



دکتر سعید رسولی، در گفتگوی اختصاصی با خبرنگار نشریه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی معتقد است که اتصال به چشمه های بار و نگاه قالب لجستیکی ضرورت دارد:

## تمامی موفقیت های حوزه ریلی حاصل تلاش بازیگران این صنعت است

در اینکه فرایند خصوصی سازی در بخش ریلی موفق نبوده است نباید تردید داشت اما با تصویری که از بخش ریلی ترسیم گردید اینک بهتر می توان به این سوال پاسخ داد که آیا بخش خصوصی از ابتدا معلول متولد گردید و یا سیاست هایی که در طول یک دهه اخیر اعمال شده است این طفل نوبا را دچار معلولیت و نارسایی نمود؟ طبیعتاً هم دولت و هم بخش خصوصی برای این عدم موفقیت دلایلی خواهند داشت و هر یک به توانایی ها و ضعف های خود به خوبی واقفند. اما نکته مهم این است که امروز که به گذشته نگاه می کنیم چه درس هایی گرفته ایم و اگر در همان نقطه اول ایستاده باشیم چگونه با موضوع خصوصی سازی رفتار خواهیم کرد؟ آنچه که مشخص است بازگشتی در کار نیست و در استراتژی اصلی کشور در ارتقاء نقش بخش خصوصی نه تنها تغییری ایجاد نشده بلکه تقویت هم گردیده است. پس کار درست تامل در روش ها و رویکردهایمان در گذشته، اصلاح رویکردهای غلط و تقویت تصمیمات درست است که اگر اینگونه باشد راه گشای برنامه خصوصی سازی در بخش ریلی خواهد بود. برای واکاوی بیشتر مسائل خصوصی سازی و مشکلاتی که بر سر راه توسعه حمل و نقل ریلی وجود دارد و همچنین اقدامات و برنامه های راه آهن طبق چشم انداز تعریف شده گفت و گویی با دکتر سعید رسولی، مدیر عامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران داشته ایم که به آن می پردازیم:

که عضو هیئت مدیره بودم به نقش مهم انجمن صنفی اعتقاد داشته ام و از زمانی که مسئولیت راه آهن را برعهده گرفتم تاکید کرده ام که در تصمیمات مهم راه آهن باید نظرات دوستان را داشته باشیم و در جلسات هیئت مدیره از نمایندگان انجمن دعوت شده تا حضور داشته باشند. از معاونین محترم خواسته ام تا اگر پیشنهادی را برای تصویب به هیئت مدیره می برند حتماً قبل از آن با بخش خصوصی گفت و گو شده باشد و دیدگاه های بخش خصوصی را لحاظ کنند. نظرات بخش خصوصی در تصمیم گیری های شرکت راه آهن بسیار مهم است.

مطمئناً مشکلاتی همانند شیوع ویروس کرونا مشکلات بزرگی را برای صنعت ریلی به خصوص در حوزه مسافری به وجود آورد. همه ما سعی می کنیم تا این مشکلات را پشت سر بگذاریم و دست در دست هم داشته باشیم.

**کارشناسان و تحلیل گران بازار حمل و نقل، ارزش های شبکه ریلی را در زنجیره لجستیک تعریف می کنند. هر برنامه ای خارج از این زنجیره ارزش، همیشه حلقه های مفقوده برجای می گذارد و برنامه های توسعه ای را به چالش می کشد. آیا توسعه حمل و نقل ریلی در چارچوبی است تا بتواند پاسخ منطقی به تقاضای بار و دغدغه های لجستیکی کشور بدهد؟**

برای توسعه حمل و نقل در کشور ناگزیریم تا نگاه غالب، نگاه لجستیکی باشد. در حوزه حمل و نقل ریلی بر اساس مصوبات شورای عالی ترابری مسئولیت هجده پایانه لجستیکی بر عهده راه آهن قرار دارد. اعتقاد داریم که حمل درب به درب و ایجاد حمل و نقل ترکیبی پایدار و غنی و قدرتمند در حوزه بین المللی و حوزه داخلی تنها راه نجات است.

به همین منظور یکی از کار گروه های مهم و اولویت دار ما

موفقیت های بدست آمده در حوزه ریلی حاصل از تلاش های بخش خصوصی و راه آهن در کنار هم می باشد. همیشه وظیفه خود می دانم تا از همکاران خود از بخش غیردولتی در شرکت ها تشکر کنم. اما برای کسب موفقیت های بیشتر باید توقع و انتظارات خود را بیشتر کنیم. در ارتباط با نقش انجمن صنفی از زمانی

بوده و تمامی موفقیت های حوزه ریلی حاصل تلاش بازیگران این صنعت است. بنده نمی توانم بگویم که تمامی موفقیت های حاصل شده در صنعت ریلی فقط حاصل از تلاش های راه آهن و منشأ مشکلات این حوزه خارج از شرکت راه آهن است یا اینکه بگویم همه موفقیت ها فقط حاصل بخش های دیگر است.

**رابطه میان انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و شرکت راه آهن تا چه اندازه در رفع موانع موثر بوده است. از نظر جناب عالی برای توسعه مرادوات و تعاملات بیشتر با انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی چه راهکارهایی مورد نیاز است؟**  
از نظر بنده انجمن صنفی موفق



کارگروه توسعه مراکز لجستیک است. در این زمینه امسال با پیگیری‌های جدی، شرایطی ایجاد شد تا پایانه لجستیکی آپرین که سال‌هاست علاقه به فعال شدن آن داریم با هزار هکتار زمین در نزدیکی تهران و هفتصد هکتار محصور و همه امکانات زیرساختی برای ارائه خدمات لجستیکی مهیا بوده اما استفاده‌ای از آن نشده است. امسال تفاهم‌نامه‌هایی در این خصوص با مترو و شرکت تایدواتر به امضا رسید. در خصوص صنایع متقاضی دیگر برای سرمایه‌گذاری در این مرکز لجستیک در سال ۹۹ شاهد اتفاق و رویدادی در توسعه لجستیک ریلی خواهیم بود. به موازات آن مقدمات کارهای مراکز دیگر به انجام رسیده و آماده آغاز و شروع فعالیت است و همچنین در اولویت‌ها قرار دارد و برای جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی اقدامات خوبی صورت گرفته و سرمایه‌گذار بخش غیر دولتی جذب شده و کار خود را آغاز کرده‌اند.

**بودجه‌های عمرانی هر ساله تحریف‌تر می‌شود و به دلایل تحریم برای جذب سرمایه‌گذار خارجی محدودیت‌هایی داریم. طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن و مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت‌ها تا چه حد امکان‌پذیر است؟**

اگر اقتصاد حمل و نقل ریلی اقتصاد منطقی و مورد قبول باشد خودش برای حضور سرمایه‌گذاران جذابیت ایجاد می‌کند. در ابتدا باید موانعی که سد راه سرمایه‌گذاری در این بخش است را از سر راه برداریم. در سال‌های اخیر موفق شدیم تا ظرفیت‌های قانونی بسیار خوبی را برای حمایت از سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در راه‌آهن به تصویب برسانیم.

قوانین و احکامی که به تصویب رسید مستلزم طی شدن فرایندی است تا حکم جاری و عملیاتی شود. اجرایی شدن برخی از این

احکام در دست راه‌آهن بود خیلی سریع به بسته‌های حمایتی تبدیل شد و کار آغاز شد. برخی دیگر نیازمند هماهنگی و تصمیمات سایر دستگاه‌ها بود مانند ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید.

ماده ۶۷ قانون الحاق ۲ بسیار سریع عملیاتی شد زیرا تضامین نیز بر عهده راه‌آهن بود. ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید که حکمی بسیار مترقی است و اگر به این حکم به درستی عمل شود گمان می‌کنم مزایا و صرفه‌جویی‌های کلان صنعت حمل و نقل ریلی آشکار می‌شود.

روح حاکم ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید می‌گوید هر سرمایه‌گذاری و هر اقدامی که موجب صرفه‌جویی سوخت شود اصل و سود سرمایه‌گذاری از سوی شرکت نفت به سرمایه‌گذار برمی‌گردد.

سقف این حکم در قانون صد میلیارد دلار است. از صد میلیارد دلار، هفت و نیم میلیارد دلار را برای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مصوبه شورای اقتصاد داریم. هفت و نیم میلیارد دلار عدد بسیار بزرگی برای این اعتبار است. این حکمی بسیار کارآمد است که اگر عملیاتی شود سرمایه‌گذاران بسیاری را جذب می‌کند.

در خصوص رقابت میان جاده و ریل اگر سخن به میان می‌آید رقابت مثبت برای رسیدن به تعادل است نه برای پیشی گرفتن از یکدیگر. زیرا ماهیت حمل و نقل اقتضا می‌کند تمامی شقوق حمل و نقل هر کدام در سهم، ویژگی‌ها و امتیازات خود فعالیت کنند.

این موضوع که راه‌آهن در سهم منطقی خود قرار گیرد و بارهای ریل پسند و حجیم که ویژگی‌های مشخص دارند، در مسیرهای طولانی حمل شوند و بارهای مسیرهای کوتاه تر و کم حجم تر توسط جاده حمل شود و همان بارهای ریل پسند به صورت ترکیبی جا به جا شوند سهم متعادلی است که در تمام دنیا به آن توجه می‌شود. ماده ۱۲ رفع موانع تولید و همه مشوق‌های دیگر برای افزایش سهم قصد دارد کمکی باشد تا به سهم بهینه برسیم.

ماده ۱۲ در انتهای سال ۹۳ به تصویب رسیده و از سال ۹۳ تا امروز بی وقفه تلاش شده و جلسات کارشناسی بین راه‌آهن و بخش‌های مختلف وزارت نفت تشکیل شده و آقای وزیر در قراردادی که با وزارت نفت، شرکت ملی نفت، سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت و سازمان برنامه و بودجه داشت جلسات

برای توسعه حمل و نقل در کشور ناگزیریم تا نگاه غالب، نگاه لجستیکی باشد. در حوزه حمل و نقل ریلی بر اساس مصوبات شورای عالی ترابری مسئولیت هجده پایانه لجستیکی بر عهده راه‌آهن قرار دارد. اعتقاد داریم که حمل درب به درب و ایجاد حمل و نقل ترکیبی پایدار و غنی و قدرتمند در حوزه بین‌المللی و حوزه داخلی تنها راه نجات است





در نتیجه افزایش سرعت بازرگانی را به همراه دارد. هر اقدامی که منجر به صرفه‌جویی سوخت و افزایش بهره‌وری شود می‌تواند از محل ماده ۱۲ دریافتی داشته باشد.

در حوزه تولید ناوگان علاوه بر ظرفیتی که تا امروز در دست کار دارند ۸۰۷۷ دستگاه انواع ناوگان تقاضای سرمایه‌گذاری وجود دارد.

### از نظر جناب عالی آیا نیاز هست تا نهاد نظارتی برای رفع مشکلات بخش خصوصی و راه‌آهن وجود داشته باشد؟

قاعدتا در همه فعالیت‌های مشترک همیشه بخشی را برای حل اختلاف قرار می‌دهند. باور قلبی من این است که به اختلاف نرسیم و شایسته نیست که نهادی بخواند میان این دو بخش نظارت داشته باشد. اختلاف‌ها زمانی پیش می‌آید که شرکت راه‌آهن به فکر منافع خود باشد و زیربار مشکلات نرود. اگر این نگاه وجود داشته باشد مجموعه ریلی نمی‌تواند به کار خود ادامه دهد. مجموعه ریلی و هر بخش دیگری در سایه تعامل و همکاری و همفکری و صمیمیت می‌تواند کار کند. این موضوع که جایگاهی باید وجود داشته باشد که به مسائل رسیدگی کند باید بگویم که وجود دارد و اگر مسئله‌ای به وجود آید مطمئنا لاینحل نمی‌ماند و نهادی بر این مسئله نظارت می‌کند. مطمئن هستیم که مشکلاتی وجود دارد و باید تعاملات بیشتر و نزدیک‌تر باشد و شرط آن این است که نگاه‌ها به هم نزدیک‌تر باشد و با تعامل حداکثری و همکاری نزدیک با هم است که موجبات توسعه را فراهم می‌کند. امیدوارم با تصویری که امروز برای صنعت ریلی کشور ترسیم شده و به آن اعتقاد داریم بتوانیم روزهایی را پیش رو داشته باشیم که صنعت ریلی با بالندگی و نشاط و شادابی، امید بخشی کند و بار بیشتری را از بارهای کشور به عهده گیرد و به مردم خدمت‌رسانی مطلوبی داشته باشد. چندی پیش در هیئت مدیره



لجستیکی آپرین طی مراسمی به امضا رسید و به زودی قرارداد آن اجرایی می‌شود ۱۶۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش واقعی غیردولتی است که وقتی این رقم به اجرا می‌رود تا ۲۵۰۰ میلیارد تومان افزایش می‌یابد. ما باید به سمت جذب سرمایه‌گذاران غیر دولتی برویم. در کارگروه جهادی، بهره‌وری یکی از کارگروه‌ها در خصوص بحث مدیریت مصرف سوخت است. راه‌آهن نسبت به جاده ذاتا صرفه جویی مصرف سوخت دارد و یک هفتم جاده سوخت مصرف می‌کند اما در همین میزان مصرف سوخت هم می‌توانیم با اقدامات مختلف، صرفه‌جویی داشته باشیم. به عنوان مثال گلوگاه‌های ظرفیتی را برطرف کنیم، سرعت بازرگانی را افزایش دهیم، سیستم سوخت‌رسانی شبکه ریلی اصلاح و دوگانه سوز شود. یکی از کارهایی که در کارگروه جهادی بهره‌وری انجام شد آن بود که محل‌های سوخت‌گیری را که در سطح شبکه وجود دارد شناسایی شد. متوجه شدیم که مراکز متعدد سوخت‌گیری در شبکه خود موجبات افزایش توقف قطار را در پی داشته و

متعددی را طی کردند و فرمت‌هایی برای ارزیابی و صحت‌سنجی اعدادی که ما اعلام کردند در نظر گرفته شد و قراردادهای عاملیت امضا و از پایان سال ۹۸ پرداخت‌های ماده ۱۲ آغاز شد. این فرایند عملیاتی شده و در ایجاد جذابیت در سرمایه‌گذاری نقش بسیار مهمی دارد. مجموعه ظرفیت‌هایی که ما از آن به عنوان اکوسیستم سرمایه‌گذاری یاد می‌کنیم بسته‌های حمایتی، فرصت‌های جذب سرمایه از بازار سرمایه و نظام بانک و مجموعه اقداماتی است که می‌توانیم برای تامین مالی و ضمانت و استفاده از منابع کشور فراهم کنیم. تقاضاهای سرمایه‌گذاری بسیاری به ثبت رسیده و تفاهم‌نامه و قرارداد به مرحله اجرا رسیده است. چندین سند تفاهم‌نامه در بیست و هشتم اسفندماه سال ۹۷ با حضور دکتر نوبخت و مهندس اسلامی به امضا رسیده و امسال در پنج مرحله افتتاح ناوگان از همان محل و همان تفاهم‌نامه ورودی ناوگان جدید داشته‌ایم. سرمایه‌گذاری که در پایانه

خصوصی‌سازی در ایران  
عمر بلندی ندارد و هنوز به بلوغ و تکامل خود نرسیده، در حوزه حمل و نقل ریلی در سال‌های گذشته برای مشارکت بخش خصوصی و واگذاری تصدی‌ها اقدامات خوبی صورت گرفته است. البته قابلیت بهینه کردن واگذاری‌ها وجود دارد





چشم انداز و شعار راه‌آهن به تصویب رسید، شعار انتخاب شده "ایران، روی ریل به سوی آینده" است. همه آنچه که خانواده ریلی می‌خواهند در آن وجود دارد.

### نظر کارشناسان این است که اجرای خصوصی‌سازی به صورت صحیح انجام نشده، تحلیل جناب‌عالی از خصوصی‌سازی تاکنون چگونه بوده و چرا تاکنون سرعت سیر به درستی افزایش نیافته است؟ راه‌آهن ج.ا.ا چه برنامه‌های مشخصی برای قراردادن خصوصی‌سازی در مسیر صحیح خود دارد؟

خصوصی‌سازی در ایران عمر بلندی ندارد و هنوز به بلوغ و تکامل خود نرسیده، در حوزه حمل و نقل ریلی در سال‌های گذشته برای مشارکت بخش خصوصی و واگذاری تصدی‌ها اقدامات خوبی صورت گرفته است.

البته قابلیت بهینه کردن واگذاری‌ها وجود دارد. با بازنگری و استفاده از تجربه آن چیزی که تا امروز رخ داده، می‌توان خصوصی‌سازی در صنعت ریلی را در وضعیت مطلوب قرار داد. استفاده از الگوهای کلیشه‌ای کشورهای دیگر نتیجه بخش نیست بلکه باید براساس قاعده جهانی اندیشه کرده و منطقه‌ای عمل کنیم. همه الگوها و تجربیات را بشناسیم. با نظر گرفتن توانمندی‌ها و شرایط کشور کارها را پیش ببریم تا نتایج واقع‌بینانه‌تری داشته باشیم.

در خصوصی‌سازی که امروز در حوزه ریلی رخ داده جایگاه تجاری‌سازی خالی است و مسئله اصلی، اقتصاد حمل‌ونقل ریلی است که باید در مدار اصلی خود قرار گرفته تا مشارکت بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاران جدید جذابیت داشته باشد. به همین منظور در دستور کار داریم تا تمامی ظرفیت‌های ذاتی و امتیازات ارزشمند و منحصر به فرد صنعت حمل‌ونقل ریلی بارور شود. چنین رویکردی شرکت راه‌آهن

جمهوری اسلامی ایران را نسبت به استفاده بهینه از منابع و بودجه عمومی دولت، کم‌تر محتاج کرده و بخش غیردولتی را نیز شاداب و با نشاط می‌کند. برای این امر برنامه‌های عملیاتی مشخصی بدین شرح داریم:

سرعت بازرگانی باید در کشور به حداکثر خود برسد و این امر تابع محاسبات متعددی در حوزه‌های مختلف صنعت ریلی است. بخشی نیز مربوط به خارج از صنعت است. وقتی از سرعت بازرگانی صحبت می‌کنیم زمان توقف قطارها در خصوص تخلیه و بارگیری قطارها موثر است. همیشه زمان توقف قطارها در اختیار راه‌آهن یا شرکت‌های حمل و نقل ریلی نیست و گاهی اوقات تابع اقدامات سایر دستگاه‌ها و بخش‌های بازیگر در این حوزه است. رفع کاهش سرعت‌ها و حذف اقدامات زائد فیزیکی در برخی مناطق و بهبود و اصلاح و ارتقاء ناوگان و اصلاح خط، تعمیرات و نگهداری به موقع خط و شبکه، اتصال چشمه‌های بار به شبکه ریلی از موضوعات مهمی است که اکنون در دستور کار قرار دارد.

امسال مرکز جهادی پیشرفت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را در ساختمان مرکزی راه‌آهن راه‌اندازی کرده‌ایم. هدف از ایجاد این مرکز سرعت بخشیدن به پروژه‌های اولویت‌دار و حل سریع مسائل مهم است که امروز آن مجموعه مسائل، موجب کندی کار راه‌آهن می‌شود و مانعی برای راه‌آهن کشور هستند. نزدیک به ۱۲۶ مسئله شناسایی شده است. از این ۱۲۶ مسئله، مسائل مهم را در اولویت قرار داده‌ایم. کارگروه‌هایی را در خصوص مسائل اولویت دار تشکیل داده‌ایم. ترکیب کارگروه‌ها کاملاً خلاقانه و کاربردی است که مورد تقدیر سازمان ملی بهره‌وری قرار گرفته و به دلیل شیوه اقدام بهره‌ورانه در حل مسائل راه‌آهن، راه‌آهن را از جمله سه دستگاه برتر بهره‌ور کشور در سال جاری اعلام کرده است. در ترکیب کارگروه‌ها سعی شده از پیشکسوتان، اساتید دانشگاه،

پژوهشگران و همکارانی که سال‌ها در راه‌آهن زحمت کشیده‌اند و تجربیات ارزشمندی دارند بهره‌مند شویم.

به این ترتیب، کارگروه‌ها ترکیب کاملی از روش‌های علمی و دستاوردها برای حل مسائل مطرح شده خواهد بود. این ترکیب موجب شده تا در مدت کوتاه ۵ ماه گذشته، تعدادی از موضوعات و مشکلات به نتیجه برسد.

به دنبال آن هستیم تا با به حداکثر رساندن بهره‌وری ناوگان ریلی کشور، شبکه و حل مسائل مربوط به کاهش بهره‌وری، افزایش سرعت بازرگانی، جذب بارهای جدید، توسعه کریدورهای داخلی و بین‌المللی، هماهنگی حداکثری با دستگاه‌های ذیربط مانند گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی به گونه‌ای طرح‌ریزی شود تا جذابیت فعالیت حمل و نقل ریلی روز به روز افزایش یابد. البته شرایط اقتصادی به دلیل تحریم‌های ظالمانه و موضوع پاندمی کرونا همچنان چالش برانگیز است.

امروزه حمل و نقل غلات از کشتی به قطار با همت شرکت‌های حمل و نقل ریلی محقق شده و ترانزیت، صادرات و واردات با توجه به مسدود شدن مرزها در ماه‌های متوالی به خصوص در محور ترکمنستان در اینچله برون و سرخس رشد خیلی خوبی داشته است. حمل از بنادر نیز از رشد خیلی خوبی بهره‌مند است که رشد صنعت حمل و نقل ریلی کشور را نوید می‌دهد.

### با همه‌گیری و بروس کرونا سفر با هواپیما هم از نظر دسترس‌ها و هم از نظر هزینه با مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می‌کند. به نظر جناب‌عالی، آیا حمل و نقل ریلی مسافر خواهد توانست این تقاضای سفر را در مسیرهای بین‌المللی به ویژه با کشور همسایه ترکیه مدیریت کند.

در سال گذشته با همکاری راه‌آهن ترکیه موفق شدیم قطارهای تهران-وان، تهران-انکارا را راه‌اندازی کنیم.

برای انتقال زائرین پاکستانی در اربعین گذشته هماهنگی‌ها انجام شد تا زائران با قطار جابه‌جا شوند. زمان مسافرت با قطار بیشتر می‌شود اما جذابیت‌های بصری خاص خود است. استقبال خوبی داشتیم و به محض آن که بحث پروتکل‌های بهداشتی حل شود و موافقت کشورهای همسایه را بگیریم مجدد برقرار خواهد شد.

### در خصوص توسعه محور شرق برای حمل و نقل ریلی چه نقشی تعریف شده است؟

توسعه متوازن و منطقی شبکه ریلی داخل کشور و ارتباطات بین‌المللی با نگاه بهره‌بردار بسیار مهم و ضروری است. اگر بتوانیم در تکمیل شبکه‌ای که امروز داریم در جذب بار دسترسی‌ها را بیشتر کنیم و در مسیر کریدورهای شرقی، غربی، شمالی و جنوبی تسهیل و تسریع ایجاد کنیم کار بسیار مهمی انجام داده‌ایم. این از موضوعات مهم و اولویت‌دار راه‌آهن است و کارگروه تشکیل داده‌ایم و اطلاعات لازم را به موقع در اختیار تصمیم‌گیران قرار می‌دهیم. در محور شرق قطعا با اتصال چابهار به زاهدان و در ادامه به بیرجند و یونسی، کریدور بسیار خوبی به تنها بندر اقیانوسی خواهیم داشت. در آن محور ما بار و ظرفیت ترانزیتی قابل توجهی را داریم که اکنون از طریق بندر شهید رجایی در پی جذب آن هستیم. اگر آن کریدور تکمیل شود هم موجب رونق بخشیدن به منطقه شرق خواهد شد و هم از مزیت بسیار ارزشمند خدادادی آن محور که مسیر میان بر است می‌توانیم برای ترانزیت کالا استفاده کنیم. به طور مشخص میان هند و روسیه ظرفیت ترانزیتی خوبی وجود دارد که می‌توانیم از آن طریق سیر دهیم.

چندی پیش از زاهدان عملیات ریل‌گذاری را آغاز کردیم. امیدواریم به زودی از چابهار این امر راه‌اندازی شود. دولت با جدیت تصمیم دارد تا این پروژه را هر چه سریع‌تر به بهره‌برداری برساند.