ایران
Iran Daily Newspaper
شنبه
۲۴ مرداد ۱۴۰۵
۲ ربیع‌الاول ۱۴۴۸
سال
سی و دوم
شماره ۹۰۹۷
Saturday
15 August 2026
Vol 9097

وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به پایداری حمل‌ونقل در دو جنگ اعلام کرد

# تبدیل نظام حمل‌ونقل از مدیریت عادی به لجستیک تاب‌آور

عکس: رضا معطران / ایران

• گفت‌وگو •

سهیلا یادگاری
گروه اقتصادی

**دو جنگ ۱۲ روزه و ۴۰ روزه، شبکه حمل‌ونقل ایران را در برابر یکی از سخت‌ترین آزمون‌های سال‌های اخیر قرار داد؛ آزمونی که با وجود آسیب به بخشی از زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی، به توقف جریان کالا و خدمات منجر نشد. ثبت رکوردهای جابه‌جایی، فعال‌سازی مسیرهای جایگزین و آغاز همزمان عملیات بازسازی، از مهم‌ترین نشانه‌های تاب‌آوری این شبکه در یک سال گذشته بود. فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «ایران» اقداماتی که منجر به پایداری و تاب‌آوری و حمل‌ونقل در یک سال اخیر شده است را شرح می‌دهد.**

**بخش حمل‌ونقل از ارکان مهم پایداری و مدیریت کشور به‌ویژه در دو جنگ اخیر بوده است. تداوم حمل‌ونقل، جابه‌جایی کالا و حفظ زنجیره تأمین در زمان جنگ و در یک سال اخیر با چه برنامه‌ای پیش رفته است؟**

در جنگ ۱۲روزه، رویکرد وزارت راه و شهرسازی بر حفظ جریان حمل‌ونقل و جلوگیری از تبدیل اختلال در یک بخش به اختلال در کل زنجیره تأمین استوار بود. به همین منظور، ظرفیت بخش‌های مختلف حمل و نقل به‌صورت همزمان فعال و بار بیشتری از بنادر به سمت مراکز مصرف منتقل شد. در جریان جنگ ۱۲روزه، تبادل و جابه‌جایی کالا در بخش جاده‌ای بیش از ۵۰ درصد افزایش یافت، عملکرد ریلی ۱۵ درصد رشد کرد و تخلیه کالای اساسی در بنادر نزدیک به ۶۰ درصد افزایش داشت. این ارقام نشان می‌دهد شبکه حمل‌ونقل در شرایط بحرانی نه‌تنها متوقف نشد، بلکه با استفاده از ظرفیت موجود، توان عملیاتی خود را افزایش داد. در بخش جاده‌ای، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اتکا به ناوگان موجود و فعالیت رانندگان، نقش اصلی را در تخلیه سریع کالا از بنادر برعهده داشت. در آن دوره، حمل کالا از بنادر با افزایش دوبرابری مواجه و این ظرفیت مانع از ایجاد اختلال جدی در تأمین کالاهای اساسی شد. در بخش ریلی نیز افزایش ۱۵درصدی عملکرد نشان داد که راه‌آهن به‌عنوان ظرفیت پشتیبان حمل جاده‌ای وارد عمل شده است. اهمیت این موضوع از آن جهت است که در شرایط بحران، اتکا به یک شیوه حمل، آسیب‌پذیری شبکه را افزایش می‌دهد و ترکیب جاده و ریل امکان توزیع ریسک و افزایش انعطاف‌پذیری را فراهم می‌کند. در بخش بندری نیز سازمان بنادر و دریانوردی با استمرار عملیات تخلیه و بارگیری، به‌ویژه برای کالاهای اساسی، اجازه نداد اختلالات امنیتی به توقف عملیات بندری بخصوص جریان تخلیه کالاهای اساسی و استراتژیک منجر شود. بنابراین اقدام کلیدی وزارت راه در این دوره، ایجاد یک زنجیره حمل‌ونقل چندوجهی و منعطف بود، به این معنا که بنادر، راه‌آهن و جاده‌ها به‌صورت جداگانه عمل نکردند، بلکه ظرفیت هر بخش برای جبران فشار واردشده بر بخش دیگر به کار گرفته شد.

در راستای رفع محدودیت‌های ناشی از محاصره دریایی، جلسات تخصصی و منظم در قالب شورای تسهیل و تسریع در ترخیص کالا، ستاد ملی گذر و کمیته روان‌سازی ترانزیت و توسعه لجستیک بین‌الملل با مشارکت فعال دستگاه‌های عضو برگزار و با احصای چالش‌ها وگلوگاه‌های موجود، تکالیف و مسئولیت‌های مرتبط به دستگاه‌های ذی‌ربط ابلاغ شده است و استانداران محترم استان‌های ذی‌ربط با همکاری سایر سازمان‌ها مسئول پیگیری اجرای مصوبات ستاد مذکور به منظور جایگزینی بنادر جنوب جهت تأمین کالاهای اساسی شده‌اند.

**با توجه به محاصره دریایی دشمن، استمرار واردات مواد اولیه و کالاهای اساسی با چه تمهیداتی انجام شد؟**

در راستای تقویت ظرفیت‌ها و ارتقای آمادگی عملیاتی بنادر شمالی، اقدامات متعددی انجام گرفته که سبب شده از ابتدای جنگ رمضان تا هفدهم مرداد بیش از ۲،۵۰۰،۰۰۰ تن کالاهای اساسی با رشد ۱۰۴ درصد از طریق بنادر شمالی وارد کشور شود و سهم بنادر شمالی در تخلیه این کالاها را از ۱۸ به ۳۰ درصد افزایش دهد. اقدام اصلی ما افزایش ظرفیت مسیرهای جایگزین و توزیع بار میان جاده، ریل و بنادر بود. ظرفیت حمل از بنادر افزایش یافت و با بسیج ناوگان جاده‌ای و ریلی، اجازه ندادیم محدودیت در یک مسیر به توقف تأمین کالا منجر شود. در ادامه نیز استفاده از بنادر شمالی و مسیرهای زمینی و ریلی کشورهای همسایه را به‌عنوان ظرفیت پشتیبان دنبال می‌کنیم. هدف این است که برای کالاهای اساسی، هیچ کالایی صرفاً به یک بندر یا یک کریدور وابسته نباشد، به طوری که در جنگ ۱۲ روزه و رمضان اولویت ما تأمین کالاها از مرزهای شمالی، شمال شرقی و شمال غربی بود. علاوه بر این، جنگ ۱۲روزه نشان داد که راهبرد مناسب، وابسته نبودن زنجیره تأمین به یک بندر یا یک مسیر حمل‌ونقل است. در آن دوره، با افزایش همزمان ظرفیت حمل جاده‌ای، استفاده از ظرفیت ریلی و افزایش تخلیه کالاهای اساسی در بنادر، جریان کالا به داخل کشور حفظ شد. در شرایط تداوم محدودیت دریایی، این تجربه باید از یک اقدام واکنشی به یک سامانه دائمی پدافند لجستیکی تبدیل می‌شد که خوشبختانه انجام شد. به عنوان مثال برای کالاهای حیاتی، از قبل مشخص بود که کدام بندر می‌تواند جایگزین باشد، مسیر جاده‌ای و ریلی جایگزین آن کدام است، چه میزان ظرفیت ناوگان برای انتقال کالا در دسترس است و همچنین کدام پایانه‌های مرزی قابلیت ورود کالا از کشورهای همسایه را دارند. همه اینها تجربه‌های ما از جنگ ۱۲ روزه بود که در جنگ ۴۰ روزه سرلوحه کار قرار گرفت.

**زیرساخت‌های حمل‌ونقل در دو جنگ از اهداف اصلی حملات دشمن بود. آیا حمله به زیرساخت‌ها، دشمن را به اهدافش رساند؟ اگر پاسخ منفی است، علت این ناکامی‌ها را توضیح دهید.**

مسلماً خیر، هدف دشمن از حمله به زیرساخت‌ها، قطع شبکه ارتباطی و ایجاد اختلال در امر حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل کالاهای اساسی بود که خوشبختانه با برنامه‌ریزی صحیح و مناسب و انجام اقدامات احتیاطی، بازگشت‌پذیری به چرخه خدمت در کوتاه‌ترین زمان ممکن صورت گرفت و اختلالی در حمل‌ونقل برون شهری پیش نیامد و جریان آن استمرار داشت.

> هدف دشمن از حمله به زیرساخت‌ها، قطع شبکه ارتباطی و ایجاد اختلال در امر حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل کالاهای اساسی بود که با برنامه‌ریزی صحیح و مناسب و انجام اقدامات احتیاطی، بازگشت‌پذیری به چرخه خدمت در کوتاه‌ترین زمان ممکن صورت گرفت و اختلالی در حمل‌ونقل برون شهری پیش نیامد و جریان آن استمرار داشت

بلافاصله پس از هر اصابت، گشت‌های راهداری در حداقل زمان ممکن در محل حاضر شدند و با توجه به پیش‌بینی کنار گذر برای پل‌ها، ترافیک به کنار گذرها منتقل شد. همچنین اقدامات لازم برای تهیه باکس‌های بتنی پیش‌ساخته، لوله‌های بتنی پیش‌ساخته، دال پیش ساخته با دهانه ۴ متر و آماده‌سازی پل‌های خرپایی سریع النصب صورت گرفت. در حمل ونقل ریلی نیز اقدامات اجرایی برای بازگشایی مسیرها با تشکیل و سازماندهی تیم‌های تخصصی عملیاتی و اجرایی و پیش‌بینی استقرار ماشین‌آلات مکانیزه و تجهیزات تخصصی در مراکز ثقل شبکه بلافاصله پس از وقوع رخداد صورت گرفت و با استفاده از باکس‌های بتنی پیش‌ساخته، بازسازی سریع انجام شد یا از واریانت‌های جایگزین برای پل‌ها و نقاط گلوگاهی بهره‌برداری گردید.

**۶۰ درصد**

در دوره جنگ ۱۲روزه تخلیه کالاهای اساسی در بنادر ۶۰ درصد رشد کرد.

**از اقدامات سریع در زمان جنگ جایگزینی کریدورها و اجرای برنامه‌هایی مانند دادن اختیارات به استان‌ها، توسعه پایانه‌های مرزی، استفاده از ظرفیت بنادر شمالی بود، این برنامه‌ها در حال حاضر چگونه پیش می‌رود؟ چه چارچوبی برای حفظ و بسط و تداوم برنامه در نظر گرفته شده است؟**

در مرحله اول، ظرفیت موجود را فعال کردیم؛ یعنی قبل از ایجاد مسیر جدید، از ظرفیت‌های بلااستفاده موجود استفاده شد. تخلیه بنادر افزایش یافت، ظرفیت حمل ریلی و جاده‌ای تقویت شد و بنادر شمالی به‌عنوان یکی از گزینه‌های پشتیبان مورد استفاده قرار گرفتند. تجربه جنگ به ما نشان داد که باید برای هر کریدور اصلی، یک مسیر پشتیبان مشخص با ظرفیت حمل، ناوگان، بندر و پایانه مرزی معین داشته باشیم؛ این موضوع اکنون باید به یک برنامه دائمی تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل تبدیل شود. بنابراین در مرحله اول، رویکرد وزارت راه و شهرسازی استفاده حداکثری از ظرفیت‌های موجود بود، نه اینکه منتظر ایجاد زیرساخت‌های جدید بماند. در جریان بحران، بنادر به فعالیت ادامه دادند، ظرفیت تخلیه کالا افزایش یافت و ناوگان جاده‌ای و ریلی برای انتقال سریع‌تر کالا از بنادر فعال شد. که آمار رشد بیش از ۵۰ درصدی حمل جاده‌ای، ۱۵ درصدی عملکرد ریلی و حدود ۶۰ درصدی تخلیه کالای اساسی در بنادر، مؤید همین بسیج ظرفیت موجود است. اما درس مهم‌تر جنگ برای ما ضرورت ایجاد کریدورهای پشتیبان بود. در این چارچوب، بنادر شمالی نظیر امیرآباد، انزلی، نوشهر و فریدونکنار و...به عنوان بخشی اساسی از شبکه ملی تأمین کالا محسوب شد.

**نقش وزارت راه و شهرسازی در زنجیره حمل‌ونقل و تجارت چگونه تعریف می‌شود؟ برای شرایط بحرانی مانند جنگ این نقش چگونه باز تعریف شده است؟**

در شرایط عادی، وزارت راه و شهرسازی عمدتاً متولی سیاست‌گذاری، تأمین زیرساخت و تنظیم شبکه حمل‌ونقل است؛ اما در شرایط جنگی، نقش آن به مدیریت تداوم جریان حمل‌ونقل ارتقا پیدا می‌کند. در واقع، وزارت راه باید اطمینان حاصل کند که کالا از کشتی تا بندر، از بندر تا پایانه، از پایانه تا شبکه جاده‌ای یا ریلی و نهایتاً تا مراکز مصرف بدون ایجاد گلوگاه حرکت کند. تجربه جنگ ۱۲روزه نشان داد که این نقش در عمل قابل تحقق است. در آن دوره عملکرد جاده‌ای بیش از ۵۰ درصد، عملکرد ریلی ۱۵ درصد و تخلیه کالاهای اساسی در بنادر نزدیک به ۶۰ درصد افزایش یافت. در این زنجیره، وظایف دستگاه‌های تابعه وزارتخانه نیز قابل تفکیک است: سازمان بنادر و دریانوردی: حفظ عملیات بندری، تخلیه و بارگیری و جلوگیری از انباشت کشتی و کالا. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای: تأمین و سازماندهی ناوگان، مدیریت پایانه‌ها و حفظ جریان انتقال کالا در شبکه جاده‌ای. شرکت راه‌آهن: افزایش سهم ریل در حمل کالا و استفاده از ریل برای کاهش فشار روی جاده. شرکت فرودگاه‌ها و سازمان هواپیمایی کشوری: حفظ ظرفیت حمل‌ونقل هوایی و استمرار شبکه پروازی در شرایط اضطراری. بنابراین، نقش وزارتخانه را باید «فرماندهی لجستیکی شبکه حمل‌ونقل غیرنظامی کشور» در شرایط بحران دانست؛ یعنی مدیریت همزمان ظرفیت‌ها، اولویت‌بندی کالاها و هدایت جریان بار به مسیرهایی که کمترین آسیب‌پذیری را دارند. این موضوع در بحران‌های بعدی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا تجربه آسیب به زیرساخت‌های هرمزگان نیز نشان داد که سازمان راهداری برای جلوگیری از قطع جریان تردد، از ماشین‌آلات سنگین و نیروهای تخصصی برای ایجاد کنارگذر و مسیرهای موقت استفاده کرده است، زیرا در بحران، وزارت راه باید جریان کالا را مدیریت کند، نه فقط زیرساخت را. در جنگ، با فعال کردن ستاد مدیریت بحران و هماهنگی سازمان بنادر، راه‌آهن و راهداری، تلاش کردیم زنجیره کشتی به بندر، جاده/ریل و مرکز مصرف بدون وقفه ادامه پیدا کند.

**قوانین بالادستی در حوزه حمل‌ونقل پایانه‌های مرزی و پشتیبانی لجستیک در دولت چهاردهم و با توجه به شرایط جنگی، برای تسهیل حمل کالا و جابه‌جایی مسافر به تغییرات در رویه‌ها و اجرا نیاز دارد؟**

تجربه جنگ ۱۲روزه نشان داده است که قوانین بالادستی حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت در اصل ظرفیت لازم را دارند، اما رویه‌های اجرایی و نحوه هماهنگی دستگاه‌ها نیازمند بازمهندسی است. مهم‌ترین مستند بالادستی، قانون برنامه هفتم پیشرفت، بویژه ماده ۵۷ است که دولت را مکلف به تدوین برنامه ملی ترانزیت، اصلاح فرآیندها و رویه‌های ترانزیت و لجستیک، حذف مجوزهای غیرضروری، محدودکردن زمان پاسخگویی دستگاه‌ها و هماهنگی دستگاه‌های مستقر در پایانه‌های مرزی کرده است. همچنین آیین‌نامه اجرایی بند «پ» ماده ۵۸، حمل یکسره را به رسمیت شناخته است. در کنار آن، قانون حمل‌ونقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴ همچنان چارچوب اصلی ترانزیت است، اما با توجه به تحولات لجستیک دیجیتال، حمل چندوجهی و شرایط جنگی، برخی رویه‌های آن نیازمند بازنگری است. تحلیل اصلی این است که دولت چهاردهم در گام اول نباید به دنبال تصویب قوانین متعدد جدید باشد، بلکه باید از ظرفیت همین قوانین برای ایجاد رویه اضطراری حمل‌ونقل و لجستیک استفاده کند: مدیریت یکپارچه پایانه‌های مرزی، حمل یکسره و بدون توقف، حذف کنترل‌های تکراری، مسیر سبز برای کالاهای اساسی، اولویت‌بندی مسافر و کالا در شرایط بحران، فعال‌سازی سریع کریدورهای جایگزین و تعیین زمان حداکثری توقف در بنادر و مرزها. در مواردی که قوانین موجود مانع این اصلاحات هستند، تجربه جنگ ۱۲روزه و جنگ رمضان باید بهانه‌ای برای تبدیل نظام حمل‌ونقل کشور از مدیریت عادی به یک نظام لجستیک تاب‌آور و دارای پروتکل عملیاتی بحران باشد. در دوره اخیر تمرکز ما بر افزایش عبور کالا و جلوگیری از توقف ناوگان در مرزها بود. ظرفیت ناوگان جاده‌ای افزایش یافت، هماهنگی با کشورهای همسایه برای تأمین ناوگان و تداوم عبور کالا انجام شد و انتقال کالاهای اساسی در اولویت قرار گرفت. تجربه این دوره نشان داد که پایانه‌های مرزی باید در شرایط بحران با ظرفیت اضطراری، فعالیت مستمر و مسیر عبور سریع برای کالاهای حیاتی کار کنند. همچنین بخشی از خدمات لجستیکی و انبارش را باید به مراکز پیرامون پایانه‌ها منتقل کنیم تا مرز محل عبور باشد، نه محل توقف کامیون و کالا. بطور کلی مهم‌ترین دستاورد وزارت راه در جنگ ۱۲روزه و جنگ رمضان این بود که با فعال‌سازی همزمان جاده، ریل و بنادر، اجازه ندادیم اختلال در مسیرهای دریایی به اختلال در زنجیره تأمین کشور تبدیل شود؛ و اکنون در حال تبدیل این تجربه به یک شبکه حمل‌ونقل چندمسیره و تاب‌آور هستیم.

## عملکرد شاخص های کلیدی وزارت راه و شهرسازی ( KPI ) در دولت چهاردهم

| ردیف | حوزه | شاخص | واحد | شهریور ۱۴۰۳ الی تیرماه ۱۴۰۴ (۱۱ ماهه) |
|---|---|---|---|---|
| ۱ | جاده‌ای | طول آزادراه‌ها | کیلومتر | ۷۷ |
| ۲ | | طول بزرگراه‌ها | کیلومتر | ۷۶۰ |
| ۳ | | جابه‌جایی کالا (با بارنامه ) | میلیون تن | ۵۵۰ |
| ۴ | | تن- کیلومترکالای جابجا شده (با بارنامه) | میلیون تن کیلومتر | ۲۷۲،۰۵۸ |
| ۵ | | جابه‌جایی مسافر ( با صورت وضعیت) | میلیون نفر | ۱۴۰ |
| ۶ | | نفر- کیلومتر مسافر جابجا شده (باصورت‌وضعیت) | میلیون نفر کیلومتر | ۳۵،۹۸۳ |
| ۷ | | ترانزیت جاده‌ای | میلیون تن | ۱۵ |
| ۸ | | رفع نقاط حادثه خیز | نقطه- مقطع | ۷۱۴ |
| ۹ | | احداث راه روستایی | کیلومتر | ۲،۴۱۳ |

| ردیف | حوزه | شاخص | واحد | شهریور ۱۴۰۳ الی تیرماه ۱۴۰۴ (۱۱ ماهه) |
|---|---|---|---|---|
| ۱۰ | ریلی | زیرسازی خطوط ریلی | کیلومتر | ۱۴۷ |
| ۱۱ | | روسازی خطوط ریلی | کیلومتر | ۱۱۱ |
| ۱۲ | | ساخت ایستگاه راه آهن | مترمربع | ۹۹۳۶ |
| ۱۳ | | جابه‌جایی مسافر ریلی | میلیون نفر | ۲۵ |
| ۱۴ | | نفر کیلومتر مسافر جابجا شده | میلیون نفر کیلومتر | ۱۲۸۰۴ |
| ۱۵ | | جابه‌جایی بار( کل) | میلیون تن | ۳۹ |
| ۱۶ | | تن کیلومتر بار حمل شده | میلیون تن کیلومتر | ۲۶۹۳۶ |
| ۱۷ | | ترانزیت ریلی | میلیون تن | ۲/۴ |

| ردیف | حوزه | شاخص | واحد | شهریور ۱۴۰۳ الی تیرماه ۱۴۰۴ (۱۱ ماهه) |
|---|---|---|---|---|
| ۱۸ | هوایی* | افزودن هواپیمای مسافربری | فروند | ۲۲ |
| ۱۹ | | افزودن بالگرد | فروند | ۸ |
| ۲۰ | | تعداد نشست و برخاست در پروازهای داخلی | هزار فروند | ۲۳۶ |
| ۲۱ | | تعداد نشست و برخاست در پروازهای بین‌المللی | هزار فروند | ۶۸ |
| ۲۲ | | اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی | هزار نفر | ۲۶،۵۷۱ |
| ۲۳ | | اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی | هزار نفر | ۹،۳۸۰ |

| ردیف | حوزه | شاخص | واحد | شهریور ۱۴۰۳ الی تیرماه ۱۴۰۴ (۱۱ ماهه) |
|---|---|---|---|---|
| ۲۴ | دریایی | عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری | میلیون تن | ۱۴۴ |
| ۲۵ | | عملیات کانتینری بنادر | هزار TEU | ۲،۷۰۱ |
| ۲۶ | | عملیات جابه‌جایی مسافر در بنادر (ورودی - خروجی ) | میلیون نفر | ۲۲/۹ |

* شامل اطلاعات فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) می‌باشد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در گفت‌وگو با «ایران»:

# زیرساخت‌ها به سرعت بازسازی می‌شود

• گفت‌وگو •

**جنگ آمریکا و اسرائیل با ایران به‌ویژه جنگ ۴۰ روزه، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور را در معرض گسترده‌ترین آسیب تاریخ این بخش قرار داد. حملات به پل‌ها، راه‌آهن و جاده‌ها و در بازه‌ای کوتاه هر چهار شیوه اصلی جابه‌جایی : هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی، همزمان هدف قرار گرفتند؛ با این حال، در دل این ویرانی، هم گزارش‌های رسمی داخلی و هم مشاهدات ناظران خارجی از سرعت غیرمعمول بازگشت زیرساخت‌های حمل و نقل به فعالیت خبر می‌دهند؛ روندی که هوشنگ بازوند، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل آن را تشریح و نحوه بازسازی‌ها در کمترین زمان را توضیح می‌دهد.**

**ارزیابی شما از هدف دشمن در حمله به زیرساخت‌های حمل‌ونقل چیست؟**

در جنگ‌ها معمولاً زیرساخت‌های حمل و نقلی به دلیل فشار اقتصادی و روانی و حتی معیشتی و رفاهی به مردم مورد حمله قرار می‌گیرد. در جنگ ۱۲ روزه و جنگ رمضان نیز همین موضوع اتفاق افتاد. تونل‌ها و پل‌هایی که برای ترانزیت کالا و خدمات و چرخیدن چرخ اقتصاد و رفاه کشور و مردم مورد استفاده قرار می‌گرفتند و همین‌طور بعد از محاصره دریایی نیز ابنیه و محورهایی که می‌توانستند تاب‌آوری در برابر محاصره را افزایش دهند، مورد حمله قرار گرفتند. دشمن در حملات بعد از آتش‌بس، همان‌گونه که وزیر راه و شهرسازی نیز در ملاقات با رئیس جمهوری عنوان کرد، پل‌ها و تونل‌هایی که تخریب آنها جنبه قطع ارتباط مرکز کشور با استان هرمزگان را داشت، مورد حمله قرار گرفت که به نظر می‌رسد شاید قصد شوم دیگری داشتند که اولاً با هوشیاری و پاسخ قدرتمند نیروهای توانمند نظامی و ثانیاً با فعالیت شبانه روزی وزارت راه‌وشهرسازی و احداث راه‌های جایگزین، ناکام ماند.

**به زیرساخت‌هایی که در دو جنگ اخیر و همچنین در حملات دشمن، مورد تهاجم قرار گرفتند اشاره کنید و با مثال بفرمایید چگونه برخی مراکز ارتباطی در کمترین زمان به عملیات بازگشت؟**

از پروژه‌های ریلی در دست ساخت این شرکت می‌توان به ابنیه راه‌آهن درود- خرم‌آباد- بروجرد و راه آهن کرمانشاه- خسروی و از پروژه‌های بزرگراهی در دست ساخت این شرکت نیز می‌توان به محورها و ابنیه در استان‌های آذربایجان‌شرقی (کلاله – جلفا)، همدان (نهاوند – کنگاور)، ایلام (راه ایلام – مهران) و فارس (تونل وحدت) و... اشاره کرد که در بعضی از این پروژه‌ها حتی ماشین‌آلات و تأسیسات پیمانکاران نیز مورد صدمات شدید قرار گرفت. لکن با روحیه وطن‌پرستی که در ملت ایران و همین‌طور در پیمانکاران ما وجود داشت، به رغم صدمات وارد شده و حتی در جاهایی با وجود خطرات جانی نه تنها موارد آسیب دیده در کمترین زمان ممکن ترمیم گردید. بلکه در مواردی به کمک نیروهای نظامی نیز شتافتند که منجر به شهادت نفراتی از پیمانکاران نیز گردید.

از پروژه‌های آزادراهی در دست بهره‌برداری توسط سرمایه‌گذاران نیز می‌توان از تونل و پل‌های واقع آزادراه‌های کنارگذر کرمانشاه، کنارگذر اصفهان، بروجرد – خرم آباد، خرم‌آباد – پل زال و... نام برد که در اسرع وقت با زحمات سرمایه‌گذاران ترمیم و مجدداً عملیاتی گردید. اما شاخص‌ترین پل آزادراه در دست اجرا، پل بی۱ کنار گذر شمالی کرج است که همه مردم از آن باخبرند که احداث آن جزو افتخارات صنعت مهندسی کشور است و متأسفانه حمله و تخریب آن نیز در کلام رئیس جمهوری آمریکا جزو افتخارات دشمن محسوب گردید. در این زمینه نیز با دستور اکید مقام عالی وزارت در اسرع وقت مطالعات ترمیم و تکمیل آن آماده شد و در حال حاضر مراحل قانونی انتخاب پیمانکار را طی می‌کند و در اولین فرصت شروع به اقدام خواهد شد.

**نقش شرکت ساخت و توانمندی فنی کشور، در پایداری حمل و نقل و بازسازی و تعمیر راه‌های مورد حمله قرار گرفته را تشریح کنید؟**

با توجه به اینکه شرکت ساخت به عنوان متولی ساخت و توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل کشور مطرح است، در زمان بحران به‌ویژه در جنگ‌های گذشته و موقعیت فعلی نه جنگ و نه صلح به عنوان بازوی فنی و مهندسی وزارت راه و شهرسازی از طریق پیمانکاران و مشاوران، به‌صورت نیروی واکنش سریع اقدامات بسزایی برای بازسازی مسیرهای مسدود شده یا تخریب بر اثر حملات دشمن صهیونی –آمریکایی و حتی مساعدت‌های جدی و خطیر به نیروهای نظامی انجام داده و خواهد داد.

**زیرساخت‌های حمل و نقلی کشور بعد از جنگ در چه وضعیتی قرار دارد؟**

در حال حاضر تمامی پیمانکاران مربوط به زیرساخت‌های در دست احداث، به رغم محدویت شدید اعتبار حاصل از جنگ، به عملیات اجرایی مشغول و کارگاه‌ها فعال هستند و امید داریم برای جلوگیری از تعطیلی کارگاه‌ها سامان برنامه و وزارت اقتصاد در اسرع وقت مساعدت در زمینه تخصیص اعتبار انجام دهند. در زمینه زیرساخت‌های در دست بهره‌برداری نیز با توجه به مسئولیت بهره‌برداران مشکل خاصی گزارش نشده است. در زمینه زیرساخت‌های آسیب دیده نیز وزارت راه و شهرسازی با تمام توان و بضاعت اولاً به عملیاتی ماندن و ارتقای راه‌های جایگزین فعلی و ثانیاً به ترمیم و بازسازی نقاط آسیب‌دیده مبادرت دارد.

**درخصوص فعالیت کریدورها و همچنین تسریع در ساخت یا تکمیل کریدورها و شریان‌های اصلی برای انتقال کالا، چه برنامه‌ای در دستور کار است؟**

با توجه به تأکیدات ریاست محترم جمهوری و مصوبات نهادهای بالادستی تسریع در احداث و تکمیل کریدورهای حمل و نقلی از اولویت وظایف این شرکت است که به آن اشتغال دارد و در این جنگ نیز اهمیت آن در تاب‌آوری اقتصادی و به تبع اجتماعی بر همگان ثابت گردید.

**با توجه به اهمیت پایداری حمل و نقل در زمان بحران، برای این موضوع آیا برنامه‌ای خاص یا ویژه مورد نظر دولت است؟**

مهم‌ترین موارد در این زمینه در احداث کریدورها به‌ویژه در ۴ کریدور موازی مرزهای شمالی، جنوبی، شرقی و غربی کشور و از آن مهم‌تر حداقل ۲۴ محور منشعب از این کریدورها که به مرزهای کشور منتهی می‌شود، دیده شده است که به پیشنهاد این شرکت جزو مصوبات نهادهای بالادستی نظام قرار گرفته و مشغول کار هستیم که با ساخت آنها تا اندازه‌ای پدافند غیرعامل مسیرهای ترانزیت فعلی نیز شکل خواهد گرفت و میزان تاب‌آوری اقتصادی ناشی از ترانزیت کالا افزایش خواهد یافت.