

خلاصه استراتژی حمل و نقل آمریکا

(۲۰۱۸-۲۰۱۴)

الف) راهبردها و چالش‌ها

این گزارش ترجمه خلاصه شده Transportation for new Generation است که توسط دفتر سیاستگذاری حمل و نقل وزارت راه و ترابری ایالات متحده برای دوره سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸ منتشر شده است.

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰
شماره مسلسل: ۱۵۵۵۰
آبان‌ماه ۱۳۹۶

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۲	مقدمه
۲	اهداف راهبردی
۳	امنیت
۳	هدف راهبردی
۳	چالش‌ها و راهبردها
۳	استراتژی‌های کاهش تلفات و جراحات جاده‌ای
۵	استراتژی‌های کاهش تلفات و جراحات هوایی
۶	استراتژی‌های کاهش تلفات و جراحات راه‌آهن
۶	عوامل ریسک خارجی
۷	وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب
۷	هدف راهبردی
۷	چالش‌ها و راهبردها
۷	راهبردهای بهبود وضعیت زیرساخت بزرگراه از طریق سرمایه‌گذاری‌های راهبردی
۸	راهبردهای بهبود وضعیت باند فرودگاه‌ها
۸	راهبردهای بهبود وضعیت شبکه‌های حمل‌ونقل
۹	عوامل ریسک خارجی
۱۰	رقابت‌پذیری اقتصادی
۱۰	هدف راهبردی
۱۰	چالش‌ها و راهبردها
۱۱	راهبردهای بهبود مشارکت سیستم حمل‌ونقل در رشد اقتصادی کشور
۱۶	راهبردهای ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل هوایی رقابتی با قابلیت پاسخگویی به نیازهای مصرف‌کننده
۱۶	راهبردهای پیشبرد منافع اقتصادی حمل‌ونقل ایالات متحده، در بازارهای هدفمند در سراسر جهان
۱۷	راهبردهای بهبود فرآیندهای تحقیق، اشتراک دانش و انتقال تکنولوژی کسب‌وکار
۱۷	راهبردهای ساخت نیروی کار پویای حمل‌ونقل ملی
۱۸	عوامل ریسک خارجی
۱۹	کیفیت زندگی در جوامع
۱۹	هدف راهبردی
۱۹	چالش‌ها و راهبردها
۲۰	راهبردهای افزایش دسترسی به گزینه‌های مناسب و مقرون به صرفه حمل‌ونقل
۲۱	راهبردهای هماهنگی بهتر خدمات حمل‌ونقل انسان

- ۲۱..... راهبردهای افزایش دسترسی معلولین
- ۲۲..... عوامل ریسک خارجی
- ۲۳..... پایداری زیست‌محیطی
- ۲۳..... هدف راهبردی
- ۲۳..... چالش‌ها و راهبردها
- ۲۳..... راهبردهای کاهش انتشار کربن، بهبود بهره‌وری انرژی و کاهش وابستگی به نفت
- ۲۴..... راهبردهای کاهش آلودگی‌های هوا، آب و آلودگی صوتی وابسته به حمل‌ونقل و آثار مخرب آن بر اکوسیستم
- ۲۵..... راهبردهای افزایش استفاده از شیوه‌های پایدار زیست‌محیطی در بخش حمل‌ونقل
- ۲۶..... عوامل ریسک خارجی
- ۲۷..... تعالی سازمانی
- ۲۷..... هدف راهبردی
- ۲۷..... چالش‌ها و راهبردها
- ۲۷..... راهبردهایی برای راه‌حل‌های توانمندسازی سرمایه انسانی
- ۲۸..... راهبردهای تهیه فناوری اطلاعات نوآورانه
- ۲۸..... راهبردهای بهبود عملکرد مالی
- ۲۹..... امنیت، آمادگی و دیگر اهداف معین
- ۲۹..... چالش‌ها و راهبردها
- ۲۹..... راهبردهای آمادگی اضطراری
- ۳۱..... راهبردهای امنیت ملی
- ۳۱..... راهبردهای افزایش فرصت‌های کسب‌وکارهای کوچک و نامساعد در بخش حمل‌ونقل
- ۳۲..... منابع و مآخذ



خلاصه استراتژی حمل و نقل آمریکا

(۲۰۱۸-۲۰۱۴)

الف) راهبردها و چالش‌ها

چکیده

در جهان امروز، بخش حمل و نقل از جمله بخش‌های زیربنایی هر جامعه است که علاوه بر تحت تأثیر قرار دادن فرآیند توسعه اقتصادی، خود نیز در جریان توسعه دچار تغییر و تحول می‌شود. حمل و نقل، با ایفای نقش رابط در بازار مصرف، به‌مثابه پایه‌های پلی است که بخش‌های مختلف جوامع با عبور از روی آن، به سمت توسعه پایدار حرکت می‌کنند.

بخش حمل و نقل اساساً اهمیت حیاتی و قاطع در امر توسعه کشورها دارد. در واقع بدون امکان دسترسی به منابع و بازارها، رشد اقتصادی متوقف می‌شود و عدم دستیابی به تسهیلات حمل و نقل، کیفیت و سطح رفاه اقتصادی را متزلزل می‌سازد.

مطالعات انجام شده در سطح کلان اقتصادی برخی از کشورها نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در حمل و نقل باعث افزایش رشد اقتصادی این کشورها شده و با افزودن بر بازدهی اجتماعی در سرمایه‌گذاری‌های خصوصی، موجبات سرمایه‌گذاری را در زیرساخت‌های حمل و نقل فراهم آورده است. مخارج سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل به‌عنوان محرکی از طرف تقاضا به رشد اقتصادی منجر می‌شود و همچنین به تشکیل مناطق اقتصادی کمک می‌کند.

سرمایه‌گذاری زیربنایی برای کاهش هزینه‌های حمل و نقل از مناطق حاشیه‌ای و مرزی به مناطق مرکزی از اهمیت خاصی برخوردار است. کاهش هزینه‌ها نقش مهمی را در کاهش تفاوت‌های منطقه‌ای و بهبود رقابت‌پذیری مناطق از طریق تجارت و جابجایی عوامل تولید ایفا می‌کند. همچنین این امر کارایی تولید و توزیع فرآیندهایی که فرصت‌های صرفه‌های اقتصادی را ایجاد می‌کند، بهبود و به افزایش تخصص و تغییرات منطقی سیستم و کاهش هزینه‌ها منجر می‌شود (بابازاده، قدیمی، محسنی، ۱۳۸۷). دفتر سیاست حمل و نقل وزارت راه و ترابری ایالات متحده دفتر مسئول معرفی طرح‌های سیاستی کلی حمل و نقل سطحی به وزیر راه و ترابری و همچنین بررسی قوانین، مدارک و گزارش‌های پیشنهادی وزارت راه و ترابری به کنگره آمریکا است؛ لذا بررسی برنامه راهبردی پیشنهادی این دفتر به وزارت راه و ترابری ایالات متحده، در روشن نمودن راه پیش روی سیاست‌های حمل و نقل کشورمان اثر بسزایی خواهد داشت.

در گزارش حاضر استراتژی‌های حمل و نقل وزارت راه و ترابری ایالات متحده برای سال‌های مالی ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸، خلاصه و ترجمه شده است. بومی‌سازی و به‌کارگیری راهبردهای مذکور در شبکه

حمل و نقل کشورمان می‌تواند نقش مؤثری در توسعه ارتباطات، پیشرفت اقتصاد کشور و حفاظت از محیط زیست ایفا کند. این برنامه استراتژیک از طریق اهداف راهبردی، وزارت راه و شهرسازی را قادر می‌سازد تا حمل و نقل ایمن، کارآمد، راحت و پایدار را برای مردم تأمین کند.

ذکر این نکته ضروری است که با توجه به حجم بالای مطالب سعی شده است مضامین و محورها حول دو مقوله طبقه‌بندی شود. در همین راستا این گزارش شامل راهبردها و چالش‌ها می‌شود و سعی خواهد شد در گزارش جداگانه‌ای مقوله شاخص‌های عملکرد و نهادها ارائه شود.

مقدمه

صنایع و مصرف‌کنندگان در اطراف و داخل مرزهای کشور آمریکا به‌طور فزاینده‌ای به جریان به‌موقع و قابل اعتماد کالاها و خدمات وابسته هستند. رشد جمعیت در شهرها و کلان‌شهرها فشار زیادی را به سیستم‌های حمل و نقل کنونی وارد می‌کند و تقاضا را برای گزینه‌های بیشتر حمل و نقل ایجاد می‌کند. همان‌طور که مردم تقاضای خود را برای جوامع پر جنب و جوش و پرتحرک افزایش می‌دهند، فراهم کردن کیفیت زندگی در جوامع به‌وسیله گزینه‌های حمل و نقل امن، قابل اعتماد و مقرون به صرفه برای همه مردم، برای تضمین حیات و رشد اقتصادی امری ضروری است.

اهداف راهبردی

اهداف راهبردی عبارت هستند از:

- **امنیت:** بهبود سلامت و امنیت عمومی با کاهش تلفات و جراحات مربوط به حمل و نقل برای همه کاربران؛ کار در جهت عدم وقوع تلفات فاجعه‌بار در انواع سفرها؛
- **وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب:**^۱ حصول اطمینان از اینکه ایالات متحده به‌طور قابل توجهی زیرساخت‌های حیاتی حمل و نقل را در وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب حفظ می‌کند.
- **رقابت‌پذیری اقتصادی:**^۲ ارتقای سیاست‌ها و سرمایه‌گذاری‌های حمل و نقل که نردبان فرصت‌ها را ایجاد می‌کند، از جوامع مقتدر پشتیبانی می‌کند و منافع اقتصادی پایدار و عادلانه را برای ملت و شهروندان به ارمغان می‌آورد؛
- **کیفیت زندگی در جوامع:**^۳ بهبود کیفیت زندگی در جوامع از طریق یکپارچه کردن سیاست‌ها، برنامه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های حمل و نقل به‌همراه سیاست‌های ساخت مسکن و توسعه اقتصادی برای

1. State of Good Repair
 2. Economic Competitiveness
 3. Quality of life in Communities



افزایش گزینه‌های حمل‌ونقل و دسترسی به خدمات حمل‌ونقل برای همه؛

- **پایداری زیست‌محیطی:**^۱ پیشبرد سیاست‌ها و سرمایه‌گذاری‌های زیست‌محیطی پایدار، که باعث کاهش انتشار کربن و سایر آلودگی‌های مضر از منبع وسایل حمل‌ونقل، کاهش وابستگی کشور به نفت خارجی، بهبود کیفیت هوا و ارتقای سلامت عمومی می‌شود.

امنیت

هدف راهبردی

بهبود سلامت و امنیت عمومی به‌وسیله کاهش تلفات و جراحات مربوط به حمل‌ونقل.

چالش‌ها و راهبردها

استراتژی‌های کاهش تلفات و جراحات جاده‌ای

برای ادامه روند کاهش تلفات و جراحات وسایل نقلیه موتوری؛ وزارت راه و ترابری اقدامات زیر را انجام خواهد داد:

- تقویت همکاری با ادارات دولتی و سازمان‌های فدرال، ایالت‌ها، مناطق و دولت‌های ولایتی برای رسیدگی به مشکلات مربوط به رانندگی پس از مصرف الکل و در ادامه، یافتن پتانسیل استفاده گسترده از فناوری‌های درون خودرویی برای جلوگیری از رانندگی پس از مصرف الکل؛
- بهبود زیرساخت‌های جاده‌ای از طریق اجرای گسترده پیشگیری‌های ایمنی، امنیتی بررسی شده، اقدامات روان‌سازی ترافیک مانند میدان‌ها و طراحی نوآورانه تقاطع‌ها؛
- ارتقا در شبکه داده‌های محلی و دولتی و ظرفیت تحلیلی، برای پیشبرد تصمیمات سرمایه‌گذاری عملکردمحور و تخصیص بودجه؛
- تکمیل و به‌روزرسانی داده‌های «اداره ملی امنیت تردد بزرگراه‌ها» که کیفیت جمع‌آوری داده‌های تصادفات را بهبود می‌بخشد و شبکه‌های فناوری اطلاعات را با حمایت از پایگاه داده‌های تصادف اداره ملی امنیت تردد بزرگراه‌ها ارتقا می‌بخشد و از این طریق اطمینان حاصل می‌کند که تصمیمات برنامه‌های نظارتی و ایمنی همچنان براساس داده‌های صحیح و دقیق گرفته می‌شوند؛
- اجرای طرح وزارت راه و ترابری برای پایان دادن به رانندگی‌های پرخطر، با تشویق همه ایالت‌ها به تصویب و اجرای قوانین در مورد حواس‌پرتی هنگام رانندگی، تشویق صنعت خودرو و تولیدکنندگان دستگاه‌های الکترونیکی دستی به رعایت دستورالعمل‌های مربوط به فناوری‌های خودرو و وسایل نقلیه

که باعث کاهش پتانسیل حواس‌پرتی می‌شوند و آموزش رانندگان تازه‌کار در مورد ریسک‌های حواس‌پرتی راننده و پیامدهای آن؛

- تشویق به راه‌اندازی و گسترش فناوری‌های پیشرفته و مؤثر کنترل خودکار وسایل نقلیه، برای افزایش ایمنی، از جمله فناوری‌های جلوگیری از تصادفات مانند سیستم‌های پیشرفته ترمز، سیستم‌های هشداردهنده مربوط به خروج از خط و نقاط کور و سیستم‌های جلوگیری از برخورد با عابر پیاده؛
 - ادامه تحقیق و پیاده‌سازی تکنولوژی‌های بین «خودرو - خودرو» و «خودرو - زیرساخت» که وسایل نقلیه را قادر می‌سازد تا با یکدیگر ارتباط برقرار کنند و به‌طور بالقوه از تصادفات جلوگیری کنند و منافع زیست‌محیطی و تحرک‌های بیشتر را فراهم کنند؛
 - ادامه اعمال قوی قوانین ایمنی وسایل نقلیه برای اطمینان از اینکه وسایل نقلیه ناسازگار و سرپیچی‌کننده از قوانین، شناسایی و تصفیه شده‌اند؛
 - انجام تحقیقات و پروژه‌های آشکارسازی برای حفظ ایمنی متصدیان راه برای کاهش تلفات و جراحات در عملیات ریلگذاری نرده محافظ و عملیات خودروهای تبلیغات تجاری جاده‌ای؛
 - ایجاد فرماندهی و مدیریت ملی در ترویج و توسعه خدمات پزشکی اورژانس و سیستم‌های نسل بعدی ۹۱۱ برای افزایش بقای مجروحان تصادفات خودرویی با بهبود مراقبت‌های پس از تصادف؛ از جمله رده‌بندی بیماران در سطح مناسب مراقبت‌های پزشکی و کاهش زمان سپری شده پس از تصادف تا زمان رسیدن بیمار به مراقبت قطعی؛
 - همکاری با وزارت دادگستری ایالات متحده و همچنین سازمان‌های مجری قوانین ایالتی و ولایتی برای تشویق به اجرای یکپارچه قوانین و راهبردهای ایمنی عبور و مرور براساس تحلیل‌های جغرافیایی جرائم و اطلاعات ایمنی حمل‌ونقل.
- علاوه بر این، ما باید آگاهی از خطرات ایمنی موتورسیکلت را بالا ببریم و بهترین شیوه‌ها را برای بهبود ایمنی موتورسواری، شناسایی کنیم. برای رسیدن به این هدف، ما نیاز داریم تا عوامل مؤثر در تصادفات موتورسیکلت و راهبردهایی برای کاهش تکرار و شدت تصادفات را شناسایی کنیم. برای بهبود ایمنی موتورسیکلت، ما اقدامات زیر را انجام می‌دهیم:
- ایجاد تحول در مجموعه‌ای از استانداردهای ملی آموزش داوطلبانه برای برنامه‌های آموزش موتورسواران مبتدی، برای ترویج برنامه‌های جامع و استوارتر در سراسر کشور و همچنین ترویج بهترین شیوه‌ها در اجرای این برنامه‌ها برای دولت‌های ایالتی؛
 - ارزیابی مزایای اجرای قانون اصلاح شده ایمنی موتورسیکلت و افزایش تعداد موتورسواران دارای گواهینامه، چرا که در تصادفات آمار موتورسواران بدون گواهینامه بیش از حد گزارش شده‌اند؛
 - ترغیب مداوم موتورسواران از طریق اقدامات آموزشی و بعضاً مقرراتی، برای اینکه فقط از



کلاه‌های ایمنی مورد تأیید وزارت راه و ترابری، استفاده کنند؛

• همکاری با دولت‌های ایالتی برای اجرای برنامه‌های جدید کاهش میزان مضرات و عواقب مصرف الکل و مواد مخدر در میان موتورسواران و بررسی و کشف فناوری‌های جدید که می‌تواند کار با موتورسیکلت را ایمن‌تر گرداند؛

• به پایان رساندن مطالعات اداره فدرال بزرگراه‌ها در مورد علل تصادفات موتورسیکلت‌ها برای تعیین عوامل مؤثر در تصادفات موتورسیکلت‌ها، شناسایی و تعیین عوامل پیشگیری‌کننده مؤثر براساس ارزیابی و تجزیه و تحلیل داده‌های مورد مطالعه.

استراتژی‌های کاهش تلفات و جراحات هوایی

برای مواجهه با این چالش، ما اقدامات زیر را انجام خواهیم داد:

• استفاده از اهرم ارتباطات هواپیمایی، ناوبری و قابلیت نظارت، برای بهبود بهره‌وری مؤثر حمل‌ونقل هوایی همزمان با حفظ بالاترین سطح ایمنی.

• اصلاح و به‌روزرسانی معیارهای مربوط به احراز صلاحیت خلبان، آموزش‌ها، آزمون‌ها و استخدام آنها.

• همکاری با سازمان‌های بین‌المللی، مقامات هواپیمایی غیرنظامی، صنایع هواپیمایی غیرنظامی و سایر شرکای بین‌المللی، برای افزایش سطح امنیت بین‌المللی هواپیمایی غیرنظامی.

• بهبود کیفیت داده‌های ایمنی و تجزیه و تحلیل‌های بومی، صنعتی و بین‌المللی.

• حمایت داخلی و خارجی از اجرای تصمیم‌گیری مبتنی بر ریسک از طریق طراحی و اجرای تغییرات هدفمند مدل اداره سیستم مدیریت ایمنی^۱ اداره هواپیمایی فدرال^۲ برای تطابق با تغییر وظایف و مسئولیت‌های تصمیم‌گیرندگان.

• ادامه طرح‌های مهم همکاری با ذینفعان کلیدی حمل‌ونقل هوایی برای تشویق به اجرای برنامه‌های گزارش داوطلبانه ایمنی در یک محیط محافظت شده.^۳

• ادامه تلاش‌ها برای همکاری‌های عمومی حمل‌ونقل هوایی، مانند همکاری صنعت حمل‌ونقل هوایی با اداره حمل‌ونقل هوایی فدرال یا کمیته اجرایی مشترک هوانوردی^۴، برای توسعه راهبردهای ایمنی که باعث کاهش عوامل اصلی حوادث می‌شوند.

1. Safety Management System

2. Federal Aviation Administration

۳. این برنامه‌ها شامل برنامه قانون امنیت هوایی، تضمین کیفیت عملیات پرواز و ممیزی ایمنی خط پرواز می‌شود.

4. General Aviation Joint Steering Committee

استراتژی‌های کاهش تلفات و جراحات راه‌آهن

برای ارتقای بیشتر ایمنی راه‌آهن؛ ما اقدامات زیر را انجام می‌دهیم:

- ادامه همکاری با شرکت‌های راه‌آهن حمل بار و مسافر برای غلبه بر موانع فنی و قابل پیش‌بینی برای اجرای سامانه‌های کنترل دقیق قطار.
- نظارت بر طرح‌های جلوگیری از عوامل تمرکززدای کارکنان در هنگام انجام وظایف مهم ایمنی و همکاری با کمیته مشورتی امنیت راه‌آهن^۱ برای ایجاد توصیه‌نامه‌های مرتبط با تلاش وزارتخانه در راستای برخورد با انواع رانندگی پریشان.
- همکاری با مدیریت، کارگران و دیگر ذینفعان بخش راه‌آهن برای اجرای برنامه کاهش ریسک که شامل سیستم گزارش مخاطره محرمانه^۲، یک رهبری اداره کل راه‌آهن فدرال^۳ و طرح‌های در سطح صنعت راه‌آهن برای ایجاد فرهنگ قوی ایمنی می‌شود. این برنامه‌ها از داده‌های پیشگویانه، به‌منظور شناسایی ریسک‌های انفرادی و سیستمی ایمنی و توسعه روش‌ها، فرآیندها و فناوری‌های نوآورانه، برای اصلاح مشکلات و کاهش مخاطرات استفاده می‌کنند.

عوامل ریسک خارجی

در حالی که تاکنون اطلاعات بلندمدتی از ایمنی در اختیار قرار نگرفته،^۴ با این حال میزان تلفات در سال ۲۰۱۱، ۳۳۳۱ نفر گزارش شده است که در آن حواس‌پرتی راننده عامل مهمی به‌شمار می‌رود. شیوع روزافزون دستگاه‌های تلفن همراه و استفاده آمریکایی‌ها از آن در هنگام رانندگی یک علت احتمالی به‌شمار می‌رود. در یک بررسی که اخیراً در مورد رانندگان انجام شد، طبق گزارش ۳۵ درصد از رانندگان در هنگام رانندگی یک پیامک یا رایانامه را می‌خوانند و ۲۶ درصد از رانندگان اظهار داشتند که آنها در هنگام رانندگی پیامک هم ارسال کرده‌اند.

اما گونه‌های دیگری از فناوری‌های پیشرفته و جدید وجود دارد که می‌تواند تأثیرات مثبتی داشته باشد. گسترش هرچه بیشتر و توسعه تجاری فناوری‌های کمک‌راننده، مانند کنترل سازگار سرعت بهینه^۵، سامانه‌های هشدار انحراف از خط^۶ و همچنین سامانه‌های هشدار و جلوگیری از تصادف می‌توانند به کاهش خطاهای انسانی به‌عنوان یک علت تصادفات، کمک کند.

1. Railroad Safety Advisory Committee
2. Confidential Close Call
3. Federal Railroad Administration

۴. منظور زمان انتشار گزارش سال ۲۰۱۲ است.

5. Adaptive Cruise Control
6. Lane departure warning systems



وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب

هدف راهبردی

حصول اطمینان از اینکه ایالات متحده به طور قابل توجهی زیرساخت‌های حیاتی حمل‌ونقل را در وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب حفظ می‌کند.

چالش‌ها و راهبردها

گزارش‌های اخیر درباره وضعیت بزرگراه‌ها، پل‌ها، دارایی‌های ترانزیت، بنادر و راه‌های آبی و وسایل حمل‌ونقل ریلی مسافر نشان می‌دهد که بسیاری از آنها از وضعیت تعمیر و نگهداری خوب برخوردار نیستند و در نتیجه، آنها ایمنی، ظرفیت و کارایی شبکه حمل‌ونقل ایالات متحده را به خطر می‌اندازند. در حالی که ما از طریق قوانین و مقررات ایمنی خود، اندکی بر روی وضعیت تعمیر و نگهداری خوب تأثیرگذار هستیم، از طرق دیگر مانند بنادر و راه‌آهن‌ها، اهرم‌های کمتری برای تأثیر بر سطح سرمایه‌گذاری در وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب داریم، زیرا بخش بزرگی از این زیرساخت‌ها توسط بخش خصوصی نگهداری و اداره می‌شود.

راهبردهای بهبود وضعیت زیرساخت بزرگراه از طریق سرمایه‌گذاری‌های راهبردی

بزرگراه‌های کشورمان، شامل تعداد زیادی از پل‌ها و دیگر سازه‌ها به خصوص در شبکه ملی بزرگراه‌ها می‌شود. بهبود وضعیت ایمنی و عملیاتی این زیرساخت‌ها به منظور ایجاد یکپارچگی ساختاری، عملکردی و مقرون به صرفه شبکه حمل‌ونقل کشوری است.

برای ایجاد این دستاوردها و رساندن بزرگراه‌ها و پل‌ها به وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب، ما اقدامات زیر را انجام خواهیم داد:

- ایجاد و استفاده از یک مجموعه رسمی، معتبر و متعادل ملی از شاخص‌های عملکرد شبکه که بر شبکه ملی بزرگراه‌ها، شبکه بزرگراه‌های راهبردی^۱ و دیگر شاهراه‌های اصلی و راه‌های متصل‌کننده چندمنظوره^۲ متمرکز است؛
- پیشبرد یک برنامه کمک فدرال مبتنی بر عملکرد برای افزایش شفافیت و بهبود تصمیم‌گیری.
- توسعه و اجرای یک برنامه تحقیقاتی ملی برای شناسایی فرصت‌ها برای مدیریت و حفظ زیرساخت‌های حمل‌ونقل سطحی از طریق استفاده از مواد بهبودیافته و بادوام‌تر، روش‌های ساخت‌وساز، حفظ و مدیریت تکنیک‌ها و روش‌های دیگر؛
- بهبود اوضاع بحرانی شبکه بزرگراه‌ها با ایجاد فرآیندی جامع برای سنددار کردن وضعیت زیرساخت‌ها در شبکه ملی بزرگراه‌ها، شناسایی شکاف‌های بحرانی که شبکه را در معرض خطر قرار داده

1. Strategic Highway Network (STRAHNET)

۲. راه‌های متصل‌کننده نقاط مختلف که قابلیت حمل‌ونقل محموله‌های مختلف مانند مسافر، سوخت و... را داراست.

- است و منابع مستقیم برای اطمینان از ایمنی و همچنین طولانی کردن عمر مفید زیرساخت‌ها؛
- ایجاد و حفظ استانداردهای بازرسی دقیق برای پل‌ها و تونل‌ها برای اطمینان از اینکه نقایص ساختاری شناسایی شده‌اند و تا زمانی که شرایط عملیاتی ایمن برقرار شود، کارایی داشته باشند.
 - جمع‌آوری داده‌ها در حین بازرسی‌های منظم که براساس تصمیم‌گیری مبتنی بر عملکرد و سرمایه‌گذاری استراتژیک و راهبردی منابع انجام می‌شود.
 - پیاده‌سازی «برنامه عملکرد طولانی مدت پل»^۱ برای اطمینان از سنجش جامع پل‌های بزرگراه‌های کشور.

راهبردهای بهبود وضعیت باند فرودگاه‌ها

- ما با چالش‌های متعددی مواجهیم در نتیجه اداره هواپیمایی فدرال اقدامات لازم را برای اطمینان از اینکه شرایط باند در فرودگاه‌های ما در وضعیت تعمیر مناسب نگهداری می‌شود، انجام می‌دهد.
- تعمیر دوره‌ای از باندهای فرودگاه، به‌خصوص کشیدن روکش آسفالت باند، یک روش مقرون به صرفه برای به تأخیر انداختن نیاز به نوسازی اساسی باند است. ما طیف گسترده‌ای از توسعه زیرساخت‌های حیاتی را در بسیاری از فرودگاه‌های عضو طرح ملی شبکه فرودگاه‌های یکپارچه^۲ تأمین مالی کرده‌ایم.
- هدف ما این است که حداقل ۹۳ درصد از باندهای فرودگاه‌های کشور را در شرایط عالی، خوب یا نسبتاً خوب حفظ کنیم. این میزان مهم است، زیرا هدف آن محدود کردن تعداد باندهایی است که در یک زمان متحمل بازسازی مهم و اساسی می‌شوند. ما برای ادامه تعمیر و نگهداری باندهای فرودگاه‌ها، اقدامات زیر را انجام خواهیم داد:
- به‌روزرسانی اولویت‌های سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، از جمله قابلیت‌های باند فرودگاه برای حفظ و افزایش ظرفیت موجود فرودگاه در تمام انواع فرودگاه‌ها.
 - به‌روزرسانی استانداردها و برنامه‌های عملیاتی از طریق کمیته استانداردهای انسداد فرودگاه^۳ برای زیرساخت‌های باند و پروسه‌هایی مانند راه تاکسی‌های^۴ دورگرد.

راهبردهای بهبود وضعیت شبکه‌های حمل‌ونقل

- برای رساندن شبکه‌های حمل‌ونقل خود به وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب، ما اقدامات زیر را انجام خواهیم داد:
- ارائه یک تعریف برای وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب از طریق قانونگذاری که شامل استانداردهای عینی برای اندازه‌گیری وضعیت دارایی‌های حمل‌ونقل می‌شود، همچنین ایجاد یک

1. Long Term Bridge Performance Program

<https://www.fhwa.dot.gov/research/tfhrcc/programs/infrastructure/structures/ltbp/about.cfm>

2. National Plan of Integrated Airports System (NPIAS)

https://www.faa.gov/airports/planning_capacity/npias/

3. Airport Obstruction Standards Committee

۴. Taxiway: جاده هواپیمارو در فرودگاه که با باند فرق دارد.



چارچوب برای آژانس‌های حمل‌ونقل به‌منظور تعیین اهداف مجزا برای سیستم‌های خود.

- درخواست از دریافت‌کنندگان کمک‌های مالی ما، به‌خصوص از بزرگ‌ترین دستگاه‌ها، برای توسعه برنامه‌های مدیریت دارایی حمل‌ونقل، از جمله ایجاد فهرست اموال و دارایی‌ها به‌همراه ارزیابی شرایط و اولویت‌بندی سرمایه‌گذاری.

- هدایت صنعت حمل‌ونقل به سمت توسعه از طریق جلسات میزگرد و جلسات آموزشی برای تشویق به اشتراک‌گذاری دانش در مورد بهترین شیوه مدیریت دارایی‌های حمل‌ونقل.
- اجرای برنامه «تأمین مالی قواعد و فرمول‌های وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب»^۱ برای تأمین مالی پروژه‌های مهم و حیاتی به‌منظور حفظ شبکه‌های حمل‌ونقل و همچنین برای حمایت از پروژه‌هایی که به‌واسطه باقی برنامه‌های کمک‌های مالی ما نیز تأمین مالی شده‌اند.

عوامل ریسک خارجی

به‌طور کلی، سرمایه‌گذاری کمتر از حد لازم در دارایی‌های زیربنایی کشور توسط دولت فدرال و دولت ایالت‌ها طی دهه‌های گذشته وضعیتی را به‌وجود آورده است که بسیاری از بزرگراه‌ها، حمل‌ونقل و سایر امکانات ما در شرایط نسبتاً خوب و یا ضعیف به‌سر می‌برند. براساس بررسی‌های اخیر، مردم همچنان تمایلی به پرداخت از طریق افزایش مالیات، برای ایجاد تمام پیشرفت‌های مورد نیاز برای حمل‌ونقل سطحی را ندارند و قانونگذاران در برخی از ایالت‌ها با ارائه اقدامات کوتاه‌مدت برای حفظ عملکرد شبکه‌های حمل‌ونقل درحالی که از سرمایه‌گذاری حیاتی اجتناب می‌کنند، این دیدگاه‌ها را منعکس می‌کند. به‌طور کلی، بخش‌های دولتی حمل‌ونقل و دیگر صاحبان زیرساخت‌ها باید بین هزینه‌های نگهداری و سرمایه‌گذاری‌هایی که در عوض، ظرفیت حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد، سبک سنگین کرده و یکی را انتخاب کنند؛ همچنین باید عمر مفید امکانات را افزایش دهند، یا کارهای ناتمام شبکه را کاهش دهند. اثربخشی سرمایه‌گذاری‌های آنها همچنین می‌تواند توسط برخی تصمیمات تحت تأثیر قرار گیرند؛ تصمیماتی که باید منافع و علائق چندگانه را برآورده سازد و صرفاً براساس برآوردهای مهندسی یا تحلیل‌های اقتصادی نیست.

با وجود ایجاد یک برنامه جدید تأمین مالی قواعد و فرمول‌های وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب، ناکارآمدی وضعیت تعمیر و نگهداری حمل‌ونقل کشور به‌سرعت بهبود نمی‌یابد و هیچ طرح تأمین مالی به تنهایی برای مقابله با آن کافی نخواهد بود. پیاده‌سازی سامانه‌های مدیریت دارایی حمل‌ونقل^۲ در سراسر کشور تنها به این دلیل گسترش می‌یابد که موجب می‌شود شبکه‌های حمل‌ونقل شخصی به اولویت‌بندی نوسازی دارایی و جایگزینی اولویت‌های بعدی در یک محیط محدود مالی بپردازند. در نهایت، مقابله با ناکارآمدی وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب، نیاز به استفاده از منابع مالی موجود فدرال، ایالتی و محلی دارد تا به رساندن شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی کشور به وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب کمک کند.

1. Administer the State of Good Repair Formula Grants Program
<https://www.transit.dot.gov/funding/grants/state-good-repair-grants-5337>

2. Transit Asset Management Systems

رقابت پذیری اقتصادی

هدف راهبردی

ارتقای سیاست‌ها و سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقل که منافع اقتصادی پایدار و عادلانه را برای ملت و شهروندانش به ارمغان می‌آورد.

چالش‌ها و راهبردها

انتظار می‌رود جمعیت ایالات متحده از ۳۳۱ میلیون نفر در سال ۲۰۱۰ به ۳۳۵ میلیون نفر تا سال ۲۰۱۸ برسد و پیش‌بینی می‌شود که تولید ناخالص داخلی (GDP) ایالات متحده تا میزان ۲۱/۳ تریلیون دلار افزایش یابد تا سال ۲۰۵۰، جمعیت ایالات متحده به ۴۳۹ میلیون نفر می‌رسد و انتظار می‌رود تولید ناخالص داخلی تقریباً سه برابر ۱۴ تریلیون دلار در سال ۲۰۱۰ و به ۴۱ تریلیون دلار برسد. براساس این پیش‌بینی، واضح است که حرکت مردم و کالاها به ایالات متحده و از آن و در داخل آمریکا همچنان افزایش خواهد یافت. بخش حمل‌ونقل در قبال این رشد نیازمند توسعه است تا امکان این رشد اقتصادی و اشتغال‌زایی را فراهم کند. بخش حمل‌ونقل در سال ۲۰۱۱ حدود ۱,۴۶۶ تریلیون دلار، یا ۹/۷ درصد، در تولید ناخالص داخلی مشارکت کرده است.

حیات اقتصادی یک جامعه خاص، به‌ویژه در مناطق روستایی، به‌طور فزاینده‌ای وابسته به توانایی دسترسی کسب‌وکارها به بازار در سراسر ایالات متحده و در سراسر جهان است. دسترسی به بازارها و مشتریان در درجه اول توسط شبکه ملی بزرگراه‌ها^۱ ارائه می‌شود.

برای حفظ رقابت اقتصادی خود، آمریکا باید سرمایه‌گذاری‌های راهبردی را انجام دهد که امکان جابجایی مردم و کالاها را هرچه مؤثرتر با استفاده کامل از ظرفیت موجود توسط انواع مختلف حمل‌ونقل فراهم سازد.

برای اطمینان از اینکه کشور آمریکا در زمینه حمل‌ونقل در پیشرفته‌ترین مرحله توسعه باقی‌مانده است، تجاری‌سازی تحقیق و توسعه تقویت شده و انتقال فناوری را به‌عنوان وسیله‌ای برای تسریع گسترش نوآوری‌ها و دانش‌ها ترویج می‌کند. در نهایت، در آینده تمرکز مجددی بر توسعه نیروی کار حمل‌ونقل قرار اتمام خواهد شد.



راهبردهای بهبود مشارکت سیستم حمل و نقل در رشد اقتصادی کشور

راه آهن مسافربری با سرعت بالا

قانون بهبود^۱ سرمایه‌گذاری بی‌سابقه ۸ میلیارد دلاری را در راه آهن مسافری بین‌شهری با سرعت بالا مقرر ساخته است. انتظار می‌رود که سرمایه‌گذاری‌های حاصل شده هدف فراهم کردن دسترسی آسان به راه آهن با سرعت بالا را برای ۸۰ درصد از آمریکایی‌ها در ۲۵ سال آینده، نزدیک‌تر کند. این سرمایه‌گذاری‌ها همچنین رشد اقتصادی را تحریک، صنایع تولید و تأمین ریلی داخلی را احیا و پایگاه اقتصادی اشتغال‌زایی را با مهارت و دستمزد بالا برای آمریکایی‌ها ایجاد خواهد کرد.

همچنین همکاری‌ها با شرکت ام‌تراک^۲ ایالات، راه آهن باری و دیگر ذینفعان عمده حمل و نقل، فرودگاه‌ها و انواع دیگر حمل و نقل ادامه داشته تا این اطمینان حاصل شود که راه آهن مسافری بین‌شهری به‌طور مؤثری با شبکه حمل و نقل ملی به‌طور یکپارچه عمل می‌کند.

حمل و نقل باری کارآتر

یک سیستم حمل و نقل باری که مراکز جمعیتی، فعالیت‌های اقتصادی، تولید و مصرف را به هم متصل می‌کند، برای حفظ رقابت‌پذیری اقتصادی ما حیاتی است.

جریان حمل و نقل باری، به‌ویژه حمل و نقل طولانی‌مدت بار، می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر بسیاری از جوامع ما داشته باشد، به‌خصوص آنهایی که در نزدیکی بنادر ما و یا خطوط اصلی راه آهن و بزرگراه‌ها واقع شده‌اند. اکثر قریب به اتفاق جوامع در سراسر کشور با آلودگی صوتی، ازدحام و آثار منفی زیست‌محیطی و بهداشت عمومی در کشاکش و تنازع قرار دارند که همه این موارد از عواقب ناگوار حمل و نقل باری است. برای بهبود کارایی حمل و نقل باری و کاهش آثار زیانبار آن، ما اقدامات زیر را انجام خواهیم داد:

- ارتقای فناوری‌های جدید و اجرای پروژه‌هایی که باعث کاهش انتشار آلودگی هوا و آلودگی صوتی از حمل و نقل باری و درعین حال افزایش کارایی و سرعت عملیاتی شبکه برای بهبود خدمات حمل و نقل باری به شهرهای کوچک و متوسط می‌شود؛
- همکاری در سراسر مرزهای قانونی^۳ برای ایجاد مشارکت‌های جدید بین بخش‌های عمومی و خصوصی برای بهبود کارایی سراسری شبکه حمل و نقل کالا؛
- ایجاد سرمایه‌گذاری‌های هدفمند جهت توسعه ظرفیت خطوط ملی بزرگراه‌های حمل و نقل باری، برای حل معضلاتی که نمی‌تواند با بهسازی‌های فعلی به‌خوبی حل گردد؛

1. Recovery Act

۲. Amtrak: یکی از شرکت‌های راه آهن آمریکایی است که علاوه بر آمریکا، در چند استان کانادا نیز فعالیت می‌کند.

3. Jurisdictional Boundaries

- ایجاد یک شبکه ملی حمل‌ونقل بار^۱ که منابع را روی بخش‌های بحرانی بزرگراه‌های شبکه حمل‌ونقل باری چندمنظوره کشور - که برای بهسازی حمل‌ونقل کالاها در سراسر آمریکا ضروری است - متمرکز می‌کند و به کاهش تأثیر حمل‌ونقل باری بر جوامع همجوار شبکه حمل‌ونقل رسیدگی می‌کند؛ به‌عنوان بخشی از این تلاش، شبکه اصلی حمل‌ونقل بار^۲ را تعیین می‌کند و با ایالات همکاری می‌کند تا از شبکه ملی حمل‌ونقل بار، بخش‌های بحرانی خطوط حمل‌ونقل بار روستایی^۳ را شناسایی کنند.
- همکاری با سایر سازمان‌های فدرال برای حصول اطمینان از اینکه تمام مقررات شبکه‌های حمل‌ونقل سطحی و دریایی، کیفیت تجارت را در یک محیط امن و ایمن تسهیل می‌کنند.
- شناسایی و پیاده‌سازی راه‌حلی برای حمل‌ونقل ناکارآمد محموله‌های باری در مناطق بزرگ شهری با استفاده از فناوری‌های مختلف و رویکردهای عملیاتی مانند: اطلاعات زمانی واقعی از عملکرد شبکه برای مسافران و حمل‌ونقل بار، ابزارهایی برای بهینه‌سازی کارکرد شبکه و ارتباط یکپارچه زنجیره تأمین حمل‌ونقل باری.
- همکاری با صاحبان منافع فدرالی، ایالتی و محلی برای اطمینان از کفایت، کارایی و اعتبار دروازه‌های بین‌المللی زمینی، دریایی و هوایی.
- اولویت‌بندی زمانی عملیات و پروژه‌های نگهداری دریاچه‌های بزرگ^۴ و راه دریایی سنت لارنس^۵، مدرن کردن دارایی‌های زیربنایی راه دریایی سنت لارنس ایالات متحده به‌عنوان بخشی از برنامه‌ی ده‌ساله بازسازی دارایی‌های راه دریایی^۶.

حمل‌ونقل عمومی

- روزانه ده‌ها میلیون نفر از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند تا به مکان‌هایی بروند که نیاز دارند. در بسیاری از مناطق شهری بزرگ، حمل‌ونقل عمومی یک جایگزین ضروری حمل‌ونقل در خیابان‌ها و بزرگراه‌های پرتراфик در ساعات شلوغی است.
- بر این اساس حمایت از سرمایه‌گذاری کشورمان در خدمات همگانی حمل‌ونقل عمومی از طرق زیر ادامه خواهد داشت:
- کمک‌های مالی به جهت مساعدت عملیاتی، نگهداری پیشگیرانه و جایگزینی برنامه‌ریزی شده و تجدید ناوگان اتوبوس و سایر دارایی‌های حمل‌ونقل.

1. National Freight Network

2. Primary Freight Network

3. Critical Rural Freight Corridors

۴. Great Lakes: دریاچه‌های بزرگ پنج‌گانه آمریکا (که دارای آب‌شیرین بوده و عبارتند از: سوپریور، میشیگان، هوران، ابری و اونتاریو)

5. St. Lawrence Seaway

6. decade-long Seaway Asset Renewal Program

<http://www.greatlakes-seaway.com/en/management/slsdc/asset/index.html>



- حمایت از سرمایه‌گذاری‌های عمومی موجود در حوزه حمل‌ونقل عمومی از طریق برنامه کمک‌های مالی قاعده‌مند^۱.

ازدحام بزرگراه‌ها

ازدحام بزرگراه‌ها بر اقتصاد، جوامع و کیفیت زندگی تأثیر منفی می‌گذارد. برای مقابله با تراکم ترافیک، اقدامات زیر انجام خواهد شد:

- ایجاد سرمایه‌گذاری‌های هدفمند در افزایش ظرفیت‌های بزرگراه‌ها در جایی که استراتژی‌های دیگر در بهبود رقابت‌پذیری اقتصادی بی‌تأثیر هستند.
- ارتقای استراتژی‌های عملیاتی که تأثیرات حوادث ناشی از ازدحام و تنگناها را کاهش می‌دهد؛ این راهبردها شامل استفاده از مدیریت مؤثر حوادث رانندگی، شبکه‌های اطلاعات مسافرتی و ترافیکی و شبکه‌های مدیریت راه‌های اصلی و فرعی است.
- فراهم کردن حمایت از خدمات بهتر و گسترده‌تر ترابری و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل.
- حمایت از انتخاب راهبردهای مدیریت تقاضا که کارایی ظرفیت موجود را بهبود می‌بخشد؛ مانند هم‌پیمایی^۲، اشتراک‌گذاری خودرو و ون، زمان شناور خدمت^۳، مدیریت تقاضای پارکینگ، قیمت‌گذاری جاده، اشتراک‌گذاری ماشین و دوچرخه.
- ارتقای تحقیق، توسعه و گسترش فناوری‌های پیشرفته ارتباطات «بین وسایل نقلیه»^۴ و «بین وسایل نقلیه و زیرساخت‌ها»^۵.

- ترویج سرمایه‌گذاری در راه‌آهن مسافری بین‌شهری با سرعت بالا به منظور ایجاد تعادل در تقاضا برای اقسام گوناگون حمل‌ونقل و کاهش ترافیک در جاده‌ها و در مرزهای هوایی.

حمل‌ونقل هوایی و فضایی

اقتصاد کشور ما به حمل‌ونقل هوایی وابسته است. حمل‌ونقل هوایی نقش کلیدی را در بخش درحال رشد اقتصاد، گردشگری و هتلداری ایفا می‌کند و همچنین در خدمت مسافران تجاری است که پیوندهای کلیدی را ایجاد می‌کنند که می‌تواند فعالیت اقتصادی را رشد و گسترش دهد. هوانوردی همچنین یک صنعت جهانی است و میلیون‌ها آمریکایی هر ساله به خارج از کشور سفر می‌کنند. لازم است میراث موجود در زمینه حمل‌ونقل هوایی و تنظیم استاندارد ایمنی برای دیگر کشورها

۱. شامل برنامه قاعده‌مند مناطق شهری (Urbanized Area Formula Program)، برنامه قاعده‌مند مناطق روستایی (Rural Area Formula Program)، برنامه قاعده‌مند جابجایی بیشتر سالمندان و معلولین (Enhanced Mobility for Seniors and Persons with Disabilities Formula Program) و برنامه قاعده‌مند اتوبوس و امکانات آن (Bus and Bus Facilities Formula Program).

2. Ridesharing

3. Flextime

4. Vehicle-to-vehicle

5. Vehicle-to-infrastructure

به‌منظور سنجش آنها حفظ و ادامه یابد، لذا نیاز است تا به‌عنوان تصمیم‌گیرنده اصلی برای ایجاد استانداردهای بین‌المللی به‌منظور بهبود ایمنی و بهره‌وری حمل‌ونقل هوایی و رقابت‌پذیری در سراسر جهان حضور مستمر وجود داشته باشد.

برای پیشبرد شبکه حمل‌ونقل هوایی، با صنعت حمل‌ونقل هوایی همکاری مستمر ادامه خواهد داشت تا:

- یافتن نیازهای جدید و رو به رشد خدمات حمل‌ونقل هوایی تا سال ۲۰۲۵ با پیاده‌سازی تدریجی و مداوم نسل بعدی امکانات.
- افزایش ظرفیت فرودگاه و راه هوایی با استفاده از عملیات کارآمد در سطح فرودگاه و در فضای ترمینال و در مسیر مرزهای هوایی.
- تکمیل تغییر و تحول نظارت از رادار زمینی به داده‌های موقعیت‌یابی ماهواره‌ای^۱ که به‌طور مستقیم توسط هواپیما ارسال می‌شود.
- ایجاد تحول در ارتباطات خلبان - کنترل‌کننده از ارتباطات صدایی به داده‌ها، ساده‌سازی حجم کاری هر خلبان، کاهش احتمال خطا یا برداشت اشتباه و کاهش تراکم فرکانس رادیویی.
- جایگزین شبکه‌های فعلی که اطلاعات را به کنترل‌کننده‌ها، خلبانان، مراکز عملیاتی، فرودگاه‌ها و سایر ذینفعان توزیع می‌کنند با یک شبکه داده واحد، یکپارچه و گسترده‌ای که اطلاعات را به‌طور همزمان برای همه کسانی که نیاز دارند، می‌رساند.
- تنظیم اولویت‌ها و سیاست‌های سرمایه‌گذاری و زیربنایی که ظرفیت را تا جایی افزایش می‌دهد که از لحاظ اقتصادی توجیه دارد.
- اجرای آیین‌نامه‌ها با زیرساخت‌های حمایتی برای افزایش بهره‌وری پرواز و افزایش توان عملیاتی حمل‌ونقل هوایی و مرز هوایی، به‌ویژه در شرایط «قابلیت دید کم»^۲.
- پیاده‌سازی استانداردهای اصلاح شده جداسازی برای افزایش ظرفیت و اجازه استفاده مؤثر و بدون خطر از فضای پرتدد مرز هوایی.
- تأمین مالی برنامه بهسازی کامل فرودگاه‌ها^۳ برای فراهم کردن هرچه بیشتر امنیت، ظرفیت و بهره‌وری در فرودگاه‌ها، از جمله دسترسی بیشتر به فرودگاه‌های منطقه‌ای در نواحی پرجمعیت کلان‌شهرها، به‌منظور بهبود عملکرد گسترده سیستم.
- ادغام ایمن شبکه هواپیماهای بدون سرنشین در شبکه ملی هواپیمایی.
- ایجاد فرآیند و روندهای راه‌اندازی ایمن فضای تجاری به همراه عملیات شبکه ملی هواپیمایی.

1. Satellite-based positioning
 2. Low-visibility Conditions
 3. Direct Airport Improvement Program



• حمایت بین‌المللی از تصویب قوانین و استانداردهای امنیت تجاری دولت ایالات متحده و انجام اقدامات صدور مجوز برای افزایش قابلیت همکاری جهانی و ایمنی فعالیت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی فضای تجاری.

حمل‌ونقل دریایی

بنادر به‌عنوان دروازه برای واردات و صادرات کالا در اقتصاد جهانی به‌کار برده می‌شوند. درست همان‌طور که وزارت راه و ترابری مسئول نظارت بر سیستم بزرگراه‌های بین‌ایالتی است که در وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب باشند، همچنین نقش مهمی در تضمین این موضوع دارد که دسترسی به داخل و خارج از بنادر و تأسیسات دریایی توانایی مطابقت را با نیازهای امنیتی و نیازهای اقتصادی ما داشته باشد.

برای حفظ رقابت در یک اقتصاد جهانی، شبکه دریایی به کمک و انگیزه‌های فنی برای بهبود بهره‌وری و استفاده حداکثری از امکانات موجود نیاز دارد و البته هزینه‌های مرتبط آن ناچیز نیست.

برای پیشبرد سیستم دریایی، با صنعت دریایی همکاری مستمر به‌صورت ذیل وجود خواهد داشت:

• شناسایی و برنامه‌ریزی برای افزایش تقاضای زیرساخت‌های حمل‌ونقل آبی، از جمله سرمایه‌گذاری در بنادر و انتقالات آبی و زمینی آنها به‌منظور آماده کردن برای کشتی‌های بزرگ‌تر و خدمات بزرگراه‌های دریایی.

• همکاری با ذینفعان صنعت حمل‌ونقل آبی و مهندسين ارتش ایالات متحده^۱ برای حفظ و بهبود قابلیت رد شدن از آب‌بندهای درون‌مرزی و شبکه مسیرهای آبی.

• تسهیل آموزش و حفظ دریانوردان و دیگر کارکنان برای اداره شبکه دریایی.

• اطمینان از دسترسی تجاری و دولتی به خدمه و کشتی‌های تجاری دارای پرچم ایالات متحده به‌وسیله اداره برنامه امنیت دریایی^۲ و حمایت از قانون جونز^۳، قوانین تقدم محموله دریایی^۴ و سایر برنامه‌های قانونی برای حمایت از بخش دریایی ایالات متحده.

گسترش برنامه‌های کمک‌های اعتباری

ارائه دسترسی بیشتر به گزینه‌های انعطاف‌پذیر و مساعد تأمین مالی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشورمان را برای دولت فدرال و دولت‌های محلی و بخش خصوصی آسوده‌تر می‌سازد. مقامات دولتی به‌طور فزاینده‌ای، منابع درآمد بلندمدت را به پروژه‌های حمل‌ونقل اختصاص می‌دهند.

ارائه دسترسی بهتر به برنامه‌های کمک مالی اعتباری وزارت راه و ترابری کمک می‌کند تا اطمینان حاصل شود که امکانات جدید و پیشرفته حمل‌ونقل، سریع‌تر و ارزان‌تر به مردم برسد که باعث افزایش توانایی سیستم حمل‌ونقل ما در رشد اقتصادی و سایر اهداف راهبردی می‌گردد.

برای پیشبرد برنامه‌های حمایت اعتباری، اقدامات زیر انجام خواهد شد:

1. U.S. Army Corps of Engineers

2. Maritime Security Program

<https://www.marad.dot.gov/ships-and-shipping/strategic-sealift/maritime-security-program-msp/>

3. Jones Act

4. Cargo Preference Laws

- اجرای کامل برنامه قانون نوآوری و تأمین مالی زیرساخت حمل‌ونقل^۱، با دادن وام‌دهی ۱۵ تا ۲۰ میلیارد دلار به پروژه‌های واجد شرایط حمل‌ونقل سطحی، بهره‌برداری از مشارکت بخش دولتی و خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های اساسی و حمایت از مشارکت‌های نوآورانه دولتی - خصوصی.
- تخصیص مجوز صدور اوراق قرضه فعالیت‌های خصوصی باقیمانده به حامیان پروژه‌هایی که در حال توسعه واحدهای حمل‌ونقل سطحی مطلوب یا حمل‌ونقل باری هستند، یا در حال افزایش سرمایه‌گذاری خصوصی در زیرساخت‌های حمل‌ونقل می‌باشند.
- تسهیل و ترویج استفاده از ظرفیت تأمین مالی «برنامه تأمین مالی نوسازی و بهسازی راه‌آهن»^۲ برای حمایت از سرمایه‌گذاری‌های پیشاپیش و تسریع داده شده در امکانات راه‌آهن حمل‌ونقل و راه‌آهن باری.
- اجرای عنوان چهاردهم برنامه ضمانت وام برای حمایت از سرمایه‌گذاری در صنعت کشتی‌سازی ایالات متحده.

راهبردهای ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل هوایی رقابتی با قابلیت پاسخگویی به نیازهای مصرف‌کننده یکی از مأموریت‌های اصلی مذاکره در مورد موافقتنامه‌های آزادی بین‌المللی هواپیمایی است که منجر به ایجاد فرصت‌های افزایش خدمات هوایی، قیمت‌های پایین‌تر برای مصرف‌کنندگان و تقاضا برای هواپیمای بیشتر می‌شود.

برای ارتقای یک شبکه حمل‌ونقل هوایی رقابتی، راهبردهای زیر اتخاذ خواهد شد:

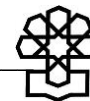
- همکاری با شرکای تجاری‌مان برای پیگیری آزادسازی بیشتر بازارهای بین‌المللی حمل‌ونقل از طریق مذاکرات و سایر ابزارها.
- پیگیری قضایی و تصمیم‌گیری مؤثر درباره درخواست‌های حمل‌ونقل هوایی به‌منظور نفوذ اقتصادی مانند سایر عوامل مؤثر در رقابت صنعت هواپیمایی.
- استفاده از قدرت‌های کنترل‌کننده‌مان به‌منظور مقابله با اقدامات ناعادلانه یا تبعیض‌آمیز اتخاذ شده توسط دولت‌های خارجی یا شرکت‌های حمل‌ونقل علیه شرکت‌های هواپیمایی ایالات متحده، برای اطمینان از بهره‌مندی مسافران و مشتریان حمل‌ونقل بار از مزایای یک بازار رقابتی.

راهبردهای پیشبرد منافع اقتصادی حمل‌ونقل ایالات متحده، در بازارهای هدفمند در سراسر جهان منافع حمل‌ونقل ایالات متحده در مرزهای ما متوقف نمی‌شود. فعالیت‌های بین‌المللی ما - اقتصادی، راهبردی و کمک خارجی - در دهه گذشته شروع به رشد کرده است.

- برای پیشبرد منافع اقتصادی مربوط به حمل‌ونقل ایالات متحده، راهبردهای زیر ارائه خواهد شد:
- شرکت در تمام جنبه‌های مربوط به حمل‌ونقلی که در دستور کار تجارت بین‌المللی ایالات متحده

1. Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (TIFIA)

2. Railroad Rehabilitation and Improvement Financing (RRIF)



است، از جمله مذاکره در مورد موافقتنامه‌های تجارت آزاد و حمایت از تصویب جهانی استانداردهای هماهنگ و مقررات فنی جهانی از طریق مشارکت در انجمن‌های دوجانبه و منطقه‌ای و یا سازمان‌های بین‌المللی در سطوح کاری و وزارتی.

- ارائه کمک‌های فنی و تبادل فناوری، ایجاد همکاری و ظرفیت‌سازی و شناسایی فرصت‌ها برای به اشتراک گذاشتن منابع بین شرکای اصلی بین‌المللی.
- اجرای تعهدات خود نسبت به شرکای بین‌المللی و توافقنامه‌ها، مانند انجمن همکاری‌های اقتصادی آسیا - اقیانوسیه و سازمان پیمان آتلانتیک شمالی.
- ادامه بهبود گفتمان حمل‌ونقل موجود خود با چین و برقراری گفتگوی حمل‌ونقل با برزیل و هند.

راهبردهای بهبود فرآیندهای تحقیق، اشتراک دانش و انتقال تکنولوژی کسب‌وکار

اگر نتایج فنی تحقیقات حمل‌ونقل به کسانی که ممکن است آنها را به کار ببرند، منتقل نشود، این تحقیقات ارزش کمی دارند.

رهبری و تخصص نقش بسزایی جهت تسهیل تبادل دانش و فناوری به‌منظور توسعه و پیشرفت محصولات و روش‌هایی که ایمنی و کارایی حمل‌ونقل را بهبود خواهد بخشید، ارائه می‌نماید.

برای مواجهه با این چالش‌ها، راهبردها عبارتند از:

- ارزیابی و بهبود فرآیندهای اجرایی قراردادهای همکاری، شامل کمک‌های مالی، قراردادها، موافقتنامه‌های تحقیق و توسعه همکارانه و توافقات همکاری.
- فرآیندهای مشارکتی ساده و مؤثر به‌منظور فراهم نمودن و به حداکثر رساندن انتقال تکنولوژی کارآمد.
- ایجاد توافقی‌های همکاری با سازمان‌های محلی و منطقه‌ای متمرکز بر ایمنی حمل‌ونقل از جمله دفاتر منطقه‌ای وزارت راه و ترابری.
- افزایش آگاهی از فرصت‌های انتقال تکنولوژی و تجاری‌سازی در داخل وزارت با جمع‌آوری و انتشار بهترین روش‌های وزارت راه و ترابری برای تجاری‌سازی و همچنین با جستجوی فرصت‌هایی برای به کار بردن تکنولوژی‌های تجاری‌سازی وزارت.

راهبردهای ساخت نیروی کار پویای حمل‌ونقل ملی

عملیات شبکه حمل‌ونقل کشور در حال حاضر و در آینده به نیروی کار ماهر و شایسته بستگی دارد. برای موفقیت در اداره کردن نیازهای برآورده نشده زیربنایی، ما به طیف وسیعی از کارگران ماهر نیاز خواهیم داشت. با افزایش تقاضا برای خدمات حمل‌ونقل، سازمان‌های عمومی و خصوصی حمل‌ونقل در معرض مشکلات فزاینده یافتن کارگران و مدیران شایسته برای پر کردن مشاغل دارای اولویت هستند.

تغییر در انواع و اولویت‌های مشاغل حمل‌ونقل نشان‌دهنده نیاز حیاتی سازمان‌های دولتی و خصوصی حمل‌ونقل، آموزشگاه‌ها، مؤسسات علمی و دیگر شرکای راهبردی است تا چالش‌های موجود

در توسعه نیروی کار بخش حمل‌ونقل را مورد توجه قرار دهند.

برای پاسخگویی به این چالش‌ها، با شرکایمان برای انجام استراتژی‌های زیر همکاری مستمر وجود خواهد داشت:

- همکاری با وزارت آموزش و پرورش، وزارت کار، ادارات دولتی حمل‌ونقل، سایر ادارات فدرال، سیستم‌های آموزشی، کالج‌های محلی، دانشگاه‌ها، کارفرمایان خصوصی و عمومی حمل‌ونقل و اتحادیه‌های کارگری برای پیشبرد پیشرفت نیروی کار حمل‌ونقل، از جمله گذرگاه‌های آموزش فنی و حرفه‌ای به مشاغل حمل‌ونقل.

- همکاری برای بهبود مسیرهای به سمت سطوح مختلف مشاغل حمل‌ونقل برای همه، با تمرکز ویژه‌ای بر زنان و اقلیت‌ها از طریق مشارکت با مؤسسات و سازمان‌های به‌کارگیری اقلیت‌ها.

- تعامل با سازمان‌های اصلی دولتی و خصوصی حمل‌ونقل به منظور حصول اطمینان از اینکه نیروی کار حمل‌ونقل فعلی توانایی رهبری، پیش‌بینی و اعمال نوآوری را دارد.

- گسترش ائتلاف کارکنان شایسته حمل‌ونقل برای مواجهه با چالش‌های کنونی و آینده یک سیستم حمل‌ونقل چندمنظوره.

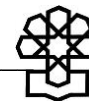
- تشویق سرمایه‌گذاری در جمع‌آوری داده‌ها، پژوهش و تجزیه و تحلیل نیروی کار بخش حمل‌ونقل و نشر روش‌های قابل توجه در توسعه نیروی کار.

عوامل ریسک خارجی

تغییرات دوره‌ای و بلندمدت فعالیت اقتصادی تأثیر مهمی بر مسافرت شخصی و حمل کالا، تقاضای محرک برای زیرساخت‌ها و خدمات حمل‌ونقل دارد.

انتظار می‌رود که تجارت خارجی با سرعت بیشتری نسبت به اقتصاد ایالات متحده رشد کند. در حالی که رشد صادرات طی دو دهه گذشته افزایش یافته است، اختلالات محیط اقتصادی مانند افزایش یا کاهش قیمت نفت و سایر منابع انرژی، تصویب سیاست‌ها در دیگر کشورها یا مناطق که تأثیر مثبت یا منفی بر جریان تجارت آزاد دارند و یا رکود اقتصادهای در حال رشد آهسته مخصوصاً در اروپا می‌تواند پویایی فعلی را تغییر دهد.

به منظور رفع نیازهای برنامه ریزی، طراحی و عملکرد شبکه حمل‌ونقل آینده، نیروی کاری بسیار ماهر و توانمند مورد نیاز است. در دهه آینده، انتظار می‌رود که تا ۵۰ درصد از تمامی کارگران حمل‌ونقل در بازنشستگی به سر ببرند، که بیشتر دانش نهادی خود را با خود می‌برند. بنگاه‌های مشاوره و مهندسی نیز در اثر کاهش پروژه‌های توسعه‌ای و کاهش سرعت پروژه‌های طراحی و عملیاتی حمل‌ونقل، کوچک شده‌اند.



کیفیت زندگی در جوامع

هدف راهبردی

بهبود کیفیت زندگی در جوامع از طریق یکپارچه کردن سیاست‌ها، برنامه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقل به‌همراه سیاست‌های ساخت مسکن و توسعه اقتصادی برای افزایش گزینه‌های حمل‌ونقل و دسترسی همگانی به خدمات حمل‌ونقل.

چالش‌ها و راهبردها

پرورش و نگهداری جوامع با کیفیت زندگی بالا و یا مکان‌هایی که در آن حمل‌ونقل، مسکن و سرمایه‌گذاری‌های توسعه تجاری هماهنگ شده باشند تا مردم دسترسی به گزینه‌های کافی و مقرون به صرفه و مسافرت‌های پایدار زیست‌محیطی داشته باشند، نشان‌دهنده یک تغییر سیاست تحولی برای وزارت راه و ترابری است که این تصمیم توسط رئیس‌جمهور، اوپاما، اتخاذ شده است. در ایالات متحده که وابستگی شدید به صنایع وابسته به خودرو وجود دارد، توسعه پراکنده بدون هزینه نیست.

کارشناسان سلامت معتقدند که الگوهای توسعه وابسته به خودرو، موجب بروز بسیاری از مشکلات بهداشتی می‌شود.

مطالعه آثار سلامتی پراکندگی نشان داد افرادی که در سرزمین‌های جمع‌وجور زندگی می‌کنند که امکان راه رفتن بیشتر وجود دارد زندگی می‌کنند، نسبت به مردمی که در سرزمین‌های بزرگ زندگی می‌کنند، بیشتر راه می‌روند، وزن کمتری دارند و کمتر از فشارخون بالا رنج می‌برند. ایجاد کیفیت زندگی در جوامع به همان اندازه که برای ساکنین مناطق شهری و حومه مهم است، برای ساکنین روستایی نیز اهمیت دارد.

کیفیت زندگی در جوامع

ساختن کیفیت زندگی در جوامع شامل یک رویکرد کاملاً دولتی می‌شود. در همین راستا مشارکتی برای جوامع پایدار تشکیل شده است تا جوامع را به جوامعی پایدار و از نظر اقتصادی مقاوم‌تر ارتقا دهد. این مشارکت در تلاش برای رفع موانع هماهنگی سرمایه‌گذاری با برنامه‌های حمل‌ونقل، مسکن و زیست‌محیطی است.

برای نیل به کارهای لازم برای کیفیت زندگی در جوامع، راهبردهای زیر را اتخاذ خواهد شد:

- ارائه بهترین راهکارها در تأمین مالی و اجرای کیفیت زندگی در استراتژی‌های جوامع.
- تشویق، هماهنگی برنامه‌ریزی استفاده از زمین با پروسه برنامه‌ریزی حمل‌ونقل سازمان برنامه‌ریزی کلان‌شهرها، از جمله تهیه طرح‌ها و برنامه‌هایی که از توسعه اقتصادی محلی، شبکه‌های چندمنظوره، طرح‌های استفاده از زمین و طرح‌های تفریحی حمایت می‌کنند.

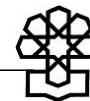
- توسعه، پیاده‌سازی و برقراری پیوند بین ابزارهایی که می‌تواند به جوامع کمک کند تا انتخاب بین سناریوها و تخصیص‌های مختلف فضای خیابانی را ارزیابی کنند.
- توسعه اقدامات اجرایی ملی و محلی که می‌تواند برای پیگیری کیفیت زندگی در سراسر کشور مورد استفاده قرار گیرد.
- حمایت از تلاش‌ها برای برنامه‌ریزی‌های قوی‌تر دولتی و محلی، ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری‌هایی که نشان‌دهنده بزرگ‌ترین افزایش کیفیت زندگی در جامعه براساس اقدامات اجرایی است و متمرکز کردن هزینه‌های حمل‌ونقل برای حمایت از سرمایه‌گذاری‌های مکمل زیربنایی بخش‌های عمومی و خصوصی.
- حمایت از راهبردهای ترویج استفاده انعطاف‌پذیر از برنامه‌هایی که برای کیفیت زندگی در جوامع مفید هستند، از جمله منابع خوش منظره و تاریخی حمل‌ونقل، دسترسی به تفریح و سرگرمی، مدیریت پوشش گیاهی جنب راهگاه‌های حمل‌ونقل و کاهش آثار مخرب موجود حمل‌ونقل بر آب‌های زیرزمینی و حیات وحش.

راهبردهای افزایش دسترسی به گزینه‌های مناسب و مقرون به صرفه حمل‌ونقل

- با ساخت و نگهداری حمل‌ونقل ایمن، مورد اطمینان، یکپارچه و قابل دسترسی در شبکه‌ای که باعث افزایش گزینه‌های حمل‌ونقل برای کاربران می‌شود، کیفیت زندگی را برای همه آمریکایی‌ها بهبود خواهد بخشید. افزایش گزینه‌ها برای کاربران موجب دسترسی آسان به فرصت‌های شغلی و سایر مقاصد و ایجاد تأثیرات مثبت بر محیط اطراف است.
- برای افزایش دسترسی به گزینه‌های حمل‌ونقل، راهبردهای زیر اتخاذ می‌شود:
- ادامه تشویق دولت‌ها و سازمان‌های برنامه‌ریزی کلان‌شهرها برای در نظر گرفتن تأثیر سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقل بر استفاده از زمین‌های محلی، مسکن ارزان‌قیمت، منابع تاریخی و طبیعی، دسترسی به تفریحات، مردم و انتقال کالاها.
 - ادامه سرمایه‌گذاری در راه‌آهن مسافری بین‌شهری با سرعت بالا برای تکمیل شبکه بزرگراه‌ها، ترانزیت کالا و حمل‌ونقل هوایی و تشویق پروژه‌هایی که ارتباطات حمل‌ونقل را به خطوط راه‌آهن، فرودگاه‌ها، جاده‌ها و گردشگاه‌ها افزایش می‌دهد.
 - افزایش ظرفیت و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی، بهبود کیفیت خدمات و بهبود سطح اطمینان در سفر با استفاده از فناوری‌های پیشرفته و منافع قابل توجه وضعیت تعمیر و نگهداری مناسب زیرساخت‌های حمل‌ونقل.
 - حمایت از سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقل که به‌طور قابل توجهی نقش و عملکرد جامعه را با ارائه مجموعه‌ای از گزینه‌های حمل‌ونقل امن بهبود می‌بخشد؛ مانند وان پول^۱، پاراترانزیت^۲ هوشمند، اشتراک

۱. Vanpools: تمهیداتی که در آن مسافران با هم در یک ون سفر می‌کنند.

۲. Paratransit: خدمات حمل‌ونقل ویژه برای افراد معلول که اغلب به‌عنوان مکمل برای سامانه‌های اتوبوس و راه‌آهن، توسط آژانس‌های حمل‌ونقل عمومی ارائه می‌شود.



ماشین، اشتراک دوچرخه و استراتژی‌های قیمتگذاری که در ارتباط با خدمات حمل‌ونقل، رانندگی تک‌سرنشینی را کاهش می‌دهد.

راهبردهای هماهنگی بهتر خدمات حمل‌ونقل انسان

برای افزایش دسترسی به حمل‌ونقل برای افراد مسن، معلول و قشر کم‌درآمد، ما همچنان به حمایت از «شورای دسترسی و تحرک»^۱ ادامه می‌دهیم و همچنین:

- حمایت از فرآیندهای برنامه‌ریزی خدمات حمل‌ونقل محلی انسان و حمایت از نقطه دسترسی واحد که خدمات انسانی را به ارائه‌دهندگان خدمات حمل‌ونقل مرتبط می‌کند تا به نیاز جابجایی معلولین، افراد مسن، کم‌درآمد و دیگر افراد بدون اتومبیل یا کسانی که به شبکه راه‌های ثابت یا قطارها دسترسی ندارند، رسیدگی شود.
- اجرا و هدایت تحقیقات برای توسعه قابلیت‌های مرکز مدیریت حمل‌ونقل به‌منظور برنامه‌ریزی، نقشه‌برداری، مسیریابی و اعزام خودکار در جهت پیوند دادن ارائه‌دهندگان خدمات حمل‌ونقل انسانی به دسترسی آسان‌تر و خدمات مؤثر و مقرون به صرفه‌تر.
- ارتقای کمک‌های فنی و فعالیت‌های آموزشی برای بهبود عملکرد ارائه‌دهندگان محلی حمل‌ونقل عمومی دولتی و غیرانتفاعی.

راهبردهای افزایش دسترسی معلولین

این بررسی صورت گرفته است که چگونه اصول عدالت‌محور زیست‌محیطی در تمام برنامه‌ریزی‌ها و برنامه‌نویسی‌ها، قانونگذاری‌ها، سیاستگذاری‌ها و همچنین اقدامات اجرایی وزارت راه و ترابری در نظر گرفته شود.^۲ ما به دنبال ارتقای سیستم‌های حمل‌ونقل قابل دسترس هستیم؛ این مهم از طریق اجرای دقیق قانون معلولین آمریکایی سال ۱۹۹۰،^۳ تحلیل و مطالعه جزئیات عنوان چهارم این قانون، تجزیه و تحلیل عدالت زیست‌محیطی به‌عنوان بخشی از برنامه‌ریزی حمل‌ونقل دولت فدرال، بازنگری و بررسی محیط زیست و صدور جواز اجرای مقررات است.

برای افزایش دسترسی افراد معلول به خدمات حمل‌ونقل، ما راهبردهای زیر را اتخاذ می‌کنیم:

- مشارکت با ذینفعان جامعه معلولین برای شناسایی سیاست‌های حمل‌ونقل و برنامه‌هایی که بر روی دسترسی به سیستم‌های حمل‌ونقل ملی که توسط وزارت راه و ترابری تأمین مالی می‌شود، تأثیر سوء می‌گذارد.
- اجرای قانون معلولین آمریکایی از طریق بررسی‌های دقیق انطباق، برنامه‌های تحول قانون معلولین آمریکایی و همکاری منظم با دریافت‌کنندگان بودجه‌های تأمین شده حمل‌ونقل از طرف دولت فدرال

1. Council on Access and Mobility

2. http://www.fhwa.dot.gov/environment/environmental_justice/ accessed May 1, 2013.

3. The Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA)

برای رسیدگی به سیاست‌ها و برنامه‌های حمل‌ونقل که بر دسترسی افراد معلول به سیستم‌های حمل‌ونقل تأثیرات سوء می‌گذارند.

- افزایش دسترسی به حمل‌ونقل برای افراد دارای نیازهای ویژه و افراد معلول.
- اطمینان از انطباق و پاسخگویی کامل برای الزامات قانون معلولین آمریکایی از جمله حل‌وفصل سریع ادعاها.

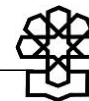
عوامل ریسک خارجی

قوانین کنونی و دستورالعمل‌های مربوط به وزارت راه و ترابری، موجب انعطاف‌پذیری زیاد دولت‌های ایالتی و سازمان‌های برنامه‌ریزی کلان‌شهرها می‌شود؛ آنها نه اولویت اختصاص می‌دهند [که موجب طولانی شدن زمان پاسخگویی به ارباب رجوع می‌گردد] و نه هزینه‌های تأمین مالی را از دریافت‌کنندگان کمک‌های مالی - به پروژه‌هایی که آشکارا برای بهبود کیفیت زندگی در نظر گرفته شده‌اند - تقاضا می‌کنند.

استانداردهای نقشه‌کشی و طراحی خیابان - که به کمک دولت فدرال طراحی شده‌اند - در خیابان‌های محلی اعمال نمی‌شود. وزارت راه و ترابری فقط می‌تواند هدایت و راهنمایی کرده و بهترین شیوه‌ها را ارائه دهد، اما نمی‌تواند این موضوع که زیرساخت‌های حمل‌ونقل شامل امکانات پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری باشد را ضروری اعلام کند. مسیرهای دوچرخه و پیاده‌رو در ساخت خیابان‌ها اختیاری هستند.

مقاومت اجتماعی و نهادی به تغییرات در شیوه‌های کسب‌وکار، روندهای برنامه‌ریزی و استانداردهای حمل‌ونقل که برای کیفیت زندگی در جوامع مورد نیاز است، می‌تواند قوی و فراگیر باشد. موانع تغییر عبارتند از عدم اطلاعات در مورد مزایای تغییر، عدم آگاهی در مورد چگونگی تأثیر تغییرات بر افراد یا جامعه، عدم فشار جامعه برای تغییر و عدم رهبری پایدار در جهت تغییر. هزینه‌های تغییر اغلب آنی هستند، درحالی که مزایای آن در بلندمدت هستند. این اختلاف هزینه و مزایا، مطالبه سیاسی را برای تغییر کاهش می‌دهد.

در سراسر کشور، استفاده از وسایل نقلیه شخصی برای رفت‌وآمد به کار اندکی کمتر از ۸۸ درصد است، اما در بزرگ‌ترین کلان‌شهرها، این نرخ به ۸۰ درصد نزدیک‌تر است و این تفاوت بیشتر به دلیل افزایش حمل‌ونقل و پیاده‌روی است.



پایداری زیست‌محیطی

هدف راهبردی

پیشبرد سیاست‌ها و سرمایه‌گذاری‌های زیست‌محیطی پایدار، که باعث کاهش انتشار کربن و سایر آلودگی‌های خطرناک از منبع وسایل حمل‌ونقل می‌شود.

چالش‌ها و راهبردها

حمل‌ونقل برای اقتصاد ما و کیفیت زندگی ما حیاتی است، اما پیامدهای زیست‌محیطی در اثر ساخت، بهره‌برداری و نگهداری سیستم‌های حمل‌ونقل وجود دارد. در شرایط امروز با چالش‌های جدیدی روبرو هستیم که شامل محدود کردن آثار زیست‌محیطی حمل‌ونقل، کاهش آلودگی صوتی و انتشار گازهای مضر، افزایش استقلال انرژی، اداره کردن تغییرات جهانی آب‌وهوا و بهبود قابلیت انعطاف‌پذیری سیستم‌های حمل‌ونقل می‌شود. هدف ما این است که روش‌های پایدارتر حمل‌ونقل را تقویت کنیم تا نسل‌های آینده بتوانند از استانداردهای بالاتر معیشت و تحرک برخوردار باشند.

در طول سه دهه گذشته، در بخش حمل‌ونقل کاهش قابل توجهی در میزان انتشار آلاینده‌های هوا حاصل گشته است، عمده این کاهش به‌وسیله تقویت مداوم مقررات آلاینده‌های خودروها و کیفیت سوخت تحت شرایط قانون هوای پاک^۱ اتفاق افتاده است.

تأکید اخیر ما بر رویکردهای اکوسیستمی برای تعیین تأثیرات زیست‌محیطی پروژه‌های حمل‌ونقل، راهکارهای کاهش آثار مخرب و حفظ منابع طبیعی بیشتر را ارتقا داده است.

تحقیقات بر روی تغییرات آب‌وهوا پیش‌بینی می‌کند که طوفان‌ها قوی‌تر می‌شوند، بنابراین ما باید تأثیر تغییرات آب‌وهوایی و تلفیق استراتژی‌های تطبیقی با برنامه‌ریزی‌ها، بهره‌برداری‌ها، سیاست‌ها و برنامه‌های وزارت راه و ترابری را در نظر داشته باشیم تا منابع مالی مالیات‌دهندگان به‌صورت عاقلانه سرمایه‌گذاری شوند و تا زیرساخت‌ها، خدمات و عملیات حمل‌ونقل در شرایط شدید آب و هوایی به‌طور منعطف به فعالیت خود ادامه دهد.

راهبردهای کاهش انتشار کربن، بهبود بهره‌وری انرژی و کاهش وابستگی به نفت

ما در همه حالات برای بهبود کارایی انرژی و محیط زیست در بخش حمل‌ونقل کار می‌کنیم. صنعت حمل‌ونقل هوایی دستاوردهای قابل توجهی در بهره‌وری سوخت ایجاد کرده است. هواپیماهای مدرن تا ۷۰ درصد و یا بیشتر از لحاظ مصرف سوخت از هواپیماهای تجاری اولیه کارآتر است.

ما اقدامات فرعی زیر را برای رسیدگی به چالش‌های کاهش انتشار کربن، بهبود بهره‌وری انرژی و کاهش وابستگی کشور به نفت انجام خواهیم داد:

1. Clean Air Act

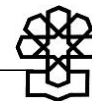
<https://www.epa.gov/clean-air-act-overview/clean-air-act-text>

- کار با سازمان بین‌المللی هواپیمایی مسافربری^۱ برای ارتقای استانداردهای بین‌المللی انتشار آلودگی‌های هواپیما و موتور آن و ارائه پیشنهاد اقدامات و اطلاعات راهنما برای راهکارهایی که از لحاظ فنی امکانپذیر و از لحاظ اقتصادی قابل قبول هستند، مزایای قابل اندازه‌گیری را ارائه می‌دهند، بر امنیت تأثیر مخرب نداشته و وابستگی متقابل انتشار آلودگی هوا و آلودگی صوتی را به حساب می‌آورند.
- ارتقای رشد فناوری‌هایی که مصرف انرژی، انتشار گازها و سروصدای هواپیما را از طریق برنامه «کاهش مستمر انرژی، آلودگی هوا و آلودگی صوتی»^۲ کاهش می‌دهد.
- همکاری با ذینفعان «طرح‌های سوخت‌های جایگزین هواپیمایی تجاری»^۳ برای پیشبرد استفاده از سوخت جایگزین قطره‌ای جت برای حمل‌ونقل هوایی.
- بهبود راهکارهای عملیاتی در زمینه حمل‌ونقل هوایی که شامل مسیرهای پروازی دقیق‌تر و کارآمدتر از قبیل فرود با مشخصات مطلوب^۴ و همچنین حرکت سطحی در فرودگاه و بهینه‌سازی ترافیک در مسیر و پایانه می‌شود به منظور بهره‌وری انرژی و کاهش سروصدا و انتشار آلاینده‌های هواپیما.
- انجام تحقیقات و ارتقای توسعه و استقرار فناوری‌های ارتباطی پیشرفته خودرو - خودرو و خودرو - زیرساخت که می‌تواند به‌طور قابل توجهی ظرفیت بزرگراه‌های موجود را افزایش دهد، مردم و کالاها را مؤثرتر و کارآتر به مقاصد خود انتقال دهد و مصرف سوخت و تولید گازهای گلخانه‌ای را کاهش دهد.
- تلاش مستمر برای بهبود شبکه‌های حمل‌ونقل و وسایل نقلیه غیرموتوری در سراسر کشور.
- همکاری با وزارت انرژی^۵ و ادامه تحقیقات در زمینه فلزات پیشرفته، پلاستیک و کامپوزیت‌های پیشرفته برای اطمینان از تولید وسایل نقلیه پایدار برای بازار جهانی خودرو.
- در همکاری با دیگر سازمان‌های فدرال و ایالتی، ترویج استقرار فناوری‌های پیشرفته خودرو، سوخت‌های جایگزین و زیرساخت آنها در موقعیت‌هایی که امکان آن وجود دارد، به منظور کاهش مصرف انرژی و انتشار گازهای گلخانه‌ای شبکه‌های حمل‌ونقل که عبارتند از وسایل نقلیه بزرگراه‌ها، شبکه‌های حمل‌ونقل باری، کشتی‌ها و وسایل نقلیه پشتیبانی فرودگاه.

راهبردهای کاهش آلودگی‌های هوا، آب و آلودگی صوتی وابسته به حمل‌ونقل و آثار مخرب آن بر اکوسیستم

برای پایدارتر کردن حمل‌ونقل به کاهش تأثیر آن بر سلامت انسان و اکوسیستم‌ها نیاز داریم؛ این مهم با کاهش انتشار آلاینده‌های هوا در هوای شهر، آلودگی آب و آلودگی صوتی و ضایعات دفع شده از منابع

1. International Civil Aviation Organization (ICAO)
 2. Continuous Lower Energy, Emissions, and Noise (CLEEN)
 3. Commercial Aviation Alternative Fuels Initiatives (CAAFI)
 4. Optimum Profile Descents
 5. Department of Energy



حمل و نقل امکانپذیر است.

برای رسیدن به این اهداف، ما اقدامات زیر را انجام خواهیم داد:

- پیشبرد تصمیم‌سازی منطقه‌ای و از طریق اختیارات چندگانه^۱ که ایالت‌ها و جوامع محلی را قادر می‌سازد دید وسیع‌تری نسبت به چگونگی یکپارچه شدن شبکه‌های حمل و نقل خود با حمل و نقل‌های باری طولانی‌مدت داشته باشند؛ بنابراین به‌طور بالقوه می‌توانند به‌طور مشارکتی و کارآمد از گزینه‌های راه‌آهن و حمل و نقل دریایی در مشارکت با بخش خصوصی استفاده کنند.
- کار برای اطمینان از اینکه پروژه‌های حمل و نقل با اهداف ملی زیست‌محیطی و اقتصادی پیوند برقرار می‌کنند و تصمیمات پروژه به شیوه‌ای مشارکتی و به‌موقع اتخاذ می‌گردد. وزارت راه و ترابری فرآیندهای تحویل پروژه‌های داخلی را بهبود می‌بخشد و فرصت‌های هماهنگ‌سازی میان ادارات را از طریق اقدامات مستمر وزارتخانه، شناسایی می‌کند.
- استفاده هوشمندانه از سیستم حمل و نقل هوشمند^۲ برای کاهش آلودگی هوا با به حداکثر رساندن انتقال مؤثر کالاها و افراد در کل شبکه حمل و نقل و استفاده از داده‌ها برای تسهیل گزینه‌های سبز حمل و نقل توسط کاربران و متصدیان شبکه حمل و نقل.
- ترویج استفاده مؤثر از مواد محافظ زمستانی مانند نمک و شن و ماسه، به‌منظور کاهش آثار زیست‌محیطی در حین دستیابی به سطح ایمن و کارآمد خدمات به‌واسطه اجرای راه‌حل‌های سیستم حمل و نقل هوشمند، کمک‌های فنی و برنامه‌های توسعه ظرفیت.
- اجرای برنامه بازیافت کشتی برای کشتی‌های کهنه، دولتی و از نوع تجاری به شیوه‌ای سازگار با محیط زیست که خطر آلودگی زیست‌محیطی را به میزان بیشتری کاهش می‌دهد.
- نوسازی شبکه حمل و نقل هوایی ایالات متحده به‌وسیله نسل بعدی هواپیماها، با تنظیم اولویت‌های سرمایه‌گذاری و زیربنایی به‌منظور حمایت از انرژی و اهداف زیست‌محیطی نسل آینده که به حرکت پاکیزه‌تر و ساکت‌تر هواپیما در هوا و زمین منجر خواهد شد.

راهبردهای افزایش استفاده از شیوه‌های پایدار زیست‌محیطی در بخش حمل و نقل

هدف ما این است که طراحی شبکه‌های حمل و نقل ایالات متحده را پایدارتر سازیم و اطمینان حاصل کنیم که عملکرد آنها کارآمدتر است که به نوبه خود باعث کاهش آثار منفی زیست‌محیطی حمل و نقل و همچنین کاهش استفاده از منابع کمیاب خواهد شد. این هدف با تغییر نحوه‌ای که شبکه‌های حمل و نقل ما برنامه‌ریزی شده، طراحی شده و عمل می‌کنند، به‌صورت کاملاً مؤثر حاصل خواهد شد. به‌طور خاص ما راهبردهای زیر را اتخاذ کرده‌ایم:

1. Multi-jurisdictional
2. Intelligent Transportation System (ITS)

- تشویق و حمایت از تحقیقات برای رفتن به سمت مواد و مصالح پایدار و بادوام‌تر برای حمل‌ونقل، ساخت‌وساز و زیرساخت‌ها.
- ارتقای بهترین شیوه‌هایی که باعث افزایش پایداری در برنامه‌ریزی، ساخت‌وساز، بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری حمل‌ونقل و ثبات اقتصادی می‌شود.
- حمایت از به‌کارگیری سامانه‌های مدیریت محیط زیست^۱ به‌عنوان ابزاری برای افزایش پایداری فرودگاه‌ها، بزرگراه‌ها، حمایت‌های کشتیرانی، بنادر، شبکه‌های حمل‌ونقل بار و سایر امکانات حمل‌ونقل.
- ترغیب صنعت حمل‌ونقل به منظور توسعه و به‌کارگیری فناوری‌های نوآورانه‌ای که پایدارترند و تحلیل چرخه عمر را برای محصولات و فرآیندها اجرا می‌کنند.
- انجام تحقیقات پیشرفته اکتشافی که یک الگوی بزرگراه سازگار با محیط زیست را توسعه می‌دهد که از شدت تأثیرات مخرب زیست‌محیطی کاسته و آلودگی زیست‌محیطی را نیز کاهش می‌دهد.
- مدیریت محیط زیست دریایی و فعالیت‌های سازگاری که در جهت بهبود انتشار گازهای دریایی، بهره‌وری انرژی و مصرف انرژی جایگزین انجام می‌گردد و تلاش‌های متقابل برای پیشبرد توسعه سیستم‌های مؤثر و متعادل‌کننده تصفیه آب^۲ و روش‌های نظارت بر سازگاری.

عوامل ریسک خارجی

هنوز بحث‌های سیاسی و خط‌مشی‌گذاری زیادی در مورد بهترین راه برای حل چالش‌های زیست‌محیطی مطرح شده در مورد شبکه حمل‌ونقل ما وجود دارد؛ به‌خصوص تأثیرات آن بر تغییرات آب و هوایی و هزینه‌های بالقوه انتقال ترابری از مبنای انرژی فسیلی به سایر جایگزین‌ها.

با این حال، سلول‌های سوختی، باتری‌ها یا موتورهای هیدروژنی که بتوانند فاصله سفر را به اندازه یک مخزن سوخت فسیلی فراهم کنند، هنوز در دسترس نیستند. فناوری‌های باتری خودرو در حال حاضر کمتر از ۱۰۰ مایل سفر را با یک بار شارژ میسر می‌سازد که این عدد به‌مراتب کمتر از انتظارات بیشتر مصرف‌کنندگان - در حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ مایل - است.

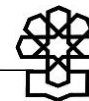
به‌استثنای ۱۰ تا ۱۵ درصد اتانول و ۵ درصد بیودیزل^۳، دستورالعمل‌ها و استانداردهای لازم وجود ندارد که اجازه دهد وسایل نقلیه مسافرتی عمومی یا تجاری از سوخت‌های جایگزین استفاده کنند.

محققان در حال حاضر با چالش‌های فنی افزودن الکل‌ها و روغن‌های زیستی به زیرساخت‌های نفتی مواجهند. غلظت‌های بالای این مواد افزودنی باعث مشکلات فرسایش و آلودگی می‌شود که در میان‌مدت قابل حل هستند. پیش‌بینی می‌شود تولید گاز طبیعی در ایالات متحده طی سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۴۰ تقریباً ۵۰

1. Environmental Management Systems

2. Ballast Water Treatment Systems

۳. Biodiesel: یک سوخت سازگار با محیط زیست، در نظر گرفته شده به‌عنوان یک جایگزین برای دیزل.



درصد افزایش یابد و تقریباً تمام این افزایش به دلیل رشد چشمگیر تولید گاز پلمبه سنگ^۱ است که در طول این مدت بیش از دو برابر شده است.

قیمت نفت خام و سایر سوخت‌های مایع در واکنش به شوک‌های قیمتی که بر بازار جهانی تأثیر می‌گذارد، به‌طور قابل توجهی نوسان خواهد داشت. قیمت بالای نفت در بلندمدت می‌تواند باعث شود صنعت حمل‌ونقل و مصرف‌کنندگان بتوانند به راحتی سوخت جایگزین را بپذیرند.

تعالی سازمانی

هدف راهبردی

ایجاد یک سازمان ابداعی در سطح جهانی به منظور ارتقای شبکه حمل‌ونقل ایالات متحده و ارائه خدمات به نیازهای ایمنی، اجتماعی، اقتصادی، امنیتی و زیست‌محیطی طولانی‌مدت کشور.

چالش‌ها و راهبردها

اکنون توانایی برای ارائه برنامه‌های حمل‌ونقل و خدماتی که نیازهای کشور را برآورده می‌کنند وجود دارد و به مدیریت عالی سازمان و منابع وابسته است. هدف تعالی سازمان به میزان تأثیر مردم، دارایی و فرآیندها برای دستیابی به تمام مقاصد و اهداف راهبردی، اهمیت می‌دهد. در این خصوص به دو چالش مهم از میان بسیاری از چالش‌هایی که توسط رهبران و مدیران خود از طریق فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی مشخص شده‌اند، پرداخته می‌شود. اولاً باید نیروی کار متخصص و کارشناس تربیت شود تا بتوان به چالش‌های این دهه رسیدگی کرد، به خصوص با توجه به بازنشستگی بسیاری از کارکنان واجد شرایط سازمان در طول این مدت. ثانیاً باید بر بهبود فناوری اطلاعات و فرآیندهای کاری مدیریت مالی تمرکز لازم صورت پذیرد.

راهبردهایی برای راه‌حل‌های توانمندسازی سرمایه انسانی

بازنشستگی افراد ماهر و واجد شرایط از میان نیروی کار وزارت راه و ترابری، توانایی را در دستیابی به مقاصد و اهداف راهبردی تهدید می‌کند.

تقویت مجاری باز ارتباطی برای رسیدن به موفقیت ضروری است؛ این امر کارکنان وزارت راه و ترابری را قادر می‌سازد تا همفکری کرده و ایده‌ها را با یکدیگر به اشتراک بگذارند و همچنین احساس مشارکت برای ایجاد محل مناسب برای کار داشته باشند.

برای اطمینان از اینکه نیروی کار آماده، ماهر و توانا و مایل به انجام رساندن مأموریت است،

راهبردهای زیر را اتخاذ می‌کنیم:

- پیاده‌سازی برنامه‌ریزی، استخدام و آموزش‌های مبتنی بر شایستگی نیروی کار، برای اطمینان از اینکه وزارت راه و ترابری دارای نیروی کار متنوع و توانمند با مهارت‌های رضایت‌بخش رهبری، فنی و کاربردی است؛
- ارتقای رهبری غیرخودخواهانه که بر کارآیی تمرکز دارد و موجب رونق همکاری می‌گردد، در عین حال بر حضور و مشارکت کارکنان نیز تأثیرگذار است؛
- پرورش فرهنگ یادگیری مداوم و پیشرفت در میان کارکنان خود.

راهبردهای تهیه فناوری اطلاعات نوآورانه

در این جهان دیجیتال به‌طور روزافزون متصل، پیچیده و وابسته، تقاضا برای شبکه‌های فناوری و زیرساخت‌ها - که مقرون به‌صرفه هستند و به‌طور مؤثری عملکرد را تقویت می‌کنند - نیاز به راه‌حل‌های خلاقانه و رویکردهای ابتکاری دارد.

شبکه‌های اطلاعاتی امن و مشتری‌مدار و سامانه‌های فناوری را آماده می‌نماید تا به استفاده خلاقانه، مؤثر و کارآمد اطلاعات و داده‌ها برای مدیریت تمامی فرآیندهای کسب‌وکار وزارت راه و ترابری کمک کند. استراتژی‌های اصلی موارد زیر خواهد بود:

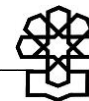
- افزایش سهولت استفاده و دسترسی به راه‌حل‌های اطلاعات و فناوری در سراسر وزارتخانه؛
- استفاده از فرصت‌های مشترک برای تحریک و به حرکت درآوردن نوآوری و کاهش هزینه‌ها؛
- تحریک تعالی عملکرد و ارائه خدمات از طریق نظارت مؤثر فناوری اطلاعات و مدیریت منابع؛
- پرورش نیروی کار فناوری اطلاعات خود با صلاحیت‌های مدیریت مأموریت‌های بحرانی و فناوری‌های نوظهور.

راهبردهای بهبود عملکرد مالی

همچنان با قوت بهبود شیوه‌های مدیریت مالی خود با تمرکز بر افزایش نظارت و ثبت به‌موقع مطالبات مشکوک‌الوصول^۱ ادامه خواهد داشت. مطالبات مشکوک‌الوصول، التزام و تکالیف بودجه است که هنوز با پرداخت نهایی به‌طور کامل تسویه حساب نشده است.

نظارت مداوم بر پرداخت‌های معوق نیز حفاظت مهمی در تضمین استفاده مؤثر و مقتضی منابع مالی وزارتخانه می‌باشد.

بهبود مدیریت و نظارت مالی تضمین می‌کند که منابع مالی به‌طور مؤثر و کارآمدی مورد استفاده قرار گیرد که این موضوع ما را به دستیابی به مقاصد و اهداف راهبردی خود کمک می‌کند.



- برای بهبود مدیریت مالی و ارائه خدمات با کیفیت به مشتریان، راهبردهای زیر اتخاذ می‌شود:
- کاهش مطالبات مشکوک‌الوصول و پرداخت‌های معوق؛
 - تنظیم بودجه برای پیشبرد مقاصد و اهداف مرتبط با مأموریت وزارت راه و ترابری، براساس مطابقت با نیازهای کاربران داخلی و خارجی؛
 - تأمین نظارت برای حصول اطمینان از اینکه وجوه بیش از سهمیه تخصیص‌یافته و برنامه‌های مالی، سپرده‌گذاری، ضمانت‌سپاری و یا بیش از حد مصرف نشده‌اند؛ همچنین اطمینان از عدم نقض قانون ضد کسری بودجه^۱ یا سایر قوانین مالی؛
 - ارائه خدمات مدیریت مالی بهبودیافته به دستورالعمل‌های اداری؛ بدین ترتیب ما می‌توانیم نیازهای حال حاضر و در حال بروز دستورالعمل‌ها و مدیران را حل‌وفصل کنیم؛
 - توسعه و ارائه دسترسی دقیق و به‌موقع به اطلاعات مالی و برنامه‌ها به ریاست برای آگاهی از تصمیم‌گیری آنها و همچنین توسعه سیاست‌ها و برنامه‌ها؛
 - ارتقای شفافیت اطلاعات مالی برای تقویت پاسخگویی.

امنیت، آمادگی و دیگر اهداف معین

چالش‌ها و راهبردها

در این نسخه دوم حمل‌ونقل برای یک عصر جدید^۲، سه هدف مهم راهبردی را از طریق فعالیت‌های وزارتخانه‌ای که از اهداف وسیع دولت فدرال پشتیبانی می‌کنند.

راهبردهای آمادگی اضطراری

آمادگی یک موضوع حیاتی برای انجام مسئولیت‌هاست. آمادگی عبارت است از فرآیند شناسایی کارکنان، آموزش و تجهیزات مورد نیاز برای طیف گسترده‌ای از حوادث احتمالی و ایجاد تدابیر ویژه سوانح به‌منظور ارائه توانایی‌ها - در صورت نیاز - برای یک حادثه است. این آمادگی شامل ترکیبی از برنامه‌ریزی، منابع، آموزش، تمرین و سازماندهی برای ساخت، محافظت و بهبود قابلیت‌های عملیاتی است.

براساس مقررات دستورالعمل‌های اجرایی^۳ متعدد و رهنمودهای سیاستی ریاست‌جمهوری، وزارت راه و ترابری، مسئول هماهنگی حمل‌ونقل کشوری است.

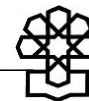
راهبردها و صلاحیت‌ها برای مدیریت اضطراری شامل موارد زیر است:

- کمک به کشور در بهبودی و بازیابی پس از شرایط اضطراری در کنار اطمینان از در دسترس

1. Anti-Deficiency Act
2. Transportation for a New Generation
3. Executive Orders

- بودن بودجه برای بازگرداندن خدمات حمل‌ونقل پس از بلایای طبیعی؛
- ارتقای یک سیاست آمادگی امنیتی برای اطمینان از ایمنی، امنیت و آمادگی کارکنان و امکانات، به‌طوری که ما بتوانیم عواقب ناشی از موارد اضطراری بخش حمل‌ونقل را کاهش دهیم؛
 - اطمینان از تداوم عملیات با حفظ آمادگی ضروری و قابلیت پاسخگویی به‌منظور ارائه راهنمایی مؤثر و واکنش در برابر حوادث به‌منظور برآوردن تعهدات ما در رعایت اوامر ریاست‌جمهوری،^۱ دستورات وزارتخانه‌ای^۲ و چارچوب عمل متقابل شهروندی؛^۳
 - ارائه راهنمایی و کمک فنی به نواحی مختلف، سازمان‌های ایالتی حمل‌ونقل و شرکای اصلی آنها برای بهبود توانمندی‌شان در انجام واکنش‌های اضطراری؛
 - بهبود فرماندهی، کنترل و ارتباطات حمل‌ونقل هوایی برای خدمات ۲۴ ساعته در روز و ۷ روز در هفته: در طول عملیات اضطراری تقویت هماهنگی عملیاتی، ارتباطات و قابلیت‌های فرماندهی و کنترل مورد نیاز برای آماده‌سازی، واکنش سریع و بهبودی پس از بحران؛
 - بهبود امنیت داده‌ها و اطلاعات با استفاده از راهکارهای پیشرفته دفاع سایبری؛
 - مساعدت و همیاری در تجزیه و تحلیل تخصصی، به‌موقع و مناسب اطلاعات که بر تلاش برای آمادگی تمرکز دارد، از واکنش عملیاتی و برنامه‌های بین‌المللی پشتیبانی می‌کند و مطالبات فنی جوامع اطلاعاتی، دفاعی و مجاری قانونی را برآورده می‌سازد؛
 - ثبت و گزارش فعالیت‌های مشکوک که ممکن است نشان‌دهنده جمع‌آوری اطلاعات و یا برنامه‌ریزی قبل از عملیات مربوط به تروریست‌ها، سازمان‌های ضدجاسوسی، تبهکاران، یا اغراض غیرقانونی دیگری باشد؛
 - پیاده‌سازی چارچوب اطلاعات طبقه‌بندی نشده کنترل شده^۴ و نظارت بر انطباق با سیاست‌ها، استانداردها و علامتگذاری‌ها؛^۵
 - هماهنگی روش‌ها از طریق موافقتنامه‌های بین‌سازمانی به‌منظور فعال‌سازی ایمن و کارآمد بهره‌برداری از منابع مورد نیاز اضطراری حمل‌ونقل؛
 - بیمه کردن در برابر خطر از بین رفتن یا آسیب دیدن اپراتورهای دریایی در زمان جنگ تا زمانی که بیمه تجاری با شرایط و ضوابط معقول وجود داشته باشد؛
 - توسعه و تکمیل مقدمات همکاری دوجانبه آمادگی اضطراری با دیگر کشورها از جمله کانادا و چین به‌منظور بهبود آمادگی در برابر سوانح حمل‌ونقل در هر دو کشور.

1. Presidential Directives
2. Departmental Orders
3. National Response Framework
4. Controlled Unclassified Information Framework
5. Marking



راهبردهای امنیت ملی

وزارت راه و ترابری در قبال تعدادی از برنامه‌های آمادگی اضطراری مسئولیت دارد به طوری که باید در وضعیت‌های اضطراری ملی برای وزارت دفاع آمریکا^۱ و سازمان‌های غیرنظامی، دسترسی مطمئن به حمل‌ونقل تجاری فراهم کند.

راهبردها برای تضمین تحرکات نظامی شامل موارد زیر می‌شود:

- حفظ دارایی‌های حمل‌ونقل متعلق به دولت و فراهم نمودن دسترسی به دارایی‌های حمل‌ونقل تجاری برای پشتیبانی و تقویت حیاتی تحرکات نظامی و واکنش‌های اضطراری؛
- حفظ آمادگی دفاعی مستحکم در تمام ادارات فعال در زمینه مسئولیت‌های مربوط به امنیت ملی ما از طریق همکاری‌ها و آموزش‌های بین‌اداری با وزارت دفاع آمریکا، وزارت امنیت داخلی^۲ و دیگر سازمان‌های فدرال، ایالتی و محلی؛
- هماهنگی با وزارت دفاع آمریکا برای تخصیص و نگهداری شبکه راهبردی بزرگراه‌ها و شبکه راهبردی خطوط راه‌آهن^۳؛
- پشتیبانی از عملیات محافظت شهروندی نیروی هوایی وزارت دفاع آمریکا^۴ - که در زمان بحران و مطالبه خطوط حمل‌ونقل هوایی تقویت آن ضروری است - و حراست از منافع صنعت حمل‌ونقل هوایی ایالات متحده به واسطه امنیت ملی.

راهبردهای افزایش فرصت‌های کسب‌وکارهای کوچک و نامساعد در بخش حمل‌ونقل

دولت فدرال به وسیله مالکیت‌های خود، برای کسب‌وکارهای کوچک از جمله مشاغل کوچک در معرض خطر، مشاغل متعلق به زنان، سربازان، جانبازان فرصت‌هایی را فراهم می‌آورد. این کسب‌وکارهای کوچک نیز باید حداکثر فرصت عملی را برای شرکت در قراردادهای اصلی و فرعی وزارت راه و ترابری داشته باشند. از طریق برنامه‌های کمک‌رسانی، ما تعهدمان به رشد بنیان تأمین‌کنندگان کسب‌وکار کوچک و افزایش آگاهی از فرصت‌های تدارکات را نشان دادیم. برای گسترش این فرصت‌ها، اقدامات زیر ادامه خواهد داشت:

- شرکت در برنامه‌های کمک‌رسانی کسب‌وکار کوچک که شامل شرکت در جلسات کمک به فروشنده می‌باشد؛ به منظور تشویق مشارکت کسب‌وکارهای کوچک در تدارکات وزارت راه و ترابری؛
- ارائه خدمات مدیریتی و فنی برای کسب‌وکارهای کوچک برای کار با سازمان‌های حمل‌ونقل دولتی و محلی؛

1. Department of Defence
2. Department of Homeland Security
3. Strategic Rail Corridor Network (STRACNET)
4. DOD Civil Reserve Air Fleet

- کمک به کسب‌وکارهای کوچک به‌منظور به‌دست آوردن تأمین مالی مورد نیازشان برای شرکت در قراردادهای مربوط به حمل‌ونقل؛
- پیاده‌سازی برنامه‌های آموزشی بستن قرارداد به‌منظور آماده‌سازی کسب‌وکارهای کوچک برای قراردادهای الزام‌آور؛
- افزایش آگاهی و مشارکت در تمامی مراحل برنامه تحقیقات نوآوری کسب‌وکار کوچک^۱ وزارت راه و ترابری؛
- اجرای یک قانون نهایی که به‌دنبال بهبود در اجرای مقررات موجود برای کسب‌وکارهای نامساعد^۲ است؛
- گسترش برنامه‌های صدور گواهینامه منطقه‌ای یا موافقتنامه‌های دوجانبه با دریافت‌کنندگان وزارتخانه برای کمک به کسب‌وکارهای کوچک و متعلق به زنان و اقلیت‌ها به‌منظور تأیید اعتبار آسان‌تر و امکانپذیر شدن قراردادهای بزرگراه، حمل‌ونقل باری و فرودگاهی با کمک دولت فدرال برای واجدین شرایط؛
- افزایش انطباق با **تأمین آمریکا**^۳ و افزایش توانایی تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان داخلی به‌منظور پاسخ به محتوای نیازها.

منابع و مأخذ

۱. بابازاده، محمد. قدیمی، خلیل، محسنی، رضا. تأثیر سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل بر رشد اقتصادی در ایران، فصلنامه پژوهش‌های بازرگانی، ۵۰، ۱۳۸۷.
2. DOT, (2012), "Transportation for a new Generation; Strategic Plan Fiscal Years 2014-2018.

1. Small Business Innovation Research
2. Disadvantaged Business Enterprise (DBE)

۳. Buy America: انجمن ارتباطات زنجیره تأمین حمل‌ونقل آمریکا.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۵۵۵۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: خلاصه استراتژی حمل‌ونقل آمریکا (۲۰۱۴-۲۰۱۸) الف) راهبردها و چالش‌ها

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین کنندگان: افشین حیدرپور، مصطفی کاشفی

مدیر مطالعه: افشین حیدرپور

ناظران علمی: حسین افشین، محسن صمدی

همکار: فرزانه رستمی

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. استراتژی
۲. راهبرد حمل‌ونقل
۳. چالش‌ها
۴. سیاستگذاری

تاریخ انتشار: ۱۳۹۶/۸/۲۱

