

بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ کل کشور (۳۹): بخش حمل و نقل



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل:

۲۱۳۳۳

دوره دوازدهم - سال دوم

ثبت: ۳۸۱

عنوان گزارش: بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ کل کشور (۳۹): بخش حمل‌ونقل

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

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین کنندگان: شهاب دبیری نژاد، سروین مولایی نسب

مدیر مطالعه: حمیدرضا فوری

ناظران علمی: میثم پیله‌فروش، حبیب‌اله ظفریان ریگی

اظهار نظر کنندگان: محمد برزگر خسروی (دفتر مطالعات حقوقی)، میلاد بیگی (دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن)

صفحه آرایشی: حمیده سادات وفایی

ویراستار ادبی: مژگان کاظمی

واژه‌های کلیدی:

۱. لایحه بودجه سال ۱۴۰۵

۲. حمل‌ونقل

۳. ایمنی حمل‌ونقل

۴. حمل‌ونقل هوایی

۵. شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل

۶. نرخ سوخت هواپیما



تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۴/۱۰/۰۶

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۱۱/۲۰

به نام خدا

فهرست مطالب

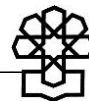
۱.....	چکیده
۱.....	خلاصه مدیریتی
۴.....	۱. مقدمه
۴.....	۲. تصویر کلان اعتبارات بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵
۶.....	۳. ردیف‌های منابع و مصارف مرتبط با حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵
۸.....	۴. اعتبارات عمرانی بخش حمل و نقل از محل منابع دولتی
۱۰.....	۴-۱. اعتبارات عمرانی حمل و نقل جاده‌ای از محل منابع دولتی
۱۳.....	۴-۲. اعتبارات عمرانی حمل و نقل ریلی از محل منابع دولتی
۱۴.....	۴-۳. اعتبارات عمرانی حمل و نقل شهری و حومه از محل منابع دولتی
۱۵.....	۴-۴. اعتبارات عمرانی حمل و نقل هوایی از محل منابع دولتی
۱۵.....	۴-۵. اعتبارات عمرانی حمل و نقل دریایی از محل منابع دولتی
۱۶.....	۵. اعتبارات بخش حمل و نقل از محل منابع شرکت‌های دولتی
۲۲.....	۶. اعتبارات حوزه ایمنی حمل و نقل
۲۹.....	۷. آزادسازی نرخ سوخت هواپیما
۳۲.....	۸. جمع‌بندی و پیشنهادات
۳۵.....	منابع و مآخذ

فهرست جداول

۷.....	۱. جدول ردیف‌های منابع و مصارف مرتبط با حمل و نقل در ماده‌واحد لایحه بودجه سال ۱۴۰۵
جدول ۲.....	ردیف‌های اعتباری تملک دارایی سرمایه‌ای حمل و نقل جاده‌ای با اعتبار بیش از ۱ هزار میلیارد تومان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵
۱۱.....	جدول ۳. سهم دستگاه‌های مختلف قیر تحویلی از منابع داخلی شرکت ملی نفت ایران برای طرح‌های عمرانی
۱۳.....	جدول ۴. ردیف‌های اعتباری تملک دارایی سرمایه‌ای حمل و نقل ریلی با اعتبار بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵
۱۴.....	جدول ۵. ردیف‌های اعتباری تملک دارایی سرمایه‌ای حمل و نقل شهری و حومه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵
۱۵.....	جدول ۶. درآمدها، هزینه‌ها و منابع مورد استفاده برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵
۱۶.....	جدول ۷. پیشنهادهای اصلاحی روی جدول ۲۷ ماده‌واحد لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ مربوط به اعتبارات اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت
۲۵.....	جدول ۸. مقایسه میزان یارانه و مالیات سوخت شیوه‌های مختلف حمل و نقل
۳۰.....	

فهرست شکل‌ها

- شکل ۱. نمودار اعتبارات برنامه توسعه حمل‌ونقل در بودجه سال ۱۴۰۴ و لایحه ۱۴۰۵ به تفکیک اعتبارات هزینه‌ای، تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و شرکتی ۵
- شکل ۲. نمودار میزان اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای انواع شیوه‌های حمل‌ونقل در پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ و مقایسه با بودجه سال ۱۴۰۴ ۹
- شکل ۳. نمودار درصد افزایش اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای انواع شیوه‌های حمل‌ونقل در پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴ ۱۰
- شکل ۴. نمودار تغییرهای درآمد و هزینه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جادمای و شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۵ ۱۸
- شکل ۵. نمودار تغییرهای درآمد و هزینه سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۵ ۱۹
- شکل ۶. نمودار تغییرهای درآمد و هزینه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۵ ۲۰
- شکل ۷. نمودار تغییرهای هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۴ ۲۱
- شکل ۸. نمودار آمار مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات ترافیکی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۴۰۳ و هدف‌گذاری برنامه هفتم ۲۲



بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ کل کشور (۳۹): بخش حمل و نقل

Doi: [10.22034/mrc.report.21333](https://doi.org/10.22034/mrc.report.21333)

چکیده

افزایش ۱۷۷ درصدی اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای بخش حمل و نقل و اضافه شدن جدول ۲۷ به لایحه با عنوان «تصویر جامع اعتبارات اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت» که می‌توان از آن به «اصلاح ساختار بودجه‌ریزی ایمنی حمل و نقل مطابق با قانون برنامه هفتم» یاد کرد، از مهم‌ترین نقاط قوت لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ در بخش حمل و نقل است. در مقابل، آزادسازی یکجانبه نرخ سوخت هواپیما به میزان ۶۰ درصد قیمت خرید پالایشگاهی (حدوداً ۴۹ هزار تومان بر لیتر)، موجب از دسترس خارج شدن بیش از پیش ظرفیت زیرساخت‌های هوایی از چرخه ارائه خدمات عمومی و تشدید اختلال در خدمات حمل و نقل عمومی بین شهری و افزایش فشار تقاضای سفر بر سیستم حمل و نقل ریلی و جاده‌ای (که وابسته به انواع یارانه‌های دولتی هستند) می‌شود. تأکید می‌شود به لحاظ اقتصادی، هرگونه اصلاح و آزادسازی نرخ سوخت هواپیما نه به صورت یکجانبه بلکه صرفاً در صورت آزادسازی متناسب با سوخت شیوه‌های جایگزین یعنی گازوئیل و بنزین قابل توجیه خواهد بود. پیشنهاد می‌شود: ۱. نرخ سوخت هواپیما از ۶۰ به ۳۰ درصد در جدول الزامات کاهش یابد، ۲. منابع درآمدی حاصل از جرائم رانندگی در (جدول ۵) از ۹/۶ به ۱۵ هزار میلیارد تومان افزایش یافته و واقعی‌سازی شود و ۳. از محل افزایش منابع حاصل از جرائم رانندگی، اعتبارات ردیف «اجرای اقدامات اولویت‌دار برنامه عملیاتی ایمنی راه‌ها» در جدول ۲۷ از ۲ به ۵ هزار میلیارد تومان افزایش یافته و وزارت راه و شهرسازی (دبیرخانه شورای عالی حمل و نقل و ایمنی کشور) به عنوان دستگاه دریافت‌کننده آن تعیین شود.

خلاصه مدیریتی

مسئله اصلی

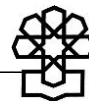
زیرساخت و خدمات حوزه حمل و نقل، بخشی مهمی از امور اقتصادی پیشران و توسعه‌ای کشور است و سالیانه سهم قابل ملاحظه‌ای از منابع بودجه عمرانی کشور را به خود اختصاص می‌دهد. در گزارش حاضر، اعتبارات بخش حمل و نقل از محل منابع عمومی و شرکت‌های دولتی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ بررسی شده است.

نقاط قوت لایحه

۱. افزوده شدن جدول ۲۷ به لایحه با عنوان «تصویر جامع اعتبارات اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت» که می‌توان از آن به «اصلاح ساختار بودجه ایمنی حمل‌ونقل» یاد کرد، یکی از نقاط قوت لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ است. این اقدام نقطه شروعی برای شفافیت در پیش‌بینی و تخصیص اعتبار در لوایح بودجه سنواتی به شمار آمده و در راستای اجرای قانون برنامه هفتم پیشرفت ارزیابی می‌شود.
۲. مجموع اعتبارات برای طرح‌های تملک‌داری سرمایه‌ای ذیل برنامه توسعه حمل‌ونقل در پیوست ۱ لایحه، معادل ۱۹۵ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده که افزایش ۱۷۷ درصدی نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴ را نشان می‌دهد.
۳. اعتبارات احداث کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور و بهسازی راه اصلی زاهدان-ایرانشهر و راسک-رستم آباد و چابهار-ایرانشهر نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴ افزایش بیش از ۲۰۰ درصدی داشته که نقشی سازنده در توسعه اقتصاد دریامحور و تسهیل در تجارت و حمل‌ونقل در این مناطق به شمار می‌آید.
۴. بیشترین اعتبار طرح‌های تملک‌داری سرمایه‌ای در حوزه حمل‌ونقل شهری و حومه، برای کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهرها با ۱۰/۸ هزار میلیارد تومان در لایحه ۱۴۰۵ در نظر گرفته شده که نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴، ۳۱۵ درصد افزایش داشته است.

نقاط ضعف لایحه

۱. دستگاه دریافت‌کننده ۳۲۵ هزار میلیارد تومان از اعتبارات شرکت‌های دولتی ذیل برنامه توسعه حمل‌ونقل لایحه نامشخص است و این موضوع، ابهام بزرگی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ در بخش حمل‌ونقل به شمار می‌آید.
۲. در صورت آزادسازی نرخ سوخت هواپیما به میزان ۶۰ درصد قیمت خرید پالایشگاهی (معادل ۴۹ هزار تومان بر لیتر)، سهم هزینه سوخت از قیمت بلیت پروازهای داخلی به‌طور متوسط ۱ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان خواهد شد. این تصمیم در کنار افزایش قیمت‌های ناشی از رشد نرخ دلار و تورم سالیانه کشور، سفر هوایی را برای بیشتر اقشار جامعه استطاعت‌ناپذیر می‌کند. رویکرد اشتباه آزادسازی یکجانبه نرخ سوخت هواپیما (بدون آزادسازی در نرخ سایر سوخت‌های بخش حمل‌ونقل) که یکی از برون‌دادهای ساختار تصمیم‌گیری جزیره‌ای و فقدان نظام یکپارچه حمل‌ونقل در وزارت راه و شهرسازی است، از یک سو موجب بلااستفاده ماندن بخش زیادی از ظرفیت‌های زیرساخت هوایی کشور (خصوصاً فرودگاه‌ها) از چرخه ارائه خدمات و ایجاد نارضایتی اجتماعی ناشی از کمبود خدمات حمل‌ونقل عمومی بین شهری می‌شود و از سوی دیگر، با ایجاد مطلوبیت نسبی زائد برای سفر ریلی و جاده‌ای، موجب افزایش فشار تقاضای سفر بر سیستم حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای کشور می‌شود که خود با مشکلات اساسی مانند کمبود ناوگان و وابستگی به انواع یارانه‌های دولتی مواجه هستند. با توجه به وابسته شدن نرخ سوخت هواپیما به نرخ ارز در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ و افزایش نزدیک به ۲ برابری نرخ رسمی ارز طی ماه‌های اخیر، هرگونه افزایش قیمت و آزادسازی سوخت هواپیما صرفاً در صورت آزادسازی متناسب با سوخت شیوه‌های سفر جایگزین (گازوئیل و بنزین) قابل توجیه خواهد بود.



۳. براساس استعلام‌های صورت گرفته از نهادهای مرتبط مانند پلیس راهور و دیوان محاسبات، منابع حاصل از جرائم رانندگی در سال ۱۴۰۴، معادل ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود و در سال ۱۴۰۵ به احتمال فراوان مبلغ جرائم از ۲۰ هزار میلیارد تومان فراتر می‌رود. ارزیابی اعتبار پیش‌بینی شده برای منابع حاصل از جرائم رانندگی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، حداقل ۵ هزار میلیارد تومان کم‌برآوردی را نشان می‌دهد که زمینه‌ساز هدایت این اعتبارات به سمت مصارف امور جاری کشور (حقوق و دستمزد) می‌شود؛ امری که با ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مغایرت دارد.

۴. **درآمدهای سازمان بنادر و دریانوردی** در لایحه ۱۴۰۵ نسبت به سال ۱۴۰۴ تنها ۶ درصد افزایش داشته است که با روند رشد درآمدهای این سازمان طی سال‌های گذشته و رشد درآمدهای سایر شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ همخوان نیست و محل تأمل است.

۵. لازم است در اجرای ماده (۱۸۲) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس و نیز ایجاد بستر لازم جهت نظارت بر اجرای قانون برنامه، احکام جزئی مرتبط از قانون برنامه هفتم در خصوص حمل‌ونقل، از حیث اجرا یا عدم اجرا به جهت تأمین مالی در لایحه بودجه تعیین تکلیف شوند.

پیشنهاد‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

۱. به منظور حفظ توازن بین شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و جلوگیری از تبعات اقتصادی-اجتماعی کوچک‌تر شدن بازار حمل‌ونقل هوایی کشور، پیشنهاد می‌شود نسبت نرخ سوخت هواپیما از قیمت خرید پالایشگاهی در ردیف ۵-۵ جدول الزامات منابع بودجه همانند سال ۱۴۰۴ برابر ۳۰ درصد در نظر گرفته شود. برای برقراری تعادل منابع و مصارف، منابع ردیف ۹ جدول هدفمندسازی یارانه‌ها از ۴۰ به ۳۰ هزار میلیارد تومان اصلاح و مصارف ردیف ۱۰ و ۱۱ جدول هدفمندسازی هر کدام به میزان ۵ هزار میلیارد تومان کاهش یابد.

۲. با رعایت تشریفات قانونی، با توجه به افزایش اعتبارات حاصل از جرائم رانندگی و برآورد رسیدن آن به رقم بیش از ۱۵ هزار میلیارد تومان، اعتبارات ردیف ۱۵۰۱۰۱ مربوط به درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی در جدول ۵ ماده‌واحد ۹/۶ هزار میلیارد تومان به ۱۵ هزار میلیارد تومان افزایش یابد.

۳. اعتباری معادل ۲ هزار میلیارد تومان بدون مشخص کردن دستگاه دریافت‌کننده در ردیف ۱۹۸-۵۵۰۰۰۰ جدول ۲۷ در نظر گرفته شده است. پیشنهاد می‌شود مبلغ ردیف مذکور از ۲ به ۵ هزار میلیارد تومان از محل واقعی‌سازی درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی افزایش یافته و دستگاه دریافت‌کننده نیز وزارت راه و شهرسازی (دبیرخانه شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی راه‌ها) تعیین شود.

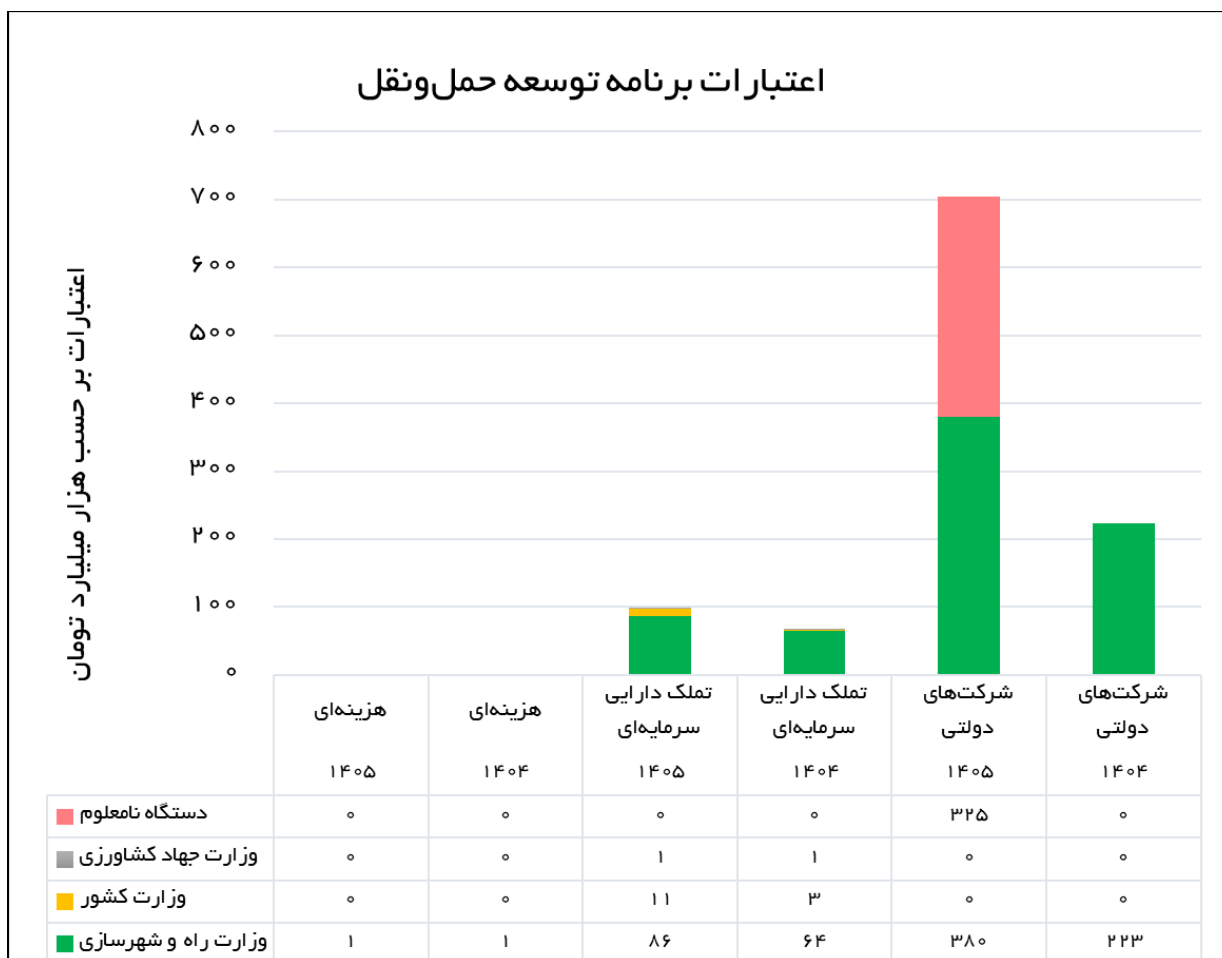
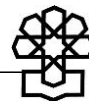
۴. برای اثربخشی بیشتر ردیف‌های جدول ۲۷، موارد مندرج در ستون «بخش مرتبط با ایمنی» این جدول نیاز به اصلاح و تدقیق دارد. محدود کردن اعتبارات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای صرفاً به موضوع «راه ایمن»، به ایجاد مانع برای اجرای برخی اقدام‌های با اهمیت برنامه عملیاتی ایمنی شامل «مدیریت سرعت» و «کاربران ایمن» منجر می‌شود و لازم است عنوان ذیل ستون «بخش مرتبط با ایمنی» برای سازمان راهداری به «راه ایمن، کاربران ایمن و مدیریت سرعت» اصلاح شود.

۱. مقدمه

زیرساخت و خدمات حوزه حمل‌ونقل، بخش مهمی از امور اقتصادی پیشران و توسعه‌ای کشور است و سالیانه سهم قابل ملاحظه‌ای از منابع بودجه عمرانی کشور را به خود اختصاص می‌دهد. از این‌رو 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 موضوع‌های پراهمیت بخش حمل‌ونقل نظیر ایمنی و کاهش تلفات حوادث ترافیکی و حمل‌ونقل هوایی مورد ارزیابی قرار گرفته و پیشنهادهایی برای اصلاح لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ ارائه شده است.

۲. تصویر کلان اعتبارات بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵

براساس بررسی‌های صورت گرفته در جدول ۶/۱ و جدول ۷ ماده‌واحد لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، ذیل برنامه توسعه حمل‌ونقل در لایحه ۱۴۰۵ اعتبارات شرکت‌های دولتی به‌مراتب بالاتر از بودجه سال ۱۴۰۴ در نظر گرفته شده است. همچنین اعتبارات تملک‌دارایی سرمایه‌ای از میزان ۶۴ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ و به ۸۶ هزار میلیارد تومان رسیده است. نکته حائز اهمیت افزایش اعتبارات شرکت‌های دولتی از ۲۲۳ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ به ۷۰۵ هزار میلیارد تومان در لایحه ۱۴۰۵ بوده است. با مقایسه جداول ۱-۶ و ۷ بودجه (شکل ۱) دستگاه دریافت‌کننده ۳۲۵ هزار میلیارد تومان از اعتبارات شرکت‌های دولتی لایحه ۱۴۰۵ ذیل برنامه توسعه حمل‌ونقل نامشخص است و این موضوع، واجد ابهام بزرگی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ در بخش حمل‌ونقل است.



شکل ۱. نمودار اعتبارات برنامه توسعه حمل و نقل در بودجه سال ۱۴۰۴ و لایحه ۱۴۰۵ به تفکیک اعتبارات هزینه‌ای، تملك دارایی‌های سرمایه‌ای و شرکتی

مأخذ: یافته‌های پژوهش.

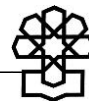
از نکات برجسته بخش دوم لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، می‌توان به متوقف کردن پیش‌بینی اعتبار برای برخی طرح‌های تملك دارایی‌های سرمایه‌ای کشور در پیوست یک لایحه اشاره کرد. به این ترتیب که از ۳۶۵ طرح تملك دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، تعداد ۳۵ طرح دارای ردیف بودجه، متوقف شده‌اند تا اعتبارات بخش حمل و نقل در اتمام و به سرانجام رساندن طرح‌های دارای اولویت کشور متمرکز شود. علاوه بر موارد یاد شده، در جدول ۲۴ با عنوان «مصارف جمعی-خرجی» ردیفی برای وزارت راه و شهرسازی با عنوان «طرح‌های حمل و نقلی و مسکن (طرح خاص)» با اعتبار ۱۸۶ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. بخش قابل توجهی از این اعتبارات اشاره به طرح‌های حمل و نقلی که دارد که از طریق تهاتر نفت تأمین مالی می‌شود.

۳. ردیف‌های منابع و مصارف مرتبط با حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵

در جدول ۱، ردیف‌های درآمدی مرتبط با حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ ارائه شده است. از ردیف‌های حائز اهمیت در لایحه، در نظر گرفتن ۱۵۰۰ میلیارد تومان از محل حق بیمه شخص ثالث بوده است. پیش‌بینی اعتبار از این محل برای کاهش تصادفات در قوانین بودجه‌های سنواتی از سال ۱۳۸۶ تا ۱۴۰۳ تداوم داشته و در جزء «۲۵» ماده (۱) قانون الزامات و احکام مورد نیاز قوانین بودجه‌های سنواتی مصوب دی‌ماه ۱۴۰۴، سازمان برنامه و بودجه موظف به تعیین میزان پرداخت شرکت‌های بیمه‌گر از محل بیمه شخص ثالث بابت کاهش تصادفات رانندگی به دستگاه‌های مربوطه در لوایح بودجه سنواتی شده است.

در حوزه حمل‌ونقل شهری، اعتبار ۲ هزار میلیارد تومانی از محل افزایش ۱۰ درصدی عوارض ارزش گمرکی خودروهای بنزین‌سوز برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته شده است. علاوه بر این ردیف، از محل اجرای ماده (۷) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها موضوع سهم ۱ درصد درآمدهای مالیاتی مستقیم، اعتباری معادل ۸/۱ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. با وجود آنکه یکی از موارد کلیدی و دارای اولویت مصرف این ماده قانونی (براساس تأکید در متن قانون مورد اشاره)، توسعه حمل‌ونقل عمومی است. از این محل اعتباری برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته نشده است که این امر خلاف صدر اصل (۵۲) است. طبق ماده (۱) قانون الزامات و احکام مورد نیاز قوانین و بودجه‌های سنواتی مصوب سال ۱۴۰۴، دولت باید الزامات بودجه‌ای قوانین را در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، درج کند؛ در غیر این صورت، نقض صدر اصل (۵۲) (مبنی بر تهیه لایحه بودجه براساس ترتیبات قانونی) رخ داده است.

از دیگر موارد حائز اهمیت از ردیف‌های درآمدی در لایحه بودجه می‌توان به اعتبار ۲۵ هزار میلیارد تومان از محل عوارض جبران خسارات وارد شده به جاده‌ها (موضوع بند «الف» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت) اشاره کرد که مطلوب ارزیابی می‌شود. همچنین درآمد عوارض بارهای معدنی برای حمایت از انتقال بار از جاده به ریل در لایحه ۱۴۰۵، معادل ۳ هزار میلیارد تومان برای شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی در نظر گرفته شده است. همان‌طور که در جدول ۱ نشان داده شده است، منابع حاصل از جرائم رانندگی با کسر سهم شهرداری‌ها در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، برابر با ۹/۶ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. این در حالی است که براساس استعلام‌های صورت گرفته از نهادهای مرتبط مانند پلیس راهور و دیوان محاسبات، منابع حاصل از جرائم رانندگی در سال ۱۴۰۴ معادل ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود و در سال ۱۴۰۵ به احتمال فراوان مبلغ جرائم از ۲۰ هزار میلیارد تومان فراتر می‌رود. با فرض سهم ۴۰ درصدی شهرداری‌ها از این اعتبارات که مطابق ماده (۵) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها باید در پایان هر ماه به حساب متمرکز وجوه وزارت کشور واریز شود و به تعبیری خارج از بودجه‌های سنواتی است، ارزیابی اعتبار پیش‌بینی شده برای منابع حاصل از جرائم رانندگی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، حداقل ۵ هزار میلیارد تومان کم‌برآوردی را نشان می‌دهد. بنابراین پیشنهاد می‌شود با رعایت تشریفات قانونی، اعتبارات ردیف ۱۵۰۱۰۱ در جدول ۵ ماده‌واحد بودجه از ۹۰۶ هزار میلیارد تومان به ۱۵ هزار میلیارد تومان افزایش یابد. منابع افزوده شده از این محل، با توجه به بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم



پیشرفت باید در امور ایمنی با راهبری شورای عالی حمل و نقل و ایمنی کشور صرف شود.

در جدول ۵ ماده واحده، ردیف «ترمیم و بهسازی راه‌های شریانی (از محل عوارض پیمایش راه‌های شریانی بین‌شهری پس از تصویب شورای اقتصاد)» با اعتبار ۳۸۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. با توجه به تبصره «۴» ماده واحده **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؛ لذا تعیین محل برای این امر در لایحه بودجه خلاف قانون است که این امر با صدر اصل (۵۲) قانون اساسی مبنی بر تهیه لایحه بودجه براساس ترتیبات مقرر در قانون، مغایرت دارد. همچنین ردیفی برای مصارف این منابع در لایحه بودجه در نظر گرفته نشده است. با توجه به موارد یاد شده، پیشنهاد می‌شود ردیف درآمدی مربوطه از جدول ۵ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ حذف شود.

جدول ۱. ردیف‌های منابع و مصارف مرتبط با حمل و نقل در ماده واحده لایحه بودجه سال ۱۴۰۵

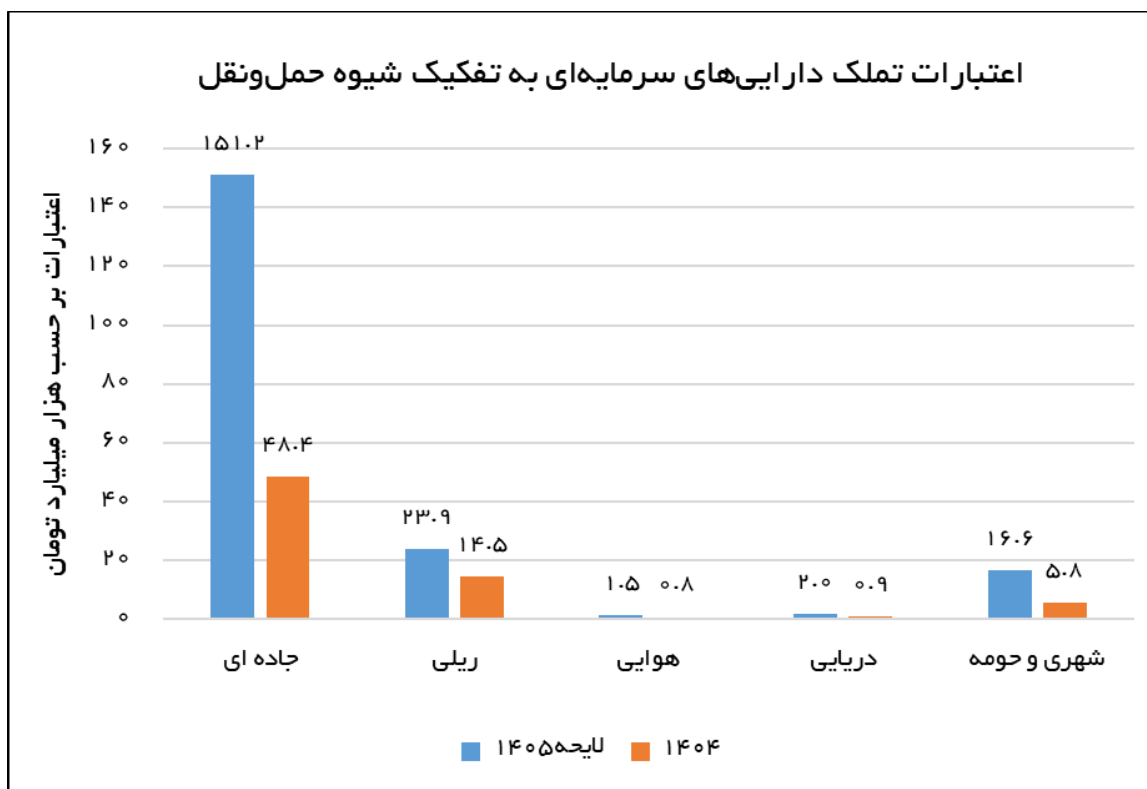
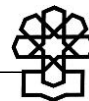
ردیف	دستگاه دریافت‌کننده	ردیف بودجه	جمع دریافتی	محل درج در لایحه بودجه	نوع ردیف
۱	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	اعتبارات موضوع کاهش تصادفات رانندگی از محل اخذ بیمه شخص ثالث	۷,۰۰۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۲	سازمان اورژانس کشور	حق بیمه شخص ثالث شرکت‌های بیمه‌ای بابت هزینه در امور منجر به کاهش تصادفات	۴,۱۰۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۳	فرماندهی کل انتظامی جمهوری اسلامی ایران	حق بیمه شخص ثالث شرکت‌های بیمه‌ای بابت هزینه در امور منجر به کاهش تصادفات	۳,۰۰۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۴	جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران	حق بیمه شخص ثالث شرکت‌های بیمه‌ای بابت هزینه در امور منجر به کاهش تصادفات	۹۰۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
		میزان پرداخت شرکت‌های بیمه‌گر از محل بیمه شخص ثالث بابت کاهش تصادفات رانندگی	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	جدول الزامات و منابع و جدول ۵	منابع
۵	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	اعتبارات موضوع حمایت از توسعه حمل و نقل عمومی از محل افزایش ده (۱۰) درصدی عوارض ارزش گمرکی خودروهای بنزین‌سوز	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۶	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	اجرای ماده (۷) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها موضوع سهم یک (۱) درصد درآمدهای مالیاتی مستقیم	۸۱,۶۰۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۷	شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران	اعتبارات حمایت از توسعه حمل و نقل ریلی (موضوع عوارض جابجایی بار معدنی)	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۸	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	اعتبارات بند «۵» ماده (۱۸) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت و قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن	۴۱۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف

ردیف	دستگاه دریافت کننده	ردیف بودجه	جمع دریافتی	محل درج در لایحه بودجه	نوع ردیف
۹	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	۵۶,۰۰۰,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
	درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی (به‌استثنای سهم شهرداری‌ها موضوع ماده (۵) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها)		۹۶,۰۰۰,۰۰۰	جدول ۵	منابع
۱۰	شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور	اعتبارات موضوع تبصره «۶» ماده (۱۲) قانون اصلاح قانون معادن	۲۰,۰۹۷,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۱۱	وزارت راه و شهرسازی	اعتبارات موضوع تبصره «۶» ماده (۱۲) قانون اصلاح قانون معادن	۴,۵۱۷,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۱۲	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	اعتبارات موضوع تبصره «۶» ماده (۱۲) قانون اصلاح قانون معادن	۱۳,۷۹۴,۰۰۰	جدول ۱-۷	مصارف
۱۳	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	عوارض جبران خسارات وارد شده به جاده‌ها (موضوع بند «الف» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت) وصول عمومی و اختصاصی متناسب با تحقق	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	جدول ۵	مصارف
۱۴	ردیف مصارف در لایحه برای این اعتبار تعیین نشده است.	عوارض پیمایش راه‌های شریانی بین‌شهری (پس از تصویب شورای اقتصاد)	۳,۸۰۰,۰۰۰	جدول ۵	منابع

مأخذ: یافته‌های پژوهش.

۴. اعتبارات عمرانی بخش حمل‌ونقل از محل منابع دولتی

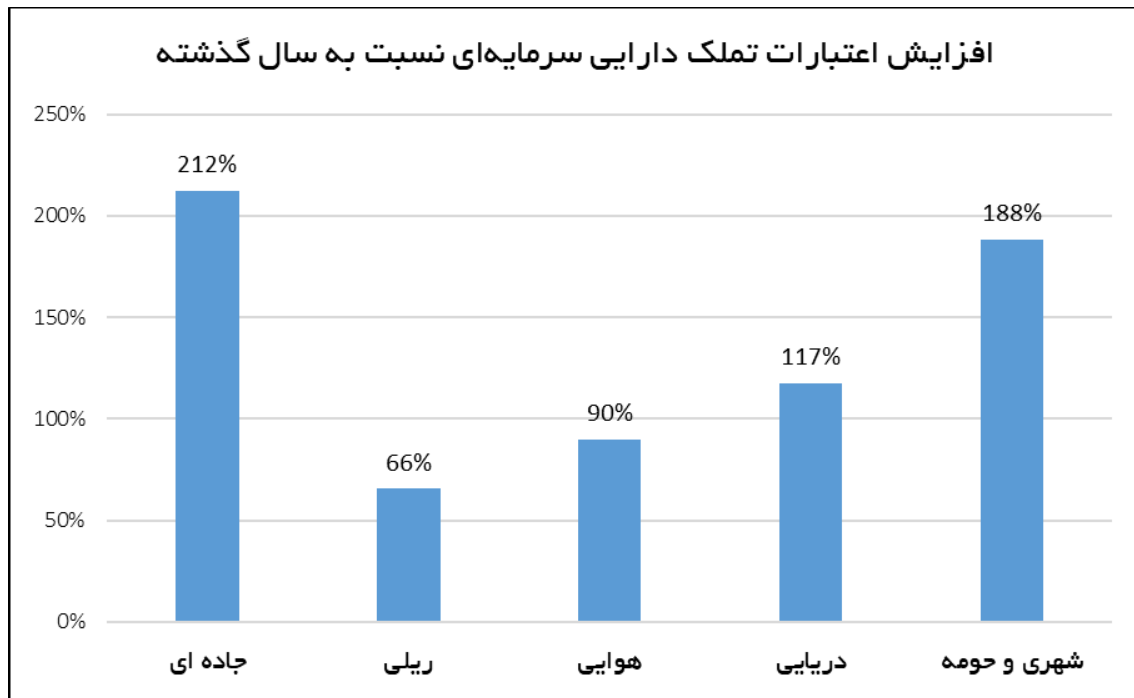
مجموع اعتبارات در نظر گرفته شده برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ذیل برنامه توسعه حمل‌ونقل در پیوست ۱ بودجه، معادل ۱۹۵ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. در بودجه سال ۱۴۰۴ این اعتبارات حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده بود. بنابراین از نقاط قوت این لایحه، افزایش ۱۷۷ درصدی اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل بوده است. در شکل ۲، میزان این منابع و مقایسه آن با اعتبارات بودجه سال ۱۴۰۴ نشان داده شده است. بر این اساس، حدود ۱۵۱ هزار میلیارد تومان برای توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ۲۳/۹ هزار میلیارد تومان برای حمل‌ونقل ریلی، ۱۶/۶ هزار میلیارد تومان برای حمل‌ونقل شهری و حومه، ۱/۵ هزار میلیارد تومان برای حمل‌ونقل هوایی و ۲ هزار میلیارد تومان برای حمل‌ونقل دریایی (بنادر صیادی) در نظر گرفته شده است.



شکل ۲. نمودار میزان اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای انواع شیوه‌های حمل‌ونقل در پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ و مقایسه با بودجه سال ۱۴۰۴

مأخذ: همان.

در شکل ۳ میزان افزایش اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای برای شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل نشان داده شده است. همان‌طور که مشخص است اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ نسبت به ۱۴۰۴، ۲۱۲ درصد افزایش داشته است. حمل‌ونقل شهری و حومه نیز پس از جاده‌ای بیشترین درصد افزایش اعتبارات با ۱۸۸ درصد را داشته و پس از آن حمل‌ونقل دریایی، هوایی و ریلی قرار داشته‌اند. شایان ذکر است به دلیل آنکه اعتبارات در نظر گرفته شده از محل تهاتر نفت برای پروژه‌های شاخص ریلی در (پیوست ۱) آورده نشده است، میزان اعتبارات یاد شده برای طرح‌های حوزه ریلی دقیق نبوده و برآورد می‌شود با احتساب اعتبارات یاد شده، اعتبارات حوزه ریلی از سایر شیوه‌های حمل‌ونقل افزایش بیشتری داشته باشد.



شکل ۳. نمودار درصد افزایش اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای انواع شیوه‌های حمل‌ونقل در پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴

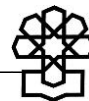
مأخذ: همان.

۴-۱. اعتبارات عمرانی 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 تملک دارایی‌های سرمایه‌ای است. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای صرف توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها و برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت می‌شود، که جزئیات و میزان اعتبار هر یک در (جدول پیوست یک) لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ ارائه شده است. اعتبارات این بخش نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۴۰۳، رشد بیش از ۲۰۰ درصدی داشته است.

براساس (جدول پیوست یک لایحه)، ۱۵۱/۲ هزار میلیارد تومان صرف توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای می‌شود، این میزان اعتبار بین ۲۹۲ طرح حمل‌ونقل جاده‌ای تقسیم می‌شود. در جدول ۲ ردیف‌های اعتباری تملک دارایی سرمایه‌ای حمل‌ونقل جاده‌ای با اعتبار بیش از ۱ هزار میلیارد تومان که ۲۳ طرح را شامل می‌شود، نشان داده شده است. مجموع اعتبارات در نظر گرفته شده برای این ۲۳ طرح، بالغ بر ۶۷ هزار میلیارد تومان است. متوسط دریافت اعتبار برای طرح‌های باقیمانده نیز به ازای هر طرح ۳۱۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود.

مطابق جدول ۲، ردیف‌های ایمن‌سازی و نگهداری راه‌های شریانی کشور و حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز در راه‌های شریانی کشور با اولویت مسیرهای پرتردد، دو ردیف با بیشترین بودجه به ترتیب با اعتبار ۲۰/۱ و ۷/۸ هزار میلیارد تومان بوده است. هر دو ردیف یاد شده در زمره طرح‌های نگهداری و ایمن‌سازی راه‌ها طبقه‌بندی می‌شود. به‌طور کلی به‌دلیل ضرورت بالای نگهداری راه‌های کشور افزایش اعتبارات مرتبط در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ مثبت ارزیابی می‌شود. هرچند برخی ملاحظات درباره شناسایی نقاط حادثه‌خیز باید مورد توجه قرار بگیرد که در بخش اعتبارات



حوزه ایمنی حمل و نقل به آن اشاره شده است.

پس از این دو ردیف، بیشترین پیش بینی اعتبار برای طرح های کریدور بزرگراهی غرب کشور و آزادراه تهران-شمال، احداث کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور و بهسازی راه اصلی زاهدان - خاش - ایرانشهر و راسک - سرپاز - ایرانشهر - بزمان - رستم آباد و چابهار - نیک شهر - ایرانشهر بوده است. توجه به توسعه و بهسازی کریدورهای ساحلی جنوب کشور به دلیل نقش مثبت در توسعه اقتصاد دریامحور و تسهیل در تجارت و حمل و نقل در این سواحل مثبت ارزیابی می شود.

جدول ۲. ردیف های اعتباری تملک دارایی سرمایه ای حمل و نقل جاده ای با اعتبار بیش از ۱ هزار میلیارد تومان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ (مبالغ به میلیون ریال)

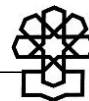
ردیف	عنوان ردیف در پیوست ۱	اعتبار در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵	اعتبار مصوب سال ۱۴۰۴	میزان افزایش
۱	ایمن سازی و نگهداری راه های شریانی کشور	۲۰۱,۳۹۲,۰۰۰	۳۵,۶۰۰,۰۰۰	۴۶۶٪
۲	حذف و اصلاح نقاط حادثه خیز در راه های شریانی کشور با اولویت مسیرهای پرتردد	۷۸,۴۳۰,۰۰۰	۴۹,۷۹۷,۷۶۰	۵۷٪
۳	کریدور بزرگراهی غرب کشور - بازرگان تا بندر امام خمینی (ره) شامل مسیرهای ایواوغلی-خوی-سلماس، ارومیه - میاندوآب، میاندوآب - کرمانشاه، سه راهی بیستون - هرسین - نورآباد، نورآباد - خرم آباد، کمربندی غرب اندیمشک و کمربندی جنوب و غرب اهواز و احداث کمربندی شمال غربی خرم آباد	۵۰,۹۲۶,۰۰۰	۲۳,۵۰۰,۰۰۰	۱۱۷٪
۴	مشارکت در احداث آزادراه تهران - شمال	۴۱,۹۰۵,۶۸۶	۵۰۰,۰۰۰	۸۲۸۱٪
۵	احداث کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور-پسابندر تا شلمچه شامل مسیرهای پسابندر- چابهار- بندرعباس، کشتی سازی سه راه خمیر، بندر خمیر-بندر لنگه-عسلویه، کنگان-خور موج-چغادک، بوشهر گناوه - دیلم - هندیجان، هندیجان - ماهشهر - آبادان، پل شهدا - شلمچه و جاده اروندکنار - آبادان	۳۰,۱۲۷,۰۰۰	۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۷٪
۶	بهسازی راه اصلی زاهدان - خاش - ایرانشهر و راسک - سرپاز - ایرانشهر- بزمان - رستم آباد و چابهار - نیک شهر - ایرانشهر	۲۹,۹۹۹,۰۰۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۰۰٪
۷	بهسازی راه اصلی لردگان-ایذه - باغملک - هفتگل - نمره یک - قبرسید، رامهرمز - نمره یک، کنارگذر شوشتر و کمربندی دزفول	۲۵,۰۹۴,۰۰۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۹۳٪
۸	بهسازی راه اصلی نمین - آستارا - رضوان شهر - شفت - سراوان، امامزاده هاشم - قزوین، رشت - کلاشم پایین - مرجقل - فومن، صومعه سرا - پونل و اردبیل - سرچم	۲۰,۴۱۷,۸۶۸	۸,۵۰۰,۰۰۰	۱۴۰٪
۹	احداث باند دوم جهرم - لار - بندرعباس	۱۷,۶۳۸,۵۷۶	۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۵۳٪
۱۰	احداث بزرگراه برازجان - کنارتخته - قائمیه - بابامیدان و شیراز - دشت ارژن - قائمیه و احداث راه فرعی خشت - وحدتیه - شبانکاره	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۲۰٪
۱۱	احداث باند دوم زاهدان - بیرجند	۱۵,۸۵۹,۰۰۰	۶,۰۰۰,۰۰۰	۱۶۴٪
۱۲	مشارکت در احداث آزادراه تبریز - ارومیه	۱۵,۷۰۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	۳۰۴۰٪

ردیف	عنوان ردیف در پیوست ۱	اعتبار در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵	اعتبار مصوب سال ۱۴۰۴	میزان افزایش
۱۳	احداث بزرگراه شیراز - فسا - داراب - کهگم	۱۵,۴۹۶,۴۷۲	۲,۰۰۰,۰۰۰	۶۷۵٪
۱۴	احداث راه قوچان - امامقلی - باجگیران - سبزواری - بردسکن - بجنستان، سرخس - مشهد، دیهوک - نایبند	۱۵,۴۳۲,۰۲۰	۶,۵۰۰,۰۰۰	۱۳۷٪
۱۵	بهسازی راه اصلی جلفا - خدا آفرین - اصلاندوز - پارس آباد - بیله سوار	۱۴,۵۰۰,۰۰۰	۱۱,۶۰۰,۰۰۰	۲۵٪
۱۶	احداث بزرگراه اسلام آباد غرب - قصر شیرین و بهسازی و احداث محور سه راهی قازانچی - روانسر - پاره - نوسود و احداث کنارگذر پاره و احداث راه اصلی گیلان غرب - سومار	۱۲,۷۳۴,۵۱۹	۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۸٪
۱۷	بهسازی راه اصلی ساری - کیاسر - سمنان و دامغان - معلمان - جندق - چوپانان - اردکان و سه راهی چاه جم - شاهرود	۱۲,۶۱۹,۸۹۱	۶,۳۰۰,۰۰۰	۱۰۰٪
۱۸	بهسازی راه اصلی بستان آباد - تبریز - مرند - سه راهی ایو اوغلی، میاندوآب - آذرشهر، اردبیل - سراب - بستان آباد و احداث کمربندی میاندوآب و کمربندی بنباب	۱۱,۷۵۳,۹۵۹	۶,۰۰۰,۰۰۰	۹۶٪
۱۹	روکش آسفالت و ایمن سازی راه‌های اصلی و فرعی غیرشیرینانی	۱۰,۸۱۳,۰۰۰	۴,۰۶۵,۰۰۰	۱۶۶٪
۲۰	مشارکت در احداث آزادراه کنارگذر شرقی اصفهان	۱۰,۷۰۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	۲۰۴۰٪
۲۱	احداث بزرگراه بهشهر - گرگان - آزادشهر - بجنورد - شیروان - قوچان	۱۰,۰۶۶,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۱٪
۲۲	احداث راه اصلی قزوین - الموت - تنکابن	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۳۳٪
۲۳	بهسازی راه اصلی هراز	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵,۷۱۰,۶۳۹	-۳۶٪ (کاهش)

مأخذ: همان.

طی سال‌های اخیر به دلیل فقدان 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، اعتبارات ردیف کمک‌های فنی و اعتباری حمل‌ونقل جاده‌ای که برای افزایش ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در نظر گرفته شده تقریباً نزدیک به صفر که محل تأمل است.

در جدول الزامات بودجه، سهم دستگاه‌ها از قیر ارائه شده توسط پالایشگاه‌ها برای اجرای پروژه‌های عمرانی ارائه شده است که به شفافیت نحوه توزیع قیر رایگان بین دستگاه‌های اجرایی کشور کمک می‌کند. این اقدام در راستای اجرای بند «۳۲» ماده (۱) قانون الزامات و احکام بودجه مبنی بر تعیین مقدار قیر تحویلی از منابع داخلی شرکت ملی نفت ایران برای طرح‌های عمرانی و تعیین سهم هر یک از دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط از آن است. براساس جدول الزامات بودجه، معادل ریالی میزان نفت تحویلی وزارت نفت به پالایشگاه‌ها از محل منابع داخلی در سال ۱۴۰۵ بابت دریافت مواد اولیه قیر (وکیوم باتوم) برابر با ۲۵ هزار میلیارد تومان است. در جدول ۳ سهم دستگاه‌های مختلف قیر تحویلی از منابع داخلی شرکت ملی نفت ایران برای طرح‌های عمرانی ارائه شده است.



جدول ۳. سهم دستگاه‌های مختلف قیر تحویلی از منابع داخلی شرکت ملی نفت ایران برای طرح‌های عمرانی

درصد قیر دریافتی	دستگاه
۴۹	وزارت راه و شهرسازی
۲۰	بنیاد مسکن انقلاب اسلامی
۵	وزارت آموزش و پرورش (سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور)
۱۷	وزارت کشور (سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌ها)
۱	وزارت صنعت، معدن و تجارت (شرکت مادر تخصصی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران)
۸	بسیج سازندگی

مأخذ: همان.

۲-۴. اعتبارات عمرانی حمل‌ونقل ریلی از محل منابع دولتی

با توجه به بند «۱» سیاست کلی نظام در بخش حمل‌ونقل ابلاغی سال ۱۳۸۹، حمل‌ونقل ریلی باید اولویت داشته باشد. لذا در صورتی که رشد اعتبارات آن در مقایسه با سایر حوزه‌ها کمتر باشد این سیاست کلی رعایت نشده است. برای توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور، در پیوست یک لایحه بودجه نزدیک به ۲۴ هزار میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است. این اعتبارات به جز اعتباراتی است که از محل تهاتر نفت برای توسعه حمل‌ونقل ریلی برای توسعه برخی طرح‌های مهم ریلی در سال آینده پیش‌بینی شده است. اعتبارات این بخش نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۴۰۴، رشد ۶۶ درصدی دارد.

در جدول ۴ ردیف‌های اعتباری تملک دارایی سرمایه‌ای حمل‌ونقل ریلی با اعتبار بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ نشان داده شده است. همان‌طور که مشخص است ردیف‌های اعتباری با بیشترین اعتبار مربوط به رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط راه‌آهن، بهسازی، نوسازی و نگهداری خطوط راه‌آهن و بهسازی ناوگان راه‌آهن است. به‌طور کلی در پیوست یک لایحه بودجه، ۳۵ طرح تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برای بخش حمل‌ونقل ریلی در نظر گرفته شده است. بنابراین، برای اجرای ۲۸ طرح ریلی باقی‌مانده، به‌طور متوسط ۵۱۸ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است. پیشنهاد می‌شود در صورت پایین بودن جذابیت مشارکت ۸۰ درصدی برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، سهم مشارکت دولت در احداث خط دوم و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی محور راه‌آهن بافق-سنگان به دلیل راهبردی بودن افزایش ظرفیت این محور، از ۲۰ درصد به ۴۰ درصد افزایش یابد. از نکات حائز اهمیت دیگر، نزدیک به صفر بودن اعتبار راه‌آهن سریع‌السیار تهران - قم - اصفهان، برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد و مطالعه احداث قطار سریع‌السیار آن و اتصال چابهار به شبکه ریلی است.

جدول ۴. ردیف‌های اعتباری تملک دارایی سرمایه‌ای حمل‌ونقل ریلی با اعتبار بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ (مبالغ به میلیون ریال)

عنوان ردیف بودجه	جمع با احتساب بودجه اختصاصی	مصوب ۱۴۰۴	میزان افزایش
۱ رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط راه‌آهن	۷۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۶۰۰٪
۲ بهسازی، نوسازی و نگهداری خطوط راه‌آهن	۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰٪
۳ بهسازی ناوگان راه‌آهن	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۳,۰۰۰,۰۰۰	۷۴٪
۴ اتصال اردبیل به شبکه ریلی	۱۲,۵۳۴,۰۷۸	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	-۱۶٪
۵ بهسازی و نوسازی علائم و ارتباطات	۷,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۵۰٪
۶ احداث محور جدید راه‌آهن میانه - تبریز	۷,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰	۴۰٪
۷ احداث راه‌آهن تهران - همدان - سنندج	۷,۰۰۰,۰۰۰	۲,۷۷۰,۰۰۰	۱۵۳٪
۸ احداث راه‌آهن سیرجان - کرمان	۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	۶۹۰۰٪
۹ احداث راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی	۶,۰۰۰,۰۰۰	۳,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰٪
۱۰ اتصال راه‌آهن یزد - اقلید به راه‌آهن اصفهان - شیراز	۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۳۳٪
۱۱ احداث راه‌آهن غرب کشور و خط آنتنی نهاوند	۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۰	-

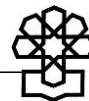
مأخذ: همان.

۴-۳. اعتبارات عمرانی حمل‌ونقل شهری و حومه از محل منابع دولتی

در پیوست یک لایحه بودجه، ۱۳ طرح مرتبط با حمل‌ونقل شهری و حومه ذیل برنامه توسعه حمل‌ونقل شهری و روستایی گنجانده شده و دو طرح احداث قطار حومه‌ای تهران - قم و آنتنی فرودگاه امام خمینی و احداث قطار حومه‌ای تهران - ورامین - پیشوا - گرمسار نیز به‌دلیل ماهیت حومه‌ای بودن در بخش حمل‌ونقل شهری و حومه مورد بررسی قرار گرفته است. اعتبارات این بخش نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۴۰۴، رشد ۱۸۸ درصدی داشته و از ۵/۸ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۵ به ۱۶/۶ هزار میلیارد تومان رسیده است.

همان‌طور که در جدول ۴ نشان داده شده است، بیشترین اعتبار در این حوزه، برای کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته شده است. به‌طوری‌که اعتبارات این بخش از ۲/۶ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ به ۱۰/۸ هزار میلیارد تومان در لایحه سال ۱۴۰۵ رسیده است. این افزایش به‌دلیل فرسودگی بالای ناوگان حمل‌ونقل، کاملاً مثبت ارزیابی می‌شود. پیش از این در گزارشی از مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با عنوان «مسئله کمبود و فرسودگی اتوبوس شهری؛ نیازسنجی و تأمین اعتبار [۱]» میزان کمبود ناوگان اتوبوس‌رانی شهری به‌طور کامل بررسی شد و نشان داده شد که 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. 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.

از دیگر نکات حائز اهمیت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، پیش‌بینی اعتباراتی در حوزه حمل‌ونقل حومه شهرها برای طرح‌های مترو و راه‌آهن حومه‌ای است که طرح‌های ساخت مترو توسط شهرداری‌ها و طرح‌های راه‌آهن حومه‌ای توسط شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به انجام می‌رسد. پیشنهاد می‌شود مطالعاتی برای ارزیابی، مقایسه و در نهایت انتخاب هر یک از مدل‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای توسط وزارت کشور با همکاری وزارت راه و شهرسازی انجام شده و یک تقسیم کار ملی بین دستگاه‌های دخیل متناسب با نیازهای هر منطقه انجام شود.



جدول ۵. ردیف‌های اعتباری تملک دارایی سرمایه‌ای حمل‌ونقل شهری و حومه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵

(مبالغ به میلیون ریال)

ردیف	عنوان ردیف در پیوست ۱	اعتبار در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵	اعتبار مصوب سال ۱۴۰۴	میزان افزایش
۱	کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی	۱۰۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۶,۰۳۷,۵۲۸	۳۱۵٪
۲	تأمین و تهیه تجهیزات و واگن قطار شهری و حومه	۲۶,۸۰۰,۰۰۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۴٪
۳	اتصال شهر اسلامشهر به متروی تهران	۵,۳۰۰,۰۰۰	۵,۳۰۰,۰۰۰	۰٪
۴	احداث قطار حومه کلان‌شهر مشهد به شهر جدید گلپه‌هار	۵,۰۰۰,۰۰۰	۳,۳۰۰,۰۰۰	۵۲٪
۵	احداث قطار حومه‌ای کلان‌شهر اصفهان به شهرهای جدید	۴,۵۰۰,۰۰۰	۲,۸۵۰,۰۰۰	۵۸٪
۶	احداث قطار حومه‌ای تهران - ورامین - پیشوا - گرمسار	۳,۰۰۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	۵۰۰٪
۷	احداث قطار حومه‌ای کلان‌شهر تهران به شهرهای جدید (هشتگرد و پردیس)	۲,۰۰۰,۰۰۰	۱,۹۰۰,۰۰۰	۵٪
۸	احداث قطار شهری کرمانشاه	۱,۸۰۰,۰۰۰	۱,۸۰۰,۰۰۰	۰٪
۹	احداث قطار حومه‌ای کلان‌شهر تهران به شهر جدید پرند	۱,۵۰۰,۰۰۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۰٪
۱۰	احداث قطار حومه‌ای تهران-قم و آنتنی فرودگاه امام خمینی و احداث راه‌آهن کمربندی‌قم و انتقال و جمع‌آوری راه‌آهن از داخل شهر قم	۱,۰۰۰,۰۰۰	۰	-
۱۱	احداث قطار شهری کرج	۷۰۰,۰۰۰	۷۰۰,۰۰۰	۰٪
۱۲	احداث قطار شهری قم	۶۰۰,۰۰۰	۶۰۰,۰۰۰	۰٪
۱۳	احداث قطار شهری مشهد	۵۰۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	۰٪
۱۴	احداث قطار شهری تبریز	۴۰۰,۰۰۰	۴۰۰,۰۰۰	۰٪
۱۵	احداث قطار شهری اصفهان	۴۰۰,۰۰۰	۴۰۰,۰۰۰	۰٪
۱۶	احداث و تکمیل خطوط اولویت‌دار متروی تهران	۴۰۰,۰۰۰	۴۰۰,۰۰۰	۰٪
۱۷	احداث قطار شهری شیراز	۴۰۰,۰۰۰	۴۰۰,۰۰۰	۰٪
۱۸	احداث قطار شهری اهواز	۱۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	۰٪

مأخذ: همان.

۴-۴. اعتبارات عمرانی حمل‌ونقل هوایی از محل منابع دولتی

برای توسعه حمل‌ونقل هوایی در پیوست یک لایحه بودجه، ۱۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۴، افزایش ۹۰ درصدی داشته است. عمده اعتبارات این حوزه مربوط به توسعه فرودگاه رامسر، احداث فرودگاه شمال فارس (شهدای آباده) (۵۰ درصد از محل منابع عمومی دولت و ۵۰ درصد از محل سایر منابع) و احداث فرودگاه شهید مدرس به ترتیب با اعتبار ۲۰۰ میلیارد تومان برای دو طرح اول و ۱۵۰ میلیارد تومان برای فرودگاه شهید مدرس بوده است.

۴-۵. اعتبارات عمرانی حمل‌ونقل دریایی از محل منابع دولتی

برای توسعه حمل‌ونقل دریایی ۲ هزار میلیارد تومان اعتبار تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در نظر گرفته شده که نسبت به سال ۱۴۰۳، با رشد ۱۱۷ 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.

۵. 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. در جدول ۶ درآمدها، هزینه‌ها و منابع مورد استفاده برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل در لایحه بودجه نشان داده شده است. همان‌طور که مشخص است در مجموع ۲۷۰ هزار میلیارد تومان درآمد، ۲۵۰ هزار میلیارد تومان هزینه، ۵۰ هزار میلیارد تومان هزینه‌های سرمایه‌ای و ۹/۳ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری از منابع داخلی در طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای است.

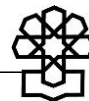
جدول ۶. درآمدها، هزینه‌ها و منابع مورد استفاده برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی

حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ (مبالغ به میلیون ریال)

نام شرکت	درآمد	هزینه	منابع عمومی دولت / طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای	منابع داخلی شرکت / طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای	منابع داخلی شرکت / هزینه‌های سرمایه‌ای
سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۹,۸۸۵,۰۱۰	.	۱۹,۲۰۰,۰۰۰
شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران	۵۳۶,۱۷۳,۸۶۹	۵۴۱,۱۷۳,۸۶۹	۱۷۲,۹۰۰,۱۰۰	۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۲۵۰,۰۰۰
شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۹۰,۰۰۰,۰۰۰	.	.	۱۰۷,۸۲۵,۰۰۰
شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل	۱۷,۱۰۰,۰۰۰	۱۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۹۹,۴۵۳,۸۸۵	.	۹۳۰,۰۰۰
شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	۳۴۸,۶۰۰,۰۰۰	۲۹۰,۲۶۶,۶۶۸	۵,۵۰۰,۰۳۰	.	۱۷۱,۴۵۰,۰۰۰
شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰,۰۰۰	۴۳,۵۸۰,۰۰۰	۲۲,۹۹۰,۰۰۰
سازمان بنادر و دریانوردی	۵۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۳۸۹,۶۴۶,۰۰۰	.	.	۱۷۰,۶۵۴,۰۰۰
جمع	۲,۷۱۶,۸۷۳,۸۶۹	۲,۵۰۸,۱۸۶,۵۳۷	۵۸۷,۷۴۹,۰۲۵	۹۳,۵۸۰,۰۰۰	۵۰۶,۲۹۹,۰۰۰

مأخذ: همان.

در شکل ۴ نمودار تغییرهای درآمد و هزینه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۵ نشان داده شده است. درآمدهای سازمان راهداری نسبت به سال



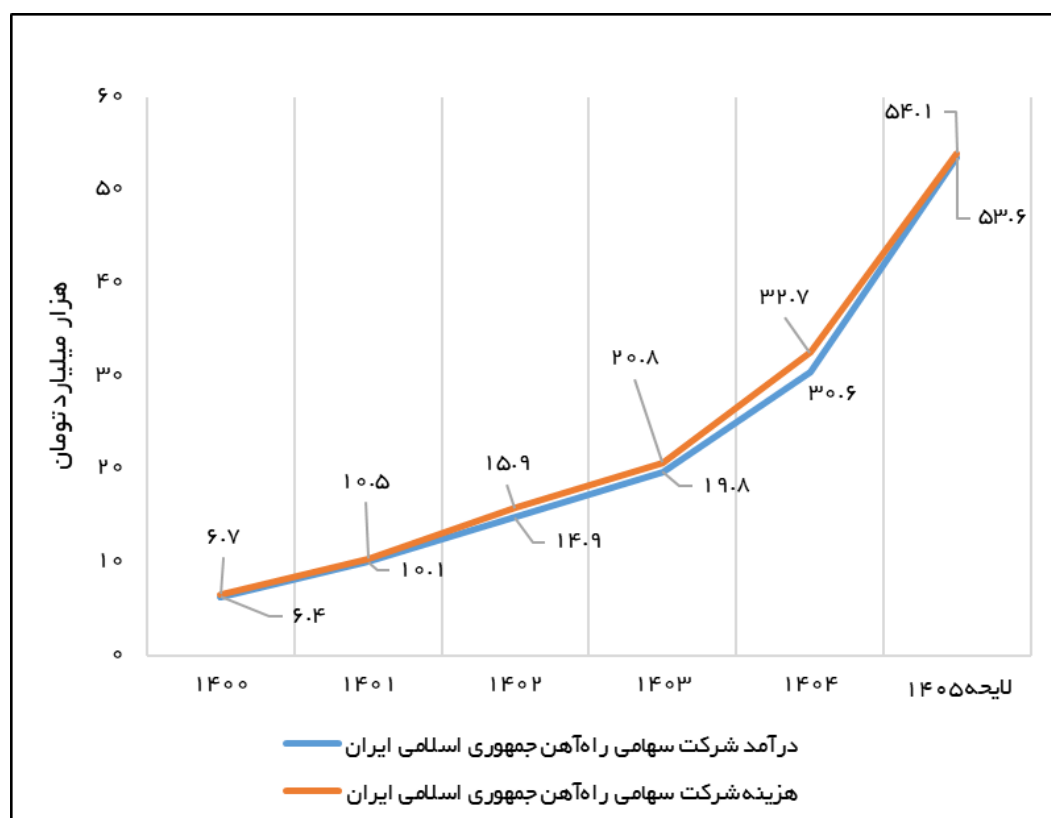
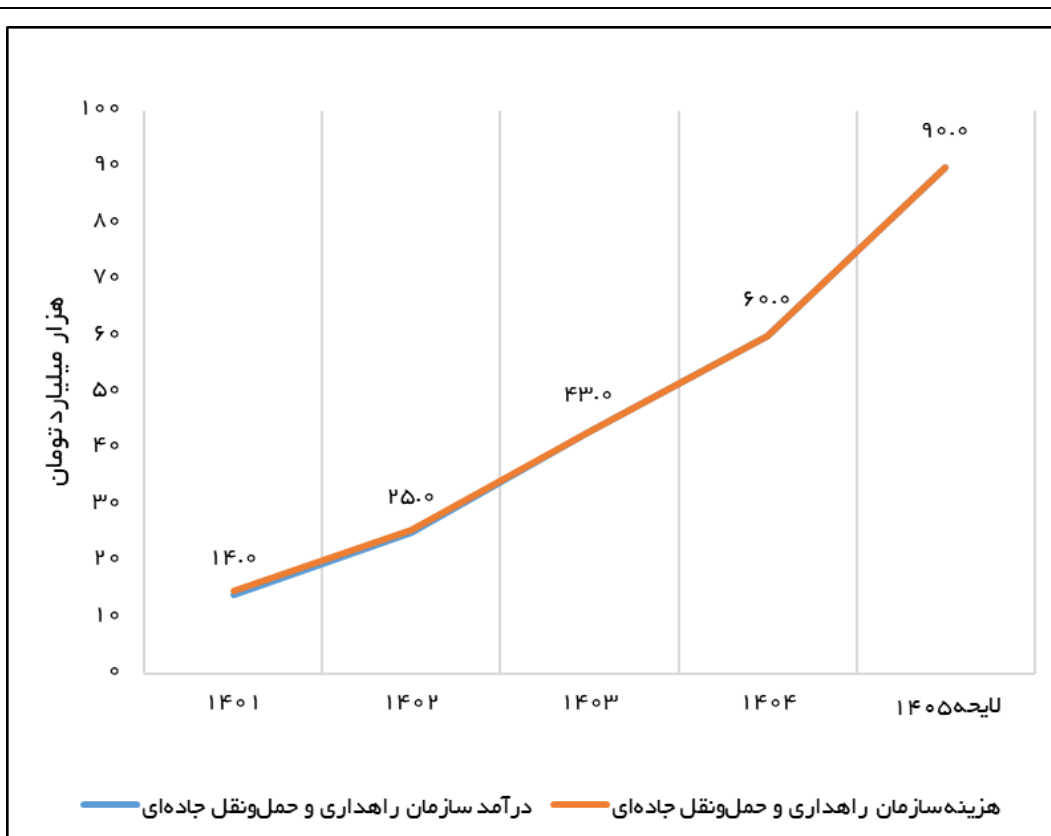
گذشته حدود ۵۰ درصد افزایش یافته است. پیش از این در بخش ۳ گزارش حاضر (ردیف‌های درآمدی مرتبط با حمل‌ونقل) اشاره شد که در لایحه ۱۴۰۵ از محل بند «الف» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت، ۲۵ هزار میلیارد تومان منابع جدید از محل جبران زیان وارد با جاده‌های کشور برای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای پیش‌بینی شده است. به نظر می‌رسد عمده افزایش درآمدهای این سازمان در سال ۱۴۰۵ از این محل باشد و برای بهبود خدمات تعمیر و نگهداری راه‌های کشور مثبت ارزیابی می‌شود.

مطابق شکل ۴، درآمدهای شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز افزایش قابل‌توجهی نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴ داشته و از ۳۰/۶ هزار میلیارد تومان به ۵۳/۱ هزار میلیارد تومان رسیده است. براساس ردیف‌های درآمدی بودجه، مبلغ ۳ هزار میلیارد تومان برای شرکت راه‌آهن از محل عوارض بر حمل بار جاده‌ای معادن در نظر گرفته شده است. بررسی جزئیات برنامه‌های شرکت راه‌آهن نشان می‌دهد برآورد این شرکت در سال ۱۴۰۵ آن است که حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان سود خالص از حمل بار داخلی و ۲/۳ هزار میلیارد سود از محل ترانزیت کالا به دست خواهد آورد.

در شکل ۵ روند درآمد و هزینه سازمان بنادر و دریانوردی (به‌عنوان مؤسسه انتفاعی وابسته به دولت) و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۵ نشان داده شده است. برآورد هزینه و درآمد سازمان بنادر و دریانوردی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، نشان می‌دهد درآمدهای این سازمان در لایحه سال ۱۴۰۵ نسبت به سال ۱۴۰۴ تنها ۶ درصد افزایش داشته است که با روند رشد درآمدهای این سازمان طی سال‌های گذشته و رشد درآمدهای سایر شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ به‌هیچ‌وجه همخوان نیست. مقایسه درآمدهای و هزینه‌های این سازمان نشان می‌دهد که پیش‌بینی می‌شود سازمان در سال ۱۴۰۵ به سود ۱۵ هزار میلیارد تومانی برسد این در حالی است که سود برآوردی سازمان بنادر در سال ۱۴۰۴ بالغ بر ۲۱ هزار میلیارد تومان بوده است.

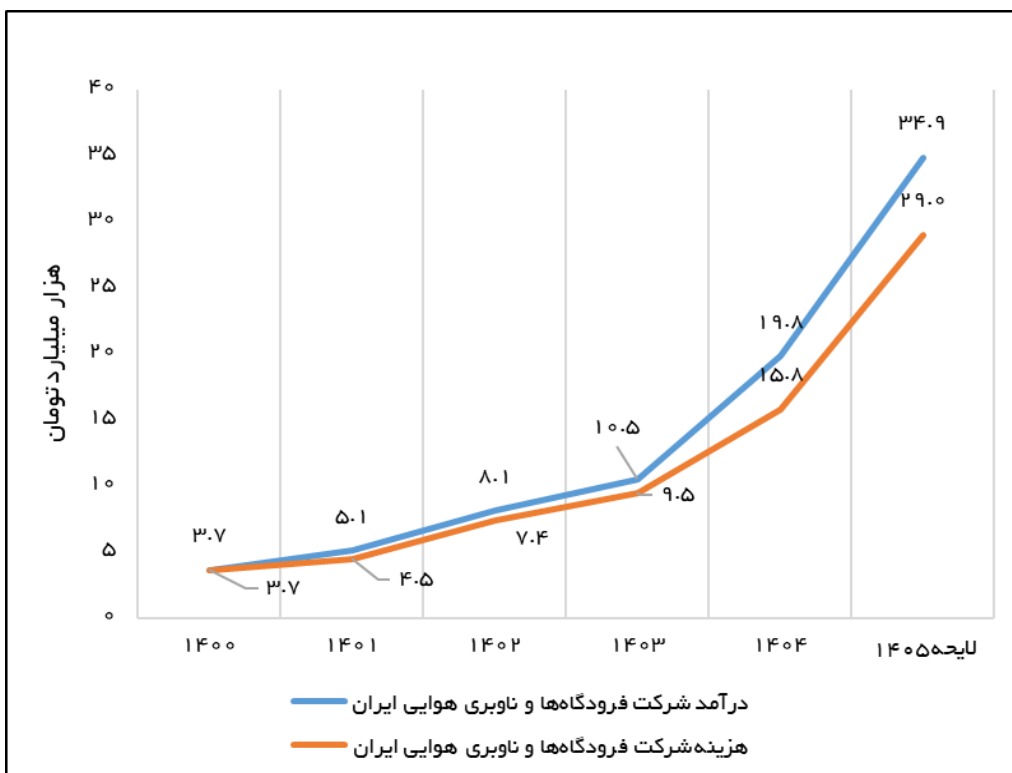
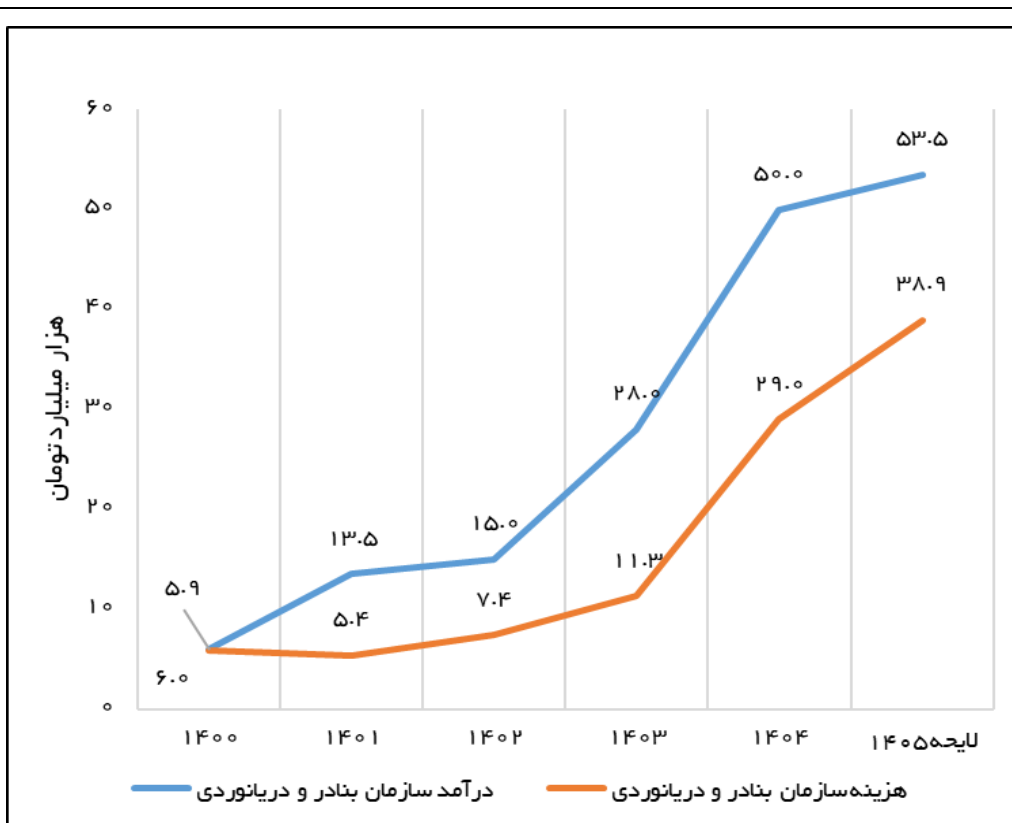
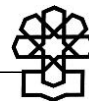
پیش‌بینی درآمد شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در لایحه ۱۴۰۵ برابر ۳۴/۹ هزار میلیارد تومان بوده که نسبت به سال ۱۴۰۴ افزایش ۷۶ درصدی را نشان می‌دهد. این رشد درآمدهای بسیار قابل‌توجه بوده و مثبت ارزیابی می‌شود. بررسی جزئیات درآمدی و هزینه‌ای پیش‌بینی شده در پیوست ۳ بودجه نشان می‌دهد سود پیش‌بینی شده برای این شرکت از محل ارائه خدمات به مسافران بین‌المللی، ارائه خدمات ناوبری و نشست و برخاست پروازهای بازرگانی داخلی و پروازهای بازرگانی خارجی، به‌ترتیب ۲/۲، ۳/۵ و ۱ هزار میلیارد تومان بوده است.

شکل ۶ نمودار تغییرهای درآمد و هزینه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل نشان داده شده است. همان‌طور که مشخص است درآمد و هزینه شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل سربسر بوده است. اما سود شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به‌ترتیب ۲ و ۱ هزار میلیارد تومان برآورد شده است.



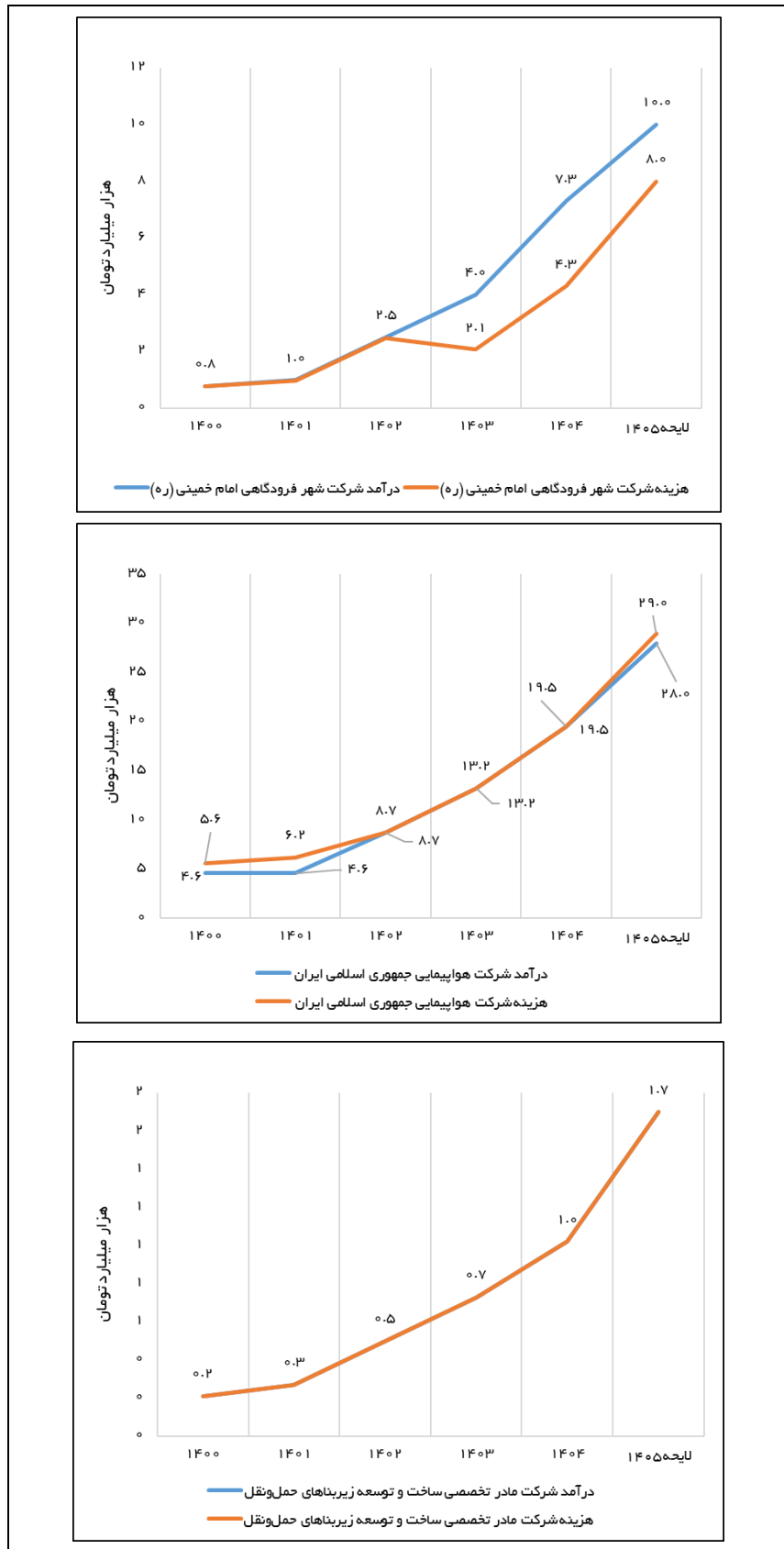
شکل ۴. نمودار تغییرهای درآمد و هزینه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۵

مأخذ: همان.



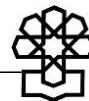
شکل ۵. نمودار تغییرهای درآمد و هزینه سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۵

مأخذ: همان.

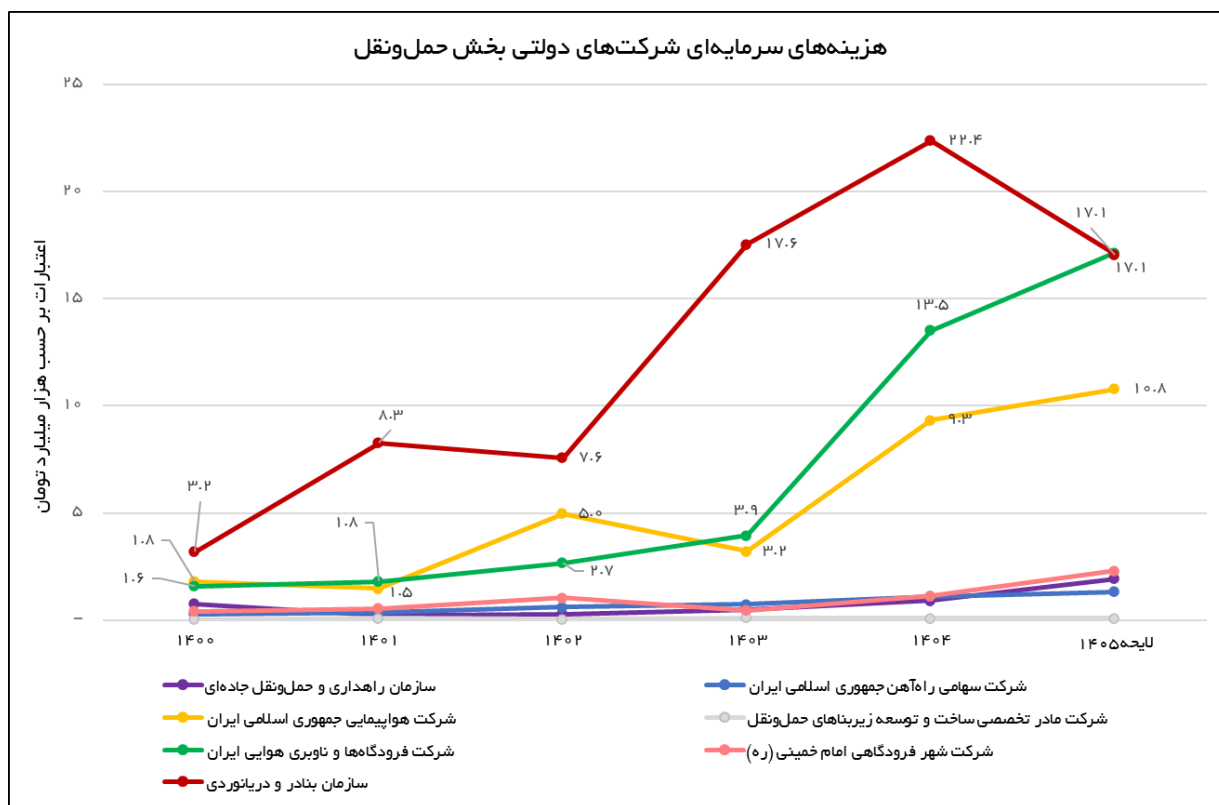


شکل ۶. نمودار تغییرهای درآمد و هزینه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل از سال ۱۴۰۰ تا لایحه سال ۱۴۰۵

مأخذ: همان.



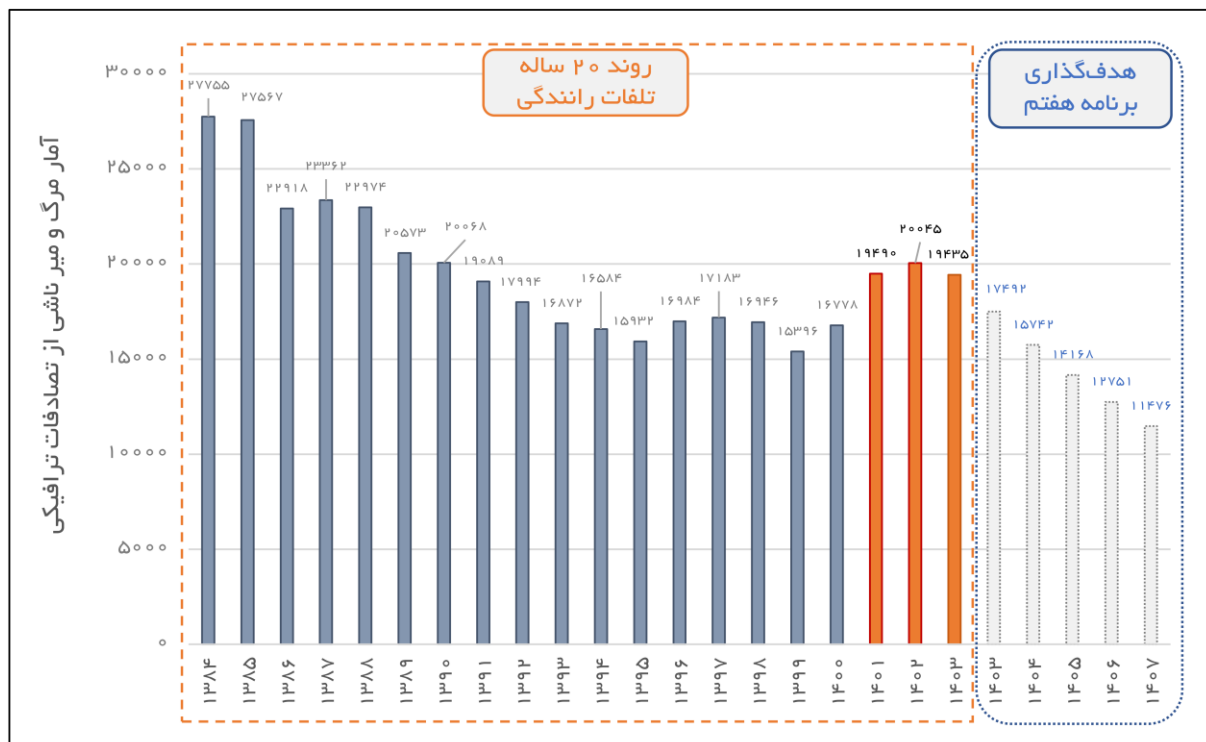
روند سال‌های پیشین نشان داده شرکت‌های دولتی در بخش حمل‌ونقل، بخشی از منابع داخلی شرکت را برای هزینه‌های سرمایه‌ای صرف می‌کنند. روند هزینه‌های سرمایه‌ای هر یک از شرکت‌های بخش حمل‌ونقل در سال‌های ۱۴۰۱ تا لایحه سال ۱۴۰۵ در شکل ۷ ارائه شده است. سرمایه‌گذاری شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل از محل منابع خود (شامل سرمایه‌گذاری در طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای و هزینه‌های سرمایه‌ای) در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ نسبت به سال ۱۴۰۴ رشد چندانی نداشته و از حدود ۵۸ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ به ۶۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. **بیشترین افزایش سرمایه‌گذاری برای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی با ۲۶ درصد رشد پیش‌بینی شده است.** نکته حائز اهمیت و قابل تأمل، افت قابل ملاحظه (۲۵ درصدی) هزینه‌های سرمایه‌ای پیش‌بینی شده برای سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۴۰۵ نسبت به سال ۱۴۰۴ است. با در نظر گرفتن اثر تورم این کاهش بیش از ۲۵ درصد خواهد بود و می‌تواند اثر منفی بر تحقق اهداف توسعه دریامحور در حوزه بندری داشته باشد.



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

۶. اعتبارات حوزه ایمنی حمل و نقل

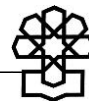
یکی از مهم‌ترین چالش‌هایی که مردم و سیاستگذاران در حوزه حمل و نقل با آن مواجه‌اند، تعداد بالای فوتی‌ها و مصدومان تصادفات رانندگی در کشور است. متأسفانه در سال‌های اخیر، تلفات تصادفات رانندگی در ایران روند افزایشی داشته و شاخص تلفات جانی به‌زای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت حدود ۲۱ برآورد می‌شود که بالاتر از میانگین جهانی (۱۶.۷) است و خسارت اقتصادی ناشی از تصادفات جاده‌ای در ایران در سال ۱۴۰۲ حدود ۲۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود.



شکل ۸. نمودار آمار مرگ و میر ناشی از تصادفات ترافیکی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۴۰۳ و هدف‌گذاری برنامه هفتم [۲]

مطابق بند «ت» ماده (۵۹) [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#)، برای کاهش ۱۰ درصدی سالیانه فوتی‌های تصادفات، دولت مکلف است سه اقدام اساسی انجام دهد: ۱. تشکیل جلسات شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی برای راهبری امور ایمنی حمل و نقل، ۲. تصویب برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور به‌عنوان یک تقسیم کار ملی و ۳. تأمین اعتبارات موردنیاز برای اجرای برنامه عملیاتی در بودجه‌های سنواتی.

ارزیابی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نشان می‌دهد، انجام دو گام اول توسط دولت قابل قبول بوده است اما در مورد گام سوم تا پیش از ارائه لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، اقدام معناداری انجام نشده است [۲]. به‌دلیل تأخیر پیش آمده در ابلاغ [قانون برنامه هفتم پیشرفت](#)، برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور به فصل بودجه سال ۱۴۰۴ نرسید و با پیگیری‌های به‌عمل آمده از سوی مجلس شورای اسلامی، در [قانون بودجه سال ۱۴۰۴](#) تنها برای دو دستگاه (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و پلیس راهور فراجا به ترتیب به میزان ۵۶۰۰ میلیارد تومان و ۸۰۰ میلیارد تومان) ردیف



بودجه‌ای با موضوع این حکم برنامه پیش‌بینی شد. به‌رغم موارد یاد شده، یکی از نقاط قوت لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، افزوده شدن جدول ۲۷ به لایحه با عنوان «تصویر جامع اعتبارات اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت» بوده است. این اقدام به‌طور کلی مثبت ارزیابی شده و نقطه شروعی برای شفافیت در پیش‌بینی و تخصیص اعتبار در لوایح بودجه سنواتی برای کاهش تلفات رانندگی به شمار می‌آید. با این وجود، این جدول دارای ایراداتی مانند کمبود اعتبارات برای انجام سایر اقدام‌های اولویت‌دار برنامه عملیاتی و در نظر نگرفتن اعتبار برای وزارت کشور برای کاهش تلفات رانندگی درون‌شهری است. بر این اساس نکات و پیشنهادهای زیر برای تکمیل این جدول به شرح ذیل ارائه می‌شود:

- برای اجرای اقدام‌های اولویت‌دار برنامه عملیاتی ایمنی راه‌ها، اعتباری معادل ۲ هزار میلیارد تومان بدون مشخص کردن دستگاه دریافت‌کننده به شماره ردیف ۱۹۸-۵۵۰۰۰۰ در جدول ۲۷ ماده‌واحد در نظر گرفته شده است. پیشنهاد می‌شود به دلیل افزایش اعتبارات حاصل از جرائم رانندگی و برآورد رسیدن آن به مبلغ ۲۰ هزار میلیارد تومان، مبلغ ردیف «اجرای اقدامات اولویت‌دار برنامه عملیاتی ایمنی راه‌ها مورد نظر» از ۲ به ۵ هزار میلیارد تومان از محل جرائم رانندگی افزایش‌یافته و دستگاه دریافت‌کننده نیز وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان دبیرخانه شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی راه‌ها تعیین شود. همچنین پیشنهاد می‌شود عنوان این ردیف به «اجرای سایر اقدام‌های اولویت‌دار برنامه عملیاتی ایمنی راه‌ها» تغییر یابد.

- منابع حاصل از جرائم رانندگی با کسر سهم شهرداری‌ها در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ برابر با ۹/۶ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. این در حالی است که براساس استعلام‌های صورت گرفته از نهادهای مرتبط مانند پلیس راهور و دیوان محاسبات، منابع حاصل از جرائم رانندگی در سال ۱۴۰۴ معادل ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود و در سال ۱۴۰۵ به احتمال فراوان مبلغ جرائم از ۲۰ هزار میلیارد تومان فراتر می‌رود. با فرض سهم ۴۰ درصدی شهرداری‌ها از این اعتبارات که مطابق ماده (۵) [قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری و دهیاری‌ها](#) باید در پایان هر ماه به حساب متمرکز وجوه وزارت کشور واریز شود و به تعبیری خارج از بودجه‌های سنواتی است، ارزیابی اعتبار پیش‌بینی شده برای منابع حاصل از جرائم رانندگی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، حداقل ۵ هزار میلیارد تومان کم‌برآوردی را نشان می‌دهد. بنابراین پیشنهاد می‌شود اعتبارات ردیف ۱۵۰۱۰۱ در جدول ۵ ماده‌واحد بودجه از ۹.۶ هزار میلیارد تومان به ۱۵ هزار میلیارد تومان افزایش یابد.

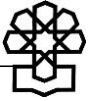
- پیشنهاد می‌شود موارد مندرج در ستون «بخش مرتبط با ایمنی» در جدول ۲۷ اصلاح و تدقیق شود. به‌عنوان مثال، برخی اقدام‌های مهم سازمان راهداری در برنامه عملیاتی مربوط به بخش «مدیریت سرعت» و «کاربران ایمن» است. محدود کردن اعتبارات این سازمان صرفاً به بخش راه ایمن، به ایجاد مانع برای اجرای برخی اقدام‌های با اهمیت برنامه عملیاتی است و باید دو بخش یاد شده به اعتبارات ستون مورد نظر برای سازمان راهداری افزوده شود.

- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، 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 متمرکز 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 به صورت شفاف در لایحه بودجه سال 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 عابران پیاده و راکبان موتورسیکلت جان خود را در این مناطق از دست می‌دهند.

• ۷/۸ هزار میلیارد تومان از منابع عمومی و منابع داخلی سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل 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 اقدام‌های نسبتاً پرهزینه نیز مطرح است و توصیه می‌شود مطالعات کارشناسی با هدف رفع ابهامات ذکر شده توسط سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای یا کمیسیون ایمنی راه‌های کشور انجام شود.

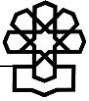
• با توجه به آنکه بخشی از اعتبارات در نظر گرفته شده برای سازمان اورژانس کشور برای کاهش تصادفات رانندگی، از محل حق بیمه شخص ثالث و در ردیف «تعمیر و تجهیز پایگاه‌های اورژانس و فوریت‌های پزشکی - سازمان اورژانس کشور» با شماره «۱۰۱۰۳۷۲۶۰۱۱۹» مصرف می‌رسد پیشنهاد می‌شود این ردیف به جدول ۲۷ افزوده شده و سهم ایمنی از اعتبارات آن، ۵۰ میلیارد تومان (معادل پرداختی از محل حق بیمه شخص ثالث) در نظر گرفته شود. شایان ذکر است در جدول ۷ گزارش، پیشنهادهای اصلاحی روی جدول ۲۷ ماده‌واحد لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ مربوط به اعتبارات اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت ارائه شده و موارد اصلاح شده با رنگ سبز مشخص شده است.



جدول ۷. پیشنهادهای اصلاحی روی جدول ۲۷ ماده واحد لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ مربوط به اعتبارات اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راهها موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت (اعتبارات برحسب میلیون ریال منظور شده و موارد اصلاح شده با رنگ سبز مشخص شده است).

جمع اعتبارات هزینه و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای دستگاهها با لحاظ سهم حوزه ایمنی راهها		سهم حوزه ایمنی راهها از اعتبارات طرح/ردیف (درصد)	اعتبار سال ۱۴۰۵		عنوان	کد طرح/ردیف	بخش مرتبط با ایمنی	عنوان دستگاه
سال ۱۴۰۵	سال ۱۴۰۴		تملك دارایی‌های سرمایه‌ای	هزینه‌ای				
۸۰,۵۵۶,۸۰۰	۱۹,۸۲۱,۴۹۶	۴۰	۲۰۱,۳۹۲,۰۰۰	۰	ایمن سازی و نگهداری راه‌های شریانی کشور	۱۴۲۰۱۴۲۶۰۰۰۵	راه ایمن، مدیریت سرعت، کاربران ایمن	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
۸۰۰,۰۰۰	۶۴۱,۹۵۶	۴۰	۲,۰۰۰,۰۰۰	۰	اجرای تعمیرات اساسی و نگهداری پل‌های بزرگ و ابنیه فنی راه‌های کشور	۱۴۲۰۱۴۲۶۰۰۷۰		
۷۸,۴۳۰,۰۰۰	۴۹,۷۹۷,۷۶۰	۱۰۰	۷۸,۴۳۰,۰۰۰	۰	حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز در راه‌های شریانی کشور با اولویت مسیرهای پرتردد	۱۴۲۰۱۴۲۶۰۲۳۴		
۶,۴۸۷,۸۰۰	۲۲,۳۷۰,۰۸۰	۶۰	۱۰,۸۱۳,۰۰۰	۰	روکش آسفالت و ایمن سازی راه‌های اصلی و فرعی غیرشریانی	۱۴۲۰۱۴۲۶۰۲۳۵		
۱۶۶,۲۷۴,۶۰۰	۹۲,۶۳۱,۲۹۲		۲۹۲,۶۳۵,۰۰۰	۰	جمع			
۸۹,۰۰۰,۰۰۰	۶۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۰	۴۴۵,۰۰۰,۰۰۰	۰	ساخت و تجهیز بیمارستان‌ها	همه طرح‌های مرتبط	امداد و فوریت‌های پزشکی	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
۸۹,۰۰۰,۰۰۰	۶۲,۰۰۰,۰۰۰		۴۴۵,۰۰۰,۰۰۰	۰	جمع			
۵,۶۰۰,۰۰۰	۴,۹۴۰,۰۰۰	۲۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۰	تعمیرات اساسی و تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات- سازمان اورژانس کشور	۱۰۱۰۳۷۲۶۰۲۱۵		سازمان اورژانس کشور

جمع اعتبارات هزینه و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای دستگاه‌ها با لحاظ سهم حوزه ایمنی راه‌ها		سهم حوزه ایمنی راه‌ها از اعتبارات طرح/اردیف (درصد)	اعتبار سال ۱۴۰۵		عنوان	کد طرح/اردیف	بخش مرتبط با ایمنی	عنوان دستگاه
سال ۱۴۰۵	سال ۱۴۰۴		تملک دارایی‌های سرمایه‌ای	هزینه‌ای				
۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۴,۶۰۰,۰۰۰	۱۰۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	.	ایجاد مراکز اورژانس و فوریت‌های پزشکی در جاده‌های کشور	۱۰۴۰۳۷۷۶۰۰۰۳	امداد و فوریت‌های پزشکی	
۱,۱۰۰,۰۰۰	.	۱۰۰	.	۱,۱۰۰,۰۰۰	اعتبارات موضوع کاهش تصادفات رانندگی از محل اخذ بیمه شخص ثالث	۷۳۰۰۰۰-۱۷۸		
۵۰۰,۰۰۰	۲۵۰,۰۰۰	۲۵	۲,۰۰۰,۰۰۰	.	تعمیر و تجهیز پایگاه‌های اورژانس و فوریت‌های پزشکی - سازمان اورژانس کشور	۱۰۱۰۳۷۲۶۰۱۱۹		
۱۸,۲۰۰,۰۰۰	۹,۷۹۰,۰۰۰		۴۱,۰۰۰,۰۰۰	۱,۱۰۰,۰۰۰	جمع			
۶,۶۰۰,۰۰۰	۵,۵۰۰,۰۰۰	۵۵	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	.	تعمیرات اساسی و تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات ساختمان‌های اداری	۱۰۷۰۳۲۸۶۰۰۰۱	امداد و فوریت‌های پزشکی	جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران
۱۵,۹۵۰,۰۰۰	۱,۱۰۰,۰۰۰	۵۵	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	.	تعمیرات اساسی و تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات پایگاه‌های امدادی	۱۰۷۰۵۲۷۶۰۰۰۱		
۹۰۰,۰۰۰	.	۱۰۰	.	۹۰۰,۰۰۰	اعتبارات موضوع کاهش تصادفات رانندگی از محل اخذ بیمه شخص ثالث	۷۳۰۰۰۰-۱۸۲		
۲۳,۴۵۰,۰۰۰	۶,۶۰۰,۰۰۰		۴۱,۰۰۰,۰۰۰	۹۰۰,۰۰۰	جمع			
۲,۳۸۰,۰۰۰	۱,۱۸۷,۴۰۰	۲۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰	.	احداث مراکز راهنمایی و رانندگی	۱۲۱۰۱۱۴۶۰۰۰۱	اعمال نظارت و مقررات - مدیریت سرعت	فرماندهی کل انتظامی جمهوری اسلامی ایران
۹,۰۰۰,۰۰۰	۷,۵۲۰,۰۰۰	۱۰۰	.	۹,۰۰۰,۰۰۰	درآمد-هزینه ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی	۷۴۰۰۰۰-۲		
۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۳,۶۵۹	۱۰۰	.	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	برنامه کاهش تلفات ناشی از تصادفات و سوانح رانندگی	۱۲۱-۰۱۱۴		



جمع اعتبارات هزینه و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای دستگاه‌ها با لحاظ سهم حوزه ایمنی راه‌ها		سهم حوزه ایمنی راه‌ها از اعتبارات طرح/ردیف (درصد)	اعتبار سال ۱۴۰۵		عنوان	کد طرح/ردیف	بخش مرتبط با ایمنی	عنوان دستگاه
سال ۱۴۰۵	سال ۱۴۰۴		تملک دارایی‌های سرمایه‌ای	هزینه‌ای				
۲۸۲,۵۰۰	۲۷۴	۵۰	۰	۵۶۵,۰۰۰	شهید شهبایی (راهنمایی و رانندگی)	۱۰۶۰۱۴		
۳,۰۰۰,۰۰۰	۰	۱۰۰		۳,۰۰۰,۰۰۰	اعتبارات موضوع کاهش تصادفات رانندگی از محل اخذ بیمه شخص ثالث	۷۳۰۰۰۰-۱۸۳		
۳۴,۶۶۲,۵۰۰	۸,۷۴۱,۳۳۳		۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۳۲,۵۶۵,۰۰۰	جمع			
۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۰	۱۰۰	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۰	اعتبارات موضوع ماده (۲۳) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی با رعایت تکالیف بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت و ماده (۵) قانون درآمدهای پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها		مدیریت سرعت و راه ایمن	وزارت کشور
۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۰		۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۰	جمع			
۱,۶۰۵,۰۰۰	۲۵,۸۵۰	۵	۳۲,۱۰۰,۰۰۰	۰	احداث، تکمیل یا خرید ساختمان‌های سازمان ملی استاندارد ایران-استان‌ها	۱۳۴۰۲۶۴۶۰۰۰۱	خودروی ایمن	سازمان ملی استاندارد ایران
۲۷۲,۰۰۰	۵۰۵,۰۰۰	۵	۵,۴۴۰,۰۰۰	۰	تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات آزمایشگاه‌های مرجع سازمان ملی استاندارد	۱۳۴۰۲۶۴۶۰۰۰۲		
۱۶۱,۵۰۰	۱۷۶,۵۰۰	۵	۳,۲۳۰,۰۰۰	۰	کمک به توسعه و تجهیز آزمایشگاه‌های همکار (وجوه اداره شده)	۱۳۴۰۲۶۴۶۰۰۰۴		
۴۴۹,۱۵۰	۲۷۷,۵۰۰	۵	۸,۹۸۳,۰۰۰	۰	تعمیرات اساسی، تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات	۱۳۴۰۲۶۴۶۰۰۰۵		
۲,۴۸۷,۶۵۰	۹۸۴,۸۵۰		۴۹,۷۵۳,۰۰۰	۰	جمع			

جمع اعتبارات هزینه و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای دستگاه‌ها با لحاظ سهم حوزه ایمنی راه‌ها		سهم حوزه ایمنی راه‌ها از اعتبارات طرح/اردیف (درصد)	اعتبار سال ۱۴۰۵		عنوان	کد طرح/اردیف	بخش مرتبط با ایمنی	عنوان دستگاه
سال ۱۴۰۵	سال ۱۴۰۴		تملک دارایی‌های سرمایه‌ای	هزینه‌ای				
۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۰	۱۰۰	۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۰	کمک به اقدام‌های اولویت‌دار برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها موضوع کاهش تلفات جاده‌ای (بند «ت» ماده (۵۹) برنامه هفتم پیشرفت)	۵۵۰۰۰۰-۱۹۸	تمامی بخش‌های مرتبط	وزارت راه و شهرسازی (دبیرخانه شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی)
۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۰		۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۰	جمع			
۴۱۴,۰۷۴,۷۵۰	۱۸۰,۷۴۷,۴۷۵		۹۶۱,۲۸۸,۰۰۰	۳۴,۵۶۵,۰۰۰	جمع کل			

مأخذ: همان.



۷. آزادسازی نرخ سوخت هواپیما

طی سال‌های اخیر، به‌نظر می‌رسد نگاه دولت به خدمات حمل‌ونقل هوایی، از یک خدمت عمومی و ضروری به سمت خدمت لوکس و مخصوص دهک ثروتمند تغییر یافته است. اخذ مالیات بر ارزش افزوده از سال ۱۴۰۰، رهاسازی قیمت بلیت هواپیما بدون ایجاد سازوکارهای لازم برای نظارت بر وجود رقابت از سال ۱۴۰۳، حذف مرحله‌به‌مرحله یارانه سوخت هواپیما از سال ۱۴۰۴ از مصادیق این تغییر نگاه دولت نسبت خدمت حمل‌ونقل هوایی است. با این رویکرد، در قانون بودجه سال ۱۴۰۴، نرخ سوخت هواپیما از ۶۰۰ تومان به ۳۰ درصد قیمت خرید پالایشگاهی (حدود ۱۴،۳۰۰ تومان با دلار ۷۵ هزار تومانی) افزایش یافت. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ نیز مجدداً آزادسازی نرخ سوخت هواپیما به میزان ۶۰ درصد قیمت خرید پالایشگاهی (حدود ۳۶،۰۰۰ تومان با فرض دلار ۱۱۲ هزار تومانی) در ردیف ۵-۵ جدول الزامات منابع بودجه سال ۱۴۰۵ در نظر گرفته شده است. این اقدام به معنای تحمیل ۱ میلیون ۴۰۰ هزار تومان هزینه بیشتر طی دو سال به مسافران حمل‌ونقل هوایی در مسیرهایی نظیر تهران-مشهد، علاوه بر افزایش قیمت بلیت هواپیما ناشی از تورم و افزایش نرخ ارز است و به شکاف قیمتی بیشتر سفر هوایی با سایر شیوه‌های عمومی و شخصی سفر زمینی منجر می‌شود.

به‌نظر می‌رسد این اقدام ناشی از این تصور است که حمل‌ونقل هوایی یک خدمت پرهزینه و غیراقتصادی و در مقابل حمل‌ونقل ریلی مسافری یک خدمت کم‌هزینه و اقتصادی است که موجب حمایت حداکثری دولت از حمل‌ونقل ریلی مسافری به‌عنوان یک خدمت عمومی و گران‌سازی حمل‌ونقل هوایی به‌عنوان یک خدمت لوکس شده است. این در حالی است که به‌عنوان نمونه، در مسیر تهران-مشهد، با فرض یارانه سوخت یکسان، به‌طور متوسط هزینه تمام شده بلیت هواپیما و قطار ۴ ستاره با یکدیگر برابر و هزینه تمام شده بلیت قطار ۵ ستاره، حدود یک میلیون تومان از هواپیما بیشتر است. با این حال، به‌دلیل حمایت یارانه‌ای از حمل‌ونقل ریلی مسافری در این مسیر، قیمت بلیت قطار در این مسیر از بلیت هواپیما ارزان‌تر عرضه می‌شود. درحالی‌که با اصلاح سیاست‌های حمایتی و برقراری توازن بین حمل‌ونقل مسافری ریلی و هوایی، نه تنها بار اضافی حمل‌ونقل مسافری از شبکه ریلی کشور کم و امکان سفر هوایی برای اقشار بیشتری از جامعه فراهم می‌شود، بلکه فشار کمتری نیز به منابع عمومی دولت و شرکت راه‌آهن برای پاسخ‌گویی به تقاضای حمل‌ونقل ریلی مسافری وارد می‌آید. برای حفظ توازن بین حمایت از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل، ضروری است آزادسازی نرخ سوخت هواپیما متناسب با نرخ بنزین و گازوئیل تنظیم شود. دلایل توجیهی این امر در ادامه ارائه شده است:

۱. مزیت اقتصادی و اجتماعی حمل‌ونقل هوایی برای کشورها

مقایسه نحوه تنظیم‌گری کشورهای مختلف بر نرخ سوخت هواپیما، بنزین و گازوئیل در جدول ۸ نشان‌دهنده سیاستگذاری کشورها در راستای حمایت از حمل‌ونقل هوایی است. در بیشتر کشورها با وجود اخذ مالیات و عوارض از بنزین و گازوئیل، از سوخت هواپیما هیچ مالیات و عوارضی اخذ نمی‌شود. شایان ذکر است، سیاست حمایت از حمل‌ونقل هوایی در کشورهای مختلف دنیا نه صرفاً یک سیاست رفاهی، بلکه برآمده از مزیت‌های اقتصادی بیشتر حمل‌ونقل

هوایی نسبت به حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای و منافع اقتصادی آن برای دولت و مردم است. زیرا، توسعه بازار و خدمات حمل‌ونقل هوایی (افزایش تعداد مسافران و تعداد پرواز شهرها) تأثیر قابل توجهی بر تسهیل جابه‌جایی گردشگران و فعالان اقتصادی دارد و از این طریق موجب توسعه اقتصادی، توسعه متوازن نقاط مختلف کشور و افزایش احساس رفاه و رشد سرمایه اجتماعی می‌شود. علاوه بر این، با رونق بازار حمل‌ونقل هوایی، بهره‌وری فرودگاه‌هایی که با هزینه‌های سنگین احداث شده‌اند، افزایش می‌یابد.

جدول ۸. مقایسه میزان یارانه و مالیات سوخت شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل

کشور	سوخت هواپیما (پرواز داخلی)		بنزین (خودروی شخصی)		گازوئیل (قطار و اتوبوس)	
	مالیات و عوارض	یارانه	مالیات و عوارض	یارانه	مالیات و عوارض	یارانه
ترکیه [۲]	.	.	۳۵ درصد بهای سوخت (۷.۵۲ لیر برای هر لیتر) (VAT ۲۰٪ +)	.	۳۵ درصد بهای سوخت (۷.۰۵ لیر برای هر لیتر) (VAT ۲۰٪ +)	.
آلمان [۴]	.	.	۶۳ درصد بهای سوخت (۰.۶۵ یورو برای هر لیتر) (VAT ۱۹٪ +)	.	۵۰ درصد بهای سوخت (۰.۴۷ یورو برای هر لیتر) (VAT ۱۹٪ +)	.
فرانسه [۴]	.	.	۶۴ درصد بهای سوخت (۰.۶۵ یورو برای هر لیتر) (VAT ۲۰٪ +)	.	۵۹ درصد بهای سوخت (۰.۵۳ یورو برای هر لیتر) (VAT ۲۰٪ +)	.
چین [۵،۶]	.	.	۳۰ درصد بهای سوخت (۱.۵۲ یوان برای هر لیتر) (VAT ۱۳٪ +)	.	۱۹ درصد بهای سوخت (۱.۲ یوان برای هر لیتر) (VAT ۱۳٪ +)	.
روسیه [۷]	۶۰ درصد بهای سوخت (۲.۲ روبل برای هر لیتر)	.	۶۰ درصد بهای سوخت (۴۰ روبل برای هر لیتر)	.	۵۰ درصد بهای سوخت (۳۵ روبل برای هر لیتر)	.
عربستان [۸]	.	۶۰ درصد بهای سوخت	.	۰ (یارانه مستقیم به مردم)	۶۳ درصد بهای سوخت	.
ایران	.	سال ۱۴۰۳: ۹۷٪ سال ۱۴۰۴: ۷۰٪ سال ۱۴۰۵: ۴۰٪ بهای سوخت	.	۹۵٪ بهای سوخت	۹۹٪ بهای سوخت	.

۲. ضرورت بهره‌گیری بیشتر از ظرفیت حمل‌ونقل هوایی در شرایط موجود سیستم حمل‌ونقل کشور

با گران شدن سفر هوایی، درصدی از تقاضای سفر بین‌شهری به حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای انتقال می‌یابد. این در حال است که حمل‌ونقل جاده‌ای با آمار بالای تلفات جاده‌ای روبه‌رو است و ظرفیت حمل‌ونقل ریلی کشور امکان پاسخ‌گویی به تقاضای مسافری بیشتر را ندارد. بنابراین، بهره‌گیری حداکثری از زیرساخت‌های هوایی موجود در کشور (اعم از ناوگان و فرودگاه)، در شرایط فعلی که سیستم حمل‌ونقل کشور با چالش‌هایی مانند صف تقاضا در تهیه



بلیت قطار و واردات بنزین برای خودروی شخصی و فرسودگی و کمبود ناوگان اتوبوس بین شهری مواجه است، به طریق اولی اهمیت پیدا می‌کند.

۳. فراهم شدن بستر سودجویی شرکت‌های هواپیمایی و رشد افسارگسیخته قیمت بلیت هواپیما
افزایش قیمت بلیت هواپیمایی تحت تأثیر افزایش نرخ سوخت هواپیما مضاعف بر آثار تورم و افزایش نرخ دلار، سفر هوایی را برای بیشتر اقشار جامعه استطاعت‌ناپذیر می‌کند و به کوچک‌تر شدن بازار و لوکس شدن حمل‌ونقل هوایی منجر می‌شود. در چنین بازاری، زمینه لازم برای مداخله دولت در امر نظارت بر رقابت محدودتر و بستر سودجویی شرکت‌های هواپیمایی بیشتر می‌شود. در نتیجه سودهای چند برابری شرکت‌های هواپیمایی و رشد افسارگسیخته قیمت بلیت هواپیما پیش‌بینی می‌شود.

۴. فقدان تحقق نوسازی ناوگان هوایی توسط شرکت‌های هواپیمایی
یکی از دلایل مطرح برای افزایش نرخ سوخت هواپیما، سوق دادن شرکت‌های هواپیمایی به واردات و به‌کارگیری هواپیمای نو با مصرف سوخت کمتر (و ایمنی بیشتر) است. این در حالی است که تجربه آزادسازی ۳۰ درصدی سوخت در سال گذشته نشان می‌دهد تازمانی که بازار حمل‌ونقل هوایی ایران بزرگ‌تر و رقابتی‌تر نشود، شرکت‌های هواپیمایی انگیزه اقتصادی برای کاهش مصرف سوخت پیدا نکرده، بلکه افزایش هزینه‌های پرواز ناشی از گران شدن سوخت هواپیما را مستقیماً به نرخ بلیت هواپیما منتقل کرده و از مسافران دریافت می‌کنند. تنها در شرایطی که مسافران جدید از اقشار مردم با کسب قیمتی بالاتر به بازار حمل‌ونقل هوایی کشور اضافه شده باشند می‌توان انتظار داشت شرکت‌های هواپیمایی برای حفظ این مسافران که حساس به قیمت بلیت هواپیما هستند، در جهت کاهش هزینه‌های پرواز به واردات هواپیمای نو و کم‌مصرف اقدام کنند. بدیهی است شرایط مذکور با رویکرد فعلی دولت برای گران‌سازی خدمات هوایی ایجاد نخواهد شد و لذا اقدام شرکت‌های هواپیمایی به نوسازی ناوگان هوایی بر اثر سیاست افزایش نرخ سوخت هواپیما خلاف انتظار است.

۵. افزایش مصارف حساب هدفمندسازی یارانه‌ها
برآورد اولیه انجام شده از میزان مصرف سوخت هواپیما نشان می‌دهد، آزادسازی نرخ سوخت هواپیما از ۳۰ به ۶۰ درصد قیمت خرید پالایشگاهی می‌تواند حدود ۱۰/۸ هزار میلیارد تومان منابع برای دولت ایجاد کند. با این وجود، گران شدن سفر هوایی باعث می‌شود درصد بیشتری از تقاضای سفر بین‌شهری جذب حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای شده و تعداد مسافران قطار، اتوبوس بین‌شهری و سواری شخصی افزایش بیشتری داشته باشد. در نتیجه، نیاز دولت به پرداخت یارانه سوخت و یارانه مستقیم حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی نیز افزایش بیشتری خواهد داشت.

با توجه به دلایل یاد شده، این توجیه که مسافران هواپیما از قشر مرفه جامعه هستند و لذا می‌توان آزادسازی نرخ سوخت را از حمل‌ونقل هوایی آغاز کرد، رویکردی زیان‌بار برای اقتصاد و سرمایه اجتماعی کشور است که باید هرچه سریعتر متوقف و سیاستگذاری دولت در حوزه حمل‌ونقل به منطق اقتصادی و اجتماعی صحیح و اصولی بازگردد. بنابراین، هرگونه اصلاح و آزادسازی نرخ سوخت هواپیما صرفاً در صورت آزادسازی متناسب با نرخ بنزین و گازوئیل قابل توجیه خواهد

بود و آزادسازی نرخ سوخت هواپیما به میزان ۶۰ درصد قیمت خرید پالایشگاه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ به لحاظ منافع اقتصادی و سرمایه اجتماعی به زیان کشور ارزیابی می‌شود.

۸. جمع‌بندی و پیشنهادها

در گزارش حاضر، لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ مشتمل بر ارقام بودجه، از منظر اعتبارات بخش حمل‌ونقل کشور مورد بررسی قرار گرفته و نتایج این بررسی از جهات قوت و ضعف در ادامه به همراه پیشنهادهای مرکز ارائه شده است.

نقاط قوت

۱. افزوده شدن جدول ۲۷ به لایحه با عنوان «تصویر جامع اعتبارات اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت» که می‌توان از آن به «اصلاح ساختار بودجه ایمنی حمل‌ونقل» یاد کرد، یکی از نقاط قوت لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ است. این اقدام به‌طور کلی مثبت ارزیابی شده و نقطه شروعی برای شفافیت در پیش‌بینی و تخصیص اعتبار در لوایح بودجه سنواتی برای کاهش تلفات رانندگی به شمار آمده و در راستای اجرای قانون برنامه هفتم پیشرفت ارزیابی می‌شود.
۲. مجموع اعتبارات برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ذیل برنامه توسعه حمل‌ونقل در پیوست ۱ لایحه، معادل ۱۹۵ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده که افزایش ۱۷۷ درصدی نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴ را نشان می‌دهد.
۳. افزایش بیش از ۲۰۰ درصدی اعتبارات احداث کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور و بهسازی راه اصلی زاهدان-ایرانشهر و راسک-رستم آباد و چابهار-ایرانشهر نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴، به دلیل نقش سازنده در توسعه اقتصاد دریامحور و تسهیل در تجارت و حمل‌ونقل در این مناطق از جمله نقاط قوت لایحه است.
۴. بیشترین اعتبار طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای در حوزه حمل‌ونقل شهری و حومه، برای کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهرها با ۱۰/۸ هزار میلیارد تومان در لایحه سال ۱۴۰۵ در نظر گرفته شده که نسبت به بودجه سال ۱۴۰۴، ۳۱۵ درصد افزایش داشته است. این افزایش به دلیل نیاز مبرم شهرها به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل از نقاط قوت لایحه بوده و در صورت تخصیص کافی و تداوم آن طی ۵ سال، می‌تواند زمینه‌ساز کاهش جدی در ازدحام ترافیک و آلودگی هوا مخصوصاً در کلان‌شهرها شود.
۵. پیش‌بینی درآمد شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در لایحه ۱۴۰۵ برابر ۳۴/۹ هزار میلیارد تومان بوده که نسبت به سال ۱۴۰۴ افزایش ۷۶ درصدی را نشان می‌دهد. این رشد درآمدی بسیار قابل توجه بوده و مثبت ارزیابی می‌شود.



نقاط ضعف

۱. دستگاه دریافت کننده ۳۲۵ هزار میلیارد تومان از اعتبارات شرکت‌های دولتی ذیل برنامه توسعه حمل‌ونقل لایحه نامشخص است و این موضوع، واجد ابهام بزرگی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ در بخش حمل‌ونقل است.
۲. در صورت آزادسازی نرخ سوخت هواپیما به میزان ۶۰ درصد قیمت خرید پالایشگاهی (معادل ۴۹ هزار تومان بر لیتر)، سهم هزینه سوخت از قیمت بلیت پروازهای داخلی به‌طور متوسط ۱ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان خواهد شد. این تصمیم در کنار افزایش قیمت‌های ناشی از رشد نرخ دلار و تورم سالیانه کشور، سفر هوایی را برای بیشتر اقشار جامعه استطاعت‌ناپذیر می‌کند. رویکرد اشتباه آزادسازی یکجانبه نرخ سوخت هواپیما (بدون آزادسازی در نرخ سایر سوخت‌های بخش حمل‌ونقل) که یکی از برندهای ساختار تصمیم‌گیری جزیره‌ای و فقدان نظام یکپارچه حمل‌ونقل در وزارت راه و شهرسازی است، از یک سو موجب بلااستفاده ماندن بخش زیادی از ظرفیت‌های زیرساخت هوایی کشور (خصوصاً فرودگاه‌ها) از چرخه ارائه خدمات و ایجاد نارضایتی اجتماعی ناشی از کمبود خدمات حمل‌ونقل عمومی بین شهری می‌شود و از سوی دیگر، با ایجاد مطلوبیت نسبی زائد برای سفر ریلی و جاده‌ای، موجب افزایش فشار تقاضای سفر بر سیستم حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای کشور می‌شود که خود با مشکلات اساسی مانند کمبود ناوگان و وابستگی به انواع یارانه‌های دولتی مواجه هستند. با توجه به وابسته شدن نرخ سوخت هواپیما به نرخ ارز در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ و افزایش نزدیک به ۲ برابری نرخ رسمی ارز طی ماه‌های اخیر، هرگونه افزایش قیمت و آزادسازی سوخت هواپیما صرفاً در صورت آزادسازی متناسب با سوخت شیوه‌های سفر جایگزین (گازوئیل و بنزین) قابل توجیه خواهد بود.
۳. براساس استعلام‌های صورت گرفته از نهادهای مرتبط مانند پلیس راهور و دیوان محاسبات، منابع حاصل از جرائم رانندگی در سال ۱۴۰۴ معادل ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود و در سال ۱۴۰۵ به احتمال فراوان مبلغ جرائم از ۲۰ هزار میلیارد تومان فراتر می‌رود. ارزیابی صورت گرفته نشان می‌دهد که پیش‌بینی درآمدهای ناشی از جرائم رانندگی در بودجه سال ۱۴۰۵، دست‌کم ۵ هزار میلیارد تومان کمتر از مقدار واقعی برآورد شده است. این کسری برآورد، موجب خواهد شد تا این منبع درآمدی عمدتاً به هزینه‌های جاری کشور (از جمله حقوق و دستمزد) هدایت شود و امکان تخصیص آن برای اجرای برنامه‌های پیشگیرانه جهت توقف روند فزاینده تلفات تصادفات جاده‌ای از بین برود. این رویکرد با مفاد و هدف مذکور در ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در تضاد است.
۴. درآمدهای سازمان بنادر و دریانوردی در لایحه سال ۱۴۰۵ نسبت به سال ۱۴۰۴ تنها ۶ درصد افزایش داشته است که با روند رشد درآمدهای این سازمان طی سال‌های گذشته و رشد درآمدهای سایر شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ همخوان نیست و محل تأمل است.
۵. با وجود وضعیت نامناسب ناوگان جاده‌ای و هدف‌گذاری نوسازی ۱۱۰ هزار دستگاه ناوگان جاده‌ای در ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت، اعتبارات ردیف ۱۴۲۰۱۴۲۶۰۰۵۵ با عنوان «کمک‌های فنی و اعتباری حمل‌ونقل جاده‌ای» در پیوست ۱ بودجه که برای افزایش ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در نظر گرفته شده تقریباً نزدیک به صفر است.

۶. با وجود آنکه معابر شهری و راه‌های روستایی، سهم بیش از ۳۰ درصدی از تلفات رانندگی کل کشور دارند و در اکثر موارد، کاربران آسیب‌پذیر شامل عابران پیاده و راکبان موتورسیکلت جان خود را در این مناطق از دست می‌دهند، اعتباری در حوزه ایمنی حمل‌ونقل برای وزارت کشور در نظر گرفته نشده است.

۷. باید در اجرای ماده (۱۸۲) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس و نیز ایجاد بستر لازم جهت نظارت بر اجرای قانون برنامه، احکام جزئی مرتبط از قانون برنامه هفتم در خصوص حمل‌ونقل، از حیث اجرا یا عدم اجرا به جهت تأمین مالی در لایحه بودجه تعیین تکلیف شوند.

پیشنهاد‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

۱. برای حفظ توازن بین شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و جلوگیری از تبعات اقتصادی-اجتماعی کوچک‌تر شدن بازار حمل‌ونقل هوایی کشور، پیشنهاد می‌شود نسبت نرخ سوخت هواپیما از قیمت خرید پالایشگاهی در ردیف ۵-۵ جدول الزامات منابع بودجه همانند سال ۱۴۰۴ برابر ۳۰ درصد در نظر گرفته شود. برای برقراری تعادل منابع و مصارف، منابع ردیف ۹ جدول هدفمندسازی یارانه‌ها از ۴۰ به ۳۰ هزار میلیارد تومان اصلاح و مصارف ردیف ۱۰ و ۱۱ جدول هدفمندسازی هر کدام به میزان ۵ هزار میلیارد تومان کاهش یابد.

۲. با توجه به افزایش اعتبارات حاصل از جرائم رانندگی و برآورد رسیدن آن به رقم بیش از ۱۵ هزار میلیارد تومان (پس از کسر سهم شهرداری‌ها)، اعتبارات ردیف ۱۵۰۱۰۱ مربوط به درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی در جدول ۵ ماده‌واحد ۹/۶ هزار میلیارد تومان به ۱۵ هزار میلیارد تومان افزایش یابد.

۳. اجرای اقدام‌های اولویت‌دار برنامه عملیاتی ایمنی راه‌ها یکی از مهم‌ترین ردیف‌های جدول ۲۷ است که می‌تواند نقش به‌سزایی در افزایش ایمنی راه‌ها داشته باشد. برای این منظور، اعتباری معادل ۲ هزار میلیارد تومان بدون مشخص کردن دستگاه دریافت‌کننده در ردیف ۱۹۸-۵۵۰۰۰۰ جدول ۲۷ ماده‌واحد در نظر گرفته شده است. پیشنهاد می‌شود مبلغ ردیف مذکور از ۲ به ۵ هزار میلیارد تومان از محل افزایش درآمدهای حاصل از جرائم رانندگی افزایش یافته و دستگاه دریافت‌کننده نیز وزارت راه و شهرسازی (دبیرخانه شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی راه‌ها) تعیین شود. همچنین پیشنهاد می‌شود عنوان این ردیف از «اجرای اقدامات اولویت‌دار برنامه عملیاتی ایمنی راه‌ها مورد نظر» به «**اجرای سایر اقدام‌های اولویت‌دار برنامه عملیاتی ایمنی راه‌ها**» اصلاح شود.

۴. برای اثربخشی بیشتر ردیف‌های جدول ۲۷، موارد مندرج در ستون «بخش مرتبط با ایمنی» این جدول نیاز به اصلاح و تدقیق دارد. محدود کردن اعتبارات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای صرفاً به موضوع «**راه ایمن**»، به ایجاد مانع برای اجرای برخی اقدام‌های با اهمیت برنامه عملیاتی ایمنی شامل «مدیریت سرعت» و «کاربران ایمن» منجر می‌شود و باید عنوان ذیل ستون «بخش مرتبط با ایمنی» برای سازمان راهداری به «**راه ایمن، کاربران ایمن و مدیریت سرعت**» اصلاح شود.

۵. با توجه به آنکه بخشی از اعتبارات در نظر گرفته شده برای سازمان اورژانس کشور برای کاهش تصادفات رانندگی از محل حق بیمه شخص ثالث در ردیف «تعمیر و تجهیز پایگاه‌های اورژانس و فوریت‌های پزشکی - سازمان اورژانس



کشور» با شماره «۱۰۱۰۳۷۲۶۰۱۱۹» مصرف می‌رسد پیشنهاد می‌شود این ردیف به جدول ۲۷ افزوده شده و سهم ایمنی از اعتبارات آن، ۵۰ میلیارد تومان (معادل پرداختی از محل حق بیمه شخص ثالث) در نظر گرفته شود.

۶. با توجه به تبصره «۴» ماده واحد 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؛ لذا تعیین محل برای این امر در لایحه بودجه خلاف قانون است که این امر با صدر اصل (۵۲) قانون اساسی مبنی بر تهیه لایحه بودجه براساس ترتیبات مقرر در قانون، مغایرت دارد. همچنین ردیفی برای مصارف این منابع در لایحه بودجه در نظر گرفته نشده است. بنابراین پیشنهاد می‌شود ردیف «ترمیم و بهسازی راه‌های شریانی (از محل عوارض پیمایش راه‌های شریانی بین‌شهری پس از تصویب شورای اقتصاد)» از (جدول ۵) لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ حذف شود.

منابع و مآخذ

- [۱] شهاب دبیری‌نژاد. مسئله فرسودگی و کمبود ناوگان اتوبوس‌رانی شهری، ۱۴۰۳. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل ۱۹۸۹۶.
- [۲] شهاب دبیری‌نژاد، ارزیابی عملکرد دولت در کاهش تصادفات رانندگی؛ موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۲۱۱۷۸.
- [3] Highest-ever increase on fuel taxes sparks outrage in Turkey. <https://bianet.org/haber/highest-ever-increase-on-fuel-taxes-sparks-outrage-in-turkey-281594>
- [4] Fuel tax - Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Fuel_tax.
- [5] Consumption Tax in China-China Guide, Doing Business in China. <https://www.china-briefing.com/doing-business-guide/china/taxation-and-accounting/china-consumption-tax>
- [6] China gasoline prices, 2025. https://www.globalpetrolprices.com/China/gasoline_prices/
- [7] Russians pay more for gasoline than Americans: what's the reason?. <https://unn.ua/en/news/russians-pay-more-for-gasoline-than-americans-whats-the-reason>.
- [8] Fuel prices in Saudi Arabia, 2022. <https://www.thefuelprice.com/Fsa/en/07-11-2022>.

گزیده سیاستی

به‌رغم مثبت بودن افزایش اعتبارات طرح‌های حمل‌ونقل و افزودن جدول ۲۷ (تصویر جامع اعتبارات ایمنی حمل‌ونقل)، لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ به‌دلیل آزادسازی یکجانبه قیمت سوخت هواپیما بدون توجه به آثار سوء بر سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری نیازمند رفع ایراد 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