

طرح‌هایی از توسعه شبکه ریلی وجود دارند که عموماً فعال هستند. برخی خطوط و اتصالات اولویت دارند مانند راه آهن چابهار-زاهدان، اتصال استان اردبیل به شبکه ریلی، خط یزد-اقلید، اتصال درود-خرم‌آباد-اندیمشک، اتصال بوشهر و... پروژه‌های بسیار با اهمیتی هستند که بزودی به بهره‌برداری می‌رسند و در اختیار مردم قرار می‌گیرد. مثلاً درست است که خرم‌آباد راه آهن دارد، اما راه آهن لرستان از درود می‌گذرد و مرکز استان به شبکه ریلی متصل نیست، راه آهن جدید خرم‌آباد را متصل می‌کند. این پروژه‌ها خوشبختانه همه فعال هستند. موضوع امیدوارکننده تولید ریل ملی است که در این دولت به ثمر رسید. الان در پروژه‌ها از ریل ملی استفاده می‌کنیم.

## ■ در تولید ریل خودکفا شدیم یا هنوز به واردات نیاز داریم؟

در سال‌های اخیر اصلاً واردات ریل نداشتیم. شرکت ساخت و مازدوب آهن ریل خریداری می‌کنیم. در این دو سال که رونق و جهش تولید نامگذاری شده، اقداماتی با کمک شرکت‌های حمل و نقل ریلی و تولیدکننده‌های حوزه ریلی در خانواده بزرگ راه آهن انجام دادیم که برای توسعه راه آهن و صدور خدمات فنی و مهندسی نقطه امید است. ظرفیت سازی‌های به وجود آمده در حال توسعه است که چشم انداز آن، صدور خدمات فنی و مهندسی خواهد بود. با این اقدامات وابستگی ما کاهش می‌یابد و در عوض به صادرکننده تبدیل می‌شویم. سال گذشته ۸۰۰ دستگاه ناوگان شامل لکوموتیو، واگن باری و مسافری و قطارهای خودکشش در داخل کشور تولید شد و سالی بود که هیچ واگن و لکوموتیو وارد نشد. امسال از فروردین، هر ماه مراسم افتتاح واگن جدید داشتیم. کار دیگری که انجام شده نوسازی واگن‌های فرسوده است این واگن‌ها قابلیت بازسازی داشتند، ما آنها را شناسایی و به کارخانه‌های واگن‌سازی اعزام کردیم. این اقدامی جهادی و ارزشمند است که در زمانی کوتاه انجام شد و واگن‌ها در حال بازسازی هستند. بیش از ۲۷۰ دستگاه واگن مسافری در حال بازسازی است. در مجموع بیش از ۶۰۰ دستگاه واگن بود که ۲۷۰ واگن قابلیت بازسازی داشت و مابقی واگن‌ها اسقاط و به کارخانه‌های ذوب آهن فروخته می‌شود و عواید آن خرج بازسازی واگن‌های دیگر می‌شود. البته این واگن‌ها متعلق به شرکت‌های ریلی است منتها در تعاملی سازنده، راه آهن بازسازی آنها را برعهده گرفت.

## ■ یعنی در بحث توسعه حمل و نقل ریلی علاوه بر توسعه خطوط، نوسازی ناوگان هم در دستور کار است؟

بله. با توجه به اینکه این دو سال سال‌های رونق و جهش تولید نامگذاری شده، اقدام دیگری که در ارتباط با رونق و جهش تولید شروع شده، راه‌اندازی سامانه جامع رونق تولید در راه آهن است. در این سامانه که در سایت راه آهن بارگذاری شده، تمام قطعاتی که مربوط به لکوموتیو، واگن‌های باری و واگن‌های مسافری است و قطعات مربوط به خط و سیستم‌های ارتباطی که در داخل کشور تولید شده، با ذکر مشخصات فنی در داخل سایت قرار داده شده

است. در بخش دیگری در سامانه، قطعاتی را که هنوز در کشور تولید نمی‌شود قرار دادیم، ما از قطعه‌سازان برای ساخت این قطعات دعوت کردیم. البته تعداد این قطعات نسبت به قطعه‌های ساخته شده خیلی کمتر است.

## ■ توان تولید این قطعات را هم داریم؟

بله. ما ظرفیت‌های بسیار خوبی در حوزه صنایع بویژه در قطعه‌سازی داریم. ما خودمان را به قطعه‌سازان حوزه ریلی محدود نکردیم. در تفاهمنامه با ایران خودرو، توافق کردیم از ظرفیت قطعه‌سازی کل کشور استفاده کنیم. قبل از این، برخی استفاده‌کنندگان از این قطعات مانند مالکان

**در سال‌های اخیر اصلاً واردات ریل نداشتیم. ظرفیت سازی‌های به وجود آمده در حال توسعه است که چشم‌انداز آن، صدور خدمات فنی و مهندسی خواهد بود. با این اقدامات وابستگی ما کاهش می‌یابد و در عوض به صادرکننده تبدیل می‌شویم. سال گذشته ۸۰۰ دستگاه ناوگان شامل لکوموتیو، واگن باری و مسافری و قطارهای خودکشش در داخل کشور تولید شد و سالی بود که هیچ واگن و لکوموتیو وارد نشد**

این برنامه، نمایشگاه دائمی تولیدات ریلی در محل کارخانه‌های تولیدی بزودی راه‌اندازی می‌شود. به تولیدکنندگان فراخوان داده‌ایم که نمونه قطعات خود را بفرستند. در این نمایشگاه‌ها قرار دادهای خرید و فروش هم منعقد می‌شود. این نمایشگاه‌ها در واقع مانند بازار خرید و فروش ملزومات ریلی عمل می‌کند. همه این اقدامات در راستای حمایت از تولید داخل صورت گرفته است. این اقدامات نشان می‌دهد دولت در توسعه حمل و نقل ریلی فقط به احداث خطوط بسنده نکرده بلکه در عمق بخشیدن به تولیدات داخل هم گام‌هایی برداشته شده است. اقدام ارزنده دیگر، افتتاح مرکز جهادی پیشرفت، در راه آهن است. این مرکز با هدف حل جهادی مسائل پیش روی صنعت ریلی و انجام جهادی پروژه‌های ریلی تشکیل شده است. در کاری گروهی فهرست مشکلات و مسائل فراروی صنعت ریلی کشور را احصا کردیم. ۱۲۶ مسأله ریلی شناسایی شده است، ۲۴ اولویت را به مسائل مهم اختصاص دادیم. برای حل مسائل، تیم‌هایی متشکل از کارشناسان خودمان و متخصصان بیرون از شرکت راه آهن، بر اساس برنامه‌ریزی مشخصی از مرحله آسیب‌شناسی مسأله تا نسخه اجرایی، اجرا و حل مسأله حضور دارند. به آنها اختیار داده شده است تا کار را به نتیجه برسانند. در زمان کوتاهی که این مجموعه راه‌اندازی شده، در چند مسأله مهم به نتیجه رسیده و دستاورد داشته است. این دستاوردها در شرایط تحریم خیلی ارزنده است. این نگاه که از امکانات موجود و سرمایه خودمان به صورت بهینه استفاده کنیم، نگاه ارزشمندی است. این نگاه را باید توسعه بدهیم. بهره‌وری اصلی‌ترین آموزه دینی است. آنقدر که به فکر ناوگان جدید هستیم، بیشتر از آن باید به فکر بهره‌وری و استفاده بهینه از ناوگان موجود باشیم.

## ■ به نوسازی ناوگان اشاره کردید. اما بعد از شیوع کرونا، استفاده از قطار بخصوص برای سفر، کاهش دارد. ضرورت این شرایط برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی، چگونه قرار است جبران شود؟

مسائلی که پیش روی بازرگانی راه آهن و چرخش ناوگان در شبکه ریلی است اگر حل نکنیم، خرید ناوگان جدید مانند این است که پارکینگ بزرگی برای ناوگان تدارک دیده‌ایم و نمی‌توانیم از ناوگان استفاده کنیم. ما این موضوعات را در دستور کار داریم. در ارتباط با کرونا، ما از همان ابتدا و قبل از ورود کرونا به ایران، در راه آهن کمیته دائمی پیشگیری از بیماری‌های واگیر را تشکیل دادیم. سطح تماس راه آهن با جامعه زیاد است به همین خاطر باید برای مقابله با مشکلات، دائماً مجهز باشیم. ما گوش به فرمان ستاد ملی کرونا هستیم، تمام پروتکل‌ها را رعایت کردیم. از طرف اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها به خاطر رعایت پروتکل‌ها تقدیر شدیم، در کارگروه کووید ۱۹ این اتحادیه به عنوان عضو فعال حضور داریم و تجربیاتمان را منتقل می‌کنیم.

انتظار ما این است که با توزیع واکسن نگرانی برطرف شود و مشکلات ما کمتر شود. اما صنعت ریلی در این مدت متحمل خسارت‌های بسیار سنگینی شد. در انتهای سال گذشته و شروع سفرهای نوروزی که بیشترین درآمد شرکت‌های حمل مسافری در این

شرکت‌ها یا کارخانه‌های تعمیرکننده، اظهار می‌کردند قبل از راه‌اندازی سایت، ما نمی‌دانستیم این قطعات در کشور ساخته می‌شود. اما حالا شرکت‌ها تعهد داده‌اند برای تأمین نیاز خود از تولیدات داخلی استفاده کنند. این سامانه مرتب به روزرسانی و تکمیل می‌شود. ما تمام فرصت‌های تولید داخل را یکجا آوردیم و در دسترس قرار دادیم. با این اقدام رقابت میان شرکت‌های تولیدکننده، ارتقای کیفیت در تولید و رقابتی شدن قیمت، ایجاد شده است. بازار تولید داخل گرم شده و در بخش حمل و نقل ریلی از قطعات تولید داخل استفاده می‌شود. در تکمیل