

۴-۱- تحلیل و بیان نقاط قوت و دلایل موفقیت

- اتخاذ رویکرد سیستمی برای ارتقای عملکرد نظام حمل و نقل کشور
- کسب موفقیت و امتیاز بالا در ممیزی‌های سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) برای حوزه ایمنی هوایی
- استفاده از رویکردهای نوین فنی در ساخت و احداث زیربناهای حمل و نقل کشور
- استفاده از سرمایه‌گذاری غیر دولتی در حوزه‌های زیرساخت و بهره‌برداری
- خصوصی بودن مالکیت و مدیریت ناوگان و شرکت‌های حمل و نقل در بخش جاده‌ای
- راهبری و مدیریت بهینه منابع اعتباری بخش در حوزه نظام برنامه ریزی کشور
- ممیزی ایمنی راه‌های کشور و تشخیص گلوگاه‌های ایمنی و ترافیکی
- استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود و ارتقای بهره‌وری منابع در بخش‌های حمل و نقل و هواشناسی
- تاثیر مثبت بر اشتغال‌زایی در سطح کشور و برون‌سپاری مناسب وظایف قابل واگذاری به مشاوران و پیمانکاران.
- مناسب بودن هزینه حمل و نقل جاده‌ای
- وجود از مصالح داخلی در اغلب پروژه‌ها
- وجود زیرساخت‌های نسبتاً مناسب برای بخش حمل و نقل
- وجود ظرفیت خالی در بخش حمل و نقل جاده‌ای و ریلی نسبت به تقاضاهای موجود
- ایجاد ظرفیت‌های قانونی بسیار مناسب در قوانین مختلف نظیر: سیاست‌های کلی برنامه ششم ابلاغی مقام معظم رهبری، قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، قانون برنامه ششم توسعه کشور، قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور و ...
- توسعه استفاده از سیستم‌های الکترونیک و گسترش فن‌آوری IT در زیربخش
- جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در منطقه به عنوان پل عبور شرق به غرب
- وجود نیروی انسانی متخصص و کاردان

۴-۲- تحلیل و بیان نقاط ضعف و دلایل عدم موفقیت

- تعهدات ناشی از قراردادهای منعقد شده برای اجرا، واگذاری و فروش اوراق مشارکت گشایش اعتباری به اشخاص حقوقی، موسسات، پیمانکاران، بانک های خصوصی و سایر شرکت های وابسته
- افزایش هزینه های اجرای طرحها که سبب می شود که برآوردهای اولیه اعتبارات جهت تحقق اهداف کافی نباشد.
- مشکلات جذب سرمایه گذاران توانمند خارجی
- افزایش مداوم تعداد و حجم طرح ها بدون در نظر گرفتن توان مالی - تجهیزاتی فصل حمل و نقل و توفیق تصمیم گیری های سیاسی بر مطالعات فنی - اقتصادی
- عدم استفاده از منافع دوران بهره برداری طرح برای بازپرداخت اصل و سود تسهیلات دریافتی دوران ساخت در حوزه زیرساخت جاده ای
- فرسودگی ناوگان بخش حمل و نقل
- عقب افتادن از تغییرات تکنولوژیکی با توجه به روند سریع تغییرات فناوری و تکنولوژی در صنعت هواشناسی و عدم امکان بهره گیری و بروز رسانی فناوریهای نوین و جدید به دلیل منابع مالی ناکافی
- شرایط حاصل از تحریم های ظالمانه بر کشور (صعوبت تامین تجهیزات خارجی، دشواری فاینانس خارجی، دشواری استفاده از مشاوران خارجی)
- عدم امکان پاسخگویی به توقعات اقتصادی - اجتماعی مناطق مختلف کشور برای دسترسی به امکانات ارتباطات ریلی و جاده ای مناسب
- فقدان وجود طرح جامع حمل و نقل
- عدم همکاری بانکها و موسسات مالی در سرمایه گذاری طرحهای زیربنایی
- انباشت مطالبات پیمانکاران فعال به دلیل عدم پرداخت کافی و ایجاد بی انگیزگی در آنان برای مشارکت در طرح های ساخت و توسعه بخش حمل و نقل

جمع بندی و ارزیابی

بخش حمل و نقل متشکل از ۴ زیربخش حمل و نقل جاده ای ، ریلی هوایی و دریایی می باشد. محوریت حمل و نقل داخلی در کشور از دیرباز بر عهده حمل و نقل جاده ای بوده و در سالهای اخیر کوشش شده که با اصلاح سیستم حمل و نقل کشور ، با افزایش سهم سایر مدهای حمل و نقل خصوصاً ریلی از فشار وارده به حمل و نقل جاده ای کاسته گردد.

در زیر بخش حمل و نقل جاده ای طی سال ۱۳۹۷ علی رغم هزینه های بالای ساخت و توسعه راههای جدید ، کوشش گردیده با بسیج منابع و امکانات و استفاده بهینه از کلیه ابزارهای موجود ، نسبت به اولویت بندی طرحها و پروژه ها اقدام شده تا موارد اولویت دار (با محوریت پروژه های اقتصاد مقاومتی) به بهره برداری برسند لیکن با عنایت به محدودیت عمومی منابع ، اجرای سایر موارد با چالشهایی مواجه بوده که در نتیجه به تطویل زمانبندی اجرا و افزایش هزینه های طرحها منجر شده است. لذا گسترش تعداد طرحها و توزیع منابع فصل حمل و نقل بین طرحها که دائماً رو به تزاید بوده ، سبب عدم اختصاص منابع کافی به طرحها و در نتیجه، افزایش متوسط زمان بهره برداری از طرحها میشود که در حال حاضر بیش از ۱۰ سال است. همچنین باید خاطر نشان گردد که موضوع نگهداری راهها نیز از موضوعات حایز اهمیت می باشد که علیرغم محدودیت منابع و گستردگی شبکه راهها ، کوشش شده مشکلات راههای شریانی به حداقل برسد. در زمینه ناوگان نیز تلاش شده با استفاده از مدل‌های مناسب ، کارکرد نظام حمل و نقل جاده ای در شبکه راههای کشور بهینه سازی گردد.

در زیر بخش حمل و نقل ریلی علی رغم وجود برخی مشکلات تحقق اهداف در شاخصهای کلیدی نظیر حمل بار داخلی ، بار ترانزیت و جابجایی مسافر نسبت به سال قبل با رشد مواجه بوده است. همچنین در حوزه زیرساختهای ریلی نیز علاوه بر طرحهای ملی احداث راه آهن موضوعاتی نظیر دوخطه نمودن بیش از هزار کیلومتر از خطوط پرتردد و گلوگاهی، سیگنالیگ، تراک بندی، برقی نمودن و ... با جدیدت و سرعت در حال اجرا می باشد که در سالهای آتی به بهره برداری خواهند رسید.

در زیربخش حمل و نقل هوایی یکی از اصلی ترین اهداف ذاتی حمل و نقل هوایی حفظ و ارتقای ایمنی پروازها و محافظت از جان انسانها می باشد. اگر چه این فاکتور در تمامی بخش های حمل و نقل وجود دارد، این موضوع در صنعت حمل و نقل هوایی از اهمیت ویژه ای برخوردار می باشد لذا با توجه به شرایط موجود کشور و تحریم های ظالمانه ، اهداف مورد نظر در بخش هوایی طی سال ۱۳۹۷ تا حد نسبتاً مطلوبی محقق شده اند ولی برای رسیدن به جایگاهی که در چشم انداز ۲۰ ساله کشور در نظر گرفته شده راه زیادی در پیش است. لذا پیشنهاد می شودضمن در نظر گرفتن اهداف بلندتر برای سالهای آتی، به توسعه حمل و نقل هوایی توجه بیشتری معطوف گردد.

در زیربخش حمل و نقل دریایی علی‌رغم مشکلات و کمبودهای داخلی و به رغم فشارها و تحریم‌های غیرقانونی نظام سلطه بین‌الملل طی سال ۱۳۹۷ سازمان بنادر و دریانوردی عملکردی نسبتاً مناسب داشته به طوری که اهداف کمی بخش دریایی در حوزه های افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری، ظرفیت کانتینری و افزایش ظرفیت مسافری بنادر کشور بطور نسبتاً مطلوبی تحقق یافته است. این وضعیت اطمینان بخش ناشی از توجه به موقع، آینده‌نگری بایسته، برنامه‌ریزی‌های هدفمند و اقدامات پیگیر و مستمری است که از سالهای گذشته به طور پیوسته ادامه داشته و هم‌اکنون در جهت تحقق هدفهای پیش‌رو در حال پیشرفت است.