

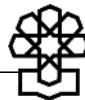
بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور

۳۱. بخش حمل و نقل

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۲.....	۱. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل و نقل
۵.....	۲. جایگاه برنامه‌ها در فصل حمل و نقل
۱۱.....	نتیجه‌گیری
۱۲.....	پیوست
۱۵.....	منابع و مآخذ



بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور ۳۱. بخش حمل و نقل

چکیده

۱. اعتبارات ملی و استانی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ نسبت به مصوب سال ۱۳۹۰ از رشد ۲۱/۱ درصد برخوردار است. در مقایسه این رشد با میزان تورم در آذرماه سال جاری ملاحظه می‌شود افزایش اعتبارات ملی و استانی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل و نقل تنها میزان تورم موجود را جبران خواهد کرد و افزایش واقعی در اعتبارات فصل به وجود نمی‌آورد.
۲. اعتبارات برنامه حمل و نقل جاده‌ای که در ارتباط با احداث آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، احداث و بهسازی راه‌های اصلی است در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۰ از رشد ۲۴/۱ درصدی برخوردار است. این رشد در حالی در اعتبارات این برنامه پیش‌بینی شده که اولاً با تورم ۲۰/۶ درصدی در آذرماه سال جاری مواجه هستیم ثانیاً معادل ۳۰۷۰ کیلومتر انواع راه‌ها در قالب ۲۵ طرح به طرح‌های در دست اجرا در پایان سال ۱۳۹۰ اضافه شده است.
۳. اعتبارات برنامه حمل و نقل راه‌آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۰ از رشد ۴۱/۴ درصدی برخوردار است. اگرچه برنامه حمل و نقل راه‌آهن با این رشد علاوه بر جبران تورم ۲۰/۶ درصدی از افزایش واقعی برخوردار

است ولی نظیر برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در این برنامه نیز ۱۲ طرح جدید با طول ۱۷۴۲ کیلومتر اضافه شده که تعهدات این برنامه را سنگین و سنگین‌تر کرده است.

مقدمه

تأمین زیربناهای حمل‌ونقل همواره در لوایح بودجه سالیانه مورد توجه بوده و این امر در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ نیز از نظر دور نمانده است. اگرچه مقایسه اعتبارات پیش‌بینی شده در لایحه بودجه با اعتبارات مصوب سال گذشته از رشد اعتبارات بخش حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۱ حکایت دارد، اما آنچه که سال‌هاست بخش حمل‌ونقل از آن رنج می‌برد حجم تعهدات و طرح‌های در دست اجرای این بخش با توجه به حجم زیاد درخواست‌هاست. ضمن بالا بودن حجم تعهدات این بخش در پایان سال ۱۳۹۰، در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱، هم در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای و هم در برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن، تعدادی طرح جدید گنجانده شده که سنگینی تعهدات این بخش را سنگین‌تر کرده است. با این تصویر به بررسی اعتبارات تملک دارایی‌های فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ می‌رویم.

۱. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل

اعتبارات ملی و استانی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ معادل ۶۳,۳۷۳,۴۹۸ میلیون ریال پیش‌بینی شده که نسبت به تملک دارایی‌های همین فصل در قانون بودجه سال ۱۳۹۰ معادل ۲۱/۱ درصد رشد دارد.



مقایسه رشد اعتبارات ملی و استانی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل با متوسط رشد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای کل کشور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ نشان می‌دهد به فصل حمل‌ونقل در ظاهر توجه لازم شده است. زیرا از طرفی در مقایسه با نرخ تورم که در آذرماه سال جاری معادل ۲۰/۶ درصد بود. می‌توان گفت در واقع به اندازه قدرت مالی اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۰ به فصل حمل‌ونقل در این سال اعتبار اختصاص یافته است، از طرف دیگر اگر تعداد طرح‌های شروع شده در سال ۱۳۹۱ در نظر گرفته شود، ملاحظه می‌شود به تناسب افزایش طرح‌های جدید به حجم اعتبارات ملی و استانی فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ اضافه نشده است که این امر در واقع سرشکن شدن اعتبارات پیش‌بینی شده بین طرح‌های در دست اجرا و جدید خواهد بود و در کند نمودن آهنگ اجرایی طرح‌های در دست اجرا مؤثر خواهد بود.

۱-۱. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی

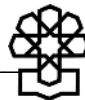
اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ معادل ۴۹,۵۴۱,۵۹۹ میلیون ریال پیش‌بینی شده که در ظاهر نسبت به اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی در قانون بودجه سال ۱۳۹۰ از رشد ۲۰/۸ درصدی برخوردار است. این رشد وقتی معنادار خواهد بود که اولاً تورمی در پیش نباشد (یا حداقل تورم بالایی نباشد) ثانیاً به حجم تعهدات بخش در زمینه احداث انواع راه‌ها و خطوط آهن کشور اضافه نشده باشد. در این رابطه باید گفت طبق آمارهای رسمی (بانک مرکزی ایران) نرخ تورم در آذرماه سال جاری معادل ۲۰/۶ درصد بوده که این تورم اگر در سال ۱۳۹۱ افزایش پیدا نکند رشد ۲۰/۸ درصدی اعتبارات تملک

دارایی‌های سرمایه‌ای ملی در لایحه بودجه ۱۳۹۱ را خواهد بلعید که به این ترتیب رشدی در اعتبارات سال ۱۳۹۱ وجود نخواهد داشت. از طرف دیگر نگاهی به طرح‌های جدیدی که شروع عملیات اجرایی آنها در لایحه بودجه، سال ۱۳۹۱ در نظر گرفته شده نشان می‌دهد که علاوه بر حجم طرح‌ها و پروژه‌های در دست اجرا در پایان سال ۱۳۹۰ به فصل حمل‌ونقل در مجموع ۳۷ طرح جدید اضافه شده که ۲۵ طرح جدید مربوط به احداث انواع راه‌ها (آزادراه، بزرگراه، بهسازی راه‌ها و راه اصلی) و ۱۲ طرح جدید مربوط به احداث خطوط آهن بوده است. این طرح‌های جدید وقتی معنادار خواهد بود که گفته شود تعداد طرح‌های در دست اجرا در پایان سال ۱۳۹۰ در زیربخش حمل‌ونقل جاده‌ای (احداث انواع راه‌ها) معادل ۱۰۴ طرح و در زیربخش حمل‌ونقل ریلی معادل ۳۷ طرح بوده است.

در نگاهی به اعتبارات پیش‌بینی شده برای ۳۷ طرح جدید در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ ملاحظه می‌شود برای طرح‌های جدید مذکور در مجموع معادل ۱,۷۶۸,۶۸۹ میلیون ریال اعتبار در این سال پیش‌بینی شده که با در نظر گرفتن این اعتبار و نیز تأثیر تورم بر اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی می‌توان گفت نه تنها اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۱ نسبت به سال ۱۳۹۰ افزایش پیدا نکرده، بلکه کاهش هم داده شده است.

۲-۱. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی معادل ۱۳,۸۳۱,۸۹۹ میلیون ریال پیش‌بینی شده که در مقایسه با قانون بودجه سال ۱۳۹۰ از



رشد ۲۲/۱ درصدی برخوردار است. با نگاهی به رشد اعتبارات تملک دارایی‌های فصل حمل‌ونقل (ملی و استانی) و نیز اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ ملاحظه می‌شود به اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی در این لایحه توجه بیشتری شده و سهم بیشتری از اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل به اعتبارات استانی این فصل داده شده است. برنامه سفرهای استانی دولت و تعهدات ناشی از این سفرها، در افزایش اعتبارات تملک دارایی‌های استانی فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۱ بی‌تأثیر نبوده، ضمن اینکه سیاست دولت هم بر توجه بیشتر بر استان‌ها و تأمین نیازهای استانی از جمله شبکه زیربنایی قرار گرفته است.

۲. جایگاه برنامه‌ها در فصل حمل‌ونقل

در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۱، برنامه‌های فصل حمل‌ونقل عبارتند از:

- برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای،
- برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن،
- برنامه حمل‌ونقل هوایی،
- برنامه حمل‌ونقل دریایی،
- برنامه پژوهش‌های کاربردی،
- برنامه راهبری حمل‌ونقل جاده‌ای،
- برنامه ایمنی حمل‌ونقل هوایی.

در توزیع اعتبارات ملی فصل حمل‌ونقل بین برنامه‌های این فصل ملاحظه می‌شود بیش از ۹۶/۸ درصد اعتبارات این فصل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ به دو برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای و حمل‌ونقل راه‌آهن اختصاص یافته و بقیه اعتبارات یعنی ۳/۲ درصد آن به پنج برنامه دیگر این فصل تعلق گرفته است لازم به یادآوری است. از بین این پنج برنامه، اعتبارات طرح‌های عمرانی برنامه حمل‌ونقل دریایی عموماً از منابع داخلی این سازمان تأمین می‌گردد و در این برنامه تنها برای بهسازی بنادر صیادی، تکمیل بنادر کوچک، احداث بنادر صیادی و امثالهم اعتبار پیش‌بینی شده است. در ارتباط با حمل‌ونقل هوایی هم تنها برای تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام (به صورت مشارکت) و کمک‌های فنی و اعتباری برای حمل‌ونقل هوایی، اعتبار در نظر گرفته شده و اعتبارات مربوط به بهسازی فرودگاه‌ها، تأمین تجهیزات ناوبری و احیاناً ایجاد فرودگاه جدید از محل منابع سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌های کشور تأمین شده است. سایر برنامه‌های پنج‌گانه فوق هم از چندان اهمیتی برخوردار نیستند. با توجه به مراتب بالا به تحلیل دو برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن می‌پردازیم.

۱-۲. برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای

در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ اعتبارات برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای که در ارتباط با احداث آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، احداث و بهسازی راه‌های اصلی است معادل ۲۰,۲۰۶,۵۹۱ میلیون ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار قانون بودجه سال ۱۳۹۰ که معادل ۱۶,۲۷۷,۴۵۹ میلیون ریال بوده از رشد ۲۴/۱ درصدی برخوردار



است. وجود چنین رشدی در ظاهر حکایت از آن دارد که در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ به برنامه حمل و نقل جاده‌ای توجه شده است و با توجه به نرخ تورم ۲۰/۶ درصدی در آذرماه سال جاری و در صورت عدم افزایش نرخ مذکور در ماه‌های آینده، حداقل اعتبارات این برنامه در سال ۱۳۹۱ از رشد چند درصدی برخوردار است، اما بررسی برنامه حمل و نقل جاده‌ای در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه نشان می‌دهد که از مجموع ۱۲۹ طرح که در قالب این برنامه آورده شده معادل ۲۵ طرح جدید است و از سال ۱۳۹۱ عملیات اجرایی آنها شروع خواهد شد. این ۲۵ طرح جدید که شامل احداث آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، احداث و بهسازی راه‌های اصلی جدید است در مجموع معادل ۳۰۷۰ کیلومتر شامل ۱۰۷۴ کیلومتر آزادراه ۷۱۵ کیلومتر بزرگراه، بهسازی ۱۲۱۱ کیلومتر راه اصلی و احداث ۷۰ کیلومتر راه اصلی جدید برآورد شده و اتمام عملیات اجرایی آنها که عموماً در برنامه مذکور، سال ۱۳۹۴ پیش‌بینی شد (پیش‌بینی که با توجه به عملکرد سالیانه وزارت راه نمی‌تواند واقعیت داشته باشد) معادل ۴۵,۱۵۶,۶۱۲ میلیون ریال اعتبار نیاز خواهد داشت. افزایش یک‌باره ۳۰۷۰ کیلومتر انواع راه‌ها در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ وقتی معنادار خواهد بود که به حجم تعهدات، برنامه حمل و نقل جاده‌ای در پایان سال ۱۳۹۰ و نیز عملکرد وزارت راه در زمینه اتمام طرح‌های راهسازی در سال‌های گذشته، توجه شود. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در پایان سال ۱۳۹۰ حجم تعهدات وزارت راه در زمینه ساخت انواع راه‌ها (طرح‌های در دست اجرا) به بیش از ۱۳۰۰۰ کیلومتر می‌رسد که با افزودن این ۳۰۷۰ کیلومتر راه‌های جدید با شروع سال ۱۳۹۱ طرح‌های در دست اجرای راهسازی به بیش از ۱۶۰۰۰ کیلومتر خواهد رسید. با این حجم از تعهدات، کافی است که بدانیم

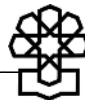
عملکرد وزارت راه در زمینه ساخت انواع راه‌ها در طول برنامه چهارم توسعه، به‌طور متوسط سالیانه بیش از ۱۵۰۰ کیلومتر نبوده است. این عملکرد البته با توان فنی و به‌خصوص توان مالی (منابع اعتباری) موجود محقق می‌شود. حال که توان فنی و اجرایی کشور اجازه عملکردی معادل احداث ۱۵۰۰ کیلومتر انواع راه‌ها را می‌دهد با ۱۶۰۰۰ کیلومتر انواع راه‌های در دست اجرا در ابتدای سال ۱۳۹۱، به بیش از ده سال (یعنی دو برنامه پنج‌ساله) زمان نیاز خواهد بود تا همین تعهدات به‌وجود آمده در ابتدای سال ۱۳۹۱، به سرانجام برسد. به‌طوری که ملاحظه می‌شود با لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ برای تا ده سال آینده در زمینه احداث انواع راه‌ها، تعهد به‌وجود آمده که مطمئناً در سال‌های مذکور این تعهدات اضافه هم خواهد شد. نکته قابل ذکر آنکه در شرایطی که حداقل نیازهای زیربنایی حمل‌ونقل تأمین شده باشد، هر نوع احداث و بهسازی انواع راه‌ها به‌وجود تقاضای حمل‌ونقل موکول خواهد شد. به‌عبارت دیگر با تأمین حداقل نیازهای زیربنایی حمل‌ونقل، برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای با تقاضای حمل‌ونقل همسوی می‌شود و در قالب نیاز و تقاضای حمل‌ونقل، طرح یا پروژه احداث و بهسازی انواع راه‌ها، تعریف می‌شود، اما با وجود تأمین حداقل نیازهای زیربنایی حمل‌ونقل در کشور، کماکان در وزارت راه تفکر احداث زیربنا بر تفکر حمل‌ونقلی غالب است و هنوز حمل‌ونقل جایگاه لازم را در سیاست‌های دستگاه متولی پیدا نکرده و تنها درخواست‌ها و فشارها در تعریف طرح‌ها و پروژه‌های راهسازی تعیین‌کننده است.



۲-۲. برنامه حمل و نقل راه آهن

در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ اعتبارات برنامه حمل و نقل راه آهن ۱۹,۷۵۹,۲۰۸ میلیون ریال پیش بینی شده که نسبت به اعتبار قانون بودجه سال ۱۳۹۰ که معادل ۱۳,۹۷۸,۸۴۵ میلیون ریال بوده از رشد ۴۱/۴ درصدی برخوردار است. افزایش ۴۱/۴ درصدی اعتبارات برنامه حمل و نقل راه آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ حکایت از آن دارد که اعتبار این برنامه نه تنها نرخ تورم ۲۰/۶ درصدی (در آذرماه سال جاری) را می تواند پشت سر بگذارد، بلکه نسبت به اعتبار مصوب سال ۱۳۹۰ از افزایش واقعی بیش از ۲۰ درصدی برخوردار است و این امر می تواند گواهی بر توجه دولت بر توسعه خطوط ریلی و افزایش ظرفیت ریلی در کشور باشد، اما با مراجعه به پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ ملاحظه می شود افزایش برنامه حمل و نقل راه آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ جهت تسریع عملیات اجرایی و سرعت بخشیدن به اتمام طرح های در دست اجرای این برنامه نبوده، بلکه افزایش تعداد طرح های جدید در سال ۱۳۹۱ در افزایش اعتبار این برنامه مؤثر بوده است. با بررسی برنامه حمل و نقل راه آهن در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ ملاحظه می شود در پایان سال ۱۳۹۰ تعداد طرح های در دست اجرای این برنامه ۳۷ طرح بوده ولی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ معادل ۱۲ طرح جدید به تعداد طرح های پایان سال ۱۳۹۰ مذکور افزوده شده و مجموع طرح های برنامه حمل و نقل راه آهن را به ۴۹ طرح در این سال رسانده است. طول ۱۲ طرح جدید در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ که در قالب طرح های احداث و مطالعه و اجرا آمده در مجموع معادل ۱۷۴۲ کیلومتر است که برای اتمام عملیات اجرایی آن در این لایحه که عموماً پایان سال

۱۳۹۴ در نظر گرفته شده معادل ۷۱۱,۶۰۰ میلیون ریال اعتبار پیش‌بینی شده است. طرح‌های جدید در برنامه راه‌آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ از آنجا از اهمیت برخوردار می‌شود که بدانیم با افزایش این تعداد طرح‌ها، طول خطوط آهن در دست اجرا در سال ۱۳۹۱ به ۱۰۰۰۰ کیلومتر می‌رسد که ۸۳۰۰ کیلومتر آن طول ۳۷ طرح در دست اجرا در پایان سال ۱۳۹۰ بوده است. این حجم از تعهدات در برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن وقتی معنادار خواهد بود که از عملکرد و احداث خطوط آهن کشور در طول برنامه چهارم توسعه اطلاع پیدا کنیم. در طول برنامه چهارم توسعه به‌طور متوسط سالیانه حدود ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر خط آهن تحویل و به طول شبکه راه‌آهن کشور اضافه شده است. با این عملکرد ملاحظه می‌شود برای ۲۸ تا ۳۳ سال آینده در برنامه راه‌آهن تعهد ایجاد شده است آن هم اگر در طول سال‌های آینده طرح جدیدی به این برنامه اضافه نشود. نکته قابل ذکر در رابطه با برنامه راه‌آهن اینکه در زمینه حمل‌ونقل ریلی هم‌اکنون اضافه ظرفیت وجود دارد و از ظرفیت‌های ایجاد شده به نحو مناسب استفاده نمی‌شود. سؤال این است که چرا در زمینه بهره‌برداری بیشتر و در نتیجه کسب درآمد بیشتر از ظرفیت‌های موجود در حمل‌ونقل ریلی برنامه‌ای ارائه نمی‌شود ولی مرتباً احداث خطوط جدید در صحبت‌ها و سخنرانی‌ها مطرح می‌شود. نباید به دنبال سرمایه‌گذاری به بهره‌برداری از آن فکر کنیم؟ بهره‌برداری که درآمد آن می‌تواند منبعی برای سرمایه‌گذاری باشد و از وابستگی به منابع عمومی کاسته شود.



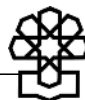
نتیجه‌گیری

از آنچه گذشت ملاحظه شد که اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۰ افزایش داشته است. نگاهی به میزان افزایش اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ نشان می‌دهد که این افزایش به میزان تورم در پایان آذرماه سال ۱۳۹۰ نزدیک است و تنها می‌تواند این میزان تورم را جبران کند که با جبران میزان تورم عملاً افزایشی در اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۱ دیده نمی‌شود. به معضل عدم افزایش اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱، شروع طرح‌های جدید در برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن اضافه می‌شود. به عبارت دیگر از طرفی عدم افزایش واقعی اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و از طرف دیگر شروع طرح‌های جدید، علاوه بر بر حجم سنگین تعهدات در برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن تصویر مناسبی از این فصل در سال ۱۳۹۱ به دست نمی‌دهد و به جرئت می‌توان گفت مشکلات اعتباری در سال ۱۳۹۱، نظیر سال‌های گذشته، آهنگ اجرایی طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای این فصل را کند خواهد کرد و بر طول مدت عملیات اجرایی این طرح‌ها خواهد افزود. لذا بر حذف حداکثری طرح‌های جدید از لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ تأکید می‌شود.

پیوست

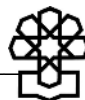
جدول تکالیف بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ و اظهار نظر بر آن

عنوان	متن پیشنهادی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱	اظهار نظر و پیشنهاد
جزء «۳-۱» از بند «۳»	وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی) موظف است به میزان هزار میلیارد ریال از منابع داخلی سازمان و براساس موافقتنامه مبادله شده قبلی و اصلاحات مورد توافق، صرف توسعه بنادر کوچک، احداث موج‌شکن بنادر کوچک در سواحل جنوب و بهسازی راه‌های منتهی به بنادر کشور نماید	در ارتباط با این بند پیشنهاد می‌شود: اولاً به دنبال «براساس موافقتنامه مبادله شده قبلی و اصلاحات مورد توافق» با معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی، اضافه شود ثانیاً به دنبال «توسعه بنادر کوچک و احداث موج‌شکن بنادر کوچک در سواحل جنوب» عبارت «مذکور در موافقتنامه مبادله شده قبلی» اضافه شود تا موجبی برای شروع کار جدید نباشد ثالثاً با توجه به اینکه راه‌های زیادی به بنادر کشور منتهی می‌شوند لازم است با توجه به حجم اعتبارات تکلیفی مذکور و تعهدات قبلی این بند، حجم بهسازی راه و نیز بندر، مشخص شود تا از صورت کلی خارج شود
بند «ب» از جزء «۸-۴» بند «۸»	اموال و سهام شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های تابعه و وابسته با قیمت کارشناسی روز با تأیید وزیر امور اقتصاد و دارایی و وزیر راه و شهرسازی با مسئولیت آنان حسب مورد واگذار یا به فروش برساند و منابع حاصله را به‌طور کامل صرف بازسازی ساختاری و بازپرداخت بخشی از بدهی‌های معوقه بانکی ناشی	اموال و سهام شرکت سهامی راه‌آهن و شرکت‌های تابعه و وابسته: اولاً به‌صورت عام و کلی بیان شده است لازم است نوع اموال و نوع سهام متعلق به راه‌آهن و شرکت‌های تابعه و وابسته و میزان آن مشخص گردد ثانیاً فروش و واگذاری اموال و سهام شرکت راه‌آهن و شرکت‌های تابعه و وابسته با تأیید وزیر اقتصاد و دارایی و وزیر راه و



عنوان	متن پیشنهادی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱	اظهار نظر و پیشنهاد
	از واگذاری انجام شده و اجرای طرح‌های بازسازی و بهسازی خط و ناوگان نماید	شهرسازی انجام می‌گیرد. در صورتی‌که هرگونه واگذاری اموال یا فروش سهام از طریق سازمان خصوصی‌سازی انجام می‌گیرد و پیشنهاد این بند در واقع دور زدن سازمان خصوصی‌سازی است ثالثاً منابع حاصل از واگذاری یا فروش اموال و سهام دولتی معمولاً به حسابی ریخته می‌شود سپس از طریق مبادله موافقتنامه با معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی صرف تکلیف یا تکالیف مشخص شده در بند مذکور، می‌گردد که جایگاه آنها در این بند پیشنهادی مشخص نشده است
بند «پ» از جزء «۸-۴» بند «۸»	نسبت به واگذاری یا فروش هتل‌های هما به اشخاص حقیقی و حقوقی از جمله بانک‌های دولتی با قیمت کارشناسی روز که به تأیید وزیر امور اقتصادی و دارایی و وزیر راه و شهرسازی با مسئولیت آنان می‌رسد اقدام نماید. منابع و وجوه حاصله توسط شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران برای بازسازی و نوسازی ناوگان هوایی شرکت، هزینه می‌شود	مطالب مطرح شده در بند «ب» از جزء «۸-۴» بند «۸» در این زمینه نیز صادق است. به عبارت دیگر در این بند لازم است: اولاً میزان واگذاری و یا فروش مشخص گردد ثانیاً واگذاری یا فروش هتل‌ها از طریق سازمان خصوصی‌سازی انجام گیرد ثالثاً حسابی که منابع حاصل از واگذاری یا فروش در آن واریز می‌شود مشخص گردد رابعاً استفاده از منابع حاصل از واگذاری یا فروش در قالب موافقتنامه انجام گیرد
بند «ح» از جزء «۸-۴» بند «۸»	طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای نیمه‌تمام، تکمیل شده و آماده بهره‌برداری ملی و استانی و از محل منابع داخلی از جمله طرح‌های فصل‌های	در ارتباط با این بند: اولاً باید میزان و حجم واگذاری طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از جمله طرح‌های فصل حمل‌ونقل مشخص باشد

عنوان	متن پیشنهادی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱	اظهار نظر و پیشنهاد
	<p>حمل و نقل به صورت نقد و اقساط با قیمت کارشناسی روز، مورد تأیید وزیر امور اقتصادی و دارایی و وزیر امور اقتصادی و دارایی و وزیر مربوطه را به متقاضیان بخش‌های خصوصی و تعاونی واگذار نماید. وجوه حاصل از واگذاری‌ها به خزانه‌داری کل واریز می‌شود و معادل آن در اختیار دستگاه واگذارکننده قرار می‌گیرد تا برای تکمیل طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای نیمه‌تمام یا پرداخت تسهیلات در قالب وجوه اداره شده یا تسهیلات تکلیفی یا یارانه سود و کارمزد تسهیلات به خریداران طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای، پیمانکاران، مشاوران و سازندگان هزینه نماید</p>	<p>ثانیاً واگذاری با تأیید وزیر امور اقتصادی و دارایی و تأیید وزیر مربوط از جمله وزیر راه و شهرسازی دور زدن سازمان خصوصی‌سازی است و این واگذاری‌ها باید از طریق این سازمان انجام شود</p> <p>ثالثاً با واریز کردن وجوه حاصل از واگذاری به حساب خزانه، مصرف منابع مذکور باید از طریق مبادله موافقتنامه با معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی صورت گیرد</p>
<p>در این بند تضمین بازپرداخت اصل و فرع اوراق مشارکت شرکت‌های وابسته و تابعه وزارتخانه‌های ... راه و شهرسازی ... توسط بانک عامل تکلیف شده است. از آنجا که بانک‌های عامل در فروش اوراق مشارکت عموماً بانک‌های تجاری هستند که سپرده‌های دیداری مردم را در اختیار دارند بنابراین مکلف کردن بانک‌های عامل به پرداخت اصل و فرع اوراق مشارکت شرکت‌های وابسته و تابعه راه و شهرسازی یعنی استفاده از سپرده‌های دیداری در پرداخت اصل و فرع اوراق مشارکت که این امر</p>	<p>به شرکت‌های وابسته و تابعه وزارتخانه‌های نیرو، نفت، راه و شهرسازی اجازه داده می‌شود تا سقف چهارصد هزار میلیارد ریال برای اجرای طرح‌های انتفاعی دارای توجیه فنی، اقتصادی و مالی خود اوراق مشارکت مالی منتشر نماید. بازپرداخت اصل و فرع اوراق مشارکت مورد اشاره توسط بانک‌های عامل تضمین می‌گردد. اوراق مشارکت مزبور قابل واگذاری به پیمانکاران، مشاوران و سازندگان نیز</p>	<p>جزء «۱۱-۱» بند «۱۱»</p>



عنوان	متن پیشنهادی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱	اظهار نظر و پیشنهاد
	می باشد	می تواند بانک های تجاری را در جوابگویی تقاضاهای آنی مشتریان با مشکل مواجه سازد. پیشنهاد می شود به جای بانک های عامل، دولت مکلف به پرداخت اصل و فرع اوراق مشارکت مذکور گردد
جزء «۲-۱۱» از بند «۱۱»	به شرکت های دولتی تابعه و وابسته به وزارت راه و شهرسازی اجازه داده می شود مبلغ بیست هزار میلیارد ریال اوراق مشارکت با تضمین دولت منتشر نماید	از آنجا که لازم است مشخص گردد که دولت چه چیزی را تضمین می کند پیشنهاد می شود در این جمله بعد از با تضمین عبارت «بازپرداخت اصل و سود توسط» اضافه گردد

منابع و مآخذ

۱. لایحه بودجه سال ۱۳۹۱.
۲. قانون بودجه سال ۱۳۹۰.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۲۲۷۱

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور ۳۱. بخش حمل‌ونقل

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین: ذبیح‌الله طلوعی

ناظران علمی: حسین صفایی، محسن صمدی

متقاضی: کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه‌های کلیدی: _____

تاریخ انتشار: ۱۳۹۰/۱۲/۱۳