

# بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ کل کشور

۳۵. حمل و نقل

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۵.....	مقدمه
۶.....	۱. فصل حمل و نقل
۸.....	۲. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای
۲۰.....	۳. اعتبارات ردیف‌های متفرقه
۲۱.....	نتیجه‌گیری
۲۳.....	منابع و مآخذ



## بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ کل کشور ۳۵. حمل و نقل

### چکیده

- اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل و نقل در جدول شماره ۶ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ (شامل اعتبارات طرح‌های ملی و اعتبارات طرح‌های استانی) معادل ۵۲,۵۱۴,۹۹۵ میلیون ریال پیش‌بینی گردیده که ۸۰ درصد آن اعتبارات ملی و ۲۰ درصد آن اعتبارات استانی است.

- اختصاص ۲۰ درصد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل و نقل به استان‌ها زمانی اتفاق می‌افتد که سهم استان‌ها در کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ معادل ۱۴/۶ درصد است. این امر از توجه بیشتر به استان‌ها در اعتبارات فصل حمل و نقل در سال ۱۳۹۳ حکایت دارد.

- علاوه بر اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل و نقل که از اعتبارات عمومی تأمین می‌گردد طرح‌های عمده سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری در زمینه طرح‌های توسعه، تکمیل و نگهداری از محل منابع داخلی و درآمد دو سازمان مذکور تأمین می‌گردند.

- وجود محدودیت در استفاده از اعتبارات بودجه عمومی دولت در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ و هزینه کردن در قالب درآمدها توسط سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان

بنادر و دریانوردی (که این درآمدها نه تنها نسبت به سال ۱۳۹۲ کاهش نخواهد یافت، بلکه انتظار افزایش آنها همراه با رونق فعالیت‌های تجاری و اقتصادی وجود دارد) یک نوع بی‌عدالتی بین زیربخش‌های حمل‌ونقل در برخورداری از منابع و اعتبارات مالی در سال ۱۳۹۳ خواهد بود. انتظار آن بود که به‌منظور ایجاد موازنه و تعادل در توسعه هماهنگ زیربخش‌ها، بخشی از درآمد دو سازمان مذکور به اجرای برنامه‌های فصل حمل‌ونقل از جمله برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن اختصاص می‌یافت.

- در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای طرح‌های ملی فصل حمل‌ونقل معادل ۴۱,۴۹۰,۷۱۷ میلیون ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبارات عمرانی ملی مصوب در سال ۱۳۹۲ معادل ۱۸ درصد کاهش یافته است. این کاهش زمانی اتفاق می‌افتد که بودجه عمومی دولت در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ نسبت به بودجه عمومی در قانون بودجه سال ۱۳۹۲ معادل ۷/۱۴ درصد کاهش و نسبت به اصلاحیه قانون بودجه سال ۱۳۹۲ معادل ۱۴/۷ درصد افزایش نشان می‌دهد.

- اعتبارات عمرانی فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ بین ۸ برنامه این فصل تقسیم شده است. در این تقسیم ۲ برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن و برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در مجموع معادل ۹۷/۳ درصد از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای این فصل را در این سال به خود اختصاص داده‌اند.

- اعتبار برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در اعتبارات عمرانی ملی فصل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ معادل ۶۱/۲ درصد اعتبار فصل در پیوست مذکور است و نسبت به اعتبارات سال ۱۳۹۲ معادل ۰/۸۸ درصد یعنی کمتر از ۱ درصد کاهش یافته



است. با وجود کاهش تقریباً ۱ درصدی اعتبارات برنامه حمل و نقل جاده‌ای در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ نمی‌توان از فشار تورمی و نیز وجود بدهی به پیمانکاران که سایه آنها بر اعتبار این برنامه در سال ۱۳۹۳ سنگینی می‌کند غافل بود. - در توزیع اعتبار بین طرح‌های برنامه حمل و نقل جاده‌ای برای ۱۳۸ طرح از مجموع ۲۱۷ طرح این برنامه (یعنی ۶۳ درصد طرح‌های در دست اجرای این برنامه) در سال ۱۳۹۳ اعتباری بین ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال<sup>۱</sup> در نظر گرفته شده است که پیش‌بینی این اعتبار نه تنها تأثیر زیادی در پیشرفت عملیات اجرایی این طرح‌ها نخواهد داشت، بلکه به توقف تعدادی از این طرح‌ها در سال ۱۳۹۳ منجر خواهد شد.

- در بین ۱۳۸ طرح با اعتبار ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال در برنامه حمل و نقل جاده‌ای در سال ۱۳۹۳، معادل ۵۹ طرح مربوط به بهسازی راه‌های اصلی (۸۸ درصد طرح‌های در دست اجرای بهسازی راه‌های اصلی کشور) است. از آنجا که راه‌های اصلی استخوان‌بندی شبکه حمل و نقل برون‌شهری کشور را تشکیل می‌دهند در وضعیت موجود و با وجود محدودیت‌های مالی انتظار آن بود که به اعتبارات این طرح‌ها که به ایمن‌سازی جریان عبور و مرور از طریق حفظ سطح خدمت در راه‌های اصلی کشور کمک می‌کنند در بودجه سال ۱۳۹۳ توجه بیشتری می‌شد.

- اعتبار برنامه حمل و نقل راه‌آهن در اعتبارات عمرانی ملی فصل حمل و نقل در سال ۱۳۹۳ معادل ۳۵/۴ درصد نسبت به اعتبار همین برنامه در سال ۱۳۹۲ کاهش یافته

---

۱. در نظر گرفتن اعتباری معادل ۱۰۰ میلیون ریال به توقف عملیات اجرایی طرح و اعتباری معادل ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال به پادار بودن طرح و پیشرفت اجرایی معادل تا تحویل ۲ کیلومتر راه اصلی در طول سال منجر خواهد شد.

است. حال اگر تورم سال آینده و نیز بدهی به پیمانکاران در نظر گرفته شود می‌توان گفت طرح‌های برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در اعتبارات عمرانی فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۳ از جایگاه مناسبی برخوردار نیست.

- در توزیع اعتبار بین طرح‌های برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن نیز نظیر برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای برای ۲۲ طرح از مجموع ۴۵ طرح در دست اجرای این برنامه اعتباری بین ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال<sup>۱</sup> پیش‌بینی شده است. با نگاهی به سال شروع عملیات اجرایی این طرح‌ها ملاحظه می‌شود سال شروع عملیات اجرایی ۱۲ طرح از طرح‌های مذکور در سال ۱۳۹۱ بوده است.

- با وجود پیش‌بینی اعتباری بین ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال برای ۲۲ طرح حمل‌ونقل راه‌آهن (از ۴۵ طرح در دست اجرا) طرح‌های بهسازی، نوسازی و نگهداری خطوط آهن و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خط آهن که بهره‌گیری از خطوط و ظرفیت موجود را بیشتر می‌کند در توزیع اعتبارات برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن بین طرح‌ها این برنامه از توجه بیشتری برخوردار بوده‌اند.

- با وجود محدودیت منابع مالی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ و پیش‌بینی اعتباری ناچیز برای تعدادی از طرح‌های در دست اجرا که عملاً به توقف اجرایی این طرح‌ها منجر خواهد شد از محل ردیف‌های متفرقه در قالب جداول ۱۹ و ۲۰، اعتباری اندک برای تعداد زیادی طرح‌ها از جمله ۱۴ طرح حمل‌ونقل در جدول ۱۹ و ۱۴۱ طرح در

---

۱. پیش‌بینی اعتباری معادل ۱۰۰ میلیون ریال به توقف عملیات اجرایی طرح و اعتباری معادل ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال به پادار بودن طرح و پیشرفت عملیات اجرایی معادل تحویلی ۲ کیلومتر زیرسازی خط آهن در طول سال منجر خواهد شد.



جدول ۲۰ در نظر گرفته شده که می‌توان گفت پیش‌بینی این طرح‌ها در جداول مذکور در واقع دادن وعده و بالا بردن توقعات بدون پشتوانه اجرایی مناسب و تأمین منابع مالی لازم است.

- با وجود محدودیت منابع مالی این تفکر تقویت می‌شود که بخش حمل‌ونقل باید از اتکای بیشتر خود به اعتبارات بودجه عمومی دولت بکاهد و به منابع مالی ناشی از بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایجاد شده در زمینه جابجایی کالا و مسافر در حمل‌ونقل برون‌شهری معطوف گردد.

#### مقدمه

تأمین اعتبار جهت تسهیل بهره‌برداری از تأسیسات زیربنایی و نیز تأمین آن متناسب با فعالیت دیگر بخش‌های اقتصادی در لایحه بودجه سالیانه از اهمیت بالایی برخوردار است. اگرچه در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ محدودیت منابع مالی محدودیت‌هایی در اختصاص منابع به طرح‌ها و پیشرفت عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرا به وجود آورده، ولی پیش‌نیاز بودن تأسیسات زیربنایی حمل‌ونقل برای فعالیت‌های اقتصادی در توزیع منابع مالی نباید از نظر دور بماند، زیرا رونق فعالیت‌های اقتصادی موکول به وجود تأسیسات و تسهیلات زیربنایی لازم است و هرگونه کمبود یا نارسایی در این تأسیسات و تسهیلات رشد و رونق فعالیت دیگر بخش‌های اقتصادی را با مانع مواجه خواهد کرد. در این گزارش اعتبارات عمرانی فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ مورد بررسی قرار می‌گیرد.

## ۱. فصل حمل و نقل

فصل حمل و نقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ در قالب برنامه‌های زیر آمده است:

- برنامه حمل و نقل راه‌آهن،
- برنامه حمل و نقل جاده‌ای،
- برنامه حمل و نقل هوایی،
- برنامه حمل و نقل دریایی،
- برنامه پژوهش‌های کاربردی،
- برنامه راهبردی توسعه حمل و نقل جاده‌ای،
- برنامه ایمنی حمل و نقل هوایی،
- برنامه مقاوم‌سازی ساختمان‌ها (مطالعه و اجرای مقاوم‌سازی شریان‌های حیاتی شبکه راه‌آهن کشور).

نگاهی به اعتبارات هریک از برنامه‌های فوق در کل اعتبارات عمرانی فصل حمل و نقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ نشان می‌دهد که دو برنامه حمل و نقل راه‌آهن و حمل و نقل جاده‌ای به تنهایی معادل ۴۰,۳۷۶,۷۵۲ میلیون ریال یا معادل ۹۷/۳ درصد از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای این فصل را به خود اختصاص داده‌اند و تنها ۲/۷ درصد از اعتبار فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ به ۶ برنامه دیگر این فصل تعلق گرفته است. به استثنای سه برنامه پژوهش‌های کاربردی، برنامه راهبردی توسعه حمل و نقل جاده‌ای و برنامه ایمنی



حمل و نقل هوایی که بار مالی آنچنانی در طول مدت اجرای بودجه سالیانه ایجاد نکرده و نمی‌کنند دو برنامه با اهمیت حمل و نقل هوایی و برنامه حمل و نقل دریایی از محل منابع داخلی و درآمدهای دو سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و دریانوردی، در قالب مصوبات مجمع عمومی، در طول سال تغذیه می‌شوند و سهم آنچنانی در اعتبارات عمومی دولت ندارند. اگرچه استفاده از منابع داخلی و درآمدهای سازمان‌های مذکور در اجرای طرح‌های حمل و نقل هوایی و دریایی با وجود محدودیت در اعتبارات عمومی و مضیقه شدن دستگاه‌های تغذیه‌کننده از اعتبارات بودجه عمومی دولت، می‌تواند مزیتی برای سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و دریانوردی محسوب شود، ولی وجود محدودیت در استفاده از اعتبارات عمومی دولت در برنامه‌های حمل و نقل راه‌آهن و حمل و نقل جاده‌ای و هزینه کردن در قالب درآمدها توسط سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و دریانوردی که این درآمدها نه تنها نسبت به سال ۱۳۹۲ کاهش نخواهد یافت، بلکه انتظار این است که با رونق فعالیت‌های تجاری و اقتصادی افزایش هم پیدا کند، خود یک نوع بی‌عدالتی بین زیربخش‌های حمل و نقل در برخورداری از منابع و اعتبارات مالی است. از آنجا که درآمدهای سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و دریانوردی از جمله درآمدهای بخش حمل و نقل محسوب می‌شوند بنابراین در وضعیت خاص موجود و محدودیت در منابع مالی بخش، متولی حمل و نقل برون‌شهری کشور باید در سیاست استفاده از کلیه درآمدهای سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری توسط دستگاه‌های مذکور تجدیدنظر کند، زیرا در شرایط محدودیت اعتباری در

برنامه‌های حمل‌ونقل راه‌آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای و نبود این محدودیت در برنامه‌های حمل‌ونقل هوایی و دریایی، عملاً توسعه هماهنگ زیربخش‌های حمل‌ونقل مواجه با مشکل می‌شوند و ایجاد موازنه و تعادل در توسعه زیربخش‌ها طلب می‌کند تا بخشی از درآمد دو سازمان مذکور به اجرای طرح‌های برنامه‌های حمل‌ونقل راه‌آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای، با رفع موانع قانونی استفاده از این درآمدها، اختصاص پیدا کند.

## ۲. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای

اعتبارات عمرانی فصل حمل‌ونقل در برآورد اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برحسب امور و فصل در جدول شماره ۶ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ در کل (شامل اعتبارات ملی و استانی) معادل ۵۲,۵۱۶,۹۹۵ میلیون ریال پیش‌بینی گردیده که ۴۱,۹۶۸,۶۲۵ میلیون ریال یا ۸۰ درصد آن، اعتبارات ملی و ۱۰,۵۴۶,۳۷۰ میلیون ریال یا ۲۰ درصد آن اعتبارات استانی است. مقایسه اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی فصل حمل‌ونقل با اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی در اعتبارات کل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ نشان می‌دهد که در ازای اختصاص ۲۰ درصد از اعتبار تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل به استان‌ها، سهم استان‌ها در کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ معادل ۱۴/۶ درصد است که این امر از توجه بیشتر فصل حمل‌ونقل به استان‌ها حکایت دارد. ضمن اینکه با توجه به نقش این فصل که ایجاد ارتباط، ارتقای سطح ایمنی و حفظ سطح خدمت‌دهی است و در این رابطه نقاط دورافتاده و محروم و در یک کلمه بخش‌ها و



روستاها مورد توجه قرار دارند، این افزایش سهم استان‌ها در فصل حمل‌ونقل بدیهی به‌نظر می‌رسد.

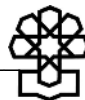
اعتبارات عمرانی ملی فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ معادل ۴۱,۴۹۰,۷۱۷ میلیون ریال پیش‌بینی شده که اندکی از اعتبارات عمرانی ملی فصل حمل‌ونقل در جدول شماره ۶ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ کمتر است. این اعتبارات در مقایسه با اعتبارات عمرانی مصوب فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۲ که معادل ۵۰,۶۲۲,۹۳۹ میلیون ریال بوده از کاهش ۱۸ درصدی برخوردار است. این کاهش زمانی اتفاق می‌افتد که بودجه عمومی دولت در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ نسبت به بودجه عمومی در قانون بودجه سال ۱۳۹۲ معادل ۷/۱۴ کاهش و نسبت به اصلاحیه قانون بودجه سال ۱۳۹۲ معادل ۱۴/۷ درصد افزایش نشان می‌دهد. این کاهش ۱۸ درصدی با احتساب تورم در سال آینده و نیز وجود بدهی به پیمانکاران نشان می‌دهد که طرح‌های عمرانی فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۳ از منابع مالی مناسب برخوردار نیستند.

اعتبارات عمرانی فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه بین برنامه‌های این فصل توزیع شده است. بررسی اعتبارات عمرانی این برنامه‌ها از نظر می‌گذرد:

**الف) برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای - اعتبار برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در اعتبارات عمرانی ملی فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ معادل ۲۵,۴۱۲,۷۲۹ میلیون ریال پیش‌بینی شده (معادل ۶۱/۲ درصد اعتبار فصل در پیوست شماره ۱) که این اعتبار نسبت به اعتبار این برنامه در سال ۱۳۹۲ که معادل**

۲۵,۶۴۰,۵۶۴ میلیون ریال بوده از کاهش ۰/۸۸ درصدی یعنی کمتر از ۱ درصد برخوردار است. این کاهش کمتر از ۱ درصدی در اعتبارات برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای زمانی اتفاق می‌افتد که اعتبارات فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ نسبت به سال ۱۳۹۲ معادل ۱۸ درصد کاهش یافته است. در نظر گرفتن اعتباری تقریباً معادل اعتبار سال ۱۳۹۲ در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ برای برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای، با وجود محدودیت‌های مالی و انتقال بار کاهش ۱۸ درصدی اعتبار فصل به سایر برنامه‌های این فصل از اهمیت این برنامه و سهم حمل‌ونقل جاده‌ای در حمل‌ونقل برون‌شهری کشور حکایت دارد. آمارها حکایت از آن دارد که حدود ۹۳ درصد جابجایی کالا و بیش از ۹۰ درصد جابجایی مسافر در حمل‌ونقل برون‌شهری کشور از طریق جاده انجام می‌گیرد. این حجم از جابجایی طلب می‌کند که جایگاه حمل‌ونقل جاده‌ای در سیاستگذاری‌ها به‌درستی تعیین و تا حد امکان نسبت به روان بودن جریان و حرکت کالا و مسافر در جاده‌های کشور اقدام لازم معمول گردد. با وجود کاهش ۱ درصدی اعتبارات برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ نمی‌توان از فشار تورمی و نیز وجود بدهی پیمانکاران که سایه آنها بر اعتبار این برنامه در سال ۱۳۹۳ سنگینی می‌کنند، غافل بود.

نگاهی به طرح‌های ذیل برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای نشان می‌دهد که معادل ۲۱۷ طرح ذیل این برنامه در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ پیش‌بینی شده که ۲۰ طرح آن مربوط به مشارکت در احداث آزادراه‌ها، ۲۴ طرح مربوط به احداث بزرگراه‌ها، ۵۴ طرح مربوط به احداث راه‌های اصلی، ۳۴ طرح مربوط به احداث باند



دوم راه اصلی موجود و تبدیل آن به بزرگراه، ۶۷ طرح مربوط به بهسازی راه‌های اصلی موجود و بقیه مربوط به حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز، راه‌های مرزی، نگهداری راه‌های شریانی و تأمین ماشین‌آلات و علائم ایمنی راه‌هاست. محدودیت منابع مالی موجب گردیده تا طرح‌های عمرانی در دست اجرا از نظر وضعیت اجرایی و پیشرفت فیزیکی به سه گروه طرح‌های دارای پیشرفت فیزیکی تا ۲۰ درصد، ۲۰ تا ۸۰ درصد و ۸۰ درصد به بالا دسته‌بندی شوند و در توزیع اعتبارات به طرح‌های با پیشرفت فیزیکی ۸۰ درصد به بالا توجه بیشتری شود سپس طرح‌هایی با پیشرفت فیزیکی ۲۰ تا ۸۰ درصد تأمین اعتبار شوند و طرح‌های با پیشرفت فیزیکی تا ۲۰ درصد عملاً با پیش‌بینی اعتبار ناچیز، متوقف گردند که این روش در توزیع اعتبار بین طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای نیز به‌کار گرفته شده است.

بررسی نحوه توزیع اعتبار بین طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای نشان می‌دهد که از مجموع ۲۱۷ طرح این برنامه، برای ۱۳۸ طرح آن اعتباری از ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال<sup>۱</sup> پیش‌بینی شده است. پیش‌بینی این میزان اعتبار برای این طرح‌ها حکایت از آن دارد که این طرح‌ها اولاً پیشرفت فیزیکی مناسبی در سال ۱۳۹۳ نخواهند داشت ثانیاً تعدادی از این طرح‌ها عملاً در سال ۱۳۹۳ متوقف خواهند گردید. به‌طوری که ملاحظه می‌شود ۱۳۸ طرح یا ۶۳ درصد طرح‌های در دست اجرای برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۳۹۳ یا از پیشرفت فیزیکی اندکی برخوردار یا با توقف

---

۱. در نظر گرفتن اعتباری معادل ۱۰۰ میلیون ریال به توقف عملیات اجرایی طرح و اعتباری معادل ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال به پادار بودن طرح و پیشرفت فیزیکی معادل تحویلی تا ۲ کیلومتر راه اصلی در طول سال منجر خواهد شد.

عملیات اجرایی مواجه خواهند بود.

اگرچه طرح‌های با اعتبار ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال در طرح‌های انواع راه‌های در دست اجرا دیده می‌شود، ولی تعداد طرح‌های با این اعتبار، در طرح‌های بهسازی راه‌های اصلی بیشتر از انواع دیگر راه‌های در دست اجرا است. لازم به یادآوری است که تعداد طرح‌های با اعتبار ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال در طرح‌های مشارکت در احداث آزادراه‌ها ۷ طرح، در احداث بزرگراه‌ها ۱۰ طرح، در احداث راه اصلی ۳۷ طرح، در احداث باند دوم ۲۵ طرح و در بهسازی راه‌های اصلی ۵۹ طرح یعنی ۸۸ درصد طرح‌های در دست اجرای بهسازی راه‌های اصلی در نظر گرفته شده است.

راه‌های اصلی استخوان‌بندی شبکه حمل‌ونقل برون‌شهری کشور را تشکیل می‌دهند. در وضعیت موجود با وجود محدودیت‌های مالی، انتظار آن است که شبکه موجود حمل‌ونقل جاده‌ای از توجه بیشتری برخوردار باشد و با رفع موانع و تنگناهای شبکه موجود تا حد امکان جریان ایمن و سریع کالا و مسافر در حمل‌ونقل برون‌شهری تأمین گردد. بهسازی راه‌های اصلی از جمله عواملی است که به جریان ایمن‌سازی حمل‌ونقل از طریق حفظ سطح خدمت راه‌های اصلی کمک کرده و تا حدودی، مشکلات عبور و مرور در جاده‌های کشور را کاهش خواهد داد. در همین رابطه لازم به یادآوری است که اعتبار طرح حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز در راه‌های شریانی کشور با اولویت مسیرهای پر تردد نیز در سال ۱۳۹۳ نسبت به سال ۱۳۹۲ نه تنها افزایش پیدا نکرده از ۱,۰۴۸,۱۹۸ میلیون ریال در سال ۱۳۹۲ به



۱,۰۶۴,۱۹۸ میلیون ریال کاهش یافته که این کاهش ۱/۸ درصدی با احتساب تورم در سال ۱۳۹۳ از ناکافی بودن اعتبار این طرح در حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز در این سال حکایت دارد. طرح احداث، بهسازی و نگهداری واحدهای راهداری مستقر در راه‌های کشور هم از ۷۲,۲۸۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۲ به ۱۰,۰۰۰ میلیون ریال تقلیل پیدا کرده است. از آنجا که راهدارخانه‌ها در راه‌های کشور محل استقرار تیم‌های راهداری و نیز انبار شن و ماسه و نمک جهت برف‌روبی و نیز استقرار ماشین‌آلات راهداری به‌خصوص در فصل زمستان است نیاز به توجه بیشتری داشت که محدودیت اعتبار بر اعتبار این طرح هم تأثیر خود را گذاشته است.

نکته قابل تأکید اینکه در توزیع اعتبار بین طرح‌های در دست اجرا بهتر بود علاوه بر پیشرفت فیزیکی، اولویت طرح‌ها هم در نظر گرفته می‌شد و در فصل حمل‌ونقل طرح‌هایی که به عادی‌سازی جریان عبور و مرور کمک می‌کرده‌اند از اعتبار بیشتری برخوردار می‌شدند.

**ب) برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن - اعتبار برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در اعتبارات عمرانی ملی فصل حمل‌ونقل، منظور شده در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ معادل ۱۴,۹۵۴,۰۲۳ میلیون ریال (۳۶ درصد اعتبار فصل در پیوست شماره ۱) پیش‌بینی شده که در مقایسه با اعتبارات مصوب این برنامه در سال ۱۳۹۲ که معادل ۲۳,۱۵۸,۶۲۳ میلیون ریال بوده از کاهش ۳۵/۴ درصدی برخوردار است. حال اگر تورم سال آینده و نیز طلب پیمانکاران هم در نظر گرفته شود به جرئت می‌توان گفت طرح‌های برنامه راه‌آهن در اعتبارات عمرانی فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۳ از جایگاه**

مناسب برخوردار نبوده است. این امر یعنی کاهش ۳۵ درصدی اعتبار تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در سال ۱۳۹۳ ضربه‌ای بر سیاست توسعه شبکه راه‌آهن و تحقق اهداف سند چشم‌انداز خواهد بود، زیرا بار ناشی از کاهش اعتبارات عمرانی فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه بیش از اندازه به برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن انتقال پیدا کرده است. اگرچه در شرایط موجود که حدود ۹۳ درصد از حجم جابجایی کالا و بیش از ۹۰ درصد جابجایی مسافر در حمل‌ونقل برون‌شهری از طریق جاده‌های کشور انجام می‌شود و این حجم جابجایی طلب می‌کند تا به‌منظور جلوگیری از وقفه یا کندی در جریان حمل‌ونقل کشور، توجه بیشتری به طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در طول سال ۱۳۹۳ مبذول گردد (که در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ این امر مورد توجه بوده است) ولی این نکته روشن می‌شود که حمل‌ونقل راه‌آهن نیز مانند حمل‌ونقل دریایی و هوایی باید از اتکای خود به بودجه عمومی دولت کم کند و در جهت تأمین منابع مالی لازم جهت توسعه و نگهداری شبکه راه‌آهن از محل درآمدهای بهره‌برداری قدم بردارد.

این امر با توجه به سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و ظرفیت به‌وجود آمده، امکانپذیر است اگر به‌جای تأکید بیش از اندازه بر توسعه خطوط آهن کشور، بهره‌برداری بیشتر از ظرفیت‌های موجود مورد توجه قرار گیرد و در جهت افزایش سهم راه‌آهن در جابجایی کالا و مسافر از طریق اصلاح مدیریت بازرگانی و بازاریابی و رفع کمبودها و نقصان‌ها و معایب در جذب بیشتر کالا و مسافر قدم برداشته شود تا درآمد راه‌آهن از محل بهره‌برداری افزایش یابد.



در توزیع اعتبار بین طرح‌های برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن نیز روش توزیع براساس پیشرفت فیزیکی (نظیر توزیع اعتبار در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای) مورد استفاده قرار گرفته است و در این قالب به طرح‌های با پیشرفت فیزیکی ۸۰ درصد و بالاتر اعتبار بیشتری تعلق گرفته سپس طرح‌های با پیشرفت فیزیکی ۲۰ تا ۸۰ درصد مورد توجه قرار گرفته و نهایتاً برای طرح‌های با پیشرفت فیزیکی تا ۲۰ درصد اعتبار ناچیزی در نظر گرفته شده که این اعتبار نمی‌تواند تحرکی در عملیات اجرایی طرح به‌وجود آورد تا جایی که می‌توان گفت روند اجرایی این طرح‌ها در سال ۱۳۹۳ متوقف خواهد شد.

در ارتباط با طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ در فصل حمل‌ونقل در مجموع ۴۵ طرح در قالب احداث خط، بهسازی، نوسازی و نگهداری خطوط راه‌آهن، بهسازی ناوگان راه‌آهن، بهسازی و نوسازی علائم و ارتباطات رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط راه‌آهن و... پیش‌بینی شده است که با بررسی زمان شروع طرح‌های مذکور ملاحظه می‌شود که ۱۲ طرح از مجموع طرح‌های مذکور در سال ۱۳۹۱ شروع شده است.

بررسی نحوه توزیع اعتبار بین طرح‌های برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن نشان می‌دهد که از مجموع ۴۵ طرح این برنامه در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ برای تعداد ۲۲ طرح اعتباری بین ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال<sup>۱</sup> در نظر گرفته شده است. با نگاهی به سال شروع این طرح‌ها ملاحظه می‌شود که سال شروع عملیات

---

۱. پیش‌بینی اعتباری معادل ۱۰۰ میلیون ریال به توقف عملیات اجرایی طرح و اعتباری معادل ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال به پادار بودن طرح و پیشرفت عملیات اجرایی معادل تحویلی حدود ۲ کیلومتر زیرسازی راه‌آهن در طول سال منجر خواهد شد.

اجرای تعداد ۱۲ طرح از طرح‌های با اعتبار ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال، سال ۱۳۹۱ بوده است. به طوری که ملاحظه می‌شود برای همه طرح‌هایی که در برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در سال ۱۳۹۱ شروع شده‌اند در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ اعتباری بین ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال در نظر گرفته شده که این سیاست یعنی توقف یا حداکثر کند کردن عملیات اجرایی طرح‌های شروع شده در سال ۱۳۹۱ است. ضمن اینکه در مجموع معادل نصف طرح‌های عمرانی در دست اجرای برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در سال ۱۳۹۳ با اعتباری بین ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال مواجه هستند که با این اعتبار، تحرکی در عملیات اجرایی طرح‌های مذکور در سال ۱۳۹۳ به وجود نخواهد آمد و عملاً عملیات اجرایی تعدادی از این طرح‌ها در سال ۱۳۹۳ متوقف خواهد شد. در همین رابطه لازم به یادآوری است که در توزیع اعتبار طرح‌های برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در سال ۱۳۹۳ طرح بهسازی، نوسازی و نگهداری خطوط راه‌آهن و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط راه‌آهن که بهره‌گیری و بهره‌برداری از خطوط موجود و ظرفیت به وجود آمده را بیشتر می‌کند از توجه لازم برخوردار بوده و اعتبار مناسب (با توجه به شرایط موجود) برای آنها در نظر گرفته شده است. این امر نشان از آن دارد که در توزیع اعتبار این برنامه اولویت‌ها یعنی شتاب بخشیدن به عملیات اجرایی طرح‌های احداث که پیشرفت فیزیکی بیشتری دارند و نیز طرح‌هایی که مربوط به رفع تنگناها و مشکلات بهره‌برداری است مورد توجه بوده است.

**ج) برنامه حمل‌ونقل هوایی - در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ از**

اعتبارات ملی فصل حمل‌ونقل برای ۵ طرح برنامه حمل‌ونقل هوایی در مجموع معادل

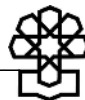


۵۱۲,۸۳۳ میلیون ریال اعتبار در نظر گرفته شده که در مقایسه با اعتبارات مصوب این برنامه در سال ۱۳۹۲ که معادل ۱,۲۷۰,۷۰۷ میلیون ریال بوده از کاهش ۴۰/۴ درصدی برخوردار بوده است. از آنجا که طرح‌های حمل‌ونقل هوایی عموماً از محل درآمدهای سازمان هواپیمایی کشوری و با تصویب مجمع عمومی تغذیه می‌شوند در شرایط موجود که محدودیت منابع مالی مشکل عمده در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ است انتظار این بود که همین اعتبار اندک پیش‌بینی شده برای ۵ طرح برنامه حمل‌ونقل هوایی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ از محل درآمد اختصاصی سازمان هواپیمایی کشوری تأمین گردد و این اعتبار آزاد شده به اعتبارات برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای یا حمل‌ونقل راه‌آهن که از کمبود اعتبار در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ رنج می‌برند اضافه شود. همان‌طوری که گفته شد برنامه حمل‌ونقل هوایی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ از ۵ طرح تشکیل شده که یکی از این طرح‌ها، طرح مشارکت و تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) است. در بررسی سهم هریک از ۵ طرح مذکور در اعتبار برنامه حمل‌ونقل هوایی در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ ملاحظه می‌شود معادل ۴۰۰,۸۳۳ میلیون ریال یا ۷۸/۲ درصد اعتبار این برنامه به مشارکت و تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) اختصاص یافته و بقیه اعتبار این برنامه یعنی ۱۱۲,۰۰۰ میلیون ریال بین ۴ طرح دیگر از جمله طرح کمک‌های فنی و اعتباری حمل‌ونقل هوایی که مربوط به افزایش ظرفیت ناوگان مسافری هوایی است، تقسیم شده است.

د) برنامه حمل‌ونقل دریایی - در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳

طرح‌های برنامه حمل‌ونقل دریایی در فصل حمل‌ونقل به طرح‌های بهسازی، احداث و ساماندهی بنادر صیادی، تکمیل بنادر کوچک و بالاخره احداث بنادر و جزایر جنوب محدود گردیده و از طرح‌های توسعه، نگهداری و تکمیل بنادر بازرگانی خبری نیست. البته نظیر برنامه حمل‌ونقل هوایی، اعتبارات طرح‌های مربوط به بنادر بازرگانی از محل درآمد سازمان بنادر و دریانوردی تأمین می‌شوند اگرچه محدودیت منابع مالی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ ایجاب می‌کرد که علاوه بر تأمین اعتبارات طرح‌های این برنامه (منظور شده در طرح‌های ملی فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه ۱۳۹۳) از محل درآمد سازمان بنادر و دریانوردی، منابع مالی بیشتری در قالب کمک به اعتبارات طرح‌های ملی فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۳ تزریق می‌شد.

اعتبار برنامه حمل‌ونقل دریایی در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ معادل ۳۰۰,۱۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۲ که معادل ۳۰۱,۹۹۹ میلیون ریال بوده کاهش معادل ۰/۶۲ درصد داشته است. در اعتبارات سال ۱۳۹۳ برنامه حمل‌ونقل دریایی احداث بنادر صیادی ۵۶ درصد، طرح بهسازی بنادر صیادی ۲۸/۳ درصد و طرح ساماندهی بنادر صیادی ۱۵/۷ درصد اعتبار این برنامه را به خود اختصاص داده‌اند. به طوری که ملاحظه می‌شود از مجموع ۳۰۰,۱۰۰ میلیون ریال اعتبار برنامه حمل‌ونقل دریایی معادل ۳۰۰,۰۰۰ میلیون ریال آن به طرح‌های بنادر صیادی اختصاص یافته است. با اختصاص این حجم از اعتبارات برنامه حمل‌ونقل دریایی به طرح‌های صیادی، برنامه حمل‌ونقل دریایی را می‌توان برنامه بنادر صیادی نامید.



هـ) سایر برنامه‌های فصل - دیگر برنامه‌های فصل حمل‌ونقل در پیوست

شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ عبارتند از:

- برنامه پژوهش‌های کاربردی،

- برنامه راهبردی توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای،

- برنامه ایمنی حمل‌ونقل هوایی،

- برنامه مقاوم‌سازی ساختمان‌ها.

کل اعتبار ۴ برنامه فوق در فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۳ معادل ۳۱۱,۰۲۱

میلیون ریال پیش‌بینی شده (۰/۷۵ درصد اعتبار ملی فصل حمل‌ونقل در پیوست

شماره ۱ لایحه بودجه) که نسبت به اعتبارات سال ۱۳۹۲ که ۲۵۱,۰۴۶ میلیون ریال

بوده از رشد ۲۳/۹ درصدی برخوردار است. افزایش اعتبار ۴ برنامه فوق در سال

۱۳۹۳ مشخصاً مربوط به اعتبار برنامه ایمنی حمل‌ونقل هوایی است که از ۲۲۰,۰۲۶

میلیون ریال در سال ۱۳۹۲ به ۲۹۰,۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۳ افزایش یافته که

صرف تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات و خرید هواپیمای آزمایشی استاندارد پرواز در

طول سال ۱۳۹۳ خواهد شد. ضمن اینکه اعتبار برنامه ایمنی حمل‌ونقل هوایی در

وضعیت محدودیت اعتبارات ملی در سال ۱۳۹۳ می‌توانست از درآمدهای سازمان

هواپیمایی کشوری تأمین گردد و این اعتبار ناچیز به برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و

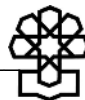
حمل‌ونقل راه‌آهن در سال ۱۳۹۳ اختصاص می‌یافت.

### ۳. اعتبارات ردیف‌های متفرقه

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ علاوه بر طرح‌های ملی در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ در قالب فصل حمل‌ونقل، طرح‌هایی از محل اعتبارات ردیف‌های متفرقه برای حمل‌ونقل در نظر گرفته شده است که در این رابطه به دو جدول ۱۹ و ۲۰ می‌توان اشاره کرد.

**الف) جدول ۱۹ -** در قالب جدول ۱۹ با عنوان فهرست طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای دارای مجوز ماده (۳۲) قانون برنامه چهارم توسعه و ماده (۲۱۵) قانون برنامه پنجم توسعه موضوع ردیف ۲۲ جدول ۱۸ در مجموع ۶۰ طرح پیش‌بینی شده که ۱۴ طرح آن مربوط به حمل‌ونقل است. لازم به یادآوری است که کل اعتبار ردیف ۲۲ جدول ۱۸ معادل ۳,۷۰۰,۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که ۱۴ طرح حمل‌ونقل از مجموع ۶۰ طرح این جدول از همین اعتبار تغذیه می‌کنند.

**ب) جدول ۲۰ -** در قالب اعتبارات متفرقه با شماره طبقه‌بندی ۵۵۰۰۰۰، ردیف ۵۱ با عنوان طرح‌های مطالعاتی و اجرایی موضوع جدول شماره ۲۰ به تعداد ۲۷۲ طرح پیش‌بینی شده که ۱۴۱ طرح آن مربوط به حمل‌ونقل است. اعتبار ردیف ۵۱ در اعتبارات متفرقه با شماره طبقه‌بندی ۵۵۰۰۰۰ در مجموع معادل ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال است که ۱۴۱ طرح حمل‌ونقل نیز در سال ۱۳۹۳ از این اعتبار ناچیز تغذیه خواهند کرد. پیش‌بینی ۲۷۲ طرح با اعتباری ناچیز حکایت از آن دارد که بازار وعده کماکان داغ است و در تهیه لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ هم همان روش چند سال گذشته یعنی بالا بردن توقعات و دادن وعده بدون پشتوانه اجرایی مناسب و تأمین منابع



مالی لازم، به‌کار گرفته شده است.

در رابطه با اعتبارات ردیف‌های متفرقه نکته قابل ذکر آنکه تأمین اعتبارات این ردیف‌ها به علت عدم تحقق منابع درآمدی پیش‌بینی شده در ردیف، نسبت به تأمین اعتبار طرح‌های پیوست که از منابع درآمدی مطمئن‌تری به‌دست می‌آید با اما و اگرهای بیشتری مواجه است. با وجود این اما و اگرها وقتی برای طرح‌های حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه اعتبار کافی وجود ندارد و از مجموع ۲۱۷ طرح برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای برای ۱۲۸ طرح آن به‌خاطر محدودیت منابع مالی، اعتباری بین ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال و یا برای ۲۲ طرح برنامه راه‌آهن از مجموع ۴۵ طرح پیش‌بینی شده در پیوست، اعتباری بین ۱۰۰ میلیون تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال در نظر گرفته می‌شود چرا در قالب ردیف‌های متفرقه (با منابع درآمدی نامطمئن) طرح‌هایی آورده شده که صرفاً جنبه وعده دارند تا جایی که نمی‌توان انتظار داشت حتی این طرح‌ها در سال ۱۳۹۳ شروع شوند تا چه رسد به پیشرفت عملیات اجرایی آنها.

### نتیجه‌گیری

از آنچه گذشت ملاحظه گردید که محدودیت منابع مالی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ زمینه را برای بازبینی طرح‌های در دست اجرا فراهم کرده که شروع خوبی است. اگرچه پیشرفت فیزیکی مبنای توزیع اعتبارات بین طرح‌ها قرار گرفته ولی در این توزیع بهتر بود اولویت اجرایی طرح‌ها هم از نظر دور نماند. بازبینی و تجدیدنظر طرح‌های در دست اجرا، زمینه مناسبی است تا در بخش حمل‌ونقل شروع و یا ادامه

عملیات اجرایی طرح‌های فاقد اولویت اجرایی و یا فاقد توجیه اقتصادی متوقف گردند و اعتبارات محدود فصل حمل‌ونقل به طرح‌های با اولویت اجرایی که گره‌ای از مشکلات حمل‌ونقل باز می‌کنند اختصاص یابد. با وجود محدودیت منابع مالی این تفکر تقویت می‌شود که بخش حمل‌ونقل از اتکای بیشتر به اعتبارات بودجه عمومی خودداری کند، بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایجاد شده در زمینه جابجایی کالا و مسافر در حمل‌ونقل برون‌شهری کشور را در برنامه اجرایی منظور کند. هم‌اکنون حمل‌ونقل هوایی و دریایی در اجرای طرح‌های توسعه‌ای و نگهداری از تأسیسات ایجاد شده از منابع درآمدی خود استفاده می‌کند، حمل‌ونقل راه‌آهن هم این ظرفیت را دارد که سهم بیشتری در جابجایی کالا و مسافر در حمل‌ونقل برون‌شهری داشته باشد تا با کسب درآمد بیشتر بخش عمده‌ای از طرح‌های توسعه‌ای و نگهداری از تأسیسات ایجاد شده خود را تأمین مالی کند، کاهش اتکا به منابع بودجه عمومی طلب می‌کند تا امر بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایجاد شده در اولویت اجرایی قرار گیرد به عبارت دیگر به حمل‌ونقل و درآمد ناشی از آن فکر شود. تکیه بر درآمد بخش حمل‌ونقل در تأمین منابع مالی طرح‌های عمرانی این بخش طلب می‌کند تا حمل‌ونقل در ترکیب و ساختار دستگاه متولی، جایگاه مناسب خود را پیدا کند، موقعیتی که در ادغام دو وزارتخانه راه‌وتراپری و وزارت مسکن و شهرسازی و تشکیل وزارت راه‌وشهرسازی غافل مانده است.



## منابع و مأخذ

۱. لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ کل کشور.
۲. قانون بودجه سال ۱۳۹۲.
۳. قانون اصلاحیه قانون بودجه سال ۱۳۹۲.



شماره مسلسل: ۱۳۴۲۶

مرکز پژوهش‌ها  
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۳ کل کشور ۳۵. حمل و نقل

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)

تهیه و تدوین: ذبیح‌اله طلوعی

ناظران علمی: محمدرضا محمدخانی، حسین صفایی، محسن صمدی

مقتضی: کمیسیون عمران

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی: —

تاریخ انتشار: ۱۳۹۲/۸/۹