



امیر حسام زارعشان / ایران

معاون وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «ایران»:

ساخت ۶۲۵۰ کیلومتر راه تا ۱۴۰۴

تا چهار سال دیگر دو برابر ریلی که در سال‌های بعد از انقلاب ساخته شده، می‌سازیم

سهیلا یادگاری خبرنگار

توسعه شبکه راه‌های کشور، با هدف رشد ترانزیت از ایران، اتصال راه‌های داخلی به محورهای مرزی، افزایش درآمد‌های ارزی، افزایش سرعت انتقال بار و مسافر، کاهش زمان سیر، کاهش مصرف سوخت و حفظ محیط زیست در دستور کار دولت قرار گرفته است. خیرالله خادمی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به برنامه‌های دولت در زمینه توسعه شبکه ریلی و جاده‌ای، از هدف‌گذاری برای ساخت بیش از ۶ هزار کیلومتر راه آهن، آزادراه و بزرگراه تا ۴ سال آینده خبر داد.

■ در بودجه سال ۱۴۰۱ منابع برای تأمین مالی طرح‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای دیده شده است. در چه بخش‌هایی از شبکه راه‌های کشور احداث محور جدید مورد نظر است؟

ساخت کریدورها جزو برنامه توسعه زیرساخت‌ها در کشور محسوب می‌شود. به همین دلیل برای ساخت یا توسعه راه آهن و بزرگراه بودجه‌ای مشخص می‌شود که در بودجه سال آینده در این دو بخش افزایش بودجه داریم و در صدی رشد دیده می‌شود. اما احداث آزادراه‌ها با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی یا مشارکت دولت و بخش خصوصی است به این علت در بودجه منابع آن افزایش ندارد اما امیدواریم برای توسعه شبکه آزادراهی هم بودجه‌ای مشخص شود. سایر منابع توسعه شبکه راه‌های کشور قرار است از صندوق توسعه حمل‌ونقل تأمین شود که برای آن برنامه‌ریزی شده است.

در بودجه سال آینده تأمین منابع از این صندوق پیش‌بینی شده است. امیدواریم بتوانیم در برخی پروژه‌ها که در اولویت قرار دارند یا پروژه‌هایی که مصوبات سفرهای ریاست جمهوری هستند از منابع صندوق تأمین مالی کنیم تا به این ترتیب در تأمین منابع پروژه‌های اولویت دار ریلی، بزرگراهی و آزادراهی سرعت عمل داشته باشیم.

البته با توجه به اینکه تقریباً تمام بخش زیرساخت در طراحی، اجرا و تأمین مصالح بومی شده است از ظرفیت داخل کشور برای توسعه راه‌ها استفاده می‌کنیم و حتی با ارتقای بخش زیرساخت همکاری با کشورهای دیگر برای انتقال تکنولوژی به آنها را هم در دستور کار داریم.

■ کدام بخش در اولویت برنامه توسعه شبکه ارتباطی کشور قرار دارد؟

یکی از نیازهای کشور متناسب با توسعه اقتصادی توسعه زیرساخت‌های کشور است. برای توسعه زیرساخت‌ها، برنامه توسعه‌ای در بخش ریلی، آزادراهی و بزرگراهی در دستور کار داریم. در ابتدای دولت این برنامه‌ها در کمیته‌های مربوطه مطرح شد و اولویت‌بندی طرح‌های زیرساختی در دست اجرا انجام دادیم.

در بخش توسعه ریلی کشور ۳۳۶۷ کیلومتر مسیر ریلی جدید در حال اجرا است. امیدواریم تا پایان ۱۴۰۱ حداقل ۵۵۰ کیلومتر از این مسیرهای ریلی را در قالب ۵ پروژه بزرگ ریلی به اتمام برسانیم. برنامه این است که تا پایان ۱۴۰۴ حدود ۱۲۰۰ کیلومتر مسیر ریلی را که در اولویت مسیرهای ترانزیتی ما قرار دارد به بهره‌برداری برسانیم. این برنامه‌ها، در قالب یک برنامه توسعه ریلی به وزیر ارائه شده است و برای تأمین مالی آن در حال برنامه‌ریزی هستیم.

در ۴ سال آینده به تحقق بپیوندد تقریباً تا ۱۴۰۴ حدود ۳۰۰ کیلومتر ریل به بهره‌برداری می‌رسد که دو برابر متوسط توسعه ریلی در سال‌های گذشته است. مهم‌ترین نیاز ما در توسعه زیرساخت‌های ریلی تأمین منابع است که امیدواریم با روش‌های مختلفی بتوانیم منابع مالی طرح‌ها را تأمین کنیم.

■ پروژه‌های ریلی در این بخش کدام است؟

۵ پروژه ریلی سال آینده افتتاح می‌شود. مسیر ریلی همدان-سنندج به طول ۱۵۰ کیلومتر است. مسیر میانه-استان آبد- تیریز به طول ۴۴ کیلومتر، راه آهن اردبیل، بخشی از مسیر ریلی چابهار-زاهدان حداقل ۱۵۰ کیلومتر تا زاهدان به طول ۱۵۰ کیلومتر که ریل‌گذاری شده است و مسیر دیگر هم رشت-کاسپین است.

یکی از خطوط ریلی اولویت دار راه آهن خواف-هرات بود که در ماه‌های گذشته به بهره‌برداری رسید. راه آهن یزد به اقلید پروژه

دیگر اولویت دار است که در مراحل پایانی است. راه آهن زاهدان-خاش نیز به‌عنوان بخشی از کریدور شمال-جنوب بوده که در حال ریل‌گذاری است، مراحل تنظیم خط آن نیز در حال انجام بوده و به نظر می‌رسد که بهره‌برداری آن بزودی انجام شود. راه آهن بستان-آباد-تیریز هم با پیشرفت حدود ۹۰ درصدی به طول ۴۴ کیلومتر آماده افتتاح خواهد بود.

راه آهن رشت-کاسپین به‌عنوان بخش مهمی از کریدور شمال-جنوب به طول ۳۷ کیلومتر با پیشرفت حدود ۷۰ درصدی امکان بهره‌برداری دارد و از اولویت‌های ریلی کشور محسوب می‌شود. همچنین خط ریلی همدان-سنندج به طول ۱۵۰ کیلومتر همین وضعیت را دارد.

مسیر ریلی دیگری که بهره‌برداری از آن برنامه‌ریزی شده، راه آهن میانه-اردبیل به طول ۱۷۵ کیلومتر است و زیرسازی آن حدود ۹۵ درصد پیشرفت داشته و روسازی و ریل‌گذاری حدود ۷۰ کیلومتر آن نیز انجام شده است.

چابهار تنها مسیر ریلی است که اعتبار آن از محل صندوق توسعه کشور تأمین می‌شود. ۳۰۰ میلیون یورو اعتبار برای آن تصویب شده که تاکنون ۲۰۰ میلیون یورو پرداخت شده است. با پیگیری وزیر و دستور رئیس جمهور، قرار شده در ماه‌های آینده ۱۰۰ میلیون یورو اعتبار دیگر برای این مسیر تأمین شود. اگر این مبلغ هم پرداخت شود پروژه سرعت می‌گیرد. اعتباری نزدیک به ۲۰۰ تا ۲۵۰ میلیون یورو دیگر هم نیاز داریم تا مسیر تکمیل شود.

برخی مسیرهای ریلی در دست احداث نقش داخلی دارد اما برخی مسیرها مانند راه آهن چابهار-زاهدان نقش ترانزیتی دارد. از این مسیر بار از بندر اقیانوسی جابه‌جا می‌شود، ظرفیت بندری ایجاد شده است و ترانزیت به آسیای شرقی و آسیای میانه به‌صورت عمده از چابهار صورت می‌گیرد. با بهره‌برداری از مسیر ریلی چابهار-زاهدان افزایش انتقال بار به منطقه شرق مانند سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی افزایش می‌یابد که از فواید داخلی این مسیر ترانزیتی است.

■ در بخش آزادراهی هم برنامه ساخت آزادراه‌های جدید در دستور کار قرار دارد؟ کدام پروژه‌های آزادراهی هم برای ۴ سال آینده در اولویت است؟

کل آزادراه موجود در کشور ۲۷۰۰ کیلومتر است. نزدیک به ۱۰۵۰ کیلومتر آزادراه در حال اجرا داریم که به‌صورت مشارکتی یا بخش خصوصی، می‌سازیم. امیدواریم بتوانیم ۵ پروژه آزادراهی را که در پیوست بودجه است تا پایان ۱۴۰۱ در قالب ۴۰۰ کیلومتر آزادراه به بهره‌برداری برسانیم. تا ۴ سال آینده برنامه‌ریزی شده تا ۱۰۵۰ کیلومتر آزادراه که در دست اجرا داریم به بهره‌برداری برسانیم که اگر محقق شود عملکرد مناسب در ساخت آزادراه‌ها است. با توجه به اینکه متوسط ساخت آزادراه در کشور در سال‌های گذشته، سالانه ۸۰ کیلومتر بوده است اقدام خوب و پروژه بزرگی در بخش آزادراهی خواهد بود. اگر در ۴ سال ۱۰۰۰ کیلومتر آزادراه تحویل دهیم عدد بسیار بزرگ و قابل توجهی است. این برنامه تدوین شده و در حال تأمین سهم دولت در پروژه‌های آزادراهی هستیم. ساخت ۱۰۰۰ کیلومتر آزادراه برنامه بزرگی است و نیاز به تأمین مالی سنگینی دارد اما برنامه‌ای

است که تدوین شده است.

آزادراه‌هایی که پیشرفت فیزیکی بالایی دارند و در اولویت بهره‌برداری قرار دارند یکی آزادراه اصفهان به شیراز است که طولانی‌ترین آزادراه در حال ساخت در کشور است. تلاش ما این است این آزادراه را به‌عنوان نخستین آزادراهی که ساخت آن در این دولت به پایان می‌رسد در ماه‌های آینده افتتاح کنیم. آزادراه بعدی، مسیر منجیل به رودبار است که ۷۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. بخشی از آزادراه حرم تا حرم حداقل گرمسار تا سمنان اولویت دیگر ما است. مسیر دیگر، آزادراه تبریز به سمت مرند است که تا سه راهی شبستر پیشرفت فیزیکی بالایی دارد و در ماه‌های آینده به بهره‌برداری می‌رسد.

■ یکی از مهم‌ترین آزادراه‌ها که سال‌ها در دست ساخت است آزادراه تهران-شمال است. در حال حاضر ۲ قطعه از ۴ قطعه این آزادراه تکمیل شده است. برای تکمیل دو قطعه دیگر چه برنامه‌ای در دست اجرا دارید؟

تفصیلاً ۲ آزادراه تهران - شمال که ابر پروژه ملی است و توان مهندسی کشور را به نمایش گذاشته است، سختی کار و تعدد سازه‌های سنگین، تونل‌ها و پل‌های ویژه‌ای که در آزادراه و در منطقه ۲ وجود دارد، پروژه‌ای منحصراً در کشور است. بر این اساس برنامه‌ریزی این است یک باند منطقه ۲ تا پایان ۱۴۰۱ و کل منطقه ۲ تا پایان دولت به بهره‌برداری می‌رسد. منطقه ۲ حدود ۲ هزار میلیارد تومان منابع برای اتمام نیاز دارد که دولت و بخش خصوصی باید آن را تأمین کنند.

به منظور بهره‌برداری هرچه سریع‌تر از آزادراه تهران- شمال عملیات اجرایی اولویت‌بندی شده است و تا پایان سال ۱۴۰۱ باند غربی منطقه دو تا پایان دولت سیزدهم باند برگشت به طول ۲۲ کیلومتر به بهره‌برداری می‌رسد و به این ترتیب تا سال آینده از تهران تا پل زنگوله در استان مازندران بخش عمده از گلوگاه‌های ترافیکی مسیر رفع می‌شود.

این منطقه از آزادراه تهران- شمال که از دوراهی شهرستانک تا انتهای پل زنگوله امتداد می‌یابد ۲۲ کیلومتر است و بیش از ۷۰ درصد مسیر از تونل‌ها و پل‌های بزرگ تشکیل شده است که حفاری ۹۰ درصد از تونل‌ها بجز تونل البرز غربی به اتمام رسیده است. در حال حاضر ۷۰ درصد از عملیات لاینیگ تونل‌ها به اتمام رسیده و پیشرفت فیزیکی احداث پل‌های مسیر باند غربی نیز به ۳۰ درصد می‌رسد. اولویت دوم تکمیل باند برگشت با پیشرفت فیزیکی ۴۰ درصد و اولویت سوم نیز تکمیل عملیات اجرایی تونل غربی البرز است.

■ برای توسعه بخش بزرگراهی، اولویت‌ها کدام است؟

در بخش بزرگراهی نیازمندی کشور در تمام استان‌ها بیشتر از نیاز آزادراهی است. با توجه به اینکه ورود به داخل بزرگراه‌ها به‌صورت همسطح برای ساکنان همجوار امکان‌پذیر است، از بزرگراه‌ها برای توسعه منطقه‌ای می‌توانیم بهره ببریم. در حال حاضر ۲۰ هزار کیلومتر بزرگراه داریم، ۶۱۰۰ کیلومتر بزرگراه در حال ساخت است. برنامه برای بخش بزرگراهی، اتمام سالانه ۱۰۰۰ کیلومتر از آزادراه‌های در دست ساخت و تحویل به مردم است. اگر این برنامه محقق شود چون در تمام استان‌ها ساخت بزرگراه جدید داریم، مناطق مختلف از مزایای بزرگراه بهره می‌برند. در پروژه بزرگراه‌ها عموماً احداث باند دوم مدنظر است و کنار جاده فعلی که در دوخط مردم در حال تردد هستند دو خط رفت و برگشت دیگر هم اضافه می‌شود. بنابراین با توجه به این ویژگی، توسعه و ساخت بزرگراه‌ها، یکی از عوامل اصلی در کاهش تصادفات جاده‌ای، کاهش مصرف سوخت و کاهش رانندگی‌ها و گره‌های ترافیکی است. ساخت بزرگراه‌ها در کاهش زمان سفر بسیار مؤثر است. مثلاً در محورهای منتهی به شمال کشور مانند محور هراز، مردم می‌خواهند در زمان پیک ترافیکی در زمان کمی به مقصد برسند اما ساعت‌ها در ترافیک می‌مانند. اگر بتوانیم هراز را ۴ خطه کنیم در کاهش زمان سفر، کاهش مصرف سوخت و کاهش تصادفات مؤثر است.

همچنین محور سمنان- فیروزکوه ۶۰ کیلومتر است که ۳۷ کیلومتر آن در استان سمنان واقع شده است که قطعه یک به طول ۱۰ کیلومتر و قطعه دو ۲۷ کیلومتر است. در سفر اخیر رئیس‌جمهور به استان سمنان بهره‌برداری از ۱۰ کیلومتر و آغاز عملیات اجرایی ۲۷ کیلومتر از محور سمنان- فیروزکوه آغاز شد. این محور موجب حذف نقاط حادثه‌خیز، کوتاه شدن زمان سفر و توسعه و رونق استان می‌شود.

هدف از احداث این بزرگراه بهبود کیفیت تردد و رفع گره‌های ترافیکی راه‌های مواصلاتی سه استان سمنان، تهران و مازندران است. با توجه به حجم بالای مبادلات و حمل‌کالاهای اساسی بین استان‌های شمالی کشور این محور نقش مهمی در تکمیل کریدور شمال- جنوب ایفا می‌کند.

هدف از احداث این بزرگراه بهبود کیفیت تردد و رفع گره‌های ترافیکی راه‌های مواصلاتی سه استان سمنان، تهران و مازندران است. با توجه به حجم بالای مبادلات و حمل‌کالاهای اساسی بین استان‌های شمالی کشور این محور نقش مهمی در تکمیل کریدور شمال- جنوب ایفا می‌کند.

به منظور بهره‌برداری هرچه سریع‌تر از آزادراه تهران- شمال عملیات اجرایی اولویت‌بندی شده است و تا پایان سال ۱۴۰۱ باند غربی منطقه دو تا پایان دولت سیزدهم باند برگشت به طول ۲۲ کیلومتر به بهره‌برداری می‌رسد و به این ترتیب تا سال آینده از تهران تا پل زنگوله در استان مازندران بخش عمده از گلوگاه‌های ترافیکی مسیر رفع می‌شود.

این منطقه از آزادراه تهران- شمال که از دوراهی شهرستانک تا انتهای پل زنگوله امتداد می‌یابد ۲۲ کیلومتر است و بیش از ۷۰ درصد مسیر از تونل‌ها و پل‌های بزرگ تشکیل شده است که حفاری ۹۰ درصد از تونل‌ها بجز تونل البرز غربی به اتمام رسیده است. در حال حاضر ۷۰ درصد از عملیات لاینیگ تونل‌ها به اتمام رسیده و پیشرفت فیزیکی احداث پل‌های مسیر باند غربی نیز به ۳۰ درصد می‌رسد. اولویت دوم تکمیل باند برگشت با پیشرفت فیزیکی ۴۰ درصد و اولویت سوم نیز تکمیل عملیات اجرایی تونل غربی البرز است.

■ برای توسعه بخش بزرگراهی، اولویت‌ها کدام است؟

در بخش بزرگراهی نیازمندی کشور در تمام استان‌ها بیشتر از نیاز آزادراهی است. با توجه به اینکه ورود به داخل بزرگراه‌ها به‌صورت همسطح برای ساکنان همجوار امکان‌پذیر است، از بزرگراه‌ها برای توسعه منطقه‌ای می‌توانیم بهره ببریم. در حال حاضر ۲۰ هزار کیلومتر بزرگراه داریم، ۶۱۰۰ کیلومتر بزرگراه در حال ساخت است. برنامه برای بخش بزرگراهی، اتمام سالانه ۱۰۰۰ کیلومتر از آزادراه‌های در دست ساخت و تحویل به مردم است. اگر این برنامه محقق شود چون در تمام استان‌ها ساخت بزرگراه جدید داریم، مناطق مختلف از مزایای بزرگراه بهره می‌برند. در پروژه بزرگراه‌ها عموماً احداث باند دوم مدنظر است و کنار جاده فعلی که در دوخط مردم در حال تردد هستند دو خط رفت و برگشت دیگر هم اضافه می‌شود. بنابراین با توجه به این ویژگی، توسعه و ساخت بزرگراه‌ها، یکی از عوامل اصلی در کاهش تصادفات جاده‌ای، کاهش مصرف سوخت و کاهش رانندگی‌ها و گره‌های ترافیکی است. ساخت بزرگراه‌ها در کاهش زمان سفر بسیار مؤثر است. مثلاً در محورهای منتهی به شمال کشور مانند محور هراز، مردم می‌خواهند در زمان پیک ترافیکی در زمان کمی به مقصد برسند اما ساعت‌ها در ترافیک می‌مانند. اگر بتوانیم هراز را ۴ خطه کنیم در کاهش زمان سفر، کاهش مصرف سوخت و کاهش تصادفات مؤثر است.

همچنین محور سمنان- فیروزکوه ۶۰ کیلومتر است که ۳۷ کیلومتر آن در استان سمنان واقع شده است که قطعه یک به طول ۱۰ کیلومتر و قطعه دو ۲۷ کیلومتر است. در سفر اخیر رئیس‌جمهور به استان سمنان بهره‌برداری از ۱۰ کیلومتر و آغاز عملیات اجرایی ۲۷ کیلومتر از محور سمنان- فیروزکوه آغاز شد. این محور موجب حذف نقاط حادثه‌خیز، کوتاه شدن زمان سفر و توسعه و رونق استان می‌شود.

هدف از احداث این بزرگراه بهبود کیفیت تردد و رفع گره‌های ترافیکی راه‌های مواصلاتی سه استان سمنان، تهران و مازندران است. با توجه به حجم بالای مبادلات و حمل‌کالاهای اساسی بین استان‌های شمالی کشور این محور نقش مهمی در تکمیل کریدور شمال- جنوب ایفا می‌کند.

هدف از احداث این بزرگراه بهبود کیفیت تردد و رفع گره‌های ترافیکی راه‌های مواصلاتی سه استان سمنان، تهران و مازندران است. با توجه به حجم بالای مبادلات و حمل‌کالاهای اساسی بین استان‌های شمالی کشور این محور نقش مهمی در تکمیل کریدور شمال- جنوب ایفا می‌کند.

با تکمیل خطوط، افزایش ظرفیت و چهارخطه کردن محور قطعاً ایمنی محور افزایش و تصادفات کاهش پیدا کرده و زمینه برای توسعه اقتصادی منطقه فراهم خواهد شد.

در سفر رئیس‌جمهور به استان یزد نیز بخش‌هایی از مسیرهای ارتباطی در این استان به بهره‌برداری رسید. اعتبار بودجه سال ۱۴۰۱ برای پروژه‌های راه‌سازی استان یزد از ۲۵۰ میلیارد تومان به ۴۵۰ میلیارد تومان افزایش یافته بر همین اساس تسریع در عملیات اجرایی بزرگراه‌های استان یزد در دستور کار است. در استان یزد ۸۲۰ کیلومتر مسیر بزرگراهی در برنامه اجرایی داریم که ۳۵۰ کیلومتر از این بزرگراه‌ها به بهره‌برداری رسیده و به‌صورت ۴ خطه در حال استفاده مردم است. حدود ۳۰۰ کیلومتر بزرگراه در جنوب استان تأثیرگذار است.

کریدور بزرگراهی شرق کشور نیز که در دست احداث است از سرخس شروع می‌شود و از خراسان رضوی و خراسان جنوبی رد می‌شود و بعد در استان سیستان و بلوچستان به چابهار متصل می‌شود. این ۳ کریدور از کریدورهای بزرگراهی ترانزیتی مهمی هستند که در دست ساخت قرار دارد و در توسعه اقتصادی منطقه‌ای و استانی بسیار مؤثر هستند.

■ برای تحقق برنامه‌هایی که به آن اشاره کردید منابع مالی چگونه تأمین خواهد شد؟

بودجه برای این طرح‌ها از محل منابع داخلی تأمین می‌شود. استفاده از سایر منابع بجز منابع بودجه‌ای هم با پیگیری وزیر راه و شهرسازی در حال انجام است تا پروژه‌ها بزرگ تکمیل یا احداث شود.

■ از سرمایه خارجی استفاده نمی‌شود؟

از سرمایه خارجی فعلاً استفاده نکرده‌ایم، البته پیشنهادهایی شده و صحبت‌هایی با شرکت‌های خارجی داشته‌ایم تا از فاینانس برای طرح‌های ریلی استفاده کنیم اما روش‌های جدید تأمین مالی که وزیر در نظر گرفته است مثلاً برای اشتغالزایی به نفع کشور است. استفاده از سرمایه و منابع داخلی هم از لحاظ قیمت، (پروژه با قیمت مناسب تری اجرا می‌شود) و هم اینکه اشتغال داخلی قابل توجهی ایجاد کند. استفاده از نیروی انسانی، تأمین مصالح و ادوات در تمام پروژه‌ها از داخل، از مزایای دیگر استفاده از سرمایه داخلی در طرح‌های زیرساختی است. بنابراین اگر از منابع داخلی یا سایر منابعی که وزیر پیش‌بینی کرده است استفاده کنیم رونق داخلی کارخانه‌ها و ایجاد اشتغال رخ می‌دهد. مثلاً تولیداتی را که در کارخانه‌ها داریم در پروژه‌ها استفاده می‌شود. استفاده از فاینانس محدودیت‌هایی در زمینه استفاده از تجهیزات، مصالح و نیروی انسانی درصدی ایجاد می‌کند. در قرارداد فاینانس درصدی از اعتبار فاینانس باید به تأمین ۵۰ درصد کشور اختصاص پیدا کند. اما اگر منابع داخلی باشد تمام تجهیزات در داخل تأمین می‌شود و نیروی انسانی مورد نیاز را هم در کشور داریم.

البته آن‌طور که وزیر راه و شهرسازی مدنظر دارد به‌دنبال جذاب کردن پروژه‌های عمرانی برای بخش خصوصی هستیم. مثلاً آزادراهی که قرار است ۱۰ ساله و با روش BOT واگذار شود، برای آنکه جذاب‌تر شود ۱۵ ساله به بخش خصوصی واگذار می‌کنیم. طرح‌های عمرانی نیمه تمام زیادی داریم که اتمام آنها چه در بخش ریلی و چه جاده‌ای مهم است. کشور ما از جایگاه ژئوپلیتیک برخوردار است که سبب شده اتمام طرح‌های ریلی و جاده‌ای نیمه‌تمام حائز اهمیت باشد.

استان یزد در حال اجرا است که تا اواسط سال ۱۴۰۱ حداقل ۱۰۰ کیلومتر از این ۳۰۰ کیلومتر را که زیرسازی آنها به پایان رسیده تحویل مردم استان یزد خواهیم داد.

۱۷۰۰ کیلومتر از طرح‌های راه‌سازی استان یزد در حال مطالعه است و نیاز به تأمین اعتبار ۲ هزار میلیاردی دارد که با تکمیل مطالعات و تخصیص اعتبار در سال آینده، تکمیل می‌شوند. بر همین اساس تسریع در عملیات اجرایی بزرگراه‌های استان به سمت طیس، شمال کشور و استان فارس و برخی محورهای داخل استان مانند کنار گذر شرقی میبد را در دستور کار داریم.

■ چه محورهای بزرگراهی ترانزیتی در دست ساخت داریم؟

البته محورهای بزرگراهی مهم‌ترین محورهای اقتصادی کشور هم هستند. محورهای اقتصادی که به بنادر منتهی هستند، محورهایی که به مرزها منتهی می‌شوند و برای تسهیل واردات و صادرات است در شبکه بزرگراهی هم قرار دارند و در اولویت افزایش ظرفیت ترافیکی هستند این محورها در برنامه احداث بزرگراه‌های ما هستند. از مهم‌ترین راه‌های بزرگراهی

که در دست احداث داریم یکی کریدورهای بزرگراهی جنوب است. کریدور جنوب که از شلمچه - چابهار به گوادر در شرقی‌ترین نقطه آب‌های جنوبی متصل می‌شود طول آن ۱۸۰۰ کیلومتر خواهد بود که در دست ساخت است. کریدور بزرگراهی دیگر کریدور غرب کشور است که از بندر امام شروع و از ۵ استان خوزستان، لرستان، کرمانشاه، کردستان، آذربایجان غربی و بخش کوچکی از آن از آذربایجان شرقی عبور می‌کند و به مرز بازرگان متصل می‌شود. این کریدور ترانزیتی شمال به جنوب از غرب کشور است که در دست ساخت است. اینکه کریدور بزرگراهی غرب کشور بستر ساز اجرای طرح‌های سرمایه‌گذاری است، تکمیل بخش‌های باقی‌مانده این گذرگاه بین‌المللی افزون بر کاهش آمار تصادفات جاده‌ای در محرومیت‌زادایی از جنوب استان تأثیرگذار است.

کریدور بزرگراهی شرق کشور نیز که در دست احداث است از سرخس شروع می‌شود و از خراسان رضوی و خراسان جنوبی رد می‌شود و بعد در استان سیستان و بلوچستان به چابهار متصل می‌شود. این ۳ کریدور از کریدورهای بزرگراهی ترانزیتی مهمی هستند که در دست ساخت قرار دارد و در توسعه اقتصادی منطقه‌ای و استانی بسیار مؤثر هستند.

■ برای تحقق برنامه‌هایی که به آن اشاره کردید منابع مالی چگونه تأمین خواهد شد؟

بودجه برای این طرح‌ها از محل منابع داخلی تأمین می‌شود. استفاده از سایر منابع بجز منابع بودجه‌ای هم با پیگیری وزیر راه و شهرسازی در حال انجام است تا پروژه‌ها بزرگ تکمیل یا احداث شود.

■ از سرمایه خارجی استفاده نمی‌شود؟

از سرمایه خارجی فعلاً استفاده نکرده‌ایم، البته پیشنهادهایی شده و صحبت‌هایی با شرکت‌های خارجی داشته‌ایم تا از فاینانس برای طرح‌های ریلی استفاده کنیم اما روش‌های جدید تأمین مالی که وزیر در نظر گرفته است مثلاً برای اشتغالزایی به نفع کشور است. استفاده از سرمایه و منابع داخلی هم از لحاظ قیمت، (پروژه با قیمت مناسب تری اجرا می‌شود) و هم اینکه اشتغال داخلی قابل توجهی ایجاد کند. استفاده از نیروی انسانی، تأمین مصالح و ادوات در تمام پروژه‌ها از داخل، از مزایای دیگر استفاده از سرمایه داخلی در طرح‌های زیرساختی است. بنابراین اگر از منابع داخلی یا سایر منابعی که وزیر پیش‌بینی کرده است استفاده کنیم رونق داخلی کارخانه‌ها و ایجاد اشتغال رخ می‌دهد. مثلاً تولیداتی را که در کارخانه‌ها داریم در پروژه‌ها استفاده می‌شود. استفاده از فاینانس محدودیت‌هایی در زمینه استفاده از تجهیزات، مصالح و نیروی انسانی درصدی ایجاد می‌کند. در قرارداد فاینانس درصدی از اعتبار فاینانس باید به تأمین ۵۰ درصد کشور اختصاص پیدا کند. اما اگر منابع داخلی باشد تمام تجهیزات در داخل تأمین می‌شود و نیروی انسانی مورد نیاز را هم در کشور داریم.

البته آن‌طور که وزیر راه و شهرسازی مدنظر دارد به‌دنبال جذاب کردن پروژه‌های عمرانی برای بخش خصوصی هستیم. مثلاً آزادراهی که قرار است ۱۰ ساله و با روش BOT واگذار شود، برای آنکه جذاب‌تر شود ۱۵ ساله به بخش خصوصی واگذار می‌کنیم. طرح‌های عمرانی نیمه تمام زیادی داریم که اتمام آنها چه در بخش ریلی و چه جاده‌ای مهم است. کشور ما از جایگاه ژئوپلیتیک برخوردار است که سبب شده اتمام طرح‌های ریلی و جاده‌ای نیمه‌تمام حائز اهمیت باشد.