

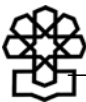


[Empty rectangular box]

[Empty rectangular box] :

[Empty rectangular box]

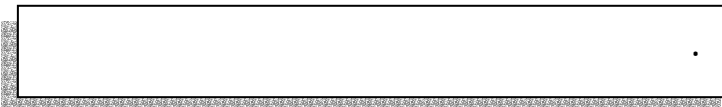
۱. مقدمه ۲
۲. اهداف اصلی بودجه بخش در لایحه بودجه ۸۲ ۳
- الف) حمل و نقل جاده‌ای ۴
- ب) حمل و نقل با راه‌آهن ۶
- پ) حمل و نقل هوایی ۷
- ت) حمل و نقل دریایی ۱۰
۳. تبصره‌های بودجه ۱۱
۴. بودجه عمرانی ۱۴
۵. بودجه جاری ۱۵



[Empty rectangular box]

سند بودجه در واقع برنامه یکساله اقتصادی کشور است که از وضعیت بخش‌های اقتصادی تصویر و نمایی کلی ارائه می‌دهد. از آن جا که بیش از ۸۰ درصد فعالیت‌های اقتصادی کشور را هنوز دولت انجام می‌دهد بودجه‌ریزی برای این سهم از اقتصاد کشور تأثیرات غیر قابل انکاری بر تمامی بخش‌های اقتصادی اعم از دولتی و غیر دولتی خواهد داشت.

با توجه به برنامه‌های عمرانی از جمله برنامه عمرانی پنج ساله سوم توسعه، معمولاً بودجه هر سال باید با یک پنجم برنامه‌ها یعنی ۲۰ درصد آن هماهنگی داشته باشد و به خصوص با توجه به سال ۱۳۸۲ که چهارمین سال اجرای برنامه است انتظار این است که بودجه سال ۱۳۸۲ نمای یک پنجمی برنامه را روشن‌تر ارائه کند. ولی متأسفانه لایحه بودجه به نوعی سند دخل و خرج دولت تبدیل شده، و عمدتاً کارکردی حسابداری به خود گرفته است. آنچه مطرح است افزایش یا کاهش اعتبارات در مقایسه با سال یا سال‌های گذشته است. ولی این که این بودجه چه مقدار از اهداف برنامه را پاسخ خواهد داد هنگام تهیه و تدوین لایحه بودجه چندان مورد توجه نبوده است، اگرچه اهداف فیزیکی سالانه برنامه در قالب جداولی زینت‌بخش گزارش‌ها و بحث‌های کارشناسی قرار می‌گیرد. انتظار می‌رود که تنظیم لایحه بودجه در قالب اصلاح ساختار بودجه‌ریزی، سبب بودجه عملیاتی یا عملیاتی کردن بودجه شود در صورتی که از تغییر نام و تغییر در سرفصل‌ها و بخش‌های لایحه بودجه مذکور، مفهوم توسعه‌ای و عملیاتی چندان به ذهن متبادر نمی‌شود. به عبارت دیگر، لایحه بودجه در شکل ارائه شده تنها توزیع درآمدهای نفتی و مالیاتی را بین دستگاه‌های مختلف در نظر داشته است در صورتی که در برنامه‌ها و استراتژی‌های توسعه‌ای، تنها توزیع درآمدها و متوازن کردن درآمدها با هزینه‌های سالانه منجر به توسعه نخواهد شد.



- در بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۸۲ ملاحظه می‌گردد در بحث‌های کارشناسی و در تنظیم لایحه بودجه بخش راه و ترابری بر سیاست‌های زیر تأکید شده است:
- تشویق بخش خصوصی به تأمین منابع مالی برای نگهداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده.
 - تقویت بخش خصوصی به مشارکت در مدیریت، احداث و بهره‌برداری از تأسیسات حمل و نقل.
 - تلاش برای اتمام طرح‌ها و پروژه‌های نیمه تمام.
 - استفاده از تسهیلات مالی خارجی در سرمایه‌گذاری در تأسیسات و تسهیلات حمل و نقل.
 - اصلاح تعرفه و قیمت خدمات حمل و نقل.
 - کاهش تصدی و ساماندهی شرکت‌های دولتی.
 - بهبود و ارتقای کیفیت ارائه خدمات حمل و نقل.
 - افزایش سرعت و ایمنی در جابه‌جایی کالا و مسافر در زیربخش‌های مختلف حمل و نقل.
 - کاهش نیروی انسانی و افزایش بهره‌وری نیروی کار (مدیریت منابع انسانی و اطلاعات).
- با اتخاذ سیاست‌های فوق، اهداف بخش راه و ترابری در قالب بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ در هر یک از زیربخش‌های آن به شرح زیر بوده است:



(

در بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ در زمینه حمل و نقل جاده‌ای علاوه بر احداث حدود ۲۳۶۰ کیلومتر انواع راه (بزرگراه، راه اصلی، راه فرعی و راه روستایی) و روکش آسفالت ۳۶۴ کیلومتر از راه‌های موجود کشور (آزادراه، بزرگراه و راه‌های اصلی و فرعی) بر جابه‌جایی کالا و مسافر، ترانزیت کالا، کاهش شمار تلفات انسانی در تصادفات جاده‌ای و بالاخره کاهش عمر متوسط ناوگان مسافری و باری جاده‌ای تأکید شده است.

در زمینه جابه‌جایی کالا و مسافر می‌توان انتظار داشت که هدف برنامه در این سال، نظیر سه سال اول برنامه، تحقق پیدا کند ولی در زمینه ترانزیت کالا از خاک کشور، به نظر نمی‌آید هدف برنامه، تحقق پیدا کند زیرا در فراهم کردن زمینه‌های لازم و بسترسازی و تشویق استفاده‌کنندگان به استفاده از خاک کشور ما در ترانزیت کالا، اقدامات جدی صورت نگرفته است. به نظر نمی‌رسد استفاده از خاک کشور ما در ترانزیت کالا در سال ۱۳۸۲ بیش از میزان آن در سال ۱۳۸۱ (حدود سه میلیون تن) باشد. اگرچه گفته می‌شود میزان کالای ترانزیت شده به کشور افغانستان در سال ۱۳۸۱ افزایش یافته، لیکن این افزایش با توجه به تحولات سیاسی نمی‌تواند چندان باثبات باشد.

در زمینه تلفات انسانی در تصادفات جاده‌ای می‌توان گفت تعداد این تلفات و افزایش سالانه آن از جمله معضلات حمل و نقل جاده‌ای است. البته گفته می‌شود در زمینه ایجاد مراکز امداد رسانی و نیز تشکیل کمیته ایمنی راه‌ها (از جمله راه‌کارها در برنامه سوم) در طول سال ۱۳۸۱ اقداماتی صورت گرفته و در نظر است به همراه افزایش تعداد پاسگاه‌ها، پلیس ۱۱۰ نیز در جاده‌های کشور مستقر گردند و در زمینه امداد رسانی در جاده‌ها نیز لایحه‌ای تهیه شده است که با طی مراحل قانونی این لایحه، تکلیف امداد رسانی نیز مشخص خواهد شد.

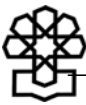


اگرچه عملی شدن اقدامات فوق می‌بایست به کاهش شمار تلفات انسانی در تصادفات جاده‌ای منجر شود اما به نظر نمی‌آید شمار تلفات به پیش‌بینی برنامه برای سال ۱۳۸۲ که معادل ۲۰ نفر در ده هزار وسیله نقلیه است برسد. زیرا علاوه بر تمهیدات فوق نباید عامل نیروی انسانی، آموزش و فرهنگ‌سازی از نظر دور بماند و تا وقتی به این موارد توجه کافی نشود نمی‌توان انتظار داشت تعداد تصادفات و شمار تلفات انسانی در جاده‌های کشور، کاهش یابد.

در زمینه کاهش طول عمر ناوگان جاده‌ای (مسافری و باری) با برقراری تسهیلات اعتباری نزد بانک‌ها که در بودجه سال ۱۳۸۲ پیش‌بینی شده به نظر می‌رسد نظیر سال ۱۳۸۱ طول عمر ناوگان مسافری به هدف برنامه که ۱۵/۵ سال در ۱۳۸۲ است نزدیک شود ولی در مورد ناوگان باری با توجه به تعداد این ناوگان که بیش از ۱۹۰ هزار دستگاه است با توجه به حجم تسهیلات و نیز تمایل و تقاضای صاحبان وسیله نقلیه باری، به نظر نمی‌رسد هدف برنامه که ۱۹/۸ سال است، تحقق پیدا کند ضمن این که در سال ۱۳۸۱ نیز هدف برنامه در زمینه کاهش طول عمر ناوگان باری، تحقق پیدا نخواهد کرد.

برای نگهداری راه‌های موجود که روکش آسفالت راه‌ها از جمله فعالیت‌های این زمینه است و عبور و مرور سالم و ایمن در جاده‌ها نیز به فعالیت مذکور موکول است، در پیش‌بینی بودجه سال ۱۳۸۲، روکش آسفالت حدود ۱۶۰ کیلومتر راه اصلی و ۶۰ کیلومتر راه فرعی در نظر گرفته شده است.^۱ در صورتی که با وجود حدود ۲۴۰۰۰ کیلومتر راه اصلی و ۲۸۰۰۰ کیلومتر راه فرعی در کشور، هدف برنامه برای سال ۱۳۸۲ روکش آسفالت ۱۱۰۰ کیلومتر راه اصلی و ۸۰۰ کیلومتر راه فرعی بوده است. انتقال اعتبارات روکش آسفالت راه‌های اصلی (در بودجه سال ۱۳۸۲) و راه‌های

۱. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، دفتر امور راه و ترابری.



فرعی به استان‌ها و توزیع آن در کمیته برنامه‌ریزی بر حسب شهرستان‌های استان، از جمله مشکلات برای استفاده از اعتبارات مذکور در روکش راه‌ها، عنوان می‌شود.

(

در حمل و نقل با راه‌آهن به نظر می‌رسد در سال ۱۳۸۲ نظیر سال ۱۳۸۱، هدف برنامه تحقق پیدا کند و حدود ۳۰ میلیون تن کالا و ۱۵ میلیون نفر مسافر از طریق شبکه راه‌آهن کشور، جابه‌جا شوند. میزان ترانزیت کالا، بهسازی و نوسازی خطوط نیز از جمله شاخص‌های مهم این زیربخش به حساب می‌آید.

در زمینه ترانزیت کالا از طریق راه‌آهن نظیر آنچه در حمل و نقل جاده‌ای عنوان شد با رفع نشدن مشکلات ترانزیت کالا در کشور که عموماً سیاسی است نمی‌توان انتظار داشت میزان آن در سال ۱۳۸۲، افزایش چندانی داشته باشد. در برنامه پیش‌بینی شده است که ۱/۴ میلیون تن کالا در سال ۱۳۸۲ از طریق راه‌آهن ترانزیت شود ولی با توجه به عملکرد سال‌های ۱۳۸۱-۱۳۸۰ یعنی حدود ۰/۶ میلیون تن به نظر نمی‌رسد کالای ترانزیتی راه‌آهن در سال ۱۳۸۲ بیش از این مقدار باشد.

بهسازی و نوسازی خط آهن موجود کشور با توجه به طول عمر آن اهمیت ویژه‌ای دارد. تأکیدهای مسئولان راه‌آهن کشور حکایت از آن دارد که با توجه به اعتبارات پیش‌بینی شده، امکان تحقق هدف برنامه در زمینه بهسازی و نوسازی خطوط آهن در سال ۱۳۸۲ وجود دارد. در برنامه پیش‌بینی شده است که در این سال حدود ۴۵۵ کیلومتر از خط آهن موجود کشور بهسازی و ۱۸۰ کیلومتر آن نوسازی گردند.

از دیگر شاخص‌ها در راه‌آهن می‌توان به بهره‌وری نیروی انسانی اشاره کرد که در قالب کالا و مسافر حمل شده به ازای هر نفر شاغل در آن بیان می‌شود. در برنامه پیش‌بینی شده است که میزان کالا و مسافر حمل شده به ازای هر نفر شاغل در راه‌آهن در سال ۱۳۸۲ به ترتیب به ۸۰۷ تن و ۴۱۱ نفر برسد. نظیر سال ۱۳۸۱ که

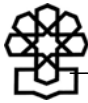


شاهد بهبود بهره‌وری نیروی انسانی در شرکت راه‌آهن بوده‌ایم، به نظر می‌رسد این بهبود در سال ۱۳۸۲ نیز ادامه پیدا کند. گفتنی است که این بهبود با کاهش نیروی انسانی شاغل و افزایش میزان جابه‌جایی در راه‌آهن به وجود آمده است. البته کاهش نیروی انسانی در قالب انتقال آن‌ها به شرکت‌های تابعه راه‌آهن که به صورت پیمانکار فعالیت دارند، صورت گرفته و بار نیروی انسانی از شرکت راه‌آهن به شرکت‌های تابعه انتقال یافته است که در این زمینه می‌توان گفت خصوصی‌سازی در شرکت راه‌آهن با بزرگ شدن شرکت‌های تابعه شکل گرفته است.

(

در حمل و نقل هوایی علاوه بر جابه‌جایی مسافر در پروازهای داخلی و خارجی، سهم بخش غیر دولتی در جابه‌جایی مسافر در پروازهای داخلی و خارجی، جایگزینی و توسعه ناوگان ملکی و بالاخره استفاده از ناوگان استیجاری از جمله شاخص‌ها در این زیربخش به شمار می‌روند.

در زمینه جابه‌جایی مسافر، پیش‌بینی برنامه در سال ۱۳۸۲ جابه‌جایی به ترتیب ۱۲/۳ و ۲/۶ میلیون نفر مسافر در پروازهای داخلی و بین‌المللی بوده در صورتی که به نظر می‌رسد در این سال نظیر سال ۱۳۸۱ در پروازهای داخلی کمتر از هدف برنامه (حدود ۷۵ درصد) و در پروازهای بین‌المللی بیش‌تر از هدف برنامه تحقق یابد. علت تمایل به پرواز و جابه‌جایی مسافر بین‌المللی، سودآور بودن پروازهای بین‌المللی و زیان‌دهی پروازهای داخلی است. ضمن این که افزایش نرخ بلیت پرواز که اخیراً اعلام شده باید بتواند بخشی از زیان‌های ادعایی در پروازهای داخلی را جبران کند و در نتیجه موجب افزایش عرضه در پروازهای داخلی گردد. البته افزایش نرخ بلیت هواپیما به طریقی که اعلام شده، یعنی تعیین کف با افزایشی معادل ۴۰ درصد نسبت به نرخ موجود و سقفی با افزایش معادل ۵۰ درصد، تنها به نفع شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران خواهد بود و امکان رقابت شرکت‌های خصوصی از بین



خواهد رفت زیرا ابتدا شرکت‌های هواپیمایی سعی خواهند کرد نرخ بلیت را به کف برسانند و نرخ بلیت پرواز بر اساس این قیمت، تعیین خواهد شد که این خود افزایش ۴۰ درصدی را همراه دارد. در طول اجرای نرخ جدید چون هر نوع افزایش نرخ باید با افزایش خدمات و تسهیلات همراه باشد و این افزایش کیفیت چندان مورد نظر مدیریت هواپیمایی نیست بنابراین تمایلی به افزایش نرخ بیش از نرخ کف به وجود نخواهد آمد. به این ترتیب، نرخ‌های پرواز در همه مسیرها یکسان خواهد بود و با نرخ یکسان تنها شرکتی که بیش از همه متقاضی خواهد داشت، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. وجود متقاضی و وجه انحصاری عملاً ضرورتی در بازننگری هزینه‌ها، اعمال مدیریت و کاهش هزینه و افزایش کیفیت خدمات را در شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به وجود نخواهد آورد.

در زمینه سهم بخش غیر دولتی در پروازهای داخلی و بین‌المللی پیش‌بینی می‌شود نظیر سال ۱۳۸۱، در سال ۱۳۸۲ نیز این سهم از هدف پیش‌بینی شده برنامه پیشی گیرد. در عملکرد سال ۱۳۸۱ سهم شرکت‌های غیر دولتی در حمل مسافر در پروازهای داخلی و بین‌المللی به ترتیب ۱۷۰ و ۱۱۸ درصد برآورد می‌گردد.

در تأمین ناوگان حمل و نقل هوایی با وجود طول عمر بالای ناوگان موجود، خرید هواپیما از شرکت‌هایی که به نحوی سرمایه‌گذاری‌های امریکایی در آن مشارکت دارند (بوئینگ و ارباس) از مشکلات حمل و نقل هوایی است. کهنگی هواپیماهای در دست بهره‌برداری و خارج از رده شدن آن‌ها به دلیل سپری شدن عمر بهره‌برداری، موجب شده است شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران هواپیماهای دست دوم، خریداری کند که خرید ۶ فروند هواپیما از ترکیه و یک فروند از امارات، از آن جمله است. با وجود این که خرید هواپیمای دست دوم، تجربه موفق برای شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران نبوده ولی در بودجه سال ۱۳۸۲ همچنان خرید هواپیماهای دست دوم و نو از جمله سیاست‌های شرکت‌های هواپیمایی است. با این که در برنامه پیش‌بینی شده است که تعداد هواپیماهای در دست بهره‌برداری ناوگان



هوایی در سال ۱۳۸۲ به ۷۹ فروند افزایش یابد ولی در بودجه پیشنهادی با توجه به ۶۳ فروند هواپیمای موجود در سال ۱۳۸۱ (که ۶ فروند آن هواپیماهای دست دوم خریداری شده از ترکیه است)، پیش‌بینی شده است که تعداد هواپیماهای ناوگان هوایی کشور به ۶۶ فروند افزایش یابد که به این ترتیب ۳ فروند به هواپیماهای در دست بهره‌برداری در سال ۱۳۸۲ (در صورت امکان تأمین) افزوده خواهد شد.

از آن جا که تأمین ناوگان استیجاری یکی از راه‌های تأمین ناوگان حمل و نقل هوایی است و با وجودی که سیاست وزارت راه و ترابری حذف هواپیماهای استیجاری از ناوگان حمل و نقل هوایی بوده، ولی در بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ پیش‌بینی شده که حدود ۱۰ فروند هواپیمای استیجاری در این سال مورد استفاده حمل و نقل هوایی کشور قرار گیرد تا خلأ ناشی از کمبود هواپیما در حمل و نقل هوایی کاهش یابد.

از دیگر شاخص‌ها در حمل و نقل هوایی می‌توان به توان جابه‌جایی مسافر در فرودگاه‌های کشور و به عبارت دیگر ظرفیت فرودگاه‌ها در حمل و نقل مسافر، اشاره کرد. با وجود این که در سال ۱۳۸۱ با اعزام و پذیرش معادل ۲۰/۶ میلیون نفر، معادل یک سوم ظرفیت فرودگاه‌ها در این سال مورد استفاده قرار گرفته ولی در بودجه پیشنهادی پیش‌بینی شده که ظرفیت فرودگاه‌های کشور به ۶۲ میلیون نفر یعنی ۱/۵ میلیون نفر بیش‌تر از ظرفیت فرودگاه‌ها در سال ۱۳۸۱، افزایش یابد. ایجاد و سرمایه‌گذاری برای این ظرفیت در حالی است که پیش‌بینی می‌شود میزان اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه‌های کشور در سال ۱۳۸۲ به بیش از ۲۱ میلیون نفر افزایش پیدا نکند که در این صورت هم نظیر سال ۱۳۸۱، نزدیک به یک سوم ظرفیت فرودگاه‌های کشور، در این سال بدون استفاده خواهد بود. با وجود مشکل کمبود هواپیما و با وجود مشکل هواپیماهای در دست بهره‌برداری به دلیل طول عمر بالا، سیاست سرمایه‌گذاری در افزایش ظرفیت فرودگاه‌های کشور، نمی‌تواند سیاست منطقی باشد.

(

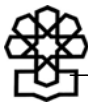
در حمل و نقل دریایی علاوه بر ظرفیت اسمی بنادر و ناوگان تجاری، ضریب بهره‌برداری از بنادر تجاری، ترانزیت کالا و عملیات کانتینری در بنادر کشور از شاخص‌های دیگر این حمل و نقل به شمار می‌رود.

در برنامه سوم توسعه، ظرفیت اسمی بنادر تجاری کشور در سال ۱۳۸۲ معادل ۵۵/۲ میلیون تن پیش‌بینی شده است. ضمن این که برای سال ۱۳۸۱ نیز در برنامه ظرفیتی معادل ۵۱ میلیون تن در نظر گرفته شده بود که به نظر می‌رسد ۹۵/۵ درصد هدف برنامه در این سال تحقق پیدا کند. با توجه به عملکرد سال ۱۳۸۱، در بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ تحقق حدود ۹۰ درصد هدف برنامه در این سال مد نظر بوده به طوری که به نظر می‌رسد ظرفیت اسمی بنادر تجاری کشور در این سال به ۵۱ میلیون تن افزایش یابد.

در زمینه ضریب بهره‌برداری، در بودجه پیشنهادی، رساندن این ضریب به ۱۰۸ درصد هدف برنامه مورد نظر است. با توجه به این که ظرفیت اسمی بنادر در ازای ۸ ساعت کار تنظیم می‌شود بنابراین با افزایش ساعات بهره‌برداری از بنادر در ۲۴ ساعت شبانه‌روز، می‌توان حجم بیش‌تری کالا در بنادر تخلیه و بارگیری کرد. البته این امر موکول به تأمین تجهیزات تخلیه و بارگیری است که در سال‌های اخیر در این زمینه سرمایه‌گذاری لازم، انجام شده است.

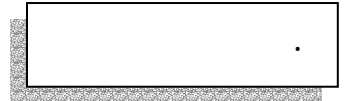
در زمینه ترانزیت کالا، هدف برنامه در سال ۱۳۸۲، ترانزیت معادل ۵/۲ میلیون تن کالا از بنادر کشور است. نظیر آنچه در ترانزیت کالا از جاده و راه‌آهن گفته شد تا بستر و زمینه‌های لازم فراهم نشود نمی‌توان انتظار داشت هدف برنامه در سال ۱۳۸۲ تحقق پیدا کند و بیش از ۱/۸ میلیون تن کالا از بنادر کشور ترانزیت شود.

در زمینه عملیات کانتینری با توجه به امکانات و نیز تشویق سازمان بنادر و کشتیرانی به حمل و نقل کانتینری، پیش‌بینی می‌شود بیش از هدف برنامه در سال ۱۳۸۲ عملیات کانتینری در بنادر کشور صورت گیرد. البته هدف برنامه در این سال



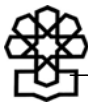


معادل ۹۱۰ هزار T.E.U است که به نظر می‌رسد این رقم به ۹۵۰ هزار T.E.U افزایش یابد.



در لایحه بودجه سال ۱۳۸۲، تبصره ۱۴ با ۵ بند به بخش حمل و نقل اختصاص یافته است. در بند «الف» این تبصره به شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و کشتیرانی اجازه داده شده است به منظور کمک به تدارکات ناوگان راه‌آهن و دریایی شامل خرید واگن، کشتی، تجهیزات ریلی و بندری در راستای مشارکت غیر دولتی، تسهیلات اعتباری به ترتیب به مبلغ ۲۰۰ و ۳۰۰ میلیارد ریال از محل منابع داخلی خود را در قالب وجوه اداره شده نزد بانکها تأمین و مابه‌التفاوت نرخ سود استفاده‌کنندگان از تسهیلات مذکور را از محل آن پرداخت کند. از آن جا که استفاده از توان بخش غیر دولتی در بهره‌برداری از تأسیسات راه‌آهنی و دریایی موکول به جلب اعتماد و ایجاد انگیزه برای مشارکت در فعالیت‌های حمل و نقل راه‌آهنی و دریایی است بنابراین پیش‌بینی چنین مبالغی از محل درآمد دستگاه‌های مذکور، می‌تواند شروع خوبی برای تشویق بخش غیر دولتی به مشارکت باشد. ضمن این که حمل و نقل جاده‌ای نیز از همین شیوه در نوسازی ناوگان خود استفاده کرده و از سال ۱۳۷۹ تاکنون تسهیلات اعتباری اداره شده نزد بانکها را تأمین کرده و این تسهیلات در کاهش طول عمر ناوگان حمل و نقل جاده‌ای مورد استفاده بوده است. ذکر این نکته لازم است که طبق اطلاع با هر یک ریال تسهیلات اعتباری اداره شده مذکور ۵ ریال توسط بخش غیر دولتی استفاده کننده، سرمایه‌گذاری شده است.

در بند «ب» تبصره مذکور سازمان بنادر و کشتیرانی، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور و شرکت فرودگاه‌های کشور مکلف شده‌اند تا به ترتیب مبالغ ۸۰۷، ۴۰۰ و ۱۰۳۳ میلیارد ریال از درآمد خود را به حساب درآمد عمومی نزد خزانه واریز



کنند تا در اجرای طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل راه و ترابری به مصرف برسد. در نظر گرفتن این بند در تبصره ۱۴ مزایایی به شرح زیر دارد:

اولاً، موجب می‌شود تا زیربخش‌های مختلف حمل و نقل، رشد و توسعه متعادل داشته باشند و وجود درآمد در بعضی از زیربخش‌ها و نبود آن در زیربخش دیگر، موجب توسعه بیشتر یا کمتر آنها نشود.

ثانیاً، درآمد مذکور از اولویت این زیربخش‌های درآمدزا، در سال‌های گذشته و منابع اعتباری بیشتر به آنها ناشی شده که این منابع اعتباری، منابع فصل راه و ترابری بوده است. حال که سرمایه‌گذاری‌های مذکور به بار نشست و درآمد ایجاد کرده می‌توان از درآمد مذکور، ضمن حفظ وضعیت و تعادل زیربخش‌های درآمدزا با سایر زیربخش‌ها، در سرمایه‌گذاری در این زیربخش‌ها استفاده کرد تا تعادل در سرمایه‌گذاری و توسعه متعادل زیربخش‌های حمل و نقل حفظ شود.

ثالثاً، وجود درآمدهای اضافی، سبب می‌شود مسئولان زیربخش‌ها به هر صورت دنبال هزینه کردن آن باشند که این امر عدم تعادل سرمایه‌گذاری در بین زیربخش‌های حمل و نقل را تشدید می‌کند و بخش حمل و نقل را با وجود محدودیت منابع اعتباری از دسترسی به منابع و هزینه کردن بهینه آن محروم می‌سازد.

در بند «پ» تبصره مذکور در اجرای قانون تردد وسایط نقلیه خارجی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران به وزارت راه و ترابری اجازه داده شده است تا از هر خودرو سواری عبوری از مسیر آزادراه‌های احداث شده به دست دولت، عوارض دریافت کند. از آن جا که از تردد وسایط نقلیه داخلی در آزادراه‌ها نیز عوارض وصول می‌شود و چون این نوع عوارض در کشورهای مختلف به وسایط نقلیه ایرانی نیز تحمیل می‌شود حسن برقراری این عوارض این خواهد بود که دریافتی‌های مذکور صرف نگهداری آزادراه‌ها گردد. به عبارت دیگر، از استفاده‌کنندگان از آزادراه‌های کشور، حداقل هزینه نگهداری آن، وصول گردد.

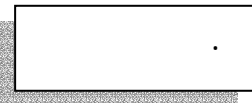


در بند «ت» تبصره مذکور به وزارت راه و ترابری (راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران) اجازه داده شده تا به منظور تأمین، توسعه و بازسازی ناوگان مسافری در سال ۱۳۸۲ بابت هر تن- کیلومتر حمل بار از طریق جاده و راه‌آهن، مبلغ ۵ ریال از صاحبان کالا اخذ و مبلغ ۴۵۰ میلیارد ریال در اختیار شرکت قطارهای مسافری رجا و سازمان حمل و نقل جاده‌ای و پایانه‌های کشور قرار گیرد. در ارتباط با این بند قابل ذکر است که:

اولاً، در این بند بعد از ذکر نام وزارت راه و ترابری نام راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در پراگتیز آمده است در صورتی که راه‌آهن نقشی در جاده‌های کشور ندارد و در نهایت اگر این بند به تصویب برسد سازمان حمل و نقل جاده‌ای و پایانه‌های کشور می‌تواند در جاده‌های کشور ۵ ریال مذکور را وصول کند. از این که مبالغ وصول شده اصولاً در اختیار شرکت رجا قرار گیرد و یا به موقع به آن اختصاص یابد تجربه خوبی وجود ندارد.

ثانیاً، در بند «ب» همین تبصره به دلیل وجود درآمد مازاد در سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، این سازمان مکلف شده است معادل ۴۰۰ میلیارد ریال به حساب خزانه واریز کند تا در طرح‌های سرمایه‌گذاری فصل راه و ترابری به مصرف برسد. وقتی منابع درآمدی سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور به گونه‌ای است که می‌توان از درآمد آن به اعتبارات فصل راه و ترابری کمک کرد استفاده از محل ۵ ریال عوارض تن - کیلومتر حمل بار جاده، به سرمایه‌گذاری‌های سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور چه توجیهی دارد.

با توجه به مراتب فوق، لازم است ۵ ریال عوارض تن- کیلومتر حمل بار در جاده‌ها، تنها به راه‌آهن (شرکت رجا) اختصاص یابد و سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور از ۵ ریال عوارض مذکور سهمی نداشته باشد.

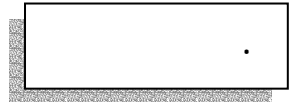


اعتبار عمرانی فصل راه و ترابری (اعتبارات ملی و استانی) در بودجه سال ۱۳۸۲ معادل ۱۱,۹۲۸,۱۶۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب سال ۱۳۸۱ رشدی معادل ۵۶/۷ درصد دارد. از اعتبار عمرانی پیش‌بینی شده مذکور معادل ۸۲/۳ درصد آن را اعتبارات ملی و بقیه یعنی ۱۷/۷ درصد آن را اعتبارات استانی تشکیل می‌دهد لازم به ذکر است که اعتبارات عمرانی استانی فصل راه و ترابری در سال ۱۳۸۲ نسبت به سال ۱۳۸۱ از رشدی معادل ۶۶/۳ درصد برخوردار است که انتقال اعتبار روکش آسفالت راه‌های اصلی از اعتبارات ملی به اعتبارات استانی می‌تواند از جمله دلیل رشد اعتبار مذکور در این سال باشد. گفتنی است که در راستای تمرکززدایی که از اهداف برنامه سوم توسعه است در سال و سال‌های گذشته احداث و روکش آسفالت راه‌های فرعی به استان‌ها انتقال یافته بود و در بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ نیز روکش آسفالت راه‌های اصلی به جمع فعالیت‌های واگذار شده به استان‌ها، اضافه شده است.

اصلی‌ترین فعالیت بخش حمل و نقل در سال ۱۳۸۲ را می‌توان، فعالیت راهداری دانست زیرا اعتبار راهداری در این سال نسبت به سال ۱۳۸۱ معادل ۳۰۱ درصد رشد داشته است. پس از آن احداث آزادراه‌ها قرار دارد که رشد آن نسبت به سال ۱۳۸۱ معادل ۲۵۴ درصد است. البته اعتبار روکش آسفالت آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها در سال ۱۳۸۲ نسبت به سال ۱۳۸۱، رشدی ۱۰۰ درصدی داشته است.

در سال ۱۳۸۲ تنها دو طرح جدید به نام‌های اتصال راه‌آهن اردبیل به شبکه سراسری و تهیه طرح جامع حمل و نقل کشور به طرح‌های فصل راه و ترابری اضافه شده که اعتبار این دو طرح در مجموع معادل ۳۴۵۵۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده است.



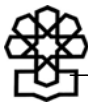


بودجه جاری فصل راه و ترابری در سال ۱۳۸۲ معادل ۸۳۸۱۰۲ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار جاری مصوب سال ۱۳۸۱ رشدی معادل ۱۳/۹ درصد دارد. از اعتبارات جاری سال ۱۳۸۲ معادل ۴۴/۴ درصد آن را اعتبارات ملی و بقیه یعنی ۵۵/۶ درصد آن را اعتبارات استانی تشکیل می‌دهد. در بررسی اعتبارات جاری فصل راه و ترابری و مقایسه آن با اعتبارات مصوب سال ۱۳۸۱ ملاحظه می‌شود اعتبارات جاری ملی در بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ معادل ۱۰/۴ درصد و اعتبار استانی معادل ۲۵ درصد رشد داشته است. افزایش اعتبارات جاری در فصل راه و ترابری در حالی صورت گرفته که:

اولاً، در سال ۱۳۸۱ حدود ۶۰۰ نفر از کارکنان وزارت راه و ترابری و دستگاه‌های تابعه آن (به خصوص در ادارات کل راه و ترابری استان‌ها) تعدیل (بازخرید) شده‌اند که کاهش نیرو باید در بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ تأثیر داشته باشد.

ثانیاً، در لایحه بودجه کل کشور، بودجه جاری در مجموع معادل ۵ درصد نسبت به اعتبارات جاری سال ۱۳۸۱ رشد داشته است.

عدم تأثیر بار مالی ناشی از کاهش کارکنان در بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ مشخصاً از نبود رابطه بین اصلاح ساختار و کاهش کارکنان حکایت دارد. به عبارت دیگر، تعدیل نیرو در وزارت راه و ترابری و دستگاه‌های تابعه آن شروع شده ولی هنوز از اصلاح ساختار، خبری نیست و تصویری هم از آن ارائه نشده است. البته اصلاح ساختار، تعدیل نیرو را می‌تواند به همراه داشته باشد ولی با کاهش نیرو نمی‌توان به اصلاح ساختار رسید.



با توجه به مراتب بالا، بودجه جاری پیشنهادی فصل راه و ترابری در سال ۱۳۸۲ بدون در نظر داشتن اصلاح ساختار (به غیر از بیان اصلاح در سخنرانی‌ها) تنظیم شده و نمی‌توان در سال ۱۳۸۲ هم اصلاح ساختار تشکیلاتی در وزارت راه و ترابری را انتظار داشت.

بودجه جاری پیشنهادی سال ۱۳۸۲ فصل راه و ترابری با تغییراتی نیز مواجه بوده که مهم‌ترین تغییر در آن انتقال سرجمع اعتبارات جاری استانی به استان‌ها، در رابطه با تمرکززدایی، است. البته این اعتبارات جاری در کمیته برنامه‌ریزی استان بین دستگاه‌های اجرایی استانی، توزیع خواهد شد.



:

: فصل راه و ترابری در بودجه پیشنهادی سال ۱۳۸۲ (شماره ۴)

پژوهش‌های زیربنایی :
دکتر بهروز هادی زنوز :
کمسیون عمران :
ذبیح‌الله طلوعی :
عبدالرضا حسنی :

۱. بودجه‌بندی (Budgeting)
۲. حمل و نقل جاده‌ای (Road Transportation)
۳. حمل و نقل هوایی (Aviation Transportation)
۴. راه‌آهن (Railway)
۵. حمل و نقل دریایی (Shipping Transportation)
۶. برنامه سوم (Third Plan)

:

۱. لایحه بودجه سال ۱۳۸۲.
۲. دفتر راه و ترابری سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.