

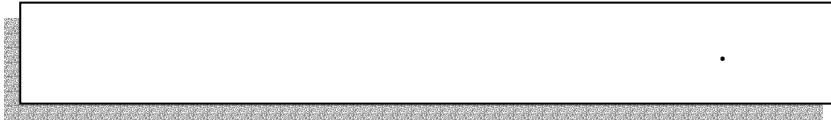
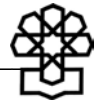
.

:

:

:

۱	چکیده
۳	مقدمه
۴	۱. حمل و نقل در کشور
۴	۲. حمل و نقل جاده‌ای
۱۴	۳. حمل و نقل ریلی
۲۲	۴. حمل و نقل هوایی
۲۸	۵. حمل و نقل دریایی
۳۳	۶. مسائل و مشکلات
۳۴	پیشنهادها
۳۵	منابع و مأخذ

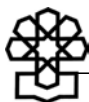


بخش حمل و نقل شامل زیربخش‌های حمل و نقل جاده‌ای، حمل و نقل ریلی، حمل و نقل هوایی و حمل و نقل دریایی است.

: میزان کالاهای جابجا شده از طریق جاده‌ها در سال ۱۳۸۶ معادل ۴۸۵ میلیون تن بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال معادل ۱۱۵/۹ درصد از هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. عملکرد سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۵ حمل و نقل جاده‌ای در زمینه حمل کالا در مقایسه با هدف برنامه در آن سال‌ها به ترتیب ۱۰۴/۳ و ۱۰۸/۳ درصد بوده است. در زمینه مسافر جابجا شده در جاده‌های کشور عملکرد سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ نشان می‌دهد که این عملکرد نسبت به اهداف برنامه در آن سال‌ها به ترتیب ۱۰۷/۹، ۱۰۳/۶ و ۱۰۸ درصد بوده که از پیشی گرفتن عملکرد حمل مسافر از پیش‌بینی برنامه در آن سال‌ها حکایت دارد. جابجایی کالا و مسافر در جاده‌های کشور از طریق ناوگان عمومی باری و مسافری جاده‌ای صورت گرفته است که متوسط طول عمر ناوگان باری در سال ۱۳۸۶ معادل ۱۹ سال و متوسط طول عمر ناوگان مسافری در این سال برای اتوبوس معادل ۱۳ سال، برای مینی‌بوس معادل ۲۳/۳ سال و برای سواری کرایه معادل ۵/۷ سال بوده است. لازم به یادآوری است که در کشورهای اروپایی متوسط طول عمر ناوگان باری اکثراً تا ۵ سال و عموماً تا ۱۰ سال و ناوگان مسافری جاده‌ای اکثراً تا ۵ سال گزارش شده است.

در ارتباط با احداث زیربنا با توجه به اینکه هدف برنامه، احداث سالیانه حدود ۱۱۱۳ کیلومتر آزادراه (متوسط سالیانه) در طول سه سال اول برنامه بوده عملاً ملاحظه می‌شود در سه سال اول برنامه جمعاً معادل ۳۶۶ کیلومتر آزادراه تحویل و به طول شبکه راه‌های کشور اضافه شده که معادل ۱۰/۹ درصد هدف برنامه در این سه سال بوده است. عملکرد فیزیکی ۱۰/۹ درصدی هدف احداث آزادراه‌ها زمانی اتفاق می‌افتد که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب ۸۳/۶، ۸۵/۹ و ۸۱ درصد اعتبار مصوب طرح‌های احداث آزادراه‌ها در آن سال‌ها، هزینه شده است.

در ارتباط با بزرگراه‌ها در برنامه پیش‌بینی شده است که در طول سه سال اول برنامه به‌طور متوسط سالیانه ۱۰۰۰ کیلومتر بزرگراه احداث و به طول بزرگراه‌های کشور اضافه شود. عملکرد احداث بزرگراه‌ها در سه سال اول برنامه نشان می‌دهد که در این سه سال در مجموع ۱۶۴۰ کیلومتر



بزرگراه احداث شده که معادل ۵۴/۶ درصد از هدف برنامه در این سه سال بوده است. عملکرد فیزیکی مذکور زمانی اتفاق می‌افتد که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب ۱۰۲/۷، ۱۰۳/۲ و ۹۲/۳ درصد اعتبار مصوب طرح‌های بزرگراه‌ها در این سه سال هزینه شده است.

در زمینه راه‌های اصلی در برنامه پیش‌بینی شده است که در طول سه سال اول برنامه به‌طور متوسط سالیانه ۱۵۲۰ کیلومتر راه اصلی احداث و بهسازی شود. عملکرد سه سال اول برنامه نشان می‌دهد که در سه سال مذکور در مجموع معادل ۱۹۰۰ کیلومتر راه اصلی احداث و بهسازی شده که معادل ۴۱/۶ درصد از هدف برنامه در این سه سال بوده است. عملکرد فیزیکی مذکور زمانی اتفاق می‌افتد که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب ۱۰۲/۲، ۱۰۳/۲ و ۹۳/۳ درصد اعتبار مصوب طرح‌های احداث و بهسازی راه‌های اصلی در این سه سال هزینه شده است.

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۶ مقدار بار جابجا شده و تعداد

مسافر جابجا شده از طریق خطوط آهن کشور به ترتیب معادل ۳۰/۳ میلیون تن و ۲۵ میلیون نفر بوده است که در مقایسه با هدف برنامه در این سال معادل ۷۸/۹ درصد از هدف حمل بار و بیش از ۱۰۰ درصد هدف حمل مسافر در این سال تحقق یافته است. مقدار بار جابجا شده از طریق راه‌آهن در سال ۱۳۸۶ زمانی صورت می‌گیرد که برآوردها از وجود ظرفیتی بیش از ۱۰۰ میلیون تن جابجایی بار در سال، در راه‌آهن حکایت دارد. به طوری که ملاحظه می‌شود در سال ۱۳۸۶ کمتر از ۳۰ درصد ظرفیت حمل بار راه‌آهن در این سال، مورد استفاده قرار گرفته است. با وجود بلااستفاده بودن ظرفیت ایجاد شده در راه‌آهن، متولیان بخش، احداث سالیانه ۱۰۰۰ کیلومتر خط آهن در سال را هدف قرار داده و برای کسب اعتبار در بودجه‌های سالیانه اقدام می‌کنند. آیا بهتر نیست ابتدا برای ظرفیت ایجاد شده فکری شود و از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده استفاده مطلوب انجام شود و سپس در صورت وجود تقاضا نسبت به احداث خطوط جدید آهن، اقدام شود؟ تب احداث خطوط جدید موجب شده تا به امر بهسازی و نوسازی خطوط موجود توجه چندانی صورت نگیرد. از آنجا که طول عمر مفید این خطوط آهن نظیر طول عمر راه‌ها، حدود بیست سال محاسبه می‌شود توجه بیشتر به بهسازی و نوسازی باتوجه به طول عمر و فرسودگی خطوط آهن موجود، ضروری است. تأکید بر احداث خطوط موجب شده تا در برنامه پیش‌بینی شود که در طول سه سال اول برنامه در مجموع ۵۷۴ کیلومتر و به‌طور متوسط سالیانه ۱۹۱ کیلومتر از خطوط موجود بهسازی و معادل ۱۸۶ کیلومتر آن نوسازی شود. با این روند، زمان درازی طول خواهد کشید تا خطوط آهن موجود کشور برای یکبار نوسازی و بهسازی شوند.

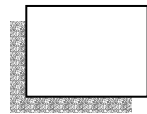
تعداد فرودگاه‌های تجاری کشور در سال ۱۳۸۶ معادل ۷۴ فرودگاه بوده که ۴۳

فرودگاه آن در پروازهای داخلی، ۹ فرودگاه در پروازهای بین‌المللی و بقیه در قالب مرزهای هوایی، مجوز انجام پروازهای ورودی و خروجی بین‌المللی را دارا هستند. در برنامه پیش‌بینی شده است که در

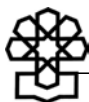


طول سه سال اول برنامه میزان اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه‌های کشور به ترتیب به ۲۴/۸، ۲۶/۲ و ۲۷/۶ میلیون نفر افزایش یابد. اعزام و پذیرش مذکور در برنامه زمانی پیش‌بینی می‌شود که در طول سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ توان جابجایی مسافر از نظر امکانات فرودگاهی در فرودگاه‌های کشور به ترتیب ۶۲، ۶۵ و ۶۷ میلیون نفر بوده است. مقایسه میزان اعزام و پذیرش با توان جابجایی نشان می‌دهد که در فرودگاه‌ها هم نظیر راه‌آهن کمتر از ۳۰ درصد ظرفیت ایجاد شده در دست بهره‌برداری بوده است. این امر با توجه به زیان‌ده بودن فرودگاه‌ها (به استثنای فرودگاه‌های مهرآباد، تبریز و بندرعباس) هزینه نگهداری را نیز بر بودجه عمومی دولت تحمیل کرده که وجود این هزینه‌ها عملاً تأثیر خود را در تأمین تجهیزات و لوازم ناوبری و تجهیزات زمینی فرودگاهی گذاشته است.

: ظرفیت نفتی و غیرنفتی بنادر کشور در سال ۱۳۸۶ معادل ۱۲۷ میلیون تن بوده که ۵۶/۶ درصد آن را ظرفیت غیرنفتی و ۴۳/۴ درصد آن را ظرفیت نفتی تشکیل می‌دهد است. در رابطه با عملکرد بنادر اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ عملکرد در زمینه تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی به ترتیب ۹۷/۵، ۱۱۰ و ۱۰۲/۵ میلیون تن بوده که به ترتیب ۹۷/۵، ۱۰۴/۷ و ۱۰۲/۵ درصد از هدف برنامه در زمینه تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در این سال‌ها، تحقق یافته است. در ارتباط با عملیات کانتینری نیز در برنامه پیش‌بینی شده است که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ میزان این عملیات به ترتیب به ۱/۷۳۹، ۲/۲۴۷ و ۲/۹۰۲ میلیون TEU (واحد شمارش تعداد دستگاه کانتینر) برسد. نگاهی به عملکرد بنادر نشان می‌دهد که در رابطه با عملیات کانتینری در سال‌های مذکور به ترتیب ۸۰/۹، ۶۲/۵ و ۶۰ درصد هدف برنامه در این سال‌ها تحقق یافته است. با وجود سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در زمینه افزایش میزان عملیات کانتینری، ملاحظه می‌شود در این زمینه هم در بنادر بازرگانی کشور، اضافه ظرفیت به وجود آمده که استفاده مطلوب از آن صورت نمی‌گیرد.

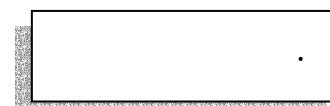


بررسی عملکرد و مقایسه آن با تکالیف برنامه‌ای به شناخت موانع، مشکلات و نارسایی‌ها در انجام تکالیف کمک می‌کند. با شناخت موانع و مشکلات، زمینه‌های لازم جهت رفع آنها برداشته می‌شود و از تکرار خطا و انحراف از اهداف تکلیفی در آینده جلوگیری می‌شود. آنچه که در رابطه با عملکرد حمل‌ونقل در سه سال اول برنامه چهارم از نظر می‌گذرد تلاشی در این جهت است.



آشنایی با حمل و نقل در کشور و شناخت آن ایجاب می‌کند تا از میزان جابجایی کالا و مسافر در شاخه‌های حمل و نقل زمینی (جاده و راه‌آهن)، حمل و نقل هوایی و دریایی، تصویری ارائه شود. در نبود «حمل و نقل رودخانه‌ای در کشور» میزان کالاهای حمل شده در کشور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ که مشخصاً از طریق جاده و راه‌آهن جابجا شده به ترتیب ۴۳۵/۷، ۴۶۹ و ۵۱۵/۳ میلیون تن بوده است. در سال ۱۳۸۶ که مقدار جابجایی کالا در کشور معادل ۵۱۵/۳ میلیون تن بوده سهم جاده در آن معادل ۹۴/۱ درصد و سهم راه‌آهن معادل ۵/۹ درصد بوده است. لازم به یادآوری است که در همین سال‌ها میزان کالای حمل شده در داخل از طریق حمل و نقل هوایی به ترتیب ۲۴/۹، ۳۲/۱ و ۳۷/۱ هزار تن بوده که در مقایسه با میزان حمل شده از طریق جاده و راه‌آهن، رقم قابل ملاحظه‌ای را تشکیل نمی‌دهد. در بررسی میزان حمل کالا در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ ملاحظه می‌شود که کالاهای حمل شده در سال‌های مذکور، به‌طور متوسط ۶/۱ درصد در سال رشد داشته است.

مسافر جابجا شده، در سفرهای عمومی در کشور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ از طریق جاده، راه‌آهن و هواپیمایی به ترتیب معادل ۴۴۹/۷، ۴۵۹/۲ و ۵۰۰/۱ میلیون نفر بوده که سهم هر یک از زیربخش‌های مذکور در این جابجایی در سال ۱۳۸۶ به ترتیب ۹۱/۱، ۵ و ۲/۹ درصد بوده است. بررسی میزان حمل مسافر در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ نشان می‌دهد که مسافر حمل شده در سال‌های مذکور به‌طور متوسط ۳/۷ درصد در سال رشد داشته است. با این تصویر، وضعیت هر یک از شاخه‌های حمل و نقل مورد بررسی قرار می‌گیرد.



حمل و نقل جاده‌ای چه در زمینه جابجایی کالا و مسافر و چه از نظر جذب منابع مالی و اختصاص منابع مالی از بودجه عمومی دولت در ایجاد زیربناها (انواع راه‌ها) از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در ارائه تصویری از وضعیت حمل و نقل جاده‌ای در سه سال اول برنامه چهارم لازم است تا هر یک از زمینه‌های احداث زیربناها، بهره‌برداری و ناوگان عمومی حمل و نقل جاده‌ای جداگانه مورد بررسی قرار گیرد.

- .

از شاخص‌های عمده در بهره‌برداری از جاده‌های کشور می‌توان به جابجایی کالا و مسافر و ترانزیت کالا اشاره کرد. در ارتباط با حمل و نقل کالا از طریق جاده‌های کشور، در برنامه چهارم توسعه پیش‌بینی



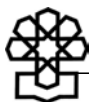
شده که میزان جابجایی کالا از جاده‌های کشور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب ۳۹۰/۲، ۳۹۵/۲ و ۴۱۸/۳ میلیون تن افزایش یابد.^۱

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که عملکرد حمل کالا در جاده‌های کشور در سال ۱۳۸۴ معادل ۴۰۷ میلیون تن، در سال ۱۳۸۵ معادل ۴۳۸ میلیون تن و در سال ۱۳۸۶ معادل ۴۸۵ میلیون تن بوده است. مقایسه عملکرد جابجایی کالا در جاده‌های کشور با پیش‌بینی برنامه در این سال‌ها نشان می‌دهد که عملکرد سال ۱۳۸۴ معادل ۱۰۴/۳ درصد هدف، در سال ۱۳۸۵ معادل ۱۰۸/۳ و سال ۱۳۸۶ معادل ۱۱۵/۹ درصد هدف برنامه در این سال‌ها بوده است. به طوری که ملاحظه می‌شود در سه سال اول برنامه، عملکرد حمل کالای حمل‌ونقل جاده‌ای همواره از اهداف پیش‌بینی شده در این سال‌ها پیشی گرفته است. البته لازم به یادآوری است که سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای وزارت راه و ترابری در زمینه حمل‌ونقل کالا در جاده‌های کشور در سالنامه آماری خود، دو آمار با عنوان میزان کل کالای حمل شده در سطح جاده‌های کشور براساس برآورد و کالاهای حمل شده براساس برنامه، ارائه می‌کند. کالاهای حمل شده براساس برنامه از جامعیت لازم برخوردار نیست، زیرا بسیاری از کالاهای حمل شده از جاده‌های کشور بدون برنامه بوده و این مقدار کالاهای در آمار ارائه شده براساس برنامه، نیامده است. اما کالاهای حمل شده براساس برآورد به حقیقت نزدیک‌تر است، زیرا علاوه بر کالاهای حمل شده براساس برنامه، کالاهای حمل شده بدون برنامه را نیز شامل می‌شود. آنچه که در عملکرد حمل بار حمل‌ونقل جاده‌ای مورد استفاده قرار گرفته، آمار کالاهای حمل شده براساس برآورد است که این امر در پیشی گرفتن عملکرد نسبت به هدف برنامه می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.

در رابطه با جابجایی مسافر در جاده‌های کشور در برنامه چهارم توسعه، میزان جابجایی مسافر در سفرهای عمومی در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب ۳۸۴/۳، ۴۰۵/۲ و ۴۲۱/۷ میلیون نفر پیش‌بینی شده است. عملکرد حمل مسافر در جاده‌های کشور در سفرهای عمومی در سال‌های مذکور به ترتیب ۴۱۴/۷، ۴۱۹/۸ و ۴۵۵/۶ میلیون نفر بوده^۲ که نشان از عملکرد ۱۰۷/۹، ۱۰۳/۶ و ۱۰۸ درصدی در سال‌های مذکور بوده است. آمار مورد استفاده در مقایسه عملکرد با پیش‌بینی برنامه در حمل مسافر در جاده‌های کشور در سفرهای عمومی نظیر حمل بار، برآوردی است که این امر در بالا بودن میزان عملکرد نسبت به پیش‌بینی برنامه باید مورد توجه قرار گیرد.

در ارتباط با ترانزیت کالا، در برنامه چهارم توسعه پیش‌بینی شده است که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ میزان ترانزیت کالا از طریق خاک کشور، به ترتیب به ۳، ۳/۴ و ۳/۶ میلیون تن در آن سال‌ها برسد. در بررسی عملکرد ترانزیت کالا از کشور، اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در این سال‌ها

۱. وزارت راه و ترابری، معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل، دفتر اطلاعات و آمار حمل‌ونقل، اسفند ۱۳۸۶.



به ترتیب ۳/۸، ۴/۵ و ۴/۹ میلیون تن کالا از طریق حمل و نقل جاده‌ای در این سال‌ها، ترانزیت شده است که حکایت از آن دارد که به ترتیب ۱۲۶/۶، ۱۳۲/۳ و ۱۳۶/۱ درصد هدف برنامه در این سال‌ها، تحقق یافته است.

۱۱۵/۹	۴۸۵	۴۱۸/۳	۱۰۸/۳	۴۳۸	۳۹۵/۲	۱۰۴/۳	۴۰۷	۳۹۰	حمل کالا (میلیون تن)
۱۰۸	۴۵۵/۶	۴۲۱/۷	۱۰۳/۶	۴۱۹/۸	۴۰۵/۲	۱۰۷/۹	۴۱۴/۷	۳۸۴/۳	حمل مسافر در سفرهای عمومی (میلیون نفر)
۱۳۶/۱	۵/۷	۳/۶	۱۳۲/۳	۴/۵	۳/۴	۱۲۶/۶	۳/۸	۳	میزان ترانزیت کالا (میلیون تن)

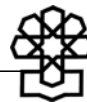
۱. وزارت راه و ترابری، معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل، کتاب جامع آماری حمل و نقل کشور، اسفند ۱۳۸۶.
۲. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای، دفتر فناوری و اطلاعات، ۱۳۸۶.

ناوگان حمل و نقل جاده‌ای شامل ناوگان باری و مسافری است که در حمل و نقل کالا و مسافر در جاده‌های کشور شرکت دارند.

در ارتباط با ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور، تنها وضعیت این

ناوگان در سال ۱۳۸۶ که تصویری از وضعیت در سه سال اول برنامه چهارم نیز می‌تواند باشد از نظر می‌گذرد. ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور شامل انواع کامیون و تریلر است که در سال ۱۳۸۶ معادل ۲۳۴۷۰۰ دستگاه و متوسط طول عمر آن در این سال ۱۹ سال بوده است. لازم به یادآوری است که در اکثر قریب به اتفاق کشورهای اروپایی این طول عمر اکثراً ۵ سال و عموماً ۱۰ سال گزارش شده است.^۱ در بررسی تفصیلی طول عمر این ناوگان در سال ۱۳۸۶ ملاحظه می‌شود که متوسط طول عمر ۸۴۵۰۸ دستگاه آن تا ۱۰ سال، متوسط طول عمر ۳۱۶۸۸ دستگاه آن ۱۰-۲۰ سال، متوسط طول عمر ۵۴۸۸۳ دستگاه آن ۲۰-۳۰ سال، متوسط طول عمر ۵۷۲۸۱ دستگاه آن ۳۰-۴۰ سال و بالاخره متوسط طول عمر ۶۳۴۰ دستگاه آن ۴۰ سال و بالاتر بوده است. در مقایسه متوسط طول عمر ناوگان عمومی باری

۱. بانک جهانی، گزارش سال ۲۰۰۷.



جاده‌ای کشور با کشورهای اروپایی ملاحظه می‌شود تنها ۳۶ درصد از ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور متوسط طول عمر تا ۱۰ سال داشته و حدود ۶۴ درصد ناوگان مذکور با متوسط طول عمری بیش از ۱۰ سال بوده که از این تعداد هم ۴۲/۴ درصد آن متوسط طول عمری تا ۳۰ سال و بالاتر داشته‌اند.

مالکیت ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور از جمله موضوعات قابل بررسی است. در این رابطه اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۶ بیش از ۶۸/۶ درصد از ناوگان مذکور، خودمالکی و ۲۸/۴ درصد دیگر آن نیز ملکی شراکتی و ملکی شخص دیگر بوده، تنها ۳ درصد ناوگان مذکور در مالکیت شرکت‌ها و مؤسسات باربری بوده است. تأکید بر تشکیل شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل و به‌عبارت دیگر شناسنامه‌دار کردن حمل‌ونقل باری عمومی جاده‌ای در کشورهای اروپایی از سیاست‌های اصولی به‌شمار می‌رود. در صورتی که در کشور ما نقش شرکت‌ها و مؤسسات باربری در مالکیت ناوگان، تنها ۳ درصد است. ناچیز بودن نقش شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل در جابجایی کالا در جاده‌های کشور یکی از مشکلات عمده در نارسایی‌ها و نابسامانی‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به‌حساب می‌آید.

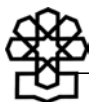
عدم تناسب بین ظرفیت ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور با بار قابل جابجایی، مشکل دیگر حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای به‌شمار می‌رود. در سال ۱۳۸۶ ظرفیت حمل خالص ۲۳۴۷۰۰ دستگاه انواع کامیون باری معادل ۳/۹ میلیون تن بوده که با این ظرفیت در سال مذکور در مجموع ۴۸۵ میلیون تن کالا در جاده‌های کشور جابجا شده است. با این میزان کالای جابجا شده ملاحظه می‌شود در طول ۳۶۵ روز از سال ۱۳۸۶ با هر تن ظرفیت حمل موجود معادل ۱۲۴/۳ تن کالا در جاده‌های کشور جابجا شده است.^۱ در صورتی که در مراجعه به آمارهای بین‌المللی ملاحظه می‌شود این میزان بار برای هر تن ظرفیت ناوگان باری در کشورهای اروپایی بیش از ۶۰۰ تن بوده است.^۲

۲۳۴۷۰۰	۶۳۴۰	۵۷۲۸۱	۵۴۸۸۳	۳۱۶۸۸	۸۴۵۰۸	تعداد ناوگان - دستگاه
۱۰۰	۲/۷	۲۴/۴	۲۳/۴	۱۳/۵	۳۶	درصد به کل

: سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۸۶.

۱. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۸۶.

۲. بانک جهانی، گزارش سال ۲۰۰۷.



۲۳۴۷۰۰	۷۰۹۰	۳۷۴۲۲	۲۹۰۶۸	۱۶۱۱۲۰	تعداد ناوگان- دستگاه
۱۰۰	۳	۱۶	۱۲/۴	۶۸/۶	درصد به کل

در ارتباط با ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای وضعیت سال ۱۳۸۶ که گویای وضعیت در سه سال اول برنامه چهارم نیز است از نظر می‌گذرد. ناوگان عمومی مسافر جاده‌ای که شامل اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه است در سال ۱۳۸۶ در مجموع معادل ۵۲۰۶۶ دستگاه و متوسط طول عمر ناوگان مذکور در مجموع معادل ۱۳/۴ سال بوده است.^۱ از مجموع ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور در این سال معادل ۱۲۵۵۵ دستگاه یا ۲۴/۱ درصد آن اتوبوس، ۱۷۳۹۴ دستگاه یا ۳۳/۴ درصد آن مینی‌بوس و ۲۲۱۱۵ دستگاه یا ۴۲/۵ درصد آن سواری کرایه بوده است. متوسط طول عمر اتوبوس در این سال معادل ۱۳/۰۴ سال، متوسط طول عمر مینی‌بوس در این سال معادل ۲۳/۳ سال و بالاخره متوسط طول عمر سواری کرایه در این سال معادل ۵/۷۵ سال بوده است. در همین جا لازم است، یادآوری شود که متوسط طول عمر ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای در کشورهای اروپایی کمتر از ۱۰ سال و اکثراً تا ۵ سال گزارش شده است.^۲

در بررسی تفصیلی طول عمر ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور، ملاحظه می‌شود متوسط طول عمر تعداد ۵۱۰۷ دستگاه اتوبوس تا ۱۰ سال، متوسط طول عمر تعداد ۴۷۳۸ دستگاه آن ۱۰-۲۰ سال، متوسط طول عمر تعداد ۲۷۱۰ دستگاه آن ۲۰-۳۰ سال بوده و در جابجایی مسافر در جاده‌های کشور، اتوبوس‌هایی با طول عمر بیش از ۳۰ سال گزارش نشده است.

اما در رابطه با مینی‌بوس‌های فعال در حمل مسافر در جاده‌های کشور، اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۶ متوسط طول عمر تعداد ۱۲۷۹ دستگاه آن تا ۱۰ سال، متوسط طول عمر تعداد ۴۱۲۸ دستگاه آن ۱۰-۲۰ سال، متوسط طول عمر تعداد ۸۴۹۱ دستگاه آن ۲۰-۳۰ سال، متوسط طول عمر تعداد ۳۴۳۴ دستگاه آن ۳۰-۴۰ سال، متوسط طول عمر ۲۱ دستگاه آن ۴۰-۵۰ سال و بالاخره متوسط طول عمر ۴۱ دستگاه آن بیش از ۵۰ سال بوده است.^۳ اگرچه ایمنی و سلامت در مسافرت از اصول اولیه در حمل‌ونقل عمومی مسافری است. اما به طوری که ملاحظه می‌شود در جاده‌های کشور مینی‌بوس‌های بیش از نیم قرن به حمل‌ونقل مسافر مشغول هستند. آیا با فعالیت این مینی‌بوس‌های با طول عمر بالا، ایمنی و سلامت مسافر در جاده‌ها می‌تواند تأمین شود؟

۱. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۸۶.

۲. بانک جهانی، گزارش سال ۲۰۰۷.

۳. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۸۶.



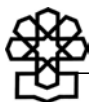
در رابطه با سواری کرایه اطلاعات موجود نشان می‌دهد که از مجموع ۲۲۱۱۵ دستگاه سواری کرایه فعال در حمل مسافر در جاده‌های کشور، تعداد ۱۷۹۹۹ دستگاه آن متوسط طول عمری تا ۱۰ سال، تعداد ۳۵۲۹ دستگاه آن دارای متوسط طول عمر ۱۰-۲۰ سال، تعداد ۵۳۱ دستگاه آن متوسط طول عمری ۲۰-۳۰ سال، تعداد ۸ دستگاه آن متوسط طول عمری ۳۰-۴۰ سال، تعداد ۴۷ دستگاه آن متوسط طول عمری ۴۰-۵۰ سال و بالاخره یک دستگاه آن طول عمری بالای ۵۰ سال داشته است. به طوری که ملاحظه می‌شود نظیر آنچه در مینی‌بوس‌های فعال در حمل‌ونقل مسافری جاده‌ای دیده شد در جاده‌های کشور سواری کرایه با طول عمر ۴۰ تا ۵۰ سال و بیشتر فعال هستند که این امر می‌تواند امنیت و سلامت مسافرت در جاده‌های کشور را به خطر اندازد.

در بررسی نحوه مالکیت ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور اطلاعات موجود نشان می‌دهد در سال ۱۳۸۶ معادل ۹۸/۵ درصد از ناوگان مذکور، خودمالکی، شراکتی و ملکی شخص دیگر بوده تنها ۱/۵ درصد از ناوگان مذکور، ملکی شرکت یا مؤسسات حمل‌ونقل مسافری جاده‌ای بوده است. چنانچه نحوه مالکیت ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای با نحوه مالکیت ناوگان عمومی باری مورد مقایسه قرار گیرد ملاحظه می‌شود خودمالکی در حمل‌ونقل عمومی مسافری از حمل‌ونقل عمومی باری، بیشتر و سهم شرکت یا مؤسسه در مالکیت وسیله نقلیه در حمل‌ونقل عمومی مسافری از حمل‌ونقل عمومی باری جاده‌ای کمتر است.

		-	-	-	-		
۱۲۵۵۵	-	-	-	۲۷۱۰	۴۷۲۸	۵۱۰۷	اتوبوس- دستگاه
۱۷۳۹۴	۴۱	۲۱	۳۴۳۴	۸۴۹۱	۴۱۲۸	۱۲۷۹	مینی‌بوس- دستگاه
۲۲۱۱۵	۱	۴۷	۸	۵۲۱	۳۵۲۹	۱۷۹۹۹	سواری کرایه- دستگاه
۵۲۰۶۴	۴۲	۶۸	۳۴۴۲	۱۱۷۳۲	۱۲۳۹۵	۲۴۳۸۵	جمع- دستگاه

: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای. سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای. سال ۱۳۸۶.

۱۲۵۵۵	۲۳۳	۲۴۲۹	۲۱۸۵	۷۷۰۸		اتوبوس- دستگاه
۱۷۳۹۴	۱۳۰	۱۳۶۷	۱۰۴۷	۱۴۸۵۰		مینی‌بوس- دستگاه
۲۲۱۱۵	۴۰۲	۷۱۴	۲۳۲	۲۰۷۶۷		سواری کرایه- دستگاه
۵۲۰۶۴	۷۶۵	۴۵۱۰	۳۴۶۴	۴۳۳۲۵		جمع- دستگاه



. -

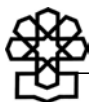
زیربناها در حمل و نقل جاده‌ای، مشتمل بر آزادراه، راه اصلی، راه فرعی و راه روستایی است. با توجه به سیاست تمرکززدایی، احداث آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی و نیز روکش راه‌های مذکور از محل اعتبارات ملی و احداث راه‌های فرعی و روستایی از محل اعتبارات استانی تأمین شود. در این گزارش عملکرد فیزیکی و مالی آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی از نظر می‌گذرد. عملکرد فیزیکی و مالی راه‌های فرعی و روستایی نیاز به بررسی جداگانه دارد. با توجه به مراتب بالا اهداف برنامه چهارم توسعه و عملکرد فیزیکی و مالی هر یک از راه‌های مذکور از نظر می‌گذرد.

. - - : در برنامه چهارم توسعه پیش‌بینی شده است که طول آزادراه‌های کشور در طول سه سال ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۲۰۲۰، ۳۴۰۰ و ۴۵۸۰ کیلومتر افزایش یابد. با توجه به اینکه طول آزادراه‌های کشور در سال ۱۳۸۳ معادل ۱۲۴۰ کیلومتر بوده ملاحظه می‌شود که در برنامه چهارم توسعه متوسط احداث سالیانه ۱۱۱۳ کیلومتر آزادراه از تکالیف این برنامه بوده است. مراجعه به عملکرد سه ساله اول برنامه نشان می‌دهد که طول آزادراه‌های کشور در سال ۱۳۸۴ به ۱۲۴۰ کیلومتر، در سال ۱۳۸۵ به ۱۴۲۹ کیلومتر و در سال ۱۳۸۶ به ۱۶۰۶ کیلومتر رسیده است که این امر حکایت از آن دارد که در سال ۱۳۸۴ آزادراهی به طول آزادراه‌های کشور اضافه نشده و در سال ۱۳۸۵ تنها ۱۸۹ کیلومتر و در سال ۱۳۸۶ نیز ۱۷۷ کیلومتر به طول آزادراه‌های کشور اضافه شده است. افزایش ۱۸۹ کیلومتری در سال ۱۳۸۵ و یا ۱۷۷ کیلومتری به طول آزادراه‌های کشور در سال ۱۳۸۶ در مقایسه با هدف برنامه که افزایش متوسط ۱۱۱۳ کیلومتری را پیش‌بینی کرده است نشان از تحقق ۱۳/۷ درصدی در سال ۱۳۸۵ و تحقق ۱۵/۹ درصدی هدف برنامه در زمینه احداث آزادراه‌ها در سال ۱۳۸۶ دارد. چنانچه این میزان عملکرد فیزیکی با عملکرد مالی در زمینه احداث آزادراه‌ها مورد مقایسه قرار گیرد ملاحظه می‌شود در سال ۱۳۸۴ که به طول آزادراه‌های کشور چیزی اضافه نشده و به عبارت دیگر کلیه آزادراه‌های در دست احداث کماکان در دست اجرا بوده‌اند معادل ۸۳/۶ درصد از اعتبار مصوب احداث آزادراه‌ها در آن سال هزینه شده است. به عبارت دیگر از ۷۳۰۰۰۰ ریال اعتبار احداث آزادراه‌ها در قانون بودجه سال ۱۳۸۴ معادل ۶۱۰۰۰۰ میلیون ریال آن هزینه شده است. ممکن است با هزینه شدن این اعتبار، میزان پیشرفت فیزیکی طرح‌های در دست احداث آزادراه‌ها، بیشتر شده باشد، ولی همراه با هزینه شدن این اعتبار باید معادل ۷۸۰ کیلومتر آزادراه (مطابق با برنامه) در این سال، تحویل و به طول شبکه آزادراه‌های کشور اضافه می‌شد که چنین نشده است. در سال ۱۳۸۵ نیز از ۹۳۹۶۲۶ میلیون ریال اعتبار مصوب احداث آزادراه‌ها معادل ۸۰۶۶۹۱ میلیون ریال یا ۸۵/۹ درصد آن هزینه شده است که با هزینه شدن این اعتبار باید معادل ۱۳۸۰ کیلومتر آزادراه تحویل و به طول شبکه راه‌های کشور اضافه می‌شد که در این سال بیش از ۱۸۹ کیلومتر یعنی بیش از ۱۳/۷ درصد هدف برنامه در این سال تحقق



نیافته است. وضعیت در سال ۱۳۸۶ نیز بهتر از دو سال ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ نبوده است. در این سال نیز با هزینه شدن ۸۱ درصد اعتبار مصوب احداث آزادراه‌ها تنها ۱۷۷ کیلومتر یعنی ۱۵ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. اگرچه آزادراه‌ها در قالب قانون مشارکت بخش غیردولتی در احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری مصوب آبان‌ماه سال ۱۳۶۶ احداث می‌شوند و کندی طرف مشارکت (که اکثراً بانک‌های تجاری و یا صندوق‌های بازنشستگی هستند و با تکالیف بودجه‌ای وارد مشارکت در احداث آزادراه‌ها شده‌اند) در تأمین اعتبارات مورد نیاز طرح‌های احداث آزادراه‌ها می‌تواند در این عدم تحقق و ناچیز بودن درصد تحقق هدف برنامه در زمینه احداث آزادراه‌ها مؤثر باشد، ولی به هر صورت باید در جهت رفع موانع و مشکلات و حضور فعال طرف‌های مشارکت قدم برداشته شود و تحقق اهداف برنامه معطل موانع اجرایی نشود که می‌توانند رفع و حل گردد.

- - . : در برنامه چهارم توسعه پیش‌بینی شده است که طی سه سال ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب طول بزرگراه‌ها به ۵۳۵۰ کیلومتر، ۶۳۴۲ کیلومتر و بالاخره به ۷۴۸۲ کیلومتر افزایش پیدا کند. به عبارت دیگر با توجه به طول آزادراه‌های کشور در سال ۱۳۸۳ که معادل ۴۴۶۲ کیلومتر بوده در مجموع در سه سال معادل ۳۰۲۰ کیلومتر و سالیانه به‌طور متوسط ۱۰۰۰ کیلومتر به طول بزرگراه‌های کشور افزوده شود. بررسی عملکرد احداث بزرگراه‌ها نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ طول بزرگراه‌ها به ۵۱۶۱ کیلومتر افزایش پیدا کرده که از احداث ۶۹۹ کیلومتر بزرگراه در این سال حکایت دارد. با توجه به هدف برنامه در این سال که احداث ۸۸۸ کیلومتر بزرگراه بوده ملاحظه می‌شود معادل ۷۸/۷ درصد از هدف برنامه در زمینه احداث بزرگراه‌ها در این سال، تحقق یافته است. تحقق ۷۸/۷ درصدی هدف احداث بزرگراه‌ها در سال ۱۳۸۴ زمانی صورت می‌گیرد که براساس اطلاعات موجود عملکرد مالی اعتبار مصوب احداث بزرگراه‌ها در این سال ۱۰۲/۷ درصد بوده است. در سال ۱۳۸۵ طول بزرگراه‌های کشور به ۵۴۶۸ کیلومتر افزایش یافته یعنی در این سال معادل ۳۰۷ کیلومتر بزرگراه به طول بزرگراه‌های کشور افزوده شده است. مقایسه عملکرد سال ۱۳۸۵ احداث بزرگراه‌ها با هدف برنامه در این سال نشان می‌دهد که هدف برنامه در این سال معادل ۹۹۲ کیلومتر بوده که با توجه به احداث ۳۰۷ کیلومتر بزرگراه در این سال معادل ۳۰/۹ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. مراجعه به عملکرد مالی احداث بزرگراه در این سال نشان می‌دهد که عملکرد اعتبارات احداث بزرگراه در این سال ۱۰۳/۲ درصد بوده است. به طوری که ملاحظه می‌شود با عملکرد مالی ۱۰۳/۲ درصدی احداث بزرگراه‌ها، عملکرد فیزیکی معادل ۳۰/۹ درصد بوده که این امر از هزینه شدن اعتباری بیش از اعتبار مصوب در سال ۱۳۸۵ و تحقق عملکرد فیزیکی ۳۰/۹ هدف برنامه در این سال حکایت دارد. در سال ۱۳۸۶ عملکرد احداث بزرگراه‌ها معادل ۶۳۴ کیلومتر بوده در صورتی که



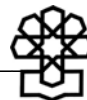
هدف برنامه در این سال احداث ۱۱۴۰ کیلومتر بزرگراه بوده است. مقایسه عملکرد با هدف برنامه در این سال نشان می‌دهد که در زمینه احداث بزرگراه‌ها معادل ۵۵/۶ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. تحقق ۵۵/۶ درصدی هدف برنامه در زمینه احداث بزرگراه‌ها زمانی صورت می‌گیرد که اطلاعات مربوط به عملکرد مالی احداث بزرگراه‌ها نشان می‌دهد که در این سال عملکرد مالی احداث بزرگراه‌ها معادل ۹۲/۳ درصد اعتبارات مصوب در این سال بوده است. از آنچه در زمینه عملکرد فیزیکی و مالی احداث بزرگراه‌ها در طول سه سال ۱۳۸۴-۱۳۸۶ گذشت ملاحظه می‌شود با وجود عملکرد مالی بیش از صد درصد در دو سال ۱۳۸۴-۱۳۸۵ و حدود ۹۲ درصد در سال ۱۳۸۶، تنها در سال ۱۳۸۴ معادل ۷۸/۷ درصد هدف برنامه در زمینه احداث بزرگراه‌ها تحقق یافته و در سال ۱۳۸۵ معادل ۳۰/۹ درصد و در سال ۱۳۸۶ معادل ۵۵/۶ درصد هدف برنامه در این سال‌ها تحقق یافته است. این امر نشان می‌دهد که تزریق اعتبارات بیشتر در این سال‌ها نتوانسته جهشی در عملکرد فیزیکی احداث بزرگراه‌ها به وجود آورد. به عبارت دیگر، اعتبارات هزینه شده، ولی موفقیتی در عملکرد فیزیکی حادث نشده که این امر مشخصاً به مدیریت هزینه اعتبارات مربوط می‌شود.

- - - : در برنامه چهارم توسعه پیش‌بینی شده که طول راه‌های

اصلی کشور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۲۶۰۶۴، ۲۷۵۸۴ و ۲۹۱۰۴ کیلومتر افزایش یابد. از آنجا که طول راه‌های اصلی کشور در سال ۱۳۸۳ معادل ۲۴۵۴۴ کیلومتر بوده ملاحظه می‌شود که هدف برنامه در زمینه احداث راه‌های اصلی طی سه سال مذکور، سالیانه ۱۵۲۰ کیلومتر بوده است.

مراجعه به عملکرد احداث راه‌های اصلی در این سال‌ها نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ در زمینه احداث راه‌های اصلی معادل ۳۶۲ کیلومتر راه اصلی، احداث و معادل ۲۳۶ کیلومتر از راه‌های اصلی موجود، بهسازی شده است. از آنجا که اعتبار مصوب در قانون بودجه سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ تحت عنوان احداث و بهسازی راه‌های اصلی تعیین شده است می‌توان پذیرفت که هدف ۱۵۲۰ کیلومتری پیش‌بینی شده در برنامه شامل احداث و بهسازی راه‌های اصلی است. با توجه به این یادآوری ملاحظه می‌شود در مجموع در سال ۱۳۸۴ معادل ۵۹۸ کیلومتر راه اصلی احداث و بهسازی شده است. مقایسه عملکرد ۵۹۸ کیلومتری احداث و بهسازی راه‌های اصلی با هدف برنامه در این سال که معادل ۱۵۲۰ کیلومتر بوده نشان می‌دهد که معادل ۳۹/۳ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. این امر درحالی واقع می‌شود که عملکرد مالی سال ۱۳۸۴ نشان می‌دهد که در این سال معادل ۱۰۲/۲ درصد اعتبار مصوب احداث و بهسازی راه‌های اصلی، هزینه شده است. به عبارت دیگر با عملکرد فیزیکی ۳۹/۹ درصدی، عملکرد مالی احداث و بهسازی راه‌های اصلی ۱۰۲/۲ درصد بوده است.

در ارتباط با سال ۱۳۸۵ اطلاعات موجود نشان می‌دهد که عملکرد احداث و بهسازی راه‌های اصلی در این سال به ترتیب معادل ۳۵۴ کیلومتر احداث راه‌های اصلی و ۲۶۴ کیلومتر بهسازی راه‌های اصلی



موجود و یا در مجموع معادل ۶۱۸ کیلومتر بوده است که در مقایسه با هدف برنامه در این سال ملاحظه می‌شود معادل ۴۰/۷ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. تحقق ۴۰/۷ درصدی هدف برنامه در زمینه احداث و بهسازی راه‌های اصلی در این سال وقتی حادث می‌شود که عملکرد مالی احداث و بهسازی راه‌ها در این سال معادل ۱۰۳/۲ درصد بوده به عبارت دیگر با هزینه کردن معادل ۱۰۳/۲ درصد اعتبار مصوب احداث و بهسازی راه‌های اصلی در سال ۱۳۸۵ تنها ۴۰/۷ درصد هدف فیزیکی برنامه در این زمینه در این سال تحقق یافته است. به طوری که ملاحظه می‌شود در سال ۱۳۸۵ نظیر سال ۱۳۸۴ بیش از صد درصد اعتبار مصوب احداث و بهسازی راه‌های اصلی هزینه شده، ولی با هزینه کردن این حجم از اعتبارات تنها ۴۰/۷ درصد هدف فیزیکی برنامه در این سال تحقق یافته است که این امر هم می‌تواند ناشی از ضعف مدیریت هزینه اعتبارات باشد.

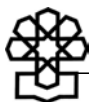
اطلاعات موجود از عملکرد احداث و بهسازی راه‌های اصلی در سال ۱۳۸۶ نیز نشان می‌دهد که در این سال به ترتیب ۵۵۷ کیلومتر راه اصلی احداث و ۱۲۸ کیلومتر از راه‌های اصلی موجود بهسازی شده است. به عبارت دیگر عملکرد احداث و بهسازی راه‌های اصلی در این سال در مجموع ۶۸۵ کیلومتر بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال که احداث و بهسازی معادل ۱۵۲۰ کیلومتر راه اصلی بوده، عملکرد برنامه را ۴۵ درصد در این سال نشان می‌دهد. عملکرد ۴۵ درصدی اهداف احداث و بهسازی راه‌ها در سال ۱۳۸۶ زمانی اتفاق افتاده که براساس اطلاعات موجود عملکرد مالی احداث و بهسازی راه‌ها در این سال معادل ۹۳/۳ درصد بوده است. به عبارت دیگر با هزینه کردن ۹۳/۳ درصد اعتبارات مصوب احداث و بهسازی راه‌ها در سال ۱۳۸۶ تنها ۴۵ درصد هدف فیزیکی آن، تحقق پیدا کرده است.

(کیلومتر)

			-						
۱۵	۱۷۷	۱۱۸۰	۱۳/۷	۱۸۹	۱۳۸۰	-	۰	۷۸۰	احداث آزادراه‌ها
۵۵/۶	۶۳۴	۱۱۴۰	۳۰/۹	۳۰۷	۹۹۲	۷۸/۷	۶۹۹	۸۸۸	احداث بزرگراه‌ها
۴۵	۶۸۵	۱۵۲۰	۴۰/۷	۶۱۸	۱۵۲۰	۳۹/۳	۵۹۸	۱۵۲۰	احداث و بهسازی راه‌های اصلی

:

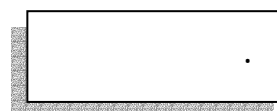
۱. وزارت راه و ترابری، معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل، دفتر اطلاعات و آمار حمل‌ونقل، اسفند ۱۳۸۶.
۲. وزارت راه و ترابری، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، معاونت فنی و مهندسی، دفتر برنامه‌ریزی و بودجه.



(میلیون ریال)

۸۱	۷۵۱۴۰۰	۹۲۸۰۰۰	۸۵/۹	۸۰۶۶۹۱	۹۳۹۶۲۶	۸۳/۶	۶۱۰۰۰۰	۷۳۰۰۰۰	احداث آزادراهها
۹۲/۳	۲۴۲۲۶۱۱	۲۶۲۶۰۰۰	۱۰۲/۲	۲۰۲۵۷۶۹	۱۹۷۳۲۱۸	۱۰۲/۷	۱۸۳۵۰۰۰	۱۶۶۵۰۰۰	احداث بزرگراهها
۹۳/۳	۳۰۰۱۴۴۲	۳۲۱۶۴۰۰	۹۵/۷	۲۴۴۱۰۸۷	۲۵۴۹۵۴۲	۱۰۲/۲	۲۴۰۳۰۰۰	۲۳۵۱۰۰۰	احداث و بهسازی راههای اصلی
/			/			/			

: قانون بودجه سالهای ۱۳۸۴-۱۳۸۷.



حمل و نقل ریلی جایگاه بعدی را در حمل و نقل کالا و مسافر در کشور برعهده دارد (بعد از حمل و نقل جاده‌ای)، نظیر حمل و نقل جاده‌ای، در بررسی وضعیت حمل و نقل ریلی، احداث زیربنا، بهره‌برداری و ناوگان حمل و نقل در این بخش مورد بررسی قرار می‌گیرد.

از شاخص‌های مهم در بهره‌برداری از راه‌آهن کشور به جابجایی کالا و مسافر و ترانزیت کالا از طریق راه‌آهن اشاره می‌شود. در زمینه حمل و نقل کالا از طریق راه‌آهن، در برنامه چهارم توسعه پیش‌بینی شده است که میزان جابجایی کالا از طریق راه‌آهن کشور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۳۱/۳، ۳۴/۵ و ۳۸/۴ میلیون تن افزایش یابد که این امر حکایت از آن دارد که در برنامه پیش‌بینی شده که متوسط رشد میزان حمل و نقل کالا در این سه سال به ۷/۶ درصد در سال برسد. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که میزان کالای حمل شده از طریق راه‌آهن در سال ۱۳۸۴ معادل ۲۸/۹ میلیون تن بوده که با مقایسه با هدف برنامه، معادل ۹۲/۳ درصد هدف برنامه در زمینه حمل کالا، تحقق یافته است. در سال ۱۳۸۵ نیز میزان کالای حمل شده از طریق راه‌آهن معادل ۳۱/۴ میلیون تن بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال ملاحظه می‌شود ۹۱ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است.

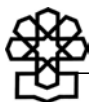
با نگاهی به عملکرد حمل بار راه‌آهن در سال ۱۳۸۶ که معادل ۳۰/۳ میلیون تن بوده و نسبت به سال ۱۳۸۵ کاهشی معادل ۳/۵۷ درصد داشته است ملاحظه می‌شود عملکرد حمل بار در این سال



معادل ۷۸/۹ درصد بوده است. با نگاهی به مقدار کالای حمل شده از طریق راه آهن ملاحظه می شود با وجودی که برآوردها حکایت از آن دارد که با وجود ظرفیت ایجاد شده در راه آهن که امکان جابجایی بیش از ۱۰۰ میلیون تن کالا در سال را دارد کمتر از یک سوم ظرفیت ایجاد شده در سال های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ مورد بهره برداری قرار گرفته است این امر زمانی اتفاق می افتد که با وجود عدم استفاده از ظرفیت ایجاد شده و سرمایه گذاری انجام شده، مسئولان و متولیان حمل و نقل کشور احداث سالیانه یک هزار کیلومتر خط آهن در سال را تبلیغ می کنند. آیا نباید در ابتدا زمینه های بهره برداری از سرمایه گذاری های انجام شده را فراهم کرد سپس در صورت وجود تقاضا نسبت به احداث خط آهن جدید اقدام کرد؟ آیا ایجاد ظرفیت و بلااستفاده ماندن آن حبس سرمایه نیست؟ آن هم زمانی که دیگر بخش های اقتصادی کشور از کمبود منابع مالی رنج می برند.

در ارتباط با جابجایی مسافر از طریق راه آهن، در برنامه پیش بینی شده است که طی سال های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ میزان جابجایی مسافر از طریق زیربخش راه آهن به ترتیب به ۱۹/۲، ۲۱/۵ و ۲۶/۸ میلیون نفر افزایش یابد که این امر حکایت از آن دارد که میزان جابجایی مسافر در این سال ها از متوسط رشد ۳/۲ درصد در سال برخوردار باشد. مراجعه به عملکرد حمل مسافر راه آهن در سال های مذکور نشان می دهد که در سال ۱۳۸۴ معادل ۱۹/۳ میلیون نفر مسافر از طریق راه آهن جابجا شده که در مقایسه با هدف برنامه ملاحظه می شود که بیش از صد درصد هدف برنامه در زمینه حمل مسافر، در این سال تحقق یافته است. در سال ۱۳۸۵ میزان جابجایی مسافر از طریق راه آهن معادل ۲۱/۳ میلیون نفر بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال ملاحظه می شود معادل ۹۹ درصد از هدف برنامه در زمینه حمل مسافر، تحقق یافته است. مراجعه به آمار عملکرد حمل مسافر سال ۱۳۸۶ راه آهن هم نشان می دهد که در این سال هم معادل ۲۵ میلیون نفر مسافر از طریق راه آهن جابجا شده که از عملکرد بیش از صد درصدی نسبت به هدف برنامه در این سال حکایت دارد.

از آنچه گذشت ملاحظه شد که عملکرد حمل مسافر راه آهن در سال های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ یا بیش از صد درصد هدف یا نزدیک به هدف برنامه در این سال ها بوده است. از جمله دلایل عملکرد بالای راه آهن در زمینه حمل مسافر می توان به ایجاد شرکت رجا و واگذاری امر حمل مسافر در چارچوب وظایف تعیین شده به شرکت مذکور، اشاره کرد. اگر چه در ارتباط با خصوصی سازی و حتی قبل از شرایط به وجود آمده در تفسیر اصل ۴۴ قانون اساسی، شرکت هایی با بهره گیری از خط و وسایط ناقله و سایر امکانات راه آهن برای حمل مسافر در چارچوب تعرفه های مقرر، به وجود آمدند که با ارائه خدمات بیشتر و با بیش از نرخ بلیط شرکت رجا به حمل مسافر مشغول شده اند، اما به هر صورت استقلال عمل شرکت رجا و فعالیت آن در چارچوب قانون تجارت از جمله دلایل موفقیت این شرکت بوده ضمن اینکه باید پذیرفت که ایجاد فرصت می تواند به ظهور مدیریت بهتر منجر شود. موضوعی که در ارتباط با حمل بار



راه آهن می‌تواند مورد توجه قرار گیرد و به بالا رفتن میزان بهره‌برداری از ظرفیت ایجاد شده منجر شود. در ارتباط با میزان ترانزیت کالا از طریق راه آهن، در برنامه پیش‌بینی شده است که ترانزیت کالا در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۱/۹، ۲/۱ و ۲/۴ میلیون تن افزایش یابد. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که میزان ترانزیت کالا در سال ۱۳۸۴ از طریق راه آهن، ۱/۳ میلیون تن بوده که معادل ۶۸/۴ درصد هدف برنامه در این سال بوده است. در سال ۱۳۸۵ میزان ترانزیت کالا از طریق راه آهن به ۱/۵ میلیون تن رسیده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال معادل ۷۱/۴ درصد از هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. با مراجعه به آمار عملکرد ترانزیت در سال ۱۳۸۶ ملاحظه می‌شود در این سال معادل ۱/۶ میلیون تن کالا از طریق راه آهن ترانزیت شده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال، معادل ۶۶/۶ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. با وجود ظرفیت ایجاد شده، عدم تحقق هدف برنامه در زمینه ترانزیت کالا از طریق راه آهن را باید در زمینه مدیریتی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی به خصوص نقش و تعامل در روابط منطقه‌ای جستجو کرد. حل مشکل ترانزیت کالا از طریق راه آهن به عوامل فوق مربوط است نه سرمایه‌گذاری و ایجاد ظرفیت.

۷۸/۹	۲۰/۳	۳۸/۴	۹۱	۳۱/۴	۳۴/۵	۹۲/۳	۲۸/۹	۳۱/۳	حمل کالا (میلیون تن)
۱۰۰/۸	۲۵	۲۴/۸	۹۹	۲۱/۳	۲۱/۵	۱۰۰/۵	۱۹/۳	۱۹/۲	حمل مسافر (میلیون نفر)
۶۶/۶	۱/۶	۲/۴	۷۱/۴	۱/۵	۲/۱	۶۸/۴	۱/۳	۱/۹	ترانزیت کالا (میلیون تن)

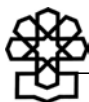
راه آهن جمهوری اسلامی ایران، شاخص‌های عمده اهداف کمی سال‌های برنامه چهارم، ۱۳۸۴-۱۳۸۸.

وسایط ناقله راه آهن شامل انواع لکوموتیوها، واگن‌های باری و واگن‌های مسافری است. آنچه از نظر می‌گذرد بررسی ناوگان مذکور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ است. در زمینه انواع لکوموتیوها اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در برنامه پیش‌بینی شده است تا کل لکوموتیوهای راه آهن در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۵۹۹، ۶۴۸ و ۶۹۷ دستگاه افزایش یابد. لازم به یادآوری است که کل لکوموتیوهای موجود در راه آهن کشور در پایان سال ۱۳۸۳ معادل ۵۷۱ دستگاه بوده است. با توجه به تعداد لکوموتیوهای موجود در پایان سال ۱۳۸۳ ملاحظه می‌شود که تعداد لکوموتیوهای راه آهن در سه سال



اول برنامه از متوسط رشد $7/3$ درصد در سال برخوردار است. در ارتباط با عملکرد برنامه اطلاعات موجود نشان می‌دهد که تعداد لکوموتیوهای راه‌آهن در سال 1384 به 589 دستگاه رسیده که نسبت به پیش‌بینی برنامه از عملکرد 98 درصدی برخوردار بوده است. در سال 1385 نیز تعداد لکوموتیوهای راه‌آهن به 618 دستگاه رسیده که در مقایسه با هدف برنامه از تحقق 94 درصدی هدف برنامه در این سال حکایت دارد. چنانچه به عملکرد سال 1386 مراجعه شود ملاحظه می‌شود تعداد لکوموتیوها در این سال به 634 دستگاه افزایش یافته که با مقایسه با هدف برنامه در این سال ملاحظه می‌شود معادل 91 درصد از هدف برنامه در این سال هم تحقق یافته است. تحقق هدف تأمین لکوموتیو یعنی تأمین نیروی کشش لازم مستقیماً با میزان جابجایی بار راه‌آهن مرتبط است. بنابراین تأمین لکوموتیو باید بتواند به بهره‌برداری بیشتر و حمل بار بیشتر در سال‌های $1384-1386$ کمک کند. اما همه لکوموتیوهای موجود در بهره‌برداری و در طول سال در سرویس قرار نداشته‌اند. بنابراین برای نشان دادن رابطه لکوموتیوها با میزان جابجایی کالا، لازم است به تعداد لکوموتیوهای در سرویس که عملاً در خدمت بهره‌برداری قرار دارند مراجعه شود تا تأثیر افزایش لکوموتیوها بر میزان جابجایی معلوم شود. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در برنامه پیش‌بینی شده است تا تعداد لکوموتیوهای در سرویس (اصلی و مانوری) در سال‌های $1384-1386$ به ترتیب به 396 ، 451 و 513 دستگاه یعنی به ترتیب 66 ، $69/6$ و $73/6$ درصد کل لکوموتیوها در این سال‌ها برسد.

عملکرد سال 1384 نشان می‌دهد که تعداد لکوموتیوهای در سرویس 340 دستگاه بوده که از طرفی در مقایسه با هدف برنامه معادل $58/8$ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته و از طرف دیگر با افزایش 18 دستگاه لکوموتیو به تعداد لکوموتیوهای موجود در این سال، لکوموتیوهای در سرویس در این سال در مقایسه با سال 1383 که 334 دستگاه بوده تنها 6 دستگاه به تعداد لکوموتیوهای در سرویس اضافه شده است. این امر از افزایش لکوموتیوهای در دست تعمیر و خارج شدن آنها از سرویس و کاهش تأثیر به خدمت گرفتن لکوموتیوهای جدید در تعداد لکوموتیوهای در سرویس و افزایش نیروی کشش، حکایت دارد. البته با تحقق $85/8$ درصدی هدف برنامه در زمینه افزایش تعداد لکوموتیوهای در سرویس، در سال 1384 معادل $92/3$ درصد هدف برنامه در زمینه حمل بار و $100/5$ درصد هدف برنامه در زمینه حمل مسافر در این سال تحقق یافته است. عملکرد سال 1385 نشان می‌دهد که تعداد لکوموتیوهای در سرویس در این سال به 349 دستگاه رسیده که اگرچه در مقایسه با هدف برنامه $77/4$ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته، ولی آنچه که به تعداد لکوموتیوهای در سرویس در این سال اضافه شده با توجه به تعداد 340 دستگاه در سال 1344 ، تنها 9 دستگاه بوده در صورتی که در همین سال به تعداد کل لکوموتیوها به تعداد 29 دستگاه (در مقایسه با سال 1384) اضافه شده است. این امر هم از بیشتر شدن تعداد لکوموتیوهای در دست تعمیر و کاهش تأثیر افزایش



لکوموتیوهای جدید در افزایش نیروی کشش در این سال حکایت دارد. لازم به یادآوری است که با تحقق ۷۷/۴ درصدی هدف برنامه در زمینه افزایش تعداد لکوموتیوهای در سرویس در سال ۱۳۸۵، معادل ۹۱ درصد هدف برنامه در زمینه حمل بار در این سال تحقق یافته است. عملکرد سال ۱۳۸۶ هم نشان می‌دهد که تعداد لکوموتیوهای در سرویس در این سال به تعداد ۳۶۱ دستگاه رسیده که معادل ۷۰/۴ درصد هدف برنامه در این سال بوده است. اما آنچه به تعداد لکوموتیوهای در سرویس اضافه شده با توجه به در سرویس بودن ۳۴۹ دستگاه لکوموتیو در سال ۱۳۸۵ معادل ۱۲ دستگاه بوده در صورتی که در همین سال به تعداد ۴۵ دستگاه به کل لکوموتیوها اضافه شده است (نسبت به سال ۱۳۸۵). این امر هم از تعداد بیشتر لکوموتیوهای در دست تعمیر نظیر سال‌های قبل و کاهش تأثیر افزایش تعداد لکوموتیو در نیروی کشش در سرویس، در این سال حکایت دارد.

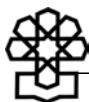
در رابطه با واگن‌های باری اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در برنامه پیش‌بینی شده که تعداد واگن‌ها باری در سرویس در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۱۹۱۸۸، ۱۹۹۴۱ و ۲۱۲۴۳ دستگاه افزایش یابد. با توجه به تعداد واگن‌های باری در سرویس در سال ۱۳۸۳ ملاحظه می‌شود در سه سال اول برنامه برای واگن‌های باری در سرویس متوسط رشد ۱۰ درصد در سال در نظر گرفته شده است. در ارتباط با عملکرد، اطلاعات موجود نشان می‌دهد که تعداد واگن‌های باری در سرویس در سال ۱۳۸۴ معادل ۱۸۱۵۹ دستگاه بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال، معادل ۹۴/۶ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. تحقق ۹۴/۶ درصدی هدف تأمین تعداد واگن‌های باری در سرویس، زمانی حادث می‌شود که در این سال در زمینه جابجایی کالا از طریق راه‌آهن، معادل ۹۲/۳ درصد هدف برنامه تحقق یافته که این امر از وجود واگن باری، متناسب با تقاضای حمل کالا در این سال حکایت دارد. در سال ۱۳۸۵ تعداد واگن‌های باری در سرویس معادل ۱۹۹۰۸ دستگاه بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال، معادل ۹۹/۸ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. البته در این سال با تحقق ۹۹/۸ درصدی هدف برنامه در زمینه تأمین واگن‌های باری در سرویس، معادل ۹۱ درصد هدف برنامه در زمینه جابجایی کالا از طریق راه‌آهن در این سال تحقق یافته که این امر هم از وجود امکانات یعنی واگن باری در سرویس در این سال حکایت دارد. به طوری که نازل بودن میزان بهره‌برداری از راه‌آهن نمی‌تواند به نبود یا کمبود واگن‌های باری مربوط شود. در سال ۱۳۸۶ هم تعداد واگن‌های باری در سرویس معادل ۲۰۳۱۶ دستگاه بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال، ملاحظه می‌شود ۹۵/۶ درصد از هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. تحقق ۹۵/۶ درصدی هدف برنامه در زمینه تأمین واگن‌های باری در سرویس در سال ۱۳۸۶ زمانی اتفاق می‌افتد که در این سال معادل ۷۸/۹ درصد هدف برنامه در زمینه جابجایی کالا از طریق راه‌آهن در این سال تحقق یافته است. به طوری که ملاحظه می‌شود عدم تحقق متناظر عملکرد برنامه در زمینه حمل کالا با هدف برنامه در این



سال چندان با کمبود یا نبود واکن‌های باری در این سال مرتبط نبوده است. تا جایی که می‌توان گفت کاهش میزان عملکرد در سال ۱۳۸۶ و کاهش ۳/۵ درصدی آن نسبت به سال ۱۳۸۵، بیشتر به مدیریت بهره‌برداری برمی‌گردد، نه نبود وسایط ناقله.

در رابطه با سالن‌های مسافری در سرویس در برنامه پیش‌بینی شده است که تعداد این سالن‌ها در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۹۵۶، ۱۰۷۱ و ۱۲۳۵ دستگاه افزایش یابد. با مراجعه به تعداد سالن‌های مسافری در سرویس در سال ۱۳۸۳ که تعداد آن ۸۶۲ دستگاه بوده ملاحظه می‌شود رشد پیش‌بینی شده سالن‌های مسافری در سرویس در برنامه در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به‌طور متوسط ۱۴/۴ درصد در سال بوده است.

در ارتباط با عملکرد سالن‌های مسافری اطلاعات موجود نشان می‌دهد که تعداد این سالن‌ها در سال ۱۳۸۴ معادل ۸۹۱ دستگاه بوده که در مقایسه با هدف برنامه، معادل ۹۳/۲ درصد هدف برنامه تحقق یافته است. تحقق ۹۳/۲ درصدی هدف تأمین سالن‌های مسافری در سرویس در سال ۱۳۸۴ زمانی اتفاق می‌افتد که در این سال هدف حمل مسافر توسط راه‌آهن، عملکردی معادل ۱۰۰/۵ درصد داشته است. عملکرد سال ۱۳۸۵ نیز نشان می‌دهد که تعداد سالن‌های مسافری در سرویس در این سال معادل ۹۶۷ دستگاه بوده که با این عملکرد، معادل ۹۰/۳ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. لازم به یادآوری است که در این سال در زمینه حمل مسافر، معادل ۹۹ درصد هدف برنامه تحقق یافته است. به‌طوری که ملاحظه می‌شود با وجود ارتباط نزدیک سالن‌های مسافری با حمل مسافر، مدیریت بهره‌گیری از سالن‌های مسافری در حمل مسافر از طریق راه‌آهن توانسته بیشتر از عملکرد سالن‌های مسافری، مسافر در این سال جابجا کند. در سال ۱۳۸۶ نه تنها سالن مسافری به سالن‌های مسافری در سرویس اضافه نشده، بلکه در این سال تعداد سالن‌های مسافری در سرویس به ۹۶۵ دستگاه رسیده که نسبت به سال ۱۳۸۵، معادل ۲ دستگاه کاهش یافته است. به‌طوری که ملاحظه می‌شود عملکرد سال ۱۳۸۶ سالن‌های مسافری در سرویس در مقایسه با هدف برنامه در این سال صفر بوده ضمن اینکه با وجود کاهش تعداد سالن‌های مسافری، عملکرد حمل مسافر راه‌آهن در این سال معادل ۱۰۰/۸ درصد بوده است. این امر حکایت از آن دارد که نبود یا کمبود و یا بالا بودن طول عمر متوسط وسایط ناقله راه‌آهن نمی‌تواند دلیلی بر پایین بودن بهره‌برداری از ظرفیت موجود راه‌آهن چه در زمینه حمل بار و چه در زمینه حمل مسافر باشد. آنچه مهم است مدیریت صحیح بهره‌برداری و استفاده مطلوب از امکانات موجود به همراه افزایش امکانات است که این امر در زمینه حمل مسافر راه‌آهن توسط شرکت رجا به کار گرفته شده است.



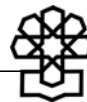
۹۱/۱	۶۳۴	۶۹۷	۹۵/۴	۶۱۸	۶۴۸	۹۸/۳	۵۸۹	۵۹۹	کل لکوموتیوها(دستگاه)
۷۰/۴	۳۶۱	۵۱۳	۷۷/۶	۳۴۹	۴۵۱	۸۵/۹	۳۴۰	۳۹۶	لکوموتیوها ای در سرویس(دستگاه)
۷۷/۳	۵۶/۹	۷۳/۶	۸۱/۳	۵۶/۶	۶۹/۶	۸۷/۳	۵۷/۷	۶۶/۱	لکوموتیوها ای در سرویس به کل لکوموتیوها (درصد)
۹۵/۶	۲۰۳۱۶	۲۱۲۴۳	۹۹/۸	۱۹۹۰۸	۱۹۹۴۱	۹۴/۶	۱۸۱۵۹	۱۹۱۸۸	واگن‌های باری در سرویس (دستگاه)
۷۸/۱	۹۶۵	۱۲۳۵	۹۰/۳	۹۶۷	۱۰۷۱	۹۳/۲	۸۹۱	۹۵۶	سالن‌های مسافری در سرویس (دستگاه)

:

در حمل‌ونقل ریلی احداث زیربنا مشتمل بر احداث خطوط، بازسازی و بهسازی خطوط موجود راه‌آهن کشور است. در این رابطه پیش‌بینی برنامه و عملکرد آن در احداث زیربناها از نظر می‌گذرد.

در زمینه احداث خطوط جدید در برنامه پیش‌بینی شده است که در

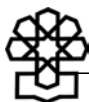
سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب معادل ۸۶۵، ۳۳۸ و ۱۰۷۰ کیلومتر خطوط جدید احداث و به طول شبکه خطوط راه‌آهن کشور اضافه شود. در بررسی عملکرد خطوط جدید، اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ معادل ۸۰۰ کیلومتر خط جدید احداث و مورد بهره‌برداری قرار گرفته که در مقایسه با هدف برنامه در این سال ملاحظه می‌شود معادل ۹۲/۵ درصد از هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. از آنجا که منابع مالی و تخصیص اعتبار مصوب سال، مهمترین عامل در پیشرفت فیزیکی طرح‌ها و بهره‌برداری از آنهاست به مراجعه با عملکرد مالی سال ۱۳۸۴ برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن ملاحظه می‌شود معادل ۸۸/۱ درصد اعتبار مصوب این برنامه که شامل احداث، بازسازی و نوسازی خطوط آهن کشور است در این سال هزینه شده است. در سال ۱۳۸۵ عملکرد احداث خطوط جدید راه‌آهن معادل ۱۴۸ کیلومتر بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال ملاحظه می‌شود معادل ۴۳/۸ درصد آن تحقق یافته است. تحقق ۴۳/۸ درصدی هدف برنامه در سال ۱۳۸۵ زمانی اتفاق افتاده که در این سال عملکرد مالی برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن ۹۰/۸ درصد بوده است. به طوری که ملاحظه می‌شود با هزینه کردن ۹۰/۸ درصد اعتبارات مصوب سال ۱۳۸۵ برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن تنها ۴۳/۸ درصد هدف فیزیکی این سال، تحقق یافته است که این امر از عدم تناسب میزان هزینه با عملکرد فیزیکی حکایت دارد. در



زمینه عملکرد سال ۱۳۸۶ اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در این سال تنها ۱۰۰ کیلومتر خط آهن جدید احداث و به بهره‌برداری رسیده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال ملاحظه می‌شود معادل ۹/۳ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. در همین رابطه لازم به یادآوری است که در این سال معادل ۷۰ درصد اعتبارات مصوب برنامه حمل و نقل راه آهن هزینه شده که نسبت به تحقق هدف فیزیکی ۹/۳ درصدی گویای نبودن یا ضعف مدیریت در هزینه طرح‌های عمرانی یا اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه می‌تواند باشد.

- - - : در ارتباط با نگهداشت سطح، بازسازی خطوط از جمله راه‌ها در زمینه بروز کردن وضعیت خطوط آهن کشور است. لازم به یادآوری است که خطوط آهن کشور نظیر همه تأسیسات، دارای طول عمر مفیدی است. با گذشت یا در طول مدت عمر مفید، بازسازی خطوط از جمله الزاماتی است که به امنیت و سلامت عبور و مرور در خطوط آهن کشور کمک می‌کند. در ارتباط با بازسازی خطوط موجود در برنامه پیش‌بینی شده که طی سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶، هر سال معادل ۱۸۶ کیلومتر از خطوط موجود، بازسازی شود. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ معادل ۱۸۳ کیلومتر از خطوط موجود آهن کشور بازسازی شده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال معادل ۹۸/۴ درصد هدف، تحقق یافته است. در سال ۱۳۸۵ معادل ۱۳۲ کیلومتر از خطوط موجود آهن کشور بازسازی شده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال، ملاحظه می‌شود معادل ۷۱ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. طول خطوط بازسازی شده در سال ۱۳۸۶ نیز معادل ۱۷۷ کیلومتر بوده که با مقایسه با هدف برنامه در این سال معادل ۹۵/۱ درصد هدف برنامه، محقق شده است. در ارتباط با اهداف برنامه در زمینه بازسازی خطوط موجود، از آنچه گذشت ملاحظه شد که با وجود طول عمر بالا و فرسودگی خطوط، بازسازی خطوط جایگاه مناسبی در برنامه راه آهن پیدا نکرده و کماکان سیاست احداث خطوط جدید در سیاست‌ها و برنامه‌های راه آهن در اولویت قرار دارد. با ادامه برنامه بازسازی ۱۸۶ کیلومتر خطوط موجود در سال و با وجود بیش از ۸۷۰۰ کیلومتر خطوط آهن در کشور حداقل به ۴۷ سال زمان نیاز است تا خطوط موجود، برای یکبار بازسازی شوند. در صورتی که طول عمر مفید خطوط آهن کشور نظیر راه‌های در دست بهره‌برداری معادل ۲۰ سال است.

- - - : بهسازی خطوط موجود، ابزار دیگری در حفظ وضعیت موجود خطوط آهن کشور است. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در برنامه پیش‌بینی شده است در طول سال ۱۳۸۴ معادل ۱۹۴ کیلومتر و در سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۶ هر سال معادل ۱۹۰ کیلومتر از خطوط موجود کشور، بهسازی شوند. مراجعه به عملکرد بهسازی خطوط نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ معادل ۱۱۵ کیلومتر یعنی ۵۹/۳ درصد هدف برنامه، در سال ۱۳۸۵ معادل ۱۲۶ کیلومتر یعنی ۶۶/۳ درصد هدف برنامه در این سال و در سال ۱۳۸۶ معادل ۱۰۸ کیلومتر از خطوط موجود یعنی ۵۶/۹ درصد هدف برنامه در این

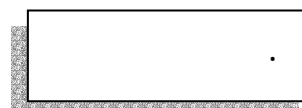


سال تحقق یافته است. نظیر آنچه در زمینه برنامه بازسازی خطوط آهن کشور گفته شد، بهسازی خطوط موجود راه آهن کشور با وجود فرسودگی و طول عمر بالای خطوط، از جایگاه مناسبی در برنامه و سیاست های راه آهن برخوردار نیست و آنچه اهمیت دارد احداث خطوط و ایجاد ظرفیت جدید با وجود بهره برداری از یکسوم از ظرفیت موجود است.

(کیلومتر)

۹/۳	۱۰۰	۱۰۷۰	۴۳/۸	۱۴۸	۳۳۸	۹۲/۵	۸۰۰	۸۶۵	احداث خط
۹۵/۱	۱۷۶/۸	۱۸۶	۷۱	۱۳۲	۱۸۶	۹۸/۴	۱۸۳	۱۸۶	بازسازی خطوط
۵۶/۹	۱۰۸	۱۹۰	۶۶/۳	۱۲۶	۱۹۰	۵۹/۳	۱۱۵	۱۹۴	بازسازی خطوط

: راه آهن جمهوری اسلامی ایران، شاخص های عمومی اهداف کمی سال های برنامه چهارم، ۱۳۲۸-۱۳۸۴.



حمل و نقل هوایی بیشتر در حمل مسافر مطرح است. در این شاخه حمل و نقلی با توجه به دست بهره برداری بودن معادل ۷۴ فرودگاه تجاری در کشور که ۴۳ فرودگاه آن در پروازهای داخلی، ۹ فرودگاه در پروازهای بین المللی مورد استفاده قرار دارند و ۲۲ فرودگاه آن هم در قالب مرز هوایی که مجوز انجام پروازهای ورودی و خروجی بین المللی را دارا هستند فعالیت دارند، از یک طرف و وجود اضافه ظرفیت و نبود شرایط از جمله ناوگان هوایی از طرف دیگر، طرح توسعه ای در سازمان هواپیمایی کشوری (طبق اطلاع) بجز در حال ساخت بودن ۳ فرودگاه سراوان، کلاله و داراب و در دست مطالعه بودن ۵ فرودگاه، در دست اجرا نبوده و اعتبارات عمرانی چه در رابطه با بهسازی فرودگاه ها و چه تأمین تجهیزات کنترل ترافیک هوایی کشور از محل منابع مالی داخلی و بودجه عمومی دولت تأمین و هزینه شده اند. با توجه به مراتب بالا در رابطه با حمل و نقل هوایی، ابتدا بهره برداری سپس ناوگان هوایی مورد بررسی قرار می گیرد.

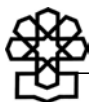
-

حمل و نقل مسافر در حمل و نقل هوایی در پروازهای داخلی و پروازهای خارجی انجام می شود. در ارتباط با پروازهای داخلی در برنامه پیش بینی شده است که در طول سال های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ جایجایی مسافر



به ترتیب به ۹/۸، ۱۰/۳ و ۱۰/۸ میلیون نفر برسد. مراجعه به عملکرد حمل و نقل هوایی کشور در این سالها نشان می‌دهد در سال ۱۳۸۴ معادل ۱۰۸/۲ درصد، در سال ۱۳۸۵ معادل ۱۲۰/۴ درصد و بالاخره در سال ۱۳۸۶ معادل ۱۱۵ درصد هدف برنامه در این سالها تحقق یافته است. اطلاعات موجود نشان از آن دارد که در سه سال اول برنامه، در پروازهای داخلی، همواره بیش از هدف برنامه در این سالها مسافر جابجا شده است که این امر با توجه به وجود تنگناها در تأمین ناوگان از اقبال مردم به مسافرت از طریق هواپیما حکایت دارد. در رابطه با جابجایی مسافر در پروازهای بین‌المللی در برنامه پیش‌بینی شده است که در طول سالهای ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب ۵/۲، ۵/۵ و ۵/۹ میلیون نفر مسافر در این پروازها جابجا شوند. عملکرد حمل و نقل هوایی کشور در این سالها نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ معادل ۹۸/۱ درصد، در سال ۱۳۸۵ معادل ۱۰۳/۶ درصد و بالاخره در سال ۱۳۸۶ معادل ۱۲۰ درصد هدف برنامه تحقق یافته است. نظیر آنچه در عملکرد حمل مسافر در پروازهای داخلی گفته شد در پروازهای بین‌المللی نیز تقاضای مسافرت وجود داشته و حمل و نقل هوایی کشور با وجود محدودیت‌ها و تنگناها در تأمین ناوگان مورد نیاز و استفاده از هواپیماهای با طول عمر بالا، توانسته بیش از تکالیف برنامه‌ای در پروازهای داخلی و بین‌المللی، مسافر جابجا کند.

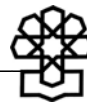
عملکردی بیش از هدف برنامه در پروازهای داخلی و بین‌المللی بر میزان اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه‌های کشور نیز تأثیر گذاشته به طوری که عملکرد سال ۱۳۸۴ میزان اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه‌های کشور معادل ۱۰۶ درصد هدف برنامه در این سال و در سال ۱۳۸۵ معادل ۱۱۶/۴ درصد و در سال ۱۳۸۶ معادل ۱۱۶ درصد هدف برنامه در این سالها بوده است. اما با وجود عملکردی بیش از اهداف معین شده در برنامه برای سالهای ۱۳۸۴-۱۳۸۶ در زمینه حمل و جابجایی مسافر، از توان جابجایی مسافر در فرودگاه‌های کشور از نظر امکانات فرودگاهی و به عبارت دیگر از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در ایجاد امکانات مذکور، استفاده مناسبی صورت نگرفته به طوری که در سال ۱۳۸۴ در ازای اعزام و پذیرش ۲۶/۳ میلیون نفر مسافر در فرودگاه‌های کشور، توان جابجایی در فرودگاه‌ها معادل ۶۲ میلیون نفر بوده که با مقایسه میزان اعزام و پذیرش با توان جابجایی فرودگاه‌ها در این سال ملاحظه می‌شود نزدیک به ۴۲ درصد توان جابجایی فرودگاه‌ها در این سال مورد استفاده قرار گرفته و بیش از ۵۷ درصد از توان ایجاد شده و سرمایه‌گذاری انجام شده در این سال، بلااستفاده مانده است که این امر از نبود رابطه و تناسب بین ظرفیت ایجاد شده و توان بهره‌برداری حکایت دارد. به عبارت دیگر جزیره‌ای عمل کردن متولیان ایجاد ظرفیت و بهره‌برداری موجب شده تا هر کدام راه خود را در پیش گرفته و سرمایه‌گذاری بلااستفاده‌ای را بر کشور تحمیل کنند تا جایی که هزینه نگهداری از سرمایه‌گذاری انجام شده خود مسئله هزینه‌ای دستگاه متولی شده است. در سالهای ۱۳۸۵-۱۳۸۶ نیز به ترتیب نزدیک به ۴۹ و ۵۱ درصد توان جابجایی فرودگاه‌های کشور مورد استفاده قرار گرفته که از بلااستفاده بودن نزدیک به



۵۰ درصد توان جابجایی فرودگاه‌ها در این سال‌ها حکایت دارد. ایجاد ظرفیت و سرمایه‌گذاری اضافی زمانی حادث شده که کشور در بخش‌های دیگر با کمبود سرمایه و منابع مالی جهت انجام تعهدات برنامه مواجه است.

در بهره‌برداری از فرودگاه‌های کشور و حمل‌ونقل هوایی با توجه به حضور فعال شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی غیردولتی (به‌خصوص شرکت‌های خصوصی)، در برنامه چهارم توسعه سهمی برای این شرکت‌ها از مجموع حمل‌ونقل هوایی تعیین شده است تا این امر موجب تشویق شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل هوایی و حضور سرمایه‌گذاری‌های جدید در تأمین ناوگان گردد. در این رابطه در برنامه پیش‌بینی شده است تا طی سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ سهم بخش غیردولتی در پروازهای داخلی به ترتیب به ۴۲/۴، ۵۱/۲ و ۶۱/۸ درصد برسد. عملکرد سال ۱۳۸۴ حمل‌ونقل هوایی نشان می‌دهد که در این سال سهم بخش غیردولتی در پروازهای داخلی معادل ۳۶ درصد بوده است. اگر چه این سهم در سال ۱۳۸۴ نسبت به سال ۱۳۸۳ معادل ۸ درصد رشد داشته، اما معادل ۸۴/۹ درصد هدف برنامه در این سال بوده است. در سال ۱۳۸۵ که سهم بخش غیردولتی در پروازهای داخلی به ۲۹/۷ درصد رسیده و نسبت به سال ۱۳۸۴ از رشد ۳/۷ درصدی برخوردار بوده، ولی معادل ۷۷/۵ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. در سال ۱۳۸۶ هم با وجود رشد ۵/۲ درصدی سهم بخش غیردولتی در پروازهای داخلی، عملاً معادل ۷۳ درصد هدف برنامه در این سال در زمینه سهم بخش غیردولتی در پروازهای داخلی تحقق یافته است. از آنچه گذشت ملاحظه می‌شود که در رابطه با سهم بخش غیردولتی در پروازهای داخلی، اگر چه این سهم در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ همواره در حال افزایش بوده و از متوسط رشد ۹/۲ درصدی در سال برخوردار بوده، ولی تحقق هدف برنامه در این سال‌ها همواره نزولی بوده به طوری که از ۸۴/۹ درصد در سال ۱۳۸۴ به ۷۳ درصد در سال ۱۳۸۶ کاهش پیدا کرده است.

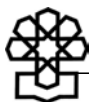
در رابطه با سهم بخش غیردولتی در پروازهای بین‌المللی هم در برنامه پیش‌بینی شده است که این سهم در طول سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۶۷/۶، ۷۲/۶ و ۷۸ درصد افزایش یابد. عملکرد سال ۱۳۸۴ سهم بخش غیردولتی در پروازهای بین‌المللی نشان می‌دهد که این سهم به ۴۷/۳ درصد رسیده که معادل ۷۰ درصد هدف برنامه در این سال بوده است. تحقق ۷۰ درصدی هدف سهم بخش غیردولتی در پروازهای بین‌المللی در این سال زمانی اتفاق می‌افتد که این سهم در سال ۱۳۸۳ معادل ۶۲/۹ درصد بوده که مقایسه سال ۱۳۸۴ نسبت به سال ۱۳۸۳ از کاهش ۱۵/۶ درصد این سهم در این سال را نشان می‌دهد. در کاهش این سهم در سال ۱۳۸۴ نباید محدودیت‌های پروازی هواپیماهای شرکت‌های هواپیماهایی بخش غیردولتی به کشورهای جهان به خصوص کشورهای اروپایی را از یاد برد. در این سال کشورهای اروپایی استانداردهای جدیدی برای پرواز هواپیماهای مسافری به فرودگاه‌های کشورهای خود وضع کردند که رعایت استانداردهای مذکور مانع از پرواز بعضی هواپیماهای مسافری



شرکت‌های مذکور و نیز هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به این کشورها شد. عملکرد سال ۱۳۸۵ سهم بخش غیردولتی در پروازهای بین‌المللی نشان می‌دهد که این سهم اگر چه به ۴۹/۸ درصد رسیده و نسبت به سال ۱۳۸۴ از رشدی معادل ۲/۵ درصد برخوردار بوده، ولی معادل ۶۸/۶ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته که نسبت به سال ۱۳۸۴ از کاهش تحقق هدف، حکایت دارد. در سال ۱۳۸۶ هم تحقق هدف سهم بخش غیردولتی در پروازهای بین‌المللی به ۵۳/۴ درصد رسیده که نسبت به سال ۱۳۸۵ اگر چه از رشد ۳/۶ درصدی برخوردار است، ولی معادل ۶۸/۴ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته است. فاصله عملکرد سهم بخش غیردولتی در پروازهای بین‌المللی با هدف برنامه را عمدتاً باید در محدودیت‌های مربوط به تأمین ناوگان جدید هوایی جستجو کرد. اگر چه شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی به کمک‌های مالی و نیز بسترهای لازم در تأمین این ناوگان مورد نیاز، احتیاج دارند که عمدتاً از طریق دولت قابل تأمین است.

۱۱۵	۱۲/۴	۱۰/۸	۱۲۰/۴	۱۲/۴	۱۰/۳	۱۰۸/۲	۱۰/۶	۹/۸	جابجایی مسافر در پروازهای داخلی (میلیون نفر)
۷۳	۴۴/۹	۶۱/۸	۷۷/۵	۳۹/۷	۵۱/۲	۸۴/۹	۳۶	۴۲/۴	سهم بخش غیردولتی در پروازهای داخلی (درصد)
۱۲۰	۷/۱	۵/۹	۱۰۳/۶	۵/۷	۵/۵	۹۸/۱	۵/۱	۵/۲	جابجایی مسافر در پروازهای بین‌المللی (میلیون نفر)
۶۹	۵۳/۴	۷۸	۶۸/۶	۴۹/۸	۷۲/۶	۷۰	۴۷/۳	۶۷/۶	سهم بخش غیردولتی در پروازهای بین‌المللی (درصد)
۱۱۶	۳۱/۹	۲۷/۶	۱۱۶/۴	۳۰/۵	۲۶/۲	۱۰۶	۲۶/۳	۲۴/۸	اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه‌های کشور (میلیون نفر)
-	۶۵	۶۷	۱۰۰	۶۵	۶۵	۱۰۰	۶۲	۶۲	توان جابجایی مسافر از نظر امکانات فرودگاهی (میلیون نفر)

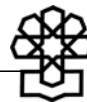
۱. وزارت راه و ترابری، معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل، کتاب جامع آماری حمل‌ونقل کشور، سال ۱۳۸۵.
۲. سازمان هواپیمایی کشوری، مرکز مطالعات و اطلاع‌رسانی، احکام قانون برنامه چهارم، تکالیف بودجه سال ۱۳۸۷.



. -

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که ناوگان تجاری هوایی کشور شامل ناوگان ملکی و اجاره‌ای، در پایان سال ۱۳۸۶ معادل ۱۱۸ فروند بوده که از ناوگان تجاری هوایی مذکور بیشترین تعداد آن یعنی معادل ۴۱/۵ درصد آن متعلق به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و شرکت وابسته آن یعنی ایران ایرتور بوده و پس از آن شرکت‌های آسمان و ماهان‌ایر قرار دارند که هر یک ۱۶/۱ درصد ناوگان را در این سال در اختیار داشته‌اند و کیش‌ایر نیز با ۹/۳ درصد در این سال، در مرتبه بعدی قرار دارد. لازم به یادآوری است که در مجموع ۱۳ شرکت هواپیمایی فعال در حمل‌ونقل هوایی فعالیت دارند که فعالیت بقیه شرکت‌ها با توجه به تعداد هواپیماهای در اختیار، پایین‌تر از شرکت‌های ذکر شده قرار دارند.

در برنامه چهارم توسعه جایگزینی و توسعه ناوگان ملکی مورد تأکید بوده و تمایل بر ادامه اجاره هواپیمای تجاری وجود نداشت. در این رابطه در برنامه پیش‌بینی شده است که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ جایگزینی و توسعه ناوگان ملکی مسافری به‌ترتیب به ۱۰۵، ۱۲۱ و ۱۳۸ فروند افزایش یابد. عملکرد هدف جایگزینی و توسعه ناوگان ملکی نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ تحقق این هدف معادل ۷۸ فروند هواپیما بوده یعنی در این سال ۷۴/۳ درصد از هدف برنامه تحقق یافته است. اما مراجعه به آمار سال ۱۳۸۲ نشان می‌دهد که در ارتباط با هدف جایگزینی و توسعه ناوگان ملکی، تعداد هواپیماهای مسافری ملکی در ناوگان هوایی تجاری کشور معادل ۹۲ فروند بوده که این تعداد در سال ۱۳۸۴ به ۷۸ فروند کاهش یافته که این امر از خارج از رده شدن تعداد ۱۴ فروند هواپیما در ناوگان هوایی تجاری کشور (ملکی) در این سال حکایت دارد. خارج از رده شدن این تعداد هواپیما از جریان فعالیت با توجه به طول عمر بالای ناوگان و نیز عدم پشتیبانی شرکت‌های سازنده در تأمین لوازم یدکی و سایر نیازهای هواپیماهای مذکور چندان غیرعادی نمی‌تواند باشد. در سال ۱۳۸۵ نیز جایگزینی و توسعه ناوگان ملکی به ۷۶ فروند رسیده که با توجه به هدف برنامه در این سال، ملاحظه می‌شود ۶۲/۸ درصد از هدف مذکور تحقق یافته، ضمن اینکه در این سال تعداد هواپیماهای تجاری ملکی ناوگان هوایی کشور نسبت به سال ۱۳۸۴ معادل ۲ فروند کاهش داشته که این کاهش، مشخصاً در رابطه با طول عمر بالا و از رده خارج شدن هواپیماهای مذکور بوده است. در سال ۱۳۸۶ گرچه حدود ۶۰ درصد هدف برنامه جایگزینی و توسعه ناوگان ملکی در این سال تحقق یافته، ولی در این سال تعداد هواپیماهای ملکی ناوگان هوایی تجاری کشور به ۸۴ فروند رسیده که در مقایسه با سال ۱۳۸۵ از ورود تعداد ۸ فروند هواپیمای جدید به این ناوگان حکایت دارد. در این رابطه لازم به یادآوری است که هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) که بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل هوایی کشور و شرکتی دولتی است در سال ۱۳۸۶ تعداد هواپیمای ملکی خود را از ۳۳ فروند در سال ۱۳۸۵ به ۴۱ فروند در این سال رسانده و این امر نشان از آن دارد که افزایش ناوگان ملکی تجاری هوایی کشور در سال ۱۳۸۶ مربوط به این شرکت



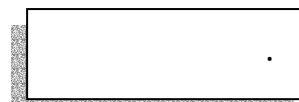
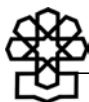
بوده ضمن آنکه در همین سال تعداد هواپیماهای اجاره‌ای این شرکت از ۱۲ فروند در سال ۱۳۸۵ بر ۸ فروند در سال ۱۳۸۶ رسیده است.^۱

دیگر شاخص در ارتباط با ناوگان هوایی کشور، میزان بهره‌وری ناوگان هوایی مسافری است. در این رابطه در برنامه پیش‌بینی شده است که میزان بهره‌وری ناوگان مسافری در شبانه‌روز به‌ترتیب به ۶/۹، ۷ و ۷/۱ ساعت در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ افزایش یابد. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که عملکرد میزان بهره‌وری ناوگان مسافری در سال ۱۳۸۴ معادل ۷/۴۸ ساعت در شبانه‌روز بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال، ۱۰/۸/۴ درصد این هدف تحقق یافته است. لازم به یادآوری است که میزان بهره‌وری ناوگان مسافری هوایی کشور در سال ۱۳۸۳ معادل ۶/۸ ساعت در شبانه‌روز بوده که مقایسه عملکرد سال ۱۳۸۴ با آن، نشان از افزایش ۰/۶۸ درصدی آن نسبت به سال ۱۳۸۳ دارد. در سال ۱۳۸۵ عملکرد میزان بهره‌وری ناوگان مسافری هوایی کشور به ۷/۳۶ ساعت رسیده که ضمن تحقق ۱۰/۵/۱ درصدی هدف برنامه در این سال، از کاهش ۰/۱۲ درصدی نسبت به عملکرد سال ۱۳۸۴ حکایت دارد. کاهش میزان بهره‌وری ناوگان با وجودی که در کشورهای اروپایی، این میزان بیش از ۱۰ ساعت است، مشخصاً به موارد نقص فنی و طولانی شدن رفع معایب با وجود طول عمر بالای هواپیماهای مسافری، برمی‌گردد. در سال ۱۳۸۶ عملکرد میزان بهره‌وری ناوگان هوایی مسافری معادل ۱۰/۱/۴ درصد بوده، اما مقایسه این میزان عملکرد با عملکرد سال ۱۳۸۵ نشان می‌دهد که در این سال میزان بهره‌وری نسبت به سال ۱۳۸۵ معادل ۰/۱۶ درصد و نسبت به سال ۱۳۸۴ معادل ۰/۲۸ درصد کاهش داشته است. این میزان کاهش نسبت به سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۵ مشخصاً به طول عمر بالا، افزایش موارد نقص فنی و طولانی شدن طول مدت تعمیر و رفع عیب می‌تواند مربوط باشد.

۶۰	۸۴	۱۳۸	۶۲/۸	۷۶	۱۲۱	۷۴/۳	۷۸	۱۰۵	جایگزینی و توسعه ناوگان ملکی (فروند)
۱۰/۱/۴	۷/۲	۷/۱	۱۰/۵/۱	۷/۳۶	۷	۱۰/۸/۴	۷/۴۸	۶/۹	میزان بهره‌وری ناوگان مسافری (ساعت در شبانه‌روز)

: سازمان هواپیمایی کشوری، مرکز مطالعات و اطلاع‌رسانی، احکام قانون برنامه چهارم، تکالیف بودجه سال ۱۳۸۷.

۱. هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)، معاونت برنامه‌ریزی و خدمات مدیریت، گزارش عملکرد ۵ ماهه اول سال ۱۳۸۷.



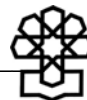
حمل و نقل دریایی در نبود رودخانه‌های قابل کشتیرانی در کشور، عملاً نقش چندانی در حمل و نقل کالا و مسافر در داخل کشور، ندارد. اگرچه بین بنادر جنوبی و در آب‌های ساحلی کشور، جابجایی اندک کالا و مسافر از طریق لنج‌ها یا کشتی‌های باری و مسافری کوچک صورت می‌گیرد. در این گزارش حمل و نقل دریایی در رابطه با مبادلات تجاری بین‌المللی (صادرات و واردات کشور) و تأسیسات و تجهیزات مورد نیاز جابجایی مبادلات مذکور، مطرح است. در این رابطه شاخص‌های مورد نظر در رابطه با بهره‌برداری، ناوگان و تأسیسات بنادر تجاری بررسی می‌شود.

. -

بهره‌برداری از بنادر بازرگانی کشور به حمل و نقل (بارگیری و تخلیه) کالاهای صادراتی و وارداتی برمی‌گردد، کالاهایی که به کشورهای دیگر صادر و یا از کشورهای دیگر به مبادی ورودی دریایی کشور وارد می‌شوند. حمل مسافر نیز از بعضی بنادر جنوبی کشور به بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس و نیز بین بنادر جنوبی کشور از جمله فعالیت‌های بنادر مذکور است که در این بررسی تنها حمل مسافر از بنادر تجاری جنوبی کشور به بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس از نظر می‌گذرد. در رابطه با بهره‌وری در برنامه پیش‌بینی شده است که میزان عملیات تخلیه و بارگیری (نفتی و غیرنفتی) در بنادر تجاری کشور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۹۹، ۱۰۵ و ۱۱۲ میلیون تن افزایش یابد.

مراجعه به عملکرد شاخص عملیات تخلیه و بارگیری نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ میزان این عملیات به ۹۷/۵ میلیون تن رسیده که این امر از تحقق ۹۸/۴ درصدی هدف برنامه در این سال حکایت دارد. لازم به یادآوری است که از مجموع ۹۷/۵ میلیون تن کالای تخلیه و بارگیری شده در سال ۱۳۸۴ معادل ۴۹/۱ میلیون تن آن کالای غیرنفتی و بقیه یعنی ۴۸/۴ میلیون آن کالاهای نفتی بوده است.^۱ در سال ۱۳۸۵ نیز میزان عملکرد شاخص عملیات تخلیه و بارگیری (نفتی و غیرنفتی) بنادر تجاری کشور معادل ۱۱۰ میلیون تن بوده که در مقایسه با هدف برنامه معادل ۱۰۴/۷ درصد از هدف مذکور در این سال تحقق یافته است. در این سال نیز از مجموع ۱۱۰ میلیون تن کالای تخلیه و بارگیری شده نفتی و غیرنفتی معادل ۵۵/۹ میلیون تن آن کالای غیرنفتی و بقیه آن کالاهای نفتی بوده است. در مقایسه مقدار کالای غیرنفتی تخلیه و بارگیری شده در بنادر بازرگانی کشور در سال ۱۳۸۵ با سال ۱۳۸۴ ملاحظه می‌شود در این سال میزان تخلیه و بارگیری شده کالای غیرنفتی معادل ۱۳/۸ درصد نسبت به سال گذشته رشد داشته است که این امر می‌تواند از افزایش میزان صادرات غیرنفتی (از نظر وزن) ضمن

۱. وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و کشتیرانی، اجمالی بر عملکرد برنامه سوم و اهداف برنامه‌های چهارم.



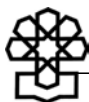
افزایش میزان واردات در این سال حکایت داشته باشد.

عملکرد شاخص عملیات تخلیه و بارگیری (نفتی و غیرنفتی) در سال ۱۳۸۶ نشان می‌دهد که میزان عملیات در این سال معادل ۱۰۲/۵ میلیون تن بوده که نسبت به سال ۱۳۸۵ کاهشی معادل ۶/۹ درصد داشته است. مقایسه عملکرد شاخص عملیات تخلیه و بارگیری (نفتی و غیرنفتی) با هدف پیش‌بینی شده سال ۱۳۸۶ نشان می‌دهد که در این سال معادل ۹۱/۵ درصد هدف برنامه تحقق یافته که این امر از کاهش میزان صادرات و واردات در این سال با وجود افزایش درآمدهای نفتی حکایت دارد. از آنچه گذشت ملاحظه شد که میزان بهره‌برداری از بنادر بازرگانی کشور مشخصاً به حجم مبادلات کشور با کشورهای خارج بستگی دارد و با افزایش یا کاهش حجم مبادلات، میزان عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور نیز افزایش یا کاهش می‌یابد.

از دیگر شاخص‌های مرتبط با بهره‌برداری از بنادر بازرگانی کشور، از عملیات کانتینری در بنادر می‌توان نام برد. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در برنامه چهارم توسعه پیش‌بینی شده تا میزان عملیات کانتینری در بنادر بازرگانی کشور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب ۱/۷۳۹، ۲/۲۴۸ و ۲/۹۰۲ میلیون TEU^۱ برسد. مراجعه به عملکرد این شاخص نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۴ میزان عملیات کانتینری در بنادر بازرگانی کشور معادل ۱/۴۰۷ میلیون TEU بوده که در مقایسه با هدف برنامه در این سال معادل ۸۰/۹ درصد این هدف، تحقق یافته است. پایین بودن میزان تحقق هدف عملیات کانتینری در این سال مشخصاً به نوع کالاهای صادراتی و وارداتی و امکان استفاده از کانتینر در جابجایی این نوع کالاهای صادراتی و وارداتی برمی‌گردد. در سال ۱۳۸۵ نیز معادل ۶۲/۵ درصد از هدف برنامه در زمینه عملیات کانتینری در بنادر بازرگانی کشور تحقق یافته و بیش از ۱/۶۶۲ میلیون TEU در این سال از بنادر کشور تخلیه و بارگیری نشده است. این امر نشان می‌دهد که با وجود سرمایه‌گذاری انبوه در بنادر بازرگانی کشور هنوز زمینه‌های لازم در به‌کارگیری کانتینر در جابجایی کالاهای صادراتی و وارداتی فراهم نشده و به‌عبارت دیگر متناسب با تقاضای استفاده از کانتینر در حمل‌ونقل کالاهای صادراتی، سرمایه‌گذاری صورت نگرفته است. در سال ۱۳۸۶ هم بیش از ۶۰ درصد هدف برنامه در این سال تحقق نیافته که این امر مشخصاً به طبیعت کالاهای صادراتی و واردات و شرایط خاص کانتینر در جابجایی کالاها، مربوط می‌شود.

جابجایی مسافر در بنادر بازرگانی از جمله فعالیت‌های این بنادر محسوب می‌شود. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب معادل ۳/۸۶۱، ۳/۶۸۹ و ۳/۵۷۱ میلیون نفر از طریق بنادر بازرگانی کشور به کشورهای حاشیه خلیج فارس و همچنین بین بنادر داخلی، مسافرت کرده‌اند. در این سال‌ها عملاً بنادر مذکور ظرفیت حمل مسافر معادل ۴/۸، ۵/۲ و ۵/۸ میلیون نفر را

۱. TEU واحد شمارش تعداد دستگاه کانتینر است. هر کانتینر ۲۰ فوتی معادل یک کانتینر است.

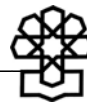


داشتند که در مقایسه با ظرفیت مذکور ملاحظه می‌شود در این سال‌ها به ترتیب ۸۰/۴، ۷۰/۱ و ۶۱/۱۵ درصد ظرفیت ایجاد شده مورد استفاده بوده است. از آنجا که مسافرت‌های مذکور عموماً به کشورهای حاشیه خلیج فارس یا مناطق آزاد تجاری از جمله کیش جهت خرید کالاهای مورد نیاز داخلی انجام می‌شده به موازات اشباع بازار داخلی از کالاهای مورد نیاز و یا نبود تفاوت قیمت در کالاهای خریداری شده در مناطق آزاد با بازار داخلی، عملاً حجم مسافرت‌ها، همان‌طوری‌که ملاحظه می‌شود در سال‌های مذکور کاهش یافته که این امر به عدم استفاده مطلوب از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده منجر شده است.

۹۱/۵	۱۰۲/۵	۱۱۲	۱۰۴/۷	۱۱۰	۱۰۵	۹۸/۴	۹۷/۵	۹۹	عملیات تخلیه و بارگیری (میلیون تن)
۶۰	۱/۷۴۰	۲/۹۰۲	۶۲/۵	۱/۶۶۲	۲/۲۴۷	۸۰/۹	۱/۴۰۷	۱/۷۳۹	عملیات کانتینری (میلیون TEU)
۶۷/۶	۲/۵۷۱	۵/۲۸۰	۷۳/۵	۳/۶۸۹	۵/۰۲۰	۸۱/۱	۳/۸۶۱	۴/۷۶۰	مسافر جابجا شده در بنادر (میلیون نفر)

: وزارت راه و ترابری، معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل، کتاب جامع آماری حمل و نقل کشور، اسفند ۱۳۸۶.

ناوگان تجاری دریایی شامل ناوگان غیرنفتی و ناوگان نفتی است. ناوگان غیرنفتی در حمل و نقل کالاهای تجاری غیرنفتی و ناوگان نفتی به حمل و نقل نفت و مشتقات آن اشتغال دارند. در ارتباط با ناوگان غیرنفتی یا ناوگان تجاری در برنامه پیش‌بینی شده است که ظرفیت این ناوگان در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۳/۴، ۳/۶ و ۵/۲ میلیون تن در سال افزایش یابد. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که این ظرفیت در سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ به ۳/۸ میلیون تن افزایش یافته که در مقایسه با هدف سال ۱۳۸۴ معادل ۱۱۱/۷ درصد هدف برنامه در این سال تحقق یافته و در سال ۱۳۸۵ هم ظرفیتی نسبت به ظرفیت تحقق یافته ۱۳۸۴، به ظرفیت ناوگان غیرنفتی (ناوگان تجاری) اضافه نشده است. لازم به یادآوری است که کاهش متوسط سن ناوگان غیرنفتی (باتوجه به متوسط طول عمر این ناوگان که در سال ۱۳۸۳ معادل ۱۶/۴ سال بوده) از جمله اهداف برنامه حمل و نقل دریایی بوده است و عدم افزایش ظرفیت در سال ۱۳۸۵ مشخصاً به برنامه نوسازی ناوگان برمی‌گردد. در این سال با وجودی که هدف برنامه متوسط طول عمر ۱۶/۱ سال در نظر گرفته شده، ولی متوسط طول عمر ناوگان در این سال به ۱۵/۹۴ سال رسیده که از رده خارج شدن کشتی‌های با طول عمر بالا و به‌کارگیری کشتی‌های با طول عمر پایین در این سال حکایت دارد. در سال ۱۳۸۶ نیز نوسازی ناوگان غیرنفتی (تجاری) در دستور کار قرار داشت،



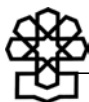
ضمن اینکه سفارش خرید کشتی‌های جدید جزء برنامه‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار داشت. در این سال متوسط طول عمر ناوگان غیرنفتی به ۱۵/۷ سال رسیده در صورتی که هدف برنامه در این سال ۱۶ سال بوده است.

در ارتباط با ناوگان نفتی در برنامه پیش‌بینی شده است که در سال ۱۳۸۴-۱۳۸۶ ظرفیت ناوگان نفتی کشور به ترتیب به ۶/۱، ۶/۲ و ۷/۱ میلیون تن در سال افزایش یابد. عملکرد افزایش ظرفیت ناوگان نفتی نشان می‌دهد که این ظرفیت در سال ۱۳۸۴ معادل ۶/۱ میلیون تن بوده که با توجه به ظرفیت مذکور در سال ۱۳۸۳ که در این سال هم ۶/۱ میلیون تن بوده، ظرفیت ناوگان نفتی در سال ۱۳۸۴ افزایشی نداشته است. در سال ۱۳۸۵ هدف برنامه در زمینه افزایش ظرفیت ناوگان نفتی معادل ۶/۲ میلیون تن پیش‌بینی شده، اما عملکرد سال ۱۳۸۵ نشان می‌دهد که میزان ظرفیت مذکور معادل ۶ میلیون تن بوده است که این امر نشان می‌دهد ضمن عدم افزایش ظرفیت ناوگان نفتی در این سال، این ظرفیت نسبت به سال قبل، کاهش هم یافته است. نظیر آنچه در ناوگان غیرنفتی عنوان شد با توجه به بالا بودن متوسط طول عمر ناوگان نفتی، در سال ۱۳۸۵ به جای افزایش ظرفیت، نوسازی ناوگان و خارج کردن ناوگان فرسوده مورد توجه بوده است که با این سیاست با کاهش ظرفیت نسبت به سال ۱۳۸۴ مواجهه کرده‌ایم. در سال ۱۳۸۶ در برنامه پیش‌بینی شده است که میزان ظرفیت ناوگان نفتی به ۷/۱ میلیون تن در سال افزایش یابد. عملکرد سال ۱۳۸۶ نشان می‌دهد که این ظرفیت در این سال ۶/۲ میلیون تن بوده که عملکردی معادل ۸۷/۳ درصد نسبت به هدف برنامه در این سال داشته است. البته نوسازی ناوگان نفتی در این سال هم نظیر سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۵ ادامه داشته و در این رابطه سفارش کشتی‌های جدید و در بهره‌برداری قرار گرفتن کشتی‌های جدید از جمله سیاست‌ها به موازات افزایش ظرفیت میزان ظرفیت ناوگان نفتی بوده است.

-	۳/۸	۵/۲	-	۳/۸	۳/۶	۱۱۱/۷	۳/۸	۳/۴۱	ظرفیت ناوگان غیرنفتی (میلیون تن)
-	۱۵/۷	۱۶		۱۵/۷	۱۶		۱۵/۹۴	۱۶/۱	متوسط طول عمر ناوگان غیرنفتی (سال)
-	۶/۲	۷/۱		۶	۶/۲	-	۶/۱	۶/۱	ظرفیت ناوگان نفتی (میلیون تن)

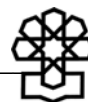
۱. وزارت راه و ترابری، معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل، کتاب جامع آماری حمل و نقل کشور، اسفند ۱۳۸۵.

۲. سازمان بنادر و کشتیرانی، یافته‌ها، سال ۱۳۸۵.



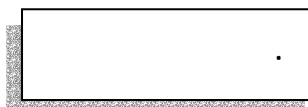
سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در طول سه سال اول برنامه چهارم در زیر بخش حمل‌ونقل دریایی عموماً در جهت افزایش ظرفیت غیرنفتی و نفتی بنادر بازرگانی کشور بوده است. در این رابطه در برنامه پیش‌بینی شده است که ظرفیت اسمی این بنادر در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ به ترتیب به ۱۱۵، ۱۲۰ و ۱۳۲ میلیون تن افزایش یابد. با تفکیک ظرفیت غیرنفتی و نفتی ملاحظه می‌شود که در برنامه پیش‌بینی شده است، ظرفیت غیرنفتی بنادر مذکور در سه سال اول برنامه به ترتیب به ۶۴، ۶۷ و ۷۷ میلیون تن و ظرفیت نفتی بنادر مذکور در همان سه سال به ترتیب به ۵۱، ۵۳ و ۵۵ میلیون تن افزایش پیدا کند. با مراجعه به عملکرد زیربخش حمل‌ونقل دریایی ملاحظه می‌شود ظرفیت اسمی بنادر غیرنفتی و نفتی کشور در سال ۱۳۸۴ به ۱۱۷ میلیون تن رسیده که از عملکرد ۱۰۱/۷ درصدی در این سال حکایت دارد. در سال ۱۳۸۵ نیز با توجه به هدف پیش‌بینی شده در برنامه برای این سال که ۱۲۰ میلیون تن بوده، ظرفیت بنادر غیرنفتی و نفتی به ۱۲۲/۵ میلیون تن افزایش یافته که از عملکرد ۱۰۲ درصدی در این سال خبر می‌دهد. براساس اطلاعات موجود در سال ۱۳۸۶ نیز ظرفیت غیرنفتی و نفتی بنادر بازرگانی کشور به حدود ۱۳۰ میلیون تن رسیده که نشان از تحقق ۹۸/۴ درصدی هدف برنامه در این سال دارد. در ارتباط با عملکرد زیر بخش حمل‌ونقل دریایی در سه سال اول برنامه لازم به یادآوری است که با توجه به تأمین هزینه‌های طرح‌های عمرانی این زیربخش از محل درآمدهای سازمان بنادر و دریانوردی، عملاً این سازمان در تأمین منابع مالی اجرای طرح‌های عمرانی خود با مشکل تخصیص و استفاده از منابع عمومی، مواجه نبوده و این امر از جمله عوامل تسریع در اجرای طرح‌های عمرانی زیر بخش حمل‌ونقل دریایی بوده است.

افزایش ظرفیت غیرنفتی و نفتی بنادر بازرگانی کشور در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ با افزایش ظرفیت کانتینری این بنادر نیز توأم بوده است. در این ارتباط در برنامه پیش‌بینی شده است که در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶ ظرفیت کانتینری بنادر بازرگانی کشور در این سال‌ها به ترتیب به ۱/۹، ۲/۲ و ۲/۶ میلیون TEU افزایش یابد. نگاهی به عملکرد زیر بخش حمل‌ونقل دریایی در زمینه افزایش ظرفیت کانتینری بنادر بازرگانی در سال ۱۳۸۴ نشان می‌دهد که این ظرفیت در این سال به ۲ میلیون TEU افزایش یافته که از عملکرد ۱۰۵/۲ درصدی در این سال حکایت دارد که در مقایسه با افزایش ظرفیت اسمی بنادر غیرنفتی و نفتی کشور در این سال، ملاحظه می‌شود افزایش ظرفیت کانتینری در این سال، سرعت بیشتری داشته است. در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ نیز عملکرد افزایش ظرفیت کانتینری در بنادر بازرگانی کشور به ترتیب ۱۰۴/۵ و ۱۰۰ درصد بوده که این امر می‌تواند به استفاده سازمان بنادر و دریانوردی از منابع داخلی در تأمین هزینه‌های طرح‌های عمرانی آن سازمان مربوط باشد.

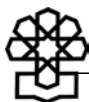


۹۸/۴	۱۳۰	۱۳۲	۱۰۲	۱۲۲/۵	۱۲۰	۱۰۱/۷	۱۱۷	۱۱۵	ظرفیت اسمی بنادر تجاری (میلیون تن)
۱۰۰	۲/۶	۲/۶	۱۰۴/۵	۲/۳	۲/۲	۱۰۵/۲	۲	۱/۹	ظرفیت عملیات کانتینری (هزار TEU)

۱. وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و کشتیرانی، اجمالی بر عملکرد و اهداف برنامه‌های توسعه‌ای، آذر ۱۳۸۴.
۲. سازمان بنادر و کشتیرانی، یافته‌ها، ۱۳۸۵.

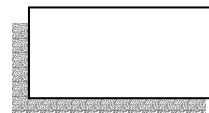


- مهمترین مسائل و مشکلات در بخش حمل و نقل را از جمله می‌توان به شرح زیر دانست:
- وجود حجم بالای تعهدات در بخش به خصوص در زمینه احداث راه (انواع راه‌ها) و راه‌آهن.
 - عبور از تکالیف برنامه و ایجاد تعهدات جدید با وجود حجم بالای تعهدات در بخش.
 - متناسب نبودن ظرفیت با میزان تقاضا در ناوگان حمل و نقل جاده‌ای به خصوص در زمینه حمل بار.
 - وجود خودمالکی در ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و سهم ناچیز مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل در آن.
 - پایین بودن میزان بهره‌وری در ناوگان باری و مسافری حمل و نقل جاده‌ای.
 - بالا بودن عمر متوسط و فرسودگی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای.
 - استفاده از تکالیف بودجه‌ای در مشارکت در احداث آزادراه‌ها.
 - واقعی نبودن برآورد اعتبارات در برنامه و قانون بودجه سالیانه با درآمدهای قابل وصول.
 - ضعف مدیریتی در انجام هزینه‌ها و عدم تناسب پیشرفت‌های مالی و فیزیکی در اجرای پروژه‌ها و طرح‌های عمرانی.
 - پایین بودن بهره‌وری و نارسایی در استفاده از ظرفیت ایجاد شده در راه‌آهن به خصوص در زمینه حمل بار.
 - در اولویت بودن احداث خطوط آهن جدید با وجود بلااستفاده بودن ظرفیت‌های موجود راه‌آهن.
 - نبود جایگاه مناسب برای نوسازی و بازسازی خطوط موجود با وجود فرسودگی و بالا بودن متوسط طول عمر خطوط موجود آهن کشور.
 - عدم تناسب بین ظرفیت‌های فرودگاهی و ظرفیت حمل و نقل ناوگان هوایی کشور.
 - بالا بودن طول عمر متوسط و فرسودگی ناوگان حمل و نقل هوایی و دریایی.



- پیشی گرفتن سرمایه‌گذاری ایجاد ظرفیت جهت انجام عملیات کانتینری در بنادر بازرگانی کشور نسبت به تقاضای حمل‌ونقل کانتینری کالا .

- عدم تبعیت سیاست‌های ایجاد ظرفیت با توان بهره‌برداری و میزان تقاضا در زیربخش‌های حمل‌ونقل.



وجود مسائل و مشکلات در بخش ایجاب می‌کند تا پیشنهادهای زیر مورد توجه قرار گیرد:

۱. در اولویت قرار گرفتن اتمام و سرعت در اجرای پروژه‌ها و طرح‌های در دست اجرا و پذیرش تعهدات جدید بر مبنای خروجی پروژه‌ها و طرح‌های مذکور از جریان اجرایی.
۲. مقید بودن به در نظر گرفتن امکانات مالی و عدم پذیرش تعهدات بیش از توان مالی.
۳. مکلف بودن به انجام تکالیف برنامه و حرکت به سمت کاهش تعهدات بخش.
۴. شناسنامه‌دار کردن حمل‌ونقل جاده‌ای از طریق ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل و افزایش سهم آن در حمل‌ونقل کالا و مسافر.
۵. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و پایین آوردن عمر متوسط ناوگان در حمل‌ونقل مسافر و کالا.
۶. عدم استفاده از تکالیف بودجه‌ای در مشارکت در احداث آزادراه‌ها و بسترسازی جهت استقبال آزادانه شرکا در احداث آزادراه‌ها.
۷. تأکید بر منابع درآمدی واقعی در تعیین اعتبارات در برنامه و بودجه سالیانه (قانون بودجه سالیانه).
۸. مدیریت و نظارت بر انجام هزینه‌های عمرانی و تلاش در جهت متناسب کردن پیشرفت‌های مالی و فیزیکی در اجرای پروژه‌ها و طرح‌های عمرانی.
۹. استفاده از تجربه شرکت رجا در زمینه حمل بار در راه آهن به منظور بالا بردن میزان بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایجاد شده در حمل‌ونقل ریلی.
۱۰. در اولویت بودن نوسازی و بهسازی خطوط موجود نسبت به احداث خطوط آهن جدید و جلوگیری از افزایش طول عمر خطوط آهن موجود.
۱۱. نوسازی ناوگان‌های حمل‌ونقل هوایی و دریایی کشور به منظور کاهش متوسط طول عمر ناوگان‌های مذکور و به روز کردن امکان فعالیت در حمل‌ونقل هوایی و دریایی.
۱۲. حرکت به سمت ایجاد تناسب بین ظرفیت‌سازی‌ها با توان بهره‌برداری و میزان تقاضا در زیربخش‌های حمل‌ونقل.



۱. وزارت راه و ترابری، معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل، دفتر اطلاعات و آمار حمل‌ونقل، اسفند ۱۳۸۶.
۲. بانک جهانی، گزارش سال ۲۰۰۷.
۳. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۸۶.
۴. وزارت راه و ترابری، شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، معاونت فنی و مهندسی، دفتر برنامه‌ریزی و بودجه.
۵. قوانین بودجه سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶.
۶. راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شاخص‌های عمده اهداف کلی سال‌های برنامه چهارم، ۱۳۸۴-۱۳۸۸.
۷. سازمان هواپیمایی کشوری، مرکز مطالعات و اطلاع‌رسانی، احکام قانون برنامه چهارم، تکالیف بودجه سال ۱۳۸۷.
۸. هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)، معاونت برنامه‌ریزی و خدمات مدیریت، گزارش عملکرد پنج‌ماهه اول سال ۱۳۸۷.
۹. سازمان بنادر و کشتیرانی، یافته‌ها، ۱۳۸۵.



:

: ۲۰. عملکرد حمل و نقل در سه سال اول برنامه چهارم

: مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)

: ذبیح‌اله طلوعی و همکاران

: حسین صفایی

: معاونت پژوهشی

:

:

:

عملکرد بخش حمل و نقل

// :