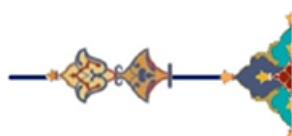


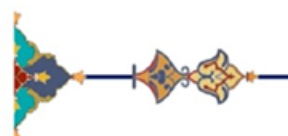


سازمان ملی بهره‌وری ایران
NATIONAL PRODUCTIVITY ORGANIZATION OF I.R.IRAN

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش‌های اقتصادی «حمل و نقل و انبارداری» و «ساختمان»



ویرایش نخست
اردیبهشت - ۱۴۰۵



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

فهرست مطالب

۳	مقدمه
۳	۱-۱- رویکرد برنامه‌ریزی برای بهره‌وری
۴	۲-۱- سیاست‌های کلان ارتقای بهره‌وری
۴	۲- معرفی بخش حمل و نقل
۵	۳- معرفی بخش ساختمان
۶	۳-۱- هدفگذاری رشد بهره‌وری
۶	۳-۲- مسائل و چالش‌های بهره‌وری
۷	۳-۳- روند بهره‌وری
۹	۴- شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری
۱۱	۵- برنامه‌های ارتقای بهره‌وری بخش حمل و نقل و انبارداری
۲۱	۶- برنامه‌های ارتقای بهره‌وری بخش ساختمان
۲۵	۷- تأمین مالی
۲۵	۸- نظارت و ارزیابی



مقدمه

رشد اقتصادی در کشور از دو طریق جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید (ارتقای کمیت ظرفیت‌های اقتصادی) و یا از مسیر بهره‌وری (مدیریت بهتر منابع موجود) امکان‌پذیر است. رشد پایدار و بلندمدت در کشور، مستلزم رشد بهره‌وری محور است و باید بهره‌وری به مثابه یک نگرش عقلانی، در کلیه ارکان نظام حکمرانی نمود داشته باشد. براساس بند «۱» سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه، رشد بهره‌وری کل عوامل تولید مشتمل بر بهره‌وری منابع انسانی، سرمایه، فناوری و مدیریت، مورد تأکید قرار گرفته است. همچنین در طی سال‌های اجرای برنامه پنجساله هفتم پیشرفت (۱۴۰۷-۱۴۰۳)، متوسط رشد سالیانه تولید ناخالص داخلی ۸ درصد هدف‌گذاری شده که ۳۵٪ از این رشد، می‌بایست از محل بهره‌وری تامین گردد.

مطابق با تبصره ماده ۲ قانون برنامه پنجساله هفتم پیشرفت، مقرر است برنامه ارتقای بهره‌وری به تفکیک بخش‌های اقتصادی تدوین و اجرائی گردد. با عنایت به سازوکار تعیین شده در سند «طرح نظام ملی بهره‌وری ایران» ابلاغی از جانب شورای عالی راهبری برنامه هفتم در تاریخ ۱۴۰۴/۲/۲۷ و همچنین سند «برنامه ارتقای بهره‌وری بخش‌های اقتصادی» تصویب‌نامه شماره ۶۴۶۸۳/۹۸۰۸۹ مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۲۵ شورای عالی راهبری برنامه هفتم، برنامه ارتقای بهره‌وری بخش‌های اقتصادی با همکاری دستگاه‌های اجرایی، تهیه و تدوین شده و پس از بررسی و تأیید در کارگروه‌های تخصصی، به تصویب کارگروه نظام ملی بهره‌وری رسیده است.

۱-۱- رویکرد برنامه‌ریزی برای بهره‌وری

این برنامه‌ها با رویکرد «مدیریت مبتنی بر نتیجه»^۱ و بر مبنای هدف‌گذاری کمی «شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری بخش اقتصادی» تدوین گردیده است. هر یک از برنامه‌های ارتقای بهره‌وری بخش‌های اقتصادی، می‌بایست موجبات بهبود حداقل یکی از شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری را (به عنوان پیامد اجرای برنامه) فراهم نماید. همچنین میزان بهبود در مرحله تدوین برنامه، پیش‌بینی و هدف‌گذاری شده است.

شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری، ترجمان مفاهیم بهره‌وری، در سطوح عملیاتی هستند. به عبارت دیگر، شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری را می‌توان به عنوان شاخص‌های پیشرو^۲ برای ارتقای شاخص‌های عمومی بهره‌وری و در نهایت بهره‌وری کل عوامل تولید دانست.

در راستای حفظ یکپارچگی و هم‌راستایی برنامه‌های اقتصادی در کشور، در این سند تلاش شده است تا برنامه‌های ارتقای بهره‌وری در چهارچوب احکام برنامه پنجساله هفتم پیشرفت و بر مبنای اولویت‌بندی‌های تعیین شده در آن سند، تدوین گردد. با عنایت به اتخاذ رویکرد مسئله‌محوری در فرایند تدوین برنامه هفتم، احکام متعددی برای بهبود شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری در نظر گرفته شده است که تحقق این اهداف، می‌تواند زمینه‌ساز رشد بهره‌وری کل عوامل تولید در کشور گردد.

ارتقای بهره‌وری نیازمند مشارکت عمومی و عزم ملی است و همه بازیگران اکوسیستم بهره‌وری اعم از بخش دولتی، بنگاه‌های اقتصادی بخش خصوصی، سازمان‌های مردم‌نهاد، دانشگاه‌ها و پژوهشکده‌ها، انجمن‌های علمی، اتحادیه‌های صنفی و ... می‌بایست در این حرکت ملی، نقش‌آفرین باشند. انتظار می‌رود دستگاه‌های اجرائی با هم‌وارسازی مسیر و رفع موانع قانونی، امکان مشارکت عمومی در ارتقای بهره‌وری را فراهم نمایند.

^۱ Results-Based Management

^۲ Leading Indicators

۱-۲- سیاست‌های کلان ارتقای بهره‌وری

سیاست مجموعه‌ای از جهت‌گیری‌های کلانی است که مسیر حرکت را برای تصمیم‌گیران و مجریان روشن می‌کند و چارچوب اقدامات در حوزه‌های مختلف را تعیین می‌نماید. سیاست‌های بهره‌وری نیز به عنوان یکی از محورهای اساسی توسعه، جهت‌گیری‌هایی هستند که بهبود مستمر کارایی و اثربخشی در استفاده از منابع را هدف قرار می‌دهند. این سیاست‌ها ماهیتی کاملاً کلان داشته و در تمامی بخش‌های اقتصادی از جمله صنعت، کشاورزی، خدمات و زیرساخت‌ها مصداق و کاربرد دارند. جهت‌گیری‌های زیر مجموعه‌ای از این سیاست‌ها هستند که هم‌اکنون در کشور در حال اجرا می‌باشند، اما برخی از آنها به دلایل مختلف با کندی مواجه بوده و نیازمند تسریع، بازنگری و تقویت جدی‌تر هستند تا بتوانند نقش مؤثر خود در ارتقای بهره‌وری کشور ایفا کنند.

- حذف تدریجی قیمت‌گذاری دستوری
- کاهش معافیت‌های مالیاتی، گمرکی و سایر تعرفه‌ها
- اعطای یارانه به ذینفع نهایی
- یکسان‌سازی نرخ ارز
- واگذاری مدیریت شرکت‌های شبه دولتی
- اتصال بودجه به عملکرد
- مقررات‌زدایی و تسهیل فضای کسب و کار

تلاش شده است برنامه‌های عملیاتی ارتقای بهره‌وری در بخش‌های اقتصادی در سایه این سیاست‌ها تدوین گردد. شایان ذکر است اجرای برخی از این سیاست‌ها نیازمند تصمیم‌گیری در سطوح مدیریت کلان کشور و همکاری فرابخشی میان دستگاه‌های اجرایی متولی بخش‌های اقتصادی خواهد بود.

۲- معرفی بخش حمل و نقل

بخش حمل‌ونقل، یکی از ستون‌های اصلی نظام اقتصادی و اجتماعی کشور است، چرا که در همهٔ سطوح تولید، مصرف، تجارت و خدمات نقشی زیرساختی و پیونددهنده دارد. هیچ فعالیت اقتصادی بدون کارآمدی حمل‌ونقل امکان استمرار و رقابت ندارد و همین ویژگی، جایگاه این بخش را در سطح سیاست‌گذاری کلان ویژه کرده است. حمل‌ونقل نه صرفاً به معنای جابه‌جایی کالا و انسان، بلکه شبکه‌ای هوشمند از جریان انرژی، زمان و سرمایه است که بنیان توسعه پایدار و عدالت فضایی را شکل می‌دهد.

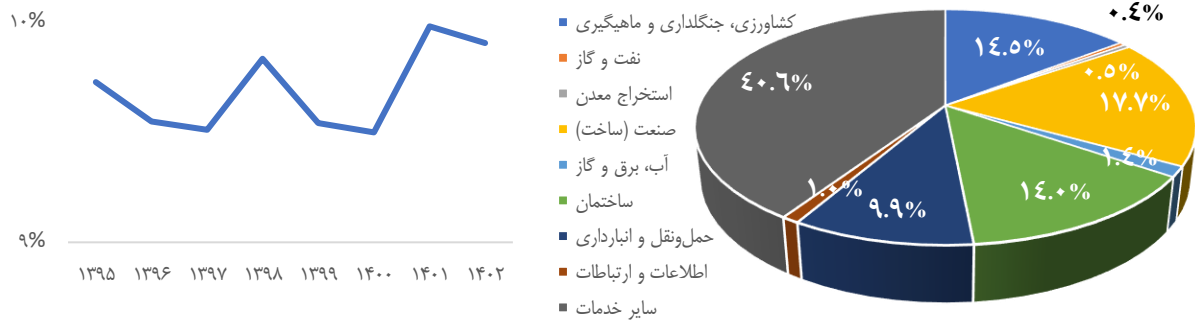
در سطح ملی، حمل‌ونقل با چهار ویژگی ساختاری شناخته می‌شود: زیرساخت گسترده، زنجیره خدمات متنوع، پیوند مستقیم با لجستیک و تجارت بین‌المللی و وابستگی شدید سیاست‌های انرژی و محیط‌زیست به کارایی آن. بخش حمل و نقل از منظر برنامه‌ریزی توسعه، نقشی میان‌بخشی دارد و مستقیماً با بخش‌های صنعت، کشاورزی، مسکن، خدمات و محیط‌زیست در تعامل است؛ بنابراین اصلاح، توسعه و بهره‌ور شدن حمل‌ونقل، به منزلهٔ اصلاح بخش عمده‌ای از پیکره اقتصاد ملی است.

بررسی داده‌های سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۲ نشان می‌دهد طی این دوره سهم بخش حمل‌ونقل و انبارداری از کل اشتغال کشور تقریباً با ثبات بوده است (شکل ۲). این ثبات ساختاری بیش از هر چیز ناشی از ماهیت پیوسته فعالیت‌های حمل‌ونقل در زنجیره تأمین ملی است، بخشی که حتی در شرایط رکود تولید نیز پویایی خود را از طریق جابه‌جایی کالا، خدمات شهری و لجستیک حفظ می‌کند.

در نیمه نخست دوره (۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸) سهم اشتغال حمل‌ونقل در محدوده ثابتی در نوسان بوده و تغییر محسوسی نداشته است، از سال ۱۳۹۹ هم‌زمان با شیوع بحران‌های جهانی و افت سفرهای مسافرتی، اشتغال زیربخش‌های هوایی و ریلی کاهش موقت

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش‌های حمل‌ونقل و ساختمان

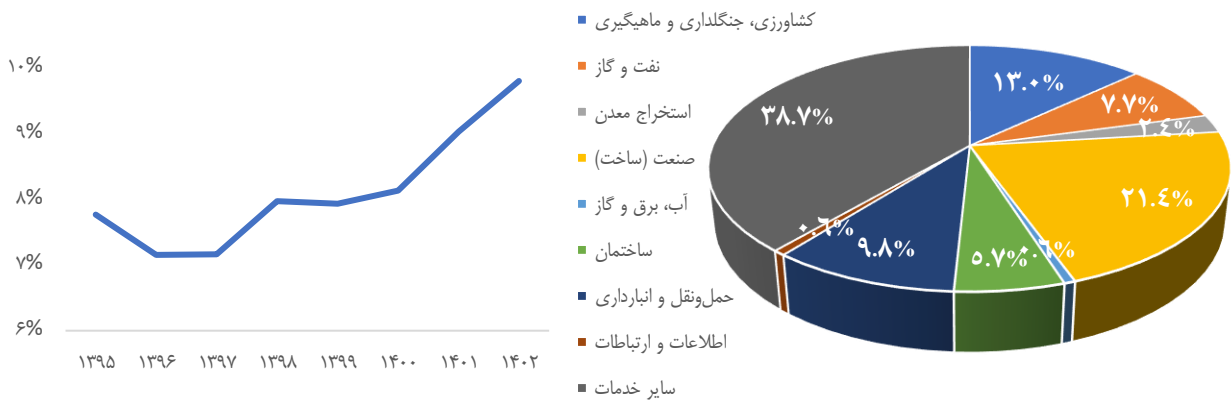
یافته‌است. در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ با بازگشت تقاضا به سطح عادی و افزایش ترانزیت، سهم اشتغال این بخش مجدداً تثبیت شده است.



شکل ۱- سهم بخش‌های حمل و نقل و ساختمان از اشتغال- ۱۴۰۲ (منبع: بانک مرکزی)

شکل ۲- روند سهم بخش حمل و نقل در اشتغال کشور (منبع: بانک مرکزی)

از طرف دیگر سهم بخش حمل‌ونقل و انبارداری از تولید ناخالص داخلی در سال‌های گذشته جایگاهی باثبات و روبه رشد داشته و در سال ۱۴۰۲ حدود ۱۰ درصد از اقتصاد ملی را شکل داده‌است (شکل ۳).



شکل ۳- سهم بخش‌های حمل و نقل و ساختمان از تولید ناخالص داخلی- ۱۴۰۲ (منبع: بانک مرکزی)

شکل ۴- روند سهم بخش حمل و نقل از ارزش افزوده کشور (منبع: بانک مرکزی)

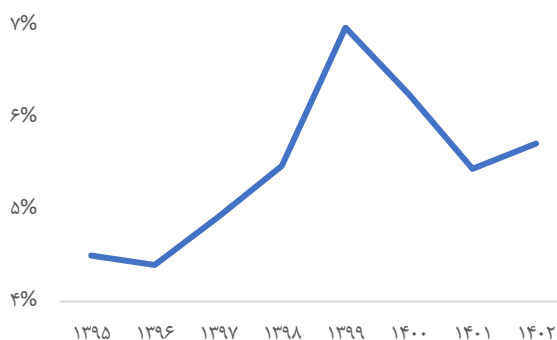
۳- معرفی بخش ساختمان

بخش ساختمان یکی از ارکان راهبردی اقتصاد ملی و کانون شکل‌گیری بخش عمده‌ای از سرمایه‌گذاری ثابت کشور است. این بخش با سهمی قابل توجه از تشکیل سرمایه ناخالص داخلی، گستره‌ی وسیعی از فعالیت‌های تولیدی، خدماتی و فناوریانه را در بر می‌گیرد. این بخش به منزله‌ی «زیرساخت فیزیکی رفاه اجتماعی» عمل می‌کند و ارتباط مستقیم با مقوله‌هایی نظیر استطاعت مسکن، بهره‌وری انرژی، برنامه‌ریزی شهری و عدالت فضایی دارد.

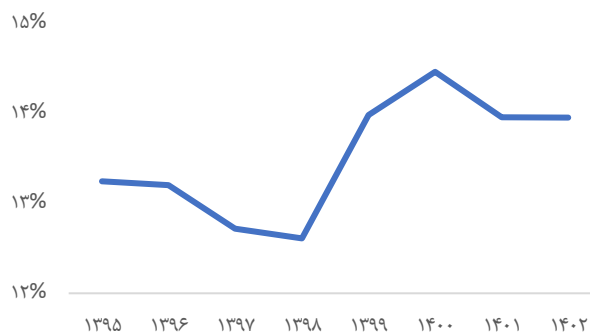
بررسی داده‌ها نشان می‌دهد سهم اشتغال در بخش ساختمان طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۲ حدود ۱۴٪ بوده است (شکل ۵). الگوی اشتغال این بخش تابع مستقیم سیاست‌های پولی، هزینه سرمایه، قیمت نهاده‌های ساخت‌وساز (فولاد، سیمان، شیشه) و حجم پروژه‌های عمرانی دولتی و خصوصی است. به گونه‌ای که در دوره‌های رکود مسکن و کاهش صدور پروانه‌های ساخت، تقاضا برای نیروی کار ساختمانی کاهش می‌یابد. در مقابل، هرگاه سیاست‌های توسعه‌ای دولت و شهرداری‌ها (مانند طرح اقدام ملی مسکن و پروژه‌های انبوه‌سازی شهری) اجرا شده، اشتغال جهش پیدا کرده است.



برنامه ارتقای بهره‌وری بخش‌های حمل‌ونقل و ساختمان



شکل ۶- روند سهم بخش ساختمان از ارزش افزوده کشور (منبع: بانک مرکزی)



شکل ۵- روند سهم بخش ساختمان در اشتغال کشور (منبع: بانک مرکزی)

سهم بخش ساختمان از تولید ناخالص داخلی در سال‌های گذشته بین ۴ تا ۷ درصد در نوسان بوده است (شکل ۶). الگوی تغییرات به روشنی نشان‌دهنده رفتار ادواری است. به بیان دیگر در دوره‌های رونق بازار مسکن و تأمین مالی پروژه‌های عمرانی بزرگ، سهم از تولید ناخالص داخلی افزایش یافته و در دوره‌های رکود ساخت، کاهش پروژه‌های سرمایه‌بر و محدودیت نقدینگی، این سهم کاهش پیدا کرده است.

۳-۱- هدفگذاری رشد بهره‌وری

در برنامه هفتم پیشرفت رشد اقتصادی بخش حمل و نقل به طور متوسط سالیانه ۱۰ درصد تعیین شده که ۴/۴ درصد آن از محل رشد بهره‌وری خواهد بود. در بخش ساختمان نیز، میزان رشد متوسط سالیانه ۹ درصد تعیین شده که ۲/۹ درصد آن از محل رشد بهره‌وری خواهد بود.

به منظور دستیابی به این اهداف، پیش‌بینی شاخص‌های بهره‌وری نیروی کار، سرمایه و کل عوامل تولید مطابق اهداف مندرج در جدول (۱) ذیل ماده (۲) قانون برنامه هفتم به شرح جدول ۱ است.

جدول ۱- اهداف کمی رشد بهره‌وری بخش‌های حمل و نقل و ساختمان در طول برنامه هفتم پیشرفت

اهداف کمی:	رشد متوسط سالانه بهره‌وری نیروی کار	رشد متوسط سالانه بهره‌وری سرمایه	رشد متوسط سالانه بهره‌وری کل عوامل تولید	سهم بهره‌وری کل عوامل تولید از رشد سالانه ارزش افزوده	متوسط رشد
بخش حمل و نقل	۶/۳٪	۲/۷٪	۴/۴٪	۴۴٪	۱۰٪
بخش ساختمان	۳/۶٪	۰/۱٪	۲/۹٪	۳۱/۸٪	۹٪

۳-۲- مسائل و چالش‌های بهره‌وری

بخش حمل‌ونقل دارای زنجیره ارزش چندسطحی است که از سطح زیرساخت آغاز و در سطوح خدمات حمل‌ونقل، لجستیک و فناوری‌های پیشرفته نمود پیدا می‌کند. این زنجیره ارزش در واقع ستون فقرات پیوند میان تولید، تجارت و زندگی اجتماعی کشور را شکل می‌دهد و نقطه اتصال میان سرمایه‌گذاری‌های فیزیکی و کارایی نهادی محسوب می‌شود.

در سطح اول، زیرساخت حمل‌ونقل به مثابه بستر فیزیکی خلق ارزش تلقی می‌شود. ارتقاء کیفیت شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی نه فقط برای جابه‌جایی، بلکه برای کاهش هزینه مبادله و خلق دسترسی رقابتی میان مناطق مختلف اهمیت دارد. این زیرساخت‌ها باید با رویکرد بهره‌وری محور مدیریت شوند، بدین معنا که هر پروژه توسعه‌ای ملزم به سنجش بازده سرمایه‌گذاری و تأثیر آن بر رشد تولید ملی است. وزارت راه و شهرسازی در جایگاه متولی این سطح، با مأموریت بهبود بهره‌وری انرژی، بالا بردن ضریب دسترسی و کاهش زمان حمل و نقل، نقش راهبر زنجیره ارزش را ایفا می‌کند.

در سطح دوم، خدمات حمل‌ونقل قرار دارد، جایی که سیاست‌گذاری از ساخت به سمت عملکرد و مدیریت بازار حمل و نقل تغییر جهت می‌دهد. این خدمات باید با شیوه‌های نوین بهره‌برداری و یکپارچه‌سازی داده‌ها در سامانه‌های ملی عمل کنند تا کارایی شبکه‌های حمل و نقل افزایش یابد. خدمات هوشمند و دیجیتالی‌شده نه تنها بازده عملیاتی را بهبود می‌بخشند، بلکه از طریق کاهش ناکارایی در حمل بار و مسافر، موجب ارتقاء بهره‌وری در کل اقتصاد می‌شود. در این سطح، بخش خصوصی نقش کلیدی دارد و توسعه مشارکت عمومی-خصوصی، جزو راهبردهای تثبیت ارزش در زنجیره محسوب می‌شود.

در سطح سوم، لایه لجستیک و فناوری‌های حمل‌ونقل قرار دارد، که حوزه تحول‌ساز و پیشران بهره‌وری کل عوامل تولید است. یکپارچه‌سازی لجستیک ملی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین مانند سامانه‌های هوشمند ردیابی، کنترل انرژی و تصمیم‌یار مبتنی بر داده، به مثابه حلقه نهایی زنجیره ارزش تعریف می‌شود. ترکیب لجستیک و فناوری موجب شکل‌گیری بازارهای جدید مبتنی بر داده و اطلاعات زمان واقعی می‌شود که خود موتور محرک رشد بهره‌وری کل عوامل تولید محسوب می‌شود. از طرف دیگر، حدود ۱۴ درصد از اشتغال کل کشور و بیش از ۵ درصد از تولید ناخالص داخلی در حوزه‌ی ساختمان متمرکز است، اما رشد بهره‌وری این بخش در دهه‌ی اخیر، به دلیل پراکندگی نهادی و ضعف استانداردسازی، کمتر از ظرفیت بالقوه بوده است.

زنجیره ارزش بخش ساختمان بیانگر توالی فعالیت‌ها و تعاملات نهادی است که در نهایت به تولید و بهره‌برداری از بنا، زیرساخت و محیط‌های انسانی منتهی می‌شود. این زنجیره از مرحله برنامه‌ریزی و تأمین زمین آغاز می‌شود، در مرحله طراحی و ساخت به اوج می‌رسد و در مرحله بهره‌برداری و نگهداری تداوم می‌یابد.

در بخش بالادستی، زنجیره ارزش شامل فرآیندهای سیاست‌گذاری زمین، تأمین مصالح ساختمانی، صنایع وابسته نظیر سیمان، فولاد، شیشه و انرژی است. تعامل میان وزارت راه و شهرسازی، وزارت صمت، شرکت‌های تولیدکننده مصالح و نظام مهندسی کشور نقش تعیین‌کننده در کیفیت و هزینه تمام‌شده ساخت دارد. ضعف بهره‌وری در این بخش عمدتاً ناشی از نوسانات بازار مصالح، نبود استانداردهای هوشمند مصرف انرژی و عدم مکانیزم‌های رقابتی تأمین مواد اولیه است.

در میانه زنجیره مباحث طراحی، نظارت، و اجرای پروژه‌های ساختمانی با فناوری‌های نوین مطرح است. این مرحله بیشترین سهم نیروی انسانی، سرمایه فنی و زمان پروژه را در اختیار دارد. بهره‌وری این حلقه به میزان انطباق طرح‌های مهندسی با مقررات ملی ساختمان، درجه صنعتی‌سازی و استفاده از مصالح دارای اصالت فناورانه وابسته است.

پایین‌دست زنجیره شامل بهره‌برداری، نگهداری و بازسازی بافت‌های فرسوده است. بالا بودن شدت مصرف انرژی در ساختمان‌ها و پایین بودن عمر مفید ساختمان، از جمله چالش‌های اصلی بهره‌وری این حلقه از زنجیره محسوب می‌شود.

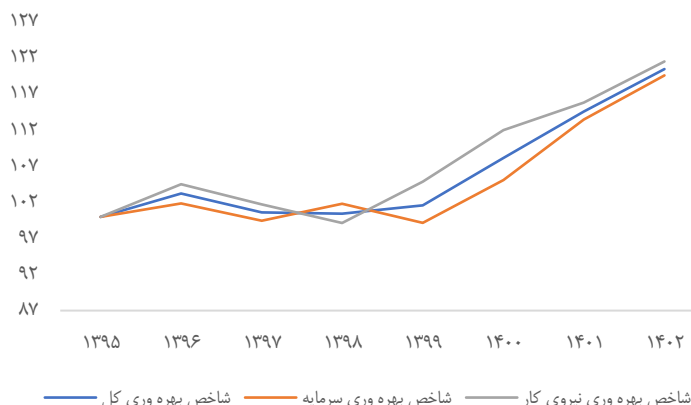
براین‌اساس، شایسته است بخش ساختمان با ترکیب نیروی انسانی گسترده، سرمایه‌گذاری فنی و پیوند قوی با بخش‌های انرژی، مالی و شهری، تمرکز ویژه‌ای بر افزایش عرضه و کیفیت ساخت و کاهش شدت مصرف انرژی در طول سال‌های برنامه هفتم پیشرفت داشته باشد.

۳-۳- روند بهره‌وری

بررسی داده‌های رسمی نشان می‌دهد شاخص‌های عمومی بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل طی سال‌های اخیر رفتاری رو به رشد داشته‌اند (شکل ۷). برای حفظ روند افزایشی شاخص‌های بهره‌وری، توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند، نوسازی ناوگان و اصلاح ساختار سرمایه فیزیکی، مدیریت انرژی و سوخت، پشتیبانی از لجستیک دیجیتال و ارتقای ایمنی از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. با اجرای سیاست‌های نوسازی، هوشمندسازی و مدیریت انرژی، بخش حمل‌ونقل می‌تواند سهم خود در تحقق رشد

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش‌های حمل‌ونقل و ساختمان

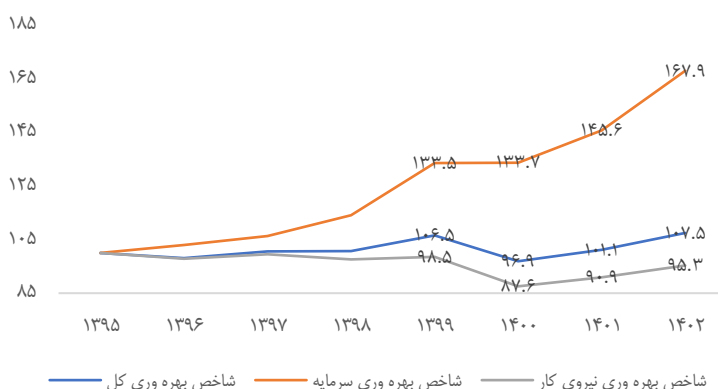
مبتنی بر بهره‌وری برنامه هفتم را تثبیت و ارتقا دهد. وزارت راه و شهرسازی نقش اصلی را در هدایت این تحول و همراستاسازی بهره‌وری فرابخشی دارد.



شکل ۷- شاخص‌های عمومی بهره‌وری بخش حمل و نقل

شاخص‌های عمومی بهره‌وری در بخش ساختمان منعکس‌کننده تغییرات بهره‌وری نیروی کار، سرمایه و کل عوامل تولید طی دوره ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۲ است (شکل ۸). بررسی این روندها تصویری جامع از وضعیت ساختاری بهره‌وری در اقتصاد ساخت‌وساز کشور ارائه می‌دهد. سه شاخص اصلی بررسی‌شده شامل بهره‌وری سرمایه، بهره‌وری نیروی کار و بهره‌وری کل عوامل تولید (TFP) بیانگر آن است که بهره‌وری سرمایه روندی کاملاً صعودی و شتاب‌دار را طی کرده است، جهش اصلی بین سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۳۹۹ رخ داده و در سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ نیز رشد پایدار حفظ شده است.

در مقابل، شاخص بهره‌وری نیروی کار با افت قابل ملاحظه‌ای مواجه بوده است، از ۱۰۰ واحد در سال پایه ۱۳۹۵ به حدود ۹۵/۳ واحد در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته است و کف آن در سال ۱۴۰۰ با مقدار ۸۷/۵ ثبت شده است. روند نزولی این شاخص می‌تواند نشان از ضعف در مهارت و نظام آموزش حرفه‌ای نیروی انسانی بخش ساختمان داشته باشد. کاهش مشارکت نیروی کار ماهر در پروژه‌های بزرگ و انتقال فعالیت‌ها به پیمانکاران خرد، نبود نظام گواهی مهارت فنی استاندارد برای سطوح مختلف کارگران ساختمانی، محدودیت جذب کارگران جدید در پروژه‌های صنعتی‌سازی و تأثیر شوک‌های اقتصادی و رکود در این بخش می‌تواند از علل اصلی این وضعیت باشد.



شکل ۸- شاخص‌های عمومی بهره‌وری بخش ساختمان

با وجود بهبود نسبی در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، بهره‌وری نیروی کار هنوز پایین‌تر از سطح پایه سال ۱۳۹۵ باقی مانده است. این شکاف میان بهره‌وری سرمایه و نیروی کار، زنگ خطر برای تعادل در بهره‌وری کل عوامل تولید محسوب می‌شود.

برآیند دو شاخص پیش گفته در شاخص بهره‌وری کل عوامل تولید منعکس می‌گردد. همانطور که در شکل ۸ دیده می‌شود این شاخص روندی نوسانی و غیرهموار داشته است. مقدار آن از ۱۰۰ واحد در سال ۱۳۹۵ به ۱۰۷/۴ در سال ۱۴۰۲ رسیده است، اما بین سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۰ با کاهش مواجه بوده است.

بررسی هم‌زمان سه شاخص نشان می‌دهد که بخش ساختمان در مرحله‌ای از گذار بهره‌وری سرمایه‌محور قرار دارد. شکاف بین رشد بهره‌وری سرمایه و افت بهره‌وری نیروی کار موجب شده است بهره‌وری کل، نتواند به‌صورت متناسب افزایش یابد. با وجود سرمایه‌گذاری مؤثر، بازده کل سیستم به دلیل ناکافی بودن بهره‌وری نیروی انسانی و ضعف در مدیریت پروژه‌ها به سقف‌های جدید نرسیده است.

۴- شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری

شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری در بخش‌های اقتصادی حمل و نقل و انبارداری و ساختمان در جداول ۲ و ۳ مشخص شده است. برخی از این شاخص‌ها دارای هدف‌گذاری مشخص در برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت بوده و برخی فاقد هدف کمی در احکام برنامه می‌باشند. شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری در بخش حمل و نقل و انبارداری به شرح جدول ۲ است.

جدول ۲- شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری بخش حمل و نقل و انبارداری

ردیف	عنوان شاخص	هدف برنامه هفتم	بازه تحقق	حکم مربوطه
۱	میزان مصرف سوخت در بخش حمل و نقل باری (سرانه مصرف به ازای تن-کیلومتر)	---	---	ماده ۴۶
۲	تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور	کاهش ۱۰٪	سالانه	ماده ۵۹ بند ت
۳	نرخ بهره‌برداری از ظرفیت فرودگاه‌ها و فضای کشور	---	---	ماده ۵۷ بند ت ماده ۵۸ بند پ
۴	نرخ بهره‌برداری از ظرفیت بنادر	---	---	---
۵	میزان گذر (ترانزیت) زمینی سالانه کالا از ایران	۴۰ میلیون تن	پایان برنامه	ماده ۵۶
۶	متوسط رشد سالانه ارزش افزوده اقتصاد دریامحور	۱۶ درصد	سالانه	ماده ۵۶
۷	سهم حمل و نقل راه‌آهنی از جابه‌جایی کل بار زمینی داخلی	۳۰ درصد	پایان برنامه	ماده ۵۶
۸	سهم راه آهنی بنادر کشور	۲۵ درصد	پایان برنامه	ماده ۵۶
۹	سرعت سفر و سیر بازرگانی راه‌آهنی	ارتقای ۷۰ درصد	پایان برنامه	ماده ۵۶
۱۰	تعداد پروازهای عبوری از کشور	---	---	---
۱۱	شاخص اتصال چندوجهی (حمل و نقل ترکیبی)	---	---	---
۱۲	شاخص عملکرد لجستیک	---	---	---
۱۳	شاخص ظرفیت مولد- زیر شاخص: حمل و نقل	---	---	---

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش‌های حمل‌ونقل و ساختمان

شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری در بخش ساختمان به شرح جدول ۳ است.

جدول ۳- شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری بخش ساختمان

ردیف	عنوان شاخص	هدف برنامه هفتم	بازه تحقق	حکم مربوطه
۱	میزان مصرف انرژی در بخش ساختمان	کاهش ۳۷۲ هزار بشکه در روز معادل نفت خام	پایان برنامه	ماده ۴۶
۲	سهم انرژی تجدیدپذیر در مصرف بخش ساختمان	ماده ۴۲	---	---
۳	درصد پروژه‌های ساختمانی با فناوری‌های نوین ساخت‌وساز (تولید صنعتی ساختمان)	۱۵٪	پایان برنامه	ماده ۴۹
۴	میانگین زمان تکمیل پروژه نسبت به برنامه زمان‌بندی (SPI)	---	---	---
۵	میانگین بهای تمام‌شده هر متر مربع ساختمان	---	---	---
۶	میانگین عمر مفید ساختمان	---	---	---

با هدف تحقق اهداف رشد بهره‌وری و بهبود شاخص‌های اختصاصی در بخش‌های حمل‌ونقل و ساختمان، مجموعه برنامه‌های زیر طراحی و در طول برنامه هفتم پیگیری و اجرا می‌شوند.

برنامه‌های ارتقای بهره‌وری بخش حمل‌ونقل و انبارداری

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶	۱۴۰۷
۱	میزان مصرف سوخت در بخش حمل و نقل	ماده ۴۶	۷۹	۷۸	۷۷	۷۶	۷۵	۷۴*

*میلیارد لیتر

در راستای تحقق اهداف تعیین شده برای شاخص «میزان مصرف سوخت در بخش حمل و نقل» و کاهش سرانه مصرف سوخت در حمل‌ونقل باری (به ازای تن-کیلومتر)، برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
کاهش مجموع مسافت تردهای خالی کامیون‌های کشور	راه‌اندازی سرویس مدیریت ناوگان برای بهینه‌سازی پیمایش	درصد پذیرش	اتصال ۳۰ درصد ناوگان باری کشور	- معاونت علمی و اقتصاد دانش‌بنیان - شرکت‌های فناوری - اتحادیه کامیون‌داران	وزارت راه و شهرسازی	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	ایجاد بازار غیرمتمرکز (تعاونی دیجیتال) بر پایه بلاکچین	حجم معاملات ثبت شده در پلتفرم	پوشش ۲۰ درصد معاملات بار کشور	- معاونت علمی و اقتصاد دانش‌بنیان - شرکت‌های فناوری - اتحادیه کامیون‌داران	وزارت راه و شهرسازی	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	تدوین و اجرای طرح تشویقی مالیاتی برای ناوگان‌های بهینه	سند	۱	وزارت اقتصاد و دارایی (سازمان امور مالیاتی)	- وزارت راه و شهرسازی - اتحادیه کامیون‌داران	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	تدوین و اعطای تخفیف بیمه‌ای برای ناوگان‌های کم‌مصرف	سند	۱	وزارت اقتصاد و دارایی (بیمه مرکزی)	- وزارت راه و شهرسازی - اتحادیه کامیون‌داران	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	جلب مشارکت اتحادیه‌ها به عنوان شریک در پلتفرم‌های ایجادشده	تعداد تفاهم‌نامه	۳ اتحادیه اصلی	- معاونت علمی و اقتصاد دانش‌بنیان - شرکت‌های فناوری	- وزارت راه و شهرسازی - اتاق اصناف	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	احداث پارکینگ‌های هوشمند و مراکز تبادل بار	تعداد مراکز ایجاد شده	۲۰ مرکز در کریدورهای اصلی	وزارت راه و شهرسازی	سرمایه‌گذاران بخش خصوصی	۱۴۰۴	۱۴۰۷

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
	اجرای پایلوت در کریدورهای منتخب (تهران-مشهد)	کاهش پیمایش خالی در کریدور پایلوت	۱۰٪ سالانه	وزارت راه و شهرسازی	- استانداری - اتحادیه محلی کامیون‌داران	۱۴۰۴	۱۴۰۷
		رضایت کامیون‌داران شرکت‌کننده	۸۰٪				
	اجرای کارگاه‌های آموزشی برای اتحادیه‌ها و کامیون‌داران	تعداد دوره‌های آموزشی	۲۰۰ دوره	وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل کشور)	- شرکت‌های فناور - اتاق اصناف	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	اجرای کمپین تبلیغاتی مزایای پلتفرم‌های نوین	میزان پوشش رسانه‌ای	کمپین ملی	وزارت راه و شهرسازی	---	۱۴۰۴	۱۴۰۷
نوسازی ناوگان جاده‌ای (ماده ۵۶)	حمایت از نوسازی با استفاده از ظرفیت واردات (بند پ ماده ۵۹) و تولیدات داخلی	متوسط عمر ناوگان جاده‌ای	اتوبوس: ۱۵ سال باری: ۱۸ سال	وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای)	- وزارت صمت - سازمان بهبودسازی مصرف سوخت	۱۴۰۴	۱۴۰۷
		تعداد دستگاه ناوگان نوسازی‌شده	۱۱۰۰۰۰				



برنامه ارتقای بهره‌وری بخش حمل‌ونقل و انبارداری

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶	۱۴۰۷
۲	تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور	ماده ۵۹ بند ت	۱۷۰۰۰*	کاهش ۱۰٪	کاهش ۱۰٪	کاهش ۱۰٪	کاهش ۱۰٪	کاهش ۱۰٪

* نفر در سال

در راستای ارتقای ایمنی حمل و نقل و تحقق اهداف تعیین شده برای شاخص «تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور» برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
ارتقاء فرهنگ حوزه حمل و نقل	آموزش رانندگان وسایل نقلیه عمومی	درصد وسایل نقلیه عمومی مقصر در تصادفات جرحی و فوتی	۹	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	- اورژانس - هلال احمر - پلیس راه	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	تجهیز شبکه راه با فن‌آوری‌های جدید	درصد پوشش سامانه ثبت تخلف	۱۰۰	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
		درصد پوشش دوربین نظارت تصویری	۱۰۰				
	بررسی میدانی تونل‌های راه‌های شریانی	طول تونل‌های راه‌های شریانی نیازمند تعمیر و ترمیم	۰	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
		نصب سیستم‌های ایمنی در کل تونل‌های شبکه راه‌های شریانی	۱۰۰				
کنترل و نظارت دقیق در طول شبکه راه‌ها	شناسایی و رفع نقاط حادثه‌خیز	درصد اصلاح	۱۰۰	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	- اورژانس - هلال احمر - پلیس راه	۱۴۰۳	۱۴۰۷

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش حمل‌ونقل و انبارداری

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵
۳	نرخ بهره‌برداری از ظرفیت فرودگاه‌ها و فضای کشور	ماده ۵۷ بند ت	فضا ۵۰٪	۵۵	۶۰	۶۵	۷۰	۷۵
		ماده ۵۸ بند پ	فرودگاه‌ها ۵۵٪	۶۰	۶۵	۷۰	۷۵	۸۰

در راستای فعال‌سازی ظرفیت‌های خالی صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور و تحقق اهداف تعیین شده برای شاخص «بهره‌وری فرودگاه‌ها و فضای کشور» برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
افزایش میزان رقابت پذیری از طریق ارتقای ایمنی و کیفیت خدمات حمل و نقل هوایی	بازطراحی مسیرهای هوایی	میزان کاهش زمان پرواز در مسیر اصلاحی	---	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	سازمان هواپیمایی کشوری	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	توسعه سامانه‌های ارتباطی، ناوبری، نظارتی و مدیریت ترافیک هوایی منطبق با استانداردهای بین‌المللی	میانگین تعداد پروازهای عبوری روزانه	۱۰۰۰	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	سازمان هواپیمایی کشوری	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	بهسازی شبکه فرودگاهی	تعداد اعزام و پذیرش مسافر هوایی	۴۰ میلیون نفر	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	سازمان هواپیمایی کشوری	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	افزایش ناوگان هوایی (ماده ۵۷ بند ت)	تعداد صندلی	۸۵ هزار صندلی	وزارت راه و شهرسازی (شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران)	سازمان هواپیمایی کشوری	۱۴۰۳	۱۴۰۷
چابک‌سازی	واگذاری مدیریت بهره‌برداری فرودگاه‌های کشور به بخش خصوصی و عمومی و مشارکت‌های داخلی و خارجی (ماده ۵۷ بند ت)	تعداد واگذاری	---	وزارت راه و شهرسازی	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵
۴	ارزش افزوده اقتصاد دریامحور	ماده ۵۶	---	۱۶٪ رشد	۱۶٪ رشد	۱۶٪ رشد	۱۶٪ رشد	۱۶٪ رشد
۵	نرخ بهره‌برداری از ظرفیت بنادر	---	۵۴٪	۵۴٪	۵۴٪	۵۵٪	۵۶٪	۵۷٪

در راستای تحقق اهداف تعیین شده برای شاخص «نرخ بهره‌برداری از ظرفیت بنادر» برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
افزایش حجم عملیات تخلیه و بارگیری	افزایش میزان جذب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در بنادر	هزار میلیارد ریال	۱۳۰	وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	توسعه بازار	درصد	۱۰	وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	هوشمندسازی بنادر	درصد	۱۰۰	وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	ارتقاء توان عملیاتی بنادر	درصد	۵	وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
رشد سهم ارزش افزوده اقتصاد دریامحور از تولید ناخالص داخلی کشور	برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور مصوب مورخ ۱۴۰۳/۲/۱۲ هیأت وزیران (مشمول بر ۴۴ ماده)	درصد پیشرفت	۱۰۰	وزارت راه و شهرسازی	مطابق با مصوبه هیأت وزیران	۱۴۰۳	۱۴۰۷

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۳۰٪	۳۳٪	۳۵٪	۳۸٪	۴۰٪
۶	میزان گذر (ترانزیت) زمینی سالانه کالا از ایران	ماده ۵۶	۱۰	۱۶	۲۲	۲۸	۳۴	۴۰*

* میلیون تن

در راستای تحقق اهداف تعیین شده برای شاخص «میزان گذر (ترانزیت) زمینی سالانه کالا از ایران» برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده‌است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
تأمین زیرساخت	احداث زیرساخت‌های راه‌آهنی گذری (ترانزیتی) شامل خطوط اصلی، دوخطه‌سازی، برقی‌سازی و خطوط فرعی راه‌آهنی (ماده ۵۶)	کیلومتر	۳۲۰۰	وزارت راه و شهرداری	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	توسعه دالان‌های گذری (کریدورهای ترانزیتی) (ماده ۵۷)	کیلومتر	*---	وزارت راه و شهرداری	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	تعداد تفاهم‌نامه	---	---				
تسهیل و افزایش ظرفیت عملیات ترانزیت در مرزها	شبانه‌روزی کردن فعالیت گمرکات در مرزهای زمینی و بنادر بزرگ و پر تردد کشور	درصد پیاده‌سازی	۱۰۰	وزارت امور اقتصادی و دارایی	وزارت راه و شهرداری	۱۴۰۳	۱۴۰۴

* اهداف برنامه‌های فاقد هدف برای نماگر پیشرفت، پس از بررسی‌های فنی مربوطه متعاقباً اعلام خواهد شد.

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۳۰٪	۳۳٪	۳۵٪	۳۷٪	۴۰٪
۷	سهم حمل و نقل راه‌آهنی از جابه‌جایی کل بار زمینی داخلی	ماده ۵۶	۷٪	۹٪	۱۲٪	۱۶٪	۲۲٪	۳۰٪

در راستای تحقق اهداف تعیین‌شده برای شاخص «سهم حمل و نقل راه‌آهنی از جابه‌جایی کل بار زمینی داخلی» برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده‌است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
فعال‌سازی ظرفیت راکد فراهم‌سازی امکان مشارکت بخش خصوصی	بازسازی کشنده‌های متوقف دارای صرفه اقتصادی	تعداد دستگاه	۸۰	وزارت راه و شهرسازی (شرکت راه آهن)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۵
	خرید کشنده‌های ریلی تولید داخل و وارداتی	تعداد دستگاه	۱۵۰	- وزارت صمت - بخش خصوصی	وزارت راه و شهرسازی (شرکت راه آهن)	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	اعطای مجوز تشکیل و سیر قطار کامل باری به بخش خصوصی، غیر دولتی و تعاونی	تعداد برنامه سیر قطارهای باری	۲۰۰	وزارت راه و شهرسازی (شرکت راه آهن)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش حمل‌ونقل و انبارداری

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۶۰٪	۴۰٪	۵۰٪	۲۰٪	۸۰٪
۸	سهم راه آهنی بنادر کشور	ماده ۵۶	بارگیری ۶/۱٪ تخلیه ۶/۷٪	۶۵٪	۱۰٪	۱۵٪	۲۰٪	۲۵٪

در راستای تحقق اهداف تعیین شده برای شاخص «سهم راه آهنی بنادر کشور» برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
تکمیل پروژه‌های اتصال بنادر به شبکه ریلی	تکمیل خطوط ریلی رشت (پیربازار) - انزلی، چابهار - زاهدان، شیراز - بوشهر، بندر لنگه	درصد بنادر متصل به شبکه ریلی	۱۰۰٪	شرکت راه آهن ج.ا.ا و سازمان بنادر و دریانوردی	سازمان برنامه و بودجه کشور شرکت ساخت و توسعه زیربنای کشور	۱۴۰۳	۱۴۰۷
تکمیل پروژه‌های ریلی داخلی بنادر	پروژه رو-رو بندر امیرآباد و احداث شبکه ریلی داخلی بندر چابهار و توسعه خطوط داخلی بندر شهید رجایی	سهم ریلی جابجایی کالا از بنادر	۱۰۰٪	شرکت راه آهن ج.ا.ا و سازمان بنادر و دریانوردی	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
بهبود بهره‌وری (عملکردی) و ظرفیت حمل ریلی کالا از بنادر	تشکیل قطار کامل - راه‌اندازی قطار برنامه‌ای - رفع کمبود ناوگان ریلی تخصصی - ارتقاء سرعت بازرگانی قطارها - راه‌اندازی سیستم رزرو و مدیریت ناوگان	سهم ریلی جابجایی کالا از بنادر	افزایش از حدود ۶۵٪ به ۲۵٪	شرکت راه آهن ج.ا.ا و سازمان بنادر و دریانوردی	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
تقویت هماهنگی نهادی و تنظیم‌گری بین بخش‌های بندری و ریلی	تشکیل کمیته مشترک بندر-ریل در سطح ملی - تنظیم تفاهم نامه همکاری بین دستگاه‌های ذی‌ربط - پایش مستمر عملکرد بنادر از منظر ریلی	تنظیم و اجرایی‌سازی تفاهم‌نامه مشترک افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در بنادر کشور	۱۰۰٪	شرکت راه آهن ج.ا.ا و سازمان بنادر و دریانوردی و معاونت حمل و نقل	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش حمل‌ونقل و انبارداری

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۳۰٪	۳۵٪	۴۰٪	۴۵٪	۵۰٪
۹	سرعت سفر و سیر بازرگانی راه‌آهنی	ماده ۵۶	۳۵*	۳۸ (۱۰**)	۴۴ (۲۵)	۴۹ (۴۰)	۵۴ (۵۵)	۶۰ (۷۰)

*کیلومتر بر ساعت (ترکیب باری و مسافری - با احتساب توقف‌ها) **درصد افزایش

در راستای تحقق اهداف تعیین‌شده برای شاخص «سرعت سفر و سیر بازرگانی راه‌آهنی» برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده‌است:

راهبرد	برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
مدیریت ترافیک ریلی	بلاک‌بندی میانی در مسیرهای پر ترافیک	کیلومتر	۱۴۱۲	وزارت راه و شهرسازی (شرکت راه‌آهن)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	تجهیز ایستگاه‌ها به سیستم علائم الکتریکی و بازسازی و بهسازی	ایستگاه	۵۹	وزارت راه و شهرسازی (شرکت راه‌آهن)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	تجهیز شبکه به سیستم ATC	ایستگاه	۷۰	وزارت راه و شهرسازی (شرکت راه‌آهن)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
تعمیر و نگهداری	بهبود فرآیند نت و کاهش خرابی تجهیزات	درصد کاهش خرابی	۲۰	وزارت راه و شهرسازی (شرکت راه‌آهن)	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷

برنامه‌های ارتقای بهره‌وری بخش ساختمان



برنامه ارتقای بهره‌وری بخش ساختمان

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۱	۲	۳	۴	۵
۱	میزان مصرف انرژی در بخش ساختمان	ماده ۴۶	۱۷۰۰*	۱۶۲۶	۱۵۵۱	۱۴۷۷	۱۴۰۲	۱۳۲۸
۲	سهم انرژی تجدیدپذیر در مصرف بخش ساختمان	ماده ۴۲	---	---	---	---	---	---

* هزار بشکه در روز معادل نفت خام

در راستای کاهش میزان مصرف به ازای هر متر مربع ساختمان و تحقق اهداف تعیین شده برای شاخص «میزان مصرف انرژی در بخش ساختمان» و ارتقای «سهم انرژی تجدیدپذیر در مصرف بخش ساختمان» برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
ارتقای فرایند ساخت مسکن با هدف افزایش بهره‌وری انرژی	درجه‌بندی ساختمان‌ها و مستحقات جدید/احداث در دو بخش کیفیت ساخت و بهره‌وری انرژی (فصل ۱۱، ماده ۵۵، بند ب)	درصد پوشش	۱۰۰	وزارت راه و شهرسازی	نظام مهندسی ساختمان	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	بازنگری شناسنامه فنی - ملکی کلیه ساختمان‌های جدید/احداث، ایجاد و راهبری سامانه صدور الکترونیکی آن (فصل ۱۱، ماده ۵۵، بند ب)	درصد پوشش	۱۰۰	وزارت راه و شهرسازی	نظام مهندسی ساختمان	۱۴۰۴	۱۴۰۷
استانداردسازی و پایش میزان مصرف انرژی	الزام پیاده‌سازی سیستم‌های مدیریت مصرف انرژی (EMS) و تجهیزات هوشمندسازی ساختمان جهت اعطای مجوز پایان کار ساختمان‌های پر مصرف	درصد پوشش	۱۰۰	وزارت راه و شهرسازی	وزارت نیرو - معاونت علمی، فناوری و دانش‌بنیان	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	الزام «برچسب انرژی ساختمان‌های مسکونی (استاندارد ۱۴۲۵۳)» در معاملات و اجاره‌نامه‌ها برای ساختمان‌های بالای ۱۰ سال	درصد پوشش معاملات	۱۰۰	وزارت راه و شهرسازی	سازمان ملی استاندارد ایران	۱۴۰۴	۱۴۰۷
	الزام «برچسب انرژی ساختمان‌های غیر مسکونی (استاندارد ۱۴۲۵۴)» به ادارات و مراکز آموزشی	درصد پیاده‌سازی	۱۰۰	وزارت راه و شهرسازی	سازمان ملی استاندارد ایران	۱۴۰۴	۱۴۰۷
ترویج استفاده از انرژی تجدیدپذیر	تدوین و تصویب مشوق‌ها و حمایت‌های لازم برای تولید برق مصرفی از منابع تجدیدپذیر در مبدأ جهت تسهیل احداث شهرک‌ها، ساختمان‌ها و خانه‌های سبز در کشور با رویکرد استفاده حداکثری از ظرفیت شرکت‌های دانش بنیان	تعداد قراردادهای محقق شده در هر سال	۵	وزارت راه و شهرسازی	وزارت نیرو - معاونت علمی، فناوری و دانش‌بنیان ریاست جمهور	۱۴۰۳	۱۴۰۷
		میزان برق تجدیدپذیر تولید شده	---				

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش ساختمان

ردیف	شاخص اختصاصی بهره‌وری بخش	حکم مرتبط در برنامه هفتم	مقدار موجود (۱۴۰۲)	مقدار هدف				
				۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵
۳	درصد پروژه‌های ساختمانی با فناوری‌های نوین ساخت‌وساز (تولید صنعتی ساختمان)	ماده ۴۹	---	---	---	---	---	۱۵٪
۴	میانگین زمان تکمیل پروژه نسبت به برنامه زمان‌بندی (SPI)	---	*۰/۷۵	۰/۷۸	۰/۸۵	۰/۸۷	۰/۹۲	۰/۹۷
۵	میانگین بهای تمام‌شده هر متر مربع ساختمان	---	---	---	---	---	---	---
۶	میانگین عمر مفید ساختمان	---	** ۳۰	۳۰/۵	۳۱	۳۱/۵	۳۲	۳۳

* برآورد ** سال (برآورد)

در راستای تحقق اهداف تعیین شده برای شاخص «درصد پروژه‌های ساختمانی با فناوری‌های نوین ساخت‌وساز» و دستیابی به نتایج حاصل از آن اعم از افزایش سرعت ساخت‌وساز، کاهش قیمت تمام‌شده و افزایش طول عمر مفید ساختمان، برنامه‌های زیر طرح‌ریزی شده‌است:

راهبرد	عنوان برنامه	نماگر پیشرفت	هدف نماگر	مسئول	همکار	شروع	پایان
انتقال فناوری و توانمندسازی شرکت‌های داخلی	انتقال فناوری‌های به‌روز در حوزه صنعتی سازی و احداث سریع انواع ساختمان و تولید مصالح مربوطه در داخل کشور با رویکرد استفاده حداکثری از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان	تعداد قرارداد عملیاتی شده	---	وزارت راه و شهرسازی	معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	انتقال سرریز دانشی و الگوبرداری از پروژه‌های موفق	موافقت‌نامه	---	وزارت راه و شهرسازی	فراجا	۱۴۰۳	۱۴۰۴
تولید صنعتی ساختمان	عملیاتی‌سازی برنامه‌های تأمین مسکن با استفاده از فناوری‌های نوین، صنعتی‌سازی (پیش ساخته و مجموعه‌ای (مدولار)) و هوشمندسازی سازگار با اقلیم و بافت کشور با اولویت احداث شهرک‌های مسکونی، انبوه‌سازی و توسعه شهرهای جدید (فصل ۱۱، ماده ۵۵، بند الف)	درصد پروژه‌ها	۱۵٪	وزارت راه و شهرسازی	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	تدوین و تصویب مشوق‌های مالیاتی، عوارضی و تسهیلاتی برای سازندگان خصوصی با فرآیند ساخت صنعتی	سند	۱	وزارت راه و شهرسازی	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷
توسعه زیرساخت و تکمیل زنجیره تامین داخلی	تحقق و پژوهش در زمینه مصالح و قطعات پیش‌ساخته	تعداد پروژه	---	وزارت راه و شهرسازی	مناطق ویژه اقتصادی	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	تدوین استانداردهای ملی برای قطعات و اتصالات پیش‌ساخته	تعداد	---	سازمان ملی استاندارد	نظام مهندسی ساختمان	۱۴۰۳	۱۴۰۷
	ایجاد مراکز لجستیک تخصصی برای حمل و نقل قطعات پیش‌ساخته	تعداد	---	وزارت راه و شهرسازی	---	۱۴۰۳	۱۴۰۷

برنامه ارتقای بهره‌وری بخش ساختمان

پایان	شروع	همکار	مسئول	هدف نماگر	نماگر پیشرفت	عنوان برنامه	راهنبرد
۱۴۰۷	۱۴۰۳	---	سازمان نظام مهندسی ساختمان	---	نفر ساعت آموزش	بازآموزی و آموزش گسترده پیمانکاران و مهندسان	بازآموزی و مهارت‌آموزی



۷- تأمین مالی

برای تأمین اعتبار برنامه‌های ارتقای بهره‌وری، می‌بایست از همه ظرفیت‌های تأمین مالی داخلی و خارجی از جمله: مشارکت عمومی خصوصی، اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای دولت (بودجه سنوایی)، بازار سرمایه، نظام بانکی، سرمایه‌گذاری و تأمین مالی خارجی با رعایت اصل (۸۰) قانون اساسی، صندوق توسعه ملی، بیمه، مولدسازی و فروش اموال و دارایی‌ها، سرمایه‌گذاری شرکت‌های دولتی، سرمایه‌گذاری نهادهای عمومی غیردولتی نظیر شهرداری‌ها و بنیادها و ... استفاده گردد. مسئولیت برآورد منابع مالی مورد نیاز، تعیین روش تأمین مالی و اجرای برنامه بر عهده دستگاه اجرایی مسئول است.

برای برنامه‌هایی که محل تأمین مالی آن، بودجه سنوایی دولت تعیین می‌شود، دستگاه‌های اجرائی مسئول برنامه عملیاتی، موظفند در زمان پیش بینی بودجه سالانه، به منظور تحقق مفاد احکام و اهداف کمی برنامه، برنامه عملیاتی ابلاغی را در قالب بودجه پیشنهادی سالانه به سازمان برنامه و بودجه کشور تقدیم کند و سازمان برنامه و بودجه کشور نیز در جداول تفصیلی بودجه موضوع بند (ب) قانون اصلاح مواد (۱۸۰) و (۱۸۲) قانون آیین نامه داخلی مجلس شورای اسلامی منظور می‌نماید. در صورتی که دستگاه‌های اجرایی برای اقدامات توسعه‌ای این برنامه‌ها که ماهیتاً خدمات عمومی یا باشگاهی را دنبال می‌کنند و نیازمند منابع برای ارتقای بهره‌وری باشند می‌توانند از طریق اعتبارات کمک‌های فنی - اعتباری ذیل آن دستگاه اقدام نمایند.

همچنین به منظور جلب مشارکت حداکثری بخش خصوصی و شرکت‌های دانش‌بنیان در انجام پروژه‌های ارتقای بهره‌وری، حسب مورد ظرفیت‌های قانونی زیر می‌بایست مورد بهره‌برداری قرار گیرد:

- آئین‌نامه اجرایی مشارکت عمومی خصوصی (تصویب‌نامه شماره ۱۲۵۷۷۷/ت/۶۳۹۰۵ هـ به تاریخ ۱۴۰۴/۰۸/۰۴)؛
 - آئین‌نامه کارور گاز طبیعی (شماره سند ۵۳۳۹۱/ت/۶۳۹۸۶ هـ ابلاغی هیات وزیران به تاریخ ۱۴۰۴/۴/۷)؛
 - آئین‌نامه نحوه فعالیت شرکت‌های کارور برق و نصب شمارشگرهای هوشمند (شماره سند ۱۹۴۵۰۰/ت/۶۳۵۹۲ هـ ابلاغی هیات وزیران به تاریخ ۱۴۰۳/۱۲/۱۴)؛
 - دستورالعمل تدوین، تصویب، اجرا و نظارت بر طرح‌های پیشران (۱۷۸۰۹۱/ت/۶۳۴۳۸ هـ ابلاغی هیات وزیران به تاریخ ۱۴۰۳/۱۱/۱۷)؛
 - آئین‌نامه تأمین منابع مالی برای توسعه اقتصاد رقومی و دانش‌بنیان (موضوع فصل ۱۳ برنامه پنجساله هفتم پیشرفت)؛
 - آئین‌نامه ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور (۶۷۵۷۳/ت/۵۲۰۹۹ هـ مورخ ۱۳۹۴/۰۵/۲۷)؛
 - آئین‌نامه حمایت از شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان و تجاری‌سازی نوآوری و اختراعات (۱۴۱۶۰۲/ت/۴۶۵۱۳ هـ مورخ ۱۳۹۱/۰۸/۲۱)؛
- و ...

۸- نظارت و ارزیابی

گزارشات تفصیلی پیشرفت هر یک از برنامه‌ها مشتمل بر میزان پیشرفت برنامه، نحوه اثرگذاری برنامه بر بهبود شاخص بهره‌وری مربوطه و تحلیل فرصت‌ها و مخاطرات تحقق اهداف به صورت دوره‌ای، از سوی دستگاه‌های اجرائی مسئول برنامه به سازمان ملی بهره‌وری ایران ارائه خواهد شد. سازمان ملی بهره‌وری ایران، پس از بررسی مستندات ارائه شده و در صورت نیاز مشاهدات میدانی، گزارش سالانه از روند پیشرفت برنامه‌ها و بهبود شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری را تهیه و در اختیار کارگروه نظام ملی بهره‌وری قرار می‌دهد.

سازمان برنامه و بودجه کشور بر اساس گزارشات تلفیقی سازمان ملی بهره‌وری و در عمل به تکلیف تبصره ماده (۲) قانون برنامه هفتم به صورت سالانه نسبت به پایش و گزارشگری بهره‌وری کل عوامل تولید و تحقق برنامه‌ها اقدام و به مراجع قانونی ذیربط ارائه می‌نماید.

برنامه عملیاتی تنظیم‌شده، در چارچوب پایش مستمر و ارزیابی دوره‌ای، از قابلیت انعطاف و بازنگری برخوردار است و در صورت بروز تغییرات اساسی در شرایط کلان، ظهور فناوری‌های نو، یا شناسایی کاستی‌ها در حین اجرا، راهبردها و برنامه‌های عملیاتی مرتبط، با پیشنهاد دستگاه‌های اجرایی مسئول و تایید کارگروه نظام ملی بهره‌وری، قابل بازنگری و به‌روزرسانی خواهند بود.



الزمان ملے بهره وری ایران

NATIONAL PRODUCTIVITY ORGANIZATION OF I.R. IRAN



npo.gov.ir

تلفن: ۰۲۱-۴۲۳۹۱۰۰۰

تلفن دبیرخانه: ۰۲۱-۴۲۳۹۱۱۲۹

ایمیل: info@npo.gov.ir

کدپستی: ۱۵۸۷۸۵۳۷۱۳

آدرس: تهران، خیابان شهید بهشتی،
خیابان میرعماد، کوچه شانزدهم، پلاک ۱۶

