

۴. شفاف‌سازی اطلاعات و ارقام حوادث رانندگی و به تبع آن حساس‌سازی نمایندگان مجلس و دستگاه‌های اجرایی مرتبط برای تلاش مضاعف جهت ارتقای ایمنی حمل‌ونقل، همچنین پیگیری طرح قانون کمر بند ایمنی و اجرایی شدن آن در سراسر کشور با همکاری و همیاری پلیس راهور که این امر به صورت فرهنگی اطلاع‌رسانی و آموزش داده شد و در کنار آن، با اعمال قانون توسط پلیس، توانست در بازه زمانی کمتر از زمان مورد انتظار، در میان کاربران خودروها، نهادینه شود.

۵. تصویب قانون موافقت‌نامه کریدور شمال و جنوب، قانون موافقت‌نامه دولتی راجع به دالان حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب که در هشتم مهرماه ۱۳۸۰ به تصویب نمایندگان مجلس رسیده بود، در آذر ۱۳۸۰ به تصویب شورای نگهبان رسید. از ویژگی‌های این موافقت‌نامه این است که ارتباط ترانزیتی بین کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه با کشورهای حوزه خلیج فارس و حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا را از طریق ایران برقرار می‌کند و مزیت آن هم کوتاهی مسیر، ارزانی حمل و داشتن تقاطع‌های متعدد با گذرگاه‌های موجود بین آسیا و اروپا از جمله ترانسیکا و آلتید است.

۶. برگزاری مراسم افتتاح شورای هماهنگی کریدور شمال و جنوب با حضور وزیر راه و ترابری جناب آقای مهندس خرم و با حضور وزرای کشورهای روسیه، بلاروس، قزاقستان، هندوستان و ایران.

۷. برگزاری همایش «ایران، ترانزیت، فرصت‌ها و چالش‌های فرارو» با حضور وزرا و نمایندگان ۳۰ کشور و ۲۰ سازمان بین‌المللی با حضور رئیس محترم جمهور و مهندس احمد خرم، وزیر راه و ترابری وقت، در خردادماه سال ۱۳۸۱ که وزیر راه و ترابری بر ضرورت همکاری، هم‌گرایی منطقه‌ای و

بین‌المللی تاکید کرد و از حوزه حمل‌ونقل به‌عنوان زیربنایی توسعه اقتصادی منطقه یاد کرد. اهداف اصلی این همایش، معرفی قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ایران به‌عنوان گذرگاه بین‌المللی و شناساندن مناطق آزاد تجاری کشور و نقاط ضعف و قوت مقررات مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی بود.

۸. ارتقای ایمنی عبور و مرور در حاشیه راه‌ها و طرح ایمن‌سازی مدارس حاشیه راه‌ها که باعث کاهش سوانح و تلفات ناشی از سوانح برای کودکان قربانی در مسیر تردد مدارس در حاشیه راه‌ها می‌شد که این طرح هنوز هم کاربرد و اهداف اولیه خودش را کاملاً دارد و اعتبارات ویژه‌ای برای این امر و اجرای مطلوب آن صرف می‌شود که برابر ارزیابی‌های کارشناسی، بسیار اثربخش و پیشگیرانه بوده است.

۹. کاهش امور تصدی‌گرایانه بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و اصلاح ساختار سازمانی مرتبط با این بخش و چابک‌سازی اقدامات مجموعه دولتی و ساده‌سازی فرایندهای بخش حمل‌ونقل.

۱۰. احداث مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین‌راهی با هدف کاهش تصادفات و توسعه صنعت گردشگری که در زمانی مهندس احمد خرم احداث این مجتمع‌ها آغاز و در حدود ۳۶ مجتمع خدمات رفاهی در کشور احداث شد و ۲۷۰ مورد تقاضای برای بخش خصوصی موافقت اصولی صادر شد که این مجتمع‌ها دارای امکاناتی از قبیل مسجد، جایگاه سوخت، محل بازی کودکان، پارکینگ، تعمیرگاه، غرف تجاری، سرویس بهداشتی، رستوران، سوپرمارکت و فضای سبز و امکانات خدماتی-رفاهی هستند و برای سهولت و ایجاد انگیزه در متقاضیان، تسهیلات ویژه کم‌بهره نیز برای احداث مجتمع‌های خدماتی-رفاهی تعیین شده است.

۱۱. تشکیل کمیته‌های تخصصی ایمنی حمل‌ونقل در استان‌ها؛ با هدف

کاهش تصادفات جاده‌ای، انسجام این دستگاه‌های اجرایی در خصوص تصمیمات و اقدامات مربوط به ایمنی حمل‌ونقل، بستر مناسب فعالیت‌های اجرایی در قالب برنامه کلان، بهبود شیوه‌های اجرایی و بهره‌گیری از توان و ظرفیت بالقوه کارشناسی، فنی و عملیاتی موجود در استان‌ها، کمیته‌های ایمنی حمل‌ونقل استان در زمان مهندس خرم وزیر راه و ترابری در سال ۱۳۸۱ تشکیل شد.

لازم به ذکر است خدمات، اقدامات و عملکرد مهندس خرم در مدت تصدی وزارت راه و ترابری، بسیار پربرخوردتر و گسترده‌تر از موارد یاد شده بوده و این موارد صرفاً برش کوچکی از خدمات ایشان برای توسعه و اعتلای بخش حمل‌ونقل بوده است.

■ متر: ۱. تشویق «متر» به استفاده از مشاور خارجی برای مطالعات مسیرهای ریلی باعث ارتقای کیفیت و سطح استاندارد کار مترا و آشنایی مهندسان با مشاوران خارجی و ظرفیت‌های آن شد.

۲. کاهش زمان مطالعه مسیر پروژه‌های ریلی از ۱۰ ماه به دو ماه با به‌کارگیری «GPS» های خاص. بعدها مشاوران دیگر نیز از این روش استفاده کردند و این تحول مهمی در مطالعات مسیر پروژه‌های ریلی و جاده‌ای ایجاد کرد و به یک نقطه عطف تبدیل شد.

۳. انجام حدود ۴۰ پروژه موفق آبی‌تی و اجرایی شدن آنها و اخذ رتبه اول آبی‌تی در میان وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دولتی و دریافت لوح تقدیر از رئیس جمهور.

۴. طراحی و راه‌اندازی اولین و قوی‌ترین سیستم مناقصه‌گذاری کشور سپس ارائه آن نزد معاون اول رئیس‌جمهور و وزرای راه و ترابری، اقتصاد، بازرگانی و رئیس سازمان برنامه و بودجه و تأیید کامل توسط حاضران تا جایی که وزیر اقتصاد اعلام کرد «شما از ما خیلی جلوتر هستید و من کار تیم خودمان را متوقف خواهم کرد».

۵. راه‌اندازی سیستم فروش بلیت اینترنتی قطارهای رجا به‌عنوان یک پروژه اینترنتی موفق.

۶. موافقت و تشویق انجام مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل کشور توسط مترا با شریک شرکت خارجی

راه‌آهن: در دوره پنج‌ساله برنامه سوم توسعه، بالاخص در سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۴، سیاست خصوصی‌سازی در شرکت راه‌آهن آغاز و عملیاتی شد. در این راستا، با مطالعه اصلاح ساختار شرکت راه‌آهن با بهره‌گیری از مدل‌های راه‌آهن‌های دنیا، نسبت به جداسازی زیرساخت از امور بهره‌برداری اقدام شد (ساختار یکپارچه عمودی فعلی). تهیه و تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور به‌منظور زمینه‌سازی ورود بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های راه‌آهن که منجر به این شد که راه‌آهن با معرفی ۱۱ شرکت جدید خصوصی به بانک‌های عامل جهت تأمین منابع مالی برای بخش غیردولتی، با سیاست انتقال واکن‌های باری راه‌آهن به‌عنوان آورده غیرنقدی، خصوصی‌سازی را آغاز کرد. بنابراین از اوایل دهه ۱۳۸۰ خصوصی‌سازی با هدف افزایش بهره‌وری، تأمین مالی و سرمایه‌گذاری از طرف بخش غیردولتی، کوچک‌سازی و چابک‌سازی راه‌آهن را شروع کرد. این حرکت جسورانه باعث شد روند رشد حمل بار و مسافر در دهه ۱۳۸۰ رشد مناسب‌تری به خود بگیرد و سهم بازار حمل بار ریلی به ۱۴ درصد و مسافر به هشت درصد بر حسب تن-کیلومتر و نفر-کیلومتر برسد. اصلاح نظام تعرفه گذاری از پنج طبقه اصلی ابتدا به مدل محور-کیلومتر و به دنبال آن تن-کیلومتر در سال‌های بعد انجام شد. این تغییر نرخ‌گذاری و رقابتی شدن تعرفه راه‌آهن یکی از مؤثرترین اقدامات بنیادی در اجرای سیاست خصوصی‌سازی راه‌آهن بوده است.

■ اقدامات تصدی‌گری: به دنبال واگذاری کامل واکن‌های باری در قالب ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، کلیه وظایف تصدی‌گری در شرکت راه‌آهن شناسایی و مرحله به مرحله در جهت کوچک‌سازی شرکت راه‌آهن واگذاری آنها آغاز شد.

نتایج:

۱. کاهش تعداد نیروی انسانی (از ۲۶ هزار نفر در سال ۱۳۸۰ به ۹ هزار نفر در سال ۱۴۰۲). ۲. افزایش بهره‌وری. ۳. افزایش سهم سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی. ۴. افزایش رقابت و ارائه خدمات باکیفیت. ۵. افزایش سهم بازار در بار و مسافر. به دنبال شروع سیاست خصوصی‌سازی در نهایت در سال ۱۳۸۴ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید که می‌توان به جرئت گفت با تدوین این قانون و آیین‌نامه‌های مرتبط با آن، جهت‌گیری و راهبردهای سیاست خصوصی‌سازی در راه‌آهن شکل گرفت. در این دوره، در حال حاضر شاهد ایجاد هشت شرکت مالک لکوموتیو، ۲۸ شرکت حمل‌ونقل باری و نزدیک به ... شرکت حمل‌ونقل مسافری و بسیاری از شرکت‌های تعمیرات و نگهداری و تأمین در زمینه خط و ابنیه فنی، لکوموتیو، واکن باری و مسافری و ایجاد اشتغال برای بخش خصوصی هستیم. نقش مؤثر در احداث و راه‌اندازی راه‌آهن بافق مشهد



عکس: محمد شویزی