

بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ کل کشور

۱۸. بخش حمل و نقل

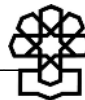
معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰
شماره مسلسل: ۱۴۰۶۱
آذرماه ۱۳۹۳

به نام خدا

فهرست مطالب

۲.....	چکیده
۵.....	مقدمه
۵.....	۱. اعتبارات فصل حمل و نقل
۶.....	۲. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای
۷.....	۳. برنامه‌های فصل حمل و نقل
۸.....	۴. اعتبارات ملی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای
۹.....	۵. برنامه حمل و نقل جاده‌ای
۱۸.....	۶. برنامه حمل و نقل راه آهن
۲۰.....	۷. برنامه حمل و نقل هوایی
۲۱.....	۸. برنامه حمل و نقل دریایی
۲۲.....	۹. سایر
۲۳.....	۱۰. ردیف‌های متفرقه
۲۴.....	نتیجه‌گیری
۲۵.....	منابع و مآخذ



بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ کل کشور ۱۸. بخش حمل و نقل

راهبردهای پیشنهادی برای بررسی لایحه بودجه ۱۳۹۴ در مجلس شورای اسلامی

در راستای ارتقای کارآیی و اثربخشی بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ نسبت به سال‌های گذشته پیشنهاد می‌شود که نمایندگان و کمیسیون‌های محترم به موارد زیر تمرکز نمایند:

- **مبانی 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؟

- **عدم قانونگذاری جدید:** در بررسی احکام بودجه، احکامی که در صدد 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 گزارش‌های «قواعد ناظر بر ارائه پیشنهادهای بودجه‌ای» به شماره مسلسل ۱۴۰۴۵ و «مجلس و بودجه: راهبردها و رویکردها» شماره مسلسل ۲۳۰۱۲۸۷۲ مراجعه شود.

چکیده

۱. اعتبار تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ بدون احتساب ردیف‌های متفرقه معادل ۶۳,۳۷۶,۱۸۹ میلیون ریال برآورد شده که حدود ۲۱ درصد از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه در امور چهارگانه (بدون احتساب ردیف‌های متفرقه) را در این سال تشکیل می‌دهد.
۲. از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ معادل ۸۹ درصد آن را طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی و ۱۱ درصد آن را اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی تشکیل می‌دهند.
۳. اعتبارات ملی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ از رشد ۳۹/۵ درصدی نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۳ برخوردار است که رشد نسبتاً بالایی است.
۴. از اعتبارات توزیع شده بین برنامه‌های ۸ گانه فصل حمل‌ونقل حدود ۹۷/۳ درصد آن به دو برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای و برنامه راه‌آهن اختصاص یافته و تنها ۲/۷ درصد آن به ۶ برنامه دیگر این فصل تعلق گرفته است.
۵. اعتبار پیش‌بینی شده برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۳ از رشد ۴۳ درصدی برخوردار است که رشد بالایی است.
۶. همراه با رشد ۴۳ درصدی اعتبار برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای، سهم اعتبارات این برنامه از اعتبارات فصل حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۴ به ۶۲/۵ درصد رسیده که این امر از اهمیت حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه این سال حکایت دارد.



۷. طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۲۱۹ طرح ملی است که تنها ۲ طرح آن جدید و بقیه از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته هستند.
۸. طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای شامل طرح‌های احداث آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، احداث راه‌های اصلی، بهسازی راه‌های اصلی، نگهداری راه‌ها، احداث راه‌های مرزی و کویری و سایر است.
۹. طرح‌های احداث آزادراه‌ها در سال ۱۳۹۴ شامل ۲۲ طرح است که عموماً از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته است. با اعتبار توزیع شده بین این طرح‌ها که برمبنای پیشرفت فیزیکی طرح است در سال ۱۳۹۴ تعداد ۵ طرح از مجموع ۲۲ طرح مذکور به بهره‌برداری خواهند رسید.
۱۰. طرح‌های احداث بزرگراه‌ها در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۳۴ طرح است که با اعتبار توزیع شده بین این طرح‌ها که برمبنای پیشرفت فیزیکی طرح بوده تا پایان سال، عملیات اجرایی ۲ طرح آن به پایان خواهد رسید.
۱۱. طرح‌های احداث راه اصلی در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۸۶ طرح است که پیش‌بینی شده عملیات اجرایی ۶ طرح تا پایان سال خاتمه یابد و مورد بهره‌برداری قرار گیرد.
۱۲. طرح‌های بهسازی راه‌های اصلی در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۶۴ طرح است که پیش‌بینی شده عملیات اجرایی ۵ طرح تا پایان سال خاتمه یابد.
۱۳. از آنجا که بهسازی راه‌های اصلی موجب ارتقای سطح سرویس راه شده به کاهش گره‌های حمل و نقلی در راه‌های کشور کمک می‌کند. لازم به ذکر است که در نبود منابع مالی لازم جهت اتمام طرح‌های احداث راه اصلی، لازم بود تا اعتبار بیشتری به امر بهسازی اختصاص می‌یافت، در صورتی که بررسی‌ها نشان می‌دهد که برای ۵۰ طرح از مجموع ۶۴

- طرح بهسازی اعتباری تا میزان ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۴ پیش‌بینی شده که این امر نمی‌تواند پیشرفت فیزیکی این طرح‌ها را آنچنان که باید، تسریع کند.
۱۴. طرح نگهداری راه‌ها در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۱۰ طرح است که ۴ طرح آن مربوط به روکش آسفالت راه‌های شریانی و راه‌های اصلی و فرعی غیرشریانی در این سال است.
۱۵. اعتبار پیش‌بینی شده برای روکش آسفالت راه‌های اصلی و فرعی غیرشریانی در سال ۱۳۹۴ معادل ۴/۳ درصد کل اعتبار ۴ طرح روکش آسفالت است که این اعتبار برای روکش آسفالت راه‌های اصلی و فرعی غیرشریانی نمی‌تواند کافی باشد.
۱۶. اعتبار برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در سال ۱۳۹۴ نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۳ از رشد ۳۴ درصدی برخوردار است که در صورت تخصیص ۱۰۰ درصدی می‌تواند اعتبار مناسبی باشد.
۱۷. تعداد طرح‌های برنامه راه‌آهن در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۴۵ طرح است که همه آنها از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته هستند و طرح جدیدی به این برنامه در سال ۱۳۹۴ اضافه نشده است. یادآوری می‌گردد که عملیات اجرایی ۶ طرح از مجموعه طرح‌های مذکور در سال ۱۳۹۴ خاتمه خواهد یافت.
۱۸. با وجود تعهدات سنگین در بخش حمل‌ونقل، در قالب ردیف‌های متفرقه در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، تعداد ۱۵۶ طرح با اعتبار ناچیز برای این بخش پیش‌بینی شده که این امر به سنگین‌تر شدن حجم تعهدات بخش منجر خواهد شد.



مقدمه

لایحه بودجه که برنامه یک‌ساله در دولت نیز نام دارد در واقع سند هزینه و درآمد دولت طی یک سال مالی است. با این سند، دولت درصدد است تا سیاست‌ها و اهداف یک‌ساله در خود را تحقق بخشد. این لایحه پس از تصویب مجلس شورای اسلامی، شکل قانون به خود گرفته و در دستور اجرایی دولت طی یک سال مالی قرار می‌گیرد. در بررسی اعتبارات بخش راه و ترابری در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ با وجود تجمیع دو وزارتخانه راه و ترابری و مسکن و شهرسازی سابق و تشکیل وزارت راه و شهرسازی و حذف ردیف‌های بودجه‌ای وزارت راه و ترابری، به جای بررسی دستگاهی، اعتبارات فصل حمل‌ونقل در این لایحه مورد بررسی قرار گرفته است.

۱. اعتبارات فصل حمل‌ونقل

اعتبارات فصل حمل‌ونقل نظیر اعتبارات همه فصول در امور چهارگانه در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ به صورت اعتبارات هزینه‌ای و اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای آمده است که بررسی اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای این فصل به شرح زیر از نظر می‌گذرد.

۲. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصول مختلف در امور چهارگانه با احتساب اعتبارات ردیف‌های متفرقه معادل ۴۷۷,۶۹۳,۶۶۸ میلیون ریال برآورد گردیده که ۴۲۳,۲۴۴,۰۶۸ میلیون ریال یا ۸۸/۶ درصد آن مربوط به طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی و ۵۴,۴۴۹,۶۰۰ میلیون ریال یا ۱۱/۴ درصد آن مربوط به طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی است.

با نگاهی به اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ ملاحظه می‌شود اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی و استانی فصل حمل‌ونقل در این لایحه (بدون احتساب ردیف‌های متفرقه) ۶۳,۳۷۶,۱۸۹ میلیون ریال برآورد شده که حدود ۲۱ درصد از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در امور چهارگانه (بدون احتساب ردیف‌های متفرقه) را تشکیل می‌دهد. مروری بر اعتبارات فصول مختلف در امور چهارگانه نشان می‌دهد که فصل راه و ترابری بیشترین اعتبار را از اعتبارات فصول در امور چهارگانه به خود اختصاص داده و پس از آن فصل منابع آب با ۴۹,۷۱۱,۵۴۰ میلیون ریال و فصل انرژی با ۱۹,۸۷۲,۴۴۷ میلیون ریال در مرتبه‌های بعدی در جذب کل اعتبارات فصول امور چهارگانه قرار دارند. اختصاص اعتبارات فوق به طرح‌های عمرانی فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ مشخصاً می‌تواند با حجم تعهدات این فصل در زمینه‌های احداث، بهسازی و نگهداری زیربنای حمل‌ونقل مربوط باشد. زیرا اطلاعات موجود نشان می‌دهد که انجام تعهدات به‌وجود آمده در بخش حمل‌ونقل می‌تواند تا چند برنامه پنج‌ساله ادامه داشته باشد.



از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل معادل ۵۶,۶۴۸,۶۱۵ میلیون ریال یا ۸۹ درصد آن را اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی و ۶,۷۲۷,۵۷۴ میلیون ریال یا ۱۱ درصد آن را اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی تشکیل می‌دهند. مقایسه سهم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی و استانی در فصل حمل‌ونقل با سهم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی و استانی در کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای کشور نشان می‌دهد که سهم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ملی و استانی در فصل حمل‌ونقل به سهم این اعتبارات ملی و استانی در اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای کشور نزدیک است که این امر از یکسان بودن نحوه توزیع اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در دو سطح ملی و فصل حمل‌ونقل حکایت دارد.

۳. برنامه‌های فصل حمل‌ونقل

در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، فصل حمل‌ونقل متشکل از برنامه‌های زیر است:

- برنامه حمل‌ونقل راه آهن،
- برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای،
- برنامه حمل‌ونقل هوایی،
- برنامه حمل‌ونقل دریایی،
- برنامه پژوهش‌های کاربردی،
- برنامه راهبردی توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای،

- برنامه ایمنی حمل‌ونقل هوایی،

- برنامه مقاوم‌سازی ساختمان‌ها.

از آنجا که اهداف فصل حمل‌ونقل بر توسعه، بهسازی و نگهداری زیربناهای حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ استوار است و این اهداف در قالب برنامه‌های فوق تحقق پیدا می‌کند بنابراین اهداف و سیاست‌های بخش را باید در میزان و نحوه توزیع اعتبارات بین برنامه‌های مذکور جستجو کرد. توزیعی که سیاست‌ها و اولویت‌های اجرایی بخش در طول سال ۱۳۹۴ را نشان می‌دهد.

با توجه به اینکه اعتبارات استانی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل از طریق کمیته برنامه‌ریزی استان‌ها توزیع می‌شود در این گزارش اعتبارات ملی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل مورد بررسی قرار گرفته است.

۴. اعتبارات ملی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای

اعتبارات ملی تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ معادل ۵۵,۹۴۲,۱۶۷ میلیون ریال پیش‌بینی شده^۱ که نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۳، به ظاهر، از رشد ۳۹/۵ درصدی که رشد بالایی است برخوردار است. این اعتبارات بین ۸ برنامه فصل توزیع شده است. با نگاهی به میزان اعتبارات توزیع شده بین برنامه‌های ۸ گانه فصل ملاحظه می‌شود معادل ۵۴,۴۵۴,۹۲۷ میلیون ریال یا ۹۷/۳ درصد آن به دو برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای و برنامه حمل‌ونقل

۱. تفاوت این رقم با رقم ۵۶,۶۴۸,۶۱۵ میلیون ریال به دیگر اعتبارات اختصاص یافته ناشی از احکام خاص، در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ است که به جمع فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره یک اضافه نشده است.



راه‌آهن اختصاص یافته و تنها معادل ۱,۴۸۷,۲۴۰ میلیون ریال یا ۲/۷ درصد آن به ۶ برنامه دیگر این فصل تعلق گرفته است. اگرچه این امر از اولویت برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن و اختصاص منابع بیشتر به این دو برنامه نسبت به سایر برنامه‌های فصل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ حکایت دارد، اما لازم است یادآوری گردد که سازمان‌های بنادر و دریانوردی و هواپیمایی کشوری، منابع مالی لازم جهت اجرای طرح‌های عمرانی خود را از محل درآمد سازمان‌های مذکور، تأمین و آنچه در قالب برنامه‌های حمل‌ونقل هوایی و دریایی در این فصل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ آمده طرح‌های اصلی دو دستگاه مذکور را شامل نمی‌شود. در همین رابطه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای هم از محل درآمد سازمان، منابع مالی لازم برای اجرای طرح‌های عمرانی خود را تأمین و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز از محل درآمد خود، هزینه‌های مربوط به نگهداری از خطوط راه‌آهن کشور را پرداخت می‌کنند.

۵. برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای

سیاست عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای بر گسترش، بهسازی و نگهداری شبکه راه‌های کشور استوار است. در جهت تحقق این سیاست لازم است به تناسب جایگاه حمل‌ونقل جاده‌ای در حمل‌ونقل کشور، نسبت به تأمین اعتبار لازم برای این برنامه در لایحه بودجه سالانه اقدام شود. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که اعتبارات ملی پیش‌بینی شده برای برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ معادل ۳۵,۰۰۲,۴۵۴ میلیون ریال است که این نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۲ از رشد ۴۳ درصدی برخوردار است. به‌طوری که ملاحظه می‌شود اعتبار پیشنهادی سال ۱۳۹۴ برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای

نسبت به اعتبارات مصوب سال گذشته از رشد مناسبی برخوردار است، اما با توجه به نقش حمل‌ونقل جاده‌ای و میزان جابجایی‌ها در جاده‌های کشور و توجه به میزان تعهدات دولت در این برنامه، اگرچه می‌توان انتظار چنین توجهی را داشت ولی این افزایش در مقابل حجم تعهدات در حمل‌ونقل جاده‌ای به‌گونه‌ای است که این اعتبارات در صورت تخصیص ۱۰۰ درصدی هم نمی‌تواند کاهش آنچنانی در تعداد طرح‌های در دست اجرا به‌وجود آورد. در همین رابطه لازم به یادآوری است که در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ سهم اعتبارات برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای از اعتبارات فصل حمل‌ونقل به ۶۳/۵ درصد رسیده که از رشد ۱/۵ درصدی نسبت به همین سهم در سال ۱۳۹۳ حکایت دارد. این امر هم از توجه بیشتر به حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه حکایت دارد.

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ معادل ۲۱۹ طرح است که عملیات اجرایی تنها ۲ طرح آن یعنی طرح بهسازی محور بم - جیرفت و طرح روکش آسفالت و ایمن‌سازی راه‌های اصلی و فرعی غیرشیرینی در سال ۱۳۹۴ شروع می‌شود (طرح‌های جدید) و بقیه طرح‌ها، ادامه طرح‌هایی هستند که از سال‌های قبل شروع شده است. برای اتمام عملیات اجرایی همین ۲۱۹ طرح در دست اجرا در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای، براساس پیش‌بینی لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، در صورت نبود تورم و عدم افزایش احجام در طول اجرا، معادل ۴۶۴,۱۰۴,۰۱۲ میلیون ریال است که در صورت پیش‌بینی اعتبار سالیانه‌ای معادل اعتبار پیش‌بینی شده در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، اتمام عملیات اجرایی طرح‌های مذکور به بیش از ۱۳ سال زمان نیاز دارد. به‌طوری که ملاحظه می‌شود محدودیت منابع مالی نقش اصلی در به‌ربرداری نرسیدن طرح‌های حمل‌ونقل



جاده‌ای دارد و کمبود منابع موجب شده تا طول مدت اجرا افزایش یابد، هزینه تمام شده طرح بالا برود و کیفیت اجرا نیز نازل گردد. برای پاسخگویی به نیازهای حمل‌ونقلی و فراهم کردن زیربناهای لازم باید در کنار منابع مالی دولتی به دیگر منابع نیز توجه شود. عدم توجه به منابع غیردولتی، در کنار افزایش تقاضای حمل‌ونقلی می‌تواند گره‌های حمل و نقلی را در آینده افزایش داده و مشکلاتی برای بخش حمل‌ونقل به وجود آورد.

در بررسی طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ ملاحظه می‌شود طرح‌های مذکور شامل احداث آزادراه‌ها، احداث بزرگراه‌ها، احداث راه‌های اصلی، بهسازی راه‌های اصلی، نگهداری راه‌ها، احداث راه‌های مرزی و سایر است. ضمن اینکه توزیع اعتبار بین طرح‌های مذکور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ نظیر سال ۱۳۹۳ برمبنای پیشرفت فیزیکی، اعتباری برای طرح در طول سال مالی ۱۳۹۴ در نظر گرفته شده است.

۱-۵. طرح‌های احداث آزادراه

طرح‌های احداث آزادراه در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ در مجموع معادل ۲۲ طرح است. در این لایحه طرح جدیدی در مبحث آزادراه‌ها آورده نشده و کلیه ۲۲ طرح مذکور از جمله طرح‌های در دست احداث از سال‌های گذشته است. از آنجا که اعتبارات طرح‌های مذکور برمبنای پیشرفت فیزیکی طرح در نظر گرفته شده، می‌توان طرح‌های مذکور را در قالب طرح‌های با اعتبار تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال یعنی حداقل اعتبار برای پادار کردن طرح، اعتبار از ۱۰۰,۰۰۰ تا ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال

یعنی طرح‌های برخوردار از اعتبار برای ادامه عملیات اجرایی و طرح‌های با بیش از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال اعتبار تقسیم کرد. با استفاده از این شیوه توزیع اعتبار ملاحظه می‌شود از مجموع طرح‌های در دست احداث آزادراه، برای ۱۳ طرح اعتبار تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال و برای ۷ طرح اعتبار از ۱۰۰,۰۰۰ تا ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال اعتبار و تنها برای یک طرح اعتباری بیش از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده است که این شیوه توزیع، تسریع عملیات اجرایی طرح‌های با پیشرفت فیزیکی ۵۰ درصد و بالاتر را مورد تأکید قرار داده است. در ارتباط با طرح‌های با اعتبار تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال لازم به یادآوری است که عملیات اجرایی ۵ طرح از مجموع ۱۳ طرح مذکور تا پایان سال ۱۳۹۴ خاتمه خواهد یافت و این ۵ طرح در این سال به بهره‌برداری خواهند رسید و تنها ۸ طرح از مجموع ۱۳ طرح مذکور از اعتبار کافی برای تسریع عملیات اجرایی در این سال برخوردار نیستند. در رابطه با ۷ طرح با اعتبار ۱۰۰,۰۰۰ تا ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال می‌توان انتظار داشت عملیات اجرایی این ۷ طرح در طول سال ۱۳۹۴ تسریع و زمینه تحویل و بهره‌برداری از این طرح‌ها در سال‌های بعد فراهم گردد. طرح با اعتبار بیش از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال هم طرح مشارکت در احداث آزادراه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت) است که به‌منظور کاهش ترافیک آزادراه موجود تهران - کرج، ضروری است هر چه سریع‌تر عملیات اجرایی آن پایان یابد اگرچه در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، پایان عملیات اجرایی آن سال ۱۳۹۵ پیش‌بینی شده است.

۲-۵. طرح‌های احداث بزرگراه

طرح‌های احداث بزرگراه‌ها در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ در مجموع ۳۴ طرح است.



علاوه بر تعداد طرح‌های مذکور، در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ تعدادی طرح با عنوان احداث باند دوم آمده است. از آنجا که احداث باند دوم معمولاً احداث یک راه اصلی جدید در کنار راه اصلی موجود است تا بعداً محور یا مسیر مذکور به صورت بزرگراه مورد بهره‌برداری قرار گیرد، این طرح‌های احداث باند دوم در طرح‌های احداث راه اصلی به حساب آمده است.

با توجه به مبنا بودن پیشرفت فیزیکی در توزیع اعتبار و دسته‌بندی طرح‌های احداث بزرگراه در قالب سه گانه (به‌کار گرفته شده در طرح‌های احداث آزادراه‌ها) ملاحظه می‌شود تعداد طرح‌های تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال اعتبار یعنی اعتبار برای سرپا داشتن طرح در سال ۱۳۹۴ معادل ۱۳ طرح و تعداد طرح‌های با اعتبار از ۱۰۰,۰۰۰ تا ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال اعتبار که ادامه روند معمول عملیات اجرایی در سال ۱۳۹۴ را ممکن خواهد ساخت ۱۹ طرح و بالاخره طرح‌های با اعتبار از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال به بالا، ۲ طرح است. در بین طرح‌های تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال اعتبار، عملیات اجرایی ۲ طرح تا پایان سال ۱۳۹۴ خاتمه خواهد یافت و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند و ۱۱ طرح کماکان از حداقل اعتبار برخوردار خواهند بود. با تأمین اعتبار از ۱۰۰,۰۰۰ تا ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال برای ۱۹ طرح احداث بزرگراه می‌توان انتظار داشت که عملیات اجرایی این ۱۹ طرح در سال ۱۳۹۴ تسریع و زمینه بهره‌برداری از طرح‌های مذکور در سال‌های آینده فراهم گردد. از دو طرح با اعتبار از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال به بالا، اتمام عملیات اجرایی یکی، سال ۱۳۹۸ و دیگری سال ۱۳۹۶ در نظر گرفته شده است.

۳-۵. طرح‌های احداث راه اصلی

راه‌های اصلی استخوان‌بندی شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را تشکیل می‌دهند و این نوع راه‌ها، زیربنای اصلی در حمل‌ونقل جاده‌ای به‌شمار می‌روند. با توجه به همین اهمیت، بیشترین تعداد طرح‌ها در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای به احداث راه‌های اصلی اختصاص یافته است. در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ تعداد طرح‌های احداث راه‌های اصلی معادل ۸۶ طرح است که پیش‌بینی می‌شود عملیات اجرایی ۶ طرح آن در سال ۱۳۹۴ خاتمه یافته و مورد بهره‌برداری قرار گیرند. با استفاده از شیوه توزیع اعتبار بر مبنای پیشرفت فیزیکی و رعایت قالب سه‌گانه (به‌کار گرفته شده در احداث آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها) ملاحظه می‌شود در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ برای ۵۷ طرح احداث راه اصلی اعتباری تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال یعنی اعتباری برای پادار بودن طرح و در مواردی ادامه عملیات اجرایی، هر چند اندک، برای ۲۶ طرح اعتبار از ۱۰۰,۰۰۰ تا ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال یعنی اعتبار برای تسریع عملیات اجرایی و بالاخره برای ۳ طرح اعتبار بیش از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده است. با این نحوه توزیع اعتبار ملاحظه می‌شود ۵۱ طرح از مجموع ۸۶ طرح احداث راه اصلی از اعتبار مناسب در سال ۱۳۹۴ برخوردار نبوده تنها ۲۹ طرح از مجموع ۸۶ طرح مذکور از اعتبار مناسب برای ادامه عملیات اجرایی در این سال برخوردار بوده به‌طوری که می‌توان انتظار داشت با هزینه شدن اعتبارات این طرح‌ها در سال ۱۳۹۴ و پیشرفت فیزیکی مناسب، زمینه بهره‌برداری از طرح‌های مذکور در سال‌های آینده فراهم گردد. از آنجا که نیازهای حمل‌ونقل در حال افزایش است و جوابگویی به این نیازهای در حال افزایش از طریق تأمین تأسیسات زیربنایی مورد نیاز امکان‌پذیر است لازم است منابع مالی مورد



نیاز جهت تسریع عملیات اجرایی طرح‌های احداث راه‌های اصلی تأمین گردد تا مشکلات حمل‌ونقل در سال‌های آینده به حداقل ممکن کاهش یابد.

۴-۵. طرح‌های بهسازی راه‌های اصلی

بهسازی ارتقای سطح سرویس راه موجود و در دست بهره‌برداری از طریق تعریض پل، ایجاد باند سبقت در کوهستان، شاخه‌سازی و سایر اقدامات ایمنی در راه‌های اصلی کشور است. با توجه به حجم ترافیک و به‌وجود آمدن گره‌های حمل‌ونقلی، روان‌سازی حمل‌ونقل در دستور کار قرار می‌گیرد و این روان‌سازی با توجه به نقش راه‌های اصلی در حمل‌ونقل جاده‌ای، از طریق بهسازی این راه‌ها تحقق پیدا می‌کند.

در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای بعد از طرح‌های احداث راه‌های اصلی، طرح‌های بهسازی راه‌های اصلی، بیشترین تعداد از طرح‌ها را به خود اختصاص داده که این امر از جایگاه راه اصلی در حمل‌ونقل جاده‌ای حکایت دارد. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که از مجموع ۲۱۹ طرح برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، طرح‌های بهسازی به تعداد ۶۴ طرح می‌رسد که یک طرح آن، جدید و در سال ۱۳۹۴ شروع می‌شود. حال اگر به این تعداد از طرح‌های بهسازی، طرح‌های احداث راه‌های اصلی را نیز اضافه کنیم ملاحظه می‌شود از مجموع ۲۱۹ طرح برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، تعداد ۱۵۰ طرح مربوط به احداث و بهسازی راه‌های اصلی است که این خود گواه بر اهمیت راه اصلی در حمل‌ونقل جاده‌ای و نیز توجه به آن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ است.

در بررسی اعتبارات طرح‌های بهسازی با رعایت قالب سه‌گانه (به‌کار گرفته شده در

احداث‌ها) ملاحظه می‌شود در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ برای ۵۰ طرح از مجموع ۶۴ طرح بهسازی، اعتباری تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال که اعتبار برای سرپانگه داشتن طرح و در مواردی ادامه کند عملیات اجرایی است و برای ۱۳ طرح اعتبار از ۱۰۰,۰۰۰ تا ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال و بالاخره برای یک طرح اعتباری بیش از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده است. البته از طرح‌های با اعتبار تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال، عملیات اجرایی ۵ طرح تا پایان سال ۱۳۹۴ پایان خواهد یافت و این ۵ طرح در سال ۱۳۹۴ به بهره‌برداری خواهند رسید. به طوری که ملاحظه می‌شود از مجموع ۶۴ طرح بهسازی، تنها برای ۱۴ طرح در سال ۱۳۹۴ اعتبار مناسب در لایحه بودجه این سال پیش‌بینی شده و ۴۵ طرح دیگر از اعتبار مناسبی برخوردار نیستند. از آنجا که بهسازی راه‌های اصلی به روان‌سازی عبور و مرور و کاهش مشکلات ترافیکی در جاده‌های کشور، کمک می‌کند بهتر بود تا این طرح‌ها از توجه کافی برخوردار بوده و سهم بیشتری از اعتبارات برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای به این طرح‌ها اختصاص می‌یافت تا عملیات اجرایی این طرح‌ها زودتر خاتمه یافته و با بهره‌برداری از آنها به کاهش مشکلات جاری حمل‌ونقل در جاده‌های کشور کمک شود، موضوعی که در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ چندان مورد توجه قرار نگرفته است.

۵-۵. نگهداری راه‌ها

نگهداری از راه‌های در دست بهره‌برداری در قالب روکش آسفالت، تعمیر و نگهداری پل‌ها، اصلاح نقاط حادثه‌خیز، نصب علائم ایمنی و تأمین ماشین‌آلات و تجهیزات راهداری از جمله وظایف اصولی و اصلی دستگاه متولی حمل‌ونقل کشور به‌منظور حفظ



سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و تأمین عبور و مرور ایمن در راه‌های کشور است. در این رابطه در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ برای امر نگهداری در مجموع ۱۰ طرح پیش‌بینی شده که ۴ طرح آن مربوط به روکش آسفالت راه‌های شریانی و راه‌های اصلی و فرعی غیرشریانی و بقیه در رابطه با ایمن‌سازی راه‌های شریانی، تعمیر و نگهداری ابنیه فنی، اصلاح نقاط حادثه‌خیز، تجدید علائم و تجهیزات ایمنی در راه‌های شریانی، احداث، بهسازی و نگهداری واحدهای راهداری مستقر در راه‌ها و بالاخره تأمین ماشین‌آلات راهداری است. اگرچه امر نگهداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در هر حال از اهمیت زیادی برخوردار است ولی این اهمیت زمانی که محدودیت منابع مالی و در نتیجه محدودیت در انجام سرمایه‌گذاری‌های جدید (گسترش شبکه راه‌ها) وجود دارد دو چندان می‌گردد و این نکته‌ای است که باید در توزیع اعتبارات بین طرح‌های مختلف برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای مورد توجه قرار می‌گرفت تا با حفظ سطح سرویس راه‌های موجود از بروز اختلال در جابجایی‌ها جلوگیری شود. در رابطه با ۱۰ طرح پیشنهادی در زمینه نگهداری، طرح روکش آسفالت و ایمن‌سازی راه‌های اصلی و فرعی غیرشریانی یکی از دو طرح جدیدی است که در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای پیشنهاد شده است. نگهداری راه‌ها صرف‌نظر از تقسیم راه‌ها به راه‌های شریانی و غیرشریانی به هر صورت ضروری است و باید در بودجه سالیانه، اعتبار لازم برای انجام نگهداری نیز پیش‌بینی گردد. آوردن طرح روکش آسفالت و ایمنی‌سازی راه‌های اصلی و فرعی غیرشریانی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ نشان می‌دهد که اگرچه راه‌های شریانی از سال ۱۳۷۰ به بعد از ردیف و اعتبار در لایحه و قوانین بودجه سالیانه کشور برخوردار بوده‌اند نگهداری راه‌های غیرشریانی که حجم بالایی از مجموعه شبکه راه‌های کشور را

تشکیل می‌دهد از اهمیت لازم برخوردار نبوده و اعتبار مناسب برای نگهداری این راه‌ها تأمین و صرف نشده است. برقراری ردیف و اعتبار برای این طرح در سال ۱۳۹۴ از جمله کارهای مثبت در جهت حفظ سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و نگهداری راه‌هاست اگرچه از مجموع اعتبار پیش‌بینی شده برای ۴ طرح روکش آسفالت راه‌های کشور (شیرانی و غیرشیرانی) در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای که معادل ۳,۴۳۸,۰۰۰ میلیون ریال است ۴/۳ درصد آن به روکش آسفالت راه‌های غیرشیرانی در سال ۱۳۹۴ اختصاص یافته است که اعتبار قابل ملاحظه‌ای نیست.

۵-۶. سایر

طرح‌های سایر در برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای شامل طرح‌های تکمیل راه‌های مرزی، احداث راه‌های کویری، تکمیل مطالعات تفصیلی طرح‌های حمل‌ونقل و مشارکت در احداث پل خلیج فارس (قشم) است. از ۴ طرح مذکور، عملیات اجرایی ۲ طرح احداث راه‌های کویری و طرح تکمیل مطالعات تفصیلی طرح‌های حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۴ پایان خواهد یافت و اتمام عملیات اجرایی طرح تکمیل راه‌های مرزی در سال ۱۳۹۵ و طرح مشارکت در احداث پل خلیج فارس (قشم) در سال ۱۳۹۸ پیش‌بینی شده است.

۶. برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن

در برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن سیاست عمومی بر گسترش شبکه راه‌آهن، بهسازی و نگهداری از شبکه موجود و در دست بهره‌برداری استوار است و متناسب با امکانات مالی



کشور در جهت تحقق این هدف، قدم برداشته می‌شود. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ برای برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در مجموع ۱۹,۴۵۲,۴۷۳ میلیون ریال اعتبار پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب سال ۱۳۹۳ رشدی معادل ۳۴ درصد را نشان می‌دهد که در صورت تخصیص ۱۰۰ درصدی این اعتبار در سال ۱۳۹۴ می‌تواند اعتبار مناسبی به حساب آید. در صورتی که با توجه به حجم تعهدات و نیز وجود تورم به‌نظر نمی‌رسد این حجم از اعتبار بتواند تأثیر چندانی در کاهش تعداد طرح‌های در دست اجرای این برنامه داشته باشد. زیرا اعتبار لازم برای اتمام طرح‌های در دست اجرای راه‌آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ معادل ۳۸۵,۰۲۷,۰۶۵ میلیون ریال پیش‌بینی شده که در صورت عدم شروع طرح جدید و در صورت عدم افزایش احجام طرح‌ها در جریان اجرا و نیز نبود تورم در سال‌های آینده با اعتباری معادل اعتبار سال ۱۳۹۴، حداقل ۱۹ سال زمان نیاز خواهد بود تا عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرای راه‌آهن پایان یابد. در این رابطه باید گفت که در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ اعتبارات برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن از اعتبارات برنامه فصل حمل‌ونقل به ۳۴/۸ درصد رسیده که در مقایسه با همین سهم در سال قبل معادل ۱/۴ درصد کاهش یافته است.

در بررسی برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ ملاحظه می‌شود تعداد طرح‌های این برنامه در این سال معادل ۴۵ طرح است که همه این طرح‌ها از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته بوده و در سال ۱۳۹۴ طرح جدیدی به طرح‌های برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن اضافه نشده است. در توزیع اعتبار بین طرح‌های این برنامه نظیر سایر برنامه‌های فصل حمل‌ونقل، پیشرفت فیزیکی مبنا بوده است. با مبنا

قرار دادن پیشرفت فیزیکی و با دسته‌بندی سه‌گانه، ملاحظه می‌شود برای ۱۷ طرح از مجموع ۴۵ طرح برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن اعتباری تا ۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال و برای ۱۹ طرح اعتباری بین ۱۰۰,۰۰۰ تا ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال و برای ۹ طرح اعتباری از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال به بالا در نظر گرفته شده است. البته در بین طرح‌های با اعتبار بیش از ۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال برای ۶ طرح اعتباری بین حداقل ۱,۲۰۶,۰۰۰ تا ۲,۸۰۰,۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده است که این امر می‌تواند به تسریع عملیات اجرایی و تسریع آهنگ پیشرفت فیزیکی این طرح‌ها کمک کند. در ارتباط با اتمام عملیات اجرایی طرح‌های راه‌آهن در سال ۱۳۹۴ بررسی برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن نشان می‌دهد که عملیات اجرایی ۶ طرح از مجموع ۴۵ طرح در دست اجرا در سال ۱۳۹۴ پایان خواهد یافت.

۷. برنامه حمل‌ونقل هوایی

در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ تحت عنوان برنامه حمل‌ونقل هوایی در مجموع ۵ طرح با اعتباری معادل ۷۷۴,۱۴۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که مهمترین طرح این برنامه، طرح مشارکت و تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) است و اعتبار آن در سال ۱۳۹۴ معادل ۷۰۰,۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که این اعتبار بیش از ۹۰ درصد از اعتبار این برنامه را به خود اختصاص داده است. به طوری که ملاحظه می‌شود از مجموع ۷۷۴,۱۴۰ میلیون ریال اعتبار این برنامه در سال ۱۳۹۴ تنها ۷۷,۱۴۰ میلیون ریال یا ۹/۵ درصد آن به ۴ طرح دیگر این برنامه تعلق گرفته است. در ارتباط با برنامه حمل‌ونقل هوایی لازم به یادآوری که اگرچه اعتبار برنامه حمل‌ونقل



هوایی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۳ بیش از ۵۵ درصد افزایش یافته، اما عمده طرح‌های حمل‌ونقل هوایی از محل درآمدهای سازمان هواپیمایی کشوری تأمین می‌شود و تعداد طرح‌های پیش‌بینی شده در برنامه حمل‌ونقل هوایی در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ نمی‌تواند تصویر جامعی از مجموعه فعالیت حمل‌ونقل هوایی در سال ۱۳۹۴ ارائه کند.

۸. برنامه حمل‌ونقل دریایی

برنامه حمل‌ونقل دریایی در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ شامل ۵ طرح است که ۳ طرح آن مربوط به بهسازی، احداث و ساماندهی بنادر صیادی و ۲ طرح دیگر آن با عنوان تکمیل بنادر کوچک و احداث بنادر جزایر جنوب است. مجموع اعتبار این ۵ طرح معادل ۳۴۵,۱۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب سال ۱۳۹۳ معادل ۱۸/۵ درصد رشد دارد. اعتبار ۳ طرح صیادی در برنامه حمل‌ونقل دریایی در مجموع معادل ۳۴۵,۰۰۰ میلیون ریال و اعتبار دو طرح تکمیل بنادر کوچک و احداث بنادر در جزایر جنوب، هر یک ۵۰ میلیون ریال و در مجموع ۱۰۰ میلیون ریال در نظر گرفته شده است. به‌طوری که ملاحظه می‌شود برنامه حمل‌ونقل دریایی مشخصاً بر بنادر صیادی (بهسازی، احداث و ساماندهی) تمرکز پیدا کرده و می‌توان این برنامه را برنامه شیلات دانست. در این رابطه باید گفت نظیر برنامه حمل‌ونقل هوایی، طرح‌های بهسازی، نگهداری و توسعه بنادر تجاری کشور که در واقع برنامه حمل‌ونقل دریایی است، از محل درآمد سازمان بنادر و دریانوردی تأمین می‌شود. و برنامه حمل‌ونقل دریایی در پیوست شماره یک لایحه بودجه، تصویری از این طرح‌ها ارائه نکرده است.

۹. سایر

از مجموع ۸ برنامه فصل حمل‌ونقل، ۴ برنامه آن به برنامه‌های پژوهش‌های کاربردی، راهبردی توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ایمنی حمل‌ونقل هوایی و مقاوم‌سازی ساختمان‌ها با مجموع اعتباری معادل ۳۶۸,۰۰۰ میلیون ریال که حدود ۰/۷ درصد از کل اعتبارات فصل را در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ تشکیل می‌دهند، اختصاص یافته است. تعداد طرح‌های این برنامه‌ها که در سال ۱۳۹۴ در دست اجرا خواهد بود. در مجموع ۵ طرح است که ۳ طرح آن با عنوان طرح تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات در برنامه راهبردی توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، طرحی با همین عنوان در برنامه ایمنی حمل‌ونقل هوایی و بالاخره طرح مطالعه و مقاوم‌سازی شریان‌های حیاتی شبکه راه‌آهن در برنامه مقاوم‌سازی ساختمان‌ها در سال ۱۳۹۴ به پایان خواهند رسید. در بررسی اعتبارات پیشنهادی ۴ برنامه فوق در سال ۱۳۹۴ ملاحظه می‌شود که برنامه ایمنی حمل‌ونقل هوایی با اعتباری معادل ۳۲۰,۰۰۰ میلیون ریال، بالاترین اعتبار را به خود اختصاص داده به طوری که اعتبار این برنامه به تنهایی معادل ۸۷ درصد کل اعتبار ۴ برنامه فوق را تشکیل می‌دهد که این امر از اهمیت ایمنی حکایت دارد که باید در حمل‌ونقل هوایی رعایت شود. البته رعایت ایمنی هم به ابزار و تجهیزات نیاز دارد که بستر تأمین این ابزار و تجهیزات می‌تواند وجود امکانات مالی باشد.



۱۰. ردیف‌های متفرقه

علاوه بر طرح‌های فصل حمل‌ونقل منظور شده در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۴، مطالعه و اجرای طرح‌های دیگری نیز برای این فصل پیش‌بینی شده است. در این رابطه از جمله در جدول شماره ۹ با عنوان برآورد اعتبارات ردیف‌های متفرقه در سال ۱۳۹۴، در ردیف ۴۵ تحت نام طرح‌های مطالعاتی و اجرایی - موضوع جدول شماره ۲۰، اعتباری معادل ۲۰۰,۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که در قالب این اعتبار، مطالعه و اجرای ۲۷۷ طرح در جدول ۲۰ این لایحه لیست شده است. از مجموع این طرح‌ها که متنوع است تعداد ۱۵۶ طرح مربوط به احداث آزادراه، بزرگراه، راه اصلی، احداث باند دوم، بهسازی راه اصلی، مطالعه، بهسازی، تطویل باند و توسعه و تکمیل فرودگاه‌ها، احداث راه‌آهن و دو خطه کردن آن و بالاخره مطالعه و احیای بندر تجاری است. اگرچه با اعتبار پیش‌بینی شده نمی‌توان حتی به تعداد انگشت‌شمار از ۲۷۷ طرح جدول ۲۰ و یا ۱۵۶ طرح مربوط به حمل‌ونقل در این جدول را در سال ۱۳۹۴ شروع کرد ولی باید گفت اگر امکانات مالی هم برای اجرای طرح وجود داشته باشد باید به اعتبارات طرح‌های برنامه‌های حمل‌ونقل به‌خصوص طرح‌های مربوط به بهسازی و نگهداری تأسیسات زیربنایی حمل‌ونقل اضافه می‌شد تا آهنگ اجرای طرح مذکور تسریع گردیده و زمینه بهره‌برداری از آنها هرچه زودتر فراهم می‌شد و حجم تعهدات نیز کاسته می‌شد. در صورتی که پیش‌بینی طرح در قالب ردیف‌های متفرقه و با اعتبار ناچیز عملاً توقعات را افزایش داده و بار تعهدات را سنگین‌تر می‌کند. آوردن این طرح‌ها در جدول ۲۰ از جمله کارهای یک بام و دو هوایی است که از طرفی به‌خاطر محدودیت

منابع مالی و توزیع اعتبار در قالب پیشرفت فیزیکی، عملیات اجرایی طرح‌ها را کند کرده و از طرف دیگر طرح‌های جدیدی در قالب ردیف‌های متفرقه، بدون تأمین منابع مالی کافی، پیش‌بینی و بار تعهدات را سنگین می‌کند.

نتیجه‌گیری

از آنچه گذشت ملاحظه گردید:

- اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ از رشد ۳۹/۵ درصدی برخوردار است که رشد بالایی به حساب می‌آید.
- دو برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن در مجموع ۹۷/۳ درصد اعتبارات فصل حمل‌ونقل را به خود اختصاص داده‌اند و تنها ۲/۷ درصد آن به ۶ برنامه دیگر این فصل تعلق گرفته است.
- اعتبارات برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ از رشد ۴۳ درصدی نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۳ برخوردار است که رشد بالایی است.
- طرح‌های برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۲۱۹ طرح است که ۲ طرح آن جدید و بقیه از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته است.
- در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۲۰ طرح از برنامه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای به بهره‌برداری خواهند رسید که ۵ طرح آن آزادراه، ۲ طرح آن بزرگراه، ۶ طرح آن راه اصلی، ۵ طرح آن بهسازی راه‌های اصلی، یک طرح راه‌های کویری و بالاخره یک طرح تکمیل مطالعات تفصیلی طرح‌های حمل‌ونقل است.



- در ارتباط با بهسازی راه‌های اصلی، اعتبار کافی به طرح‌های بهسازی در سال ۱۳۹۴ اختصاص داده نشده تا عملیات اجرایی این طرح‌ها در این سال از شتاب کافی برخوردار باشند.

- در ارتباط با نگهداری راه‌ها در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ اعتبار کافی به روکش آسفالت راه‌های اصلی و فرعی غیرشیرینانی اختصاص داده نشده که این امر از کم‌توجهی به نگهداری راه‌های غیرشیرینانی در این سال حکایت دارد.

- اعتبار برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در سال ۱۳۹۴ نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۳۹۳ از رشد ۳۴ درصدی برخوردار است که با تخصیص ۱۰۰ درصدی این اعتبارات می‌توان شاهد شتاب عملیات اجرایی طرح‌های این برنامه در این سال بود.

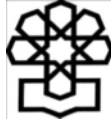
- طرح‌های برنامه حمل‌ونقل راه‌آهن در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۴۵ طرح است که همه این طرح‌ها از طرح‌های در دست اجرا از سال گذشته است از مجموع طرح‌های این برنامه، ۶ طرح در سال ۱۳۹۴ به بهره‌برداری خواهد رسید.

- علاوه بر طرح‌های برنامه‌های فصل حمل‌ونقل، در لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ به تعداد ۱۵۶ طرح حمل‌ونقلی دیگر با اعتبار ناچیز از محل ردیف‌های متفرقه پیش‌بینی شده که این امر عملاً حجم تعهدات بخش را سنگین‌تر کرده است.

منابع و مآخذ

۱. لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ و پیوست شماره یک آن.

۲. قانون بودجه سال ۱۳۹۳.



شماره مسلسل: ۱۴۰۶۱

مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۴ کل کشور ۱۸. بخش حمل‌ونقل

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه راه و ترابری)

تهیه و تدوین: ذبیح‌اله طلوعی

ناظران علمی: محمدرضا محمدخانی، محسن صمدی

متقاضی: کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی: —



تاریخ انتشار: ۱۳۹۳/۹/۲۹