

بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ کل کشور

۱۹. بخش حمل و نقل

کد موضوعی: ۲۵۰

شماره مسلسل: ۱۲۸۸۲

اسفندماه ۱۳۹۱

دفتر: مطالعات زیربنایی

به نام خدا

فهرست مطالب

۲.....	چکیده
۳.....	مقدمه
۳.....	۱. اعتبارات فصل حمل و نقل
۴.....	۲. اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی
۶.....	۳. برنامه‌های حمل و نقل
۱۲.....	نتیجه‌گیری و پیشنهاد
۱۳.....	منابع و مآخذ



بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ کل کشور

۱۹. بخش حمل و نقل

راهبردهای پیشنهادی برای بررسی لایحه بودجه ۱۳۹۲ در مجلس شورای اسلامی

در راستای ارتقای کارآیی و اثربخشی بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نسبت به سال‌های گذشته پیشنهاد می‌شود که نمایندگان و کمیسیون‌های محترم به موارد زیر تمرکز نمایند:

- **مبنای قانونی:** بررسی شود مبنای قانونی برآورد منابع و مصارف در بودجه در هریک از امور بخشی و فرابخشی چیست؟

- **تغییر هزینه‌ها:** آیا مجموعه اعتباراتی که در هریک از بخش‌های تخصصی (مانند مسکن، حمل و نقل، آموزش، بهداشت و...) پیش‌بینی شده است برای انجام وظایف آن حوزه (نه دستگاه) کافی است؟ دلیل تغییرات اعتبارات نسبت به سال قبل در هریک از بخش‌ها چیست؟

- **بررسی آثار:** آثار تخصیص اعتبارات به هریک از بخش‌ها چیست؟ به‌عنوان مثال با هزینه‌کرد اعتبارات پیش‌بینی شده در بودجه، شاخص‌های هریک از حوزه‌های بخشی و فرابخشی (مانند کشاورزی، فرهنگ، امنیت، آموزش، سلامت و...) چه تغییری خواهند کرد؟

- **عدم قانونگذاری جدید:** در بررسی احکام بودجه، احکامی که درصدد قانونگذاری جدید یا اصلاح قوانین دائمی در لایحه هستند حذف شوند و همچنین مجلس از ارائه پیشنهادهای جدید از این دست اجتناب کند تا مانع از درهم‌ریختگی نظام قانونی و حقوقی کشور شود.

- **عدم ورود به اصلاح ردیف‌های بودجه‌ای:** مجلس از ورود به اصلاح ردیف‌های بودجه‌ای به خصوص ردیف‌های ذیل قوه مجریه اجتناب کند که این امر ناقض صلاحیت نظارتی مجلس و نقض تفکیک قواست.

- **اعمال اصلاحات بودجه‌ای توسط دولت:** در نهایت اینکه، مجلس بجای اینکه خودش برای اصلاح لایحه بودجه دست به کار شود، با بررسی راهبردهای بودجه در هریک از امور بخشی و فرابخشی، ظرفیت سیاسی و حقوقی لازم را برای اصلاح بودجه توسط دولت فراهم نماید.^۱

۱. برای اطلاعات بیشتر در این مورد به گزارش «مجلس و بودجه: راهبردها و رویکردها» شماره مسلسل ۲۳۰۱۲۸۷۲ مراجعه شود.

چکیده

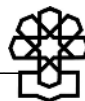
اعتبارات فصل حمل‌ونقل شامل اعتبارات ملی و استانی طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ معادل ۱/۵۷ درصد کاهش یافته است. این کاهش زمانی اتفاق می‌افتد که اعتبارات بودجه کل کشور از رشد ۲۹ درصدی و بودجه عمومی دولت از رشد ۱۷ درصدی برخوردار است.

- در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی معادل ۷۲/۸ درصد و اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی معادل ۲۷/۲ درصد اعتبارات فصل حمل‌ونقل را به خود اختصاص داده‌اند. این نسبت در قانون بودجه سال ۱۳۹۱ به ترتیب ۷۹/۵۷ و ۲۰/۴۳ درصد بوده است.

- اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نسبت به اعتبارات قانون بودجه سال ۱۳۹۱ معادل ۹/۹ درصد کاهش یافته است.

- اعتبارات برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۱ معادل ۹/۲ درصد کاهش نشان می‌دهد. این کاهش به همراه نازل بودن سقف تخصیص اعتبارات تا پایان دی‌ماه سال جاری و امکان انتقال طلب پیمانکاران به سال ۱۳۹۲، بخش حمل‌ونقل را در سال آینده با مشکلاتی مواجه خواهد کرد.

- اعتبارات برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۱ معادل ۲/۵۵ درصد کاهش یافته است. این کاهش اعتبارات، برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن را نیز در سال ۱۳۹۲ با مشکلاتی مواجه و عرصه را بر فعالیت پیمانکاران تنگ‌تر و تعطیلی کارگاه‌ها را بیشتر خواهد کرد.



بخش حمل و نقل از جمله بخش‌های با اهمیتی است که زیربناهای حمل و نقلی را جهت گردش سریع، مطمئن و ایمن کالا و مسافر در زیربخش‌های زمینی (جاده و راه‌آهن)، هوایی و دریایی فراهم می‌کند. این زیربناها به منابع مالی لازم و نیز تجهیز منابع مالی بخش غیردولتی برای مشارکت در ایجاد زیربناها نیاز دارد، لایحه بودجه سالیانه به خصوص لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ براساس تخصیص منابع و نیز نقش دستگاه‌های اجرایی در تأمین نیازهای عمومی کشور تهیه و به بخش حمل و نقل نیز در این لایحه توجه لازم شده است. آنچه از نظر می‌گذرد بررسی منابع مالی اختصاص یافته در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ در بخش حمل و نقل است.

۱. اعتبارات فصل حمل و نقل

در جدول شماره ۶ لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ اعتبارات فصل حمل و نقل شامل اعتبارات ملی و استانی، طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برحسب امور و فصل معادل ۶۰,۱۱۱,۵۹۸ میلیون ریال پیش‌بینی شده است که این اعتبارات نسبت به اعتبارات قانون بودجه سال ۱۳۹۱ کاهشی معادل ۱/۵۷ درصد نشان می‌دهد. از اعتبارات پیش‌بینی شده فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ معادل ۷۲/۸ درصد آن را اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی و ۲۷/۲ درصد آن را اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی تشکیل می‌دهد. لازم به یادآوری است که این نسبت در قانون بودجه سال ۱۳۹۱ به ترتیب معادل ۷۹/۵۷ و ۲۰/۴۳ درصد بوده است. اگرچه

اعتبارات فصل حمل‌ونقل شامل اعتبارات ملی و استانی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۱ کاهش ۱/۵۷ درصدی نشان می‌دهد که این امر از برخورد انقباضی به فصل حمل‌ونقل در این سال حکایت دارد، ولی در تعیین سهم طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی و استانی در سال ۱۳۹۲ به سهم استان توجه بیشتری شده است. به طوری که اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای طرح‌های ملی از ۸,۵۹۱,۵۹۹ میلیون ریال در قانون بودجه سال ۱۳۹۱ به ۳,۷۶۶,۰۲۲ میلیون ریال در سال ۱۳۹۲ (کاهش ۹/۹ درصدی) و اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای طرح‌های استانی از ۱۲,۴۷۸,۵۴۹ میلیون ریال در قانون بودجه سال ۱۳۹۱ به ۱۶,۳۴۵,۵۷۶ میلیون ریال در سال ۱۳۹۲ افزایش یافته است (افزایش ۳۱ درصدی). این افزایش سهم استانی اعتبارات فصل حمل‌ونقل در لایحه سال ۱۳۹۲ را می‌توان کم کردن مشکلات اجرایی طرح‌های در دست اجرای فصل حمل‌ونقل توسط استان‌ها در این سال ارزیابی کرد. سیاستی که می‌تواند به کاهش بار مشکلات استان‌ها کمک کند.

۲. اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی

در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی فصل حمل‌ونقل در مجموع معادل ۳,۷۶۶,۰۲۲ میلیون ریال پیش‌بینی گردیده که ۷,۲۲۶,۸۴۲ میلیون ریال آن مربوط به تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی ویژه است. مقایسه این اعتبارات با اعتبارات فصل حمل‌ونقل در قانون بودجه سال ۱۳۹۱ نشان می‌دهد که اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی فصل



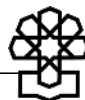
حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نسبت به سال ۱۳۹۱ معادل ۹/۹ درصد کاهش پیدا کرده است. کاهش اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ زمانی اتفاق افتاده که بودجه کل کشور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ از رشد ۲۹ درصدی برخوردار است و بودجه عمومی دولت نیز در این لایحه رشدی معادل ۱۷ درصد دارد. کاهش اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای ملی فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ باید دلایلی داشته باشد. از جمله دلایل در این رابطه می‌توان به برخورد انقباضی با این فصل اشاره کرد. ولی سؤال این است وقتی بودجه کل کشور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ انبساطی است آیا برخورد انقباضی با اعتبارات فصل حمل و نقل بدون اعمال تغییرات، تغییر در اولویت‌های اجرایی و یا کاهش میزان تعهدات فصل، می‌تواند منطقی باشد؟ واقعیت این است که شواهد نشان از آن دارد که نه تغییراتی در نحوه مدیریت اجرایی طرح‌های عمرانی فصل حمل و نقل در پیش است و نه اولویت‌های طرح‌های در دست اجرا مورد بازنگری قرار خواهد گرفت و نه کاهش میزان تعهدات فصل حمل و نقل در قالب تسریع در عملیات اجرایی طرح‌های با پیشرفت فیزیکی بیشتر و تأخیر در اجرای طرح‌های با پیشرفت فیزیکی کمتر، در پیش خواهد بود. در صورتی که در شرایط سخت به تصمیم سخت نیاز است و بدون یک تصمیم سخت نمی‌توان پیشرفت مناسبی در وضعیت اجرایی طرح‌های حمل و نقل در سال پیش‌رو، را انتظار داشت.

در همین رابطه لازم به یادآوری است که حجم تعهدات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی فصل حمل و نقل برای سال‌های بعد از سال ۱۳۹۲ در لایحه بودجه این سال معادل ۳۸۱,۰۸۶,۱۲۱ میلیون ریال برآورد گردیده است که چنانچه اعتبارات

سالیانه این فصل در سال‌های آینده در حدود اعتبارات پیش‌بینی شده سال ۱۳۹۲ در لایحه بودجه، در نظر گرفته شود معادل ۱۰/۵ سال زمان لازم خواهد بود تا اعتبار لازم برای طرح‌های ملی در دست اجرای فصل حمل‌ونقل تأمین گردد. آن هم وقتی که بر حجم تعهدات در این سال‌ها اضافه نشود که یقیناً اضافه خواهد شد.

۳. برنامه‌های حمل‌ونقل

اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ به برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، حمل‌ونقل راه‌آهن، حمل‌ونقل هوایی، حمل‌ونقل دریایی، پژوهش‌های کاربردی، راهبردی توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ایمنی حمل‌ونقل هوایی و بالاخره مقاوم‌سازی ساختمان‌ها اختصاص یافته است. از بین برنامه‌های مذکور، برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای با اعتباری معادل ۱۷,۵۹۴,۰۵۸ میلیون ریال معادل ۴۸/۱۵ درصد اعتبارات فصل و برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن با اعتباری معادل ۱۷,۶۹۹,۷۲۲ میلیون ریال معادل ۴۸/۴۴ درصد اعتبارات فصل (ملی به استثنای طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی ویژه) را به خود اختصاص داده‌اند و بقیه اعتبارات فصل که معادل ۳/۴۱ درصد است به سایر برنامه‌های فوق‌الذکر، اختصاص یافته است. در این رابطه لازم به یادآوری است که اعتبارات لازم برای برنامه‌های حمل‌ونقل دریایی و هوایی از محل درآمد شرکتی در سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری تأمین می‌شود و در قالب برنامه حمل‌ونقل دریایی در فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ تنها اعتبارات



موردنیاز بنادر صیادی (احداث و بهسازی) و در قالب برنامه حمل و نقل هوایی، اعتبار دو طرح مشارکت و تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام (ره) و کمک‌های فنی و اعتباری حمل و نقل هوایی تأمین می‌گردد.

از آنچه گذشت ملاحظه گردید که بیش از ۹۶ درصد اعتبار طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ملی فصل حمل و نقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ به دو برنامه حمل و نقل جاده‌ای و راه‌آهن اختصاص یافته است. در این گزارش این دو برنامه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۳. برنامه حمل و نقل جاده‌ای

در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ اعتبارات پیش‌بینی شده برای ۱۳۰ طرح راهسازی، بهسازی راه‌ها و راهداری معادل ۱۷,۵۹۴,۰۵۸ میلیون ریال است. از مجموع طرح‌های مذکور، سال شروع تنها یک طرح به سال ۱۳۹۲ برمی‌گردد و بقیه طرح‌ها از جمله طرح‌های در دست اجرا قبل از سال ۱۳۹۲ هستند. این امر نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۲ تنها یک طرح جدید به طرح‌های در دست اجرای این برنامه اضافه شده است.

مقایسه اعتبار پیش‌بینی شده برنامه حمل و نقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ با قانون بودجه سال ۱۳۹۱ حکایت از آن دارد که اعتبارات این برنامه در سال ۱۳۹۲ نسبت به اعتبارات سال قبل معادل ۶/۲ درصد کاهش یافته است. کاهش حجم اعتبارات برنامه حمل و نقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نسبت به اعتبار همین

برنامه در قانون بودجه سال ۱۳۹۱ را می‌توان سیاستی انقباضی ارزیابی کرد، سیاستی که در اعتبارات فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نیز اعمال شده است. اما سؤال این است وقتی که بودجه کل کشور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ از رشد ۲۹ درصدی و بودجه عمومی دولت از رشد ۱۷ درصد در این لایحه برخوردار است اعمال سیاست انقباضی در پیش‌بینی اعتبارات برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای یعنی برنامه توسعه و تأمین زیربناهای حمل‌ونقل، می‌تواند منطقی باشد؟ آیا اعمال این سیاست انقباضی به مشکلات این برنامه در سال مالی ۱۳۹۲ اضافه نمی‌کند؟ اعمال رشد ۱۷ درصدی در بودجه عمومی دولت این انتظار را به‌وجود می‌آورد که برنامه فصل و نیز برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای نیز از افزایشی نسبت به سال ۱۳۹۱ برخوردار باشد. لازم به یادآوری است که سیاست انقباضی در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۳۹۲ زمانی اتفاق افتاده که تعهد دولت برای اتمام طرح‌های در دست اجرای این برنامه در لایحه بودجه پیشنهادی معادل ۱۵۶,۳۰۴,۶۰۲ میلیون ریال برآورده شده است که چنانچه همین میزان اعتبار برای هر سال در لایحه بودجه سال‌های آینده در نظر گرفته شود و در صورت اضافه نشدن هیچ طرح جدید (که یقیناً اضافه خواهد شد) حداقل به زمانی بالغ بر ۹ سال نیاز خواهد بود تا این تعهدات انجام شود. وجود این حجم از تعهد، نازل بودن سقف تخصیص اعتبار در سال جاری (تا پایان دی‌ماه) موجب شده تا بدهی به پیمانکاران این برنامه بالغ بر ۲۵,۰۰۰ میلیارد ریال برآورد گردد. در کنار بدهی به پیمانکاران بر تورم بیش از ۳۰ درصدی تا پایان بهمن‌ماه سال جاری نیز باید اشاره کرد. در صورت عدم پرداخت بدهی پیمانکاران تا پایان سال



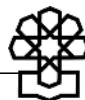
جاری، مانده بدهی به پیمانکاران و ادامه تورم در سال آینده می‌تواند بخش بزرگی از اعتبارات پیش‌بینی شده سال ۱۳۹۲ را ببلعد و برای ادامه عملیات اجرایی در سال ۱۳۹۲ منابع مالی مناسبی باقی نماند. به طوری که ملاحظه می‌شود با اعمال سیاست انقباضی در تعیین اعتبار طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای، وضعیت سختی برای این برنامه در سال ۱۳۹۲ پیش‌بینی می‌شود. این وضعیت سخت به تصمیم سخت نیاز دارد. این تصمیم سخت می‌تواند در دو زمینه مطرح گردد. اولاً بازبینی طرح‌های در دست اجرا و تغییر اولویت اجرایی و کند یا حذف کردن عملیات اجرایی تعدادی از آنها، ثانیاً ارائه تبصره‌ای به منظور دریافت عوارض از تولید داخلی و واردات وسایل نقلیه سواری، کامیونت، کامیون، اتوبوس و مینی‌بوس و تولید واردات لاستیک وسایل نقلیه.

در ارتباط با بازبینی طرح‌های در دست اجرا لازم به یادآوری است که از ۱۳۰ طرح منظور شده در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ شروع تعداد ۲۵ طرح از سال ۱۳۹۱ است که در سال مذکور اعتباری معادل ۱,۰۴۳,۶۴۲ میلیون ریال در قانون بودجه سال ۱۳۹۱ برای آنها در نظر گرفته شده و در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ برای این ۲۵ طرح معادل ۱,۲۵۳,۴۱۷ میلیون ریال اعتبار پیش‌بینی شده است. البته حذف و یا کند کردن عملیات اجرایی طرح‌های راهسازی بازتاب‌هایی از جمله اعتراض نمایندگان محترم مجلس (در قالب حوزه‌های انتخابی) و مقامات استانی را به همراه خواهد داشت، ولی لازم است تأکید گردد که شرایط سخت اقدامات خاص را طلب می‌کند.

۲-۳. برنامه حمل و نقل راه آهن

اعتبارات برنامه حمل و نقل راه آهن در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ برای ۴۶ طرح احداث، بهسازی، مطالعه و احداث و مشارکت در احداث معادل ۱۷,۶۹۹,۷۲۳ میلیون ریال پیش‌بینی شده است. در برنامه حمل و نقل راه آهن، طرح جدیدی به طرح‌های در دست اجرای این برنامه در سال ۱۳۹۲ اضافه نشده است و مجموع ۴۶ طرح مذکور از جمله طرح‌های در دست اجرا تا پایان سال ۱۳۹۱ هستند.

مقایسه اعتبار پیش‌بینی شده برنامه حمل و نقل راه آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ با اعتبارات قانون بودجه در سال ۱۳۹۱ نشان می‌دهد که اعتبارات این برنامه در سال ۱۳۹۲ نسبت به اعتبارات سال قبل معادل ۲/۵۵ درصد کاهش یافته است. نظیر آنچه درباره کاهش اعتبارات برنامه حمل و نقل جاده‌ای در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه عنوان گردید؛ این کاهش زمانی اتفاق می‌افتد که بودجه کل کشور در سال ۱۳۹۲ از رشد ۲۹ درصدی و بودجه عمومی دولت از رشد ۱۷ درصدی برخوردار است. لازم به یادآوری است که این سیاست انقباضی در تعیین اعتبارات برنامه حمل و نقل راه آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ زمانی اتفاق می‌افتد که در همین لایحه اعتبارات لازم برای اتمام تعهدات دولت در این برنامه معادل ۲۱۷,۸۲۹,۷۱۱ میلیون ریال پیش‌بینی شده است که چنانچه همین روند اعتباری برای سال‌های آینده نیز حفظ شود بیش از ۱۲ سال زمان نیاز خواهد بود تا عملیات اجرایی همین طرح‌های در دست اجرای این برنامه پایان یابد. البته آن هم وقتی که هیچ طرح جدیدی به طرح‌های برنامه حمل و نقل راه آهن اضافه نشود و اعتباری بابت تعدیل پرداخت



نگردد. در اینجا نیز نظیر آنچه درباره برنامه حمل و نقل جاده‌ای عنوان گردید سیاست انقباضی اعمال شده در تعیین اعتبارات برنامه حمل و نقل راه‌آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ ایجاب می‌کند تا بازنگری در طرح در دست اجرای این برنامه صورت بگیرد و طرح‌ها براساس پیشرفت فیزیکی و نیز اولویت اجرایی بازبینی شوند و طرح‌های با اولویت بالا در حمل و نقل (نه اولویت در قالب دستگاه یا مقام متقاضی) و نیز با پیشرفت فیزیکی بیش از ۸۰ درصد در اولویت اجرایی سال ۱۳۹۲ قرار گیرد و آهنگ اجرای سایر طرح‌ها کند و در مواردی تا حد امکان اجرای بعضی طرح‌ها متوقف گردد. در همین رابطه لازم به یادآوری است از مجموع ۴۶ طرح در دست اجرای برنامه حمل و نقل راه‌آهن، ۱۲ طرح در سال ۱۳۹۱ به این برنامه اضافه شده است که عمدتاً در وضعیت تجهیز کارگاه و شروع فعالیت هستند و برای مثال همین ۱۲ طرح شروع شده در سال ۱۳۹۱ می‌تواند مورد بازبینی قرار گیرد و نسبت به ادامه یا کند و یا متوقف شدن آنها تصمیم‌گیری کرد. البته کار سختی خواهد بود و مطمئناً با عکس‌العمل نمایندگان محترم مجلس (اگر این طرح‌ها در حوزه انتخابیه آنها باشد) و مقامات استانی مواجه خواهد شد، ولی باید گفت با این اعتبارات پیش‌بینی شده و در نظر داشتن مطالبات پرداخت نشده پیمانکاران و نیز تورم، شرایط سختی در پیش است که البته شرایط سخت خود به تصمیم سخت نیاز دارد.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

از آنچه گذشت ملاحظه گردید که اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نسبت به اعتبارات قانون بودجه سال ۱۳۹۱ کاهش یافته است. این برخورد انقباضی با اعتبارات همراه با بدهی این فصل به پیمانکاران و نیز تورم قابل پیش‌بینی در سال ۱۳۹۲ می‌تواند مشکلات بخش حمل‌ونقل را در سال ۱۳۹۲ دو چندان کند. کاهش اعتبارات که می‌تواند کندی عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرا را به دنبال داشته باشد به تعطیلی بیشتر کارگاه‌های راهسازی و اخراج کارکنان آن منجر خواهد شد و وضعیت پیمانکاران مرتبط با بخش را نیز در شرایط نامساعدی قرار خواهد داد. به منظور خروج از وضعیتی که در پیش است باید چاره‌اندیشی کرد در این رابطه پیشنهاد می‌شود:

اولاً طرح‌های در دست اجرای برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و حمل‌ونقل راه‌آهن مورد بازبینی قرار گیرند. این بازبینی می‌تواند برمبنای تجدیدنظر در اولویت طرح‌ها و انطباق اولویت آنها با شرایط به‌وجود آمده و کند کردن و یا حذف طرح‌های فاقد اولویت در دست اجرا و فاقد تقاضای حمل‌ونقل یا در اولویت قرار دادن اجرای طرح‌های با پیشرفت فیزیکی بیش از ۸۰ درصد و کند کردن عملیات اجرایی سایر طرح‌های در دست اجرا صورت گیرد.

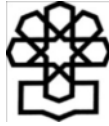
ثانیاً تأمین منابع مالی از طریق اخذ عوارض از تولیدات داخلی و واردات وسایل نقلیه سواری، وانت، مینی‌بوس، اتوبوس و کامیون و تریلی در قالب نرخ‌های متفاوت



برای هریک و واریز آن به حساب وزارت راه و شهرسازی نزد خزانه‌داری کل. این پیشنهاد می‌تواند از طریق لایحه توسط دولت یا در قالب تبصره‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ مطرح و مورد تصویب قرار گیرد. اگرچه روش دوم قابل توصیه نیست زیرا تأمین اعتبار این‌گونه طرح‌ها نمی‌تواند بر پایه منابعی قرار گیرد که هر سال در معرض نوسان در تصمیم‌گیری قرار می‌گیرند.

منابع و مآخذ

۱. لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ کل کشور.
۲. قانون بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۲۸۸۲

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ کل کشور ۱۹. بخش حمل و نقل

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه عمران)

تهیه و تدوین: ذبیح‌الله طلوعی

ناظر علمی: محسن صمدی

مقتضی: کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی: —

تاریخ انتشار: ۱۳۹۱/۱۲/۲۰