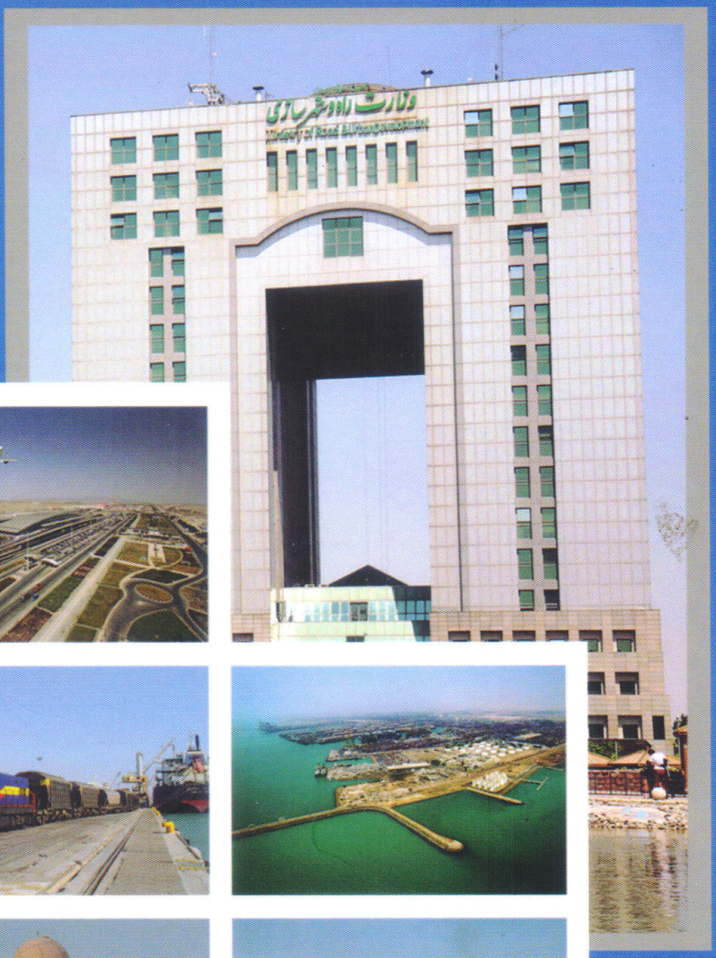
وزارت راه و شهرسازی

دستاوردهای چهار دهه فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی

۱۳۹۷-۱۳۵۷



دی ماه ۱۳۹۷



معاونت برنامه ریزی و مدیریت منابع
دفتر آمار، اطلاعات و پایش برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی

مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی
وزارت راه و شهرسازی

دستاوردهای چهار دهه فعالیت های وزارت راه و شهرسازی

۱۳۵۷-۱۳۹۷

معاونت برنامه ریزی و مدیریت منابع
دفتر آمار، اطلاعات و پایش برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی

****

مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی
وزارت راه و شهرسازی

دی ماه ۱۳۹۷



فهرست

مقدمه ۴
تاریخچه وزارت راه و شهرسازی ۵
سیاست های کلی نظام مرتبط با بخش حمل و نقل ۸
سیاست‌های کلی بخش مسکن ۱۰
جاده ای ۱۸
ریلی ۲۴
دریایی ۲۸
هوایی ۳۲
هواشناسی ۳۶
مسکن و ساختمان ۴۰
جایگاه ایران در دنیا و منطقه در خصوص زیرساخت های حمل و نقل ۴۲
بکارگیری روشها و تکنولوژی های نو، بومی سازی و فناوری های نوین مورد نیاز ۴۳

مقدمه

امروزه حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و بدلیل داشتن نقش زیربنایی، تأثیر فراوانی برفرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش در برگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع، مصرف و خدمات کالا جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی، نقش غیرقابل انکار دارد. اساساً در رشد و توسعه اقتصاد و تجارت داخلی و بین‌المللی و روند گسترش آن نمی‌توان نقش سیستم‌های حمل و نقل را در بهینه‌سازی هزینه‌ها، زمان سفر، سرعت جابجایی، ایمنی و سطح خدمات نادیده گرفت. لذا برای پیش‌برد بخش حمل و نقل و افزایش سهم آن در GDP کشور در چهار دهه گذشته، همواره توسعه متوازن کلیه شیوه‌های حمل و نقل مورد توجه واقع بوده تا ضمن دستیابی به اهداف داخلی اعم از محرومیت‌زدایی و افزایش زیرساخت‌های حمل و نقل به تناسب شرایط اجتماعی و اقتصادی ، به اهداف بین‌المللی آن نیز که دستیابی به بازارهای جهانی است، نایل گردد.

در حوزه مسکن و عمران شهری، تولید مسکن در هر کشور نه تنها از مظاهر رشد اقتصادی آن کشور است، بلکه نیازهای اجتماعی را نیز برآورده و در تحرک و تسریع حرکت چرخ‌های اقتصادی کشور تأثیر فراوان دارد. بدین جهت تأمین مسکن یکی از فصول مهم برنامه‌های پنجساله کشور بوده و عملکرد برنامه‌ها در بخش مسکن و شهرسازی، چارچوب حرکت دولت‌ها را در جهت پیشبرد سیاست‌های اقتصادی-اجتماعی آنها نشان می‌دهد. با نگاهی بر راهبردها و سیاست‌های اساسی مسکن طی چهار دهه گذشته کشور، به رغم تفاوت‌های عمده در شرایط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی کشور، همواره تأمین مسکن اقشار کم درآمد جایگاه ویژه‌ای داشته است.

گزارش حاضر به بیان اجمالی دستاوردهای چهل سال، فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی در حوزه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و همچنین مسکن و شهرسازی، می‌پردازد .

تاریخچه وزارت راه و شهرسازی

وزارت فوائد عامه:

در سال ۱۲۹۸ هجری قمری(۱۲۵۵ هجری شمسی) وزارت فوائد عامه تاسیس شد و امور مربوط به احداث راه ، پل و راهداری و..... بر عهده وزارتخانه مذکور گذاشته شد. این وزارتخانه تدریجاً در سالهای پس از تأسیس به وظایف دیگری مانند تجارت و فلاحت پرداخته که به همین دلیل بعدها به نام فوائد عامه ، فلاحت و تجارت تغییر نام یافته است . هزینه های راهسازی در این دوران با اخذ باج یا حق العبور که در راهدارخانه ها گرفته می شد تأمین می گردید. درسال ۱۳۰۴ با پیشنهاد دولت وقت و تصویب دوره پنجم مجلس شورای ملی دریافت باج یا حق العبور در راهدارخانه ها ممنوع و مقرر شد از وزن غیرخالص صادرات و واردات مملکتی مالیاتی به عنوان مالیات راه دریافت شود.

اداره کل طرق و شوارع:

در تاریخ ۱۳۰۱/۱۱/۱ اداره کل طرق و شوارع در وزارت فوائد عامه، فلاحت و تجارت به منظور اقدام موثر برای راهسازی ، نگهداری و بهره برداری تشکیل گردید. اداره کل طرق و شوارع، راههای کشور را به نواحی مختلف تقسیم کرد و مسئولینی برای اداره امور راهسازی و تعمیر و نگهداری آنها معین نمود.

وزارت طرق و شوارع:

در تاریخ ۱۳۰۸/۱۲/۲۷ شمسی به موجب قانون مجلس شورای ملی:

۱- وزارت طرق و شوارع

۲- وزارت اقتصاد ملی، به جای وزارت فوائد عامه، فلاحت و تجارت تشکیل گردید.

وزارت راه:

در سال ۱۳۱۵ هجری شمسی وزارت طرق و شوارع با تصویب مجلس شورای ملی به وزارت راه تغییر نام یافت.

وزارت راه و ترابری:

در تاریخ ۱۳۵۳/۴/۱۶ پس از تصویب قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن در مجلس شورای ملی، در جلسه فوق العاده ۱۳۵۳/۴/۲۴ مجلس سنا ، قانون فوق به تصویب رسید.

وزارت آبادانی و مسکن :

در تاریخ ۱۳۴۲/۱۲/۲۲وزارت آبادانی و مسکن به منظور ایجاد تمرکز و هماهنگی در تهیه و اجرای برنامه ها و طرحهای ساختمانی و تهیه مسکن و همچنین جهت تهیه و اجرای طرحهای شهرسازی و ده سازی و طرحهای آبادانی تاسیس شد.

وزارت مسکن و شهرسازی:

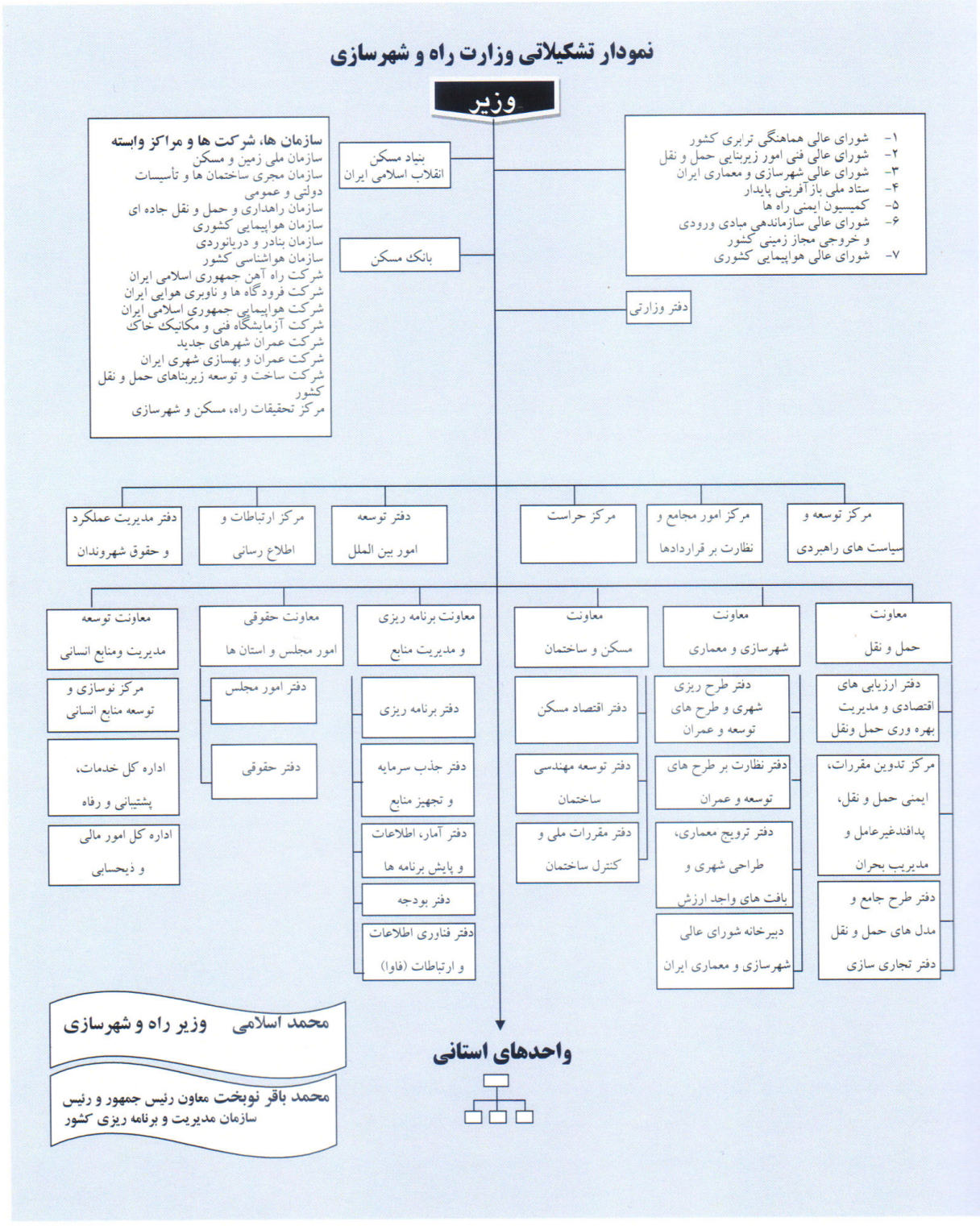
در تاریخ ۱۳۵۳/۴/۳ پس از تصویب قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن در مجلس سنا ، در جلسه ۱۳۵۳/۴/۱۶ قانون فوق به تصویب مجلس شورای ملی رسید.

وزارت راه و شهرسازی:

در تاریخ ۱۳۹۰/۳/۳۱ قانون تشکیل وزارت راه و شهرسازی از تجمیع وزارتخانه های

مسکن و شهرسازی و راه و ترابری به تصویب مجلس شورای اسلامی و در تاریخ ۱۳۹۰/۴/۱ به تایید شورای نگهبان رسید.

نمودار تشکیلاتی وزارت راه و شهرسازی



سیاست های کلی نظام مرتبط با بخش حمل و نقل

سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران درمورد «حمل نقل» مصوب مورخ ۱۳۷۷/۱۰/۲۳ که در تاریخ ۱۱/۳/ ۱۳۷۹ توسط مقام معظم رهبری تایید و طی شماره ۷۶۲۳۰/۱مورخ۳ /۱۱/ ۱۳۷۹ دفتر معظم له ابلاغ گردیده است.

۱-ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل و نقل ریلی و با توجه به جهات زیر:

- ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی.
- کاهش شدت مصرف انرژی.
- کاهش آلودگی زیست‌محیطی.
- افزایش ایمنی.
- برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا.

۲- افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل‌و نقل و مدیریت و منابع انسانی و اطلاعات.

۳- توسعه و اصلاح شبکهٔ حمل و نقل با توجه به نکات زیر:

- نگرش شبکه‌ای به توسعه محورها.
- آمایش سرزمین.
- ملاحظات دفاعی ـ امنیتی.
- سودآوری ملی.
- موقعیت ترانزیتی کشور.
- تقاضا.

۴- فراهم کردن زمینهٔ جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم و گسترش پوشش بیمه در همهٔ فعالیت‌های این بخش.

۵- دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل و نقل بین‌المللی.

سیاست‌های کلی بخش مسکن

۱. مدیریت زمین برای تامین مسکن و توسعه شهر و روستا در چارچوب استعداد اراضی و سیاست‌ها و ضوابط شهرسازی و طرح‌های توسعه و عمران کشور و ایجاد و توسعه شهرهای جدید.

۲. احیای بافت های فرسوده شهری و روستایی از طریق روش های کارآمد.

۳. برنامه‌ریزی دولت در جهت تامین مسکن گروه های کم درآمد و نیازمند و حمایت از ایجاد و تقویت موسسات خیریه و ابتکارهای مردمی برای تامین مسکن اقشار محروم.

۴. برنامه‌ریزی جامع برای بهبود وضعیت مسکن روستایی با اولویت مناطق آسیب‌پذیر از سوانح طبیعی و متناسب با ویژگی‌های بومی.

۵. ایجاد و اصلاح نظام مالیات‌ها و ایجاد بانک اطلاعاتی زمین و مسکن.

۶. حمایت از تولید حرفه‌ای، انبوه و صنعتی مسکن.

۷. اجباری کردن استانداردهای ساخت و ساز مقررات ملی ساختمان و طرح های صرفه‌جوئی انرژی.

۸. رعایت ارزش‌های فرهنگی و حفظ حرمت و منزلت خانواده در معماری مسکن.

۹. تقویت پژوهش و ارتقاء سطح دانش علمی در حوزه مسکن.

۱۰. مکان‌یابی توسعه شهرها در چارچوب طرح آمایش سرزمینی و براساس استعدادهای اقتصادی و با رعایت معیارهای زیست‌محیطی و مراقبت از منابع آب و خاک کشاورزی، و ایمنی در مقابل سوانح طبیعی و امکان استفاده از زیرساخت‌ها و شبکه شهری.

۱۱. تعیین ابعاد کالبدی شهرها در گسترش افقی و عمودی با تأکید بر هویت ایرانی-اسلامی و با رعایت ملاحظات فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، امنیتی، حقوق همسایگی و امکانات زیربنایی و الزامات زیست‌محیطی و اقلیمی.

۱۲. هماهنگ‌سازی مقررات و ایجاد هماهنگی در نظام مدیریت تهیه، تصویب و اجرای

طرح‌های توسعه و عمران شهری و روستایی.

۱۳. تأمین منابع پایدار برای توسعه و عمران و مدیریت شهری و روستایی با تأکید بر نظام درآمد- هزینه‌ای و در چارچوب طرح‌های مصوب.

۱۴. حفظ هویت تاریخی در توسعه موزون شهر و روستا با احیای بافت‌های تاریخی و بهسازی یا نوسازی دیگر بافت‌های قدیمی.

۱۵. جلوگیری از گسترش حاشیه نشینی در شهرها و ساماندهی بافت‌های حاشیه‌ای و نامناسب موجود.

۱۶. تقویت و کارآمد کردن نظام مهندسی. ایمن‌سازی و مقاوم‌سازی محیط شهری و روستایی.

۱۷. رعایت هویت تاریخی و معنوی شهرها در توسعه و بهسازی محیط شهری به‌ویژه شهرهایی از قبیل قم و مشهد.

۱۸. سطح‌بندی شهرهای کشور و جلوگیری از افزایش و گسترش بی‌رویه کلانشهرها.

۱۹. رعایت نیاز و آسایش جانبازان و معلولان در طراحی فضای شهری و اماکن عمومی.

شاخص ها و مولفه های کلیدی

جدول ۱– عملکرد ۴۰ساله دستگاه

۱–۱ عملکرد ۴۰ساله دستگاه در حوزه حمل و نقل

ردیف	دستگاه تابعه	شاخص	واحد	تا پیروزی انقلاب (موجودی) ۱۳۵۷	پایان سال ۱۳۹۶	۱۳۹۷ (۹ماهه ۱۳۹۷)	درصد رشد سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۵۷
۱	جاده ای	طول آزادراه‌ها	کیلومتر	۷۶	۲۴۰۱	۲۴۴۱	٪۳۱۱۱
۲		طول بزرگراه‌ها	کیلومتر	۳۵	۱۶۸۲۰	۱۷۳۱۰	٪۴۹۳۵۷
۳		طول راه روستایی آسفالت	کیلومتر	۳۰۰۰	۱۰۴۰۰۰	۱۰۵۰۰۰	٪۳۴۰۰
۴	ریلی	طول خطوط اصلی ریلی	کیلومتر	۴۵۷۵	۱۱۰۶۱	۱۱۲۲۶	٪۱۴۵
۵		جابجایی مسافر ریلی	میلیون نفر	۵,۴	۲۴	۱۹	٪۳۴۳
۶		جابجایی بار (کل)	میلیون تن	۷	۴۷	۳۸	٪۵۷۱
۷		تعداد لکوموتیو موجود	دستگاه	۴۲۰	۹۱۷	۹۲۳	٪۱۲۰
۸		واگن های باری موجود	دستگاه	۱۲۱۵۰	۲۴۵۴۶	۲۵۲۴۳	٪۱۰۸
۹	دریایی	ظرفیت بنادر تجاری	میلیون تن	۱۹	۲۳۳	۲۳۴	٪۱۱۳۲
۱۰		عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری	میلیون تن	۱۵	۱۵۷	۱۰۳	٪۹۴۷
۱۱		عملیات کانتینری بنادر	هزار TEU	۵۸	۳۰۷۳	۱۶۳۸	٪۵۱۹۸
۱۲		ظرفیت مسافری بنادر	هزار نفر	۵۰۰	۲۴۰۰۰	۲۴۲۰۰	٪۴۷۴۰
۱۳		جابه‌جایی مسافر داخلی	میلیون نفر	۳	۲۴	۱۰	٪۷۰۰
۱۴		جابه‌جایی مسافر بین‌المللی	میلیون نفر	۱	۱۲	۶	٪۱۱۰۰
۱۵		پرواز عبوری	هزار پرواز	۳۱	۴۲۷	۲۴۷	٪۱۲۷۷

جدول ۱-۲- عملکرد ۴۰ساله دستگاه در حوزه مسکن و ساختمان

ردیف	عنوان شاخص	واحد سنجش	سال ۱۳۵۷	سال ۱۳۹۵* (سال سرشماری نفوس و مسکن)	سال ۱۳۹۶	در صد رشد
۱	موجودی واحد مسکونی	میلیون واحد مسکونی	۵/۳	۲۲/۸	—	۳۳۰٪
۲	تراکم خانوار در واحد مسکونی	خانوار به واحد مسکونی	۱,۲۶	۱,۰۶۰	۱,۰۵۹	-۱۶٪
۳	سهم مسکن بادوام	درصد	۲۳,۹۰	۸۲,۸۰۰	—	۲۴۶٪



جدول ۲- عملکرد دستگاه در دولت تدبیرو امید

۱-۲ عملکرد دستگاه در دولت تدبیرو امید در حوزه حمل و نقل

ردیف	دستگاه تابعه	شاخص	واحد	۱۳۹۲	دولت دوازدهم (سال ۱۳۹۶)	۱۳۹۷ (۹ماهه (۱۳۹۷	درصد رشد سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۲
۱	جاده ای	طول آزادراه‌ها	کیلومتر	۲۲۰۳	۲۴۰۱	۲۴۴۱	٪۱۱
۲		طول بزرگراه‌ها	کیلومتر	۱۴۱۵۵	۱۶۸۲۰	۱۷۳۱۰	٪۲۲
۳		طول راه روستایی آسفالت	کیلومتر	۱۰۲۰۰۰	۱۰۴۰۰۰	۱۰۵۰۰۰	٪۳
۴		جابه جایی کالا (با بارنامه)	میلیون تن	۳۸۱	۴۲۸	۳۲۶	٪۱۲
۵	ریلی	طول خطوط اصلی ریلی	کیلومتر	۱۰۴۰۷	۱۱۰۶۱	۱۱۲۲۶	٪۸
۶		جابجایی بار(کل)	میلیون تن	۳۳	۴۷	۳۸	٪۴۲
۷		تعداد لکوموتیو موجود	دستگاه	۸۲۱	۹۱۷	۹۲۳	٪۱۲
۸		واگن های باری موجود	دستگاه	۲۲۵۶۲	۲۴۵۴۶	۲۵۲۴۳	٪۱۲
۹	دریایی	ظرفیت بنادر تجاری	میلیون تن	۱۹۰	۲۳۳	۲۳۴	٪۲۳
۱۰		عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری	میلیون تن	۱۳۹	۱۵۷	۱۰۳	٪۱۳
۱۱		عملیات کانتینری بنادر	هزار TEU	۲۲۲۰	۳۰۷۳	۱۶۳۸	٪۳۸
۱۲		ظرفیت مسافری بنادر	هزار نفر	۱۶۰۰۰	۲۴۰۰۰	۲۴۲۰۰	٪۵۱
۱۳	هوایی	جابه‌جایی مسافر داخلی	میلیون نفر	۱۵	۲۴	۱۰	٪۶۰
۱۴		جابه‌جایی مسافر بین‌المللی	میلیون نفر	۹	۱۲	۶	٪۳۳
۱۵		پرواز عبوری	هزار پرواز	۲۷۳	۴۲۷	۲۴۷	٪۵۶

۱-۲ عملکرد دستگاه در دولت تدبیرو امید در حوزه مسکن و ساختمان

ردیف	شاخص	واحد سنجش	۱۳۹۰* (سال سرشماری نفوس و مسکن)	۱۳۹۵* (سال سرشماری نفوس و مسکن)	سال ۱۳۹۶	درصد رشد
۱	موجودی واحد مسکونی	میلیون واحد مسکونی	۱۹/۹	۲۲/۸	–	۱۴٪
۲	تراکم خانوار در واحد مسکونی	خانوار به واحد مسکونی	۱,۰۶۰	۱,۰۶۰	۱,۰۵۹	۰٪
۳	متوسط سالانه تولید مسکن (واحد های مسکونی تکمیل شده مناطق شهری)	هزار واحد مسکونی	۲۹۲	۶۲۱	–	۱۱۳٪

*سال های انتخابی سرشماری عمومی نفوس و مسکن







چهار دهه فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی

حمل و نقل جاده ای

جاده ای :

- طول راههای تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی حدود ۷۴ هزارکیلومتر بوده که هم اکنون به بیش از ۲۱۷ هزارکیلومتر رسیده است.(۱۹۳ درصد افزایش معادل ۳ برابر) در این مدت بطور متوسط سالانه ۴۷۰۰ کیلومتر انواع راه احداث شده است.
- در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی میزان آزادراه‌های کشور ۷۶کیلومتر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی ، به ۲۴۴۱ کیلومتر رسیده است. (۳۱۱۲درصد افزایش معادل ۳۲ برابر) طی ۴۰ سال پس از پیروزی انقلاب اسلامی بطورمتوسط سالانه حدود ۵۹ کیلومتر به آزادراه‌های کشور اضافه شده است .

از مهمترین آزادراههای احداث شده پس از انقلاب اسلامی می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- احداث آزادراه اصفهان- نطنز- کاشان- قم- گرمسار به طول ۴۱۹ کیلومتر
- آزادراه قزوین - زنجان- تبریز به طول۴۷۶ کیلومتر
- آزادراه ساوه- همدان بطول تقریبی ۱۸۰ کیلومتر
- آزادراه قزوین- رشت به طول ۱۳۰ کیلومتر
- آزادراه خرم آباد - پل زال- اندیمشک به طول ۱۴۹ کیلومتر
- آزادراه اهواز- بندر امام خمینی (ره) به طول ۹۰ کیلومتر

- تا قبل از پیروزی انقلاب اسلامی میزان بزرگراههای کشور ۳۵ کیلومتربوده و در حال حاضر طول بزرگراه‌های کشور به ۱۷۳۱۰ کیلومتر رسیده است. (۴۹۳۵۷درصد افزایش معادل ۵۰۰ برابر) طی ۴۰ سال پس از پیروزی انقلاب اسلامی بطورمتوسط سالانه

۴۳۲کیلومتر به بزرگراههای کشور اضافه شده است .



از مهمترین بزرگراه‌های احداث شده پس از انقلاب اسلامی می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- بزرگراه کرمان- یزد - نایین به طول ۲۳۲کیلومتر
- بزرگراه شیراز- آباده- اصفهان - دلیجان- سلفچگان- اراک به طول ۵۱۷کیلومتر
- بزرگراه آبادان- اهواز - اندیمشک به طول تقریبی ۲۵۰ کیلومتر
- بزرگراه بافق- یزد- سورمق به طول تقریبی ۲۰۰ کیلومتر

- طول راههای اصلی و فرعی در ابتدای پیروزی انقلاب ۴۷ هزار کیلومتر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی به ۶۹ هزار کیلومتر رسیده است که در مقایسه با آغاز انقلاب اسلامی ۲۲ هزارکیلومتر افزایش داشته است.(۷۸درصد افزایش معادل ۱/۵ برابر).
- طول راههای روستایی آسفالت‌در ابتدای پیروزی انقلاب ۳۰۰۰کیلومتر بوده و هم اکنون طول راههای روستایی به ۱۰۵ هزار کیلومتر رسیده است که در مقایسه با ابتدای انقلاب ۳۵ برابر شده است. در این مدت بطور متوسط سالانه ۲۵۵۰کیلومتر به راه های آسفالته روستایی اضافه شده است.
- ایجاد ۷۲۴ مجتمع خدماتی رفاهی و ۱۵۵ مرکز معاینه فنی مکانیزه خودروهای سنگین و همچنین نصب ۲۳۰۳ دستگاه تردد شمار و ۷۵۹ دوربین نظارتی و ۱۱۱۹ سامانه ثبت تخلفات در راههای کشور با هدف حفظ ایمنی در راههای کشور از دستاوردهای قابل توجه وزارت راه و شهرسازی پس از پیروزی انقلاب اسلامی می باشد.
- تعداد ناوگان باری جاده ای کشور طی ۲ دهه اخیر از ۱۷۸ هزار دستگاه به ۳۳۸ هزار دستگاه رسیده است. (افزایش معادل ۱/۹ برابر)
- طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی میزان ترانزیت به ۹/۳ میلیون تن رسیده است.







چهار دهه فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی

حمل و نقل ریلی

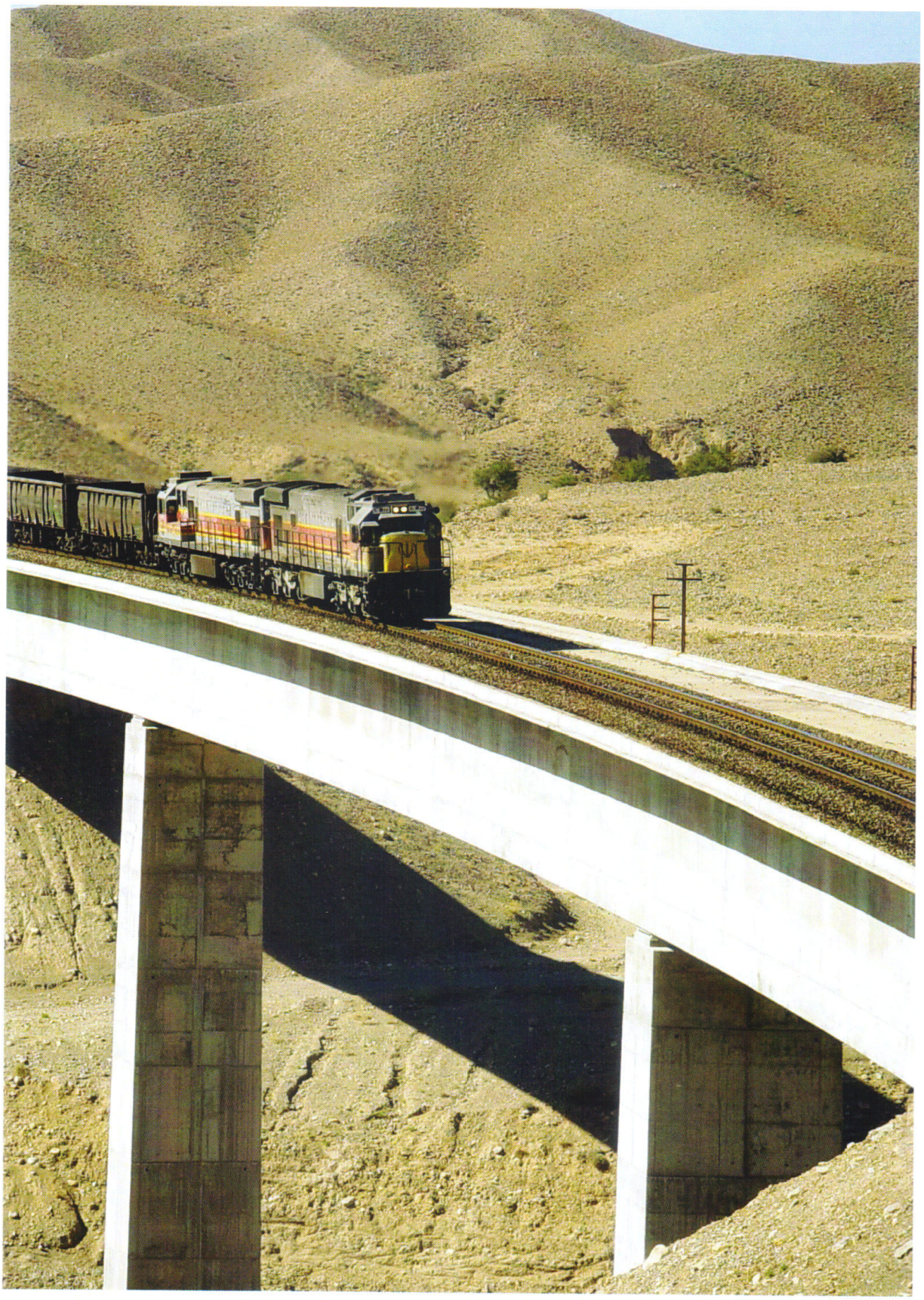
ریلی:

- میزان خطوط اصلی ریلی کشور در ابتدای پیروزی انقلاب ۴۵۷۵ کیلومتر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی به ۱۱۲۲۶ کیلومتر رسیده است که در مقایسه با آغاز انقلاب اسلامی ۶۶۵۱ کیلومتر افزایش داشته است.(۱۴۵ درصد افزایش معادل ۲/۵ برابر) در این مدت بطور متوسط سالانه ۱۶۶ کیلومتر خطوط اصلی ریلی احداث شده است.

از مهمترین خطوط ریلی احداث شده پس از پیروزی انقلاب می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ر اه آهن گرگان ـ اینچه برون به طول ۹۰ کیلومتر
- راه آهن تهران- همدان به طول ۲۵۸ کیلومتر
- راه آهن خواف- هرات به طول ۷۷ کیلومتر
- راه آهن غرب کشوربه طول ۱۴۶ کیلومتر
- راه آهن مراغه - ارومیه به طول ۹۸ کیلومتر

- در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ۴۲۰ لکوموتیو، ۲۹۶واگن مسافری و حدود ۱۲،۱۵۰ واگن باری در مسیرهای ریلی تردد داشتند که این میزان در حال حاضر به ۹۲۳ لکوموتیو ، ۲۰۸۱ واگن مسافری و ۲۵۲۴۳ واگن باری رسیده است که به ترتیب ۲ و ۷ و ۲ برابر افزایش یافته است.
- تعداد مسافر ریلی در ابتدای انقلاب اسلامی ۵/۴ میلیون نفر بوده که این مقدار در پایان سال ۹۶ به بیش از ۲۴ میلیون نفر افزایش یافته است. (افزایش ۴/۵ برابری).
- میزان تناژ بار کل ریلی در ابتدای انقلاب اسلامی ۶/۹ میلیون تن بوده که این مقدار در پایان سال ۹۶ به بیش از ۴۶/۷ میلیون تن افزایش یافته است . (افزایش ۶/۷ برابری)





چهار دهه فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی

حمل و نقل دریایی



دریایی:

● ظرفیت بنادر تجاری کشور در ابتدای پیروزی انقلاب ۱۹ میلیون تن بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی به ۲۳۴ میلیون تن رسیده است و در مقایسه با ابتدای انقلاب اسلامی ۲۱۵ میلیون تن (۱۱۳۲ درصد افزایش معادل ۱۲ برابر) افزایش داشته است. در این مدت بطور متوسط سالانه ۵/۵ میلیون تن به ظرفیت بنادر تجاری کشور اضافه شده است.

● ظرفیت کانتینری بنادر کشور در ابتدای پیروزی انقلاب ۷۵ هزار TEU بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی به ۷۲۳۰ هزار TEU رسیده است که در مقایسه با ابتدای انقلاب اسلامی ۷۱۵۵ هزار TEU (۹۵۴۰ درصد افزایش معادل ۹۶ برابر) افزایش داشته است. در این مدت بطور متوسط سالانه ۱۷۹ هزار TEU به ظرفیت کانتینری بنادر کشور اضافه شده است.

■ طرح توسعه بندر شهید رجایی در ۳ فاز اصلی و از سال ۱۳۶۲ (فاز اول) عملیاتی شده است. هدف آن افزایش ظرفیت کانتینری این بندر به میزان ۵ میلیون TEU میباشد. این دو فاز مجموعاً ۳ میلیون TEU به ظرفیت کانتینری این بندر خواهد افزود.

■ طرح توسعه بندر چابهار نیز ٤ فاز اصلی دارد و هدف از فاز اول طرح توسعه بندر چابهار افزایش ظرفیت اسمی این بندر از۲/۵ به ۸/۵ میلیون تن بوده است.

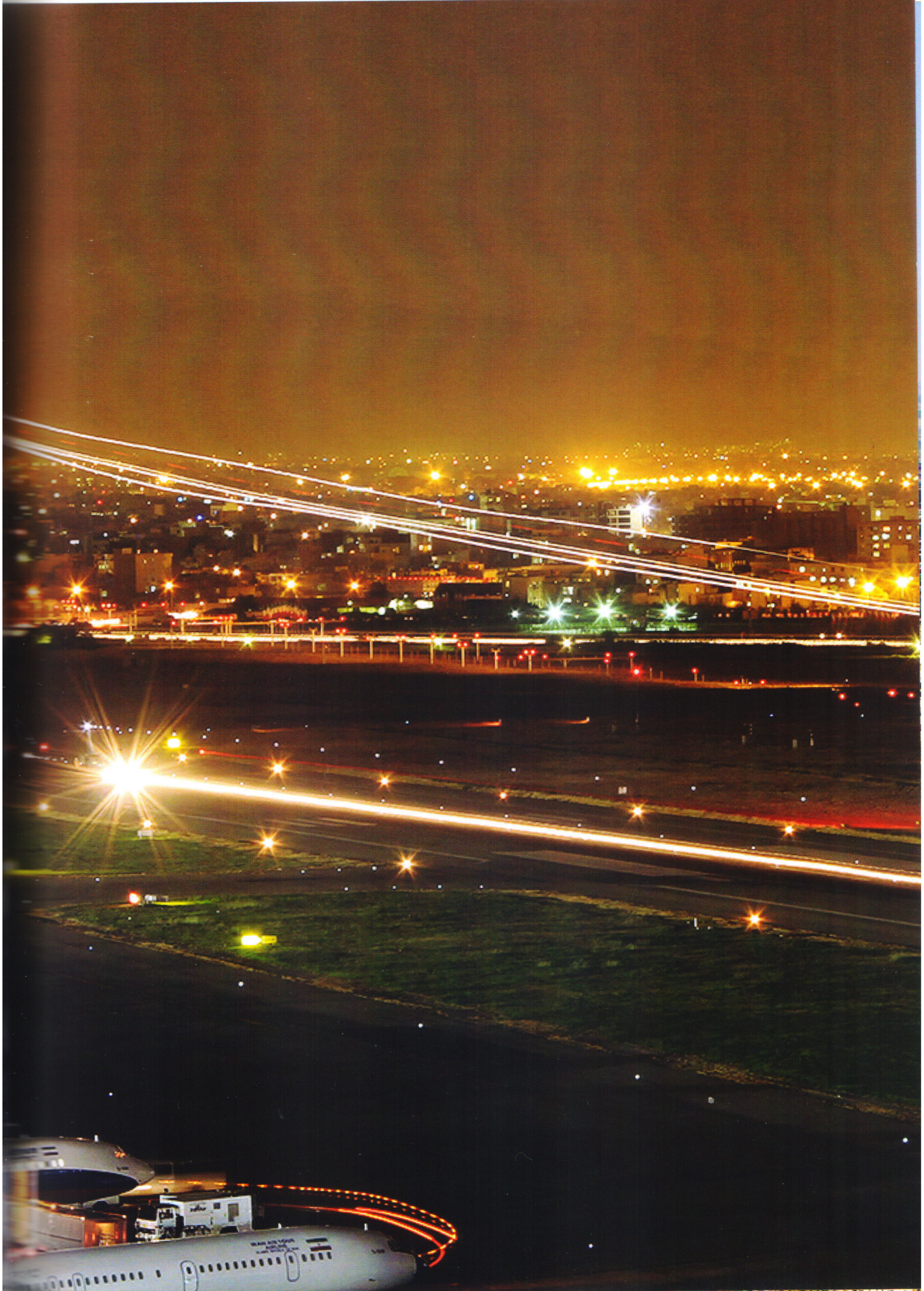
● ظرفیت مسافری بنادر کشور در ابتدای انقلاب اسلامی ۵۰۰ هزار نفر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی ، به ۲۴/۲ میلیون نفر افزایش پیدا کرده است. (۴۷۴۰ درصد افزایش معادل ۴۸ برابر) در این مدت بطور متوسط سالانه ۵۹۲ هزار نفر به ظرفیت مسافری بنادر کشور اضافه شده است.

● میزان تخلیه و بارگیری کالای نفتی و غیر نفتی در بنادر تجاری کشور در ابتدای پیروزی انقلاب ۱۵ میلیون تن بوده است که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب

اسلامی در سال ۹۶ به ۱۵۷ میلیون تن افزایش یافته است.(۹۴۷ درصد افزایش معادل ۱۰/۵ برابر)

- میزان تخلیه و بارگیری کانتینری در بنادر کشور در ابتدای پیروزی انقلاب ۵۸ هزار TEU بوده است که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۹۶ به ۳ میلیون TEU افزایش یافته است.(۵۱۹۸ درصد افزایش معادل ۵۳ برابر)







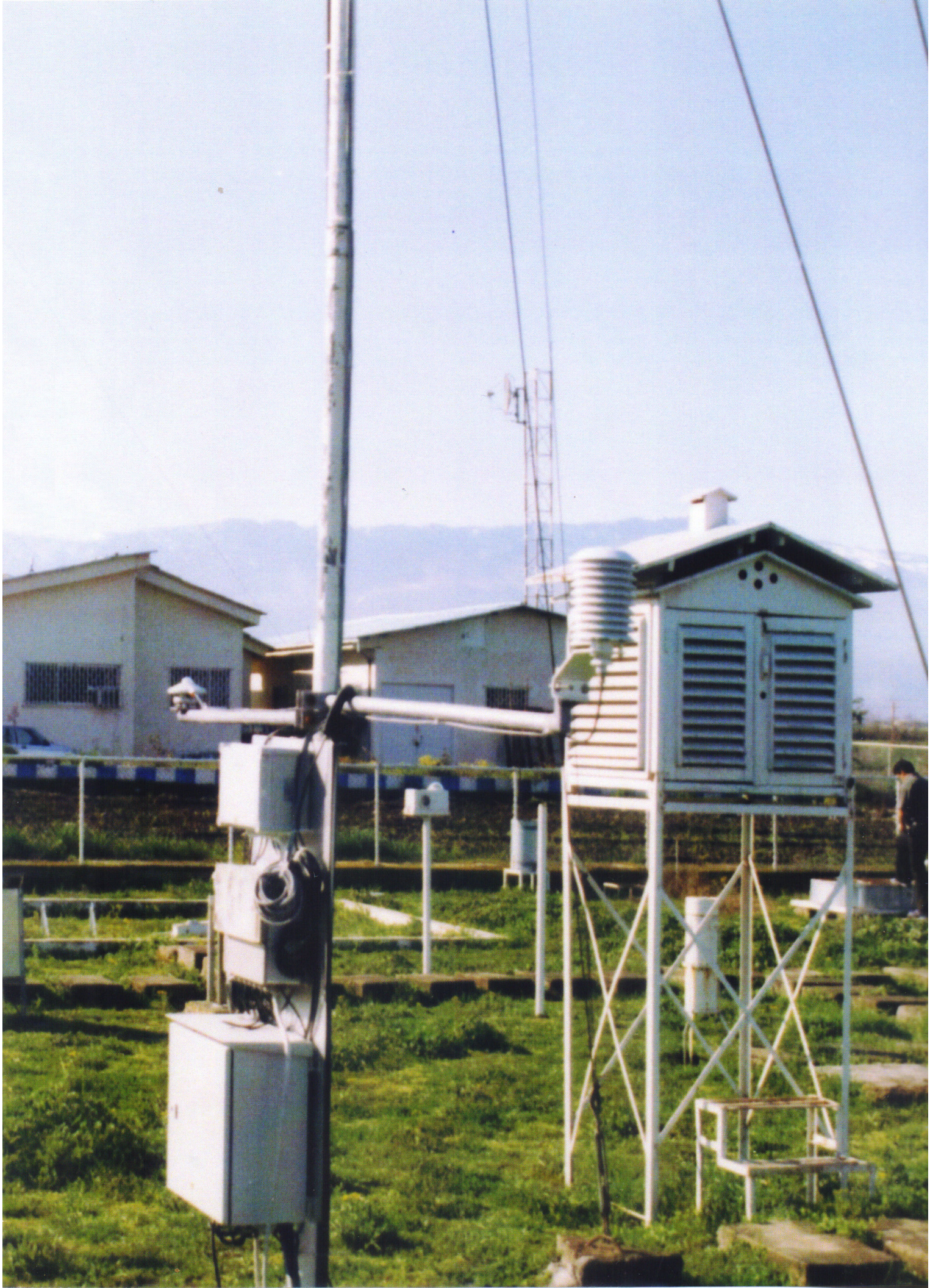
مجله‌ی فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی

حمل و نقل هوایی

هوایی:

- تعداد ناوگان فعال هوایی کشور در ابتدای انقلاب اسلامی ۲۵ فروند بوده است که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی به ۱۴۳فروند رسیده است. (معادل۶ برابر)
- تعداد پرواز عبوری از فراز کشور در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ۳۱ هزار پرواز بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۹۶ به ۴۲۷ هزار پرواز رسیده است. (۱۲۷۷ درصد افزایش معادل ۱۴ برابر)
- در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ۴ میلیون نفر توسط ناوگان هوایی جابجا شده‌اند که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۹۶ به ۳۶ میلیون نفر رسیده است. (۸۰۰ درصد افزایش معادل ۹ برابر)



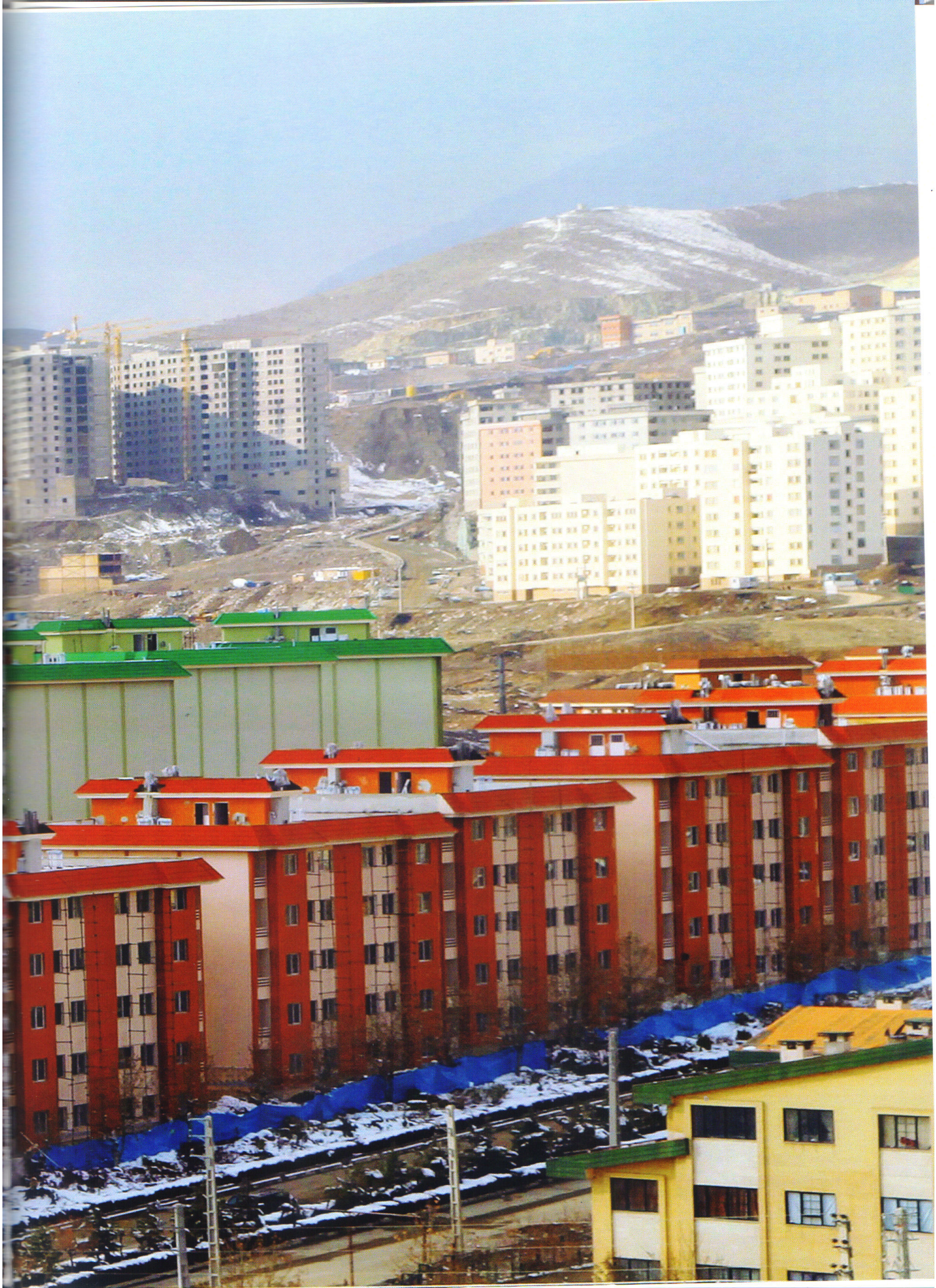




بخش هواشناسی

هواشناسی :

- ایجاد ۴۸۱ ایستگاه خودکار هواشناسی (تا سال ۱۳۵۷ هیچگونه ایستگاه خودکار هواشناسی وجود نداشته است.)
- افزایش تعداد شبکه های اقلیم شناسی از ۱۲۱به ۶۹۵ عدد (افزایش ۵۷۴ عدد طی ۴ دهه)
- افزایش تعداد شبکه های بارانسنجی از ۳۵۶ به ۳۳۲۴ عدد رسیده است. (افزایش ۲۹۶۸ عدد طی ۴ دهه)
- راه اندازی ایستگاه های سنجش برخط به ۴۳۰ ایستگاه طی ۴۰سال گذشته
- افزایش ایستگاه‌های هواشناسی فرودگاهی طی ۴۰ سال گذشته از ۳۱ ایستگاه به ۶۴ ایستگاه.





چهاردهه فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی

بخش مسکن و شهرسازی

مسکن و ساختمان

- میزان تراکم خانوار در واحد مسکونی در سال ۱۳۹۷ ، ۱/۰۵۹ می باشد که این شاخص در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ۱/۲۷ بوده است که نشان از بهبود وضعیت سکونت دارد. به این معنی که در ابتدای انقـلاب به‌ازای هر ۱۲۷ خانوار ۱۰۰ واحد مسکونی موجود بوده اما در حال حاضر به ازای هر حدود ۱۰۶ خانوار ۱۰۰ واحد مسکونی موجود می‌باشد.
- احداث و بهره برداری از ۲۳۸ پروژه بیمارستانی و درمانی ، ۱۶۱ پروژه ساختمانها و تجهیزات، ۸ پروژه در زمینه امور فرهنگی و ۳۳ پروژه تامینی ، تربیتی ، ورزشی ، مطالعاتی می‌باشد.



جایگاه ایران در دنیا و منطقه
در خصوص زیرساخت های حمل و نقل

در سال ۲۰۱۶-۲۰۱۷ در میان ۱۳۸ کشور شاخص ایران در زیرساخت ها معادل ۴/۲ و رتبه ۵۹ را کسب نموده است که نسبت به سال ۲۰۱۰-۲۰۱۱ (امتیاز ۳/۷ رتبه ۷۴) ارتقا به میزان ۱۵ رتبه ارتقا یافته است .

وضعیت ایران در رکن زیرساخت ها(الزامات بنیادین)

نماگرها	گزارش ۲۰۱۵ ـ ۲۰۱۶	گزارش ۲۰۱۶ـ۲۰۱۷	گزارش ۲۰۱۷ـ۲۰۱۸
	رتبه میان ۱۴۰ کشور	رتبه میان ۱۳۸ کشور	رتبه میان ۱۳۷ کشور
زیرساخت ها	۶۳	۵۹	۵۷
کیفیت عمومی زیرساخت‌های حمل و نقل، مخابرات،انرژی	۷۶	۷۶	۷۵
کیفیت جاده ها	۶۳	۶۸	۷۱
کیفیت زیرساخت‌های ریلی	۴۵	۴۶	۴۲
کیفیت زیرساخت‌های بندری	۷۸	۷۳	۷۱
کیفیت زیرساخت‌های حمل ونقل هوایی	۱۱۸	۱۱۱	۱۰۵
ظرفیت خطوط هوایی در جابجایی مسافران در هفته	۵۶	۵۳	۵۳

بکارگیری روشها و تکنولوژی های نو،
بومی سازی و فناوری های نوین مورد نیاز

- به کارگیری سامانه های هوشمند حمل و نقل (ITS)

۱) به کارگیری سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (در بستر GIS و GPS) در حال حاضر حدود ۱۷۰۰۰ ناوگان مسافری و باری در این سامانه در یک پنجره واحد مدیریت می شوند.

۲) بر خط‌سازی کلان داده اسناد حمل و نقل جاده‌ای (بارنامه- راهنامه- صورت وضعیت) و نیز کارت هوشمند ناوگان و راننده.

۳) سامانه برخط معاینه فنی ناوگان حمل و نقل جاده ای : مدیریت صدور معاینه فنی برای ناوگان عمومی سنگین (بار و مسافر) را بصورت متمرکز و بر خط

۴) به کارگیری دوربین های کنترل سرعت در جاده های کشور : به تعداد تقریبی ۱۸۰۰ دوربین و به صورت برخط پایش تردد ناوگان و شناسایی تخلفات و اعمال قوانین تردد

۵) بکارگیری دوربین‌های نظارت تصویری درجاده های کشور : که بیش از ۷۰۰ دوربین نظارت تصویری از طریق مراکز مدیریت راههای کشور و سامانه ۱۴۱

۶) ایجاد زیرساخت های پرداخت الکترونیکی عوارض در جاده های کشور(ETC)

- استفاده از روسازی بتنی در طرح‌های آزادراهی و بزرگراهی
- استفاده از قابلیت ناوبری هوایی ماهواره ای نوع ۱ (۱- RNAV) برای اولین در کشور
- افزایش مسیرهای هوایی از ۶۰۰۰۰ کیلومتر به ۹۵۰۰۰ کیلومتر
- بومی سازی ساخت جرثقیل های دروازه ای (ترانستینر) و جرثقیل های بندری
- بومی سازی ساخت شناورهای تجسس و نجات (SAR)، بازرسی شناورها (PSC) ، مقابله با آلودگی نفتی (ORV) ، یدک کش و راهنمابر