروع عملیات اجرای آن بوده است. همین که سال ۷۵ کار شروع شده یک سال بعد یعنی سال ۷۶ دولت تغییر کرده و به دنبال آن اولویت‌ها هم تغییر کرده است. تا سال ۸۴ که دولت تغییر کرده و دوباره اولویت‌ها عوض شده است... در پروژه تهران- شمال، اولویت اول، ساخت منطقه ۴ بوده که از چالوس تا مرزن آباد است. ۲۰ کیلومتر این منطقه سال ۸۴ افتتاح شد. تا سال ۹۳ حجم پیشرفت کار منطقه یک، ۱۷ درصد بود در حالی که این منطقه با کاهش ۶۰ کیلومتری مسیر، مهمترین منطقه است. شرکت‌های خارجی در این پروژه حدود ۷

هم فعلاً با سرمایه‌گذاران در حال مذاکره هستیم. اینکه سؤال می‌شود خسارت دیرکرد پروژه چقدر بوده، می‌شود آن را تحلیل و اظهار نظر کرد.

#### ■ خسارت را اعلام نمی‌کنید؟

ترجیح می‌دهم وارد بحث برآورد خسارت نشوم.

#### ■ ارزیابی از کم‌کاری پیمانکاران در ساخت آزادراه تهران-شمال صورت گرفته است؟

فعلاً برای ارزیابی کم‌کاری و خسارتی که برخی پیمانکاران به پروژه وارد کردند، ورود پیدا نکردیم باید واکاوی کنیم ببینیم چه می‌شود.

اما برای تسهیل رفت و آمد از تهران به شمال، اقدامات خوبی انجام شده است. ۵ جاده به‌صورت همزمان در حال توسعه و ساخت در این منطقه است. ۴ بانده شدن فیروزکوه، پیشرفت ۷۰ درصدی توسعه هراز، بهسازی جاده چالوس، آزادراه تهران-شمال و جاده قزوین - الموت

■ علت رها شدن و نیمه کار ماندن پروژه‌ها این است که در اولویت‌بندی‌ها دچار تعارض‌هایی می‌شویم. بخش مهندسی و ساخت و عمران ما توان زیادی دارد اما همیشه طوری نشان داده می‌شود که خارجی‌ها توان بسیار بالاتری دارند



■ آزادراه تهران- شمال در سال ۶۴ طرح موضوع شد، سال ۶۹ اقدامات اولیه و مطالعات انجام شده و سال ۷۵ اولین زمان شروع عملیات اجرای آن بوده است. همین که سال ۷۵ کار شروع شده یک سال بعد یعنی سال ۷۶ دولت تغییر کرده و به دنبال آن اولویت‌ها هم تغییر کرده است



- تنکابن رفت و آمد به شمال کشور را تسهیل می‌کند. نکته مهم برای ما مدیریت کاهش معطلی مردم در این مسیر است. میزان توقف مردم در جاده کاسته شده است. اگر قطعه دوم آزادراه تهران - شمال راه‌اندازی شود دستیابی به شمال کشور راحت‌تر است.

برای دستیابی به شمال، فرودگاه ساری توسعه یافته و باند جدید فرودگاه رامسر را افتتاح کردیم. همچنین شرکت هواپیمایی خاص تأسیس شده تا از فرصت هواپیمایی در این مسیر بیشتر استفاده شود. قطار گردشگری به شمال راه‌اندازی شده است. برای رفع گلوگاه آزادراه قزوین-رشت، ۸ و نیم کیلومتر که تمام پل و تونل و مسیر سخت و طاقت‌فرسا است، را در حال ساخت داریم. همچنین قطار رشت هم نقش مهمی در تسهیل رفت و آمد به شمال کشور دارد.

درصد کار کرده بودند و قبل از آن هم شرکت‌های ایرانی که عمده‌تأ شرکت‌های وابسته به بنیاد مستضعفان بود ۹ درصد کار را پیش برده بود. اجرای این پروژه از سال ۹۵ به‌صورت جدید شروع شد. کاری که در سال ۹۸ تحویل داده شد تقریباً در نیمه ۹۷ حدود ۷۸ درصد پیشرفت داشت. با همت شرکت‌های ایرانی که عمده‌تأ متعلق به بنیاد یا بخش خصوصی هستند، در یک ماراتن سنگین و فاخر مهندسی در یک سال ۲۲ درصد پیشرفت کار را انجام دادند. افتتاح منطقه یک از لحاظ تقویمی ۲۴ سال طول کشیده بود و پیشرفت عملیات اجرایی آن در ۲۰ سال ۱۷ درصد بود اما باقیمانده آن در ۶ سال ساخته شد. این رکوردی در ساخت پروژه بود. در حال حاضر ۲ منطقه دیگر باقی مانده که بخش مهم منطقه ۲ و باند رفت تا پایان سال آینده افتتاح می‌شود. در منطقه ۳

پروازها در دستور کار توسعه بخش هوایی است. ظرفیت جابه‌جایی را ۱۰ میلیون مسافر در سال افزایش دادیم و تا پایان دولت ۱۰ میلیون افزایش مسافر دیگر هم ظرفیت فرودگاه‌های ما است. از این به بعد هم افتتاح فرودگاه و سطوح پرواز جدید برای افزایش ظرفیت پذیرش مسافران در فرودگاه‌ها را در دستور کار داریم.

■ در بخش جاده‌ای، افتتاح قطعه اول آزادراه تهران- شمال بعد از بیش از ۲۰ سال دستاورد مهمی بود. اما زمانبردن اجرای پروژه‌ها خسارت زیادی بر اقتصاد تحمیل می‌کند. برآوردی از خسارت و زیان ساخت این آزادراه دارید؟

علت رها شدن و نیمه کار ماندن پروژه‌ها این است که در اولویت‌بندی‌ها دچار تعارض‌هایی می‌شویم. بخش مهندسی و ساخت و عمران ما توان زیادی دارد اما همیشه طوری نشان