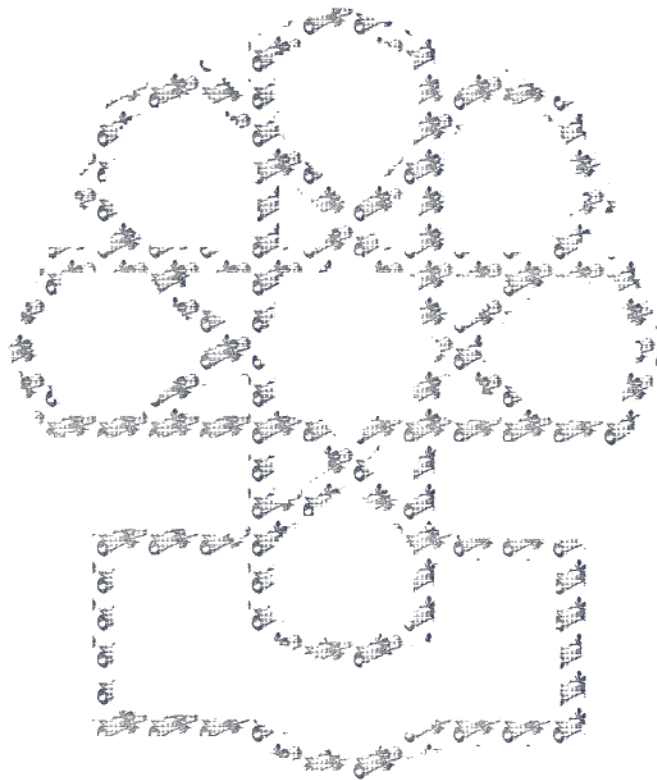




گزارش فشرده پیرامون

فرودگاه امام خمینی (ره)



کار: گروه (۱) خدمات پژوهشی

معاونت پژوهشی

خرداد ۱۳۷۶

کد گزارش: ۴۱۰۲۲۲۱

مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی
کتابخانه و واحد اسناد و اطلاع‌رسانی فارابی
شماره: ۶۰۱۲
تاریخ: ۷۶/۵/۴

به سبب مشکلات و موانع موجود فرودگاه بین‌المللی مهرآباد نظیر محدود بودن فضای عملیاتی و عدم امکان گسترش آن برای تأمین نیازها، مشکلاتی که برای تأمین سلامت پروازها به مناسبت مجاورت فرودگاه نظامی و ارتفاعات طبیعی حول فرودگاه و اتصال واحدهای مسکونی به فضای عملیاتی وجود دارد و همچنین فقدان مقبولیت جهانی فرودگاه برای ایفای نقش کشور در منطقه و توسعه صنعت ترابری هوایی و محروم شدن کشور از درآمدهای ارزی بالقوه این صنعت در منطقه، ضرورت احداث فرودگاه بین‌المللی متناسب با استانداردهای جهانی و امکان ایجاد قطب در این زمینه در منطقه با جلب نظر سازمان‌های بین‌المللی از سال‌ها قبل مطرح بوده و پیوسته مورد تأیید مراجع تصمیم‌گیری کشور قرار گرفته است.

پیش‌نویس طرح جامع فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در سال ۱۳۵۴ تهیه و در سال ۱۳۵۶ موافقت اصولی با آن به عمل آمد و مقدمات اجرایی آن از سال ۱۳۵۶ آغاز گردید و پس از توقف چند ساله مصادف با جنگ تحمیلی مجدداً در اسفندماه ۱۳۶۹ فعالیت در این زمینه به صورت عملی شروع شد و با تجدید نظر در طرح جامع و تصویب آن توسط وزیر راه و ترابری و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری وقت، عملیات اجرایی طرح ادامه یافت. در سال ۱۳۷۱ فرودگاه مذکور برای تمام پروازهای بین‌المللی و جابه‌جایی مسافران پروازهای داخلی بیش از ۷ میلیون نفر در سال (سرریز فرودگاه مهرآباد) برنامه‌ریزی شد.

مجدداً در سال ۱۳۷۴ با اعمال تمامی توصیه‌های فنی، اقتصادی و عملیاتی، طرحی جامع مورد تجدید نظر قرار گرفته و در اسفند ۱۳۷۴ به صورت طرح فعلی مبدل شد. احجام و ابعاد و تصویر کلی فاز اول بهره‌برداری طرح، وضعیت عملکرد و آخرین اقدام‌های انجام گرفته به شرح این گزارش می‌باشد. محل اجرای طرح در ۳۵ کیلومتری جنوب غربی تهران بین بزرگراه قم و بزرگراه در حال احداث ساوه نزدیک به رباط کریم واقع شده و در نقشه ضمیمه موقعیت آن مشخص شده است.

کل مساحت اراضی مشمول حدود ۱۳۴۱۷/۶ هکتار می‌باشد که از آن ۹۳۹۸/۹ هکتار اراضی منابع طبیعی و ملی شده است (۷۰ درصد) و ۴۰۱۸/۷ هکتار آن از مستثنیات و دارای مدعی خصوصی است که تاکنون ۳۷۵۲/۳۵ هکتار آن خریداری و به طرح منتقل شده است (۲۷/۹۷ درصد) و مقدار ۱۶۵ هکتار در حال خرید می‌باشد (۱ درصد). باقی‌مانده اراضی خریداری نشده ۱۰۱/۲۵ هکتار می‌باشد (کمتر از ۰/۱ درصد).

در نقشه پیوست وضعیت اراضی از نظر تملک مشخص گردیده است. علاوه بر اراضی مذکور اراضی مسیر خط سوخت‌رسانی از انبار ری به محل فرودگاه نیز بایستی به تملک طرح درآید که اقدام‌های اولیه برای نقشه‌برداری انجام گرفته و وضعیت ثبتی اراضی در دست بررسی است.

ضمناً با انجام مطالعه امتداد خط راه آهن شهری «مترو» تهران - بهشت‌زهره و مشخص شدن مسیر تا

اتصال به فرودگاه می‌بایستی در مورد اراضی خط مذکور نیز اقدام گردد.
مجموع مستحذات و تأسیسات فرودگاه در شمال شرقی این اراضی در محدوده‌ای به وسعت ۲۰۰۰ هکتار ایجاد می‌شود.

فصل اول - تاریخچه طرح

در این فصل تاریخچه طرح فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) از سال ۱۳۴۶ تا کنون به صورت خلاصه و طی جدول زیر ارائه می‌گردد:

جدول ۱- تاریخچه طرح فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

ردیف	سال	رویداد
۱	۱۳۴۶	گزارش ایکائو (I.C.A.O) تحت عنوان بررسی جوانب فرودگاه بین‌المللی آینده تهران ارائه گردید.
۲	۱۳۴۷	اولین گزارش بررسی آلترناتیوهای مختلف برای انتخاب محل فرودگاه توسط شرکت نورتروپ پیچ (NORTHROP CORP.) به سفارش سازمان برنامه و بودجه تهیه شد.
۳	۱۳۴۹	قرارداد مطالعات تهیه برنامه جدید موقعیت فرودگاهی نظامی و سیویل در تهران بین سازمان برنامه و بودجه و شرکت پیت مارویک میچل (PEAT MARWICK MITCHELL & CO) منعقد شد.
۴	۱۳۵۰	گزارش نهایی توسط شرکت پیت مارویک میچل در خصوص محل جدید فرودگاه در شمال ایستگاه آپرین و آلترناتیوهای مختلف برای استقرار فرودگاه‌های سیویل و نظامی ارائه شد.
۵	۱۳۵۰	شرکت نورتروپ پیچ طی پیشنهادی آمادگی خود را برای سرمایه‌گذاری، طراحی، احداث و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی تهران برای یک دوره بیست ساله از سال ۱۳۵۵ تا ۱۳۷۵ و انتقال کلیه تأسیسات پس از بیست سال، به دولت ایران اعلام نمود.
۶	خرداد ۱۳۵۱	به منظور تدوین سیاست‌ها، خط مشی‌ها، برنامه‌ریزی، هماهنگی‌ها و نظارت عالی، «کمیته اجرایی فرودگاه جدید تهران» متشکل از نخست‌وزیر و رؤسای سازمان برنامه و بودجه، هواپیمایی کشوری نیروی هوایی و شرکت هواپیمایی ملی ایران تشکیل گردید.
۷	۱۳۵۱	کمیته اجرایی با استفاده از مطالعات انجام شده توسط «پیت مارویک میچل» محل فعلی را به مساحت ۱۵۰۰۰ هکتار برای فرودگاه مورد تصویب قرارداد و تحدید اراضی و تصرف آن، آغاز شد، خرید اراضی از سال ۱۳۵۴ آغاز شد.
۸	۱۳۵۲	گزارش مطالعات ترافیک هوایی (TRAFFIC FORECAST) برای سال‌های ۱۳۶۱، ۱۳۷۱، ۱۳۷۹ توسط شرکت ADP ارائه شد.
۹	۱۳۵۲	جهت انتخاب مشاور برای تعیین تسهیلات مورد نیاز برای حصول به ایده کلی و تعریف استخوان‌بندی فیزیکی فرودگاه انجام مطالعات و طراحی‌ها، پرسشنامه‌هایی از طریق سفارت‌خانه‌های ۹ کشور خارجی برای ۴۰ شرکت بین‌المللی ارسال گردید که پس از بررسی، ۶ شرکت تأیید صلاحیت شدند (SHORT LIST) و در نهایت انتخاب نهایی منجر به انجام مسابقه‌ای بین شرکت ADP فرانسه و کنسرسیوم «تامز» (TAMS) متشکل از ۴ شرکت امریکایی (تیپس، ابوت، مک کارتی و استراتون) گردید.

مؤسسه «تامز» مذکور با شرکت مهندسين مشاور فرمانفرمایان، اقدام به تشكيل مؤسسه «تامز - آفا» (TAMS-AFFA) برای انجام خدمات فرودگاه بین‌المللی تهران نمودند.	۱۳۵۳	۱۰
در مسابقه بین ADP و تامز، برنامه پیشنهادی توسط تامز - آفا توسط کمیته اجرایی پذیرفته و تصویب شد و قرارداد ارائه خدمات مهندسی مشاور و تهیه طرح با آن کنسرسيوم منعقد گردید.	۱۳۵۳	۱۱
عملیات تصرف و اقدام به خرید زمین‌های واقع در محدوده داخل طرح از صاحبان آن براساس نقشه‌های گاداستر شروع شد.	۱۳۵۴	۱۲
قرارداد با شرکت دستور در خصوص انجام فعالیت‌های نقشه‌برداری منعقد شد.	۱۳۵۴	۱۳
قرارداد با شرکت مهندسين مشاور تهران بر کلی به منظور انجام امور خاک شناسی طرح منعقد گردید.	۱۳۵۴	۱۴
طرح جامع و انجام مطالعات مقدماتی و بخش قابل توجهی از مدارک مطالعات تفصیلی تهیه شد.	۱۳۵۶ تا ۱۳۵۴	۱۵
اعتبار مورد نیاز طرح، بالغ بر ۵۳۵,۰۰۰,۰۰۰ دلار امریکا برآورد شد.	۱۳۵۶	۱۶
مسئولیت ادامه طرح از سازمان هواپیمایی کشوری به نیروی هوایی انتقال یافت.	۱۳۵۶	۱۷
موافقت اصولی نیروی هوایی با پیش‌نویس طرح جامع تهیه شده از سوی تامز - آفا انجام شد.	۱۳۵۶	۱۸
مطالعات مربوط به «برآورد تقاضا» توسط اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی (I.A.T.A) انجام شد.	۱۳۵۶	۱۹
قرارداد با شرکت پارک وی به منظور عملیات خاکی و تسطیح کلی، شامل عملیات زیرسازی باندها و اپرونها منعقد شد.	بهمن ۱۳۵۶	۲۰
عملیات اجرایی در قسمت جنوبی فرودگاه توسط شرکت پارک وی شروع شد.	اسفند ۱۳۵۶	۲۱
انجام آخرین پرداخت به تامز - آفا انجام و عملیات اجرای در کارگاه متوقف شد.	آذر ۱۳۵۷	۲۲
با توجه به جدایی سازمان هواپیمایی کشوری از وزارت جنگ، مسئولیت اجرای طرح از نیروی هوایی سلب و به سازمان هواپیمایی کشوری منتقل شد.	۱۳۵۸	۲۳
قرارداد پیمانکاری با شرکت پارک وی به استناد ماده ۴۶ شرایط عمومی پیمان، فسخ گردید.	۱۳۶۱	۲۴
اولین بودجه طرح بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، اختصاص یافت و دفتر مجری طرح به صورت مستقل تحت نظارت سازمان هواپیمایی کشوری تشکیل شد.	۱۳۶۱	۲۵
تأیید و تصویب شروع مجدد طرح و اجرا و تکمیل آن در محل قبلی، توسط نخست‌وزیر وقت تأیید و تصویب شد و توسط سازمان برنامه و بودجه ابلاغ گردید.	آذر ۱۳۶۱	۲۶
در سال ۱۳۶۱ همچنین به علت شکایت مؤسسه تامز در دادگاه لاهه جهت وصول مطالبات خود، موضوع بررسی و سرانجام به علت سلب مالکیت ۵۰ درصد ارزش دارایی‌های شرکت تامز - آفا حکم به نفع آن شرکت صادر می‌شود و در سال ۱۳۶۳، حدود ۵/۵ میلیون دلار بابت اصل و با احتساب بهره متعلقه بالغ بر ۹ میلیون دلار از حساب‌های ایران بر اساس بیانیه الجزایر برداشت شد.	۱۳۶۱	۲۷
در این سال طرح در زمره طرح‌های عمرانی سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان برنامه و بودجه قرار گرفت.	۱۳۶۲	۲۸
قرارداد با شرکت جنرال مکانیک (وابسته به بنیاد مستضعفان) به منظور ادامه کار و عملیات خاکی و تسطیح کلی منعقد شد تا اردیبهشت سال ۱۳۶۵، جمعاً حدود ۱۳ میلیون متر مکعب عملیات خاکی در طرح انجام شد.	۱۳۶۲	۲۹
به منظور انجام خدمات مشاوره برای عملیات تسطیح و صورت وضعیت قطعی شرکت پارک وی، شرکت «فرودراد» انتخاب گردید.	۱۳۶۲	۳۰

اجرای قرارداد با شرکت تهران بر کلی در خصوص عملیات خاک شناسی به سازمان هواپیمایی محول گردید.	۱۳۶۳	۳۱
ساختمان واقع در خیابان کوشک تهران به منظور استقرار دفتر مجری طرح خریداری گردید.	۱۳۶۴	۳۲
فعالیت های مربوط به طراحی ها و عملیات اجرایی مربوط به باند و پرون هابه صورت عادی در حال پیشرفت بود و اقداماتی جهت تخصیص اعتبارات جدید انجام گرفت که بودجه لازم برای ادامه عملیات اجرایی مورد تصویب مجلس شورای اسلامی قرار نگرفت و فقط بودجه مطالعاتی برای تکمیل کارهای طراحی طرح تصویب شد.	۱۳۶۵	۳۳
به دلیل رکود عملیات، توافقی نامه تعلیق طرح برای ۶ ماه با پیمانکار (بنیاد مستضعفان) امضا می شود و پیش بینی می گردد که چنانچه پس از ۶ ماه پروژه فعال نشود، قرارداد پیمانکاری براساس ماده ۴۸ شرایط عمومی پیمان، خاتمه داده شود.	۱۳۶۵	۳۴
سه قرارداد مطالعاتی و مشاوره با «شرکت مهندسی مشاور آتک» در خصوص ترمینال، برج و ساختمان های جنبی مطرح منعقد شد.	۱۳۶۷	۳۵
قرارداد خدمات مهندسی در مورد کارهای سپویل با شرکت «مهندسی مشاور ایمن راه» منعقد شد.	۱۳۶۷	۳۶
قرارداد با شرکت «مهندسی مشاور ابنیه فنی» در خصوص مطالعات سازه ای منعقد شد.	۱۳۶۷	۳۷
در سال ۱۳۶۸ ایده تأمین اعتبار از طریق اخذ عوارض مسافری مطرح و با تصویب تبصره ۳۸ در قانون بودجه آن سال مبلغ ۷۷۰ میلیون تومان بودجه، در اختیار طرح قرار می گیرد که نسبت به سال های قبل از رشد قابل ملاحظه ای برخوردار بود.	۱۳۶۸	۳۸
امر سازماندهی طرح و جذب نیرو، تأمین ساختمان، انعقاد دو قرارداد عمده اجرایی و چندین فقره قرارداد مطالعاتی با استفاده از این اعتبار انجام می شود.		
قرارداد با شرکت «مهندسی مشاور هگزا» در خصوص خدمات مهندسی برای پل ها و راه ها منعقد شد.	۱۳۶۸	۳۹
قرارداد خدمات آزمایشگاهی با «آزمایشگاه فنی مکانیک خاک» وزارت راه و ترابری منعقد شد.	۱۳۶۸	۴۰
قرارداد احداث ۲۷/۵ کیلومتر راه های داخلی و ۱۱ دهانه پل بزرگ با شرکت کیسون منعقد شد.	شهریور ۱۳۶۸	۴۱
قرارداد عملیات اجرایی احداث باند و تاکسیوی ها با شرکت مراغ منعقد شد.	مهر ۱۳۶۸	۴۲
به سازمان برنامه و بودجه واگذار شد و دفتر مجری به ساختمان خریداری شده جدید در خیابان شهید کلاتری منتقل شد.	مهر ۱۳۶۸	۴۳
انعقاد قرارداد مشاوره با شرکت «ری آب» در خصوص آب مورد نیاز طرح منعقد شد.	۱۳۶۸/۱۱/۲۸	۴۴
قرارداد خدمات مهندسی ژئوتکنیک و مقاومت مصالح با شرکت «ماندرو» و قرارداد تأمین برق با شرکت برق منطقه ای منعقد گردید.	اسفند ۱۳۶۸	۴۵
برای انجام طراحی کلی و هماهنگی بین طرح های تهیه شده از سازمان برنامه و بودجه تقاضای معرفی مهندسی مشاور ذی صلاح ایرانی شد.	۱۳۶۸	۴۶
سازمان برنامه و بودجه پاسخ داد که چنین طرحی در ایران اجرا نشده و مشاور ذی علاج و با تجربه ایرانی در این زمینه وجود ندارد.	۱۳۶۸	۴۷
مسئولیت طرح که در سال ۱۳۶۸ تحت نظر مستقیم وزیر راه و ترابری بود به سازمان هواپیمایی کشوری منتقل شد و بودجه طرح تصویب گردید.	۱۳۶۹	۴۸

نام فرودگاه بین‌المللی تهران به فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) تغییر یافت.	۱۳۶۹	۴۹
قرارداد مطالعات حمل و نقل با شرکت «بنیاد ترافیک تهران» و قرارداد مطالعات تأسیساتی و تجهیزاتی طرح با «سازمان همکاری رصد» منعقد شد.	۱۳۶۹	۵۰
طرح جامع اولیه (تهیه شده توسط تامز - آفا) مورد تجدیدنظر واقع می‌شود که عملاً تا سال ۱۳۷۴ کار تکمیل و اصلاح طراحی‌های فرودگاه ادامه می‌یابد.	۱۳۶۹	۵۱
اقدامات قانونی برای انتخاب مهندسین مشاور ذی صلاح با تجربه برای تجدیدنظر و تهیه طرح جامع اصلاح شده و انجام طراحی‌های تفصیلی مورد نیاز انجام شد و مناقصه بین‌المللی بین ۱۹ شرکت خارجی برگزار گردید و در نهایت شرکت ADP با قیمت پیشنهادی ۳۰۳ میلیون فرانک فرانسه و ۲۷ میلیارد ریال ایران، تأیید و انتخاب شد.	۱۳۷۰ تا ۱۳۷۲	۵۲
ایده اختصاص بخشی از درآمدهای پروازی و فرودگاهی برای طرح، مطرح و در قانون بودجه سال ۱۳۷۱ اخذ عوارض مسافری و اخذ درآمدهای خدمات فرودگاهی برای تأمین اعتبار فرودگاه به تصویب می‌رسد. این حرکت پایه استواری را جهت تأمین نیازمندی‌های مالی طرح فراهم می‌سازد، لیکن تحقق عملی آن از سال ۱۳۷۳ فراهم می‌شود.	۱۳۷۰	۵۳
کلیه عملیات فاز اول به ۷۰٪ پروژه اصلی و فرعی تفکیک و تقسیم می‌شود و زمان‌بندی فاز اول طرح جامع و اعمال استانداردهای ۱۵ ساله هواپیمایی در طرح جامع و تجدیدنظر در طرح جامع مورد مطالعه قرار می‌گیرد.	۱۳۷۰	۵۴
برنامه انتقال کل پروازهای داخلی و بین‌المللی مسافری (سیویل) به فرودگاه امام (ره) مورد تجدیدنظر قرار می‌گیرد و تصمیم به ابقای فرودگاه مهرآباد پس از بهره‌برداری از فرودگاه امام (ره) گرفته می‌شود.	۱۳۷۱	۵۵
قرارداد احداث برج مراقبت و ساختمان فنی (تکنیک بلوک) و تاکسیوی و اپرون آشیانه منعقد می‌گردد.	۱۳۷۱	۵۶
برای اقتصادی کردن و تأمین منابع مالی طرح، عملیات فاز اول محدود و تفکیک گردید.	۱۳۷۲	۵۷
فعالیت‌های اجرایی طرح در نیمه دوم سال، به علت کمبود اعتبارات به حالت رکود درآمد.	۱۳۷۲	۵۸
با تصویب تبصره ۳۹ بودجه کل کشور معادل ۵۰ درصد درآمد خدمات پروازی و فرودگاهی برای این طرح و طرح تجهیزات کنترل ترافیک هوایی اختصاص یافت.	۱۳۷۳	۵۹
مسئولیت اجرای طرح از سازمان هواپیمایی کشوری به وزارت راه و ترابری انتقال یافت.	۱۳۷۳	۶۰
برنامه ریزی برای اجرای طرح و تصمیم‌گیری برای انجام طرح به صورت «طرح و اجرای همزمان» انجام شد.	نیمه سال ۷۳	۶۱
پیش‌نویس قرارداد «طرح و اجرا» تهیه و بین معاون ساخت فرودگاه‌ها و بنادر و شرکت سازنده امضا شد.	آبان ۷۳	۶۲
تقاضای تفویض اختیار اصل ۱۲۷، از هیئت محترم وزیران به عمل آمد.	دی ۷۳	۶۳
در سال ۷۴ و ۷۵ در تبصره بودجه کل کشور، صددرصد درآمد خدمات پروازی و فرودگاهی به این طرح و طرح تجهیزات کنترل ترافیک هوایی و هزینه‌های جاری هواپیمایی کشوری اختصاص یافت.	۱۳۷۴	۶۴
مصوبه تفویض اختیار اصل ۱۲۷ هیئت محترم وزیران و رئیس محترم جمهور، وصول شد.	اردیبهشت ۷۴	۶۵
مذاکره و توافق با شرکت ADP جهت اصلاح خدمات پیشنهادی در مناقصه و تبدیل آن به نظارت و بازبینی طرح‌های مشاورین ایرانی و عقد قرارداد ۱۲/۳ میلیون فرانک فرانسه و عقد قرارداد با مشاورین ایرانی و شرکت فرانسوی ADP و تهیه و تصویب طرح جامع (MASTER PLAN) در	دی ۷۳ تا خرداد ۷۴	۶۶

ایران و مجامع بین‌المللی ذی صلاح انجام گرفت.		
قرارداد «طرح و اجرای همزمان» نهایی شد.	تیر ۷۴	۶۷
قرارداد طرح و ساخت همزمان براساس مصوبه هیئت محترم وزیران تنفیذ شد.	مهرماه ۷۴	۶۸
تجهیز کارگاه و عقد قراردادهای لازم با مشاورین ایرانی و مذاکره با مشاورین خارجی به عمل آمد.	مهر ۷۴ الی	۶۹
	آذر ۷۴	
قرارداد بازبینی و نظارت بر طراحی، با مشاور خارجی (شرکت ADP) امضا شد.	دی ۷۴	۷۰
عملیات اجرایی در کارگاه براساس طراحی فاز I، شروع شد.	فروردین ۷۵	۷۱
طراحی و تصویب فاز I طرح (PRELIMINARY DESIGN) انجام شد.	آذر ۷۴ تا	۷۲
	فروردین ۷۵	
طراحی و تصویب فاز I پیشرفته طرح (ADVANCED PRELIMINARY DESIGN) انجام شد.	فروردین ۷۵ تا	۷۳
	۱۵ مرداد ۷۵	
دستور العمل نحوه استفاده از درآمدهای ارزی خدمات پروازی و فرودگاهی توسط رئیس کل بانک مرکزی موضوع تبصره ۲۹ قانون بودجه سال ۱۳۷۵، تصویب و ابلاغ شد.	تیرماه ۷۵	۷۴
اعتبار اسنادی برای مشاور خارجی ADP مشروط به ارائه مصوبه مجوز ترک مناقصه شورای اقتصاد، تأیید شورای پژوهش‌های علمی و صنعتی، اخذ نظر وزارت دارایی در مورد وضعیت مالیاتی، افتتاح شد.	تیرماه ۷۵	۷۵
گزارش کلی از جریان امور فرودگاه و پیشنهاداتی برای تسریع اجرا و تکمیل و بهره‌برداری طرح تهیه شد.	۳ مرداد ۷۵	۷۶
نظریه شورای پژوهش‌ها و تعیین تکلیف مالیاتی در خصوص قرارداد طراحی ADP اخذ شد.	۱۵ مرداد ۷۵	۷۷
مجوز ترک مناقصه شورای اقتصاد در مورد قرارداد شرکت فرانسوی ADP تحصیل گردید.	۲۷ مرداد ۷۵	۷۸
قرارداد با شرکت مترو شامل مطالعات مرحله اول راه آهن مسافری از فرودگاه امام تا ایستگاه پایانه خط یک متروی تهران واقع در جنوب بهشت زهرا منعقد گردید.	۷۵/۶/۵	۷۹
محل کار مدیران و مهندسین طرح از دفتر مرکزی تهران به سایت انتقال یافت.	۷۵/۶/۱۷	۸۰
مطالعات مرحله اول پیشرفته طراحی ترنیتال با همکاری شرکت ADP به اتمام رسید.	اواخر شهریور	۸۱
ADVANCE PRELIMINARY DESIGN (ADP)		
جناب آقای دکتر حبیبی معاون محترم اول رئیس جمهور طی نامه‌ای تهیه الحاقیه قرارداد طرح و ساخت را به عهده جناب آقای مهندس سعیدی کیاگذارند (نامه شماره ۲۹۳۳۲/۲۰۵ مورخ ۷۵/۶/۲۸)	۷۵/۶/۲۸	۸۲
برگزاری مناقصات داخلی و درج آن در روزنامه شامل:	۷۵/۷/۲۵	۸۳
۱- لوله‌های پلی اتیلن		
۲- لوله‌های کربن استیل		
۳- لوله‌های چدن داکتیل		
۴- پست پاساژ		
قرارداد با شرکت بازرگانی و خدمات فنی فولاد اهواز (آسکوتک) در جهت تأمین نیازهای پروژه فرودگاه امام (کالا و خدمات) منعقد گردید. برگزاری مناقصات خارجی شامل:	۷۵/۸/۱۶	۸۴
۱- پست ۲۳۰/۲۰ کیلوولت		

F.I.D.S - ۲		
P.B.BRIDGE - ۳		
B.HANDLING - ۴		
A.SECURITY - ۵		
عقد قرار داد با شرکت ADP در مورد تکمیل نظارت طراحی مرحله دوم پایانه مسافری ابلاغ گردید.	۷۵/۸/۲۳	۸۵
برگزاری جلسه با مسئولان اداره کل میراث فرهنگی استان تهران در مورد نقاط باستانی متعدد در سایت و اتخاذ تصمیمات در مورد تعیین جانمایی این نقاط، استمرار عملیات، کاوش و تهیه برنامه مرمت و برآورد هزینه عملیات صورت پذیرفت.		
گشایش اعتبار به مبلغ یک میلیون دلار به صورت تنخواه گردان تا سقف ده میلیون دلار امریکا طرح فرودگاه توسط بانک مرکزی انجام پذیرفت.	۷۵/۹/۱۴	۸۶
شروع به کار آزمایشی متخصصین چینی (شرکت CODER) برای کشف قنوات در سایت در تاریخ ۱۰ دی آغاز گردید.	۷۵/۱۰/۱۰	۸۷
پل روی اتوبان ساوه موضوع قرارداد با شرکت توسار به پایان رسید	۱۳۷۵/۹/۲۲	۸۸
بازدید رئیس سازمان هواپیمایی کشوری فرانسه از سایت فرودگاه به منظور آشنایی با طرح صورت گرفت.	۱۳۷۵/۹/۲۰	۸۹
نظریات جناب آقای مهندس سعیدی کیا پیرامون اصلاحات قرارداد طرح و ساخت و الحاقیه جدید به جناب آقای دکتر حبیبی معاون اول رئیس جمهور اعلام گردید.	۱۳۷۵/۱۰/۱۶	۹۰
ابلاغ جناب آقای دکتر حبیبی به جناب آقای مهندس ترکان و اعلام نظر جناب آقای ترکان در هامش نامه شماره ۲۱۶۱۷/۲۰۵ مورخ ۱۳۷۵/۷/۲۲.	۱۳۷۵/۱۰/۲۲	۹۱
ارسال اصلاحیه به شرکت کیسون جهت اطلاع و اعلام نظر شرکت.	۱۳۷۵/۱۰/۲۶	۹۲
مقدمات تفاهم نامه با هما و اعلام موافقت مجری طرح در خصوص تخصیص ۱۲۵ هزار متر مربع زمین در منطقه عملیاتی فرودگاه برای احداث آشیانه و دفاتر و انبارها با این شرکت صورت گرفت.	۱۳۷۵/۱۰/۲۵	۹۳
مناقصات جدید شامل موارد ذیل در مطبوعات اعلام گردید:	۱۳۷۵/۱۰/۲۹	۹۴
۱- پایه های تلسکوپی خط ۲۰ KV		
۲- دیزل ژنراتورهای اضطراری		
۳- پست های کمپکت		
۴- تصفیه خانه فاضلاب بهداشتی		
قرارداد احداث ساختمان های مخابرات، هواشناسی، تعمیرگاه و توقفگاه خودروه های مدیریت فرودگاه با شرکت پیام عمران،	نیمه اول بهمن	۹۵
جناب آقای دکتر حبیبی معاون اول محترم ریاست جمهور به منظور وقوف از فعالیت طراحی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) و روند کار طراحی و اجرایی از دفتر طراحی واقع در شهرک غرب دیدن فرمودند و از نزدیک با فعالیت متخصصین مربوط آشنا گردیدند. در این فرصت جوانب مختلف طرح برای ایشان تشریح شد.	۱۳۷۵/۱۱/۱۵	۹۶

جدول ۲- وضعیت مالی طرح تا پایان اسفند ماه ۱۳۷۵

مبالغ به میلیون ریال

شماره پروژه	عنوان پروژه	هزینه سال‌های گذشته	بودجه مصوب ۷۵	مجوز پرداخت‌های صادره	پرداخت ذی‌حسابی			درصد جذب اعتبار
					از محل پرداخت‌های گذشته	از بودجه جاری	جمع	
۱	مطالعات طرح	۷۶۸۶	۴۰۰۰	۲۲۷۸/۴	۰/۸	۲۲۲۳/۹	۲۲۲۴/۷	۵۷
۲	خرید اراضی و حقوق مالکانه	۱۰۴۰۰	۲۰۰۰	۱۰۴۶/۶	-	۸۱۷/۲	۸۱۷/۲	۵۲/۳
۳	تسطیح کلی و روسازی عوامل میدان پرواز	۵۶۵۶۰	۱۸۵۰۰	۱۴۰۶۸/۳	۲۱۵۸	۱۱۸۷۷/۶	۱۴۰۳۵/۶	۷۶
۴	احداث ترمینال	۱۰۰۴۸	۱۰۰۰۰۰	۱۲۱۶۲۴/۴	۱۲۰۹۸/۶	۱۰۴۲۵۶/۷	۱۱۶۳۵۵/۳	۱۲۱/۶
۵	احداث برج مراقبت و ساختمان پشتیبانی	۷۷۹۵	۶۰۰۰	۵۱۹۰/۲	۱۷۰۰/۱	۳۳۶۵	۵۰۶۵/۱	۸۶/۵
۶	راه‌ها و پل‌های ارتباطی	۲۴۹۴۵	۱۵۰۰۰	۱۷۴۸۴/۷	۳۰۴۴/۶	۱۴۲۱۹/۵	۱۷۲۶۴/۱	۱۱۶/۶
۷	تأسیسات زیربنایی	۲۰۵۳۸	۵۵۰۰۰	۵۵۸۶۷/۳	۳۰۱/۹	۵۵۴۳۲	۵۵۷۳۳/۹	۱۰۱/۶
۸	خرید مصالح و تجهیز کارگاه	۱۰۴۴۷	۴۰۰۰	۴۹۱۲/۲	-	۴۸۲۳/۱	۴۸۲۳/۱	۱۲۲/۸
۹	تجهیزات فرودگاهی	۱۰۰	۲۰۰۰۰	۶۳۳۲/۹	-	۶۳۳۲/۹	۶۳۳۲/۹	۶۰/۸
۱۰	آموزش نیروی انسانی	۴۰۰	-	-	-	-	-	-
۱۱	احداث خانه‌های مسکونی	۲۰۹۸	۵۴۰۰	۵۲۷۹/۵	۹۶۷/۸	۴۲۷۲/۵	۵۲۴۰/۲	۹۷/۸
۱۲	هزینه دستگاه مجری	۸۵۰۰	۵۱۰۰	۵۱۴۶/۸	-	۵۱۴۶	۵۱۴۶	۱۰۰/۹
۱۳	ساختمان‌های جنبی	۱۸۰۰	۵۰۰۰	۵۲۱/۳	-	۵۱۴/۶	۵۱۴/۶	۱۰/۴
	جمع	۱۶۲۳۱۷	۲۴۰۰۰۰	۲۳۹۸۵۲/۶	۲۰۲۷۱/۸	۲۱۳۳۸۱	۲۳۳۶۵۲/۸	۱۰۰

۵- با تحصیل مجوز جابه‌جایی ۱۰ درصد اعتبار پروژه‌ها در روزهای پایانی سال ۱۳۷۵، مازاد اعتبار پیش‌بینی شده به پروژه‌هایی که مواجه با کسری اعتبار بود منتقل گردید و موجب شد تمامی دریافتی از خزانه جذب گردد. مبلغ ۵ میلیارد ریال دریافتی از خزانه نیز صرف استرداد وام سال ۱۳۷۴ ریاست جمهوری گردید و مبلغ ۵۸۴۵ میلیون ریال از تخصیص خزانه به طرح‌های دیگر معاونت ساخت و توسعه بنادر و فرودگاه‌ها حواله گردید.

فصل دوم: بودجه و وضعیت فعلی طرح

بودجه طرح

بودجه طرح در سال ۱۳۷۵ مبلغ ۲۴۰ میلیارد ریال است که به صورت «درآمد هزینه» از محل درآمدهای موضوع مواد ۶۲ و ۶۳ و ۸۷ قانون «وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین» (درآمدهای خدمات فرودگاهی و پروازی و نیز عوارض مسافر پروازهای داخل و خارج از کشور) تأمین می شود.

الف - درآمدهای محل تأمین بودجه

جمع درآمدهای پیش بینی شده بابت وصول درآمدهای موضوع مواد فوق الذکر در سال ۱۳۷۵ بالغ بر ۵۲۳/۵ میلیارد ریال است که سهم طرح فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) معادل ۲۴۰ میلیارد ریال (۴۵/۸ درصد) می باشد. تا پایان اسفندماه وصولی تأیید شده توسط خزانه از این بابت مبلغ ۵۰۶۴۶۷ میلیون ریال بوده است. دریافت از خزانه تا ۷۵/۱۲/۲۸ (قبل از تعیین قطعی وصولی حسابها) مبلغ ۲۲۴۵۳۸ میلیون ریال میسر گردید.

میلیون ریال

	دریافتی از خزانه تا پایان اسفندماه ۱۳۷۵
۲۲۴,۵۳۸	
۵۰,۰۰۰	استرداد وام دریافتی سال ۱۳۷۴ از حساب ۲۱۰ ریاست جمهوری
۵۸۴۵	حواله به طرح های دیگر معاونت ساخت و توسعه بنادر و فرودگاهها
۱۰,۸۴۵	
۲۱۳,۶۳۹	میلیون ریال

میلیون ریال

	تعهدات ایجاد شده تا پایان اسفندماه
۲۳۹,۸۵۲/۸	
۲۰,۲۷۱/۸	پرداخت از محل پیش پرداخت سال قبل
۲۱۳,۳۸۱	تعهدات پرداخت شده از محل بودجه جاری
۲۳۳,۶۵۲/۸	میلیون ریال
۶,۲۰۰	تعهدات در جریان پرداخت در پایان اسفندماه ۱۳۷۵
۳۱۲	موجودی نقدی طرح قبل از بستن حساب های سال ۱۳۷۵

در سال ۱۳۷۵ طرح توفیق یافت دریافتی از خزانه را جذب پروژهها نماید. وضعیت مالی طرح و درصد جذب اعتبار پروژهها در پایان دوره مالی سال ۱۳۷۵ در جدول پیوست انعکاس دارد. لازم به توضیح است که در آخرین لحظه های سال ۱۳۷۵ سازمان برنامه و بودجه با انتقال اعتبار پروژه های طرح به میزان ۱۰ درصد موافقت نمود که اعتبار پروژهها حسب نیاز هر پروژه و پرداخت تعهدات جابه جا شده است. در جدول پیوست مقایسه نسبت به اعتبار مصوب در موافقتنامه انجام گرفته است.

ب - بودجه طرح در سال ۱۳۷۶

بودجه مصوب سال ۱۳۷۶ طرح مبلغ ۲۳۰ میلیارد ریال است که نظیر سال ۱۳۷۵ به صورت (درآمد و هزینه)

از محل درآمدهای موضوع مواد ۶۲ و ۶۳ و ۸۷ قانون «وصول برخی از درآمدهای ...» تأمین می‌شود. وصولی سال ۱۳۷۶ بابت مواد فوق‌الذکر مبلغ ۵۵۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که سهم طرح از محل وصولی مذکور مبلغ ۲۳۰ میلیارد ریال تعیین گردیده است (۴۱/۸۲ درصد). تا پایان فروردین ماه مبلغ ۶۱۶۲۰ میلیون ریال وصولی خزانه بوده است و قبل از تعیین مبلغ قطعی وصولی مبلغ ۲۱ میلیارد ریال از خزانه دریافت گردید. موافقتنامه سال ۱۳۷۶ طرح هنوز با سازمان برنامه و بودجه مبادله نشده است و مصرف اعتبار طرح فعلاً مواجه با مشکل می‌باشد.

۲-۲- وضعیت فعلی طرح

این طرح که با این وسعت برای اولین بار در ایران انجام شده، تجربه موفقی می‌باشد که نمونه قبلی ندارد. فاز اول طرح با ظرفیت حمل و نقل سالانه ۴/۵ میلیون مسافر خارجی ظاهراً باید تا خردادماه امسال افتتاح و به بهره‌برداری می‌رسید. اما به علل مشکلاتی که اهم آن مشکلات مالی اظهار گردیده یک سال به تعویق افتاده است.^۱

قرار است در آینده هزاران هکتار از اراضی اطراف فرودگاه ببین المللی امام خمینی به مجتمع‌های تجاری بین‌المللی و ساخت هتل‌های بزرگ و نیز مراکز فرهنگی ورزشی و فضای سبز تبدیل شود. بنا به اظهارات مسئولان درآمد سالانه این فرودگاه حدود ۵۰۰ میلیون دلار برآورد شده است. عملیات انجام شده در فاز یک این طرح شامل سطح پروازی، باندهای تاکسیوی موازی، توقفگاه و پل‌های هواپیما رو برای اتصال به باندهای شمال و جنوب، توقفگاه‌های هواپیماهای باری و تعمیرگاه هواپیما و تأسیسات شبکه آب، گاز و سوخت می‌باشد. این فرودگاه پس از تکمیل، ظرفیت جابه‌جایی ۲۵ میلیون مسافر را در سال خواهد داشت. در حال حاضر ظرفیت جابه‌جایی مسافر فرودگاه مهرآباد ۷ میلیون مسافر می‌باشد.

مختصری از مشخصات فنی و اجرایی

باند اصلی پروازی:

طول ۴۲۰۰ متر، عرض ۴۵ متر، عرض شانه‌ها از هر طرف ۱۰/۵ متر باروکش آسفالت تاکسیوی موازی

طول ۴۲۰ متر، عرض ۳۰ متر، عرض شانه‌ها از هر طرف ۷/۵ متر باروکش آسفالت.

لازم به توضیح است که کل طول تاکسیوی‌های ارتباطی و موازی (شامل فوق) بالغ بر ۸۸۰۰ متر است.

توقفگاه مسافری:

طول ۱۱۷۹ متر، عرض ۲۵۸/۵ متر، باروکش بتن مسلح.

ساختمان مسافری (ترمینال):

زیر بنای کل ۷۸۳۵۷ مترمربع شامل زیرزمین، طبقه اصلی ورودی، نیم طبقه ورودی، طبقه اصلی خروجی و

سالن‌های انتظار و راهروهای ارتباطی و دسترسی به هواپیما.

علاوه بر عملیات اصلی فوق مجموعه‌ای از عملیات اجرایی به شرح زیر نیز در دست اجراست:

راه‌های دسترسی به آزادراه‌های تهران - قم و تهران - ساوه و راه ارتباطی به راه تهران - ساوه، جاده

۱. آقای عطوفی فرماندار شهرری به نقل از تلکس خبرگزاری جمهوری اسلامی تاریخ ۱۳۷۵/۱۲/۲۵.

پیرامونی شمالی، جاده حفاظتی پیرامون میدین پروازی، ساختمان پشتیبانی و برج مراقبت پرواز، احداث ۴۷ واحد مسکونی، فضای سبز، ساختمان‌های جنبی شامل، مرکز مخابرات، هواشناسی، پارکینگ، پمپ‌بنزین و ...

جدول ۳- درصد پیشرفت ریالی و فیزیکی طرح

عنوان	درصد پیشرفت ریالی	درصد پیشرفت فیزیکی	پیمانکار	مشاور	مبلغ قرارداد (میلیارد ریال)
قرارداد طرح و ساخت شامل: پایانه مسافری، ساختمان‌های جنبی تأسیسات زیربنایی، محوطه سازی و بخشی از راه‌ها	۳۲/۵	۳۳	کیسون	کیسون	۱۶۳
اپرون شمالی (مسافری)	۸۲/۸	۹۰	نیمرخ	ایمن راه	۱۳/۳
تاکسیوی و اپرون آشیانه	۱۱۹	۸۱	کیسون	ایمن راه	۱۳/۴
پل‌ها و راه‌های ارتباطی (متمم قرارداد)	۹۷/۰۳	۷۷/۶۲	کیسون	هگزا	۵/۱
راه دسترسی به اتوبان ساوه	۸۹	۶۵/۷۹	توسار	هگزا	۱۳/۴
جاده حفاظتی پیرامون میدین پروازی	۱۱۳/۴	۸۴	نیمرخ	ایمن راه	۰/۵
ساختمان پشتیبانی و برج مراقبت پرواز	۹۹/۵	۹۸/۲۴	پل و دژ	آتک	۵/۳
کارهای تأسیساتی و برج مراقبت پرواز	۶۲	۵۸	پل و دژ	آتک	۴/۷
احداث ۴۷ واحد مسکونی	۲۶/۳	۵۸	آتی‌پی	هم‌گروه	۷/۶
باند و تاکسیوی شمالی	۸۶/۳	۸۶/۳	مراغ ← کیسون	ایمن راه	۱۵/۳

همچنین بابت انجام مطالعات و خرید اراضی تاکنون به ترتیب معادل حدود ۸ و ۱۱ میلیارد ریال هزینه شده است.

قرارداد اولیه مربوط به احداث راه‌ها و پل‌های ارتباطی نیز بالغ بر ۴/۳۴ میلیارد ریال بوده است. در حال حاضر کل اراضی طرح حدود ۱۳/۴ هزار هکتار است که حدود ۹/۴ هزار هکتار آن اراضی منابع طبیعی و ملی شده (۷۰ درصد) و ۴ هزار هکتار آن نیز دارای مالکان خصوصی است که تاکنون حدود ۳/۸ آن خریداری و به طرح منتقل شده است.