



صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش‌های سیاسی

نشست پژوهشی:

دستاوردهای چهار دهه فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی (حوزه حمل و نقل جاده‌ای)

فرآورده‌های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش‌های زیر قابل دسترس است:

- وب سایت خبرگزاری صداوسیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>

پژوهشگر: علی قنبری شیرسوار

□ نکات برجسته:

❖ طول راههای تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ۶۳ هزار کیلومتر بوده که هم اکنون به ۲۱۶ هزار کیلومتر رسیده است که طی این ۴ دهه ۱۵۳ هزار کیلومتر راه احداث شده است (۲۴۳ درصد افزایش معادل ۴/۳ برابر) در این مدت بطور متوسط سالانه ۳۹۲۷ کیلومتر انواع راه احداث شده است.

❖ در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی میزان آزاد راههای کشور ۳۵۰ کیلومتر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به ۲۴۰۱ کیلومتر رسیده است (۵۸۶ درصد افزایش معادل ۷ برابر).

❖ میزان بزرگراههای کشور در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ۱۷۴ کیلومتر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به ۱۶۸۲۰ کیلومتر رسیده است (۹۵۶۷ درصد افزایش معادل ۹۷ برابر) در این مدت بطور متوسط سالانه ۴۲۷ کیلومتر بزرگراه احداث شده است.

❖ طول راههای روستایی (آسفالت و شوسه) در ابتدای پیروزی انقلاب ۲۷،۴۲۲ کیلومتر بوده که هم اکنون به ۱۲۸،۱۳۸ کیلومتر رسیده است (۳۶۷ درصد معادل ۷/۴ برابر) در این مدت بطور متوسط سالانه ۲۵۸۲ کیلومتر به راههای آسفالت و شوسه روستایی اضافه شده است.

❖ ایجاد ۷۲۴ مجتمع خدماتی رفاهی و ۱۵۵ مرکز معاینه فنی مکانیزه خودروهای سنگین و همچنین نصب ۲۳۰۳ دستگاه تردد شمار و ۷۵۹ دوربین نظارتی و ۱۱۱۹ سامانه ثبت تخلفات در راههای کشور با هدف حفظ ایمنی در راههای کشور از دستاوردهای قابل توجه وزارت راه و شهرسازی پس از پیروزی انقلاب اسلامی می باشد.

□ مقدمه و طرح مسئله

جایگاه و نقش حمل و نقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی جوامع امروزی بر کسی پوشیده نیست. حمل و نقل یکی از پایه های اصلی توسعه پایدار و متوازن در جوامع بشری محسوب شده و در واقع شبکه های حمل و نقل با مؤلفه های مهمی همچون اقتصاد، امنیت و عدالت اجتماعی ارتباط تنگاتنگ دارند. در فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیمی میان گسترش حمل و نقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد و فعالیت های حمل و نقل از جمله فعالیت های اساسی و زیربنایی برای رشد و تحول اقتصاد محسوب می شوند.

تمایل روز افزون جهانی نسبت به حمل و نقل جاده ای را می توان در سه عامل عمده جست و جو نمود. اول آنکه در سال های اخیر با ساخت شبکه راه های مدرن و بهتر شدن عملکرد وسایل نقلیه، حمل و نقل جاده ای به صورت انقلابی وسیع کارایی افزون تری یافته است. دوم آنکه با توسعه اقتصادی ملت ها اهمیت هزینه حمل و نقل کاهش یافته و توجه بیشتر معطوف به سرویس بهتر می باشد که این خود تاثیر قابل توجهی روی هزینه کل و توزیع دارد. سوم اینکه وقتی هزینه کل تولید مطرح می شود، اقتصادی بودن حمل و نقل ریلی اغلب به خاطر

تاخیر در تحویل و سایر کمبودهای موجود در سرویس مورد تردید قرار گرفته و اهمیت عامل زمان در خصوص کالاهای فسادپذیر، رونق و اهمیت حمل و نقل جاده‌ای را روزافزون می‌نماید. حتی زمانی که حمل با راه آهن ارزان‌تر از کامیون باشد، ممکن است به علت گرانی هزینه‌های توزیع باز هم حمل و نقل جاده‌ای انتخاب شود. از جمله ویژگی‌های این شیوه سفر، انعطاف پذیری در انتخاب مسیر و مقدار بار، کنترل دائمی روی کالا در طی مسیر، امنیت نسبی بالا و ارزانی توأم آن می‌باشد.

وزارت راه و شهرسازی در زمینه حمل و نقل عهده‌دار تأمین زیرساخت و نگهداری راه‌های کشور اعم از زمینی (راه و راه‌آهن)، دریایی و هوایی در راستای دستیابی به سیستم متوازن ترابری کشور با توجه به مقتضیات توسعه اقتصادی، اجتماعی، عمران و امنیتی می‌باشد.

انقلاب اسلامی سرآغاز تحولات چشم‌گیری در حوزه حمل و نقل جاده‌ای می‌باشد در همین راستا، گروه اقتصاد پژوهش خبری در ادامه سلسله نشست‌های کارشناسی خود به بررسی دستاوردهای چهار دهه فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی از سال ۱۳۵۷ تا ۱۳۹۷ در زمینه حمل و نقل جاده‌ای با وجود تحریم‌ها و جنگ تحمیلی، در مورخ ۹۷/۱۰/۱۰ با حضور آقای دکتر مهدی قربانی، مدیر کل دفتر آمار، اطلاعات و پایش برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی اختصاص داده است.

□ دستاوردهای حوزه حمل و نقل جاده‌ای

➤ طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ۶۳ هزار کیلومتر بوده که هم اکنون به ۲۱۶ هزار کیلومتر رسیده است که طی این ۴ دهه ۱۵۳ هزار کیلومتر راه احداث شده است. (۲۴۳ درصد افزایش معادل ۴/۳ برابر) در این مدت بطور متوسط سالانه ۳۹۲۷ کیلومتر انواع راه احداث شده است.

➤ در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی میزان آزاد راه‌های کشور ۳۵۰ کیلومتر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به ۲۴۰۱ کیلومتر رسیده است (۵۸۶ درصد افزایش معادل ۷ برابر).

از مهمترین آزاد راه‌های احداث شده پس از انقلاب اسلامی می‌توان به :

۱. احداث آزاد راه حرم تا قم تا گرمسار به طول ۱۵۲ کیلومتر
۲. محور قم - کاشان به طول ۱۰۴ کیلومتر
۳. آزاد راه زنجان - تبریز به طول ۲۸۷ کیلومتر
۴. آزاد راه قزوین - زنجان بطول ۱۸۹ کیلومتر
۵. آزاد راه ساوه - همدان بطول تقریبی ۱۸۰ کیلومتر
۶. آزاد راه قزوین - رشت به طول ۱۳۰ کیلومتر
۷. آزاد راه خرم آباد - پل زال به طول ۱۰۴ کیلومتر
۸. پل زال - اندیمشک به طول ۴۵ کیلومتر

➤ میزان بزرگراه‌های کشور در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی ۱۷۴ کیلومتر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به ۱۶۸۲۰ کیلومتر رسیده است (۹۵۶۷ درصد افزایش معادل ۹۷ برابر). در این مدت بطور متوسط سالانه ۴۲۷ کیلومتر بزرگراه احداث شده است.

از مهمترین بزرگراه‌های احداث شده پس از انقلاب اسلامی می‌توان به :

احداث بخش‌هایی از کرمان - یزد به طول ۱۰۹ کیلومتر

نابین - یزد به طول ۱۲۳ کیلومتر

شیراز- آباد - اصفهان به طول ۳۸۰ کیلومتر

دلیجان - اصفهان به طول ۳۶ کیلومتر

محور اراک - سلفچگان بطول ۶۵ کیلومتر

سلفچگان - دلیجان بطول ۳۶ کیلومتر

محورهای آبادان - اهواز و اندیمشک - اهواز بطول تقریبی ۱۰۰ و ۱۵۰ کیلومتر

محورهای بافق - یزد و یزد- سورمق بطول تقریبی ۲۰۰ کیلومتر

➤ طول راه‌های اصلی در ابتدای پیروزی انقلاب ۱۳۷۵۹ کیلومتر بوده که طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی به ۲۵۸۶۶ کیلومتر رسیده است که در مقایسه با آغاز انقلاب اسلامی ۱۲۱۰۷ کیلومتر افزایش داشته است (۸۸ درصد معادل ۸/۱ برابر). در این مدت بطور متوسط سالانه ۳۱۰ کیلومتر راه اصلی احداث شده است.

➤ طول راه‌های روستایی (آسفالت و شوسه) در ابتدای پیروزی انقلاب ۲۷،۴۲۲ کیلومتر بوده که هم اکنون به ۱۲۸،۱۳۸ کیلومتر رسیده است (۳۶۷ درصد معادل ۷/۴ برابر). در این مدت بطور متوسط سالانه ۲۵۸۲ کیلومتر به راه‌های آسفالت و شوسه روستایی اضافه شده است.

مقایسه شاخص‌های زیر ساخت جاده‌ای

ردیف	شاخص	واحد	تا پیروزی انقلاب (موجودی ۱۳۵۷)	سال ۱۳۹۶	درصد رشد	میزان برابری
۱	طول آزادراه‌ها	کیلومتر	۳۵۰	۲۴۰۱	۵۸۶	۷
۲	طول بزرگراه‌ها	کیلومتر	۱۷۴	۱۶۸۲۰	۹۵۶۷	۹۷
۳	طول راه‌های اصلی	کیلومتر	۱۳۷۵۹	۲۵۸۶۶	۸۸	۸/۱
۴	طول راه‌های روستایی (آسفالت و شوسه)	کیلومتر	۲۷۴۲۲	۱۲۸۱۳۸	۳۶۷	۷/۴

میزان برابری و رشد شاخص های جاده ای در سال ۱۳۹۶ در مقایسه با ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی



➤ ایجاد ۷۲۴ مجتمع خدماتی رفاهی و ۱۵۵ مرکز معاینه فنی مکانیزه خودروهای سنگین و همچنین نصب ۲۳۰۳ دستگاه تردد شمار و ۷۵۹ دوربین نظارتی و ۱۱۱۹ سامانه ثبت تخلقات در راه های کشور با هدف حفظ ایمنی در راه های کشور از دستاوردهای قابل توجه وزارت راه و شهرسازی پس از پیروزی انقلاب اسلامی می- باشد.

➤ تعداد ناوگان باری جاده ای کشور طی ۲ دهه اخیر از ۱۷۸ هزار دستگاه به ۳۳۸ هزار دستگاه رسیده است (افزایش معادل ۹/۱ برابر).

➤ تا قبل از پیروزی انقلاب اسلامی هیچگونه ترانزیتی در بخش جاده ای انجام نمی شده است در حالیکه طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی میزان ترانزیت به ۳/۹ میلیون تن رسیده است.

➤ در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی مدیریت برای سفر ۵۴ میلیون مسافر و جابجایی ۶۹ میلیون تن بار توسط وزارت راه و ترابری انجام می پذیرفت که این میزان در حال حاضر به ۱۵۴ میلیون مسافر و ۴۲۸ میلیون تن بار یعنی به ترتیب ۳ و ۶ برابر وضعیت قبل رسیده است.

مقایسه شاخص های عملکردی حمل و نقل جاده ای

ردیف	شاخص	واحد	تا پیروزی انقلاب (موجودی ۱۳۵۷)	سال ۱۳۹۶	درصد رشد	میزان برابری
۱	جابه جایی مسافر جاده ای (با صورت وضعیت)	میلیون نفر	۵۴	۱۵۴	۱۸۵	۳
۲	جابه جایی کالا (با بارنامه)	میلیون تن	۶۹	۴۲۸	۵۲۰	۶
۳	ترانزیت جاده ای	میلیون تن	—	۹,۳	۱۰۷	—

□ جایگاه ایران در دنیا و منطقه در خصوص زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای

زیرساخت‌های مناسب حمل و نقل همواره از شرایط رقابت پذیری است و وضعیت ایران در ارکان دوازدهگانه رقابت پذیری از زمان نخستین حضور در گزارش رقابت پذیری جهانی بر اساس آمارهای بانک جهانی مطابق جدول زیر است:

رتبه ایران در ارکان دوازدهگانه شاخص رقابت پذیری جهانی از نخستین حضور

۲۰۱۶-۲۰۱۷		۲۰۱۵-۲۰۱۶		۲۰۱۴-۲۰۱۵		۲۰۱۳-۲۰۱۴		۲۰۱۲-۲۰۱۳		۲۰۱۱-۲۰۱۲		۲۰۱۰-۲۰۱۱		ارکان دوازده‌گانه شاخص رقابت‌پذیری جهانی
در میان ۱۳۸ کشور		در میان ۱۴۰ کشور		در میان ۱۴۴ کشور		در میان ۱۴۸ کشور		در میان ۱۴۴ کشور		در میان ۱۴۲ کشور		در میان ۱۳۹ کشور		
رتبه امتیاز (۱-۷)		رتبه امتیاز (۱-۷)		رتبه امتیاز (۱-۷)		رتبه امتیاز (۱-۷)		رتبه امتیاز (۱-۷)		رتبه امتیاز (۱-۷)		رتبه امتیاز (۱-۷)		شاخص رقابت‌پذیری جهانی
۴.۱	۷۶	۴.۱	۷۴	۴	۸۳	۴.۱	۸۲	۴.۲	۶۶	۴.۳	۶۲	۴.۱	۶۹	
۴.۶	۶۱	۴.۶	۶۳	۴.۶	۷۱	۴.۵	۷۵	۴.۷	۵۹	۴.۸	۵۱	۴.۶	۶۳	الزامات بنیادین
۲.۶	۹۰	۲.۶	۹۴	۲.۴	۱۰۸	۲.۷	۸۳	۲.۹	۶۸	۲.۸	۷۲	۲.۷	۸۲	نهادها
۴.۲	۵۹	۴.۲	۶۲	۴.۱	۶۹	۴.۱	۶۵	۴	۶۹	۴	۶۷	۲.۷	۷۴	زیرساخت‌ها
۴.۶	۷۲	۴.۸	۶۶	۴.۸	۶۲	۴.۳	۱۰۰	۴.۸	۵۷	۵.۶	۲۷	۵	۴۵	محیط اقتصاد کلان
۶.۱	۴۹	۶	۴۷	۶	۵۲	۶	۵۱	۶	۴۶	۵.۹	۵۰	۵.۹	۵۴	بهداشت و آموزش ابتدایی
۳.۹	۸۹	۳.۸	۹۰	۳.۷	۹۸	۳.۷	۹۸	۳.۸	۹۰	۳.۸	۸۸	۳.۸	۹۰	موامل تقویت‌کننده کارایی
۴.۶	۶۰	۴.۳	۶۹	۴.۲	۷۸	۴	۸۸	۴.۱	۷۸	۲.۹	۸۹	۲.۸	۸۷	آموزش عالی
۴	۱۱۱	۴	۱۰۹	۲.۹	۱۲۰	۲.۹	۱۱۰	۴	۹۸	۲.۹	۱۰۳	۲.۸	۹۸	کارایی بازار کالا
۲.۲	۱۲۴	۲.۲	۱۲۸	۲	۱۴۲	۲	۱۴۵	۲.۲	۱۴۱	۲.۲	۱۲۹	۲.۴	۱۲۵	کارایی بازار نیروی کار
۲.۹	۱۲۱	۲.۸	۱۲۴	۲	۱۲۸	۲.۲	۱۳۰	۲.۴	۱۲۲	۲.۲	۱۲۲	۲.۲	۱۲۰	سطح توسعه بازار مالی
۲.۳	۹۷	۲.۲	۹۹	۲	۱۰۷	۲	۱۱۶	۲.۱	۱۱۱	۲.۱	۱۰۴	۲.۲	۹۶	آمادگی در حوزه فناوری
۵.۲	۱۹	۵.۲	۱۹	۵.۱	۲۱	۵.۱	۱۹	۵.۲	۱۸	۵.۱	۲۱	۵.۱	۲۰	اندازه بازار
۳.۳	۱۰۱	۳.۳	۱۰۲	۳.۳	۱۰۲	۳.۴	۸۶	۳.۵	۷۷	۳.۴	۸۳	۳.۳	۸۲	موامل مؤثر در نوآوری و پیشرفته بودن
۲.۵	۱۰۹	۲.۵	۱۱۰	۲.۵	۱۱۰	۲.۶	۱۰۴	۲.۷	۹۳	۲.۶	۹۲	۲.۶	۹۱	پیشرفته بودن بنگاه‌های تجاری
۲.۲	۸۹	۲.۱	۹۰	۲.۱	۸۶	۲.۲	۷۱	۲.۲	۶۵	۲.۱	۷۰	۲.۱	۶۶	نوآوری

منبع : وزارت راه و شهرسازی، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور

در سال ۲۰۱۶-۲۰۱۷ در میان ۱۳۷ کشور شاخص ایران معادل ۴/۲۷ و رتبه ایران در این شاخص ۶۹ گردیده است که در رکن الزامات بنیادین این شاخص ۵۵ و امتیاز آن ۴/۸۲ گردیده است وضعیت زیرساخت‌ها از این رکن به شرح جدول زیر است.

وضعیت ایران در رکن زیر ساخت‌ها

گزارش ۲۰۱۷-۲۰۱۸		گزارش ۲۰۱۶-۲۰۱۷		گزارش ۲۰۱۶-۲۰۱۵		نماگرها
امتیاز	رتبه میان ۱۳۷کشور	امتیاز	رتبه میان ۱۳۸کشور	امتیاز	رتبه میان ۱۴۰کشور	
الزامات بنیادین						
۴,۴	۵۷	۴,۲	۵۹	۴,۲	۶۳	رکن دوم: زیر ساخت‌ها
۴	۷۵	۴	۷۶	۳,۹	۷۶	کیفیت عمومی زیر ساخت‌های حمل و نقل، مخابرات، انرژی
۴	۷۱	۴,۱	۶۸	۴۰,۱	۶۳	کیفیت جاده‌ها
۳,۷	۴۲	۳,۵	۴۶	۳,۴	۴۵	کیفیت زیرساخت‌های ریلی
۴	۷۱	۳,۹	۷۳	۳,۹	۷۸	کیفیت زیرساخت‌های بندری
۳,۷	۱۰۵	۳,۴	۱۱۱	۳,۲	۱۱۸	کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی
۴۲۲,۲	۵۳	۳۷۶,۹	۵۳	۲۸۲,۳	۵۶	ظرفیت خطوط هوایی در جا به جایی مسافران در هفته
۵	۶۷	۵	۶۳	۵	۵۸	کیفیت کیفیت تامین برق (قطع و وصل ،نوسانات ولتاژو
۱۰۰,۱	۹۹	۹۳,۴	۱۰۴	۸۷,۸	۱۱۰	تعداد اشتراک تلفن همراه به ازای هر ۱۰۰ نفر
۳۸,۳	۲۲	۳۸,۳	۲۳	۳۹	۲۲	تعداد خطوط تلفن ثابت به ازای هر ۱۰۰ نفر

منبع: وزارت راه و شهرسازی، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور

همانطور که در جدول دیده می‌شود ایران در شاخص کیفیت زیرساخت‌های ریلی با امتیاز ۳,۷ دارای رتبه ۴۲ در جهان و کیفیت زیرساخت‌های جاده‌ای با امتیاز ۴ دارای رتبه ۷۱ است. کیفیت زیرساخت‌های و جاده‌ای گروهی از کشورهای منطقه و ایران در جداول زیر قابل رویت است:

کیفیت زیرساخت‌های جاده‌ای		کشور
جایگاه در دنیا در سال ۲۰۱۷	جایگاه در دنیا در سال ۲۰۱۶	
۷۱	۶۸	ایران
۳۰	۲۸	ترکیه
۳۴	۳۷	عربستان
۷۵	۱۰۷	مصر
۶۸	۵۷	اردن
-	۲۶	قطر
۱	۱	امارات

منبع: وزارت راه و شهرسازی، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور

□ اشتغال زایی در حوزه حمل و نقل

سرمایه گذاری دولت در احداث زیربنای حمل و نقل علاوه بر ایجاد اشتغال مستقیم، زمینه اشتغال در سایر بخش‌های اقتصادی را نیز فراهم می‌کند و تامین راههای مواصلاتی مناسب برای سایر بخش‌های کشاورزی- صنعتی و خدماتی، شرط عمده ایجاد و رونق کسب و کار است.

ایجاد اشتغال مستقیم برای احداث هر کیلومتر راه آهن، آزادراه، بزرگراه و راه اصلی به ترتیب معادل ۱۳، ۱۰، ۸ و ۷ نفر می‌باشد لذا از بدو تاسیس شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور بالغ بر ۱۵۰۰۰ اشتغال مستقیم ایجاد شده است.

□ مشکلات و چالش‌های موجود در حوزه زیرساخت حمل و نقل جاده‌ای

- محدودیت منابع مالی و عدم تخصیص کافی به نسبت تعداد طرح (موجب بروز تاخیر در اجرای طرح‌ها، مشکلات اجرایی، نارضایتی مجریان و بهره‌برداران، اختلال در برنامه‌ریزی‌ها و ...) و همچنین تاثیر سوء آن
- وابستگی بودجه جاری به تخصیص اعتبارات عمرانی موضوع ماده ۵۵ قانون برنامه ششم توسعه کشور
- وجود مشکلات قانونی و موانع اجرایی (داخلی و بین‌المللی) در مسیر جلب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و خارجی
- فقدان نظام مدون و کارآمد در اولویت‌بندی طرح‌های توسعه‌ای در بخش حمل و نقل
- ضعف توان تخصصی در مهندسان مشاور و تحلیل توان اجرایی در پیمانکاران
- عدم تأمین منابع مالی نقدی برای پرداخت هزینه‌های تملک اراضی، دادرسی، ثبت، بیمه، مالیات و ... ناشی از اختصاص اسناد خزانه اسلامی و اوراق مشارکت
- تخصیص بموقع، متناسب و کافی اعتبارات برای اجرای طرح‌های عمرانی

□ اهداف و برنامه‌های کلان وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل جاده‌ای

- ارتقا و توسعه طرح‌های واقع در مسیر کریدورهای شمالی- جنوبی و شرقی- غربی با هدف اتصال به کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی به منظور افزایش توان رقابت‌پذیری با شبکه‌های رقیب
- توسعه شبکه حمل و نقل به منظور افزایش سرعت جابجایی، کاهش زمان و هزینه سفر، کاهش تلفات و خسارات، صرفه‌جویی در مصرف انرژی و ...
- اتصال نقاط مختلف کشور از جمله مراکز صنعتی و تولیدی به شریان‌های ترانزیتی و کریدورهای اصلی و بین‌المللی
- افزایش سهم شبکه آزادراهی و اتصال مراکز استان‌ها به شبکه بزرگراهی و مراکز شهرستان‌ها به شبکه راه‌های اصلی
- تاکید بر جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اعم از داخلی یا خارجی به منظور مشارکت در اجرای طرح‌ها
- افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه در اجرای پروژه‌ها با ارتقای سطح تکنولوژی‌های مورد استفاده

- آشنایی بدنه کارشناسی با آخرین دستاوردهای علمی و فناوری‌های نوین و روشهای جدید در طراحی و اجرا در قالب برگزاری مستمر سمینارهای تخصصی
- توسعه فعالیت‌های پژوهشی، تدوین استانداردها، دستورالعمل‌ها و شرح خدمات مورد نیاز واحدهای تخصصی
- توسعه و تقویت ارتباط با دانشگاه‌ها و مراکز علمی-پژوهشی با هدف بهره‌گیری از ظرفیت‌های علمی و تخصصی
- پیش بینی اجرای برنامه پایش طرح های تملک دارایی های سرمایه بدلیل محدودیت منابع مالی

□ کلام آخر

توسعه‌ی زیرساخت‌ها از الزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می‌رود. سرمایه‌گذاری مستقیم بر روی زیرساخت‌ها باعث فراهم شدن امکانات تولیدی شده و فعالیت‌های اقتصادی را تحریک نموده و با کاهش هزینه‌های تجارت و انتقالات باعث بهبود رقابت‌پذیری می‌شوند و در نهایت به توسعه و رشد اقتصادی کمک می‌نمایند. امروزه حمل‌ونقل جاده‌ای، به عنوان یکی از مهمترین شاخص‌های توسعه‌ی اقتصادی به حساب می‌آید. کارشناسان و اقتصاددانان، بر این باورند که برای توسعه‌ی یک واحد اقتصادی می‌بایست دو واحد توسعه حمل و نقلی جاده‌ای را ایجاد کرد.

برای پی‌بردن به اهمیت اقتصادی حمل و نقل جاده‌ای کافی است که به سه اثر مهم آن در زندگی اقتصادی انسان‌ها، یعنی تخصص‌گرایی مکان‌ها در تولید انبوه و گسترش مناطق زیست انسانی توجه شود. حمل و نقل جاده‌ای و توسعه آن باعث شده است که بشر با تخصیص کردن مکانی تولید بر حسب مزیت‌های نسبی مکان‌ها با به وجود آوردن زمینه تولید انبوه، بهره‌وری منابع طبیعی اقتصادی را افزایش دهد و با انتخاب مناطق مناسب برای زندگی خود، به لحاظ شرایط اقلیمی و ایمنی در مقابل خطرات گوناگون، بر مطلوبیت زندگی خود بی‌افزاید. براساس آمار و اطلاعات موجود سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل از کل کشور رقم قابل توجهی بوده و طی سال‌های گذشته نیز روند رو به رشدی داشته است. در این میان سهم ارزش افزوده زیربخش حمل و نقل جاده‌ای بیش از سایر زیربخش‌ها بوده و همواره بیش از ۹۰ درصد ارزش افزوده بخش حمل و نقل مربوط به حمل و نقل جاده‌ای بوده است. با توجه به بستر مناسب در زمینه حمل و نقل جاده‌ای، توجه و سرمایه‌گذاری مناسب‌تر در این بخش ضروری به نظر می‌رسد.