

ثبت: ۷۱۵
اسفند ۱۴۰۰
مسلسل: ۱۸۰۹۱
دوره یازدهم - سال دوم

بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور ۶۱. بخش حمل و نقل



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۸۰۹۱

کد موضوعی: ۲۵۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ کل کشور ۶۱. بخش حمل‌ونقل

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین کنندگان: حمیدرضا فوری، علیرضا احمدی فیینی، خسرو خسروی، یاسر حاتم‌زاده

مدیر مطالعه: رضا گلشن‌خواص

ناظر علمی: علیرضا رهایی

همکاران: —

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. لایحه بودجه سال ۱۴۰۱

۲. حمل‌ونقل برون‌شهری

۳. حمل‌ونقل درون‌شهری

۴. تأمین مالی

۵. انضباط اقتصادی

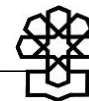


تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۱۲/۳

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۳	مقدمه
۳	۱. تصویر کلان اعتبارات بخش حمل و نقل
۹	۲. برنامه‌های فصل حمل و نقل
۱۱	۱-۲. برنامه توسعه حمل و نقل ریلی
۱۱	۲-۲. برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای
۱۲	۲-۳. برنامه توسعه حمل و نقل هوایی
۱۳	۲-۴. برنامه توسعه حمل و نقل دریایی
۱۳	۲-۵. برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت
۱۳	۲-۶. برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها
۱۳	۳. برنامه حمل و نقل شهری و روستایی
۱۵	۴. ردیف‌های متفرقه
۲۰	۵. بودجه شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل
۲۰	۵-۱. درآمدها و هزینه‌های جاری شرکت‌های دولتی حمل و نقل
۲۷	۵-۲. اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل
۳۰	۵-۳. اعتبارات مربوط به هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های دولتی
۳۲	۶. تبصره‌ها
۳۸	نتیجه‌گیری
۳۹	پیشنهادات
۴۱	منابع و مأخذ



بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور ۶۱. بخش حمل و نقل

چکیده

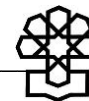
حمل و نقل یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد و توسعه کشور است. در قوانین بودجه سنوات اخیر معمولاً سهم بخش حمل و نقل از کل اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای کشور (بودجه عمرانی)، نزدیک به ۲۰ درصد بوده که بیانگر اهمیت بالای این بخش در میان طرح‌های عمرانی کشور است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به دلیل عدم ذکر جزئیات در محل‌های مصرف بودجه‌های کلانی مانند صندوق پیشرفت و عدالت و بودجه استانی، محاسبه و بررسی این شاخص مهم به صورت دقیق میسر نیست. با توجه به اهداف تشریح شده برای تشکیل صندوق پیشرفت و عدالت و با در نظر گرفتن عنوان ذکر شده برای ردیف مرتبط با این صندوق در اعتبارات متفرقه (یعنی جزء ۹۷: الزامات تحقق رشد شاخص‌های اقتصادی) این احتمال وجود دارد که در صورت عدم تدوین دستورالعمل‌های شفاف برای معین کردن سهم هریک از فصول از مصارف این صندوق، بخش چشمگیری از این ردیف ۶۸۰ هزار میلیارد ریالی به سرمایه‌گذاری‌های خرد اختصاص یابد و به فصول زیربنایی (مانند بخش حمل و نقل) که اغلب به سرمایه‌گذاری‌های کلان نیاز دارند اعتبار کافی اختصاص نیابد. از سوی دیگر، مشابه سال‌های اخیر حدود نیمی از اعتبارات عمرانی بخش حمل و نقل از طریق منابع داخلی شرکت‌های دولتی تابعه وزارت راه و شهرسازی تأمین می‌شود که طبق روال گذشته اطلاعات تفصیلی در خصوص طرح‌ها و پروژه‌های محل مصرف این بخش از بودجه در لایحه ذکر نشده است. صدها هزار میلیارد ریال نیز از طریق تبصره‌های متعدد با موضوع اعطای مجوز به دستگاه‌ها بابت واگذاری اموال یا فروش اوراق یا استفاده از مشارکت بخش‌های عمومی و خصوصی به صورت فرابودجه‌ای برای مصارف مختلف از جمله حمل و نقل شهری و بین‌شهری در نظر گرفته شده است که از لحاظ میزان تحقق‌پذیری، محل تأمل و از منظر محل مصرف به دلیل عدم ذکر جزئیات در بعضی موارد واجد ابهام است. این دست موارد سبب شده انجام بررسی ارقام کلان بودجه بخش حمل و نقل با محدودیت‌هایی مواجه باشد و امکان تعیین مبالغ در نظر گرفته شده برای این بخش در سال ۱۴۰۱ به طور کامل میسر نباشد.

اعتبارات عمومی (غیراختصاصی) قابل بررسی و معین در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ در بخش حمل و نقل شامل ارقام ذکر شده در امور ده‌گانه مصارف بودجه (به‌علاوه ۷۶ ردیفی که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۰ از اعتبارات ملی به استانی منتقل شده‌اند) و ردیف‌های ذکر شده در جداول متفرقه

(به‌جز ردیف ۹۷-۵۵۰۰۰۰ مرتبط با صندوق پیشرفت و عدالت) است. بخش عمرانی این اعتبارات که مجموعاً ۲۱۵/۲ هزار میلیارد ریال است، ۱۵ درصد از کل اعتبارات عمرانی این دو محل (۱۴۷۷/۷ هزار میلیارد ریال) را تشکیل می‌دهد که در مقایسه با قانون بودجه سال ۱۴۰۰ (سهم ۱۹ درصدی) حدود ۴ درصد کاهش یافته است. شایان ذکر است در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ مقدار مطلق اعتبارات یاد شده برابر با ۲۷۰/۳ هزار میلیارد ریال بوده است که نشان می‌دهد در صورت عدم تخصیص سهم کافی از اعتبارات صندوق پیشرفت و عدالت و عدم تحقق سایر مجوزهای در نظر گرفته شده در تبصره‌های لایحه بودجه، اعتبارات عمرانی بخش حمل‌ونقل نه تنها متناسب با نرخ تورم افزایش نمی‌یابد، بلکه عدد مطلق آن به میزان ۲۰ درصد نیز کاهش خواهد یافت. یکی از مهم‌ترین تبصره‌ها در زمینه اعطای مجوز برای سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل از طریق اعطای مجوز مولدسازی اموال دولت، بند «ب» از تبصره «۱۱» است. طبق این تبصره، امکان تأمین اعتبار تا سقف ۱۰۰ هزار میلیارد ریال برای صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور از محل مولدسازی اموال شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی فراهم می‌شود. این اعتبار در صورت تحقق، ضمن جبران بخشی از عقب‌ماندگی‌های مذکور، اقدامی مثبت (هرچند با تأخیر) در جهت محقق کردن احکام برنامه ششم توسعه کشور ارزیابی می‌شود.

عقب‌ماندگی بخش حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری خصوصاً در حوزه ناوگان و تجهیزات که در دوران همه‌گیری کرونا بیش‌ازپیش نیز نمایان گشت، از موضوع‌های مهمی است که باید در بودجه سال ۱۴۰۱ به آن توجه شود. اگرچه در ردیف‌های اعتباری در نظر گرفته شده برای حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری، کاهش اعتبارات به چشم می‌خورد، اما با توجه به حکم جدید لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ (جزء «۲» از بند «ل» تبصره «۶») با موضوع تخصیص منابع حاصل از افزایش ۱ درصدی سهم شهرداری‌ها از محل قانون مالیات بر ارزش افزوده، این امکان ایجاد می‌شود که تا سقف ۳۰۰ هزار میلیارد ریال در سرفصل‌هایی مشخص از جمله حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری هزینه شود که اقدامی مثبت در جهت تأمین و بازسازی ناوگان و تجهیزات حمل‌ونقل عمومی خواهد بود. هرچند باید به این موضوع نیز توجه داشت که در صورت عدم تصویب جزء «۲» از بند «ل» تبصره «۶» در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ و یا حذف عنوان بخش حمل‌ونقل از سرفصل‌های مشخص هزینه‌کرد آن، لازم است افزایش سهم بخش حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری از طرق دیگری در بودجه لحاظ شود.

یکی از موضوع‌هایی که همواره در اسناد بالادست از جمله سیاست‌های کلی و قوانین برنامه وجود داشته، تقویت بخش حمل‌ونقل ریلی به جهت صرفه اقتصادی و ایمنی بالاتر آن بوده است اما این موضوع عمدتاً در قوانین بودجه سالیانه مورد غفلت واقع شده است. از مصادیق این غفلت می‌توان به نسبت بیشتر اعتبارات عمرانی بخش جاده‌ای به ریلی و همچنین عدم بهره‌مندی از ابزارهای سیاستی‌ای اشاره کرد که می‌توانسته موجب رشد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و عمومی در حمل‌ونقل ریلی شود. در این



گزارش پیشنهادهایی به منظور اصلاح این روند ارائه شده است. از دیگر ابهامات لایحه بودجه در بخش حمل و نقل که به اصلاح نیاز دارد این است که تاریخ اتمام بیش از ۹۵ درصد از طرح‌ها (پروژه‌های) ریلی و جاده‌ای، سال ۱۴۰۵ قید شده است. این در حالی است که با ادامه روند فعلی تخصیص بودجه، دست کم ۲۰ سال زمان برای تکمیل این طرح‌ها مورد نیاز است.

مقدمه

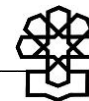
در قوانین بودجه سنوات اخیر معمولاً سهم بخش حمل و نقل از کل اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای کشور (بودجه عمرانی)، نزدیک به ۲۰ درصد بوده که بیانگر اهمیت بالای این بخش در میان پروژه‌های عمرانی کشور است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به دلیل اشارات کلی به موارد مصرف بودجه‌های کلانی مانند صندوق پیشرفت و عدالت و بودجه استانی، محاسبه و بررسی این شاخص مهم به صورت دقیق میسر نیست. بر این اساس، در گزارش حاضر صرفاً با تکیه بر ارقام قابل بررسی و معین لایحه بودجه ۱۴۰۱، تلاش می‌شود تا حد امکان تصویری کلان از اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل و نقل ترسیم و نقاط قوت و ضعف آن مشخص شود. در ادامه گزارش، بررسی دقیق‌تری روی ردیف‌های بودجه‌ای مرتبط با حمل و نقل بین‌شهری و درون‌شهری صورت می‌گیرد و پس از آن، تبصره‌های مرتبط با بخش حمل و نقل در لایحه بودجه معرفی و تبیین می‌شوند. سپس منابع و مصارف شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته و در انتها نیز پیشنهادهایی برای اصلاح و بهبود لایحه ارائه می‌شود.

۱. تصویر کلان اعتبارات بخش حمل و نقل

در بودجه سنوات گذشته، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای (عمرانی) حدوداً ۹۰ درصد از مجموع اعتبارات هزینه‌ای و عمرانی دریافت شده توسط بخش حمل و نقل از محل منابع عمومی را به خود اختصاص می‌دهد. از این رو، در بررسی اعتبارات بخش حمل و نقل، تمرکز اصلی نیز روی اعتبارات عمرانی این بخش قرار می‌گیرد و این اعتبارات به صورت کلان از جنبه مقدار و جهت‌گیری مورد تحلیل و بررسی قرار می‌گیرند. بر این اساس، در لوایح بودجه سالیانه انتظار می‌رود ارقام و برنامه‌ها در سطح کلان به صورت مشخص و شفاف ارائه شوند اما اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای لایحه سال ۱۴۰۱ دست کم در دو بخش به صورت دقیق بین زیرفصل‌های مشخص قابل تفکیک نیست: اعتبارات استانی و اعتبارات ردیف‌های متفرقه با موضوع ایجاد زیربنای اقتصادی با اولویت مناطق کمتر توسعه‌یافته (اجزای ۱، ۱۱ و ۹۷ از سرفصل ۵۵۰۰۰۰ از جدول شماره ۹). شایان ذکر است بررسی‌های به عمل آمده نشان می‌دهد که

جزء ۹۷-۵۵۰۰۰۰ از ردیف‌های متفرقه که به تنهایی ۶۸۰ هزار میلیارد ریال اعتبار تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای دارد، مربوط به اعتبارات صندوق پیشرفت و عدالت می‌شود. این موارد سبب شد بررسی ارقام کلان بودجه بخش حمل‌ونقل نسبت به لایحه سال گذشته با محدودیت و پیچیدگی‌های بیشتری مواجه شود که از ویژگی‌های لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ است. با در نظر گرفتن این محدودیت‌ها، در این بخش ابتدا تقسیم‌بندی از ردیف‌های اعتباری مرتبط با حمل‌ونقل در لایحه بودجه ۱۴۰۱ ارائه و سپس با تمرکز بر ردیف‌های دارای ارقام مشخص و قابل بررسی، سعی می‌شود تصویری کلان از سهم بخش حمل‌ونقل از محل اعتبارات عمومی نشان داده شود. با توجه به توضیحات فوق، اعتبارات بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ در هشت مورد به شرح ذیل قابل تفکیک است:

۱. برنامه‌های حمل‌ونقل برون‌شهری ملی ذیل *فصل حمل‌ونقل* (مستخرج از جدول شماره ۶ ماده‌واحد با شماره طبقه‌بندی ۱۳۰۳۰۰۰۰۰۰ که در بند «۲» گزارش جاری مورد بررسی قرار می‌گیرند)،
 ۲. برنامه‌های حمل‌ونقل برون‌شهری *انتقال یافته از بودجه ملی به استانی* (مستخرج از جدول شماره د-۱۰ ماده‌واحد که در بند «۲» گزارش جاری مورد بررسی قرار می‌گیرند)،
 ۳. *برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی ذیل فصل توسعه و خدمات شهری، روستایی و عشایری* (جدول شماره ۱ از پیوست یک با شماره طبقه‌بندی ۱۵۰۲۰۰۲۰۰۰ که در بند «۳» گزارش جاری مورد بررسی قرار می‌گیرند)،
 ۴. *اعتبارات ردیف‌های متفرقه سال ۱۴۰۱ به استثنای ردیف ۹۷-۵۵۰۰۰۰* (مستخرج از جدول شماره ۹ ماده‌واحد که در بند «۴» گزارش جاری به صورت موردی ذکر می‌شوند)،
 ۵. *مصارف احتمالی در بخش حمل‌ونقل از محل اعتبار ردیف ۹۷-۵۵۰۰۰۰* از اعتبارات ردیف‌های متفرقه سال ۱۴۰۱ (اطلاعات برنامه‌های مرتبط با حمل‌ونقل از این ردیف ۸۵۰ هزار میلیارد ریالی، در لایحه سال ۱۴۰۱ مشخص نشده است)،
 ۶. *برنامه‌های ذیل فصل حمل‌ونقل در بودجه استان‌ها* (اطلاعات برنامه‌های مرتبط با حمل‌ونقل از محل بودجه استان‌ها، در لایحه سال ۱۴۰۱ ارائه نشده است)،
 ۷. *اعتبارات شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل از محل منابع داخلی* (مستخرج از پیوست سه که در بند «۵» گزارش جاری مورد تحلیل و بررسی قرار می‌گیرند)،
 ۸. *اعتبارات ذیل تبصره‌های ماده‌واحد با موضوع مولدسازی و واگذاری سهام و سهم‌الشرکه دستگاه‌ها با هدف مصرف در بخش حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری* (در بند «۶» گزارش جاری به صورت موردی بیان می‌شوند)،
- دلایل انجام تقسیم‌بندی فوق به‌طور خلاصه عبارت است از:
- الف) استخراج ردیف‌های مربوطه از جداول متمایز در لایحه بودجه (موارد ۱ تا ۴)،



ب) نامشخص و غیرشفاف بودن سهم بخش حمل و نقل از مصارف ردیف‌های مربوطه (موارد ۵ و ۶ که در مقدمه این بخش توضیح داده شد)،

ج) نامشخص و غیرقطعی بودن میزان اعتبار مورد نظر (مورد ۸)، و

د) تفاوت در محل منابع تأمین اعتبار ردیف مربوطه (مورد ۷؛ توضیح اینکه اعتبارات شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل عمدتاً از محل منابع داخلی این شرکت‌ها تأمین می‌شود).

با توجه به توضیحات فوق، برای ارائه تصویری کلان از سهم بخش حمل و نقل از اعتبارات عمومی (یعنی منابع غیر از اعتبارات اختصاصی دستگاه‌ها) از بین موارد هشتگانه فوق‌الذکر، لازم است سرجمع موارد ۱ تا ۶ مورد بررسی قرار گیرند. اما از آنجاکه ارقام اعتبارات صندوق پیشرفت و عدالت و اعتبارات استانی (موارد ۵ و ۶) در لایحه پیشنهادی دولت مشخص نشده، امکان لحاظ کردن این اعتبارات در تحلیل‌های این بخش میسر نیست. در جدول ۱ اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل و نقل که از محل منابع عمومی تأمین می‌شود، به تفکیک برای موارد ۱ تا ۴ نمایش داده شده است. شایان ذکر است در محاسبات این بخش، اعتبارات اختصاصی دستگاه‌ها لحاظ نشده‌اند و اعتبارات ارائه شده شامل اعتبارات عمومی و متفرقه است.^۱ در محاسبه مجموع اعتبارات هزینه‌ای بخش حمل و نقل نیز در دو سطر مربوط به طرح‌های ملی انتقال یافته به استان‌ها و برنامه حمل و نقل شهری و روستایی، اعتبارات هزینه‌ای به دلیل موجود نبودن در گزارش لایحه، در نظر گرفته نشده است. با توجه به اطلاعات جدول ۱ و برخی ارقام کلان موجود در لایحه، مشاهده می‌شود:

الف) مجموع اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل و نقل مجموعاً برابر با ۲۳۸ (= ۲۲/۸ + ۲۱۵/۲) هزار میلیارد ریال در نظر گرفته شده است که انتظار می‌رود با مشخص شدن محل‌های مصرف اعتبارات استانی و صندوق پیشرفت و عدالت، اعتبارات بخش حمل و نقل نیز افزایش یابد.

ب) اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل و نقل از محل منابع عمومی، حدود ۲۱۵/۲ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده است که رشد منفی ۲۰ درصد (۲۰٪-) نسبت به سال گذشته را نشان می‌دهد. رشد منفی اعتبارات بخش حمل و نقل در حالی است که در مقایسه با قانون بودجه سال ۱۴۰۰، کل اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای کشور ۴۲ درصد رشد داشته است. دلیل اصلی این موضوع نیز کاهش ۸۵ درصدی اعتبارات ردیف‌های متفرقه نسبت به قانون بودجه است. در بندهای آتی در این خصوص توضیحات بیشتری ارائه می‌شود.

۱. ذکر این نکته نیز می‌تواند حائز اهمیت باشد که اعتبارات ستون متفرقه جدول ۶ ماده‌واحد شامل اعتباراتی است که دستگاه اجرایی آنها مشخص هستند و در جدول ۱-۷ گزارش اطلاعات تکمیلی ارائه شده‌اند. این در حالی است که اعتبارات متفرقه جدول ۹ ماده‌واحد شامل ردیف‌هایی است که دستگاه مسئول مشخصی ندارند.

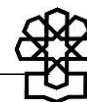
جدول ۱. اعتبارات معین بخش حمل‌ونقل از محل منابع عمومی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و مقایسه با بودجه مصوب سال ۱۴۰۰ (مبالغ به میلیون ریال)

درصد رشد سرجمع اعتبارات سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰	تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای			هزینه‌ای			عنوان
	درصد رشد سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	مصوب سال ۱۴۰۰	درصد رشد سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	مصوب سال ۱۴۰۰	
۲۷	۲۸	۱۶۹,۶۹۷,۷۰۵	۱۳۲,۸۸۹,۵۰۰	۱۹	۸,۴۷۰,۸۰۴	۷,۱۲۱,۵۹۴	برنامه‌های ذیل فصل حمل‌ونقل در امور ده‌گانه ^۱
-	۳۲	۱۴,۲۶۷,۷۸۰	۱۰,۷۹۸,۰۰۰	-	-	-	برنامه‌های بخش حمل‌ونقل انتقال یافته از بودجه ملی به استانی ^۲
-	-۴	۱۵,۰۳۰,۵۶۰	۱۵,۶۴۰,۸۵۹	-	-	-	برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی (ذیل فصل توسعه و خدمات شهری، روستایی و عشایری) در امور ده‌گانه ^۱
-۷۶	-۸۵	۱۶,۲۴۰,۰۰۰	۱۱۰,۹۹۶,۵۳۰	-۶	۱۴,۳۶۵,۰۰۰	۱۵,۳۲۷,۰۰۰	برنامه‌های بخش حمل‌ونقل در ردیف‌های متفرقه
-۱۹	-۲۰	۲۱۵,۲۳۶,۰۴۵	۲۷۰,۳۲۴,۸۸۹	۲	۲۲,۸۳۵,۸۰۴	۲۲,۴۴۸,۵۹۴	مجموع ^۳

۱. اعتبارات این بخش برابر با مجموع اعتبارات ذیل ستون‌های عمومی و متفرقه (اعتبارات غیراختصاصی) است.

۲. در این جدول، از اعتبارات تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل در بودجه استان‌ها در لایحه سال ۱۴۰۱، تنها اعتبارات معین شده در لایحه ذکر شده است (یعنی طرح‌های تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای ملی منتقل شده به استان‌ها). اما به‌دلیل اینکه اعتبارات بخش حمل‌ونقل در بودجه استان‌ها محدود به این اعتبارات نخواهد بود و با توجه به مصوبات شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها افزایش خواهد یافت، امکان مقایسه آن با اعتبارات مصوب سال ۱۴۰۰ وجود ندارد.

۳. در محاسبه مجموع اعتبارات هزینه‌ای بخش حمل‌ونقل، اعتبارات هزینه‌ای مرتبط با بخش حمل‌ونقل در بودجه استان‌ها و نیز برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی، به‌دلیل عدم ارائه هزینه‌های تفکیکی در لایحه، در نظر گرفته نشده است.



ج) در اعتبارات ردیف‌های ذیل امور ده‌گانه برای حمل‌ونقل بین‌شهری رشد ۲۸ درصدی به چشم می‌خورد که با توجه به نرخ تورم قابل پیش‌بینی برای سال ۱۴۰۱ قابل قبول است.^۱ رشد ۳۲ درصدی برای ۶۷ طرح حمل‌ونقلی ملی انتقال یافته به استان‌ها (مستخرج از جدول د-۱۰) نیز مناسب ارزیابی می‌شود. برخلاف این موارد، برای برنامه حمل‌ونقل درون‌شهری رشد منفی چهار درصد (۰.۴٪) مشاهده می‌شود که با توجه به عقب‌ماندگی این بخش که در دوران پاندمی کرونا نیز بیش‌ازپیش نمایان گشت، این کاهش اعتبارات قابل قبول نیست. احتمال می‌رود برنامه دولت برای تقویت این بخش، احکام و مجوزهایی باشد که در تبصره‌های لایحه برای تخصیص اعتبار به این بخش اعطا کرده است (ازجمله جزء «۲» از بند «ل» از تبصره «۶»). با این حال حتی با فرض تصویب این احکام و مجوزها در قانون بودجه، به نظر می‌رسد با توجه به اهمیت این بخش در مدیریت مصرف سوخت و سلامت جامعه، لازم باشد دولت از محل‌های قطعی‌تری مانند همین ردیف‌های ذیل امور ده‌گانه اعتبارات لازم برای این بخش را تأمین کند.

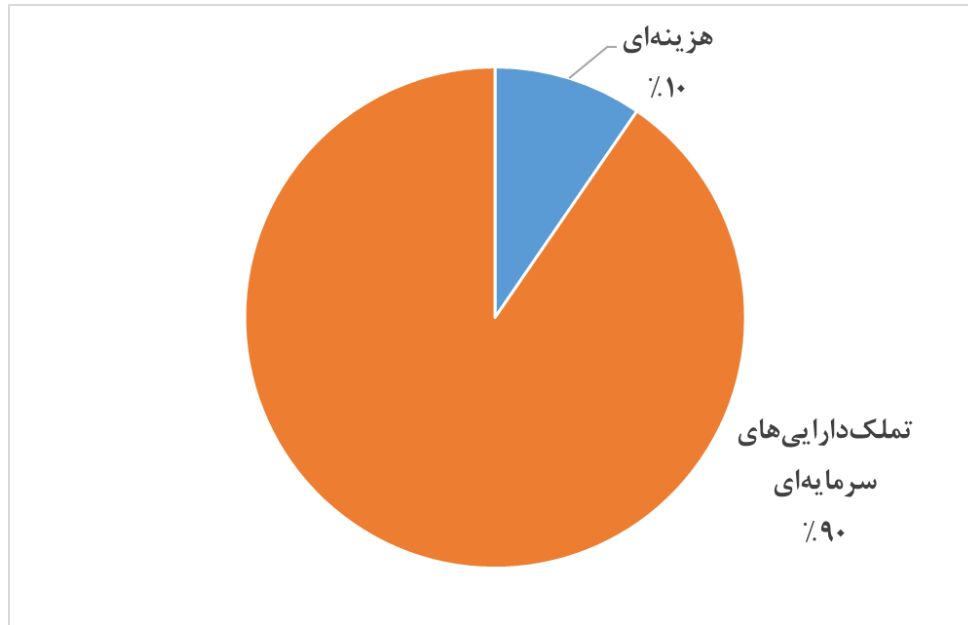
د) در اعتبارات ردیف‌های متفرقه سال ۱۴۰۱، به‌استثنای ردیف ۹۷-۵۵۰۰۰۰ حدود ۳۰/۶ (= ۱۴/۴ + ۱۶/۲) هزار میلیارد ریال از محل منابع عمومی برای بخش حمل‌ونقل اعتبار در نظر گرفته شده است که در مقایسه با بودجه مصوب سال قبل بیش از ۹۵ هزار میلیارد ریال (۷۶٪) کاهش داشته است. این اختلاف مربوط به اعتبارات ردیف ۸۷-۵۳۰۰۰۰ در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ است که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ اولاً با کاهش اعتبار به کمتر از ده هزار میلیارد ریال مواجه شد و ثانیاً سهم بخش حمل‌ونقل نیز از اعتبارات این ردیف مشخص نشده است.

ه) اعتبارات هزینه‌ای بخش حمل‌ونقل از محل منابع عمومی حدود ۲۲/۸ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده است که نسبت به سال گذشته ۲ درصد افزایش نشان می‌دهد. علت اندک بودن این افزایش نیز مربوط به رشد منفی این بخش در ردیف‌های متفرقه است.

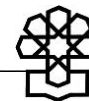
و) در اعتبارات بخش حمل‌ونقل از محل منابع عمومی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای ۹۰ درصد از اعتبارات این بخش را به خود اختصاص داده است (شکل ۱) که تقریباً مشابه سال‌های قبل است. طبق قانون بودجه سال ۱۴۰۰، این سهم برابر ۹۲ درصد بوده است.

۱. نشریه اکونومیست نرخ تورم در ایران در سال ۲۰۲۲ را ۲۳ درصد پیش‌بینی کرده است.

شکل ۱. سهم هریک از مصارف هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از اعتبارات بخش حمل‌ونقل

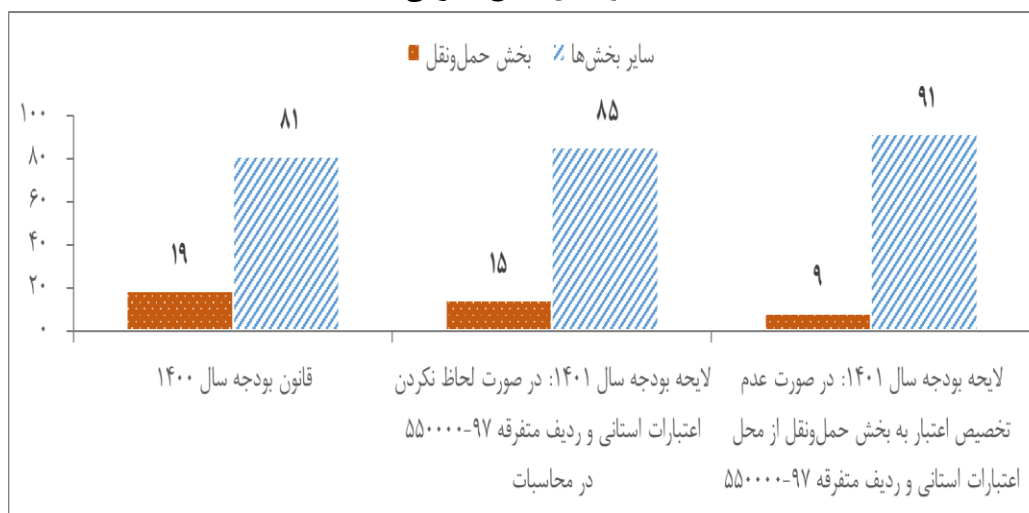


ز) در صورت لحاظ نکردن اعتبارات استانی و ردیف متفرقه ۹۷-۵۵۰۰۰۰۰ در محاسبات، مشاهده می‌شود که سهم اعتبار طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل از محل منابع عمومی، ۱۵ درصد از کل این اعتبارات خواهد شد (شکل ۲). این در حالی است که براساس قانون بودجه سال ۱۴۰۰ سهم بخش حمل‌ونقل از اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای کشور برابر با ۱۹ درصد بوده است که نشان می‌دهد در لایحه سال ۱۴۰۱ این سهم حدود ۴ درصد کاهش یافته است که ناشی از کاهش اعتبارات این بخش در ردیف‌های عمرانی است. همچنین، با فرض اینکه برای بخش حمل‌ونقل هیچ مصارفی در اعتبارات استانی و ردیف متفرقه ۹۷-۵۵۰۰۰۰۰ در نظر گرفته نشود، سهم بخش حمل‌ونقل از کل اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای به ۹ درصد خواهد رسید.



شکل ۲. سهم بخش حمل و نقل از کل طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای کشور

از محل منابع عمومی



۲. برنامه‌های فصل حمل و نقل

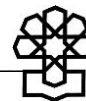
فصل حمل و نقل در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ شامل برنامه‌های زیر است:

- برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هواشناسی،
- برنامه توسعه حمل و نقل ریلی،
- برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای،
- برنامه توسعه حمل و نقل هوایی،
- برنامه توسعه حمل و نقل دریایی،
- برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت،
- برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها.

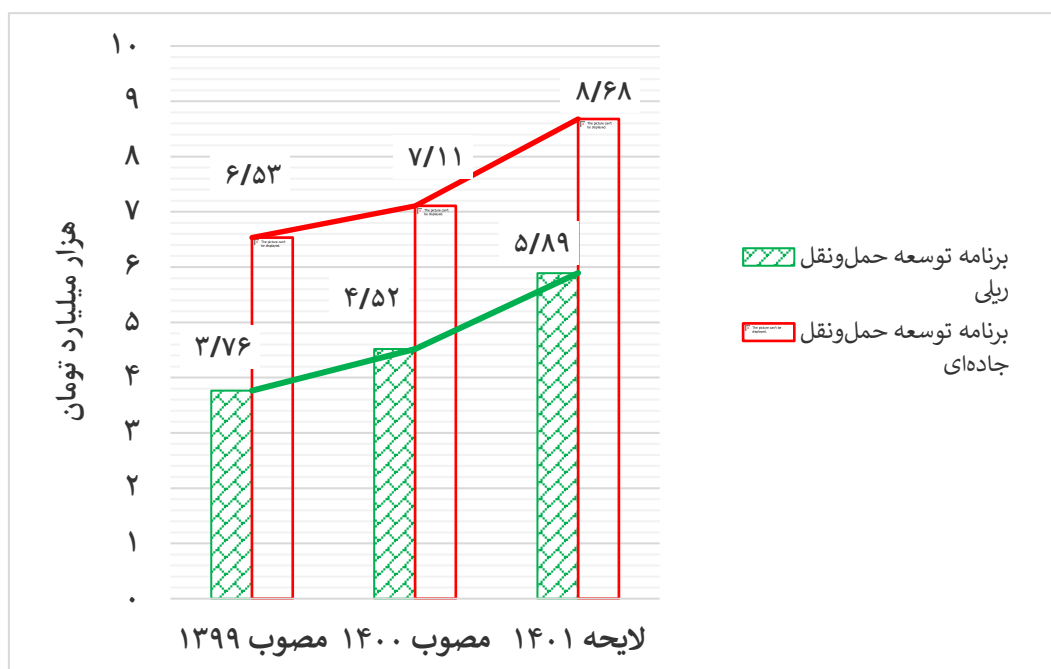
اعتبارات برنامه‌های حمل و نقل فصل حمل و نقل در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ معادل ۱۶۶ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۰ از رشد ۲۵ درصدی برخوردار است (جدول ۲). همان‌طور که در ستون دوم جدول مشاهده می‌شود، بیشترین سهم از اعتبارات توسعه حمل و نقل بین شهری به توسعه حمل و نقل جاده‌ای (۵۲/۳ درصد) اختصاص یافته و پس از آن به حمل و نقل ریلی (۳۵/۵ درصد) و در رتبه بعدی به برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها (۸/۶ درصد) تعلق گرفته و سهم سایر برنامه‌ها مجموعاً کمتر از ۴ درصد است. همان‌طور که در شکل ۳ مشاهده می‌شود، در سال‌های گذشته همواره نسبت سرمایه‌گذاری در برنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای به مراتب بیشتر از حمل و نقل ریلی بوده است که مغایر با اهداف اسناد بالادست کشور است.

جدول ۲. مقایسه اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه‌های فصل حمل‌ونقل در لایحه (میلیون ریال)

عنوان برنامه	سهم هر برنامه از کل اعتبار براساس لایحه سال ۱۴۰۱ (درصد)	تعداد طرح	مصوب سال ۱۳۹۹	مصوب سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	درصد رشد سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹	درصد رشد سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰
برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هواشناسی	۱/۵	۲	۱،۰۰۰،۰۰۰	۱،۷۸۵،۰۰۰	۲۴۷۴۳۰۰	۷۸/۵	۳۸/۶
برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی	۳۵/۵	۵۳	۳۷،۶۴۰،۵۰۰	۴۵۱۶۲۰۰۰	۵۸۹۲۱۴۳۰	۲۰/۰	۳۰/۵
برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای	۵۲/۳	۱۷۸	۶۵،۳۳۷،۴۹۷	۷۱۰۷۵۰۰۰	۸۶،۷۹۴،۹۳۵	۸/۸	۲۲/۱
برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی	۰/۵	۸	۸۲۶،۰۰۳	۶۶۰،۰۰۰	۸۲۶۲۸۰	-۲۰/۱	۲۵/۲
برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر	۱/۴	۳	۸۷۵،۰۰۰	۱۲۱۰،۰۰۰	۲۳۵۵۸۹۰	۳۸/۳	۹۴/۷
برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت	۰/۳	۳	۱۸۶،۰۰۰	۸۴۷۵۰۰	۴۸۱۶۹۰	۳۵۵/۶	-۴۳/۲
برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها	۸/۶	۱۱	-	۱۲۱۵۰،۰۰۰	۱۴۲۰۳۸۴۰	-	۱۶/۹
مجموع برنامه‌ها	۱۰۰	۲۵۸	۱۰۵،۸۶۵،۰۰۰	۱۳۲۸۸۹۵۰۰	۱۶۶۰۵۸۳۶۵	۲۵/۵	۲۵



شکل ۳. مقایسه اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای طی سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱



۲-۱. برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی

برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی شامل ۵۳ طرح است و اعتبارات آن در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ معادل ۵۹ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده. این اعتبار معادل ۳۵/۵ درصد از اعتبار برنامه‌های فصل حمل‌ونقل است و نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۰ از رشدی معادل ۳۰/۵ درصد برخوردار است.

طرح جدیدی در برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی پیشنهاد نشده و همه طرح‌های توسعه ریلی از سال‌های گذشته در دست اجرا هستند و طبق آنچه در لایحه درج شده، اجرای چهار طرح در سال ۱۴۰۱، شش طرح در سال ۱۴۰۲، یک طرح در سال ۱۴۰۳، تعداد ۴۱ طرح در سال ۱۴۰۵ و اجرای یک طرح هم در سال ۱۴۱۲ باید به پایان برسد به عبارتی از ۵۳ طرح توسعه ریلی ۵۲ طرح باید در سال ۱۴۰۵ به پایان برسد. از طرفی اعتبار لازم برای اتمام عملیات اجرایی طرح‌ها در سال‌های بعد معادل ۱،۵۲۷ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است که این رقم ۲۶ برابر اعتبار پیشنهادی در لایحه سال ۱۴۰۱ است یعنی با ادامه روند فعلی بودجه‌ریزی با فرض ثبات شرایط، اتمام عملیات اجرایی این طرح‌ها تا سال ۱۴۰۵ اتفاق نخواهد افتاد بلکه حدود ۲۶ سال به طول خواهد انجامید.

۲-۲. برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای

اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ معادل ۸۷ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده که تقریباً معادل ۵۲ درصد اعتبار حمل‌ونقلی فصل حمل‌ونقل در پیوست ۱ لایحه بودجه

است و نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۰ معادل ۲۲ درصد رشد دارد. از آنجاکه عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرای این برنامه در سال‌های بعد هم ادامه خواهد داشت در لایحه بودجه اعتباری معادل ۱۳۶۰ هزار میلیارد ریال برای اتمام عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرای مذکور پیش‌بینی شده که با روند اعتبار موجود برای سال‌های آینده، با فرض ثبات شرایط و تخصیص کامل اعتبارات، پیش‌بینی می‌شود حدود ۱۶ سال برای اتمام عملیات اجرایی طرح‌های این برنامه، زمان نیاز باشد. در صورتی که در لایحه، زمان اتمام ۹۴ درصد تعداد طرح‌ها را تا پنج سال آینده و مابقی تا هفت سال آینده پیش‌بینی شده است که بسیار دور از واقعیت است مگر اینکه سیاست‌های تأمین اعتبار طرح‌های عمرانی تغییر کند.

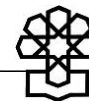
نکته دیگر جابه‌جایی و انتقال اعتبارات تعدادی از طرح‌های برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای به سایر قسمت‌هاست. به طوری که این برنامه در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ دارای ۲۷۲ طرح بود ولی در لایحه سال ۱۴۰۱ دارای ۱۷۸ طرح است. از طرح‌های خارج شده از ذیل برنامه توسعه جاده‌ای ۱۱ طرح تحت عنوان برنامه‌ای جدید تنظیم شده و مابقی به اعتبارات استانی ملحق شده است.

۲-۳. برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی

اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ معادل ۸۲۶ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۳۹۹ حدود ۲۵ درصد افزایش یافته است. شایان ذکر است که هزینه توسعه حمل‌ونقل هوایی کشور از محل درآمد - هزینه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران تأمین می‌شود و اعتبار پیش‌بینی شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ بخش ناچیزی از منابع مورد نیاز برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی است.

در این برنامه هشت طرحی که از اعتبارات ملی تأمین می‌شود گنجانده شده است و عبارتند از:

۱. احداث فرودگاه سقز،
۲. تعمیر و تجهیز فرودگاه بین‌المللی شیراز،
۳. توسعه فرودگاه رامسر،
۴. خرید هواپیمای آزمایشی استاندارد پرواز،
۵. کمک‌های فنی و اعتباری حمل‌ونقل هوایی،
۶. مشارکت در احداث فرودگاه ولیعصر،
۷. مشارکت و تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)،
۸. احداث فرودگاه شهید مدرس.



۴-۲. برنامه توسعه حمل و نقل دریایی

نهاد حاکمیتی در حوزه حمل و نقل دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی است که فراهم ساختن تسهیلات لازم برای گسترش امور تجارت دریایی و ارتباطات ساحلی و همچنین وصول حقوق و عوارض متداول، قسمتی از وظایف این سازمان است. گفتنی است که هزینه‌های مورد نیاز سازمان بنادر و دریانوردی از محل درآمد همان سازمان تأمین می‌شود و این سازمان سهمی از بودجه عمومی دولت ندارد. لذا در برنامه توسعه حمل و نقل دریایی اعتباراتی برای سه برنامه در خصوص احداث و بهسازی بنادر صیادی در نظر گرفته شده که دستگاه مسئول آن سازمان شیلات کشور است.

اعتبار برنامه توسعه حمل و نقل دریایی در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ معادل ۲/۳ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۰ از رشد ۹۵ درصدی برخوردار است.

۵-۲. برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت

اعتبار برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ معادل ۴۸۱ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۰ حدود ۴۳ درصد کاهش پیدا کرده است. این برنامه متشکل از سه طرح است که عبارتند از:

- مطالعات شناسایی و امکان‌سنجی پروژه‌ها و مطالعات طرح‌های راهبردی حمل و نقل و تدوین ضوابط و مقررات زیرساخت‌ها،
- تکمیل مطالعات تفصیلی طرح‌های حمل و نقل،
- تعمیرات اساسی و تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات وزارت راه و شهرسازی و دستگاه‌های تابعه.

۶-۲. برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها

این برنامه در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ وجود نداشته است؛ از این رو با انتزاع ۱۱ طرح از برنامه توسعه جاده‌ای، برنامه جدیدی در فصل حمل و نقل تحت عنوان بالا ایجاد شده است. اعتبارات این برنامه در لایحه سال ۱۴۰۱ معادل ۱۴ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به ردیف‌های متناظر آن در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ حدود ۱۷ درصد افزایش یافته است.

۳. برنامه حمل و نقل شهری و روستایی

برنامه حمل و نقل شهری و روستایی که ذیل فصل توسعه و خدمات شهری، روستایی و عشایری در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ ارائه شده، شامل ۱۶ طرح توسعه‌ای است و برای آن اعتباری معادل ۱۵،۰۳۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که این رقم نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۰ حدود ۴ درصد کاهش یافته است (جدول ۳).

جدول ۳. اعتبار طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی

(میلیون ریال)

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱

ردیف	عنوان	کیلومتر	عنوان دستگاه	مصوب سال ۱۴۰۰	پیشنهاد سال ۱۴۰۱	درصد رشد
۱	اتصال شهر اسلامشهر به متروی تهران	۱۳	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۱,۰۱۸,۰۰۰	۹۲۶,۱۶۰	-۹
۲	احداث قطار حومه‌ای کلانشهر اصفهان به شهرهای جدید (بهارستان و فولادشهر)	۱۵+۲۵	شرکت سهامی عمران شهرهای جدید، مادر تخصصی	۷۲۰,۰۰۰	۹۵۸,۸۴۰	۳۳
۳	احداث قطار حومه‌ای کلان‌شهر تهران به شهر جدید پرند	۵۰	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۲,۵۰۰,۰۰۰	۲,۲۷۰,۰۰۰	-۹
۴	احداث قطار حومه‌ای کلان‌شهر تهران به شهرهای جدید (هشتگرد و پردیس)	۴۵	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۴۱۰,۰۰۰	۳۹۰,۸۹۰	-۵
۵	احداث قطار حومه کلان‌شهر مشهد به شهر جدید گلپه‌ار و چناران	۴۰	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۶۰۰,۰۰۰	۹۳۵,۲۴۰	۵۶
۶	احداث قطار شهری اصفهان (خط ۱ و ۲)	۴۵	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۴۰۹,۸۰۰	۳۷۲,۲۸۰	-۹
۷	احداث قطار شهری اهواز	۲۲	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۳۴۹,۸۰۰	۲۷۲,۴۰۰	-۲۲
۸	احداث قطار شهری تبریز	۵۳	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۴۰۰,۴۰۰	۳۷۲,۲۸۰	-۷
۹	احداث قطار شهری شیراز	۵۲	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۴۰۸,۶۰۰	۳۷۲,۲۸۰	-۹
۱۰	احداث قطار شهری قم	۳۵	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۷۴۶,۲۰۰	۶۸۱,۰۰۰	-۹
۱۱	احداث قطار شهری کرج	۲۵	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۷۲۲,۰۰۰	۶۶۲,۸۴۰	-۸
۱۲	احداث قطار شهری کرمانشاه	۱۴	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۸۱۸,۰۰۰	۷۴۴,۵۶۰	-۹
۱۳	احداث قطار شهری مشهد	۶۳	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۴۵۲,۲۰۰	۴۲۴,۰۳۰	-۶



ردیف	عنوان	کیلومتر	عنوان دستگاه	مصوب سال ۱۴۰۰	پیشنهاد سال ۱۴۰۱	درصد رشد
۱۴	احداث و تکمیل خطوط اولویت‌دار متروی تهران	۱۲۸	سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۶۲۶,۰۴۰	۵۷۲,۰۴۰	-۹
۱۵	کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی		سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۵,۰۰۰,۰۰۰	۴,۶۳۰,۸۰۰	-۷
۱۶	تأمین و تهیه تجهیزات و واگن قطار شهری و حومه		سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۴۵۹,۸۱۹	۴۴۴,۹۲۰	-۳
-۴	مجموع			۱۵,۶۴۰,۸۵۹	۱۵,۰۳۰,۵۶۰	

برای طرح کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی (ردیف ۱۵ جدول ۳)، سه هدف کمی تعیین شده است که عبارتند از:

- از رده خارج کردن ۲۵۰۰۰ دستگاه از خودروهای فرسوده،
- خرید و نوسازی ۱۷۰۰۰ دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس (متوسط ۵۰ درصد سهم دولت)، و
- خرید و نوسازی ۱۶۰۰۰ دستگاه خودرو عمومی کوچک.

همان‌طور که در جدول نشان داده شد، از ۱۶ طرح این برنامه فقط اعتبار دو طرح نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۰ افزایش پیدا کرده و میزان اعتبار سایر طرح‌ها کاهش یافته است.

۴. ردیف‌های متفرقه

با عنایت به مشکلات موجود حمل‌ونقل کشور و موارد تکلیف شده انجام نشده در قوانین بالادستی از جمله قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و قانون توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت و تورم و افزایش هزینه‌ها، متأسفانه اعتبارات متفرقه بخش حمل‌ونقل تغییر چشمگیری نسبت به سال‌های قبل نداشته و در برخی موارد این اعتبارات کاهش نیز داشته است.

در اعتبارات ردیف‌های متفرقه سال ۱۴۰۱، (به استثنای ردیف ۹۷-۵۵۰۰۰۰)، اعتبارات هزینه‌ای (۱۴ هزار میلیارد ریال) و تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل (۱۶ هزار میلیارد ریال) مجموعاً حدود ۳۰ هزار میلیارد ریال از محل منابع عمومی برای بخش حمل‌ونقل اعتبار در نظر گرفته شده است که در مقایسه با بودجه مصوب سال قبل بیش از ۹۰ هزار میلیارد ریال (۷۶٪) کاهش داشته است. این اختلاف مربوط به اعتبارات ردیف ۸۷-۵۳۰۰۰۰۰ در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ است که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ اولاً با کاهش اعتبار به کمتر از ۱۰ هزار میلیارد ریال مواجه شد و ثانیاً سهم بخش حمل‌ونقل

نیز از اعتبارات این ردیف مشخص نشد. انتظار می‌رود این کاهش اعتبار، با در نظر گرفتن مصارف حدوداً ۲۰ درصدی در اعتبارات ردیف جدید ۹۷-۵۵۰۰۰۰۰ جبران شود.

ردیف‌های متفرقه مربوط به بخش حمل‌ونقل شامل سه عنوان: ۱. اعتبارات یارانه‌ها، ۲. اعتبارات متمرکز درآمد - هزینه و ۳. اعتبارات ردیف‌های موردی (موقت) ارائه شده است. در جدول ۴، مقایسه اعتبارات در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و قانون بودجه سال ۱۴۰۰ آورده شده است. گفتنی است برخی ردیف‌های متفرقه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ حذف شده است که در ادامه به آنها اشاره می‌شود.

۱. جزء ۸۷ از ردیف ۵۳۰۰۰۰۰ جدول ۹ قانون بودجه سال ۱۴۰۰: موضوع ایجاد طرح‌های زیربنایی با اولویت مناطق کمتر توسعه‌یافته و اجرای طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل واگذاری اموال، املاک و دارایی‌های دولت و سهام و سهم‌الشرکه بنگاه‌ها، مبلغ ۳۰۰،۰۰۰،۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۳۰ هزار میلیارد تومان) پیش‌بینی شده بود که در جدول ۲۲ قانون بودجه این اعتبارات در ۷ ردیف به تفکیک ذکر شده بود. ردیف‌های ۱ و ۲ از این جدول مربوط به افزایش اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل به شرح زیر بودند:

- اعتبارات طرح‌های راه‌آهن با اولویت مناطق محروم از محل بند «ط» تبصره «۲».

- اعتبارات طرح‌های راه و ابنیه با اولویت مناطق محروم از محل بند «ط» تبصره «۲».

۲. جزء ۴ از ردیف ۵۵۰۰۰۰۰ جدول ۹ قانون بودجه سال ۱۴۰۰: موضوع اعتبارات مطالعه و احداث قطارهای حومه‌ای جدید موضوع جدول ۱۵، مبلغ ۵۲،۲۵۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده بود که فهرست پروژه‌های معرفی شده در جدول ۱۵ برای آن شامل سه پروژه به شرح زیر است:

- شبکه حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای کلان‌شهر تهران

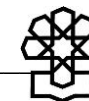
- قطار حومه‌ای تهران- پاکدشت، شریف‌آباد- گرمسار

- قطار حومه‌ای کلان‌شهرها به شهرهای جدید (شهرهای جدید صدر، سهند و شیرین‌شهر)

- پرند

۳. جزء ۱۱۷ از ردیف ۵۵۰۰۰۰۰ جدول ۹ قانون بودجه سال ۱۴۰۰: موضوع اعتبارات طرح‌های با مجری شرکت‌های دولتی موضوع جدول ۲۷ مبلغ ۳،۰۴۵،۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده بود و در جدول ۲۷ قانون بودجه آورده شده بود که ۶ ردیف آن (مجموعاً به مبلغ ۲،۶۴۵،۰۰۰ میلیون ریال) به طرح‌های جاده‌ای و ۱ ردیف آن (به مبلغ ۴۰۰،۰۰۰ میلیون ریال) به طرح ریلی اختصاص داشت.

گفتنی است که اعتبار طرح‌های مندرج در جدول ۲۷، متناسب با پیشرفت فیزیکی و کسب مجوزهای قانونی لازم بین استان‌ها توزیع و پس از مبادله موافقتنامه با دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط هزینه شود. طرح‌های مندرج در این جدول می‌توانند از مجوز جابه‌جایی‌ها و نیز فاینانس خارجی استفاده کنند.

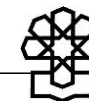


جدول ۴. برآورد اعتبارات ردیف‌های متفرقه مربوط به بخش حمل‌ونقل

(مبالغ به میلیون ریال)

شماره در لایحه سال ۱۴۰۰	عنوان	قانون بودجه سال ۱۴۰۰			لایحه بودجه سال ۱۴۰۱			درصد تغییر
		هزینه‌ای	تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای	جمع کل	هزینه‌ای	تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای	جمع کل	
	سرجمع اعتبارات	۱۵,۳۲۷,۰۰۰	۱۱۰,۹۹۶,۵۳۰	۱۲۶,۳۲۳,۵۳۰	۱۴,۳۶۵,۰۰۰	۱۶,۲۴۰,۰۰۰	۳۰,۶۰۵,۰۰۰	-۷۶
۵۲۰۰۰۰	اعتبارات پارانه‌ها	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	.	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۷,۰۰۰,۰۰۰	.	۷,۰۰۰,۰۰۰	-۳۰
۳	پارانه و کمک زیان حمل‌ونقل عمومی، قطار شهری و اتوبوس	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	.	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰	.	۵,۰۰۰,۰۰۰	-۵۰
۶	پارانه و کمک زیان حمل‌ونقل ریلی برون شهری	.	.	.	۲,۰۰۰,۰۰۰	.	۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰
۵۳۰۰۰۰	اعتبارات متمرکز درآمد - هزینه	۵,۳۲۷,۰۰۰	۹۶,۸۹۹,۲۸۰	۱۰۲,۲۲۶,۲۸۰	۵,۸۶۵,۰۰۰	۳,۸۹۰,۰۰۰	۹,۷۵۵,۰۰۰	-۹۰
۱۰	حقوق و عوارض گمرکی واردات واگن و تجهیزات شرکت‌های قطار شهری (جمع‌ی-خرجی)	۳۰۰,۰۰۰	.	۳۰۰,۰۰۰	۳۰۰,۰۰۰	.	۳۰۰,۰۰۰	.
۱۸	شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران - توسعه و نوسازی و تکمیل طرح‌های شبکه ریلی مشروط به وصول درآمد حقوق ورودی	۱۷۷,۰۰۰	۳,۲۹۹,۲۸۰	۳,۴۷۶,۲۸۰	۱,۰۰۰,۰۰۰	۱,۴۰۰,۰۰۰	۲,۴۰۰,۰۰۰	-۳۱
۲۴	تخفیف حقوق ورودی برای جایگزینی ناوگان خودروهای فرسوده عمومی موضوع ماده (۲) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (جمع‌ی-خرجی)	۲,۰۰۰,۰۰۰	.	۲,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۰۰,۰۰۰	.	۲,۰۰۰,۰۰۰	.
۳۱	اجرای طرح ناحیه کاهش آلودگی هوا (LEZ) جهت کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران و شهرهای دارای آلودگی هوا	.	۱,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۰۰,۰۰۰	.	۹۰۰,۰۰۰	۹۰۰,۰۰۰	-۱۰

شماره در لایحه سال ۱۴۰۰	عنوان	قانون بودجه سال ۱۴۰۰			لایحه بودجه سال ۱۴۰۱			درصد تغییر
		هزینه‌ای	تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای	جمع کل	هزینه‌ای	تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای	جمع کل	
۴۰	صندوق توسعه حمل‌ونقل - تأمین سرمایه اولیه تشکیل صندوق	۲,۸۵۰,۰۰۰	۰	۲,۸۵۰,۰۰۰	۲,۵۶۵,۰۰۰	۰	۲,۵۶۵,۰۰۰	-۱۰
۴۹	توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی از محل ۱۰٪ ارزش گمرکی (۶۰٪ سازمان شهرداری‌ها و ۴۰٪ سازمان راهداری)	۰	۱۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	۰	۹۰,۰۰۰	۹۰,۰۰۰	-۱۰
۷۶	اعتبار موضوع افزایش ۵۰۰۰ میلیارد ریال جرایم رانندگی: ۱۵۰۰ میلیارد ریال از افزایش مربوط به وزارت راه و شهرسازی جهت اصلاح راه‌های روستایی و معابر در نقاط حادثه‌خیز شهرها و روستاهای مناطق مرزی	۰	۰	۰	۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۱۰۰
۸۷-۱	ایجاد طرح‌های زیربنایی با اولویت مناطق کمتر توسعه‌یافته و اجرای طرح‌های تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل واگذاری اموال، املاک و دارایی‌های دولت و سهام و سهم‌الشرکه بنگاه‌ها - ردیف اول: طرح‌های راه‌آهن با اولویت مناطق محروم، موضوع جدول (۱-۲۲)	۰	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۰	۰	۰	-۱۰۰
۸۷-۲	ایجاد طرح‌های زیربنایی با اولویت مناطق کمتر توسعه‌یافته و اجرای طرح‌های تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل واگذاری اموال، املاک و دارایی‌های دولت و سهام و سهم‌الشرکه بنگاه‌ها - ردیف اول:	۰	۶۲,۵۰۰,۰۰۰	۶۲,۵۰۰,۰۰۰	۰	۰	۰	-۱۰۰



شماره در لایحه سال ۱۴۰۰	عنوان	قانون بودجه سال ۱۴۰۰			لایحه بودجه سال ۱۴۰۱		
		هزینه‌ای	تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای	جمع کل	هزینه‌ای	تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای	جمع کل
۵۵۰۰۰۰	اعتبارات ردیف‌های موردی (موقت)	۰	۱۴,۰۹۷,۲۵۰	۱۴,۰۹۷,۲۵۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۹۷,۲۵۰	۱۳,۰۹۷,۲۵۰
۴	اعتبارات مطالعه و احداث قطارهای حومه‌ای جدید موضوع جدول ۱۵	۰	۵۲,۲۵۰	۵۲,۲۵۰	۰	۰	۰
۷	مطالعه، راهبری و ایجاد زیرساخت‌های توسعه منطقه مکوران (شهرستان‌های: چابهار، کنارک، نیک‌شهر، قصرقند، جاسک، سیریک، میناب، بشاگرد)	۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰
۹	طرح‌های مطالعاتی و اجرایی و دارای مجوز کمیسیون ماده (۲۳) - موضوع جدول (۲۰)*	۰	۱,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۰۰,۰۰۰	۰	۱,۳۵۰,۰۰۰	۱,۳۵۰,۰۰۰
۴۱	تأمین بارانه حمل‌ونقل هوایی، بابت صادرات کالا با اولویت اقلام کشاورزی	۰	۰	۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۰	۱,۵۰۰,۰۰۰
۱۱۷	اعتبارات طرح‌های با مجری شرکت‌های دولتی	۰	۳,۰۴۵,۰۰۰	۳,۰۴۵,۰۰۰	۰	۰	۰

* اعتبار طرح‌های مندرج در جدول ۲۰، متناسب با پیشرفت فیزیکی و کسب مجوزهای قانونی لازم بین استان‌ها توزیع و پس از مبادله موافقتنامه با دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط هزینه شود. طرح‌های مندرج در این جدول می‌توانند از مجوز جابه‌جایی‌ها و نیز فاینانس خارجی استفاده کنند.

۵. بودجه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل

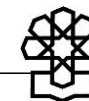
اگرچه بودجه شرکت‌های دولتی براساس تبصره «۴» ماده (۱۸۲) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس در نیمه آبان‌ماه به قوه مقننه تقدیم می‌شود، اما نمایندگان معمولاً بخش مهمی از بودجه شرکت‌ها را بررسی نمی‌کنند زیرا این موضوع زمان زیادی را به خود اختصاص می‌دهد و عملاً این کار نیز در فرصت زمانی محدود بررسی بودجه صورت نمی‌گیرد، بنابراین غالباً آنچه در لایحه درج می‌شود، به تصویب نمایندگان مجلس می‌رسد. ازسوی دیگر، مجلس شورای اسلامی از جهت‌گیری برنامه‌ای این شرکت‌ها به‌خصوص در بخش عمرانی نمی‌تواند اطلاع دقیقی در زمان ارائه لایحه بودجه پیدا کند چراکه بخش قابل‌توجهی از آن را منابع داخلی شرکت‌ها تأمین اعتبار می‌کنند. گفتنی است سهم منابع داخلی شرکت‌ها در بودجه عمرانی بخش حمل‌ونقل (اعم از طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای و هزینه‌های سرمایه‌ای) عددی قابل‌توجه است به‌طوری‌که در سال ۱۴۰۰، (بدون احتساب شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل) حدود ۷۲٪ بود؛ اما، نه‌تنها اطلاعی از جزئیات، بلکه حتی فهرستی از پروژه‌های عمرانی که از منابع داخلی تأمین اعتبار می‌شوند در قوانین بودجه دیده نمی‌شود و تنها به ارائه سرفصل‌های کلی بسنده می‌شود که موجب عدم شفافیت در بودجه و عدم امکان نظارت برنامه‌ای شده است.

در حال حاضر، بخش مصارف بودجه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل که از منابع داخلی آنها تأمین می‌شود و با پیشنهاد هیئت‌های مدیره در مجامع عمومی یا شوراهای عالی مربوط تصویب می‌شود، به‌سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال می‌گردد و براساس توافقات میان شرکت‌ها و سازمان برنامه و بودجه، در لایحه بودجه درج می‌شود.

۵-۱. درآمدها و هزینه‌های جاری شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل

در این بخش به بررسی مقادیر پیش‌بینی شده برای درآمدها و هزینه‌های جاری شرکت‌های حمل‌ونقلی دولت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و بودجه مصوب سال‌های ۱۴۰۰، ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ پرداخته می‌شود. همچنین، وضعیت عملکرد شرکت‌ها در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ در این بخش مورد بررسی قرار گرفته است. طبق لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، از بین هفت شرکت بررسی شده، سه شرکت سودده، سه شرکت زیان‌ده و یک شرکت نیز سربه‌سر خواهند بود. در ابتدا به بررسی وضعیت شرکت‌های زیان‌ده و سپس به بررسی شرکت‌های سودده یا سربه‌سر پرداخته شده است.

سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به‌عنوان سه شرکت/سازمان زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند. تغییرات درآمد شرکت‌های زیان‌ده در جدول ۵ و تغییرات هزینه‌های آنها در جدول ۶ نشان داده شده است. نکات قابل‌ذکر درخصوص ارقام پیش‌بینی شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به شرح زیر است:

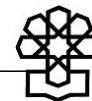


جدول ۵. تغییرات درآمد شرکت‌های زیان‌ده بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و قانون بودجه سال‌های ۱۳۹۹، ۱۴۰۰ و ۱۳۹۸ (میلیون ریال)

درآمد											نام شرکت زیان‌ده در سال ۱۴۰۱
مقایسه عملکرد سال ۱۳۹۸ نسبت به مصوب سال ۱۳۹۸ (درصد تحقق)	مقایسه عملکرد سال ۱۳۹۹ نسبت به مصوب سال ۱۳۹۹ (درصد تحقق)	تغییرات سال ۱۳۹۹ به سال ۱۳۹۸ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۰ به سال ۱۳۹۹ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۱ به سال ۱۴۰۰ (%)	عملکرد سال ۱۳۹۸	عملکرد سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۳۹۸	قانون سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	
۱۳۸/۸۴	۱۳۵/۲۱	۵۲/۱۷	۲۰/۰۰	۲۳۳/۳۳	۳۱۹۳۳۷۹۴	۴۷۳۲۳۳۳۴	۲۳۰۰۰۰۰۰	۳۵۰۰۰۰۰۰	۴۲۰۰۰۰۰۰	۱۴۰۰۰۰۰۰۰	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
۹۲/۶۳	۱۲۵/۹۶	۱۶/۴۱	۴۳/۷۲	۵۸/۹۵	۳۵۱۸۲۶۵۱	۵۵۶۸۹۷۰۱	۳۷۹۸۰۰۰۰	۴۴۲۱۱۴۳۶	۶۳۵۴۰۰۰۰	۱۰۱۰۰۰۰۰۰	شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
۸۴/۷۸	۷۱/۷۶	۲۹/۰۸	۹/۴۴	-۱/۰۹	۲۷۸۶۱۸۶۲	۳۰۰۴۳۹۹۳۸	۳۲۸۶۳۰۰۰	۴۲۰۴۱۸۰۵۰۷	۴۶۰۴۲۳۰۹۵۴	۴۵۹۱۸۳۶۲	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران

جدول ۶. تغییرات هزینه شرکت‌های زیان‌ده بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۰، ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ (میلیون ریال)

هزینه											نام شرکت زیان‌ده در ۱۴۰۱
مقایسه عملکرد سال ۱۳۹۸ نسبت به مصوب ۱۳۹۸ سال (درصد تحقق)	مقایسه عملکرد سال ۱۳۹۹ نسبت به مصوب سال ۱۳۹۹ (درصد تحقق)	تغییرات سال ۱۳۹۹ به سال ۱۳۹۸ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۰ به سال ۱۳۹۹ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۱ به سال ۱۴۰۰ (%)	عملکرد سال ۱۳۹۸	عملکرد سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۳۹۸	قانون سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	
۱۴۹/۶۰	۱۲۸/۸۶	۴۸/۸۶	۲۱/۰۸	۲۰۸/۴۷	۳۹۱۸۴۶۵۵	۵۰۲۴۴۵۳۴	۲۶۱۹۳۱۳۶	۳۸۹۹۱۴۲۰	۴۷۲۱۲۱۶۹	۱۴۵۶۳۳۲۸۵/۰۰	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
۹۶/۷۱	۱۰۸/۷۳	۱۵/۲۱	۴۰/۹۴	۵۷/۸۰	۳۹۶۳۲۵۰۳	۵۱۳۳۰۶۴۸	۴۰۹۸۰۰۰۰	۴۷۲۱۱۴۳۶	۶۶۵۴۰۰۰۰	۱۰۵۰۰۰۰۰۰/۰۰	شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
۱۳۰/۸۴	۱۵۳/۵۸	۲۹/۰۸	۳۳/۰۲	۹/۷۴	۴۲۹۹۶۵۸۲	۶۵۱۴۵۷۹۲	۳۲۸۶۳۰۰۰	۴۲،۴۱۸،۵۰۷	۵۶۴۳۳۹۵۴	۶۱۹۱۸۳۶۲	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران



الف) پیش‌بینی درآمد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در بودجه سال ۱۴۰۱، رشد عجیب بیش از سه برابر (۲۳۳/۳٪) را نسبت به سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که در سال‌های گذشته در هیچ‌یک از شرکت‌های بخش حمل‌ونقل سابقه نداشته است! میزان هزینه‌های این سازمان نیز با افزایش چشمگیری پیش‌بینی شده است و نسبت به سال ۱۴۰۰، رشد ۲۰۸/۵٪ را نشان می‌دهد. بخش قابل‌توجهی از افزایش درآمد سازمان راهداری می‌تواند ناشی از افزایش عوارض حمل‌کالا باشد که از ۴٪ به ۹٪ افزایش خواهد یافت. افزایش مسافرت‌ها در اثر کاهش محدودیت‌های تردد ناشی از پاندمی کرونا نیز می‌تواند از دلایل دیگر افزایش پیش‌بینی شده باشد. پیش‌بینی زیان‌ده بودن سازمان راهداری در سال آینده با وجود افزایش درآمد قابل‌توجه پیش‌بینی شده از نکات قابل‌تأمل است.

ب) شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ رشد درآمد نزدیک به ۶۰٪ را پیش‌بینی کرده است که بیشترین رشد در سه سال گذشته است.

ج) به‌رغم افزایش درآمد، دو شرکت فوق‌همچنان زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند. عملکرد سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد که شرکت راه‌آهن سودده بوده است اما همچنان به‌صورت زیان‌ده پیش‌بینی شده است. براساس عملکرد، سازمان راهداری در سال ۱۳۹۹ نیز زیان‌ده بود.

د) شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران برعکس دو شرکت فوق و برخلاف وضعیت درآمد در سه سال پیش از این، با رشد منفی درآمد در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی شده (۱,۱٪-). اما هزینه‌های این شرکت برخلاف درآمد، رشدی نزدیک به ۱۰٪ را پیش‌بینی کرده است که البته کمترین رشد در سال‌های اخیر است.

ه) از نظر عملکرد نیز در سال ۱۳۹۹، سازمان راهداری و شرکت راه‌آهن در هر دو بخش درآمد و هزینه، عملکرد بیشتری نسبت به مصوب سال ۱۳۹۹ داشته‌اند. اما شرکت هواپیمایی در بخش درآمد، در عمل، میزان کمتری ((حدود ۷۲٪)) نسبت به پیش‌بینی را محقق کرده اما هزینه‌های آن از مصوب ۱۳۹۹ بیشتر است. این شرکت در سال ۱۳۹۸ نیز عملکرد مشابهی داشت.

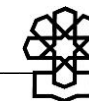
سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) از شرکت‌ها/سازمان‌هایی هستند که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به‌عنوان شرکت‌ها/سازمان‌های سودده پیش‌بینی شده‌اند. شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل نیز سربه‌سر و بدون سود یا زیان پیش‌بینی شده است. تغییرات درآمد در جدول ۷ و تغییرات هزینه‌های آنها در جدول ۸ نشان داده شده است. نکات قابل‌ذکر درخصوص ارقام پیش‌بینی شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به شرح زیر است:

جدول ۷. تغییرات درآمد شرکت‌های سودده/سربه‌سر بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۰، ۱۳۹۹ و

۱۳۹۸ و عملکرد در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹

(مبالغ به میلیون ریال)

درآمد											نام شرکت سودده یا سربه‌سر در سال ۱۴۰۱
مقایسه عملکرد سال ۱۳۹۸ نسبت به مصوب سال ۱۳۹۸ (%)	مقایسه عملکرد سال ۱۳۹۹ نسبت به مصوب سال ۱۳۹۹ (%)	تغییرات سال ۱۳۹۹ به ۱۳۹۸ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۰ به ۱۳۹۹ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۱ به سال ۱۴۰۰ (%)	عملکرد سال ۱۳۹۸	عملکرد سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۳۹۸	قانون سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	
۱۵۳/۷۶	-	۴۸/۲۴	۶۷/۶۶	۰۰/۱۲۵	۴۴.۴۶۶.۲۰۸	-	۲۸.۹۲۰.۰۰۰	۳۶.۰۰۰.۰۰۰	۶۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۳۵۰۰۰۰۰۰	سازمان بنادر و دریانوردی
۱۱۷/۸۴	۷۷/۳۳	۱۹/۱۳	-۶/۷۱	۳۹/۷۳	۴۰.۷۳۱.۹۷۶	۳۰.۲۵۴.۹۴۲	۳۴.۵۶۶.۵۴۰	۳۹.۱۲۶.۲۹۰	۳۶.۵۰۰.۰۰۰	۵۱۰۰۰۰۰۰	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
۱۰۱/۸۹	۱۲۶/۰۱	۶۵/۱۹	۸۲/۹	۳۸/۲۸	۶۰.۱۶۶.۳۶۰	۸.۹۰۳.۴۰۲	۵.۹۰۵.۰۰۰	۷.۰۶۵.۴۰۰	۷.۷۵۹.۵۷۵	۹۹۶۱۳۷۴	شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
۹۵/۶۸	۱۱۶/۰۹	۸۵/۱۳	۶۹/۴۵	۷۱/۲۶	۱.۲۴۲.۱۰۱	۱.۷۱۵.۸۰۵	۱.۲۹۸.۲۲۳	۱.۴۷۸.۰۰۰	۲.۱۵۳.۲۷۰	۲۷۲۸۵۰۰	شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور



جدول ۸. تغییرات هزینه شرکت‌های سودده/سربه‌سر بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و قانون بودجه

(مبالغ به میلیون ریال)

سال‌های ۱۴۰۰، ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ و عملکرد در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹

هزینه											نام شرکت سودده یا سربه‌سر در سال ۱۴۰۱
مقایسه عملکرد سال ۱۳۹۸ نسبت به مصوب سال ۱۳۹۸ (%)	مقایسه عملکرد سال ۱۳۹۹ نسبت به مصوب سال ۱۳۹۹ (%)	تغییرات سال ۱۳۹۹ به سال ۱۳۹۸ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۰ به سال ۱۳۹۹ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۱ به سال ۱۴۰۰ (%)	عملکرد سال ۱۳۹۸	عملکرد سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۳۹۸	قانون سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	
۱۵۴/۵۵	۰/۰۰	۸۴/۲۴	۳۹/۶۶	۵۲/۸-	۴۴۰۴۶۲۰۸		۲۸۵۰۰۰۰۰	۳۵۵۸۰۰۰۰	۵۹۲۰۰۰۰۰	۵۴۱۵۹۰۰۰	سازمان بنادر و دریانوردی
۷۷/۱۸	۷۷/۵۱	۳۱/۶	۹۱/۳	۲۹/۲۳	۲۵۵۰۰۳۸۷	۲۷۲۲۷۲۳۲	۳۳۰۴۱۵۴۰	۳۵۱۲۶۲۹۰	۳۶۵۰۰۰۰۰	۴۵۰۰۰۰۰	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
۱۰۰/۵۰	۱۱۹/۵۶	۲۰/۲۰	۳۷/۱۲	۲۲/۲۴	۵۰۷۷۳۴۳۸	۸۲۵۶۰۷۵	۵۰۷۴۵۰۰۰	۶۰۹۰۵۴۰۰	۷۰۷۵۹۵۷۵	۹۶۳۹۳۰۰	شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
۱۱۷/۹۶	۱۱۸/۵۹	۸۵/۱۳	۶۹/۴۵	۷۱/۲۶	۱۵۳۱۰۴۱۵	۱۰۷۵۲۰۷۶۱	۱۰۲۹۸۲۲۳	۱۰۴۷۸۰۰۰	۲۰۱۵۳۲۷۰	۲۷۲۸۵۰۰	شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور

الف) بررسی درآمد سازمان بنادر در سال ۱۴۰۱، رشد قابل توجه ۱۲۵٪ را نسبت به سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که این میزان رشد بعد از سازمان راهداری در رتبه دوم قرار دارد. گفتنی است سازمان بنادر در قانون سال ۱۴۰۰ نیز با رشد بیش از ۶۶٪ در درآمد، بیشترین رشد را در میان شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل داشته است. در واقع در بودجه سال ۱۴۰۱، تنها دو سازمان بنادر و سازمان راهداری هستند که رشد درآمد آنها نسبت به سال ۱۴۰۰، بیش از ۱۰۰ درصد پیش‌بینی شده است. البته سازمان بنادر، در بخش هزینه‌های جاری، رشد منفی را در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی کرده است (۸/۵٪)!

ب) شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی در سال ۱۴۰۱ به‌عنوان یک شرکت سودده پیش‌بینی شده است. این شرکت برخلاف سال ۱۴۰۰ که رشدی منفی در درآمد را نسبت به سال ۱۳۹۹ پیش‌بینی کرده بود، در سال ۱۴۰۱ رشد درآمد نزدیک به ۴۰٪ را نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی کرده است که در مقایسه با سه سال قبل از این، چنین رشدی سابقه نداشته است. جالب اینکه برخلاف سایر شرکت‌های بخش حمل‌ونقل، رشد هزینه‌های این شرکت در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، متناسب با رشد درآمد نیست و رشد ۲۳٪ را پیش‌بینی کرده است. البته این میزان رشد در هزینه نیز در مقایسه با رشد سال‌های گذشته قابل توجه است. عملکرد این شرکت در سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد که در هر دو بخش درآمد و هزینه، ۷۷٪ از میزان مصوب محقق شده است که کمتر از مقادیر پیش‌بینی شده در آن سال بود. براساس عملکرد، شرکت فرودگاه‌ها در سال ۱۳۹۹ سودده بود. از دلایل افزایش درآمد پیش‌بینی شده برای شرکت فرودگاه‌ها در سال ۱۴۰۱ می‌تواند افزایش میزان پروازهای عبوری از آسمان ایران و نیز پیش‌بینی افزایش پروازهای داخلی با توجه به کاهش محدودیت‌های تردد ناشی از پاندمی کرونا در کشور باشد.

ج) براساس عملکرد سال ۱۳۹۹، شرکت ساخت و توسعه زیان‌ده بود. اما درآمد و هزینه آن در سال ۱۴۰۱ مانند سال‌های قبل، به‌صورت سربه‌سر پیش‌بینی شده است. رشد درآمد و هزینه آن نیز (یعنی ۱۴۰۱ به ۱۴۰۰) نسبت به رشد سال قبل (یعنی ۱۴۰۰ به ۱۳۹۹) کمتر است و تقریباً نصف شده است. به‌طور کلی همه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل (به‌جز شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران) رشد درآمد را در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی کرده‌اند و این رشد در همه شرکت‌ها (به‌جز شرکت ساخت و توسعه و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران) نسبت به سال‌های قبل بیشتر بوده و در برخی سازمان‌ها مانند سازمان راهداری و بنادر بیش از ۱۰۰٪ بوده که حداقل در سه سال گذشته سابقه نداشته است.

۲-۵. اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل

در این بخش به بررسی اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و روند تغییرات طی سال‌های گذشته پرداخته شده است. اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای از دو بخش منابع عمومی دولت و منابع داخلی شرکت‌ها تأمین می‌شود.

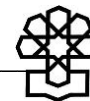
• منابع عمومی دولت

تغییرات مربوط به بخش منابع عمومی دولت در جدول ۹ ارائه شده است.

جدول ۹. تغییرات اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای (بخش منابع عمومی دولت) در شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه

سال ۱۴۰۱ و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۰، ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ و عملکرد در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ (مبالغ به میلیون ریال)

اعتبار طرح‌های تملک‌دارایی از منابع عمومی دولت											نام شرکت
نسبت عملکرد سال به ۱۳۹۸ مصوب (%)	نسبت عملکرد سال به ۱۳۹۹ مصوب (%)	تغییرات سال به ۱۳۹۹ سال ۱۳۹۸ (%)	تغییرات سال به ۱۴۰۰ سال ۱۳۹۹ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۱ به سال ۱۴۰۰ (%)	عملکرد سال ۱۳۹۸	عملکرد سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۳۹۸	قانون سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	
-	-	-	-	-	۰	□	۰	۰	۰	۰	سازمان بنادر و دریانوردی
۴۳/۸۸	۲۵۱/۰۶	۳۶/۲۷	۲۲/۲۷	۱۶/۹۰	۳۲۰۰۰۹۱	۲۴۹۴۸۲۷۰	۷۲۹۲۰۴۷	۹۹۳۷۰۰۰	۱۲۱۵۰۰۰۰	۱۴۲۰۳۸۴۰	سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای
۱۲۱/۰۶	۱۰۳/۱۶	۲۳/۱۲	۳۵/۹۰	۵۶/۰۷	۱۴۱۶۳۸۰۶	۱۴۸۶۰۰۱۹۴	۱۱۶۹۹۵۱۶	۱۴۴۰۴۵۰۰	۱۹۵۷۵۰۰۰	۳۰۵۵۱۰۰۰	شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
۰/۰۰	۰/۰۰	۱۲۱/۰۵	۶۲/۷۰	-۵۴/۹۷	۰	۰	۳۴۲۰۰۰۰	۷۵۶۰۰۰۰	۱۰۲۳۰۰۰۰۰	۵۵۳۸۸۰	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
-	-	-	-	-	۰	۰	۰	۰	۰	۰	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران
۰/۰۰	۸۵/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۴۵/۲۸	۰	۴۲۰۵۰۰	۵۰۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰	۷۲۰۶۴۰	شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
۱۲۶/۵۵	-	۳۳/۴۱	۴۰/۵۰	۱۶/۵۴	۶۵۰۰۴۱۰۲۹۰	-	۵۱۰۳۹۶۰۶۲۰	۶۸۰۵۶۸۰۷۶۷	۹۶۳۴۲۰۰۰	۱۱۲۲۷۸۹۶۰	شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور



در بخش اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت، نکات زیر قابل ذکر است:

الف) شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با ۵۶٪ رشد، بیشترین رشد را نسبت به همه شرکت‌های بخش حمل‌ونقل داشته است.

ب) در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای برخلاف بخش درآمد و هزینه جاری، در بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، کمترین رشد نسبت به سه سال قبل دیده می‌شود (حدود ۱۷٪).

ج) اعتبارات عمرانی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از محل منابع عمومی دولت با رشد منفی همراه بوده و کاهش نزدیک به ۵۵٪ را نسبت به سال ۱۴۰۰ خواهد داشت. لازم به ذکر است که اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی از محل منابع عمومی دولت در سال‌های قبل، هر سال یک رشد نسبی را نسبت به سال قبل از آن داشت؛ اگرچه براساس عملکرد سال‌ها ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹، در عمل این اعتبارات محقق نشد و برابر صفر بود.

د) اعتبارات شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) نیز بعد از اینکه دو سال رشدی در قوانین بودجه نسبت به سال قبل نداشت، در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، رشد بیش از ۴۵٪ را نشان می‌دهد.

ه) شرکت ساخت و توسعه نیز که بیشترین سهم از منابع دولتی اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل را به خود اختصاص می‌داد، کمترین رشد را نسبت به سال‌های قبل پیش‌بینی کرده است.

و) برخی شرکت‌ها مانند سازمان بنادر و شرکت‌ها در سال‌های گذشته اعتباری از محل منابع عمومی دولت نداشتند و در سال ۱۴۰۱ نیز به همین صورت خواهد بود.

ز) بررسی عملکرد سال ۱۳۹۹ نشان داد که اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سازمان راهداری از منابع عمومی دولت، ۲/۵ برابر بیشتر از مقادیر مصوب شده بوده است! در بخش ریلی نیز میزان تحقق اعتبارات اندکی بیشتر از پیش‌بینی بود. در شرکت ساخت نیز به دلیل عدم گزارش عملکرد، دسترسی به درصد واقعی وجود نداشته است.

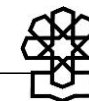
• منابع داخلی شرکت‌ها

بررسی اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌ها نشان می‌دهد که به جز شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هیچ‌کدام از شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل رقمی را در این بخش در سال‌های گذشته پیش‌بینی نکرده‌اند و این روال در سال ۱۴۰۱ نیز حفظ شده است. البته اعتبار شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در این بخش در سه سال ۱۳۹۸ الی ۱۴۰۰ برابر ۱۵۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال مصوب شده بود که در سال ۱۴۰۱ به رقم ۳۰۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال افزایش یافته است که رشد دو برابری را نشان می‌دهد. این در حالی است که عملکرد این شرکت در این بخش در سال ۱۳۹۸

تنها حدود ۸٪ و در سال ۱۳۹۹ حدود ۴۳٪ از مقدار پیش‌بینی شده در آن سال‌ها بود. اعتبارات عمرانی شرکت‌هایی که در این بخش عددی ذکر نمی‌کنند و از محل منابع عمومی دولت نیز اعتباری دریافت نمی‌نمایند، معمولاً از محل هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی تأمین می‌شود که در بخش بعد مورد بررسی قرار گرفته است.

۳-۵. اعتبارات مربوط به هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های دولتی

در این بخش به بررسی اعتبارات مربوط به هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و روند تغییرات طی سال‌های گذشته پرداخته شده است. این تغییرات در جدول ۱۰ ارائه شده است.



جدول ۱۰. تغییرات اعتبارات هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱

و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۰، ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ و عملکرد در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹

(مبالغ به میلیون ریال)

هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت											نام شرکت
نسبت عملکرد سال ۱۳۹۸ به مصوب	نسبت عملکرد سال ۱۳۹۹ به مصوب	تغییرات سال ۱۳۹۹ به سال ۱۳۹۸ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۰ به سال ۱۳۹۹ (%)	تغییرات سال ۱۴۰۱ به سال ۱۴۰۰ (%)	عملکرد سال ۱۳۹۸	عملکرد سال ۱۳۹۹	مصوب سال ۱۳۹۸	مصوب سال ۱۳۹۹	قانون سال ۱۴۰۰	لایحه سال ۱۴۰۱	
۱۱۹/۰۶	-	۹/۷۹	۷۷/۷۴	۱۵۸/۶۴	۱۹۵۰۷۶۷۲	-	۱۶۳۸۴۲۳۲	۱۷۹۸۸۰۰۰	۳۱۹۷۱۷۷۹	۸۲۶۹۱۰۰۰	سازمان بنادر و دریانوردی
۵/۹۵	۵/۷۷	۸/۶۰	۸/۴۹	-۷۱/۰۵	۳۸۳۷۴۶	۴۰۴۴۵۲	۶۴۵۰۰۰۰	۷۰۰۵۰۰۰	۷۶۰۰۰۰۰	۲۲۰۰۰۰۰	سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای
۶۰/۲۲	۵۵/۵۳	۲۹/۹۵	۳/۲۴	۲۲/۳۶	۱۲۷۴۹۳۸	۱۵۲۷۶۸۰	۲۱۱۷۰۰۰	۲۷۵۱۰۰۰	۲۸۴۰۰۰۰	۳۴۷۵۰۰۰/۰۰	شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
۵۱/۱۱	۵۶/۰۵	۱۶/۶۰	-۴/۲۱	۴۵/۰۲	۷۲۵۸۲۹۷	۹۰۲۸۰۶۹۴	۱۴۰۲۰۰۰۰۰	۱۶۰۵۵۶۸۷۵	۱۵۰۸۶۰۰۰۰	۲۳۰۰۰۰۰۰	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
۲۱/۰۲	۰/۹۵	-۱۲/۳۹	-۱۰/۸۶	-۶/۴۶	۴۸۲۴۴۴۵	۱۹۰۳۵۹	۲۲۹۴۹۹۳۰	۲۰۱۰۷۵۰۰	۱۷۹۲۴۴۶۲	۱۶۷۶۶۸۷۷	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران
۳/۰۵	۱۸۳/۲۹	-۲۷/۱۰	-۲/۴۳	۳۱/۱۱	۱۷۳۰۶۳۳	۷۶۰۸۰۵۶۷	۵۰۶۹۳۸۰۵	۴۰۱۵۱۰۰۰۰	۴۰۰۵۰۰۰۰۰	۵۳۱۰۰۰۰۰	شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
۷/۰۵	۶۴/۳۶	-۶۹/۹۳	۱۱۵/۰۱	۷۹۰/۶۳	۹۸۶۳	۲۷۰۹۵	۱۴۰۰۰۰	۴۲۱۰۰	۹۰۵۲۰	۸۰۶۲۰۰	شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور

از نکات قابل توجه در بخش هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۱، عبارت است از:

الف) سازمان بنادر که عملاً بودجه عمرانی خود را در این قالب گزارش می‌کند، رشد بسیار زیاد نزدیک به ۱۵۹٪ را در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی کرده است و تنها شرکت حمل‌ونقلی بخش حمل‌ونقل است که رشدی بیش از ۱۰۰٪ را در این بخش خواهد داشت. این میزان رشد در هیچ‌یک از سال‌های قبل و در هیچ‌کدام از شرکت‌های حمل‌ونقل سابقه نداشته است.

ب) شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی نیز مانند سازمان بنادر رشد چشمگیری را در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی کرده است (بیش از ۴۵٪). لازم به ذکر است که رشد اعتبارات این شرکت در این بخش در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹، رشدی منفی بود. این شرکت نیز عملاً بودجه عمرانی خود را قالب هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی گزارش می‌کند.

ج) سازمان راهداری در سال ۱۴۰۱، رشد منفی را پیش‌بینی کرده است به‌طوری‌که نسبت به سال ۱۴۰۰، هزینه‌های سرمایه‌ای آن به میزان ۷۱٪ کمتر خواهد بود. البته عملکرد این سازمان در دو سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ نیز نشان می‌دهد که در عمل نیز تنها ۸٪ از هزینه‌های سرمایه‌ای مصوب، محقق شده است.

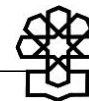
د) در میان همه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل، عجیب‌ترین رشد مربوط به شرکت ساخت و توسعه است که رشدی نزدیک به ۸ برابر را در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ در بخش هزینه‌های سرمایه‌ای پیش‌بینی کرده است!

در مجموع، رشد اعتبارات مربوط به هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، در تمامی شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل (به‌غیر از سازمان راهداری)، بیشتر از رشد سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ خواهد بود.

۶. تبصره‌ها

در تعدادی از تبصره‌های ماده‌واحد، بخش حمل‌ونقل مورد توجه قرار گرفته است که از جمله آنها عبارتند از:

- تبصره «۱» - بند «ز» - جزء «۲»،
- تبصره «۲» - بند «و»
- تبصره «۴» - بند «الف» - جزء «۶»
- تبصره «۵» - بند «ب»
- تبصره «۵» - بند «د»
- تبصره «۶» - بند «ک»
- تبصره «۶» - بند «ل» - جزء «۲»
- تبصره «۱۰» - بند «الف»



- تبصره «۱۰»- بند «ج»- جزء «۲»

- تبصره «۱۰»- بند «ی»

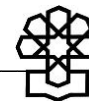
- تبصره «۱۱»- بند «ب»

توضیحات کارشناسی و برخی پیشنهادهای برای موارد فوق در جدول ۱۱ آورده شده است:

جدول ۱۱. توضیحات کارشناسی و برخی پیشنهادهای در خصوص تبصره‌های ماده واحد

عنوان	متن در لایحه ۱۴۰۱	توضیحات کارشناسی
جزء «۲» بند «ز» تبصره «۱»	<p>وزارت نفت مکلف است معادل مبلغ یکصد و پنجاه هزار میلیارد ریال نفت خام مازاد بر سقف منابع جزء «۱» بند «ب» این تبصره را به صورت ماهانه در اختیار پالایشگاه‌ها قرار دهد تا براساس تخصیص سازمان برنامه و بودجه کشور، مواد اولیه قیر (وکیوم باتوم) تحویل دستگاه‌های اجرایی زیر شود:</p> <p>۱. بنیاد مسکن انقلاب اسلامی (برای آسفالت معابر و بهسازی روستاها)</p> <p>۲. وزارت راه و شهرسازی (برای آسفالت راه‌های فرعی و روستایی و روکش آسفالت شبکه راه‌های اصلی، فرعی، معابر محلات هدف بازآفرینی شهری و طرح‌های مسکن مهر و طرح‌های مسکن ملی)</p> <p>۳. وزارت آموزش و پرورش (سازمان نوسازی و تجهیز مدارس کشور برای نوسازی مدارس)</p> <p>۴. وزارت جهاد کشاورزی (سازمان جنگل‌ها و مراتع و آبخیزداری کشور برای بیابان‌زدایی و انجام عملیات مالچ‌پاشی یا خاک‌پوش سازگار با محیط زیست)</p> <p>۵. وزارت کشور (برای آسفالت معابر شهرها از طریق سازمان ذی‌ربط)</p> <p>۶. بسیج سازندگی (برای آسفالت راه‌های بین مزارع، پاسگاه‌ها و پایگاه‌ها)</p> <p>وزارت نفت موظف به تسویه حساب فی‌مابین خود و خزانه‌داری کل کشور است. دستگاه‌های اجرایی موضوع این بند موظف به مبادله موافقت‌نامه و ابلاغ سهم استان‌ها و ظرف دو ماه پس از ابلاغ این قانون هستند. آیین‌نامه اجرایی این بند و سهم هر یک از ذی‌نفعان به پیشنهاد سازمان برنامه و بودجه کشور با همکاری وزارتخانه‌های امور اقتصادی و دارایی و نفت تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.</p>	<p>این حکم در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ نیز وجود داشته است با این تفاوت که در آن سهم دستگاه‌ها مشخص بود و سهم وزارت راه و شهرسازی برای آسفالت راه‌های فرعی و روستایی و روکش آسفالت شبکه راه‌های اصلی، فرعی و شهرک‌های صنعتی و عشایری و معابر محلات هدف بازآفرینی شهری و طرح‌های مسکن مهر و طرح‌های مسکن ملی ۴۸٪ در نظر گرفته شده بود. ۲۰ درصد برای آسفالت معابر و بهسازی روستاها و اجرای پروژه‌های مشارکتی با نهادهای محلی و دهیاری‌های با اولویت روستاهای حادثه‌دیده در اثر حوادث غیرمترقبه در اختیار بنیاد مسکن انقلاب اسلامی و ۱۷٪ برای آسفالت معابر شهرها از طریق سازمان ذی‌ربط در اختیار وزارت کشور قرار گرفته است.</p>

توضیحات کارشناسی	متن در لایحه ۱۴۰۱	عنوان
این حکم جدید است و با هدف تأمین منابع برای صندوق توسعه حمل‌ونقل پیشنهاد شده است.	شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی تابعه وزارت راه و شهرسازی پس از پرداخت حقوق دولتی شامل ۵۰ درصد سود ویژه و مالیات مکلفند سود قابل تقسیم سالیانه ناشی از فعالیت‌های خود را تا سقف ۱۰ هزار میلیارد ریال به حساب صندوق توسعه حمل‌ونقل نزد خزانه‌داری کل کشور واریز نمایند. صندوق مذکور مجاز است متناسب با مبالغ واریزی نسبت به تأمین مالی طرح‌ها و پروژه‌های مربوط به شرکت یا سازمان در چارچوب اساسنامه خود اقدام نماید.	بند «و» تبصره «۲»
این حکم جدید است و با هدف اخذ عوارض از کاربران کلیه راه‌ها و هزینه‌کرد آن برای احداث و نگهداری، بهسازی، بازسازی و بهره‌برداری پروژه‌های بزرگراهی و راه اصلی و ریلی جدید را مطابق قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور، در چارچوب شرایطی که دولت تعیین می‌کند، مشمول این بند نماید. آیین‌نامه اجرایی این بند ظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ قانون به پیشنهاد سازمان برنامه و بودجه کشور و وزارت امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.	وزارت راه و شهرسازی مجاز است با اخذ عوارض از کاربران، احداث و نگهداری، بهسازی، بازسازی و بهره‌برداری پروژه‌های بزرگراهی و راه اصلی و ریلی جدید را مطابق قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور، در چارچوب شرایطی که دولت تعیین می‌کند، مشمول این بند نماید. آیین‌نامه اجرایی این بند ظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ قانون به پیشنهاد سازمان برنامه و بودجه کشور و وزارت امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.	جزء «۶» بند «الف» تبصره «۴»
این حکم در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ هم وجود داشته و مطابق بند «ت» ماده (۸) قانون برنامه پنج‌ساله ششم است. نسبت به متن قانون بودجه سال ۱۴۰۰ صرفاً در بخشی از متن آن اصلاحاتی انجام شده است و عبارت «اسناد خزانه اسلامی موضوع ردیف درآمدی ۳۱۰۱۰۳ جدول شماره ۵ این قانون را با حفظ قدرت خرید و با سررسید تا پایان سال ۱۴۰۴ منتشر و به طلبکاران دستگاه‌های اجرایی بابت تأدیه مطالبات واگذار کند» اضافه شده است همچنین حکم بند «ب» تبصره «۵» مشروط به اینکه نسبت بدهی دولت از حدود مجاز اشاره شده در تبصره جزء «۴» بند «ت» ماده (۸) برنامه ششم توسعه فراتر رود، با حکم تبصره جزء «۴» بند «ت» ماده (۸) قانون برنامه ششم توسعه در تعارض بوده و برای تصویب به موجب ماده (۱۸۱) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس نیازمند رأی دو سوم نمایندگان است.	به دولت اجازه داده می‌شود برای تأمین مالی مصارف این قانون تا سقف هشتصد و شصت هزار میلیارد ریال، انواع اوراق مالی اسلامی (ریالی_ارزی) از جمله اسناد خزانه اسلامی که منطبق بر قوانین و مقررات و در چارچوب عقود اسلامی باشد را منتشر و منابع حاصل از انتشار نقدی اوراق رابه ردیف شماره ۳۱۰۱۰۸ جدول شماره ۵ این قانون واریز و اسناد خزانه اسلامی موضوع ردیف درآمدی ۳۱۰۱۰۳ جدول شماره (۵) این قانون را با حفظ قدرت خرید و با سررسید تا پایان سال ۱۴۰۴ منتشر و به طلبکاران دستگاه‌های اجرایی بابت تأدیه مطالبات واگذار کند.	بند «ب» تبصره «۵»



توضیحات کارشناسی	متن در لایحه ۱۴۰۱	عنوان
<p>براساس ماده (۱۵) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰ است. مفاد بند «د» تبصره «۵» مبنی بر مجاز شدن شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته برای انتشار اوراق مالی اسلامی ریالی با تضمین خود و تأیید وزارت کشور با حکم ماده (۱۵) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور که مجوز بانک مرکزی و تأیید وزارت امور اقتصادی و دارایی را برای انتشار این اوراق الزام دانسته، در تعارض است و لذا به موجب ماده (۱۲۲) قانون برنامه ششم توسعه و ماده (۱۸۱) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس برای تصویب نیازمند رأی دوسوم نمایندگان است.</p>	<p>به‌منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیرساخت‌های شهری به شهرداری‌های کشور و سازمان‌های وابسته به آنها اجازه داده می‌شود با تأیید وزارت کشور تا سقف هشتاد هزار میلیارد ریال اوراق مالی اسلامی ریالی با تضمین خود و با بازپرداخت اصل و سود آن توسط همان شهرداری‌ها منتشر کنند. اوراق فروش نرفته این بند در سقف مطالبات معوق طرح با تأیید شهرداری مربوط قابل واگذاری به طلبکاران آن طرح می‌باشد.</p>	<p>بند «د» تبصره ۵</p>
<p>این حکم جدید است و با هدف هزینه‌کرد اخذ عوارض شبکه آزادراهی و جریمه آن برای استهلاک اصل و سود سرمایه‌گذاری صورت گرفته در شبکه آزادراهی پیش‌بینی شده است.</p>	<p>عوارض مصوب در شبکه آزادراهی پس از عدم پرداخت در زمان مقرر، مشمول جریمه غیرقابل بخشودگی معادل بیست درصد (۲۰٪) عوارض مصوب در آزادراه مربوطه می‌باشد و در صورت تأخیر بیش از یک ماه در پرداخت، علاوه بر اصل عوارض و جریمه مذکور، مشمول جریمه‌ای معادل دو درصد (۲٪) مجموع نرخ عوارض مصوب و جریمه بیست درصدی (۲۰٪)، به‌ازای هر ماه تأخیر می‌باشد منابع حاصله صرف استهلاک اصل و سود سرمایه‌گذاری صورت گرفته در شبکه آزادراهی می‌گردد ... وزارت راه و شهرسازی مکلف است از طریق مشارکت سرمایه‌گذاران بخش غیردولتی، اخذ عوارض جاده‌ای در کلیه آزادراه‌ها را به‌صورت الکترونیکی تا پایان خردادماه سال ۱۴۰۱ عملیاتی نماید.</p>	<p>بند «ک» تبصره «۶»</p>
<p>این حکم جدید است و فقط در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ از طریق بند «ح» تبصره «۵»، تأمین نردبان هیدرولیکی و ماشین‌آلات آتش‌نشانی به‌صورت اوراق مالی اسلامی مجاز شده بود. رعایت ترتیبات اشاره شده در ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده به جهت عدم مغایرت قانونی الزامی است.</p>	<p>وزارت کشور موظف است از طریق شهرداری‌ها در سقف ۱ درصد افزایش یافته سهم شهرداری‌ها از محل قانون مالیات بر ارزش افزوده تا سیصد هزار میلیارد برای اجرای طرح‌های حمل‌ونقل عمومی (شامل ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی و قطارشهری و حومه)، ساماندهی و مدیریت پسماند، تأمین نردبان هیدرولیکی و ماشین‌آلات آتش‌نشانی و تأمین، تجهیز دوربین‌های ترافیک شهری اختصاص دهد. سهم اعتبارات هر شهرستان برای موارد فوق‌الذکر توسط وزارت کشور به شهرداری‌ها ابلاغ می‌گردد. وزارت کشور موظف است گزارش‌های لازم را در مقاطع سه ماهه پس از جمع‌بندی به سازمان برنامه و بودجه کشور و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه نماید.</p>	<p>جزء «۲» بند «ل» تبصره «۶»</p>

توضیحات کارشناسی	متن در لایحه ۱۴۰۱	عنوان
<p>این حکم به استناد مشارکت صنعت بیمه در ماده (۵) قانون توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت است و قبلاً در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ هم بوده است و مبلغ آن از ۴۰۰۰ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به ۵۰۰۰ میلیارد ریال افزایش یافته است، سهم نهادهای متولی به صورت ذیل است: نیروی انتظامی (۴۳٪)، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (۲۷٪)، سازمان صدا و سیما (۵٪)، جمعیت هلال احمر (۱۶٪) و اورژانس (۹٪)</p>	<p>شرکت‌های بیمه‌ای مکلفند مبلغ پنج هزار میلیارد (۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی را طی جدولی که براساس فروش بیمه (پرتفوی) هریک از شرکت‌ها تعیین و به تصویب شورای عالی بیمه می‌رسد به صورت ماهانه به حساب درآمد عمومی ردیف ۱۶۰۱۱۱ جدول شماره ۵ این قانون نزد خزانه‌داری کل کشور واریز کنند. وجوه واریزی شرکت‌های بیمه موضوع این بند به‌عنوان هزینه‌های قابل قبول مالیاتی محسوب می‌شود. منابع حاصله در اختیار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، سازمان اورژانس کشور، جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران و سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد تا در ردیف‌های مربوط به این دستگاه‌ها در جدول شماره ۷ این قانون در امور منجر به کاهش تصادفات و مرگ‌ومیر و ساخت برنامه‌های فرهنگ‌سازی و آگاهی‌بخشی در جهت کاهش حوادث رانندگی مطابق برنامه عملیاتی آیین‌نامه مدیریت حمل‌ونقل و سوانح رانندگی هزینه شود. سازمان برنامه و بودجه کشور و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف به نظارت بر اجرای این بند است. دستگاه‌های موضوع این بند موظفند گزارش عملکرد خود را در قالب برنامه عملیاتی هر سه ماه یکبار به بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال نمایند.</p>	<p>بند «الف» تبصره «۱۰»</p>
<p>این حکم براساس ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی است که در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ هم آمده است که بخشی از متن با تأکید بر «معايير در نقاط حادثه‌خیز بین‌شهری (هوشمندسازی تصویری جاده‌ها) و راه‌های مناطق محروم مرزی کشور» اصلاح شده است.</p>	<p>مبلغ یکهزار و پانصد میلیارد (۱,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال جهت اصلاح راه‌های روستایی و معابر در نقاط حادثه‌خیز بین‌شهری (هوشمندسازی تصویری جاده‌ها) و راه‌های مناطق محروم مرزی کشور در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار می‌گیرد.</p>	<p>جز «۲» بند «ج» تبصره «۱۰»</p>
<p>این حکم جدید است و براساس اصل (۵۳) قانون اساسی که بیان می‌دارد «کلیه دریافتی‌های دولت در حساب‌های خزانه‌داری کل متمرکز شود و همه پرداخت‌ها در حدود اعتبارات مصوب به موجب قانون انجام می‌گیرد» باید گردش خزانه داشته و مبلغ ردیف درآمد و هزینه آن مشخص شود.</p>	<p>به‌منظور افزایش مسیرهای پروازی و تسهیل عبور و مرور پروازهای بین‌المللی از فضای جمهوری اسلامی ایران و افزایش درآمدهای ارزی، با همکاری ستاد کل نیروهای مسلح و وزارت راه و شهرسازی، مسیرهای پروازی اصلاح و افزایش یافته و درآمد حاصل از این افزایش پرواز، پنجاه درصد (۵۰٪) در اختیار صندوق توسعه حمل‌ونقل و پنجاه درصد (۵۰٪) در اختیار ستاد کل نیروهای مسلح قرار می‌گیرد.</p>	<p>بند «ی» تبصره «۱۰»</p>



توضیحات کارشناسی	متن در لایحه ۱۴۰۱	عنوان
<p>این حکم جدید است و با هدف تأمین منابع صندوق توسعه حمل و نقل از طریق مولدسازی اموال منقول و غیرمنقول و طبق ماده (۱۱۵) قانون محاسبات عمومی باید انجام شود. تجویز فروش اموال غیرمنقول به شرح بند «ب» تبصره «۱۱» مغایر ترتیبات مقرر در ماده (۱۱۵) قانون محاسبات عمومی است. فروش اموال غیرمنقول وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی که مازاد بر نیاز تشخیص داده شود به استثنای اموال غیرمنقول مشروحه زیر:</p> <ol style="list-style-type: none">۱. اموال غیرمنقولی که از نفایس ملی باشد.۲. تأسیسات و استحکامات نظامی و کارخانجات اسلحه و مهمات سازی۳. آثار و بناهای تاریخی۴. اموال غیرمنقول که در رابطه با مصالح و منافع ملی که در تصرف دولت باشد و فروش آنها ممنوع است بنا به پیشنهاد وزیر مربوط با تصویب هیئت وزیران و با رعایت سایر مقررات مربوط مجاز است و جوجه حاصل از فروش این قبیل اموال باید به حساب درآمد عمومی کشور واریز شود. <p>تبصره «۱» - در مورد مؤسسات دولتی که زیر نظر هیچ یک از وزارتخانه‌ها نیستند و به طور مستقل اداره می‌شوند پیشنهاد فروش اموال غیرمنقول مربوط در اجرای این ماده از طرف بالاترین مقام اجرایی مؤسسات مذکور به عمل خواهد آمد.</p> <p>تبصره «۲» - فروش اموال غیرمنقول شرکت‌های دولتی به جز اموال غیرمنقول مستثنی شده در این ماده با تصویب مجمع عمومی آنها مجاز است.</p>	<p>به منظور توسعه زیربنای حمل و نقل کشور و ارتقای سطح بهره‌وری در این بخش، وزارت راه و شهرسازی از طریق شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه مجاز به مولدسازی اموال منقول و غیرمنقول خود و همچنین تغییر کاربری و فروش زمین‌های مازاد در اختیار تا سقف یکصد هزار میلیارد ریال است. منابع حاصله پس از واریز به حساب صندوق توسعه حمل و نقل نزد خزانه‌داری کل کشور صرف تکمیل، توسعه و نگهداری زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و تجهیزات و ناوگان می‌شود.</p>	<p>بند «ب» تبصره «۱۱»</p>

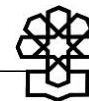
نتیجه‌گیری

لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ با نقاط قوت و ضعفی در بخش حمل‌ونقل همراه است که امید می‌رود در فرایند تصویب قانون بودجه، نقاط ضعف آن تا حد امکان بهبود یافته و نقاط قوت آن حفظ شود. مهم‌ترین ابهام لایحه در بخش حمل‌ونقل، نامشخص بودن سهم این بخش از حدود ۴۰ درصد از محل‌های مصرف اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای است. علاوه بر این، همچون گذشته انتقادهایی به عدم ارائه طرح‌ها و پروژه‌های سال آینده شرکت‌های دولتی و نیز خلأ بودجه‌ریزی و استفاده از ابزارهای سیاستی در راستای تحقق اهداف برنامه ششم (مانند افزایش مزیت نسبی برای بخش ریلی) وجود دارد. در کنار این نقاط ضعف، احکام جدیدی نیز در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ وجود دارد که جزء نقاط قوت آن ارزیابی می‌شود از جمله جزء «۲» از بند «ل» تبصره «۶» با موضوع تخصیص منابع حاصل از افزایش یک درصدی سهم شهرداری‌ها از محل قانون مالیات بر ارزش افزوده، که این امکان را ایجاد می‌کند تا سقف ۳۰۰ هزار میلیارد ریال در طرح‌های مختلفی از جمله حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری اعتبار در نظر گرفته شود.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبارات بخش حمل‌ونقل با عنایت به تعدد طرح‌های مختلف در هریک از برنامه‌ها و حجم عملیات اجرایی آنها، به رشد اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای نیاز دارد. در حالی که امکان ارتقای بهره‌وری از امکانات موجود با هزینه‌های به‌مراتب کمتر و در بازه زمانی کوتاه‌تر میسر است. در بخش حمل‌ونقل لایحه بودجه، تاریخ اتمام برای بیش از ۹۵ درصد از طرح‌ها (پروژه‌های) ریلی و جاده‌ای، سال ۱۴۰۵ قید شده است در حالی که با ادامه روند فعلی تخصیص بودجه، دست‌کم ۲۰ سال زمان برای اتمام این طرح‌ها نیاز است.

یکی از موضوع‌هایی که همواره در اسناد بالادست از جمله سیاست‌های کلی و قوانین برنامه وجود داشته است، تقویت بخش حمل‌ونقل ریلی به جهت صرفه اقتصادی و ایمنی بالاتر آن بوده است اما این موضوع عمدتاً در قوانین بودجه سالیانه مورد غفلت واقع شده است.

نکته مهم دیگر آنکه طرح‌های پیشنهادی چه در حوزه نرم‌افزاری و چه در حوزه سخت‌افزاری باید مبتنی بر شاخص‌های کمی متناسب با سیاست‌های کلی و قوانین بالادستی در بخش حمل‌ونقل باشد به طوری که عملکرد و میزان پیشرفت و تحقق اهداف کمی و میزان اعتبارات قابل رصد باشد. در لایحه پیشنهادی متأسفانه به این مهم توجه نشده است.



مواردی که در خصوص لایحه بودجه به عنوان پیشنهاد اصلاحی می توان اشاره کرد:

۱. توجه ویژه به تکمیل و تصویب «طرح جامع حمل و نقل کشور» توسط وزارت راه و شهرسازی به عنوان یکی از پایه های اصلی ارتقای بهره وری در حمل و نقل کشور در سال های آینده، نیازمند در نظر گرفتن ردیف اعتباری مستقل برای این امر در پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ است. بر این اساس پیشنهاد می شود عبارت «طرح جامع حمل و نقل کشور» به عنوان ردیف ۱۳۰۳۰۲۰۰۲ در پیوست یک (برنامه ریزی، راهبری و توسعه حمل و نقل) اضافه شده و ۳۰۰ میلیارد ریال نیز به اعتبار این ردیف اضافه شود (اعتبار این ردیف برای سال ۱۴۰۱ پس از اضافه شدن رقم فوق، ۴۴۵۲۸۰ میلیون ریال می شود) که با کسر از اعتبارات ردیف ۱۳۰۳۰۱۶۲۵۴ تأمین می شود (اعتبار این ردیف برای سال ۱۴۰۱ پس از کسر رقم مذکور، ۴'۴۴۹'۷۴۰ میلیون ریال است).

۲. در جزء «۶» از بند «الف» تبصره «۴»، با توجه به ابهام متن فعلی و به دلیل نبود پذیرش اجتماعی برای عوارض گذاری روی زیرساخت های موجود حمل و نقل کشور، پیشنهاد می شود با تغییر محل لفظ «جدید» و همچنین عبارت «مطابق قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری»، هم متن تبصره شفاف شود و هم از احتمال عوارض گذاری روی زیرساخت های موجود که موجب نارضایتی های اجتماعی می شود، جلوگیری به عمل آید. متن جدید پیشنهادی به شرح ذیل خواهد بود: «وزارت راه و شهرسازی مجاز است با اخذ عوارض از کاربران مطابق قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری، پروژه های جدید احداث، نگهداری، بهسازی، بازسازی و بهره برداری بزرگراه ها و راه های اصلی و ریلی را از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور، در چارچوب شرایطی که دولت تعیین می کند، مشمول این بند نماید».

۳. در بند «ج» تبصره «۱۰»، میزان افزایش جرائم رانندگی برابر با ۵ درصد در نظر گرفته شده است. به دلیل حفظ بازدارندگی تعرفه جریمه های رانندگی، پیشنهاد می شود افزایش این جرائم متناسب با متوسط افزایش حقوق، یعنی ۱۰ درصد صورت گیرد. لذا متن جدید پیشنهادی به این شرح است: «در سال ۱۴۰۱ تعرفه جریمه های رانندگی ده درصد (۱۰٪) افزایش می یابد و مبالغ حاصله به ردیف درآمدی ۱۵۰۱۰۱ نزد خزانه داری کل کشور واریز می شود. معادل مبلغ افزایش یافته به شرح زیر اختصاص می یابد».

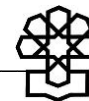
۴. در اعتبارات ردیف های ذیل امور ده گانه برای حمل و نقل درون شهری رشد منفی چهار درصد (۴٪-) به چشم می خورد که با توجه به عقب ماندگی این بخش که در دوران همه گیری کرونا بیش از پیش نیز نمایان گشت، این کاهش اعتبارات محل سؤال است. احتمال می رود برنامه دولت برای تقویت این بخش، مجوزهایی باشد که در تبصره های لایحه برای تأمین اعتبار این بخش به صورت فرابودجه ای اعطا

کرده است (مانند جزء «۲» از بند «ل» تبصره «۶»). با این حال به نظر می‌رسد با توجه به اهمیت این بخش در مدیریت مصرف سوخت و همچنین سلامت جامعه، لازم باشد دولت از محل‌های قطعی‌تری مانند ردیف‌های ذیل امور ده‌گانه اعتبارات لازم برای این بخش را تأمین کند.

۵. کمبودهای حمل‌ونقل عمومی شهری به کمبود ناوگان محدود نمی‌شود و تجهیزات و زیرساخت را نیز شامل می‌شود که نیازمند حمایت از سوی دولت است. بر این اساس پیشنهاد می‌شود اعتبار در نظر گرفته شده در جزء «۲» از بند «ل» تبصره «۶»، صرفاً به تهیه ناوگان اتوبوسرانی، تاکسیرانی و قطار شهری و حومه محدود نشود و تهیه «تجهیزات و زیرساخت» قطار شهری و حومه نیز به محل مصرف این اعتبار اضافه شود. بر این اساس، پیشنهاد می‌شود متن این بخش به صورت ذیل تغییر کند: «وزارت کشور موظف است از طریق شهرداری‌های کشور در سقف یک درصد (۱٪) سهم افزایش یافته شهرداری‌ها از محل قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب سال ۱۴۰۰ تا ۳۰۰،۰۰۰ (سیصد هزار) میلیارد ریال را برای اجرای طرح‌های حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری (شامل ناوگان، تجهیزات و زیرساخت قطار شهری و حومه و ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی)، ساماندهی و مدیریت پسماند، تأمین نردبان هیدرولیکی و ماشین‌آلات آتش‌نشانی و تأمین، تجهیز دوربین‌های ترافیک شهری اختصاص دهد. سهم اعتبارات هر شهرستان برای موارد فوق‌الذکر توسط وزارت کشور به شهرداری‌ها ابلاغ می‌گردد».

۶. در بند «الف» تبصره «۱۰» با موضوع مصرف پنج هزار میلیارد ریال از حق بیمه شخص ثالث در امور منجر به کاهش تصادفات، با عنایت به نقش شهرداری‌ها در کاهش تصادفات و افزایش ایمنی و از آنجاکه از محل اضافه دریافتی بیمه شخص ثالث هیچ سهمی به شهرداری‌ها تعلق نمی‌گیرد، پیشنهاد می‌شود بخشی از وجوه واریزی توسط شرکت‌های بیمه از طریق سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، در اختیار شهرداری‌ها قرار گیرد. متن پیشنهادی این بخش از تبصره بدین شرح است: «... وجوه واریزی شرکت‌های بیمه موضوع این بند به عنوان هزینه‌های قابل قبول مالیاتی محسوب می‌شود. منابع حاصله در اختیار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، سازمان اورژانس کشور، جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران و سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد ...».

۷. با توجه به صلاحیت بیشتر شهرداری تهران نسبت به موضوع‌ها و مسائل مرتبط با قطارهای حومه‌ای کلان‌شهر تهران، پیشنهاد می‌شود دستگاه مربوط به طرح‌های مرتبط با این موضوع، مانند قانون بودجه سال ۱۴۰۰، شهرداری تهران باشد. بر این اساس، پیشنهاد می‌گردد که در شماره طبقه‌بندی (۱۵۰۲۰۰۲۰۰۳) با عنوان «احداث قطار حومه‌ای کلان‌شهر تهران به شهر جدید پرنده» و شماره طبقه‌بندی (۱۵۰۲۰۰۲۰۱۴) با عنوان «احداث و تکمیل خطوط اولویت‌دار متروی تهران»، عنوان دستگاه همانند قانون بودجه سال ۱۴۰۰ از سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به شهرداری تهران تغییر یابد.



۸. با هدف افزایش اعتبارات مرتبط با ایمن‌سازی راه‌ها پیشنهاد می‌شود عبارت «ایمن‌سازی و بهسازی» به محل مصرف منابع حاصله از این بند به شرح ذیل اضافه شود: «عوارض مصوب در شبکه آزادراهی پس از عدم پرداخت در زمان مقرر، مشمول جریمه غیرقابل بخشودگی معادل بیست درصد (۲۰٪) عوارض مصوب در آزادراه مربوطه است و در صورت تأخیر بیش از یک ماه در پرداخت، علاوه بر اصل عوارض و جریمه مذکور، مشمول جریمه‌ای معادل دو درصد (۲٪) مجموع نرخ عوارض مصوب و جریمه بیست درصدی (۲۰٪)، به‌ازای هر ماه تأخیر می‌باشد منابع حاصله صرف ایمن‌سازی، بهسازی و استهلاک اصل و سود سرمایه‌گذاری صورت گرفته در شبکه آزادراهی می‌گردد».

۹. با توجه به ضرورت هزینه‌کرد منافع حاصل از قانون هدفمندی یارانه‌ها در مدیریت مصرف سوخت کشور، لازم است سهم مناسبی از این منبع در راستای تحقق اهداف «قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت» تخصیص یابد. بر این اساس پیشنهاد می‌شود در ردیف ۲۴ بخش مصارف جدول تبصره «۱۴» بعد از عبارت: «صندوق پیشرفت و عدالت ایران» عبارت «تحقق اهداف قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به مبلغ دویست هزار میلیارد ریال و ساخت و نگهداری راه‌های روستایی مناطق محروم به مبلغ یکصد هزار میلیارد ریال» اضافه شود.

۱۰. با توجه به «آیین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های راه و راه‌آهن، موضوع تبصره «۲» بند «ب» ماده «۳» مصوب ۱۳۸۸/۰۸/۰۴ شورای عالی اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم و چهارم (۴۴) قانون اساسی، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی می‌تواند برای فروش همه لکوموتیوهای خود اقدام کند و منابع حاصل از این فروش را صرف تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام نماید. بر این اساس متن ذیل جهت الحاق به تبصره «۱۱» لایحه بودجه پیشنهاد می‌شود: «شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی موظف است نسبت به فروش حداقل نیمی از لکوموتیوهای تحت مالکیت خود در سال ۱۴۰۱ اقدام و منابع حاصله را صرف تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام از جمله دو خطه کردن خطوط پرتراфик باری و پرداخت بدهی‌های خود به شرکت‌های غیردولتی نماید».

منابع و مأخذ

۱. لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور و پیوست‌های آن.
۲. قانون بودجه سال ۱۴۰۰ کل کشور.
۳. قانون بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور.
۴. صورت‌های مالی سالیانه منتهی به ۲۹ اسفند ۱۳۹۹ شرکت‌های دولتی.

