

بسم الله الرحمن الرحيم

والعصر. ان الانسان لفي خسر. الا الذين آمنوا و عملوا الصالحات و تواصوا بالحق و تواصوا بالصبر.

براستی تمام زندگی ایمان و عمل صالح، توصیه به حق و پایداری در راه آن است.

خدمت تمام حاضران گرامی، همکاران عزیز، اصحاب حرفه‌های حمل و نقلی، مسکن و شهرسازی و طراحی و ساخت‌وساز شهری و عمرانی، خبرنگاران تیزبین و جناب جهانگیری و جناب اسلامی سلام عرض می‌کنم.

در این مراسم رسمی و تشریفاتی معارفه و اما تودیع هیچ قصد صحبت طولانی و یا ارائه گزارش از پنج سال گذشته ندارم. آنچه انجام شد و ثمر داد محصول زحمات تمام همکاران در سراسر ایران بود. بنابراین، اگر افتخاری وجود دارد متعلق به آنان است. لیکن، راهبری وزارت‌خانه بر عهده‌ی من بوده‌است و مسؤلیت اقدام‌های صورت‌گرفته را می‌پذیرم. امید که شما گواهی نیک دهید تا بتوانم در پیشگاه خدای تعالی، ملت شریف ایران و شما همکاران گرامی از این بابت که بهترین سعی خودم را انجام دادم روسفید باشم. البته همه‌ی آنچه انجام شد قابل نقد هستند و با کاستی روبرو می‌باشند

در این جلسه به دو موضوع به‌طور کوتاه خواهیم پرداخت: یکی نگاهم به دغدغه‌ی حکمرانی در ایران و دیگری توضیح در باره چند ابهام که در رسانه و ضدرسانه به‌ویژه پس از ترک وزارت‌خانه مطرح شد می‌باشد. در مورد اول، نکته‌ی کانونی توجه من به رابطه‌ی حکمرانی و مساله‌ی ایران است. درک من این است که مشخصاً پس از وقایع مرداد ۳۲ هم‌چنان مفهوم ایران در ایران غریب است و هنوز مساله‌ی ایران به عنوان یک موضوع در کانون سیاست و عمل در نهاد حکمرانی قرار نگرفته‌است. منظور من از ایران، یک تمدن و حوزه‌ی تمدنی، یک نظام معرفتی که در تجربه تاریخی یک ملت متکثر در یک حوزه‌ی سرزمینی گسترده قوام یافته، یک فرهنگ فرادولت-ملت، یک تاریخ به‌هم پیوسته که در تحول روزگار دچار گسست غیر قابل جبران نشده، یک ملت که نماد وحدت در کثرت و کثرت در وحدت است، یک سرزمین فراخ که پل فیروزه‌ی جهان است، یک هویت مبتنی بر ایمان به غیب و خرد حقیقت‌بین و واقع‌نگر که بر موانع زیستی و حوادث ساختمانی بشر غلبه می‌کند و راه چاره می‌یابد و یک شبکه‌ی فرهنگی، دانشی، اجتماعی، تجاری ملی، تمدنی و فراملی است.

ایران عزیز در روزگار معاصر و در رویارویی با جریان تجدد با دو چالش و عارضه‌ی بنیادین کاستی در زیست‌پذیری و حرکت روبرو شده‌است. منظور از زیست‌پذیری و حرکت بهره‌برداری درست و سالم از منابع زیستی مادی و معنوی بدون تخریب و یا آلوده‌سازی ولی همراه با پالایش و فرآوری آنها و سودبردن از دانش و فناوری‌های جهان مدرن از رهگذر توسعه‌ی شبکه‌های حرکتی مادی و اجتماعی است. شبکه‌ها دامنه‌ی گسترده‌ای از شبکه‌های زیرساختی و یا مجازی در زندگی روزانه مردمان را شامل می‌شوند. برای غلبه بر این دو عارضه، نیاز به توجه به جنبه‌های عینی رشد و توسعه از طریق اجرای پروژه‌های زیرساختی حمل‌ونقلی، لجستیکی، شهری و جز آن داریم. لیکن، بی‌توجهی به جنبه‌های ذهنی و معنوی و تکیه صرف بر تکنیک که روح مادی‌گرایانه‌ی زمانه‌است و شوربختانه

صورتِ مارکسیستی آن به نام دین تبلیغ می‌شود راهزن است. تمام تلاش من در این دوره در این وزارت‌خانه‌ی پروژه‌محور این بود که مفهوم انسان‌محوری؛ آن‌هم انسانِ ایرانی مؤمن به غیب و متمدن عضو سازمان مدنی بر مبنای پذیرش حقوق اساسی شهروندی و حاکمیت قانون را برکشم. از این رو برای من توجه حکمرانی به جنبه‌های ذهنی چون حس تعلق هویتی به فرهنگ و تمدن ایران‌شهری، عمل بر اساس نظام معرفتی انباشته شده در تاریخ این سرزمین تحت عنوان حکمت ایرانی، ایجاد همبستگی اجتماعی و حضور فعال و سرافرازانه در شبکه‌های اجتماعی، تجاری، فرهنگی و سیاسی در گستره حوزه‌ی تمدنی ایران، منطقه و جهان، حفظ وحدت ملی و یک‌پارچگی سرزمینی با اتکا بر قدرت نرم بسیار مهم بود و هست.

توسعه از این دیدگاه به مفهوم اجرای پروژه‌های بزرگ، متعدد ولی بی‌حاصل که دریاچه‌ها و تالاب‌ها را بخشکاند و در نتیجه‌ی گرد و غبار و آلودگی هوا نفس‌ها را تنگ کند و انسان‌ها را کالاهایی بپندارد که برای اسکان نیاز به جعبه‌هایی برای استقرار و نگهداری هستند نیست. بلکه توسعه به مفهوم ادراک عدالت، امکان دسترسی آزادانه و برابر به فرصت‌ها، حاکمیت قانون، حس وجود سلامت و نبود فساد، امکان رقابت منصفانه برای کسب منفعت شخصی از سوی شهروندان و ایجاد ثروت عمومی برای یک ملت، حوزه‌تمدنی و حتی جهان است. البته به عنوان عضوی از دولت از عدم کفایت آنچه در جریان بود ناخشنود بودم. لذا، تصمیم به کناره‌گیری از آن گرفتم. امیدوارم که شاهد اتفاق‌ها بهتری در آینده باشیم.

و اما در باره ابهامی که در پایان کار با تبلیغ بسیار گسترده‌ی ضدّ رسانه بر فعالیت‌های وزارت‌خانه سایه افکند نیز چند جمله‌ای بگویم. حضرات چنان تبلیغ کردند که گویی در پایان ۶۲ ماه کار، وزارت راه‌وشهرسازی فاقد هرگونه دستاوردی است و تمام مدیران در این مدت به مرخصی و خوش‌گذرانی رفته بوده‌اند. من در ادامه به برخی آمارها اشاره خواهم کرد. و قدری بیشتر در باره بخش مسکن مطالبی را به‌سمع و نظر شما خواهم رساند. البته آقای مهندس امینی گزارشی آماری از اقدام‌های صورت‌گرفته تهیه کرده‌اند که تحویل آقای اسلامی می‌دهم و البته انتشار عمومی خواهم داد. شخصا به جهت تعهدی که به مردم دارم، گزارشی تحلیلی از رویکردهای بنیادین در این دوره تهیه خواهم کرد و به ملت عزیز ایران گزارش خواهم داد. هم‌چنان که مقدمه آن را انتشار داده‌ام.

بخش مسکن بخشی است که دچار بزرگترین عدم تعادل‌ها در دوره‌ی پیش از تصدی اینجانب شده‌بود. نشانه‌ی این عدم تعادل را در ۲،۵ میلیون واحد مسکونی خالی در آمارگیری سال ۱۳۹۵، ۲،۲ میلیون خانه‌ی دوم تفریحی، ۱۹ میلیون بدمسکن شهری و قطبی شدن شدید شهرها به بالاشهر و پایین‌شهر، اختلاف طبقاتی و تفاوت قیمت بیش از ده‌برابری بین مناطق بالادست و پایین‌دست شهر اشاره کرد. بازار مسکن علیرغم تمام سادگی فناوری آن و پراکنده و تقسیم‌شده بودن سرمایه‌گذاری در آن برای اولین بار در تاریخ ایران با اجرای طرح مسکن مهر به‌طور مستقیم به‌صورت بسیار گسترده‌ای از سوی دولت مورد مداخله قرار گرفته بود. شوربختانه که این مداخله تبدیل به فضیلت شده‌بود و هنوز ضدّ رسانه آن را با تامین مالی از سوی دولت تبلیغ می‌کند. هزینه این مداخله برابر با افزایش یک‌چهارم به کل پایه پولی کشور و رشد بسیار بالای تورم بود.

سایه‌ی سنگین سوداگری ساختمانی در کنار شهرفروشی در شهرها و هم‌چنین ضعف تجهیز منابع مالی برای ساخت و خرید، دسترسی مردم به مسکن مصرفی شخصی به ویژه برای خانه‌اولی‌ها را با مشکل جدی مواجه ساخته بود. برای ساماندهی کلی این بازار و خارج‌سازی سوداگری تا حد ممکن از آن به چند دسته سیاست روی آوردیم. یکم: توقف توسعه طرح مسکن مهر و تکمیل واحدهای تعهد شده با حداکثر توسل به منابع عمومی و ادامه برداشت از منابع بانک مرکزی، دوم: اتکا به سیاست پس‌انداز و سایر روش‌های تامین مالی مسکن و فعال‌سازی انواع ابزارهای مالی و پولی، هم به منظور تجهیز کلان منابع مالی بخش مسکن و هم به منظور کمک به برنامه‌ریزی اقتصاد خانوار، هم‌چون انتشار اوراق رهنی و تشکیل صندوق‌های سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان که هر دو به‌طور محدود اجرا شدند سوم: افزایش قدرت خرید متقاضیان مسکن به‌ویژه خانه‌اولی‌ها و باز به‌ویژه در بافت‌های ناکارآمد شهری شامل بافت‌های فرسوده و اسکان غیررسمی، چهارم: تبدیل بانک مسکن به یک بانک توسعه‌ای به منظور مداخله مؤثر مالی بانک در بازار به منظور جبران دوره‌های رکود و رونق سوداگرانه و تورم بخشی، پنجم: اتخاذ سیاست انضباط شهری از طریق جلوگیری از شهرفروشی در حدی که قانون اجازه می‌داد، ششم اجرای سیاست بازآفرینی شهری محله‌محور به منظور ارتقای کیفیت مسکن ۱۹ میلیون نفر بدمسکن شهری بر مبنای مشارکت حداکثری ساکنان، امکان تداوم سکونتشان در همان محل و به بیرون و حاشیه پرتاب نکردن آنان، هفتم: اتخاذ سیاست توسعه‌ی نسل سوم شهرهای جدید مبتنی بر عدم توسعه‌ی شهرهای خوابگاهی و توجه هم‌زمان به محل اشتغال و مسکن ساکنان، هشتم: شهرسازی ریل‌پایه و متکی بر حمل‌ونقل عمومی به منظور ارتقای کیفیت زندگی در درون کلان‌شهرها و امکان استفاده بهینه از ظرفیت زندگی در حومه با کیفیت برتر، نهم، تبعیض مثبت به نفع شهرهای میانی و کوچک در برابر شهرهای بزرگ به منظور تامین عدالت جغرافیایی، کاهش شدت تمرکز و بهبود نحوه توزیع جمعیت در سرزمین، دهم، ادامه سیاست بهسازی مسکن روستایی و یازدهم: اجرای سیاست مسکن اجتماعی توسط سازمان‌های مسؤول در حوزه رفاه اجتماعی چون سازمان بهزیستی، سازمان تامین اجتماعی، کمیته‌ی امداد امام(ره) و هم‌چنین حمایت از نهادها و مؤسسه‌های خیریه چون بنیاد مسکن بدون مداخله اجرایی دولت در ساخت‌وساز و صرفاً بر اساس پشتیبانی دولت از آنها در قالب تامین زمین در جایی که زمین دولتی وجود داشته باشد. هم‌چنین، وضع مقررات و یا ارائه‌ی کمک‌های مالی به نهادهای حمایتی. همه‌ی این سیاست‌ها با تکیه بر معیارهای ایران شهری و توجه به جنبه‌های فرهنگی، مشارکت اجتماعی، معماری و ارتقای کیفیت زیست شهری طراحی و پی گرفته می‌شد که به منظور به‌درازا نکشیدن بحث از ذکر جزئیات آنها خودداری می‌کنم.

برای اجرای این سیاست‌ها اولین پیشنهادی که عرضه کردم این بود که اکنون که اعتبارات مسکن مهر اثرهای تخریبی تورمی خود را بر اقتصاد کلان گذاشته‌است، دولت موافقت کند تا کل این اعتبار به بدهی دولت منظور گردد و معادل آن به عنوان افزایش سرمایه‌ی بانک مسکن درآمد. تا هم‌زمان بانک مسکن تبدیل به یک توسعه‌ای گردد و بتواند برای جبران چرخه‌ی رکود و تورم با توجه به این افزایش سرمایه تجهیز مالی جدی و مداخله مؤثر کند و هم با توجه به تنگنای بانکی که قدرت تسهیلات‌دهی بانک‌ها با چالش جدی مواجه شده و سهم تسهیلات غیر جاری در تمام بانک‌ها افزایش یافته، به کمک نظام بانکی بشتابد. در شرایط تنگنای بانکی،

وجود یک بانک سالم و بزرگ برای اصلاح و بازسازی ساختاری بانک‌ها و اجرای طرح جامع حل‌وفصل بانک‌های مواجه با کسری ضروری است. همان زمان استدلال کردم که با توجه به تورم موجود در نهایت، عدم اجرای این پیشنهاد صرفاً موجب اتلاف این منابع می‌شود و در عمل ارزش اقساط بازگشتی نسبت به قدرت خرید اولیه آن بسیار ناچیز خواهد بود. لذا، در پایان، بازنده اصلی خزانه خواهد بود. شوربختانه، درک درستی در باره این موضوع در ستاد اقتصادی دولت نبود و با پاسخ شگفتی روبرو شدم که توافق با این پیشنهاد منجر به بدآموزی می‌شود. لیکن، من هیچ‌گاه نفهمیدم بدآموزی کی!

۵۶٪ ساخت مسکن مهر، ۵۰٪ تاسیسات زیربنایی و بیش از ۸۰٪ تاسیسات روبنایی پروژه‌های آن را علیرغم کم‌توجهی دولت با پی‌گیری و سماجت تمام به پایان رساندم. حجم کار انجام شده در این دولت بیش از یک‌ونیم برابر کار انجام شده در دولت پیشین است. بیش از ۱,۰۴ میلیون خانه در این مدت به اتمام رسید و من می‌توانستم دست‌کم هر هفته یک پروژه را افتتاح کنم و یکی از محبوب‌ترین وزیران در اذهان عمومی باشم. لیکن من چون نمی‌خواستم پروژه‌ای که بنیان آن را نادرست می‌دانستم ترویج کنم و در عین حال خود را متعهد به شهروندان و خریداران مسکن مهر می‌دانستم، ضمن وقت گذاشتن زیاد و پی‌گیری کردن کار، بخش اعظم کار در قلمرو وزارت‌خانه بود را به اتمام رساندم ولی یک مورد را هم افتتاح نکردم. ضد رسانه از این موقعیت حداکثر سوءاستفاده را نمود و از من چهره‌ی ضد خریداران مسکن مهر در اذهان ترسیم کرد و هر روز دروغی را در کانال‌های خود انتشار داد و موضوع را سؤال حد اقل دو استیضاح نمود. ولی، من هنوز فکر می‌کنم که از حیث حرفه‌ای کار درستی کردم که هم تعهدم را به مردم انجام دادم و هم یک سیاست سراسر اشتباه را تبلیغ نکردم. مطمئنم که تاریخ روزی ز این اقدام تقدیر خواهد شد.

در مورد سایر پیشنهاد‌های بخش مسکن، جناب جهانگیری نیک می‌دانند که دولت تقریباً در مورد هیچ‌یک اتخاذ تصمیم ننمود. تا جایی که ایشان در چندین مورد به ستاد اقتصاد کلان نوشتند که شما با همه پیشنهادها مخالفت می‌کنید لیکن، حتی یک پیشنهاد هم نمی‌دهید و بخش را بدون تصمیم رها کرده‌اید. به هر روی، برخی از سیاست‌های پیشنهادی را با هر زور و ضربی که بود و هرچند با تاخیر از مجاری پولی و مالی عبور دادم و اجرا کردم. هم‌چون اجرای سیاست پس‌انداز و افزایش قدرت ۸برابری سقف تسهیلات بخش مسکن. کاهش نرخ تسهیلات نه با اتکا به بودجه‌ی عمومی بلکه با اتکا به کاهش قیمت تمام شده‌ی پول برای صندوق پس‌انداز مسکن و تامین کسری آن از طریق استمهال بازگشت بخشی از اقساط دریافتی مسکن مهر از سوی بانک مسکن به بانک مرکزی و از این دست اقدام‌ها.

در ادامه موفق شدیم که بخش اعظم سیاست‌های بخش مسکن را در خلال برنامه‌ی ششم به تصویب دولت و مجلس برسانیم. بافت‌های ناکارآمد را به تعداد ۲۷۰۰ محله شناسایی نمودیم و شروع بازآفرینی سالانه ۲۷۰ محله را در برنامه جای دادیم. برای اجرای این برنامه اعتبارهایی را در برنامه منظور کردیم. هم‌چنین برای اجرای آن ستاد بازآفرینی شهری را در سه سطح ملی، استانی و شهری با تصویب دولت سازمان دادیم. برنامه جامع اقدام مشترک بازآفرینی هر محله را با کمک ستادهای بازآفرینی شهری هر شهر و با مشارکت مردم و تمام مقام‌های

مسئول شهری تهیه کردیم. این موضوع در تاریخ برنامه‌ریزی ایران بسیار نادر بود که موضوعی به اجماع تمام مقام‌های محلی برسد و در هر سه سطح ملی، استانی و محلی به صورت هماهنگ فهم و اجرا شود. هم‌چنین، با تغییر اساسنامه شرکت عمران شهری، آن را به شرکت بازآفرینی شهری تبدیل کردیم. هر چند سهم بودجه سالانه این برنامه در بودجه‌های سال‌های ۹۶ و ۹۷ آن‌طور که مقرر بود منظور نشد. لیکن هم‌گرایی و هم‌افزایی تمام دستگاه‌های اجرایی و اهرم کردن همین بودجه‌ی کمی که داشتیم موفقیت‌های بسیاری در استان‌ها به‌وجود آورد. به هر روی تمام شاخص‌ها در پایان سال ۱۳۹۶ نشان از خروج از وضعیت رکودی و ثبات در بخش داشتند تا آنکه شاخص‌های اقتصاد کلان در سال ۱۳۹۷ دچار تغییرات ناگهانی شد. که البته تدبیر آنها خارج از کنترل مدیریت بخش است.

دل خوش بودیم تا به ناگاه با ایده‌ی جدیدی با عبارت بکوبیم و بسازیم روبرو شدیم. هنوز نحوه‌ی پیدایش این ایده برای من روشن نیست. هر چه توضیح دادیم که این ایده غیر اجرایی است. چند نمونه بسیار محدود در ایران دارد مانند طرح توسعه اطراف حرم امام رضا (ع) و طرح نواب که هر دو علیرغم هزینه‌های گزاف شکست خورده‌اند. تمام تجربه‌ی سایر کشورها برخلاف این ایده است. اساساً ایده‌ی بازآفرینی شهری در تجربه‌ی بین‌المللی به دلیل شکست ایده‌ی بکوبیم و بسازیم به‌میان آمد. مگر می‌توان املاک و خانه‌های تحت تصرف مردم هرچند با کیفیت بسیار نازل را کوبید و ساخت؟ لیکن، توضیح‌های من مؤثر نیفتاد. برای خروج از بن بست، درخواست کردم که کارگروه ویژه بازآفرینی شهری با ریاست معاون اقتصادی رییس جمهور و با حضور وزیر محترم امور اقتصادی و دارایی، روسای محترم سازمان برنامه و بانک مرکزی و سایر مشاوران مرتبط رییس جمهور این موضوع را بدون حضور من هماهنگ نماید. البته مقرر شد که معاون من به عنوان دبیر این کارگروه در جلسه حضور فعال داشته‌باشد و بی‌دریغ تمام امکان وزارت‌خانه را در اختیار اجرای این طرح قرار دهد تا شاید این تعارض مدیریت شود. پُر واضح بود که این ایده با شکست روبرو می‌شود. اینک پس از گذشت ۲۵ جلسه و پی‌گیری مستمر در بالاترین سطوح کل زمین تملک‌شده از محل اراضی متعلق به سازمان‌های ۳۶ متر مربع است. البته، خوشبختانه این کارگروه، ادامه طرح پیشین را متوقف نساخته و آن بخش در حال اجرا و حمایت است. به هر روی، هرچند طرح بر اساس آنچه طراحی کرده بودیم در حال اجراست و امیدهای زیادی را برای ارتقای کیفیت زندگی کم‌درآمدترین اقشار جامعه‌ی شهری به‌وجود آورده است لیکن، تعارض ما مدیریت نشد و یکی از دلیل‌هایی که من تصمیم به کناره‌گیری از دولت گرفتم همین موضوع بود.

توضیحی هم در باره مسکن اجتماعی بدهم. حضرات هر روز تبلیغ می‌کنند که این دولت حتی یک خانه هم نساخته است. البته که این افتخار این دولت است که حتی به ارزش یک خانه هم پول مردم را هدر نداده‌است. از ابتدا قرار نبود که دولت خانه بسازد. حتی در پیام مرحوم امام(ره) به هنگام تاسیس حساب صد هم ساخت خانه توسط دولت پیش‌بینی نشده‌بود. در مورد مسکن اجتماعی هم مقرر بود از سوی نهادهای حمایتی اقدام شود و نه دولت. باز علیرغم آنکه هیچ‌گاه اعتبار مسکن اجتماعی علیرغم پیش‌بینی در برنامه ششم در هیچ یک از بودجه‌های سالانه پیش‌بینی نشده‌است، بر اساس حمایتی که وزارت‌خانه از طریق تخصیص زمین و یا واگذاری بخشی از

خانه‌های مسکن مهر فاقد مشتری به نهادهای حمایتی توانسته بیش از یکصد و بیست هزار واحد مسکن اجتماعی را به اتمام برساند. لیکن، چون کار توسط نهادهای مختلف انجام می‌شود، عنوان طرح در هر یک از سازمان‌ها متفاوت است در باره آن اطلاع‌رسانی لازم صورت نگرفت.

راهبری وزارت‌خانه‌ی بسیار بزرگ و حساسی چون وزارت راه و شهرسازی برای من هم سهل و هم طاقت‌فرسا بود. سهل بود از آن جهت که این وزارت‌خانه بسیار تخصصی است و دارای بدنه‌ی کارشناسی ارزشمند و مدیران لایق و سالمی است. بنابراین، با تکیه بر صلاحیت آنان، با راهبری درست و ایجاد فضای کار و خلاقیت امکان دریافت نتیجه کاملاً ممکن است. نمونه‌ی آن پروژه‌های بزرگ مقیاسی است که در تمام حوزه‌ها در این مدت به نتیجه رسید. ساخت ترمینال سلام تقریباً برابر با ترمینال موجود فرودگاه امام خمینی و با بیش از ۷۰۰ میلیارد تومان بدون دریافت یک ریال از بودجه عمومی که بی‌گمان نگین فرودگاه‌های ایران از حیث توجه به اصالت‌های فرهنگی و مدرن بودن تاسیسات آن خواهد بود و آقای رییس جمهور در کمتر از یک‌ماه آتی می‌توانند آن را افتتاح کنند. هم‌چنین نوسازی زیرساخت‌های ناوبری هوایی کشور اعم از سیستم راداری، بازآرایی شبکه‌ی راه‌های هوایی و ثبت آنها در شبکه‌ی راه‌های هوایی جهان و مدیریت فضای کشور به نحوی که مخاطرات تصادم‌های هوایی به حداقل کاهش یافته و بسیاری از مسیرها کوتاه‌گشته‌است. ورود ناوگان هوایی نو پس از مدت‌ها به کشور، بازنگری در نحوه تاسیس و مدیریت شرکت‌های هواپیمایی و تصویب آیین‌نامه‌ی حقوق مسافر، افزایش مستمر سالانه ۵٫۶٪ مسافر خارجی و ۱۰٪ مسافر داخلی نتایج دیگری است که می‌توان به آن‌ها اشاره نمود.

در حوزه‌ی ریل پنج مرکز استان در این دولت با اجرای ۱۲۰۰ کیومتر ریل به شبکه ریلی کشور وصل شد ۱۵۱۰ کیلومتر شبکه ریلی فرسوده ایران بازسازی بنیادین گشت و ۱۳۸۵ کیلومتر خط دوم و سوم؛ ۸۴۳ کیلومتر خطوط دوم و سوم معادل و ۵۴۲ کیلومتر خطوط حومه‌ای معادل احداثی، دارای بیش از ۸۰٪ پیشرفت کار هستند. رشد تناژ بار حمل شده توسط صنعت ریلی ایران برای اولین بار از ۳۲/۷ میلیون تن و ۷/۹ درصد در سال ۱۳۹۲ به ۴۷ میلیون تن و ۱۰/۴ درصد رسید. همین رشد را در ۲۲ میلیارد تن کیلومتر در سال ۹۲ به بیش از ۳۰ میلیارد تن کیلومتر در سال ۹۶ داریم. پروژه‌های بزرگی چون راه‌آهن چابهار-زاهدان فعال گشت و سه قرارداد بزرگ تامین مالی راه آهن سریع السیر تهران-قم-اصفهان، برقی کردن تهران-مشهد و برقی کردن گرمسار-اینچه برون جمعاً به مقدار (۵۶ میلیارد یوآن و ۱٫۲ میلیارد یورو) از مرحله تفاهم‌نامه به قرارداد قطعی و خط اعتباری گشایش شده منتهی شد.

در همین تراک‌بندی ۲۴۶۳ کیلومتر خط آهن، تجهیز شبکه به ATC شامل ۱۲۲۲ ایستگاه و ۳۹۹ دستگاه ناقله، راه‌اندازی CTC محور جنوب انجام شد. هم‌چنین ۳۱۰۲ واگن باری، ۴۱۷ واگن مسافری و ۵۰ دستگاه لکوموتیو به ناوگان ریلی ایران اضافه گشت. ما موفق شدیم که سه میلیارد یورو از روسیه بدون تضمین دولت و صرفاً با تضمین شرکت راه‌آهن برای فعالان بخش خصوصی حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی اعتبار بگیریم. اولین صکوک تامین مالی یک شرکت خصوصی ریلی با تضمین راه‌آهن عملیاتی شد. در راه مدرن‌سازی و افزایش بهره‌وری

راه آهن با استفاده از خدمات یک شرکت مشاور بین المللی ساختار صنعت ریلی را مورد بازبینی کامل قرار دادیم و نظام رگولاتوری این صنعت را برای فعال شدن بخش خصوصی تنظیم نمودم.

در بحث جاده ای علیرغم خشکی منابع مالی، ۷۵۰۰ کیومتر احداث و ۱۵۸۰۰ بهسازی و روکش راه روستایی صورت گرفته است. اجرای ۱۴۰۰ کیلومتر راه اصلی، ۲۴۰۰ کیلومتر بزرگراه، و ۳۲۹ کیلومتر آزادراه گزارش کار تمام شده ی این دوره است. هم چنین ۲۵۰۰ کیلومتر راه اصلی و بزرگراه با پیشرفت بالای ۸۰٪ در دست اقدام داریم که با تخصیص اعتبار اندکی ظرف یک سال آتی قابل اتمام هستند. در آخرین پیشنهادی که به سازمان برنامه دادیم درخواستمان تامین ۲۶۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای اتمام ۳۰۰۰ کیلومتر مجموع راه اصلی و بزرگراه، هزار کیلومتر خط آهن بود.

جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی در این حوزه ی حمل و نقل در این دوره به ادعان همگان کم نظیر است. طول آزادراه هایی که توافق مشارکت آنها به تصویب هیات وزیران رسیده برابر با ۹۸۵ کیلومتر آزادراه، ۲۰۰ کیلومتر ریل و ۲ ترمینال فرودگاهی به ارزش ۱۲۷۳۴ میلیارد تومان است. هم چنین طول راه هایی که برای احداث با بخش خصوصی در مورد آنها تفاهم نامه انعقاد یافته برابر با ۸۵۲ کیلومتر آزادراه، ۱۷۷۰ کیلومتر ریل با ارزش ۴۳۰۰۰ میلیارد تومان است. افزون بر اینها با بخش خصوصی برای احداث ۱۱۷۸ کیلومتر آزادراه، ۱ فرودگاه و فازهای ۱ و ۲ بندر شهید رجایی به ارزش ۱۰۰۰۰ میلیارد تومان و ۹۰۰ میلیون دلار قرارداد منعقد شده است. آزادراه های بزرگی که در این دوره فعال و افتتاح شده اند و یا آنکه دارای کارگاه های فعالی می باشند، بسیارند. فقط به چند نمونه اشاره می کنم: آزادراه غرب اصفهان به طول ۶۰ کیلومتر، آزادراه شرق اصفهان به طول ۹۰ کیلومتر، آزادراه اصفهان-شیراز به طول ۲۵۰ کیلومتر، آزاد راه قم-گرمسار به طول ۱۵۴ کیلومتر، آزادراه ساوه-همدان به طول ۹۰ کیلومتر، آزادراه گرمسار-سمنان به طول ۶۰ کیلومتر، آزادراه کمربندی جنوب غربی تهران آبیگ-چرمشهر به طول ۱۵۶ کیلومتر، آزاد راه شمال پس از ۱۷ سال تعلیق فعال گشت و در سال جاری توسط رییس جمهور افتتاح خواهد شد. در همین قطعه اول این آزادراه معادل ۴۰٪ کل راه های ایران تونل اجرا گشته است. آن هم طویل ترین تونل های تاریخ مهندسی ایران.

شایسته است به این ارقام نیز توجه فرمایید. انعقاد قرارداد سرمایه گذاری در پروژه های آزادراهی کرمان-بندرعباس به ارزش ۴۱۰۰ میلیارد تومان، تبریز-مزند به ارزش ۹۳۶ میلیارد تومان، مشهد-چناران-قوچان به ارزش ۴۲۰ میلیارد تومان، لامرد-پارسیان به ارزش ۳۶۰ میلیارد تومان، کنارگذر شرقی سیرجان به ارزش ۲۰۰ میلیارد تومان، اردکان-مهریز به ارزش ۸۰۰ میلیارد تومان، کنارگذر شمالی اراک به ارزش ۳۰۰ میلیارد تومان، قطعه ۶ تبریز-ارومیه به ارزش ۳۰۰ میلیارد تومان، قطعه های ۱ و ۲ کنارگذر شرقی اصفهان به ارزش ۴۰۰ میلیارد تومان، تبریز-سهند به ارزش ۱۸۰ میلیارد تومان، بیستون-کرمانشاه-حمیل و قزانچی-کرمانشاه به ارزش ۷۵۰ میلیارد تومان و کنارگذر جنوبی تهران به ارزش ۲۵۸۳ میلیارد تومان.

در حوزه ی بندری کارهای بنیادینی صورت گرفته است. توسعه و تجهیز بندر چابهار با افزایش ظرفیت بندر از ۲ به ۵/۸ میلیون تن. این به مفهوم آن است که ظرفیت این بندر به چهار برابر افزایش یافت. تمام این کار

از محل منابع سازمان و تامین مالی به روش مشارکت بخش خصوصی با مبلغ ۴۰۳ میلیون یورو صورت گرفت. جناب جهانگیری نیک می‌دانند که عمده‌ی کاری که برای توسعه سواحل مکران صورت گرفت، در وزارت راه و شهرسازی است. تامین تجهیزات ترمینال کانتینری شماره ۲ بندر شهید رجایی با ۱۲۴ میلیون یورو سرمایه گذاری از محل منابع سازمان بنادر و دریانوردی و شروع عملیات اجرایی زیر ساختهای ترمینال کانتینری شماره ۳ بندر شهید رجایی با اعتبار بالغ بر ۸۰۰ میلیارد تومان. حجم ریالی قرار دادهای سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور از شهریور ماه ۹۲ تا مهر ماه ۹۷ به میزان ۶۹۱۰ میلیارد تومان در قالب ۱۴۹ قرار داد بوده است. انعقاد قرارداد سرمایه گذاری هندوستان در بندر چابهار بمیزان ۸۵ میلیون دلار و اخذ ۱۵۰ میلیون دلار خط اعتباری از هند برای بندر مذکور در قالب همین قرارداد. خارج سازی ۲۷ فروند شناور مغروقه دوران جنگ تحمیلی از رودخانه اروند و خورموسی، شروع و تکمیل مرحله اول توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین با سرمایه گذاری بخش خصوصی، تکمیل و تحویل مراحل ساخت ۴۹ موج شکن چند منظوره در طول سواحل جنوبی کشور. افزون بر بندرهای جنوب، به تکمیل طرح توسعه بندر امیرآباد در استان مازندران و توسعه بندر انزلی در استان گیلان می‌توان اشاره نمود. تهیه طرح‌های ریل پایه کردن بنادر ایران و اجرای بخشی از آنها در بندر شهید رجایی و بندر امام. توسعه امکانات و تجهیزات گردشگری دریایی در استان‌های ساحلی خصوصا استان هرمزگان با ساخت و نصب ده اسکله شناور. تعیین تکلیف نهایی راهبری پایانه های کانتینری شماره یک و دو بندر شهید رجایی و واگذاری در قالب قراردادهای راهبری و سرمایه گذاری ۵ ساله به اپراتورهای داخلی و الزام به جذب شریک‌های خارجی.

البته در کنار اقدام‌های فیزیکی ذکر شده در بالا، اقدام‌های ساختاری سازمانی و برنامه‌ای دیگری نیز چون توسعه‌ی منابع انسانی و تربیت مدیران آینده، ایجاد معاونت حمل و نقل در وزارتخانه و توجه به موضوع لجستیک، تاسیس صندوق توسعه حمل و نقل که اساسنامه‌ی آن در دولت در دست بررسی است، تصویب اساسنامه و تشکیل شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)، تهیه طرح جامع حمل و نقل بر اساس داده‌های پیشین و تهیه برنامه به‌روزروری آن، تهیه نقشه‌ی توسعه کریدورهای حمل و نقل ایران، توسعه همکاری‌های بین‌المللی و مدیریت کریدورهای بین‌المللی، تهیه طرح جامع لجستیک ایران که آرزوی دیرینه‌ی حمل و نقلی‌های ایران بود، بنیان‌گذاری شهرسازی مبتنی بر حمل و نقل عمومی به‌ویژه شهرسازی ریل پایه، مدیریت هوشمند جاده‌ها، اجرای پروژه‌ها طرح‌های گسترده نوسازی، بهسازی زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و همچنین مدرن‌سازی نظام نگهداری، مدیریت و بهره‌برداری از آنها و اقدام‌هایی از این دست از یادگارهای این دوره هستند. به عنوان نمونه می‌توان به اجرای اولین مدل اجرایی واگذاری نگهداری و بهره‌برداری آزادراه‌های در اختیار دولت به روش ROT به بخش خصوصی و یا انعقاد قرارداد سرمایه‌گذاری و مشارکت ETC شبکه آزادراهی کشور با بخش خصوصی اشاره کرد. این وزارتخانه با توجه به حجم اطلاعاتی که تولید می‌کند بی‌گمان یکی از وزارتخانه‌های پیش‌تاز در استقرار دولت الکترونیک است. تهیه نقشه‌ی جامع معماری سازمانی وزارت راه و شهرسازی بر پایه IT و طراحی نظام یکارچه آماری و اطلاعاتی وزارتخانه، طراحی و ایجاد سامانه بایگانی دیجیتال نقشه‌های مطالعاتی و اجرایی وزارت در قالب سامانه متا با ابلاغ حق دسترسی آزاد شهروندان به اطلاعات از افتخارهای مدیریت این دوره است.

در این ارتباط سیاست‌ها شهرسازی از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردارند و می‌توان به این موردها اشاره کرد. تهیه و تصویب ۱۵ طرح ناحیه‌ای، منطقه‌ای و مجموعه شهری و بالغ بر ۳۰۰ طرح جامع شهری، تجدید نظر در ساختار، محتوا و فرآیند برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی شهری با مشارکت حرفه‌ورزان به‌ویژه در مقیاس طرح جامع با

رویکردهای نوین منطبق بر شرایط کنونی شهرهای کشور، توجه ویژه به ارتقای کیفی معماری از طریق تشکیل کمیته اعتلای معماری در ایران، برگزاری مسابقات معماری، مستندسازی و ترویج معماری خوب، برگزاری بیش از ۲۷۰ نشست تخصصی، تأسیس خانه گفت‌وگو شهری در شهرهای تهران، کرمان، گرگان، تقویت نظارت و پایش تحولات شهری از طریق حمایت از دیده بانان شهری - ارتقای نقش حرفه مندان، تشکیل نهاد برنامه ریزی و توسعه در کلان شهرها با مشارکت شهرداری ها کلان شهرها و شوراهای اسلامی شهرهای کرج، تهران، اصفهان و همدان، استفاده از ظرفیت موجود ادغام دو حوزه راه و شهرسازی با راه اندازی کمیته های مشترک، تدوین و اجرای برنامه های مشترک با حوزه حمل و نقل هم چون معماری راه، منظر ریلی، کمیته معماری ایستگاه های راه آهن و ترمینال های فرودگاهی، تهیه بازآفرینی رودکنارها، و حفاظت از باغ ها و زیست بوم های شهری و روستایی، پیگیری و اجرای قانون جابجائی پادگان ها با تأکید مقام معظم رهبری، برنامه ریزی برای هفده پادگان و تصویب طرح های انتقال پادگان های ارومیه، اصفهان، خرم آباد، ساری و تبریز، تشکیل شورای ساماندهی پایتخت و ارائه راهکارهای اجرائی برای ارتقای کیفیت زندگی در کلان شهر تهران؛ تهیه مطالعات طرح سامانه ی منطقه شهری تهران - کرج در اجرای تکالیف قانون امکان سنجی انتقال مرکز سیاسی و اداری کشور و ساماندهی و تمرکز زدائی از تهران، سیاست گذاری و نظارت بر تحقق برنامه های حفاظت از بافت ها و آثار فرهنگی - تاریخی با تصویب و ابلاغ محدوده بافت های تاریخی ۱۶۸ شهر کشور، کاهش محدوده شهرها و خروج حدود ۹۰۰۰ هکتار از اراضی زراعی و کشاورزی از محدوده شهرها، ایجاد دسترسی آزاد همه شهروندان به کلیه اطلاعات طرح های توسعه و عمران شهری به ویژه مصوبه ها کمیسیون های ماده ۵ شهرها به منظور جلوگیری از ایجاد رانت های اطلاعاتی در زمینه ی طرح های شهرسازی، راه اندازی پایگاه داده مکانی، ایجاد ارتباط سازنده با مراجع قضایی تأثیرگذار در حوزه اجرا و نظارت بر اجرای طرح های توسعه شهری از قبیل دیوان عدالت اداری و دادستانی، تدوین و تصویب ضوابط عام بلند مرتبه سازی در اجرای مصوبه شورای عالی و به منظور شکل دادن به چارچوب کلان ساخت و ساز ساختمان های بلند در سطح شهرهای کشور، تهیه نقشه پهنه بندی گسل های زلزله در شهرهای مختلف و تدوین ضوابط و دستورالعمل های ساخت و ساز در کنار آنها، رویکرد قاطع شورای عالی شهرسازی و معماری ایران بر انضباط شهری، برخورد با ساخت و سازهای خلاف در خارج از محدوده شهرها و اتخاذ سیاست "عدم تطهیر خلاف های مربوط به ساخت و ساز"، پالایش و تعیین تکلیف مناطق مصوب گردشگری بالغ بر ۱۳۰۰ مورد منطقه ی مصوب دولت پیشین که اغلب ابزاری برای زمین خواری بود و تصویب شیوه نامه بررسی طرح های مناطق نمونه گردشگری سیاهه ناقصی از اقدام ها صورت گرفته در این حوزه است. به این سیاهه می توان تهیه پیش نویس آیین نامه کنترل ساختمان و ارائه به هیات محترم دولت که تصویب آن در پیچ و خم دولت بیش از ۲،۵ سال است که در دست بررسی است و هنوز نهایی نشده، تهیه لایحه قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان و ارائه ی آن به هیات محترم دولت، تهیه پیش نویس آیین نامه نظام صنفی کارهای ساختمانی موضوع ماده ۲۹ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان و ارائه به وزارت صنعت، معدن و تجارت برای بررسی و اظهار نظر را نیز افزود.

مبنای ورود من در راهبری وزارت خانه در این دوره تنها بر اجرای طرح های عمرانی استوار نبود. هم چنان که در مقدمه گفتم، تامین حقوق شهروندی و دسترسی آزاد شهروندان به اطلاعات، مبارزه با فساد، حاکمیت قانون و

برقراری اصل رقابت منصفانه در سرلوحه‌ی سیاست‌های وزارت‌خانه قرار داشت. البته راهبری این وزارت‌خانه در عین رویارویی با جنگی روانی ضد رسانه سخت و طاقت‌فرسا بود. واقعیت این است که ضد رسانه در این ۶۲ ماه مسؤولیت، جبهه‌های مختلفی را بی‌وقفه برای بازداشتن وزیر و مدیران عالی وزارت‌خانه از تمرکز بر مأموریت‌های محول باز می‌کرد. تمام تلاش آنها آن بود که هیچ پروژه‌ی موفقیت‌آمیزی در دولت به‌طور عام و در این وزارت‌خانه به‌طور خاص به نتیجه نرسد. لذا، هر موضوع ریز و درشت، مربوط و نامربوط در هر سطح مسؤولیتی که رخ می‌داد و شایعه و خبرهای دست‌ساز خودشان را به‌طور مستقیم متوجه وزیر می‌نمودند تا آرامش ذهنی وی را برهم بزنند و وزارت‌خانه را با یک شوک جدید مواجه سازند. اقدام‌های تخریبی رسانه بیگانه و مخالف نظام جمهوری اسلامی قطعاً به گرد پای این حضرات نمی‌رسید. حجم اتهام‌هایی که آنها متوجه مدیران وزارت‌خانه به‌ویژه شخص من ساختند، گمان می‌کنم بی‌نظیر باشد. در این مدت سه‌بار استیضاح شدم و پنج‌بار از مجلس رای اعتماد گرفتم. در هر سه مورد استیضاح، ارتباط ضد رسانه با هسته‌ی شکل‌دهندگان استیضاح کاملاً روشن بود. نوع سؤال‌هایی که پیشاپیش در بوق‌های تبلیغاتی‌شان اعم از مجازی و مکتوب طرح می‌کردند و سپس تبدیل به سؤال‌های استیضاح می‌شد و آتش تهبه‌ای که به‌قول خودشان پس از کلید خوردن استیضاح‌ها و به‌هنگام اخذ رای اعتماد می‌ریختند، بسیار سنگین بود. در این ارتباط از انتشار هیچ خبر دورغ، وارد ساختن هیچ تهمت و هم‌آهنگی و هم‌کاری با ذینفعان و افراد فاسدی که از وزارت‌خانه لطمه خورده بودند خودداری نمی‌کردند. به‌نحوی قلب واقعیت می‌کردند که بسیاری از دوستان را به‌تردید می‌انداختند و جرأت دفاع را از افراد می‌ستاندند. لیکن، باور کنید یک‌بار هم هراس به‌دلم راه نیفتاد. به اندازه یک پاپاسی هم به آنان امتیاز ندادم چون به سنت الهی مبنی بر پیروزی راستی و شکست دروغ یقین داشتم و دارم. هرچند آنان خود را به دلیل پشتیبانی‌هایی که از آنان می‌شود رویتن می‌دانند لیکن، چشمی اسفندیار آنان دروغ است و از همین ناحیه شکست خواهند خورد.

از میان تمام غوغاهایی که به‌پا کردند، یک‌جا دلم شکست و آن هم هیاهویی بود که پس از حادثه‌ی قطار راه‌انداختند. مایه‌ی دل‌تنگی من هم از این بود که چگونه این بی‌انصاف‌ها قلب‌های جریحه‌دار پدران، مادران، خواهران، برادران، همسران و فرزندان و وابستگان و خویشان جانباختگان عزیز و هم چنین عواطف زخم‌خورده تمام همسایگان، هم‌شهریان و ملت ایران را بازیچه بازی حقیر خود قرار داده‌بودند. هر نوع بی‌اخلاقی را از آنها انتظار داشتم لیکن، تا این حد در تصور نمی‌گنجید. در این مورد ضد رسانه و رادیو و تلویزیون، به‌اصطلاح رسانه ملی کاملاً هماهنگ و هم‌راستا عمل کردند. آنان با منحرف‌ساختن گفته‌ی من چنین نقل قول کردند که وزیر گفته جانباختگان بیمه بوده‌اند و دیده‌شان پرداخت می‌شود و جا هیچ نگرانی نیست. و بدین ترتیب نمکی بر زخم دل تمام مردم ریختند و از من تصویری چونان شمر سنگدل ساختند که گویی تعمداً و با مباشرت مستقیم حادثه را سازمان داده‌ام تا مسافران کشته شوند و واگن‌ها آتش بگیرند. حال آنکه سنگدل آنان بودند که در خلوت خود بر مزار جانباختگان جشنی به‌پا کردند که وزیر را بر زمین زدیم. اکنون پس از گذشت حدود دو سال از آن حادثه و به‌هنگام تودیع از این مسؤولیت مناسب می‌دانم که سخنی چند در این باره بگویم. واقعیت آن است که به محض آن که روز جمعه پنجم آذرماه ۱۳۹۵ خبر حادثه را دریافت کردم از مدیرعامل وقت راه‌آهن خواستم که با فوریت

خود را بر سر صحنه برساند و خودم هم با فاصله چند ساعت پس از ساماندهی اولیه به سمت سمنان حرکت کردم. خبر دهشتناک بود. به محض رسیدن به سمنان جلسه‌ی ستاد بحران استان را با حضور جناب استاندار تشکیل دادم و پس از بررسی مسائل و اتخاذ تصمیم‌های لازم برای عیادت مسافران زخمی به سمت بیمارستان حرکت کردم. در راهروی استانداری با خبرنگاران روبرو شدم و اطلاعاتی را از تصمیم‌های اتخاذ شده در اختیارشان قرار دادم و گفتم که در حال عزیمت برای عیادت مجروحان هستیم. تاکید کردم که آنچه که ما می‌توانیم انجام خواهیم داد و افزون بر این همه مسافران تحت پوشش بیمه‌اند و از این نظر جای هیچ نگرانی نیست. تاکید بر بیمه بودن مسافران یک رویه به هنگام وقوع سوانح است و از قضا ضرورت اعلام این موضوع یکی از یافته‌های حادثه قطار نیشابور در سال ۱۳۸۲ بود. چرا که بستگان مسافران تا ماه‌ها درگیر امکان استفاده از خدمات بیمه‌ای آنان بودند و به دلیل بلا تکلیفی دچار زحمت فراوان شدند. پرواضح است که در لحظه‌ی وقوع حادثه همه‌ی مسؤولان حاضر می‌شوند و تصمیم‌هایی را اتخاذ می‌کنند. لیکن، پس از گذشت چند هفته، مجروحانی که درمانشان به درازا می‌کشد اغلب با مشکل تامین هزینه‌ی درمان مواجه می‌گردند. لذا، به هنگام وقوع سوانح، یک رویه و معمول در عرف بین‌الملل این است که مقام‌های مسؤول باید وضعیت بیمه‌ای آسیب‌دیدگان را اعلام نمایند. همین موضوع خبری بسیار ساده و مبتنی بر رویه، نه تنها تبدیل به یک جنگ روانی تمام عیار بر علیه این‌جانب و وزارت‌خانه شد، که ضد رسانه با صرف بودجه و اعتباراتی که از دولت ما می‌گرفت حدود شصت دقیقه ویدئوهای تحریک‌کننده بر علیه این‌جانب نمود و در شبکه‌های مختلفی که از محل بیت‌المال تامین مالی می‌شوند، به‌طور گسترده‌ای انتشار داد.

ضد رسانه با فضا سازی مسموم و سنگین بر علیه دولت و این وزارت‌خانه به‌گونه‌ای تبلیغ نموده‌است که گویی در این ۶۲ ماه مدیران و هم‌کاران من به مرخصی و خوش‌گذرانی رفته بوده‌اند و دستاوردهای در این مدت صفر بوده‌است. حال آنکه در یک اقدامی بسیار نادر پس از مشروطه ۱۶۷ تن از نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی بدون آنکه کوچکترین نیازی به ما داشته‌باشند و صرفاً به منظور قدرشناسی با ذکر موارد موفقیت این دوره‌ی مدیریت و راهبری وزات‌خانه رسماً از این‌جانب سپاس گفتند که من عیناً موضوع را به همکارانم تقدیم نمودم. طرفه آنکه همین حضرات این موفقیت بی‌نظیر وزارت‌خانه را به هیچ انگاشتند، به آن تاختند و به اکثر نمایندگان امضا کننده مراجعه نموده و آنها را در تنگنا قرار دادند که چرا شما چنین مطلبی را امضا کرده‌اید.

جناب جهانگیری

یکی از مشکل‌های کاری دولت همین انفعال در برابر ضد رسانه است. این وهن دولت است که این حضرات از دولت اعتبار بگیرند، به هیچ اصل اخلاق حرفه‌ای پایبند نباشند و بر علیه دولت جنگ روانی به‌پا کنند. توسعه نیاز به رسانه متکی بر جامعه مدنی دارد و این‌گونه خبرگزاری‌ها جز انحراف افکار عمومی و جلوگیری از گردش آزاد اطلاعات کارکرد دیگری ندارند. از فرصت استفاده می‌کنم و از جناب رییس جمهور بابت ۶۲ ماه همکاری، جنابعالی، اعضای محترم دولت، رییس، هیات رییس و نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی، رییس، معاون اول قوه‌ی قضائیه، دادستان کل کشور، رییس دیوان عدالت اداری و تمام قضات شریف و هم‌چنین تمام همکارانم

در وزارتخانه صمیمانه سپاس می‌گوییم و برای همه آنان آرزوی توفیق و برای ملت ایران آرزوی سربلندی و برای جمهوری اسلامی ایران و رهبر معظم انقلاب آرزوی سرفرازی دارم.



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

عملکرد وزارت راه و شهرسازی

در دولت های یازدهم و دوازدهم

اهم اقدامات و دستاوردهای وزارت راه و شهرسازی در دولت تدبیر و امید

ارتقای کمی و کیفی زیرساخت های کشور در بخش جاده ای و ریلی

افزایش ترانزیت و ارتقای نقش بین المللی سیستم حمل و نقل کشور

افزایش جابجایی بار و مسافر در حمل و نقل عمومی

بهبود سطح کمی و کیفی ایمنی حوزه حمل و نقل

جذب منابع مالی سرمایه گذاری و مشارکت داخلی و خارجی پروژه های حمل و نقل

اجرای قوانین مصوب از جمله برنامه ششم توسعه

اقدامات اساسی در حوزه مسکن ، ساختمان و شهرسازی

بهبود ساختار به منظور بهره وری و کارایی

معاونت برنامه ریزی و مدیریت منابع

دفتر آمار، اطلاعات و پایش برنامه



فهرست مطالب

شماره صفحه	موضوع
۱.....	مقدمه
۶.....	پیشگفتار
۸.....	اهم اقدامات و دستاوردهای وزارت راه و شهرسازی در دولت تدبیر و امید
۱۶.....	ارتقای کمی و کیفی زیرساخت های کشور در بخش جاده ای و ریلی
۲۰.....	افزایش ترانزیت و ارتقای نقش بین المللی سیستم حمل و نقل کشور
۲۴.....	افزایش جابجایی بار و مسافر در حمل و نقل عمومی
۲۵.....	بهبود سطح کمی و کیفی ایمنی حوزه حمل و نقل
۲۶.....	جذب منابع مالی سرمایه گذاری و مشارکت داخلی و خارجی پروژه های حمل و نقل
۳۰.....	اجرای قوانین مصوب از جمله برنامه ششم توسعه
۳۱.....	اقدامات اساسی در حوزه مسکن، ساختمان و شهرسازی
۵۲.....	بهبود ساختار به منظور بهره وری و کارایی

زیست‌پذیری و قابلیت حرکت دو چالش بنیادین ایران امروز به مفهوم سرزمین ایران و تمدن ایران شهری است. منظور از زیست‌پذیری مجموعه عوامل عینی و ذهنی است که کیفیت زندگی ایرانیان، حس تعلق آنان به هویت سرزمینی و تمدن ایران و ایران شهری و احساس رضایتمندی آنان را نشان می‌دهد و منظور از قابلیت حرکت سهولت جابجایی و روانی هرگونه حرکت اعم از حرکت فکری و ذهنی چون اندیشه‌ها، نمادها، دانش، موسیقی و هنر و یا حرکت فیزیکی پول، انسان و کالا و نحوه‌ی شکل‌گیری شبکه‌ها و جریان‌هاست. از این منظر، چالش قابلیت‌پذیری ایران به مفهوم گستره و میزان در هم‌تنیدگی شبکه‌های افقی و عمومی، درون و برون‌سرزمینی و شدت و سرعت جریان نمادها، پول، کالا و انسان‌ها در درون آن‌ها بر فراز زمان و مکان و در فضای تمدنی ایران شهری و هم‌چنین در چارچوب دولت-ملت مدرن ایران است. توجه هم‌زمان به جنبه‌های ذهنی و عینی از آن جهت ضرورت دارد که توسعه را فراتر از عمران ببینیم و جنبه‌های انسانی را در سرلوحه کار خود قرار دهیم. تلقی از شهر به مثابه‌ی سازمان مدنی و و اجد ارزش‌های تمدنی افق‌هایی را فراروی سیاست‌گذار قرار می‌دهد که بر سیاست‌ها، خط‌مشی‌ها و برنامه‌های اجرایی او به‌طور مستقیم اثر می‌گذارد.

تلقی از شهر به مثابه‌ی سازمان مدنی و تمدنی و قبول شهروند به عنوان سلول تشکیل‌دهنده‌ی آن با تلقی از شهر به‌مثابه‌ی کالبد مادی و ظرف خدمات رفاهی و فرض ساختمان به عنوان سلول تشکیل‌دهنده‌ی آن دارای تفاوت بنیادین است. رویکرد نخستین انسان‌محور- انسان متمدن عضو سازمان مدنی و بر مبنای پذیرش حقوق شهروندی و حاکمیت قانون است و رویکرد دوم فیزیکی و بر مبنای بی‌اعتنایی به هویت انسانی و ابزار بودن قانون است. در نخستین روزها در وزارتخانه‌ای که فرهنگ سازمانی آن بر مبنای پروژه‌محوری و توسعه‌ی فیزیکی استوار شده زمانی که از ارتقای کیفیت زیست‌پذیری و قابلیت حرکت ذهنی و عینی در فضای تمدن ایران شهری صحبت می‌کردم و از گسترش حق انتخاب شهروندان به‌عنوان حقوق شهروندی سخن می‌گفتم شاید برای بسیاری از همکاران و مخاطبان حرفه‌ای و مردم این واژه‌ها ناآشنا و دست‌کم بی‌ارتباط با حوزه‌ی مسؤولیت وزارتخانه جلوه می‌نمود. عده‌ای هم این سخنان را حمل بر نگاه ذهنی، غیر اجرایی و از سر روشنفکری تلقی می‌کردند.

وقتی از ضرورت پایبندی به اخلاق عمومی- پذیرش اولویت احترام به حقوق اساسی فردی و قانون در حوزه‌ی عمومی نسبت به تکیه بر فضیلت‌های فردی مسؤولان، قبول برتری ترجیح‌های عمومی بر ترجیح‌های سیاستی فردی سیاست‌گذاران؛ حتی اگر از حیث نظری برتری با ترجیح‌های سیاستی باشد، تعهد به حق انتخاب مردم و احترام به آن و برتری آن به انتخاب دیوان‌سالاران، فضیلت عدل بر سخاوت و عین ظلم بودن سیاست مهرورزی از جیب مردمان سخن رانده می‌شد، گروهی آن‌ها را هذیان اعتقادی می‌دانستند. در برابر این رویکرد، ریاکارانی که با تظاهر به فضیلت‌های فردی قانون و حقوق اساسی ملت؛ در صدر آن‌ها حق آزادی و مالکیت شهروندان را زیر پا می‌گذاشتند برمی‌آشفتمند. آنان در

چارچوب فکری و منافع خود حق انتخابی برای مردم پذیرا نبودند و با تظاهر به جانبداری از ضعیفان توزیع ثروت ملی را اغلب به نفع جیب خود در دستور کار قرار می‌دادند و آشکارا از حق دسترسی برابر شهروندان به فرصت‌ها و منابع عمومی عدول می‌کردند. پرواضح بود، که آنان با رگ‌های گردن برآمده هتک حرکت گوینده را مباح اعلام کنند. صومعه‌داران به پیروی از سلف‌های ناصالح خود البته که دین را دستاویز قرار می‌داند و در این ۶۲ ماه حتی یک روز هم از برافروختن جنگ روانی بر علیه گوینده دریغ نکردند.

برای من چون آفتاب روشن بود که جریان جایگزینی فضیلت‌های فردی به‌جای اخلاق عمومی نتیجه‌ای جز خلق حریم قدسی؛ چون هاله‌ی نور برای اشخاص جهت فرار از پاسخ‌گویی نداشت و ندارد. بر این باور بودم و هستم که فضیلت‌های فردی که در جای خود بسیار پسندیده‌اند، نمی‌توانند جای‌گزين حاکمیت قانون و پایبندی به حقوق اساسی شوند. هم‌چنین، اجرای سیاست مهرورزی از رهگذر حاتم‌بخشی از بیت‌المال، جز برقراری نظام ارباب‌مهربان - رعیت سربه‌زیر و ایجاد رفاه فوری برای معدودی از افراد و البته ناپایدار، گران و ناکارآمد نتیجه‌ای ندارد.

اندکی توجه به تجربه سایر کشورها و یا خودمان در ایران کافی بود که ما را به این نتیجه برساند که راه و روش‌های فاقد بنیان نظری و مبتنی بر عمل‌زدگی و بدتر از آن پوپولیستی به گسترش بی‌قانونی، اتلاف منابع ملی و زیستی، فرسایش طبیعت، تخریب محیط زیست و توسعه فساد منجر می‌شود، هم‌چنان‌که شد. چنین می‌اندیشیدم که بسیاری از ارزش‌هایی که به‌نام ارزش‌های دینی، عدالت اجتماعی و حمایت از بی‌بضاعتان تبلیغ می‌شد در واقع پیروی چشم‌وگوش بسته مادیگری تاریخی مارکسیستی است. این آموزه‌ها و سیاست‌ها فرسنگ‌ها با آموزه‌های اسلامی، ارزش‌های تمدنی ایران‌شهری، آموزه‌های مصلحان و یافته‌های نظام‌های کارآمد و مدرن فاصله دارند.

نتیجه‌ی این کژروی و کژکارکردی را در حوزه‌های مختلف می‌شود دید. به عنوان مثال می‌توان از مساله‌هایی چون فرسایش منابع آب، خاک، خشکی دریاچه‌ها و تالاب‌ها، فرونشست زمین، بحران آب، افزایش گرما، برهم‌خوردن تعادل اقلیمی، عدم تعادل‌های منطقه‌ای در ایران، آلودگی هوا در کلان‌شهرها و گسترش ریزگردها در پهنه‌ی وسیعی از ایران، گسترش فقر، تمرکز شدید در مرکز و کلان‌شهرها، قطبی‌شدن جامعه و شهرها؛ قطب‌های فقیر و غنی، فرسایش بافت‌های میانی و تاریخی شهرها، توسعه‌ی حاشیه‌نشینی، عدم تعادل شدید در حوزه‌ی مسکن به نحوی که علی‌رغم وجود بیش از ۲,۵ میلیون مسکن خالی در شهرها یک‌سوم جمعیت شهری ایران در بدمسکنی زندگی می‌کردند، کاهش قدرت خرید مسکن برای چهار دهک پایین و خانه‌اولی‌ها، افزایش بی‌قانونی و بی‌انضباطی شهری و رواج‌داشتن شهرفروشی، رواج معماری بی‌هویت، رشد اقتصادی منفی و یا پایین، نرخ تورم بالا، نرخ بیکاری زیاد، خشکی منابع بانکی، بحران صندوق‌های بازنشستگی، افزایش بدهی دولت، بحران اقتصاد رفاه، ژرفا یافتن شکاف اجتماعی، گسترش شکاف‌های سیاسی و بین‌المللی و گرفتاری‌های از این دست یاد کرد.

از نظر من، ریشه‌ی تمامی این گرفتاری‌ها ضعف نظریه در حوزه‌ی سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و کم‌توانی در تبیین مساله‌ی ایران بود و هست. برای یافتن راه‌کار، گام نخست، تغییر انگاره و یا پارادایم بود و هست. من تغییر انگاره را

در تغییر در زاویه‌ی دید به ایران و مساله‌ی ایران می‌دیدم و می‌بینم. رویکرد انسان محور در توسعه، آن هم انسان متمدن و عضو سازمان مدنی گام نخستین بود. تلقی از شهر به عنوان سازمان مدنی پایه‌ی دومی بود که بنیاد رویکرد جدید را شکل می‌داد. دو چالش زیست‌پذیری و قابلیت حرکت در ایران به گمان ظرفیت توضیح‌دهی تمام ناکارآمدی‌ها و کژکارکردی‌های حاکم بر کشور به عنوان شناخت مساله‌ی ایران را دارند. چارچوب نظری منتخب من برای رویارویی با چالش‌های پیش‌گفته، رویکرد تمدنی ایران‌شهری است. بنابراین، مبنا قراردادن ارزش‌های تمدنی ایران و بهره‌بردن از منابع و شبکه‌های انسانی، فرهنگی و تجاری و مادی در حوزه‌ی تمدنی ایران‌شهری اصل‌های قابل اتکایی هستند. این بنیادهای فکری در دنیای امروز با پذیرش اصل‌های حاکمیت قانون، دفاع از حقوق مالکیت، پایبندی به اصل بازار رقابتی آزاد و مبارزه‌ی بی‌امام با فساد و قانون‌گریزی و فاصله‌گرفتن از رویکرد مارکسیستی و سوسیالیستی می‌توانند به راهنمای عمل تبدیل شوند.

در ادامه‌ی این مقدمه‌ی نظری، گزارشی از سیاست‌های اجرایی و آمارهای عملکردی را در شماره‌های بعدی به‌استحضار ملت عزیز ایران خواهم رساند. توصیه می‌کنم، دوستانی که تمایل به نقد دارند، قدری تأمل نمایند تا گزارش‌های بعدی را بخوانند و سپس اقدام به نقد و یا تخطئه کنند.

در خاتمه بر خود لازم می‌دانم تا از کلیه همکاران خدوم خود در خانواده وزارت راه و شهرسازی و سایر دستگاه‌های اجرایی که طی این دوران، حمایت‌های خود را از وزارت راه و شهرسازی دریغ ننموده‌اند تشکر و قدردانی نمایم. ضمناً مراتب قدردانی خود بصورت ویژه از ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران، جناب آقای دکتر حسن روحانی، ریاست محترم مجلس شورای اسلامی، جناب آقای دکتر علی لاریجانی و نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی که همواره حامی و دلسوز وزارتخانه بوده‌اند ذیلاً ابراز می‌دارم.

با سپاس

عباس آخوندی

جناب آقای دکتر لاریجانی رییس محترم مجلس شورای اسلامی،

نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی

با سلام و عرض ادب ؛

اینک که با پذیرش درخواست کناره‌گیری خود از سمت وزارت راه‌وشهرسازی از سوی رییس جمهور محترم این سمت را ترک می‌کنم وظیفه می‌دانم که از دقت نظر، همراهی، پی‌گیری امور، نظارت، سؤال و استیضاح نمایندگان محترم مردم شریف ایران در مجلس‌های نهم و دهم سپاس بگویم. در این ۶۲ ماهی که مسئولیت این وزارتخانه‌ی سنگین و پُرمسئولیت را داشتم هیچ‌گاه، از کار با مجلس خسته نشدم. اظهار نظر، نظارت، سؤال و استیضاح حق مجلس و نشان از زنده‌بودن یک ملت است. از آن روز باید نگران بود که مجلس سؤال نکند و امور از مجرای خود منحرف شود. وگرنه سؤال و استیضاح چه جای نگرانی دارد؟

آن روز باید نگران شد که دولت، مجلس و قوه قضائیه نتوانند مطابق قانون اساسی حکومت قانون را در کشور برقرار کنند. کسانی فراتر از قانون بخواهند سرنوشت مردم را در دست بگیرند و به کسی هم پاسخگو نباشند. اقدام فراقانون اساسی هیات نظارت مجمع تشخیص و توقف ابلاغ قانون مصوب پس از طی مراحل پیش‌بینی شده در قانون اساسی از این دست است و جای نگرانی جدی دارد. این نگرانی زمانی تشدید می‌شود که این حق فراقانونی از سوی دولت، مجلس و شورای نگهبان مورد پذیرش عملی قرار گیرد و نمایندگان این دو قوه پس از طی تمام مراحل قانونی باز برای پاسخگویی به ابهام‌های این هیات در محل مجمع تشخیص حضور پیدا می‌کنند. حال آنکه پس از طی مراحل قانونی، این حضور هیچ‌محمل قانونی نداشته و توضیح و تصمیم‌های اتخاذی نیز فاقد ارزش حقوقی و قانونی است.

به‌هرروی، تجربه من با مجلس شورای اسلامی چه در دوره‌های سوم و چهارم و چه در دوره‌های نهم و دهم، علیرغم گرایش‌های سیاسی غالب آنان حکایت از وجدان زنده مجلس دارد. در این دوره‌ی پنج‌ساله‌ی آخر پنج بار از مجلس رای اعتماد گرفتم و هفت بار هم برای پاسخ به سؤال نمایندگان محترم در صحن علنی مجلس حضور یافتم و در همه موارد بدون اخذ کارت زرد موفق به کسب نظر مثبت نمایندگان محترم شدم. در حالی که برای حضور در جلسه مورخ ۸م مهرماه کمیسیون عمران برای پاسخگویی به چهارمین استیضاح کاملاً آماده بودم، به‌ناگاه با خبر لغو جلسه در بعد از

ظهر روز ۱۷م روبرو شدم که هنوز هم دلیل آن برای من روشن نیست.

این طبیعت رای گیری‌های پارلمانی است که پیش از اخذ رای نشست‌های غیر رسمی و به قول معروف لابی‌های متعددی انجام می‌گیرد. من ضمن احترام به این رای‌زنی‌ها همواره نقطه‌ی اتکای خودم را بر توضیح و پاسخ‌های اقناعی در صحن مجلس می‌گذاشتم و موفق هم بودم و این را نشان از سلامت و بیداری وجدان مجلس می‌دانستم و می‌دانم. خوب یادم هستم که تعدادی از دوستان نماینده در جریان یکی از استیضاح‌ها، اظهار نگرانی جدی می‌کردند. در همان جلسه گفتم که من به وجدان عمومی مجلس ایمان دارم و برعکس نظر دوستان هیچ نگران نتیجه نیستم و مطمئنم که مجلس از توضیح‌های من قانع خواهد شد و به هیچ سازش و دادوستدی حتی با رعایت حدود قانونی و اخلاقی تن ندادم. وقتی تعداد آرای کسب شده‌ام از رای اعتماد اولیه بیشتر شد، به این باور بیشتر ایمان آوردم که سیاست‌مدار ضمن دوستی و رای‌زنی با همگان به هیچ‌وجه نباید از اصول اخلاقی خود دست بکشد. از قضا سیاست‌مدار چه در اذهان عمومی و چه در خاصگان همان زمان شکست می‌خورد که از اصول اخلاقی و اعتقادی خود دست بردارد و با آنها دادوستد کند. به هر روی، یکبار دیگر از همکاری مؤثر نمایندگان در طول دوره‌ی مسئولیت سپاس‌گزارم و برای ملت ایران آرزوی به‌روزی و سرزندگی، برای نمایندگان عزیز مجلس آرزوی آزادگی و هوشیاری، برای مسؤولان و مقام رهبری آرزوی توفیق و سرافرازی دارم.

با سپاس

عباس آخوندی

پیش‌گفتار

حمل و نقل و مسکن از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب شده و به دلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور داشته و دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات (زنجیره تامین) جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل انکاری برعهده دارد.

در نظام برنامه‌ریزی کشور، مسکن و حمل و نقل همواره نقشی بی‌بدیل داشته که گاه و بی‌گاه علی‌رغم تأثیر مستقیم آن بر توسعه شاخص‌های اقتصادی، مورد بی‌مهری قرار گرفته و می‌گیرد. نقش‌آفرینی متفاوت بخش‌های عمومی و خصوصی و منابع مالی پایدار در توسعه مسکن و حمل و نقل و جدایی مطلق تصمیم‌گیران دولتی از رویکردهای بخش خصوصی و منابع مالی پایدار خصوصاً منابع بانکی، باعث شده تا بیشتر اقدامات توسعه‌ای در این دو حوزه نه اثربخش باشند و نه کارآمد.

آنچه از درون بخش برای توسعه (ارتقاء کیفیت زندگی مردم) مهم و ویژه است، ارتباط حمل و نقل با تجارت از یکسو و ارتباط سکونت با حرکت از سوی دیگر می‌باشد. از این رو در نگاه توسعه بخش، همواره شش مولفه اصلی زیر مدنظر توسعه‌گر می‌باشد:

- ۱- بازسازی و نوسازی تکنولوژی (فناورین نوین)
- ۲- قابلیت حرکت
- ۳- قابلیت زندگی
- ۴- عدالت در دسترسی به شقوق حمل و نقل
- ۵- توجه به محیط زیست
- ۶- ایمنی و امنیت

در این راستا وظایف محوری وزارت راه و شهرسازی حول موضوعات راهبری حمل و نقل - راهبری شهرسازی - راهبری مهندسی ساختمان - راهبری زمین و زیرساخت، متمرکز بوده و می‌بایست مورد توجه توسعه‌گر واقع شود. بدیهی است هر یک از این مقولات و موضوعات اشاره شده به نوبه خود از جامعیت بالایی برخوردار بوده و لازم است برای

راهبری آنها، نظریه‌های توسعه مرتبط و مشخصی تدوین و پیاده‌سازی شوند که عبارتند از:

- نظریه پایه توسعه حمل و نقل ریلی
- نظریه پایه بازآفرینی شهری
- نظریه پایه توسعه حمل و نقل هوایی
- نظریه پایه توسعه لجستیک
- نظریه توسعه شهری ریل پایه
- نظریه توسعه بر مبنای حقوق شهروندی

در نظام بودجه‌ریزی کشور همواره این چالش پیش روی تصمیم‌گیران بوده که منابع را به مناطق پرجمعیت و نسبتاً برخوردار و یا برای توسعه مناطق مهاجرپرست ولی مستعد توسعه و با ظرفیت‌های نهفته فراوان اختصاص دهند. علی‌رغم وجود ضعف‌های برنامه‌ریزی کلان و محدودیت‌های شدید اعتباری و منابع مالی برای پیشبرد اهداف تعیین شده برای وزارت راه و شهرسازی و اجرای طرح‌های عظیم زیرساختی حمل و نقل و مسکن و شهرسازی، حداکثر تلاش برای اجرای تعهدات و تکالیف تعیین شده انجام شده است.

در این گزارش تلاش بر آن بوده تا با اتکا به نظریه‌ها و محورهای فوق و آنچه که در قوانین و اسناد بالادستی، نتایج اقدامات و تلاش‌های صورت گرفته، به شکل کمی برای متخصصان امر و کیفی برای آحاد جامعه و بر مبنای قانون دسترسی آزاد به اطلاعات ارائه شود.

گزارش عملکرد وزارت راه و شهرسازی در دولت‌های یازدهم و دوازدهم مبتنی بر دستاوردها، مدیریت منابع، ارتقاء بهره‌وری، تحقق اهداف برنامه‌ای همراه با شاخص‌های عملکردی (KPI) مربوط به هر حوزه و زیربخش بصورت دوره‌ای تهیه شده تا مورد استفاده مراجع ذیربط و متولیان امر توسعه حمل و نقل و مسکن قرار گیرد.

معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع

اهم اقدامات و دستاوردهای وزارت راه و شهرسازی در دولت تدبیر و امید

ارتقا کمی و کیفی زیرساخت های حمل و نقل

- ❖ بهره برداری از ۷۱۰۱ کیلومتر زیرساخت جاده‌ای شامل ۱۹۸ کیلومتر آزاد راه، ۲۶۶۵ کیلومتر بزرگراه و ۴۲۳۸ کیلومتر راه اصلی
- ❖ بازسازی و بهسازی خطوط ریلی به میزان ۱۵۱۰ کیلومتر
- ❖ احداث خطوط دوم و سوم ریلی و اصلاح مسیر به میزان ۸۴۳ کیلومتر خط معادل
- ❖ احداث خطوط حومه‌ای به میزان ۵۴۲ کیلومتر خط معادل
- ❖ احداث خطوط صنعتی - تجاری به میزان ۸۵ کیلومتر برای اتصال ۱۵ مرکز بار به شبکه ریلی
- ❖ تراک‌بندی خطوط پر تردد به منظور افزایش ظرفیت به میزان ۲۴۶۳ کیلومتر
- ❖ احداث ۲۱ دستگاه پل در تقاطعات غیر همسطح ریلی
- ❖ ساخت دپوهای تعمیراتی در نقاط مختلف برای لکوموتیوها و دپوی تعمیراتی ترنست در مشهد
- ❖ افزایش تعداد مجتمع خدماتی رفاهی در جاده‌های کشور از ۴۶۱ مجتمع در ابتدای دولت یازدهم به ۷۲۵ مجتمع در پایان سال ۱۳۹۶
- ❖ احداث، بهسازی، توسعه و تکمیل ۳۲ فرودگاه (از جمله فرودگاههای مشهد - مهرآباد - بوشهر - اهواز و کرمان)
- ❖ آغاز عملیات اجرایی فاز دوم طرح توسعه فرودگاه امام خمینی(ره) شامل احداث ترمینال دوم مسافری و ساختمان‌های جانبی و سطوح پروازی برای ارائه به ۹۰ میلیون نفر مسافر و ایجاد ظرفیت ۲ میلیون تن بار در سال، با اولویت بخش غیردولتی و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی
- ❖ راه اندازی کامل ترمینال بار شرکت هواپیمایی ج.ا.ا. در فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) با ظرفیت ۴۵۰ هزار تن به منظور افزایش ظرفیت بار ترانزیت کشور
- ❖ بهره برداری از ۳۵۰۰۰ کیلومتر مسیر هوایی(سنتی و ماهواره‌ای)
- ❖ افزایش ۲۹٪ در ظرفیت اسمی بنادر تجاری تابعه در پایان سال ۱۳۹۶ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۸۰ به ۲۳۳ میلیون تن)
- ❖ افزایش ۵۵٪ در ظرفیت کانتینری بنادر تجاری تابعه در پایان سال ۱۳۹۶ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۴/۵۸ به ۷/۱ میلیون

(TEU)

- ❖ افزایش ۷۲٪ در ظرفیت جابجایی مسافر دریایی از بنادر مسافری و چندمنظوره در پایان سال ۱۳۹۶ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۴ به ۲۴ میلیون نفر)
- ❖ ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا به میزان ۶۱ هکتار
- ❖ افتتاح فاز ۳ طرح توسعه بندر شهید رجایی و افزایش ظرفیت کانتینری بندر از ۴ به ۶ میلیون TEU
- ❖ افتتاح فاز ۱ طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و افزایش ظرفیت بندر از ۲/۵ به ۸/۵ میلیون تن
- ❖ افتتاح فاز ۲ طرح توسعه بندر امیرآباد
- ❖ بهره‌برداری از تعداد ۱۹۳ پروژه زیرساخت‌های دریایی و بندری و تجهیز بنادر به ارزش ۳۸,۶۰۰ میلیارد ریال
- ❖ توسعه محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی به میزان ۲۷۰۰ هکتار (به منظور افزایش مساحت اراضی پشتیبانی بندر مذکور جهت راه اندازی کارگاهها و کارخانه های تولیدی، بسته بندی و غیره)
- ❖ افتتاح و راه‌اندازی پایانه کانتینری بندر قشم به مساحت ۱۰ هکتار
- ❖ راه اندازی خطوط مسافری جدید از جمله خط مسافری بین المللی خصب(عمان)-قشم ، چابهار – عمان
- ❖ بهره برداری از بزرگترین پایانه مسافری دریایی کشور در بندر شهید حقانی استان هرمزگان به ظرفیت ۳/۸ میلیون نفر
- ❖ احداث بزرگترین آب شیرین‌کن کشور در بندر شهید رجایی (به دلیل فقدان منابع کافی جهت تهیه آب شرب در سرتاسر مناطق جنوبی کشور)
- ❖ نصب و راه‌اندازی ۱۲ دستگاه سنجد گردوغبار که در مجموع ۱۵ دستگاه در سطح کشور
- ❖ راه اندازی مرکز ملی خشکسالی هواشناسی کشور (در حال حاضر دامنه فعالیت‌های این مرکز پایش پارامترهای آب و هوایی و پدیده خشکسالی به طور قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته به گونه‌ای که خروجی‌های آن به عنوان مرجع رسمی مورد استفاده بسیاری از نهادهای دولتی و غیردولتی قرار می‌گیرند. مرکز ملی خشکسالی در حال حاضر بیش از یازده شاخص خشکسالی شامل TCI- VHI- NDVI- BT- VCI و شاخص‌های ماهواره‌ای شامل PN – Decile- SPI- RDI- EDI- SPEI را به طور مستمر و روزانه محاسبه، تحلیل و بررسی قرار می‌دهد.)

بهبود شرایط زیست محیطی فعالیت های بخش با تاکید بر کاهش سوخت مصرفی ناوگان حمل و نقل

❖ ورود ۲۱ فروند هواپیما به ناوگان هوایی کشور

❖ اخذ مصوبه شورای اقتصاد در خصوص صرفه جویی سوخت برای نوسازی ناوگان جاده‌ای به ارزش ۲/۷ میلیارد دلار در مجموع این وزارتخانه در راستای نوسازی ناوگان جاده‌ای نسبت به انعقاد قرارداد برای جایگزینی ۱۶۷۴۰ کامیون و کشنده فرسوده به ارزش تقریبی ۶/۷۰۰ میلیارد تومان با شرکتهای مختلف اقدام نموده و فرآیند آن در دست اجرا می باشد:

- انعقاد قرارداد ساخت و جایگزینی ۵۰۰۰ دستگاه کامیون به ارزش ۲/۱۰۰ میلیارد تومان با شرکت ماموت؛
- انعقاد قرارداد ساخت و جایگزینی ۳۰۰۰ دستگاه کامیون به ارزش ۱/۲۰۰ میلیارد تومان با شرکت سایپا؛
- انعقاد قرارداد ساخت و جایگزینی ۱۵۰۰ دستگاه کامیون به ارزش ۶۰۰ میلیارد تومان با شرکت داتیس؛
- انعقاد قرارداد ساخت و جایگزینی ۲۴۰ دستگاه کامیون به ارزش ۹۶ میلیارد تومان با شرکت زامپار؛
- انعقاد قرارداد ساخت و جایگزینی ۷۰۰۰ دستگاه کامیون به ارزش ۲/۸۰۰ میلیارد تومان با شرکت آزهاتیکس

❖ افزایش لکوموتیو به تعداد ۱۹۹ دستگاه طی سال های ۱۳۹۲ الی ۱۳۹۷

❖ افزایش سالن مسافری ریلی به تعداد ۴۱۷ دستگاه طی سال های ۱۳۹۲ الی ۱۳۹۷

❖ افزایش واگن خودکشش شامل ریل باس و ترن ست به تعداد ۸۴ دستگاه طی سال های ۱۳۹۲ الی ۱۳۹۷

❖ افزایش انواع واگن باری به تعداد ۳۱۰۲ دستگاه طی سال های ۱۳۹۲ الی ۱۳۹۷

❖ کاهش متوسط سن واگن باری ریلی از ۲۸/۹۵ در سال ۱۳۹۲ به ۲۴/۰۵ در سال ۱۳۹۶

❖ کاهش متوسط سن واگن مسافری از ۲۹/۹ در سال ۱۳۹۲ به ۲۳/۴ در سال ۱۳۹۶

❖ اخذ مصوبه شورای اقتصاد برای بهینه سازی و توسعه ناوگان و شبکه ریلی تا سقف ۷/۵ میلیارد دلار و اجرایی شدن آن

❖ امضای تفاهم نامه خرید و انتقال فناوری ۲۵۰ دستگاه لکوموتیو دیزلی باری از کشور هند و ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو دیزلی باری از

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

❖ از رده خارج کردن ناوگان فرسوده مسافری ریلی به تعداد ۶۱۷ دستگاه و بازسازی و تامین ناوگان مسافری نو

❖ افزایش سرعت قطارهای مسافری تا ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت و کاهش مدت زمان سیر قطارهای مسافری در مسیر تهران- مشهد

افزایش ترانزیت و ارتقای نقش بین المللی سیستم حمل و نقل کشور

❖ افزایش سهم حمل و نقل ریلی ترانزیت از ۴/۴ درصد در سال ۱۳۹۲ به ۱۴/۶ درصد در سال ۱۳۹۶

❖ اتصال شبکه ریلی کشور به ترکمنستان از طریق مرز اینچه برون

❖ اتصال شبکه ریلی کشور به افغانستان از طریق مرز شمتیغ

❖ بهره برداری از ایستگاه آستارا و اتصال به شبکه ریلی کشور آذربایجان

❖ راه اندازی قطارهای کانتینری چین، قزاقستان، ترکمنستان و ایران

❖ راه اندازی قطارهای مسافری بین المللی نخجوان - مشهد و تبریز- وان

❖ راه اندازی ۲۷ قطار گردشگری بین المللی

❖ افزایش ۳۴۶٪ در ترانزیت کالای غیرنفتی از بنادر تجاری تابعه در پایان سال ۱۳۹۶ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱/۳ به ۵/۸

میلیون تن)

افزایش جابجایی بار و مسافر در حمل و نقل عمومی

❖ افزایش سهم حمل و نقل ریلی از ۳۲/۷ میلیون تن و ۷/۹ درصد در سال ۱۳۹۲ به ۴۷ میلیون تن و ۱۰/۴ درصد تا کنون

❖ افزایش سهم جابجایی مسافر ریلی از ۷ درصد در سال ۱۳۹۲ به ۱۱ درصد در پایان سال ۱۳۹۶ (برحسب شاخص مسافر

عمومی با صورت وضعیت)

❖ افزایش ۱۰۷ درصدی جابجایی مسافر حومه ای ریلی از ۲/۹ میلیون نفر در سال ۱۳۹۲ به ۶ میلیون نفر سال ۱۳۹۶

❖ تصویب یازده دهکده لجستیک، پنج مرکز لجستیک مرزی و یک پارک لجستیک در ستاد مراکز لجستیک کشور و ابلاغ آن به

شرکت راه آهن ج.ا. برای جذب سرمایه گذار و جلب مشارکت بخش خصوصی جهت احداث و بهره برداری به منظور افزایش

حمل بار ریلی

❖ ارتقاء بار محوری در بخش ریلی از ۲۰ تن به ۲۵ تن در ۱۵۲۷ کیلومتر

- ❖ افزایش ۱۳۹ درصدی پروازهای ترانزیتی از فراز کشور (از ۱۷۹ هزار پرواز در سال ۱۳۹۲ به ۴۲۷ هزار پرواز در سال ۱۳۹۶)
- ❖ رشد ۳۹ درصدی مسافر هوایی از ۲۵/۷ میلیون نفر در سال ۱۳۹۲ به ۳۵/۷ میلیون نفر در سال ۱۳۹۶
- ❖ افزایش عملیات تخلیه و بارگیری کالای کانتینری در بنادر تجاری تابعه از ۲/۲ میلیون TEU در پایان سال ۱۳۹۲ به ۳/۱ میلیون TEU در پایان سال ۱۳۹۶؛
- ❖ افزایش ۵۱٪ در صادرات کالای غیرنفتی از بنادر تجاری تابعه در پایان سال ۱۳۹۶ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۳۷ به ۵۶ میلیون تن)؛
- ❖ افزایش ۷۰٪ در جابجایی مسافر دریایی از بنادر مسافری و چند منظوره در پایان سال ۱۳۹۶ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۱/۵ به ۱۹/۶ میلیون نفر)

برنامه بهبود سطح کمی و کیفی ایمنی حوزه حمل و نقل

- ❖ حذف و اصلاح تعداد ۲۳۸۸ نقطه - مقطع و تقاطع پرحادثه در راه‌های شریانی از شش ماهه دوم ۱۳۹۲ تا شهریور ۹۷
 - ❖ عقد قرارداد نصب و راه اندازی ۱۸۷۹ سامانه ثبت تخلفات عبور و مرور در راه‌های شریانی کشور که از این تعداد ۹۹۷ دوربین کنترل سرعت نصب و راه اندازی گردیده است (قبل از دولت یازدهم ۲۰۰ سامانه ثبت تخلف عبور و مرور ثبت شده بود).
 - ❖ امکان دسترسی آزاد تمامی مردم به سامانه جامع اطلاع رسانی ۱۴۱ در راستای حقوق شهروندی
- سامانه جامع اطلاع رسانی ۱۴۱ با هدف پاسخگویی به نیازهای استفاده کنندگان و در راستای تحقق حقوق شهروندی امکان دسترسی آزاد تمامی هموطنان به آخرین اطلاعات وضعیت ترافیک، شرایط جوی و آب و هوایی، محدودیت‌ها، انسدادها و محورهای جایگزین، بهترین و مناسب ترین مسیر برای تردد و سفر، اعلام زمان سفر در برخی از محورهای مهم کشور، بهترین مسیر و ساعت شروع مسافرت، امداد فنی خودرو، امکانات بین راهی از قبیل موقعیت مکانی پمپ بنزین‌ها، مجتمع‌های خدماتی رفاهی و غیره را فراهم نموده و با حذف بروکراسی باعث کاهش زمان دسترسی و ارتقاء بهره‌وری گردیده و در تمامی ساعات شبانه روز از طریق تجهیزات هوشمند موجود مثل تردد شمارها، سامانه‌های پلاک خوانی و تشخیص بلوتوث جهت تعیین زمان سفر، دوربین های نظارتی و شناسگری و ... و تجزیه و تحلیل اطلاعات حاصله، از طریق، تلفن گویا و پاسخگوی سامانه جامع اطلاع رسانی ۱۴۱ بخش پیامک سامانه جامع اطلاع رسانی ۱۴۱، بخش پایگاه اطلاع رسانی ۱۴۱ (سایت)، بخش نرم افزار کاربردی تلفن همراه ۱۴۱ ایجاد گردیده است.

- ❖ توسعه و تکمیل سامانه جامع حوادث و سوانح کشور در راستای تحقق ماده ۱۶۳ بند و قانون پنج ساله پنجم توسعه کشور
- ❖ در راستای تحقق بند "و" از ماده ۱۶۳ قانون پنجم برنامه توسعه کشور، با هدف تجمیع و شفاف سازی و ارائه داده ها و اطلاعات صحیح و قابل استفاده در تحلیل و تدوین اهداف و برنامه های ملی ایمنی، این وزارت با همکاری پلیس راهور، سازمان جمعیت هلال احمر، شبکه بهداشت و درمان، سازمان پزشکی قانونی و همچنین سازمانهای راهداری و حمل و نقل جاده ای، هواپیمایی کشوری، بنادر و دریانوردی و نیز شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، اقدام به پیاده سازی سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل کشور نموده است. اهم اقدامات انجام گرفته عبارتند از ثبت اطلاعات پلیس راهور کشور در سامانه، ثبت اطلاعات حوادث سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، ثبت اطلاعات حوادث سازمان جمعیت هلال احمر و امکان دسترسی به سامانه توسط عموم مردم در راستای حقوق شهروندی.
- ❖ راه اندازی سامانه یکپارچه ایمنی حمل و نقل ریلی (SMS)
- ❖ تهیه و ابلاغ دستورالعمل بازسازی سطح یک و دو ناوگان مسافری ریلی به شرکت های خصوصی
- ❖ پیشبرد ساخت مرکز شبیه ساز لکوموتیوها و خرید شبیه ساز آموزشی لکوموتیو زیمنس و همچنین انجام مقدمات جهت ساخت شبیه سازی لکوموتیوهای آموزشی آلتوم، GM و GE
- ❖ تجهیز شبکه و ناوگان ریلی به سیستم کنترل اتوماتیک (ATC نمودن شبکه ریلی) ۲۲۲ ایستگاه و ۳۹۹ دستگاه آلات ناقله ریلی
- ❖ انعقاد قرارداد خرید ۱۵ دستگاه جرثقیل ۱۲۰ تنی امداد و نجات با تامین منابع مالی خارجی
- ❖ بومی سازی سیستم کنترل لکوموتیو و سیستم ترمز ناوگان ریلی (آماده نصب نمونه آموزشی)
- ❖ دیجیتالی سازی شبکه رادیویی راه آهن به میزان ۳۸۷ کیلومتر و ۵۳۵ دستگاه آلات ناقله ریلی
- ❖ نوسازی و بازسازی تجهیزات علائمی در ۱۱۱ ایستگاه
- ❖ پوشش ۹۱ درصدی رادیویی سواحل کشور (به منظور برقراری ارتباط مخابراتی هر چه بهتر شناورها با داخل و خارج کشور)
- ❖ خارج سازی ۱۹۲ فروند در آبراه های اروندرود، کارون و خورموسی با هزینه ۷۸۲ میلیارد ریال
- ❖ تولید و انتشار بین المللی ۲۶ سلول چارت الکترونیکی دریانوردی (ENC) آب های حاکمیتی در جنوب کشور

تامین مالی پروژه های حمل و نقل با مشارکت بخش خصوصی

- انعقاد تعداد ۱۲ قرارداد سرمایه گذاری در پروژه های آزادراهی به طول ۱۲۰۵ کیلومتر و ارزش تقریبی ۱۱۳۲۹۰ میلیارد ریال
- انعقاد تعداد ۱۱ "موافقتنامه پیمان" یا قرارداد فاینانس خارجی جهت احداث و تکمیل خطوط ریلی به ارزش تقریبی ۱۰۴ میلیارد یوآن + ۲/۴ میلیارد یورو
- انعقاد تعداد ۴ قرارداد خرید و بازسازی ناوگان و تجهیزات ریلی به ارزش تقریبی ۱/۸ میلیارد یورو از محل فاینانس خارجی
- انعقاد قرارداد تامین مالی ۳ میلیارد یورویی با روسیه برای تامین ناوگان ریلی
- انعقاد ۵ قرارداد سرمایه گذاری بخش خصوصی از طریق فاینانس خارجی با تضمین راه آهن برای توسعه ناوگان ریلی به مبلغ ۸۰ میلیون یورو
- انعقاد قرارداد سرمایه گذاری بخش خصوصی از طریق بورس اوراق بهادار برای توسعه ناوگان ریلی به مبلغ ۱،۸۳۷ میلیارد ریال
- انعقاد قرارداد سرمایه گذاری بخش خصوصی از طریق سرمایه گذاری بخش خصوصی برای توسعه پایانه ها، سیستم های سوخت رسانی ریلی و شبکه مخابراتی به مبلغ ۲،۱۹۸ ریال و ۱۶۰ میلیون یورو
- تخصیص ۳۳۴ میلیون دلار از محل صندوق توسعه ملی برای اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار
- انعقاد قراردادهای تجهیز، بهره برداری، مشارکت و فاینانس خارجی توسعه بندر چابهار با طرف هندی به ارزش ۲۳۵ میلیون دلار

مسکن ، ساختمان و شهرسازی

➤ برنامه نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده شهری

اعطای سالانه ۳۰۰ هزار فقره تسهیلات ارزان قیمت نوسازی در بافت فرسوده در سه سقف ۳۰۰، ۴۰۰ و ۵۰۰ میلیون ریالی و نیز اعطای سالانه ۶۰ هزار فقره تسهیلات ارزان قیمت ودیعه اسکان موقت در سقف‌های ۱۰۰، ۱۵۰ و ۲۰۰ میلیون ریال در مناطق مختلف شهری تا پایان برنامه ششم توسعه مصوب شده است. از سال ۱۳۹۳ تا کنون حدود ۳۷۰۰۰ فقره تسهیلات در بافت‌های فرسوده شهری پرداخت شده است.

➤ برنامه ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی

در راستای مطالعات مصوب انجام شده تعداد ۱۰ پروژه در سکونتگاه‌های غیررسمی در ۱۰ شهر و ۱۰ محله با همکاری مدیریت شهری و مردم در قالب ارتقاء سرانه های خدمات شهری اجرا و یا در حال انجام می‌باشد.

➤ برنامه نوسازی و بهسازی مسکن روستایی

اعطای سالانه ۲۰۰ هزار فقره تسهیلات ارزان قیمت در مناطق روستایی تا سقف ۱۵۰ میلیون ریال تا پایان برنامه ششم توسعه مصوب گردید.

➤ اصلاح نظام مالیاتی و یارانه‌های بخش مسکن

از آنجا که نظام مالیاتی در ایران به طور عام و نظام مالیاتی بخش مسکن به طور خاص، فاقد کارایی لازم از حیث درآمدی، تخصیصی و توزیعی می‌باشد، بازنگری و اصلاح نظام مالیاتی به منظور ارتقاء کارایی و بهره‌مندی از آن در جهت کنترل و تنظیم بازار ضروری می‌نمود، از اینرو مطالعات اولیه در خصوص مالیات‌های بخش مسکن و تدوین نظام مالیاتی بهینه در این بخش به کمک متخصصان بخش مسکن و جامعه دانشگاهی به لحاظ تجربیات جهانی و بر اساس حداقل کردن هزینه های اجتماعی صورت پذیرفته است و مطالعه نهایی شده است.

اقدامات انجام شده در حوزه شهرهای جدید:

➤ بهره‌برداری از ۵۵۲ پروژه‌ی روبنایی و زیربنایی (شامل: ۱۶۷ مرکز آموزشی، ۶۲ مرکز مذهبی، ۲۲ مرکز اداری - انتظامی و ۳۰۱ پروژه‌ی روبنایی و زیربنایی دیگر)،

➤ پیشرفت فیزیکی ۲۷٪، ۴۹٪، ۱۰٪، ۲۴٪، ۱۲٪ و ۲۶٪ در پروژه‌های ریلی به ترتیب شهرهای جدید بهارستان، فولادشهر، گلپه‌ار و هشتگرد،

➤ استقرار ۳۶۳،۰۹۹ نفر در شهرهای جدید،

ارتقای کمی و کیفی زیرساخت های کشور در بخش جاده ای و ریلی

وضعیت احداث راهها در شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور:

با تمامی محدودیت های ناشی از تامین منابع مالی برای انجام طرح ها، دستاوردهای بزرگی در عرصه توسعه خطوط جاده ای و ریلی در کشور طی سال های دولت یازدهم و دوازدهم رقم خورده است که به شرح ذیل می باشد:

➤ احداث ۱۱۹۷ کیلومتر خطوط ریلی اصلی

➤ احداث ۳۲۹ کیلومتر آزاد راه، ۲۳۷۶ کیلومتر بزرگراه و ۱۳۶۱ کیلومتر راه اصلی

ارقام به کیلومتر

ردیف	عنوان	شش ماهه دوم ۱۳۹۲	سال ۱۳۹۳	سال ۱۳۹۴	سال ۱۳۹۵	سال ۱۳۹۶	شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷	جمع
۱	احداث خط اصلی ریلی	۴۰	۱۶۲	۱۷۵	۲۰۰	۵۱۰	۱۱۰	۱۱۹۷
۲	احداث آزادراه	۵۵	۱۵۵	۲۸	۳	۵۴	۳۴	۳۲۹
۳	احداث بزرگراه	۱۵۰	۴۸۰	۳۵۲	۶۱۱	۶۴۲	۱۴۱	۲۳۷۶
۴	احداث راه اصلی	۲۴۱	۲۷۳	۲۳۸	۲۰۹	۲۷۸	۱۲۲	۱۳۶۱

همانطور که ملاحظه می شود اگر چه کمبود منابع یکی از مهم ترین چالش های پیش رو برای احداث پروژه های عمرانی است لیکن دستاوردهای فوق بسیار فراتر از حد انتظار است، بطوری که بعنوان مثال می توان از طول ریل گذاری ۵۱۰ کیلومتری در سال گذشته نام برد که بطور متوسط بیش از دو برابر حد متوسط عملیات ریل گذاری در تمام تاریخ راه آهن سازی کشور بوده است.

همچنین در سه سال گذشته و در راستای اقتصاد مقاومتی، اتصال ۵ مرکز استان همدان، کرمانشاه، آذربایجان غربی، آذربایجان شرقی از طریق بستان آباد و استان گیلان به شبکه ریلی کشور در دستور کار قرار داشته است که دو استان همدان و کرمانشاه در سال گذشته و سه مرکز استان دیگر امسال به شبکه ریلی متصل خواهد شد.

جاده ای:

در حال حاضر ۲۱۷ هزار کیلومتر راه بین شهری و روستایی به ارزش ۲۰۰ هزار میلیارد تومان در حال خدمات دهی و جابجایی بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کالا و مسافر کشور می باشد. بر اساس برداشت وضعیت رویه راههای شریانی کشور و تحلیل آن در سامانه مدیریت روسازی (سامانه PMS) که در سال ۹۶ انجام شده است، کمتر از ۵٪ راههای شریانی و اصلی پرتدد کشور در وضعیت بحرانی قرار دارند.

پروژه های عمرانی با استفاده از ظرفیت و توانمندی شرکت های پیمانکاری داخلی و با اتکاء به دانش مهندسين مشاور داخلی و با کیفیتی مناسب در دست ساخت هستند .

ریلی:

در حال حاضر ۳۴۰۰ کیلومتر خط اصلی ریلی توسط شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل و ۱۲۰۰ کیلومتر خطوط دوم، حومه ای و تجاری نیز توسط شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در دست احداث می باشد.

طی دولتهای یازدهم و دوازدهم علی رغم محدودیتهای شدید مالی و ماشین آلاتی، پروژه هایی در حوزه ریلی انجام شده که به ارتقاء ایمنی، افزایش ظرفیت شبکه و ارتقاء سرعت سیر قطارها منجر گردیده است، از این پروژه ها می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- بازسازی صعب العبورترین نقاط شبکه ریلی به ویژه محور جنوب به طول ۱۵۰ کیلومتر که تا قبل از آن انجام این مهم به دلیل کوهستانی بودن مسیر تک خطه متصور نبود که با روش ابتکاری و مسدودی چند روزه امکان پذیر گردید.
- تعویض سوزنهای چوبی محور استراتژیک تهران- مشهد و جایگزینی با سوزنهای پر سرعت بتنی که موجب افزایش چشمگیر سرعت قطارها و کاهش زمان مسافرت شده است .
- خرید انبوه ریل نو از خارج کشور و به کارگیری آن در پروژه های توسعه ای و نگهداری شبکه و نیز ذخیره سازی مکفی برای آینده
- بومی سازی تولید ملی ریل توسط همکاری مشترک شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و ذوب آهن اصفهان که به دلیل تکنولوژی خاص، تصور انجام آن در داخل کشور تا قبل از این مشکل بود.
- بومی سازی و تولید ۳۰ تن تراورس برای خطوط و سوزنهای ریلی که در مسیرهای باری سنگین بسیار کاربرد دارد .
- بکارگیری سیستمهای نوین پایش و کنترل ایمنی خطوط راه آهن همچون اندازه گیری تنش و سختی خطوط جهت نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه.

➤ پیاده سازی روش نوین مدیریت نگهداری و تعمیرات خطوط و ماشین آلات ریلی در بستر نرم افزار کازوین که موجب ارتقاء کیفیت خطوط و کاهش هزینه ها شده است.

راه روستایی :

در حال حاضر ۱۲۹ هزار کیلومتر راه روستایی آسفالته و شوسه در کشور وجود دارد که بیش از ۹۰ درصد جمعیت کل روستاهای کشور از راه آسفالته برخوردارند. علیرغم کمبود اعتبارات ملی و استانی و با استفاده از ظرفیت ایجاد شده در قانون بودجه کل کشور جهت تامین قیر رایگان، اقدامات مناسبی در این خصوص انجام شده است. اعتبار مورد نیاز جهت نگهداری راههای روستایی کشور سالیانه معادل ۲۳۰۰ میلیارد تومان می باشد این درحالی است که طی دولت های یازدهم و دوازدهم مبلغ ۵ میلیارد تومان نقدینگی و ۳۵ میلیارد تومان اسناد خزانه با دوره بازگشت ۱ و ۲ ساله جهت نگهداری ۱۲۹ هزار کیلومتر راه روستایی به سازمان تخصیص داده شده است.

عملکرد بهسازی و آسفالت راه های روستایی از ابتدای دولت یازدهم تا کنون (ارقام به کیلومتر)

شش ماهه اول سال ۱۳۹۷	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۵	سال ۱۳۹۴	سال ۱۳۹۳	سال ۱۳۹۲
۱۴۶۰	۳۶۲۱	۳۱۱۳	۲۰۱۶	۳۴۳۲	۲۲۱۸
جمع کل (کیلومتر) ۱۵۸۶۰					

با عنایت به ابلاغ اعتبارات روکش آسفالت راه های روستایی در سال ۱۳۹۵ عملکرد سالهای ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ همراه با روکش مجدد می باشد.

عملکرد احداث راه های روستایی (ارقام به کیلومتر)

شش ماهه اول سال ۱۳۹۷	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۵	سال ۱۳۹۴	سال ۱۳۹۳	سال ۱۳۹۲
۶۸۷	۱۷۰۶	۱۴۸۳	۹۶۰	۱۶۳۴	۱۰۵۶
جمع کل (کیلومتر) ۷۵۲۶					

چالش های پیش رو در زمینه زیرساخت و توسعه :

با نگاه اجمالی به سقف اعتبارات ابلاغی تعدادی از طرح های مندرج در قانون بودجه، امکان عملیاتی شدن آن ها فراهم نشده است و مضافاً بر اساس دستورالعمل های صادره سازمان برنامه و بودجه در لوایح بودجه پیشنهادی در طی سال های ۱۳۹۶، ۱۳۹۵ و ۱۳۹۷ برای طرح های کمتر از پیشرفت فیزیکی ۳۰ درصد عملاً اعتباری برای ادامه عملیات اجرایی تأمین نشده است. از مهمترین عوامل کندی روند پیشرفت طرح ها کمبود قیر می باشد.

لازم بذکر است که ساخت و نگهداری آزاد راهها بدلیل نیازمندی به منابع اعتباری هنگفت، در سایر کشورها از طریق مشارکت و سرمایه گذاری بخش خصوصی انجام می شود . نرخ برگشت سرمایه جهت پوشش هزینه های انجام شده توسط سرمایه گذار می بایست از طریق اخذ عوارض تامین گردد که متاسفانه در ایران به دلیل عوامل اجتماعی، اقتصادی و سیاسی این نرخ متناسب با سرمایه گذاری صورت گرفته نمی باشد لذا بخش خصوصی تمایلی به سرمایه گذاری ندارد. و از سوی دیگر کمبود اعتبارات شدید ابلاغی و تخصیصی در این بخش سبب رشد نامتوازن خواهد شد.

افزایش ترانزیت و ارتقای نقش بین المللی سیستم حمل و نقل کشور

جاده ای:

جابجایی و مراودات اقتصادی بین مرزی کاملاً متأثر از روابط بین الملل بوده و سطوح ارتباط خارجی بر اساس سیاست های کلان کشور می باشد. لازم بذکر است در حال حاضر ۲۳ پایانه مرزی فعال خدمات دهی به حمل و نقل و ترانزیت کالا و مسافر را انجام می دهند و سالیانه بیش از ۱ میلیون نفر مسافر و ۲۰ میلیون تن کالا (صادرات، واردات و ترانزیت) از طریق مرزهای جاده ای جابجا می گردند.

ریلی:

در حوزه جابجایی بار مرزی و یا به تعبیر دیگر حمل و نقل بین المللی راه آهن جمهوری اسلامی عملکرد بسیار مناسبی طی چند سال گذشته به ثبت رسیده است، به طوریکه در سال ۹۶ از رکورد عملکرد ترانزیت نیز عبور نموده ایم، این در حالی است که طی ۶ ماهه اول سال ۱۳۹۷ ترانزیت ریلی رشد حدود ۳۰ درصدی در مقایسه با سال گذشته داشته و سهم ترانزیت ریلی به ۱۴/۶ درصد در سال ۹۶ رسیده است در حالیکه از سال ۸۳ با روند کاهشی ۴/۴ درصد در سال ۹۲ رسیده بود.

علاوه بر این وزارت راه و شهرسازی در حوزه توسعه حمل و نقل ریلی بین المللی و تقویت ارتباطات ریلی مرزی با همسایگان اقدامات مهمی از جمله اتصال ریلی به افغانستان از طریق مرز شمتیغ، اتصال ریلی به آذربایجان از طریق مرز آستارا به عنوان پروژه ای آماده بهره برداری در این حوزه را در کنار سایر اتصالات ریلی؛ مرز میرجاوه با پاکستان، مرز سرخس، لطف آباد و اینچه برون با ترکمنستان، مرز آبی_ریلی امیرآباد با کشورهای حوزه خزر، مرز ریلی جلفا با آذربایجان، مرز ریلی رازی با ترکیه و همچنین مرز ریلی شلمچه با کشور عراق را صورت داده است.

اقدامات انجام شده و طرح های احداث شده یا در دست ساخت به منظور ایجاد زیرساخت مناسب حمل و نقل بین

المللی :

• جاده ای :

➤ افتتاح قسمتی از محور کریدور غرب کشور (میاندوآب - کرمانشاه) به طول ۱۸۰ کیلومتر و افتتاح قسمتی از کریدور جنوب کشور به طول حدود ۲۱۰ کیلومتر

• ریلی :

➤ احداث راه آهن خواف- هرات با طول ۱۴۰ کیلومتر برای اتصال ایران به افغانستان، احداث راه آهن قزوین- رشت - انزلی و رشت آستارا برای اتصال به کشورهای شمالی به ویژه آذربایجان

➤ احداث راه آهن گرگان- اینچه برون جهت اتصال ترکمنستان به ایران

➤ احداث راه آهن چابهار- زاهدان - زابل - میلک برای اتصال بندر چابهار و آب های آزاد به کشور افغانستان از طریق ایران

➤ احداث راه آهن کرمانشاه- خسروی با هدف اتصال شبکه ریلی کشورمان به عراق و سوریه و در نهایت بندر لاذقیه

اگر چه این طرح ها در دست ساخت هستند لیکن اجرای آن ها نشان از برنامه مشخص وزارت راه و شهرسازی برای اتصال به کشورهای همسایه و بهره مندی از سهم بار ترانزیتی در منطقه می باشد.

سایر اقدامات راه آهن جمهوری اسلامی ایران در حوزه قطارهای بین المللی و گردشگری از ابتدای دولت تا کنون:

الف - قطارهای گردشگری خارجی (ورودی):

➤ از سال ۱۳۹۳ تا کنون هر ساله قطارهای گردشگری خارجی مختلف تحت عناوینی همچون راه ابریشم، قلب ایران، هزار و یک شب، ایران دوستان و تورهای عکاسی وارد کشور شده اند.

➤ تا کنون ۲۷ قطار گردشگری خارجی با هماهنگی های انجام شده با شرکت های گردشگری و راه آهن های کشورهای دیگر از کشورهای مختلف وارد ایران شده اند و گردشگرانی را از سراسر دنیا که عمده آنها اتباع کشورهای آمریکا، انگلستان، هلند، ژاپن، مالزی، سنگاپور و سایر کشورها بوده اند را به ایران آورده اند. لازم به ذکر است بیست و هفتمین قطار گردشگری خارجی که از مسکو حرکت کرده است پانزدهم مهرماه از مرز سرخس وارد ایران شده است.

قطارهای گردشگری داخلی:

➤ تاکنون تعداد زیادی قطار گردشگری داخلی در مسیرهای مختلف طی چند سال گذشته راه اندازی شده است. لازم به ذکر است برای اولین بار ۲ خط ثابت گردشگری به نام تهران - سوادکوه و تهران - شیرگاه در محور شمال طراحی شده که علاقه مندان به سفر با این قطارها همچون سایر قطارهای مسافری، می توانند مطابق برنامه سفر این قطارها نسبت به خرید بلیت آنها اقدام و از جاذبه های طبیعی موجود در حاشیه ریل بهره مند شوند.

ج - جابجایی بین مرزی در حوزه گردشگری:

➤ قطار تبریز وان:

این قطار در بیست و هشتم خرداد ۱۳۹۷ مجدداً راه اندازی شده و بصورت هفتگی در مسیر تبریز- وان تردد دارد. مذاکرات جهت راه اندازی قطار تهران آنکارا نیز نهایی شده که به محض اتمام عملیات زیر بنایی در ترکیه این قطار راه اندازی خواهد شد.

➤ قطار نخجوان مشهد:

این قطار در دی ماه سال ۱۳۹۵ راه اندازی شده و زائرین امام هشتم(ع) را هر هفته از نخجوان به مشهد منتقل می کند.

➤ قطار بین المللی تهران - کربلا :

از سه سال گذشته تا کنون این قطار در ایام اربعین حسینی بصورت ترکیبی راه اندازی می گردد. لازم به ذکر است در سال گذشته علاوه بر قطار تهران - کربلا، قطار قم - کربلا نیز راه اندازی گردید.

با توجه به افتتاح محور کرمانشاه برنامه گسترده ای برای راه اندازی قطار کربلا از محور جنوب(مرز شلمچه) و محور کرمانشاه(مرز مهران) پیش بینی شده است که در اربعین امسال شاهد راه اندازی آنها خواهیم بود.

➤ تعدادی قطار گردشگری مناسبی نیز در مناسبت های مختلف و در مسیرهای مختلف راه اندازی شده که از جمله می

توان به قطارهای گردشگری تهران-دهنمک- بیابانک ، تهران- سرخگل- بادرود ، اراک-جلایر- حک ، اراک- بیشه ، گرگان- اینچه برون ، کرمان- راین ، تهران- زواره ، اهواز- اندیمشک- تنگ پنج ، تبریز- مراغه ، تبریز- جلفا ، تبریز- رازی ، تهران- همدان ، شیراز- پاسارگاد ، تهران- جمکران- قم، مشهد- نیشابور ، تهران-کاشان ، تهران- قزوین- زنجان ، اهواز- خرمشهر اشاره نمود.

هوایی :

در سال جاری برای ۹۸ نقطه در ۴۴ کشور مجوز پروازی صادر گردیده و اقدامات ذیل نیز در جهت افزایش پروازها صورت پذیرفته است:

- امضای سند موافقت نامه حمل و نقل هوایی با کشور صربستان.
- راه اندازی پروازهای مستقیم تهران – بلگراد.
- امضای یادداشت تفاهم با قطر در جهت افزایش پرواز
- تشکیل جلسات با کشور دانمارک و امضا یادداشت تفاهم در جهت برقراری پرواز
- به روز رسانی یادداشت تفاهم با سوئد و اضافه شدن شرکت هواپیمایی ماهان به شرکتهای معینه.

افزایش جابجایی بار و مسافر در حمل و نقل عمومی

- افزایش سهم جابجایی مسافر ریلی به ۱۱ درصد در پایان سال ۱۳۹۶ (برحسب شاخص مسافر عمومی با صورت وضعیت)
- افزایش سهم حمل و نقل بار ریلی از ۳۲/۷ میلیون تن و ۷/۹ درصد در سال ۱۳۹۲ به ۴۷ میلیون تن و ۱۰/۴ درصد تا کنون
- افزایش ۱۰۷ درصدی جابجایی مسافر حومه ای ریلی از ۲/۹ میلیون نفر در سال ۱۳۹۲ به ۶ میلیون نفر سال ۱۳۹۶

اقدامات سازمان هواپیمایی کشوری برای افزایش کیفیت خدمات هوایی

- ورود ۲۱ فروند هواپیما به ناوگان هوایی کشور تا پایان مرداد سال ۹۷ موجب افزایش کیفیت خدمات ارائه شده به مردم و مسافرین شده است.
- سازمان هواپیمایی کشوری طی برگزاری جلسه ای فوری با مدیران عامل شرکتهای هواپیمایی، ضرورت ساماندهی بازار و کنترل بیشتر شرکتهای برکانالهای فروش خود در جهت جلوگیری از افزایش بی رویه نرخها و سوء استفادههای صورت گرفته از کانالهای غیر رسمی بلیت را خواستار شد. پیرو مذاکرات و هماهنگیهای بعمل آمده و علیرغم آزاد سازی نرخ پروازهای داخلی و عدم وجود نرخ تکلیفی، شرکتهای هواپیمایی با محوریت انجمن شرکتهای هواپیمایی، جدول نرخ بلیت (حداکثر سقف نرخ) که با احتساب نرخ تسریع ارز ۸۰۰۰۰ ریال محاسبه گردیده بود را به تفکیک مسیرهای مختلف تهیه و ابلاغ نمودند که لیستهای مربوطه جهت آگاهی مسافران اعلام و مبنای فروش شرکتهای قرار گرفته است.

بهبود سطح کمی و کیفی ایمنی حوزه حمل و نقل

➤ یکی از مهمترین اقداماتی که طی سالهای اخیر بصورت ویژه به آن توجه شده است حذف و ساماندهی نقاط پرحادثه می باشد. بطوریکه هر ساله ۳۰۰ الی ۴۰۰ نقطه یا مقطع پر حادثه از محل منابع ملی و استانی ایمن سازی و اصلاح می شود. در سال ۹۵، با تصویب و ابلاغ یک دستورالعمل جدید، با همکاری پلیس راه کشور، تعداد ۱۵۸۵ نقطه پرتصادف در سطح کشور شناسایی و الویت بندی گردید، که تمام آنها آشکار سازی و ۱۰۰ نقطه آن تا کنون ایمن سازی و اصلاح شده است. در سال جاری نیز ۳۵۰ نقطه در حال اصلاح و ایمن سازی می باشد و تا پایان سال ۱۳۹۹ تمامی ۱۵۸۵ نقطه اصلاح و ایمن سازی خواهد شد.

➤ در خصوص افزایش ایمنی در تردد وسایل نقلیه هنگام بارش برف سنگین و کولاک های شدید اقداماتی از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به شرح ذیل انجام شده است:

- استقرار ۱۱۶۴۰ دستگاه ماشین آلات سنگین و نیمه سنگین راهداری با عمر بالای ۲۵ سال به همراه تجهیزات راهداری موجود با استقرار در ۶۹۷ راهدارخانه به منظور عملیات راهداری زمستانی
- جهت نوسازی ناوگان راهداری کشور، خرید ۳۰۰۰ دستگاه ماشین آلات سبک و سنگین راهداری از محل اعتبارات تبصره ۱۸ قانون بودجه کل کشور و اعتبارات مدیریت بحران و منابع داخلی سازمان راهداری و از طریق شرکت هیپکو در دست اقدام می باشد که در صورت تحقق کمک شایانی به عملیات خدمت رسانی و راهداری زمستانی خواهد نمود.
- تجهیز گردنه های حساس کشور به دوربین های نظارت تصویری و همچنین تجهیز ماشین آلات راهداری به سیستم های ردیابی برخط که در مواقع بحران امکان نظارت و کنترل فرایند امداد رسانی بصورت متمرکز را فراهم نموده است.

چالش های پیش رو:

ماشین آلات و تجهیزات راهداری کشور، با توجه به عدم نوسازی کافی و به موقع ماشین آلات مزبور برای شرایط بحرانی آمادگی کافی ندارند و این موضوع بارها به سازمان برنامه و بودجه اعلام شده است. متأسفانه اغلب رانندگان نیز بدون تجهیزات زمستانی در ایام برفی مسافت می کنند و اطلاعات وضعیت راه را قبل از سفر اخذ نمی نمایند. نیرو و امکانات پلس راه هم محدود می باشد. تمامی این شرایط دست به دست هم می دهند تا در یک بارش سنگین و کولاک شدید انسداد اتفاق بیافتد.

جذب منابع مالی سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی پروژه های حمل و نقل

با عنایت به اهمیت و ضرورت استفاده از منابع مالی و توان بخش خصوصی داخلی و خارجی در اجرا و بهره‌برداری پروژه‌های حمل‌ونقل اعم از زیرساخت و ناوگان جهت پیشبرد برنامه‌های توسعه و تکمیل شبکه حمل‌ونقل کشور در تمامی شقوق، انجام اقدامات در محورهای اساسی ذیل در اولویت عملکرد وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته است:

۱- تدوین یک دستورالعمل جامع با عنوان «فرآیند تأمین مالی احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانکی و سایر منابع مالی و پولی کشور» و ابلاغ آن توسط وزیر راه و شهرسازی به کلیه ادارات، سازمانها و شرکتهای تابعه وزارت به منظور ایجاد ساختار نظام مند کاری و جلوگیری از بروز ابهام و موازی کاری در سازمانها و شرکتهای تابعه در اجرای قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانکیها و سایر منابع مالی و پولی کشور (مصوب ۱۳۶۶) و آیین نامه اجرایی آن (مصوب ۱۳۹۴)

۲- پیشنهاد تأسیس صندوق توسعه حمل و نقل بر مبنای انجام مطالعات تطبیقی بین المللی و رصد نمودن تجربیات سایر کشورها و سپس تصویب آن در مجلس شورای اسلامی در قالب ماده ۴۸ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور، به منظور ایجاد سازوکارها، تأمین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت و ناوگان حمل و نقل کشور تشویق، حمایت و مشارکت در سرمایه گذاری زیرساخت‌ها، بیمه سرمایه گذاری‌ها در حوزه حمل و نقل و مشارکت در ساخت، توسعه و نگهداری شبکه‌ها و زیرساخت‌ها. (متن اساسنامه این صندوق در مرحله تصویب در هیأت محترم وزیران می‌باشد).

۳- استقرار رویکرد مدیریت دارایی‌های حوزه حمل و نقل از طریق برنامه ریزی و اجرای طرح‌های واگذاری پروژه‌های سودآورد حمل‌ونقلی (آزادراه‌های دولتی در اختیار وزارت راه و شهرسازی) با تأکید بر ارتقای سطح سرویس و کیفیت تردد در آزادراه‌ها با اتکا به منابع مالی و توان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (در همین راستا واگذاری ۱۴ آزادراه دولتی از طریق برگزاری فراخوان شناسایی و انتخاب سرمایه‌گذاران در دست اقدام می‌باشد که تا این تاریخ، سرمایه‌گذار آزادراه تهران-قم جهت واگذاری به روش بهسازی- بهره‌برداری-انتقال از طریق اخذ مصوبه هیأت محترم وزیران و سپس فرآیند رقابتی انتخاب و مراحل انعقاد قرارداد نهایی در دست انجام می‌باشد)

۴- استفاده از فضای مناسب بین‌المللی در طول دوره پس‌ابرجام در راستای انعقاد قرارداد تأمین مالی خارجی (فاینانس) در پروژه‌های حمل‌ونقلی و به‌ویژه پروژه‌های ریلی کشور

۵- اجرای پروژه های مؤثر در پایش پروژه های مشارکت عمومی- خصوصی در طول دوره واگذاری به بخش خصوصی (مهم-ترین این پروژه ها عبارتند از پیاده سازی سامانه پرداخت های نوین در آزادراه ها (سپندار) جهت پایش درآمدهای ناشی از عوارض جاده ای در

طول دوره بهره برداری آزادراه ها و همچنین بررسی موشکافانه صورت مالی حسابرسی شده و گردش مالی و گزارش های هزینه-درآمد آزادراه های مشارکتی گذشته جهت رسیدن به نقطه مؤثر زمانی اتمام دوره واگذاری و انتقال آزادراه به دولت.

۶- در اجرای بند(و) تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۳۹۶ کشور درخصوص اجازه به دولت برای اقدام قانونی جهت تأمین سهم پانزده درصد(۱۵٪) تسهیلات مالی خارجی(فاینانس) برای طرح های ریلی از محل صندوق توسعه ملی، تصویب تأمین ۱۵ درصد سهم کارفرما مربوط به فاینانس طرح های ریلی از محل صندوق توسعه ملی در مورخ ۱۳۹۷/۷/۵ برای ۱۰ عنوان طرح.

۷- در اجرای بند(ب) تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۳۹۶ کشور در خصوص اجازه به بانکهای عامل جهت اعطای تسهیلات ارزی به سرمایه گذاران بخش خصوصی، تعاونی و شهرداری ها برای طرح های توسعه ای و نیز انواع مختلف حمل و نقل درون و برون شهری بدون انتقال مالکیت و با معرفی سازمان های توسعه ای و وزارت راه و شهرسازی و تضمین سازمان ها و شرکت های تابعه و ذیربط این وزارتخانه، طرح ریلی جوین-بجنورد-اسفراین به طول ۱۷۵ کیلومتر و ارزش ۳۱۰۰۰ میلیارد ریال پس از انعقاد تفاهم نامه با بخش خصوصی، در مرحله اخذ مصوبه هیأت وزیران می باشد.

۸- در اجرای بند (الف) تبصره ۵ قانون بودجه سال ۱۳۹۶ کشور، اخذ مجوز انتشار اوراق صکوک اجاره اسلامی جهت تامین ناوگان هوایی شرکت هواپیمایی هما به ارزش ۵۰۰۰ میلیارد ریال و نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای به ارزش ۶۰۰۰ میلیارد ریال (در دست اقدام: تامین مالی طرح احداث قطار حومه ای کلانشهر اصفهان - اصفهان به بهارستان- از طریق انتشار اوراق صکوک اجاره در صورت افزایش سهمیه وزارت راه و شهرسازی بیش از مقدار پیش بینی شده در آیین نامه اجرایی بند الف تبصره ۵ قانون بودجه - تصویب نامه شماره ۱۱۸۱۹/ت/۵۵۲۴۷ هـ مورخ ۱۳۹۷/۰۲/۰۸ هیات محترم وزیران)

۹- در اجرای تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۹۶ کشور، تصویب واگذاری طرح کریدور بزرگراهی غرب کشور اتصال مرز بازرگان تا بندر امام خمینی (ره) به شماره ردیف ۱۳۰۳۰۱۶۲۵۳ بر اساس مصوبات کارگروه واگذاری ماده ۲۷ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت(۲). (در دست اقدام: تامین مالی ۲۸ دستگاه لکوموتیو از محل طرح افزایش ظرفیت ناوگان ریلی در بخش دستگاه اجرایی راه آهن ج.ا.ا. تامین مالی قطارهای حومه ای کلانشهر های تهران - تبریز- اصفهان - مشهد تامین مالی ۹۱ طرح تملک دارایی های سرمایه ای وزارت راه و شهرسازی اعلام شده به سازمان برنامه و بودجه و تهیه طرح تجاری و ارائه گزارش اقدام به واگذاری به کمیته واگذاری)

مشخصات کلی پروژه های فاینانس خارجی وزارت راه و شهرسازی:

برای پروژه های ریلی با متقاضیانی از کشورهای چین، هند و روسیه مذاکرات فنی و مالی صورت پذیرفته و برای پروژه های ذیل اقدام به انعقاد قرارداد و تفاهم شده است:

نام پروژه	رقم فاینانس خارجی	شرکت/کشور طرف امضاء قرارداد یا تفاهم نامه
راه آهن تهران - قم - اصفهان	۴۵ میلیارد یوان	انعقاد قرارداد با شرکت CREC چین
برقی کردن راه آهن تهران - مشهد	۱۱/۵ میلیارد یوان	انعقاد قرارداد با شرکت CMC چین
راه آهن کرمانشاه - خسروی	۳/۵ میلیارد یوان	انعقاد قرارداد با شرکت CCECC چین
راه آهن شیراز - بوشهر	۵ میلیارد یوان	انعقاد قرارداد با شرکت SINOCONST چین
راه آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا	۸/۱ میلیارد یوان	انعقاد قرارداد با شرکت CAMC چین
راه آهن همدان - سنندج	۵/۳ میلیارد یوان	انعقاد قرارداد با شرکت SINOMACH چین
راه آهن گرگان - بجنورد - مشهد	۱۸/۲ میلیارد یوان	انعقاد قرارداد با شرکت SINOHYDRO چین
برقی کردن راه آهن گرمسار - اینچه برون	اخذ وام ۱/۲ میلیارد یورو	انعقاد قرارداد اخذ وام با دولت روسیه
قطار حومه ای گلپهار - مشهد	۲/۳ میلیارد یوان	انعقاد قرارداد با شرکت NORIENCO چین
راه آهن چابهار - زاهدان	۵ میلیارد یوان	انعقاد تفاهم نامه با شرکت IRCON هند
راه آهن سریع السیر قم-اراک	۱/۲ میلیارد یورو	تفاهم نامه با راه آهن ایتالیا
تدارک ۵۰ دستگاه لکوموتیو زیمنس	۱۷۶ میلیون یورو	تأمین مالی توسط بانک KFW آلمان
خرید ۴۵۰ دستگاه ریل باس	۷۲۰ میلیون یورو	تأمین مالی از بانک Kexim کره جنوبی
تدارک ۲۵۰ دستگاه لکوموتیو	۸۰۰ میلیون یورو	تأمین مالی از تسهیلات بانک Ixim هند
بازسازی ۳۶ دستگاه ماشین آلات خطی ریلی	۶۷/۳ میلیون یورو	تأمین مالی از Uberbank اتریش

لذا با عنایت به خروج آمریکا از برجام، با توجه به اینکه یکی از شروط مهم تنفیذ و اجرایی شدن قراردادها، امضاء موافقت نامه مالی با بانک ها و مؤسسات خارجی (به عنوان منبع تأمین مالی) می باشد، علیرغم اینکه طرف های خارجی به صورت رسمی و کتبی انصراف خود را از ادامه همکاری اعلام ننموده اند، ولی بعضاً از هرگونه پاسخ به مکاتبات جهت تداوم فرآیند فاینانس خودداری نموده اند.

مشخصات کلی پروژه های مشارکت عمومی-خصوصی وزارت راه و شهرسازی:

در راستای جذب مشارکت بخش خصوصی در قالب انعقاد قراردادهای مشارکت عمومی- خصوصی، بسته های فرصت سرمایه گذاری پروژه های وزارت راه و شهرسازی تدوین و از طریق انتشار فراخوان عمومی، کنفرانسها و همایشهای سرمایه گذاری و از طریق و پورتال وزارت راه و شهرسازی منتشر و اطلاع رسانی گردیده است. این اقدامات با تأکید بر چالاک سازی فرآیندها تحت نظارت و ارائه تأییدیه ها و مجوزات لازم شورای تأمین مالی وزارت و سپس مصوبات هیأت دولت صورت پذیرفته است.

لذا، مهم ترین اقدامات در زمینه پروژه های مشارکت عمومی-خصوصی عبارتند از:

- انعقاد قرارداد سرمایه گذاری در پروژه های آزادراهی کرمان - بندرعباس (به ارزش ۴۱۰۰۰ میلیارد ریال) تبریز - مرند (به ارزش ۹۳۶۰ میلیارد ریال) مشهد - چناران - قوچان (به ارزش ۴۲۰۰ میلیارد ریال) لامرد به پارسیان (به ارزش ۳۶۰۰ میلیارد ریال) کنارگذر شرقی سیرجان (به ارزش ۲۰۰۰ میلیارد ریال) اردکان - مهریز (به ارزش ۸۰۰۰ میلیارد ریال) کنارگذر شمالی اراک (به ارزش ۳۰۰۰ میلیارد ریال) قطعه ۶ تبریز - ارومیه (به ارزش ۳۰۰۰ میلیارد ریال) قطعه ۱ و ۲ کنارگذر شرقی اصفهان (به ارزش ۴۰۰۰ میلیارد ریال) تبریز - سهند (به ارزش ۱۸۰۰ میلیارد ریال) بیستون - کرمانشاه - حمیل و قزانچی - کرمانشاه (به ارزش ۷۵۰۰ میلیارد ریال) کنارگذر جنوبی تهران (به ارزش ۲۵۸۳۰ میلیارد ریال)
- انعقاد قرارداد سرمایه گذاری در پروژه های بندری شهید بهشتی چابهار (به ارزش ۴۷۷ میلیون دلار)
- انعقاد قرارداد سرمایه گذاری در پروژه های فرودگاهی ترمینال سلام فرودگاه امام خمینی (ره) (به ارزش ۵۰۰۰ میلیارد ریال) ترمینال مسافری فرودگاه شیراز (به ارزش ۲۴۰۰ میلیارد ریال)
- انعقاد قرارداد ساخت ۱۲ دستگاه گنتری کرین برای فاز ۲ طرح توسعه بندر شهید رجایی به ارزش ۱۰۴ میلیون یورو با مشارکت لیبهر ایرلند و هپکو اراک
- انعقاد قرارداد ساخت ۱۵ دستگاه ترانستینر (RTG) به مبلغ ۳۱ میلیون یورو

اجرای قوانین مصوب از جمله برنامه ششم توسعه

با توجه به جداول ذیل ملاحظه می‌شود که تنها مبلغ ۶۲،۰۰۰ میلیارد ریال از مبلغ ۲۳۰،۰۰۰ میلیارد ریال پیش بینی شده در برنامه ششم در قانون بودجه سال ۱۳۹۷ (معادل ۲۶٪) تصویب و ابلاغ شده است که این اتفاق مؤید این است که با فرض ۱۰۰ درصد تخصیص اعتبارات، امکان تحقق حداکثر ۳۰ درصد اهداف کمی پیش بینی شده در قانون برنامه ششم توسعه میسر است. این در حالیست که با توجه به بحران‌های اقتصادی دو سال اخیر، هزینه‌های اجرای پروژه‌ها بسیار بالاتر از مقادیر برآورد شده بوده است. علیرغم محدودیتهای اعتباری اشاره شده با بکارگیری روشهای نوین تأمین منابع و اجرای پروژه‌ها و با تکیه بر افزایش بهره‌وری و مدیریت بهینه منابع در اختیار، در اغلب شاخص‌ها شاهد تحقق حداکثری بوده ایم که جزئیات آن به شرح ذیل آمده است:

تامین منابع مالی مورد نیاز وزارت راه و شهرسازی در برش سال ۱۳۹۷ برنامه ششم (میلیارد ریال) به قیمت ثابت سال ۱۳۹۳ و قیمت جاری

ردیف	حوزه	عنوان	منابع عمومی پیش‌بینی شده به قیمت ۱۳۹۳	منابع عمومی پیش‌بینی شده به قیمت جاری (۱۳۹۷)	منابع عمومی مصوب در بودجه سال ۱۳۹۷	منابع عمومی تخصیص یافته در بودجه سال ۱۳۹۷	نسبت تخصیص به منابع پیش‌بینی شده در برنامه ششم	اختلاف منابع عمومی پیش‌بینی شده در برنامه ششم با میزان تخصیص ۱۳۹۷
۱	وزارت راه و شهرسازی	مسکن و عمران شهری و روستایی	۳۳،۵۶۵	۴۷،۳۲۶	۶،۶۶۳	۴،۸۹۱	۱۰،۳٪	۴۲،۴۳۶
		حمل و نقل	۱۳۲،۳۰۷	۱۸۶،۵۵۱	۵۵،۷۸۶	۳۶،۵۱۸	۱۹،۶٪	۱۵۰،۰۳۲
جمع			۱۶۵،۸۷۲	۲۳۳،۸۷۷	۶۲،۴۴۹	۴۱،۴۰۹	۱۷،۷٪	۱۹۲،۴۶۸

تامین منابع مالی مورد نیاز بخش مسکن و عمران شهری و روستایی در برش سال ۱۳۹۷ برنامه ششم (میلیارد ریال) به قیمت ثابت سال ۱۳۹۳ و قیمت جاری

ردیف	حوزه	عنوان	منابع عمومی پیش‌بینی شده به قیمت ۱۳۹۳	منابع عمومی پیش‌بینی شده به قیمت جاری (۱۳۹۷)	منابع عمومی مصوب در بودجه سال ۱۳۹۷	منابع عمومی تخصیص یافته در بودجه سال ۱۳۹۷	نسبت تخصیص به منابع پیش‌بینی شده در برنامه ششم	اختلاف منابع عمومی پیش‌بینی شده در برنامه ششم با میزان تخصیص ۱۳۹۷
۱	مسکن	شهری	۲۰،۷۲۸	۲۹،۲۲۶	۴،۸۳۶	۳،۸۵۱	۱۳،۲٪	۲۵،۳۷۶
		روستایی	۳،۱۸۲	۴،۴۸۷	۰	۰	۰،۰٪	۴،۴۸۷
جمع مسکن			۲۳،۹۱۰	۳۳،۷۱۳	۴،۸۳۶	۳،۸۵۱	۱۱،۴٪	۲۹،۸۶۲
۲	عمران شهری و روستایی	اجرای طرح‌های هادی روستایی	۴،۱۱۳	۵،۷۹۹	۰	۰	۰،۰٪	۵،۷۹۹
		بافت فرسوده و اسکان غیررسمی	۵،۵۴۲	۷،۸۱۴	۱،۸۲۷	۱،۰۴۰	۱۳،۳٪	۶،۷۷۴
جمع عمران شهری و روستایی			۹،۶۵۵	۱۳،۶۱۳	۱،۸۲۷	۱،۰۴۰	۷،۶٪	۱۲،۵۷۳
جمع مسکن و عمران شهری و روستایی			۳۳،۵۶۵	۴۷،۳۲۶	۶،۶۶۳	۴،۸۹۱	۲۲،۸٪	۴۲،۴۳۶

اقدامات اساسی در حوزه مسکن . ساختمان و شهرسازی

بازآفرینی شهری:

در ابتدا توجه به این نکته ضروری است که بهسازی و نوسازی بافتهای فرسوده امری فرابخشی است و این مهم با همکاری تمامی نهادهای ذیربط امکان پذیر است، با اینحال طی دو سال گذشته بانک مسکن با استفاده از منابع داخلی اقدام به پرداخت تسهیلات به سازندگان در بافتهای فرسوده نموده است که حجم تسهیلات پرداختی و تعداد واحدهای تامین مالی شده در این بافتها از طریق این تسهیلات نمایانگر تلاش واهتمام وزارت راه و شهرسازی، بانکها و سایر بخشهای ذیربط است. باید توجه داشت که حجم بافتهای فرسوده بسیار بالا بوده و احیای این بافتها طی مدت کوتاه نیازمند منابع مالی است که از عهده بانکها و دولت به تنهایی خارج بوده و نیازمند مشارکت تمامی ذینفعان می باشد .

از جمله اقدامات مهم انجام شده توسط بانک مسکن در راستای سیاستهای وزارت راه و شهرسازی درخصوص احیای بافتهای فرسوده شهری، موارد زیر قابل ذکر است:

➤ بسترسازی ، ایجاد و تقویت نهادهای بخش مسکن با مشارکت بانک مسکن و بخش خصوصی در جهت ساخت و تامین مالی پروژههای مسکونی به ویژه در بافتهای فرسوده شهری از جمله :

- تسهیل دسترسی به تسهیلات بانکی ارزان قیمت و مناسب در صندوق پس انداز مسکن یکم در بافتهای فرسوده شهری اعم از کاهش نرخ سود ، افزایش مدت باز پرداخت و تغییر شرایط پرداخت تسهیلات در این بافتها
- استفاده از منابع داخلی بانکها در جهت بهسازی و نوسازی بافتهای فرسوده شهری
- استفاده از پتانسیل مالی و تخصصی بخش خصوصی و ایجاد بستر لازم جهت تشکیل نهادهای توسعه گر جهت فعالیت در بافتهای فرسوده شهری
- تسهیل در فروش واحدهای ساخته شده و آماده عرضه بخش خصوصی از طریق تضمین معاملات نسبه خریداران توسط بانک مسکن که منجر به تقویت طرفیت محبوس سازندگان و ورود مجدد منابع به چرخه ساخت و رونق این بخش می گردد.
- تهیه طرح پیش فروش مسکن به منظور تضمین پیش خریدار و پیش فروشنده توسط بانک

• ایجاد زیرساختهای لازم جهت تامین مالی پروژههای مسکونی به خصوص در بافتهای فرسوده شهری از طریق ایجاد

صندوقهای زمین و ساختمان و تامین مالی از بازار سرمایه

لازم به ذکر است بستر سازی برای ایجاد نهادهایی همانند شرکتهای توسعه گر و صندوقهای زمین و ساختمان، اقدام مهمی در جهت حرکت تامین مالی از بانکها به سمت بخش خصوصی و بازار سرمایه است که موجب اصلاح ساختار تامین مالی پروژههای ساختمانی گردیده و آثار آن در آینده مشخص خواهد گردید.

طبق سیاستهای اعتباری سال ۱۳۹۷ و با چشم انداز افق ۱۴۰۰، بانک مسکن پرداخت تسهیلات بافت فرسوده به میزان ۱۰۰،۰۰۰ واحد را در دستور کار خود قرار داده است .

توزیع اعتبار از سال ۱۳۹۴ تا شهریور سال ۱۳۹۷

جدول توزیع اعتبار تسهیلات احیای بافت های ناکارآمد و فرسوده شهری از ابتدای اجرای طرح (سال ۱۳۹۴) تا پایان شهریور ماه

سال جاری (۱۳۹۷/۶/۳۱)

مبلغ به میلیون ریال

توزیع اعتبار	جمع اعتبار تخصیصی از ابتدای سال ۱۳۹۴ تا پایان سال ۱۳۹۶	جمع اعتبار تخصیصی در سال ۱۳۹۶	کل سهمیه تخصیص یافته مرحله سوم ۲۶،۰۰۰ (واحد) سال ۱۳۹۶	سهمیه تخصیص یافته مرحله دوم ۷،۰۰۰ (واحد) سال ۱۳۹۶	کل سهمیه تخصیص یافته ۵۰،۰۰۰ (واحد) سال ۱۳۹۶	سهمیه تخصیص یافته ۵۰،۰۰۰ (واحد) تفاهم نامه سال ۱۳۹۴	سهمیه تخصیص یافته ۵،۰۰۰ (واحد) تفاهم نامه سال ۱۳۹۴	شرح
سال ۱۳۹۷	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۴	سال ۱۳۹۴	
۲۵،۲۰۰	۹۳،۰۰۰	۳۸،۰۰۰	۲۶،۰۰۰	۷،۰۰۰	۵،۰۰۰	۵،۰۰۰	۵،۰۰۰	جمع کل

طی بررسی بعمل آمده باتوجه به اعتبار ابلاغی و اعلام آمادگی بانک مسکن در پرداخت تسهیلات بافت فرسوده و ناکارآمد شهری با عدم استقبال متقاضیان روبه رو هستیم همانگونه که در جداول مشاهده می گردد از تعداد ۴۶،۲۷۵ طرح معرفی شده ، تعداد ۱۴،۲۱۵ واحد فروش اقساطی گردیده است .

ضمناً این بانک از محل خط اعتباری مسکن مهر نیز تا پایان سال ۹۲ اقدام به پرداخت ۸۲،۱۵۴ واحد تسهیلات نموده است .

آمار جامع تسهیلات بافت فرسوده سال ۱۳۹۴ از ابتدای اجرای طرح تا پایان ۱۳۹۷/۶/۳۱

تسهیلات بافت فرسوده ۹۴ از ابتدای اجرای طرح تا پایان ۹۷/۶/۳۱ مبلغ به میلیون ریال

مبلغ منعقد فروش اقساطی	تعداد واحد فروش اقساطی شده	مبلغ مشارکت مدنی سهم الشرکه پرداختی	مبلغ مشارکت مدنی منعقد شده	تعداد واحد	مبلغ مشارکت مدنی معرفی شده	تعداد واحد مشارکت مدنی	شرح
۶.۵۸۷.۸۰۶	۱۴.۲۱۵	۱۵.۸۱۲.۹۹۵	۱۸.۹۴۵.۱۵۷	۴۵.۱۱۷	۱۹.۴۲۹.۸۷۹	۴۶.۲۷۵	جمع کل

چالش ها و راهکارهای بازآفرینی شهری :

براساس تجربیات سالیان اخیر به رغم اعطای مشوق های محدود، موانع و مشکلات متعددی بر سر راه احیاء و نوسازی بافت های ناکارآمد شهری وجود داشته و دارد که فارغ از مسائل و ریشه های آمایش سرزمینی، به صورت جدی از پیشرفت پروژه های تعریف شده در این مناطق ممانعت به عمل آورده است. برای جلوگیری از راکد شدن این مناطق، باید تدبیر مناسبی اندیشید و با ارائه راهکارهای مناسب جهت حل مشکلات موجود ، مانع از غیرفعال بودن پروژه ها و تحمیل هزینه های آن به شهرها شد.

خاطر نشان می سازد به منظور تسهیل و تسریع در اعطای تسهیلات بافت فرسوده شهری، بانک مسکن نسبت به تقلیل نرخ سود از ۸٪ به ۶٪ در مناطق فرسوده شهری و همچنین ارائه راهکارهایی از جمله افزایش دوره بازپرداخت اقدامات مؤثری را انجام داده است

از مهمترین چالش های موجود در مسیر بازآفرینی شهری می توان به موارد ذیل نیز اشاره نمود :

➤ عدم رضایت ساکنین در تخریب و نوسازی بافت ناکارآمد شهری

۱. عدم رضایت ساکنین از شرایط معامله

۲. عدم توانایی در بازپرداخت ودیعه

۳. از دست رفتن مالکیت (درخصوص مالکیت غیررسمی، غیر قانونی)

➤ عدم توجیه اقتصادی برای سرمایه گذاران

➤ کمبود فضا

➤ حجم بالای منابع مورد نیاز برای اجرای طرح ها

دلایل عدم کارآمدی اقدامات و عدم استقبال متقاضیان

در اجرای برنامه‌های بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری می‌توان به اهم مسائل و مشکلاتی که موجبات عدم کارآمدی اقدامات و عدم استقبال متقاضیان در بانک را بوجود آورده اشاره نمود :

- فقدان برنامه مشترک و عدم تناسب سقف تسهیلات بافت فرسوده در مناطق مختلف
- عدم تخصیص یارانه به متقاضیان از سوی دولت
- تعدد دستگاه‌های دخیل و ناهماهنگی در سیاست‌ها، برنامه‌ها و راهکارهای مورد عمل
- اعمال تمامی مقررات نظارتی در تعیین شرکتهای توسعه‌گر فارغ از موارد مورد نظر دولت در تسهیلات مقررات مربوطه
- رعایت نسبت مالکان در خصوص شرکتهای حقوقی متقاضی بهره‌مندی از تسهیلات بافت فرسوده

راهکارهای بهبود فرآیند پرداخت تسهیلات بافت فرسوده

- پرداخت یارانه توسط دولت به منظور کاهش نرخ سود تسهیلات بافت فرسوده شهری
- عدم لحاظ نسبت مالکانه در بررسی صورتهای مالی حسابرسی شده شرکتهای حقوقی
- برنامه مشترک جهت تناسب سقف تسهیلات بافت فرسوده در مناطق مختلف
- بازنگری در مقررات نظارتی شرکتهای توسعه‌گر به منظور تسهیل در مقررات مربوطه

اقدامات مهم تامین مالی

اقداماتی که به طور خاص می‌تواند درخصوص تامین مالی از طریق بانک مسکن انجام پذیرد:

- سپرده گذاری منابع صندوق توسعه ملی نزد بانک مسکن جهت استفاده در تامین مالی طرح‌های بازآفرینی شهری
- اخذ خط اعتباری از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به منظور تقویت منابع بانک در جهت تامین مالی طرح‌های بازآفرینی شهری
- انتشار اوراق مشارکت و خرید سهمی از آن توسط بانک‌های تجاری از محل بخشی از سپرده قانونی
- تسویه بخشی از مطالبات بانک مسکن از دولت در قالب ارائه اسناد خزانه به بانک در جهت تقویت منابع بانک مسکن و به دنبال آن تامین مالی بیشتر طرح‌های بازسازی و نوسازی بافت‌های ناکارآمد شهری
- افزایش سرمایه نقدی بانک مسکن، با توجه به تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۹۵ مبنی بر افزایش نقدی سرمایه بانک به میزان ۵۰۰،۰۰۰ میلیارد ریال
- راه اندازی صندوق پس انداز مسکن دوم در بانک مسکن مشروط به تامین منابع کسری این صندوق از محل سپرده گذاری منابع صندوق توسعه ملی

بهبودی و ارتقای مسکن متقاضیان با همکاری بانک مسکن

بهبودی و ارتقای کیفیت مسکن فرآیندی تدریجی و زمان‌بر است و نیازمند فرهنگ‌سازی تغییر نگرش سازندگان و فعالان بخش مسکن است که عمدتاً از بخش خصوصی هستند و ورود افراد متخصص به این عرصه از جمله اقداماتی است که می‌تواند موثر باشد. لیکن به منظور جلوگیری از اختلال در امر عرضه مسکن، بدو با ارائه امتیازات تشویقی به سازندگان حرفه‌ای واجد صلاحیت بانک مسکن اقدام به پیش‌بینی تمهیداتی به شرح زیر نموده است:

- افزایش سقف تسهیلات اعطایی به انبوه‌سازان دارای صلاحیت حرفه‌ای
 - پرداخت تسهیلات با سقف‌های بالاتر در پروژه‌هایی که توسط انبوه‌سازان حرفه‌ای با استفاده از فناوریهای نوین ساختمانی و رعایت مصادیق کاهش مصرف انرژی احداث می‌گردد.
 - تخفیف در نرخ سود تسهیلات سازندگانی که دارای صلاحیت حرفه‌ای (مطابق ضوابط وزارت راه و شهرسازی) بوده و از فناوریهای نوین در پروژه خود استفاده می‌نمایند.
 - تسهیل در شرایط اعطای تسهیلات به سازندگان حرفه‌ای
 - ورود شرکتهای موجود تابعه بانک به بخش ساخت و سازهای مشارکتی و انبوه‌سازی به خصوص در بافتهای فرسوده که با توجه به تجربه سالیان متمادی انبوه‌سازی این شرکتهای، کیفیت و مشخصات فنی پروژههای احداثی بالا خواهد بود.
- با توجه به شرایط کشور از نظر لرزه‌خیزی و مواجهه با بلایای طبیعی از جمله سیل و زلزله، این حرکت در راستای تشویق ساخت و سازها به سمت حرفه‌ای شدن میباشد. در حال حاضر صرفاً بصورت مشوقهای تسهیلاتی ارائه میگردد لیکن به تدریج اعطای تسهیلات توسط بانک مسکن به سمت سازندگان واجد صلاحیت سوق داده خواهد شد که نهایتاً منجر به تامین هدف یادشده میباشد.

تحلیل وضعیت عملکرد مسکن مهر از محل خط اعتباری و توسعه تعاونی‌های مسکن مهر محلی

عملکرد خط از ابتدای اجرای طرح تا مقطع ۱۳۹۷/۰۷/۱۲ : (مبالغ به میلیون ریال)

مرحله	تعداد	مبلغ
تعداد واحدهای پذیرش شده	۲,۳۷۳,۹۵۰	۵۳۲,۲۶۰,۱۳۸
تعداد واحدهای منعقد شده	۲,۳۶۹,۹۰۹	۵۳۱,۴۳۴,۴۰۹
تعداد واحدهای پرداختی	۲,۳۵۹,۳۲۷	۵۰۰,۳۶۷,۱۵۲
تعداد واحدهای فروش اقساطی	۱,۸۴۷,۷۹۸	۴۲۴,۶۵۰,۹۱۵

میزان تعهدات باقیمانده مسکن مهر با توجه به آمار عملکرد تا مقطع ۱۳۹۷/۰۷/۱۲:

شرح	تعداد واحد
تعداد واحدهای پذیرش شده نزد بانک	۲,۳۷۳,۹۵۰
تعداد واحدهای فروش اقساطی شده	۱,۸۴۷,۷۹۸
تعداد واحدهای باقیمانده (نیمه تمام)	۵۲۶,۱۵۲

از ابتدای اجرای طرح تا مقطع ۱۳۹۷/۰۷/۱۲ پس از گذشت بیش از ۸ سال از شروع طرح ۱,۸۴۷,۷۹۸ واحد مسکونی فروش اقساطی که تقریباً معادل ۷۸٪ از واحدهای منعقد شده طرح مسکن مهر در بانک با توجه به تأکیدات به عمل آمده و سیاست های کلان ابلاغی و پیگیری مستمر بانک منجر به تقسیط و فروش اقساطی بنام متقاضیان واجد شرایط گردیده است.

چالش های پیش رو:

شایان ذکر است میانگین فیزیکی پروژه ها ۷۵٪ بوده لیکن بالغ بر ۹۴٪ سهم شرکت تسهیلات به متقاضیان پرداخت شده که این امر مبین این است که همواره مساعدت های لازم در اعطاء تسهیلات و تسریع در روند پرداخت مراحل سهم شرکت به منظور اتمام و تکمیل واحدهای احداثی اعمال گردیده است.

لذا تعداد واحدهای باقی مانده طرح مسکن مهر بالغ بر ۵۲۶,۱۵۲ واحد به دلایلی منجمله:

- ۱- کمبود نقدینگی اعضاء جهت واريز آورده نقدي
- ۲- عدم واريز آورده نقدي به علت نبود متقاضی
- ۳- افزایش هزینه ها و عدم نصب انشعابات (آب، برق، گاز)
- ۴- عدم تأمین خدمات زیربنایی و روبنایی
- ۵- نبود متقاضی برای واحدهای احداثی
- ۶- عدم همکاری و تعامل سایر نهادهای متبوعه
- ۷- بدهی اعضاء به تعاونی مسکن و عدم معرفی جهت تقسیط به علت اختلافات شدید مالی
- ۸- مشکلات تعاونی مسکن با اعضاء به علت افزایش سقف تسهیلات
- ۹- عدم پذیرش مبلغ مازاد ناشی از افزایش تسهیلات توسط اعضاء تعاونی ها
- ۱۰- جابه جایی اعضاء توسط تعاونی مسکن و انصراف اعضاء به علت تطویل دوران مشارکت مدنی
- ۱۱- انقضای مدت فعالیت تعاونی مسکن و همچنین مدیران عامل تعاونی
- ۱۲- عدم تمایل مدیران تعاونی مسکن به اتمام پروژه ها به علت قطع ارتباط مالی با تعاونی مسکن

۱۳- افزایش قیمت تمام شده واحدها و عدم پذیرش اعضاء به علت تسویه بدهی در گذشته بابت واحد احداثی

۱۴- عدم تمایل اعضاء به تحویل واحدها به علت عدم صدور اسناد تفکیکی

منجر به عدم اتمام و تکمیل پروژه ها شده است. که بیشتر چالش ها و مشکلات باقیمانده در تحویل و انعقاد قرارداد فروش اقساطی در طرح مسکن مهر مربوط به نهادهای خارج بانک بوده و در صورت عدم اجماع جمعی از سوی نهادهای ذیصلاح و به لحاظ آنکه تأمین ما به التفاوت خط اعتباری تخصیصی به میزان ۴۴۴,۶۶۶ میلیارد ریال و سقف تعهدات تکلیفی به میزان ۵۵۵,۳۸۴ میلیارد ریال و بازپرداخت اقساط خط اعتباری از محل وصول اقساط مسکن مهر تعریف گردیده است لذا عدم تعیین تکلیف واحدهای مذکور، عامل عدم امکان بازپرداخت اقساط مسکن مهر خواهد شد، بنابراین با توجه به ۵۲۶,۱۵۲ واحد باقی مانده و ۲۷۳,۳۰۳ واحد مشکل دار، صرفاً بالغ بر ۲۵۲,۸۴۹ واحد در پیشرفت‌های فیزیکی متفاوت در حال اتمام و تکمیل توسط پیمانکاران می باشد. علی ایحال با عنایت به مطالب فوق و با امعان نظر به این مهم که تمامی چالش ها، مشکلات و معضلات تکمیل واحدهای باقیمانده، خارج از حیطه اختیارات بانک بوده و به جهت عدم ایجاد خلل در روند چرخه خط اعتباری و تعهدات صندوق پس انداز مسکن یکم، بانک مسکن در راستای سیاستها و برنامه های عملیاتی و سیاستهای اقتصادی دولت برای خروج از رکود همواره با مدیریت و تمرکز بابت اولویت اصلی خود در جهت تکمیل و تحویل مابقی واحدهای در دست احداث در سطح کشور و ایفای تعهدات ناتمام و تعیین تکلیف واحدهای مسکن مهر با تمام توان و اهتمام خود اقدام می نماید.

اقدامات وزارت راه و شهرسازی در رابطه با تعاونی های مسکن مهر محلی

در رابطه با تعاونی های مسکن ، مطابق ماده ۷ قانون بخش تعاونی اقتصاد جمهوری اسلامی ایران؛ شرکت ها و اتحادیه های تعاونی انجام داده حقوقی مستقل می باشند و این وزارتخانه، نه در شکل گیری تعاونی ها و نه در تصمیمات و اقدامات آن ها هیچگونه دخالتی ندارد.

با توجه به مواد ۶۵ و ۶۶ قانون فوق الذکر به خصوص بند های ۱۷ و ۱۸ و ۲۹ ماده ۶۶ آن قانون، نظارت بر عملکرد تعاونی ها، معرفی به دادگاه در صورت احراز تخلف در اداره امور شرکت ها یا اتحادیه های تعاونی، جلوگیری از فعالیت اشخاص حقیقی یا حقوقی که به هر نحو از نام یا عنوان تعاونی سوء استفاده میکنند، سلب مزایا از تعاونی هایی که بر خلاف قانون و مقررات بخش تعاونی عمل نموده و یا بر خلاف اساسنامه مصوب اقداماتی کرده باشند و... بر عهده وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی میباشد.

اقدامات وزارت راه و شهرسازی در خصوص تعاونی های مسکن:

- تامین زمین مورد نیاز و انعقاد قرارداد اجاره ای ۹۹ سال با تعاونیها
- پیگیری تصویب و تأمین تسهیلات بانکی از طریق شورای پول و اعتبار همانند سایر طرح ها و معرفی به بانک های عامل
- جهت پرداخت تسهیلات بانکی متناسب با پیشرفت فیزیکی
- کمک یارانه ای به آماده سازی، محوطه سازی، راه دسترسی و...
- ساخت واحدهای خدمات روبنایی نظیر مدرسه، مسجد، کلانتری و ... علیرغم نداشتن وظیفه ی قانونی. (لازم به توضیح است قانون ساماندهی این وظیفه را بر عهده ی دستگاههای ذیربط گذاشته است).
- پیگیری تامین خدمات زیر بنایی (آب، برق، گاز و فاضلاب) و بعضاً کمک از محل اراضی دولتی و یارانه
- پیگیری جهت رفع مشکلات بیمه و مالیات آن ها از طریق مراجع ذیربط. با این توضیح که موضوع بیمه به خود وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی مربوط است. خود آن وزارتخانه بایستی مساعدت نماید این مشکل که عمده ترین مشکل تعاونیهاست را حل نماید.

چالش های پیش رو:

مشکلات داخلی تعاونی های مسکن مهر که عمدتاً به ضعف یا سوء مدیریت آن ها برمی گردد از طریق وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی به دلیل داشتن ضوابط و مقررات پی گیری میشود.

➤ اختلاف بین هیات مدیره و مدیر عامل

➤ اختلاف بین اعضاء و هیات مدیره

شکایت از سازنده ها به دلیل طولانی شدن زمان ساخت و قیمت تمام شده که عمدتاً پروندهی آنها در دادگاه تشکیل و مطرح رسیدگی است. این موارد توسط اعضاء یا هیات مدیره پیگیری می شود و ضروری است وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی نیز در حل این مشکل مساعدت لازم را به عمل آورد.

توسعه مسکن روستایی

- به منظور توسعه مسکن روستایی سقف تسهیلات از ۱۵۰ میلیون ریال به ۲۵۰ میلیون ریال جهت بهسازی و نوسازی مسکن روستایی افزایش یافته است
- تا سال ۱۳۹۷، از مجموع حدود ۵/۴ میلیون واحد مسکن روستایی نزدیک به ۲/۲ میلیون واحد (معادل ۴۱ درصد) مقاوم سازی شده است. این در حالیست که میزان واحد های مقاوم مسکن روستایی در سال ۱۳۹۲ ، نزدیک به ۱/۸ میلیون واحد (معادل ۳۵ درصد) بوده است.

طرح مسکن اجتماعی علی‌الخصوص برای اقشار کم درآمد و افراد تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره)

توجه به تکلیف قانونی وزارت راه و شهرسازی در فراهم نمودن زمینه تامین مسکن گروه‌های کم‌درآمد و ضرورت حمایت دولت در تامین مسکن دهک‌های پایین درآمدی، این مهم در کلیه برنامه‌های دولت در بخش مسکن همواره مورد توجه قرار گرفته و در قالب‌های متفاوت و با عناوین و روش‌های مختلف اجرا شده است.

در سال‌های اخیر نیز این سیاست با عنوان برنامه مسکن اجتماعی و به دو روش متمرکز (وزارت راه و شهرسازی به عنوان متولی اجرا) و غیر متمرکز (با تخصیص اعتبار و تسهیلات برای کمک به نهادهای حمایتی در تامین مسکن افراد تحت پوشش) دنبال می‌شود. طرح مسکن اجتماعی از طریق غیرمتمرکز در قالب برنامه‌ها و روش‌های مختلف از جمله پرداخت‌های بودجه‌ای، تخصیص تسهیلات ارزان قیمت، تخصیص زمین و تخصیص واحدهای بدون متقاضی مسکن مهر به منظور کمک به نهادهای حمایتی در دست اجرا می‌باشد.

بر این اساس با توجه به پیش‌بینی ردیف بودجه برای تامین مسکن افراد تحت پوشش نهادهای حمایتی و تخصیص یارانه و زمین از سوی دولت به طرح‌های تامین مسکن این نهادها، می‌توان تحقق اهداف پیش‌بینی شده در طرح مسکن اجتماعی به منظور کمک به تامین مسکن گروه‌های کم‌درآمد را به عنوان اجرای بخشی از برنامه‌های طرح مسکن اجتماعی از سوی دولت تلقی نمود. به طوری که بر اساس جدول ذیل نیز اقدامات صورت گرفته از سوی دولت در تامین مسکن گروه‌های کم‌درآمد در قالب طرح‌های غیرمتمرکز مشخص شده است.

اقدامات اساسی در حوزه مسکن ، ساختمان و شهرسازی

وضعیت تامین مسکن گروه‌های کم درآمد توسط دستگاه‌های اجرایی متولی و نهادهای حمایتی (تعداد واحد مسکونی/خانوار حمایت شده)

سال	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷ (سه ماهه اول)	کل
سازمان بهزیستی (شامل واحدهای مسکن مهر و ...)	۱۸,۳۸۰	۱۲,۱۱۱	۶,۸۴۵	۱۰,۱۶۰	۶۸۸۹ (۹ ماهه)	۰	۵۴,۳۸۵
سازمان ملی زمین و مسکن (تامین زمین)	۲,۷۳۰	۱,۵۲۹	۶,۵۰۸	۵,۹۰۵	۸,۷۶۵	۶۸۰	۲۶,۱۱۷
	-	-	-	-	-	۲,۰۰۰	۲,۰۰۰
بنیاد مسکن انقلاب اسلامی	۶,۴۹۸	۷,۹۴۱	۵,۰۶۸	۴,۲۵۶	۴,۰۶۱	۱۴۹	۲۷,۹۷۳
خیرین مسکن ساز	۲,۰۸۹	۲,۹۷۷	۳,۳۸۴	۴,۷۵۴	۳,۴۳۸	۶۹۴	۱۷,۳۳۶
	۹۷	۱۴۵	۱۳۲	۲۷۱	۵۸۱	۳۹۱	۱,۶۱۷
بنیاد مستضعفان	-	-	۵۷۱	۱,۶۵۶	۱,۸۵۹	۹,۱۴۰	۱۳,۲۲۶
	-	-	۹۳	۱۶۲	۲۹۳	۳۳	۵۸۱
کمیته امداد امام خمینی (ره)	۱۲,۱۰۶	۱۱,۴۵۹	۱۳,۶۸۶	۲۳,۹۷۳	۱۷,۱۷۰	۱,۵۴۸	۷۹,۹۴۲
	-	-	۴۸,۶۳۳	۶۱,۴۳۱	۲۸,۸۰۵	۲۰,۰۰۰	۱۵۸,۸۶۹
	۲۷,۵۱۷	۲۹,۰۳۰	۵۳,۶۹۷	۵۸,۰۳۴	۵۸,۵۲۱	۶,۴۵۶	۲۳۳,۲۵۵

لازم به ذکر است در بودجه سنواتی نهادهای حمایتی از جمله کمیته امداد امام خمینی (ره) و سازمان بهزیستی کشور در سال ۱۳۹۵، حدود ۱۷۹ میلیارد تومان اعتبار به منظور کمک به برنامه تامین مسکن نیازمندان تحت پوشش پیش‌بینی شده است که عملکرد این دو نهاد در سال ۱۳۹۵ حاکی از تخصیص بالغ بر ۲۳۶ میلیارد تومان به برنامه تامین مسکن نیازمندان است. لذا می‌توان گفت حدود ۷۵ درصد از اعتبارات تخصیص یافته از سوی نهادهای حمایتی به تامین مسکن گروه‌های کم‌درآمد در بودجه عمومی پیش‌بینی و از سوی دولت تامین مالی گردیده است.

در بودجه سنواتی سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ نیز به ترتیب مبالغ ۲۵۳ و ۴۳۰ میلیارد تومان برای برنامه تامین مسکن نیازمندان تحت پوشش پیش‌بینی گردیده است.

تسهیل روند اعطای تسهیلات به نهادها و دستگاه‌های دولتی و افشار خاص از طریق بانک‌های دولتی با نرخ‌های پایین و تامین یارانه نرخ سود از سوی دولت، نیز اجرای مسکن اجتماعی برای گروه‌های میان درآمدی را با کمک و تامین مالی از سوی دولت و با روش غیرمتمرکز دنبال کرده است.

علاوه بر موضوعات مربوط به تامین منابع مالی (اعتبارات، تسهیلات، یارانه)، سیاست‌های واگذاری زمین به طرح‌های تامین مسکن گروه-های کم‌درآمد نیز از سوی وزارت راه و شهرسازی و توسط ادارات کل استانی اجرا شده است. به طوری که برای طرح‌های تامین مسکن نهادهای حمایتی علاوه بر تخصیص زمین، در قالب تفاهم‌نامه همکاری نیز برنامه‌هایی اجرا شده است. به عنوان مثال به سازمان تامین اجتماعی برای تهیه مسکن برای خانوارهایی با بیش از دو معلول زمین رایگان اختصاص داده می‌شود. سازمان ملی زمین و مسکن نیز با انعقاد تفاهم‌نامه با بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی سالانه ۱۱ هزار واحد مسکونی برای گروه‌های کم درآمد می‌سازد. طی دو سال اخیر برای تامین مسکن گروه‌های کم‌درآمد، به خیرین مسکن‌ساز نیز زمین تخصیص یافته است.

ظرفیت مازاد بر تقاضا در طرح مسکن مهر نیز به منظور تامین مسکن بخشی متقاضیان دستگاه‌ها و نهادهای حمایتی از جمله کمیته امداد امام خمینی (ره) با تسهیل شرایط واگذاری و تقسیط تسهیلات پرداختی در اختیار این نهادها قرار گرفته است.

علاوه بر اجرای مسکن اجتماعی به صورت غیر متمرکز در دولت یازدهم و دوازدهم، مصوبه تامین مسکن گروه‌های کم‌درآمد نیز در اسفند ماه سال ۱۳۹۵ و با هدف اجرای مسکن اجتماعی به صورت متمرکز مصوب گردیده است و تامین ۱۰۰ هزار واحد/خانوار در قالب ساخت و خرید، تامین اجاره‌بها و کمک و دیعه مسکن برای گروه‌های کم‌درآمد نیز در دستور کار قرار گرفته است. فرآیند برنامه‌ریزی و توزیع استانی برنامه از سوی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی و جانمایی و تخصیص اراضی نیز بر اساس این توزیع استانی در بسیاری از استان‌ها صورت پذیرفته است. به طوری که در استان‌هایی از جمله کرمان، مازندران، گلستان، زنجان و کرمانشاه بالغ بر ۱۰۰ هزار مترمربع برای اجرای این طرح جانمایی و تخصیص یافته است.

لیکن با توجه به حجم منابع مالی مورد نیاز و عدم تخصیص این منابع مالی (تسهیلات و یارانه) تاکنون برنامه مذکور به صورت کامل اجرایی نشده است. لازم به ذکر است تخصیص تسهیلات از سوی نظام بانکی منوط به پیش‌بینی و تخصیص یارانه‌های مربوط به نرخ سود تسهیلات از سوی سازمان برنامه و بودجه کشور می‌باشد.

معاونت شهرسازی و معماری

- ارتقای جایگاه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به عنوان بالاترین مرجع سیاستگذاری در حوزه توسعه شهری و سرزمینی با تأکید و تمرکز بر سیاستگذاری و طرح موضوعات کلیدی توسعه و مسائل کیفی کلان کشور
- تصویب ۲۶ طرح ناحیه ای، منطقه ای و مجموعه شهری بالغ بر ۳۰۰ طرح جامع شهری در دست تهیه
- ایجاد فضای مشارکت، گفتگو و تعامل با حرفه مندان از طریق انجمن صنفی و جامعه مهندسان مشاور
- تجدید نظر در ساختار، محتوا و فرآیند برنامه ریزی و طرح ریزی شهری بویژه در مقیاس طرح جامع با رویکرد های نوین منطبق بر شرایط کنونی شهرهای کشور
- توجه ویژه به ارتقای کیفی معماری از طریق تشکیل کمیته اعتلای معماری- برگزاری مسابقات معماری، مستند سازی و ترویج معماری خوب ، اصلاح دستورالعمل ها و ضوابط ساختمانی و همکاری مشترک با شورای فرهنگ عمومی در اجرای مصوبات شورای عالی انقلاب فرهنگی در اعتلای معماری ایران
- ترویج گفتمان سازی به منظور افزایش مطالبه گری در جامعه به خصوص مسائل شهر و سرزمین از طریق راه اندازی گروه ها و شبکه های اجتماعی در فضای مجازی، برگزاری بیش از ۲۷۰ نشست تخصصی، تأسیس خانه گفتمان شهری در شهر های تهران، کرمان، گرگان
- تقویت نظارت و پایش تحولات شهری از طریق حمایت از دیده بانان شهری- ارتقای نقش حرفه مندان، تشکیل نهاد برنامه ریزی و توسعه در کلان شهرها با مشارکت شهرداری ها کلان شهرها و شوراهای اسلامی شهرهای کرج ، تهران ، اصفهان و همدان
- استفاده از ظرفیت موجود ادغام دو حوزه راه و شهرسازی با راه اندازی کمیته های مشترک، تدوین و اجرای برنامه های مشترک با حوزه حمل و نقل (معماری راه ، منظر ریلی ، کمیته ایستگاه های راه آهن ، ترمینال های فرودگاه، تدوین و تصویب سیاست توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی (TOD) و سند راهنمای آن)
- اولویت بخشی و حمایت از سیاست بازآفرینی شهری با هدف ارتقای کیفیت زندگی در شهرهای کشور از طریق تجدید نظر در شیوه شناسائی محدوده های هدف-تصویب سیاست بازآفرینی رودکنارها- نظارت و مراقبت از ثروتهای های فرهنگی- تاریخی، حفاظت از باغ ها و زیست بوم های شهری و روستایی
- پیگیری و اجرای قانون جابجائی پادگان ها با تأکید مقام معظم رهبری، برنامه ریزی هفده پادگان و تصویب طرح های انتقال پادگان های ارومیه، اصفهان، خرم آباد، ساری و تبریز
- تشکیل شورای ساماندهی پایتخت و ارائه راهکارهای اجرائی برای ارتقای کیفیت زندگی در کلان شهر تهران؛ تهیه مطالعات طرح سامانه ی منطقه شهری تهران- کرج در اجرای تکالیف قانون امکانسجی انتقال مرکز سیاسی و اداری کشور و ساماندهی و تمرکز زدائی از تهران
- سیاست گذاری و نظارت بر تحقق برنامه های حفاظت از بافت ها و آثار فرهنگی - تاریخی (تصویب و ابلاغ محدوده بافت های تاریخی ۱۶۸ شهر کشور، تجدید نظر در طرح بافت پیرامون حرم مطهر رضوی، لغو مصوبه کمیسیون ماده ۵ شهر سازی

- ، پیگیری جلوگیری از تخریب کارخانه حریربافی چالوس ، اصلاح طرح تعریض و تخریب محله بلاغی شهر قزوین ، مصوبه حفاظت از گورستان های تاریخی، ...)
- کاهش محدوده شهرها و خروج حدود ۹۰۰۰ هکتار از اراضی زراعی و کشاورزی از محدوده شهرها
 - راهبری پروژه های طراحی فضای شهری در راستای ارتقاء کیفیت فضاهای شهری بویژه رودکنارها، محورهای مجهز شهری،
 - اقدامات ترویجی با برگزاری بیش از هفده رویداد فرهنگی و چاپ بیش از ۳۵ جلد کتاب
 - انعقاد تفاهمنامه همکاری به منظور تبادل دانش با دانشگاه ها و مؤسسات آموزش عالی
 - ایجاد دسترسی آزاد همه شهروندان به کلیه اطلاعات طرحهای توسعه و عمران به منظور جلوگیری از ایجاد رانت های اطلاعاتی در زمینه طرحهای شهرسازی
 - راه اندازی پایگاه داده مکانی
 - ایجاد ارتباط سازنده با مراجع قضایی تأثیرگذار در حوزه اجرا و نظارت بر اجرای طرح های توسعه شهری از قبیل دیوان عدالت اداری و دادستانی
 - بازنگری در ضوابط و مقررات مرتبط با حفظ و نگهداری باغات و فضای سبز شهری با رویکرد حفظ حداکثری باغات و عرصه‌ای سبز در شهرها (دستورالعمل ماده ۱۴ قانون زمینی شهری - باغات کن - فرحزاد و ...)
 - تدوین و تصویب ضوابط عام بلند مرتبه سازی در اجرای مصوبه شورایعالی و به منظور شکل دادن به چارچوب کلان ساخت و ساز ساختمانهای بلند در سطح شهرهای کشور
 - نهایی کردن سامانه مکانیزه گردشکار کمیسیون های ماده ۵ شهرهای کشور و تصویب اجرای آن در مراکز استانهای کشور در شورایعالی شهرسازی و معماری؛
 - تهیه نقشه پهنه بندی گسل های زلزله در شهرهای مختلف و تدوین ضوابط و دستورالعمل های ساخت و ساز و تصویب در شورایعالی شهرسازی و معماری ایران (شامل شهرهای تهران، کرمان، مشهد، زنجان، کرج، و...)
 - رویکرد قاطع شورایعالی شهرسازی و معماری ایران بر انضباط شهری، برخورد با ساخت و سازهای خلاف در خارج از محدوده شهرها و اتخاذ سیاست "عدم تطهیر خلاف های مربوط به ساخت و ساز"
 - تلاش شورایعالی شهرسازی و معماری ایران در اصلاح فرایندهای تصویبی مراجع خود از جمله کارگروه امور زیر بنایی و شهرسازی استانها و کمیسیون های ماده
 - بررسی و تعیین تکلیف طرح های جامع کلانشهر های کشور از جمله اهواز و زاهدان و ابلاغ طرح جامع تبریز در کنار ده ها طرح جامع مربوط به شهر های کوچک؛
 - پالایش و تعیین تکلیف مناطق مصوب گردشگری (بالغ بر ۱۳۰۰ مورد منطقه مصوب دولت) تصویب شیوه نامه بررسی طرحهای مناطق نمونه گردشگری

عملکرد شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید و توابع:

➤ اجرای زیرساخت‌های ریلی و جاذبه‌ای حمل و نقل عمومی:

از جمله مهمترین پروژه‌های شهرهای جدید، که «ملّی» محسوب می‌شوند، اجرای پروژه‌های ریلی برقی گلشهر کرج به شهر جدید هشتگرد، اصفهان به بهارستان و فولادشهر و نیز مشهد به گلبهار جمعاً به طول ۱۱۱,۶ کیلومتر می‌باشد. البته، بر اجرای پروژه‌ی ریلی تهران به شهر جدید پرند هم به طول ۵۰ کیلومتر با بهره‌گیری از ظرفیت خطوط راه آهن جمهوری اسلامی ایران نظارت و کمک مالی می‌شود. پیشرفت فیزیکی پروژه‌های ریلی به شهرهای جدید بهارستان، پرند، فولادشهر، گلبهار و هشتگرد از آغاز شروع فعالیت تا پایان شهریور سال ۱۳۹۷ به ترتیب: ۴۰,۸۰٪، ۷۶,۰۰٪، ۱۶,۱۰٪، ۳۳,۳۳٪ و ۷۴,۵۰٪ و پیشرفت ۵ سال اخیر آنها (طی دولت یازدهم و دوازدهم) هم به ترتیب ۲۷,۰۰٪، ۴۴,۸۳٪، ۱۰,۴۹٪، ۲۴,۱۲٪ و ۲۶,۸۱٪ می‌باشد. پیش‌بینی می‌شود، پروژه‌های ریلی گلشهر کرج به شهر جدید هشتگرد و تهران به شهر جدید پرند در طی دولت دوازدهم به بهره‌برداری برسند. برای پیشبرد این پروژه‌ها، «چند صد میلیارد تومان» از محل منابع عمومی و داخلی طی ۵ سال اخیر، تأمین اعتبار و هزینه شده و بخشی از اراضی شهرهای جدید هم پس از تملک به آنها اختصاص یافته است.

علاوه بر شهر جدید پرند، استفاده از ظرفیت خطوط راه آهن جمهوری اسلامی ایران در شهرهای جدید اندیشه، بینالود، شیرین-شهر و مهاجران (مجموعاً به طول ۹۹,۹ کیلومتر) هم در دستور کار بوده و برای ۴ شهر جدید پردیس، سهند، صدرا و مجلسی هم پروژه‌های مطالعاتی در دست اجراست.

انجام مطالعات ساماندهی حمل و نقل بر اساس الگوی توسعه‌ی مبتنی بر حمل و نقل عمومی «TOD» برای شهر جدید پرند و مطالعات آسیب شناسی و بررسی مسایل ترافیکی درونی شهرهای جدید و تهیه‌ی مطالعات طراحی مسیر دوچرخه و پیاده‌راه سبز شهرهای جدید هم در دوران دولت یازدهم و دوازدهم در دست برنامه و اقدام است.

➤ اتمام پروژه‌های روبنایی و زیربنایی و اجرای امور خدماتی در شهرهای جدید:

اتمام ۵۵۲ پروژه‌ی روبنایی و زیربنایی اعم از مراکز آموزشی، فرهنگی، مذهبی، بهداشتی - درمانی، اداری، نظامی، ورزشی، آتش-نشانی، تجاری، تفریحگاه و فضای سبز، محوطه‌سازی، انشعابات، تجهیزات و تأسیسات شهری، شبکه‌های زیربنایی آب، فاضلاب، برق، گاز و مخابرات، راه‌ها، پل‌ها، تونل‌ها و سایر پروژه‌های زیربنایی و ترکیبی در ۵ سال اخیر در ۱۹ شهر جدید امیرکبیر، اندیشه، ایوانکی، بهارستان، بینالود، پردیس، پرند، رامشار، رامین، سهند، شیرین‌شهر، صدرا، عالیشهر، علوی، فولادشهر، گلبهار، مجلسی، مهاجران و

هشتگرد جدید انجام شده است، که بیش از ۵۷٪ کل پروژه‌های روبنایی و زیربنایی خاتمه یافته در تاریخ شهرهای جدید است. همچنین، از آغاز سال ۱۳۹۳ تا پایان شهریور ۱۳۹۷، ۷۲۴ پروژه‌ی روبنایی و زیربنایی آغاز شده‌اند، که بدون در نظر گرفتن، تعداد پروژه‌های شروع شده در سال ۱۳۹۲، بیش از ۵۰٪ پروژه‌های شروع شده‌ی تاریخ شهرهای جدید هم در این مدت بوده است. طبق آمار موجود، هر ساله، درصد بیشتری از پروژه‌های جاری (در دست ساخت) روبنایی - زیربنایی نسبت به سال قبل، خاتمه یافته است. در حال حاضر (در نیمه‌ی دوم سال ۱۳۹۷) بیش از ۵۶۴ پروژه‌ی روبنایی و زیربنایی در دست ساخت هستند.

➤ معماری و طراحی شهری، پژوهش و توسعه‌ی ارتباطات بین‌المللی:

مجموعاً ۶۵ شهر جدید (نسل اول و دوم دولتی و خصوصی) و شهرک (دولتی و خصوصی) فعال، در دست شروع و در حال مطالعه وجود دارند، که اهم اقدامات در خصوص آنها به شرح زیر است:

- امکان‌سنجی و مکانیابی نسل دوم شهرک‌ها و شهرهای جدید؛ شامل: شهر جدید خوارزمی (شریف‌آباد) در استان تهران، شهر جدید تابناک در استان فارس، شهر جدید کوشک در استان هرمزگان، شهر جدید پارس در استان بوشهر، شهر جدید آبیدر (زاگرس) در استان کردستان، شهر جدید مکران در استان هرمزگان، شهر جدید سمنگان در استان کرمان، شهر جدید فردوس در استان سمنان و شهر جدید تیس در استان سیستان و بلوچستان و نیز شهرک‌های گردشگری در استان مازندران، ۸ شهرک گردشگری در استان گلستان و یک شهرک گردشگری در استان کرمان در کنار شهرک خصوصی زرنديه در استان مرکزی و شهرک خصوصی سلمان فارسی در استان خوزستان،
- شروع/اجرای چند صد پروژه‌ی معماری و طراحی شهری در شرکت مادر تخصصی و توابع در ۹ دسته‌ی برنامه‌های راهبردی، طرح‌های توسعه‌ی شهری، طرح‌های معماری و طراحی شهری، طرح‌های موضوعی و موضعی، طرح‌های زیباسازی شهری، طرح‌های پارک و فضای سبز، نقشه‌برداری و GIS، حمل و نقل و ترافیک و همچنین، نظارت بر ساخت طرح‌های شهرسازی و معماری و پالایش آنها، که از جمله‌ی مهمترین آنها تهیه/بازبینی طرح‌های جامع و تفصیلی برخی از شهرهای جدید می‌باشد. خلاصه‌ی آمار طرح‌های معماری و شهرسازی به قرار جدول زیر است:

تعداد پروژه جاری ۹۷	اعتبار کل (میلیون ریال)	جدید	نیمه تمام	اعتبار پروژه در سال ۹۷ (میلیون ریال)	اولویت اول اجرایی در سال ۹۷	اعتبار پروژه های اولویت دار (میلیون ریال)	درصد پیشرفت فیزیکی تا پایان شهریور ۹۷	درصد پیشرفت ریالی تا پایان شهریور ۹۷	تمام شده در ۶ ماهه اول ۹۷	جاری ۶ ماهه اول ۹۷
۳۸۶	۱.۱۷۲.۷۴۶	۱۸۲	۲۰۴	۶۸۰.۷۶۷	۲۲۷	۳۴۸.۱۷۱	۱۹	۱۲	۲۳	۳۶۳

○ پیگیری و نظارت بر احداث و بهره برداری ۴ شهرک و ۱ شهر جدید خصوصی در سال ۱۳۹۷:

ردیف	عنوان	استان	نوع کاربری
۱	شهرک زرنديه	مرکزی	گردشگری
۲	شهرک سلمان فارسی	خوزستان	مسکونی
۳	شهرک خلیج فارس	بوشهر	مسکونی
۴	شهرک خصوصی فرزاد شهر	مازندران	مسکونی
۵	شهر جدید شهریار	آذربایجان شرقی	مسکونی

- راه اندازی شهرهای جدید ملک کیان (شهریار)، سیراف و تیس در ۳ استان مختلف به عنوان نسل دوم شهرهای جدید خصوصی و دولتی و برنامه ریزی برای راه اندازی قریب الوقوع شهر جدید حورا،
- تدوین/ ترجمه/ چاپ چندین کتاب و کتابچه (از جمله: تاریخ شفاهی شهرهای جدید ایران، کتاب فصل شهرهای جدید، بازآفرینی شهر جدید، شهرهای جدید در کره جنوبی، شهر هوشمند، سند ملی توسعه شهرهای جدید و ...)،
- شکل دهی و برگزاری جلسات ستاد و کارگروه تخصصی مدیریت شهرک سازی در کشور، شورای پژوهشی، کمیته های تخصصی مساجد، و طراحی شهری و معماری،
- حمایت از چندین پایان نامه ی دانشجویی در حوزه ی شهرهای جدید،
- مشارکت در برگزاری جشنواره ها (فیلم عکس شهرهای جدید، جشن های میلاد در سطح شهرهای جدید و ...)، گالری بزرگ آثار هنری شهرهای جدید، نشست های اختصاصی (دومین نشست از سلسله نشست های شهرهای جدید و توسعه اجتماعی با محوریت «شهر جدید سیراف» و ...)، همایش های مختلف مرتبط (سومین همایش آسیب های اجتماعی در ایران و ...) و آسیب شناسی مشکلات و ارایه ی راه حل های بهبود دهنده،
- تدوین سیاست ملی شهرهای جدید ایران در گام نخست،
- اجرای چند ده اقدام پژوهشی سالانه در ستاد و توابع،
- شروع تدوین توسعه ی برنامه ی عملیاتی میان مدت و سالانه شرکت مادر و شرکت های تابعه با رویکرد ارتقا و توسعه ی شرایط کیفی اقتصادی کالبدی و اجتماعی و تدوین برنامه ی پژوهشی سالانه،

- شروع مساله‌یابی و تنظیم برنامه‌ی عملیاتی در خصوص شهرهای جدید کمتر توسعه‌یافته (شهرهای جدید نیازمند)،
- تنظیم تفاهم‌نامه با دستگاه‌های مرتبط بیرونی (سازمان بهزیستی برای استقرار اورژانس اجتماعی و ...) یا با مشاوران و شرکت‌های همکار خارجی و بین‌المللی (کشورهای آلمان، کره‌ی جنوبی، ایتالیا، لوکزامبورگ، تایلند، سازمان‌های بین‌المللی اینتا، جایکا و سازمان ملل متحد^۱ و ... جهت توسعه‌ی شهرهای جدید هوشمند و استفاده از انرژی‌های پاک، کاهش مصرف انرژی و بهره‌مندی از تجارب و فناوری‌های نوین آنها).

➤ توسعه‌ی اجتماعی و فرابخشی در شهرهای جدید:

خلاصه‌ی اقدامات به قرار زیر است:

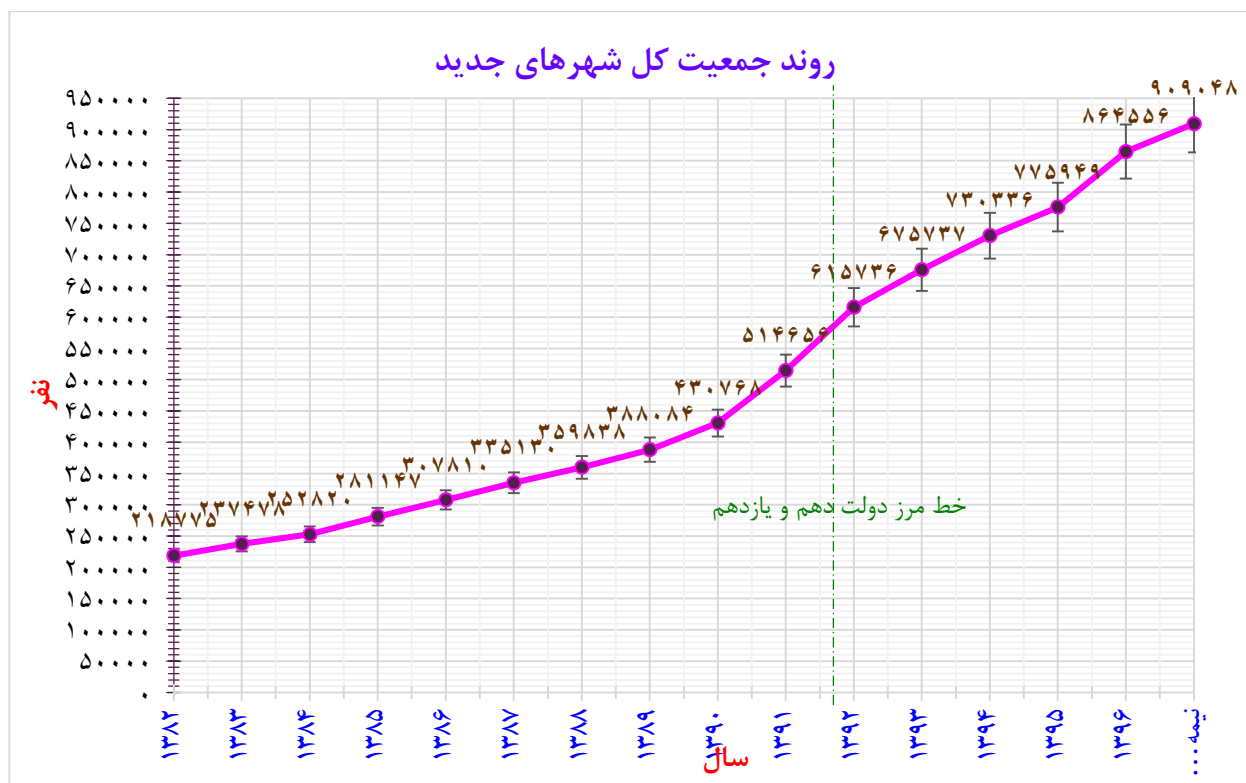
- تهیه‌ی طرح‌های «نیم رخ‌های اجتماعی و فرهنگی محلات» و «ارزیابی تأثیرات اجتماعی – فرهنگی برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه مسکن» در شهرهای جدید،
- شناسایی وضعیت موجود شهرهای جدید:
 - انجام مطالعات مختلف در راستای فهم مسایل شهرهای جدید،
 - بازدیدهای میدانی از شهرهای تابعه جهت برآورد مسائل و مشکلات هر کدام از آن‌ها (۱۳ شهر)،
 - برگزاری جلسات با مدیران عامل و مدیران اجرایی شرکت‌های تابعه،
 - برگزاری جلسات بحث و گفتگو با انجمن‌های مدنی، شوراها و گفتگو با ساکنان و اصناف؛
- تعیین خط مشی‌های اجرایی و سیاست‌گذاری در حوزه‌ی اجتماعی و ابلاغ آن‌ها به شرکت‌های تابعه:
 - تدوین و ابلاغ «ظرفیت‌سازی اجتماعی و فرهنگی در شهرهای جدید» در ۴ ماده و ۲۰ تبصره،
 - تدوین و ابلاغ «بخشنامه ابلاغ سیاست‌های کلی خانواده در شهرهای جدید» در ۱۱ ماده؛
- تدوین ۷ گزارش سیاستی برای تصمیم‌سازی در سطح مدیریتی:
 - شوراها‌ی اسلامی شهرهای جدید،
 - وضعیت مالکیت واحدهای مسکونی در شهرهای جدید،
 - عبارت شعاری (Motto) برای هر یک از شهرهای جدید،
 - مدلی برای مسکن اجتماعی در ایران،

- اهمیت و ضرورت داده های آماری در شهرهای جدید،
- انجمن محله در شهرهای جدید،
- وضعیت زنان ساکن در مسکن مهر شهرهای جدید.
- برگزاری و حضور فعال در سخنرانی ها و نشست های تخصصی در راستای تولید گفتمان و مفهوم سازی اجتماعی؛
- ارتباط و تعامل با سازمان ها و نهادهای مرتبط با شهرهای جدید؛
- فعالیت های پژوهشی و انجام مطالعات اجتماعی:
- انجام مطالعه ای «وضعیت و تغییرات جمعیتی - اجتماعی ساکنان شهرهای جدید» با دانشگاه تهران،
- تدوین مطالعه ای «راهنمای تهیه ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی شهرهای جدید» با دکتر امینی؛
- انتشار پیش شماره ی مجله ی شهرهای جدید؛
- تولید و تثبیت گفتمان توسعه ی اجتماعی برای شهرهای جدید؛
- برگزاری نشست های تخصصی با محوریت انجمن جامعه شناسی؛
- آموزش نیروی انسانی با محوریت ابعاد اجتماعی؛
- تشکیل دفتر توسعه ی اجتماعی در شرکت مادر و شرکت های تابعه؛
- انجام مطالعات اجتماعی برای نسل نوین شهرهای جدید؛
- تدوین و اجرای سیاست محافظت از منافع جامعه محلی در تأسیس نسل نوین شهرهای جدید،
- تأکید بر تدوین برنامه های بازاریابی مکان و برندسازی شهری در شهرهای جدید،
- تشکیل تدریجی واحد تحقیق و توسعه در شهرهای جدید،
- ایجاد اتاق فکر شهرهای جدید با عضویت نخبگان و متخصصان برجسته حوزه های مرتبط،
- مذاکرات گسترده در خصوص جذب همکاری های علمی و تخصصی فراملی،
- شروع تدوین فیلم مستند از جریان زندگی در شهرهای جدید به کارگردانی کیانوش عیاری،
- تشکیل واحد سازمانی تحقیق و توسعه،
- طراحی و اجرای مراکز محلات،
- برنامه ریزی به منظور ایجاد دبیرخانه ی دائمی همایش شهرهای جدید و برگزاری همایش بین المللی در سال ۱۳۹۷،

- ارزیابی پیش‌نویس چشم‌انداز و مأموریت شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید،
- راه‌اندازی و فعال نگه‌داری ۳۴ سامانه‌ی کاربردی برای اجرای امور،
- احصای خدمات شهرهای جدید، تدوین شناسنامه‌ی خدمات و اخذ شناسه‌ی خدمات،
- اجرای معماری سازمانی،
- ارتباط با شبکه‌ی ملی اطلاعات (دولت)،
- توسعه و تدقیق منابع آماری شهرهای جدید و از جمله پایگاه اطلاعات مکان محور،
- مکانیزه نمودن برخی از امور و فرم‌ها،
- راه‌اندازی و توسعه‌ی میز خدمت الکترونیکی و حضوری،
- شروع پایش دوره‌ای شرکت‌های تابعه و پروژه‌های آنها از نیمه‌ی دوم سال ۱۳۹۶،
- تعریف پروژه‌های شاخص برای پیشبرد بهتر آنها،
- پاسخگویی و اقدام بیش از ۵۰ هزار نامه در دوران دولت یازدهم و دوازدهم، که بخشی از آنها پاسخ به نامه‌های مردمی و نمایندگان مردم بوده است.

➤ استقرار جمعیت در شهرهای جدید:

هدف غایی تمامی اقدامات شهرهای جدید، جذب و اسکان جمعیت سرریز شهرهای بزرگ اطراف است. در این راستا، بر اساس دقیق‌ترین و آخرین برآوردهای موجود در دوران دولت یازدهم و دوازدهم، حدوداً ۳۶۳،۰۹۹ نفر در شهرهای جدید استقرار یافته‌اند (کل جمعیت اسکان یافته تا ابتدای مهر سال ۱۳۹۷ در مجموعه‌ی شهرهای جدید فعال، تقریباً ۹۰۹،۰۴۸ نفر می‌باشد). در حال حاضر ۴ شهر جدید به جمعیت بالای ۱۰۰ هزار نفر رسیده‌اند. با توجه به شکل‌گیری حدود ۲۹ سال از اولین شهرهای جدید، اسکان قریب به ۴۰٪ از کل جمعیت جذب شده‌ی شهرهای جدید در مدت ۵ سال اخیر هم نتیجه‌ی مطلوبی بوده و نرخ رشد جذب و اسکان جمعیت بیشتری را نسبت به گذشته نشان می‌دهد. در مقطع فوق‌الذکر، به طور متوسط در هر سال، ۶۹،۹۵۶ نفر در شهرهای جدید، اسکان یافته‌اند، که بیش از ۲ برابر متوسط ۸ سال دولت نهم و دهم (۳۶،۰۲۴ نفر در هر سال) می‌باشد. آمار روند جذب جمعیت شهرهای جدید در سال‌های اخیر به قرار جدول زیر است:



مقایسه‌ی جمعیت شهرهای جدید با جمعیت کشور هم به قرار جدول زیر است:

سال	جمعیت کشور [نفر]	جمعیت شهرهای جدید [نفر]	سهم جمعیت شهرهای جدید از کل کشور [%]	نرخ رشد متوسط جمعیت کشور [%]	نرخ رشد متوسط جمعیت شهرهای جدید [%]
۱۳۹۵	۷۹,۹۲۶,۲۷۰	۷۷۵,۹۴۹	۰,۹۷	۱,۲۴	۱۲,۴۹
۱۳۹۶	۸۱,۰۳۷,۴۵۲	۸۶۴,۵۵۶	۱,۰۷	۱,۳۷	۱۱,۴۲
نیمه ی اول ۱۳۹۷	۸۱,۶۳۱,۵۸۱	۹۰۹,۰۴۸	۱,۱۱	۰,۷۳	۵,۱۵

همانطور که در جدول فوق، ملاحظه می‌شود، با وجود آنکه، شهرهای جدید فقط کمتر از ۰,۰۶٪ مراکز جمعیتی کشور (بیش از ۱۲۴۰ شهر و ۳۲۹۵۴ روستا) را شامل می‌شود، اما در حال حاضر بیش از ۱,۱۱٪ جمعیت کشور را و بیش از ۱,۸۴٪ جمعیت استان-های مرتبط را به خود اختصاص داده‌اند. نرخ رشد جمعیت شهرهای جدید بیش از ۷ برابر نرخ رشد جمعیت کشور است، که نشان از توفیق در جذب جمعیت سرریز شهرهای اطراف می‌باشد. در نیمه‌ی نخست سال ۱۳۹۷، ۵,۱۵٪ برآورد شده، که میزان سالانه‌ی آن بیش از ۲ برابر این عدد پیش‌بینی می‌شود. در ابتدای مهر ماه سال ۱۳۹۷، ۲۷۰ نفر در هر کیلومتر مربع از شهرهای جدید کشور، ساکنند، که در مقایسه با کل کشور (۵۰ نفر بر کیلومتر مربع) و مراکز استان‌ها (۸۶۲۸ نفر بر کیلومتر مربع)، تراکم متعادل و منطقی-تری می‌باشد، که قطعاً جای رشد بیشتری متناسب با طرح‌های تفصیلی مصوّب این شهرها دارد. در کل بالغ بر ۲۱٪ جمعیت پیش-بینی شده در طرح‌های مصوّب شهرهای جدید محقق شده است.

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

- تدوین ویرایش جدید اکثر مباحث مقررات ملی ساختمان
- تدوین ویرایش جدید آیین نامه‌های مهم سازمان برنامه بودجه نظیر آیین نامه بتن ایران و نشریه ۵۵ (مشخصات عمومی کارهای ساختمانی) و نشریه ۱۰۱ و آیین نامه‌های مقاوم سازی ساختمانها در برابر زلزله
- تدوین اکشن پلان ایمنی راهها
- تدقیق گسل‌های اصلی کلانشهرهای تهران، مشهد، تبریز، کرمان و کرج
- برگزاری سمینارهای ملی قیر آسفالت، آتش، بتن ...
- نظارت عالی و طراحی روسازی های بتنی در فرودگاه مهرآباد، فرودگاه امام ، بزرگراه اصفهان – شیراز و آزاد راه تهران-شمال
- انجام پروژه PMS (سامانه مدیریت روسازی) برای افزایش بهره‌وری در مدیریت روسازی در شریان‌های اصلی کشور
- طراحی سامانه قطع گاز موقع وقوع زلزله
- تأسیس آزمایشگاه جدید قیر و آسفالت و آمفی تأثر بزرگ "پاکدامن"
- گسترش شبکه شتابنگاری و ورود بیش از ۲۶۰ دستگاه شتابنگار جدید
- ارتقاء کیفی بتن مصرفی در کشور خصوصاً در حاشیه جنوبی خلیج فارس
- گسترش دامنه گواهینامه فنی به محصولات حوزه راه نظیر نیوجرسی
- تدوین ضوابط بلند مرتبه سازی
- تدوین برنامه جامع مشترک، اقدام برای ساماندهی شهر بندرعباس
- ساماندهی کارخانه‌های قیر و آسفالت در کشور برای بهبود کیفی محصولات
- توسعه و گسترش استفاده از قیر امولوسیون و قیر پودر لاستیک در آسفالت
- دوجداره کردن تانکرهای حمل قیر در سراسر کشور و صرفه جویی در مصرف انرژی

بهبود ساختار بهبود ساختار به منظور بهره‌وری و کارایی

تفکیک راهداری و راهسازی

عدم تمرکز وظایف و مأموریتها در یک سازمان از جمله موضوعاتی است که در برنامه اصلاح نظام اداری منبعث از سیاستهای کلی نظام اداری ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری و مورد تأکید ریاست محترم جمهور بوده و می‌بایست سرلوحه امور قرار گرفته و رعایت گردد. به همین منظور تمرکز وظایف مربوط به ساخت و نگهداری راهها بصورت توأمان در یک سازمان خارج از اصول و ضوابط سازماندهی تلقی و تداوم آن و موجب اختلال در وظایف سازمانی و بروز مشکلات فراوان در زمینه‌های فنی، برنامه ریزی، ایمنی و نظارت می‌شود. به منظور پرهیز از ایجاد تبعات نامطلوب و مواجهه با ایرادات مراجع نظارتی برای پاسخگویی، نسبت به تفکیک وظایف راهداری و راهسازی از یکدیگر اقدام و هریک از وظایف به متولیان ذیربط واگذار گردید.

با توجه به مصوبه شورای عالی اداری در سال ۱۳۸۲ مبنی بر ادغام معاونت راهداری وزارت راه و ترابری سابق در سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور و اجرای مصوبه فوق از سال ۱۳۸۳ در ستاد صرفاً در سال ۱۳۹۵ جهت ایجاد یکپارچگی مدیریت در صف و ستاد جهت نگهداری و بهره‌برداری از راهها مفاد مصوبه فوق در استانها نیز اجرایی گردیده است به بخش راهداری اجازه دسترسی بهتر منابع و اختیار عمل بیشتری داده است.

ادغام معاونت راه‌های روستایی در سازمان راهداری و شرکت ساخت و توسعه

ساخت و نگهداری راهها به عنوان دو مأموریت اصلی وزارت راه و شهرسازی بوده که توسط شرکتهای تابعه وزارت متبوع انجام می‌پذیرد. نگهداری راهها اعم از آزادراه، بزرگراه، راههای اصلی، فرعی و روستایی و همچنین ساخت راههای اصلی، فرعی و روستایی به غیر از آزادراهها و بزرگراهها، موجبات سردرگمی مدیران برای مراجعه به سازمانهای مختلف جهت انجام وظایف محوله و پیگیری اعتبارات، فراهم و بدین ترتیب نتیجه مطلوب برای دستیابی به اهداف مورد نظر حاصل نمی‌گردید. در همین راستا و به منظور وحدت فرماندهی برای اجرای صحیح مأموریتهای محوله، اقدامات لازم براساس مفاد مصوبه شورایعالی اداری مبنی بر انتقال وظایف "ساخت راهها" به شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور و وظیفه "نگهداری راهها" به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای انجام گردیده. از آنجا که وظایف ساخت و نگهداری راههای روستایی نیز نمی‌توانست از این قاعده مستثنی گردد، مطابق تکالیف مندرج در فصل چهارم

قانون مدیریت خدمات کشوری در خصوص الزام کلیه وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های دولتی به اصلاح ساختار و اخذ تأییدیه از سازمان اداری و استخدامی کشور، نسبت به بازنگری تشکیلات وزارت متبوع اقدام و با رعایت ضوابط تشکیلاتی ابلاغی از سوی سازمان مذکور و تأکید آن بر حذف وظایف موازی، وظیفه ساخت و نگهداری راه روستایی که در قالب معاونتی مستقل در تشکیلات وزارتخانه انجام می‌پذیرفت از ساختار ستاد حذف و هر یک از وظایف ساخت و نگهداری بصورت مجزا با ساختار و نیروی انسانی مربوطه به سازمان و شرکت تابعه ذیربط منتقل گردید.

اقدامات انجام شده در حوزه امور بانوان:

- تصویب تهیه سند عدالت جنسیتی در سیاست‌های توسعه شهری و سکونتگاه‌های کشور در شورای عالی شهرسازی (تیرماه ۱۳۹۷).
 - انجام طرح ارتقا زنان شاغل در وزارت راه و شهرسازی (بر اساس بخشنامه افزایش ۳۰٪ زنان و جوانان) ؛ در مراحل پایانی است.
 - تدوین و اجرای برنامه چهارساله وزارت متبوع در دولت دوازدهم برای نهادینه سازی رویکرد عدالت جنسیتی در بخش‌های تابعه
- لازم به توضیح است که در اجرای ماده ۱۰۱ قانون برنامه ششم (تحقق عدالت جنسیتی)، وزارت راه و شهرسازی جزو اولین وزارتخانه‌های اقدام کننده بوده است.