

بررسی بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور (۴۰): بخش حمل و نقل



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۲۰۵۰۹

کد موضوعی: ۲۵۰

دوره دوازدهم - سال اول

ثبت ۲۶۰

عنوان گزارش: بررسی بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور (۴۰): بخش حمل‌ونقل

نوع گزارش: طرح / لایحه ■، نظارتی □، راهبردی □

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین کنندگان: سروین مولائی‌نسب، شهاب دبیری‌نژاد (گروه حمل‌ونقل)

مدیر مطالعه: حمیدرضا فوری

ناظران علمی: محمدحسن معادی رودسری، حبیب‌اله ظفریان ریگی

اظهار نظر کنندگان: محمدحسن معماریان (دفتر مطالعات بخش عمومی)، امین‌اله پاک‌نژاد (دفتر مطالعات حقوقی)

ویراستار ادبی: زهره عطاردی

صفحه آرا: آذر مهمان‌نواز نوروزمحل

واژه‌های کلیدی:

۱. لایحه بودجه ۱۴۰۴

۲. حمل‌ونقل

۳. ایمنی حمل‌ونقل

۴. ستاد ملی گذر

۵. صندوق توسعه حمل‌ونقل



تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۳/۱۱/۲۰

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۱۲/۱۸

به نام خدا

فهرست مطالب

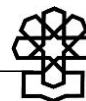
۱	چکیده.....
۱	خلاصه مدیریتی.....
۴	۱. مقدمه.....
۴	۲. تصویر کلان اعتبارات بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.....
۶	۳. اعتبارات بخش حمل و نقل از محل منابع دولتی.....
۷	۳-۱. اعتبارات حمل و نقل جاده‌ای از محل منابع دولتی.....
۸	۳-۲. اعتبارات حمل و نقل ریلی از محل منابع دولتی.....
۱۰	۳-۳. اعتبارات حمل و نقل هوایی از محل منابع دولتی.....
۱۱	۳-۴. اعتبارات حمل و نقل دریایی از محل منابع دولتی.....
۱۱	۳-۵. اعتبارات حمل و نقل شهری از محل منابع دولتی.....
۱۲	۴. اعتبارات بخش حمل و نقل از محل منابع شرکت‌های دولتی.....
۱۶	۵. بررسی اعتبارات حوزه ایمنی حمل و نقل.....
۱۶	۵-۱. برآورد خسارت‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای.....
۱۷	۵-۲. وضعیت اعتبارات حوزه ایمنی حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.....
۲۰	۵-۳. بررسی مطابقت لایحه با برنامه هفتم پیشرفت در حوزه ایمنی حمل و نقل.....
۲۴	۶. منابع تشکیل دبیرخانه ستاد ملی گذر (ترانزیت).....
۲۴	۷. سرمایه اولیه تشکیل صندوق توسعه حمل و نقل.....
۲۵	۸. اعتبارات پژوهشی بخش حمل و نقل کشور.....
۲۶	۹. اهداف کمی برنامه توسعه حمل و نقل کشور در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.....
۲۷	۱۰. جمع‌بندی و پیشنهادهای.....
۳۰	منابع و مأخذ.....

فهرست جداول

۱۸	جدول ۱. ردیف‌های اعتباری مربوط به بخش ایمنی حمل و نقل در لایحه بودجه ۱۴۰۴.....
۱۱	جدول ۲. پیشنهاد اصلاح/ الحاق اعتبارات مرتبط با بخش ایمنی حمل و نقل در لایحه بودجه ۱۴۰۴ به تفکیک دستگاه، براساس آخرین نسخه تهیه شده از برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور موضوع بند «ت» ماده (۵۹) برنامه هفتم.....
۲۲	جدول ۳. اهداف کمی برنامه توسعه حمل و نقل لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.....

فهرست شکل‌ها

- شکل ۱. نمودار بودجه بخش حمل‌ونقل در سال‌های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۴ به تفکیک منابع دولتی و شرکت‌های دولتی ۵
- شکل ۲. نمودار بودجه بخش حمل‌ونقل در سال‌های ۱۴۰۱ تا لایحه ۱۴۰۴ به تفکیک اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای ۶
- شکل ۳. نمودار سهم انواع شیوه‌های حمل‌ونقل از اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل در پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ ۷
- شکل ۴. نمودار توزیع اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل درون‌شهری ۱۱
- شکل ۵. نمودار تغییرات درآمد و هزینه سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۴۰۰ تا لایحه ۱۴۰۴ ۱۳
- شکل ۶. نمودار تغییرات درآمد و هزینه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل از سال ۱۴۰۰ تا لایحه ۱۴۰۴ ۱۴
- شکل ۷. نمودار تغییرات هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل از سال ۱۴۰۰ تا لایحه ۱۴۰۴ ۱۵
- شکل ۸. نمودار آمار مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات ترافیکی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۴۰۲ ۱۶



بررسی بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور (۴۰): بخش حمل و نقل

چکیده

بررسی بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، نشان‌دهنده افزایش قابل توجه اعتبارات بخش حمل و نقل نسبت به سال گذشته است. با توجه به گستردگی خدمات بخش حمل و نقل، نیمه‌تمام ماندن تعداد زیادی از طرح‌های عمرانی این بخش و نقش تأثیرگذار آن در توسعه اقتصادی کشور و تحقق تکالیف برنامه هفتم پیشرفت در حوزه گذر و اقتصاد دریامحور این افزایش ضروری و مثبت ارزیابی می‌شود. این افزایش اعتبار، شامل حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان افزایش در اعتبارات شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل، ۳۱/۶ هزار میلیارد تومان در منابع دولتی و ۷۹/۶ هزار میلیارد تومان از محل مجوز تحویل نفت است. غربال‌گری و اعلام توقف تخصیص اعتبار به برخی طرح‌های عمرانی در پیوست یک لایحه بودجه، تعیین مبلغ ۵/۴ هزار میلیارد تومان از محل منابع حاصل از جرائم رانندگی برای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و پیش‌بینی ۲/۶ هزار میلیارد تومان برای طرح‌های پیشران در حوزه حمل و نقل هوایی از دیگر نکات مثبت این لایحه است.

در تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، ضروری است به‌منظور اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور ردیف جدید برای هریک از دستگاه‌های مسئول در حوزه ایمنی حمل و نقل در جدول ۷-۱ لایحه بودجه ۱۴۰۴ افزوده شود. همچنین، پیشنهاد می‌شود اهداف کمی برنامه توسعه حمل و نقل در جدول ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، منطبق با هدف‌گذاری‌های انجام شده برای بخش حمل و نقل در ماده (۵۶) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) تعیین شود. تأمین هزینه‌های اجرایی تشکیل ستاد ملی گذر که بخش قابل توجهی از تکالیف دولت در حوزه گذر در [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) را برعهده دارد، نیز از طریق ردیف اعتباری مشخصی توصیه می‌شود.

خلاصه مدیریتی

مسئله اصلی

در اجرای [قانون اصلاح مواد \(۱۸۰\) و \(۱۸۲\) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی](#)، مصوب سال ۱۴۰۱، بخش اول بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور در ۱۴۰۳/۱۱/۸ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و بخش دوم حاوی جداول تفصیلی مشتمل بر ارقام بودجه، در تاریخ ۱۴۰۳/۱۱/۱۶ تقدیم مجلس شده است. در این گزارش، بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ از منظر بودجه بخش حمل و نقل کشور که بخشی از امور اقتصادی پیشران و توسعه‌ای کشور است، مورد بررسی قرار گرفته است.

نقاط قوت و ضعف لایحه

• نقاط قوت بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ در بخش حمل‌ونقل

۱. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، اعتبارات بخش حمل‌ونقل از مجموع منابع دولتی و منابع شرکت‌های دولتی با افزایش ۱۰۰ درصدی همراه است. این افزایش اعتبار، شامل حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان افزایش در اعتبارات شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل، ۳۱/۶ هزار میلیارد تومان در منابع دولتی و ۷۹/۶ هزار میلیارد تومان از محل مجوز تحویل نفت است. با توجه به گستردگی خدمات بخش حمل‌ونقل، نیمه‌تمام ماندن تعداد زیادی از طرح‌ها عمرانی این بخش، نقش تأثیرگذار آن در توسعه اقتصادی کشور و تحقق تکالیف برنامه هفتم پیشرفت در حوزه گذر و اقتصاد دریامحور و همچنین جبران نرخ رشد کم اعتبارات بخش حمل‌ونقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۳، این افزایش ضروری و مثبت ارزیابی می‌شود.

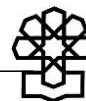
۲. تعیین مبلغ ۵/۴ هزار میلیارد تومان از محل منابع حاصل از جرائم رانندگی برای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، اگرچه مطابق ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی است، اما در قیاس با قانون بودجه ۱۴۰۳ که چنین ردیفی برای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در نظر گرفته نشده بود، مثبت ارزیابی می‌شود.

۳. از نکات برجسته لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، غربال‌گری طرح‌های عمرانی و اعلام توقف تخصیص اعتبار به برخی از طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در پیوست یک لایحه بودجه است. از ۳۶۵ طرح تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، تعداد ۲۵ طرح دارای ردیف بودجه متوقف شده‌اند تا اعتبارات بخش حمل‌ونقل در اتمام و به سرانجام رساندن طرح‌های باقی‌مانده متمرکز شود. به‌رغم اینکه توقف ۲۵ طرح از ۳۶۵ طرح تملک‌دارایی سرمایه‌ای به حدی نیست که بتواند اثرگذاری ملموسی در یک سال داشته باشد، اما تداوم تلاش دولت برای غربال‌گری طرح‌های ناتمام حمل‌ونقل در بودجه سال‌های آتی، اثر نمایانی در توسعه زیرساخت حمل‌ونقل کشور خواهد داشت.

• نقاط ضعف بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ در بخش حمل‌ونقل

۱. به‌جز سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و تا حدودی پلیس راهور فراجا، برای سایر دستگاه‌های مربوطه از جمله سازمان اورژانس کشور، صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران و جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران اعتباری برای انجام اقدامات مربوط به برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور در نظر گرفته نشده است.

۲. در جدول ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، برنامه‌ریزی برای کاهش حمل بار ریلی در برنامه توسعه حمل‌ونقل به ۴۲ میلیون تن در سال ۱۴۰۴، در تناقض با مواد (۵۶) و (۱۳) قانون برنامه هفتم پیشرفت است. چراکه در ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت، افزایش سهم حمل‌ونقل راه‌آهنی به ۳۰ درصد از جابه‌جایی کل بار زمینی داخلی کشور هدف‌گذاری شده است. رقم مناسب می‌تواند ۵۲ میلیون تن باشد. همچنین در جدول ۷، برنامه سالیانه دولت برای برخی شاخص‌های مهم در بخش حمل‌ونقل که در ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت نیز دارای هدف‌گذاری مصوب هستند، مشخص نشده است.



۳. گذر (ترانزیت) و اقتصاد دریامحور از مهم‌ترین محورهای برنامه هفتم پیشرفت در پنج سال آتی کشور است. بخش قابل توجهی از تکالیف دولت در این زمینه در قانون برنامه هفتم پیشرفت برعهده ستاد ملی (گذر) قرار گرفته است. با وجود اهمیت ویژه تشکیل ستاد ملی گذر، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ هیچ اعتباری برای تأمین هزینه‌های اجرایی تشکیل ستاد و فعال شدن دبیرخانه این ستاد در وزارت راه و شهرسازی پیش‌بینی نشده است.

۴. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، نه تنها هیچ منابعی برای تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل‌ونقل در نظر گرفته نشده است، بلکه تنها اعتبارات هزینه‌ای (در مجموع ۶۲ میلیارد تومان) با عنوان صندوق توسعه حمل‌ونقل برای وزارت راه و شهرسازی در نظر گرفته شده است! عدم تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل‌ونقل و بی‌توجهی به ظرفیت این صندوق در استفاده از مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل نگران‌کننده است.

پیشنهاد‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

۱. در اهداف تعیین شده برای برنامه توسعه حمل‌ونقل در جدول ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴؛ برخی اهداف مهم ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت از جمله «افزایش سرعت سفر و سیر بازرگانی بار راه‌آهنی»، «کاهش تردد خالی (بدون بار) کامیون‌ها»، «نوسازی ناوگان جاده‌ای» و «نوسازی و تأمین ناوگان راه‌آهنی» در هدف‌گذاری توسعه حمل‌ونقل نادیده گرفته شده است، که توصیه می‌شود اهداف کمی سالیانه آنها اضافه شود. همچنین هدف‌گذاری برای کاهش حمل بار ریلی به ۴۲ میلیون تن در سال ۱۴۰۴، متناسب با هدف‌گذاری ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت، اصلاح شود.
۲. پیشنهاد می‌شود ردیف‌های جدید در بودجه با عنوان «اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور» برای هریک از دستگاه‌های مسئول در حوزه ایمنی حمل‌ونقل در جدول ۱-۷ لایحه بودجه ۱۴۰۴ افزوده شود. تأمین اعتبارات برای ردیف‌های جدید می‌تواند از محل وجوه حاصل از جرائم تخلفات رانندگی، موضوع ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و منابع حاصل از صرفه‌جویی شرکت‌های بیمه‌گر از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه و شخص ثالث تأمین شود.
۳. تعیین ردیف هزینه‌ای مشخص برای تشکیل ستاد ملی گذر و تهیه «سند برنامه ملی گذر» جهت تحقق اهداف برنامه هفتم پیشرفت در حوزه گذر اکیداً توصیه می‌شود.
۴. در جدول ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، دستگاه اجرایی مربوطه برای برنامه «توسعه حمل‌ونقل عمومی» و «توسعه زیربنای حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری» به اشتباه بنیاد مسکن انقلاب و وزارت راه و شهرسازی عنوان شده است. منابع پیش‌بینی شده برای طرح‌های توسعه حمل‌ونقل شهری طبق پیوست یک لایحه بودجه در اختیار سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها قرار می‌گیرد.
۵. اختصاص بودجه به سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، به دلیل عدم تصویب اساسنامه مغایر اصل (۸۵) قانون اساسی بوده و برای رفع این ایراد، اختصاص اعتبار منوط به تصویب اساسنامه سازمان است.

۱. مقدمه

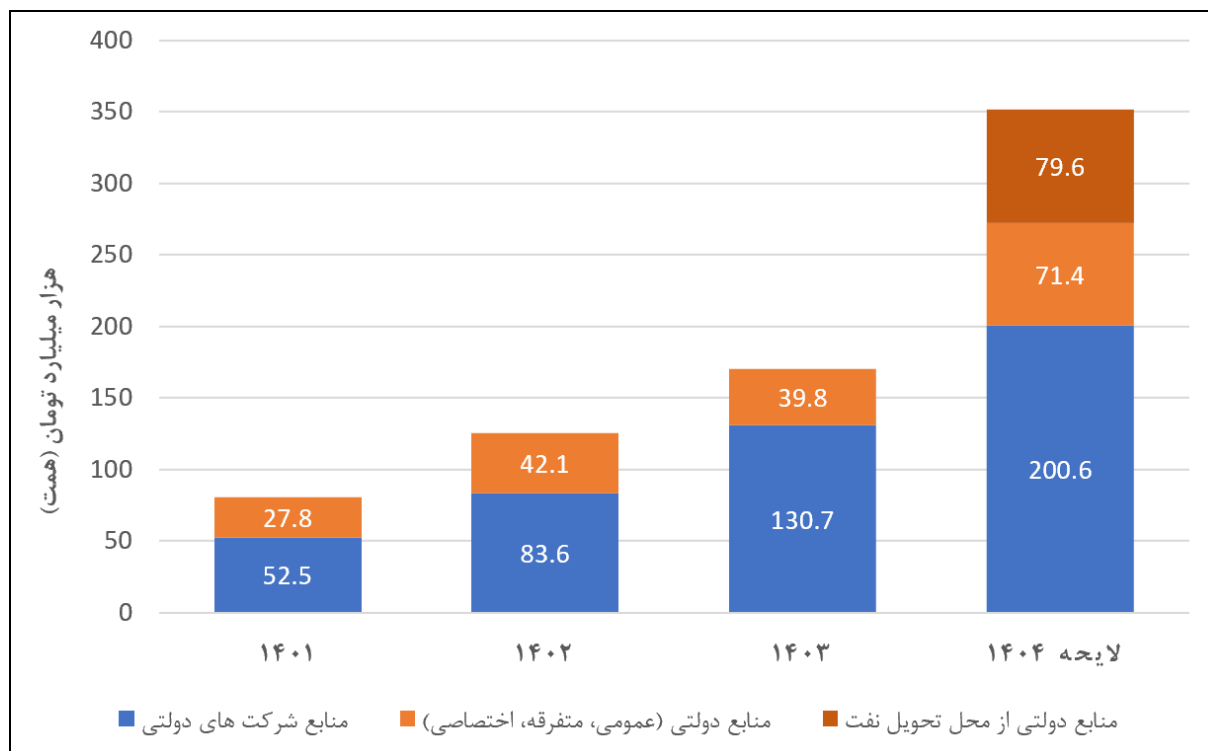
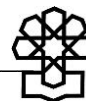
براساس قانون اصلاح مواد (۱۸۰) و (۱۸۲) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی، مصوب سال ۱۴۰۱، فرایند بررسی لایحه بودجه، به صورت دومارحله‌ای انجام می‌شود. بدین صورت که ماده‌واحد لایحه بودجه حداکثر تا اول آبان ماه هر سال به مجلس شورای اسلامی تقدیم می‌شود و حداکثر ۱۰ روز پس از تصویب و ابلاغ ماده‌واحد، دولت موظف است جداول تفصیلی بودجه را ارائه کند. بر این اساس، بخش اول بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور در ۱۴۰۳/۱۱/۸ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و بخش دوم حاوی جداول تفصیلی مشتمل بر ارقام بودجه، در تاریخ ۱۴۰۳/۱۱/۱۶ تقدیم مجلس شده است. در این گزارش، بخش دوم لایحه بودجه از منظر بودجه بخش حمل‌ونقل کشور مورد بررسی قرار می‌گیرد.

زیرساخت و خدمات حمل‌ونقل، بخشی از امور اقتصادی پیشران و توسعه‌ای کشور است. لذا، سالیانه سهم قابل ملاحظه‌ای در بودجه کشور و تعداد قابل‌توجهی از طرح‌های ملی عمرانی کشور به بخش حمل‌ونقل تعلق می‌گیرد. از این رو، در گزارش حاضر، اعتبارات بخش حمل‌ونقل از محل منابع دولتی و شرکت‌های دولتی بررسی شده و نقاط قوت و ضعف آن معرفی شده است. همچنین به‌طور ویژه بودجه موضوعات پراهمیت بخش حمل‌ونقل نظیر ایمنی و کاهش تلفات حوادث ترافیکی مورد ارزیابی قرار گرفته و پیشنهادهایی برای اصلاح بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ ارائه شده است.

۲. تصویر کلان اعتبارات بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴

مجموع اعتبارات در نظر گرفته شده برای بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، حدود ۳۵۲ هزار میلیارد تومان است. نزدیک به ۲۰۱ هزار میلیارد تومان (معادل ۵۷ درصد) از این اعتبارات مربوط به هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی فعال در بخش حمل‌ونقل و ۱۵۱ هزار میلیارد تومان (معادل ۴۳ درصد) از این اعتبارات مربوط به هزینه‌ها و اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای دولت است.

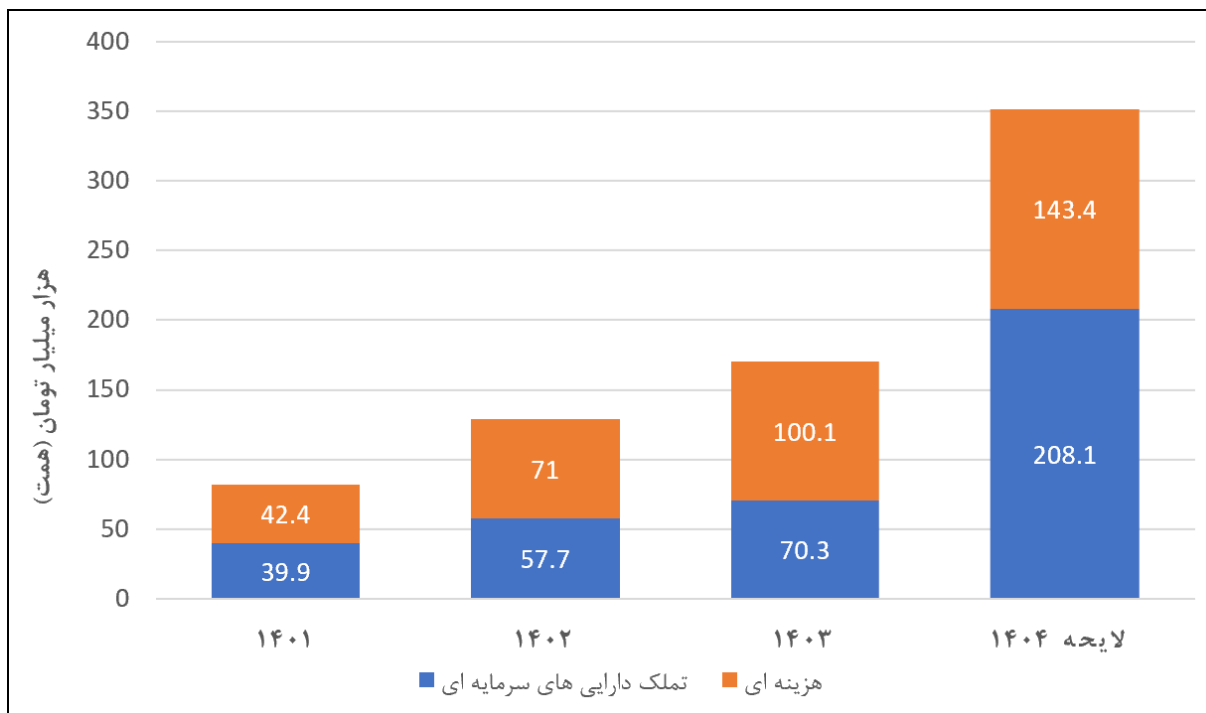
بودجه سنواتی بخش حمل‌ونقل کشور در چهار سال اخیر در شکل ۱ مقایسه شده است. اعتبارات شرکت‌های دولتی در سال‌های ۱۴۰۲، ۱۴۰۳ و در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ به ترتیب ۵۹ درصد، ۵۶ درصد و ۵۳ درصد رشد سالیانه داشته است. اعتبارات دولتی بخش حمل‌ونقل نیز در سال ۱۴۰۲، ۵۱ درصد رشد سالیانه داشته، اما در سال ۱۴۰۳ با وجود تورم، اعتبارات بخش حمل‌ونقل کشور افزایش نیافت. در مقابل، اعتبارات دولتی بخش حمل‌ونقل کشور در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، با ۷۹ درصد افزایش همراه است و علاوه بر آن در جدول شماره ۲۲ لایحه بودجه، ۷۹ هزار میلیارد تومان اعتبار برای طرح‌های حمل‌ونقلی از محل مجوز تحویل نفت در نظر گرفته شده است که با این رقم، رشد اعتبارات دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۴ به ۲۷۹ درصد می‌رسد. به‌طور کلی و با توجه به عقب‌ماندگی‌های جدی در بخش حمل‌ونقل، اهتمام دولت به افزایش اعتبارات دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۴ مثبت ارزیابی می‌شود.



شکل ۱. نمودار بودجه بخش حمل و نقل در سال های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۴ به تفکیک منابع دولتی و شرکت های دولتی

مأخذ: نگارنده براساس قوانین بودجه سنواتی و لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.

از مجموع ۳۵۱ هزار میلیارد تومان بودجه برآورد شده برای بخش حمل و نقل در سال ۱۴۰۴، حدود ۲۰۸ هزار میلیارد تومان (معادل ۵۹ درصد) اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای بوده و ۱۴۳ هزار میلیارد تومان بودجه (معادل ۴۱ درصد) اعتبارات هزینه ای است. بودجه سنواتی بخش حمل و نقل کشور در چهار سال اخیر در شکل ۲ مقایسه شده است. اعتبارات هزینه ای بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، همانند روند قوانین بودجه سال های گذشته حدود ۵۰ درصد افزایش داشته است. اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، برخلاف قوانین بودجه سال های گذشته، افزایش ۱۹۶ درصدی (افزایش حدود سه برابری) نسبت به سال ۱۴۰۳ داشته است. افزایش قابل ملاحظه اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای بخش حمل و نقل از نکات برجسته لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ برای توسعه زیرساخت حمل و نقل کشور است.



شکل ۲. نمودار بودجه بخش حمل‌ونقل در سال‌های ۱۴۰۱ تا لایحه ۱۴۰۴ به تفکیک اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای

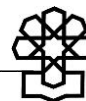
مأخذ: همان.

از نکات برجسته بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، می‌توان به متوقف اعلام کردن برخی طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای کشور در پیوست یک لایحه اشاره کرد. به این ترتیب که از ۳۶۵ طرح تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، تعداد ۲۵ طرح دارای ردیف بودجه، متوقف شده‌اند تا اعتبارات بخش حمل‌ونقل در اتمام و به سرانجام رساندن طرح‌های دارای اولویت کشور متمرکز شود. به‌رغم اینکه توقف ۲۵ طرح از ۳۶۵ طرح تملک‌دارایی سرمایه‌ای به‌اندازه‌ای نیست که بتواند اثرگذاری ملموسی در یک سال داشته باشد، اما تداوم تلاش دولت برای غربال‌گری طرح‌های ناتمام حمل‌ونقل در بودجه سال‌های آتی، اثر نمایانی در پیشرفت پروژه‌های حمل‌ونقل کشور خواهد داشت.

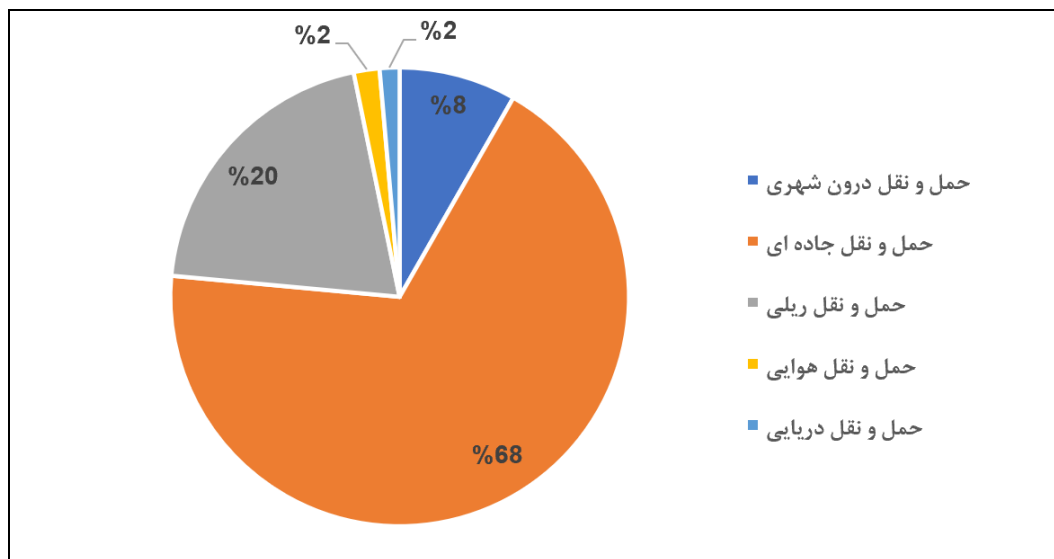
۳. اعتبارات بخش حمل‌ونقل از محل منابع دولتی

اعتبارات بخش حمل‌ونقل از محل منابع دولتی برابر با ۱۵۱ هزار میلیارد تومان بوده که کمتر از یک درصد آن (حدود ۸۱۱ میلیارد تومان) اعتبار هزینه‌ای است^۱ و بیش از ۹۹ درصد اعتبار تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای است. نزدیک به ۷۹/۶ هزار میلیارد تومان از این اعتبار از محل مجوز تحویل نفت تأمین و صرف اجرای طرح‌های تملک‌دارایی‌های

۱. لازم به ذکر است، مقادیر اعتبار هزینه‌ای از محل منابع دولتی به دلیل تفاوت اعداد برآورد شده برای بخش حمل‌ونقل در جدول ۶ و جدول ۷ محل ابهام است. در جدول ۶ اعتبار هزینه‌ای برابر ۸۱۱ میلیارد تومان برای بخش حمل‌ونقل در نظر گرفته شده، در حالی که در جدول ۷ اعتبارات هزینه‌ای وزارت راه و شهرسازی برای برنامه توسعه حمل‌ونقل برابر ۹۲۶ میلیارد تومان تعیین شده است.



سرمایه‌ای در بخش حمل‌ونقل می‌شود. طرح‌هایی که از این محل تأمین اعتبار خواهند شد در لایحه بودجه مشخص نشده‌اند، اما به نظر می‌رسد این اعتبار به برخی از طرح‌های دارای ردیف، اما فاقد اعتبارات در پیوست یک لایحه بودجه تعلق می‌گیرد. ۷۱/۴ هزار میلیارد تومان از اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای نیز از محل منابع عمومی، متفرقه و اختصاصی تأمین می‌شود و محل مصرف آنها در پیوست یک لایحه بودجه تعیین شده است. براساس آن، سهم هریک از انواع شیوه‌های حمل‌ونقل از منابع دولتی در شکل ۳ ارائه شده و در ادامه جزئیات محل مصرف این اعتبارات معرفی شده است.



شکل ۳. نمودار سهم انواع شیوه‌های حمل‌ونقل از اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل در پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۴

مأخذ: نگارنده براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.

۳-۱. اعتبارات حمل‌ونقل جاده‌ای از محل منابع دولتی

اعتبارات حمل‌ونقل جاده‌ای از محل منابع دولتی شامل ۲۲۶ میلیارد تومان اعتبارات هزینه‌ای و ۵۱/۳ هزار میلیارد تومان اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای است. اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای صرف توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها و برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت می‌شود، که جزئیات و میزان اعتبار هریک در جدول پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ ارائه شده است. اعتبارات این بخش نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۴۰۳، رشد ۱۰۰ درصدی داشته است.

براساس جدول پیوست یک، ۴۰/۶ هزار میلیارد تومان صرف توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای می‌شود، این میزان اعتبار بین ۲۶۹ طرح حمل‌ونقل جاده‌ای تقسیم می‌شود که به‌طور متوسط ۱۵۱ میلیارد تومان برای هر طرح در نظر گرفته می‌شود. در پیوست یک، طرح‌های دارای ردیف بودجه با عنوان احداثی یا متوقف تفکیک شده‌اند که براساس آن از ۲۸۱ طرح حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۰ طرح متوقف شده و برای دو طرح با عناوین «مشارکت در احداث آزادراه کنارگذر

جنوبی- شرقی تهران (آبیک- چرمشهر) و آزادراه کمربندی پاکدشت» و «مشارکت در احداث آزادراه کنارگذر قائم‌شهر- ساری» به‌رغم اینکه متوقف نشده‌اند، هیچ اعتباری در نظر گرفته نشده و برای موضوع برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت نیز ۹۰ میلیارد تومان اعتبار اختصاص یافته است. اعتبارات توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای به میزان ۷/۸ هزار میلیارد تومان برای وزارت راه و شهرسازی و نزدیک ۳۳ هزار میلیارد تومان برای شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور در نظر گرفته شده است. علاوه بر اعتبارات طرح‌های توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در پیوست یک لایحه بودجه، در جدول شماره ۹، برای تکمیل محور میناب- نیک‌شهر، ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار در ردیف اعتبارات متفرقه اختصاص یافته است.

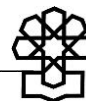
برای موضوع ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها، ۷۰۷۲۶ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده که ۵/۶ هزار میلیارد تومان از اعتبارات این موضوع (معادل ۷۲ درصد) از محل منابع متفرقه درآمد- هزینه تأمین می‌شود. این میزان به‌طور مشخص برای حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز (که در بخش ۵ گزارش بیشتر مورد بررسی قرار گرفته است) و ایمن‌سازی و نگهداری راه‌های شریانی در نظر گرفته شده که این اعتبارات در اختیار سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای قرار می‌گیرد.

در جدول شماره ۹ ماده‌واحد، همانند [قانون بودجه سال ۱۴۰۳](#)، ردیف «ترمیم و بهسازی راه‌های شریانی (از محل عوارض پیمایش راه‌های شریانی بین‌شهری پس از تصویب شورای اقتصاد)» با اعتبار ۱۰۰ میلیون تومان در نظر گرفته شده است. با توجه به تبصره «۴» ماده‌واحد [قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور](#)، مصوب سال ۱۳۶۶، دریافت عوارض از راه‌های شریانی در مواردی قابل اجراست که محور دیگری به موازات وجود داشته یا ساخته شود که استفاده‌کنندگان برای استفاده و پرداخت عوارض حق انتخاب داشته باشند که عموماً راه‌های شریانی کشور چنین ویژگی ندارند و پیشنهاد می‌شود ردیف درآمدی مربوطه از جدول شماره ۹ لایحه بودجه ۱۴۰۴ حذف شود.

طی سال‌های اخیر به‌دلیل عدم نوسازی و تأمین ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، متوسط عمر ناوگان بین‌شهری اتوبوسی به ۱۵/۵ سال (بیش از سن فرسودگی) رسیده است که تبعات جدی در کاهش ایمنی، رفاه و سرمایه اجتماعی و افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا دارد. با وجود وضعیت نامناسب ناوگان جاده‌ای و هدف‌گذاری نوسازی ۱۱۰ هزار دستگاه ناوگان جاده‌ای در ماده (۵۶) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#)، هیچ اعتباری جهت ارائه تسهیلات و حمایت از نوسازی ناوگان جاده‌ای به‌خصوص اتوبوس بین‌شهری در نظر گرفته نشده است.

۲-۳. اعتبارات حمل‌ونقل ریلی از محل منابع دولتی

برای توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور، در پیوست یک لایحه بودجه ۱۴/۵ هزار میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است. از این میزان اعتبار، حدود ۳/۵ هزار میلیارد تومان (معادل ۲۵ درصد) برای شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور جهت توسعه ریلی و ۱۱ هزار میلیارد تومان (معادل ۷۵ درصد) برای شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اختصاص یافته است. اعتبارات این بخش نسبت به اعتبارات مصوب سال



۱۴۰۳، رشد ۴۵ درصدی دارد.

در پیوست یک لایحه بودجه، ۵۵ طرح تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برای بخش حمل‌ونقل ریلی در نظر گرفته شده که از میان آنها ۱۲ طرح متوقف گردیده و ۱۵ طرح به‌رغم اینکه متوقف نشده‌اند، بودجه‌ای نیز به آنها تعلق نگرفته است که این طرح‌ها در ادامه معرفی شده‌اند. بنابراین، برای اجرای ۲۸ طرح ریلی باقی‌مانده، به‌طور متوسط ۵۱۸ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است.

۱. اتصال چابهار به شبکه ریلی،
۲. احداث راه‌آهن درود- خرم‌آباد- اندیمشک و درود- برودجرد- ملایر،
۳. احداث راه‌آهن زاهدان- زابل- بیرجند و اتصال آن به راه‌آهن بافق- مشهد،
۴. راه‌آهن سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان،
۵. راه‌آهن شیراز- بوشهر و خط آنتنی جهرم،
۶. احداث راه‌آهن غرب کشور و خط آنتنی نهاوند،
۷. احداث راه‌آهن گرگان- بجنورد و راه‌آهن شیروان- مشهد،
۸. احداث راه‌آهن مبارکه- سفید دشت- شهرکرد،
۹. برقی کردن راه‌آهن تهران- مشهد و مطالعه احداث قطار سریع‌السیر آن،
۱۰. توسعه حمل‌ونقل با راه‌آهن- بهینه‌سازی مصرف انرژی،
۱۱. کمک‌های فنی و اعتباری حمل‌ونقل راه‌آهن،
۱۲. احداث راه‌آهن دوخطه برقی اصفهان- اهواز،
۱۳. احداث راه‌آهن رشت- آستارا،
۱۴. احداث خط دوم و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی محور راه‌آهن- سنگان (۲۰ درصد از محل منابع عمومی و ۸۰ درصد از محل سایر منابع)،
۱۵. کمک به احداث راه‌آهن شلمچه- بصره.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، مبلغ ۵ هزار میلیارد تومان از اعتبارات راه‌آهن از محل منابع عمومی، از سهم ۵ درصدی شرکت راه‌آهن از عوارض ۱۵ درصدی جابه‌جایی بار معدنی از طریق جاده (موضوع بند «ظ» تبصره «۱» ماده‌واحد قانون بودجه سال ۱۴۰۴) تأمین می‌شود که بیش از یک‌سوم کل اعتباراتی است که برای این بخش از محل منابع عمومی پیش‌بینی شده است. طبق سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۲ درصد بارهای جابه‌جا شده در کشور به کالاهای معدنی تعلق دارد. با توجه به اینکه درآمد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از عوارض جابه‌جایی بار براساس صورت مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۲، برابر ۲۳/۱ هزار میلیارد تومان است. با فرض افزایش ۱۰۰ درصد عوارض حمل کالا، عوارض جابه‌جایی کالای معدنی ۵/۵ هزار میلیارد تومان و از این میزان ۲/۷ هزار میلیارد تومان سهم شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. به‌نظر می‌رسد؛ برآورد ۵ هزار میلیارد تومان دست بالا بوده و با فرض افزایش نظارت جهت کاهش حمل بار معدنی بدون برنامه است. بنابراین، تحقق‌پذیری این بخش از اعتبارات حمل‌ونقل ریلی محل تردید است.

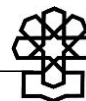
در جدول ۱۴ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، اعتباری معادل ۲/۵ هزار میلیارد تومان برای اجرای طرح قطار پرسرعت تهران - مشهد در نظر گرفته شده است. منابع این ردیف از محل هدفمندی یارانه‌ها (موضوع ماده (۸) [قانون هدفمند کردن یارانه‌ها](#)، مصوب سال ۱۳۸۸) در راستای اجرای بند «الف» ماده (۴۸) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) پیش‌بینی شده است. ضروری است، به‌عنوان گام اول برای افزایش سرعت و تعداد مسافری ریلی تهران - مشهد، برقی‌سازی این خط در اولویت قرار گیرد.

۳-۳. اعتبارات حمل‌ونقل هوایی از محل منابع دولتی

برای توسعه حمل‌ونقل هوایی در پیوست یک لایحه بودجه، ۳۱۹ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده که نسبت به قانون بودجه ۱۴۰۳، رشد منفی ۱۰ درصدی داشته است. این اعتبارات به ۷ طرح از ۱۰ طرح دارای ردیف بودجه در لایحه ۱۴۰۴ اختصاص می‌یابد (۳ طرح متوقف شده است). به‌این ترتیب، برای هر طرح به‌طور متوسط نزدیک ۴۶ میلیارد تومان اعتبار اختصاص یافته است. این اعتبار به نسبت ۹۱ درصد سهم شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور، ۷ درصد سهم سازمان هواپیمایی کشوری و حدود ۲ درصد سهم مرکز آموزش عالی هوانوردی و فرودگاهی کشور و شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) توزیع می‌شود.

برای سازمان هواپیمایی کشوری علاوه بر اعتبار فوق‌الذکر، از محل منابع اختصاصی سازمان ۴۵۰ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است که طبق جدول ۵ ماده‌واحد، این اعتبار از ردیف درآمدی ۱۶۰۱۴۳ با عنوان درآمد حاصل از یک درصد قیمت بلیت هواپیما و کشتی تعیین می‌شود. این میزان در سال ۱۴۰۳، برابر ۲۵۰ میلیارد تومان برآورد شده بود که با توجه به افزایش قیمت دو برابری بلیت هواپیما و با فرض ثابت بودن تقاضای سفر هوایی، منطقی به نظر می‌رسد. همچنین ۵۵۰ میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای برای سیاستگذاری و راهبری حمل‌ونقل هوایی در نظر گرفته شده که از محل منابع اختصاصی، در اختیار سازمان هواپیمایی کشوری قرار می‌گیرد. این میزان با افزایش ۸۳ درصدی نسبت به سال ۱۴۰۳ همراه بوده است. با توجه به چالش‌های جدی حمل‌ونقل هوایی در حوزه تنظیم‌گری بازار حمل‌ونقل هوایی افزایش اعتبارات هزینه‌ای با هدف سیاستگذاری و راهبری حمل‌ونقل هوایی مثبت ارزیابی می‌شود.

در جدول ۱۴ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، اعتباری معادل ۲/۶ هزار میلیارد تومان برای طرح‌های پیشران در حوزه حمل‌ونقل هوایی نیز در نظر گرفته شده است. منابع این ردیف از محل هدفمندی یارانه‌ها (موضوع ماده (۸) [قانون هدفمند کردن یارانه‌ها](#)، مصوب سال ۱۳۸۸) و در راستای تحقق ماده (۱۱۹) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) تأمین می‌شود. با وجود اهمیت و ضرورت تصویب و تحقق این ردیف بودجه برای حمل‌ونقل هوایی لازم است وزارت راه و شهرسازی و سازمان برنامه و بودجه نسبت به تعیین مصادیق دقیق طرح‌های پیشران در حوزه حمل‌ونقل هوایی اقدام کند.

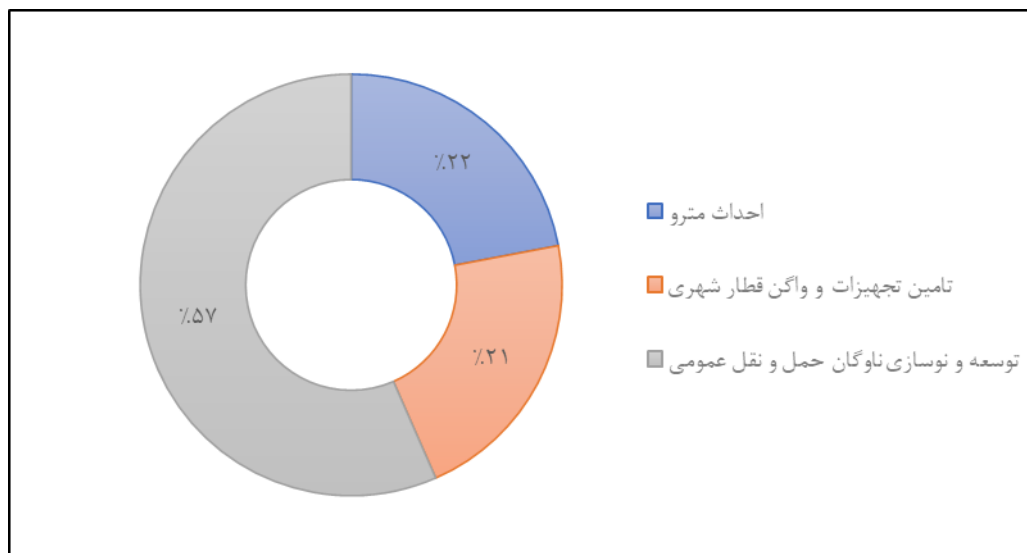


۳-۴. اعتبارات حمل و نقل دریایی از محل منابع دولتی

برای توسعه حمل و نقل دریایی ۹۲۰ میلیارد تومان اعتبار تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در نظر گرفته شده که نسبت به سال ۱۴۰۳، با رشد ۳۵ درصدی همراه بوده است. این میزان اعتبار برای احداث، بهسازی و ساماندهی بنادر صیادی اختصاص یافته و به سازمان شیلات ایران در وزارت جهاد کشاورزی تعلق می‌یابد. نزدیک به ۳۶ میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای در نظر گرفته شده است.

۳-۵. اعتبارات حمل و نقل شهری از محل منابع دولتی

در پیوست یک لایحه بودجه، با عنوان برنامه حمل و نقل شهری و روستایی، ۱۶ طرح دارای ردیف بودجه معرفی شده‌اند که در مجموع ۵،۸۹۹ میلیارد تومان اعتبار برای آنها در نظر گرفته شده است. این میزان رشد ۴۸ درصدی نسبت به سال ۱۴۰۳ را نشان می‌دهد. حدود ۷۶۵ میلیارد از این اعتبار (معادل ۱۳ درصد) برای شرکت مادر تخصصی سهامی عمران شهرهای جدید جهت احداث قطار حومه‌ای اصفهان، تهران و مشهد اختصاص یافته و مابقی (۵،۱۳۴ میلیارد تومان) برای سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در نظر گرفته شده است. لازم به ذکر است، اختصاص بودجه به سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، به دلیل عدم تصویب اساسنامه مغایر اصل (۸۵) قانون اساسی بوده و برای رفع این ایراد، اختصاص اعتبار منوط به تصویب اساسنامه سازمان است. اعتبارات یاد شده مطابق شکل ۴ توزیع شده است.



شکل ۴. نمودار توزیع اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل درون شهری

مأخذ: نگارنده براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.

همان‌طور که در شکل ۴ مشخص است، ۵۷ درصد از این اعتبارات معادل ۲،۹۰۴ میلیارد تومان برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در نظر گرفته شده که نسبت به سال گذشته ۱۳۹ درصد افزایش داشته است. ۳۰۰ میلیارد تومان از این اعتبار از محل درآمد حاصل از وضع عوارض از افزایش ۱۰ درصد ارزش گمرکی خودروهای بنزین‌سوز

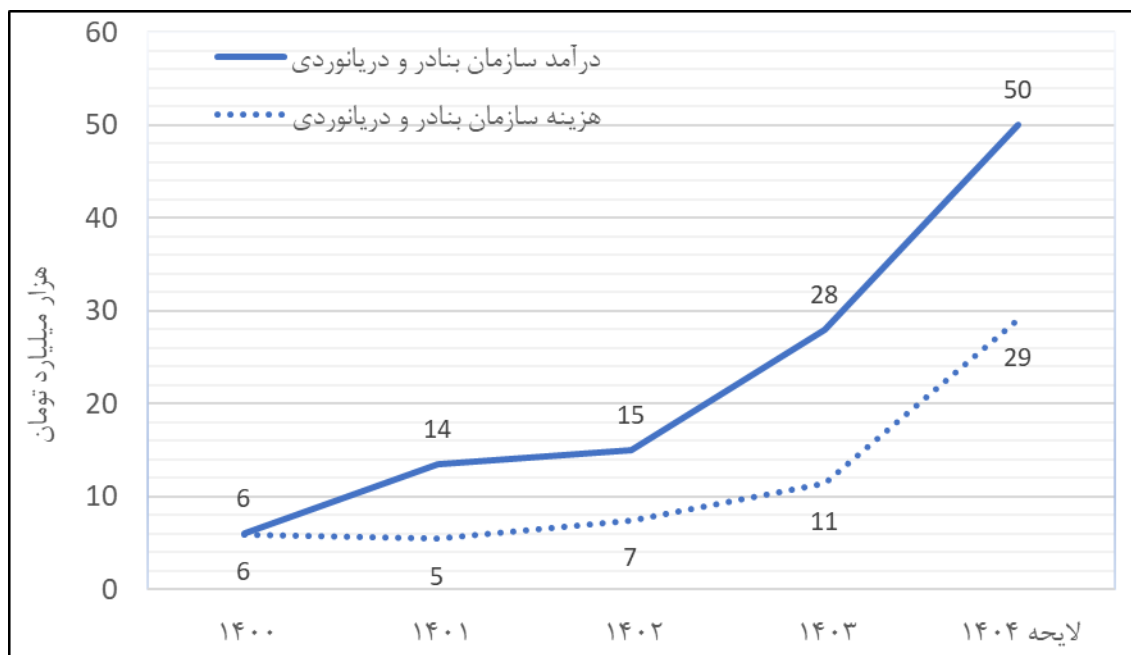
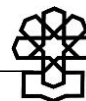
(ردیف درآمدی ۱۶۰۱۸۱) تأمین می‌شود و مابقی (۲,۶۰۴ میلیارد تومان) از منابع عمومی دولت تأمین خواهد شد. اگرچه افزایش اعتبارات مورد اشاره در لایحه بودجه ۱۴۰۴ مثبت ارزیابی می‌شود، اما به هیچ عنوان در شرایط حاضر نیاز مبرم شهرهای کشور را مرتفع نمی‌کند. زیرا تعداد ناوگان فعال اتوبوس طی یک دهه گذشته با کاهش ۵۰ درصدی مواجه شده و از ۲۰ هزار دستگاه به ۱۰ هزار دستگاه رسیده است (جزئیات بیشتر از وضعیت ناوگان اتوبوس‌رانی شهری در گزارشی از مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با عنوان «مسئله کمبود و فرسودگی اتوبوس شهری؛ نیازسنجی و تأمین اعتبار» ارائه شده است [۱]). مطابق گزارش یاد شده، شهرهای کشور در کوتاه‌مدت (سه سال آینده) به حداقل ۶ هزار و در میان‌مدت (پنج سال آینده) به ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس جدید نیاز دارند (به‌طور متوسط هر سال ۲ هزار دستگاه). کل اعتبار مورد نیاز سالیانه، حداقل حدود ۱۶ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود.

۴. اعتبارات بخش حمل‌ونقل از محل منابع شرکت‌های دولتی

عمده اعتبارات بخش حمل‌ونقل توسط هفت شرکت دولتی شامل، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، سازمان راهداری و حمل‌ونقل کشور، شرکت ساخت و توسعه زیربنای بخش حمل‌ونقل و سازمان بنادر و دریانوردی تأمین می‌شود. طبق روال سال‌های گذشته، بیش از ۷۰ درصد منابع شرکت‌های دولتی در بخش حمل‌ونقل به اعتبارات هزینه‌ای تعلق می‌گیرد و کمتر از ۳۰ درصد صرف تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای می‌شود. در شکل ۵ روند درآمد و هزینه سازمان بنادر و دریانوردی (به‌عنوان مؤسسه انتفاعی وابسته به دولت) و در شکل ۶ هزینه و درآمد سایر شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل، طی قانون بودجه چهار سال گذشته و لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ بررسی شده است.

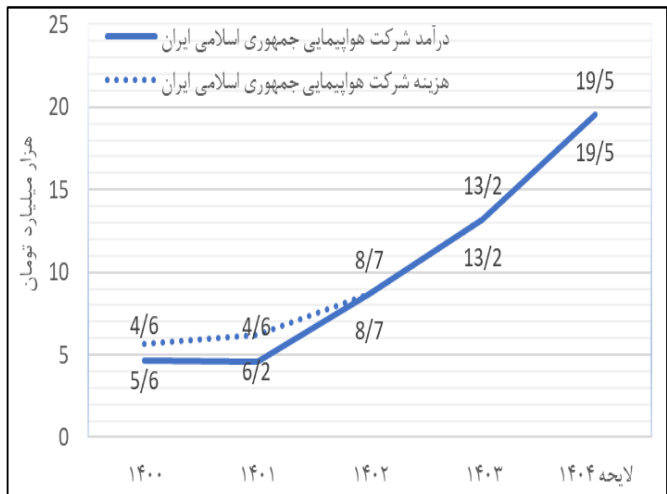
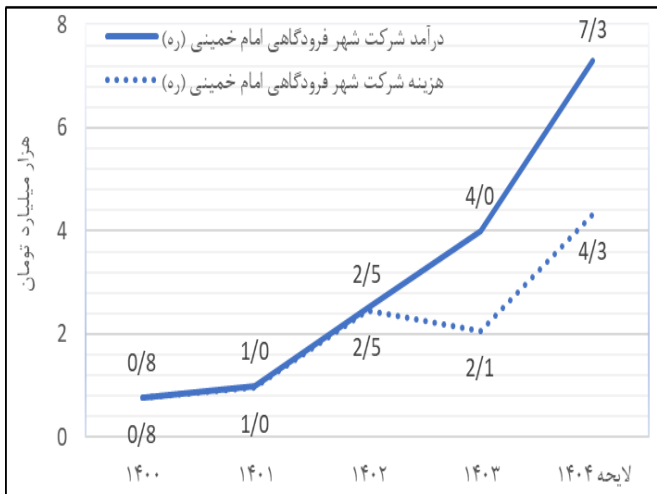
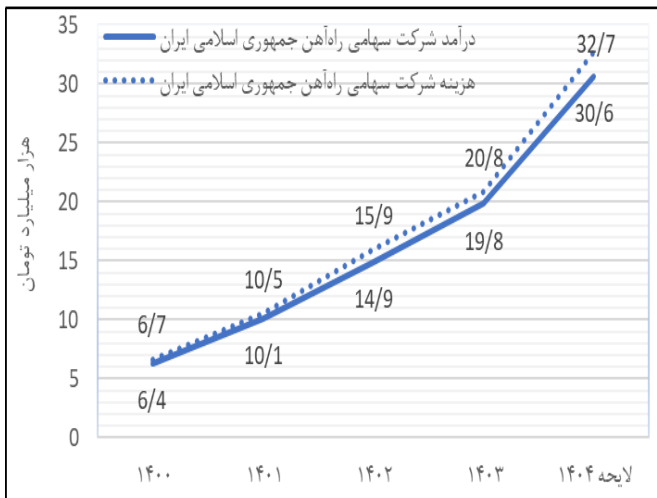
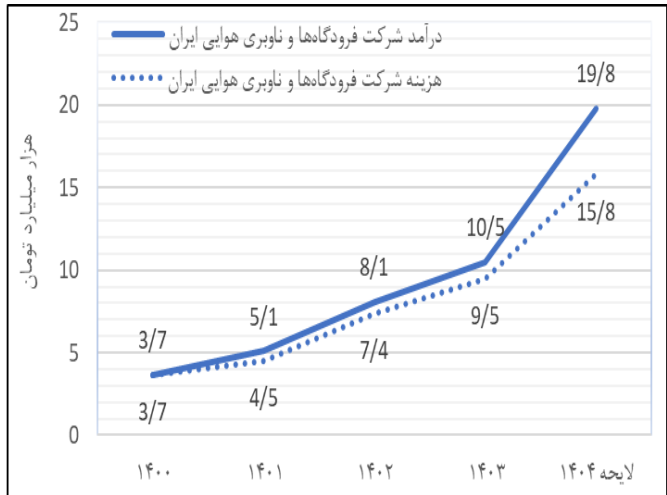
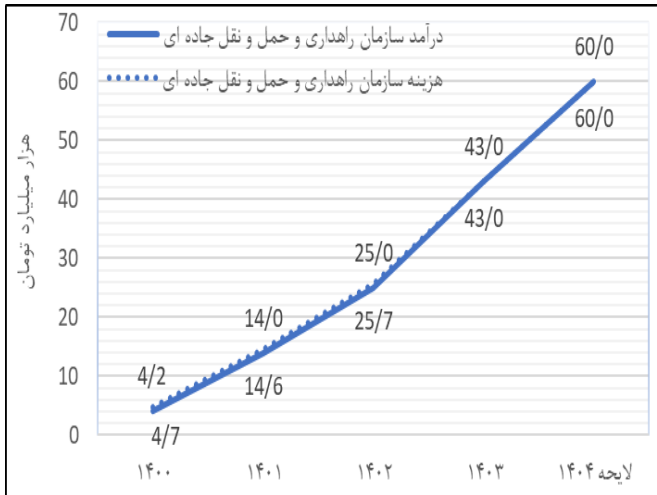
برآورد هزینه و درآمد سازمان بنادر و دریانوردی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، نشان‌دهنده پیش‌بینی افزایش قابل توجه درآمد و هزینه این سازمان و همچنین، پیش‌بینی دستیابی به سود ۲۱ هزار میلیارد تومانی است. از میان سایر شرکت‌های بخش حمل‌ونقل نیز رشد قابل ملاحظه‌ای برای درآمد و هزینه شرکت فرودگاه‌ها و هوانوردی کشور و شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در نظر گرفته شده که به ترتیب سود ۴ هزار میلیارد تومانی و ۳ هزار میلیارد تومانی برای این شرکت‌های پیش‌بینی شده است.

درآمد و هزینه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، سربه‌سر بوده و با نرخ رشدی در حدود متوسط نرخ رشد سالیانه خود همراه است. تنها شرکت زیان‌ده در بخش حمل‌ونقل، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بوده که میزان زیان آن حدود هزار میلیارد تومان نسبت به سال ۱۴۰۳ افزایش یافته است.



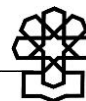
شکل ۵. نمودار تغییرات درآمد و هزینه سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۴۰۰ تا لایحه ۱۴۰۴

مأخذ: نگارنده براساس قوانین بودجه سنواتی و لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.

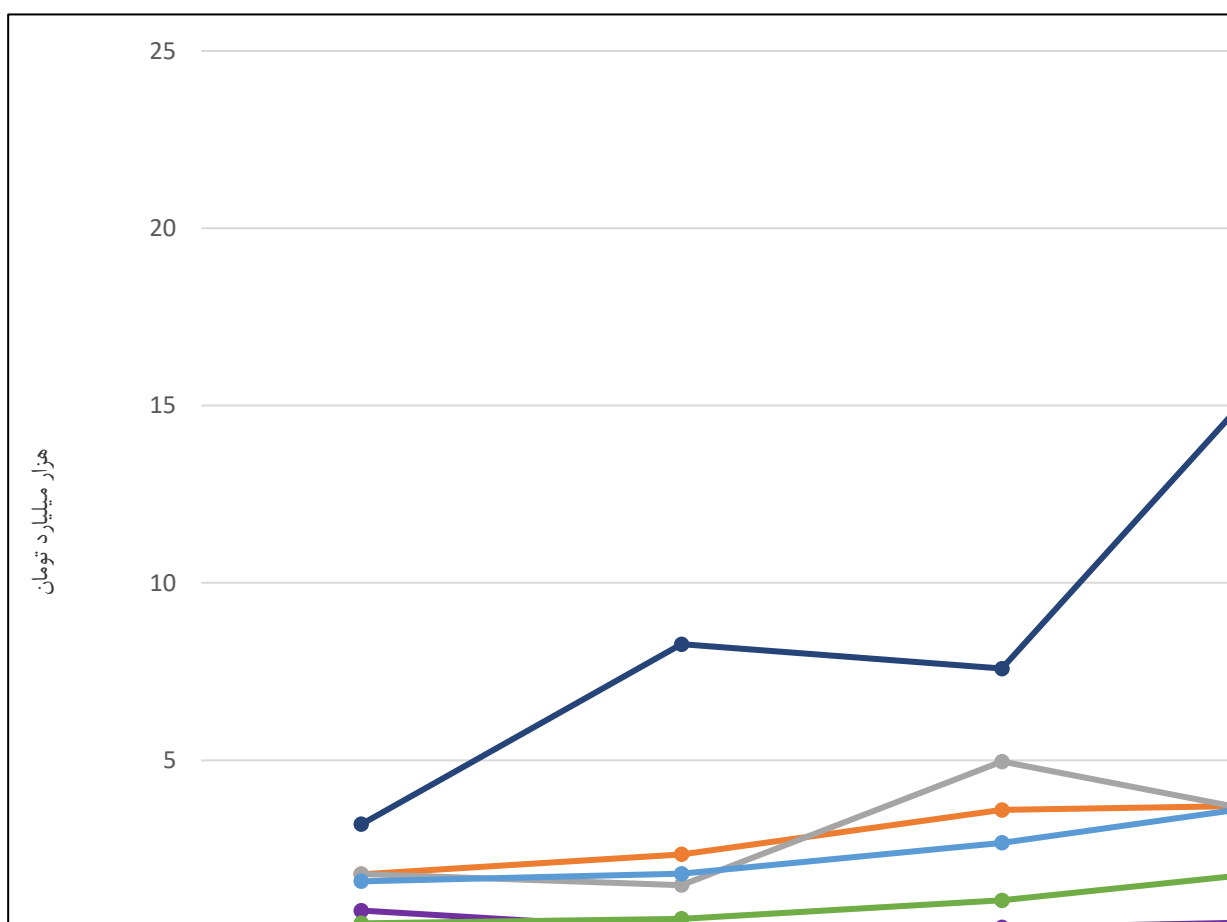


شکل ۶. نمودار تغییرات درآمد و هزینه شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل از سال ۱۴۰۰ تا لایحه ۱۴۰۴

مأخذ: همان.



شرکت‌های دولتی در بخش حمل‌ونقل، بخشی از منابع داخلی شرکت را برای هزینه‌های سرمایه‌ای صرف می‌کنند. روند هزینه‌های سرمایه‌ای هریک از شرکت‌های بخش حمل‌ونقل در سال‌های ۱۴۰۱ تا لایحه سال ۱۴۰۴ در شکل ۷ ارائه شده است. سرمایه‌گذاری شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل از محل منابع خود در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳ با رشد قابل ملاحظه‌ای همراه بوده است. به‌طوری‌که سرمایه‌گذاری سازمان بنادر برای سال ۱۴۰۴، برابر ۲۲/۴ هزار میلیارد تومان برآورد شده که می‌تواند در تحقق هدف‌گذاری قانون برنامه هفتم به‌خصوص در ارتقای نسل بنادر کمک‌کننده باشد. بیشترین رشد سرمایه‌گذاری برای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی در نظر گرفته شده است. با توجه به صورت مالی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی، به نظر می‌رسد این میزان رشد سرمایه‌گذاری حاصل از افزایش درآمد ارزی پروازهای عبوری از کشور است. با توجه به چالش‌های جدی در سایر بخش‌های حمل‌ونقل هوایی، از جمله کمبود هواپیمای فعال، ۱۳/۵ هزار میلیارد تومان هزینه سرمایه‌ای این شرکت باید برای توسعه حمل‌ونقل هوایی (غیر از توسعه فرودگاهی) به مصرف برسد که نیازمند اصلاح ردیف‌های درآمد- هزینه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی است.



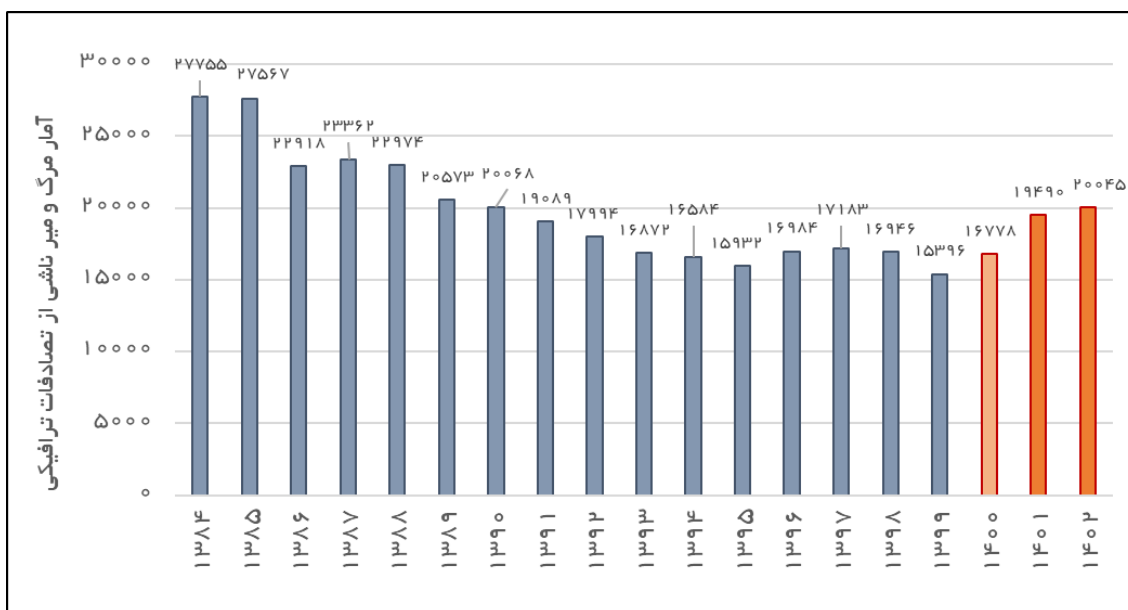
شکل ۷. نمودار تغییرات هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل از سال ۱۴۰۰ تا لایحه ۱۴۰۴
مأخذ: همان.

نکته قابل توجه در اعتبارات شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل، پایین بودن میزان سرمایه‌گذاری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از منابع داخلی و بالا بودن اعتبارات هزینه‌ای این شرکت است. در لایحه ۱۴۰۴، ۶۰ هزار میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای برای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای پیش‌بینی شده است. حدود ۸۰ درصد اعتبارات هزینه‌ای این شرکت براساس صورت مالی سال ۱۴۰۲ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای صرف راهداری و نگهداری راه‌ها می‌شود. با این وجود، پیش‌بینی ۹۰۰ میلیارد تومان برای سرمایه‌گذاری از منابع داخلی این شرکت دولتی بسیار ناچیز است؛ چراکه کاستی‌های جدی در پایانه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای به خصوص پایانه‌های مرزی وجود دارد که وابسته به اعتبارات داخلی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است.

۵. بررسی اعتبارات حوزه ایمنی حمل‌ونقل

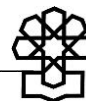
۵-۱. برآورد خسارت‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای

طی سال‌های اخیر تعداد تلفات تصادفات رانندگی روند افزایشی به خود گرفته و آمارها بیانگر آن است که در سال ۱۴۰۲ آمار تلفات جانی این حوادث از ۲۰ هزار نفر عبور کرده است (شکل ۸). همچنین شاخص تلفات رانندگی به ازای ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در ایران برابر ۲۱/۷ است. این در حالی است که این شاخص در کشورهای پیشرفته عمدتاً کمتر از ۱۰ نفر و متوسط جهانی آن برابر ۱۶/۷ نفر است. با در نظر گرفتن کلیه خسارت‌های اقتصادی ناشی از تصادفات جاده‌ای حداقل به میزان ۵ درصد از تولید ناخالص داخلی، برآورد خسارت اقتصادی ناشی از تصادفات جاده‌ای در ایران در سال ۱۴۰۲ حدود ۲۰ میلیارد دلار یعنی بیش از ۱۴۰۰ هزار میلیارد تومان (در حدود یک چهارم کل بودجه عمومی سال ۱۴۰۴) برآورد می‌شود.



شکل ۸. نمودار آمار مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات ترافیکی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۴۰۲

مأخذ: نگارنده، براساس اطلاعات سازمان پزشکی قانونی کشور.



۲-۵. وضعیت اعتبارات حوزه ایمنی حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴

اعتبارات حوزه ایمنی در بخش دوم لایحه بودجه ۱۴۰۴ در جدول ۱ گردآوری و مورد بررسی قرار گرفته است. همان طور که مشخص است؛ درآمدهای پیش‌بینی شده از محل جرائم رانندگی (به‌استثنای سهم شهرداری‌ها موضوع ماده (۵) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها) برابر با ۹۴۰۰ میلیارد تومان است. از این محل، ۵۴۰۰ میلیارد تومان برای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و ۸۰۰ میلیارد تومان برای فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در نظر گرفته شده است. تعیین مبلغ نسبتاً قابل توجه از محل منابع حاصل از جرائم رانندگی برای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، اگرچه مطابق ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی است (سهم ۶۰ درصدی راهداری از جرائم راه‌های برون‌شهری)، اما در قیاس با قانون بودجه ۱۴۰۳ که چنین ردیفی برای سازمان راهداری در نظر گرفته نشده بود، مثبت ارزیابی می‌شود.

یکی از نقاط مبهم لایحه بودجه، نامشخص بودن محل مصرف ۳۰۰۰ میلیارد تومان باقی‌مانده از منابع حاصل از جرائم رانندگی است که پیش‌بینی می‌شود براساس رویه سال‌های گذشته، در امور جاری دولت که ارتباطی با حوزه ایمنی حمل و نقل ندارد، به مصرف برسد. این درحالی است که مطابق ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و بند «ت» ماده (۵۹) برنامه هفتم پیشرفت، این منابع باید در حوزه ایمن‌سازی راه‌ها و سامانه‌های نظارت هوشمند تصویری مطابق برنامه عملیاتی ایمنی به مصرف برسد و در حال حاضر اهمیت این کار از حیث وخیم بودن شرایط کشور در حوزه تلفات ناشی از تصادفات رانندگی دوچندان است.

همچنین در لایحه بودجه ۱۴۰۴، سهم شهرداری‌ها از درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی نامشخص است. اگرچه براساس ماده (۵) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها، اعتبارات یاد شده باید به‌طور مستقیم از طریق خزانه‌داری کل کشور به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور واریز شود، اما با توجه به بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت، برای تخصیص بودجه به طرح‌های کاهش تلفات رانندگی در معابر شهری و روستایی مطابق برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها، ضروری است؛ مقادیر اعتبارات یاد شده به‌صورت شفاف در لایحه بودجه ۱۴۰۴ در نظر گرفته شود. این موضوع از آنجایی اهمیت پیدا می‌کند که معابر شهری و راه‌های روستایی، سهم بیش از ۳۰ درصدی تلفات رانندگی کل کشور را دارا بوده و در اکثریت موارد، کاربران آسیب‌پذیر شامل عابرین پیاده و راکبان موتورسیکلت جان خود را در این مناطق از دست می‌دهند.

علاوه بر موارد یاد شده، همان‌گونه که در جدول ۱ نشان داده شده، ۳۴۰۰ میلیارد تومان از منابع عمومی و منابع داخلی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز در راه‌های شریانی کشور در نظر گرفته شده است. در این میان، برخی دیدگاه‌های کارشناسی در مخالفت با فرایند شناسایی این نقاط و اثربخشی این اقدامات نسبتاً پرهزینه نیز مطرح است و توصیه می‌شود مطالعات کارشناسی با هدف رفع ابهامات ذکر شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یا کمیسیون ایمنی راه‌های کشور انجام شود. همچنین ردیف‌هایی با عنوان «روکش آسفالت و ایمن‌سازی راه‌های اصلی و فرعی غیرشریانی»، «ایمن‌سازی و نگهداری راه‌های شریانی کشور» و «تأمین و اجرای علائم، تجهیزات و تأسیسات ایمنی کشور» نیز در بودجه برای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در نظر گرفته شده که می‌توان آنها را اعتبارات مشترک حوزه ایمنی و حوزه نگهداری راه‌ها نامید و مشخص نیست دقیقاً چه بخشی از آنها صرف ارتقای ایمنی راه‌ها می‌شود.

جدول ۱. ردیف‌های اعتباری مربوط به بخش ایمنی حمل‌ونقل در لایحه بودجه ۱۴۰۴ (میلیارد تومان)

اظهار نظر کارشناسی	مصوب ۱۴۰۳	مصارف			منابع	دستگاه	عنوان ردیف در لایحه بودجه	شماره طبقه‌بندی	مرجع
		جمع	تملک‌دارایی سرمایه‌ای	هزینه‌ای					
۱. محل مصرف ۳ هزار میلیارد تومان از اعتبارات حاصل از جرائم رانندگی در بودجه مشخص نشده است. توضیح اینکه برای منابع ۹۴۰۰ میلیارد تومانی این اعتبارات، دو مصارف ۵۶۰۰ میلیارد تومانی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سهم ۸۰۰ میلیارد تومانی پلیس راهور تعیین شده است. این در حالی است که سهم شهرداری‌ها از درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی موضوع ماده (۵) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها	ردیف نداشته است.	-	-	-	۹۴۰۰	-	درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی (به استثنای سهم شهرداری‌ها موضوع ماده (۵) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها)	۱۵۰۱۰۱	جدول ۵ ماده واحد
۲. سهم شهرداری‌ها از درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی موضوع ماده (۵) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها در بودجه مشخص نشده است.	ردیف نداشته است.	۵۶۰۰	۵۶۰۰	-	-	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	اعتبارات موضوع ماده (۲۳) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی با رعایت تکالیف بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت	۷۳۰۰۰۰-۱۴۹	جدول ۱-۷ ماده واحد
۳. لازم است عنوان ردیف مرتبط با پلیس راهور به «اعتبارات موضوع ماده (۲۳) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی موضوع با رعایت تکالیف بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت» تغییر کند.	۱۱۰۰	۸۰۰	-	۸۰۰	-	فرماندهی کل انتظامی جمهوری اسلامی ایران	اعتبارات موضوع ماده (۲۳) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت	۷۴۰۰۰۰-۲	جدول ۱-۷ ماده واحد



اظهار نظر کارشناسی	مصوب ۱۴۰۳	مصارف			منابع	دستگاه	عنوان ردیف در لایحه بودجه	شماره طبقه بندی	مرجع
		جمع	تملك دارایی سرمایه ای	هزینه ای					
تمامی اعتبارات حوزه ایمنی حمل و نقل لازم است براساس برنامه عملیاتی ایمنی موضوع ماده (۵۹) برنامه هفتم پیشرفت در نظر گرفته شود.	۶۷۵	۳۴۰۰	۳۴۰۰	-	۳۴۰۰ (۲۸۰۰*)	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای	حذف و اصلاح نقاط حادثه خیز در راه های شیرانی کشور با اولویت مسیرهای پر تردد	۱۳۰۳۰۳۲۰۰۷	جدول ۴ پیوست ۱
	۲۳۸/۵	۲۵۰	۲۵۰	-	۲۵۰	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای	روکش آسفالت و ایمن سازی راه های اصلی و فرعی غیرشیرانی	۱۳۰۳۰۳۲۰۰۸	جدول ۴ پیوست ۱
	۷۴۸/۴	۳۵۶۰	۳۵۶۰	-	۳۵۶۰ (۲۸۰۰*)	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای	ایمن سازی و نگهداری راه های شیرانی کشور	۱۳۰۳۰۳۲۰۱۱	جدول ۴ پیوست ۱
	۳۱	۴۰/۸	۴۰/۸	-	۴۰/۸*	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای	تأمین و اجرای علائم، تجهیزات و تأسیسات ایمنی کشور	۱۳۰۳۰۳۲۰۱۲	جدول ۴ پیوست ۱

مأخذ: نگارنده، براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.

۳-۵. بررسی مطابقت لایحه با برنامه هفتم پیشرفت در حوزه ایمنی حمل‌ونقل

بررسی تجربیات کشورهای موفق در کاهش تصادفات جاده‌ای نشان می‌دهد برای ایجاد یک روند پایدار در کاهش تصادفات، اجرای سه گام زیر ضروری است:

۱. تهیه برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی که در آن تکالیف (اقدامات عملیاتی) هریک از دستگاه ذی‌ربط به صورت

قابل سنجش و پیگیری (نظارت‌پذیر) به همراه بودجه مورد نیاز مشخص شده باشد.

۲. پیش‌بینی اعتبارات برای اجرای اقدامات دستگاه‌های ذی‌ربط در قوانین بودجه سنواتی.

۳. تصویب، راهبری و پیشبرد برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی توسط یک نهاد راهبر مستقل و مقتدر.

بدون انجام سه اقدام یاد شده، عملاً نمی‌توان انتظار صورت پذیرفتن اقدامات کارا و کارآمد در زمینه کاهش تصادفات و کاهش پایدار روند تصادفات رانندگی را داشت؛ چراکه امکان پاسخ‌گو کردن دستگاه‌های متعدد ذی‌ربط در حوزه ایمنی فراهم نمی‌شود. در راستای پاسخ به این ضرورت، مطابق بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت، وظیفه تهیه و تصویب «برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور» و راهبری این برنامه برعهده شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور قرار داده شده است.

به‌منظور اجرایی شدن بخش بودجه‌ای بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم یعنی «تمامی برنامه‌ها و اقدامات در حوزه ایمنی راه‌های کشور و بودجه مورد نیاز برای آنها باید در قالب لوایح بودجه سنواتی پیش‌بینی شود و شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور متولی راهبری آن است». با توجه به آنکه اغلب دستگاه‌های مسئول در حوزه تصادفات جاده‌ای، دستگاه تخصصی این حوزه محسوب نمی‌شوند و عموماً اعتبارات در نظر گرفته شده برای آنها به سمت سایر مأموریت‌ها منحرف شده و اثربخشی این دستگاه‌ها در کاهش تصادفات از بین می‌رود، لذا باید در جداول بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور (جدول ۷-۱ ماده‌واحد) ردیف‌های بودجه مستقل با عنوان «اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور» برای هریک از دستگاه‌های مسئول در حوزه ایمنی حمل‌ونقل به صورت جداگانه پیش‌بینی شود.

در جدول ۲ همه دستگاه‌های دخیل در حوزه ایمنی حمل‌ونقل (۱۱ دستگاه) و بودجه در نظر گرفته شده برای آنها در حوزه ایمنی مطابق لایحه بودجه ۱۴۰۴ نشان داده شده است. در آخرین ستون جدول نیز برآورد اعتبارات مورد نیاز برای اجرای اقدامات موجود برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور (موضوع ماده (۵۹) برنامه هفتم) براساس آخرین نسخه تهیه شده در دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور نشان داده شده است. همان‌طور که در جدول ۲ مشخص است؛ به‌جز سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و تا حدودی پلیس راهور فراجا، برای سایر دستگاه‌ها، اعتباری برای انجام اقدامات مربوط به برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور در نظر گرفته نشده است و در نتیجه، لایحه با برنامه هفتم پیشرفت مطابقت ندارد.

همچنین، تأمین اعتبارات برای ردیف‌های جدید از محل ذیل پیشنهاد می‌شود:

۱. وجوه حاصل از جرائم تخلفات رانندگی، موضوع ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی: در



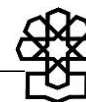
حال حاضر اعتبارات این ماده، اعتبارات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و پلیس راهور فراجا را پوشش داده است. علاوه بر آن، میزان جرائم رانندگی وصولی در شهرها به احتمال زیاد کفایت تأمین اعتبارات مورد نیاز برای اجرای برنامه‌های مرتبط با سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور را خواهد کرد و تنها کافی است منابع پیش‌بینی شده در قانون بودجه گنجانده شود.

۲. منابع حاصل از صرفه‌جویی شرکت‌های بیمه‌گر از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه و شخص ثالث: با توجه به تصریح (۵) [قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت](#)، مصوب سال ۱۳۸۶ بر سرمایه‌گذاری بیمه‌ها در حوزه ارتقای ایمنی حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از حوزه‌های ذی‌نفع در کاهش تصادفات رانندگی پیشنهاد می‌شود مطابق قانون بودجه ۱۴۰۳، بخشی از منابع حاصل از حق بیمه بدنه و شخص ثالث در راستای ارتقای ایمنی حمل‌ونقل مورد استفاده قرار گیرد.

۳. منابع عمومی: در صورتی که اعتبارات ۲ بند ابتدایی کفایت تأمین اعتبارات مورد نیاز برای اجرای اقدامات برنامه عملیاتی را نکرد، از محل منابع عمومی اعتبارات باقی‌مانده تأمین شود. گفتنی است؛ با تعریف ردیف‌های جدید، بخشی از اعتبارات مرتبط با حوزه ایمنی حمل‌ونقل که در ردیف‌هایی با عناوین دیگر قرار داشته‌اند، به **ردیف‌های جدید منتقل** و صرفاً در اقدامات مرتبط با برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی مذکور مصرف می‌شوند.

جدول ۲. پیشنهاد اصلاح / الحاق اعتبارات مرتبط با بخش ایمنی حمل‌ونقل در لایحه بودجه ۱۴۰۴ به تفکیک ۱۱ دستگاه، براساس آخرین نسخه تهیه شده از برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور موضوع بند «ت» ماده (۵۹) برنامه هفتم

نوع پیشنهاد	مرجع / شماره طبقه‌بندی	دستگاه	عنوان ردیف در لایحه	پیشنهاد اصلاحی / الحاقی	اعتبارات در لایحه (میلیون ریال)	اعتبارات پیشنهادی (میلیون ریال)
اصلاح عنوان ردیف	جدول ۱-۷ ۱۴۹-۷۳۰۰۰۰	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	اعتبارات موضوع ماده (۲۳) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی با رعایت تکالیف بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت	اصلاح: اعتبارات موضوع ماده (۲۳) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی برای اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۵۶,۰۰۰,۰۰۰	۵۶,۰۰۰,۰۰۰
اصلاح عنوان ردیف و افزایش مبلغ اعتبار	جدول ۱-۷ ۲-۷۴۰۰۰۰	فرماندهی کل انتظامی جمهوری اسلامی ایران	اعتبارات موضوع ماده (۲۳) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت	اصلاح: اعتبارات موضوع ماده (۲۳) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی برای اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	۸,۰۰۰,۰۰۰
الحاق ردیف اعتباری	-	وزارت راه و شهرسازی (کمیسیون ایمنی راه‌ها به‌عنوان دبیرخانه شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی)	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۱,۵۰۰,۰۰۰	-
الحاق ردیف اعتباری	-	سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	-
الحاق ردیف اعتباری	-	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	-



نوع پیشنهاد	مرجع / شماره طبقه‌بندی	دستگاه	عنوان ردیف در لایحه	پیشنهاد اصلاحی / الحاقی	اعتبارات در لایحه (میلیون ریال)	اعتبارات پیشنهادی (میلیون ریال)
الحاق ردیف اعتباری	-	سازمان اورژانس کشور	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	-	
الحاق ردیف اعتباری	-	جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	
الحاق ردیف اعتباری	-	وزارت صنعت، معدن و تجارت	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۱۰۰,۰۰۰	
الحاق ردیف اعتباری	-	سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	
الحاق ردیف اعتباری	-	وزارت آموزش و پرورش	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۵,۰۰۰,۰۰۰	
الحاق ردیف اعتباری	-	سازمان ملی استاندارد	-	الحاق: اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور	۱۰۰,۰۰۰	

مأخذ: نگارنده.

۶. منابع تشکیل دبیرخانه ستاد ملی گذر (ترانزیت)

گذر (ترانزیت) و اقتصاد دریامحور از مهم‌ترین محورهای برنامه هفتم پیشرفت در پنج سال آتی کشور است. بخش قابل توجهی از تکالیف دولت در این زمینه در قانون برنامه هفتم پیشرفت برعهده ستاد ملی (گذر) قرار گرفته است. در بند «الف» ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، تشکیل ستاد ملی گذر با هدف «نظم‌بخشی و ایجاد انسجام در مدیریت گذر (ترانزیت) و آماد و پشتیبانی (لجستیک) بین‌الملل و پیونددهی متقابل و مستحکم اقتصادی بین کشورها از طریق ایران و حضور فعال و افزایش سهم‌بری از زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای براساس مزیت‌های نسبی مناطق مختلف کشور و مزیت‌های اقتصادی جدید ایران» تکلیف شده است. ستاد ملی گذر وظایف بسیار مهمی از جمله، سیاستگذاری و برنامه‌ریزی در تمامی امور مرتبط با حوزه گذر (ترانزیت) و آماد و پشتیبانی (لجستیک)، تهیه و تصویب «سند برنامه ملی گذر (ترانزیت)»، اصلاح فرایندهای گذر (ترانزیت) و تعیین شیوه مدیریت پایانه‌های مرزی را برعهده دارد. جایگاه و اهمیت این ستاد در رفع چالش‌های پایانه‌های مرزی در گزارش «مدیریت پایانه‌های مرزی زمین کشور؛ بررسی چالش‌ها و تبیین جایگاه ستاد ملی گذر» مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تبیین شده است [۲].

با وجود اهمیت ویژه تشکیل ستاد ملی گذر، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ هیچ اعتباری برای تأمین هزینه‌های اجرایی تشکیل ستاد و فعال شدن دبیرخانه این ستاد در وزارت راه و شهرسازی پیش‌بینی نشده است. علاوه بر هزینه‌های اجرایی، دبیرخانه این ستاد به‌منظور «تهیه سند ملی گذر» نیازمند تأمین اعتبارات پژوهشی و مطالعاتی در خصوص روابط سیاسی، اقتصادی آینده کشور و طراحی و جانمایی ایران در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بوده که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ نادیده گرفته شده است. به این منظور پیشنهاد می‌شود، ردیف هزینه‌ای با عنوان وزارت راه و شهرسازی (دبیرخانه ستاد ملی گذر) در نظر گرفته شود.

۷. سرمایه اولیه تشکیل صندوق توسعه حمل‌ونقل

در ماده (۴۸) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، مصوب سال ۱۳۹۶، به دولت اختیار داده شد تا صندوق توسعه حمل‌ونقل را با هدف تأمین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت و ناوگان حمل‌ونقل کشور، تشویق، حمایت و مشارکت در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها، بیمه سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه حمل‌ونقل و مشارکت در ساخت، توسعه و نگهداری شبکه‌ها و زیرساخت‌ها تشکیل دهد. اساسنامه این صندوق در مردادماه سال ۱۳۹۸ به تصویب هیئت‌وزیران رسید و طبق ماده (۴) این اساسنامه، سرمایه اولیه صندوق از طریق سازوکار بودجه سنواتی از محل دارایی‌های دولت که در اختیار وزارت راه و شهرسازی، سازمان‌ها و شرکت‌های تابع و وابسته به آن و صد درصد آن متعلق به دولت است، تأمین می‌شود. در قوانین بودجه سال‌های ۱۴۰۱، ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳،



احکامی در رابطه با تأمین منابع این صندوق از محل سود قابل تقسیم سالیانه شرکت‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی تصویب شده که عملکرد آنها تقریباً صفر است.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، نه تنها هیچ منابعی برای تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل‌ونقل در نظر گرفته نشده است، بلکه تنها اعتبارات هزینه‌ای با عنوان صندوق توسعه حمل‌ونقل برای وزارت راه و شهرسازی در نظر گرفته شده است. در جدول ۷-ب، تنها ۱۱ میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای از محل منابع عمومی دولت برای صندوق توسعه حمل‌ونقل با عنوان تجهیز و تأمین منابع مالی برای توسعه زیرساخت ناوگان حمل‌ونقل اختصاص یافته است. همچنین، در اعتبارات متفرقه انتقال یافته به جدول ۷-ب لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، حدود ۲۲ میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای با عنوان تأمین سرمایه اولیه تشکیل صندوق توسعه حمل‌ونقل از اعتبارات درآمد-هزینه در نظر گرفته شده است.

در ردیف درآمدی ۲۱۰۲۱۹ نیز ۳۰ میلیارد تومان منابع حاصل از فروش دارایی‌های وزارت راه و شهرسازی برای تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل‌ونقل در نظر گرفته شده که نسبت به اعتبار اختصاص یافته در [قانون بودجه سال ۱۴۰۳](#)، ۲۰ میلیارد تومان نیز کاهش یافته است. بنابراین عدم تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل‌ونقل و بی‌توجهی به ظرفیت این صندوق در استفاده از مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل نگران‌کننده است.

ایجاد ردیف درآمدی ۱۴۰۱۷۲، برای مازاد درآمد سازمان هواپیمایی کشوری و اختصاص آن به افزایش سرمایه صندوق توسعه حمل‌ونقل از محل ۵۰٪ مازاد درآمد اختصاصی سازمان هواپیمایی کشوری جهت توسعه حمل‌ونقل هوایی می‌تواند مثبت تلقی می‌شود. هرچند درآمد در نظر گرفته شده ۱۰۰ میلیون تومان است، اما وجود چنین ظرفیتی امکان فعال‌سازی این صندوق از طریق شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی را در سال‌های آتی فراهم می‌آورد.

۸. اعتبارات پژوهشی بخش حمل‌ونقل کشور

با وجود پرهزینه بودن اجرا و طولانی‌مدت بودن دوره بهره‌برداری طرح‌های حمل‌ونقل، نقش مطالعات در ارزیابی طرح‌ها، افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل و کاهش هزینه‌های جانبی نظیر آلودگی و حوادث رانندگی نادیده بسیار تعیین‌کننده است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ نیز تداوم بی‌توجهی به مطالعات حمل‌ونقل به وضوح قابل مشاهده است. طبق جداول تکمیلی ارائه شده از مجموع ۹۲۵ میلیارد تومان اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی، تنها ۳۹ میلیارد تومان (معادل ۰/۴ درصد) برای پژوهش‌های کاربردی در بخش حمل‌ونقل در نظر گرفته شده و مابقی برای تولید مسکن و خدمات شهری و روستایی اختصاص یافته است.

۹. اهداف کمی برنامه توسعه حمل‌ونقل کشور در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴

طبق بند «ب» ماده (۱۸۲) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی اصلاحی ۱۴۰۱/۱۰/۱۴، بخش دوم لایحه بودجه باید به تفکیک برنامه دستگاه‌های اجرایی با اهداف کمی و سنجه‌های قابل ارزیابی تدوین و ارائه شوند. بر این اساس، در بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، در جدول شماره ۶/۱، ۴۸ برنامه اجرایی تعریف شده است. یکی از برنامه‌های اجرایی دولت در این جدول، «برنامه توسعه حمل‌ونقل» با شماره طبقه‌بندی ۱۴۲ بوده که در جدول ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، اهداف کمی مربوط آن تعیین شده و این اهداف در جدول ۳ ارائه شده است.

جدول ۳. اهداف کمی برنامه توسعه حمل‌ونقل لایحه بودجه سال ۱۴۰۴

ردیف	عنوان	دستگاه اجرایی	سنجه	اهداف کمی برنامه		
				۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
۱	توسعه حمل‌ونقل عمومی	بنیاد مسکن انقلاب/ وزارت راه و شهرسازی	دستگاه اتوبوس/ واگن	۱۳۰۰۰	۱۵۰۰۰	۱۷۰۰۰
۲	توسعه زیربناهای حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری	بنیاد مسکن انقلاب/ وزارت راه و شهرسازی	کیلومتر	۴۰۵	۴۱۵	۴۳۵
۳	حمل مسافر بین‌شهری ریلی	وزارت راه و شهرسازی	میلیون نفر	۲۲/۱	۲۲/۳	۲۲/۵
۴	ارائه خدمات اعزام و پذیرش به مسافرین هوایی	وزارت راه و شهرسازی	میلیون نفر	۴۴/۶	۴۱/۹	۴۴/۶
۵	ارتقای ایمنی و کاهش تلفات جاده‌ای	وزارت راه و شهرسازی	تعداد نفر	۲۰۰۴۵	۱۸۰۰۰	۱۶۳۰۰
۶	توسعه زیربناهای حمل‌ونقل ریلی برون‌شهری	وزارت راه و شهرسازی	کیلومتر	۱۲،۱۹۳	۱۲،۲۲۸	۱۲،۸۴۸
۷	حمل بار ریلی	وزارت راه و شهرسازی	میلیون تن	۴۳	۴۷	۴۲
۸	ترمیم بهسازی راه‌ها و روکش آسفالت	وزارت راه و شهرسازی	کیلومتر	۵۴۸۲	۵۵۰۰	۶۰۰۰
۹	میزان بار ترانزیتی	وزارت راه و شهرسازی	میلیون تن	۱۶/۳	۱۸	۱۹/۷
۱۰	افزایش ظرفیت مسافری فرودگاه‌ها	وزارت راه و شهرسازی	میلیون نفر	۶۰	۷۱	۷۲
۱۱	توسعه شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای	وزارت راه و شهرسازی	کیلومتر	۵۱۷۶۶	۵۲۷۶۶	۵۳۷۶۶
۱۲	عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر تجاری	وزارت راه و شهرسازی	TEU	۲۶۴۳۰۴۶	۲۵۰۰۰۰۰	۲۸۰۰۰۰۰

مأخذ: نگارنده، براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۴.

نکات برجسته اهداف تعیین شده برای برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی در ادامه ذکر شده است:

۱. دستگاه اجرایی مربوطه برای «توسعه حمل‌ونقل عمومی» و «توسعه زیربناهای حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری» به



اشتباه بنیاد مسکن انقلاب و وزارت راه و شهرسازی عنوان شده است؛ در حالی که توسعه حمل و نقل شهری در حیطه اختیارات و وظایف وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌هاست). همچنین منابع پیش‌بینی شده برای طرح‌های توسعه حمل و نقل شهری طبق پیوست یک لایحه بودجه در اختیار سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها قرار می‌گیرد.

۲. برنامه‌ریزی برای کاهش حمل بار ریلی به ۴۲ میلیون تن در سال ۱۴۰۴، در تناقض با [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) است. چراکه در ماده (۵۶) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#)، افزایش سهم حمل و نقل راه‌آهنی به ۳۰ درصد از جابه‌جایی کل بار زمینی داخلی کشور هدف‌گذاری شده و طبق بند «الف» ماده (۱۳) همین قانون، لایحه و مصوبه مجلس در خصوص بودجه سالیانه کل کشور نباید منجر به اصلاح قوانین برنامه‌های پنج‌ساله پیشرفت شود. رقم مناسب برای این برنامه ۵۲ میلیون تن است.

۳. برخی اهداف مهم ماده (۵۶) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) از جمله «افزایش سرعت سفر و سیر بازرگانی بار راه‌آهنی»، «کاهش تردد خالی (بدون بار) کامیون‌ها»، «نوسازی ناوگان جاده‌ای» و «نوسازی و تأمین ناوگان راه‌آهنی» در هدف‌گذاری توسعه حمل و نقل نادیده گرفته شده که لازم است اضافه شوند.

۱۰. جمع‌بندی و پیشنهادها

در گزارش حاضر، بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ مشتمل بر ارقام بودجه، از منظر اعتبارات بخش حمل و نقل کشور مورد بررسی قرار گرفته، و نتایج این بررسی از جهات قوت و ضعف در ادامه به همراه پیشنهادات مرکز ارائه شده است.

نقاط قوت بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ در بخش حمل و نقل

۱. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، اعتبارات بخش حمل و نقل از مجموع منابع دولتی و منابع شرکت‌های دولتی با افزایش ۱۰۰ درصدی همراه است. این میزان افزایش به منظور جبران رشد کمی که اعتبارات بخش حمل و نقل در [قانون بودجه سال ۱۴۰۳](#) نسبت به متوسط رشد سالیانه اعتبارات بخش حمل و نقل داشته، ضروری است. برای این افزایش اعتبار شامل حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان افزایش در اعتبارات شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل، ۳۱/۶ هزار میلیارد تومان در منابع دولتی و ۷۹/۶ هزار میلیارد تومان از محل مجوز تحویل نفت است. با توجه به گستردگی خدمات بخش حمل و نقل، نیمه‌تمام ماندن تعداد زیادی از طرح‌ها عمرانی این بخش، نقش تأثیرگذار آن در توسعه اقتصادی کشور و اهداف و تکالیف برنامه هفتم پیشرفت در حوزه گذر و اقتصاد دریامحور، این افزایش مثبت ارزیابی می‌شود.

۲. تعیین مبلغ ۵/۴ هزار میلیارد تومان از محل منابع حاصل از جرائم رانندگی برای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، اگرچه مطابق ماده (۲۳) [قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی](#) است (سهم ۶۰ درصدی راهداری از جرائم راه‌های برون‌شهری)، اما در قیاس با قانون بودجه ۱۴۰۳ که چنین ردیفی برای سازمان راهداری در نظر گرفته نشده بود، مثبت ارزیابی می‌شود.

۳. از نکات برجسته لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، غربال‌گری طرح‌های عمرانی و اعلام توقف تخصیص اعتبار به

برخی از طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در پیوست یک لایحه بودجه است. از ۳۶۵ طرح تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، تعداد ۲۵ طرح دارای ردیف بودجه متوقف شده‌اند تا اعتبارات بخش حمل‌ونقل در اتمام و به سرانجام رساندن طرح‌های دارای اولویت کشور متمرکز شود. به‌رغم اینکه توقف ۲۵ طرح از ۳۶۵ طرح تملک‌دارایی سرمایه‌ای به حدی نیست که بتواند اثرگذاری ملموسی در یک سال داشته باشد، اما تداوم تلاش دولت برای غربال‌گری طرح‌های ناتمام حمل‌ونقل در بودجه سال‌های آتی، اثر نمایانی در توسعه زیرساخت حمل‌ونقل کشور خواهد داشت.

۴. پیش‌بینی ۲/۶ هزار میلیارد تومان برای طرح‌های پیشران در حوزه حمل‌ونقل هوایی، از دیگر نکات مثبت لایحه بودجه است. منابع این ردیف از محل هدفمندی یارانه‌ها (موضوع ماده (۸) [قانون هدفمند کردن یارانه‌ها](#)، مصوب سال ۱۳۸۸) و در راستای تحقق ماده (۱۱۹) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) تأمین می‌شود. با وجود اهمیت و ضرورت تصویب و تحقق این ردیف بودجه برای حمل‌ونقل هوایی لازم است وزارت راه و شهرسازی و سازمان برنامه و بودجه نسبت به تعیین مصادیق دقیق طرح‌های پیشران در حوزه حمل‌ونقل هوایی اقدام کند.

نقاط ضعف بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ در بخش حمل‌ونقل

۱. به‌جز سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و تا حدودی پلیس راهور فراجا، برای سایر دستگاه‌های مربوطه از جمله سازمان اورژانس کشور، صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران و جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران اعتباری برای انجام اقدامات مربوط به برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور در نظر گرفته نشده است.

۲. در جدول ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، برنامه‌ریزی برای کاهش حمل بار ریلی در برنامه توسعه حمل‌ونقل به ۴۲ میلیون تن در سال ۱۴۰۴، در تناقض با [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) است؛ چراکه در ماده (۵۶) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#)، افزایش سهم حمل‌ونقل راه‌آهنی به ۳۰ درصد از جابه‌جایی کل بار زمینی داخلی کشور هدف‌گذاری شده است. رقم مناسب می‌تواند ۵۲ میلیون تن باشد. همچنین در جدول ۷، برنامه سالیانه دولت برای برخی شاخص‌های مهم در بخش حمل‌ونقل که در ماده (۵۶) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) نیز دارای هدف‌گذاری مصوب هستند، مشخص نشده است.

۳. گذر (ترانزیت) و اقتصاد دریامحور از مهم‌ترین محورهای برنامه هفتم پیشرفت در پنج سال آتی کشور است. بخش قابل‌توجهی از تکالیف دولت در این زمینه در [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#) برعهده ستاد ملی (گذر) قرار گرفته است. با وجود اهمیت ویژه تشکیل ستاد ملی گذر، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ هیچ اعتباری برای تأمین هزینه‌های اجرایی تشکیل ستاد و فعال شدن دبیرخانه این ستاد در وزارت راه و شهرسازی پیش‌بینی نشده است.

۴. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، نه‌تنها هیچ منابعی برای تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل‌ونقل در نظر گرفته نشده، بلکه تنها اعتبارات هزینه‌ای (درمجموع ۶۲ میلیارد تومان) با عنوان صندوق توسعه



حمل و نقل برای وزارت راه و شهرسازی در نظر گرفته شده است! عدم تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل و نقل و بی توجهی به ظرفیت این صندوق در استفاده از مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت های حمل و نقل نگران کننده است.

۵. اگرچه اعتبارات نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در لایحه بودجه ۱۴۰۴ افزایش یافته است، اما در شرایط حاضر به هیچ عنوان نیاز مبرم شهرهای کشور را مرتفع نمی کند.

۶. با وجود متوسط عمر بالای سن فرسودگی ناوگان اتوبوسی بین شهری کشور (۱۵/۵ سال) و هدف گذاری نوسازی ۱۱۰ هزار دستگاه ناوگان جاده ای در ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت هیچ اعتباری جهت ارائه تسهیلات و حمایت از نوسازی ناوگان جاده ای به خصوص اتوبوس بین شهری در نظر گرفته نشده است.

پیشنهاد های مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

۱. در اهداف تعیین شده برای برنامه توسعه حمل و نقل در جدول ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴؛ برخی اهداف مهم ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت از جمله «افزایش سرعت سفر و سیر بازرگانی بار راه آهنی»، «کاهش تردد خالی (بدون بار) کامیون ها»، «نوسازی ناوگان جاده ای» و «نوسازی و تأمین ناوگان راه آهنی» در هدف گذاری توسعه حمل و نقل نادیده گرفته شده است، که توصیه می شود اهداف کمی سالیانه آنها اضافه شود. همچنین هدف گذاری برای کاهش حمل بار ریلی به ۴۲ میلیون تن در سال ۱۴۰۴، متناسب با هدف گذاری ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت، اصلاح شود.

۲. پیشنهاد می شود؛ ردیف های جدید در بودجه با عنوان «اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه های کشور مصوب شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور» برای هریک از دستگاه های مسئول در حوزه ایمنی حمل و نقل در جدول ۱-۷ لایحه بودجه ۱۴۰۴ افزوده شده و اعتبار هریک از دستگاه های ذی ربط مطابق آخرین ستون سمت چپ در جدول ۲ در نظر گرفته شود. تأمین اعتبارات برای ردیف های جدید از محل ذیل پیشنهاد می شود:

۱-۲. وجوه حاصل از جرائم تخلفات رانندگی، موضوع ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی؛ در حال حاضر اعتبارات این ماده، اعتبارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و پلیس راهور فراجا را پوشش داده است. علاوه بر آن، میزان جرائم رانندگی وصولی در شهرها به احتمال زیاد کفایت تأمین اعتبارات مورد نیاز برای اجرای برنامه های مرتبط با سازمان شهرداری ها و دهیاری ها در برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه های کشور را خواهد کرد و تنها کافی است منابع پیش بینی شده در قانون بودجه گنجانده شود.

۲-۲. منابع حاصل از صرفه جویی شرکت های بیمه گر از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه و شخص ثالث؛ با توجه به تصریح (۵) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بر سرمایه گذاری بیمه ها در حوزه ارتقای ایمنی حمل و نقل به عنوان یکی از حوزه های ذی نفع در کاهش تصادفات رانندگی پیشنهاد می شود مطابق قانون بودجه ۱۴۰۳، بخشی از منابع حاصل از حق بیمه بدنه و شخص ثالث در راستای ارتقای ایمنی حمل و نقل مورد استفاده قرار گیرد.

۲-۳. منابع عمومی: در صورتی که اعتبارات ۲ بند ابتدایی کفایت تأمین اعتبارات مورد نیاز برای اجرای اقدامات برنامه عملیاتی را نکرد، از محل منابع عمومی اعتبارات باقی مانده تأمین شود.

۱. تعیین ردیف هزینه‌ای مشخص برای تشکیل ستاد ملی گذر و تهیه «سند برنامه ملی گذر» جهت تحقق اهداف برنامه هفتم پیشرفت در حوزه گذر اکیداً توصیه می‌شود.

۲. در جدول ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، دستگاه اجرایی مربوطه برای برنامه «توسعه حمل‌ونقل عمومی» و «توسعه زیربنای حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری» به اشتباه بنیاد مسکن انقلاب و وزارت راه و شهرسازی عنوان شده است. منابع پیش‌بینی شده برای طرح‌های توسعه حمل‌ونقل شهری طبق پیوست یک لایحه بودجه در اختیار سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها قرار می‌گیرد.

۳. اختصاص بودجه به سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، به دلیل عدم تصویب اساسنامه مغایر اصل (۸۵) قانون اساسی بوده و برای رفع این ایراد، اختصاص اعتبار منوط به تصویب اساسنامه سازمان است.

منابع و مأخذ

۱. شهاب دبیری‌نژاد. مسئله فرسودگی و کمبود ناوگان اتوبوس‌رانی شهری، ۱۴۰۳. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل ۱۹۸۹۶.
۲. سروین مولایی‌نسب، حمیدرضا، فوری. مدیریت پایانه‌های مرزی زمینی کشور؛ بررسی چالش‌ها و تبیین جایگاه ستاد ملی گذر. ۱۴۰۳.

گزیده سیاستی

بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، بدلیل در نظر نگرفتن ردیف بودجه برای اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور و تشکیل ستاد ملی گذر واجد ایراد عدم تطابق با مواد (۵۹) و (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت است.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir