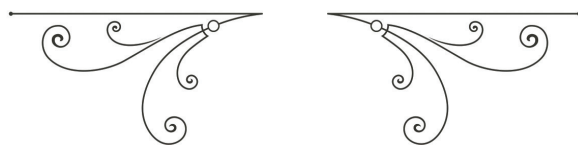


برنامه
جناب آقای دکتر عباس آخوندی
وزیر پیشنهادی
وزارت راه و شهرسازی



مرداد ۱۳۹۶

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

فهرست مطالب

۱	سوابق علمی، تخصصی و اجرایی
۱	فعالیت‌های علمی
۴	فعالیت‌های اجرایی
۷	رویکردها و برنامه
۷	تبیین وضع موجود
۷	وضعیت در ابتدای دولت یازدهم (ابتدای سال ۱۳۹۲)
۸	اقدامات دولت یازدهم
۱۱	الف) وضعیت موجود در سال ۱۳۹۶
۱۳	ب) اهم چالش‌های وزارت راه و شهرسازی در ابتدای دولت
۱۴	ج) استراتژی کلان وزارت راه و شهرسازی
۱۶	د) برنامه آینده

سوابق علمی، تخصصی و اجرایی

مشخصات فردی

عباس احمد آخوندی

متولد: ۱۳۳۶/۳/۱۶

متاهل و دارای سه فرزند

فعالیت‌های علمی

تحصیلات دانشگاهی

دکتری اقتصاد سیاسی از کالج رویال هاووی - دانشگاه لندن، عنوان پایان‌نامه: جهانی‌شدن و سیاستگذاری اقتصادی ملی
کارشناسی ارشد رشته مهندسی راه و ساختمان از دانشکده فنی، دانشگاه تهران.

تجارب و سوابق علمی

- عضو هیات علمی دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران از سال ۱۳۸۵.
- عضو هیات علمی موسسه مطالعات امریکای شمالی و اروپا وابسته به دانشگاه تهران.
- کتاب‌های منتشره:
- کاربرد پلیمرها در خاک مسلح. ترجمه عباس آخوندی (۱۳۷۵) انتشارات مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن
- بررسی مبانی نظری خصوصی‌سازی از منظر رابطه دولت - بازار، عباس آخوندی، نشر پیشبرد، ۱۳۸۲.
- مدیریت بازسازی مناطق زلزله‌زده، تجربه زلزله گیلان و زنجان. حسین بحرینی و عباس آخوندی (۱۳۷۹) انتشارات دانشگاه تهران.
- اصلاح قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی از نگاه بخش خصوصی. عباس آخوندی با همکاری اعظم فیروزی (۱۳۹۰). نشر مکت‌نظر.

مقالات منتشره

- راهبردهای استقرار نظام حکمروایی در منطقه کلان‌شهری تهران، عباس آخوندی و ناصر برک‌پور. فصلنامه راهبرد: سال نوزدهم شماره ۵۷، زمستان ۸۹.
- نظام مهندسی و ترقی معکوس، عباس آخوندی، نشریه آموزشی، خبری، تحلیلی (فنی مهندسی) شمس، سال هفتم،

شماره ۵۹ و ۶۰ مهر و آبان ۱۳۸۸.

- بررسی تاثیر انتخاب مستقیم شهرداران در بهبود شاخص‌های حکمروایی شهری ایران، عباس آخوندی و همکاران، نشریه علمی - پژوهشی معماری و شهرسازی، سال هفدهم، شماره ۴۶، بهار و تابستان ۱۳۸۷.
- آسیب‌شناسی مدل اداره امور شهر تهران در ایران، عباس آخوندی همکاران، مجله علمی - پژوهشی جغرافیا، شماره ۶۳، بهار ۱۳۸۷.
- چشم‌انداز نظام حاکمیت منطقه کلان‌شهری تهران. عباس آخوندی و همکاران، نشریه علمی - پژوهشی هنرهای زیبا، شماره ۳۳ بهار ۱۳۸۷.
- حاکمیت شهر - منطقه تهران: چالش‌ها و روندها. عباس آخوندی و همکاران. نشریه علمی - پژوهشی هنرهای زیبا، شماره ۲۹ بهار ۱۳۸۶.
- مسئله حکمرانی و قانون جامع شهرسازی و معماری کشور، عباس آخوندی، فصلنامه تحلیلی - پژوهشی علوم اجتماعی جستارهای شهرسازی، سال ششم، شماره ۱۹ و ۲۰، بهار ۱۳۸۶.
- خصوصی‌سازی از منظر رابطه دولت بازار، نشر مرکز، ۱۳۸۲.
- مبانی نظری خصوصی‌سازی از منظر رابطه دولت-بازار، عباس آخوندی، مجله سرمایه، سال سوم، شماره سوم، تابستان ۱۳۸۲.
- جهانی‌شدن و برنامه سوم توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی ایران، ماهنامه بورس، ۱۳۸۰.
- اقتصاد نفت در عصر جهانی شدن: یک پیشنهاد برای منطقه خلیج‌فارس، عباس آخوندی، فصلنامه سیاسی مرکز مطالعات وزارت امور خارجه، ۱۳۸۰.
- مشارکت مردم در تولید مسکن و مدیریت شهری، عباس آخوندی، مجموعه مقالات سومین سمینار سیاست‌های توسعه مسکن در ایران، ۱۳۷۵.
- سازماندهی نظام تولید و تقاضای مسکن در ایران، عباس آخوندی، مجموعه مقالات دومین سمینار سیاست‌های توسعه مسکن در ایران، ۱۳۷۴.
- سیاست بخش مسکن در برنامه دوم. عباس آخوندی، مجموعه مقالات اولین سمینار سیاست‌های توسعه مسکن در ایران، ۱۳۷۳.

پژوهش‌های علمی کاربردی

- استفاده از خدمات فنی و تخصصی و کارشناسی جهت تهیه مقررات اجرایی و درآمد خصوصی‌سازی و واگذاری بنگاه‌های دولتی اعم از تصویب‌نامه‌ها آیین‌نامه‌ها دستورالعمل‌ها و ضوابط مورد نیاز قانون اصلاح موردی، دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.
- بررسی نحوه همکاری متقابل دولت و نهادهای مالی در برنامه خصوصی‌سازی کشورهای مختلف و ارائه پیشنهادی کاربردی برای ایران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.



دروس تدریس شده

- تمدن امریکا، مطالعات جهان، موسسه آمریکای شمالی و اروپا، دانشگاه تهران.
- دولت رفاه در بریتانیا، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران.
- اقتصاد انگلستان، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران.
- سمینار، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران.

رساله‌های دکتری

- «ارزیابی فرآیند تملک اراضی در طرح‌های بهسازی و نوسازی شهری ایران با رویکرد شهرسازی عدالت‌محور». هادی سعیدی‌رضوانی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ۱۳۸۹. (استاد مشاور).
- تأثیرات جهانی شدن بر حکمروایی کلان‌شهری: مطالعه موردی تهران، میثم بصیرت، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ۱۳۸۸ (استاد مشاور).
- پایان‌نامه‌های کارشناسی ارشد:
- بررسی سیاست‌های ضد تورمی در دوره‌ی تاجر و گوردون براون، بعثت کلاترهرمزی، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، ۱۳۸۹. (استاد راهنما).
- بررسی چارچوب مقرراتی خصوصی‌سازی برق در انگلستان، بیژن کردونی، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، ۱۳۸۹. (استاد راهنما).
- راه سوم و اصلاحات تامین اجتماعی در بریتانیا، سمیره احمدی، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، ۱۳۸۹. (استاد راهنما).
- قانون رقابت انگلستان: مطالعه موردی صنعت خودرو در انگلستان، مهشاد حسینی، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، ۱۳۸۹. (استاد راهنما).
- خصوصی‌سازی از منظر رابطه دولت-بازار: مطالعه تطبیقی ایران و انگلستان، حجت صمدنژاد، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، ۱۳۸۸ (استاد راهنما).
- تی.اس.الیوت، فرهنگ و فاشیسم، امیر شریفی، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، ۱۳۸۹. (استاد مشاور)
- شهر جهانی لندن: برتری رقابتی لندن در جهانی شدن ملی، سمانه افشاری، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، ۱۳۹۰. (استاد راهنما)
- بررسی اثربخشی قانون سقف‌گذاری قیمت: مطالعه موردی شرکت مخابرات بریتانیا از سال ۱۹۸۴ تا ۲۰۰۲ میلادی، مریم حسین‌زاده‌بیرق، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، ۱۳۹۰. (استاد راهنما).



فعالیت‌های اجرایی

تجارب و سوابق کاری

- عضو شورای رقابت از سال ۱۳۸۸.
- عضو شورای مرکزی نظام مهندسی ساختمان (دوره پنجم)، ۱۳۸۹ تاکنون.
- عضو هیات مدیره دوره پنجم نظام مهندسی ساختمان استان تهران، از سال ۱۳۸۸ تاکنون.
- عضو شورای مرکزی نظام مهندسی ساختمان (دوره چهارم)، ۱۳۸۶-۱۳۸۹.
- عضو هیات مدیره دوره چهارم نظام مهندسی ساختمان استان تهران، ۱۳۸۵-۱۳۸۸.
- قائم مقام مدیر عامل صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران از مهر ماه ۱۳۷۶ تا شهریور ماه ۱۳۷۷.
- عضو شورای عالی پول و اعتبار از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۷۶.
- وزیر مسکن و شهرسازی از مرداد ۱۳۷۲ تا مرداد ۱۳۷۶.
- رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی از بهمن ماه ۱۳۶۶ تا مرداد ماه ۱۳۷۲.
- مشاور رئیس بنیاد مسکن و مسئول بازسازی مناطق سیل‌زده از بهمن ماه ۱۳۶۵ تا بهمن ماه ۱۳۶۶.
- معاون سیاسی و اجتماعی وزارت کشور از مرداد ماه ۱۳۶۱ تا آبانماه ۱۳۶۵.
- عضو شورای مرکزی جهاد سازندگی از خرداد ۱۳۵۸ تا تیر ماه ۱۳۶۱.

طرح‌های و پروژه‌های پژوهشی

- بازنگری قانون اصل ۴۴ قانون اساسی، کارفرما: اتاق بازرگانی و صنایع و معادن، سال ۱۳۸۹.
- مجری طرح پژوهشی «پروژه تعیین اولویت‌های واگذاری وظایف و کاهش تصدی‌گری دولت در حوزه حمل و نقل جاده‌ای بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی»، ۱۳۸۹.
- مجری طرح پژوهشی «پروژه تعیین اولویت‌های واگذاری وظایف و کاهش تصدی‌گری دولت در حوزه حمل و نقل ریلی بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی»، ۱۳۸۹.
- مجری طرح پژوهشی «مهندسی ایرانی ۱۴۰۴: تدوین چشم‌انداز مهندسی ساختمان در افق چشم‌انداز ۲۰ ساله جمهوری اسلامی ایران و سند آموزش مهندسی متناظر آن»، ۱۳۸۹.
- مجری طرح پژوهشی «بررسی نحوه همکاری متقابل دولت و نهادهای مالی در برنامه خصوصی‌سازی کشورهای مختلف و ارائه پیشنهادات کاربردی برای ایران»، کارفرما سازمان خصوصی‌سازی، ۱۳۸۸.
- مجری طرح پژوهشی «پروژه بررسی نهادی و طراحی برنامه‌های آموزشی شهرداری‌های شهرهای بندرعباس، تبریز، زاهدان، سنندج و کرمانشاه». شهریور ۱۳۸۸. کارفرما: بانک جهانی و وزارت مسکن و شهرسازی
- مجری طرح پژوهشی «بررسی نقش دولت در مدیریت اقتصاد ملی انگلستان و جایگاه بخش خصوصی در آن»، ۱۳۸۷.
- مجری طرح پژوهشی «مقررات ملی ساختمان‌های کوتاه مرتبه یک و دو خانواری، پیش‌نویس بخش ساوه، مرداد ۱۳۸۷.



- راهبری مقررات ملی ساختمان‌های کوتاه مرتبه یک و دو خانواری، پیش‌نویس بخش سازه، مرداد ماه ۱۳۸۷.
- تدوین مقررات اجرایی لایحه قانونی اجرای سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ قانون اساسی و واگذاری فعالیت‌ها و بنگاه‌های دولتی به بخش‌های غیردولتی ۱۳۸۵.
- مجری طرح پژوهشی «تهیه برنامه اجرایی و کنترل اقدامات اجرایی لازم جهت اجرای لایحه سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ قانون اساسی و واگذاری فعالیت‌ها و بنگاه‌های دولتی به بخش‌های غیردولتی» کارفرما سازمان خصوصی‌سازی، ۱۳۸۵.
- راهبری مطالعات بازنگری استراتژیک نظام مالیه محلی شهر تهران، ۱۳۸۴.
- راهبری مطالعات بازنگری استراتژیک مطالعات بازنگری نظام مدیریت مجموعه شهری (منطقه کلانشهری)، تهران ۱۳۸۴-۱۳۸۵
- راهبری مطالعات بازنگری استراتژیک نظام تدوین و اجرای مقررات ملی ساختمان ایران ۱۳۸۴-۱۳۸۵
- تدوین پیش‌نویس لایحه قانون نظام جامع مهندسی ایران ۱۳۸۳-۱۳۸۴.
- تدوین پیش‌نویس لایحه خصوصی‌سازی در سال ۱۳۸۲.

رویکردها و برنامه

تبیین وضع موجود

وضعیت در ابتدای دولت یازدهم (ابتدای سال ۱۳۹۲)

- ◇ وضعیت زیرساخت جاده‌ای: به طول ۱۳۹۶۵۴ کیلومتر شامل ۲۲۰۳ کیلومتر آزادراه، ۱۴۱۵۵ کیلومتر بزرگراه، ۲۱۶۲۸ کیلومتر راه اصلی و ۱۰۱۶۶۸ کیلومتر راه روستایی آسفالتی
- ◇ وضعیت کل خطوط ریلی: به طول ۱۳۲۴۱ کیلومتر شامل ۱۰۴۰۷ کیلومتر خطوط اصلی و ۲۸۳۴ کیلومتر خط فرعی
- ◇ وضعیت ناوگان جاده‌ای: متوسط سن ناوگان باری ۱۷/۱ سال و متوسط عمر ناوگان مسافری: ۱۶/۲ سال
- ◇ وضعیت ناوگان ریلی: تعداد ۸۲۱ دستگاه لکوموتیو، تعداد واگن باری ۲۲۰۰۰ دستگاه با متوسط سن ۲۲/۵۴ سال و تعداد واگن مسافری ۲۱۶۰ دستگاه با متوسط سن ۲۸/۹۵ سال
- ◇ تعداد ناوگان هوایی فعال ۱۴۷ فروند با ۲۲۰۶۶ صندلی ثبت شده
- ◇ میزان حمل بار ریلی ۳۲/۷ میلیون تن با سهم ۸ درصد
- ◇ ظرفیت اسمی بنادر کشور برابر با ۱۹۰ میلیون تن، ظرفیت کانتینری بنادر کشور برابر با ۴/۶ میلیون TEU و ظرفیت جابجایی مسافر در بنادر کشور برابر با ۱۶ میلیون نفر
- ◇ تعداد پروازهای ترانزیتی به میزان ۱۷۹ هزار پرواز
- ◇ سرعت ابر رایانه هواشناسی حدود ۰/۲ ترا فلاپس (هزار میلیارد پردازش بر ثانیه)
- ◇ تعداد ۴۴۰۰ ایستگاه هواشناسی برای پیش بینی در ۳۱ استان کشور
- ◇ طرح مسکن مهر از سال ۱۳۸۶ ابتدا به منظور ساخت ۱/۵ میلیون واحد مسکونی شهری برای فاقدان مسکن، برنامه‌ریزی و در طول اجرای طرح تا ابتدای دولت یازدهم این عدد به ۲،۳۰۰،۰۰۰ واحد افزایش یافت. از مجموع ۲،۲۰۱،۵۶۶ واحد تعهد شده، ۱،۰۹۱،۷۲۰ واحد (۴۹،۶ درصد) در اراضی دولتی (در قالب تفاهم‌نامه سه‌جانبه و تعاونی‌های مسکن)؛ ۸۴۷۶۴۱ واحد (۳۸،۵ درصد) در قالب طرح خودمالکین و ۲۶۲۲۰۵ واحد (۱۱،۹ درصد) در بافت‌های فرسوده (هر دو در اراضی غیردولتی و متعلق به خودشان)، با حمایت دولت و پرداخت تسهیلات بانکی ارزان قیمت توسط اشخاص حقیقی و حقوقی در برنامه مسکن مهر قرار گرفت که تکمیل و افتتاح حدود یک میلیون (حدود ۰/۴۵٪) از واحدها تا ابتدای

دولت یازدهم صورت پذیرفت. جانمایی نامناسب، ضعف و در پاره‌ای از موارد عدم برخورداری از خدمات زیربنائی مناسب همچون آب، برق، گاز و فاضلاب، اتکا به پول پر قدرت در تامین مالی و محدودیت منابع مالی جهت اتمام ساخت واحدها، عدم پیش‌بینی مالی درست جهت آماده‌سازی اراضی و همچنین تأمین خدمات زیربنایی و روبنایی، مشکلات عدیده پروژه‌های تحت مدیریت تعاونی‌های مسکن مشاغل آزاد و عدم توان مالی متقاضیان در تکمیل سهم آورده نقدی خود از اهم مشکلات مسکن مهر در شروع کار دولت یازدهم بود.

- ◇ معضل زندگی ۱۹ میلیون نفر بدمسکن، معادل بیش از یک سوم جمعیت شهری در حاشیه‌ی شهرها، و بافت‌های فرسوده در ۱۴۰۹۰۲ هکتار
- ◇ نبود طرح مشخص برای خانه‌دار شدن خانه‌اولی‌ها
- ◇ عدم تناسب راهکار طرح مسکن مهر با تقاضای حاشیه‌نشینان، بافت‌های فرسوده و خانه‌اولی‌ها که اصلی‌ترین گروه‌های تقاضا بودند.

اقدامات دولت یازدهم

- ◇ انتشار طرح جامع حمل‌ونقل کشور و تدوین استراتژی‌های توسعه بخش حمل‌ونقل در کلیه شقوق شامل بین شهری و اتصال به درون شهری
- ◇ احداث و تکمیل ۶۵۸۰ کیلومتر زیرساخت جاده‌ای شامل ۱۹۸ کیلومتر آزاد راه، ۲۴۷۲ کیلومتر بزرگراه و ۳۹۱۰ کیلومتر راه اصلی و در نتیجه آن: افزایش ۱۷ درصدی راههای کشور در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۲ (بزرگراهها از ۱۴۱۵۵ کیلومتر به ۱۶۶۲۷ کیلومتر، راههای اصلی از ۲۱۶۲۸ کیلومتر به ۲۵۵۳۸ کیلومتر و آزادراهها از ۲۲۰۳ کیلومتر به ۲۴۰۱ کیلومتر)
- ◇ احداث و ساخت راه‌های روستایی به میزان ۵۸۵۰ کیلومتر
- ◇ اتصال ۵ مرکز استان (همدان - کرمانشاه - تبریز - ارومیه - رشت) به شبکه ریلی کشور (به طول ۶۵۱ کیلومتر) همدان و کرمانشاه (به طول ۲۹۰ کیلومتر) انجام و مابقی (به طول ۳۶۱ کیلومتر) ظرف چند ماه آتی به نتیجه خواهند رسید.
- ◇ بهسازی ۸۰۰ کیلومتر، بازسازی ۶۰۰ کیلومتر و احداث خط دوم و سوم به طول ۸۷۸ کیلومتر از خطوط شبکه سراسری راه آهن کشور به ارزش ۲۹۸۰ میلیارد تومان
- ◇ افزایش ۱۴ درصدی ظرفیت اسمی بنادر در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۲ (از ۱۹۰ میلیون تن به ۲۱۷ میلیون تن)
- ◇ افزایش ۲۰٪ در ظرفیت کانتینری بنادر تجاری تابعه در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۴/۵۸ به ۵/۵ میلیون TEU) (توسعه بندر شهید رجایی و افزایش ظرفیت سالیانه تخلیه و بارگیری کانتینری کل بندر تا ۵/۷۵ میلیون TEU و بندر شهید بهشتی چابهار از ۲/۵ میلیون تن به ۸/۵ میلیون تن)
- ◇ احداث، بهسازی، توسعه و تکمیل ۲۸ فرودگاه به مبلغ ۳۷۷ میلیارد تومان
- ◇ افزایش تعداد واگن باری از ۲۲۰۰۰ دستگاه در سال ۱۳۹۲ به ۲۴۰۰۰ دستگاه در سال ۱۳۹۵ و افزایش حمل بار ریلی از ۳۲/۷ میلیون تن و ۸ درصد نسبت به سال ۱۳۹۲ به ۴۰ میلیون تن و ۹/۵ درصد در سال ۱۳۹۵



- ◇ مدیریت فرایند تامین مالی ۱۴۲ طرح از طریق بخش خصوصی و واگذاری در بخش های ریلی، دریایی، جاده ای، شهرسازی، هوایی و نوسازی ناوگان جاده ای و هوایی بالغ بر ۱۰۰ هزار میلیارد تومان
- ◇ در مجموع این وزارت در راستای نوسازی ناوگان جاده ای نسبت به انعقاد قرارداد برای جایگزینی ۱۶۷۴۰ کامیون و کشنده فرسوده به ارزش تقریبی ۶۷۰۰ میلیارد تومان با شرکتهای مختلف اقدام شده است
- ◇ افزایش ۳۰۰ دستگاه واگن مسافری از سال ۱۳۹۲ تاکنون و خروج همین تعداد واگن مسافری فرسوده از شبکه ریلی
- ◇ افزایش ۱۶۰ دستگاه لکوموتیو به شبکه ریلی کشور از سال ۱۳۹۲ تاکنون (که منجر به رشد ۱۵ درصدی لکوموتیو بخش باری و رشد ۳۰ درصدی لکوموتیو بخش مسافری شده است.) و افزایش سهم جابجایی مسافر ریلی به ۱۲ درصد در سال ۱۳۹۵ (برحسب شاخص مسافر عمومی با صورت وضعیت)
- ◇ خرید و ورود تعدادی هواپیمای نو از شرکت های سازنده هواپیمای ایرباس و ATR و همچنین عقد قرارداد با شرکت بویینگ برای خرید هواپیما جمعاً به تعداد ۲۰۰ فروند و ارزش کارخانه ای تقریبی ۳۳ میلیارد دلار
- ◇ حذف و اصلاح تعداد ۱۹۸۳ نقطه - مقطع و تقاطع پرحادثه در راه های شریانی از شش ماهه دوم ۱۳۹۲ تا پایان سال ۱۳۹۵
- ◇ عقد قرارداد نصب و راه اندازی ۱۸۷۹ سامانه ثبت تخلفات عبور و مرور در راه های شریانی کشور که از این تعداد ۶۰۲ دوربین کنترل سرعت نصب و راه اندازی گردیده است (قبل از دولت یازدهم ۲۰۰ سامانه ثبت تخلف عبور و مرور ثبت شده بود)
- ◇ افزایش سهم ترانزیت ریلی به ۱۲/۸ درصد در سال ۱۳۹۵ (در حالی که سهم حمل و نقل ریلی در ترانزیت از سال ۸۳ با روند کاهشی به ۴/۴ درصد در سال ۱۳۹۲ رسیده بود)
- ◇ افزایش ۲۵۳٪ در ترانزیت کالای غیرنفتی از بنادر تجاری تابعه در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱/۳ به ۴/۶ میلیون تن)
- ◇ افزایش ۱۱۴٪ پروازهای ترانزیتی از فراز کشور (از ۱۷۹ هزار پرواز در سال ۱۳۹۲ به ۳۸۲ هزار پرواز در سال ۱۳۹۵)
- ◇ افزایش ۳۰ درصدی جابجایی مسافر در بخش هوایی در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۲ (از ۲۵ میلیون نفر به ۳۳ میلیون نفر داخلی و خارجی) و افزایش ظرفیت ناوگان صندلی هوایی از ۲۲۰۶۶ صندلی به ۲۹۵۰۸
- ◇ بسترسازی و ایجاد سامانه های توسعه هواشناسی کاربردی (تهک)، افزایش سرعت پردازش اطلاعات، توسعه شبکه سنجش بر خط هواشناسی، گسترش شبکه رادار هواشناسی، تفکیک مدل های پیش بینی هواشناسی
- ◇ افزایش ۵۰ درصدی صدور و تمدید گواهینامه های فنی محصولات مرتبط با صنعت راه و ساختمان و افزایش ۲۵ درصدی تعداد پروژه های تحقیقاتی و آیین نامه ها و مقررات و دستورالعمل های منتشر شده مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
- ◇ تدوین و تصویب سند «توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» در شورای عالی ترابری و شورای عالی شهرسازی و معماری
- ◇ انجام مطالعات مکان یابی مراکز لجستیکی در سطح کشور به عنوان گام اولیه جهت راه اندازی حمل و نقل ترکیبی بار



- ◇ طرح تشکیل صندوق توسعه حمل و نقل به منظور تامین منابع مالی پایدار که در سال ۱۳۹۵ به تصویب مجلس محترم شورای اسلامی رسید و در سال جاری باید تحقق یابد
- ◇ اصلاح قانون مشارکت و آیین نامه اجرایی و تدوین دستورالعمل های مربوطه در فروردین ۱۳۹۴
- ◇ هوشمند سازی شبکه راههای شریانی (ITS) با اجرای پروژه های نصب دوربین های نظارتی ، اخذ الکترونیکی عوارض (ETC)
- ◇ طراحی و پیاده سازی سامانه های جامع حوادث و سوانح ، سامانه بانک جامع حمل و نقل (سجا) ، سامانه جامع برنامه اجرایی (سبا) ، سامانه GIS و Clearing House
- ◇ انجام و بکارگیری سند معماری سازمانی فناوری اطلاعات و ارتباطات وزارت راه و شهرسازی (ICT Master Plan)
- ◇ اجرای سامانه حقوق شهروندی و ایجاد زمینه های دسترسی آزاد شهروندان به اطلاعات و ارتباط مستقیم آنان با وزارتخانه و سازمان های تابعه از طریق سامانه شهراه.
- ◇ در مسکن مهر
 - افتتاح ۸۲۵۴۳۱ واحد مسکن مهر از مجموع ۲،۲۱۱،۰۰۰ واحد در دولت یازدهم
 - افزایش سقف کلی تسهیلات بانکی از ۴۸۰۰۰ میلیارد تومان به ۵۵۵۰۰ میلیارد تومان
 - افزایش مدت زمان بازپرداخت اقساط از ۱۵ سال به ۲۰ سال (مجموع دوران مشارکت مدنی و فروش اقساطی) جهت کاهش مبالغ اقساط ماهیانه و سهولت برگشت پول بانک مرکزی توسط متقاضیان
 - افزایش سقف فردی تسهیلات از ۲۵ میلیون تومان به ۳۰ میلیون تومان در یک مرحله و به ۴۰ میلیون تومان در مرحله ی بعدی به منظور افزایش توان مالی متقاضیان
 - تثبیت نرخ های مسکن مهر (۴٪، ۷٪ و ۹٪) در سایر بانک های عامل مانند بانک مسکن
- ◇ بازنگری طرح جامع سرزمین پس از ۲۰ سال
- ◇ تهیه طرح ساماندهی منطقه شهری تهران- کرج شامل استاهای تهران و البرز بر اساس مصوبه مجلس شورای اسلامی
- ◇ هدف گذاری و برنامه ریزی و سیاست گذاری درست به منظور همسویی برنامه ها و اقدامات در زمینه بهسازی و نوسازی شهری از طریق تدوین و تصویب سند ملی، تاسیس ستاد ملی بازآفرینی شهری در سطح ملی، استانی و شهری در قالب ۲۷۰۰ محله با اتخاذ سیاست های حمایتی مالی، ظرفیت سازی اجتماعی و نهادی
- ◇ شناسایی محدوده های ناکارآمد، انجام مطالعات و تهیه برنامه برای ۴۶۵ شهر مشتمل بر ۵۵ هزار هکتار بافت فرسوده در بالغ بر ۱۰۰۰ محله و نیز در ۱۷۵ شهر با وسعت ۲۴ هزار هکتار بافت تاریخی در بالغ بر ۶۰۰ محله و همچنین در ۱۱۰ شهر با وسعت ۶۱ هزار هکتار سکونتگاه غیر رسمی در ۱۱۰۰ محله
- ◇ اقدام جهت بهسازی زیرساخت های شهری، توسعه خدمات روبنایی، ارتقای توانمندی های اقتصادی و اجتماعی ساکنان در قالب ۸۶۰ پروژه در ۳۵۲ محله واقع در ۱۶۸ شهر
- ◇ در اولویت قرار دادن خانه اولی ها و ساکنان بافت های فرسوده در نظام تامین ملی مسکن و هم چنین حاشیه نشینان و



کم‌درآمدها

- ◇ بازنگری و اصلاح نظام تسهیلات مسکن و راه اندازی صندوق پس انداز یکم مسکن برای حمایت از خانه‌اولی‌ها
- ◇ ظرفیت سازی و شکل‌دهی نهادهای مالی جدید در بازار سرمایه به منظور تامین مالی مسکن
- ◇ تدوین و تصویب برنامه مسکن کم‌درآمدها در قالب مسکن اجتماعی در هیات وزیران
- ◇ تهیه طرح تضمین معاملات فروش اقساطی مسکن در بانک مسکن
- ◇ شناسایی محدوده‌ها و محله‌های هدف شامل ۲۷۰ محله و تهیه طرح بهسازی و نوسازی برای آنها
- ◇ تهیه طرح ساماندهی و توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی (حاشیه نشینی) برای ۹۱ شهر
- ◇ نوسازی و بهسازی مسکن روستایی
- ◇ افزایش سرمایه بانک مسکن به مبلغ یکصد هزار میلیارد ریال به منظور افزایش قدرت اعطای تسهیلات توسط این بانک.

الف) وضعیت موجود در سال ۱۳۹۶

- ◇ وضعیت زیرساخت جاده‌ای: به طول ۱۴۸۳۷۹ کیلومتر شامل ۲۴۰۱ کیلومتر آزادراه، ۱۶۶۲۷ کیلومتر بزرگراه، ۲۵۵۳۸ کیلومتر راه اصلی و ۱۰۳۸۱۳ کیلومتر راه روستایی آسفالت‌نه (حدود ۳۷۰۰ کیلومتر راه روستایی احداث شده طی دولت یازدهم به سایر راهها ارتقا یافته است).
- ◇ وضعیت کل خطوط ریلی: به طول ۱۳۷۲۷ کیلومتر: شامل ۱۰۷۶۵ کیلومتر خطوط اصلی و ۲۹۶۲ کیلومتر خط فرعی
- ◇ وضعیت ناوگان جاده‌ای: متوسط سن ناوگان باری: ۱۶/۴ سال و متوسط عمر ناوگان مسافری: ۱۴/۲ سال
- ◇ وضعیت ناوگان ریلی: تعداد لکوموتیو به میزان ۹۱۵ دستگاه و تعداد واگن باری ریلی به میزان ۲۴۰۸۹ دستگاه با متوسط سن ۲۴/۲۶ سال
- ◇ تعداد واگن مسافری ریلی به میزان ۲۱۶۰ دستگاه با متوسط سن ۲۶/۸۱ سال
- ◇ تعداد ناوگان هوایی فعال به میزان ۱۸۰ فروند با ۲۹۵۰۸ صندلی ثبت شده
- ◇ میزان حمل بار ریلی ۴۰ میلیون تن با سهم ۹/۵ درصد
- ◇ ظرفیت اسمی بنادر کشور برابر با ۲۱۷ میلیون تن و ظرفیت کانتینری بنادر کشور برابر با ۵/۲ میلیون TEU و ظرفیت جابجایی مسافر در بنادر کشور برابر با ۲۰ میلیون نفر
- ◇ تعداد پروازهای ترانزیتی به میزان ۳۸۲ هزار پرواز
- ◇ ارتقاء سرعت ابر رایانه هواشناسی به بیش از ۱۴ ترا فلاپس (هزار میلیارد پردازش بر ثانیه)
- ◇ افزایش ایستگاه‌های هواشناسی به ۴۹۰۰ ایستگاه برای پیش بینی ۳۸۰ شهرستان

قوت: نقاط

- ◆ موقعیت جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر تعداد زیادی از کریدورهای ترانزیتی
- ◆ دسترسی به بازارهای مستعد کشورهای عراق و افغانستان



- ◆ دسترسی ایران به آسیای میانه، روسیه و اروپا با توجه به موقعیت ممتاز ژئوپلیتیک کشور و امنیت آن
- ◆ وجود دانش فنی و ظرفیت های مهندسی و تخصصی در زمینه ساخت و سازها
- ◆ وجود اسناد بالا دستی و ظرفیت های قانونی مناسب
- ◆ انجام مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور
- ◆ اولویت قرار گرفتن توسعه ریل و تصویب آن در دولت و مجلس شورای اسلامی در اجرای سیاست های ابلاغی مقام معظم رهبری (ره).
- ◆ تصویب سند شهرسازی ریل پایه و توسعه ی شهری مبتنی بر حمل و نقل عمومی در شورای عالی ترابری و هم چنین شورای عالی شهرسازی و معماری ایران
- ◆ تصویب سند ملی و تشکیل ستاد ملی بازآفرینی شهری در مقیاس ملی، استانی و شهری
- ◆ بازنگری ساختار وزارتخانه و اجرای ساختار جدید بر اساس قانون ادغام وزارتخانه های راه و ترابری و مسکن و شهرسازی

ضعف : نقاط

- ◆ تعداد زیاد طرح های نیمه تمام در دست اجرا و طولانی شدن زمان اجرای طرح ها و پروژه ها با برآورد تقریبی ۱۶۳ هزار میلیارد تومان (برای حدود ۳۵۰ طرح نیمه تمام)
- ◆ کمبود نیروی متخصص شرکت های بزرگ در صنعت حمل و نقل به ویژه در سطح بین المللی در قالب ۳PL و ۴PL
- ◆ ضعف یکپارچگی بین شیوه های مختلف حمل و نقل و ضعف بهره برداری اقتصادی از ناوگان و بازدهی سرمایه پایین
- ◆ ضعف نظام حمایتی از صدور خدمات فنی مهندسی بخش، حمل و نقل بین المللی و ترانزیت
- ◆ پایین بودن نرخ بازگشت سرمایه برای جلب مشارکت بخش غیردولتی در سرمایه گذاری بر روی زیر ساخت ها

فرصت ها

- ◆ موقعیت ممتاز جغرافیایی کشور در زمینه ترانزیت
- ◆ قرار گرفتن کشور در مرکز منطقه به لحاظ جغرافیای برای تبدیل ایران به مرکز تردد بار و مسافر ترانزیتی
- ◆ جذاب بودن بازار ایران برای شرکت های هواپیمایی و اعتبار بنگاه های هوایی ایران علیرغم تحریم های چهار دهه اخیر.
- ◆ ارزانی نسبی بهای خدمات در مقایسه با سایر کشورها
- ◆ وجود جاذبه های توریستی - تفریحی در نقاط مختلف کشور
- ◆ وجود ۵ هزار کیلومتر لبه ی مرز آبی در شمال و جنوب کشور و امکان هاب شدن بنادر کشور در شمال و جنوب.
- ◆ وجود تقاضای کافی در حمل مسافر و بار جهت توسعه حمل و نقل ریلی و امکان حصول سهم مطلوب بار و مسافر
- ◆ وجود زیرساخت اولیه و جایگاه ویژه راه آهن ایران بعنوان یکی از کریدورهای مهم جهانی برای دسترسی به بازارهای جدید صادراتی در خاورمیانه، آسیای مرکزی، کشورهای قفقاز، آسیا، روسیه، اروپا و سایر نقاط جهان در امر مبادلات کالا
- ◆ امکان بهره گیری از ظرفیت توسعه درونی شهرها با ایجاد تعادل سرزمینی بویژه با تاکید بر توسعه شهرهای میانی
- ◆ وجود بالغ بر ۲۴ هزار هکتار بافت تاریخی در ۱۷۵ شهر به عنوان ظرفیتی برای توسعه صنعت گردشگری و ارتقای



هویت شهری

تهدیدها

- ◆ منازعات منطقه‌ای که مستقیماً بر ترانزیت اثر گذاشته و می‌گذارد.
- ◆ اعمال تحریم‌های بین‌المللی که بطور مستقیم زیر بخش‌های حمل‌ونقل و غیر مستقیم مسکن را تحت تاثیر قرار میدهد
- ◆ وجود انواع موانع، مداخله نهادهای مختلف و طولانی بودن زمان ترانزیت از قلمرو کشور
- ◆ وجود و استمرار برخی انحصارات دولتی در فعالیتهای صنعت حمل و نقل
- ◆ نارسایی نظام ارزی (بانکی) برای فعالیت بهنگام شرکت‌های حمل‌ونقل
- ◆ وجود رقبای قدرتمند در منطقه (ترکیه، آذربایجان، بلغارستان و ...)
- ◆ حمایت سیاسی و اجتماعی از تداوم حمل‌ونقل جاده‌ای و مقاومت در برابر آثار توسعه حمل‌ونقل ریلی بر جاده
- ◆ تداوم تمایل به نرخ‌گذاری در حمل‌ونقل و بی‌اعتبارسازی توافق بین صاحبان کالا و بنگاه‌های حمل‌ونقلی.
- ◆ وجود مخاطرات اجرایی و ایمنی به دلیل ضعف سطح بهره‌مندی از فناوری‌های نوین در زمینه‌های احداث، نگهداری و بهره‌برداری زیرساخت‌ها و ناوگان
- ◆ وجود بالغ بر ۱۴۹ هزار هکتار بافت‌های ناکارآمد شهری با سطح پایین کیفیت زندگی بویژه ایمنی (تاب‌آوری پایین)، امنیت (آسیب‌های اجتماعی) و بحران هویت

ب) اهم چالش‌های وزارت راه و شهرسازی در ابتدای دولت

- ◇ ضعف رویکرد بین‌المللی در مدیران دولتی و بخش خصوصی در حمل‌ونقل با هدف دستیابی به سهم مناسب ایران از این بازار
- ◇ ضعف رویکرد بازرگانی به حمل‌ونقل و توسعه غیر اقتصادی بخشی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور
- ◇ ضعف قدرت رقابت‌پذیری ساختاری حمل‌ونقل در بخش دولتی و بخش خصوصی در رقابت با کشورهای منطقه
- ◇ چند نرخی بودن سوخت و عدم تناسب آن با کشورهای مجاور
- ◇ خودرومحور بودن نظام حمل‌ونقل در ایران و عدم تناسب ساختار ریلی برای پاسخگویی به تقاضای سنگین ۲۹ میلیارد تن - کیلومتر بار و هم‌چنین ۱۴ میلیارد نفر - کیلومتر مسافر در ایران
- ◇ چالش ایمنی در حمل‌ونقل با توجه فرسوده بودن ناوگان به ویژه ناوگان باری در جاده و هم‌چنین ناوگان‌های ریلی و هوایی از یک سوی، و سرعت افزایش وسایل نقلیه موتوری از ۱۶/۵ میلیون خودرو در سال ۱۳۹۲ به ۱۹/۶ میلیون خودرو در پایان سال ۱۳۹۵ در کشور
- ◇ چالش جدی در تامین مالی نگهداری مناسب از زیرساخت‌های شقوق مختلف و تامین مالی نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور
- ◇ وجود موانع ساختاری برای تامین مالی پروژه‌های زیرساختی در محیط ملی و بین‌المللی و ضعف نظام مالی ایران در



حمایت بخش خصوصی در این ارتباط

- ◇ عادت عمومی به استفاده از حمل و نقل شخصی و پایین بودن نسبی کمیت و کیفیت حمل و نقل عمومی در مسافرت‌های بین شهری، حومه‌ای و درون شهری
- ◇ نبود یکپارچگی بین شقوق مختلف حمل و نقل و همچنین ارتباط ضعیف آنها با حمل و نقل درون شهری و سکونت‌گاه‌های حومه‌ای
- ◇ تداوم قیمت‌گذاری دولتی در برخی حوزه‌های حمل و نقل، تداوم رویه‌های غیر رقابتی و ناکارآمدی محیط کسب و کار برای فعالیت بخش خصوصی
- ◇ بی‌انضباطی در مدیریت شهری به ویژه در کلان‌شهرها و کم توجهی به مقررات ملی و مقررات و ضوابط ساختمانی
- ◇ وجود آشفتگی در نظام اجرا و کنترل ساختمان
- ◇ خوگرفتن بازار فعالیت‌های مهندسی ساختمان به تداوم وجود تعارض منافع در بین عناصر درگیر در آن و مقاومت گسترده در برابر تغییر
- ◇ وجود ۲۵۸۷۰۰۰ واحد مسکونی خالی و ۲۱۰۰۰۰۰ خانه دوم که از یک طرف با تقاضای بازار سازگاری ندارد و از سوی دیگر نظام عرضه و تقاضا را مختل ساخته است.
- ◇ تنگنای مالی دولت در تأمین هزینه‌ی مسکن اقشار کم درآمد
- ◇ اسکان بیش از یک سوم جمعیت شهری در بافت‌های ناکارآمد شهری شامل سکونتگاه‌های غیررسمی در حاشیه شهرها و بافت‌های فرسوده
- ◇ چالش‌های مالی و اجتماعی تجمیع مالکیت و اجرای طرح‌های بازآفرینی شهری
- ◇ تنگنای منابع مالی دولت و صعوبت تامین منابع مالی در سطح بین‌المللی برای تکمیل پروژه ای زیرساختی حمل و نقل.
- ◇ در پروژه مسکن مهر: از کل واحدهای در دست احداث مسکن مهر ۲۵۳۶۵۳ واحد نیمه‌تمام وجود دارد که شامل:
 - ۱۱۰۰۰۰ واحد به دلیل انتخاب اشتباه مکان ساخت و دوری از مراکز خدماتی و هزینه‌های بالای تأمین خدمات، فاقد متقاضی می‌باشد.
 - به تعداد ۲۴۰۰۰ واحد نیز از نظر ساخت، راکد و دارای متقاضی غیر موثر می‌باشد که به عدد ۱۱۰۰۰۰ فاقد متقاضی اضافه شده و دولت در قبال آنها تعهدی ندارد.
 - پرونده حدود ۳۶۰۰۰ واحد مسکن مهر به دلایل مختلف از جمله اختلافات سازندگان با تعاونی‌های مسکن یا با ادارات استانی و ... در مراجع قضایی تحت رسیدگی است.

ج) استراتژی کلان وزارت راه و شهرسازی

- ◇ توسعه یکپارچه شبکه حمل و نقل ایران در قالب ده کریدور توسعه و با ایده کلان اتصال به شبکه حمل و نقلی کشورهای همسایه و افزایش تجارت و گردشگری با آنان با هدف توسعه منطقه‌ای به ویژه مناطق پیرامونی و مرزی ایران
- ◇ افزایش سهم حمل و نقل عمومی در کلیه شقوق حمل و نقل



- ◇ حرکت از حمل و نقل و شهرسازی خودرئومحور به سمت افزایش سهم حمل و نقل و شهرسازی ریل پایه و مبتنی بر حمل و نقل عمومی
- ◇ تامین منابع مالی پایدار از طریق اجرای قانون تشکیل صندوق حمل و نقل، بهره‌برداری از ظرفیت اقتصاد ملی شامل سرمایه‌پذیری سرمایه‌گذاران ملی و بین‌المللی، تسهیل امکان استفاده از صندوق توسعه ملی و بازارهای پول و سرمایه و همچنین منابع بین‌المللی
- ◇ بازخوانی موافقنامه‌های بین‌المللی و ایجاد توافق‌های جدید، مقررات حمل و نقلی و تجاری و ارتقای مدیریت کریدورهای عبوری از ایران و همچنین ایجاد امکانات لجستیکی برای تسهیل مراودات بین‌المللی، حضور فعال‌تر در بازارهای منطقه و جهان و افزایش ترانزیت
- ◇ کمک به شکل‌گیری بنگاه‌های بزرگ مقیاس برای افزایش قدرت رقابت‌پذیری بخش حمل و نقل در منطقه و جهان
- ◇ افزایش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و بین‌المللی در حوزه‌های حمل و نقل و مسکن و شهرسازی
- ◇ توجه به کسب‌وکارهای نوپا در کنار سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و عمومی در حوزه‌های حمل و نقل و مسکن و شهرسازی
- ◇ تکمیل شبکه‌ی راه‌های کشور و رشد متوازن آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی، فرعی و روستایی
- ◇ ارتقای ظرفیت رقابت‌پذیری شهرهای ایران به‌صورت ملی و بین‌المللی.
- ◇ ایجاد یکپارچگی حمل و نقل درون شهری و برون شهری به منظور افزایش قابلیت حرکت و جابجایی و سکونت‌پذیری
- ◇ ارتباط مناطق تولیدی، گردشگری و سکونتگاهی روستایی به شبکه‌های اصلی و فرعی حمل و نقل
- ◇ ایجاد انضباط شهری و استقرار نظام اجرا و کنترل ساختمان
- ◇ رفع موارد تعارض منافع در میان عناصر فعال بازار فعالیت‌های مهندسی ساختمان و نهادینه‌شدن اصول و ضوابط اخلاق مهندسی در این بازار
- ◇ ارتقای قابلیت زیست‌پذیری شهرها و کیفیت زندگی شهروندان با اجرای سیاست بازآفرینی شهری با رویکرد محله محوری و مشارکت ساکنان
- ◇ تمرکز بر برنامه‌ریزی جهت فراهم‌آوردن امکان تامین، بهسازی و ارتقای مسکن حاشیه‌نشینان، ساکنان بافت‌های فرسوده، خانه‌اولی‌ها و کم‌درآمدها
- ◇ افزایش توان خرید، بهسازی و ارتقای مسکن متقاضیان و همچنین تامین مالی سازندگان از طریق ابزارهای مالی و افزایش سرمایه بانک مسکن
- ◇ توسعه و اعتلای مهندسی ساختمان و گسترش و توسعه فناوری‌های نوین در صنعت ساختمان و حوزه حمل و نقل و زیرساخت

د) برنامه آینده

- ◇ افزایش سهم ترانزیت و ارتقای نقش بین المللی سیستم حمل و نقل کشور و دستیابی به ۱۰,۵ میلیون تن جابجایی بار ترانزیت غیر نفتی (مجموعاً حدود ۱۷,۷ میلیون تن) در جهت تحقق سیاستهای ابلاغی اقتصاد مقاومتی مشروط به رفع موانع فراسازمانی.
- ◇ بهبود فرایندی جابه جایی بین مرزی در حوزه ی بار و گردشگری که بخش عمده ی بازار صادراتی و گردشگری کشور را شکل می دهد و توسعه زیرساختی و بهبود که مستقیماً بر گسترش عدالت جغرافیایی به نفع مناطق پیرامونی اثر خواهد داشت.
- ◇ تشویق برقراری خطوط دریایی و هوایی و زمینی و ریلی گردشگری با هماهنگی آژانس های گردشگری در حوزه تمدنی ایران و جهان اسلام
- ◇ تسهیل دسترسی آزاد شهروندان و فعالان اقتصادی به اطلاعات تخصصی حوزه ی راه و شهرسازی از طریق اجرای طرح سکوی ارائه داده در جهت توسعه کسب و کارهای برخط و اشتغال دانش بنیان توسط بخش خصوصی در حوزه ی راه و شهرسازی.
- ◇ تکمیل زیرساخت ها و افزایش طول خطوط اصلی ریلی به ۱۳ هزار کیلومتر (از جمله انعقاد قراردادهای فاینانس خارجی احداث قطار سریع السیر تهران - قم - اصفهان و برقی کردن خط ریلی تهران - مشهد، گرمسار اینچه برون، و تهران - تبریز)، توسعه ریل به مراکز انبوه بار، افزایش طول آذراه ها به ۷۵۰۰ کیلومتر، و همچنین افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تجاری به ۲۶۳ میلیون تن و ظرفیت فرودگاه ها به ۱۴۴ میلیون نفر در پایان برنامه و افزایش پروازهای خارجی به کشورهای پیرامون از فرودگاه های استان های مرزی
- ◇ نوسازی و تکمیل سامانه های ارتباطی، کمک ناوبری و راداری و بهینه سازی ساختار فضای کشور با هدف تبدیل آسمان ایران به پل ترافیکی بین المللی فی بین مناطق «اروپا - آسیا اقیانوسیه» و «اروپا - خاورمیانه» و تبدیل فضای هوایی ایران به نقطه تعادل منطقه ای در افق ۱۴۰۴
- ◇ تجهیز و توسعه امکانات بنادر، شکل دهی شبکه بنادر به منظور فعال سازی بنادر کوچک، توسعه خطوط ریلی در درون بنادر بزرگ، توسعه پس کرانه ها و همچنین توسعه و تجهیز پایانه های مرزی زمینی، ریلی و هوایی
- ◇ اجرای طرح جامع پارک های لجستیکی و ایجاد سایر امکانات برای حمل و نقل داخلی و بین المللی
- ◇ اجرای سیاست احداث و بهره برداری از مراکز لجستیکی چندوجهی در مراکز عمده تولید و جذب بار در کشور با هدف گسترش حمل و نقل ریلی در مسافت های طولانی و تجمع و توزیع بار در فاصله های کوتاه تر از طریق حمل و نقل جاده ای.
- ◇ ارتقای رویکرد بازرگانی در مدیریت و گسترش ظرفیت استفاده از توانمندی بخش خصوصی از طریق واگذاری مدیریت بنادر کشور و بصورت مشارکت عمومی - خصوصی (از جمله انعقاد قرارداد واگذاری عملیات نگهداری و بهره برداری فازهای ۱ و ۲ بندر شهید رجایی)
- ◇ تجاری سازی و تقویت رقابت پذیری و نقش آفرینی منطقه ای و افزایش بهره وری فرودگاه های کشور با راهبرد ورود



فرودگاه‌های بزرگ در زنجیره ارزش شبکه بین‌المللی فرودگاهی

◇ جلب سرمایه‌گسترده ملی و بین‌المللی در توسعه فرودگاه امام خمینی (ره) و هفت فرودگاه بین‌المللی دیگر، فعال‌سازی فرودگاه‌های کوچکتر از طریق شکل‌دهی شبکه فرودگاهی و توسعه و نوسازی ناوگان هوایی به ویژه هواپیماهای بُرد کوتاه به منظور رسیدن به اهداف برنامه ششم مبنی بر رسیدن به تعداد مسافر هوایی داخلی ۳۶ میلیون مسافر و تعداد ناوگان ۲۲۸ فروند

◇ ارتقا ظرفیت اشتغال با استفاده از کسب‌وکارهای نوپا در حوزه‌های حمل‌ونقل، مسکن و توسعه شهری هوشمند در قالب طرح ایجاد مرکز کسب‌وکار نوپای حوزه‌ی راه و شهرسازی.

◇ کاهش شدت مصرف سوخت از طریق اجرای سیاست توسعه حمل‌ونقل ریلی و نوسازی انواع ناوگان عمومی حمل‌ونقل (جاده‌ای، ریلی و هوایی)، کاهش متوسط طول عمر ناوگان باری از ۱۷,۳ سال به ۱۵ سال، اتوبوس از ۱۲,۷ سال به ۱۲,۵ سال، مینی‌بوس از ۲۴,۶ سال به ۱۸ سال و سواری کرایه بین شهری از ۸,۲ سال به ۸ سال و افزایش تعداد ناوگان فعال هوایی از ۱۴۸ فروند به ۲۲۸ فروند در پایان برنامه ششم

◇ اجرای طرح‌های افزایش ایمنی حمل‌ونقل از طریق مدیریت هوشمند جاده‌ای، حذف نقاط حادثه‌خیز، ارتقاء ظرفیت محورهای شریانی، نوسازی ناوگان‌های حمل‌ونقل، و همچنین ارتقای فناوری ناوبری در سایر شقوق.

◇ ایجاد منابع مالی پایدار از طریق تأسیس صندوق توسعه حمل‌ونقل در راستای استفاده بهینه از منابع وزارت راه و شهرسازی و شرکت‌ها و سازمان‌های زیرمجموعه در جهت تخصیص مؤثر منابع به پروژه‌های با اهمیت و اولویت بیشتر و جلوگیری از پراکندگی تخصیص اعتبارات.

◇ اقدام جهت تأمین ناوگان ریلی و همچنین اقدام در جهت تشکیل لیزینگ ریلی

◇ افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی مبتنی بر استفاده بهینه از شیوه ریلی در حمل‌ونقل حومه‌ای از طریق راه‌اندازی قطارهای حومه‌ای در کلان‌شهرها و دستیابی به سهم ۱۸٪ مسافر حومه‌ای

◇ طراحی ۳۳ ایستگاه راه‌آهن برای اجرای سیاست شهرسازی ریل‌پایه و توسعه‌ی شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی

◇ هماهنگی و پی‌گیری اجرای یافته‌های طرح ساماندهی منطقه شهری تهران-کرج

◇ احداث، آسفالت و بهسازی روکش سالانه حدود هزار و پانصد کیلومتر راه روستایی با تأمین اعتبار هزار میلیارد تومان در بودجه سالیانه

◇ یکپارچگی حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری مبتنی بر ایجاد سازمان برنامه‌ریزی کلان‌شهرها و بازنگری طرح‌های اتصالی برون و درون‌شهری

◇ فراهم آوردن زمینه‌ی تولید مسکن مطابق برنامه ششم توسعه و طی آن در سطح کشور با تجهیز منابع مالی برای سازندگان و افزایش قدرت خرید خانوارهای با درآمد متوسط و کم‌درآمدها

◇ هماهنگی و اجرای طرح مسکن اجتماعی از طریق حساب صد حضرت امام (ره) و بنیاد مسکن و مشارکت نهادهای حمایتی و امدادی برای گروه‌های کم‌درآمد به تعداد ۵۰۰ هزار واحد مطابق برنامه ششم.

- ◇ توسعه مسکن روستایی به تعداد ۹۰۰ هزار واحد از طریق بنیاد مسکن
- ◇ بازنگری بنیادین در نظام طراحی، توسعه و مدیریت شهری به منظور ایجاد و گسترش انضباط شهری
- ◇ اجرای نسل جدید شهرهای جدید
- ◇ ارتقا و توسعه‌ی نظام مهندسی و کنترل ساختمان با جلب مشارکت مهندسان و همکاری سازمان‌های نظام مهندسی
- ◇ تمرکز بر افزایش قدرت خرید خانه‌اولی‌ها
- ◇ تمرکز بر اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های بازآفرینی شهری با مشارکت دستگاه‌ها عضو ستاد ملی و شهرداری‌ها در سالانه ۲۷۰ محله
- ◇ اجرای پروژه‌های محرک توسعه و ایجاد فضاهای عمومی در بافت‌های حاشیه‌ای و فرسوده با هدف هویت بخشی و تحریک توسعه در آنها
- ◇ در بخش مسکن مهر:
 - تکمیل و تحویل واحدهای باقیمانده واجد متقاضی
 - هماهنگی جهت احداث خدمات زیر بنایی و روبنایی مورد نیاز مجتمع‌های مسکن مهر توسط نهادهای قانونی ذیربط.

