

نهضت توسعه مسکن و حمل و نقل مردم پایه پیشران عدالت و پیشرفت

مقام معظم رهبری

مدظله العالی:

دولت مردمی
دولت کفایت
دولت نوین
پیشران

«کمبودها زیاد است، مشکلات هم زیاد است، [اما] ظرفیتهای زیادتر

از مشکلات است؛ ظرفیتهای فراوانی در کشور وجود دارد. ما در بخش آب، در بخش نفت، در بخش معادن، در بازار گسترده داخلی، در مسئله همسایگان، در استعداد و آمادگیهای حیرتآور جوانان ظرفیتهای فوق العادهای داریم؛ اینها ظرفیتهای ما است. بدون تردید این ظرفیتهای میتوانند بر مشکلات غلبه کنند، به شرط اینکه این ظرفیتهای درست شناخته بشود، به کار گرفته بشود و به آنها پرداخته بشود که تلاش شبانه روزی و خستگی ناپذیر لازم است؛ و مطمئناً استفادهی از این ظرفیتهای

ی هفتاد و نهمین سالگرد ۱۴۰۰

دادرم

کمبودهای کنونی غلبه خواهد کرد».

فهرست

Error! Bookmark not defined.1

۵

۶

۷

۸

۸

۹

۹

۱۱

۱۲

۲۳



گاهشمار اجمالی فعالیت‌های اجرایی مهندس رستم قاسمی

مقدمه

ماهیت برنامه پیشنهادی

مضامین کلان مبتنی بر عدالت و پیشرفت

بخش اول: نهضت توسعه مسکن و شهرسازی

مقدمه بخش اول

۱.۱. وضعیت جاری در حوزه مسکن

۲.۱. راهبردهای بخش مسکن و شهرسازی

۳.۱. اقدامات پیشران در حوزه مسکن و شهرسازی

۴.۱. اقدامات کلیدی در مسکن و شهرسازی

بخش دوم: نهضت بازآفرینی حمل‌ونقل و لجستیک

مقدمه بخش دوم

۱.۲. راهبردهای کلان برنامه در بخش حمل‌ونقل مبتنی بر احکام اسناد بالادستی

۲.۲. اقدامات کلیدی در بخش حمل‌ونقل و لجستیک

ایجاد راه مناسب برای روستاهای کشور

۹.۲.۲. توسعه حمل‌ونقل یکپارچه، بهرور و سبز

بخش سوم: اقدامات کلیدی مانع‌زدایی و تحول ساختاری ستادی

۱.۳. اصلاح، تقویت و ارتقا زیرساخت‌های نرم‌افزاری

۲.۳. توسعه و ترویج فناوری

۳.۳. بهینه‌سازی فرایندها، ساختار اداری و منابع انسانی

بسمه تعالی

گاهشمار اجمالی فعالیت‌های اجرایی



مهندس رستم قاسمی

متولد روستای سرگاه، لامرد، جنوب استان فارس ۱۳۴۳

کارشناسی ارشد مهندسی عمران – دانشگاه امیرکبیر

عضو هیات علمی دانشگاه جامع امام حسین(ع)

مروری بر گاه‌شمار فعالیت‌های اجرایی:

ردیف	شرح
1	عضویت در سپاه پاسداران
2	حضور پیوسته در دفاع مقدس، رسیدن به افتخار جانبازی
3	از مؤسسان قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء
4	فرمانده مهندسی نیروی دریایی سپاه (ندسا)

5	فرماندهی قرارگاه سازندگی نوح (ع)
اهم فعالیت‌ها در قرارگاه نوح	<p>اقدامات مهم:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● احداث سازه‌های دریایی کشور و ورود به حوزه بندرسازی و اجرای موج‌شکن‌های عظیم؛ ● احداث و تعمیرات دریایی سازه‌های فراساحل؛ ● اجرا و احداث راه و مسیر دسترسی در صعب‌العبورترین مناطق کوهستانی؛ ● ورود به اجرای پروژه‌های حوزه نفت و گاز و پتروشیمی؛ ● احداث آبگیرهای صنعتی پالایشگاهی و آب‌شیرین‌کن‌ها؛ ● احداث تونل آب‌رسانی سد لار؛ ● احداث تونل آب‌رسانی سد کرج؛
6	مدیریت شرکت مهندسی نیروی نفت و گاز سپانیر و آغاز اجرای فازهای ۱۵ و ۱۶ پارس جنوبی
7	عضو اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران
8	فرماندهی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص)
اهم فعالیت‌ها در قرارگاه خاتم‌الانبیا (ع)	<ul style="list-style-type: none"> ● طراحی و احداث بندر پتروشیمی پارس، بزرگ‌ترین بندر پتروشیمی در غرب آسیا؛ ● طراحی و احداث بندر تنیک، عمیق‌ترین بندر کشور و بزرگ‌ترین بندر کیسونی خاورمیانه؛ ● طراحی و آغاز اجرای پل بزرگ خلیج فارس (اتصال جزیره قشم به سرزمین اصلی)؛ ● طراحی و احداث بندر شهید رجایی (فاز ۱ و ۲ و بخش اول فاز ۳)، بزرگ‌ترین بندر کانتینری و تجاری در ایران، طرح‌های توسعه بندر چابهار و انزلی؛ ● طراحی و ساخت مغاری به ارتفاع ۴۸ متر در عمق ۳۰۰ متری زمین در مسجدسلیمان برای تأسیس نیروگاه برق؛ ● ساخت تونل ۴۲ کیلومتری برای تأمین آب آشامیدنی غرب تهران؛ ● مجری ۶ فاز از پارس جنوبی؛ ● احداث چندین شهرک مسکونی در سراسر کشور؛ ● طراحی و احداث پالایشگاه ستاره خلیج فارس، بزرگ‌ترین پالایشگاه میعانات گازی جهان؛ ● مجری احداث آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و تونل‌های جاده‌ای متعدد در سراسر کشور؛ ● نوسازی سکوها و تأسیسات نفتی سیری و خارک؛ ● مجری بندر نفتی عسلویه و بندر نفتی در ماهشهر و جزیره خارک؛

<ul style="list-style-type: none"> ● احداث بخشی از پل های عظیم کشور از جمله پل صدر؛ ● طراح و مجری اجرای خطوط انتقال و فیبر نوری در بسیاری از نقاط کشور؛ 	
از مؤسسان صندوق توسعه صنایع دریایی و عضو هیئت‌مدیره آن	9
عضو مجمع عمومی شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو)	10
احیای شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) با هدف ایجاد صنعت کشتی‌سازی در کشور	11
عضو هیئت‌مدیره شرکت سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	12
مدیرعامل و رییس هیات‌مدیره شرکت های قطارهای شهری کشور	13
ریاست هیئت‌مدیره شرکت مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران	14
دوران وزارت نفت در دولت دهم، با موافقت حدود ۹۰ درصد از نمایندگان محترم مجلس	15
<ul style="list-style-type: none"> ● تحویل پالایشگاه ستاره خلیج فارس با ۷۰ درصد پیشرفت؛ ● سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری در سال ۹۰ و ۲۱ میلیارد دلاری در سال ۹۱ در شرکت ملی نفت؛ ● توسعه میادین مشترک از جمله میادین دریایی هنگام، یادآوران، آزادگان و ... ● تبدیل ایران از وارد کننده فراورده های نفتی به عضو باشگاه صادرکنندگان؛ ● توسعه خطوط لوله ششم و هفتم؛ ● گازرسانی به شهرها و روستاهای کشور؛ ● طرح توسعه و بهبود کیفیت فرآورده‌های نفتی پالایشگاه امام خمینی (ره)؛ ● تأمین بنزین کشور در آغاز دوران تحریم‌های آمریکا و اروپا و سازمان ملل علیه ایران؛ ● تبدیل ایران از کشور واردکننده بنزین به کشور صادرکننده آن؛ ● طراحی و ساخت و اجرای هم‌زمان ۱۷ فاز از ابرطرح پارس جنوبی در عسلویه با تلاش نیروهای متخصص ایرانی در دوران تحریم؛ ● فراهم کردن ۲۵ دستگاه ریگ حفاری ایرانی پس از خروج تمام دستگاه‌های حفاری خارجی به‌دلیل تحریم‌ها؛ ● طراحی و راه‌اندازی خطوط لوله ششم و هفتم سراسری انتقال گاز؛ ● دستیابی به بالاترین سطح توسعه در تاریخ صنعت نفت ایران؛ ● رکورد بیشترین فروش نفت در تاریخ ایران با وجود تحریم‌های آمریکا، اروپا و سازمان ملل علیه کشورمان. ● توسعه ظرفیت پالایشگاه های کشور از جمله اراک، آبادان، لاوان، تهران و تبریز؛ 	<p>اهم فعالیت‌ها در زمان تصدی وزارت نفت</p>
رئیس اوپک، به‌عنوان مهم‌ترین سازمان اقتصادی دنیا	16
رییس هیات‌مدیره شرکت کشتی‌سازی خلیج فارس؛	17

18	عضو هیات عامل صندوق توسعه ملی
19	عضو مجمع عمومی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
20	حضور در فهرست قدرتمندترین مردان جهان به انتخاب مجله معتبر فوربس
21	انتخاب در میان ۱۲ جوان قدرتمند جهان در مجله معتبر فوربس در کنار شخصیت‌هایی معتبری مانند: دمیتری مدودوف، ایلان ماسک، مارک زاکربرگ و...
22	ریاست هیئت‌مدیره شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران
23	دریافت نشان خدمت از رئیس‌جمهور دولت دهم
24	انتخاب در فهرست ۵۰۰ نفری قدرتمندترین افراد جهان در نشریه فارن پالیسی در کنار شخصیت‌های مشهوری مانند: تونی بلر، وارن بافت، هیلاری کلینتون، بیل گیتس
25	مشاور عالی و معاون اقتصادی شهید حاج قاسم سلیمانی تا زمان شهادت ایشان
26	ریاست ستاد توسعه روابط اقتصادی ایران، عراق و سوریه
27	عضو هیئت‌مدیره بنیاد تعاون سپاه پاسداران انقلاب اسلامی
28	مدیر جهادی تقدیر شده در اولین همایش ملی مدیریت جهادی
29	معاون اقتصادی فرمانده نیروی قدس سپاه، از زمان شهادت سردار قاسم سلیمانی
30	فرمانده قرارگاه شهید پورجعفر در زمینه دورزدن تحریم‌ها، فروش نفت و واردات کالاهای اساسی تحریم‌شده به کشور
31	مشاور و عضو شورای راهبردی سرمایه‌گذاری و اقتصاد شهری و روستایی

- متاهل
- پدر چهار فرزند

و فداکاری بسیاری از زنان و مردان از خودگذشته‌ای است که با حضرت باری تعالی و پیروی از رهبری‌های دایمانه حضرت امام که بسیاری از درک ابعاد و گستره آن عاجز هستند، شکل گرفت.

بی‌شک انقلاب اسلامی، رهبر کبیر، «انفجار نور» است. بی‌شک انقلاب اسلامی، رهبر کبیر، «انفجار نور» است. بی‌شک انقلاب اسلامی، رهبر کبیر، «انفجار نور» است.

بی‌شک انقلاب اسلامی، رهبر کبیر، «انفجار نور» است. بی‌شک انقلاب اسلامی، رهبر کبیر، «انفجار نور» است. بی‌شک انقلاب اسلامی، رهبر کبیر، «انفجار نور» است.



جمهوری اسلامی ایران در طول ۴ دهه اخیر، دارای فراز و نشیب‌های بسیاری بوده است و با وجود گرده‌ها و معبرهای بسیار سخت پیش رو خود، توانسته است که به لطف و عنایت حضرت حق و صاحب اصلی نظام جمهوری اسلامی حضرت مهدی موعود (عج) و با رهبری امامین انقلاب و همراهی و فداکاری مردم، بر بسیاری از سختی‌ها پیش رو فائق آید و هم چنان به حرکت روبه‌جلوی خود ادامه دهد.

هرچند که خدمات و توفیقات کشور در عرصه‌های مختلف و در ابعاد داخلی و بین‌المللی آن غیرقابل کتمان می‌باشد، اما با آنچه مطلوب خواست و اراده امامین انقلاب و مردم است، فاصله دارد. متأسفانه باید گفت که سیاست‌های خصمانه استکبار جهانی در طول سالیان برقراری نظام جمهوری اسلامی و سوءتعبیر و کم‌همتی برخی مسئولین اجرایی کشور در اجرای سیاست‌های کلان و اسناد بالادستی کشور، شرایطی را فراهم نموده است که ضرورت روی کار آمدن دولتی جوان و انقلابی باروحیه جهادی را در شرایط حساس کنونی، بیش از هر زمان دیگر ضروری نموده است.

یکی از کلیدی‌ترین بسترهای زیست عادلانه و درخور برای عموم هموطنان و همچنین ایجاد بستر ثروت آفرینی فراگیر و مردمی؛ ارتقاء زیرساخت‌ها و دسترسی‌ها در حوزه حمل‌ونقل و مسکن است. صنعت ساختمان و بخش مسکن از سویی مهم‌ترین تجلی عدالت اقتصادی و اجتماعی در همه دنیا و نشانگر میزان توجه دولت‌ها به معیشت و رفاه شهروندان است. از سوی دیگر نیز این بخش به‌تنهایی در حدود 20 درصد GDP کشور را تشکیل می‌دهد و رونق بخشی غیرتورمی به آن می‌تواند موجب رونق دهی به سایر بخش‌های اقتصادی گردد. موضوعی که متأسفانه در سال‌های اخیر با نبود سیاست‌های مشخص در وضعیت تعلیق و بلاتکلیفی به سر برده و اکنون مردم در دشوارترین وضعیت معیشتی خود از حیث نرخ بر خورداری از مسکن و جایگاه مسکن در سبد هزینه خانوار هستند. به‌عنوان نمونه قیمت مسکن در سه سال اخیر رشدی بالغ بر 300 درصد را تجربه کرده است. در سال ۶۵ در کل کشور ۸۰ درصد از خانوارها مالک بوده‌اند، این رقم در سال ۹۵ به ۵۴ درصد کاهش یافته است. در فاصله سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۹۵ تعداد اجاره‌نشین‌های شهری کشور ۷۰ درصد رشد داشته است. در حوزه حمل‌ونقل نیز بجای آنکه ما از ظرفیت‌های استثنایی خود در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل بهره ببریم شاهد فرصت سوزی‌های گسترده ناشی از بی‌عملی و نبود طرح و ایده در این راستا هستیم. مزیت‌های ایران از جمله توان مهندسی کافی جهت ایجاد زیرساخت‌ها، موقعیت جغرافیایی و قرار گرفتن در کریدور شمالی-جنوبی و غربی-شرقی ترانزیتی، مزیت کریدورهای هوایی عبوری از ایران به‌عنوان کوتاه‌ترین کریدور هوایی میان‌قاره‌ای، بر خورداری از شبکه عظیم جاده‌ای و ریلی و سایر امتیازات می‌تواند ایران را به‌سرعت به ریل پیشرفت عادلانه در این راستا بازگرداند.

در برنامه تقدیمی سعی بر آن بوده است تا با استفاده از محدودیت‌ها و فرصت‌های فرارو اقدامات فراگیری به‌منظور برون‌رفت از وضعیت پرچالش کنونی صورت پذیرد و در این راستا تمامی امکانات و ظرفیت‌ها به‌منظور خصوص اهداف متعالی کشور در زمینه ثروت آفرینی عادلانه و همچنین پیشرفت توأم با عدالت مهیا شود. عدالتی که بی‌تردید کلیه هموطنان در کیفیت مسکن و خدمات حمل‌ونقل مخاطب آن خواهند بود.

تصدیق می‌فرمایید که شرایط دشوار فرارو اعم از تنگناهای شدید مالی، انباشت مشکلات پیشین، تضعیف فرهنگ کار و خدمت و مسائل دیگر کار را دشوار ساخته است لیکن در سایه توجهات امام زمان (عج)، رهنمودهای مقام معظم رهبری، هدایت ریاست محترم جمهوری، رویکرد انتقاد و همراهی نمایندگان محترم مجلس و همیاری و هم‌افزایی همه اجزاء و دغدغه‌مندان این نظام مقدس؛ نیل به اهداف مقرر در این راستا به‌هیچ‌عنوان دور از دسترس نخواهد بود.

ماهیت برنامه پیشنهادی

در ارائه برنامه پیشنهادی تلاش شده است تا از قوانین، اسناد و برنامه‌های بالادستی از جمله قانون اساسی جمهوری اسلامی، سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی در افق 1404، برنامه پنج‌ساله ششم توسعه، سیاست‌های کلی اصل 44 قانون اساسی، قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن، قانون حمایت از احیاء، بهسازی، نوسازی و توانمندسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری، سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری از جمله سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و بیانیه گام دوم انقلاب در این حوزه استفاده شود. البته در کنار این موارد، تلاش شده است از تجربه عملی، دانش علمی، یافته‌های علمی کارشناس امر استفاده گردد و برنامه‌ای شفاف، مدون، علمی، تحول‌آفرین، واقع‌گرا و در تراز ایران اسلامی با ویژگی‌های ممتاز از جمله راهکارهای برون‌رفت در کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت که قابلیت سنجش و ارزیابی مستمر دارد، ارائه گردد.

اکنون حل مسائل کشور از جمله در حوزه راه و شهرسازی نیاز به نگرش بین‌بخشی و فرا قوه‌ای داشته و ضروری است موضوعات از موضع راهبردی مسئله مورد عارضه‌یابی و حل‌وفصل قرار گیرند. لذا در این برنامه سعی شده است تا برای حکمرانی مسکن و حمل‌ونقل (با مشارکت سه قوه و سایر نهادهای حاکمیتی و بخش‌های خصوصی و مردم‌نهاد) برنامه‌های عملیاتی و قابل ارزیابی تدوین و ارائه گردد.

مضامین کلان مبتنی بر عدالت و پیشرفت

- ارتقاء کیفیت زیست اقلشار مختلف مردم در بخش حمل‌ونقل و مسکن (شهری و روستایی)
- استفاده از ظرفیت‌های ایران به‌عنوان غنی‌ترین کشور غرب آسیا از حیث ظرفیت‌های لجستیک و ژئوپلیتیک
- تقسیم‌کار ملی در اجرای سند ملی آمایش سرزمینی و توجه خاص به آبادانی و پیشرفت مناطق کلیدی و دارای ظرفیت
- استفاده بهینه از ظرفیت‌های ایران برای بازپس‌گیری سهم منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه ترانزیت
- توانمندسازی مردمی و استطاعت‌پذیری برای نیازهای مصرفی و رفاهی مسکن اقلشار مختلف جامعه
- توسعه زیرساخت‌های ارتباطی با کشورهای همسایه و به‌کارگیری ابزارهای دیپلماسی حمل‌ونقل به‌منظور افزایش مزیت‌های رقابتی سرزمینی جهت نقش‌آفرینی در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی
- تغییر ساختار سنتی حمل‌ونقل و حرکت به سمت سازمان‌دهی و توسعه یکپارچه، هوشمند و نظام‌مند شبکه لجستیک در کشور
- تأمین مسکن ارزان و باکیفیت در شهرها هم‌زمان با توسعه زیرساخت‌های شهری از قبیل امنیت، امکانات درمانی، آموزشی، رفاهی و تفریحی با رویکرد توسعه متوازن جمعیت، آمایش سرزمین و توسعه کالبدی و پایدار
- تمرکز بر اتمام پروژه‌های با پیشرفت فیزیکی بالا به‌منظور بهره‌برداری سریع از سرمایه‌گذاری خوابیده در پروژه‌ها
- بازآرایی راهبردها، برنامه‌ها و اهداف وزارت خانه و زیر بخش‌های تابعه بر اساس سیاست‌های کلان توسعه دریا محور
- ارتقا ایمنی و انجام اقدامات پیشگیرانه به‌منظور جلوگیری از وقوع سوانح در بخش حمل‌ونقل
- شهرسازی عادلانه و در دسترس برای آحاد مردم و احیای مفاهیم شهرهای اسلامی و تاریخی
- ایجاد تحول در نظام جذب سرمایه برای توسعه پروژه‌های زیرساختی
- ایجاد توازن و عقلانیت در تصدی‌گری و تمرکززدایی در نقش‌های مرتبط وزارت راه و شهرسازی

بخش اول: نهضت توسعه مسکن و شهرسازی

مقدمه بخش اول

بررسی‌های آماری در خصوص شاخص‌های بخش مسکن حاکی از این است که این بخش سهم قابل‌توجهی در اقتصاد خانوار و شاخص‌های کلان اقتصادی دارا می‌باشد. به‌گونه‌ای که حدود 20 درصد از تولید ناخالص داخلی (با لحاظ بخش خدمات مستغلات) و حدود 13 درصد از اشتغال کشور مربوط به بخش مسکن می‌باشد. ظرفیت جذب نقدینگی‌های خرد و کلان سرگردان موجود در اقتصاد توسط این بخش به‌عنوان یک بخش مولد از اهمیت اقتصادی برخوردار می‌باشد. از این‌رو هرگونه تغییر و تحول در شاخص‌های بخش مسکن، اثرات گسترده‌ای بر اقتصادی ملی و خانوار خواهد داشت و می‌تواند روند اشتغال، سرمایه‌گذاری و تورم عمومی و همچنین فعالیت صنایع و بخش‌های مرتبط با خود را تحت تأثیر قرار دهد. نکته حائز اهمیت دیگر این بخش خصوصاً در ایران، نقش فرهنگی و اجتماعی مسکن در بین خانوار می‌باشد. داشتن مسکن مناسب همواره یکی از دغدغه‌های خانوار بوده و منجر به افزایش کرامت انسانی و همچنین منجر به تسهیل در شرایط ازدواج و تحکیم خانواده، هم از منظر ایجاد درآمد حاصل از اشتغال و هم از منظر امنیت روانی و اجتماعی می‌گردد.

به‌طور کلی باید در نظر بگیریم که در هیچ‌جای دنیا حکمرانی مسکن و شهرسازی بدون نگاه توأمان به ابزارهای تأمین مالی، مالیاتی، فرهنگ‌سازی، محدودیت‌ها و فرصت‌های قانونی به توفیق دست نیافته و تجربه جهانیان نشان می‌دهد برای حل مشکل بسیار اساسی مسکن می‌بایست که نگاهی فرا بخشی به این موضوع از منظر حکمرانی مسکن داشته باشیم.

۱.۱. وضعیت جاری در حوزه مسکن

- بازارها در ایران به‌گونه‌ای عمل کرده‌اند که مسکن از یک کالای مصرفی به یک کالای سرمایه‌ای بدل شده و دیگر نیاز واقعی افراد به مسکن تنها مؤلفه تعیین‌کننده نیست.
- نسبت خانه‌های خالی به کل موجودی واحدهای مسکونی کشور ۱۱ درصد است که نشان می‌دهد از هر ۱۰ خانه در کشور، حداقل یکی خالی است.
- کاهش تولید سالیانه مسکن از متوسط ۷۷۰ هزار واحد در سال ۱۳۹۲ به متوسط سالیانه حدود ۴۰۰ هزار واحد از سال ۱۳۹۳ تاکنون رسیده است.
- عدم تأمین نیاز سالانه حدود ۱ میلیون هزار واحد مسکونی در کل کشور در طی سالهای ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰.
- کاهش پوشش دهی تسهیلات بانکی از هزینه مسکن و سهم بسیار کم بخش مسکن از تسهیلات بانکی (۵ درصد سهم مسکن و ساختمان در سال ۱۳۹۹).
- افزایش شاخص طول دوره انتظار مسکن از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۹۵ از ۱۵ سال به ۳۱ سال.
- افزایش سهم مسکن از سبد هزینه خانوار طی سال‌های ۱۳۷۱ تا ۱۳۹۹ از ۲۸٪ درصد به ۳۷٪ درصد.
- افزایش سهم مستأجران شهری طی سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۵ از ۱۸٪ درصد به ۳۷٪ درصد، به‌خصوص در کلان‌شهرها و شهرهای بزرگ (نرخ ۴۲ درصدی اجاره‌نشینی در شهر تهران در سال ۱۳۹۸).
- کاهش تراکم خانوار در واحد مسکونی دارای سکنه طی سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۵ از ۱.۱۶۷ به ۱.۰۶.
- سکونت بخش قابل‌توجهی از جمعیت روستایی و شهری در بافت فرسوده و اسکان غیررسمی.

۱.۲. راهبردهای بخش مسکن و شهرسازی

- برنامه‌ریزی مؤثر و کارآمد سازی فرایندهای مدیریتی برای ایجاد تحرک در امر تولید و عرضه مسکن توسط تمامی بخش‌ها
- استقرار نظام برنامه‌ریزی فضایی از طریق تهیه، به‌روزرسانی و اجرای طرح‌های جامع و تفصیلی شهرها و طرح‌های هادی روستاها
- توسعه کاربردی و ارتقای کیفیت زیرساخت‌ها و فضاهای شهری با تأکید بر حفظ اصالت و هویت کانون‌های جمعیتی
- ارتقاء صندوق ملی مسکن به‌منظور تأمین مالی و اجرای سیاست‌های حمایتی باهدف تأمین مالی عمومی و خرد

- مدیریت یکپارچه زمین از طریق ایجاد بانک زمین با همکاری دستگاه‌های اجرائی
- واگذاری اراضی موجود در حریم قانونی شهرها از وزارت جهاد کشاورزی به وزارت راه و شهرسازی با اجرای ماده 10 قانون زمین شهری و ماده 6 قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن
- مولدسازی و واگذاری گسترده اراضی دولتی موجود در محدوده و حریم شهرها به واجدین شرایط با رعایت سیاست‌های آمایش سرزمین و رعایت اصل حفاظت از اراضی مرغوب کشاورزی در بستر فرایندهای شفاف نظیر سامانه تدارکات الکترونیکی دولت در راستای اجرای بند یک سیاست‌های کلی نظام در امور مسکن و اجرای قانون جهش تولید مسکن
- تأمین هزینه‌های خدمات زیربنایی توسعه شهری از متقاضیان استفاده از اراضی و تأمین هزینه‌های خدمات رونمایی با تهاتر اراضی تجاری با بخش خصوصی
- کمک به تأمین مسکن محرومین با واگذاری اراضی دولتی به نهادهای عمومی و واسپاری مسئولیت شناسایی واجدین شرایط و طراحی مدل‌های ساخت و تأمین مسکن به این نهادها
- برنامه‌ریزی در جهت تأمین مسکن محرومین با محوریت بنیاد مسکن انقلاب اسلامی و حمایت از ایجاد و تقویت مؤسسات خیریه و ابتکارهای مردمی برای تأمین مسکن اقشار محروم
- احیاء، بهسازی، نوسازی و مقاوم‌سازی و بازآفرینی سالانه حداقل دویست و هفتاد محله در قالب مطالعات مصوب ستاد ملی بازآفرینی شهری پایدار برحسب گونیهایی مختلف (شامل ناکارآمد- تاریخی - سکونتگاههای غیررسمی و حاشیهای) و ارتقای دسترسی به خدمات و بهبود زیرساختها با رویکرد محله محور در چهارچوب قوانین و مقررات ذیربط (بند "الف" ماده 59 برنامه ششم)
- احیاء و بهسازی حداقل ده درصد (10%) از بافتهای فرسوده شهری با رعایت سرانههای رو بنایی و زیر بنایی توسط بخش غیردولتی و شهرداریها از طریق اعمال سیاستهای حمایتی، حقوقی، تشویقی و اعطای تسهیلات یارانه‌ای با پیش‌بینی مابه‌التفاوت سود تسهیلات یارانه‌ای موردنیاز در قوانین بودجه سنواتی (بند "ت" ماده 61 برنامه ششم)
- کاهش آسیب‌پذیری سکونتگاههای روستایی و همچنین تأمین مسکن برای اقشار کم‌درآمد شهری (طبق بند "ب" ماده 59 برنامه ششم)
- حمایت از تولید و عرضه انبوه و صنعتی مسکن.
- تمرکز ویژه بر آبادانی و پیشرفت منطقه مکران و جزایر جنوبی

۱.۳. اقدامات پیشران در حوزه مسکن و شهرسازی

- اجرای قاطعانه سند ملی آمایش سرزمینی به‌منظور تمرکززدایی از شهرها و تقویت شهرهای کوچک و میانی
- تکمیل و بروزرسانی «سامانه املاک و اسکان کشور» جهت ساماندهی بازار زمین و مسکن و جمع‌آوری و یکپارچه‌سازی اطلاعات مربوط به تمامی املاک و مستغلات
- همکاری با قوه قضاییه در جهت تکمیل و بروزرسانی «طرح ملی حدنگاری (کاداستر)»
- اولویت روستاها و شهرهای کوچک و متوسط در فرایند عرضه زمین و مسکن
- عرضه حداکثری زمین‌های دولتی و توسعه افقی در حریم قانونی شهر

- توسعه بازار تأمین مالی مسکن و اعطای تسهیلات ساخت مسکن
- تخصیص بخش قابل توجه اعتبارات بازار پولی به تأمین مالی مسکن
- ایجاد شرکت‌های بزرگ مقیاس خصوصی/عمومی سازنده مساکن اجاره‌ای
- اجرای قاهرانه قانون جهش تولید مسکن و قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن
- بازبینی طرح اقدام ملی مسکن با رویکرد حمایت از طبقات پایین جامعه و حذف انتفاع سرمایه‌داران از طرح و انتقال انتفاع آن به مصرف‌کنندگان نهایی
- تسریع در ارائه طرح و یا دریافت لایحه مالیات بر عایدی سرمایه در حوزه مسکن جهت جلوگیری از بورس‌بازی و خریدوفروش‌های سوداگرانه مسکن
- اجرای ماده 54 مکرر و ماده 169 مکرر قانون مالیات‌های مستقیم در جهت اخذ مالیات از خانه‌های خالی جهت وارد کردن این خانه‌ها به چرخه مصرف
- احداث مسکن استیجاری عمومی برای دهکهای درآمدی پایین
- استفاده از ظرفیت خیرین مسکن‌ساز جهت تأمین مسکن محرومین
- پیگیری امکان‌سنجی احداث شهرهای جدید و حرکت قاطعانه و هوشمندانه در این مسیر
- استفاده از ظرفیت اراضی اوقافی و نهادهای وابسته به نهادهای حاکمیتی

۱.۴. اقدامات کلیدی در مسکن و شهرسازی

۱.۴.۱. تأمین و ساخت مسکن به منظور ارتقای رفاه و عدالت اجتماعی

- راهبری ساخت سالانه یک میلیون واحد جدید مسکن با تحلیل تقاضای مؤثر در محدوده و حریم قانونی شهرهای موجود، با تمرکز ویژه بر بافت‌های فرسوده شهری (با استفاده از مشوق‌ها، ظرفیت‌های قانونی، ابزارهای مالی و مالیاتی و ...).
- توسعه محدوده شهرها با اولویت شهرهای کوچک و متوسط جهت فراهم‌سازی امکان ساخت واحد مسکونی با در نظر گرفتن حفاظت از اراضی کشاورزی مرغوب و جلوگیری از فروش تراکم‌مآزاد ساختمانی در شهرها با اصلاح طرح‌های جامع و تفصیلی شهری در راستای اجرای بند یک سیاست‌های کلی نظام در امور مسکن
- توسعه و افزایش سرعت قطارهای حومه‌ای به منظور کاهش زمان سفر به شهرهای اقماری و جدید
- مشارکت در توان افزایش اقتصادی دهک‌های کم‌درآمد برای تهیه مسکن و خانه‌دار شدن آن‌ها از طریق:
 - تحریک توأمان عرضه و تقاضای مصرفی با اولویت پرداخت تسهیلات ساخت مسکن
 - راه‌اندازی صندوق‌های «حمایتی خرید مسکن» و «ضمانت تسهیلات مسکن»
 - راه‌اندازی صندوق‌های «املاک و مستغلات» و «زمین و ساختمان»
 - ایجاد قراردادهای واسپاری برای تأمین مالی بخش مسکن

۲.۴.۱. شهرسازی عادلانه، توسعه کالبدی و ارتقای کیفیت زیرساخت‌ها و فضاهای شهری

- بازنگری سیاست‌های آمایش سرزمینی و توسعه ملی جهت توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل با رویکرد مدیریت تقاضا با توجه به ظرفیت عرضه فعلی و جلوگیری از توسعه بدون توجه به زیرساخت‌های حمل‌ونقلی
- جلوگیری از افزایش تراکم‌مآزاد ساختمانی در محدوده شهرها و رعایت سرانه‌های استاندارد شهری جهت افزایش کیفیت دسترسی به خدمات و استفاده مناسب از تراکم‌های سبز، ورزشی، فرهنگی، بهداشتی، تجاری و ...
- احیا و توسعه یکپارچه هویت اسلامی در شهرسازی شهرهای زیارتی
- تدوین سند ملی و پیاده‌سازی پروژه افزایش تاب‌آوری شهرها در مقابل حوادث غیرمترقبه
- تکمیل توسعه زیرساخت‌های امنیتی، درمانی، آموزشی، رفاهی و تفریحی برای سکونت پذیر کردن در شهرهای و شهرک‌های جدید و اقماری
- توسعه صنایع خلاق فرهنگی و هنری در شهرهای جدید

- یکپارچه‌سازی نظام طرح‌ریزی و کنترل بین شهر و روستا (در سطوح ملی و ناحیه‌ای)
- آسیب‌شناسی معماری شهری و صیانت از بافت‌های واجد ارزش تاریخی و فرهنگی

۳.۴.۱. توسعه و بازآفرینی شهری

- تدوین و اجرای برنامه‌های عرضه مسکن قابل استطاعت و گسترش فضاهای عمومی در چارچوب برنامه ملی بازآفرینی
- برنامه‌ریزی جهت ارتقاء سرانه‌های روبنایی و زیربنایی (احداث شبکه‌های آب و فاضلاب، سرانه‌های خدمات شهری، آموزشی، فرهنگی، بهداشتی، امنیتی و مسکن به متوسط میانگین شهری)
- بازآفرینی بافت‌های فرسوده با اولویت حفظ هویت تاریخی و فرهنگی محلات
- ضمانت اجرایی برای تحقق مواد 4، 5، 6 و 14 قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن.
- بازسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی و توسعه شبکه آبرسانی و فاضلاب و مراکز امنیتی، درمانی، آموزشی، رفاهی و تفریحی
- پیش‌بینی ساز کارهای قانونی لازم در خصوص تعیین تکلیف مالکیت در سکونتگاه‌های غیررسمی از طریق صدور اسناد مالکیت مشروط.
- فعال‌سازی ستاد ملی بازآفرینی پایدار شهری جهت تحقق اهداف و سیاست‌های سند ملی بازآفرینی
- اصلاح محله محور بافت فرسوده با محوریت نهادهای توسعه‌گر واسط بین مردم و دولت با واگذاری اختیارات و امتیازات ویژه به این نهادها متناسب با حجم اصلاح‌شده از بافت شهری از قبیل تخفیف در مجوز ساخت و واگذاری زمین برای اجرای فرایند کلید به کلید
- جلوگیری از افزایش تراکم مازاد ساختمانی با انتقال بخشی از ساکنان بافت‌های فرسوده به اراضی موجود در محدوده و حریم قانونی شهر جهت کاهش تراکم جمعیتی این بافت‌ها با واگذاری و تهاتر زمین‌های شهری به ساکنان بافت‌های فرسوده
- حمایت از مرمت و بهسازی بناها و بافت‌های ارزشمند (تاریخی، فرهنگی، طبیعی و مذهبی)
- آموزش، توانمندسازی و مهارت‌افزایی ساکنان بافت‌های فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی
- فراهم کردن امکان حق اعطای مالکیت رسمی به املاک فاقد سند و اوقافی برای واردکردن آن‌ها در فرآیند نوسازی

۴.۴.۱. توسعه و ارتقا کیفیت پروژه‌های ساختمانی

- تقویت نظام کنترل کیفیت قبل، حین و بعد از اجرای پروژه‌های ساختمانی و عمرانی باهدف کاهش سهم هزینه‌ها در تولید ناخالص ملی
- حمایت و پشتیبانی از صنایع تولیدی مرتبط با طرح‌های عمرانی کشور از جمله صنایع فولادی
- هماهنگی جهت ایجاد بازار تهاتری مصالح ساختمانی با تجهیز منابع بانکی
- ساخت بیمارستان‌های مجهز و ویژه جهت تأمین نیازها در زمان شیوع بیماری‌های همه‌گیر و یا بروز بلاای طبیعی متناسب به توزیع جمعیت در سطح کشور

- حمایت از فعالیت توسعه گر ها و انبوه‌سازان از طریق واگذاری مدیریت و راهبری اجرای طرح‌ها و برنامه‌های عمرانی و بازآفرینی به آن‌ها

۵.۴.۱. اصلاح و توسعه نظام‌های حوزه مسکن و ساختمان

- ایجاد سازوکار بازرسی ساختمان
- اصلاح ساختار و روش‌های کنترل اجرای ساختمان
- ارتقای دانش فنی و مهندسی صاحبان حرفه و افزایش آگاهی و دانش عمومی
- بازننگری در مقررات ملی ساختمان
- بازننگری در قوانین نظام‌مهندسی به‌منظور حفظ اصالت و عدالت
- بازننگری در آزمون‌های نظام‌مهندسی و ورود به حرفه
- تغییر الگو و نظام مشارکت (قیمت‌گذاری زمین و الگوی زمین صفر در کنار نهادهای توسعه گر)
- تقویت بیش‌ازپیش یگان حفاظت از اراضی ملی
- ایجاد شناسنامه ساختمان شامل اطلاعات سازنده، مهندس مجری و مهندس ناظر
- ایجاد تقارن اطلاعات بین سازندگان و خریداران در قالب سازوکارهای رتبه‌بندی سازندگان، مهندسان ناظر و مهندسان مجری و ثبت اطلاعات و بازخوردها مبتنی بر کیفیت ساخت
- اجرای بیمه مسئولیت ساختمان توسط شرکت‌های بیمه‌گر
- دریافت بخشی از خسارات ساختمان‌های آسیب‌دیده به دلیل کیفیت پایین ساخت از مهندس مجری و مهندس ناظر
- افزایش مشوق‌هایی برای به‌کارگیری روش‌های صنعتی از جمله تخفیف در عوارض و اختصاص یارانه
- حمایت از ایجاد شرکت‌های ساختمانی دارنده فناوری‌های نوین ساخت با کمک در سرمایه‌گذاری اولیه
- ایجاد کارخانه و واگذاری اراضی دولتی به‌صورت اجاره

۶.۴.۱. راهبردها و سیاست‌های کلیدی در حوزه معماری و شهرسازی

- ترویج و کنترل الگوی معماری و نمای ساختمان‌ها در راستای توسعه پایدار و مبتنی بر الگوی ایرانی-اسلامی
- ارائه الگوهای ساخت‌وساز متناسب با شرایط زمینه‌ای (فرهنگی، اجتماعی و اقلیمی)
- تأمین منابع پایدار برای توسعه و مدیریت شهرها و روستاها
- ارائه مشوق در راستای سیاست‌های کاهش مصرف انرژی در ساخت‌وساز و حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان محصولات مرتبط
- ارتقای آموزش در سطوح مختلف مرتبط با ساخت‌وساز، معماری و شهرسازی
- تفویض بررسی و تصویب طرح‌های توسعه و عمران شهری و روستایی به مراجع شهری
- تعریف سازوکار برنامه‌ریزی محله محور باهدف ارتقای هویت محله‌ای در شهرهای کشور
- هماهنگ‌سازی برنامه‌های آمایش سرزمین و طرح‌های توسعه و عمران و تلقی آن‌ها به‌عنوان چارچوب سرزمینی الزام‌آور در تصمیم‌گیری‌های بخشی و سازمانی

- هماهنگ‌سازی حوزه مسکن با حوزه شهرسازی (از طریق تأمین زیرساخت‌ها، خدمات و محیط شهری قابل زیست و هویت‌ساز اسلامی-ایرانی)
- استقرار نظام مدیریت یکپارچه شهری و منطقه‌ای به‌عنوان متولی رفع تعارضات سازمانی نهادهای مختلف جهت تحقق طرح‌های توسعه و عمران
- بازنگری در نگرش و روش تهیه طرح‌های توسعه به‌منظور افزایش تحقق‌پذیری و برخورد واقع‌گرایانه با مسائل و پتانسیل‌های شهری و منطقه‌ای
- تدوین لوایح به‌منظور تأمین ضمانت اجرایی ضوابط و مقررات شهری و جرم‌انگاری تخلفات اشخاص حقیقی و حقوقی در عدم رعایت ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری (از جمله اصلاح فوری سازکار کمیسیون های ماده 100)
- تعاملات مدیریتی در سطح ملی و تعمیم توافقات در سطح محلی در خصوص اجرای قانون حمایت از مرمت و احیاء بافت‌های تاریخی-فرهنگی(مصوب 1398/4/2 مجلس)
- بازنگری در سیاست‌های ارتقاء کیفیت سیما و منظر شهری و هماهنگی‌های برون‌سازمانی با وزارت کشور
- افزایش اختیارات نظارتی بر فرایند طراحی پروژه‌های مسکن اقدام ملی در تداوم تأمین کیفیت معماری و محیط در سایت‌های طرح اقدام ملی
- تداوم مذاکرات و تعاملات در چهارچوب توافقات صورت گرفته با نمایندگان نیروهای مسلح در فرآیند تصویب طرح‌های شهرسازی و معماری پادگان‌ها
- پیگیری طرح‌های ویژه بافت پیرامون حرم‌های مطهر.
- طراحی و اجرای کارگاه‌های آموزشی به‌منظور ارتقاء توان تخصصی منابع انسانی

۴.۱.۷. راهبردها و سیاست‌های کلیدی در جهت کاهش مخاطرات سرمایه‌گذاری و مبادلات مسکن

- فراهم‌سازی امکان سرمایه‌گذاری خرد مردمی در ساخت مسکن با تسهیم املاک در حال ساخت به واحدهای خرد در بستر بازار سرمایه با استفاده از ابزارهایی نظیر صندوق‌های املاک و مستغلات و صندوق‌های زمین و ساختمان
- فراهم‌سازی امکان سرمایه‌گذاری خرد مردمی با ایجاد بستر معاملاتی و نظام حقوقی مشخص برای خرید و فروش این واحدهای مالکیتی خرد و طراحی سازوکارهای بیمه پروژه جهت تسهیل سرمایه‌گذاری مردمی در فرایند ساخت
- فراهم کردن زیرساخت ثبت رسمی قرارداد پیش‌فروش و بی‌اعتبار کردن قراردادهای پیش‌فروش غیررسمی با اصلاح قانون پیش‌فروش و ایجاد سامانه یکپارچه مربوط به اطلاعات ثبتی و مالی مسکن نظیر هویت مالک، افراد دارای وکالت فروش و رهن بودن سند ملک و وراثت در جهت کاهش مخاطرات حقوقی سرمایه‌گذاری و معامله در بازار مسکن
- ایجاد اطمینان در سرمایه‌گذاران ساخت مسکن نسبت به اخذ سند رسمی با اقداماتی نظیر ایجاد نهادهای تخصصی بیمه پایان‌کار با مسؤلیت تضامنی نسبت به اخذ پایان‌کار و پرداخت جرائم احتمالی با برخورداری از ابزارهای نظارتی متناظر، صدور پایان‌کار تفکیکی برای مجتمع‌های ساختمانی، صدور سند رسمی برای ساختمان‌های دارای بدهی پایان‌کار، ثبت بدهی در سند و مشروط نمودن معامله رسمی ملک به تسویه بدهی

□ ایجاد حساب‌های واسط و جوه (حساب‌های امانی) برای فراهم‌سازی امکان عقد قرارداد پیش‌فروش مسکن بر بستر سامانه‌های تأیید صلاحیت شده مشتمل بر متون قراردادی استاندارد و شروط از پیش تعیین‌شده و قابل شخصی‌سازی، باقابلیت احراز شروط توسط نهادهای بیمه‌گر دارای مسئولیت تضامنی، امکان اعمال غیر قضائی شروط قرارداد در صورت عدم پایبندی طرفین به آن‌ها و امکان اخذ ثمن قرارداد و انتقال آن به‌طرف دیگر پس از احراز اجرای تعهدات مجری

۸.۴.۱. مسکن و شهرسازی از منظر فرصت و تهدید و عارضه – راه حل

نقاط قوت:

- نقش مسکن در رونق تولید و اشتغال و توسعه صنایع مرتبط
- طراحی و اجرای طرح مسکن ملی به عنوان نقطه‌ای امیدبخش برای اقشار فاقد مسکن و تقاضای انباشته شده برای تهیه مسکن
- فراهم شدن مسیر تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی و توسعه‌ای از طریق استفاده از ظرفیت بازار سرمایه
- در اولویت قرار داشتن موضوع مسکن و توجه ویژه به آن در برنامه‌های رئیس‌جمهور محترم

نقاط ضعف:

- کاهش توان خرید مردم برای تأمین مسکن به ویژه خانوارهای کم‌درآمد و حتی متوسط جامعه
- حجم بالای واحدهای مسکونی فرسوده و نیازمند نوسازی در محلات هدف بازآفرینی شهری
- عدم تخصیص منابع کافی از محل بودجه عمومی و سهم کم بخش مسکن از منابع عمومی باوجود سهم بالای این بخش در اقتصاد کشور
- واگذار شدن اداره تنها بانک تخصصی بخش (بانک مسکن) به وزارت امور اقتصاد و دارایی برخلاف اساسنامه
- بالابود مخاطرات حقوقی سرمایه‌گذاری و مبادلات حوزه مسکن

فرصت‌ها

- امکان استفاده از اراضی دولتی با کاربری مسکونی در داخل محدوده و حریم قانونی شهرها در اجرای ماده ۶ قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن
- امکان راه‌اندازی صندوق ملی مسکن جهت پایدارسازی منابع موردنیاز بخش مسکن و همچنین تأمین منابع موردنیاز جهت کاهش سود تسهیلات بانکی و بخشی از هزینه‌های تأمین مسکن خانوارهای کم‌درآمد
- امکان استفاده از ابزارهای بازار سرمایه از جمله اوراق رهنی جهت تأمین منابع مالی موردنیاز سیستم بانکی برای پرداخت تسهیلات بلندمدت
- وجود بالغ بر ۳۲۳۳۶ هکتار بافت تاریخی در ۶۰۰ محله از ۱۸۹ شهر کشور به‌عنوان ظرفیتی برای توسعه صنعت گردشگری و ارتقای هویت شهری

تهدیدها

- تأمین اعتبارات موردنیاز برای تأمین مسکن خانوارهای کم‌درآمد در مقایسه با سایر خانوارها
- بانک‌پذیر نبودن خانوارهای کم‌درآمد به دلایلی همچون عدم امکان تأمین وثایق موردنیاز بانک و عدم استطاعت این اقشار در بازپرداخت اقساط تسهیلات
- وجود ۱۳۰ هزار هکتار بافت‌های ناکارآمد شهری با سطح پایین کیفیت زندگی به‌ویژه ایمنی (تاب‌آوری پایین)، امنیت، آسیب‌های اجتماعی (و بحران هویت در ۱۰۰۰ محله از ۴۹۳ شهر کشور)

مسائل اجلاس‌های حوزه مسکن و شهرسازی و اقدامات متقابل

رویکردها/ اقدامات لازم در چهار سال آینده	اهم مسائل/ چالش‌ها	رولیف
<p>تشکیل شورای عالی مسکن برای هماهنگی دستگاه‌های اجرایی در جهت اجرای قانون جهش تولید مسکن</p> <p>همکاری همه دستگاه‌های اجرایی برای استفاده از اراضی دولتی با کاربری مسکونی در داخل محدوده و حریم قانونی شهرها در اجرای ماده 6 قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن و اجرای ماده 10 قانون زمین شهری</p> <p>مکلف شدن سازمان امور مالیاتی به اخذ مالیات از خانه‌های خالی با استفاده از سامانه جامع املاک و اسکان باهدف تبدیل مسکن از کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی</p>	<p>فرا بخشی بودن موضوع مسکن و ضرورت مشارکت فعال همه دستگاه‌ها برای پیشبرد برنامه‌های مسکن</p>	1
<p>راه‌اندازی صندوق ملی مسکن جهت پایدارسازی منابع موردنیاز بخش مسکن و همچنین تأمین منابع موردنیاز جهت کاهش سود تسهیلات بانکی و بخشی از هزینه‌های تأمین مسکن خانوارهای کم‌درآمد</p>	<p>فقدان منابع مالی لازم برای توانمندسازی مردم جهت گسترش عرضه مسکن به اقشار مختلف به‌ویژه بخش محروم جامعه</p>	2
<p>استفاده از ابزارهای بازار سرمایه از جمله اوراق رهنی جهت تأمین منابع مالی موردنیاز سیستم بانکی برای پرداخت تسهیلات بلندمدت</p>	<p>نرخ بالای سود تسهیلات بانکی و میزان اقساط بالا و خارج از استطاعت بودن تسهیلات مذکور برای خانوارهای با درآمد کم و متوسط</p>	3
<p>تخصیص منابع کافی از محل بودجه عمومی و همچنین بودجه نهادهای حمایتی و انقلابی همچون ستاد اجرایی فرمان امام (ره)، وزارت کار، تعاون و رفاه اجتماعی، سازمان تأمین اجتماعی و جهت تأمین مسکن خانوارهای کم‌درآمد</p> <p>تجمیع منابع و امکانات تخصیص‌یافته جهت تأمین مسکن گروه‌های کم‌درآمد و تخصیص آن به وزارت راه و شهرسازی جهت برنامه‌ریزی متمرکز و استفاده بهینه از این منابع</p>	<p>ضرورت تقویت مستمر منابع بودجه موضوع جدول شماره 14 قانون بودجه سنواتی</p>	4

<p>پیگیری اقداماتی همچون ایجاد نهاد ضمانت، سنددار نمودن املاک خانوارهای کم‌درآمد و تخصیص یارانه با استفاده از منابع صندوق ملی مسکن جهت بانک‌پذیر نمودن این خانوارها</p> <p>کمک به تأمین مسکن محرومان با واگذاری اراضی دولتی به نهادهای عمومی و واسطی مسئولیت شناسایی واجدین شرایط و طراحی مدل‌های ساخت و تأمین مسکن به این نهادها</p> <p>ایجاد نظام یارانه‌ای کمک اجاره و اجاره به‌شرط تملیک برای اقشار ناتوان در تأمین مسکن با اتکاء به منابع درآمدی حاصل از مالیات‌های حوزه مسکن و حمایت نهادهای حمایتی و خیرین حوزه مسکن</p>	<p>بانک‌پذیر نبودن خانوارهای کم‌درآمد به دلایلی همچون عدم امکان تأمین وثایق موردنیاز بانک و عدم استطاعت این اقشار در بازپرداخت اقساط تسهیلات</p>	5
<p>ترویج ابزارهای بازار سرمایه در بخش مسکن ارائه یارانه‌های دولتی جهت ایجاد شرایط استفاده از برخی از ابزارهای بازار سرمایه از جمله اوراق رهنی و اوراق خرید دین کالا</p> <p>اصلاح قوانین و مقررات و تسهیل فرآیندهای استفاده از ابزارهای بازار سرمایه در بخش مسکن</p>	<p>عدم امکان استفاده مطلوب از ظرفیت‌های بازار سرمایه به دلایلی همچون شرایط اقتصادی حاکم بر کشور، عدم شناخت کافی سرمایه‌گذاران حوزه مسکن از ابزارهای بازار سرمایه و قوانین و مقررات و فرآیندهای بعضاً سخت‌گیرانه و پیچیده بازار سرمایه</p>	6
<p>استفاده از اراضی در اختیار دستگاهها و نهادها در اجرای ماده ۶ قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن</p> <p>واگذاری اراضی موجود در حریم و محدوده قانونی شهرها از وزارت جهاد کشاورزی به وزارت راه و شهرسازی با اجرای ماده 10 قانون زمین شهری و ماده 6 قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن</p> <p>استفاده از ظرفیت اراضی با کاربری غیرمسکونی در محدوده شهرها پس از تغییر کاربری و تصویب در مراجع ذی‌ربط</p> <p>توسعه شهرک‌سازی و ایجاد قابلیت سرمایه‌گذاری مردم و بخش‌های مختلف در آنها</p> <p>خرید اراضی غیردولتی مناسب در محدوده شهرها در صورت تأمین زمین بنا به تشخیص وزارت راه و شهرسازی و توسط سازمان ملی زمین و مسکن</p> <p>الحاق اراضی دولتی مناسب به محدوده مصوب شهر</p>	<p>ناکافی بودن زمین‌های در اختیار وزارت راه و شهرسازی جهت اجرای برنامه‌های تأمین مسکن</p>	7

<p>با تأیید شورای عالی معماری و شهرسازی معاوضه اراضی مسکونی غیردولتی واقع در محدوده شهرها با اراضی دولتی</p>		
<p>همکاری دستگاه‌های خدمات رسانی و تأمین منابع مالی موردنیاز جهت تأمین خدمات زیربنایی و روبنایی اراضی تأمین‌شده جهت اجرای طرح‌های حوزه مسکن تأمین هزینه‌های خدمات زیربنایی توسعه شهری از متقاضیان استفاده از اراضی و تأمین هزینه‌های خدمات روبنایی با تهاثر اراضی تجاری با بخش خصوصی</p>	<p>عدم تأمین خدمات زیربنایی و روبنایی توسط دستگاه‌های خدمات رسانی در زمین‌های تأمین‌شده برای اجرای طرح‌های حوزه مسکن به دلایلی همچون هزینه زیاد تأمین این خدمات و عدم وجود منابع کافی برای تأمین هزینه‌های مذکور</p>	8
<p>ارائه مشوق‌های موردنیاز جهت استفاده از فناوری‌های نوین نظارت بر واحدهای تولید مصالح ساختمانی جهت رعایت استانداردهای ساخت مصالح استفاده از ظرفیت بیمه‌های ساختمانی جهت نظارت برساخت و سازها و افزایش کیفیت ساختمان‌های جدیدالاحداث استفاده از فناوری‌های نوین و صنعتی سازی</p>	<p>عمر پایین ساختمان‌ها به دلیل سهم پایین فناوری‌های نوین در صنعت ساختمان و عدم رعایت استانداردهای ساخت‌وساز و تولید مصالح ساختمانی زمان‌بر بودن فرایند ساخت و هزینه‌بر بودن ساخت سنتی</p>	9
<p>ارائه مشوق‌های مالی و غیرمالی مؤثر جهت ترغیب مالکان واحدهای مسکونی فرسوده و ناکارآمد به نوسازی و بهسازی بافت شهری</p>	<p>حجم بالای واحدهای فرسوده و نیازمند نوسازی در محلات هدف بازآفرینی شهری</p>	10
<p>اجرای طرح‌های تأمین مسکن خانوارهای کم‌درآمد جهت جلوگیری از افزایش روند اسکان این خانوارها در مناطق حاشیه‌ای شهرها حمایت از اجرای برنامه‌های آمایش سرزمین جهت تثبیت جمعیت در روستاها و جلوگیری از مهاجرت خانوارها از روستاها و شهرهای کوچک به حاشیه شهرهای بزرگ و کلان‌شهرها</p>	<p>خشک‌سالی و شرایط اقتصادی نامطلوب جامعه روستایی که موجب گسترش مهاجرت به شهرهای بزرگ‌شده که یکی از آثار فوری این وضعیت گسترش پدیده اسکان غیررسمی در حاشیه شهرها است</p>	11
<p>کاهش هزینه مبادله اجاره و افزایش ضمانت اجرای قراردادهای اجاره مسکن با ایجاد زیرساخت‌های</p>	<p>افزایش سهم اجاره‌نشینی در بخش مسکن و سهم بالای هزینه اجاره مسکن در سبد هزینه خانوار</p>	12

<p>توسعه قراردادهای استاندارد اجاره مسکن باقابلیت اعمال خودکار قیود قرارداد و تسویه وجوه قرارداد از طریق حسابهای امانی واسط</p> <p>حمایت از ایجاد و توسعه بنگاههای اجاره‌داری حرفه‌ای با استفاده از مشوق‌های مالیاتی، تخفیف عوارض و واگذاری اراضی دولتی به‌صورت اجاره بلندمدت</p> <p>اعطای کمک‌هزینه اجاره و تسهیلات کمک و دیعه مسکن با نرخ‌های سود پائین به خانوارهای مستأجر کم‌درآمد</p> <p>افزایش دوره زمانی قراردادهای اجاره مسکن از یک سال به 3 یا 5 سال</p> <p>ساماندهی آژانس‌های املاک با همکاری وزارت صمت</p>		
<p>تأمین منابع لازم برای تحقق حرکت جهادی و تحول‌گرا در این خصوص</p> <p>تقویت توأم با نظارت بیشتر مشاورین حوزه مطالعات طرح‌های جامع و تفصیلی</p>	<p>تهیه و به‌روزرسانی طرح‌های جامع و تفصیلی همه شهرهای کشور</p>	13
<p>تهیه و به‌روزرسانی طرح‌های جامع و تفصیلی همه شهرهای کشور مبتنی بر ضوابط مربوط</p> <p>تنظیم‌گری با رویکرد تمهید ضمانت‌های اجرایی کافی برای رعایت طرح‌های جامع و تفصیلی</p>	<p>استقرار طرح آمایش سرزمینی مبتنی بر استفاده بهینه و آینده‌نگر از فضا، منابع و امکانات کشور</p>	14

بخش دوم: نهضت باز آفرینی حمل و نقل و لجستیک

مقدمه بخش دوم

مهم‌ترین شاخصی که می‌توان برای بررسی جایگاه بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران تعریف کرد، سهم این بخش از کل اقتصاد ایران است. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، حمل و نقل بین ۶ تا ۱۲ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد، ولی گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس حاکی از آن است که بین سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۹۳ بخش حمل و نقل به طور متوسط ۵/۶ درصد از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است (البته این سهم در برخی سال‌ها کمتر از ۵ درصد و در برخی مهر و موم‌ها بیشتر از ۶/۵ درصد بوده است).

اگرچه در سال‌های اخیر سهم این بخش از اقتصاد ملی رو به افزایش بوده است، اما در مقایسه با اکثر اقتصادهای توسعه‌یافته و نیز بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه سهم حمل و نقل از اقتصاد ایران به طور نسبی پایین است. این موضوع نشان می‌دهد که این بخش پتانسیل بالایی برای رشد سریع‌تر نسبت به اقتصاد ملی دارد و با توجه به مزیت‌های جغرافیای ایران و نیز نیازهای روزافزون اقتصاد کشور به توسعه حمل و نقل و زیرساخت‌های مدرن، این بخش می‌تواند در صورت انجام حمایت‌های لازم رشد سریع‌تری داشته باشد.

۲.۱. راهبردهای کلان برنامه در بخش حمل و نقل مبتنی بر احکام اسناد بالادستی

- شفاف‌سازی اقتصاد و سالم‌سازی آن با تسهیل فرآیندها و رفع موانع کسب و کار با رویکرد شفافیت و قانون محوری
- توجه به الزامات رشد اقتصادی شتابان و پایدار و اشتغال‌زا
- ایجاد تحول ساختاری و یکپارچه‌سازی حمل و نقل و لجستیک کشور
- افزایش حجم ترانزیت (خارجی) و دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل و نقل بین‌المللی با بهره‌گیری از ابزار دیپلماسی حمل و نقل
- توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل با توجه به:
 - نگرش شبکه‌ای به توسعه محورها
 - آمایش سرزمین/ملاحظات دفاعی-امنیتی
 - سودآوری ملی/موقعیت ترانزیتی کشور/تقاضا
- ترغیب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی
- تسهیل و تسریع اجرای طرح‌ها
- افزایش رضایتمندی و اقبال عمومی
- توسعه/نگهداری و بهره‌برداری صحیح زیرساخت‌ها
- تسهیل تجارت و رقابت‌پذیر کردن فعالیت‌های حمل و نقل از طریق ایجاد پارک‌های لجستیک و پایانه‌ها
- تهیه طرح جامع حمل و نقل در یک برنامه کوتاه‌مدت و تخصیص اعتبارات به پروژه مطابق اولویت‌های طرح جامع
- افزایش سهم حمل و نقل ریلی با استقرار نظام چندوجهی حمل و نقل و ایجاد و توسعه مراکز لجستیک ریلی

نقاط قوت:

- موقعیت جغرافیایی کشور و قرار گرفتن در مسیر تعداد زیادی از کریدورهای ترانزیتی
- دسترسی به بازارهای مستعد کشورهای منطقه به‌ویژه عراق و افغانستان
- دسترسی ایران به آسیای میانه، روسیه و اروپا با توجه به موقعیت ممتاز ژئوپلیتیک کشور و امنیت مستقر در آن
- وجود دانش فنی و ظرفیت‌های بالای مهندسی و تخصصی در زمینه ساخت و سازها به‌ویژه راه، ریل و ابنیه فنی پیچیده
- وجود اسناد بالادستی و ظرفیت‌های قانونی مناسب در هر دو حوزه مسکن و حمل و نقل
- انجام مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور
- در اولویت قرار گرفتن توسعه راه هادر همه اسناد بالادستی به‌ویژه سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری
- طراحی و اجرای طرح توسعه راه‌های روستایی برای استفاده حداکثری از همه ظرفیت‌های ممکن جهت آسفالت و بهسازی راه‌های روستایی
- وجود بستر قانونی استفاده از ظرفیت‌های روستایی برای دولت به‌یمنان کاران و به‌یمنان کاران به‌موجب دولتی به‌ویژه بانک‌ها

نقاط ضعف:

- پروژه‌های نیمه‌تمام متعدد که نیازمند حمایت مالی جدی و عزم مستحکم برای تکمیل و بهره‌برداری هر چه سریع‌تر می‌باشند.

- هزینه بردن گمرداری جاده بانه نوحی که با توجه به انباشته شدن اقدامات لازم معوق در حال حاضر برای گمرداری راه‌های موجود و ارتقای آن بانه سطح مطلوب نیاز به ۴۵۰۰۰ میلیارد تومان اعتبار می‌باشد.
- افزایش تورم و استفاده دولت از اسناد خزانه با سررسید چند ساله و عدم قطعیت از زمان دریافت مطالبات از دولت که موجب افزایش بجام کسب قیمت‌های انجام کار و تضعیف بنیه پیمانکاران و مشاوران راه‌سازی شده است
- پایین بودن نرخ بازگشت سرمایه برای جلب مشارکت بخش غیردولتی در سرمایه‌گذاری بر روی زیرساخت‌های حمل‌ونقل
- وجود برخی مداخلات که ضریب بهره‌وری اقتصادی واقعی پروژه‌ها در حوزه حمل‌ونقل را پایین آورده و موجب بی‌ رغبتی سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری و توسعه طرح‌های حمل‌ونقلی می‌شود.
- فرسودگی بخش قابل توجه ناوگان حمل و نقل جاده‌ای به نحوی که از ۳۵۰ هزار کامیون دارای کارت هوشمند رانندگی، بیش از ۵۵ هزار کامیون بالای ۴۰ سال سن در جاده‌ها کشور تردد می‌کنند که افزایش مصرف سوخت و کاهش سطح ایمنی را در پی دارد.

فرصت‌ها:

- موقعیت ممتاز جغرافیایی کشور در زمینه ترانزیت و همچنین امکان تبدیل ایران به مرکز تردد بار و مسافر ترانزیتی در قلب منطقه
- جذاب بودن بازار ایران برای شرکت‌های هواپیمایی و اعتبار بنگاه‌های هوایی ایران علی‌رغم تحریم‌های چهار دهه اخیر.
- ارزانی نسبی بهای خدمات در مقایسه با سایر کشورها
- وجود جاذبه‌های توریستی - تفریحی در نقاط مختلف کشور
- وجود هزاران کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب کشور و امکان هاب شدن بندرها کشور در شمال و جنوب.
- وجود زیرساخت اولیه و جایگاه ویژه راه آهن ایران به‌عنوان یکی از کریدورهای مهم جهانی برای دسترسی به بازارهای جدید صادراتی در خاورمیانه، آسیای مرکزی، کشورهای قفقاز، آسیا، روسیه، اروپا و سایر نقاط جهان در امر مبادلات کالا

تهدیدها:

- منازعات منطقه‌ای که مستقیماً بر ترانزیت اثر گذاشته و می‌گذارد.
- اعمال تحریم‌های بین‌المللی که به‌طور مستقیم زیر بخش‌های حمل‌ونقل و غیرمستقیم مسکن را تحت تأثیر قرار می‌دهد
- نارسایی نظام ارزی (بانکی) برای فعالیت بهنگام شرکت‌های حمل‌ونقل
- وجود رقبای قدرتمند در منطقه (ترکیه، آذربایجان و ...)
- بنیه تحلیل رفته پیمانکاران به دلیل انباشته شدن مطالبات معوق آن‌ها از دولت و افزایش چشمگیر قیمت تمام‌شده نسبت به برآورد زمان شروع اجرا ناشی از تورم لجام‌گسیخته
- حمایت سیاسی و اجتماعی از تداوم حمل‌ونقل جاده‌ای و مقاومت در برابر آثار توسعه حمل‌ونقل ریلی بر جاده

۲.۲. اقدامات کلیدی در بخش حمل و نقل و لجستیک

۱.۲.۲. ایجاد تحول در اقتصاد حمل و نقل

- اصلاح ساختار و نظام کسب و کار در سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه بخش حمل و نقل و چابک سازی اقتصادی آن‌ها به منظور کاهش اتکا بر بودجه‌های دولتی
- آماده‌سازی لایحه جذب سرمایه برای توسعه پروژه‌های زیرساختی به منظور متحول کردن نظام جذب سرمایه
- نظام‌مند نمودن مکانیزم قیمت‌گذاری، عوارض و تعرفه‌های حمل و نقل بار و مسافر داخلی با رویکرد حداکثر سازی مازاد منافع مصرف‌کنندگان
- توسعه هوانوردی عمومی و فعال‌سازی فرودگاه‌های غیرفعال و کم تردد
- بازبینی و بهبود مدل کسب و کار فرودگاه‌ها به منظور افزایش سهم درآمدهای غیر هوانوردی
- اصلاح مقررات و ضوابط جهت الزام شرکت‌های هواپیمایی به اصلاح ساختار کسب و کار، منجر به کاهش هزینه‌های عملیاتی و قیمت بلیت
- سیاست‌گذاری و تسهیل سازوکار به منظور تجمیع، یکپارچه‌سازی و ادغام شرکت‌های کوچک و متوسط مقیاس حوزه حمل و نقل بار و مسافر برای تبدیل به مجموعه‌های بزرگ در بخشهای مختلف و برنامه‌ریزی به منظور تأمین مالی این مجموعه‌ها با استفاده از ابزارهایی مانند بازار سرمایه و بازار بدهی
- پیگیری مشکلات حقوقی و اقتصادی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حمل و نقل با رویکرد افزایش تعاملات بین‌المللی به منظور افزایش سرمایه‌گذاری خارجی در این حوزه و ورود شرکت‌های بین‌المللی به حوزه حمل و نقل کشور
- تأمین مالی و کاهش اتکا به بودجه‌های عمومی در پروژه‌های توسعه‌ای از طریق:
 - استقرار کامل «صندوق توسعه حمل و نقل کشور» و درآمد پایدار آن
 - مدیریت دارایی‌ها و انتشار صکوک جهت تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی کشور
 - استفاده از مدل‌های مالی (BOT و BLT) در عقد قراردادها و روش‌های مشارکت در بخش خصوصی و دولتی (PPP)

۲.۲.۲. توسعه حمل و نقل و تجارت بین‌المللی مبتنی بر دیپلماسی حمل و نقل

- بهره‌گیری از دیپلماسی حمل و نقل با تأکید بر ایجاد ائتلاف‌های دو و چندجانبه ترانزیتی با کشورهای منطقه
- همسوسازی اقدامات مرتبط با توسعه زیرساخت‌های زمینی و مستحدثات آن در مناطق مرزی کشور با راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های کشور در زمینه توسعه پایدار مناطق مرزی و ارتقای امنیت مرزها و شبکه راه‌های واقع در این نواحی
- استقرار نظام یکپارچه‌سازی هوشمند پایانه‌های مرزی در کشور با هدف تسهیل و تسریع در ترردهای مرزی و ساماندهی مبادی زمینی ورودی و خروجی مجاز کشور و با تأکید بر تعمیق همکاری‌های کلیه واحدهای مستقر در پایانه مرزی
- تعریف شبکه ترانزیت ایران (ITN) در راستای تعریف کریدور توسعه‌ای ایران با تأکید بر بهره‌گیری حداکثری از مزیت‌های نسبی و ایجاد مزیت‌های رقابتی در ترانزیت از کشور

- استقرار نظام مدیریت واحد کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی عبوری از کشور باهدف ایجاد زنجیره‌های تولید ارزش و زنجیره‌های تأمین در کریدورها و مسیرهای جاده‌ای بین‌المللی و تجاری‌سازی مسیرها
- یکپارچه‌سازی اسناد حمل و نقل با کشورهای همسایه و منطقه تبادل الکترونیکی اطلاعات به‌منظور حداقل سازی توقف‌ها در نقاط مرزی
- مدرنیزه و دیجیتالیزه نمودن تردهای ترانزیتی کشور
- ایجاد و توسعه ائتلاف‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با راه‌آهن‌های سایر کشورها جهت اجرای اقدامات ابتکاری دو و چندجانبه همکاری‌های ترانزیتی ریل پایه
- تکمیل و توسعه اتصالات ریلی با کشورهای همسایه به‌منظور اتصال کامل شبکه ریلی کشور به کریدورهای ترانزیتی منطقه
- ایجاد هماهنگی حداکثری بین بخش‌های حمل و نقل دریایی، جاده‌ای و ریلی در راستای نقش‌آفرینی شبکه ریلی کشور به‌عنوان ستون فقرات شبکه ترانزیتی و نقش سایر بخش‌های به‌عنوان منابع تغذیه‌کننده آن
- ایجاد و توسعه ائتلاف‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با راه‌آهن‌های سایر کشورها جهت اجرای اقدامات ابتکاری دو و چندجانبه همکاری‌های ترانزیتی ریل پایه
- تکمیل و توسعه اتصالات ریلی با کشورهای همسایه به‌منظور اتصال کامل شبکه ریلی کشور به کریدورهای ترانزیتی منطقه
- بهبود فرآیندها و اصلاح مقررات جهت افزایش پروازهای عبوری بین‌المللی از آسمان ایران
- توسعه و تقویت سیستم‌های ناوبری و مدیریت فضای عبوری کشور
- برقراری خطوط کشتیرانی منظم بین قطب‌های تجاری و بندری جهان با بندرها کشور
- راه‌اندازی خطوط برنامه‌ای و رقابتی رو-رو در بندرها شمالی حاشیه دریای خزر
- حمایت از استقرار شرکت‌های بزرگ و متصدیان بین‌المللی در بندرها کشور در راستای بهبود شاخص‌های عملکردی بندرها
- تبدیل بندر چابهار به مرکز ثقل نقش‌آفرینی کلیه ذینفعان بین‌المللی و منطقه‌ای در حوزه تجارت و حمل و نقل

۳.۲.۲. نگهداری و توسعه زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری حمل و نقل و لجستیک مبتنی بر

تحلیل تقاضا و میزان تأثیرگذاری بر حرکت پذیری

ایجاد راه مناسب برای روستاهای کشور

- راه‌اندازی زیرساخت‌های موردنیاز مراکز لجستیک کشور در زنجیره تولید ارزش
- افزایش تاب‌آوری شبکه راه‌ها و حمل و نقل جاده‌ای کشور در برابر حوادث غیرمترقبه
- استقرار نظام صیانت از سرمایه‌های ملی و نگهداری از زیرساخت‌ها و تسهیلات
- استقرار نظام مدیریت هوشمند نگهداری راه‌ها (PMS) و مدیریت نگهداری پل‌ها (BMS) (با تأکید بر بهره‌گیری از فناوری‌های روز و سامانه‌های اطلاعاتی نوین نظیر GIS

- تکمیل و توسعه و بهسازی و نگهداری جاده‌ای، زیرساخت‌ها و مستحقات ترانزیتی در شبکه جاده‌ای نظیر تیر پارک‌ها و مراکز لجستیک مرزی بر مبنای اولویت‌بندی اهمیت آن‌ها با رویکرد توسعه متوازن
- احداث خطوط جدید ریلی بر مبنای تحلیل تقاضا و طرح جامع حمل‌ونقل
- احداث و راه‌اندازی فرودگاه‌های جدید صرفاً با اتکا به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
- ایجاد بندرها نسل جدید در کشور (نسل سوم، چهارم و پنجم)
- ترغیب مشارکت بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی بندرها از قبیل اسکله‌ها، انبارها، محوطه‌های تخلیه و بارگیری، محوطه‌های پشتیبانی، سیلوها
- حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان در تأمین تجهیزات عملیاتی بخش حمل‌ونقل

۴.۲.۲. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

- تسریع در اجرای برنامه‌های نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای با تأکید بر بهره‌گیری از ناوگان با استانداردهای بالا
- اجرای برنامه عملیاتی حذف تدریجی سوخت‌های فسیلی مورد استفاده بخش حمل‌ونقل و جایگزین نمودن آن‌ها با انرژی‌های تجدیدپذیر، همگام با برنامه‌های جهانی کاهش گازهای گلخانه‌ای
- بهبود مستمر سازوکار پایش و تخصیص سوخت به ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای از طریق مدل‌های هوشمند تخصیص به‌تناسب پیمایش و عملکرد واقعی ناوگان
- کاهش میانگین سن ناوگان هوایی کشور تا 14 سال در شرایط وجود تحریم‌ها و 10 سال در صورت رفع تحریم‌ها و از طریق تأمین مالی
- کاهش میانگین سن لکوموتیوهای فعال در کشور
- تأمین و تولید انواع واگن‌های باری به‌منظور افزایش ظرفیت حمل‌ونقل بار از طریق ریل

۵.۲.۲. افزایش ایمنی در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل

- راه‌اندازی مرکز مستقل ایمنی و بررسی سوانح حمل‌ونقلی جمهوری اسلامی ایران
- اجرای طرح ارتقای نهاد راهبر ایمنی راه در ایران
- اجرای نقشه راه و برنامه اقدام ایمنی راه‌های کشور و کاهش تلفات جاده‌ای از 17 هزار کشته تا 12 هزار تا پایان سال 1404
- شناسایی، اولویت‌بندی و اصلاح و حذف نقاط پر تصادف در شبکه راه‌های برون‌شهری و اقدام به اصلاح نقاط پر تصادف شبکه راه‌ها
- توسعه سیستم‌های هوشمند ITS ملی

- جذب مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد در برنامه‌های فرهنگی و آموزشی ارتقاء ایمنی تردد در راه‌ها
- استقرار سامانه پایش مدیریت حریم راه‌ها و رسیدگی به حل‌وفصل تعارضات به حریم راه‌ها
- پیاده‌سازی برنامه جامع سیستماتیک "مدیریت ریسک‌های ایمنی و سوانح" در خطوط ریلی با بهره‌گیری از فناوری‌های روز جهان و بومی‌سازی آن‌ها

۶.۲.۲. ایجاد تحول ساختاری و یکپارچه‌سازی نظام حمل‌ونقل و لجستیک کشور

- استقرار نظام لجستیک و ارتقای شاخص عملکرد لجستیک (LPI) در شبکه حمل‌ونقل با تأکید بر حمایت از احداث و فعالیت مراکز لجستیک، بندرها خشک، مراکز توزیع انواع بار
- ایجاد بستر نرم‌افزاری و سخت‌افزاری لازم برای راه‌اندازی و سازمان‌دهی مراکز لجستیک منتخب
- حذف کلیه اسناد و اوراق حمل به‌صورت فیزیکی و ایجاد سیستم یکپارچه الکترونیکی
- ساماندهی حمل‌ونقل بار و محصولات نواحی روستایی با تأکید بر همسوسازی این اقدامات ساماندهی جهت کاهش هزینه‌های ناشی از حمل و واسطه‌گری‌های حمل‌ونقلی
- حمایت از راه‌اندازی و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل هوشمند بزرگ‌مقیاس و طرف سوم باهدف ایجاد بهره‌وری و شفافیت در نظام توزیع بار در کشور
- اجرای طرح جامع توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با بهره‌گیری از مزایای قوانین مناطق آزاد و ویژه با چشم‌انداز تبدیل‌شدن به قطب اول‌بار کشور و پلن‌تورم حمل‌ونقل چندوجهی
- تقویت نگرش اقتصاد مقیاس (بهینه‌سازی سه عامل کلیدی زمان/هزینه/مسافت) جهت شناسایی بارهای جاده و ریل پسند به‌تناسب حجم و مسافت و زمان مطلوب سیر آن‌ها در شبکه در راستای تعریف سازوکارها و مسیرهای حمل‌ونقل ترکیبی جاده و ریل
- افزایش سفرهای قطارهای باری برنامه‌ای و اولویت‌بندی اختصاص بارهای داخلی و بین‌المللی به آن‌ها بر اساس شاخص‌های صرفه اقتصادی و عملکردی
- بهبود تجهیزات و فرآیندهای تخلیه و بارگیری به‌ویژه در بندرها با رویکرد افزایش سهم تکمیلی و نه رقابتی، ریل در بندر نسبت به بخش جاده‌ای
- فراهم ساختن امکان فله‌بری و تخلیه و بارگیری بار فله توسط قطار در کلیه ایستگاه‌های مستقر در مراکز اصلی توزیع بار
- بازنگری و بهبود فرآیندهای بندری به‌منظور کاهش زمان توقف کالا در بندرها
- پیگیری جهت تعدیل نرخ سوخت هواپیمای باری به‌منظور تقویت خطوط کارگو ایرانی و ایجاد رونق در لجستیک کشور به‌عنوان موتور محرک تولید و صادرات

۶.۲.۳. تسهیل فرآیندها و رفع موانع کسب‌وکار با رویکرد کاربر محور

- جلب مشارکت تشکلهای و انجمن‌های صنفی حمل‌ونقلی در تصمیم‌گیری‌های حوزه حمل‌ونقل در راستای کوچک‌سازی دولت و واگذاری حداکثری امور غیر حاکمیتی به تشکلهای و انجمن‌های صنفی

- پیگیری جهت اصلاح نظام قانون مالیاتی به منظور تغییر نظام خود مالکی به شرکت مالکی در حمل و نقل جاده‌ای
- همکاری جهت تدوین پیش‌نویس قانون جدید هواپیمایی کشوری مطابق با نیازهای روز صنعت
- ایجاد فرصت‌های شغلی و کسب‌وکار در مناطق ساحلی حاشیه بندرها در راستای توسعه منطقه‌ای بر مبنای افزایش نقش آفرینی بندرها در بهبود کسب‌وکار مناطق کمتر برخوردار
- اصلاح مقررات در حمایت از کسب‌وکارهای نوپا و استارت‌آپی با تأکید بر کسب‌وکارهای مجازی و هوشمند، جهت افزایش تحرک پذیری و بهبود بهرهوری در حمل و نقل

۸.۲.۲. ارتقای سطح ارائه خدمات حمل و نقل

- ساماندهی حمل و نقل عمومی مسافر روستایی از طریق شناسایی محورهای مواصلاتی پرتردد و پر تقاضا و با تأکید بر یکپارچه‌سازی حمل و نقل عمومی روستاهای واقع در حریم شهرها با حمل و نقل عمومی شهرها و اقدامات در زمینه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی مسافر روستایی
- شناسایی نقاط مستعد احداث مجتمع‌های خدمات رفاهی بین‌راهی در راه‌های شریانی و همچنین جایگاه‌های کوچک سوخت‌رسانی در راه‌های فرعی و روستایی با تأکید بر جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
- بازمهندسی شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور جهت تقسیم‌بندی هوشمندانه آن‌ها از لحاظ عملکرد ترافیکی و سطح سرویس آن‌ها و برنامه‌ریزی جهت مدیریت هوشمندانه شبکه راه‌ها با همکاری سایر نیروها/بخش‌ها/دستگاه‌های ذی‌ربط، با تأکید بر ارتقای سطح سرویس مسیرهای مواصلاتی به مراکز مؤد/مستعد ایجاد سفر از منظر آمایش سرزمینی به‌ویژه در نواحی روستایی با ظرفیت‌های بالفعل/بالقوه
- راه‌اندازی قطارهای گردشگری (عمدتاً روز رو و با سرعت پایین مناسب اهداف گردشگری) در مسیرهای گردشگری جذاب ریلی برای مسافران ایرانی و خارجی با تأکید بر بهره‌گیری از ابنیه راه‌آهن به‌عنوان مقاصد گردشگری
- ساماندهی، تکمیل و توسعه قطارهای حومه‌ای به‌عنوان حلقه ریلی واسط میان کلان‌شهرها با سکونت‌گاه‌های کوچک‌تر در حومه و شهرهای جدید جهت افزایش نرخ بهره‌برداری و برخورداری ساکنین این نواحی از ظرفیت و خدمات ریلی
- تسریع و تسهیل در توسعه صنعت بانکرینگ
- راه‌اندازی سامانه پیشرفته مسافران هوایی (API)

۲.۲.۹. توسعه حمل و نقل یکپارچه، بهره‌ور و سبز

- به سرانجام رساندن طرح جامع حمل و نقل کشور
- به‌روزرسانی و تکمیل سامانه پایش و هشدار سیلاب در کشور
- تعیین و تدوین سند شاخص‌های کلان بهره‌وری و تهیه مدل بهره‌وری کلیه عوامل تولید در حمل و نقل مسافر و بار و شاخص‌های عمومی و اختصاصی جهت برنامه‌ریزی راهبردی و عملیاتی برای ارتقای شاخص‌های عمومی و اختصاصی بهره‌وری
- تعمیق و گسترش مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی
- بازتعریف شبکه هوایی کشور بر اساس نظام قطب و اقمار Hub and Spoke

- توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی با تأکید بر ریل و توسعه شهری حمل و نقل حومه‌ای
- ایجاد اتصال پایانه‌های برون‌شهری به پایانه‌های درون‌شهری
- اجرای طرح یکپارچگی خطوط ریلی درون‌شهری با برون‌شهری با لحاظ نمودن مشخصات فنی و ایمنی قابل قبول (مترو، حومه و راه‌آهن)
- ایجاد یکپارچگی و ارتقای سطح سرویس شبکه ریلی و جاده‌ای در مسیر کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی
- توسعه شرکت‌های قطار حومه‌ای و اجرای پروژه برای کلان‌شهرها

۱۰.۲.۲. ایجاد نظام‌های اختصاصی اجرای طرح‌های حمل و نقل

- تصویب تهیه پیوست ایمنی برای تمامی طرح‌ها
- اجرای معماری جاده در شبکه راه کشور (فازبندی شده)
- ایجاد لیست بلند سازندگان و فروشندگان و ارائه‌کنندگان خدمات مشاوره و مدیریت در سطح وزارت راه و شهرسازی
- تصویب و تهیه طرح جامع مدیریت کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل
- تهیه و به‌روزرسانی بانک‌های اطلاعاتی تولیدکننده مواد اولیه و یا ارائه خدمات حمل و نقل
- اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

۱.۱۰.۲.۲. حمل و نقل جاده‌ای

آمار نشان می‌دهد که عمده فعالیت‌های حمل و نقل در ایران بر حمل و نقل جاده‌ای متمرکز شده و این نوع حمل و نقل، بیش از ۸۷/۵ درصد از کل سهم بخش حمل و نقل را به خود اختصاص داده است.

ایران با توجه به واقع شدن در مسیر حمل و نقلی آسیا-اروپا از دیرباز از موقعیت استراتژیک ترانزیتی برخوردار بوده و عبور مسیر جاده ابریشم از ایران به عنوان یک کریدور تجاری بین چین و اروپا با نگرانی است. اهمیت موقعیت حمل و نقلی ایران است. اگرچه ساخت کشتی‌های غول‌پیکر اقیانوس‌پیما منجر به رونق حمل و نقل دریایی و افزایش حجم تجارت جهانی از طریق دریای شرق شده است، ولی به دلیل سرعت بیشتر حمل و نقل زمینی نسبت به حمل و نقل دریایی، علی‌رغم هزینه بالاتر، همچنان به‌خصوص در مورد کالاهای حساس به زمان از اولویت برخوردار است. لذا در صورت ارتقای زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری

حل و نقل جاده ای، ایران می تواند نقش پررنگ تری در ترانزیت حمل و نقل بین المللی ایفا کند. در ادامه به بررسی چالش ها و برنامه های زیر بنحش های حل و نقلی پرداخته است.

مسائل / چالش های حوزه حمل و نقل جاده ای و اقدامات متقابل

رویداد	اهم مسائل / چالش ها	رویکردها / اقدامات لازم در چهار سال آینده
1	<p>رشد سالیانه بدون وقفه تعداد طرح های عمرانی بدون پیش بینی منابع لازم و حتی اخذ مجوز های فنی مبنی بر ضرورت یا اولویت اجرای آن ها در پیوست یک قوانین بودجه سنواتی که منجر به کاهش سهم طرح های عمرانی موجود و کارایی بودجه کشور و همچنین سنواتی شدن کل پروژه های عمرانی کشور و تبعات اقتصادی، اجتماعی بعدی آن می شود</p>	<p>□ نگاه جامع و "برنامه محور" به جای "تفاضل محور" و اجرای کامل طرح جامع حمل و نقل و بختیک با هدف تحقق توسعه متوازن و مؤثر</p> <p>□ تنوع بخشی به سبد منابع اعتباری از طریق طراحی مدل های اقتصادی بهره ور برای پروژه های ضروری با هدف ایجاد شتاب حداکثری در توسعه زیر ساخت های حمل و نقلی کشور که از پایه های اصلی سکوفانی اقتصادی است.</p> <p>□ ایجاد مشوق های سرمایه گذاری داخلی و خارجی با استفاده از ظرفیت های قانونی و استفاده از ظرفیت بازار سرمایه</p> <p>□ تقویت و ترویج مهندسی ارزش و ارتقای بهره وری جهت کاهش هزینه های احداث پروژه های عمرانی</p>
2	<p>نگهداری جاده ها چنان هزینه بر شده است که مطابق مطالعات صورت گرفته و با توجه به انباشته شدن</p>	<p>□ تسهیم عادلانه هزینه بهره برداری از راه ها و کمک به توزیع عادلانه منابع عمومی کشور بین آحاد ذی حق جمعیت کشور از طریق</p>

<p>تعریف درست و کارایی؛</p> <ul style="list-style-type: none"> - نحوه استفاده از جاده‌هایی که با منابع بیت المال ساخته و نگهداری می‌شود - نحوه مصرف سوختی که یارانه آن از محل منابع عمومی متعلق به همه جمعیت کشور تأمین می‌شود - نحوه استفاده از خودروهایی که مضرات ناشی از استفاده از آن‌ها با نیمی از جمعیت بدون خودرو کشور تقسیم می‌شود. □ بازتعریف منطقی و عادلانه نحوه مشارکت بهره‌برداران اصلی از جاده‌های عمومی کشور که بیشترین استهلاک را نیز تحمل می‌کنند نظیر صاحبان بارهای عمده و سنگین به ویژه معادن و کارخانه‌ها. □ گسترش زیرساخت‌ها متناسب با ظرفیت مورد نیاز آن‌ها با هدف بهره‌وری حداکثری از منابع کشور و پررنگ‌سازی کاهش سطح ایمنی تردد در مسیرها □ وضع عوارض منطقی برای صادرات قیر به عنوان اصلی‌ترین ماده اولیه ساخت و نگهداری راه‌ها با هدف تشویق عرضه بیشتر در داخل و تعدیل قیمت سرسام آور آن □ ایجاد مشوق جهت ایجاد و توسعه خدمات رفاهی در جاده‌ها به منظور اشتغال‌زایی و ارتقای ایمنی □ پایش مستمر وضعیت کیفیت راه‌های کشور و اقدام به موقع برای 	<p>اقدامات لازم معوق که طی سال‌های گذشته به دلیل منابع محدود مالی امکان پذیر نشده، در حال حاضر برای نگهداری راه‌های موجود و ارتقای آن‌ها به سطح مطلوب نیاز به ۴۵۰۰۰ میلیارد تومان اعتبار می‌باشد. لازم به ذکر است میزان تخریب‌های جاده‌ای در صورت عدم رسیدگی و انجام اقدامات به موقع به صورت تصاعدی افزایش می‌یابد و هزینه‌های آن نیز به صورت متناسب بالایی رود</p>
---	---

<p>ترسیم آن با هدف جلوگیری از افزایش تصاعدی هزینه‌های ترسیم و نگهداری</p>		
<ul style="list-style-type: none"> □ استفاده حداکثری از ظرفیت متاخر بدیهی‌های دولت به پیمانکاران و بدیهی پیمانکاران به مراجع دولتی به ویژه بانک‌ها □ بخشودگی جرائم دیرکرد پیمانکاران فعال و تسویه مطالبات آن‌ها معادل میزان بخشودگی صورت گرفته 	<p>افزایش تورم و استفاده دولت از اسناد خزانه با سررسید چندساله و عدم قطعیت از زمان دریافت مطالبات از دولت، موجب افزایش بحام کسب قیمت‌های انجام کار و تضعیف بنیه پیمانکاران و مشاوران راه‌سازی شده است</p>	3
<ul style="list-style-type: none"> □ نوسازی ناوگان حمل و نقل با مشارکت با کارخانه‌ها داخلی و بین‌المللی و تأمین منابع لازم از طریق تسهیلات ارزان قیمت و مشارکت سایر ذینفعان از جمله شرکت‌های بیمه و شرکت‌های حمل و نقلی (با اولویت ۴۷۰۰۰ دستگاه کامیون با سن بیش از ۴ سال و ۱۳۰۰۰ دستگاه مینی‌بوس با سن بیش از ۲ سال). □ ترویج مدیریت بختیک و توسعه روش‌های نرم افزاری به منظور به حداقل رساندن حمل و نقل مضاعف و یکسره. □ تداوم روند بیمه سلامت و تکمیلی مطلوب برای همه اعضای خانواده رانندگان جدید □ ارتقای منابع انسانی و کوچک و چابک سازی بخش کارفرمایی حمل و نقل 	<p>از ۳۵۰ هزار کامیون دارای کارت هوشمند رانندگی، بیش از ۵۵ هزار کامیون بالای ۴۰ سال سن در جاده‌ها کشور تردد می‌کنند که افزایش مصرف سوخت و کاهش سطح ایمنی را در پی دارد، این در حالی است که مشکلات اقتصادی کشور و همین‌طور تحریم‌ها و ممنوعیت واردات خود و باعث افزایش سرمایه‌آور قیمت انواع کامیون شده است، به نحوی که امکان تأمین منابع مالی برای نوسازی آن‌ها بسیار مشکل می‌باشد</p>	4
<ul style="list-style-type: none"> □ ارتقای زیرساخت‌های مرزی و ترانزیتی با مشارکت کلید 	<p>کاهش میزان ترانزیت جاده‌ای کشور در سال‌های</p>	5

اخیر به دلایل مختلف از جمله تحریم های ظالمانه و بیماری همه گیر کرونا	ذیقان ترانزیت کالا از کشور <input type="checkbox"/> انعقاد تفاهم نامه های بین المللی برای ایجاد ترانزیت پایدار
--	---

۲.۱۰.۲.۲ حمل و نقل ریلی

حمل و نقل ریلی به دلیل مصرف سوخت کمتر و ایمنی بالاتر، همواره مورد توجه کاشگران حمل و نقل می باشد و در سال های اخیر مورد توجه مدیران، بخش حمل و نقل قرار گرفته است. نکته مهم آن است که به دلیل وسعت کشور، حمل و نقل مسافری ریلی در مسافت های طولانی کمتر مورد پسند مردم قرار می گیرد و سفر با وسیله نقلیه شخصی به دلیل تناسب فرهنگی و توجیه اقتصادی و بهره مندی بیشتر مسافران از خط بصری بیشتر مورد توجه خانواده ایرانی است. موضوع قابل توجه در این زمینه راهبرد کلی کشور در خصوص توسعه شبکه ریلی برای حل حداکثری بار از طریق شبکه مذکور می باشد.

مسائل / چالش های حوزه حمل و نقل ریلی و اقدامات متقابل

رویدف	اهم مسائل / چالش ها	رویکرد ها / اقدامات لازم در چهار سال آینده
1	سهم اندک حمل و نقل ریلی کالا از کل حمل و نقل با توجه به کامل نبودن شبکه حمل و نقل ریلی در سراسر کشور و هزینه بالای احداث خطوط ریلی و از طرفی قیمت غیر رقابتی سوخت جاده ای و ریلی	<input type="checkbox"/> تعدیل هوشمند قیمت حامل های انرژی فسیلی با رویکرد تقویت بنیه اقتصادی اقشار کم برخوردار از منافع یارانه موجود آن که از توزیع عادلانه ای برخوردار نیست <input type="checkbox"/> کاربرد حمل و نقل ریلی معطوف به حمل کالا در مسیر های طولانی و حمل مسافر در مسافت های کوتاه <input type="checkbox"/> تنظیم کرمی و مقررات گذاری برای استفاده بهینه از شبکه حمل و نقل ریلی با وضع تکلیف حمل بار های با مسافت

<p>طولانی (به عنوان مثال بیش از ۷۰۰ کیلومتر) از طریق ریل</p> <ul style="list-style-type: none"> □ استقرار و استفاده از فناوری های روز حل و نقل ریلی □ توسعه و نوسازی ناوگان مسافری و راه اندازی قطارهای کردشکری در مسیرهای دارای خط بصری (مانند مسیر کرمسار- شیرگاه) با هدف درآمدزایی و تأمین برخی از کسری منابع مورد نیاز و همچنین محدودروانی جامعه □ مدل سازی تعرفه پویا حمل و نقل ریلی جهت کسب پایداری مالی، افزایش سهم و جذابیت سرمایه گذاری 		
<ul style="list-style-type: none"> □ کسترش شبکه ریلی کشور و اتصال فوری چشمه های عمده بار ریل پسند به شبکه ریلی □ تسریع در احداث خطوط دوم برای مسیرهای استراتژیک به ویژه باقی - سرخس، باقی زرین شهر، تهران تبریز و ... □ اولویت بندی توسعه خطوط آنتنی در راستای دسترس بهتری بهتر مراکز عمده بار به شبکه ریلی 	<p>عدم اتصال مراکز عمده بار به شبکه ریلی</p>	<p>2</p>
<ul style="list-style-type: none"> □ ارتقای بهره وری در بهره برداری از شبکه ریلی با استفاده حد اکثری از ظرفیت خطوط ریلی موجود از جمله ترک بندی و بسازی شبکه موجود □ تمرکز بیشتر بر اولویت رفع کلوگاه ها ظرفیتی از طریق توسعه خطوط دوم 	<p>زمان بر بودن حمل و نقل ریلی مخصوصاً برای حمل کالا به دلیل عدم کامل بودن شبکه و همچنین ظرفیت نامافی آن در کلوگاه ها</p>	<p>3</p>

<ul style="list-style-type: none"> □ استقرار و استفاده از فناوری های روز حمل و نقل ریلی از جمله برقی کردن خطوط دارای تقاضای زیاد مانند تهران - مشهد □ برنامه ریزی کاهش توقفات ایستگاه های مرز بین نواحی با حذف اقدامات زائد در کارگروه بهر هوری مرتبط □ استفاده بهینه از صندوق توسعه حمل و نقل عمومی 		
<ul style="list-style-type: none"> □ استفاده حداکثری از ظرفیت تولید داخل و فعال نمودن کارخانه ها موجود □ تأمین هزینه های نو سازی از طریق سود آور کردن شبکه حمل و نقل ریلی (باج کار بستن راهکارهای مورد اشاره در بند های ۱ و ۲ فوق) و ایجاد رقابت بین بخش خصوصی برای استفاده از ناوگان و لکوموتیو مناسب تر 	<p>فرسودگی ناوگان مسافری و کمبود لکوموتیو</p>	4
<ul style="list-style-type: none"> □ تکمیل و ایجاد یکپارچگی بین حمل و نقل ریلی با سایر شیوه های حمل و نقل از طریق ایجاد مراکز جستیک، بندرها خشک، اسکله های روروو... 	<p>عدم یکپارچگی کامل حمل و نقل ریلی با حمل و نقل جاده ای و بندرها</p>	5

۳.۱.۲.۲. حمل و نقل هوایی

به دلیل مرکزیت جغرافیایی کشور در منطقه و رشد سریع حمل و نقل هوایی در سال های اخیر، افزایش سهم کشور از این نوع حمل و نقل دست یافتنی می باشد و در صورت تکمیل فرودگاه امام خمینی (ره) و ایجاد تسهیلات برای مسافران با کاهش زمان سفر و ایجاد مسیری ارزان تر، این فرودگاه می تواند به عنوان رقیب فرودگاه های دبی و ترکیه در ترانزیت مسافر مطرح گردد. همچنین با ارتقای فنی تجهیزات راداری و ناوبری و تعریف کردورهای هوایی کوتاه تر تعداد پروازهای عبوری از فراه فضای کشور افزایش خواهد یافت که این موضوع علاوه بر ایجاد درآمد برای کشور می تواند باعث ایجاد امنیت بیشتر برای کشور نیز گردد.

البته علاوه بر ایجاد زیرساخت های فرودگاهی، نوسازی ناوگان هوایی فرسوده کشور پس از بیش از چهار دهه تحریم از مهم ترین نیازهای حمل و نقل هوایی می باشد. به دلایل مختلف تعداد تقاضای سفر هوایی در یک دهه اخیر افزایش قابل توجهی یافته است. لذا با توسعه و نوسازی ناوگان هوایی تعداد مسافران هوایی داخلی بیش از قبل افزایش خواهد یافت و سهم ناوگان داخلی از جابجایی مسافران پروازهای خارجی نیز متناسب با آن افزایش می یابد که این موضوع باعث افزایش درآمدزایی و کاهش خروج ارز از کشور خواهد شد.

مسائل / چالش های حوزه حمل و نقل هوایی و اقدامات متقابل

ردیف	اهم مسائل / چالش ها	رویکردها / اقدامات لازم در چهار سال آینده
1	ساماندهی صندوق بازنگشتی ها	<input type="checkbox"/> کمک به فمند موقت به صندوق در چارچوب سیاست های کلی نظام در قبال ساماندهی چالش صندوق های بازنگشتی <input type="checkbox"/> تعیین تکلیف هرچه سریع تر صندوق از طریق مولد کردن دارایی های صندوق و واگذاری آن به بخش غیردولتی
2	ایجاد ترکیب بهینه ناوگان هوایی	<input type="checkbox"/> تلاش برای دور زدن تحریم ها و جوان سازی ناوگان موجود با تأمین منابع لازم <input type="checkbox"/> برنامه ریزی دقیق برای تهیه به فمند و اولویت بندی شده

<p>فهرست ناوگان مورد نیاز و استفاده از تجربه گذشته که می‌شود با هزینه سه فروند هواپیمای نو خریداری شده یا فروند هواپیمای دست دوم جوان خریداری نمود و شبکه حمل و نقل هوایی را رونق داد</p> <p><input type="checkbox"/> تسهیل در مجوزهای پروازی با هدف تقویت شبکه پروازی کشور</p>		
<p><input type="checkbox"/> برنامه ریزی برای استفاده بهینه از ناوگان توسعه یافته با هدف گسترش پروازهای</p>	<p>پرداخت سالانه حدود ۴ میلیارد دلار هزینه بلیط به شرکت های هواپیمایی خارجی به دلیل در دسترس نبودن هواپیمای داخلی</p>	3
<p><input type="checkbox"/> تهیه طرح تجاری مناسب به منظور جلب سرمایه گذار برای تأمین و بهره برداری از این پروژه بزرگ ملی</p>	<p>تأمین هزینه سنگین توسعه ضروری فاز دوم پایانه مسافری و ملحقات آن در فرودگاه بین المللی امام خمینی</p>	4
<p><input type="checkbox"/> ایجاد هاب بزرگ منطقه ای و توسعه ناوگان هوایی برای به دست آوردن سهم مطلوب از بازار ترانزیت هوایی کشور</p> <p><input type="checkbox"/> برنامه ریزی عملیاتی برای افزایش سهم ایران از پروازهای عبوری از طریق تنظیم کرسی منصف معطوف به تحقق هدف حداکثری</p> <p><input type="checkbox"/> وضع تعرفه رقابتی و مذاکره با ایرلاینهای بزرگ تردد برای جذب حداکثری مسافر عبور از فضای ایران</p> <p><input type="checkbox"/> هماهنگی بخش نظامی و غیر نظامی برای ایجاد مدیریت یک صدا و</p>	<p>کاهش سهم درآمد صنعت هوایی کشور از بازار ترانزیت و منافع پروازهای عبوری</p>	

<p style="text-align: center;">بهینه‌فذهای کشور</p> <p><input type="checkbox"/> تغییر و بازنگری ساختار فذهای کشور- بازطراحی ساختار فذهای کشور</p> <p style="text-align: center;">کشور</p> <p><input type="checkbox"/> خرید تجهیزات راداری و ارتباطی</p> <p><input type="checkbox"/> خرید نرم افزارهای اتوماسیون مدیریت ترافیک هوایی، مدیریت جریان ترافیک و مدیریت فضا</p> <p><input type="checkbox"/> بازاریابی در خصوص جذب پروازهای عبوری</p> <p><input type="checkbox"/> مذاکرات بین المللی با کشورهای همسایه، انجمن شرکت‌های هواسیایی؛ ایگائو و شرکت‌های هواسیایی در خصوص استفاده از فذهای هوایی</p>	
---	--

۴.۱۰.۲.۲. حمل و نقل دریایی

سالانه حدود ۹ میلیارد تن کالا از طریق حمل و نقل دریایی جابجایی شود و ۹۰٪ تجارت جهانی توسط این شیوه حمل و نقل انجام می‌شود. اصولاً وجود بندر پیشرفته در هر کشور بر خوردار از دریا نشان از توسعه یا فکلی اقتصادی آن کشور دارد. به دلیل رشد حمل و نقل دریایی و موقعیت مناسب ایران در اتصال به دریا در شمال و جنوب، ارتقای ظرفیت و کارآمدن بندرها برای رقابت با بندرهای رقیب از اهمیت بالایی برخوردار است و در میان بندرها جنوبی ارتقای بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور به دلیل هم‌جواری با بندر گوادر پاکستان و دسترسی به اقیانوس هند و نقش آن در ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه، روسیه و هندو؛ همچنین ارتقای امنیت و توسعه شرق کشور از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است، البته توسعه و تجهیز ناوگان دریایی نیز به دلیل ایجاد ظرفیت برای حمل کالا و درآمدزایی از مواردی است که باید مد نظر قرار گیرد.

مسائل اجلاس های حوزه حمل و نقل دریایی و اقدامات متقابل

رویکردها / اقدامات لازم در چهار سال آینده	اهم مسائل اجلاس ها	رویداد
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> سوق دادن بندرها به سوی بندرها نسل سوم و ارتقای سطح دسترسی به پس کرانه های مناسب حمل همچون جاده و ریل و ناوگان حمل و نقل به منظور جذب مشتریان بیشتر <input type="checkbox"/> حمایت از سرمایه گذاری در پس کرانه ها به منظور ایجاد پایانه های مرزی و کریدور های ترانزیتی <input type="checkbox"/> مدیریت یکپارچه پایانه های مرزی و کریدور های ترانزیتی در پس کرانه ها در قالب معاهدات چندجانبه <input type="checkbox"/> تکمیل و ایجاد یکپارچگی با سایر شیوه های حمل و نقل از طریق ایجاد اسکله های رورود... <input type="checkbox"/> افزایش کیفیت ارائه خدمات از طریق بهبود فرایندهای عملیاتی و تعرفه گذاری منطقی بر اساس رویکرد بازار <input type="checkbox"/> افزایش ظرفیت حمل و نقل دریایی بار و مسافر از طریق توسعه و تجهیز پایانه های مسافری و حمایت و پشتیبانی از تأمین شناور های مناسب به ویژه با تمهید استانداردهای مناسب ایمنی و اعطای تسهیلات مالی از محل وجوه اداره شده <input type="checkbox"/> افزایش ایمنی حمل و نقل دریایی بار و مسافر <input type="checkbox"/> افزایش کیفیت حمل و نقل دریایی بار و مسافر <input type="checkbox"/> هدایت نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی کشور با نگاه ویژه به ناوگان سنتی ساحل نشینان 	<p>کاهش حجم عملیات ناشی از شرایط تحریمی و کاهش درآمدهای عملیاتی</p> <p>ضرورت افزایش سهم بندرها جنوبی از سبد بار و فعالیت بندری در خلیج فارس و دریای عمان و همچنین افزایش سهم بندرها شمالی</p>	<p>1</p> <p>2</p>

<p>□ ایجاد تقسیم وظیفه ملی برای توسعه سواحل مکران</p> <p>□ تکمیل طرح های توسعه بندرها متناسب با ظرفیت های صادرات و ترانزیت</p> <p>□ ارتقای جایگاه فنی و تخصصی دریاوردی ایران و بهبود خدمات دریایی</p> <p>□ افزایش ظرفیت های حمل و نقل ترکیبی و جذب بارهای ترانزیت</p> <p>□ بهبود مدیریت بندرها کوچک در مناطق محروم با توانمندسازی و توسعه مشارکت محلی</p> <p>□ کمک به توسعه بانکرینگ و صادرات خرد در محدوده خلیج فارس و دریای عمان</p> <p>□ نوسازی ناوگان و توسعه حمل و نقل مسافر و گردشگری دریایی</p> <p>□ تکمیل طرح های توسعه بندرهای چند منظوره مردمی</p>	
--	--

۵.۱۰.۲.۲. هواشناسی

سازمان هواشناسی کشور دارای ۳۱ اداره کل هواشناسی در استان های مختلف کشور و پژوهشگاهی بامسئولیت (اقلیم شناسی مشهد، هواشناسی و علوم جو تهران و آب در ایلام) است. همچنین مرکز آموزش منطقه ای هواشناسی تهران (RTC) طی تفاهم نامه ای بین این سازمان و سازمان جهانی هواشناسی مشغول ارائه آموزش های بین المللی و منطقه ای می باشد.

مسائل / چالش های حوزه هواشناسی و اقدامات متقابل

ردیف	اهم مسائل / چالش ها	رویکرد ها / اقدامات لازم در چهار سال آینده
1	روند روبه افزایش بحران ها و مخاطرات جوی (به دلیل تغییرات اقلیمی، خشک سالی، سیل، طوفان، سرمازدگی، آلودگی هوا)	<input type="checkbox"/> اخذ تأییدیه های لازم هواشناختی و اقلیم شناسی از سازمان هواشناسی کشور در اجرای طرح ها و پروژه های توسعه ای به منظور رعایت اصل سازگاری با اقلیم
2	عدم تکمیل شبکه پایش و جمع آوری داده و اطلاعات هواشناسی	<input type="checkbox"/> تقویت اعتبارات سازمان با توجه به وظایف حاکمیتی و غیرتفاحی آن <input type="checkbox"/> کمک به تکمیل شبکه پایش و جمع آوری داده و اطلاعات هواشناسی از محل واقعی کردن تعرفه های هواشناسی
3	عدم تکمیل سامانه جامع اطلاع رسانی و هشدار سریع بحران ها و مخاطرات جوی	<input type="checkbox"/> تکمیل فوری سامانه جامع اطلاع رسانی و هشدار سریع بحران ها و مخاطرات جوی از محل منابع مدیریت بحران
4	عدم تکمیل شبکه سامانه های راداری هواشناسی کشور	<input type="checkbox"/> تشویق و تقویت شرکت های دانش بنیان و پیش رو به منظور تولید

بخش سوم: اقدامات کلیدی مانع زدایی و تحول ساختاری ستادی

۳.۱. اصلاح، تقویت و ارتقا زیرساخت‌های نرم‌افزاری

- بهبود ساختار مدیریت بحران با تکیه بر راه‌اندازی سامانه‌های تخصصی و اجرای قانون مربوطه
- تدوین و تکمیل برنامه‌های مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها و شرکت‌ها با نگاه توسعه پایدار
- تعمیق بهره‌گیری از سامانه‌های مرتبط با قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در تعامل حداکثری با سازمان‌ها/نهادهای/بخش‌ها و دستگاه‌های ذی‌ربط کشور
- تقویت نظام پیدایش و پالایش پروژه‌های عمرانی بر اساس ملاحظات پدافند غیرعامل
- استقرار سامانه مدیریت دارایی‌ها در زیر بخش‌های ایمنی، نگهداری، عملیات، ساخت و توسعه
- مدیریت دارایی‌های فیزیکی و حمایت از طرح‌های مدیریت دارایی با رویکرد ایجاد ارزش افزوده و کاهش هزینه‌ها
- پیگیری صدور تصویب‌نامه تهاثر دارایی‌های دولت با هدف کمک به تسریع در تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی در حوزه راه و شهرسازی
- پیگیری اصلاح الگوی مصرف انرژی (ساختمان سبز) و برنامه‌های عملیاتی مصرف انرژی در ساختمان
- کاهش هزینه ساخت و افزایش عمر مفید با استفاده از فناوری‌های نوین
- بازنگری در مقررات ساخت‌وساز (مبحث 19) و ساختمان هوشمند
- تشکیل بانک اطلاعاتی سمن‌های فعال در حوزه‌های مرتبط به شهر/ اقصای اجتماعی آسیب‌پذیر و توسعه شبکه همکاری با این نهادها

۳.۲. توسعه و ترویج فناوری

- ایجاد ستاد هوشمند سازی و ساختار پشتیبان
- ایجاد نهاد تنظیم مقررات و مانع زدایی برای ترویج فناوری (هم پیوندی بین دستگاهی)

- ایجاد اپراتورهای هوشمند در کنار اپراتورهای سنتی: میکرو ترانزیت، MAAS، اقتصاد مشارکتی و لجستیک هوشمند
- یکپارچه کردن سیستم‌های آماری و اطلاعاتی به‌منظور دسترسی بر خط به اطلاعات و آمار
- ایجاد و راه‌اندازی پنجره واحد الکترونیکی صدور مجوزها و ارائه خدمات
- ایجاد دسترسی به داده‌های تخصصی برای توسعه کسب‌وکارهای نوپا و ایجاد شفافیت
- الزام‌آور کردن پیوست فناوری/محیط زیستی در طرح‌های زیربنایی
- ایجاد پهنه‌های هوشمند در کلیه پایانه‌های کشور
- تدوین مقررات ایجاد شهرهای هوشمند
- تدوین و اصلاح مقررات در حوزه ساختمان هوشمند
- راه‌اندازی مراکز نوآوری دیجیتال حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی

۳.۳. بهینه‌سازی فرایندها، ساختار اداری و منابع انسانی

- اصلاح ساختار وزارت متبوع و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه
- جانشین پروری و تربیت مدیران جدید (توسعه رهبری سازمان)
- افزایش نقش زنان در نظام تصمیم‌گیری
- ارتقای نظام شایسته‌سالاری و تقویت کانون‌های ارزیابی کارکنان
- توسعه پایدار منابع انسانی و بازنویسی نقش منابع انسانی
- تغییر در ساختار سنی منابع انسانی، بهره‌گیری از جوانان متخصص و متعهد و ارتقای نظام‌های جذب و نگهداشت منابع انسانی
- قابلیت‌سازی مدیریت منابع انسانی به‌عنوان سیاست‌گذار و فعال‌سازی او فراتر از نقش‌های اداری
- استانداردهای نظام‌های مدیریت منابع انسانی در بدنه
- برون‌سپاری فعالیت‌ها تصدی‌گری مدیریت منابع انسانی
- اجرای مدل‌های نوین مدیریت بر مبنای استعداد و شایستگی در کلیه واحدهای ستادی و اجرایی

و من ... التوفیق