



**گزارش وضعیت وزارت راه و شهرسازی در مقطع شروع به کار دولت جدید و
مهم ترین اقدامات انجام شده**

گزارش وضعیت وزارت راه و شهرسازی در مقطع شروع به کار دولت جدید و مهم ترین اقدامات انجام شده تا تاریخ گزارش

مقدمه

وزارت راه و شهرسازی با ادغام دو وزارتخانه "راه و ترابری" و "مسکن و شهرسازی" به موجب مصوبه مجلس در سال ۱۳۹۰ ایجاد گردید. این وزارتخانه علاوه بر مشکلاتی که همه وزارتخانه ها با آن مواجه هستند مسائل ناشی از ادغام را نیز به دوش میکشد. از این رو سعی شده است در ارائه تصویری واقع بینانه از وضعیت دستگاه صرفاً به نکات با اهمیت از این دو منظر پرداخته شود. وزارت راه و شهرسازی بر اساس تشکیلات مصوب به جز بخش ستادی دارای چهارده سازمان، شرکت و مرکز وابسته است. عناوین این واحد ها در قالب ساختار سازمانی مصوب به پیوست گزارش ارائه شده است. گزارش حاضر^۱ شامل دو فصل زیر است:

فصل اول شامل بخش های ذیل است:

الف) وضعیت ساختاری و نیروی انسانی

ب) مأموریت ها و مولفه های آن

ج) اعتبارات و بدهی ها

د) اقدامات مفید و موثر

برای شناخت بهتر در موارد لزوم اطلاعات مربوط به زیر ساخت ها و ناوگان نیز ارائه شده است. همچنین برای جلوگیری از مطول شدن گزارش از پرداختن به تمام سازمان ها و مراکز وابسته خودداری شده است.

فصل دوم که شامل اهم اقدامات انجام شده در ۱۰۰ روز اول فعالیت دولت یازدهم در ۱۷ عنوان می باشد.

^۱ رویکرد حاکم در تهیه این گزارش بیشتر تمرکز بر موارد با اهمیت با اثر بخشی اقتصادی بوده است و یقیناً با توجه به تنوع و گستردگی فعالیت ها امکان انعکاس همه آنها میسر نبوده است. در هر جای گزارش که قضاوتی صورت گرفته مربوط به همان موضوع بوده و نباید به عنوان عملکرد عمومی آن بخش تسری داده شود.

فصل اول:

(الف) وضعیت ساختاری و نیروی انسانی

(ب) ماموریت ها و مولفه های آن

(ج) اعتبارات و بدهی ها

(د) اقدامات مفید و موثر

الف - وضعیت ساختاری و نیروی انسانی

۱. تشکیلات

ساختار تشکیلاتی وزارت راه و شهرسازی علیرغم داشتن سازمان مصوب، فاقد حداقل الزامات سازماندهی مجموعه ای در مقیاس و اهمیت وزارت راه و شهرسازی است. غلبه برخی از فعالیت ها مانند مسکن مهر بر سایر فعالیت های اساسی و مهم این دستگاه کاملاً مشهود بوده و این امر باعث شده تا گردش امور مختل بوده و سرگردانی کارشناسان و مدیران میانی و استانی را موجب گردد. عدم رعایت استاندارد ها در طراحی ساختار باعث شده تا عناوین سطوح بالادستی و زیر مجموعه تناسب نداشته باشد. همچنین در مواردی اهمیت یک فعالیت در ذهن تهیه کنندگان باعث انعکاس آن در انتخاب عنوان سطح سازمانی شده است. به عنوان نمونه وزارت راه و شهرسازی با داشتن هفت شرکت فاقد دفتر امور مجامع است. عناوینی مانند " تجهیز منابع" و "جذب سرمایه گذاری" در دو معاونت دیده شده است. دفتری به نام تلفیق بودجه در معاونت پارلمانی منظور شده و ارتباط با تشکل های حرفه ای نیز در دو معاونت دیده می شود. موارد با اهمیت دیگری مانند آموزش نیروی انسانی از قلم افتاده است. همچنین در حوزه ستادی با وجود قائم مقام وزیر در همکاری های بین المللی دارای دفتر امور بین الملل هم باشیم.

۲. وضعیت نیروی انسانی

در سال ۱۳۹۲ تعداد کل پرسنل در وزارت راه و شهرسازی ۷۰۶۷۷ نفر هستند و از این تعداد افراد رسمی و پیمانی ۳۰۱۵۳ نفر (۴۳٪) می باشند. بیشترین فراوانی سنوات خدمتی پرسنل رسمی و پیمانی در محدوده ۲۱ تا ۲۵ سال با ۷۲۷۲ نفر و کمترین در محدوده ۳۰ سال و بالاتر با تعداد ۶۷۵ نفر می باشد. تعداد افراد رسمی و پیمانی استخدام شده در ۵ سال آخر ۲۹۴۱ نفر است. بیشترین پرسنل در سازمان ها و شرکت های وابسته به وزارت راه و شهرسازی در هواپیمایی جمهوری اسلامی با ۱۰۷۳۴ نفر، راه آهن جمهوری اسلامی با ۱۰۴۸۵ نفر و شرکت فرودگاهها با ۸۴۷۶ نفر است. این تعداد پرسنل با توجه به نوع ماموریت سازمان های یاد شده بیانگر وجود پرسنل اضافی بدون تخصص یا مهارت لازم می باشد. رشد نیروی انسانی در سازمان های راه و شهرسازی استانها در طول ۱۳۹۲-۱۳۸۵ برابر با ۳۴٪ بوده است (۵۵۴۴ نفر) در حالی که رشد طبیعی برای جایگزینی نیروهای بازنشسته و سایر خروجی ها باید حدود ۲۰٪ باشد. همچنین نسبت پرسنل با مدرک تحصیلی کارشناسی و بالاتر به کل پرسنل در ادارات استانی فقط ۳۱٪ است.

۳. وضعیت شوراهای تخصصی

وزارت راه و شهرسازی بر اساس مصوبات قانونی دارای شورا هایی به شرح زیر است:

- شورای عالی هماهنگی ترابری
- شورای عالی شهرسازی و معماری
- کمیسیون ایمنی راه ها
- شورای عالی فنی و امور زیربنایی حمل و نقل

به جز شورای عالی شهر سازی و معماری سایر شورا ها با حداقل فعالیت و با داشتن مصوبات به صورت دست گردان و بدون تشکیل جلسه رسمی اقداماتی را انجام می داده اند.

ب - وضعیت ماموریت ها

۱. حمل و نقل ریلی

در حال حاضر طول شبکه ریلی در این حدود ۱۰۵۰۰ کیلومتر است. این شبکه دارای ۴۷۰ ایستگاه است. سایر آیتم‌های با اهمیت در این بخش عبارت است از:

- تعداد لکوموتیو در سرویس ۴۳۶ دستگاه در پایان ۹۱ (در مقایسه با اهداف برنامه ۴۶۱ دستگاه) که در ۶ ماه اول ۹۲ به آن ها ۸ دستگاه اضافه شده و تعداد کل به ۴۴۴ دستگاه رسیده است.
- تعداد واگن مسافری در سرویس ۱۲۷۷ دستگاه در پایان سال ۹۱ (در مقایسه با اهداف برنامه ۱۵۹۹ واگن) که در ۶ ماه اول ۹۲ به ۱۲۱۸ دستگاه رسیده است.
- تعداد واگن باری در گردش ۲۲۳۰ دستگاه در پایان سال ۹۱ (در مقایسه با اهداف برنامه ۲۵۱۶۶ واگن) که ۸۸ واگن در ۹۲ به آن اضافه شده و به ۲۲۲۸۲ دستگاه رسیده است.
- بار حمل شده در پایان سال ۹۱، ۳۴ میلیون تن (در مقایسه با اهداف برنامه ۳۸.۳ میلیون تن) و در ۶ ماه اول ۹۲ حدود ۱۶ میلیون تن
- مسافر جابجا شده در پایان سال ۹۱ به میزان ۲۷ میلیون نفر (در مقایسه با اهداف برنامه ۳۳.۶ میلیون نفر) و در ۶ ماه اول ۹۲ حدود ۱۳.۵ میلیون نفر
- بار ترانزیتی جابجا شده توسط راه آهن در سال ۹۱ حدود یک میلیون تن (در مقایسه با اهداف برنامه ۱.۷ میلیون تن) و در ۶ ماه اول سال جاری ۳۹۹ هزار تن بوده است.
- مجموع بدهی های راه آهن به سیستم بانکی بیش از ۶۲۰۰۰ میلیارد ریال می باشد که بیش از ۹ برابر کل درآمد عملیات سالانه شرکت می باشد. بخش اعظم بدهی های مذکور ناشی از عدم اجرای تعهدات دولت در تامین اعتبار بودجه‌های سنواتی شرکت، نرخ تسعیر ارز و نیز تبعات مالی ناشی از واگذاری شرکت های اقماری راه آهن بعنوان رد دیون دولت می باشد.

این بخش حدود ۵۰٪ اهداف تعیین شده در برنامه های توسعه را محقق ساخته است. ساخت راه آهن شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل برای سال ۹۲ برنامه ساخت ۸۸۰ کیلومتر راه آهن دارد و عملکرد آن ۲۰۴ کیلومتر در ۶ ماه اول سال ۹۲ بوده و سایر دستگاه ها در ساخت مسیر ریلی حومه ای و فرعی برنامه ۱۶۰ کیلومتر برای سال ۹۲ داشته اند که ۱۳۶ کیلومتر آن در ۶ ماه اول ۹۲ عملیاتی شده است.

۲. حمل و نقل جاده ای

در مجموع ۹۰ درصد حمل و نقل در کشور در بخش جاده است و بقیه مربوط به حمل و نقل ریلی، هوایی و دریایی است. در حال حاضر طول شبکه جاده ای در جدول زیر نمایش داده شده است.

حدود ۸۰٪ ترافیک جاده ای بر ۱۵۰۰۰ کیلومتر راه شریانی و ۱۵۰۰۰ کیلومتر راهگذر بین المللی متمرکز است.

ارزش زیرساخت جاده ای (حدودی) برحسب میلیارد تومان

ارزش کل	ارزش واحد طول	طول موجود	زیرساخت	
۱۱۵۰۰	۵	۲۳۰۰	آزادراه	شریانی
۲۶۲۰۰	۲	۱۳۱۰۰	بزرگراه	
۳۴۰۰۰	۰.۵	۶۸۰۰۰	درجه ۱	اصلی
			درجه ۲	
۴۰۰۰۰	۰.۲	۲۰۰۰۰۰	درجه ۱	فرعی
			درجه ۲	
			درجه ۳	
۱۱۱۷۰۰		۴۰۳.۴۰۰	جمع کل	

ارزش ریالی شبکه جاده ای کشور ۱۲۰۰ هزار میلیارد ریال است. لازم بذکر است که همانطور که در جدول فوق نمایش داده شده است، از کل ۶۸۰۰۰ کیلومتر راه اصلی حدود ۲۲۵۰۰ کیلومتر راه اصلی درجه ۱ و ۴۵۰۰۰ کیلومتر راه اصلی درجه ۲ می باشد. همچنین راه فرعی (روستایی) دارای رویه، ۱۳۶۰۰۰ کیلومتر (۱۰۲۰۰۰ کیلومتر آسفالت و ۳۴۰۰۰ کیلومتر شوسه) + ۶۶۳۰۰۰ کیلومتر راه فرعی (روستایی) خاکی + حدود ۱۲۰۰۰۰ کیلومتر انواع راه فرعی (تحت مدیریت سایر دستگاه ها) که ۸۰۰ کیلومتر در ۶ ماه اول ۹۲ احداث شده و ۵۵۰ کیلومتر نیز در همین مدت آسفالت شده است.

ظرفیت ناوگان حمل و نقل جاده ای ۱۱۰۰ میلیون تن کالا در سال و عملکرد ۳۷۵ میلیون تن بارنامه و ۶۰۰ میلیون تن بار بدون بارنامه در سال است و در ۶ ماه اول ۹۲ حدود ۲۳۲ میلیون تن جابجایی بار با بارنامه انجام شده است. ۹۰۰ میلیون مسافر عمومی و شخصی و ۱۰ میلیون تن ترانزیت کالا نیز جزو عملکرد سالانه جاده ای است که در سال ۹۱ از این تعداد ۳۲۶ میلیون نفر با صورت وضعیت با وسایل عمومی جابجا شده اند و بقیه (۴۵۰ میلیون نفر) با وسایل شخصی از جاده ها تردد نموده اند. در ۶ ماه اول ۹۲ نیز ۳۱۶ میلیون نفر با و بدون صورت وضعیت در وسایل عمومی جاده ای جابجا شده اند که از این تعداد ۱۸۶ میلیون نفر دارای صورت وضعیت بوده است. در بخش ناوگان مسافری حمل و نقل جاده ای آمار و ارقام به شرح زیر است:

- تعداد اتوبوس ۲۰.۰۰۰ دستگاه با متوسط عمر ۱۲.۴ سال
- تعداد مینی بوس ۳۵۰۰۰ دستگاه با متوسط عمر ۲۵.۲ سال
- تعداد سواری بین شهری ۳۶۰۰۰ دستگاه با متوسط عمر ۷.۸ سال
- تعداد ناوگان باری ۳۸۰ هزار دستگاه با متوسط عمر ۱۵.۹ سال

ساخت و توسعه راه (شرکت ساخت + استان ها) طبق جدول زیر است:

عملکرد و برنامه ساخت انواع آزادراه، بزرگراه، راه اصلی و فرعی

در دست احداث	واحد	برنامه ریزی شده برای ۹۲	عملکرد تا پایان شهریور ۹۲	دستگاه ذیربط
آزادراه	کیلومتر	۲۲۵	۱۰۳	شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل
بزرگراه	کیلومتر	۷۵۲	۳۷۲	شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل
	کیلومتر	۲۱۸۵	۷۴۱	ادارات کل استان ها
راه اصلی	کیلومتر	۴۰۲	۱۶۲	شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل
	کیلومتر	۱۲۵۶	۸۵۶	ادارات کل استان ها

ترانزیت کالا در سال ۹۰ حدود ۱۰۱۳۰ هزار تن و در سال ۹۱ حدود ۱۱۶۱۵ هزار تن بوده که به ترتیب ۲۸ و ۳۴ درصد نسبت به اهداف برنامه رشد داشته است که در ۶ ماهه اول حدود ۶ میلیون تن محقق شده است.

۳. حمل و نقل دریایی

در بخش حمل و نقل دریایی آیتم های پایه عبارت است از:

- تعداد بنادر رسمی و تجاری کشور : ۱۴ بندر
 - شرکت های کشتیرانی اصلی: ۹ شرکت
 - تعداد شناور های خدماتی، باری، صیادی و مسافری ثبت شده ۲۸۲۱۸ فروند (۵۷۰۰ تجاری و ۹۷۰۰ نفتی)
 - ظرفیت اسمی تخلیه و بارگیری بنادر ۱۸۶ میلیون تن در سال و عملکرد سال ۹۱ حدوداً ۱۳۰ میلیون تن و ۶ ماه اول ۹۲ معادل ۶۵ میلیون تن بوده است.
 - ظرفیت جابجایی مسافر ۱۲ میلیون نفر و عملکرد ۱۱.۴ میلیون نفر در سال ۹۱ و ۷.۱ میلیون نفر در ۶ ماه اول ۹۲
 - تعداد شرکت های فعال در کارگزاری و خدمات بندری ۹۵۱ شرکت
- سرمایه گذاری تعهد شده بخش خصوصی در محدوده بندر ۲۳۱۲۱ میلیارد ریال که شامل ۲۵٪ در ترمینال ها و ۷۵٪ در اراضی می باشد.

۴. حمل و نقل هوایی

در بخش هوایی سه بخش وجود دارد: الف) سازمان هواپیمایی که وظیفه تدوین مقررات را دارد و ب) شرکت فرودگاههای کشور که وظیفه ارائه خدمات فرودگاهی را برعهده دارد و ج) شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی که یک شرکت ارائه کننده خدمات مسافری و بار است. آیتم های با اهمیت در این بخش عبارتست از:

- تعداد فرودگاه : ۶۸ (۵۴ تا تحت مدیریت وزارت راه و شهرسازی است).

- ظرفیت فرودگاهها: ۸۵ میلیون نفر در سال که عملکرد ۹۱ حدود ۴۲ میلیون نشست و برخاست مسافر است و ۲۵ میلیون نفر مسافر در این سال و ۱۳ میلیون نفر در ۶ ماه اول ۹۲ جابجا شده اند و بار جابجا شده در سال ۹۱ حدود ۲۷۶ هزارتن و در ۶ ماه اول ۹۲ حدود ۱۵۰ هزارتن بوده است.
- تعداد شرکت های هواپیمایی: ۱۸ شرکت
- تعداد هواپیما ۲۴۴ فروند با حدود ۴۰.۰۰۰ صندلی که ۲۲۰۰ از آن فعال است (۲۱ فروند در ۶ ماه اول ۹۲) با سن متوسط ۲۲.۴ سال
- تعداد پرواز داخلی روزانه حدود ۶۰۰ پرواز
- تعداد پرواز خارجی روزانه حدود ۱۰۰ پرواز
- تعداد پرواز عبوری روزانه از آسمان ایران: ۴۶۰ پرواز که در سال ۹۱ به ۱۶۲ هزار پرواز بالغ شده و ۸۲ هزار پرواز در نیمه اول سال ۹۲ محقق شده است.

با توجه به ماده ۱۶۶ برنامه پنجم به منظور تقویت موقعیت کشور در شبکه حمل و نقل هوایی بین المللی و افزایش درآمد ناشی از عبور (ترانزیت) و حمل و نقل کارا و مسافر و اشتغال مولد و تبدیل شدن فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) به قطب اول حمل و نقل بار منطقه و قطب دوم حمل و نقل مسافری منطقه با تأکید بر استقلال سازمانی، مالی و مدیریتی این فرودگاه و ایجاد جریان پایدار منابع مالی دینفعان، وزارت راه و شهرسازی باید اقدامات زیر را انجام دهد:

الف) ایجاد شهر فرودگاهی در محدوده فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) و ایجاد منطقه آزاد تجاری و منطقه ویژه اقتصادی در بخشی از اراضی فرودگاه جهت ارائه خدمات بانکی و بیمه‌ای و سایر خدمات شهر فرودگاهی

تبصره- محدوده مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی به ترتیب از انتهای ضلع‌های جنوبی و غربی بخش هوایی فرودگاه امام خمینی (ره) به مساحت ۱۵۰۰ هکتار و ۲۵۰۰ هکتار خواهد بود. اداره شهر فرودگاهی موضوع این ماده که شامل مناطق آزاد تجاری ویژه اقتصادی فوق نیز خواهد بود، در قالب شرکتهای دولتی وابسته به شرکت مادر تخصصی فرودگاههای کشور است که اساسنامه آن به پیشنهاد وزارت راه و ترابری معاونت به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ب- ایجاد و تکمیل زیربناها و زیرساخت‌های لازم با اولویت احداث فاز دوم فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)

در جلسه هیأت وزیران موارد فوق تصویب شده ولی مجدداً به وزارتخانه جهت اعلام نظر عودت داده شده است!

پیوست شماره ۱ شامل جدولی است که برخی از اهداف کمی برنامه پنجم در بخش حمل و نقل در آن آمده است.

۵. مسکن مهر

بحث مسکن اقشار کم درآمد بعد از انقلاب همیشه در وزارت مسکن مطرح بوده است و از وزارت مسکن سابق در این مورد سوال می شد در سال ۸۴ در وزارت مسکن سابق مروری بر کلیه سیاست های مسکن صورت گرفت، همچنین تجربه کشورهای دیگر در این زمینه مطالعه گردید که در نهایت منجر به تدوین "طرح جامع مسکن" شد. نتایج "طرح جامع مسکن" در اختیار دولت نهم قرار گرفت اما دولت های نهم و دهم فقط به یکی از ابعاد طرح جامع، "حق بهره برداری از زمین" توجه کرد که به نام "مسکن مهر" نامگذاری شد. متأسفانه مابقی سیاستهای قید شده در "طرح جامع مسکن" مورد غفلت قرار گرفت.

برنامه "واگذاری حق بهره برداری از زمین" (مسکن مهر) از جمله برنامه های اجرایی ۵۲ گانه "طرح جامع مسکن" بود که در محور تامین مسکن گروه های کم درآمد طراحی و ارائه گردید. در طرح جامع مسکن، سهم این برنامه ساخت سالانه ۵۰۰۰۰ واحد در نظر گرفته شده بود، که متعاقبا تا یکصد هزار واحد و بیشتر قابل افزایش بود. براساس همین تعداد واحد، منابع و تمهیدات لازم پیش بینی گردیده بود، اما در ابتدای مراحل اجرایی طرح، هدف گذاری برنامه به ۱.۵ میلیون واحد افزایش و در عمل این طرح تبدیل به تنها و محوری ترین برنامه اجرایی مسکن گردید.

بطور کلی تامین منابع مالی پروژه های مسکن مشتمل بر سه بخش الف) تسهیلات بانکی، ب) یارانه های مستقیم (اعطای کمک های نقدی جهت آماده سازی، عوارض، خدمات مهندسی و تامین مابه تفاوت نرخ سود تسهیلات) و غیرمستقیم (حذف قیمت زمین از هزینه ساخت از طریق واگذاری اجاری و اعمال تخفیف در هزینه های شهرداری، بیمه و مالیات)، ج) سهم آورده متقاضیان می باشد.

تسهیلات پرداخت شده توسط بانک مسکن ۴۰.۰۰۰ میلیارد تومان بوده است و باقیمانده تسهیلات موافق و تعهد شده با بانک مسکن ۱۰.۰۰۰ میلیارد تومان است. تقریبا همه تسهیلات پرداخت شده از محل خط اعتباری، اضافه برداشت از بانک مرکزی و ... (غیر از منابع بانک ها) تامین اعتبار گردیده و در حال حاضر منابعی جهت پرداخت تعهدات باقی مانده وجود ندارد!

خدمات روبنایی شامل مدرسه، پاسگاه نیروی انتظامی و مسجد که اعتبار مورد نیاز برای اتمام پروژه های در دست اجرا مجموعا ۳.۴۶۶ میلیارد ریال است.

خدمات زیربنایی شامل آب، برق، گاز و فاضلاب که مشکلات عدم تامین به موقع این خدمات عمدتا ناشی از همکاری و هماهنگی دستگاه های مسئول می باشند که مهمترین عامل آن کمبود منابع اعتباری است.

ضعف وجود سیستم های حمل و نقل عمومی از جمله مشکلات فعلی پروژه های مسکن مهر به ویژه در شهرهای جدید است. کل هزینه های انجام شده در بخش سیستم های حمل و نقل عمومی تاکنون مبلغ ۲.۲۶۹ میلیارد ریال و هزینه لازم برای تکمیل نیز معادل ۶۳.۳۹۶ میلیارد ریال برآورد گردیده است.

این نکته قابل توجه است که پیشرفت واحد هایی که به صورت خود مالک ساخته شده از متوسط پیشرفت بالاتر می باشد. بگونه ای که پیشرفت واحدهای خود مالک ۶۹٪ بوده، در حالی که متوسط کل ۶۰٪ است.

در شهر های بالای ۲۵ هزار نفر به جز بخش خود مالک که مشکل متقاضی ندارد، دو بخش دیگر با حدود ۳۱۰۰۰ واحد فاقد تقاضای موثر است! همچنین در شهر های بالای ۲۵ هزار نفر حدود ۱۶۰ هزار واحد (۲۷٪) از حدود ۶۰۰ هزار واحد) دارای مشکلات متعدد مانند سوء مدیریت تعاونی، ناتوانی سازنده، کمبود آورده متقاضی، عدم وجود خدمات زیر بنایی و نرخ قرارداد هستند.

آمار عمومی مسکن مهر در کل کشور در مقطع شروع فعالیت دولت جدید طبق جدول زیر می باشد:

ردیف	عنوان	مجری	تعداد واحد	در صد از کل برنامه	توضیح
۱	شهرهای بالای ۲۵ هزار نفر	سازمان ملی زمین و مسکن	۱.۲۰۶.۵۰۰	٪۵۵	<p>٪۴۹ از این بخش مربوط به خود مالکین است . که طبق روال عادی هم انجام می شده و تسهیلات دریافت کرده اند. عمده مشکل مسکن مهر در این شهرهاست و عملکرد نهایی به شرح است.</p> <ul style="list-style-type: none"> - تعداد واحد ۱.۲۰۶.۵۰۰ - اتمام نازک کاری ٪۶۶ - آماده افتتاح ٪۵۳ - تحویل شده ٪۳۲
۲	شهر های زیر ۲۵ هزار نفر	بنیاد مسکن انقلاب اسلامی	۳۸۰.۴۱۱	٪۱۷	
۳	شهر های جدید	شرکت عمران شهر های جدید	۴۲۳.۸۰۰	٪۱۹	
۴	بافت های فرسوده	شرکت عمران و بهسازی ایران	۲۰۱.۳۷۰	٪۹	
۵	کل	وزارت راه و شهر سازی	۲.۲۱۲.۰۸۱	٪۱۰۰	<p>عملکرد در شهریور ۹۲</p> <ul style="list-style-type: none"> - عقد قرارداد ٪۹۹.۷ - اتمام پی ٪۹۶ - اتمام اسکلت ٪۸۸ - اتمام سقف ٪۸۶ - اتمام سفت کاری ٪۸۰ - اتمام نازک کاری ٪۶۰

۶. بافت های فرسوده

شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری در سال ۱۳۷۶ تأسیس گردید . بر اساس مفاد برنامه پنجم، وزارت راه و شهر سازی و شهرداری ها موظف بوده اند در هر سال ٪۱۰ از بافت های فرسوده را احیا کنند. ماموریت اصلی شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری مطالعه و کمک به بهسازی بافت های فرسوده است.

مساحت زمین در بافت های فرسوده شهری ۷۶.۰۰۰ هکتار در ۴۹۵ شهر و با جمعیت ساکن حدود ۱۰ میلیون نفر در این بافت است . برای حدود ۳۰.۸۲۰ هکتار طرح بهسازی و نوسازی تهیه و به تصویب کمیسیون ماده ۵ استانها رسیده

است. متراژ ۱۹۷ پروژه اجرایی این شرکت بالغ بر ۷.۵۷۴ هکتار، برابر با ۰.۱٪ مساحت بافت ها فرسوده است. تا پایان سال ۹۱، تعداد ۲۱۷ هزار واحد مسکونی در این بافت ها تخریب و ۷۴۳ هزار واحد جدید توسط مردم و بخش غیر دولتی ساخته شده است. مساحت زمین در بافت های حاشیه شهر ها ۵۲.۰۰۰ هکتار در ۷۷ شهر و با جمعیت ساکن حدود ۶ میلیون نفر در بافت حاشیه است. برای ۲۴.۰۰۰ هکتار طرح بهسازی تهیه شده است.

۷. سازمان هوا شناسی

هواشناسی در ایران سابقه ۱۱۰ ساله دارد و کاربرد خدمات این سازمان در حمل و نقل هوایی، دریایی، مدیریت منابع آب، کشاورزی، مدیریت بحران و گردشگری بارز و برجسته است. اهمیت این سازمان و خدمات آن برای وزارتخانه آشکار است بگونه ای که در ۱۸ فرودگاه و ۱۸ بندر ایستگاه هواشناسی وجود دارد و در ۵۸ گردنه برفگیر تجهیزات هواشناسی نصب شده است. در چهار نقطه کشور در کنار مراکز تحقیقات کشاورزی ایستگاه هواشناسی وجود دارد. تحلیل وضعیت هوای کشور هر هفته انجام می شود در حالی که سنجش گرد و غبار موجود در هوا مستمر انجام می گردد. سازمان دارای پژوهشکده هواشناسی در تهران و مشهد و یک مرکز ملی خشکسالی است. شورای عالی اقیانوس شناسی نیز به ریاست وزیر راه و شهر سازی و دبیری سازمان هواشناسی فعالیت دارد.

بیش از ۷۰٪ کارکنان این سازمان در سطح کشور دارای مدرک تحصیلی کارشناسی و بالاتر هستند و از این لحاظ بالاترین رتبه را در سازمان های وابسته وزارتخانه دارا می باشد. موضوع مهم در این بخش نگرانی از طرح موضوع ادغام سازمان هواشناسی در سازمان محیط زیست است که امری غیر کارشناسی است. در حال حاضر در بیش از ۳۰ کشور جهان سازمان هواشناسی در ساختار تشکیلات حمل و نقل دیده شده است. ضمن آنکه توانایی سازمان هواشناسی مبتنی بر تخصص و علم است و سنخیتی با سازمان محیط زیست ندارد.

ج- اعتبارات و بدهی ها

کل بودجه وزارت راه و شهر سازی از محل تملک دارایی های سرمایه ای ۶۰.۵۷۶ میلیارد ریال است که سهم هر بخش در ذیل آمده است:

- بخش حمل و نقل ۵۱۴۱۳ میلیارد ریال، بخش مسکن ۹۱۶۳ میلیارد ریال
- تخصیص ۶ ماهه ۲۲٪ درحالی که وصولی از خزانه ۱۶٪

بدهی قطعی نزد ذیحسابی ۴۴.۲۵۴ میلیارد ریال می باشد. شایان ذکر است که بسیاری از پیمانکاران به امید اعمال ضرایب تعدیل صورت وضعیت های خود را پس از دریافت مطالبات قبلی ارسال خواهند نمود! اعتبار مورد نیاز برای تکمیل ۴۷۲ طرح و حدود ۵.۰۰۰ پروژه به قیمت ثابت سال ۹۲ برابر با ۱.۲۰۰ هزار میلیارد ریال برآورده شده است.

د - اقدامات مفید و موثر

برای رعایت انصاف در این بخش، تعدادی از اقدامات خوب و شایسته تقدیر ذکر می شود:

۱. تلاش برای نوسازی ناوگان حمل و نقل
۲. نصب دستگاه GPS بر روی ماشین آلات راهداری
۳. ایجاد سامانه ثبت اطلاعات قرارداد های مهندسان مشاور و پیمانکاران
۴. نصب دستگاه هواشناسی در گردنه های برفگیر
۵. تهیه سالنامه های آماری کامل و جامع در دو بخش حمل و نقل جاده ای و ریلی

فصل دوم:

اهم اقدامات ۱۰۰ روزه

در این فصل، به مهم ترین اقدامات ۱۰۰ روزه اول فعالیت دولت جدید در وزارت راه و شهر سازی پرداخته می شود. بر اساس مطالب فصل اول مشخص میشود که این دستگاه با مجموعه ای وسیع به پهنای کشور و فعالیت هایی متنوع و تخصصی روبرو است. رویکرد اولیه بر این قرار گرفت که نسبت به ارزیابی عملکرد معاونت ها و سازمان های وابسته و توانایی مدیران ارشد پرداخته شود و سپس اقدامات اصلاحی آغاز گردد.

۱. شناخت و آشنایی با مدیران ارشد

در این بخش ظرف مدت سه هفته و برپایی بیش از بیست جلسه و با حضور مشاوران وزیر نسبت به استماع گزارش مدیران ارشد ستادی و سازمان های وابسته اقدام و جمع بندی مناسبی از وضعیت کلی دستگاه بدست آمد. در این بررسی ها مشخص گردید که در موارد متعددی مدیران ارشد فعلی در حد و تراز سازمان و مأموریت های محوله نیستند و این مساله یکی از دلایل عقب ماندگی بوده است.

۲. اصلاح ساختار

نظر به نقش و اهمیت ساختار تشکیلاتی در اجرای صحیح امور و تقسیم وظایف، کارگروهی برای بررسی تعیین و کارشناسی آغاز گردیده است.

۳. انتصاب ها

به منظور تقویت سطوح مدیریتی نسبت به شناسایی افراد ذیصلاح اقدام و تا تاریخ این گزارش تعداد ۳۱ مدیر ارشد در سطح معاون و مشاور وزیر و اعضای هیئت مدیره سازمان های وابسته و مدیران کل انتخاب و مشغول به کار شده اند.

۴. احیای شورا های تخصصی

از تاریخ شروع فعالیت، کمیسیون ایمنی راهها فعال شده و سه جلسه تشکیل داده است. همچنین پیشنهاد تشکیل شورای عالی ایمنی کشور به ریاست رئیس جمهور به دولت ارسال شده است. یکی از مشاوران وزیر مشغول بررسی نحوه احیای شورای عالی فنی است و زمینه تشکیل منظم شورای عالی ترابری کشور پس از لغو مصوبه دولت دهم با ترکیب جدید اعضا فراهم آمده است.

۵. غربالگری پروژه ها

فراوانی و انباشت انواع پروژه های ملی به تعداد ۵۱۰ طرح، ۸۴۷ پروژه و ۳۵۹۳ زیر پروژه و ۴۰۴۳ قرارداد از یک سو و محدودیت و کمبود شدید منابع باعث شد تا غربالگری پروژه های ملی به عنوان یکی از اولین اقدامات در دستور کار قرار گیرد. یکی از مشاوران وزیر مسئول شناسایی شاخص های مربوط شده و با کمک سازمان ها و شرکت های وابسته موضوع با جدیت در حال پیگیری موضوع غربالگری پروژه های ملی و همچنین تهیه برنامه کمی جدید وزارتخانه است.

۶. بررسی عملکرد مجموعه در اجرای قوانین و مقررات بالادستی

نظر به اهمیت موضوع، به فوریت کارگروهی نسبت به شناسایی تکالیف قانونی وزارت راه و شهر سازی در اسناد بالادستی شامل سند چشم انداز، سیاست های کلی بخش حمل و نقل، سیاست های اصل ۴۴ و برنامه پنجم توسعه اقدام

نموده و مشغول ارزیابی فعالیت های انجام شده و موارد بلا اقدام می باشد (پیوست شماره دو). نتیجه این بررسی ها در برنامه ریزی فعالیت ها در سال ۹۳ و بعد از آن مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

۷. نقد کردن ظرفیت های بودجه ای مانند فاینانس ، فروش سهام و کسب درآمد های اختصاصی

بر اساس قانون بودجه سال ۹۲، وزارت راه و شهرسازی اجازه داشته تا از ۵ میلیارد دلار فاینانس خارجی و انتشار ۳۰۰۰۰۰ میلیارد ریال اوراق مشارکت با تضمین خود و ۶۳۰۰۰ میلیارد ریال فروش سهام استفاده کند . تا شهریور ۹۲ هیچکدام از این ظرفیت ها نقد نشده است. لذا کارگروهی تعیین و مشغول اقدامات لازم برای نقد کردن این ظرفیت ها است. خروجی نهایی کارگروه برنامه جدید میزان کمی پروژه هاست که منتج به تهیه و ارائه برنامه چهارساله خواهد شد.

۸. بررسی و ساماندهی ساختاری مدیریت و راهبری مسکن مهر

نظر به پراکندگی فعالیت های مربوط به طرح مسکن مهر و پیگیری امور آن توسط واحد های مختلف ، با تعیین قائم مقام وزیر در طرح مسکن مهر سعی شده است تا ضمن تمرکز پیگیری و وحدت رویه، نظام تصمیم سازی و تصمیم گیری واحد و یکپارچه مستقر گردد. تهیه گزارش های دقیق و تحلیل گزارش های موجود برای شناخت زوایای پنهان این طرح توسط کارشناسان مربوط در جریان است . در صورت صلاحدید این گزارش برای آگاهی عموم منشر خواهد شد.

۹. احیای اندیشه شهروندی

مهمترین ماموریت وزارت راه و شهرسازی وضع و اجرای مقررات به منظور افزایش ایمنی، رفاه، بهبود کیفیت خدمات و حفاظت از حقوق شهروندان است. بنابر این در طراحی و بازنگری تمام سیاست ها و فرآیندهای عملیاتی شایسته است شاخص های عدالت محوری، حقوق شهروندی و پاسخگویی مورد توجه باشد.

۱۰. ارتباط با تشکل های حرفه ای

وزارت راه و شهر سازی با بیش از پانزده تشکل حرفه ای سرو کار دارد ، از این از روز های آغازین کار تلاش هایی برای آشتی تشکل ها و برقراری ارتباط و همفکری شکل گرفت . در همین ارتباط ۱۴ نشست حرفه ای با تشکل های مختلف صورت گرفته و از نظرات آنان اطلاع حاصل شد. که از جمله آن ها می توان به نشست های ذیل اشاره کرد:

- "اعضای شورای هماهنگی تشکل های مهندسی، صنعتی و حرفه ای کشور"
- "اعضای تشکل های حرفه ای حمل و نقل"
- "کانون سراسری پیمانکاران عمرانی ایران"

۱۱. بررسی وضعیت پروژه های با اهمیت مانند آزاد راه تهران - شمال، ایجاد شهرک فرود گاهی امام خمینی (فاز دو)

این پروژه ها به دلیل طولانی شدن زمان ساخت و حساسیت های اجتماعی همواره مد نظر مردم و نخبگان بوده است. از این رو مقرر شده است بررسی های عمیق و دقیق انجام شده و نتیجه برای انتخاب روش ادامه کار به حضرتعالی گزارش گردد.

۱۲. بررسی ابعاد اقتصادی و اجرایی مسکن اجتماعی به عنوان طرح جایگزین مسکن مهر

حساسیت های ایجاد شده در مردم ناشی از اجرای طرح مسکن مهر و عدم انعکاس واقعیت های این طرح و اثرات سوء تحمیل شده به اقتصاد خریداران و کشور باعث گردید تا ضمن به حداقل رساندن تبعات منفی طرح مسکن مهر، نسبت به تعریف طرح جایگزین اقدام شود. از این رو مولفه های اساسی مانند مکان یابی، استفاده از ظرفیت بافت های فرسوده شهری، شهرک سازی، نظام تأمین مالی متکی به پس انداز، ایجاد صندوق های سرمایه گذاری مسکن، هدفمندساختن و مدیریت منابع بانکی در قالب اعطای تسهیلات و ده ها آیت دیگر توسط کارگروه های متخصص در حال بررسی است تا انشاء الله در اولین فرصت از این طرح رو نمایی شود.

۱۳. اصلاح ساختار استفاده از فاینانس های خارجی

روش غالب در استفاده از فاینانس، واگذاری موضوع به پیمانکاران طرف قرارداد بوده که منجر به موفقیت نگرديده است. سیاست جدید وزارت راه و شهر سازی عبارت است از عقد قرارداد با شرکت ها و سازمان های وابسته تا رسماً و با استفاده از مشاوران متخصص نسبت به مذاکره و عقد قرارداد با شرکت های خارجی و سرمایه گذاران و تأمین کنندگان منابع ارزی وارد مذاکره شوند. به عنوان اولین تجربه قرار است استفاده از فاینانس چین به شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل واگذار گردد.

۱۴. طرح جامع حمل و نقل

بیش از سه دهه است که وزارت راه و ترابری سابق و وزارت راه و شهرسازی فعلی در پی تهیه طرح جامع حمل و نقل است. آخرین تلاش در سال ۱۳۸۳ در زمان تصدی آقای مهندس خرم صورت گرفت که متأسفانه در سال های بعد متوقف گردید. علیرغم پیشرفت مطالعات در چهار عنوان از پنج عنوان، نتایج مطالعات منتشر نشده و بخش های گوناگون از ثمره این مطالعات محروم مانده اند. یکی از مهم ترین اقدامات جمع بندی این مطالعات و انتشار نتایج موجود ولو به صورت سند ماقبل نهایی است. این مهم توسط کارشناسان ذیربط در دست پیگیری است.

۱۵. آزاد سازی قیمت ها

بر اساس تکالیف قانون برنامه پنجم، آزادسازی قیمت ها بر عهده سازمان هواپیمایی کشوری بوده است. این اقدام باید در سال ۹۲ به انجام برسد در صورتی که تا شهریور ماه ۹۲ آغاز نشده بود و با فعالیت دولت جدید در دستور کار قرار گرفته است. در سایر بخش ها نیز نظام قیمت گذاری در دست بررسی است.

۱۶. توجه خاص به امر کیفیت در اجرای پروژه ها

بر اساس گزارش ها، موارد متعددی از کم توجهی به امر کیفیت در طراحی و ساخت پروژه ها وجود دارد. برای رسیدگی به موضوع و ارتقای سطح کیفی خدمات مهندسی در طرح و اجرا مقرر گردید مدیریت کیفیت و ممیزی کیفیت در محیط پروژه ها مستقر شده و دیده بانی مستمر اجرا گردد.

۱۷. نظامات حرفه ای

وزارت راه و شهر سازی از نظر سرو کار داشتن با متخصصان انواع رشته های فنی و مهندسی بالاترین رتبه را دارد. برای ساماندهی فعالیت این کارشناسان در بخش دولتی و خصوصی در نظر است به نظامات حرفه ای و تربیت مهندسان حرفه ای با جدیت پرداخته شود.

۱۸. امور پژوهشی و تحقیقات

وزارت مسکن و شهر سازی دارای مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن بوده که می بایست پس از ادغام و تجدید نظر در ساختار به مرکزی واحد برای پرداختن به امور تحقیق و پژوهش و آموزش های حرفه ای تبدیل گردد. واگذاری پژوهشکده حمل و نقل به دانشگاه علم و صنعت از اقدامات شتابزده و فاقد بررسی کارشناسی بوده که مقدمات بازگرداندن آن به خانواده راه و شهر سازی فراهم شده و مرکز تحقیقات با مهندسی مجدد در ساختار به مرکزی معتبر در این بخش تبدیل خواهد شد.

پیوست شماره ۱

جدول برخی اهداف کمی برنامه پنجم در بخش حمل و نقل

ردیف	عنوان	وضع موجود در اول برنامه پنجم	هدف برنامه پنجم	عملکرد دو سال اول برنامه
۱	جابجایی بار (ریلی)	٪۹	٪۳۰	بدون تغییر
۲	جابجایی مسافر (ریلی)	٪۱۳	٪۱۸	بدون تغییر
۳	جابجایی مسافر (هوایی)	٪۸	٪۱۵	بدون تغییر
۴	ترانزیت کالا عمومی	۱۱ میلیون تن	۲۰ میلیون تن	بدون تغییر
۵	ترانزیت کالا ریلی	۱ میلیون تن	۵ میلیون تن	بدون تغییر
۶	جابجایی مسافر دریایی	۶ میلیون نفر در سال	۱۲ میلیون نفر در سال	۱۰ میلیون نفر در سال
۷	کاهش تلفات جاده ای	۲۰۰۰۰ نفر در سال	۱۰۰۰۰ نفر در سال	۱۹۰۰۰ نفر
۸	بهبود متوسط عمر ناوگان جاده ای	اتوبوس ۱۲ مینی بوس ۲۴.۳ سواری بین شهری ۶.۵ باری ۱۷ سال	اتوبوس ۱۰ مینی بوس ۲۰ سواری بین شهری ۵ باری ۱۵ سال	اتوبوس ۱۱.۴ سال مینی بوس ۲۴ سال سواری بین شهری ۵.۵ سال باری ۱۵.۹ سال
۹	مصرف سوخت در حمل و نقل	۸ لیتر	۶ لیتر	
۱۰	کاهش سهم سوخت در هزینه حمل و نقل	٪۱۰	٪۸	
۱۱	احداث آزاد راه	۲۰۰۰ کیلومتر	۴۰۰۰ کیلومتر	
۱۲	احداث بزرگراه	۱۳۰۰۰	۱۶۰۰۰	
۱۳	احداث خطوط ریلی	۱۰۰۰۰ کیلومتر	۱۳۰۰۰ کیلومتر	سالانه ۳۰۰ کیلومتر
۱۴	احداث خط ریلی حومه شهرها	-	۴۰۰ کیلومتر	
۱۵	احداث خطوط ریلی صنعتی تجاری	۲۷۸۹	۳۰۵۰ کیلومتر	
۱۶	برقی کردن خطوط موجود	-	۳۰۰۰ کیلومتر	
۱۷	دو خطه کردن خطوط موجود	-	۳۰۰۰ کیلومتر	
۱۸	افزایش صندلی پروازها	۲۸۵۰۰ صندلی	۵۴۰۰۰ صندلی	
۱۹	کاهش عمر متوسط ناوگان هوایی	۲۲.۲ سال	۱۵ سال	
۲۰	تثبیت سهم جابجایی بار داخلی دریایی	٪۵	٪۵	
۲۱	ایجاد بندر خشک	-	۳	

قوانین و مقررات حاکم بر حمل و نقل

مهر ۱۳۹۲

مقدمه:

پس از احصاء اغلب عناوین قوانین، مقررات و تصویبنامه های بالادستی بخش حمل و نقل برونشهری کشور نوبت به تجزیه آنها به زیربخشها می رسد. د راین گزارش اهم موارد احصا شده در گزارش قبل مورد تجزیه قرار می گیرد تا مبنایی برای استعلام از معاونتها و سازمانهای تابعه باشد.

واحدهای سازمانی مرتبط:

۱. ستاد وزارتخانه
۲. شرکت ساخت و توسعه زیربناها
۳. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
۴. شرکت راه آهن
۵. سازماند بنادر و دریانوردی
۶. سازمان هواپیمایی کشوری
۷. شرکت فرودگاه ها
۸. شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
۹. سازمان هواشناسی

تجزیه سازمانی مواد قوانین و تصویبنامه ها:

قانون / تصویبنامه	ساخت	دریایی	هوایی	ریلی	جاده ای	ستاد
چشم انداز ۲۰ ساله (۱)						کلیه مواد (جدول شاخصها)
سیاستهای کلی بخش حمل و نقل (مجمع) (۲)						کلیه مواد (۵ تا)
قانون توسعه حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت (مجلس)				ماده ۱-۲-۶-۸	ماده ۱-۵-۶	ماده ۱۰/۶/۲/۱
قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه کشور (مجلس) (۳)	ماده ۱۶۳ ۲۳۲	ماده ۱۶۵	ماده ۱۶۱ ۱۶۶	ماده ۱۶۳ ۱۶۴	ماده ۱۶۳ ۱۰۶ ۶ ۲۳۲	ماده ۱۶۲ ۱۶۳ ۱۸ تا ۱۶ ۲۲۴ ۲۳۲
قانون بودجه سال ۱۳۹۲ (۴)	ماده ۳۳ ۳۸ ۱۱۶	ماده ۶۷ ۱۱۶	ماده ۶۷ ۵-۵ ۱۱۶		ماده ۶۸ ۱۱۶	ماده ۶۸ ۱۱۶ ۱۱۱
قانون هدفمند سازی یارانه ها (۵)						ماده ۸
قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور (مجلس) (۶)				کلیه مواد		
قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی (مجلس)		ماده ۳۳		ماده ۲۴-۲۵	ماده ۱۴-۲۶ ۳۱	ماده ۲۳ ۱۴

- (۱) نیازمند تهیه طرحی در دولت برای تعیین سهم هر بخش برای دستیابی به افقهای چشم انداز.
- (۲) متن یک صفحه ای مناسبی است که در سال ۷۹ ابلاغ شد. مجمع در سدد بازنگری آن بر مبنای چشم انداز بود که نهایی نشده است.
- (۳) مواد ۱۶۱ تا ۱۶۵ از فصل اقتصادی - بخش حمل و نقل است و باقی مواد مرتبط هستند که ممکن است بیشتر نیز باشند.
- (۴) جداول و لیست پروژه ها از دفتر بودجه قابل استعلام است.
- (۵) بسته حمایتی حمل و نقل برونشهری تهیه شده اما هنوز بتصویب نرسیده است لذا برای فاز دوم کاملاً لازم به تصویب است.
- (۶) باید راه آهن تعیین کند که کدام آیین نامه ها را تهیه کرده و به اجرا رسانده است.

قانون / تصویبنامه	ساخت	دریایی	هوایی	ریلی	جاده ای	ستاد
قانون تشکیل شورای عالی ترابری کشور (مجلس) و مصوبه شورای عالی حمل و نقل و ایمنی (دولت)						کلیه مواد
لایحه وظایف و اختیارات وزارت راه و شهرسازی (دولت)						کلیه مواد
آیین نامه اجرایی تعیین سهم دولتی و غیردولتی در راه و راه آهن (شورای عالی اجرای اصل ۴۴)	ماده ۲ و ۷			ماده ۹ و ۸ و ۱۰ و ۱۱ و ۱۲	ماده ۳ و ۴ و ۵ و ۶	ماده ۲ و ۷ و ۱۳ و ۱۴
تصویبنامه اولویتهای ۳ گانه پروژه های ریلی (کارگروه سوخت)	بند ۵			بند ۱ تا ۳		بند ۴
تصویبنامه استان هرمزگان (کارگروه سوخت)	بند ۳ تا ۷			بند ۱ و ۲ و ۸ تا ۱۰	بند ۱۲	
آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی (دولت)					ماده ۱ و ۲ و ۱۱ و ۱۳ و ۱۶ و ۱۷	ماده ۱ و ۲ و ۱۱ و ۱۳ و ۱۴ و ۱۷
آیین نامه اجرایی قانون مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت					ماده ۵ و ۶ و ۸ و ۹ و ۱۵ و ۱۶	ماده ۵ و ۶ و ۸ و ۹ و ۱۴ و ۲۱
آیین نامه اجرایی ماده ۵ قانون مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت (بیمه)					ماده ۱	ماده ۱ و ۲ و ۵ و ۶