

در دستور کار بود. در نشست‌ها و مذاکرات گوناگون با صاحب‌نظران و متخصصان، گزارش‌هایی ارائه می‌شد که نشان می‌داد در گذشته پروژه‌ها، طرح‌ها و برنامه‌های سودمندی شروع شده بود که به دلایل گوناگون، از جمله کوتاه‌بودن عمر دوره مدیریتی مدیران مربوطه، متوقف شده یا نیمه‌تمام مانده بودند. اهواز به دلیل موقعیت جغرافیایی و هوای گرم آن، بیش از نیمی از سال را در شرایط سخت و جانکاه سپری می‌کند و مانند بیشتر شهرهای ایران نیست که مردم از بیلاقات نزدیک به اهواز استفاده نکنند؛ یعنی از اماکن و تفرجگاه‌هایی که آرامش خاطر ساکنان را فراهم کند محروم است. جناب آقای مهندس خرم در زمانی که استاندار خوزستان بود، توجه و برنامه‌ریزی برای پاسخ‌گویی به این نیاز مردم را یکی از اولویت‌های خود قرار داد. برای این منظور، در اهواز، دزفول، ایذه و بعضی شهرهای دیگر استان طرح‌های مهمی را مطرح و برای اجرایی‌کردن آنها برنامه‌ریزی کرد. این طرح‌ها با ویژگی‌های زیر به سمت اجرا هدایت می‌شد: حداقل هزینه، حداقل زمان اجرا، عدم انتظار برای تهیه و مطالعات چندین‌ساله و بهره‌گیری از ایده‌های جمعی در مقیاس ملی از طریق فراخوان و مسابقات طراحی. مهندس خرم با حضور و بازدیدهای مستمر از پروژه‌ها و طرح‌ها، آنها را به‌روزسانی می‌کرد و همه عوامل اجرایی را از حضور خود غافلگیر می‌کرد. خوزستانی‌ها می‌گفتند مدت تصدی ایشان در استان کم بود و خوزستان از نعمت حضور ایشان کم‌بهره ماند. یکی از جملات کلیدی ایشان به مدیران استان، تسبیحات اجرایی بوده است؛ به این صورت که ۳۳ بار بگوید گمبوعه (پارک جنگلی) و ۳۳ بار بگوید امامزاده عبدالله (تفرجگاه) و همین‌طور برای بقیه پروژه‌ها ذکر بگوید! نکته دیگری که مدیران و اهالی خوزستان نقل می‌کنند، این است که مهندس خرم قرآن را با صوت زیبا هر صبح و شب در ابتدا و انتهای فعالیت روزانه می‌خواند. این نیز از خاطرات شیرین دیگری است که از او در اذهان باقی مانده است. سلامتی ایشان و همه خدمتگزاران صدیق را از درگاه خداوند متعال خواستارم.

مسعود خوانساری

مدیری صادق و بااصول

دوستی و آشنایی من و مهندس احمد خرم به دهه ۵۰ و دانشگاه تبریز برمی‌گردد. او جزء دانشجویان مبارز و انقلابی در دانشگاه تبریز بود و همه دانشجویان اوایل دهه ۵۰ که با او هم‌دوره بودند، فراموش نمی‌کنند که در یکی از تظاهرات‌های دانشگاه دستگیر و به مدت دو سال از تحصیل محروم شد و به‌عنوان سرباز صفر به سربازی اجباری فرستاده شد. او اگرچه دوران سختی را پشت سر گذاشت، ولی نه تنها از مواضع خود کوتاه نیامد، بلکه بر اصولش پافشاری کرد. وقتی بعد از سربازی و دو سال محرومیت احمد خرم در سال ۱۳۵۵ به دانشگاه تبریز برگشت، من دیگر فارغ‌التحصیل شده بودم و او را ندیدم تا سال‌های بعد از پیروزی انقلاب که احمد جزء فعالانی بود که سپاه را در تبریز را تأسیس کردند. او بعد در جهاد دانشگاهی مشغول به کار شد و من به‌عنوان معاون وزیر کشاورزی با او در ارتباط بودم و پس از آن هم همکاری‌های بیشتری با احمد در وزارت کشور داشتیم. در طول چهار سال وزارت کشور که احمد خرم استاندار هرمزگان و همدان بود و همچنین دوره هشت‌ساله معاونت وزارت راه، همکاری تنگاتنگی با مهندس خرم داشتم. از مهم‌ترین ویژگی‌های احمد خرم، پایبندی به اصولی است که بر آن معتقد است. او از اصولش به هر قیمتی دفاع می‌کند و از خواسته‌هایش کوتاه نمی‌آید. او انسانی بسیار صادق است که اصلا اهل زدوبند و دروغ نیست. احمد اگرچه بسیار شوخ‌طبع است و خیلی وقت‌ها مسائل را با طنز بیان می‌کند، ولی در کار بسیار جدی است. اگر بخوام در یک جمله از دوستی و همکاری با مهندس خرم در طول چهل و چند سال گذشته حرف بزنم، می‌گویم که او انسانی بسیار درستکار وطن‌دوست و از مدیران صادق و پاکدست کشور است. یکی از مدیران منحصربه‌فرد جمهوری اسلامی است که هم از نظر جسارت و هم پاکدستی می‌تواند به‌عنوان الگو مدنظر قرار گیرد. البته او با توجه به همین ویژگی‌هایش ممکن بود بعضی وقت‌ها تندی‌هایی هم در کار داشته باشد، ولی همه اینها به خاطر اعتقادش به راهی بود که فکر می‌کرد برای پیشرفت کشور و حل مشکلات مردم باید طی کرد. یکی از دستاوردهای مهم دوره کاری احمد خرم، به پایان رساندن پروژه فرودگاه امام خمینی است. ساخت این فرودگاه بیش از دو دهه بود که به کندی پیش می‌رفت و از زمانی که احمد خرم مسئولیت وزارت راه و شهرسازی را بر عهده گرفت، برنامه‌ریزی دقیق شبانه‌روزی را برای پایان‌دادن به این پروژه انجام داد و حتی برای فاز دوم فرودگاه هم قراردادی با یک شرکت ترکیه‌ای بست که سپاه مخالف آن بود. مهندس خرم در دوره کاری خود این موضوع را با جدیت دنبال کرد و در نهایت فرودگاه را افتتاح کرد؛ کاری که خیلی‌ها فکر نمی‌کردند آن زمان به نتیجه برسد. خاطره‌ای که من از مهندس احمد خرم

هیچ‌گاه فراموش نمی‌کنم، به سال ۱۳۶۹ و زلزله رودبار و منجیل برمی‌گردد. در زمان وقوع زلزله وحشتناک رودبار که هزاران هم‌وطن عزیزمان را از دست دادیم، معاون طرح و برنامه وزارت کشور بودم و مسئولیت مدیریت بحران و بازسازی رودبار را آقای عبدالله نوری، وزیر کشور، بر عهده من گذاشت و از همان ساعت‌های اولیه بعد از زلزله در منطقه مستقر شدم. بعد از حدود ۴۸ ساعت که اصلا نخوابیده بودم و دائم از مناطق زلزله‌زده و روستاها بازدید می‌کردم، از هوش رفتم و برای مدتی اصلا متوجه چیزی نشدم تا اینکه صدای آشنایی شنیدم: «مسعود، مسعود بلند شو…» چشم‌هایم را که باز کردم، یک‌مرتبه احمد را بالای سرم دیدم. او با وجود اینکه هرمزگان یکی از دورترین استان‌های کشور به منطقه زلزله‌زده رودبار بود، خودش را به‌عنوان اولین استاندار برای کمک به منطقه رسانده بود. در هفته‌های بعد از وقوع زلزله نیز که برنامه‌ریزی‌ها برای ستاد بازسازی شکل گرفت و قرار شد هر استانداری مسئولیت بازسازی یک بخش و دهستان را در رودبار بر عهده بگیرد، مهندس احمد خرم بسیاری پای کار بود. در تمام ماه‌هایی که عملیات بازسازی رودبار انجام شد، او تمام‌قد در خدمت مردم زلزله‌زده بود و امکانات استان را هم در جهت بازسازی بخشی که بر عهده او گذاشته شده بود، بسیج کرد و بهترین عملکرد را داشت. برای او که از مدیران ارزشمند کشور است و همیشه با صداقت راهش را ادامه داد، آرزوی سلامتی و شادی دارم.

محمد سعیدنژاد

یادگاری ارزشمند

اقدامات عمومی

۱. ایجاد کمیته مشتری‌مداری در قالب کمیته هماهنگی حمل‌ونقل در وزارتخانه: این کمیته در مدت سه سال تمام مراکز اصلی که مردم برای گرفتن خدمات حمل‌ونقل مراجعه می‌کردند، نظیر ایستگاه‌های راه‌آهن، ترمینال‌های مسافربری و باربری جاده‌ای، فرودگاه‌های اصلی و بنادر مهم را بررسی و مشکلات موجود در آنها را فهرست کرده و راه‌حل رفع آنها را ارائه داده است که مجموعه مشکلات و راه‌حل‌ها در چندین جلد در هر یک از این فیلدهای حمل‌ونقل منتشر شد و بخش قابل ملاحظه‌ای از این راه‌حل‌ها در دوره آقای مهندس خرم به اجرا درآمد که خوشبختانه اثر درخور توجهی در ایجاد رضایتمندی مراجعین به این مراکز داشت. مستندات این کمیته در قالب چندین جلد وجود دارد. تشکیل کمیته هماهنگی حمل‌ونقل در قالب یک کمیته مشاوره‌ای در سطح وزیر، اقدامی بود که در دوران هیچ‌یک از وزرای قبلی انجام نشده بود.

۲. تهیه طرح جامع حمل‌ونقل با استفاده از یک مشاور خارجی و مجموعه‌ای از مشاوران داخلی: بخش اصلی طرح که شامل مطالعات و محاسبات می‌شد، در دوره وزارت مهندس خرم انجام شد. حتی مدل ریاضی کامپیوتری و محاسباتی طرح در دوره ایشان انجام شد و کارهای آماری طرح در حال انجام بود که با استیضاح مهندس خرم و عدم توجه مهندس رحمتی ناتمام ماند و چند سال بعد در زمان وزارت مرحوم دکتر بهبهانی، با اهتمام آقای مظفر نیکپور، با همان روش و مدلینگی که در زمان آقای مهندس خرم طراحی شده بود، انجام شد و نتایج آن در برنامه‌های پنج‌ساله مورد استفاده قرار گرفت. این تنها طرح جامع حمل‌ونقلی بود که بر اساس یک مطالعات علمی و یک مدل علمی حمل‌ونقل اجرا شد؛ زیرا طرح جامع حمل‌ونقلی که چند سال قبل از این طرح انجام شده بود، صرفاً شامل ارائه آمارهای حمل‌ونقلی بوده است و هیچ مدل حمل‌ونقلی آن را پشتیبانی نمی‌کرد.

۳. برقراری مهندس ارزش در وزارت راه به‌منظور ارزیابی فنی، کیفی و مالی پروژه‌های عمرانی حمل‌ونقل.

حوزه هوایی

۴. ساخت و اتمام فرودگاه امام خمینی: اقداماتی که برای جلوگیری از ساخت و توسعه فرودگاه انجام شد و مصائبی که از این بابت به کشور و مردم وارد شد، حدیث مفصلی است که شرح آن از حوصله این بحث خارج است. در اینجا فقط به اهم مسائل آن اشاره می‌شود:

■ الف. این پروژه در راستای همان نگرش آقای مهندس خرم در زمینه توسعه راه‌ها و مراکز اصلی حمل‌ونقل که در بند ۱ توضیح داده شد، انجام گرفت که در زمان قبل از ایشان فراموش شده بود. این پروژه بیش از ۳۰ سال در حال انجام بود و حتی در سال‌های اول خدمت مهندس خرم، بخشی از پرسنل آن بازنشسته شده بودند. در دوره طولانی قبل از ایشان، جمعا ۱۲۰ میلیارد تومان در آن هزینه شده بود، اما با تشریح اهمیت فرودگاه توسط مهندس در مراجع بالاتر و پیگیری ایشان که ناتمام هم ماند، بیش از ۱۲۰ میلیارد تومان بودجه به پروژه اختصاص داده شد و همین امر سبب شد عملیات اجرایی پروژه تا پایان سال ۱۳۸۲ خاتمه پیدا کند و در ابتدای سال ۱۳۸۳ آماده بهره‌برداری شود.

■ ب. در فروردین‌ماه سال ۱۳۸۳ که برنامه‌ریزی برای افتتاح فرودگاه انجام

ویژه‌نامه بزرگداشت مهندس احمد خرم

شده بود، متأسفانه با انجام عملیات بسیار سفیخ مثل بستن باند فرودگاه و اخطار پدافند به هوایمای مسافربری و تهدید دو فروند جت جنگنده از افتتاح فرودگاه جلوگیری کردند تا این افتتاح در دوره بعد از ریاست‌جمهوری آقای خاتمی انجام شود. البته با سماجت آقای مهندس خرم، اولین پرواز در روز افتتاح در فرودگاه به زمین نشست، ولی با توجه به اقدامات ایذایی نیروهای امنیتی و اینکه بیم جان مسافران می‌رفت، با نوتام سازمان هوایمایی کشوری عملیات نشست و برخاست متوقف شد و در سال ۱۳۸۴ پس از تغییر دولت آقای خاتمی، عملیات پروازهای خارجی به فرودگاه منتقل شد.

■ ج. در دوره مهندس خرم اسارت فاز توسعه فرودگاه امام هم زده شد که بر این اساس طی یک مناقصه خارجی شرکت TAV ترکیه با مشارکت شرکت ACV اتریش برنده مناقصه شد. طی طراحی انجام‌شده قرار بود فاز توسعه فرودگاه که شامل ایجاد یک ترمینال مسافری برای پروازهای خارجی، یک پل ارتباطی بین ترمینال موجود و ترمینال جدید، یک پارکینگ (رمپ) جدید برای هوایماها، یک پارکینگ جدید برای اتومبیل‌ها، یک برج کنترل داخل محدوده پارکینگ هوایماها و تاکسی‌وی و یک هتل پنج‌ستاره می‌شد، ساخته شود. کل هزینه این امر توسط شرکت «تاو» پرداخت می‌شد و این شرکت طی دو سال عملیات اجرایی را انجام می‌داد و در فروردین‌ماه سال ۱۳۸۵ ترمینال دوم را آماده بهره‌برداری می‌کرد و ظرفیت فرودگاه به بیش از ۱۸ میلیون نفر در سال می‌رسید و فرودگاه امام شامل یک ترمینال داخلی (ترمینال موجود) و یک ترمینال خارجی می‌شد و امکان انتقال پروازهای داخلی هم به فرودگاه امام فراهم می‌شد. قرار بود هزینه کامل پروژه هم توسط شرکت تاو پرداخت شود و آن شرکت پس از ۱۱ سال و سه ماه یعنی در پایان تیرماه سال ۱۳۹۴ از ترمینال و رمپ هوایما بهره‌برداری کرده و سپس آنها را به سازمان هوایمایی منتقل کند. در این مدت ۱۱ سال هم دریافتی سازمان هوایمایی کشوری از شرکت «تاو» بابت حق واگذاری از درآمد سازمان بسیار بالاتر می‌شد و هم مالیات پرداختی تاو به سازمان مالیاتی رقم قابل توجهی می‌شد. قرارداد این طرح طی دو سال با شرکت تاو نهایی شد و سپس به سازمان سرمایه‌گذاری خارجی فرستاده شد و پس از چند ماه مورد تصویب سازمان قرار گرفت. سپس به وزارت اقتصاد و دارایی فرستاده شد و مورد تأیید قرار گرفت، اما در مرحله ابلاغ، طرح با ممانعت‌های مقامات امنیتی و لابی‌های آنها در مجلس و در سایر ارکان تصمیم‌گیری نظام مواجه شد و متأسفانه امکان بهره‌برداری کشور و مردم از مواهب این طرح سلب شد.

۵. مکانیزه‌کردن عملیات فرودگاه امام: برنامه‌ریزی برای مکانیزه‌کردن عملیات نشست و برخاست، مانور هوایماها در تاکسی‌وی و پارک در رمپ فرودگاه با استفاده از دانش بهترین مشاور فرودگاهی در دنیا که متأسفانه به خاطر استیضاح امکان اجرایی آن فراهم نشد.

۶. تهیه و ابلاغ دستورالعمل امکان خرید و استفاده از هوایمای خصوصی در کشور که تا قبل از آقای مهندس خرم این کار امکان‌پذیر نبود.

۷. بهبود مراحل تهیه و خرید هوایما: تهیه و ابلاغ فلوجارت و دستورالعمل‌های خرید هوایما توسط شرکت‌های هوایمایی که قبلا در سازمان هوایمایی وجود نداشت و به صورت سلیقه‌ای انجام می‌شد، بر اساس این روش، بسیاری از مراحل زائد و اضافی خرید هوایما حذف شد و صرفه‌جویی قابل ملاحظه‌ای در هزینه‌های شرکت‌های هوایمایی و سفرهای خارجی از این بابت انجام شد.

۸. ابلاغ آسمان باز در جریان زلزله بم: ابلاغ و اجرای آسمان باز در جریان زلزله بم که منجر به ورود حجم عظیم و قابل ملاحظه‌ای از کمک‌های خارجی به کشور شد؛ به‌طوری که در همان روزهای اولیه اجرای آن، تمام فرودگاه‌های بم، کرمان، بندرعباس و حتی تهران مملو از هوایماهای کمک‌رسان شده بود؛ به‌طوری که در هیچ‌یک از حوادث قهریه ناگوار قبلی این حجم از کمک‌رسانی خارجی وجود نداشته است.

حوزه جاده‌ای

۱. بهره‌برداری از بزرگ‌ترین پایانه مرزی کشور در مرز خسروی: پایانه خسروی در محوری قرار گرفته که از مهم‌ترین محورهای سیاحتی و زیارتی کشور است. این محور آسیای میانه، پاکستان، افغانستان و ارمنستان را به عراق و سوریه متصل می‌کند. این پایانه با امکانات و تجهیزات و بنایی مدرن احداث شده است که از برخی از فرودگاه‌های کشور، مجهزتر و به‌روزتر است.

۲. ساخت و افتتاح سه پایانه مرزی «جلفا در مرز ایران و آذربایجان، پایانه مرزی نوردوز در مرز ایران و ترکمنستان و پایانه مرزی باجگیران» در زمان مهندس خرم، وزیر راه و ترابری در سال ۱۳۸۱ و ۱۳۸۲ بوده است. علاوه بر این، برای تسریع و تسهیل حمل‌ونقل بین‌المللی کالا و مسافر، طرح جامع ۱۲ پایانه نیز در زمان مهندس خرم تدوین و به مرور اجرا شد.

۳. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل مسافر جاده‌ای به تعداد شش‌هزار و ۶۰۰ دستگاه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی بیش از سه‌هزار و ۵۰۰ دستگاه انجام شد.