

زمان است، ناگزیر شدیم صد درصد بلیت‌ها را مسترد کنیم و هزینه لغو سفر را به مسافران برگردانیم که این عدد حدود ۱۰۰ میلیارد تومان شد. شرکت‌های حمل و نقل ریلی این بلیت‌ها را فروخته بودند و جوه را جای بدی یا هزینه‌های دیگر خرج کرده بودند. پس برای برگرداندن پول بلیتی که فروخته شده بود، شرکت‌ها باید از جیب خودشان پرداخت می‌کردند. بعد از آن به‌خاطر افت شدید سفرها کاهش فروش بلیت داشتیم که تا امروز هم ادامه دارد و به‌نظر می‌رسد ادامه خواهد داشت. ما در هر صورت پروتکل را صد درصد رعایت کردیم و فروش بلیت هم طوری طراحی شد که ضریب اطمینان مسافران از سفر بالا رود. الان برای هر کوپه مسافری فقط دو بلیت فروخته می‌شود مگر اینکه متقاضیان اعضای یک خانواده باشند و بخواهند در یک کوپه باشند. دولت در نظر دارد تسهیلات کم بهره با دوره تنفس ۶ ماهه به شرکت‌های حمل و نقل ریلی پرداخت کند. امیدواریم بانک‌ها پرداخت تسهیلات را هر چه زودتر آغاز کنند. در این مدت شرکت‌ها تلاش کرده‌اند نیروهای خود را حفظ و حقوق آنان را پرداخت کنند. می‌دانیم که شرایط خیلی سختی برای شرکت‌هاست که بدون درآمد هر ماه حقوق کارکنان را بپردازند. امیدواریم با پرداخت

خط، محور چهار خطه می‌شود. خط دوم کرج-قزوین را اخیراً به بهره‌برداری رساندیم، خط قزوین-زنجان را آغاز کردیم... بنابراین در مسیرهای حومه‌ای، تلاش می‌کنیم میزان بالایی از جابه‌جایی مسافران را به ریل جذب کنیم، توسعه خطوط حومه‌ای، باعث کاهش تلفات جاده‌ای، اصلاح آلودگی‌های زیست محیطی بخصوص در حومه کلانشهرها و صرفه‌جویی قابل توجه در مصرف سوخت می‌شود. در حوزه مسافری قرار است بلیت یکپارچه سفر حومه‌ای-شهری را با همکاری شهرداری به انجام برسانیم. مذاکرات با شهرداری شروع شده تا مسافران با یک بلیت سفرهای شهری و سفرهای حومه‌ای با قطار را انجام دهند. برای تسهیل سفرهای حومه‌ای اتصال متروها به ایستگاه‌های راه‌آهن را در دستور کار داریم. به‌طور مشخص در ایستگاه تهران گالری آن در حال اتمام است. در ایستگاه تبادل جونیف جونیف مترو به راه‌آهن متصل می‌شود. در ایستگاه مشهد هم همین برنامه در حال اجراست. هدف ما سفر یکپارچه برای مسافران قطار و مسافران درون شهری است. وقتی مسافر با قطار وارد ایستگاه تهران می‌شود می‌تواند از گالری که همانجا روی سکوا احداث شده به ایستگاه

هستیم که مراکز بار را به شبکه ریلی متصل کنیم. در مسیری که قطار حرکت می‌کند تا به مقصد برسد محل‌های تجمع بار متعددی مانند سیلوها، معادن، کارخانه‌ها، شهرک‌های صنعتی و... وجود دارد. نهضت اتصال شبکه ریلی به مراکز حمل بار را امری واجب می‌دانیم، اقداماتی شروع شده و همین امسال چند مرکز بار به شبکه ریلی متصل شده است. احداث پایانه‌های تخلیه بارگیری در مسیرهایی که اصلاً سابقه حمل بار نداشته، توفیقات خیلی خوبی را به‌وجود آورده است. نمونه‌ای که اخیراً به بهره‌برداری رسید در مرودشت استان فارس است که مجموعه ای با امکانات موجود و با ایجاد بارانداز، از آن نقطه تولیدات پتروشیمی را به ترکیه صادر می‌کنیم.

مواد اولیه مورد نیاز کارخانه پاسارگاد استان فارس را از معادن شرقی کشور باریل می‌آوریم. از این دست اقدامات در مناطق مختلف کشور در حال انجام است. با این اقدامات بارهای جدید در حال جذب به شبکه ریلی است.

■ وضعیت اتصال خط ریلی در مرزها چگونه است؟

تعدادی مرز موجود ریلی داریم. مرز رازی، اینکه برون، سرخس، لطف آباد و میرجاوه مرزهای ریلی موجود ما است. کریدورها و اتصالات بین‌المللی هم داریم مانند رشت-آستارا که با اتصال به شبکه سراسری خط شمال-جنوب و محور غرب دریای خزر تکمیل می‌شود. محور خواف-هرات بزدی به بهره‌برداری می‌رسد و اتصال ریلی ایران به افغانستان را برقرار می‌کند. محور شلمچه-بصره محور دیگری است که بسیار با اهمیت است و طول کمی هم دارد. این محورها باعث تکمیل کریدورها و توسعه ظرفیت حمل می‌شود. موضوع افزایش سهم ترانزیت و صادرات ریلی از موضوعات بسیار مهم و اولویت دار راه‌آهن است. برای تکمیل این کار، احداث و توسعه مراکز لجستیک ریلی را در دستور کار داریم. براساس مصوبه شورای ترابری، احداث ۱۸ مرکز لجستیک در کشور به راه‌آهن واگذار شده است. در تفاهنامه‌ای که اخیراً با سرمایه‌گذار غیردولتی و یکی از شرکت‌های مهم بندری دریایی به امضا رساندیم در مرکز لجستیک آپرین یک سیلو با ظرفیت ۳۵۰ هزار تن را در ۲ فاز به بهره‌برداری می‌رسانیم. در این طرح سرمایه‌گذار، ۶۰۰ واگن مخصوص حمل غلات را تأمین می‌کند و زنجیره کاملی از اتصال ریلی هم در مقصد هم در مبدأ در بندر به اسکله ایجاد می‌شود. این بسته حمل و نقل برای انتقال محصولات استراتژیک وارداتی به مراکز لجستیک بلافاصله و بدون توقف در بندر توزیع و میرگانی از بندر لجستیک به سطح کشور است. این برنامه در سایر مراکز لجستیک هم دنبال می‌شود. با این اقدام واردات و صادرات ریلی تسهیل می‌شود. اقدام مهم دیگر حمل مستقیم گندم از کشتی به قطار بود. کار ارزشمندی است که امسال صورت گرفته است.

■ در سال آخر دولت، پیگیری اجرای برنامه‌ها ادامه دارد؟

بله. دولت‌ها، دولت یک نظام هستند و خدمت جریانی پیوسته است. توسعه و اجرای برنامه‌ها تا لحظه آخر ادامه دارد. دولتی به دولت دیگر کار را تحویل می‌دهد پس هیچ توقف و رکودی نخواهیم داشت و ما برنامه‌ها را ادامه می‌دهیم.

در حوزه مسافری، برای افزایش کیفیت و ارتقای خدمات، زیباسازی و آراستگی ایستگاه‌ها و محیط‌های پیرامونی شبکه ریلی انجام شده است. برای حضور معلولان، جانبازان و سالخورده‌گان در ۱۵۰ ایستگاه راه‌آهن که ۹۵ درصد مسافران از این ۱۵۰ ایستگاه تردد دارند، برای استفاده این اقشار مجهز شده است. مسافران می‌توانند در هنگام خرید بلیت گزینه خدمات بیشتر را انتخاب کنند تا هماهنگی لازم برای ارائه این خدمات در قطارها فراهم شود

مترو وارد شود و از آنجا به هر نقطه‌ای از شهر خودش را برساند.

در حوزه مسافری، برای افزایش کیفیت و ارتقای خدمات، زیباسازی و آراستگی ایستگاه‌ها و محیط‌های پیرامونی شبکه ریلی انجام شده است. برای حضور معلولان، جانبازان و سالخورده‌گان در ۱۵۰ ایستگاه راه‌آهن که ۹۵ درصد مسافران از این ۱۵۰ ایستگاه تردد دارند، برای استفاده این اقشار مجهز شده است. مسافران می‌توانند در هنگام خرید بلیت گزینه خدمات بیشتر را انتخاب کنند تا هماهنگی لازم برای ارائه این خدمات در قطارها فراهم شود.

■ مهم‌ترین هدف توسعه شبکه ریلی، افزایش حمل بار و توسعه شبکه ترانزیتی بود. چقدر به این هدف نزدیک هستیم؟

در حوزه حمل باری، موضوع بهره‌وری بسیار مهم است. در برنامه ششم اتصال مراکز عمده بار به ریل و توسعه کریدورهای ترانزیتی آمده است. سیاست‌ها و برنامه‌های ما در اصل ۲۵ و ۲۶ قانون برنامه ششم، بر توسعه حمل و نقل ریلی مبتنی است. مجموع خطوط اصلی و فرعی ریلی کشور حدود ۱۴ هزار کیلومتر است که برای بهره‌ور کردن خط و ناوگان، نیازمند به این

تسهیلات، امنیت شغلی همکاران مان حفظ شود.

■ بنابراین تحقق برنامه‌هایی مانند افزایش سفر با قطار با مشکلاتی مواجه است. اما اهمیت قطارهای حومه‌ای، با وجود کرونا، کم نشده و استفاده از آن رو به افزایش است. برای ارتقای سفرهای حومه‌ای از نظر کمی و کیفی چه برنامه‌هایی دارید؟

در حوزه مسافری، در سال ۹۸، با وجود بالا رفتن سن ناوگان و رعایت نکات ایمنی که ناگزیر بخشی از ناوگان مسافری را از سیر خارج کردیم، اما با برنامه‌ریزی و استفاده از روش‌های مناسب چرخشی برای قطارها در مسیرهای مختلف، هدف‌گذاری کردیم از رکورد تاریخی حمل مسافر در راه‌آهن عبور کنیم. تا بهمن ماه با همین شتاب پیش آمدیم. اگر کرونا نبود و اگر بلیت‌هایی که فروخته بودیم عملیاتی می‌شد، رکورد حمل مسافر در راه‌آهن را تا امروز شکسته بودیم. در حوزه مسافری، هدف ما ارتقای کیفیت سفرهای بین شهری و ارتقای کمی و کیفی در قطارهای حومه‌ای است. تلاش می‌کنیم ظرفیت قطارهای حومه‌ای را تا حد ممکن افزایش دهیم. خوشبختانه در محور تهران-گرمسار، عملیات اجرای خط چهارم در حال انجام است. با بهره‌برداری از این