

# بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور (۵۶): بخش حمل و نقل



شماره مسلسل: ۱۸۷۵۷

کد موضوعی: ۲۵۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور (۵۶): بخش حمل‌ونقل

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین کنندگان: سروین مولایی نسب، حمیدرضا فوری، یاسر حاتم‌زاده، شهاب دبیری‌نژاد،

علیرضا احمدی فیینی

مدیر مطالعه: رضا گلشن خواص

ناظران علمی: علیرضا رهایی، محمد تقی فیاضی

همکار: خسرو خسروی

اظهار نظر کنندگان: سیدمحمدحسین فاطمی، سیدعباس پرهیزگاری، (دفتر مطالعات بخش عمومی)،

محمدحسین پیروی (دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن)، میلاد بیگی (دفتر مطالعات اقتصادی)

ویراستار ادبی: شیوا امین اسکندری

واژه‌های کلیدی:

۱. لایحه بودجه سال ۱۴۰۲

۲. حمل‌ونقل

۳. برنامه‌ریزی اقتصادی

۴. حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری



تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۱۱/۱۲

## به نام خدا

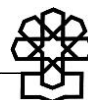
### فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	خلاصه مدیریتی
۳	مقدمه
۴	۱. تصویر کلان بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲
۷	۲. اعتبارات عمومی دولت در بخش حمل و نقل
۱۸	۳. بودجه شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل
۲۸	۴. تبصره‌های مرتبط با بخش حمل و نقل
۳۷	جمع‌بندی و پیشنهادها
۴۱	پیوست
۴۱	منابع و مآخذ

### فهرست جداول و اشکال

۵	جدول ۱. مقایسه اعتبارات معین مرتبط به حمل و نقل از منابع عمومی دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۲ و قانون بودجه سال ۱۴۰۱
۷	جدول ۲. مقایسه اعتبارات عمرانی برنامه‌های حمل و نقل از منابع عمومی دولت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و قانون بودجه سال ۱۴۰۱
۹	جدول ۳. فهرست طرح‌های توسعه حمل و نقل ریلی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور
۱۰	جدول ۴. فهرست تغییرات عناوین طرح‌های توسعه حمل و نقل ریلی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱
۱۱	جدول ۵. فهرست تغییرات طرح‌های توسعه حمل و نقل هوایی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱
۱۳	جدول ۶. مقایسه طرح‌های حمل و نقل شهری و روستایی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (میلیون ریال)
۱۴	جدول ۷. مقایسه اعتبارات ردیف‌های متفرقه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و قانون بودجه سال ۱۴۰۱ مرتبط با بخش حمل و نقل
۲۰	جدول ۸. مقایسه درآمد و هزینه شرکت‌های حمل و نقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲
۲۳	جدول ۹. مقایسه منابع تملک دارایی‌های سرمایه‌ای شرکت‌های حمل و نقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲
۲۶	جدول ۱۰. مقایسه هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های حمل و نقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲
۶	شکل ۱. سهم هریک از مصارف هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از اعتبارات بخش حمل و نقل
۱۹	شکل ۲. وضعیت درآمد و هزینه مربوط به سه شرکت زیان‌ده طی سال‌های اخیر در قوانین بودجه سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه ۱۴۰۲
۱۹	شکل ۳. وضعیت درآمد و هزینه مربوط به چهار شرکت سودده/سربه‌سر طی سال‌های اخیر در قوانین بودجه سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه ۱۴۰۲
۲۴	شکل ۴. روند تغییرات میزان اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از منابع عمومی دولت در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه سال ۱۴۰۲
۲۷	شکل ۵. روند تغییرات اعتبارات هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌ها در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه بودجه سال ۱۴۰۲
۴۱	شکل ۱. مبلغ جرائم رانندگی برحسب قیمت ثابت سال ۱۳۹۵ (شامل پنج تخلف رانندگی)





## بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور (۵۶): 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 ۱۴۰۲، سهم بودجه عمرانی بخش حمل و نقل از اعتبارات عمومی دولت با توجه به موارد غیرقطعی بودجه حدود ۱۱/۵ الی ۲۵/۳ درصد برآورد می‌شود. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل و نقل از محل اعتبارات عمومی دولت با ۳۲ درصد افزایش نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، به ۳۳ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است. به همین ترتیب اعتبارات هزینه‌ای با افزایش قابل توجه ۸۳ درصدی به ۴/۶ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است. علاوه بر اعتبارات عمومی دولت، از محل منابع داخلی شرکت‌های حمل و نقلی تابعه وزارت راه و شهرسازی، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۶۶ هزار میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای و ۲۰ هزار میلیارد تومان اعتبار تملک‌دارایی سرمایه‌ای برای بخش حمل و نقل پیش‌بینی شده است. در بخش احکام ماده‌واحد لایحه، ۲۰ حکم مرتبط به بخش حمل و نقل پیش‌بینی شده است که موضوع هفت مورد از آنها نسبت به قوانین بودجه سنوات گذشته جدید است. اخذ بدهی‌های ناشی از عوارض آزادراهی از متقاضیان تعویض پلاک خودرو و خدمات بیمه شخص ثالث و اختصاص ۲۵ درصد از درآمد شهرداری‌ها از محل بند «الف» ماده «۲۶» مالیات بر ارزش افزوده به حمل و نقل شهری جزء احکام جدید در لایحه بودجه هستند. پیشنهادهای مرتبط با احکام لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ در بخش چهارم گزارش ارائه شده است.

### خلاصه مدیریتی

حمل و نقل یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد و توسعه کشور است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، سهم بودجه عمرانی بخش حمل و نقل از اعتبارات عمومی دولت با توجه به موارد غیرقطعی بودجه در حدود ۱۱/۵ الی ۲۵/۳ درصد برآورد می‌شود. این اعتبارات با ۳۲ درصد افزایش نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، به ۳۳ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است. از نکات قابل ذکر، قرارگیری طرح‌هایی در پیوست یک قانون بودجه است که مراحل قانونی اخذ مجوز قرارگیری در بودجه را در سازمان برنامه و بودجه طی نکرده‌اند. این طرح‌ها عموماً در سنوات گذشته پس از ارسال لایحه بودجه دولت و در فرایند رسیدگی به لایحه در خارج از دولت به فهرست طرح‌ها افزوده شده‌اند و اغلب طرح‌هایی هستند که مطالعات توجیه فنی و اقتصادی (مطالعات فاز صفر) در خصوص آنها انجام نشده و مجوزهای مربوطه را نیز اخذ نکرده‌اند. پیشنهاد می‌شود در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ ضمن اصلاح این موارد، از اقدامات مشابه به صورت جدی پرهیز شود. فهرست تغییرات ایجاد شده

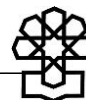
در طرح‌های بخش ریلی و هوایی در این گزارش آمده است (جدول ۴ و ۵). به‌طور کلی، وضعیت توزیع اعتبارات در طرح‌های عمرانی بخش حمل‌ونقل، کماکان نشان‌دهنده توزیع در میان انبوهی از طرح‌ها و عدم اولویت‌بندی طرح‌ها با نگاه ملی و راهبردی و غلبه نگاه بخشی و محلی است که باید به‌طور جد اصلاح شود. در مقایسه اعتبارات عمرانی، اگرچه رشد بخش ریلی نسبت به جاده‌ای مقداری بیشتر بوده است اما مشابه سال‌های گذشته، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای (با ۵۹/۴٪) حدود دو برابر سهم حمل‌ونقل ریلی (۳۱٪) است که نشانه عدم تغییر و اصلاح جدی در جهت‌گیری توسعه زیربنای حمل‌ونقل در نظام برنامه‌ریزی کشور است که این وضع موجب تداوم توسعه بیشتر حمل‌ونقل جاده‌ای به نسبت سایر برنامه‌ها به‌خصوص توسعه بخش ریلی خواهد شد.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ اعتبارات هزینه‌ای بخش با افزایش قابل توجه ۸۳ درصدی به ۴/۶ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است. علاوه بر اعتبارات عمومی دولت، از محل منابع داخلی شرکت‌های حمل‌ونقلی تابعه وزارت راه و شهرسازی، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۶۶ هزار میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای و ۲۰ هزار میلیارد تومان اعتبار عمرانی برای بخش حمل‌ونقل پیش‌بینی شده است. پیش‌بینی شده است. متأسفانه محل هزینه این اعتبارات با عنوان‌های کلی (مانند: ترمیم، بهسازی و ارتقای ایمنی راه‌ها) در لایحه آمده است که به‌دلیل شفاف نبودن محل دقیق این هزینه‌ها، مشخص نیست که در عمل چه میزان برای اموری مانند ترمیم، بهسازی و ارتقای ایمنی در نسبت با سایر امور جاری مانند پرسنلی و غیره هزینه خواهد شد و قابلیت نظارت ندارند.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران همچنان زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند و سایر شرکت‌ها به‌صورت سودده یا سربه‌سر خواهند بود. پیش‌بینی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به‌صورت سربه‌سر و پس از چند سال زیان‌دهی پیاپی از نکات قابل توجه است. سازمان راهداری بیشترین درآمد و در عین حال هزینه را نسبت به همه شرکت‌های بخش حمل‌ونقل خواهد داشت و با رسیدن به درآمد ۲۵ هزار میلیارد تومانی، سهم این سازمان از کل درآمدهای پیش‌بینی شده برای هفت شرکت حمل‌ونقلی بررسی شده به بیش از ۳۳ درصد خواهد رسید. سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز با سهم ۲۰ درصد در رتبه‌های دوم و سوم قرار دارند. اگرچه کاهش رشد درآمد سازمان بنادر در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به رشد درآمد سال‌های اخیر، محل بررسی است اما این سازمان همچنان سودده‌ترین شرکت دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ خواهد بود. هم‌زمان با افزایش درآمد این شرکت‌ها، هزینه‌ها نیز افزایش چشمگیری خواهد داشت.

در بخش احکام ماده‌واحد لایحه، ۲۰ حکم مرتبط به بخش حمل‌ونقل پیش‌بینی شده است که موضوع هفت مورد از آنها نسبت به قوانین بودجه سنوات گذشته جدید است. در مجموع، بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نیازمند پرداختن به موضوع‌ها و ابتکارهای مهم دیگر نیز است که به شرح ذیل است:

۱. به‌منظور دستیابی به سهم پیش‌بینی شده در اسناد و قوانین بالادستی برای حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی بار در کشور، ضرورت دارد مابه‌التفاوت نفت‌گاز مصرفی حمل‌جاده‌ای نسبت به حمل ریلی که به‌ازای هر تن-کیلومتر حمل، رقم بسیاری است و در حال حاضر به‌دلیل عرضه سوخت ارزان موجب تمایل کارخانجات بزرگ به حمل جاده‌ای و تمایل



کمتر به استفاده از حمل و نقل ریلی شده است در قالب عوارض دریافت شود و در بخش ریلی هزینه شود.

۲. با استفاده از شاخص قیمت مصرف کننده اعلامی مرکز آمار ایران، مبلغ جریمه رانندگی برای تجاوز از سرعت مجاز (تا ۳۰ کیلومتر در ساعت) در سال ۱۴۰۰ به ارزش ۱۸ هزار تومان برحسب قیمت ثابت سال ۱۳۹۵ رسیده است. این در حالی است که این مبلغ در سال ۱۳۹۵، ۶۰ هزار تومان و در سال ۱۳۹۰ برابر ۹۴ هزار تومان بوده است. به عبارتی ارزش واقعی جرایم از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۴۰۰ حدود یک پنجم شده است (برای برخی از جرایم این کاهش ارزش به اندازه یک چهارم بوده است). بنابراین پیشنهاد می گردد جهت افزایش بازدارندگی، کاهش تخلفات و افزایش ایمنی کاربران راه های برون شهری و معابر شهری مبلغ جرایم رانندگی حداقل به اندازه ۵۰ درصد در سال ۱۴۰۲ افزایش یابد.

۳. در بند «ب» تبصره «۱۴» دستگاه های اجرایی مربوطه ملزم شده اند تا پایان سال ۱۴۰۲ حداقل ۵۰ درصد ناوگان دیزلی برون شهری را به سامانه سپهتن مجهز کنند. این حکم به لحاظ موضوعی حکم بسیار خوبی است اما به لحاظ میزان هدف گذاری ۵۰ درصدی با اشکال جدی مواجه است و نیاز به اصلاح دارد چراکه ناوگان دیزلی برون شهری برای بخش بار و مسافر وضعیت های بسیار متفاوتی دارد به طوری که در بخش مسافری، سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) تقریباً به صورت ۱۰۰ درصدی انجام شده است و صرفاً لازم است اتصال آن به سامانه که مدتی است قطع شده، مجدداً برقرار شود در حالی که تجهیز ناوگان دیزلی حمل بار با عقب ماندگی جدی مواجه است. بر این اساس، برای ارزیابی دقیق تر عملکرد این حکم، لازم است هدف گذاری آن به تفکیک ناوگان باری و مسافری با سهم ۵۰ درصدی برای ناوگان باری و ۱۰۰ درصدی برای ناوگان مسافری انجام شود.

## مقدمه

در قوانین بودجه سنوات اخیر معمولاً سهم بخش حمل و نقل از کل اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای کشور (بودجه عمرانی)، نزدیک به ۲۰ درصد بوده که بیانگر اهمیت بالای این بخش در میان پروژه های عمرانی کشور است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ به دلیل اشارات کلی به موارد مصرف بودجه های کلانی مانند اعتبارات اشاره شده ذیل تبصره های ماده واحده خصوصاً تبصره «۱۸» 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 قانون بودجه سال ۱۴۰۲، تلاش می شود تا حد امکان تصویری کلان از اعتبارات هزینه ای و تملک دارایی های سرمایه ای بخش حمل و نقل ترسیم و نقاط قوت و ضعف آن مشخص شود.

گزارش حاضر در چهار بخش تدوین شده است؛ بخش اول به ارائه تصویری کلان از اعتبارات بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ می پردازد. در بخش دوم اعتبارات عمومی دولت برای طرح های ارائه شده در پیوست ۱ و جدول متفرقه ارائه شده است. اعتبارات شرکت های دولتی و اعتبارات تعریف شده در احکام ماده واحده مرتبط با بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ به ترتیب در بخش سوم و چهارم ارائه شده و نسبت به اعتبارات و احکام قانون بودجه سال ۱۴۰۱ مقایسه می شود. پیشنهادهای اصلی اصلاحی و الحاقی احکام لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ در بخش حمل و نقل در پایان جمع بندی شده است.

### ۱. تصویر کلان بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲

اعتبارات بخش حمل و نقل در قانون بودجه را می‌توان به سه گروه کلی شامل اعتبارات عمومی دولت، منابع شرکت‌های دولتی و اعتبارات اختصاص یافته ذیل احکام ماده واحد تقسیم‌بندی کرد. ردیف‌های اعتباری مرتبط با هر گروه و نحوه استخراج اعتبارات در ادامه ارائه شده است.

۱. اعتبارات عمومی دولت: این اعتبارات در حوزه حمل و نقل شامل اعتبارات اختصاص یافته به طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای حمل و نقلی در پیوست ۱ بودجه، اعتبارات ردیف‌های متفرقه و اعتبارات استانی است.

#### • اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای ذیل امور و فصول

اعتبارات بخش حمل و نقل ذیل امور و فصول به دو فصل حمل و نقل و فصل توسعه خدمات شهری، روستایی و عشایری تقسیم می‌شود. فصل حمل و نقل ۳۰ درصد اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی و ۵ درصد اعتبارات هزینه‌ای امور اقتصادی را به خود اختصاص می‌دهد. فصل حمل و نقل خود شامل هفت برنامه است که تغییرات آن در بخش ۲-۱ این گزارش مورد بررسی قرار می‌گیرد. اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای و هزینه‌ای فصل حمل و نقل در جدول ۶ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ ارائه شده است.

از فصل توسعه خدمات شهری، روستایی و عشایری تنها اعتبارات برنامه حمل و نقل شهری و روستایی در حوزه حمل و نقل به مصرف می‌رسد. با توجه به اینکه اعتبارات مجزای برنامه‌ها از جدول ۶ قابل احصا نیست، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای این برنامه از پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ با شماره طبقه‌بندی ۱۵۰۲۰۰۲۰۰۰، در بخش ۲-۲ این گزارش مورد بررسی قرار گرفته است.

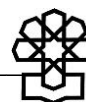
#### • اعتبارات ردیف‌های متفرقه

اعتبارات ردیف‌های متفرقه از محل منابع عمومی دولت تأمین می‌شود و با توجه به ماهیت موردی و گاهی فراسازمانی هزینه‌کردها، اعتبارات به دستگاه خاصی اختصاص نمی‌یابد و در ردیف‌های متفرقه قرار می‌گیرد. از جدول ۹ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، اعتبارات ردیف‌های متفرقه مورد استفاده در حوزه حمل و نقل قابل ارزیابی است و تغییرات آن در بخش ۲-۳ این گزارش ارائه شده است.

#### • اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای طرح‌های حمل و نقلی در بودجه استانی

جدول مصارف استانی (۱۰-ج) در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ با پیش‌بینی ۱۵/۵ درصد افزایش نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، مجموعاً ۸۶ هزار میلیارد تومان اعتبار تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برای استان‌ها در نظر گرفته است. همانند قانون و لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای استان‌ها به تفکیک فصول ارائه نشدند. بنابراین سهم بخش حمل و نقل از اعتبارات استانی نامشخص است و ارزیابی تغییرات اعتبارات بخش حمل و نقل از بودجه استانی در این گزارش امکان‌پذیر نیست.

در جدول ۱ اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای معین بخش حمل و نقل که از محل اعتبارات عمومی دولت تأمین می‌شود، به تفکیک برای فصل حمل و نقل، برنامه حمل و نقل شهری و روستایی (ذیل فصل توسعه



و خدمات شهری، روستایی و عشایری) و اعتبارات مرتبط بخش حمل و نقل در ردیف‌های متفرقه نمایش داده شده است. با توجه به اینکه سهم بهره‌مندی بخش حمل و نقل در برخی اعتبارات عمومی چون اعتبارات استانی و برخی احکام ماده واحده مانند منابع تبصره ۱۸ تعیین نشده است، این اعتبارات در جدول ۱ و جزء اعتبارات معین و قابل بررسی بخش حمل و نقل قرار نگرفته‌اند.

شایان ذکر است در محاسبات این بخش، اعتبارات اختصاصی دستگاه‌ها لحاظ نشده‌اند و اعتبارات ارائه شده شامل اعتبارات عمومی و متفرقه است. از اعتبارات عمومی دولت در بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۵ درصد به برنامه حمل و نقل شهری و روستایی، ۲۵ درصد به ردیف‌های متفرقه و ۷۰ درصد به فصل حمل و نقل اختصاص یافته است.

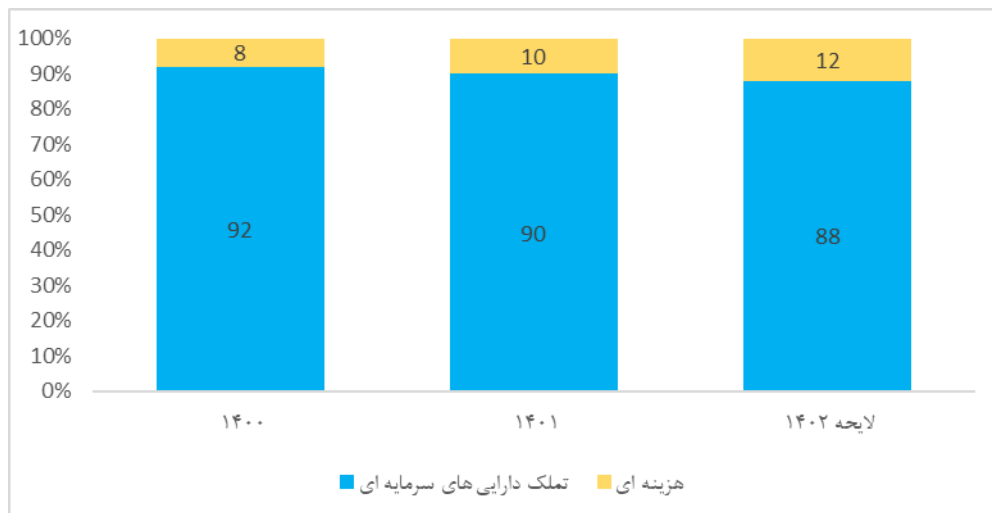
### جدول ۱. مقایسه اعتبارات معین مرتبط به حمل و نقل از منابع عمومی

دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۲ و قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (میلیون ریال)

ردیف	عنوان	هزینه‌ای			تملك دارایی‌های سرمایه‌ای		
		قانون سال ۱۴۰۱	لایحه سال ۱۴۰۲	درصد تغییر	قانون سال ۱۴۰۱	لایحه سال ۱۴۰۲	درصد تغییر
۱	فصل حمل و نقل	۸,۶۱۴,۹۴۶	۱۲,۹۰۶,۹۲۴	۴۹/۸	۲۱۸,۳۳۹,۶۳۶	۲۵۳,۴۵۴,۷۲۷	۱۶/۱
۲	برنامه حمل و نقل شهری و روستایی	-	-	-	۱۵,۴۳۷,۳۳۷	۱۷,۹۶۸,۶۹۳	۱۶/۴
۳	برنامه‌های بخش حمل و نقل در ردیف‌های متفرقه	۱۶,۵۵۳,۵۰۰	۳۳,۲۶۴,۰۰۰	۱۰۰/۹	۱۷,۷۵۱,۰۰۰	۶۱,۵۶۱,۰۰۰	۲۴۶/۸
	مجموع	۲۵,۱۶۸,۴۴۶	۴۶,۱۷۰,۹۲۴	۸۳/۴	۲۵۱,۵۲۷,۹۷۳	۳۳۲,۹۸۴,۴۲۰	۳۲/۴

جدول ۱ نشان می‌دهد مصارف هزینه‌ای بخش حمل و نقل از اعتبارات عمومی دولتی در لایحه بودجه، ۸۳ درصد افزایش یافته است، در حالی که کل مصارف هزینه‌ای پیش‌بینی شده از اعتبارات عمومی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، حدود ۲۶ درصد افزایش یافته است. کل مصارف تملك دارایی‌های سرمایه‌ای کشور در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ۴۵/۶ درصد افزایش یافته است. این افزایش در مصارف تملك دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل و نقل از اعتبارات عمومی دولت ۳۲/۴ درصد پیش‌بینی شده است. همانطور که در شکل ۱ مشاهده می‌شود در سال‌های گذشته از محل اعتبارات عمومی دولت سهم مصارف تملك دارایی‌های سرمایه‌ای نسبت به مصارف هزینه‌ای بخش حمل و نقل کاهش یافته است. به طوری که سهم ۹۲ درصدی بودجه عمرانی این بخش در سال ۱۴۰۰ به ۸۸ درصد در لایحه ۱۴۰۲ رسیده است. در مجموع هزینه‌ای و تملك دارایی‌های سرمایه‌ای، بودجه بخش حمل و نقل از اعتبارات عمومی دولت نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ۳۷ درصد افزایش یافته است.

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



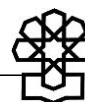
بدون احتساب سهم بخش حمل‌ونقل در بودجه استانی، و بخشی از اعتبارات عمومی دولت که در احکام ماده‌واحد برای مصرف در بخش حمل‌ونقل اختصاص یافته‌اند، در حالت کمینه سهم بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولت در بخش تملک‌داری‌های سرمایه در لایحه بودجه ۱۱/۵ درصد برآورد می‌شود. با فرض سهم ۲۷ درصدی بخش حمل‌ونقل از اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای استانی (همانند قانون بودجه سال ۱۴۰۰) و با فرض بهره‌مندی حدود ۲۶/۵ هزار میلیارد تومان بخش حمل‌ونقل از اعتبارات تبصره «۱۸» لایحه بودجه (مطابق برنامه ابلاغی وزارت راه و شهرسازی برای برخورداری از بند «الف» تبصره «۱۸» در قانون بودجه ۱۴۰۱) سهم بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولت در بخش تملک‌داری‌های سرمایه در لایحه بودجه ۲۵/۳ درصد برآورد می‌شود.

## ۲. اعتبارات شرکت‌های دولتی از محل منابع داخلی: این اعتبارات تحت عناوینی چون درآمد شرکت، سهم

منابع عمومی دولت، دارایی‌های جاری، تسهیلات بانکی، وام‌های خارجی و سایر دریافتی‌ها در جدول ۲۶ ستون پیوست ۳ قانون بودجه ارائه شده‌اند. در مجموع، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۶۶ هزار میلیارد تومان هزینه‌های جاری و ۲۰ هزار میلیارد تومان هزینه‌های سرمایه‌ای هفت شرکت دولتی در حوزه حمل‌ونقل پیش‌بینی شده است که از منابع داخلی این شرکت‌ها تأمین می‌شود (بدون در نظر گرفتن سهم منابع عمومی دولت در جبران ضرر شرکت‌های زیان‌ده و طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای). نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبارات هزینه‌ای شرکت‌ها از منابع داخلی ۶۶ درصد و اعتبارات عمرانی شرکت‌ها از منابع داخلی ۳۷ درصد افزایش یافته است. از سرجمع بودجه بخش حمل‌ونقل (سرمایه‌ای و عمرانی) از محل اعتبارات عمومی دولتی و منابع شرکت‌های دولتی سهم شرکت‌های دولتی ۷۰ درصد است. منابع شرکت‌های دولتی بخش ۳ گزارش حاضر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

## ۳. اعتبارات ذیل احکام ماده‌واحد بودجه: این اعتبارات از منابع گوناگون و گاهی غیرقطعی چون فاینانس،

تسهیلات بانکی، انتشار اوراق مالی اسلامی، بیمه شخص ثالث و هدفمندسازی یارانه‌ها، به‌منظور مصارف مختلف در حوزه حمل‌ونقل از جمله، توسعه حمل‌ونقل عمومی شهری، امور منجر به کاهش تصادفات و سرمایه‌گذاری در



طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در نظر گرفته شده‌اند. احکام مرتبط با بخش حمل‌ونقل در بخش چهار گزارش مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته‌اند.

## ۲. اعتبارات عمومی دولت در بخش حمل‌ونقل

با توجه به اینکه سهم بخش حمل‌ونقل در اعتبارات عمرانی استان‌ها در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ تعیین نشده است، در ادامه به بررسی منابع معین بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولت، شامل بودجه فصل حمل‌ونقل و برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی در پیوست ۱ و اعتبارات ردیف‌های متفرقه در جدول ۹ لایحه بودجه پرداخته شده است.

### ۱-۲. برنامه‌های ذیل فصل حمل‌ونقل

فصل حمل‌ونقل به ترتیب ۳۰ و ۱۶/۵ درصد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی و امور دهگانه در جدول ۶ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ را تشکیل می‌دهد. اعتبار طرح‌های تملک دارایی بخش حمل‌ونقل از منابع عمومی ذیل فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه ۱۴۰۲ همانند قانون بودجه سال ۱۴۰۱ در هفت برنامه تعریف شده است. مقایسه اعتبارات در نظر گرفته شده برای هر برنامه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و قانون بودجه سال ۱۴۰۱ به شرح جدول ۲ است. اعتبارات فصل حمل‌ونقل در ادامه به تفکیک برنامه مورد بررسی قرار گرفته است.

### جدول ۲. مقایسه اعتبارات عمرانی برنامه‌های حمل‌ونقل از منابع عمومی

(میلیون ریال)

#### دولت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و قانون بودجه سال ۱۴۰۱

درصد تغییر اعتبارات	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲		قانون بودجه سال ۱۴۰۱		عنوان	ردیف
	سهم از فصل حمل‌ونقل	تملك دارایی‌های سرمایه‌ای	سهم از فصل حمل و نقل	تملك دارایی‌های سرمایه‌ای		
۹/۹	۱/۱	۲,۶۵۹,۶۳۵	۱/۱	۲,۴۱۹,۳۴۴	برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هواشناسی	۱
۲۱/۰	۳۱/۰	۷۶,۵۹۸,۰۰۰	۲۹/۵	۶۳,۲۹۲,۵۷۳	برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی	۲
۱۳/۲	۵۹/۴	۱۴۶,۸۵۲,۰۹۲	۶۰/۴	۱۲۹,۶۷۸,۵۲۸	برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای	۳
-۲۰/۹	۰/۸	۱,۸۷۵,۰۰۰	۱/۱	۲,۳۶۹,۱۷۲	برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی	۴
۵۱/۲	۱/۶	۴,۰۰۰,۰۰۰	۱/۲	۲,۶۴۵,۶۵۴	برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر	۵
۲۶/۹	۰/۲	۴۷۰,۰۰۰	۰/۲	۳۷۰,۴۶۴	برنامه ریزی، راهبری و نظارت	۶
۴/۸	۵/۹	۱۴,۷۰۰,۰۰۰	۶/۵	۱۴,۰۲۷,۶۸۷	برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها	۷
۱۵/۱	۱۰۰	۲۴۷۱۵۴۷۲۷	۱۰۰	۲۱۴۸۰۳۴۲۲	مجموع	

### • برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هواشناسی

برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هواشناسی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ حدود یک درصد از اعتبارات فصل حمل‌ونقل را به خود اختصاص می‌دهد و شامل چهار طرح به ترتیب زیر است. اعتبارات طرح‌های ذیل این برنامه نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود ۱۰ درصد افزایش یافته است.

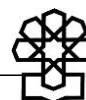
- بهسازی و نوسازی ایستگاه‌ها و مراکز هواشناسی
- تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات - سازمان هواشناسی کشور
- توسعه فناوری اطلاعات هواشناسی
- تعمیرات اساسی و خرید تجهیزات و ماشین‌آلات - پژوهشگاه هواشناسی و علوم جو

#### • برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی

اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۷/۶ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده که این اعتبار معادل ۳۱ درصد از اعتبار برنامه‌های فصل حمل‌ونقل است و نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۱ از رشدی معادل ۲۱ درصد برخوردار است. از حیث تعداد طرح‌ها، ۵۶ طرح در بخش ریلی آورده شده است که نسبت به قانون سال ۱۴۰۱ تنها یک طرح بیشتر دارد که عبارت از «حداث خط دوم و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی محور راه آهن بافق - سنگان»، به طول ۷۸۹ کیلومتر است که سال شروع آن ۱۴۰۲ و سال پایان آن ۱۴۰۵ پیش‌بینی شده است. اعتبار این طرح در سال ۱۴۰۲ برابر با ۲.۱۸۰.۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده است که براساس رقم اعلام شده برای تکمیل طرح (یعنی ۱۵.۹۸۰.۰۰۰ میلیون ریال) معادل ۱۳/۶ درصد از کل اعتبار مورد نیاز است و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران انجام خواهد شد. سهم این طرح از کل اعتبارات تملک‌دارایی سرمایه‌ای طرح‌های ریلی از منابع عمومی دولت در سال ۱۴۰۲ معادل ۲.۸٪ است و از میان آنهایی که شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مجری آن خواهد بود نیز تنها برابر ۵.۳٪ است. بدون شک این طرح یکی از اولویت‌های اصلی بخش ریلی کشور به حساب می‌آید و قرارگیری آن در ردیف بودجه از نکات مثبت ارزیابی می‌شود اما پیش‌بینی سهم اندک ۱۳.۶ درصد از کل اعتبار مورد نیاز برای تکمیل طرح، نشانه خوبی برای اتمام طرح در سال پیش‌بینی شده (یعنی ۱۴۰۵ سال) نیست. ضرورت دارد ضمن توجه بیشتر دولت به این طرح مهم ریلی و جهت‌دهی اعتبارات بیشتر به آن به‌جای اجرای طرح‌های فاقد اولویت و حتی فاقد توجیه فنی و اقتصادی، برای تکمیل طرح مذکور در بازه زمانی مورد نظر، از منابع داخلی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و نیز فراهم کردن زمینه برای مشارکت بخش غیردولتی نیز اقدام شود.

از میان ۵۶ طرح ریلی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، تعداد ۳۷ طرح را شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل با اعتباری برابر ۳۵.۴۱۸.۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۴۶.۲ درصد از کل اعتبارات این بخش) و تعداد ۱۹ طرح را شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اعتباری برابر ۴۱.۱۸۰.۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۵۳.۸ درصد از کل اعتبارات این بخش) انجام خواهد داد.

از کل اعتبارات تملک‌دارایی سرمایه‌ای از منابع عمومی (بخش ریلی) که به شرکت ساخت و توسعه تعلق خواهد گرفت، رقم ۲۸.۶۵۰.۰۰۰ میلیون ریال معادل بیش از ۸۰ درصد از کل اعتبارات، تنها برای ۱۲ طرح از ۳۷ طرح پیش‌بینی شده است که به شرح جدول ۳ است.



### جدول ۳. فهرست طرح‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور

ردیف	عنوان طرح	اعتبار (میلیون ریال)	سهم از کل منابع دولتی (بخش ریلی) شرکت ساخت و توسعه زیربناها (%)
۱	اتصال اردبیل و <u>پارس آباد</u> به شبکه ریلی	۵,۳۰۰,۰۰۰	۱۵/۰
۲	اتصال ایلام از مسیر <u>اسلام آباد</u> و <u>اندیمشک</u> به شبکه ریلی	۱,۲۰۰,۰۰۰	۳/۴
۳	اتصال راه‌آهن یزد- اقلید به راه‌آهن اصفهان- شیراز	۱,۵۰۰,۰۰۰	۴/۲
۴	احداث و برقی کردن راه‌آهن تهران- همدان- سنندج- باشماق	۴,۰۰۰,۰۰۰	۱۱/۳
۵	احداث راه‌آهن دورود- خرم‌آباد- <u>پل دختر</u> - اندیمشک و درود - بروجرد - ملایر	۲,۰۰۰,۰۰۰	۵/۶
۶	احداث راه‌آهن زاهدان- بیرجند- و اتصال آن به راه‌آهن بافق- مشهد	۱,۴۰۰,۰۰۰	۴/۰
۷	احداث راه‌آهن شیراز- بوشهر- <u>عسلویه</u> - <u>لامرد</u> و خط آنتنی چهارم	۱,۵۰۰,۰۰۰	۴/۲
۸	احداث راه‌آهن غرب کشور و خط آنتنی نهاوند	۲,۰۰۰,۰۰۰	۵/۶
۹	احداث راه‌آهن قزوین- رشت - انزلی	۲,۵۰۰,۰۰۰	۷/۱
۱۰	احداث راه‌آهن مبارکه - سفید دشت - شهرکرد	۳,۰۰۰,۰۰۰	۸/۵
۱۱	احداث محور جدید راه‌آهن میانه - تبریز	۲,۸۵۰,۰۰۰	۸/۰
۱۲	احداث راه‌آهن ملایر - همدان	۱,۴۰۰,۰۰۰	۴/۰
	مجموع	۲۸,۶۵۰,۰۰۰	۸۰/۹

از کل اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای از منابع عمومی (بخش ریلی) که به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تعلق خواهد گرفت، رقم ۳۹,۹۰۰,۰۰۰ میلیون ریال معادل حدود ۹۷ درصد از کل اعتبارات، تنها برای پنج طرح از ۱۹ طرح با عنوان‌های زیر پیش‌بینی شده است:

- «به‌سازی، نوسازی و نگهداری خطوط راه‌آهن» با اعتبار ۱۲,۰۰۰,۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۲۹/۱ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن ج.ا.ا.)

- «بهسازی ناوگان راه‌آهن» با اعتبار ۱۳,۷۲۰,۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۳۳/۳ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)

- «بهسازی و نوسازی علائم و ارتباطات» با اعتبار ۱,۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۳/۶ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)

- «رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط راه‌آهن» با اعتبار ۱۰,۵۰۰,۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۲۵/۵ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)

- «احداث خط دوم و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی محور راه‌آهن بافق - سنگان» با اعتبار ۲,۱۸۰,۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۵/۳ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)

از نکات قابل ذکر در بخش طرح‌های ریلی تملک دارایی سرمایه‌ای از منابع عمومی، تغییرات ایجاد شده در عناوین و به نوعی ماهیت طرح‌ها در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه پیشنهادی دولت در سال ۱۴۰۱ می‌باشد که این تغییرات به‌واقع جای تأمل زیاد دارد. این قبیل تغییرات بدون پشتوانه کارشناسی و مطالعاتی هستند و نه تنها توجیه فنی و اقتصادی بسیاری از آنها محل سؤال و تردید جدی هست، طی مراحل قانونی برای اخذ مجوز قرارگیری در ردیف بودجه را نیز

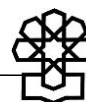
طی نکرده‌اند. باید در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ ضمن اصلاح این موارد، از اقدام‌های مشابه به صورت جدی پرهیز شود چراکه هزینه‌های بسیاری را به کشور تحمیل می‌کند. فهرست تغییرات ایجاد شده به شرح جدول ۴ است.

جدول ۴. فهرست تغییرات عناوین طرح‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱

ردیف	لایحه بودجه سال ۱۴۰۱	قانون بودجه سال ۱۴۱۰ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱)	عنوان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲
۱	اتصال اردبیل به شبکه ریلی	اتصال اردبیل و پارس‌آباد به شبکه ریلی	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۲	اتصال احداث راه آهن زنجان - تبریز به راه‌آهن همدان - سنندج از مسیر بیجار	اتصال احداث راه‌آهن زنجان - تبریز به راه‌آهن همدان - سنندج از مسیر بیجار و آنتنی کبودرآهنگ	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۳	اتصال ایلام به شبکه ریلی	اتصال ایلام از مسیر اسلام‌آباد و اندیمشک به شبکه ریلی	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۴	اتصال سراب به شبکه ریلی	اتصال سراب و اردبیل به شبکه ریلی	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۵	احداث و برقی کردن راه‌آهن تهران- همدان- سنندج	احداث و برقی کردن راه‌آهن تهران- همدان- سنندج- باشماق	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۶	احداث راه‌آهن دورود- خرم‌آباد- اندیمشک و درود - بروجرد - ملایر	احداث راه‌آهن دورود- خرم‌آباد- پل‌دختر - اندیمشک و درود - بروجرد - ملایر	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۷	احداث راه‌آهن تهران - لاریجان- آمل	احداث راه‌آهن تهران - لاریجان- آمل، بابل، شیرگاه	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۸	احداث راه‌آهن شیراز- بوشهر و خط آنتنی جهرم	احداث راه‌آهن شیراز- بوشهر - عسلویه - لامرد و خط آنتنی جهرم	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۹	-	مطالعه و طراحی خطوط ریلی از بندر امام خمینی (ره) - ماهشهر به شهرستان‌های رامشیر و رامهرمز به سمت شهرستان بهبهان و نورآباد ممسنی و کازرون- شیراز	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۱۰	اتصال فردوس به شبکه ریلی کشور	اتصال پشروی، فردوس و سرایان به شبکه ریلی کشور	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱
۱۱	-	مطالعه خط ریلی جلفا- چشمه ثریا	تکرار عنوان قانون ۱۴۰۱

#### • برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای

اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۱۴/۶ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده که تقریباً برابر ۵۹/۴ درصد اعتبار فصل حمل‌ونقل در پیوست ۱ لایحه بودجه است و نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۱ معادل ۱۳/۲ درصد رشد نشان می‌دهد. از آنجاکه عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرای این برنامه در سال‌های بعد هم ادامه خواهد داشت در لایحه بودجه اعتباری معادل ۲۰۶ هزار میلیارد تومان 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 ۱۴ سال برای اتمام عملیات اجرایی طرح‌های این برنامه، زمان نیاز باشد. با توجه به اینکه میزان اعتبار مورد نیاز برای اتمام پروژه‌ها متناسب با تورم و شرایط اقتصادی بروز نمی‌شود، اعتبار لازم برای عملیات اجرایی طرح‌ها بسیار بیشتر از ۲۰۶ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. بنابراین اتمام طرح‌های ذیل برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای دست کم ۲۰ سال زمان نیاز خواهد داشت.



در لایحه بودجه ۱۴۰۲، ۲۸۱ طرح توسعه‌ی حمل‌ونقل جاده‌ای پیش‌بینی شده‌است. ۹ مورد از طرح‌ها در برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای (معادل ۳۲۰ میلیارد تومان) نسبت به قانون بودجه سنوات گذشته جدید هستند و عموماً برای بهسازی و احداث باند دوم تعریف شده‌اند. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۲۵۴ طرح توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای (طرح‌های پیوست ۱ و طرح‌های ملی انتقالی به استان) پیش‌بینی شده بود که در فرایند تصویب ۱۸ طرح به این برنامه الحاق شد. ۱۱ مورد با سال شروع ۱۴۰۱ و اعتبار ۳۵۰ میلیارد تومان تصویب شدند. با توجه به سهم بالای حمل‌ونقل جاده‌ای از اعتبارات فصل حمل‌ونقل و تعداد بسیار زیاد پروژه‌های نیمه‌تمام، پیشنهاد می‌شود در فرایند تصویب طرح‌های جدید به این برنامه اضافه نگردد.

#### • برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی

اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۱۸۷/۵ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود ۲۱ درصد کاهش 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 ۱۴۰۲ بخش ناچیزی از منابع مورد نیاز برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی است. این بخش شامل ۱۲ طرح در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ است که عنوان طرح‌های این بخش نیز همانند بخش ریلی تغییراتی در مسیر لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به قانون ۱۴۰۱ و اکنون در لایحه ۱۴۰۲ کرده که این نیز جای تأمل و سؤال جدی است. فهرست کل طرح‌های بخش هوایی و تغییرات عنوان آنها به شرح جدول ۵ است. از بارزترین تغییرات، ردیف ۱۱ (یعنی اضافه شدن فرودگاه بناب و سهند) و ردیف ۱۲ (یعنی اضافه شدن فرودگاه آباده) است که باید مورد بررسی جدی قرار گیرد. البته، از نکات مثبت لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (حداقل نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱) آن است که برای ردیف ۱۱، به‌جای احداث به بررسی و مطالعه اشاره شده است.

#### جدول ۵. فهرست تغییرات طرح‌های توسعه حمل‌ونقل هوایی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱

ردیف	عنوان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱	عنوان در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (تغییرات)	عنوان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (تغییرات)
۱	احداث فرودگاه سقز	احداث فرودگاه سقز	احداث فرودگاه سقز
۲	-	<u>تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات سازمان هواپیمایی کشوری</u>	<u>تعمیرات اساسی و خرید تجهیزات و ماشین‌آلات</u>
۳	تعمیر و تجهیز فرودگاه بین‌المللی شیراز	تعمیر و تجهیز فرودگاه بین‌المللی شیراز	تعمیر و تجهیز فرودگاه بین‌المللی شیراز
۴	-	<u>تعمیرات اساسی و خرید تجهیزات و ماشین‌آلات - مرکز آموزش عالی هوانوردی و فرودگاهی کشور</u>	<u>تعمیرات اساسی و خرید تجهیزات و ماشین‌آلات - مرکز آموزش عالی هوانوردی و فرودگاهی کشور</u>
۵	توسعه فرودگاه رامسر	توسعه فرودگاه رامسر	توسعه فرودگاه رامسر
۶	خرید هواپیمای آزمایشی استاندارد پرواز	خرید هواپیمای آزمایشی استاندارد پرواز	خرید هواپیمای آزمایشی استاندارد پرواز
۷	کمک‌های فنی و اعتباری حمل‌ونقل هوایی	کمک‌های فنی و اعتباری حمل‌ونقل هوایی	کمک‌های فنی و اعتباری حمل‌ونقل هوایی
۸	مشارکت در احداث فرودگاه ولیعصر	مشارکت در احداث فرودگاه ولیعصر	مشارکت در احداث فرودگاه ولیعصر

ردیف	عنوان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱	عنوان در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (تغییرات)	عنوان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (تغییرات)
۹	مشارکت و تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)	مشارکت و تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)	مشارکت و تکمیل فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)
۱۰	احداث فرودگاه شهید مدرس	احداث فرودگاه شهید مدرس	احداث فرودگاه شهید مدرس
۱۱	-	احداث فرودگاه بناب و تکمیل و توسعه فرودگاه سهند	مطالعه فرودگاه بناب و مطالعه تکمیل و توسعه فرودگاه سهند
۱۲	-	احداث فرودگاه شمال فارس (آباده) ۵۰ درصد از محل منابع عمومی دولت و ۵۰ درصد از محل سایر منابع	احداث فرودگاه شمال فارس (آباده)

#### • برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی

نهاد حاکمیتی در حوزه حمل‌ونقل 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 پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای توسعه حمل‌ونقل دریایی اعتباری معادل ۴۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۱ از رشد ۵۱ درصدی برخوردار است. طرح‌های این برنامه که سازمان شیلات کشور مجری آنهاست، عبارتند از:

- احداث بنادر صیادی
- بهسازی بنادر صیادی
- ساماندهی بنادر صیادی

#### • برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت

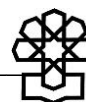
اعتبار برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۴۷ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود ۲۷ درصد افزایش پیدا کرده است. این برنامه متشکل از سه طرح است که عبارتند از:

- تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات - وزارت راه و شهرسازی،
- مطالعات شناسایی و امکان‌سنجی پروژه‌ها و مطالعات طرح‌های راهبردی حمل‌ونقل و تدوین ضوابط و مقررات زیرساخت‌ها،

- تکمیل مطالعات تفصیلی طرح‌های حمل‌ونقل،

#### • برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها

این برنامه شامل ۱۱ طرح است و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مسئول اجرای آنهاست. اعتبارات این برنامه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۱۴۷۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود



۴/۸ درصد افزایش یافته است.

## ۲-۲. 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 ۱۴۰۲ ارائه شده، شامل ۱۸ طرح توسعه‌ای است و برای آن اعتباری معادل ۱۷,۹۶۸ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده که این رقم نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود ۱۶ درصد افزایش یافته است. لیست طرح‌های برنامه حمل و نقل شهری در جدول ۴ ارائه شده است.

جدول ۶. مقایسه طرح‌های حمل و نقل شهری و روستایی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (میلیون ریال)

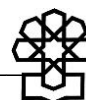
ردیف	عنوان	کیلومتر	قانون سال ۱۴۰۱	لایحه سال ۱۴۰۲	درصد رشد
۱۵۲۰۰۲۰۰۱	اتصال شهر اسلامشهر به متروی تهران	۱۳	۱,۳۶۹,۱۱۴	۱,۶۷۰,۰۰۰	۲۲
۱۵۲۰۰۲۰۰۲	احداث قطار حومه‌ای کلانشهر اصفهان به شهرهای جدید و شهرضا از طریق بهارستان	۲۵+۱۵	۹۶۸,۴۸۶	۱,۰۷۰,۴۳۰	۱۱
۱۵۲۰۰۲۰۰۳	احداث قطار حومه‌ای کلان شهر تهران به شهر جدید پرند	۵۰	۲,۱۷۹,۲۰۰	۲,۱۸۰,۰۰۰	۰
۱۵۲۰۰۲۰۰۴	احداث قطار حومه‌ای کلان شهر تهران به شهرهای جدید (هشتگرد و پردیس)	۴۵	۳۷۵,۲۵۴	۳۷۴,۵۷۰	۰
۱۵۲۰۰۲۰۰۵	احداث قطار حومه کلان شهر مشهد به شهر جدید گلپهار و چناران	۴۰	۸۹۷,۸۳۰	۹۵۸,۰۰۰	۷
۱۵۲۰۰۲۰۰۶	احداث قطار شهری اصفهان (خط ۱ و ۲)	۴۵	۵۴۹,۳۸۹	۵۵۰,۰۰۰	۰
۱۵۲۰۰۲۰۰۷	احداث قطار شهری اهواز	۲۲	۲۶۱,۵۰۴	۲۰۰,۰۰۰	-۲۴
۱۵۲۰۰۲۰۰۸	احداث قطار شهری تبریز	۵۳	۳۵۷,۳۸۹	۵۵۸,۰۰۰	۵۶
۱۵۲۰۰۲۰۰۹	احداث قطار شهری شیراز	۵۲	۳۵۷,۳۸۹	۵۵۸,۰۰۰	۵۶
۱۵۲۰۰۲۰۱۰	احداث قطار شهری قم	۳۵	۶۵۳,۷۶۰	۶۵۴,۰۰۰	۰
۱۵۲۰۰۲۰۱۱	احداث قطار شهری کرج	۲۵	۶۳۶,۳۲۶	۷۲۷,۰۰۰	۱۴
۱۵۲۰۰۲۰۱۲	احداث قطار شهری کرمانشاه	۱۴	۷۱۴,۷۷۸	۹۱۵,۰۰۰	۲۸
۱۵۲۰۰۲۰۱۳	احداث قطار شهری مشهد	۶۳	۴۰۷,۰۶۹	۱,۰۰۱,۶۹۳	۱۴۶
۱۵۲۰۰۲۰۱۴	احداث و تکمیل خطوط اولویت‌دار متروی تهران	۱۲۸	۵۴۹,۱۵۸	۹۴۰,۰۰۰	۷۱
۱۵۲۰۰۲۰۱۵	کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی		۴,۴۴۵,۵۶۸	۵,۱۴۶,۰۰۰	۱۶
۱۵۲۰۰۲۰۱۶	تأمین و تهیه تجهیزات و واگن قطار شهری و حومه		۴۲۷,۱۲۳	۴۲۸,۰۰۰	۰
۱۵۲۰۰۲۰۱۷	احداث قطار شهری رشت	۲۵	۱۹۳,۰۰۰	۳۲,۰۰۰	-۸۳
۱۵۲۰۰۲۰۲۲	طرح احداث متروی غرب تهران - مشارکت عمومی - خصوصی (مطالعه)		۹۶,۰۰۰	۶,۰۰۰	-۹۴
	<b>مجموع</b>		<b>۱۵,۴۳۷,۳۳۷</b>	<b>۱۷,۹۶۸,۶۹۳</b>	<b>۱۶</b>

برای طرح کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی (ردیف ۱۵۲۰۰۲۰۱۵ در جدول ۶) سه هدف

کمی تعیین شده که عبارتند از:

- از رده خارج کردن ۲۵ هزار دستگاه از خودروهای فرسوده،





شماره	عنوان	قانون بودجه سال ۱۴۰۱			لایحه بودجه سال ۱۴۰۲		
		هزینه‌ای	تملك‌دارایی	جمع کل	هزینه‌ای	تملك‌دارایی	جمع کل
	موضوع ماده (۲) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (جمع‌ی خرجی)						
۳۰	اجرای طرح ناحیه کاهش آلودگی هوا (LEZ) جهت کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران و شهرهای دارای آلودگی هوا	۰	۸۱۰,۰۰۰	۸۱۰,۰۰۰	۰	۸۱۰,۰۰۰	۰
۳۹	صندوق توسعه حمل‌ونقل - تأمین سرمایه اولیه تشکیل صندوق	۲,۳۰۸,۵۰۰	۰	۲,۳۰۸,۵۰۰	۶۲۲,۰۰۰	۰	-۱/۷۳
۴۸	توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی از محل ۱۰٪ ارزش گمرکی	۰	۸۱,۰۰۰	۸۱,۰۰۰	۰	۱۰۸,۰۰۰	۳۳/۳
۶۲	وزارت کشور - سامانه جامع اطلاعات مسافری	۰	۰	۰	۲۷,۰۰۰	۰	ردیف جدید
۶۶	اعتبار موضوع افزایش ۵۰۰ 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	۱,۳۵۰,۰۰۰	۱,۳۵۰,۰۰۰	۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۱۱/۱
۶۸	وزارت کشور - سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران	۰	۰	۰	۴۵,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	ردیف جدید
۸۰	اجرای قانون‌های پاک	۲,۸۸۰,۰۰۰	۰	۲,۸۸۰,۰۰۰	۱,۶۰۰,۰۰۰	۰	-۴۴/۴
۸۱	ساماندهی و اشتغال ملوانان و بهسازی شناورهای سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن	۴۵,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰	۱۸۰,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰	۰
۸۸	اجرای ماده (۷) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها موضوع سهم ۱٪ درآمدهای مالیاتی مستقیم	۰	۰	۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	ردیف جدید
۵۵۰۰۰۰	اعتبارات ردیف‌های موردی (موقت)	۱,۳۵۰,۰۰۰	۱۴,۱۱۵,۰۰۰	۱۵,۴۶۵,۰۰۰	۴۴,۵۰۰,۰۰۰	۴۳,۸۰۰,۰۰۰	۱۸۷/۷
۷	مطالعه، راهبری و ایجاد زیرساخت‌های توسعه منطقه مکوران (شهرستان‌های چابهار، کنارک، نیک‌شهر، قصرقند، جاسک، سیریک، میناب، بشاگرد)	۰	۹,۹۰۰,۰۰۰	۹,۹۰۰,۰۰۰	۷۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۹
۹	طرح‌های مطالعاتی و اجرایی دارای مجوز کمیسیون ماده (۲۳) - موضوع جداول ۱۹ و ۲۰	۰	۲۱۵,۰۰۰	۲۱۵,۰۰۰	۰	۱,۰۰۰,۰۰۰	۳۶۵
۱۰۰	راه روستایی و عشایری - طرح‌های جدول ۳۲	۰	۴,۰۰۰,۰۰۰	۴,۰۰۰,۰۰۰	۰	۴,۰۰۰,۰۰۰	۰
۹۹	جایگزینی خودروهای فرسوده ناوگان حمل‌ونقل عمومی (انجام تعهدات و تکالیف قانون هوای پاک)	۰	۰	۰	۸,۴۰۰,۰۰۰	۸,۴۰۰,۰۰۰	ردیف جدید
۱۰۹	اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی	۰	۰	۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	ردیف جدید
۱۱۶	تکمیل راه‌آهن شلمچه-بصره	۰	۰	۰	۴۰۰,۰۰۰	۴۰۰,۰۰۰	ردیف جدید

در جزء ۳ از ردیف ۵۲۰۰۰ جدول ۹ لایحه بودجه، مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان برای یارانه و کمک زیان حمل‌ونقل عمومی، قطار شهری و اتوبوس در نظر گرفته شده است. این مبلغ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ هیچ تغییری نکرده است. درحالی‌که با توجه به تورم و شرایط نامناسب اقتصادی، هزینه‌های بهره‌برداری از حمل‌ونقل عمومی افزایش یافته و نارسایی‌های این سامانه‌ها پس از فروکش کردن همه‌گیری کرونا بیش‌ازپیش نمایان شده است. عدم افزایش این مبلغ می‌تواند موجب کاهش کیفیت خدمت‌رسانی در حمل‌ونقل عمومی شهرها و کاهش امکان سرمایه‌گذاری برای توسعه حمل‌ونقل عمومی در شهرها شود.

در جزء ۶ از ردیف ۵۲۰۰۰۰ مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان برای یارانه و کمک زیان حمل‌ونقل ریلی برون‌شهری و تعمیرات لکوموتیو در نظر گرفته شده است که با توجه به افزایش ۱۵۰ درصدی نسبت به سال گذشته مثبت ارزیابی می‌شود.

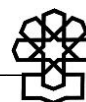
همچنین در جزء ۱۰ از ردیف ۵۳۰۰۰۰ جدول ۹، مبلغ ۲۷ میلیارد تومان برای حقوق و عوارض گمرکی واردات واگن و تجهیزات شرکت‌های قطار شهری (جمعی-خرجی) در نظر گرفته شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ بدون تغییر مانده و نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۰ درصد کاهش یافته است. با توجه به افزایش قابل‌توجه احداث قطارهای شهری انتظار می‌رود مبالغ اعتباری در این زمینه افزایش یابد.

همچنین در جزء ۳۰ از ردیف ۵۳۰۰۰۰ جدول ۹، مبلغ ۸۱ میلیارد تومان برای اجرای طرح ناحیه کاهش آلودگی هوا (LEZ) جهت کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران و شهرهای دارای آلودگی هوا در نظر گرفته شده است. به نظر می‌رسد این بند دارای ابهام بوده و از شفافیت کافی برخوردار نیست. اولاً شهرهای مدنظر به‌طور مشخص بیان نشده است و اجرای طرح ناحیه کاهش آلودگی هوا در تعداد بسیار محدودی از شهرها اجرا شده و بسیاری از کلان‌شهرهای دارای آلودگی هوا چنین طرحی را اجرا نمی‌کنند. ثانیاً گنجاندن واژه توسعه حمل‌ونقل عمومی با توجه به هزینه‌های سرسام‌آور آن و مبلغ پایین بند یادشده نه‌تنها دردی از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی را دوا نکرده بلکه پیگیری اجرای بند در بخش ناحیه کاهش آلودگی را نیز دچار مشکل خواهد کرد.

در جزء ۳۹ از ردیف ۵۳۰۰۰۰ جدول ۹، تنها مبلغ ۶۲.۲ میلیارد تومان برای تأمین سرمایه اولیه تشکیل صندوق حمل‌ونقل در نظر گرفته شده که نسبت به سال گذشته کاهش ۷۳ درصدی داشته و با توجه به نقش حائز اهمیت این صندوق در توسعه پروژه‌های حمل‌ونقل کشور نامطلوب ارزیابی می‌شود.

علاوه‌بر موارد یادشده در جزء ۶۶ از ردیف ۵۳۰۰۰۰ به منابع حاصل از افزایش ۵ درصدی جرایم رانندگی پرداخته درحالی‌که سایر دستگاه‌های ذی‌نفع از این اعتبار بهره‌مند شده‌اند، به شهرداری‌ها به‌عنوان متولی ایمن‌سازی معابر شهری اشاره‌ای نشده است.

در جزء ۸۰ از ردیف ۵۳۰۰۰۰ جدول ۹، مبلغ ۱۶۰ میلیارد تومان برای اجرای قانون هوای پاک در نظر گرفته شده که کاهش ۴۴ درصدی نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ و ۵۰ درصدی نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ را نشان می‌دهد. از آنجایی‌که قانون هوای پاک ابعاد مختلفی داشته و دستگاه‌های مختلفی در آن مسئولیت دارند، به‌نظر می‌رسد تخصیص مبلغ اندک فعلی بدون تعیین دستگاه و شاخص موجب بی‌اثر ماندن و عدم تحقق این ردیف بودجه خواهد شد و وضعیت آلودگی هوا در بسیاری از مناطق شهری نامناسب باقی خواهد ماند.



در جزء ۸۸ از ردیف ۵۳۰۰۰۰۰ جدول ۹، مبلغ ۳ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان جهت اجرای ماده (۷) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها موضوع سهم ۱٪ درآمدهای مالیاتی مستقیم در نظر گرفته شده است. در ماده (۷) قانون یادشده این اعتبارات برای اجرای طرح‌های شهری و روستایی با اولویت حمل‌ونقل عمومی و پرداخت تسهیلات به شهرهای زیر ۲۵۰ هزار نفر در نظر گرفته شده که ۷۰ درصد برای شهرها و دهیاری‌های زیر ۵۰ هزار نفر و ۳۰ درصد برای شهرهای بین ۵۰ تا ۲۵۰ هزار نفر در نظر گرفته شده است. به‌نظر می‌رسد با توجه به درآمدهای اندک شهرداری‌های کوچک و دهیاری‌ها چنین ردیف اعتباری می‌تواند به اجرای طرح‌های شهری و روستایی در شهرها و روستاهای یادشده کمک کند.

در جزء ۹۹ از ردیف ۵۳۰۰۰۰، مبلغ ۸۴۰ میلیارد تومان برای جایگزینی خودروهای فرسوده ناوگان حمل‌ونقل عمومی (انجام تعهدات و تکالیف قانون هوای پاک) در نظر گرفته شده است. در نظر گرفتن این ردیف در لایحه بودجه سال جاری برای اولین بار اتفاق افتاده و از این جهت به دلیل ضرورت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهرها ضروری به‌نظر می‌رسد. با این وجود به دلیل هزینه‌های بالای ناوگان نو حمل‌ونقل عمومی این رقم برای نوسازی ناوگان یکی از کلان‌شهرهای کشور نیز کفایت نمی‌کند و افزایش قابل توجه آن توصیه می‌شود.

در جزء ۱۰۹ از ردیف ۵۳۰۰۰۰۰ جدول ۹، مبلغ هزار میلیارد تومان جهت اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی در نظر گرفته شده است. با توجه به تلفات و مجروحان بالای تصادفات رانندگی در کشور به‌نظر می‌رسد باید مبالغ بیشتری برای اجرای طرح‌های آیین‌نامه یادشده در نظر گرفته شود. همچنین لازم است دستگاه‌هایی که اعتبار این ردیف به آن پرداخت می‌شود نیز سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای برای راه‌های برون‌شهری و شهرداری‌ها برای معابر درون‌شهری باشد.

همچنین در جزء ۱۰۰ از ردیف ۵۵۰۰۰۰۰ جدول ۹، مبلغ ۴۰۰ میلیارد تومان برای راه‌های روستایی و عشایری در نظر گرفته شده که برابر با رقم در نظر گرفته شده در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ بوده و با توجه به تورم و افزایش هزینه‌های احداث راه، توصیه می‌شود این مبلغ افزایش یابد.

در جزء ۱۱۶ از ردیف ۵۵۰۰۰۰۰ نیز مبلغ ۴۰ میلیارد تومان برای راه‌آهن شلمچه-بصره در نظر گرفته شده است. این ردیف از آن جهت که برای اولین بار در لایحه بودجه گنجانده شده مثبت ارزیابی شده اما مبلغ آن برای احداث یک خط ریلی مطلوب نیست.

به‌عنوان جمع‌بندی در بخش حمل‌ونقل شهری ده ردیف اعتباری از ردیف‌های متفرقه (جدول ۹ قانون بودجه) در مجموع به مبلغ ۴/۹ هزار میلیارد تومان (بدون در نظر گرفتن ۱ هزار میلیارد تومان از اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی که تنها مربوط به معابر شهری نیست) در نظر گرفته شده است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، حدود ۳/۸ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است که قابل توجه است. از این میان ردیف اجرای ماده (۷) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها موضوع سهم ۱٪ درآمدهای مالیاتی مستقیم، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ برای اولین بار در لایحه بودجه آورده شده که اعتبار ۳/۱ هزار میلیارد تومانی برای آن در نظر گرفته شده است. همچنین ردیفی با عنوان جایگزینی خودروهای فرسوده ناوگان حمل‌ونقل عمومی (انجام تعهدات و تکالیف قانون هوای پاک) با مبلغ ۸۰۰ میلیارد تومان نیز برای اولین بار در لایحه

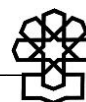
بودجه سال ۱۴۰۲ آورده شده است. همچنین در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ برخلاف قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ردیفی با عنوان سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران افزوده شده که مبلغ ۴/۵ میلیارد تومان برای آن در نظر گرفته شده است. علاوه بر موارد یادشده ردیفی با عنوان اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی به مبلغ ۱ هزار میلیارد تومان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ افزوده شده که طرح‌های شهری و برون‌شهری را شامل می‌شود و دقیقاً مبلغ مربوط به هر بخش مشخص نیست.

### ۳. بودجه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل

#### ۳-۱. درآمد و هزینه

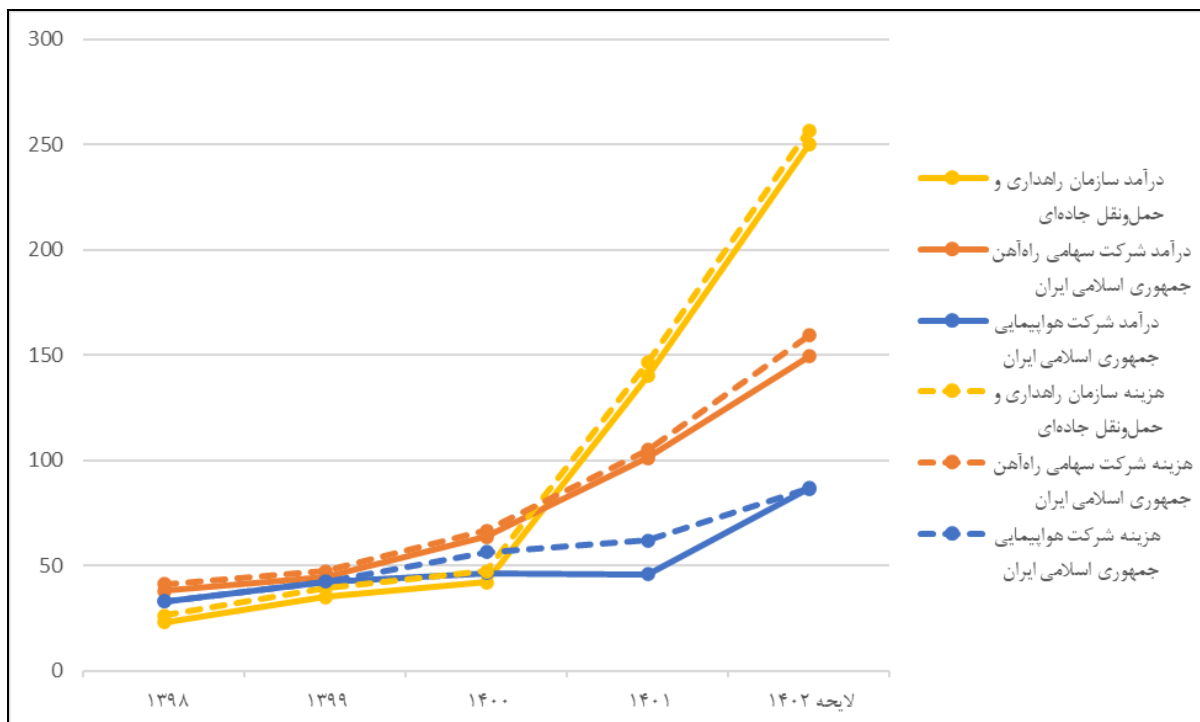
اگرچه بودجه شرکت‌های دولتی براساس تبصره «۴» ماده (۱۸۲) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس در نیمه آبان‌ماه به قوه مقننه تقدیم می‌شود، اما نمایندگان معمولاً بخش مهمی از بودجه شرکت‌ها را بررسی نمی‌کنند زیرا این موضوع زمان زیادی را به خود اختصاص می‌دهد و عملاً این کار نیز در فرصت زمانی محدود بررسی بودجه صورت نمی‌گیرد، 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 بسیاری از آن را منابع داخلی شرکت‌ها تأمین اعتبار می‌کنند.

براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و ارقام پیشنهادی برای درآمد و هزینه هفت شرکت بررسی شده در بخش حمل‌ونقل، دو شرکت زیان‌ده، دو شرکت سر به‌سر (نه زیان‌ده و نه سودده) و سه شرکت سودده پیش‌بینی شده‌اند (جدول ۸). همانند قانون بودجه سال ۱۴۰۱، سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند. برخلاف سال ۱۴۰۱، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران از میان شرکت‌های زیان‌ده خارج شده است و برای سال آینده به‌صورت سر به‌سر پیش‌بینی شده است. درآمد و هزینه شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل نیز به‌صورت سر به‌سر خواهد بود. سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران نیز مشابه سال گذشته، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ به‌صورت سودده پیش‌بینی شده‌اند.



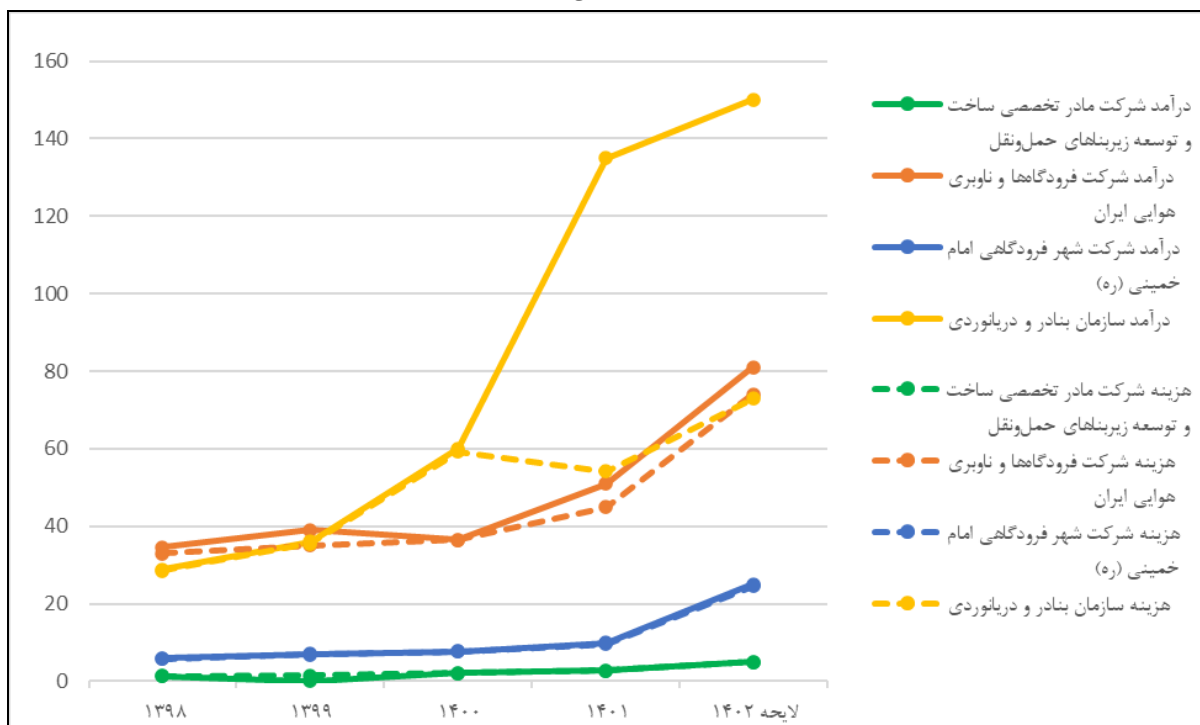
## شکل ۲. وضعیت درآمد و هزینه مربوط به سه شرکت زیان‌ده طی سال‌های اخیر در

قوانین بودجه سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه ۱۴۰۲ (میلیون ریال)



## شکل ۳. وضعیت درآمد و هزینه مربوط به چهار شرکت سودده/سربه‌سر طی

سال‌های اخیر در قوانین بودجه سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه ۱۴۰۲ (میلیون ریال)



جدول ۸. مقایسه درآمد و هزینه شرکت‌های حمل‌ونقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲

(میلیون ریال)

نام شرکت	وضعیت	درآمد			هزینه	
		قانون بودجه سال ۱۴۰۱	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲	تغییرات نسبت به سال ۱۴۰۱ (%)	قانون بودجه سال ۱۴۰۱	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲
سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	زیان‌ده	۱۴۰,۰۱۴,۱۳۴	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۷۹	۱۴۶,۳۶۳,۳۸۶	۲۵۶,۷۴۵,۲۲۰
شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران	زیان‌ده	۱۰۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۹,۴۰۰,۰۰۰	۴۸	۱۰۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۹,۴۰۰,۰۰۰
شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران	سربه‌سر	۴۵,۹۱۸,۳۶۲	۸۶,۶۴۶,۲۹۸	۸۹	۶۱,۹۱۸,۳۶۲	۸۶,۶۴۶,۲۹۸
شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل	سربه‌سر	۲,۷۲۸,۵۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰	۸۳	۲,۷۲۸,۵۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰
شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	سودده	۵۱,۰۰۰,۰۰۰	۸۱,۰۰۰,۰۰۰	۵۹	۴۵,۰۰۰,۰۰۰	۷۴,۰۰۰,۰۰۰
شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	سودده	۹,۹۶۱,۳۷۴	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۱	۹,۶۳۹,۳۰۰	۲۴,۶۰۰,۰۰۰
سازمان بنادر و دریانوردی	سودده	۱۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱	۵۴,۱۵۹,۰۰۰	۷۳,۹۱۸,۷۷۰

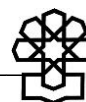
بررسی درآمد و هزینه شرکت‌ها در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و تغییرات نسبت به قانون بودجه ۱۴۰۱ (جدول ۸) و روند طی شده در سال‌های اخیر (شکل ۲ و ۳) نشان می‌دهد که:

۱. درآمد و هزینه همه شرکت‌های حمل‌ونقلی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ رشد داشته است. البته در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران رشد درآمد نسبت به رشد هزینه بیشتر است و در سایر شرکت‌ها رشد درآمد کمتر از رشد هزینه (در یک مورد برابر) پیش‌بینی شده است.

۲. بیشترین رشد درآمد مربوط به دو شرکت بخش هوایی یعنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) (۱۵۱ درصد) و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (۸۹ درصد) است. این در حالی است که رشد درآمد شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، منفی بود. البته باید توجه داشت که به‌رغم افزایش قابل توجه در درآمد، همچنان سهم این دو شرکت از کل درآمدهای پیش‌بینی شده برای هفت شرکت دولتی بررسی شده قابل توجه نخواهد بود به‌طوری‌که سهم شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران از کل درآمدهای بخش حمل‌ونقل برابر ۱۱.۶٪ و سهم شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) تنها ۳/۳٪ خواهد بود.

۳. شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با ۱۵۵ رشد در هزینه‌ها، بیشترین رشد در بخش هزینه‌ها را نیز به خود اختصاص داده است.

۴. در بخش هزینه‌ها، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران جزو کمترین رشد را در میان هفت شرکت حمل‌ونقلی دارد (با ۴۰ درصد رشد در هزینه‌ها در رتبه دوم کمترین رشد). البته باید در نظر داشت که رشد هزینه‌های شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در سال گذشته (یعنی قانون سال ۱۴۰۱ به ۱۴۰۰) تنها نزدیک به ۱۰ درصد بود. بنابراین، از نظر مقایسه میزان رشد درآمد و هزینه لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون ۱۴۰۱، می‌توان شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران را متفاوت‌ترین شرکت حمل‌ونقلی نسبت به سایر شرکت‌ها در



لایحه سال ۱۴۰۲ دانست. قابل توجه است که براساس عملکرد سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در میان همه شرکت و بانک‌های دولتی، جزو ۱۰ شرکت با بیشترین زیان بوده به طوری که در سال ۱۳۹۸ با ۱۵.۱۳۵ میلیارد ریال، در سال ۱۳۹۹ با ۳۴.۷۰۶ میلیارد ریال و در سال ۱۴۰۰ با ۱۵.۲۹۷ میلیارد ریال زیان مواجهه بوده و زیان انباشته این شرکت تا پایان اسفند ۱۴۰۰، برابر با ۷۶.۸۱۲ میلیارد ریال گزارش شده است.<sup>۱</sup>

۵. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای همچنان زیان‌ده پیش‌بینی شده است اما با افزایش ۱۰۹.۹۸۵.۸۶۶ میلیون ریال نسبت به سال قبل (حدود ۸۰٪ افزایش)، این سازمان بیشترین مقدار درآمد و هزینه را نسبت به همه شرکت‌های بخش حمل‌ونقل خواهد داشت و با رسیدن به رقم ۲۵۰،۰۰۰،۰۰۰ میلیون ریال، فاصله بسیاری را نیز با سایر شرکت‌های حمل‌ونقلی در سال ۱۴۰۲ خواهد گرفت (شکل ۲ و ۳). در صورت تحقق درآمدها، سهم این سازمان از کل درآمدهای پیش‌بینی شده برای هفت شرکت حمل‌ونقلی بررسی شده به بیش از ۳۳ درصد خواهد رسید. فاصله سازمان راهداری در مقایسه با سازمان بنادر و دریانوردی که در رتبه دوم درآمدها (با سهم ۲۰ درصدی) قرار دارد، ۱۰۰،۰۰۰،۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ خواهد شد. رشد چشمگیر درآمدهای سازمان راهداری که آن را در رتبه نخست درآمد شرکت‌های بخش حمل‌ونقل قرار خواهد داد به افزایش چشمگیر درآمدهای این سازمان به میزان ۹۸،۰۱۴،۰۳۴ میلیون ریال در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ (یعنی بیش از ۲۳۳ درصد) برمی‌گردد که عمدتاً ناشی از افزایش عوارض حمل‌کالای داخلی از ۴٪ به ۹٪ بود. البته به‌رغم اینکه چنین تغییری در نرخ عوارض داخلی در سال آینده پیش‌بینی نمی‌شود، افزایش حدود ۸۰ درصدی در درآمدهای سازمان راهداری برای سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ پیش‌بینی شده است که به‌نظر می‌رسد عمدتاً ناشی از عبور بار ترانزیتی جاده‌ای از کشور خواهد بود. به‌رغم افزایش درآمدها، این شرکت همچنان زیان‌ده پیش‌بینی شده است چراکه به‌صورت هم‌زمان با افزایش درآمد، هزینه‌های این سازمان نیز در سال ۱۴۰۲ افزایش خواهد داشت و به رقم قابل‌توجه ۲۵۶.۷۴۵.۲۲۰ میلیون ریال خواهد رسید (یعنی ۷۵ درصد رشد). گفتنی است که بخشی از هزینه نگهداری، بهره‌برداری و ایمن‌سازی راه‌های کشور باید در کنار سایر هزینه‌های جاری این سازمان، از این محل انجام شود که متأسفانه به‌دلیل شفاف نبودن محل دقیق این هزینه‌ها در لایحه بودجه، مشخص نیست که در عمل چه میزان برای ترمیم، بهسازی و ایمنی راه‌ها در نسبت با سایر امورات جاری هزینه خواهد شد. به‌طورقطع انتظار می‌رود که با افزایش درآمدها، مقدار کمی و طول ترمیم، بهسازی و ایمنی راه‌ها در سال آینده افزایش یابد اما در این زمینه نیز اطلاعات دقیقی در لایحه بودجه (مانند سال‌های قبل) ارائه نشده است و هدف کمی اعلام شده در سال ۱۴۰۲ برابر با همان هدف کمی سال ۱۴۰۱ یعنی ۲۲۱۴۰۳۰۰۰ کیلومتر است! که به نوعی کل راه‌های کشور را شامل می‌شود و مشخص نیست که به‌واقع چه مقدار از طول راه‌های کشور از افزایش درآمد سازمان راهداری منتفع خواهند شد.

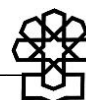
۶. شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مانند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و مشابه سال‌های گذشته، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ به‌صورت زیان‌ده پیش‌بینی شده است. براساس بررسی انجام شده، شرکت

۱. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با عنوان «بررسی وضعیت شرکت‌های دولتی در لایحه بودجه ۱۴۰۲» - دی ۱۴۰۱.

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۲ و در میان همه شرکت‌ها/بانک‌های دولتی، با مجموع زیان برابر ۱۰۰۰۰ میلیارد ریال، در رتبه سوم بیشترین زیان قرار دارد و سهم آن از کل شرکت‌های دولتی کشور برابر ۴/۷ درصد است. شایان ذکر است قبل از شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، بانک سپه با مجموع زیان برابر ۹۵،۰۱۴ میلیارد ریال (معادل سهم ۰/۴۴/۷) و سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران با مجموع زیان برابر ۷۵،۳۱۶ میلیارد ریال (معادل سهم ۰/۳۵/۴) به ترتیب در رتبه‌های اول و دوم بیشترین زیان قرار دارند. قابل توجه است که براساس بررسی عملکرد، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دو سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ سودده بوده است و پیش‌بینی زیان ده بودن آن به‌رغم دو سال سوددهی پیاپی جای تأمل دارد. هم‌زمان باید توجه داشت که درآمد این شرکت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ رشد خوب ۴۸ درصدی را پیش‌بینی کرده است که با در نظر گرفتن افزایش قابل توجه حدود ۶۰ درصدی درآمد این شرکت در سال قبل، می‌تواند از حیث درآمد، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را به سومین شرکت پردرآمد در میان شرکت‌های حمل‌ونقل تبدیل کند (یعنی پس از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سازمان بنادر و دریانوردی). در صورت تحقق درآمدهای پیش‌بینی شده، سهم این شرکت از کل درآمدهای پیش‌بینی شده برای هفت شرکت دولتی بررسی شده در لایحه ۱۴۰۲، نزدیک به ۲۰ درصد خواهد رسید که تقریباً از حیث سهم، معادل سهم سازمان بنادر و دریانوردی خواهد بود. به‌نظر می‌رسد که افزایش درآمد راه‌آهن عمدتاً ناشی از افزایش ترانزیت ریلی باشد که از برنامه‌های جدی دولت سیزدهم عنوان شده است. هم‌زمان با افزایش درآمد، هزینه‌های این شرکت نیز رشد چشمگیری خواهد داشت. اگرچه به‌نظر می‌رسد که بخشی از این هزینه‌ها در راستای نگهداری و تعمیر در راه‌آهن به‌کار گرفته خواهد شد، اما مشابه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نمی‌توان براساس اطلاعات موجود در لایحه بودجه و به‌دلیل شفاف نبودن آن، مشخص کرد که سهم نگهداری و تعمیر در مقایسه با سایر هزینه‌های جاری چه میزان خواهد بود و لذا نمی‌توان تحلیلی در این خصوص ارائه کرد.

۷. سازمان بنادر و دریانوردی برخلاف سال گذشته که رشد چشمگیر ۱۲۵ درصد در درآمد داشت (یعنی سال ۱۴۰۱ به ۱۴۰۰)، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ با ۱۱ درصد رشد، کمترین رشد درآمدی را در میان هفت شرکت حمل‌ونقلی بررسی شده خواهد داشت که از این حیث در سال‌های گذشته سابقه نداشته است. کاهش رشد درآمد سازمان بنادر در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به رشد درآمد در قوانین بودجه سال‌های اخیر، محل سؤال است. در بخش هزینه‌ها نیز با ۳۴ درصد رشد، کمترین رشد برای آن پیش‌بینی شده است. گفتنی است که میزان رشد هزینه این سازمان در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ منفی بود. افزایش هزینه‌ها با ادامه غیرشفاف بودن برنامه‌ها قابل تحلیل دقیق نیست. البته باید توجه داشت که این سازمان همچنان سودده‌ترین شرکت دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ خواهد بود. براساس عملکرد سال ۱۴۰۰، سازمان بنادر و دریانوردی با ۶۱ هزار میلیارد ریال سود، در رتبه نهم سودآورترین کل شرکت‌های دولتی کشور قرار داشته است.

۸. شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی همانند سال ۱۴۰۱ به‌عنوان شرکت سودده پیش‌بینی شده است و درآمد آن در سال ۱۴۰۲ رشد ۵۹ درصدی خواهد داشت که از این حیث نسبت به قوانین بودجه سال‌های اخیر، بیشترین رشد خواهد



بود. رشد درآمد این شرکت در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، نزدیک به ۴۰٪ بود. رشد درآمدهای این شرکت همچنان در چارچوب افزایش میزان پروازها (اعم از عبوری از آسمان ایران یا پروازهای داخلی) قابل درک است. در بخش هزینه‌ها نیز این شرکت رشد بی‌سابقه ۶۴ درصد را در سال ۱۴۰۲ پیش‌بینی کرده است که اختلاف بسیاری با میزان رشد هزینه در سال‌های گذشته دارد. رشد هزینه این شرکت در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ برابر با ۲۳٪ بود که خود یک رکورد به حساب می‌آید. افزایش هزینه‌ها با ادامه غیرشفاف بودن برنامه‌ها قابل تحلیل دقیق نیست.

## ۲-۳. اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای

سرمایه‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقلی در طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از دو بخش منابع عمومی دولت و منابع داخلی شرکت‌ها تأمین می‌شود. وضعیت اعتبارات منابع عمومی دولت و منابع داخلی شرکت‌ها برای طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و تغییرات نسبت به سال قبل در جدول ۹ ارائه شده است.

### جدول ۹. مقایسه منابع تملک دارایی‌های سرمایه‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل در

قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲

(میلیون ریال)

منابع داخلی شرکت			منابع عمومی دولت			نام شرکت
درصد تغییر	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲	قانون بودجه سال ۱۴۰۱	درصد تغییر	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲	قانون بودجه سال ۱۴۰۱	
۰	۰	۰	۴/۸	۱۴,۷۰۰,۰۰۰	۱۴,۰۲۷,۶۸۷	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
۵۰/۰	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۹/۵	۴۱,۰۱۸,۰۰۰	۲۹,۵۲۰,۹۶۰	شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
۰	۰	۰	۰	۰	۰	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران
۰	۰	۰	۱۲/۲	۱۵۵,۶۹۲,۰۹۲	۱۳۸,۷۰۹,۵۹۰	شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل
۰	۰	۰	-۱۲/۶	۱,۸۰۰,۰۰۰	۲,۰۵۹,۷۲۶	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
۰	۰	۰	-۸۵/۷	۱۰,۰۰۰	۶۹,۷۳۴	شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
۰	۰	۰	۰	۰	۰	سازمان بنادر و دریانوردی
۵۰/۰	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵/۷	۲۱۳,۳۸۲,۰۹۲	۱۸۴,۳۸۷,۶۹۷	مجموع

### • منابع عمومی دولت

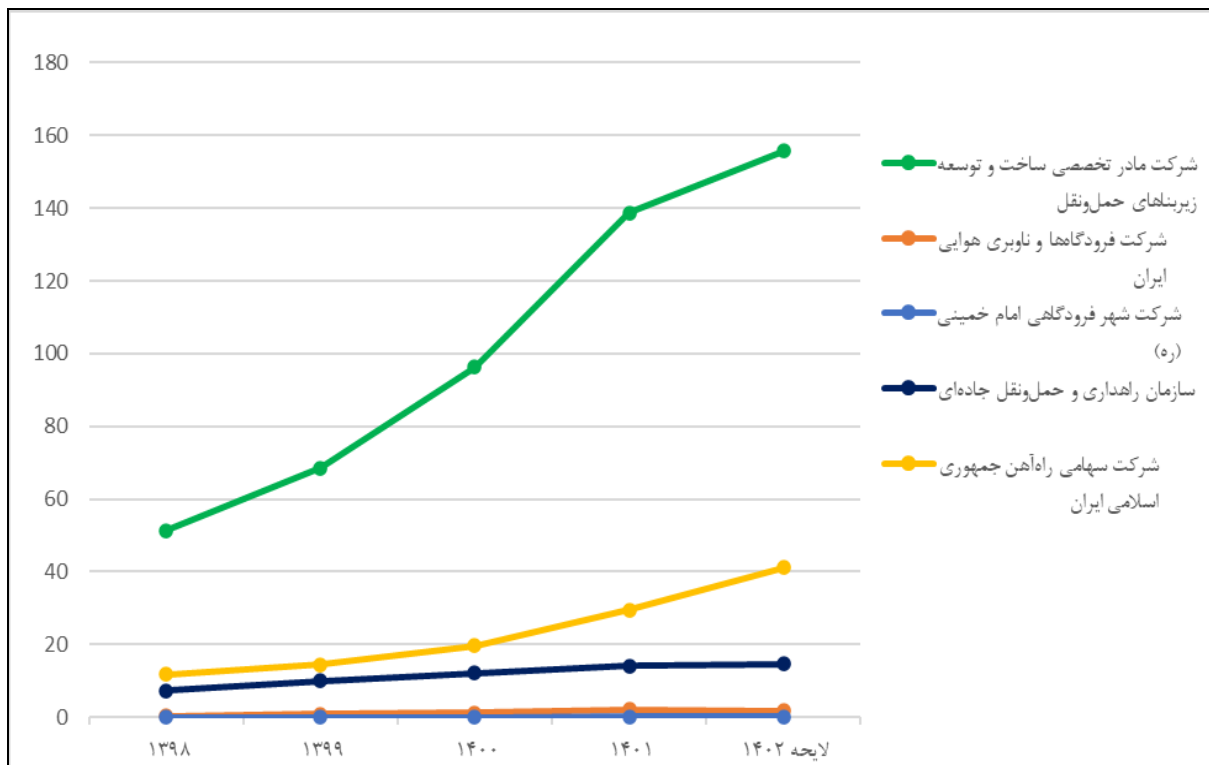
در بخش اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت، در مجموع ۱۵/۷٪ رشد در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ دیده می‌شود (جدول ۹). نکته قابل توجه آنکه سه شرکت دولتی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در میان هشت شرکت دولتی دارای بیشترین اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت که مجری طرح‌های پیوست یک هستند، قرار دارند. این سه شرکت حمل‌ونقلی، در مجموع ۳۸ درصد سهم از کل اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای (از منابع دولت) که به کل شرکت‌های دولتی تعلق می‌گیرد را به خود اختصاص داده‌اند که قابل توجه است. در این میان، شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل با اعتبار ۱۵۵۶۹۲ میلیارد ریال در رتبه نخست قرار دارد و سهم از کل ۳۰ درصد را به خود اختصاص داده است. پس از این

شرکت، شرکت مادر تخصصی مدیریت منابع آب ایران با ۲۲ درصد و شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور با ۱۸ درصد در رتبه‌های دوم و سوم هستند. شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با ۸ درصد در رتبه چهارم و سازمان راهداری با ۳ درصد در رتبه ششم قرار دارند.

در شکل ۴، روند تغییرات اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از منابع عمومی دولت برای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل طی قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه سال ۱۴۰۲ ارائه شده است. به‌طور کلی سهم عمده از اعتبارات این بخش در میان شرکت‌های حمل‌ونقل به دو شرکت ساخت و توسعه زیربناها و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران (به‌طور خاص در دو سال اخیر) تعلق داشته است و سایر شرکت‌های بخش حمل‌ونقل، تقریباً سهم اندکی از اعتبارات این بخش دارند.

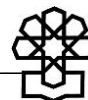
شکل ۴. روند تغییرات میزان اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از منابع عمومی دولت

در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه سال ۱۴۰۲ (میلیون ریال)



در مجموع براساس روند طی شده (شکل ۴) و نیز بررسی ارقام جدول ۹، نکات زیر قابل ذکر است:

۱. اعتبارات شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل که هر ساله بیشترین سهم از منابع دولتی اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل را به خود اختصاص می‌دهد، با رشد ۱۲/۲٪ نسبت به ۱۴۰۱ پیش‌بینی شده است. سهم این شرکت از اعتبارات این بخش در میان شرکت‌های بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ تقریباً ۷۳٪ خواهد بود. روند تغییرات اعتبارات این بخش (شکل ۴) نیز نشان‌دهنده افزایش فاصله اعتبارات عمومی دولت برای



شرکت ساخت نسبت به سایر شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل (به‌جز شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران) است.

۲. شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با ۳۹.۵٪ رشد، بیشترین رشد را نسبت به همه شرکت‌های بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ داشته است. در سال ۱۴۰۱ نیز بیشترین رشد با ۵۶٪ متعلق به این شرکت بود. سهم این شرکت از کل اعتبارات این بخش در میان شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲، برابر ۱۹.۳ درصد است که رشد خوبی را در مقایسه با سال‌های گذشته نشان می‌دهد. به‌طور کلی، بررسی روند اعتبارات عمرانی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر (شکل ۴) نشان‌دهنده یک جهش چشمگیر است که نشان‌دهنده اهتمام بیشتر دولت به بخش ریلی کشور است و نشانه خوبی در بودجه بخش حمل‌ونقل به حساب می‌آید.

۳. در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱، رشد اندک ۴/۸٪ اتفاق افتاده است که نسبت به رشد چهار سال اخیر کمترین مقدار است. مقدار رشد در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۷ درصد بود که خود کمتر از رشد سه سال قبل از آن بود. سهم بخش جاده‌ای در میان شرکت‌های حمل‌ونقلی در اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت حدود ۷ درصد است.

۴. اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از محل منابع عمومی دولت مشابه سال ۱۴۰۱ به ۱۴۰۰، با رشد منفی همراه بوده و کاهش ۱۲.۶٪ را نسبت به سال ۱۴۰۱ خواهد داشت. گفتنی است که اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی از محل منابع عمومی دولت در سال‌های قبل از ۱۴۰۰، هر سال یک رشد نسبی را نسبت به سال قبل از آن داشت؛ اگرچه براساس عملکرد سال‌ها ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰، در عمل این اعتبارات محقق نشد و برابر صفر بود.

۵. 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 داشت اما در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به سال قبل، با کاهش چشمگیر ۸۵.۷ درصد پیش‌بینی شده است که اعتبارات این شرکت را از رقم ناچیز ۶۹.۷۳۴ میلیون ریال در قانون ۱۴۰۱ به رقم ۱.۰۰۰ میلیون ریال کاهش خواهد داد.

۶. سازمان بنادر و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در سال‌های گذشته اعتباری از محل منابع عمومی دولت برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای نداشتند و در سال ۱۴۰۲ نیز به همین صورت خواهد بود.

#### • منابع داخلی شرکت‌ها

بررسی اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌ها نشان می‌دهد که مانند سال‌های اخیر، به‌جز شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هیچ‌کدام از شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل رقمی را در این بخش برای بودجه سال ۱۴۰۲ پیش‌بینی نکرده‌اند. 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 قانون بودجه سال ۱۴۰۲ به رقم ۳۰۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال افزایش یافته است که نسبت به رقم مصوب در سال ۱۴۰۱ (۲۰۰۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال) رشد ۵۰ درصدی را نشان می‌دهد. گفتنی است که پیشنهاد لایحه بودجه در سال ۱۴۰۱ نیز مشابه لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ برابر رقم ۳۰۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال بود که در نهایت در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ به رقم ۲۰۰۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال کاهش یافت. عملکرد شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در این بخش در سال ۱۳۹۸ تنها حدود ۸٪ و در

سال ۱۳۹۹ حدود ۴۳٪ از مقدار پیش‌بینی شده در آن سال‌ها بود. اما براساس عملکرد سال ۱۴۰۰، این شرکت بیش از اعتبارات مصوب، از منابع داخلی خود برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای هزینه کرده است. عملکرد سال ۱۴۰۰ این شرکت برابر ۲۰۹۲۷۲۰۰ میلیون ریال است که ۳۹.۵ درصد بیشتر از مقدار مصوب آن سال است و عددی قابل توجه به حساب می‌آید و در سال‌های گذشته سابقه نداشته است. براساس اطلاعات موجود، اینکه این مقدار در کدام‌یک از طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای راه‌آهن هزینه شده است مشخص نیست.

اعتبارات عمرانی شرکت‌هایی که در این بخش عددی ذکر نمی‌کنند و از محل منابع عمومی دولت نیز اعتباری دریافت نمی‌کنند، معمولاً از محل هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی تأمین می‌شود که در بخش بعد مورد بررسی قرار گرفته است.

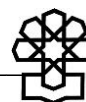
### ۳-۳. اعتبارات مربوط به هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های دولتی

بخشی از اعتبارات شرکت‌های دولتی برای طرح‌های عمرانی، تحت عنوان هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت انجام می‌شود. البته براساس اطلاعات گزارش شده در لایحه بودجه، اینکه میزان هزینه کردن این اعتبارات در کدام‌یک از بخش‌هاست (مثلاً طرح‌های زیربنایی یا هزینه در خرید ساختمان و تجهیزات و اثاثیه) مشخص نیست که خود محل تأمل و ابهام است. هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ و مقایسه تغییرات با سال قبل در جدول ۱۰ گزارش شده است. روند تغییرات اعتبارات هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌ها طی پنج سال اخیر در شکل ۵ نشان داده شده است. در مجموع، اعتبارات مربوط به هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱، در همه شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل (به‌غیر از سازمان بنادر و دریانوردی و نیز شرکت ساخت و توسعه)، رشد داشته است. مقایسه اعداد این جدول با رشد سال قبل (یعنی ۱۴۰۱ به ۱۴۰۰) نشان‌دهنده افزایش چشمگیر در میزان رشد این بخش از اعتبارات برای همه شرکت‌های حمل‌ونقلی (به‌جز سازمان بنادر و دریانوردی و نیز شرکت ساخت و توسعه) نیز است.

#### جدول ۱۰. مقایسه هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های حمل‌ونقل

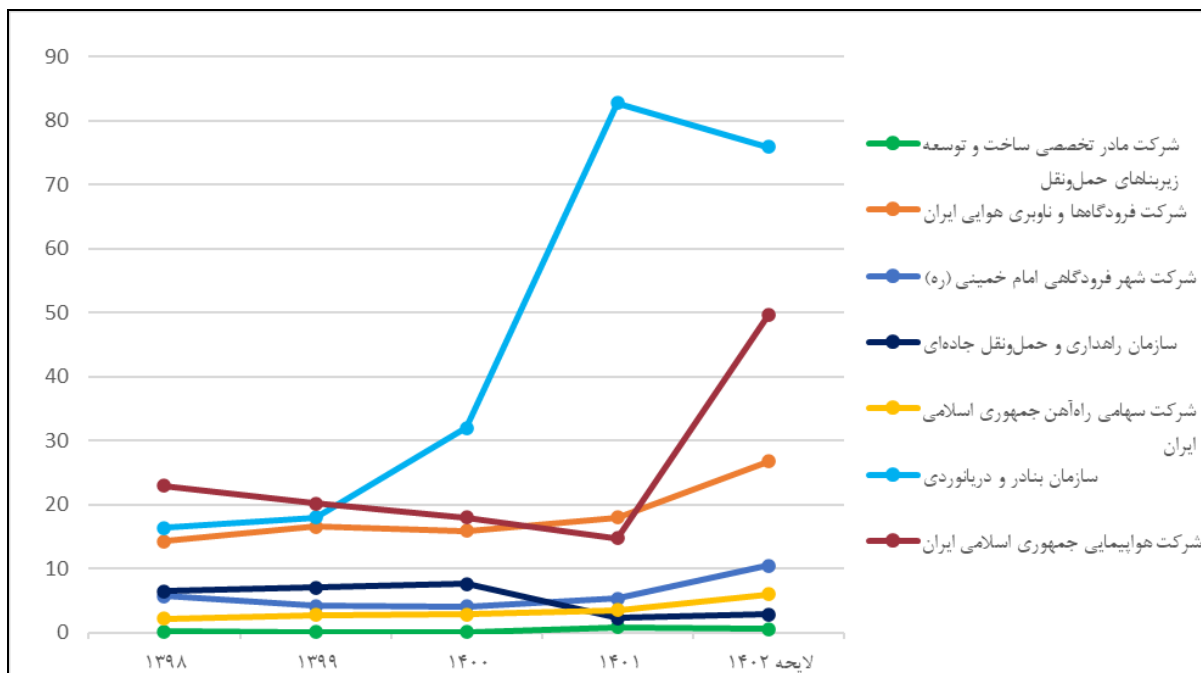
در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (میلیون ریال)

نام شرکت	قانون ۱۴۰۱	لایحه ۱۴۰۲	درصد تغییرات
سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	۲,۲۰۰,۰۰۰	۲,۸۵۰,۰۰۰	۲۹/۶
شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران	۳,۴۷۵,۰۰۰	۵,۹۸۰,۰۰۰	۷۲/۱
شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران	۱۴,۷۶۶,۸۷۷	۴۹,۶۱۰,۰۴۰	۲۳۶
شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل	۸۰۶,۲۰۰	۵۲۰,۰۰۰	-۳۵/۵
شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	۱۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۶,۷۱۰,۰۰۰	۴۸/۴
شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	۵,۳۱۰,۰۰۰	۱۰,۴۷۳,۰۰۰	۹۷/۲
سازمان بنادر و دریانوردی	۸۲,۶۹۱,۰۰۰	۷۵,۸۳۱,۲۳۰	-۸/۳
مجموع	۱۲۷,۲۴۹,۰۷۷	۱۷۱,۹۷۴,۲۷۰	۳۵/۱



### شکل ۵. روند تغییرات اعتبارات هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌ها

در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (میلیون ریال)



از نکات قابل توجه در بخش هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲، عبارت است از:

۱. در میان همه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل، عجیب‌ترین رشد مربوط به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران است که رشدی ۲۳۶ درصدی را در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ در بخش هزینه‌های سرمایه‌ای پیش‌بینی کرده است! اعتبارات این شرکت در سال ۱۴۰۲ به میزان ۴۹,۶۱۰,۰۴۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده است که رقمی بسیار است و محل هزینه آن نیز مشخص نیست! این شرکت حدود ۲۹ درصد از کل هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ را به خود اختصاص می‌دهد که قابل توجه است. روند تغییر هزینه‌های سرمایه‌ای این شرکت در سال‌های اخیر، به خوبی بیانگر این توضیحات است (شکل ۵).

۲. هزینه‌های سرمایه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی که عملاً بودجه عمرانی خود را در این قالب گزارش می‌کند، و در سال ۱۴۰۱ رشد بسیار زیاد نزدیک به ۱۵۹٪ را نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی کرده بود (شکل ۵)، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ با رشد منفی (۳/۸-) پیش‌بینی شده است. البته این سازمان همچنان با اعتبار ۷۵,۸۳۱,۲۳۰ میلیون ریال، بیش از ۴۴ درصد از کل هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ را به خود اختصاص می‌دهد که قابل توجه است. در اینجا نیز به دلیل عدم شفافیت برنامه‌ها در لایحه پیشنهادی دولت، محل هزینه این اعتبارات مشخص و قابل بررسی و تحلیل نیست.

۳. شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی نیز مانند سال گذشته، با بیش از ۴۸ درصد، رشد چشمگیری در این

بخش پیش‌بینی کرده است. گفتنی 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 در قالب هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی گزارش می‌کند.

رشد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و رشد شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به رشد سال قبل نیز قابل‌توجه است. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، رشد منفی را پیش‌بینی کرده بود. هم‌زمان باید توجه داشت عملکرد این سازمان در این بخش در دو سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ در عمل نیز تنها ۸٪ از هزینه‌های سرمایه‌ای مصوب بود و در سال ۱۴۰۰ تقریباً صفر نسبت به مقدار مصوب بوده است. شرکت راه‌آهن رشد بیش از ۷۲ درصد را در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به سال قبل پیش‌بینی کرده است. میزان این رشد در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به قانون ۱۴۰۰ برابر ۲۲.۴٪ بود. البته باید توجه داشت که مجموع سهم این دو شرکت زیان‌ده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، از کل هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل تنها به ۵ درصد می‌رسد که قابل توجه نیست.

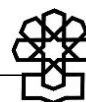
#### ۴. تبصره‌های مرتبط با بخش حمل‌ونقل

در ماده‌واحد لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، احکام ذیل هر یک از تبصره‌ها به دو بخش احکام یک‌ساله و احکامی که قابلیت دائمی شدن دارند تقسیم شده‌اند. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۲۰ حکم مرتبط با بخش حمل‌ونقل شناسایی شده است که عموماً جزء احکام یک‌ساله هستند. موضوع هفت مورد از احکام نسبت به قوانین بودجه سنوات گذشته جدید است. در ادامه متن احکام مرتبط با بخش حمل‌ونقل به تفکیک تبصره به همراه توضیحات تحلیلی و پیشنهادها برای هر بند اشاره شده است.

#### تبصره «۱» - نفت و روابط مالی آن با دولت / صندوق توسعه ملی

ک) به وزارت نفت اجازه داده می‌شود در سال ۱۴۰۲ نسبت به فروش مواد اولیه قیر (وکیوم باتوم) از محل تحویل نفت خام (مازاد بر منابع بندهای «ب» و «ی» این تبصره) به پالایشگاه‌ها تا سقف یکصدونود هزار میلیارد (۱۹۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال اقدام و درآمد حاصله را به ردیف درآمدی شماره ۲۱۰۱۱۵ جدول ۵ این قانون واریز نماید. منابع حاصله در حدود درآمدهای وصولی، به‌منظور آسفالت راه‌های فرعی و روستایی، شبکه راه‌های اصلی، فرعی و طرح‌های مسکن مهر و مسکن ملی، آسفالت معابر و بهسازی روستاها و شهرها، پروژه‌های تنش آبی روستاها، مدارس روستایی و عشایری توسط سازمان برنامه و بودجه کشور پس از مبادله موافقت‌نامه به دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط تخصیص می‌یابد. آیین‌نامه اجرایی این بند ظرف دو ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون توسط سازمان برنامه و بودجه کشور با همکاری وزارت نفت و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط پیشنهاد و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

موضوع بند «ک» تبصره «۱» در بودجه سنواتی سال‌های گذشته نیز تکرار شده است، با این وجود در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ قابلیت دائمی شدن برای آن دیده نشده است. اعتبار تعیین شده همانند سال گذشته ۱۹ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده است و با توجه به اینکه مبلغ مشخصی برای مصارف تعیین شده در حکم پیش‌بینی



نشده است، در مرحله اجرا عدم شفافیت به وجود آمده آسیب‌زاست و به تعارض منافع دستگاه‌ها دامن می‌زند. همچنین امکان ارزیابی شفاف از عملکرد آن را سلب می‌کند.

در سال گذشته، مجلس شورای اسلامی هفت دستگاه اجرایی را برای انتفاع از اعتبارات این حکم تعریف کرد و سهم و محل مصرف اعتبارات در هر دستگاه اجرایی را تعیین و در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ تصویب کرد. در سال ۱۴۰۲ نیز معرفی دستگاه‌های اجرایی بهره‌مند از منابع این حکم و تعیین سهم هر کدام می‌تواند در شفافیت بیشتر و هدفمندتر شدن تخصیص منابع حکم مؤثر باشد.

### تبصره «۲» - شرکت‌های دولتی و واگذاری آنها

ز) بانک‌های دولتی موظفند نسبت به فروش اموال مازاد خود به تشخیص رئیس مجمع عمومی اقدام نمایند. همچنین به این بانک‌ها اجازه داده می‌شود با تصویب هیئت وزیران در طرح‌های مهم و راهبردی کشور، سرمایه‌گذاری نمایند.

در بند «د» تبصره «۴» قانون بودجه سال ۱۴۰۱، به بانک‌ها و مؤسسه‌های اعتباری غیربانکی اجازه داده می‌شد از محل منابع خود از جمله منابع حاصل از واگذاری دارایی‌های مازاد در هر یک از طرح‌های بزرگ زیربنایی و طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای مشارکت کنند و طرح‌های آزادراهی و بزرگراهی و راه‌های اصلی، صنعتی و تولید به‌عنوان نمونه اشاره شده بود. در بند «ز» تبصره «۲» این موضوع به‌صورت کلی‌تر تکرار شده است و محل مصرف منابع تعریف شده در حکم طرح‌های مهم و راهبردی معرفی شده است. با توجه به اینکه طرح‌های توسعه‌ای بخش حمل‌ونقل جزء طرح‌های مهم و راهبردی کشور تلقی می‌شود. پیشنهاد می‌شود هرگونه سرمایه‌گذاری در این طرح‌های منطبق بر اولویت‌های طرح جامع حمل‌ونقل باشد.

### تبصره «۳» - تأمین مالی خارجی (فاینانس)

الف) سقف تسهیلات مالی خارجی برای طرح‌های دولتی و غیردولتی در سال ۱۴۰۲ معادل ریالی سی میلیارد (۳۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) یورو تعیین می‌شود.

سقف اعتبار تعیین شده برای تسهیلات مالی خارجی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ تغییر نکرده است. بررسی عملکرد این حکم در شش ماهه ابتدای سال ۱۴۰۱ نشان می‌دهد در بخش حمل‌ونقل، پیشنهاد وزارت کشور برای طرح تأمین تجهیزات برقی و مکانیکی و ناوگان خط ۲ متروی اصفهان با اعتبار ۶۸۱ میلیون یورو مورد تصویب شورای اقتصاد قرار گرفته است. همچنین تأمین ۶۳۰ واگن متروی تهران از محل فاینانس در شش ماهه ابتدای سال ۱۴۰۱ پیگیری شده است که به دلیل عدم تأمین ۱۵ درصد پیش‌پرداخت فاقد عملکرد بوده است.

با توجه به ضرورت تأمین اعتبار و اولویت‌دار بودن طرح‌های حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری و طرح‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل ریلی کشور، پیشنهاد می‌شود همانند قانون بودجه سال ۱۴۰۱ با تعیین بخشی از اعتبارات مالی خارجی پیش‌بینی شده در این حکم جهت مصرف در طرح‌های حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری و طرح‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل ریلی کشور این طرح‌ها در اولویت قرار گیرند. بنابراین در ادامه بند «الف» تبصره «۳» لایحه بودجه موارد زیر می‌تواند الحاق شود.

۱. در راستای ارتباط با همسایگان دو میلیارد یورو از محل فاینانس در اختیار شرکت راه‌آهن قرار گیرد تا در جهت اتصال به همسایگان و رفع گلوگاه‌های ریلی هزینه شود. بازپرداخت این تسهیلات برعهده این شرکت است.

۲. به‌منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی شهری دولت موظف است حداقل دو میلیارد یورو از تسهیلات خارجی این بند را برای ساخت و بهره‌برداری از خطوط مترو و قطار سبک شهری و خرید اتوبوس اختصاص دهد.

ب) تعهد بازپرداخت تسهیلات مالی خارجی مربوط به تجهیزات کارگاهی مراکز فنی و حرفه‌ای و آزمایشگاهی دانشگاه‌ها و پژوهشگاه‌های دولتی و آزمایشگاه‌های دولتی مستقر در پارک‌های علم و فناوری، برای تحقق مأموریت‌های فناورانه آنها و پنجاه درصد (۵۰٪) از تسهیلات یادشده بابت تأمین ناوگان و تجهیزات قطار شهری، از محل اعتبارات بودجه عمومی پیش‌بینی می‌شود.

در بند «ب» تبصره «۳»، پیش‌بینی بازپرداخت ۵۰ درصد از تسهیلات مالی خارجی بابت تأمین ناوگان و تجهیزات قطار شهری از اعتبارات بودجه عمومی نسبت به قانون بودجه سنوات گذشته جدید است. تصویب و اجرایی شدن این حکم در جهت بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی شهرها و کاهش مصرف سوخت و ترافیک وسایل نقلیه شخصی مفید ارزیابی می‌شود. پیشنهاد می‌شود برای توسعه متوازن تسهیلات حمل‌ونقل عمومی علاوه بر قطار شهری، اتوبوسرانی و قطار حومه‌ای هم جهت بهره‌مندی از ۵۰ درصد سهم اعتبارات بودجه عمومی در بازپرداخت تسهیلات لحاظ شوند. بنابراین عبارت «ناوگان و تجهیزات حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوسرانی، قطار شهری و حومه‌ای» جایگزین عبارت «ناوگان و تجهیزات قطار شهری» در متن حکم شود.

#### تبصره «۵» - تأمین مالی داخلی از محل اوراق مالی اسلامی

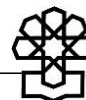
در سال ۱۴۰۲ اجازه داده می‌شود با رعایت قوانین و مقررات و موازین شرعی:

ب) به دولت اجازه داده می‌شود برای تأمین مالی مصارف این قانون تا یک میلیون و هشتصد و پنجاه هزار میلیارد (۱,۸۵۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال، انواع اوراق مالی اسلامی (ریالی - ارزی) را منتشر کند.

اسناد خزانه اسلامی منتشره با سررسید تا پایان سال ۱۴۰۵ به طلبکاران دستگاه‌های اجرایی بابت تأدیه مطالبات واگذار می‌شود. بازپرداخت اصل، سود و هزینه‌های مربوط به انتشار اوراق در جداول ۸ و ۹ این قانون پیش‌بینی و قابل پرداخت است. تخصیص اسناد و منابع حاصل از این بند با رعایت ماده (۳۰) قانون برنامه و بودجه کشور مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۱۰ توسط سازمان برنامه و بودجه کشور انجام و مطابق موافقت‌نامه متبادله با این سازمان هزینه می‌شود.

در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ۸۶ هزار میلیارد تومان مجوز انتشار اوراق به دولت داده شده بود که امسال با رشد ۱۱۵ درصد سقف تأمین مالی مجاز ۱۸۵ هزار میلیارد تومان تعیین شده است. در شش ماهه ابتدای سال از اوراق پیش‌بینی شده در این بند ۱۲۰ میلیارد تومان به سازمان شهرداری‌ها و دهیاری اختصاص یافت که به مرحله واگذاری نرسید.

د) به‌منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی به شهرداری‌های کشور و سازمان‌های وابسته به آنها اجازه داده می‌شود با تأیید وزارت کشور تا سقف یکصد هزار میلیارد (۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال اوراق مالی اسلامی ریالی با تضمین



خود و با بازپرداخت اصل و سود آن توسط همان شهرداری‌ها منتشر کنند. تضمین بازپرداخت اصل و سود این اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری به نسبت پنجاه درصد (۵۰٪) دولت و پنجاه درصد (۵۰٪) شهرداری‌هاست.

به شهرداری‌های کشور و سازمان‌های وابسته به آنها اجازه داده می‌شود بابت توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیرساخت‌های شهری، مدیریت پسماند و نیروگاه‌های زباله‌سوز، بازسازی بافت‌های فرسوده و ساماندهی حاشیه‌نشینی و سکونت‌گاه‌های غیررسمی با تأیید وزارت کشور، تا سقف یکصد و بیست هزار میلیارد (۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال اوراق مشارکت با تضمین خود منتشر کنند.

موضوع بند «د» تبصره «۴» در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نیز دیده شده بود. در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ سقف مجاز انتشار اوراق برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیرساخت شهری ۱۲ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده بود و مشخصاً ۱۰ هزار میلیارد تومان آن برای توسعه حمل‌ونقل عمومی اختصاص یافته بود. در سال گذشته در صورتی که برای حمل‌ونقل شهری ۵ تا ۶ هزار میلیارد تومان اوراق مصرف می‌شد، دولت تعهد بازپرداخت ۵۰ درصد اوراق را برعهده می‌گرفت. طبق گزارش تفریغ شش‌ماهه ابتدای سال ۱۴۰۱، ۶ هزار میلیارد تومان اوراق برای توسعه حمل‌ونقل عمومی ۹ شهر درخواست شده است.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ همچنان ۱۰ هزار میلیارد تومان برای حمل‌ونقل شهری در نظر گرفته شده است. با این تفاوت که محدودیتی برای تعهد بازپرداخت ۵۰ درصدی دولت تعیین نشده است. در واقع طبق این حکم دولت متعهد به بازپرداخت ۵۰ درصد از اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری در سقف ۱۰ هزار میلیارد تومان می‌شود. واژه حمل‌ونقل شهری شامل همه شیوه‌های حمل‌ونقل و توسعه معابر شهری می‌شود. بنابراین در راستای تدقیق حکم و همخوانی آن با هدف‌گذاری انجام شده در ابتدای بند (توسعه حمل‌ونقل عمومی) پیشنهاد می‌شود عبارت «حمل‌ونقل شهری» به «حمل‌ونقل عمومی» تغییر یابد.

در بخش دوم بند «د» تبصره «۵»، شهرداری‌ها مجوز انتشار ۱۲ هزار میلیارد تومان برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیرساخت‌های شهری، مدیریت پسماند و نیروگاه‌های زباله‌سوز، بازسازی بافت‌های فرسوده و ساماندهی حاشیه‌نشینی و سکونتگاه‌های غیررسمی را دریافت کردند. جهت حذف شبهات در مرحله اجرای حکم و تفکیک اهداف و اعتبار تعیین شده در دو بخش حکم پیشنهاد می‌شود. واژه «همچنین» به ابتدای بخش دوم اضافه شود و عبارت «توسعه حمل‌ونقل عمومی» به «توسعه حمل‌ونقل شهری» تغییر یابد.

(و)

۲. به منظور تسریع در تأمین اعتبار طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای خصوصاً برای مناطق سردسیر، به وزارت امور اقتصادی و دارایی (خزانهداری کل کشور) اجازه داده می‌شود با هماهنگی سازمان برنامه و بودجه کشور و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران از طریق اسناد اعتباری و اوراق مالی اسلامی با استفاده از ظرفیت نظام بانکی کشور با اتکا به منابع موضوع ماده (۱۲۵) قانون محاسبات عمومی، منابع لازم را تجهیز و تا سقف ۵۰ درصد ردیف‌های اعتباری طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای با تخصیص سازمان پرداخت کند. این اسناد قابلیت تسویه مطالبات مالیاتی دولت از اشخاص حقیقی و حقوقی را دارد.

آیین‌نامه اجرایی این بند ظرف سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی (مستول)، سازمان برنامه و بودجه کشور و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران پیشنهاد و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

جزء «۲» بند «و» تبصره «۵» نسبت به بودجه سنوات گذشته جدید است. با توجه به اینکه عموماً تخصیص اعتبارات در نیمه دوم سال صورت می‌گیرد، و در مقابل در نیمه دوم سال بخش زیادی از طرح‌های عمرانی به دلیل بروودت هوا متوقف می‌شود، پیشرفت اجرایی مطلوب برای طرح‌های عمرانی محقق نمی‌شود. بنابراین در راستای تسریع اجرای طرح‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل از جمله احداث خطوط ریلی و جاده‌ای مفید ارزیابی می‌شود.

#### تبصره «۱۰» - قضایی، انتظامی، دفاعی

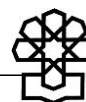
الف) شرکت‌های بیمه‌ای مکلفند مبلغ شش هزار میلیارد (۶،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰) ریال از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی را طی جدولی که براساس فروش بیمه (پرتفوی) هر یک از شرکت‌ها تعیین و به تصویب شورای عالی بیمه می‌رسد به صورت ماهانه به حساب درآمد عمومی ردیف ۱۶۰۱۱۱ جدول ۵ این قانون نزد خزانه‌داری کل کشور واریز کنند. وجوه واریزی شرکت‌های بیمه موضوع این بند به‌عنوان هزینه‌های قابل قبول مالیاتی محسوب می‌شود. آیین‌نامه اجرایی این بند مشتمل بر برنامه عملیاتی و دستگاه‌های ذی‌ربط ظرف دو ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون توسط سازمان برنامه و بودجه کشور و همکاری وزارت امور اقتصادی و دارایی تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.

سازمان برنامه و بودجه کشور و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف به نظارت بر اجرای این بند می‌باشند. دستگاه‌های دریافت‌کننده اعتبار از محل این بند موظفند گزارش عملکرد خود را در قالب برنامه عملیاتی هر سه ماه یکبار به کمیسیون‌های اقتصادی و برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال کنند. تخصیص اعتبار سه‌ماهه به دستگاه‌های اجرایی فوق‌الذکر توسط سازمان برنامه و بودجه کشور براساس عملکرد صورت می‌پذیرد.

موضوع بند «الف» تبصره «۱۰» در بودجه سنوات گذشته تکرار شده است هرچند که الزام به تهیه و تصویب آیین‌نامه اجرایی بند «الف» تبصره «۱۰» در لایحه ۱۴۰۲ جدید است.

اعتبار تعیین شده در این حکم نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۰۰ میلیارد تومان افزایش یافته است. همچنین لیست دستگاه‌های اجرایی دریافت‌کننده اعتبار از محل این بند، از متن حکم حذف شده‌اند. با توجه به اعتبارات در نظر گرفته شده در جدول ۷-۱، ۲۸۵ میلیارد تومان به فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران ۷۵ میلیارد تومان به هلال احمر، ۶۰ میلیارد تومان به اورژانس، ۱۸۰ میلیارد تومان به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اختصاص یافته است. بنابراین برخلاف قانون بودجه سال ۱۴۰۱، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ صدا و سیما و پزشکی قانونی اعتباراتی از محل این حکم دریافت نمی‌کنند.

شایان ذکر است در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، هدف‌گذاری برای اعتبارات پیش‌بینی شده از محل حق بیمه شخص ثالث در نظر گرفته نشده است. بنابراین در مرحله اجرا احتمال هزینه‌کرد منابع این حکم برای هزینه‌های جاری دستگاه‌های اجرایی وجود دارد. در نتیجه پیشنهاد می‌شود قبل از عبارت «آیین‌نامه اجرایی» جمله «منابع حاصله در امور



منجر به کاهش تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری و تلفات و جراحات ناشی از آن، مطابق برنامه عملیاتی آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۴۰۰/۱۰/۲۹ هزینه شود.» با توجه به اینکه در سال‌های گذشته نیز هدف‌گذاری حکم در راستای کاهش تصادفات بوده است؛ باید منابع هم برای حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری در نظر گرفته شود. از این‌رو بهتر است شهرداری‌ها نیز جز دستگاه‌های دریافت‌کننده اعتبارات این بند باشند.

(ب)

۱. به منظور تأمین کسری اعتبارات دیه محکومان معسر جرائم غیرعمد ناشی از تصادف با اولویت زنان معسر و مواردی که پرداخت خسارت برعهده بیت‌المال یا دولت است (با اولویت خسارت ناشی از تصادف)، وزیر دادگستری مجاز است با تصویب هیئت نظارت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی حداکثر تا پنج هزار میلیارد (۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال از منابع درآمد سالیانه موضوع بندهای «ث» و «ج» ماده (۲۴) قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵/۲/۲۰ را از محل اعتبارات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی ذیل ردیف ۱۱۰۰۰۰ جدول ۷ این قانون دریافت و هزینه کند.

موضوع جزء «۱» بند «ب» تبصره «۱۰» نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ جدید است و هدف آن بهره‌مندی از اعتبارات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی تا سقف ۵۰۰ میلیارد تومان جهت تأمین کسری اعتبارات دیه محکومان معسر جرائم غیرعمدی ناشی از تصادفات است.

ط) در اجرای ماده (۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی، تخلفات و جریمه‌های رانندگی براساس اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی از طریق پیامک به مالکان خودروها اعلام می‌شود.

موضوع این بند در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نیز تکرار شده است، با این تفاوت که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، بخش دوم این بند حذف شده و دستگاه مسئول پرداخت هزینه ارسال پیامک جریمه در حکم تعیین تکلیف نشده است که تجربه گذشته نشان می‌دهد این امر به اختلال در ارسال پیامک‌های مرتبط با مشاهده تخلف توسط دوربین‌های ثبت تخلفات رانندگی منجر می‌شود. بنابراین، با توجه به اینکه شهرداری‌ها و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مسئول نصب و نگهداری از دوربین‌های ثبت تخلف رانندگی هستند و با عنایت به مأموریت این دستگاه‌ها در زمینه کاهش تصادفات و سوانح رانندگی، پیشنهاد می‌شود در ادامه حکم به این موضوع اشاره شود که هزینه ارسال پیامک بسته به اینکه تخلف درون‌شهری یا برون‌شهری اتفاق می‌افتد به ترتیب از شهرداری‌ها و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای دریافت می‌شود. شایان ذکر است علاوه بر پیامک جریمه، در راستای اصلاح رفتارهای پرخطر رانندگان حین رانندگی، لازم است پیامکی مبنی بر مشاهده تخلف بلافاصله پس از ثبت تخلف توسط دوربین و قبل از طی فرایندهای صدور جریمه (چک اپراتوری) برای مالک وسیله ارسال شود. بر این اساس پیشنهاد می‌شود بند «ط» تبصره «۱۰» به ترتیب ذیل اصلاح شود:

«در اجرای ماده (۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی، پیامک مشاهده تخلف توسط دوربین و پیامک جریمه رانندگی براساس اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی به مالکان خودروها ارسال می‌شود. کارور(اپراتور)های تلفن همراه موظفند هزینه پیامک‌های جریمه رانندگی

را در قبوض تلفن همراه مالکان وسیله نقلیه درج و مبالغ مربوطه را از آنها دریافت کنند. تأمین هزینه ارسال پیامک‌های مشاهده تخلف توسط دوربین، برای تخلفات رانندگی جاده‌ای برعهده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و برای تخلفات رانندگی در شهرها برعهده شهرداری‌هاست که از محل منابع حاصل از ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تأمین می‌گردد.»

ی) خزانه‌داری کل کشور موظف است سهم شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور از محل ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی اصلاحی ۱۳۹۰/۳/۳۱ را هر ماه به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور نزد خزانه‌داری کل کشور واریز کند.

وزارت کشور موظف است جرائم وصولی هر استان را میان شهرداری‌ها و دهیاری‌های همان استان و براساس شاخص جمعیت توزیع و حداکثر تا پانزدهم ماه بعد به حساب آنان واریز نماید.

### تبصره «۱۱» - مسکن و حمل و نقل

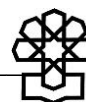
ج) وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌های شهرهای با جمعیت پنجاه هزار (۵۰.۰۰۰) نفر به بالا مکلفند با همکاری فرماندهی انتظامی و با استفاده از سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی و بازپرداخت اصل و سود سالیانه از محل درآمدها و با شرایط رقابتی نسبت به نصب دوربین‌های پایش (کنترل) سرعت و تشخیص الکترونیک تخلفات اقدام و درآمد حاصل از ثبت تخلفات را به حساب‌های مقرر در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی واریز تا به نسبت‌های تعیین شده توزیع گردد.

موضوع بند «ج» تبصره «۱۱» توسط مجلس شورای اسلامی در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ اضافه شد. این حکم طبق گزارش تفریغ چهارماهه ۱۴۰۱ فاقد عملکرد است و مجدداً در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ پیش‌بینی شده است. این بند فاقد جزئیات اجرایی و شاخص ارزیابی عملکرد برای دستگاه‌های مکلف شده است. همچنین عبارت «شرایط رقابتی» می‌تواند موجب ابهام در مرحله اجرایی حکم شود.

د) هریک از شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل‌ونقل مکلفند صد درصد (۱۰۰٪) از سود قابل تقسیم خود را پس از کسر مالیات، پنجاه درصد (۵۰٪) سود ویژه و سود سهام دولت مندرج در پیوست شماره سه این قانون تا سقف ده هزار میلیارد (۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال به حساب صندوق توسعه حمل‌ونقل نزد خزانه‌داری کل کشور که توسط وزارت راه و شهرسازی اعلام می‌شود واریز نمایند. مبالغ واریزی به حساب سرمایه اولیه صندوق منظور و براساس اساسنامه صندوق به مصرف می‌رسد.

به صندوق توسعه حمل‌ونقل اجازه داده می‌شود تا با دریافت مجوز از سازمان بورس برای تکمیل و یا احداث طرح‌های انتفاعی بخش حمل‌ونقل از طریق تأسیس صندوق طرح (پروژه) نسبت به جمع‌آوری منابع از بخش‌های غیردولتی اقدام و نسبت به واگذاری سهام و یا تضمین حداقل سودی معادل با نرخ سود تسهیلات مصوب شورای پول و اعتبار برای هر طرح (پروژه) اقدام نماید.

موضوع بند «د» تبصره «۱۱» در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ مطرح شد و مورد تأیید مجلس قرار گرفت. بخش دوم این حکم مبنی بر مجوز صندوق توسعه حمل‌ونقل برای تأسیس صندوق طرح توسط مجلس شورای اسلامی به



قانون بودجه سال ۱۴۰۱ اضافه شد. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نیز دولت پیشنهاد داده است. این حکم در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ از تبصره «۲» به تبصره «۱۱» منتقل شده است.

شایان ذکر است عبارت «هریک» به ابتدای حکم پیشنهادی در لایحه بودجه اضافه شده است که ابهام موجود در سقف مبلغ تعیین شده در متن حکم بودجه سال ۱۴۰۱ را رفع می‌کند. بنابراین هرکدام از شرکت‌های موضوع این حکم مکلفند تا سقف یک‌هزار میلیارد ریال را به صندوق توسعه حمل‌ونقل واریز کنند.

با توجه به اینکه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، سود سه شرکت دولتی سودده در حوزه حمل‌ونقل (شامل سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت فرودگاه‌ها و شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی) ۸/۳ هزار میلیارد تومان برآورد شده است و درعین حال عملکرد مفاد این بند که در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ در بند «و» تبصره «۲» ذکر شده بود، تاکنون کمتر از ۱۰ درصد بوده است (آن هم در صورت تحقق وعده ۱۰۰ میلیارد تومانی سازمان بنادر و دریانوردی تا پایان سال)، نیاز است اصلاحاتی در متن لایحه ایجاد شود تا تحقق منابع در نظر گرفته شده مطمئن‌تر گردد.

جهت تدقیق و افزایش الزام اجرایی این بند پیشنهاد می‌شود، عبارت «مکلفند صد درصد (۱۰۰٪) از سود قابل تقسیم خود پس از کسر مالیات، پنجاه درصد (۵۰٪) سود ویژه و سود سهام دولت مندرج در پیوست شماره سه این قانون تا سقف ده هزار میلیارد (۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال» در متن لایحه به عبارت ذیل تغییر یابد:

«مکلفند پس از کسر حقوق دولتی شامل مالیات و پنجاه درصد (۵۰٪) سود ویژه مندرج در پیوست شماره سه این قانون، پنجاه درصد (۵۰٪) از سود (یا مازاد درآمد بر هزینه سالانه) قابل تقسیم پیش‌بینی شده سال جاری ناشی از فعالیت‌های خود را به‌صورت یک‌دوازدهم تا سقف ۱۵ هزار میلیارد (۱۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال»

ک) وزارت راه و شهرسازی مجاز است از طریق مشارکت سرمایه‌گذاران بخش غیردولتی، اخذ عوارض در کلیه آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها را به‌صورت الکترونیکی عملیاتی نماید. همچنین وزارت راه و شهرسازی مکلف است در تعیین نرخ عوارض جاده‌ای به‌صورت پلکانی به‌نحوی عمل نماید که حقوق کاربرانی که به‌موقع نسبت به پرداخت عوارض اقدام می‌نمایند، رعایت و انگیزه لازم برای پرداخت به‌موقع عوارض حفظ شود.

فرماندهی کل انتظامی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های بیمه‌گر به‌منظور حمایت از الکترونیکی کردن آزادراه‌های کشور موظف به اخذ مفاصاحساب بدهی‌های ناشی از عوارض آزادراهی از متقاضیان تعویض پلاک خودرو و خدمات بیمه شخص ثالث می‌باشند. منابع حاصله برای استهلاک اصل و سود سرمایه‌گذاری صورت گرفته در محور جاده‌ای که تردد در آن انجام گرفته است صرف خواهد شد.

بخش اول بند «ک» تبصره «۱۱» لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ در تبصره «۱۸» قانون بودجه سال ۱۴۰۱ مطرح شده بود، با این تفاوت که در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، وزارت راه و شهرسازی مکلف بود اخذ عوارض در کلیه آزادراه‌ها را به‌صورت الکترونیکی تا پایان خرداد ۱۴۰۱ عملیاتی نماید که طبق گزارش تفریغ چهار ماهه سال ۱۴۰۱، این حکم در مهلت مقرر اجرایی نشد. در بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۲ محدودیت زمانی و الزام وزارت راه و شهرسازی برای عملیاتی کردن اخذ عوارض به‌صورت الکترونیکی حذف شده است. همچنین در بخش اول حکم تلویحاً به وزارت راه و شهرسازی اجازه داده شده است علاوه بر آزادراه‌ها از بزرگراه‌ها نیز عوارض اخذ کند.

اخذ عوارض آزادراهی به‌صورت الکترونیکی بدون وجود سازوکاری برای تضمین پرداخت کاربران راه اجرایی

نمی‌شود. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، 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 می‌شد. جریمه دیرکرد در مجلس شورای اسلامی مورد تأیید قرار نگرفت. بنابراین به‌عنوان راهکار جایگزین در بخش دوم این بند در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ پیشنهاد شده است بدهی‌های ناشی از عوارض آزادراهی از متقاضیان تعویض پلاک خودرو و خدمات بیمه شخص ثالث اخذ شود. بنابراین با وجود تأخیر در اخذ عوارض آزادراهی، درآمد حاصل از عوارض آزادراه‌ها متحمل تأخیر بیش از یک سال نخواهد شد.

در بند «ه» تبصره «۱۱» قانون بودجه سال ۱۴۰۱، دو درصد از وصولی بهره مالکانه سهم معادن استان‌ها را از طریق اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای همان استان برای نگهداری و بهسازی محورهای جاده‌ای با اولویت جاده‌های مورد استفاده معادن اختصاص می‌یافت. با توجه به هزینه‌های قابل توجه نگهداری و بهسازی جاده‌ها و خسارت و استهلاک وارده به مسیرهای محل تردد ناوگان حمل‌کالای معدنی، حکم مفید ارزیابی می‌شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود متن ذیل به بودجه سال ۱۴۰۲ الحاق شود.

به‌منظور جبران بخشی از خسارات وارده به شبکه جاده‌ای حمل‌ونقل ناشی از بهره‌برداری از معادن و فعالیت‌های صنایع معدنی، شورای معادن استان موظف است دو درصد از وصولی بهره مالکانه سهم معادن استان‌ها را از طریق اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای همان استان برای نگهداری و بهسازی محورهای جاده‌ای با اولویت جاده‌های مورد استفاده معادن اختصاص دهد.

#### تبصره «۱۴» - هدفمندسازی یارانه‌ها

##### (الف)

۳. عوارض شهرداری‌ها و دهیاری‌ها از فروش حامل‌های انرژی موضوع بند «الف» ماده (۲۶) قانون مالیات بر ارزش افزوده و پرداختی‌های (مصارف) این تبصره، پس از وصول، ظرف یک‌ماه به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور واریز می‌شود تا با تصویب شورای برنامه‌ریزی استان به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها پرداخت و بیست و پنج درصد (۲۵٪) آن صرف تأمین و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل شهری شود.

موضوع جزء «۳» بند «الف» تبصره «۱۴» لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ جدید است که طبق آن ۲۵ درصد از درآمد شهرداری‌های و دهیاری‌ها از محل بند «الف» ماده «۲۶» مالیات بر ارزش افزوده صرف تأمین و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل شهری می‌شود. جهت تدقیق حدود محل مصرف منابع پیش‌بینی شده در حکم پیشنهاد می‌شود عبارت «ناوگان حمل‌ونقل شهری» به «ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری» تغییر یابد.

ب) وزارت نفت از طریق شرکت‌های تابعه موظف است نسبت به توزیع گاز مایع و نفت سفید به مصرف‌کنندگانی که به شبکه سراسری گاز طبیعی دسترسی ندارند و یا در مقاطعی از سال با تشخیص وزارت نفت امکان تحویل گاز طبیعی به آنها وجود ندارد و مجبور به استفاده از سوخت مایع می‌باشند، از طریق سامانه درخواست فرآورده‌های نفتی (سدف) یا کارت الکترونیک اقدام کند. همچنین وزارت راه و شهرسازی با همکاری وزارت نفت و وزارت کشور و پلیس راهور و سایر دستگاه‌های مربوط موظفند تا پایان سال ۱۴۰۲ نسبت به اجرای حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) سامانه



پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) برای ناوگان دیزلی برون‌شهری اقدام نماید. وزارت نفت مکلف است ناوگان دارای اولویت را طی سه ماه پس از ابلاغ این قانون تعیین کند.

آیین‌نامه اجرایی این تبصره را سازمان برنامه و بودجه کشور با همکاری وزارتخانه‌های نفت، راه و شهرسازی و کشور پیشنهاد و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

در بخش دوم بند «ب» تبصره «۱۴» دستگاه‌های اجرایی مربوطه ملزم شده‌اند تا پایان سال ۱۴۰۲ حداقل ۵۰ درصد ناوگان دیزلی برون‌شهری را به سامانه سپهتن مجهز کنند. با توجه به اینکه وضعیت تجهیز ناوگان دیزلی برون‌شهری برای بخش باری و مسافری متفاوت است، پیشنهاد می‌شود جهت ارزیابی دقیق‌تر عملکرد این حکم، هدف‌گذاری آن به تفکیک ناوگان باری و مسافری انجام شود. بنابراین تغییر عبارت «حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) برای ناوگان دیزلی برون‌شهری» به «حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) برای ناوگان دیزلی حمل بار برون‌شهری و ۱۰۰ درصد برای اتوبوس برون‌شهری» موجب شفافیت بیشتر این بند می‌شود.

جهت عملیاتی شدن موضوع حکم تا پایان سال ۱۴۰۲ لازم است آیین‌نامه اجرایی آن ظرف حداکثر سه ماه به تصویب هیئت وزیران برسد. بنابراین پیشنهاد می‌شود عبارت «آیین‌نامه اجرایی این تبصره» در انتهای این بند به عبارت «آیین‌نامه اجرایی این بند ظرف سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن آن» تغییر یابد.

در جدول تبصره «۱۴» قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ۳۶ هزار میلیارد ریال یارانه برای راه‌های روستایی و تجهیزات و ماشین‌آلات از طریق وزارت راه و شهرسازی در نظر گرفته شده بود. همچنین تحت عنوان ردیف متفرقه در جدول تبصره «۱۴»، ۵ هزار میلیارد ریال برای حمایت از حمل‌ونقل ریلی برون‌شهری و حومه‌ای اختصاص یافته بود. درحالی‌که در لایحه ارائه شده در سال ۱۴۰۲ جدول پرداختی‌ها از محل هدف‌مندی‌سازی یارانه‌ها به تفکیک ارائه نشده است بنابراین سهم حمل‌ونقل از محل هدف‌مندی‌سازی یارانه‌ها قابل ارزیابی نیست.

### تبصره «۱۸» - تولید و بهره‌برداری

موضوع تبصره «۱۸» نسبت به قانون بودجه سال گذشته، شفاف‌تر شده است. منابع مالی، مصارف و سازوکار اجرایی حکم به صورت موردی تعریف و تعیین شده است. اما همچنان محل‌های مصرف تعیین شده چون حمایت از تولید و اشتغال عام بسیار عام است و دستگاه‌های اجرایی بهره‌مند از منابع این تبصره را تعیین نمی‌کند. براساس ابلاغ برنامه وزارت راه و شهرسازی در راستای اجرای بند «الف» تبصره «۱۸» در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، شرکت‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی حدود ۲۶ هزار میلیارد ریال از محل منابع تبصره «۱۸» دریافت می‌کنند.

### جمع‌بندی و پیشنهادها

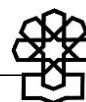
آنچه درخصوص بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ ذکر شده است، اگرچه گستره نسبتاً خوبی از موضوع‌های این بخش را پوشش داده است، اما به نظر می‌رسد که علاوه بر برخی اصلاحات جزئی، نیازمند پرداختن به موضوع‌ها و ابتکارات مهم دیگر نیز است که می‌تواند آثار مثبت قابل‌توجهی بر این بخش بگذارد. مهم‌ترین

پیشنهاد‌های الحاقی و اصلاحی مرتبط با بخش حمل‌ونقل که باید در بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ مورد توجه قرار گیرد، به شرح ذیل است:

۱. به منظور تحقق اهداف موضوع بند «ب» از ماده (۵۷) قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی-اجتماعی جمهوری اسلامی ایران و نیز قانون مدیریت مصرف سوخت و توسعه حمل‌ونقل همگانی (مصوب ۱۳۸۶) درخصوص دستیابی به سهم پیش‌بینی شده برای حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی بار در کشور و نیز در راستای متوازن‌سازی توزیع سود در بخش‌های مختلف زنجیره ارزش معادن و صنایع بزرگ کشور، ضرورت دارد مابه‌التفاوت نفت‌گاز مصرفی حمل‌جاده‌ای نسبت به حمل ریلی که به‌ازای هر تن-کیلومتر حمل رقم چشمگیری است و در حال حاضر به‌دلیل عرضه سوخت ارزان موجب تمایل این شرکت‌ها به حمل‌جاده‌ای و تمایل کمتر به استفاده از حمل‌ونقل ریلی شده است، به‌نحوی به سمت مطلوبیت بیشتر حمل ریلی نسبت به جاده‌ای هدایت شود. بر این اساس، پیشنهاد می‌گردد بند ذیل به تبصره «۱۴» لایحه الحاق شود:

«دولت مکلف است نسبت به دریافت عوارض سوخت مصرفی در حمل‌جاده‌ای کالاهای ریل‌پسند از کارخانجات عمده دارای تولید سالانه بیش از ۲۰۰ هزار تن که در فاصله حداکثر ۲۰ کیلومتری آنها خط راه‌آهن وجود دارد، اقدام نماید. مبنای محاسبه عوارض مذکور، از حیث مقدار مصرف سوخت، ۳۵ سی‌سی مابه‌التفاوت نفت‌گاز مصرفی حمل‌جاده‌ای نسبت به حمل ریلی به‌ازای هر تن-کیلومتر حمل و از حیث نرخ، معادل ۲۵ درصد مابه‌التفاوت قیمت فروش داخلی و قیمت فروش عمده فوب خلیج فارس خواهد بود. نرخ مذکور طی حداکثر چهار سال به میزان مابه‌التفاوت کامل نرخ فوب خلیج فارس و فروش داخلی خواهد رسید. عوارض مذکور تا سقف ... میلیارد ریال، به حساب صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌گردد. صندوق موظف است پس از وصول عوارض یادشده، مطابق اساسنامه خود، این منابع را در جهت توسعه حمل‌ونقل ریلی با اولویت بهبود دسترسی کارخانجات مذکور به شبکه ریلی از طریق توسعه خطوط، ناوگان، تجهیزات و فناوری‌های مورد نیاز صرف کند. وزارت راه و شهرسازی باید با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت نفت، دستورالعمل اجرایی مربوطه شامل سایر ضوابط مورد نیاز جهت تعیین فهرست شرکت‌های مشمول این بند و نحوه به‌روزرسانی آن و نیز تعیین قیمت‌های مبنای محاسبات را حداکثر سه ماه پس از تصویب این قانون ابلاغ نماید.»

۲. با توجه به اینکه در تصادفات رانندگی سالیانه بیش از ۱۶ هزار نفر جان خود را از دست داده و بیش از ۳۰۰ هزار نفر دچار جراحات‌های بعضاً شدید می‌شوند، لزوم توجه به راهکارهای ارتقای ایمنی راه‌های برون‌شهری و معابر درون‌شهری در رویه‌های جاری اداره کشور و قوانین بودجه‌های سالیانه بیش‌ازپیش احساس می‌شود. بررسی نرخ جرایم رانندگی در شکل ۱ پیوست گزارش حاضر نشان دهنده کاهش ارزش جرایم از ابتدای دهه ۱۳۹۰ تاکنون است. با استفاده از شاخص قیمت مصرف‌کننده اعلامی مرکز آمار ایران، مبلغ جریمه رانندگی برای تجاوز از سرعت مجاز (تا ۳۰ کیلومتر در ساعت) در سال ۱۴۰۰ به ارزش ۱۸ هزار تومان برحسب قیمت ثابت سال ۱۳۹۵ رسیده است. این در حالی است که این مبلغ در سال ۱۳۹۵، ۶۰ هزار تومان و در سال ۱۳۹۰ برابر ۹۴ هزار تومان بوده است. به عبارتی ارزش واقعی جرایم از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۴۰۰ حدود یک‌پنجم شده است (برای برخی از جرایم این کاهش ارزش به اندازه یک‌چهارم بوده است). این در حالی است که در بازه ده ساله



مورد اشاره، مبالغ جرایم تنها در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۴۰۰ افزایش داشته که در سال ۱۴۰۰ این افزایش تنها به اندازه ۵ درصد بوده است. بنابراین پیشنهاد می‌شود جهت افزایش بازدارندگی، کاهش تخلفات و افزایش ایمنی کاربران راه‌های برون‌شهری و معابر شهری مبلغ جرایم رانندگی حداقل به اندازه ۵۰ درصد در سال ۱۴۰۲ افزایش یابد. بر این اساس، متن ذیل جهت الحاق به تبصره «۱۰» لایحه پیشنهاد می‌شود:

**«در سال ۱۴۰۲ تعرفه جریمه‌های رانندگی پنجاه درصد (۵۰٪) افزایش می‌یابد و مبالغ حاصله به ردیف درآمدی ۱۵۰۱۰۱ نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود.»**

۳. تکمیل و تصویب «طرح جامع حمل‌ونقل کشور» توسط وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان یکی از پایه‌های اصلی ارتقای بهره‌وری در حمل‌ونقل کشور در سال‌های آینده، از طریق در نظر گرفتن ردیف اعتباری مستقل برای این امر در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (اصلاح ردیف ۱۳۰۳۰۲۰۰۲ جدول ۱ پیوست ۱ (برنامه‌ریزی، راهبری و توسعه حمل‌ونقل) که با کسر از اعتبارات ردیف ۱۳۰۳۰۱۶۲۵۴ (احداث کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور) تأمین می‌گردد. بر این اساس پیشنهاد می‌شود:

عبارت «طرح جامع حمل‌ونقل کشور» به‌عنوان ردیف ۱۳۰۳۰۲۰۰۲ اضافه شده و ۷۰۰ میلیارد ریال نیز به اعتبار این ردیف اضافه شود (اعتبار این ردیف برای سال ۱۴۰۲ پس از اضافه شدن رقم فوق، ۹۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال می‌شود). همچنین، از اعتبارات ردیف ۱۳۰۳۰۱۶۲۵۴ به میزان ۷۰۰ میلیارد ریال کسر گردد (اعتبار این ردیف برای سال ۱۴۰۲ پس از کسر رقم مذکور، ۴,۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰ میلیون ریال می‌شود).

۴. با توجه به اینکه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، سود سه شرکت دولتی سودده در حوزه حمل‌ونقل (شامل سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت فرودگاه‌ها و شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی) ۸/۳ هزار میلیارد تومان برآورد شده است و در عین حال عملکرد مفاد این بند که در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ در بند «و» تبصره «۲» ذکر شده بود، تاکنون کمتر از ۱۰ درصد بوده است (آن هم در صورت تحقق وعده ۱۰۰ میلیارد تومانی سازمان بنادر و دریانوردی تا پایان سال)، نیاز است اصلاحاتی در متن لایحه ایجاد شود تا تحقق منابع در نظر گرفته شده مطمئن‌تر گردد.

جهت تدقیق و افزایش الزام اجرایی این بند پیشنهاد می‌شود، عبارت «مکلفند صد درصد (۱۰۰٪) از سود قابل تقسیم خود پس از کسر مالیات، پنجاه درصد (۵۰٪) سود ویژه و سود سهام دولت مندرج در پیوست شماره سه این قانون تا سقف ده هزار میلیارد (۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال» در متن لایحه به عبارت ذیل تغییر یابد:

«مکلفند پس از کسر حقوق دولتی شامل مالیات و پنجاه درصد (۵۰٪) سود ویژه مندرج در پیوست شماره سه این قانون، پنجاه درصد (۵۰٪) از سود (یا مازاد درآمد بر هزینه سالیانه) قابل تقسیم پیش‌بینی شده سال جاری ناشی از فعالیت‌های خود را به صورت یک‌دوازدهم تا سقف ۱۵ هزار میلیارد (۱۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال»

۵. در بند «ب» تبصره «۱۴» دستگاه‌های اجرایی مربوطه ملزم شده‌اند تا پایان سال ۱۴۰۲ حداقل ۵۰ درصد ناوگان دیزلی برون‌شهری را به سامانه سپهتن مجهز کنند. این حکم به لحاظ موضوعی حکم بسیار خوبی است اما به لحاظ میزان هدف‌گذاری ۵۰ درصدی با اشکال جدی مواجه است و نیاز به اصلاح دارد. چراکه ناوگان دیزلی برون‌شهری برای بخش بار و مسافر وضعیت‌های بسیار متفاوتی دارد طوری که در بخش مسافری، سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) تقریباً به‌صورت ۱۰۰ درصدی انجام شده است و صرفاً باید اتصال آن به سامانه که مدتی است قطع شده است، مجدداً برقرار شود

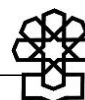
در حالی که تجهیز ناوگان دیزلی حمل بار با عقب‌ماندگی جدی مواجه است. بر این اساس، برای ارزیابی دقیق‌تر عملکرد این حکم، لازم است هدف‌گذاری آن به تفکیک ناوگان باری و مسافری با سهم ۵۰ درصدی برای ناوگان باری و ۱۰۰ درصدی برای ناوگان مسافری انجام شود. بر این اساس پیشنهاد می‌شود عبارت «حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) برای ناوگان دیزلی برون‌شهری» به صورت زیر تغییر یابد:

«حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) برای ناوگان دیزلی حمل بار برون‌شهری و صد درصد (۱۰۰٪) برای ناوگان اتوبوس برون‌شهری».

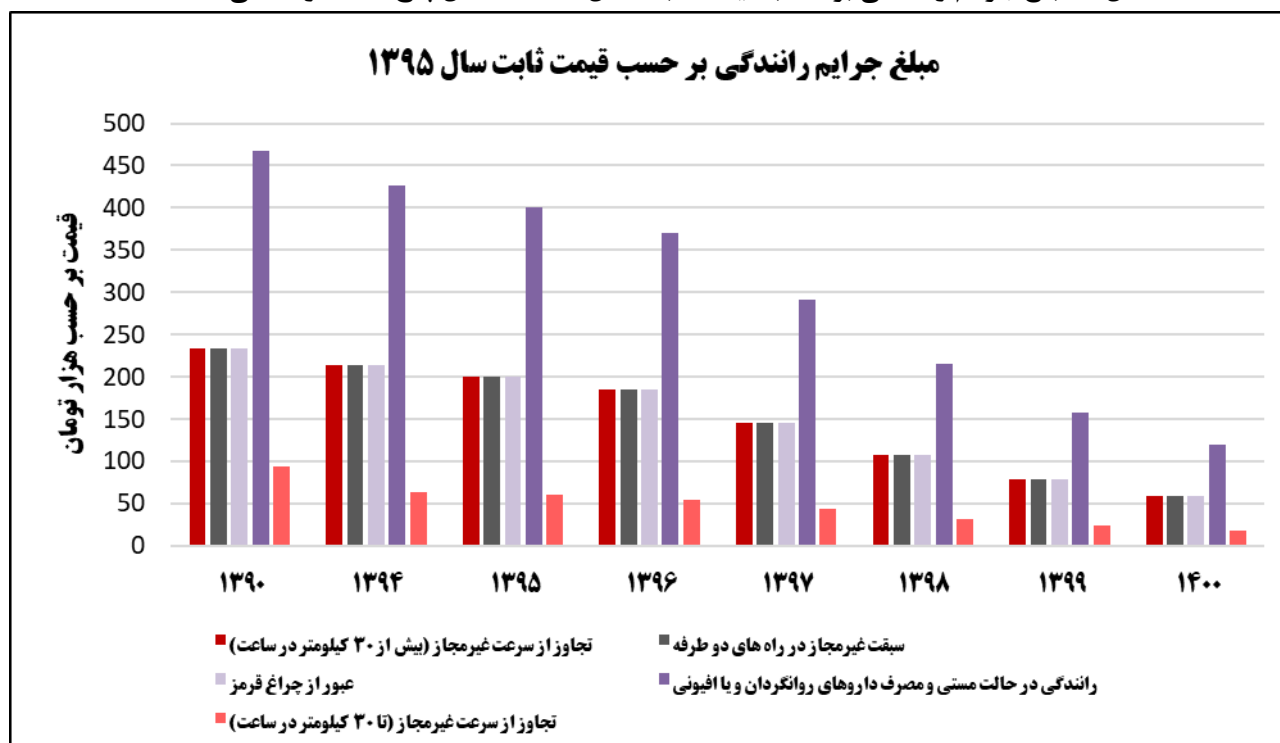
۶. موضوع جزء «۳» بند «الف» تبصره «۱۴» لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ جدید است که طبق آن ۲۵ درصد از درآمد شهرداری‌های و دهیاری‌ها از محل بند «الف» ماده «۲۶» مالیات بر ارزش افزوده صرف تأمین و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل شهری می‌شود. با توجه به اینکه این حکم در حمایت از توسعه حمل‌ونقل عمومی تدوین شده است، باید حدود محل مصرف منابع پیش‌بینی شده در حکم نیز برای حمل‌ونقل عمومی تدقیق شود. بر این اساس پیشنهاد می‌شود در متن فعلی لایحه عبارت «ناوگان حمل‌ونقل شهری» ذکر شده است که عبارتی کلی و مبهم است و باید به «ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری» اصلاح شود.

۷. موضوع بند «ط» تبصره «۱۰» در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نیز تکرار شده است، با این تفاوت که بخش دوم آن حذف شده و دستگاه مسئول پرداخت هزینه ارسال پیامک جریمه در حکم تعیین تکلیف نشده است. بنابراین پیشنهاد می‌شود در ادامه حکم اشاره شود هزینه ارسال پیامک بسته اینکه تخلف درون‌شهر یا برون‌شهر اتفاق می‌افتد از شهرداری‌ها و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای دریافت شود. همچنین علاوه بر پیامک جریمه در راستای اصلاح رفتارهای پرخطر رانندگان لازم است پیامکی مبنی بر مشاهده تخلف قبل از طی فرایندهای صدور جریمه، بلافاصله پس از ثبت تخلف توسط دوربین، ارسال شود. بر این اساس، پیشنهاد می‌شود بند «ط» تبصره «۱۰» به ترتیب ذیل اصلاح شود:

«در اجرای ماده (۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی، پیامک مشاهده تخلف توسط دوربین و پیامک جریمه رانندگی براساس اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی به مالکان خودروها ارسال می‌شود. کارور(اپراتور)های تلفن همراه موظفند هزینه پیامک‌های جریمه رانندگی را در قبوض تلفن همراه مالکان وسیله نقلیه درج و مبالغ مربوطه را از آنها دریافت کنند. تأمین هزینه ارسال پیامک‌های مشاهده تخلف توسط دوربین، برای تخلفات رانندگی جاده‌ای برعهده سازمان راهداری و تخلفات رانندگی در شهرها برعهده شهرداری‌ها است.»



شکل ۱. مبلغ جرائم رانندگی بر حسب قیمت ثابت سال ۱۳۹۵ (شامل پنج تخلف رانندگی)



## منابع و مأخذ

۱. لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور و پیوست‌های آن.
۲. قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور و پیوست‌های آن.
۳. لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور و پیوست‌های آن.
۴. قانون بودجه سال ۱۴۰۰ کل کشور و پیوست‌های آن.
۵. قانون بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور و پیوست‌های آن.
۶. قانون بودجه سال ۱۳۹۸ کل کشور و پیوست‌های آن.
۷. صورت‌های مالی سالیانه منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۰ شرکت‌های دولتی.
۸. گزارش بودجه شرکت‌های دولتی، بانک‌ها و مؤسسات انتفاعی وابسته به دولت، آبان ۱۴۰۱، سازمان برنامه و بودجه کشور.
۹. سایت مرکز آمار ایران، اطلاعات شاخص قیمت مصرف‌کننده سالانه به قیمت ثابت سال ۱۳۹۵.





## مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: [mrc@majles.ir](mailto:mrc@majles.ir)

وبسایت: [rc.majles.ir](http://rc.majles.ir)