

تغییرات بودجه بخش حمل‌ونقل از لایحه تا قانون



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

شماره مسلسل: ۱۹۶۲۱

کد موضوعی: ۲۵۰

عنوان گزارش: تغییرات بودجه بخش حمل‌ونقل از لایحه تا قانون

نام دفتر: مطالعات زیربنایی

تهیه و تدوین‌کنندگان: سروین مولایی‌نسب، حمیدرضا فوری (گروه حمل و نقل)
اظهارنظرکنندگان: یاسر حاتم‌زاده دهبه (دفتر مطالعات زیربنایی)، عاطفه جلالی موسوی (دفتر بخش عمومی)

مدیران مطالعه: حمیدرضا فوری، رضا گلشن خواص

ناظر علمی: محمدحسن معادی رودسری

ویراستار ادبی: سیده مرضیه موسوی راد

صفحه‌آرایی: آذر مهمان‌نواز

واژه‌های کلیدی:

۱. تغییرات بودجه
۲. طرح‌های تملک‌داری سرمایه‌ای
۳. بودجه بخش حمل‌ونقل

تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۲/۲/۱



تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۱۱/۲۱

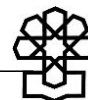
به نام خدا

فهرست مطالب

| | |
|----|---|
| ۱ | چکیده |
| ۱ | خلاصه مدیریتی |
| ۴ | ۱. مقدمه |
| ۵ | ۲. تصویر کلان اعتبارات بخش حمل و نقل در بودجه سالیانه کشور |
| ۷ | ۳. تغییرات در ارقام و عناوین برنامه‌ها و طرح‌ها |
| ۹ | ۳-۱. برنامه‌ها و طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای پیوست یک لایحه بودجه |
| ۳۱ | ۳-۲. اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای ردیف‌های متفرقه |
| ۳۴ | ۳-۳. اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌های دولتی |
| ۳۵ | ۴. تغییرات در احکام تبصره‌ها |
| ۵۵ | ۵. تغییرات به تفکیک موضوع |
| ۵۵ | ۵-۱. تنظیم سهم زیربخش‌های حمل و نقل |
| ۵۶ | ۵-۲. تأمین مالی طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای |
| ۵۹ | ۵-۳. حمل و نقل بین‌الملل و لجستیک |
| ۵۹ | ۵-۴. ایمنی |
| ۶۰ | ۵-۵. بهره‌وری |
| ۶۱ | ۶. جمع‌بندی و پیشنهاد |
| ۶۴ | منابع و مآخذ |

فهرست جداول و شکل‌ها و نمودارها

- جدول ۱. مقایسه اعتبارات عمومی تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای طرح‌های حمل‌ونقلی پیوست یک ۱۰
- جدول ۲. مقایسه تعداد طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای حمل‌ونقلی در پیوست یک ۱۳
- جدول ۳. جزئیات تغییرات برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هواسناسی در قانون نسبت لایحه ۱۵
- جدول ۴. جزئیات تغییرات برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی در قانون نسبت لایحه ۱۸
- جدول ۵. فهرست تغییر عنوان طرح‌ها در برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی ۱۹
- جدول ۶. طرح‌های جدید برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در قانون بودجه نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ ۲۰
- جدول ۷. جزئیات تغییرات برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در قانون نسبت لایحه ۲۱
- جدول ۸. فهرست تغییر عنوان طرح‌ها در برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای ۲۲
- جدول ۹. طرح‌های جدید برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی قانون بودجه نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ ۲۸
- جدول ۱۰. جزئیات تغییرات برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی در قانون نسبت لایحه ۲۸
- جدول ۱۱. جزئیات تغییرات برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر در قانون نسبت لایحه ۲۹
- جدول ۱۲. جزئیات تغییرات برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت در قانون نسبت لایحه ۳۰
- جدول ۱۳. جزئیات تغییرات برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها در قانون نسبت لایحه ۳۰
- جدول ۱۴. جزئیات تغییرات برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی در قانون نسبت لایحه ۳۱
- جدول ۱۵. تغییر اعتبارات ردیف‌های متفرقه قانون بودجه سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نسبت به لایحه ۳۲
- جدول ۱۶. مقایسه هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه ۳۵
- جدول ۱۷. وضعیت تغییرات احکام بودجه در قانون نسبت به لایحه (ردیف‌های سبز رنگ، احکام الحاقی هستند) ۳۸
- شکل ۱. ساختار احکام و اعتبارات بخش حمل‌ونقل در لوایح بودجه سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ کل کشور ۵
- شکل ۲. سهم طرح‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی از اعتبارات افزایش یافته نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ ۱۷
- شکل ۳. سهم طرح‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی از اعتبارات افزایش یافته نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ ۱۷
- شکل ۴. سهم زیربخش‌های حمل‌ونقل از کل اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه بخش حمل‌ونقل ۵۵
- شکل ۵. سهم زیربخش‌های حمل‌ونقل از اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای افزایش یافته نسبت به لایحه ۵۶
- شکل ۶. تأمین مالی طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای به تفکیک منابع در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ ۵۸
- شکل ۷. احکام مرتبط به ایمنی حمل‌ونقل در قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ (مربع‌های پررنگ بیانگر احکام الحاقی در مجلس) ۶۰
- نمودار ۱. اعتبارات معین بخش حمل‌ونقل در لایحه و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ ۸
- نمودار ۲. مقایسه اعتبارات برنامه‌های ذیل فصل حمل‌ونقل در لایحه و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ ۱۲
- نمودار ۳. تعداد طرح‌های حمل‌ونقلی پیوست یک از منظر نوع اصلاح در فرایند تصویب ۱۴
- نمودار ۴. تغییر اعتبارات طرح‌های حمل‌ونقلی پیوست یک از منظر نوع اصلاح در فرایند تصویب ۱۵
- نمودار ۵. وضعیت احکام مصوب در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نسبت به لایحه ۳۶



تغییرات بودجه بخش حمل‌ونقل از لایحه تا قانون

چکیده

در مسیر بررسی لایحه، توسط مجلس شورای اسلامی و تبدیل آن به قانون کشور، هر ساله تغییراتی در متن اولیه اتفاق می‌افتد که بررسی آنها از حیث موضوع و اندازه تغییرات حائز اهمیت است. در این گزارش، تغییرات قانون بودجه بخش حمل‌ونقل نسبت به لایحه دولت در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، شناسایی و بررسی شده است. عمده تغییرات در ارقام قانون بودجه، در اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع عمومی (طرح‌های پیوست یک قانون بودجه) رخ داده، به‌گونه‌ای که در فرایند تصویب لایحه، مجموع اعتبارات طرح‌های حمل‌ونقلی به‌طور متوسط ۱۷ درصد افزایش یافته است. ۳۰ الی ۴۰ درصد از طرح‌های حمل‌ونقلی مشمول این افزایش اعتبار شدند که بخش عمده آن (۸۰ درصد) به طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای اختصاص یافته است.

علاوه بر تغییر ارقام اعتبارات، الحاق و تغییر عنوان طرح‌های جدید و همچنین تغییر متن احکام ماده‌واحد نیز در فرایند تصویب لایحه در مجلس صورت می‌گیرد. با در نظر گرفتن مجموع تغییرات صورت گرفته توسط مجلس، پیشنهاد می‌شود در فرایند تصویب لایحه بودجه: ۱. با توجه به انباشت طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در بخش حمل‌ونقل، از تعریف طرح جدید اجتناب شود؛ ۲. در افزایش اعتبارات طرح‌ها ضمن پرهیز از نگاه‌های منطقه‌ای، به راهبرد سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل و برنامه‌های پنج سال توسعه کشور از جهت در اولویت قرار گرفتن حمل‌ونقل ریلی توجه شود؛ ۳. تعیین و تدقیق مأموریت‌های یک‌ساله برای دستگاه‌های اجرایی با رویکرد تسهیل و روان‌سازی حمل‌ونقل بین‌المللی و لجستیک و بهره‌وری به‌خصوص در حمل‌ونقل جاده‌ای در بررسی احکام ماده‌واحد مورد توجه قرار گیرد.

خلاصه مدیریتی

بیان / شرح مسئله

با تقدیم لایحه بودجه به مجلس شورای اسلامی فرایند بررسی، اصلاح و تصویب آن آغاز می‌شود. طی این فرایند، لایحه بودجه دولت در کمیسیون‌های تخصصی و سپس در کمیسیون تلفیق بودجه و صحن علنی مجلس بررسی شده و در آن تغییراتی اعمال می‌شود. گزارش حاضر به شناسایی و تحلیل تغییراتی می‌پردازد که مجلس شورای اسلامی طی فرایند تصویب لایحه بودجه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در ارقام و احکام مرتبط با بخش حمل‌ونقل اعمال کرده

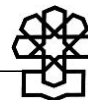
است. خروجی این بررسی، نشان‌دهنده آن دسته از موضوعاتی است که مورد توجه مجلس شورای اسلامی بوده، اما در لایحه بودجه سالیانه پیش‌بینی نشده بود. همچنین، نتایج این پژوهش می‌تواند برای ارزیابی تأثیر تصویب دو مرحله‌ای لایحه بودجه سالیانه کل کشور، موضوع ماده (۱۸۲) قانون اصلاح مواد (۱۸۰) و (۱۸۲) آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی مصوب ۱۴۰۱/۱۰/۱۴، در بودجه‌ریزی بخش حمل‌ونقل مورد استفاده قرار گیرد.

نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

شناسایی و بررسی تغییرات قانون بودجه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نسبت به لایحه دولت در این سال‌ها نشان می‌دهد در فرایند تصویب بودجه، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل از محل منابع عمومی (پیوست ۱) بیش از سایر بخش‌ها دستخوش تغییر قرار می‌گیرد؛ به طوری که در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ این اعتبارات به طور متوسط حدود ۱۷ درصد توسط مجلس افزایش داده شد. علاوه بر اصلاح ارقام اعتبارات، الحاق طرح‌های جدید، تغییر عنوان طرح‌ها و اصلاح احکام ماده‌واحد نیز در فرایند تصویب لایحه در مجلس صورت می‌گیرد. اهم تغییرات در طرح‌های پیوست یک و احکام ماده‌واحد بودجه به شرح زیر است.

۱. **تعداد طرح‌ها:** در سال ۱۴۰۱، ۳۵۰ طرح حمل‌ونقلی در لایحه دولت پیش‌بینی شد. در فرایند بررسی لایحه در مجلس، ۱ طرح حذف و ۲۸ طرح (۱۸ طرح حمل‌ونقل جاده‌ای، ۴ طرح هوایی، ۲ طرح ریلی، ۲ طرح هواشناسی و ۲ طرح حمل‌ونقل شهری) به مجموعه طرح‌های پیوست یک الحاق شد. طرح «احداث فرودگاه آباد» با ۱۰۰۰ میلیارد ریال و طرح «احداث راه همدان - گل تپه - علی‌صدر» با ۹۶۰ میلیارد ریال بیشترین اعتبار در بین طرح‌های الحاق شده در سال ۱۴۰۱ را دارند. در پایان سال، همه ۳۷۷ طرح مصوب سال ۱۴۰۱، در لایحه سال ۱۴۰۲ تکرار شدند، به جز یک طرح که احتمالاً به اتمام رسیده است. همچنین در لایحه سال ۱۴۰۲ دولت با الحاق ۱۲ طرح (۱۱ طرح حمل‌ونقل جاده‌ای و ۱ طرح ریلی)، ۳۸۸ طرح تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برای بخش حمل‌ونقل پیشنهاد داد که بدون الحاق و حذف طرحی در مجلس مصوب شد.

۲. **اعتبارات طرح‌ها:** در سال ۱۴۰۱، اعتبارات همه ۳۵۰ طرح پیشنهادی در لایحه دستخوش تغییر (افزایش و کاهش و حذف یک طرح) قرار گرفت. ۴۰/۵ هزار میلیارد ریال اعتبار افزایش یافته در این سال به ۱۵۵ طرح تعلق گرفت. در سال ۱۴۰۲ نیز ۱۱۱ طرح مشمول تغییر (افزایش) اعتبار شدند و ۴۳/۸ هزار میلیارد ریال اضافه اعتبار به آنها تعلق گرفت. بیش از ۸۰ درصد از اضافه اعتبار مصوب شده به طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای تعلق دارد. طرح «مشارکت در احداث آزادراه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت) و کنارگذر شمالی کرج» با ۲۸۷۸ میلیارد ریال افزایش در سال ۱۴۰۱ و طرح «بهسازی راه اصلی کرج - چالوس، ری - ورامین و محور مرزن‌آباد - کلاردشت» با ۲ هزار میلیارد ریال افزایش در سال ۱۴۰۲، بیشترین تغییر نسبت به لایحه را دارند. طرح‌های حمل‌ونقل ریلی حدود ۱۴ درصد از افزایش اعتبارات مصوب مجلس در بخش حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهند. در سال



۱۴۰۱ بیش از نیمی از افزایش اعتبارات توسعه حمل‌ونقل ریلی بر طرح‌های استان همدان و در سال ۱۴۰۲، نزدیک به ۴۵ درصد بر طرح‌های استان اردبیل متمرکز است.

۳. **عنوان طرح‌ها:** در سال ۱۴۰۱، عنوان ۳۶ طرح و در سال ۱۴۰۲، عنوان ۱۹ طرح تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در بخش حمل‌ونقل در قانون نسبت به لایحه تغییر یافت. در سال ۱۴۰۱، تغییر عنوان ۲۵ طرح از ۲۵۴ طرح توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای موجب افزایش طول ۳۵ کیلومتر آزادراه و ۳۸۴ کیلومتر تبدیل راه اصلی به بزرگراه شد. در سال ۱۴۰۲ نیز تغییر عنوان ۱۳ طرح از ۲۸۷ طرح پیشنهادی لایحه، موجب افزایش طول ۷۰ کیلومتر بزرگراه و ۱۵ کیلومتر تبدیل راه اصلی به بزرگراه شد. در سال ۱۴۰۱، اضافه‌شدن «پارس‌آباد» به ردیف ۱۳۰۳۰۱۵۰۰۱، طول طرح راه‌آهن میانه-اردبیل را ۲۵۰ کیلومتر افزایش داد.

۴. **ماده‌واحد:** در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۴۳ و ۳۳ موضوع مرتبط به بخش حمل‌ونقل در احکام ماده‌واحد مصوب شد که ۶۰ درصد آن در سال ۱۴۰۱ و ۳۰ درصد آن در سال ۱۴۰۲ احکام الحاقی توسط مجلس شورای اسلامی هستند. در سال‌های مختلف رویکردهای متفاوتی در بررسی لایحه بودجه دنبال شده است. به‌طوری‌که در سال ۱۴۰۱، حمل‌ونقل ریلی، راه‌های روستایی و عشایری و تأمین مالی طرح‌های عمرانی بخش عمده احکام الحاقی را تشکیل دادند و در سال ۱۴۰۲، بهینه‌سازی مصرف سوخت، تأمین و واردات ناوگان و بهبود فرایندها مورد توجه بودند.

پیشنهاد راهکارهای تقنینی، نظارتی یا سیاستی

با توجه به مجموعه تغییرات و اصلاحات انجام شده در لایحه بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ پیشنهاد می‌شود در فرایند بررسی لایحه در مجلس شورای اسلامی به موارد زیر توجه شود:

۱. طولانی شدن زمان اجرای طرح‌ها، علاوه بر ایجاد بدبینی در افکار عمومی نسبت به کارآمدی مدیریت سرمایه‌های ملی در کشور، می‌تواند موجب افزایش هزینه طرح‌ها و از دست رفتن منافع پیش‌بینی شده برای آنها شود، به‌نحوی‌که این طرح‌ها توجیه اولیه اقتصادی، مالی و اجتماعی خود را از دست بدهند. در شرایط فعلی که آغاز تا اتمام پروژه‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای موجود بخش حمل‌ونقل به‌طور متوسط در حالت خوش‌بینانه حدود ۲۳ سال (به‌طور واقع‌بینانه بیش از ۳۰ سال) به طول می‌انجامد، اضافه کردن طرح‌های جدید (اعم از اضافه کردن ردیف یا تغییر در عنوان ردیف‌های موجود) در قوانین بودجه سالیانه محل تأمل است و باید توسط دولت و مجلس شورای اسلامی به‌جد از آن پرهیز شود. در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «طرح‌های نیمه‌تمام بخش حمل‌ونقل؛ چالش‌های روند فعلی بودجه‌ریزی و ارائه مدل بهینه‌سازی» درخصوص این مسئله و راهکارهای حل آن بحث می‌شود.

۲. برای مواجهه با انباشت طرح‌های بخش حمل‌ونقل، **غربالگری طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای فعلی** توسط دولت، امری ضروری است؛ به‌طوری‌که طرح‌های راهبردی کشور شناسایی و اولویت‌بندی شده و منابع

بودجه عمومی روی اتمام طرح‌های اولویت‌دار متمرکز شوند. همچنین، نظارت و گزارش‌گیری از وضعیت پیشرفت طرح‌های اولویت‌دار کشور به‌طور شفاف و مستمر توسط مجلس شورای اسلامی انجام شود.

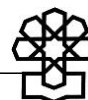
۳. افزایش اعتبارات و تغییر عناوین طرح‌ها در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ روی اولویت‌های خاصی متمرکز نبوده و در هر یک از این سال‌ها، طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای استان مشخصی حسب نظر نمایندگان در اولویت قرار گرفته است. اخذ چنین رویکردی توسط مجلس، مانع تمرکز منابع عمومی کشور بر طرح‌های راهبردی و مهم و به ثمر نشستن آنها در موعد مقرر می‌شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود در فرایند بررسی لایحه بودجه، حفظ اولویت و تأمین مالی پایدار طرح‌ها جزء الزامات کمیسیون تلفیق بودجه قرار گیرد.

۱. مقدمه

با تقدیم لایحه بودجه به مجلس شورای اسلامی فرایند بررسی، اصلاح و تصویب آن آغاز می‌شود. طی این فرایند، لایحه بودجه دولت در کمیسیون‌های تخصصی و سپس در کمیسیون تلفیق بودجه و صحن علنی مجلس بررسی شده و در آن تغییراتی اعمال می‌شود. لایحه بودجه پس از تصویب در مجلس شورای اسلامی، جهت تأیید نهایی و طی مراحل قانونی، تقدیم شورای نگهبان می‌شود و پس از اخذ نظر رسمی شورای نگهبان، به‌عنوان قانون رسمی کشور به دولت جهت اجرا ابلاغ می‌گردد. در نتیجه این فرایند، لایحه دولت بنابه نوع و میزان اصلاحات مجلس شورای اسلامی دچار تغییراتی می‌شود.

در سال‌های گذشته، با توجه به محدودیت زمانی مجلس شورای اسلامی در بررسی لایحه بودجه، تنها احکام ماده‌واحد بودجه در صحن علنی مورد بررسی قرار می‌گرفت و جداول و پیوست‌های بودجه متناسب با تغییرات صورت گرفته در احکام و متناسب با نظر هیئت رئیسه کمیسیون تلفیق بودجه و هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی اصلاح و مصوب می‌شد. با توجه به تصویب طرح اصلاح مواد (۱۸۰) و (۱۸۲) آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۸، فرایند بررسی بودجه از سال آینده به‌صورت دو مرحله‌ای انجام خواهد شد. بدین صورت که ماده‌واحد لایحه بودجه باید زودتر از سال‌های گذشته (حداکثر تا اول آبان‌ماه هر سال) به مجلس شورای اسلامی تقدیم شود و حداکثر ۱۰ روز پس از تصویب و ابلاغ ماده‌واحد، دولت موظف است جداول تفصیلی بودجه را ارائه کند. به این ترتیب جداول تفصیلی بودجه نیز همانند احکام ماده‌واحد در کمیسیون‌ها، کمیسیون تلفیق بودجه و صحن علنی مجلس مورد بررسی قرار می‌گیرد.

گزارش حاضر به شناسایی و تحلیل تغییراتی می‌پردازد که مجلس شورای اسلامی طی فرایند تصویب لایحه بودجه (در حالت یک مرحله‌ای) در ارقام و احکام مرتبط با بخش حمل‌ونقل اعمال کرده است. برای این منظور، جزئیات تغییرات ارقام و احکام قانون بودجه نسبت به لایحه بودجه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در بخش حمل‌ونقل استخراج و مورد بررسی قرار گرفته است. خروجی این بررسی، نشان‌دهنده آن دسته از موضوعاتی است که مورد توجه مجلس شورای اسلامی بوده، اما در لایحه بودجه سالیانه پیش‌بینی نشده بود. همچنین، نتایج این پژوهش



می‌تواند برای ارزیابی تأثیر تصویب دو مرحله‌ای لایحه بودجه سالیانه کل کشور (موضوع ماده (۱۸۲) آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی) در بودجه‌ریزی بخش حمل‌ونقل مورد استفاده قرار گیرد.

در ادامه، ابتدا اجزای تشکیل‌دهنده اعتبارات بخش حمل‌ونقل در بودجه سالیانه معرفی می‌شود. تغییرات ارقام بخش‌های مرتبط به حمل‌ونقل طی فرایند تصویب قانون بودجه در بخش دوم و تغییرات احکام تبصره‌های ذیل ماده‌واحد در بخش سوم گزارش مورد بررسی قرار می‌گیرد. بخش چهارم به دسته‌بندی موضوعی تغییرات و ارزیابی آنها می‌پردازد و در نهایت در بخش جمع‌بندی به اهم یافته‌های این پژوهش اشاره می‌شود.

۲. تصویر کلان اعتبارات بخش حمل‌ونقل در بودجه سالیانه کشور

جهت انجام یک بررسی ساختاریافته از تغییرات ارقام و احکام بخش حمل‌ونقل در فرایند تصویب لایحه بودجه سالیانه کل کشور توسط مجلس شورای اسلامی، ابتدا یک تصویر کلان از اعتبارات این بخش در لویح بودجه سال‌های اخیر ارائه می‌شود. لویح بودجه کشور در سال‌های گذشته متشکل از بخش تبصره‌های ذیل ماده‌واحد، جداول کلان منابع و مصارف بودجه و سه پیوست بودند. این ساختار در فرایند تصویب لایحه بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ حفظ شده و تنها در برخی جزئیات تغییر کرده است. همان‌طور که در شکل ۱ مشاهده می‌شود، اعتبارات بخش حمل‌ونقل را می‌توان در احکام ماده‌واحد، جداول کلان و پیوست‌های یک و سه جستجو کرد، که توضیحات هر یک در ادامه ذکر شده است.

شکل ۱. ساختار احکام و اعتبارات بخش حمل‌ونقل در لویح بودجه سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ کل کشور



مأخذ: یافته‌های نگارنده براساس اطلاعات مستخرج از [۱ و ۲].

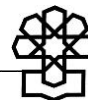
۱. ماده‌واحدہ مشتمل بر ۲۰ تبصره است که در برخی از احکام آن، علاوه بر تعیین تکالیف دستگاه‌های اجرایی یا اعطای مجوز، برخی اعتبارات فرابودجه‌ای نیز به بخش حمل‌ونقل اختصاص یافته که نمونه‌هایی از منابع تعریف شده در شکل ۱ ارائه شده است. با توجه به نامعین بودن مقادیر دقیق اعتبارات تعریف شده در ماده‌واحدہ برای بخش حمل‌ونقل، احکام ماده‌واحدہ در این گزارش تنها از حیث موضوع حکم نه تجمیع اعتبارات مورد توجه است.

۲. جدول شماره ۹ ذیل جداول کلان، شامل ردیف‌های متفرقه مرتبط با بخش حمل‌ونقل است که در آن میزان اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌داری‌های سرمایه‌ای مربوط به طرح‌های متفرقه تعیین شده است. اعتبارات این جدول در بخش دوم گزارش مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳. جدول شماره ۱۰-ب، ذیل جداول کلان، مصارف کلان استان‌ها را ارائه می‌کند، اما میزان دقیق سهم بخش حمل‌ونقل از بودجه استان‌ها در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نامشخص است. در سال ۱۴۰۰، اعتبارات استان‌ها به تفکیک فصول ارائه شد، که بر طبق آن ۱۵ درصد از اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای استان‌ها به مصارف حمل‌ونقل تعلق داشت، اما در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ تعیین محل مصرف اعتبارات استانی پس از تصویب قانون بودجه، توسط شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان انجام می‌شود. بنابراین در بررسی تغییرات قانون نسبت به لایحه، تغییر اعتبار بخش حمل‌ونقل از اعتبارات استانی امکان‌پذیر نیست.

۴. جدول شماره ۶ ذیل جداول کلان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌داری‌های سرمایه‌ای ذیل امور و فصول به تفکیک اعتبارات عمومی و اختصاصی را ارائه کرده است. ردیف‌های مرتبط به بخش حمل‌ونقل این جدول شامل فصل حمل‌ونقل و فصل توسعه خدمات شهری، روستایی و عشایری بوده که ذیل امور اقتصادی تعریف شده است. بخش عمده‌ای از اعتبارات این دو فصل را اعتبارات عمومی تملک‌داری‌های سرمایه‌ای تشکیل می‌دهد (حدود ۹۴ درصد از جمع اعتبارات فصل حمل‌ونقل و ۹۲ درصد از جمع اعتبارات فصل توسعه خدمات شهری، روستایی و عشایری). محل مصرف اعتبارات عمومی تملک‌داری‌های سرمایه‌ای تعیین شده در جدول شماره ۶، در پیوست یک لایحه تحت عنوان طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای ملی ارائه شده است. با توجه به اینکه در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲، جدول شماره ۶ ارائه نشده است، تنها امکان بررسی تغییرات اعتبارات عمومی طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل به کمک اطلاعات پیوست یک بودجه وجود دارد.

۵. جدول شماره ۱۰-د، ذیل جداول کلان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، لیست طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای پیشنهادی دولت جهت انتقال از طرح‌های ملی به طرح‌های استانی، به همراه اعتبارات و مشخصات طرح ارائه شد. در فرایند تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، این جدول حذف و همه طرح‌های حمل‌ونقلی اشاره شده در آن به جدول پیوست یک قانون بودجه (طرح‌های ملی) بازگشت. در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ نیز طرح‌های مذکور در پیوست یک ارائه و جدول ۱۰-د، حذف شد. بنابراین جهت ساده‌سازی مقایسه اعتبارات، فرض شده است که طرح‌های حمل‌ونقلی جدول ۱۰-د، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نیز طرح ملی هستند و در این گزارش به عنوان طرح الحاقی به پیوست یک قانون بودجه سال ۱۴۰۱ در نظر گرفته نشده‌اند.



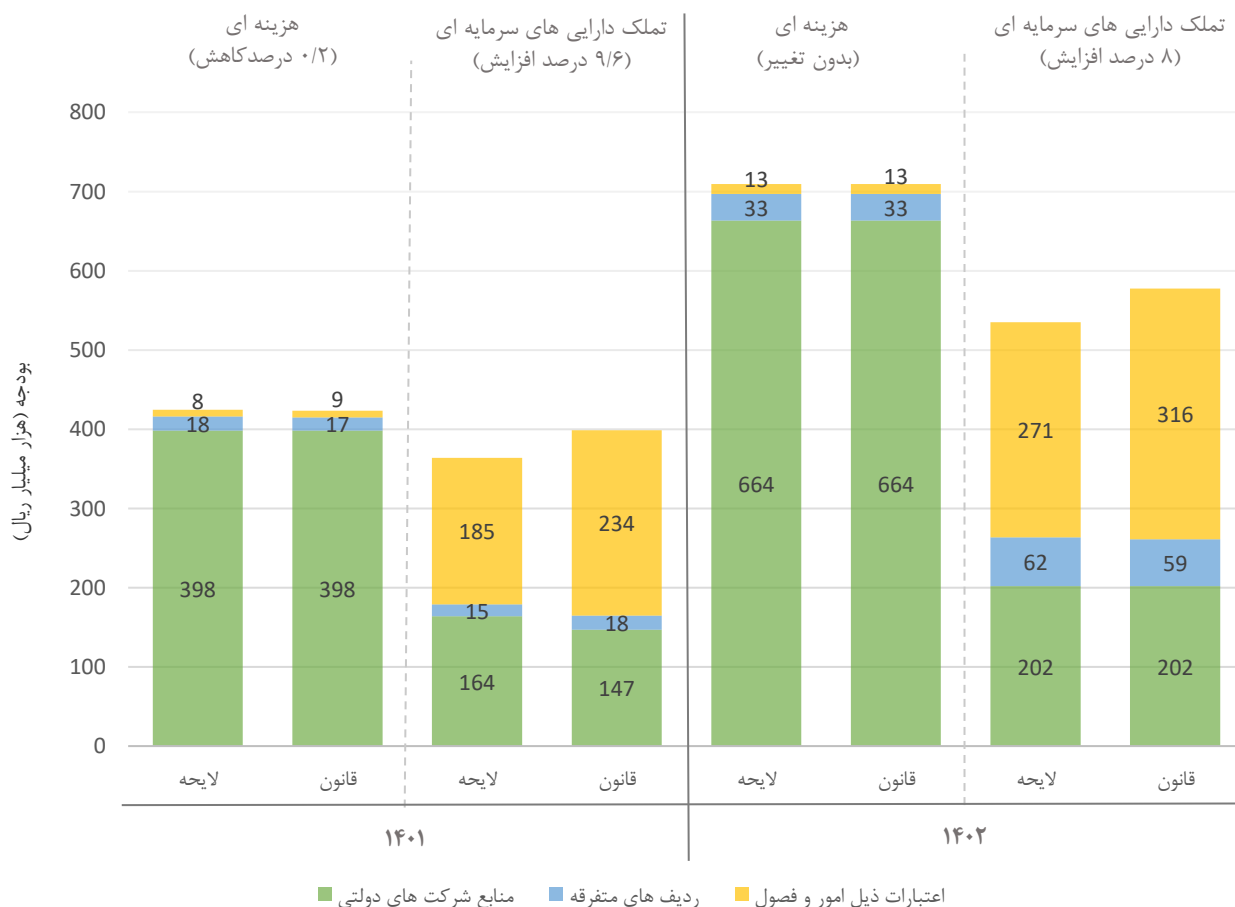
۶. پیوست یک شامل فهرست طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای کشور به‌همراه مشخصات آنها از جمله سال شروع و اتمام، اعتبار و سازمان متولی طرح را ارائه می‌کند. در این گزارش، به طرح‌های مرتبط با بخش حمل‌ونقل در پیوست یک بودجه در فصل حمل‌ونقل (مشمول بر هفت برنامه حمل‌ونقلی توسعه جاده‌ای، هوایی، ریلی، دریایی، خدمات و زیرساخت هواشناسی، ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها و برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت) و فصل توسعه خدمات شهری، روستایی و عشایری (مشمول بر چهار برنامه که از میان آنها برنامه توسعه حمل‌ونقل شهری و روستایی به بخش حمل‌ونقل مرتبط است) پرداخته شده است.

۷. پیوست سه شامل بودجه شرکت‌های دولتی، بانک‌ها و مؤسسات انتفاعی وابسته به دولت اعم از هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای است. فهرست شرکت‌های حمل‌ونقلی مستخرج از پیوست سه در شکل ۱ ارائه شده است. با توجه به توضیحات فوق، با وجود ارقام قابل‌توجه اختصاص داده شده به بخش حمل‌ونقل از طریق احکام ماده‌واحد و اعتبارات استانی، بررسی دقیق تغییرات این اعتبارات در قوانین بودجه نسبت به لایحه مقدر نیست و از آن به‌عنوان بودجه نامعین بخش حمل‌ونقل نام برده شده است. در مقابل اعتبارات تعیین شده در ردیف‌های متفرقه (جدول شماره ۹ بودجه)، منابع شرکت‌های دولتی (پیوست سه) و اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل (پیوست یک) به‌عنوان بودجه معین بخش حمل‌ونقل در نظر گرفته شده و تغییرات آنها در قانون نسبت به لایحه مورد بررسی قرار گرفته است.

۳. تغییرات در ارقام و عناوین برنامه‌ها و طرح‌ها

در لایحه بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، حدود ۵۵ درصد از بودجه معین بخش حمل‌ونقل (شامل اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای پیوست یک، ردیف‌های جدول متفرقه و شرکت‌های دولتی پیوست سه) برای اعتبارات هزینه‌ای و حدود ۴۵ درصد برای اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای پیش‌بینی شد. در نمودار ۱، جزئیات اعتبارات معین بخش حمل‌ونقل در لایحه و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ ارائه شده است.

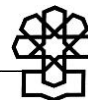
نمودار ۱. اعتبارات معین بخش حمل‌ونقل در لایحه و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲



مأخذ: همان، [۱-۴].

برخلاف اعتبارات هزینه‌ای بخش حمل‌ونقل که در فرایند تصویب قانون بودجه تغییر قابل‌توجهی نداشت، در اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بودجه معین بخش حمل‌ونقل تغییرات قابل‌توجهی صورت گرفته است. به‌طوری‌که در جریان تصویب لوایح بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، این اعتبارات به‌ترتیب ۹/۶ و ۸ درصد افزایش یافت. اهم تغییرات در اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بودجه معین بخش حمل‌ونقل به‌ترتیب ذیل است.

- اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل از محل منابع عمومی (پیوست ۱) بیش از سایر بخش‌ها دستخوش تغییر قرار می‌گیرد، به‌طوری‌که در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ این اعتبارات به‌طور متوسط حدود ۱۷ درصد افزایش داده شد. در سال ۱۴۰۱، نزدیک به ۳۵ هزار میلیارد ریال و در سال ۱۴۰۲، نزدیک به ۴۴ هزار میلیارد ریال اعتبار این بخش در فرایند بررسی لایحه بودجه افزایش یافته است.
- در سال ۱۴۰۱، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در جدول متفرقه ۱،۳۵۱ میلیارد ریال افزایش و در سال ۱۴۰۲، به میزان ۲۲۰۰ میلیارد ریال کاهش یافت.



- در سال ۱۴۰۱، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌های دولتی ۱۷ هزار میلیارد ریال نسبت به لایحه کاهش یافت. در سال ۱۴۰۲، این اعتبارات بدون تغییر مصوب شده است. با توجه به تغییرات قابل توجه اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای جزئیات این تغییرات در بخش‌های ۱-۲، ۲-۲ و ۳-۲ گزارش با تفصیل بیشتری بررسی می‌شود.

۱-۳. برنامه‌ها و طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای پیوست یک لایحه بودجه

در فرایند بررسی لایحه در مجلس، طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای (پیوست یک بودجه) بیش از سایر اجزا بودجه سنواتی مرتبط به بخش حمل‌ونقل دستخوش تغییر می‌شوند. به طوری که در سال ۱۴۰۱، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بودجه عمومی کشور در جریان تصویب ۸۳ هزار میلیارد ریال افزایش یافت که **۴۲ درصد** آن (۳۵ هزار میلیارد ریال) مربوط به افزایش اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای **طرح‌های حمل‌ونقلی** در پیوست یک است. علاوه بر تغییر اعتبارات، تغییر در عنوان و مشخصات اصلی طرح‌ها و حذف یا الحاق طرح نیز اعمال می‌شود. در این بخش از گزارش تغییرات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای (پیوست یک بودجه) شامل بودجه برنامه‌ها و تعداد و اعتبار طرح‌ها با جزئیات بیشتری مورد بررسی قرار می‌گیرد.

• برنامه‌های بخش حمل‌ونقل

طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای حمل‌ونقل بین‌شهری در پیوست یک بودجه در هفت برنامه ذیل فصل حمل‌ونقل و طرح‌های درون‌شهری در برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی ذیل فصل توسعه خدمات شهری، روستایی و عشایری ارائه شده است. تغییرات اعتبارات برنامه‌های یاد شده در فرایند تصویب قوانین بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در جدول ۱ ارائه شده که نکات برجسته آن به شرح زیر است:

جدول ۱. مقایسه اعتبارات عمومی تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای طرح‌های حمل‌ونقلی پیوست یک [۴-۱]

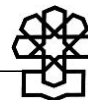
(میلیون ریال)

| فصل | عنوان برنامه | سال ۱۴۰۱ | | | سال ۱۴۰۲ | | |
|------------------------------------|---|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|
| | | لایحه | قانون | درصد تغییر | لایحه | قانون | درصد تغییر |
| جمع فصول | | ۱۹۵,۳۵۶,۷۰۵ | ۲۳۰,۲۴۰,۷۵۹ | ۱۷/۸۶ | ۲۶۵,۱۲۳,۴۲۰ | ۳۰۸,۹۳۹,۹۲۰ | ۱۶/۵۳ |
| جمع فصل | | ۱۵,۰۳۰,۵۶۰ | ۱۵,۴۳۷,۳۳۷ | ۲/۷۱ | ۱۷,۹۶۸,۶۹۳ | ۱۸,۱۱۸,۶۹۳ | ۰/۸۳ |
| توسعه خدمات شهری، روستایی و عشایری | برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی | ۱۵,۰۳۰,۵۶۰ | ۱۵,۴۳۷,۳۳۷ | ۲/۷۱ | ۱۷,۹۶۸,۶۹۳ | ۱۸,۱۱۸,۶۹۳ | ۰/۸۳ |
| | جمع فصل | ۱۸۰,۳۲۶,۱۴۵ | ۲۱۴,۸۰۳,۴۲۲ | ۱۹/۱۲ | ۲۴۷,۱۵۴,۷۲۷ | ۲۹۰,۸۲۱,۲۲۷ | ۱۷/۶۷ |
| حمل‌ونقل | برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هوآشناسی | ۲,۴۷۴,۳۰۰ | ۲,۴۱۹,۳۴۴ | -۲/۲۲ | ۲,۶۵۹,۶۳۵ | ۲,۶۵۹,۶۳۵ | ۰/۰۰ |
| | برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی | ۵۸,۹۲۱,۴۳۰ | ۶۳,۲۹۲,۵۷۳ | ۷/۴۲ | ۷۶,۵۹۸,۰۰۰ | ۸۲,۳۹۸,۰۰۰ | ۷/۵۷ |
| | برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای | ۱۰۱,۰۶۲,۷۱۵ | ۱۲۹,۶۷۸,۵۲۸ | ۲۸/۳۱ | ۱۴۶,۸۵۲,۰۹۲ | ۱۷۳,۰۵۲,۰۹۲ | ۱۷/۸۴ |
| | برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی | ۸۲۶,۲۸۰ | ۲,۳۶۹,۱۷۲ | ۱۸۶/۷۳ | ۱,۸۷۵,۰۰۰ | ۲,۲۷۵,۰۰۰ | ۲۱/۳۳ |
| | برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر | ۲,۳۵۵,۸۹۰ | ۲,۶۴۵,۶۵۴ | ۱۲/۳۰ | ۴,۰۰۰,۰۰۰ | ۴,۶۰۰,۰۰۰ | ۱۵/۰۰ |
| | برنامه ریزی، راهبری و نظارت | ۴۸۱,۶۹۰ | ۳۷۰,۴۶۴ | -۲۳/۰۹ | ۴۷۰,۰۰۰ | ۴۷۰,۰۰۰ | ۰/۰۰ |
| | برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها | ۱۴,۲۰۳,۸۴۰ | ۱۴,۰۲۷,۶۸۷ | -۱/۲۴ | ۱۴,۷۰۰,۰۰۰ | ۲۵,۳۶۶,۵۰۰ | ۷۲/۵۶ |
| | جمع فصل | ۱۸۰,۳۲۶,۱۴۵ | ۲۱۴,۸۰۳,۴۲۲ | ۱۹/۱۲ | ۲۴۷,۱۵۴,۷۲۷ | ۲۹۰,۸۲۱,۲۲۷ | ۱۷/۶۷ |

۱. در لایحه سال ۱۴۰۱ اعتبارات برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در پیوست یک برابر ۸۶,۷۹۴,۹۳۵ میلیون ریال برآورد شده و اعتبارات برخی طرح‌های توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای به‌طور جداگانه به ارزش ۱۴,۲۶۷,۷۸۰ در جدول طرح‌های ملی انتقالی به استان پیش‌بینی شده بود. با توجه به اینکه اعتبارات این طرح‌ها در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ ادغام شدند، در این جدول اعتبارات طرح‌های ملی انتقالی به استان به رقم برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ اضافه شده است. مأخذ: همان.

- در قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به‌طور متوسط اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای پیوست یک بیش از ۱۷ درصد نسبت به لایحه پیشنهادی دولت افزایش یافته است (معادل ۳۴/۸۸ هزار میلیارد ریال افزایش در سال ۱۴۰۱ و ۴۳/۸۲ هزار میلیارد ریال افزایش در سال ۱۴۰۲).

- متوسط سهم اعتبارات حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری از اعتبارات طرح‌های حمل‌ونقلی پیوست یک در لوایح



بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۷/۲ و ۹۲/۸ درصد است. بیشتر اعتبارات حمل‌ونقل شهری از درآمد شهرداری‌ها و سایر اعتبارات نامعین طبق احکام قانون بودجه تأمین می‌شود. بنابراین بیشتر تغییرات در تصویب اعتبارات طرح‌های حمل‌ونقلی پیوست یک (۹۹ درصد افزایش اعتبار طرح‌ها) متوجه طرح‌های حمل‌ونقل برون‌شهری است.

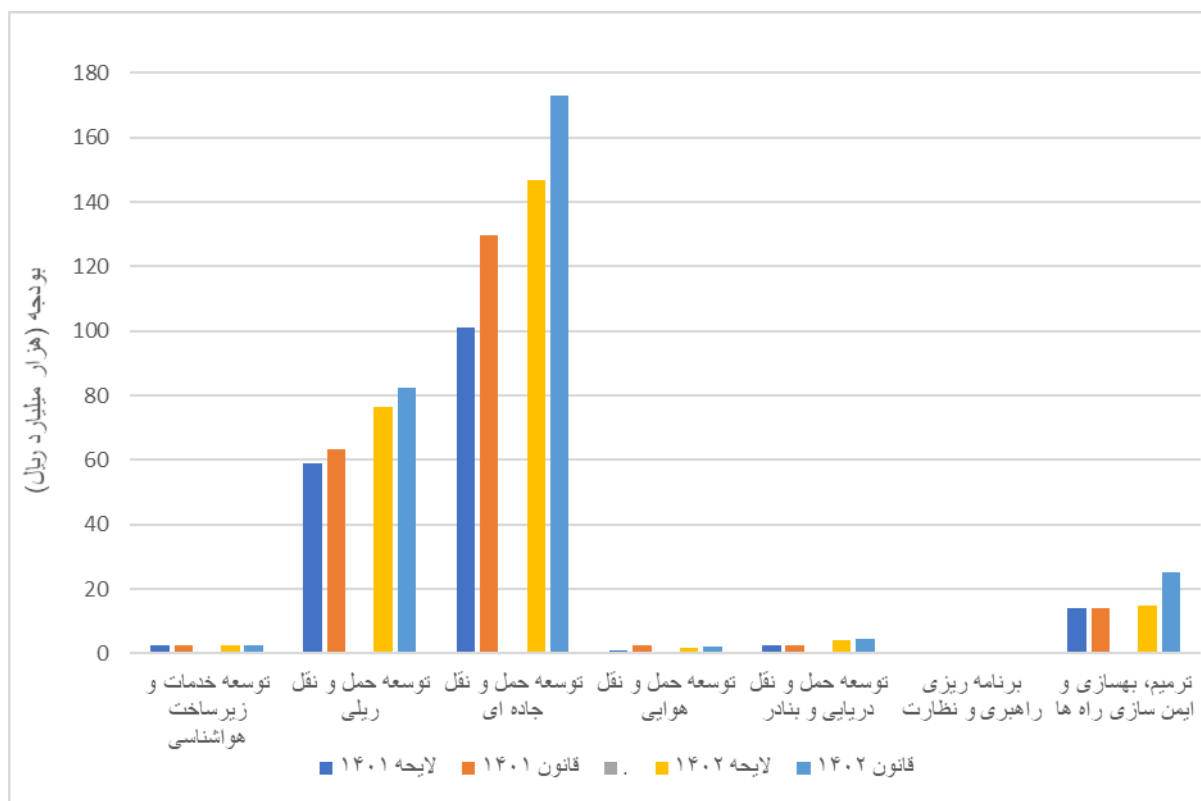
- اعتبارات برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب حدود ۲۹ هزار میلیارد ریال (معادل ۲۸.۳ درصد) و ۲۶ هزار میلیارد ریال (معادل ۱۷.۸ درصد) نسبت به لایحه اضافه شد که در نتیجه آن، در سال ۱۴۰۱، با ۴ درصد افزایش، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای از بودجه فصل حمل‌ونقل به ۶۰ درصد افزایش یافت، در حالی که در سال ۱۴۰۲، تغییر قابل توجهی پیدا نکرد و در حد ۵۹ درصد باقی ماند (نمودار ۲).

- در قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، با وجود افزایش متوسط ۵ هزار میلیارد ریالی اعتبارات برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی نسبت به لایحه، (در نتیجه افزایش بیشتر اعتبارات سایر برنامه‌های ذیل فصل حمل‌ونقل) سهم حمل‌ونقل ریلی از بودجه فصل حمل‌ونقل در قانون بودجه کاهش یافت، به طوری که در سال ۱۴۰۱، با ۳/۲ درصد کاهش به ۲۹/۵ درصد و در سال ۱۴۰۲ با ۲/۷ درصد کاهش به ۲۸/۳ درصد رسید (نمودار ۲).

- برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی در سال ۱۴۰۱، بیش از ۱۵۰۰ میلیارد ریال (معادل ۱۸۶/۷ درصد) افزایش اعتبار داشت. این افزایش قابل توجه سهم حمل‌ونقل هوایی را از کمتر از ۰/۵ درصد به ۱/۱ درصد از اعتبارات فصل حمل‌ونقل افزایش داد (نمودار ۲). در لایحه پیشنهادی دولت در سال ۱۴۰۲، تلاش شد این تغییر تعدیل گردد، به طوری که برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی تنها برنامه‌ای است که اعتبار پیشنهاد شده برای آن در لایحه سال ۱۴۰۲ از اعتبار مصوب آن در سال ۱۴۰۱ کمتر بود.

- برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها در سال ۱۴۰۱ تقریباً بدون تغییر مصوب شد، اما در نتیجه افزایش اعتبار سایر برنامه‌های ذیل فصل حمل‌ونقل در قانون بودجه، سهم این برنامه ۱/۳۵ درصد نسبت به لایحه کاهش یافت. در سال ۱۴۰۲ با تصویب ۱۰ هزار میلیارد ریال بیشتر نسبت به لایحه سهم برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها از ۵/۹۵ به ۸/۷۲ درصد از بودجه عمرانی فصل حمل‌ونقل رسید (نمودار ۲).

نمودار ۲. مقایسه اعتبارات برنامه‌های ذیل فصل حمل‌ونقل در لایحه و قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ [۴-۱]

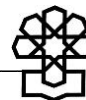


مأخذ: همان.

• تعداد طرح‌های برنامه‌های بخش حمل‌ونقل

تعداد طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل در لایحه و قانون سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در جدول ۲ ارائه شده است. بررسی طرح‌های الحاق شده به مجموعه طرح‌های پیوست یک نشان می‌دهد، برخی از طرح‌های الحاقی برای اولین بار تعریف شده و در ردیف اعتباری جدیدی در بودجه قرار می‌گیرند و برخی طرح‌های الحاقی از قبل (در قوانین بودجه سال‌های گذشته) تعریف شده و دارای ردیف بودجه هستند؛ به دلایلی در لایحه آورده نشده‌اند و مجدداً برای دریافت اعتبار به پیوست یک قانون بودجه اضافه می‌شوند. جهت تفکیک، در این گزارش به این طرح‌ها به‌ترتیب طرح جدید و طرح دارای ردیف بودجه گفته می‌شود. نکات برجسته در تغییرات تعداد طرح‌ها (جدول ۲) به‌شرح زیر است:

- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۳۵۰ طرح تملک‌داری‌های سرمایه‌ای در دو بخش حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری پیشنهاد شد که در فرآیند بررسی لایحه در مجلس یک مورد آن حذف و ۲۸ مورد به آن الحاق گردید (معادل افزایش ۷/۷ درصدی تعداد طرح‌های حمل‌ونقلی پیشنهادی دولت در سال ۱۴۰۱).
- از ۲۸ طرح الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۲ طرح جدید تعریف شدند که در قوانین بودجه گذشته و در لایحه دولت، ردیف نداشته‌اند. در واقع بدون انجام مطالعه کافی برای امکان‌سنجی و توجیه‌پذیری، این طرح‌ها از



سال ۱۴۰۱ مشمول دریافت اعتبارات از منابع عمومی دولت می‌شوند.

- از بین طرح‌های الحاقی در سال ۱۴۰۱، ۱۷ طرح به برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ۴ طرح به برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی، ۲ طرح به برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی و ۲ طرح نیز به برنامه توسعه خدمات و زیرساخت‌های هواشناسی مربوط است.

- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، به‌جز یک طرح که در سال ۱۴۰۱ احتمالاً به اتمام رسیده، همه طرح‌های مصوب سال ۱۴۰۱ تکرار شده است. همچنین ۱۲ طرح نسبت به قانون سال قبل توسط دولت افزوده شده است، شامل ۱۰ طرح جدید و ۲ طرح دارای ردیف بودجه. بنابراین لایحه پیشنهادی دولت در سال ۱۴۰۲، شامل ۳۸۸ طرح عمرانی است که در فرایند تصویب در مجلس هیچ طرحی حذف یا الحاق نشد.

جدول ۱. مقایسه تعداد طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای حمل‌ونقلی در پیوست یک [۴-۱]

| فصل | عنوان برنامه | سال ۱۴۰۱ | | سال ۱۴۰۲ | | توضیحات |
|--------------------------------------|---|----------|-------|----------|-------|---|
| | | قانون | لایحه | قانون | لایحه | |
| | جمع فصول | ۳۵۰ | ۳۷۷ | ۳۸۸ | ۳۸۸ | - |
| خدمات شهری، روستایی و توسعه حمل‌ونقل | جمع فصل | ۱۶ | ۱۸ | ۱۸ | ۱۸ | - |
| | برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی | ۱۶ | ۱۸ | ۱۸ | ۱۸ | در سال ۱۴۰۱، دو طرح دارای ردیف بودجه در سال‌های گذشته با اعتبار ۲۸۸ میلیارد ریال مجدداً الحاق شد. |
| | جمع فصل | ۳۳۴ | ۳۵۹ | ۳۷۰ | ۳۷۰ | - |
| | برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هواشناسی | ۲ | ۴ | ۴ | ۴ | در سال ۱۴۰۱، دو طرح دارای ردیف بودجه در سال‌های گذشته با اعتبار ۴۴ میلیارد ریال مجدداً الحاق شد. |
| | برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی | ۵۳ | ۵۵ | ۵۶ | ۵۶ | در سال ۱۴۰۱، دو طرح دارای ردیف بودجه در سال‌های گذشته با اعتبار ۳۸۴ میلیارد ریال مجدداً الحاق شد. |
| | برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای | ۲۵۴ | ۲۷۱ | ۲۸۱ | ۲۸۱ | در سال ۱۴۰۱، ۱۱ طرح جدید با اعتبار ۳۵۴۸ میلیارد ریال الحاق شد و ۶ طرح دارای ردیف بودجه در سال‌های گذشته با اعتبار ۱۴۰۰ میلیارد ریال مجدداً الحاق گردید. |
| | برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی | ۸ | ۱۲ | ۱۲ | ۱۲ | در سال ۱۴۰۱، یک طرح جدید با اعتبار ۱۰۰۰ میلیارد ریال الحاق و ۳ طرح دارای ردیف بودجه در سال‌های گذشته با اعتبار ۲۴۰ میلیارد ریال مجدداً الحاق شد. |
| | برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | - |
| | برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | در سال ۱۴۰۱، یک طرح با اعتبار ۳۲۳ میلیارد ریال حذف و یک طرح دارای ردیف بودجه در سال‌های گذشته با اعتبار ۲۱۸ میلیارد ریال الحاق شد. |
| | برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها | ۱۱ | ۱۱ | ۱۱ | ۱۱ | - |

مأخذ: همان.

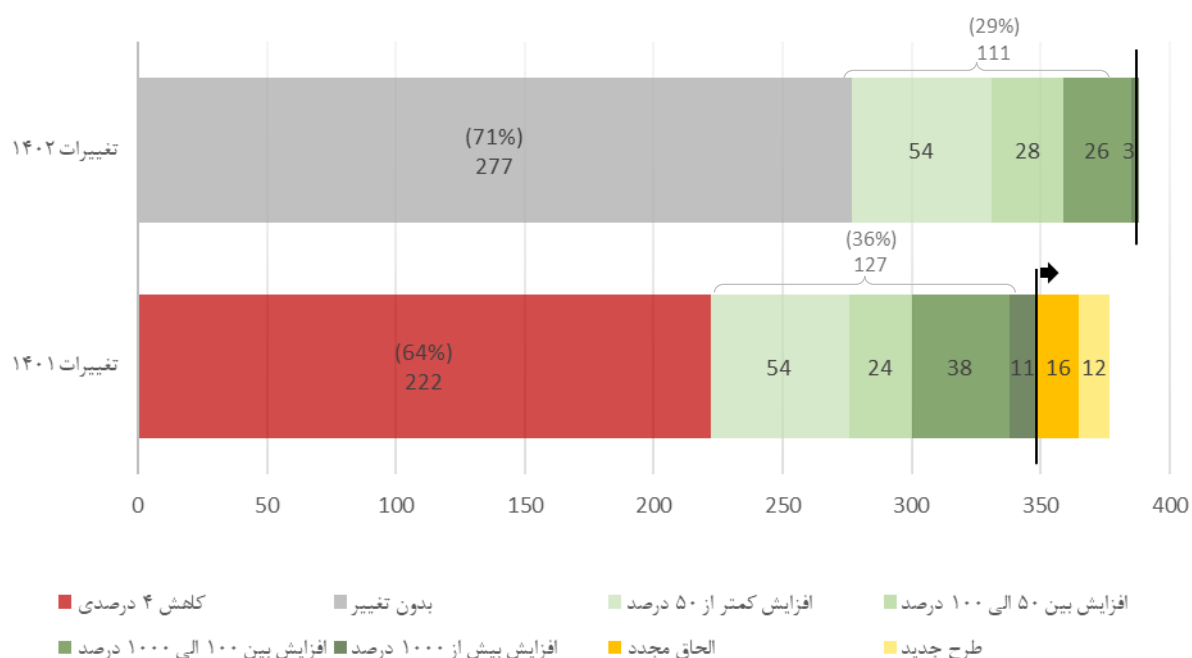
• اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل

اعتبارات پیش‌بینی‌شده طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه، در فرایند تصویب لایحه در مجلس می‌تواند مشمول کاهش یا افزایش شود. مجموعه تغییرات قانون نسبت به لایحه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ از نظر تعداد طرح‌های مشمول افزایش یا کاهش در نمودار ۳ و از نظر میزان اعتبار افزایش یا کاهش یافته طرح‌ها در نمودار

۴ مورد بررسی قرار گرفته است.

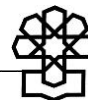
از ۳۵۰ طرح پیشنهادی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۳۴۹ طرح مصوب شد. در فرایند تصویب توسط مجلس، اعتبار هیچ طرحی بدون تغییر باقی نماند، به طوری که ۳۶ درصد از طرح‌های پیشنهادی مشمول افزایش اعتبار (معادل مبلغ ۳۳/۴ هزار میلیارد ریال) و ۶۴ درصد طرح‌های پیشنهادی جهت جبران افزایش داده شده، همگی مشمول کاهش ۴ درصدی (معادل ۵/۶ هزار میلیارد ریال) شدند. طرح‌های الحاقی در مجلس نیز در سال ۱۴۰۱، با ۷/۱ هزار میلیارد ریال اعتبار تصویب شدند. در نتیجه طرح‌های مصوب بخش حمل‌ونقل در پیوست یک در سال ۱۴۰۱ مجموعاً ۳۴/۹ هزار میلیارد ریال افزایش اعتبار نسبت به لایحه داشتند.

نمودار ۳. تعداد طرح‌های حمل‌ونقلی پیوست یک از منظر نوع اصلاح در فرایند تصویب [۴-۱]

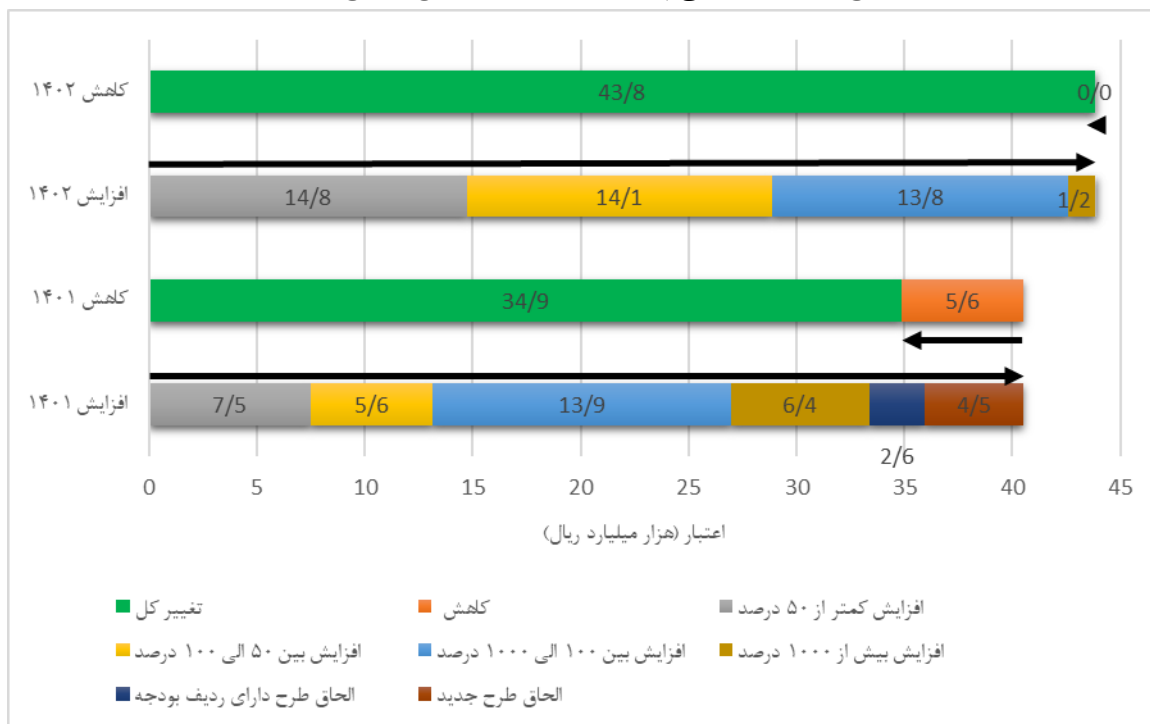


مأخذ: همان.

در سال ۱۴۰۲، از ۳۸۸ طرح مصوب، اعتبارات ۷۱ درصد از طرح‌های بدون تغییر باقی ماند، هیچ طرحی مشمول کاهش اعتبار نشد و ۲۹ درصد از طرح‌ها مشمول افزایش اعتبار قابل توجه معادل ۴۳/۸ هزار میلیارد ریال شدند. مقایسه نمودارهای ۳ و ۴ نشان می‌دهد، پراکندگی تغییر اعتبارات طرح‌ها در سال ۱۴۰۱ بیشتر است، به طوری که ۱۱ طرح افزایش بیش از ۱۰ برابر یافته است. در مقابل، مقدار مطلق تغییرات و متوسط تغییر هر طرح در سال ۱۴۰۲ بیشتر است.



نمودار ۴. تغییر اعتبارات طرح‌های حمل‌ونقلی پیوست یک از منظر نوع اصلاح در فرایند تصویب [۴-۱]



مأخذ: همان.

۱-۱-۳. برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هوشناسی

اعتبار برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هوشناسی در سال ۱۴۰۱ با ۲ درصد کاهش تصویب شد. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، اعتبارات آن حدود ۱۰ درصد بیشتر از اعتبارات مصوب سال ۱۴۰۱ پیشنهاد و بدون تغییر مصوب شد. جزئیات تغییرات در جدول ۳ ارائه شده است. با توجه به اینکه اعتبارات سایر طرح‌ها در فرایند بررسی لایحه افزایش می‌یابند، عدم افزایش اعتبارات این برنامه موجب کاهش سهم آن از اعتبارات فصل حمل‌ونقل در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ شد.

جدول ۲. جزئیات تغییرات برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هوشناسی در قانون نسبت لایحه

| سال | جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه |
|------|---|
| ۱۴۰۱ | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ دو طرح با مجموع اعتبار ۲ هزار و ۴۷۰ میلیارد ریال برای برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هوشناسی در نظر گرفته شده بود، که با چهار درصد کاهش در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ تصویب شدند. - دو طرح با موضوع «تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات سازمان هوشناسی کشور» به اعتبار نزدیک ۱۶ میلیارد ریال و «تعمیرات اساسی و خرید تجهیزات و ماشین‌آلات پژوهشگاه هوشناسی و علوم جو» به اعتبار ۲۸ میلیارد ریال به قانون بودجه اضافه شدند. طرح‌های مذکور در قانون بودجه سال‌های گذشته اعتبار دریافت کرده بودند، اما در لایحه سال ۱۴۰۱ در نظر گرفته نشده بودند. |
| ۱۴۰۲ | - چهار طرح مصوب سال ۱۴۰۱، در برنامه توسعه خدمات و زیرساخت هوشناسی لایحه سال ۱۴۰۲ تکرار شد و بدون تغییر مصوب شد. |

مأخذ: همان.

۲-۱-۳. برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی

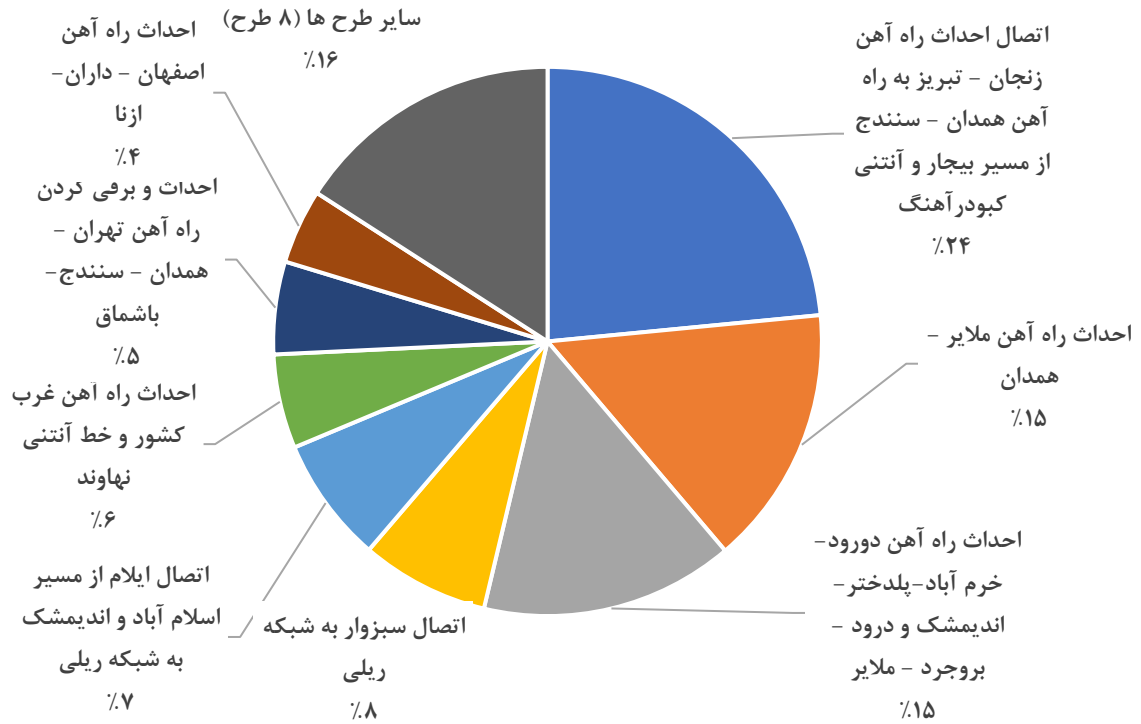
در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۵۳ طرح برای برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی پیشنهاد شد. ۴۴ طرح با ۴۹ درصد از اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی مربوط به احداث راه آهن بود که نزدیک به ۹۹ درصد آن به شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور اختصاص داشت. همچنین ۹ طرح با ۵۱ درصد از اعتبار این برنامه مربوط به رفع گلوگاه‌ها، بهسازی و نوسازی ناوگان و ایستگاه‌های راه آهن پیشنهاد شد که ۹۷ درصد آن به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران تعلق داشت. نکته قابل توجه در تغییرات این برنامه، توجه مجلس به طرح‌های احداث راه آهن به جای بهسازی، نوسازی، نگهداری و مقاوم‌سازی ناوگان و مسیرهای ریلی است. به طوری که در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ همه افزایش اعتبار مصوب به طرح‌های احداث راه آهن اختصاص یافت.

شایان ذکر است، توزیع اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی بین طرح‌های احداث راه آهن در لایحه پراکندگی قابل توجهی دارد. به طوری که ۵۰ درصد اعتبار مربوط به احداث راه آهن تنها به ۴ طرح از ۴۴ طرح پیشنهادی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ اختصاص دارد. این چهار طرح که بیشترین اعتبار از بودجه برآورد شده برای احداث راه آهن در لایحه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ دارند به ترتیب شامل طرح‌های «اتصال اردبیل به شبکه ریلی» (۱۸ درصد)، «احداث و برقی کردن راه آهن تهران - همدان - سنندج» (۱۳ درصد)، «احداث محور جدید راه آهن میانه - تبریز» (۱۰ درصد) و طرح «احداث راه آهن مبارکه، سفیددشت و شهرکرد» (۹ درصد) هستند. سهم طرح‌های مختلف از اعتبار اضافه شده نسبت به لایحه دولت در سال ۱۴۰۱ (معادل ۶،۱۳۴ میلیارد ریال) در شکل ۲ ارائه شده است.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، تمام ۵۵ طرح مصوب سال ۱۴۰۱ به علاوه طرح «احداث خط دوم و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی محور راه آهن بافق - سنگان» توسط دولت پیشنهاد شدند. سهم طرح‌های مختلف از اعتبار اضافه شده نسبت به لایحه دولت در سال ۱۴۰۲ (معادل ۵،۸۰۰ میلیارد ریال) در شکل ۳ ارائه شده است. همان‌طور که در شکل‌های ۲ و ۳ مشاهده می‌شود اعتبارات اضافه شده نسبت به مقادیر لایحه نیز، توزیع یکنواختی بین طرح‌های ریلی کشور نداشته است. در سال ۱۴۰۱ بیش از نیمی از افزایش اعتبار بخش ریلی مربوط به طرح‌های استان همدان و در سال ۱۴۰۲ نیز نزدیک به ۴۵ درصد از افزایش اعتبارات بخش ریلی مربوط به دو طرح استان اردبیل و بیش از ۲۰ درصد به طرح راه آهن شیراز - بوشهر - عسلویه و خط آنتنی چهارم است. توزیع نامتوازن اعتبارات میان چند طرح در صورت انطباق با اولویت‌های کشور توجیه پذیر است، اما در اینکه طرح‌هایی که اعتبارات مصوب مجلس به سمت آنها هدایت شده، اولویت‌های ریلی کشور هستند، محل سؤال است. سایر جزئیات تغییرات در اعتبارات طرح‌های این برنامه در جدول ۴ ارائه شده است.

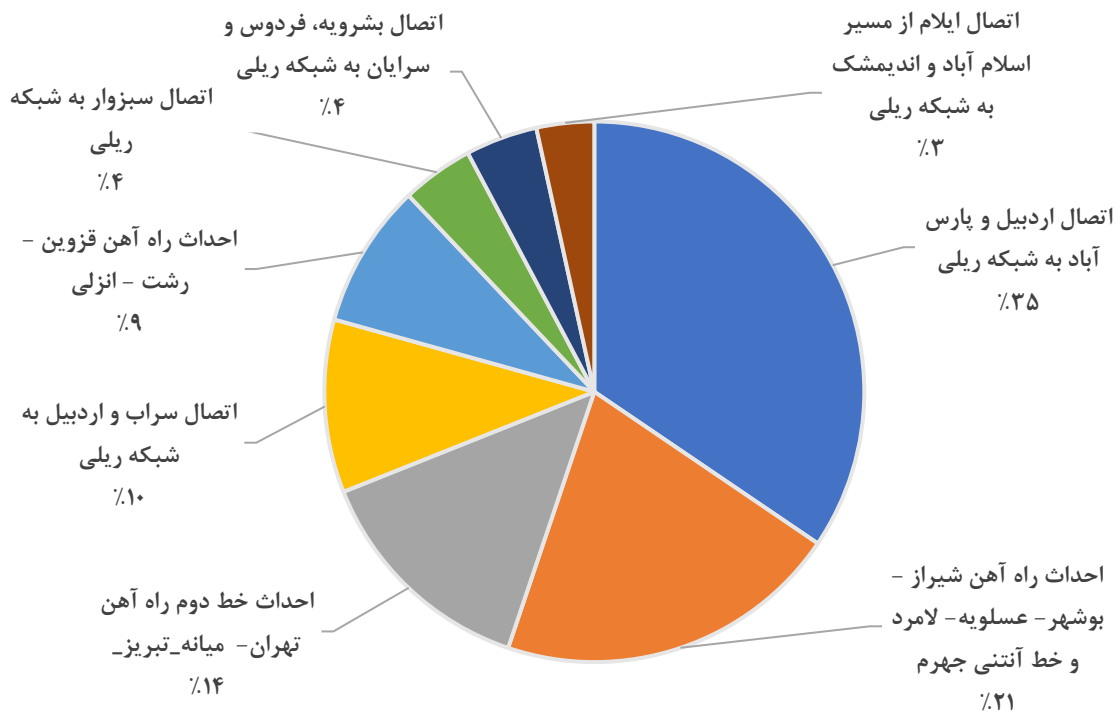


شکل ۲. سهم طرح‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی از اعتبارات افزایش یافته نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱



مأخذ: همان.

شکل ۳. سهم طرح‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی از اعتبارات افزایش یافته نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲



مأخذ: همان.

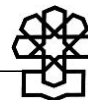
جدول ۳. جزئیات تغییرات برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی در قانون نسبت لایحه

| سال | جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه |
|------|---|
| ۱۴۰۱ | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۵۳ طرح با اعتبار ۵۸/۹ هزار میلیارد ریالی پیشنهاد شد، که از میان آنها ۳۹ طرح مشمول کاهش حدود ۴ درصدی معادل ۱۰۷۶۳ میلیارد ریال و ۱۴ طرح که همگی مربوط به احداث راه‌آهن هستند مشمول مجموعاً ۵۰۷۵۰ میلیارد ریال افزایش اعتبار شدند.</p> <p>- اعتبار طرح «اتصال احداث راه آهن زنجان - تبریز به راه آهن همدان - سنندج از مسیر بیجار» نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۶۰ برابر شد و بیشترین رشد اعتبار در میان طرح‌های ریلی در این سال را دارد. (در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ اعتبار این طرح برابر یک‌سوم اعتبار مصوب سال ۱۴۰۱ پیشنهاد و بدون تغییر در قانون بودجه مصوب شد).</p> <p>- دو طرح «مطالعه و احداث خط ریلی جلفا- چشمه ثریا» و «مطالعه و طراحی خطوط ریلی از بندر امام‌خمينی (ره) - ماهشهر به شهرستان‌های رامشهر و رامهرمز به سمت شهرستان بهبهان و نورآباد ممسنی و کازرون- شیراز» که قبلاً در بودجه ردیف مشخص داشتند و در لایحه پیش‌بینی نشده بودند با اعتبار ۳۸۴ میلیارد ریال به قانون سال ۱۴۰۱ الحاق شدند.</p> <p>- درنهایت ۵۵ طرح با افزایش ۴/۴ هزار میلیارد ریالی مصوب شد.</p> |
| ۱۴۰۲ | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۵۶ طرح با اعتبار ۷۶/۶ هزار میلیارد ریال پیشنهاد شد که از میان آنها ۸ طرح مشمول افزایش اعتبار ۵۸۰۰ میلیارد ریالی شدند.</p> <p>- در سال ۱۴۰۲، بیشترین افزایش (معادل ۲۰۰ میلیارد ریال) مربوط به طرح «اتصال اردبیل و پارس‌آباد به شبکه ریلی» است. این طرح در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، بیشترین میزان اعتبار از بین طرح‌های احداث راه‌آهن را به خود اختصاص داده است. به طوری که سهم این طرح از طرح‌های احداث راه‌آهن، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ برابر ۱۸ درصد و در سال ۱۴۰۲ برابر ۱۴ درصد بوده و سهم آن از کل اعتبارات مربوط به احداث راه‌آهن در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ به ۱۷ درصد رسیده است.</p> <p>- در سال ۱۴۰۲، طرحی به این برنامه الحاق نشد.</p> |

مأخذ: همان.

در قوانین بودجه علاوه بر میزان اعتبارات، عنوان و به‌نوعی ماهیت طرح‌ها نسبت به لایحه پیشنهادی دولت دستخوش تغییر قرار می‌گیرد. تغییرات عنوان طرح‌های برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی در جدول ۵ ارائه شده است. عموماً شهرهای جدیدی برای اتصال و احداث راه‌آهن به عناوین طرح‌ها اضافه شده‌اند. تغییر عنوان در بسیاری از طرح‌ها را می‌توان اضافه‌شدن طرح جدید به برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور تلقی کرد. توجیه فنی و اقتصادی این قبیل تغییرات در فرایند بررسی لایحه و قرارگیری آنها در ردیف‌های بودجه محل سؤال و تردید است.

در سال ۱۴۰۱، ۹ طرح از ۵۳ طرح پیشنهادی و در سال ۱۴۰۲، ۳ طرح از ۵۶ طرح پیشنهادی در لایحه تغییر عنوان دادند. دو مورد از تغییر عناوین طرح‌ها، به تغییر طول احداث خط‌آهن انجامیده است. اضافه‌شدن پارس‌آباد به خط ریلی اردبیل طول طرح را از ۱۷۵ به ۴۲۵ افزایش داده است. اضافه‌شدن اتصال اردبیل به شبکه ریلی سراب طول طرح را از ۱۵۵ به ۲۲۵ افزایش داده است.



جدول ۴. فهرست تغییر عنوان طرح‌ها در برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی

| ردیف | لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ | قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱) | قانون بودجه سال ۱۴۰۲ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲) |
|------|---|---|--|
| ۱ | اتصال اردبیل به شبکه ریلی | اتصال اردبیل و <u>پارس‌آباد</u> به شبکه ریلی | اتصال اردبیل و پارس‌آباد به شبکه ریلی |
| ۲ | اتصال احداث راه آهن زنجان - تبریز به راه آهن همدان - سنندج از مسیر بیجار | اتصال احداث راه آهن زنجان - تبریز به راه آهن همدان - سنندج از مسیر <u>بیجار و آنتنی کبودرآهنگ</u> | اتصال احداث راه آهن زنجان - تبریز به راه آهن همدان - سنندج از مسیر بیجار و آنتنی کبودرآهنگ |
| ۳ | اتصال ایلام به شبکه ریلی | اتصال ایلام <u>از مسیر اسلام‌آباد و اندیمشک</u> به شبکه ریلی | اتصال ایلام از مسیر اسلام‌آباد و اندیمشک به شبکه ریلی |
| ۴ | اتصال سراب به شبکه ریلی | اتصال سراب و <u>اردبیل</u> به شبکه ریلی | اتصال سراب و اردبیل به شبکه ریلی |
| ۵ | احداث و برقی کردن راه آهن تهران - همدان - سنندج | احداث و برقی کردن راه آهن تهران - همدان - سنندج - <u>باشماق</u> | احداث و برقی کردن راه آهن تهران - همدان - سنندج - <u>سه راه مریوان مرز - باشماق</u> |
| ۶ | احداث راه آهن اراک - خمین - گلپایگان - میمه - اصفهان | بدون تغییر | احداث راه آهن اراک - خمین - گلپایگان - میمه - اصفهان |
| ۷ | احداث راه آهن دورود - خرم‌آباد - خرم‌آباد - اندیمشک و درود - بروجرد - ملایر | احداث راه آهن دورود - خرم‌آباد - <u>پل‌دختر</u> - اندیمشک و درود - بروجرد - ملایر | احداث راه آهن دورود - خرم‌آباد - پل‌دختر - اندیمشک و درود - بروجرد - ملایر |
| ۸ | احداث راه آهن تهران - لاریجان - لاریجان - آمل | احداث راه آهن تهران - لاریجان - <u>آمل، بابل، شیرگاه</u> | احداث راه آهن تهران - لاریجان - آمل، بابل، شیرگاه |
| ۹ | احداث راه آهن شیراز - بوشهر و خط آنتنی جهرم | احداث راه آهن شیراز - بوشهر - <u>عسلویه - لامرد</u> و خط آنتنی جهرم | احداث راه آهن شیراز - بوشهر - عسلویه - لامرد و خط آنتنی جهرم |
| ۱۰ | اتصال فردوس به شبکه ریلی کشور | اتصال <u>بشرویه، فردوس و سرايان</u> به شبکه ریلی کشور | اتصال بشرویه، فردوس و سرايان به شبکه ریلی کشور |
| ۱۱ | - | مطالعه و احداث خط ریلی جلفا - چشمه ثریا | مطالعه و احداث خط ریلی جلفا - چشمه ثریا |

مأخذ: همان.

۳-۱-۳. برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای

برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای بیشترین سهم (نزدیک به ۶۰ درصد) از اعتبارات فصل حمل‌ونقل در قوانین بودجه را دارد و در فرایند بررسی لایحه، بیشترین تغییر اعتبارات (متوسط ۲۷/۴ هزار میلیارد ریال) نیز به این بخش اختصاص می‌یابد. در سال ۱۴۰۱، از ۱۲ طرح حمل‌ونقلی جدید (فاقد ردیف در قوانین بودجه سال‌های گذشته و لایحه بودجه سال ۱۴۰۱) که به لایحه بودجه الحاق شد، تنها ۱ مورد مربوط به برنامه حمل‌ونقل هوایی و ۱۱ مورد دیگر مربوط به

برنامه حمل‌ونقل جاده‌ای است که جزئیات طرح‌های جدید الحاقی جاده‌ای به ترتیب اعتبار مصوب طرح در جدول ۶ ارائه شده است.

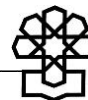
جدول ۵. طرح‌های جدید برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در قانون بودجه نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱

(میلیون ریال)

| ردیف | عنوان | هدف | کیلومتر | سال اتمام | قانون سال ۱۴۰۱ |
|------------|--|-----------------|---------|-----------|----------------|
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۵۷ | احداث راه همدان - گل تپه - علی‌صدر | احداث باند دوم | ۶۸ | ۱۴۰۴ | ۹۶۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۶۱ | تبدیل محور فرعی دیشموک - باغملک به راه اصلی | بهسازی راه اصلی | ۸۰ | ۱۴۰۵ | ۸۰۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۶۳ | بهسازی (احداث باند دوم) جاده نورماشیر-ریگان- به زمان- ایرانشهر حدفاصل نورماشیر-ریگان)) | احداث باند دوم | ۴۷ | ۱۴۰۳ | ۵۰۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۶۲ | ارتقای محور فرعی ابوفارس - رامهرمز به راه اصلی (۵۰ درصد از محل منابع عمومی دولت و ۵۰ درصد از محل سایر منابع) | بهسازی راه اصلی | ۴۸ | ۱۴۰۴ | ۴۰۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۵۸ | مسیر امامزاده محسن - همدان، مسیر آیشینه همدان - ارزاقود، مسیر همدان ابرو، مسیر سیاه کمره- راهجرد و مسیر انتهای اتوبان به میدان فرودگاه همدان | مطالعه | ۱۰۹ | ۱۴۰۴ | ۲۸۸,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۶۰ | تبدیل محور دو خطه به چهار خطه سه‌راهی ایواوغلی- گیت ورودی ماکو (۵۰ درصد از محل منابع عمومی دولت و ۵۰ درصد از محل سایر منابع) | بهسازی راه اصلی | ۵۱ | ۱۴۰۴ | ۲۰۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۶۶ | بهسازی محور حاشیه زاینده‌رود از سامان تا قره قوش | بهسازی راه اصلی | ۳۶ | ۱۴۰۳ | ۱۷۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۶۷ | بهسازی محور باباحیدر - چلگرد | بهسازی راه اصلی | ۳۲ | ۱۴۰۵ | ۱۳۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۶۴ | احداث محور پیرامام - چال امامزاده داوود - مرگسر (راه فرعی درجه ۲ به عرض ۶.۵ متر) (۳۰ درصد منابع عمومی دولت و ۷۰ درصد سایر منابع) | احداث راه فرعی | ۵۴ | ۱۴۰۵ | ۵۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۶۵ | بهسازی محور خلیل‌آباد بردسکن- انابد- درونه | احداث راه فرعی | ۵۴ | ۱۴۰۵ | ۵۰,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۶۳۵۹ | مطالعه و احداث تونل گردنه گله بادوش | مطالعه | ۱ | ۱۴۰۱ | ۱ |
| | مجموع | | | | ۲,۵۴۸,۰۰۰ |

مأخذ: همان.

برخلاف لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، در فرایند تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ طرح جدیدی به لایحه الحاقی نشد و هیچ‌یک از طرح‌ها مشمول کاهش اعتبار نشدند. جزئیات تغییرات در اعتبارات طرح‌های توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در جدول ۷ ارائه شده است.



جدول ۶. جزئیات تغییرات برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در قانون نسبت لایحه

| سال | جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه |
|------|--|
| ۱۴۰۱ | <p>در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، تعداد ۱۷۸ طرح (۱۶۸ طرح برای شرکت ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ۱۰ طرح برای وزارت راه و شهرسازی) با بودجه ۸۶/۸ هزار میلیارد ریال برای توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در نظر گرفته شد. بودجه برآورد شده در لایحه برای ۱۰۰ مورد از طرح‌ها با ۴ درصد کاهش، برای ۵۴ مورد از طرح‌ها با افزایش کمتر از ۱۰۰ درصد و برای ۲۴ مورد از طرح‌ها با افزایش بیش از ۱۰۰ درصد تصویب شد.</p> <p>- اعتبارات طرح‌های موجود در لایحه با بودجه‌ای بالغ بر ۱۰۴/۲ هزار میلیارد ریال (۲۰ درصد افزایش نسبت به لایحه) تصویب شدند.</p> <p>- ۷۶ مورد از طرح‌های توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در جدول ۱۰- لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ مطرح شده بودند که در قانون به طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای ملی در پیوست ۱ الحاق شدند. اعتبار این طرح‌ها برابر ۱۴ هزار میلیارد ریال برآورد شده بود که در قانون بودجه ۴۷ مورد از طرح‌ها با کاهش ۴ درصدی، ۱۰ طرح با افزایش کمتر از ۱۰۰ درصد و ۱۹ طرح با افزایش بیشتر از ۱۰۰ درصد مصوب شدند.</p> <p>- در فرایند تصویب، اعتبارات طرح‌های استانی انتقالی به ملی به ۲۰ هزار میلیارد ریال (۴۴ درصد افزایش نسبت به لایحه) رسید. طرح «بهسازی و احداث محور یاسوج- سی سخت» به طول ۳۵ کیلومتر بیشترین اعتبار (۱/۳ هزار میلیارد ریال) را در میان پروژه‌های مذکور، به خود اختصاص داده‌است.</p> <p>- تعداد ۶ طرح توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای که در سال‌های گذشته (بازه ۱۳۸۳ الی ۱۴۰۰) آغاز شده بودند (ردیف بودجه مشخص دارند)، اما در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ مطرح نشده بودند، در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ بار دیگر در ردیف طرح‌های تملک‌دارایی قرار گرفته و حدود ۱۰،۴۰۰ میلیارد ریال اعتبار دریافت کرده‌اند.</p> <p>- ۱۱ طرح با اعتبار مجموعاً ۳/۵ هزار میلیارد ریال به طرح‌های توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای افزوده شد، که بیشترین اعتبار به طرح «احداث راه همدان - گل تپه - علی صدر» در استان همدان با ۹۶۰ میلیارد ریال (۳ درصد از افزایش اعتبار برنامه) اختصاص دارد.</p> <p>- در مجموع تعداد طرح‌های مصوب در پیوست قانون بودجه سال ۱۴۰۱ به ۲۷۱ طرح توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای افزایش یافت.</p> <p>- مجموعاً ۳۱ هزار میلیارد ریال افزایش و ۲/۴ هزار میلیارد ریال کاهش اعتبار مصوب شد که در سر جمع ۲۸/۶ هزار میلیارد بودجه برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۴۰۱ افزایش یافته است.</p> <p>- بیشترین افزایش در سال ۱۴۰۱ برای طرح «مشارکت در احداث آزاد راه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت) و کنار گذر شمالی کرج» است که با افزایش ۲،۸۷۸ میلیارد ریال (۹ درصد افزایش اعتبار برنامه) مصوب شد.</p> |
| ۱۴۰۲ | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۲۸۱ طرح (۱۷۴ طرح برای شرکت ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ۱۰۷ طرح برای وزارت راه و شهرسازی) مجموعاً با اعتبار نزدیک به ۱۴۷ هزار میلیارد ریال پیشنهاد شده است.</p> <p>- در فرایند تصویب در سال ۱۴۰۲، برخلاف سال ۱۴۰۱ طرحی به لایحه الحاق نشد و هیچ‌یک از طرح‌ها مشمول کاهش اعتبار نشدند.</p> <p>- از مجموع طرح‌های پیشنهادی دولت ۹۳ مورد مجموعاً برابر ۲۶/۲ هزار میلیارد ریال افزایش اعتبار دارند.</p> <p>- بیشترین افزایش مربوط به طرح «بهسازی راه اصلی کرج - چالوس، ری - ورامین و محور مرزن‌آباد - کلاردشت» است که با ۲ هزار میلیارد ریال افزایش نسبت به لایحه (۷/۶ درصد افزایش اعتبار برنامه) مصوب شده است.</p> |

مأخذ: همان.

همان‌طور که در بخش قبل اشاره شد، در قوانین بودجه علاوه بر اعتبار، عنوان و به‌نوعی ماهیت طرح‌ها نسبت به لایحه پیشنهادی دولت تغییر می‌کنند. تغییرات عناوین طرح‌های برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در جدول ۸ ارائه شده است. در سال ۱۴۰۱، عنوان ۲۵ طرح از ۲۵۴ طرح توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه در فرایند تصویب توسط مجلس تغییر داده شد که منجر به افزایش ۳۵ کیلومتر آزادراه و ۳۸۴ کیلومتر تبدیل راه اصلی به بزرگراه شد. در سال ۱۴۰۲ نیز عنوان ۱۳ طرح از ۲۸۷ طرح پیشنهادی لایحه، در فرایند تصویب توسط مجلس تغییر کرد که دست‌کم منجر به افزایش ۷۰ کیلومتر بزرگراه و ۱۵ کیلومتر تبدیل راه اصلی به بزرگراه شد. اهم تغییرات در عنوان و مشخصات طرح‌های در فرایند تصویب به شرح ذیل است:

- تغییر عنوان طرح «بهسازی راه اصلی جلفا - خداآفرین - اصلان دوز - پارس‌آباد - بيله‌سوار - قره‌آجاج -

- انگوت-گرمی-زهر (موران)» منجر به افزایش ۱۰۰ کیلومتر از طول طرح در سال ۱۴۰۱ شد.
- در نتیجه تغییر عنوان طرح «بهسازی راه اصلی رضی - امیر کندی - لنگان-گرمی- بیله‌سوار» در سال ۱۴۰۱، طول طرح از ۵۰ کیلومتر به ۲۰۰ کیلومتر افزایش یافت و سال اتمام پروژه از ۱۴۰۲ به ۱۴۱۴ تغییر کرد.
 - در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، طرح «احداث بزرگراه ساری - خزرآباد لاریم به نمیر بابل و آمل فریدون‌کنار» از ۴۳ کیلومتر به ۱۱۳ کیلومتر افزایش یافته است.
 - طرح «احداث راه اصلی بناب - محمدیار و سهراهی حیدرآباد - نقده» که در سال ۱۴۰۱ تغییر عنوان داده بود، در سال ۱۴۰۲ طول مسیر از ۷۰ به ۸۴ کیلومتر تغییر یافت.
 - طرح «احداث راه اصلی میانه - میان‌دوآب، فیروز آباد - آق‌کند، رضوان‌شهر - خلخال و تونل خلخال - اسالم، فیروزآباد - خلخال» در سال ۱۴۰۱ تغییر عنوان داده بود. در سال ۱۴۰۲، این طرح با ۱۰۰ کیلومتر افزایش طول مصوب گردید.
 - طرح «مشارکت در احداث آزاد راه کنار گذر غربی اصفهان» با وجود عدم تغییر عنوان در سال ۱۴۰۲، افزایش طول ۳۵ کیلومتری یافت.
 - طرح «بهسازی محور کوار - کوهنجان» که با سال شروع ۱۴۰۲ پیشنهاد شده بود، با ۲۰ کیلومتر افزایش مصوب شد.

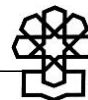
جدول ۷. فهرست تغییر عنوان طرح‌ها در برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای

| ردیف | لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ | قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱) | لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ | قانون بودجه سال ۱۴۰۲ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲) |
|------|---|---|---|---|
| ۱ | احداث باند دوم رودهن - فیروزکوه - قائم‌شهر و کمربندی جنوبی گیلوند و کمربندی شمالی قائم‌شهر (سهراه الغدیر - فرش ساوین و تقاطع غیرهمسطح چمازکتی قائم‌شهر) | احداث باند دوم رودهن - فیروزکوه - قائم‌شهر و کمربندی جنوبی گیلوند و کمربندی شمالی قائم‌شهر (سهراه الغدیر - فرش ساوین و تقاطع غیرهمسطح چمازکتی قائم‌شهر) | احداث باند دوم رودهن - فیروزکوه - قائم‌شهر و کمربندی جنوبی گیلوند و کمربندی شمالی قائم‌شهر (سهراه الغدیر - فرش ساوین و تقاطع غیرهمسطح چمازکتی قائم‌شهر) | بدون تغییر |
| ۲ | احداث باند دوم سراب - بستان‌آباد و اتصال آن به آزاد راه | بدون تغییر | احداث باند دوم سراب - بستان‌آباد و اتصال آن به آزاد راه | تیکمه‌داش و اتصال آن به آزاد راه |
| ۳ | احداث باند دوم سهراهی سلطانیه - ابهر - تاکستان | احداث باند دوم سهراهی سلطانیه - ابهر - تاکستان - زنجان - سرچم (حدفاصل) | احداث باند دوم سهراهی سلطانیه - ابهر - تاکستان - زنجان - سرچم (حدفاصل - زنجان تا سهراهی) | بدون تغییر |



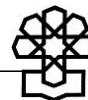
| ردیف | لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ | قانون بودجه سال ۱۴۰۱ <u>تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱</u> | لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ | قانون بودجه سال ۱۴۰۲ <u>تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲</u> |
|------|---|---|--|---|
| | | <u>زنجان تا سهراهی</u> <u>نیک پی</u> | (نیک پی) | |
| ۴ | احداث باند دوم کبودرآهنگ - قیدار - سلطانیه | احداث باند دوم <u>خلعت آباد</u> - کبودرآهنگ - قیدار - سلطانیه | احداث باند دوم خلعت آباد - کبودرآهنگ - قیدار - سلطانیه | بدون تغییر |
| ۵ | احداث باند دوم کردکوی - بندر ترکمن - آق قلا | احداث باند دوم کردکوی - بندر ترکمن - آق قلا - <u>گمیشان - گرگان - بندر گز</u> | احداث باند دوم کردکوی - بندر ترکمن - آق قلا - گمیشان - گرگان - بندر گز | بدون تغییر |
| ۶ | احداث بزرگراه اسلام آباد غرب - قصر شیرین و بهسازی و احداث محور سهراهی قازان چی - روانسر - پاره - نوسود و احداث راه اصلی گیلان غرب - سومار | احداث بزرگراه اسلام آباد غرب - قصر شیرین و بهسازی و احداث محور سهراهی قازان چی - روانسر - پاره - نوسود و احداث راه اصلی گیلان غرب - سومار و <u>احداث راه اسلام آباد - گهواره - توت شامی</u> | احداث بزرگراه اسلام آباد غرب - قصر شیرین و بهسازی و احداث محور سهراهی قازان چی - روانسر - پاره - نوسود و احداث راه اصلی گیلان غرب - سومار و اسلام آباد - گهواره - توت شامی | بدون تغییر |
| | احداث بزرگراه ساری - خزرآباد و آمل فریدون کنار | بدون تغییر | احداث بزرگراه ساری - خزرآباد و آمل فریدون کنار | <u>خزرآباد لاریم به نمیر بابل و آمل فریدون کنار</u> |
| ۷ | بدون تغییر | بدون تغییر | احداث راه اصلی دشت ارژن - کازرون، لار - کهورستان، لار - بستک، لار - جهرم، گز بلند - احمدی - برازجان، فیروزآباد جم، سوریان - هرات - هرات به شهر بابک | احداث راه اصلی دشت ارژن - کازرون، لار - کهورستان، لار - بستک، لار - جهرم، گز بلند - احمدی - برازجان، فیروزآباد جم، سوریان - هرات - هرات به شهر بابک |
| ۸ | احداث راه اصلی اتصال پل دختر به آزادراه خرم زال | احداث راه اصلی اتصال پل دختر به آزادراه خرم آباد، <u>پل زال و ادامه مسیر به استان ایلام</u> | احداث راه اصلی اتصال پل دختر به آزادراه خرم آباد، پل زال و ادامه مسیر به استان ایلام | بدون تغییر |
| ۹ | احداث راه اصلی بناب - محمد یار | احداث راه اصلی بناب - محمد یار و <u>سهراهی حیدرآباد - نقده</u> | احداث راه اصلی بناب - محمد یار و سهراهی حیدرآباد - نقده | بدون تغییر |
| ۱۰ | احداث راه اصلی دالین - نورآباد | احداث راه اصلی دالین - نورآباد و <u>اتصال آزادراه</u> | احداث راه اصلی دالین - نورآباد و اتصال آزادراه شیراز اصفهان به | بدون تغییر |

| ردیف | لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ | قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱) | لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ | قانون بودجه سال ۱۴۰۲ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲) |
|------|--|--|--|---|
| | | <u>شیراز اصفهان به بوشهر از مسیر دالین نورآباد</u> | بوشهر از مسیر دالین نورآباد | |
| ۱۱ | بهسازی راه اصلی ساری - کیاسر - سمنان و دامغان - معلمان - جندق - چوپانان - اردکان | بهسازی راه اصلی ساری - کیاسر - سمنان و دامغان - معلمان - جندق - چوپانان - اردکان و <u>طرود - شاهرود</u> | بهسازی راه اصلی ساری - کیاسر - سمنان و دامغان - معلمان - جندق - چوپانان - اردکان و سهراهی چاه جم - شاهرود | بدون تغییر |
| ۱۲ | احداث راه اصلی سورمق - اقلید - سماز و احداث تقاطع غیرهمسطح از سمت یاسوج و <u>راه اصلی خلار به علی‌آباد</u> <u>سرتنگ و راه اتصال</u> <u>سپیدان به محور اقلید به</u> <u>یاسوج و تکمیل راه</u> <u>مواصلاتی ساران به بهشت</u> <u>مکان آباد</u> | احداث راه اصلی سورمق - اقلید - یاسوج و احداث تقاطع غیرهمسطح از سمت یاسوج و <u>راه اصلی خلار به علی‌آباد</u> <u>سرتنگ و راه اتصال</u> <u>سپیدان به محور اقلید به</u> <u>یاسوج و تکمیل راه</u> <u>مواصلاتی ساران به بهشت</u> <u>مکان آباد</u> | احداث راه اصلی سورمق - اقلید - یاسوج و احداث تقاطع غیرهمسطح از سمت یاسوج و راه اصلی خلار به علی‌آباد سرتنگ و راه اتصال سپیدان به محور اقلید به یاسوج و تکمیل راه مواصلاتی ساران به بهشت مکان آباد | بدون تغییر |
| ۱۳ | احداث راه اصلی کلور - درام - <u>ایبر - گیلان</u> | احداث راه اصلی کلور - درام - <u>ایبر - گیلان</u> | احداث راه اصلی کلور - درام - گیلان | بدون تغییر |
| ۱۴ | احداث محور زرقان - خانه زینان (کمربندی شمال شیراز) | بدون تغییر | احداث محور زرقان - خانه زینان (کمربندی شمال شیراز) | احداث محور زرقان - خانه زینان (کمربندی شمال شیراز) <u>سیاخ</u> <u>جاده فیروزآباد و</u> <u>اتصال به شهر صدرا</u> |
| ۱۵ | بهسازی راه اصلی شاهرود به آزاد شهر | بدون تغییر | بهسازی راه اصلی شاهرود به آزاد شهر | بهسازی راه اصلی شاهرود به آزاد شهر و <u>احداث زیرگذر</u> <u>میدان جمهوری</u> <u>(فلکه الله) آزادشهر</u> |
| ۱۶ | سنقر - قروه | بدون تغییر | سنقر - قروه | <u>احداث باند دوم</u> <u>محور سنقر -</u> <u>وینسار - قروه</u> |
| ۱۷ | بهسازی راه اصلی کلیشم - دیلمان سیاهکل | بهسازی راه اصلی کلیشم - دیلمان - سیاهکل - <u>مسیر راه</u> <u>ایریشم</u> | بهسازی راه اصلی کلیشم - دیلمان - سیاهکل - مسیر راه ایریشم | بدون تغییر |
| ۱۸ | بهسازی راه اصلی اراک - فر مهین - خنجین - قهاوند | بهسازی راه اصلی اراک - فر مهین - خنجین - قهاوند - همدان و <u>قهاوند به</u> | بهسازی راه اصلی اراک - فر مهین - خنجین - قهاوند - همدان و قهاوند به آزادراه تهران همدان | بهسازی راه اصلی اراک - فر مهین - خنجین - قهاوند |



| ردیف | لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ | قانون بودجه سال ۱۴۰۱ <u>(تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱)</u> | لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ | قانون بودجه سال ۱۴۰۲ <u>(تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲)</u> |
|------|---|---|--|--|
| | | <u>آزادراه تهران همدان</u> | همدان و قهاوند و <u>عبدالرحیم میلاجرد</u> به آزادراه تهران همدان | |
| ۱۹ | بهسازی راه اصلی توپسرکان-کنگاور و توپسرکان-گنج‌نامه همدان - <u>فرسفج سه راه خیرآباد</u> | بهسازی راه اصلی توپسرکان-کنگاور و توپسرکان-گنج‌نامه همدان - <u>فرسفج سه راه خیرآباد</u> | بهسازی راه اصلی توپسرکان-کنگاور و توپسرکان-گنج‌نامه همدان - فرسفج سه راه خیرآباد | بدون تغییر |
| ۲۰ | بهسازی راه اصلی جلفا - خداآفرین - اصلاندوز - پارس‌آباد - بیله‌سوار - <u>آغاج-انگوت-گرمی-زهر (موران)</u> | بهسازی راه اصلی جلفا - خداآفرین - اصلاندوز - پارس‌آباد - بیله‌سوار - <u>آغاج-انگوت-گرمی-زهر (موران)</u> | بهسازی راه اصلی جلفا - خداآفرین - اصلاندوز - پارس‌آباد - بیله‌سوار - قره آغاج-انگوت-گرمی-زهر (موران) | بدون تغییر |
| ۲۱ | بهسازی راه اصلی دره شهر - آبدانان کبیرکوه | بهسازی راه اصلی دره شهر - آبدانان کبیرکوه - <u>تونل کبیرکوه</u> | بهسازی راه اصلی دره شهر - آبدانان کبیرکوه - تونل کبیرکوه | بدون تغییر |
| ۲۲ | ایرانشهر و راسک - سرپاز - به ایرانشهر - زمان - رستم‌آباد و چابهار - نیک شهر ایرانشهر | ایرانشهر و راسک - سرپاز - ایرانشهر - به زمان - رستم‌آباد و چابهار - نیک شهر ایرانشهر و <u>دشتیاری</u> | ایرانشهر و راسک - سرپاز - ایرانشهر - به زمان - رستم‌آباد و چابهار - نیک شهر ایرانشهر و دشتیاری | بدون تغییر |
| ۲۳ | بهسازی راه اصلی رضی - امیرکندی | بهسازی راه اصلی رضی - امیرکندی - <u>لنگان-گرمی-بیله‌سوار</u> | بهسازی راه اصلی رضی - امیرکندی - <u>لنگان-گرمی-بیله‌سوار</u> | بدون تغییر |
| ۲۴ | بهسازی راه اصلی فیروزآباد - قیر - خنج | بهسازی راه اصلی فیروزآباد - قیر - خنج - <u>کمربندی گراش</u> | بهسازی راه اصلی فیروزآباد - قیر - خنج - کمربندی گراش | بدون تغییر |
| ۲۵ | بهسازی راه اصلی فیض‌آباد - بجستان فردوس - دیهوک، گناباد - تربت‌حیدریه - بیرجند | بهسازی راه اصلی فیض‌آباد - بجستان فردوس - دیهوک، گناباد - فردوس و - تربت‌حیدریه - <u>بیرجند-قائن</u> | بهسازی راه اصلی فیض‌آباد - بجستان فردوس - دیهوک، گناباد - فردوس و - تربت‌حیدریه - بیرجند-قائن | بدون تغییر |
| ۲۶ | بهسازی راه اصلی محور بافت - حاجی‌آباد | بهسازی راه اصلی محور بافت - حاجی‌آباد - <u>خبر-وکیل‌آباد</u> | بهسازی راه اصلی محور بافت - حاجی‌آباد - خبر-وکیل‌آباد | بدون تغییر |
| ۲۷ | تبدیل محور فرعی لار - لامرد به راه اصلی | تبدیل محور فرعی لار - لامرد - <u>جناح - بندر خمیر به راه اصلی و محور گراش - چک، چک به سهراهی آرد</u> | تبدیل محور فرعی لار - لامرد - جناح - بندر خمیر به راه اصلی و محور گراش - چک، چک به سهراهی آرد | بدون تغییر |
| ۲۸ | مشارکت در احداث آزاد راه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت) و کنار گذر شمالی کرج | بدون تغییر | مشارکت در احداث آزاد راه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت) و کنار گذر شمالی کرج | مشارکت در احداث آزاد راه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت) و کنار گذر شمالی کرج |

| ردیف | لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ | قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱) | لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ | قانون بودجه سال ۱۴۰۲ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲) |
|------|--|--|--|--|
| | | | کنار گذر شمالی کرج و شاخه جنوبی (کنار گذر جنوبی کرج، کنار گذر شرقی فردیس و کنار گذر محمدشهر ماه‌دشت) | |
| ۲۹ | احداث کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور-پسابندر تا شلمچه شامل مسیرهای پسابندر- چابهار- رأس میدانی- لیردف-بندرعباس، کشتی‌سازی سه راه خمیر، بندر خمیر-بندر لنگه-عسلویه، کنگان- خورموج-چغا دک، بوشهر - گناوه - دیلم - هندیجان، هندیجان - ماهشهر - آبادان، پل شهدا شلمچه، جاده اروندکنار - «اهرم-دل»، «دولت‌آباد-زیارت» - آبادان - «سه راه ناصری-باغان»، «واره- اهرم- بوشکان» | احداث کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور-پسابندر تا شلمچه شامل مسیرهای پسابندر- چابهار- رأس میدانی- لیردف-بندرعباس، کشتی‌سازی سه راه خمیر، بندر خمیر-بندر لنگه-عسلویه، کنگان- خورموج-چغا دک، بوشهر - گناوه - دیلم - هندیجان، هندیجان - ماهشهر - آبادان، پل شهدا شلمچه، جاده اروندکنار - «اهرم-دل»، «دولت‌آباد-زیارت» - آبادان - «سه راه ناصری-باغان»، «واره- اهرم- بوشکان» | احداث کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور-پسابندر تا شلمچه شامل مسیرهای پسابندر- چابهار- رأس میدانی- لیردف-بندرعباس، کشتی‌سازی سه راه خمیر، بندر خمیر-بندر لنگه-عسلویه، کنگان- خورموج-چغا دک، بوشهر - گناوه - دیلم - هندیجان، هندیجان - ماهشهر - آبادان، پل شهدا شلمچه، جاده اروندکنار - آبادان | بدون تغییر |
| ۳۰ | - | - | بهبودی محور کوار - اکبر آباد - کوهنجان | بهبودی محور کوار - اکبر آباد - کوهنجان |
| ۳۱ | چهار خطه کردن راه بجنورد- اسفراین - سبزوار | چهار خطه کردن راه بجنورد- اسفراین - بردسکن - سبزوار | چهار خطه کردن راه بجنورد- اسفراین - بردسکن - سبزوار | بدون تغییر |
| ۳۲ | تبدیل محور فرعی ارسنجان- کره‌ای - هرات به راه اصلی | بدون تغییر | تبدیل محور فرعی ارسنجان- کره‌ای - هرات به راه اصلی | تبدیل محور فرعی ارسنجان- کره‌ای - قادر آباد به راه اصلی |
| ۳۳ | تبدیل راه فرعی بوانات - صفاشهر به راه اصلی | بدون تغییر | تبدیل راه فرعی بوانات - صفاشهر به راه اصلی | تبدیل راه فرعی بوانات - صفاشهر و بوانات جشنیان - سیم کاران به راه اصلی |
| ۳۴ | بهبودی راه قاضی خان- بدره - لومار، مورموری- دهلران، انچیر - گرازان | بهبودی راه قاضی خان- بدره - لومار، مورموری- دهلران، انچیر - | بهبودی راه قاضی خان- بدره - لومار، مورموری- دهلران، انچیر - | بدون تغییر |



| ردیف | لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ | قانون بودجه سال ۱۴۰۱ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱) | لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ | قانون بودجه سال ۱۴۰۲ (تغییرات نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲) |
|------|---|---|---|--|
| | | انچیر - گرازان - <u>گرازان</u> - بدره به میمه و محور <u>چم</u> سرخ - حاضر میل - <u>دهلران</u> | گرازان - گرازان - بدره به میمه و محور چم سرخ - حاضر میل - دهلران | |
| ۳۵ | مطالعه و اجرای جاده الیگودرز - مسجد سلیمان | بدون تغییر | مطالعه و اجرای جاده الیگودرز - مسجد سلیمان | <u>احداث راه اصلی</u> الیگودرز - مسجد سلیمان |
| ۳۶ | مطالعه و اجرای باند دوم محور شادمهر - کاشمر - بردسکن - انابد | بدون تغییر | مطالعه و اجرای باند دوم محور شادمهر - کاشمر - بردسکن - انابد | <u>مطالعه و اجرای باند</u> دوم محور شادمهر - کاشمر - بردسکن - انابد |
| ۳۷ | احداث محور حنا - قدمگاه - زمان که‌ریز | احداث محور حنا - قدمگاه - زمان که‌ریز - <u>خسروشیرین</u> | احداث محور حنا - قدمگاه - زمان که‌ریز - خسروشیرین | بدون تغییر |

مأخذ: همان.

۴-۱-۳. برنامه توسعه حمل و نقل هوایی

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، هشت طرح برای توسعه حمل و نقل هوایی پیش‌بینی شد. پنج طرح آن مربوط به احداث یا مشارکت در احداث فرودگاه (۵۴ درصد اعتبار پیش‌بینی شده برای احداث فرودگاه به فرودگاه رامسر تعلق دارد)، دو مورد برای خرید و افزایش ظرفیت ناوگان مسافری و یک طرح به تعمیر و تجهیز فرودگاه اختصاص دارد. در فرایند تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، چهار طرح دیگر نیز به این برنامه الحاق شد. جزئیات طرح‌های الحاقی در جدول ۹ ارائه شده است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، همان ۱۲ طرح مصوب سال ۱۴۰۱ مطرح شد و اعتبارات این برنامه برخلاف سایر برنامه‌های ذیل فصل حمل و نقل با ۲۱ درصد کاهش نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ پیشنهاد شد. شایان ذکر است در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، طرح احداث فرودگاه بناب به مطالعه فرودگاه بناب تغییر یافت. جزئیات تغییرات اعتبارات طرح‌های توسعه حمل و نقل هوایی در فرایند تصویب در جدول ۱۰ ارائه شده است. مجموع تغییرات این بخش نشان‌دهنده توجه ویژه به تأمین اعتبار فرودگاه رامسر و شهدای آباد در فرایند تصویب بودجه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ است.

جدول ۸. طرح‌های جدید برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی قانون بودجه نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱

(میلیون ریال)

| ردیف | عنوان | هدف | سال شروع | سال اتمام | قانون سال ۱۴۰۱ |
|------------|---|---|----------|-----------|----------------|
| ۱۳۰۳۰۱۷۰۰۲ | تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات - سازمان هواپیمایی کشوری | تعمیر و نگهداری هواپیمای فالکن (به‌طور سالیانه) خرید تجهیزات اداری، فنی و تأسیسات | ۱۳۸۱ | | ۲۶,۱۵۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۷۰۰۴ | تعمیرات اساسی و خرید تجهیزات و ماشین‌آلات - مرکز آموزش عالی هوانوردی و فرودگاهی کشور | تعمیرات اساسی و تأمین تجهیزات | ۱۳۸۱ | | ۲۱,۷۹۲ |
| ۱۳۰۳۰۱۷۰۱۹ | احداث فرودگاه بناب و تکمیل و توسعه فرودگاه سهند | توسعه مطالعه و اجرای فرودگاه | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۹۲,۰۰۰ |
| ۱۳۰۳۰۱۷۰۲۱ | احداث فرودگاه شمال فارس (آباده) (۵۰ درصد از محل منابع عمومی دولت و ۵۰ درصد از محل سایر منابع) | مشارکت در احداث فرودگاه | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۵ | ۱,۰۰۰,۰۰۰ |
| | مجموع | | | | ۱,۳۳۹,۹۴۲ |

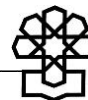
مأخذ: همان.

جدول ۹. جزئیات تغییرات برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی در قانون نسبت لایحه

| سال | جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه |
|------|---|
| ۱۴۰۱ | <p>- در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبارات ۶مورد از طرح‌های پیشنهادی ۴ درصد نسبت به لایحه کاهش یافت.</p> <p>- طرح توسعه فرودگاه رامسر مشمول ۱۰ درصد افزایش اعتبار شد و طرح احداث فرودگاه شهید مدرس با بودجه‌ای با بیش از ۱۶ برابر اعتبار پیش‌بینی شده در لایحه تصویب شده است.</p> <p>- چهار طرح با اعتبار ۱/۲ هزار میلیارد ریال به قانون بودجه الحاق شده است. ۹۶ درصد این اعتبار مربوط به طرح‌های «احداث فرودگاه بناب و تکمیل و توسعه فرودگاه سهند» و «احداث فرودگاه شمال فارس (آباده)» است.</p> <p>- در نهایت برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی با ۲/۴ هزار میلیارد ریال مصوب شد.</p> |
| ۱۴۰۲ | <p>- در لایحه بودجه، ۱۲ طرح برای توسعه حمل‌ونقل هوایی با اعتباری نزدیک به ۱/۹ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده است.</p> <p>- ۱۰ مورد از طرح‌های پیشنهادی توسعه حمل‌ونقل هوایی بدون تغییر و ۲ مورد با افزایش اعتبار مصوب شدند و طرحی در سال ۱۴۰۲ به این برنامه الحاق نشد.</p> <p>- در فرایند تصویب، عنوان طرح «احداث فرودگاه شمال فارس (آباده)» به «احداث فرودگاه شهدای آباده» تغییر کرد.</p> <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، اعتبار طرح احداث فرودگاه شهدای آباده برابر ۱۰۰۰ میلیارد ریال (معادل ۵۳ درصد کل اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی) برآورد شد. در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ مجدداً، ۲۰۰ میلیارد ریال بیشتر برای این طرح مصوب شد.</p> <p>- در سال ۱۴۰۲، طرح «توسعه فرودگاه رامسر» نیز با ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار بیشتر مصوب شد.</p> <p>- در نهایت بودجه طرح‌های توسعه حمل‌ونقل هوایی برابر ۲/۳ هزار میلیارد ریال (۴ درصد کمتر از قانون بودجه ۱۴۰۱) مصوب شد.</p> |

مأخذ: همان.

از بین چهار طرح الحاق شده طرح «احداث فرودگاه شمال فارس (آباده)» جدید است و قبلاً در قانون بودجه ردیف اعتباری نداشت. طراحی این فرودگاه در سال ۱۳۷۴ انجام گرفته، اما به دلیل کمبود منابع مالی و در سال‌های بعد به دلیل نبود توجیه اقتصادی پیگیری نشد، اما در سال ۱۴۰۱، این طرح در ردیف طرح‌های



تملك دارایی‌های سرمایه‌ای در قانون بودجه قرار گرفته است و بودجه یک‌هزار میلیارد ریالی برای آن مصوب شد که به‌تنهایی بیش از بودجه ۸۰۰ میلیارد ریالی پیش‌بینی‌شده برای کل طرح‌های توسعه حمل‌ونقل هوایی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ است.

طرح الحاقی «احداث فرودگاه بناب و تکمیل و توسعه فرودگاه سهند» در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ با سال شروع ۱۴۰۰ مصوب شد، در حالی که در قانون بودجه سال ۱۴۰۰، جزء ردیف‌های اعتباری پیوست ۱ قرار نگرفته بود. با وجود فرودگاه سهند در ۱۰ کیلومتری شهر بناب و فرودگاه شهید مدنی تبریز در ۱۲۵ کیلومتری شهر بناب، اختصاص ردیف اعتباری برای احداث فرودگاه بناب قابل تأمل است.

۳-۱-۵. برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر

در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، تنها سه طرح در زمینه‌های احداث، بهسازی و ساماندهی بنادر صیادی برای توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر پیشنهاد و مصوب شد. عمده طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برای توسعه بنادر و حمل‌ونقل دریایی توسط منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران تأمین می‌شود. اطلاعات طرح‌های توسعه‌ای، از جمله طرح‌های عمرانی حمل‌ونقل دریایی، که از منابع داخلی سازمان یا شرکت‌های دولتی تأمین می‌شود، طی لایحه در اختیار مجلس قرار نمی‌گیرد. جزئیات تغییرات طرح‌های احداث، بهسازی و ساماندهی بنادر صیادی در برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر در جدول ۱۱ ارائه شده است. شایان ذکر است اعتبارات این برنامه در لایحه پیشنهادی دولت در سال ۱۴۰۲، رشد قابل توجه ۵۰ درصدی نسبت به قانون سال ۱۴۰۱ (معادل ۱/۳ هزار میلیارد ریال افزایش) داشت. با وجود این، اعتبار آن در فرایند تصویب لایحه سال ۱۴۰۲ نیز مشمول افزایش شد.

جدول ۱۰. جزئیات تغییرات برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر در قانون نسبت لایحه

| سال | جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه |
|------|--|
| ۱۴۰۱ | - در فرایند تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبارات برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر با ۱۲/۳ درصد (معادل ۲۹۰ میلیارد ریال) افزایش به ۲/۶ هزار میلیارد ریال رسید. - در قانون بودجه، اعتبارات احداث و ساماندهی بنادر صیادی با ۴ درصد کاهش و بهسازی بنادر صیادی با حدود ۴۶ درصد افزایش نسبت به لایحه تصویب شد. |
| ۱۴۰۲ | - اعتبارات برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر با ۱۵ درصد (معادل ۶۰۰ میلیارد ریال) افزایش تصویب شد و به ۴/۶ هزار میلیارد ریال رسید. - در لایحه سال ۱۴۰۱ نیز همانند سال ۱۴۰۲، اعتبار هریک از طرح‌های احداث، بهسازی و ساماندهی بنادر صیادی ۲۰۰ میلیارد ریال افزایش یافت. - در فرایند تصویب به‌عنوان طرح بهسازی بنادر صیادی، عبارت «اسکله صیادی دلوار» نیز اضافه شد. |

مأخذ: همان.

۳-۱-۶. برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت

برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت با وجود اینکه اهمیت اساسی در حل مسائل حمل‌ونقل و ارتقای بهره‌وری دارد، کمترین سهم (۰/۲ درصد) از اعتبارات فصل حمل‌ونقل را دارد. در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ سه طرح برای این برنامه پیشنهاد

و مصوب شد که جزئیات آن در جدول ۱۲ ارائه شده است. نکته قابل توجه در این برنامه، کاهش اعتبار پیشنهادی دولت برای این برنامه در سال ۱۴۰۲ نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و تصویب بدون تغییر این اعتبار در مجلس با وجود تورم سالیانه است.

جدول ۱۱. جزئیات تغییرات برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت در قانون نسبت لایحه

| سال | جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه |
|------|---|
| ۱۴۰۱ | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، سه طرح با اعتبار ۴۸۲ میلیارد ریال برآورد شد. - طرح‌های مطالعاتی شامل «تکمیل مطالعات تفصیلی طرح‌های حمل‌ونقل» و «مطالعات شناسایی و امکان‌سنجی پروژه‌ها و مطالعات طرح‌های راهبردی حمل‌ونقل و تدوین ضوابط و مقررات زیرساخت‌ها» با ۴ درصد کاهش نسبت به لایحه و طرح «تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات- وزارت راه و شهرسازی» با ۳۲/۵ درصد کاهش تصویب شد. - درنهایت بودجه سه طرح برابر با ۳۷۰ میلیارد ریال مصوب شد. |
| ۱۴۰۲ | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، سه طرح مصوب شده در سال ۱۴۰۱ با اعتبار مجموعاً ۴۷۰ میلیارد ریال پیشنهاد شد. - بودجه طرح‌های برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت بدون تغییر نسبت به لایحه در قانون ۱۴۰۲ مصوب شد. |

مأخذ: همان.

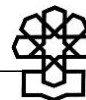
۳-۱-۷. برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها

اعتبارات این برنامه در سال ۱۴۰۱ تقریباً بدون تغییر و در سال ۱۴۰۲ با افزایش اعتبار حدود ۱۱ هزار میلیارد ریالی به تصویب رسید که ۸۱ درصد از افزایش اعتبار مذکور، مربوط به ایمن‌سازی راه‌ها است. جزئیات افزایش اعتبار طرح‌ها در جدول ۱۳ ارائه شده است. تعداد و عناوین طرح‌های این برنامه، بدون تغییر به تصویب مجلس رسید.

جدول ۱۲. جزئیات تغییرات برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها در قانون نسبت لایحه

| سال | جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه |
|------|--|
| ۱۴۰۱ | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۱ طرح با اعتبار ۱۴/۲ هزار میلیارد ریال برآورد شد. - اعتبار تمام طرح‌های ذیل برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها، ۴ درصد نسبت به لایحه کاهش یافت. به‌استثنای طرح «حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز در راه‌های شریانی کشور با اولویت مسیرهای پرتردد» که با ۷ درصد افزایش تصویب شد. - اعتبارات این برنامه، مجموعاً با ۱۷۶ میلیارد ریال (۱/۲۴ درصد) کاهش مصوب شد. |
| ۱۴۰۲ | - ۱۱ طرح مصوب سال ۱۴۰۱، در لایحه سال ۱۴۰۲ با اعتبار ۱۴/۷ هزار میلیارد ریال پیشنهاد شدند. - در فرایند بررسی، ۴ مورد از طرح‌های پیشنهادی لایحه با افزایش اعتبار (معادل ۱۰/۷ هزار میلیارد ریال) و سایر طرح‌ها بدون تغییر تصویب شدند. - ۸۱ درصد از افزایش اعتبار مذکور متعلق به سه طرح مرتبط به ایمن‌سازی راه‌ها است. - بیشترین افزایش (معادل ۳/۳ هزار میلیارد ریال) برای طرح «حذف و اصلاح نقاط حادثه‌خیز در راه‌های شریانی کشور با اولویت مسیرهای پرتردد» است که نسبت به اعتبار برآورد شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۸۵ درصد افزایش یافته است. - اعتبار طرح «نوسازی ناوگان و ماشین‌آلات راهداری» با ۲۰۰ میلیارد ریال افزایش، نسبت به لایحه سال ۱۴۰۲ ۵ برابر شده است. |

مأخذ: همان.



۸-۱-۳. برنامه حمل و نقل شهری و روستایی

برنامه حمل و نقل شهری و روستایی ذیل فصل توسعه و خدمات شهری، روستایی و عشایری در پیوست یک لایحه بودجه ارائه می‌شود. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۶ طرح با اعتبار ۱۵ هزار میلیارد ریال برآورد شد. ۳۷ درصد این اعتبار به حمل و نقل ریلی حومه‌ای اختصاص داشت، که دوسوم آن برای طرح‌های قطار حومه‌ای شهر تهران و یک‌سوم برای قطار حومه‌ای مشهد و اصفهان بود. ۳۱ درصد اعتبار این برنامه نیز برای طرح‌های احداث متروی ۹ شهر پیش‌بینی شده بود که **بیشترین سهم را قطار شهری کرمانشاه داشت**. در این برنامه تنها یک طرح برای اسقاط و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی غیر ریلی در نظر گرفته شده بود که ۳۱ درصد اعتبار برنامه (معادل ۴/۶ هزار میلیارد ریال) را به خود اختصاص می‌دهد. میزان افزایش اعتبارات این برنامه در فرایند تصویب بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۴۰۷ میلیارد ریال و ۱۵۰ میلیارد ریال بوده است. جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه جدول ۱۴ ارائه شده است.

جدول ۱۳. جزئیات تغییرات برنامه حمل و نقل شهری و روستایی در قانون نسبت لایحه

| سال | جزئیات تغییرات قانون نسبت به لایحه |
|------|--|
| ۱۴۰۱ | <ul style="list-style-type: none"> - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۶ طرح با اعتباری معادل ۱۵ هزار میلیارد ریال برآورد شد. - در فرایند تصویب، اعتبار ۱۳ مورد از طرح‌ها ۴ درصد (معادل ۵۱۱ میلیارد ریال) کاهش یافت. - طرح «احداث قطار حومه‌ای اصفهان به شهرهای جدید و شهرضا از طریق بهارستان» یک درصد افزایش یافت. - در فرایند تصویب، عنوان طرح «احداث قطار شهری اصفهان» به «احداث قطار شهری اصفهان و اتصال به شاهین‌شهر» تغییر یافت و اعتبار آن با ۱۷۷ میلیارد ریال افزایش (معادل ۴۸ درصد) مصوب شد. - بیشترین افزایش اعتبار در فرایند تصویب این برنامه مربوط به طرح «اتصال اسلامشهر به متروی تهران» است که با ۴۴۳ میلیارد ریال افزایش (معادل ۴۸ درصد) تصویب شد. - طرح «احداث قطار شهری رشت» با اعتبار ۱۹۲ هزار میلیارد ریال و طرح «احداث متروی غرب تهران» با ۹۶ میلیارد ریال به برنامه حمل و نقل شهری اضافه شد. (در قوانین بودجه سال‌های گذشته دارای ردیف بودجه بودند). - در نهایت این برنامه با ۱۸ طرح و افزایش اعتبار معادل ۴۰۷ میلیارد ریال مصوب شد. |
| ۱۴۰۲ | <ul style="list-style-type: none"> - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، طرح‌های مصوب سال ۱۴۰۱ (۱۸ طرح) با اعتباری نزدیک به ۱۸ هزار میلیارد ریال پیشنهاد شد. - در فرایند بررسی لایحه، اعتبارات تمام طرح‌ها بدون تغییر تصویب شد. به استثنای طرح «احداث قطار شهری کرمانشاه» که با ۱۵۰ میلیارد ریال افزایش اعتبار مصوب شد. - عنوان طرح «احداث قطار حومه‌ای کلان‌شهر اصفهان به شهرهای جدید به شهرضا از طریق بهارستان» در فرایند تصویب تغییر یافته است. اتصال شهر جدید مجلسی و شاهین‌شهر از طریق حبیب‌آباد گز به قطار حومه‌ای اصفهان به عنوان این طرح اضافه شده است. |

مأخذ: همان.

۲-۳. اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای ردیف‌های متفرقه

علاوه بر اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای ذیل فصل و امور، اعتبارات ردیف‌های متفرقه نیز از محل منابع عمومی دولت تأمین می‌شود و با توجه به ماهیت موردی و گاهاً فراسازمانی هزینه‌کردها، اعتبارات به دستگاه خاصی اختصاص نمی‌یابد و در ردیف‌های متفرقه قرار می‌گیرد. از جدول شماره ۹ قوانین بودجه، اعتبارات ردیف‌های متفرقه مورد استفاده در حوزه حمل و نقل قابل ارزیابی است. تغییرات ردیف‌های بودجه در قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲

نسبت به لایحه در جدول ۱۵ ارائه شده است.

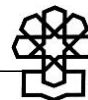
ردیف‌های متفرقه مربوط به بخش حمل‌ونقل در سه عنوان: ۱. اعتبارات یارانه‌ها، ۲. اعتبارات متمرکز درآمد - هزینه و ۳. اعتبارات ردیف‌های موردی (موقت) ارائه شده است. در قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ اعتبارات یارانه‌های بخش حمل‌ونقل بدون تغییر نسبت به لایحه تصویب شده است. در لایحه دولت در سال ۱۴۰۲ ذیل ردیف یارانه و کمک زیان حمل‌ونقل ریلی برونشهری، موضوع تعمیرات لوکوموتیو اضافه شد. اعتبارات ردیف‌های متمرکز درآمد-هزینه مرتبط به بخش حمل‌ونقل، در سال ۱۴۰۲ بدون تغییر و در سال ۱۴۰۱ همگی با کاهش ۱۰ درصدی نسبت به لایحه تصویب شدند.

در فرایند بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، برای تأمین اعتبارات لازم برای حکم الحاقی بند «خ» تبصره «۶»، ردیف ۱۰۰-۵۵۰۰۰۰۰ به ردیف‌های متفرقه الحاق شد. در این ردیف، ۴ هزار میلیارد ریال برای طرح‌های راه روستایی و عشایری تعریف شده در جدول ۳۲ لایحه پیش‌بینی شده است. این ردیف در لایحه سال ۱۴۰۲ مجدداً تکرار شده و با ۲۵ درصد کاهش نسبت به لایحه مصوب شده است.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، سه ردیف متفرقه جدید نسبت به قانون سال ۱۴۰۱، پیشنهاد شد که دو مورد بدون تغییر مصوب گردید، اما ردیف «اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی» با ۵۰ درصد (معادل ۵ هزار میلیارد ریال) کاهش مصوب شد که با توجه به آمار فزاینده تلفات سوانح رانندگی در کشور در سال‌های اخیر، محل سؤال است. در فرایند بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، چهار موضوع به ردیف‌های موردی الحاق شده است. از میان این ردیف‌های الحاقی، توسعه و تکمیل راه‌های روستایی با اعتبار ۴ هزار میلیارد ریالی، بیشترین اعتبار را دارد. الحاق ردیف‌هایی جهت احداث آزادراه و فرودگاه و طرح دو بانده‌سازی به ردیف‌های جدول متفرقه به جای طرح‌های پیوست یک بودجه نیز در نوع خود جالب توجه است.

جدول ۱۴. تغییر اعتبارات ردیف‌های متفرقه قانون بودجه سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نسبت به لایحه (میلیون ریال)

| سال ۱۴۰۲ | | سال ۱۴۰۱ | | عنوان |
|------------|------------|------------|------------|--|
| درصد تغییر | قانون | درصد تغییر | قانون | |
| -۳/۶ | ۵۹,۳۶۱,۰۰۰ | +۸/۲ | ۱۷,۸۴۱,۰۰۰ | سرجمع اعتبارات |
| . | ۳,۰۰۰,۰۰۰ | . | . | اعتبارات یارانه‌ها |
| . | ۳,۰۰۰,۰۰۰ | . | . | یارانه و کمک زیان حمل‌ونقل ریلی برون‌شهری و تعمیرات لوکوموتیو |
| . | ۱۴,۷۶۱,۰۰۰ | -۱۰ | ۲,۳۷۶,۰۰۰ | اعتبارات متمرکز درآمد - هزینه |
| . | ۲,۱۶۳,۰۰۰ | -۱۰ | ۱,۲۶۰,۰۰۰ | شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران - توسعه و نوسازی و تکمیل طرح‌های شبکه ریلی مشروط به وصول درآمد حقوق ورودی |
| . | ۸۱۰,۰۰۰ | -۱۰ | ۸۱۰,۰۰۰ | اجرای طرح ناحیه کاهش آلودگی هوا (LEZ) جهت کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران و شهرهای دارای آلودگی هوا |



| سال ۱۴۰۲ | | | سال ۱۴۰۱ | | | عنوان |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---|
| درصد تغییر | قانون | لایحه | درصد تغییر | قانون | لایحه | |
| ۰ | ۱۰۸,۰۰۰ | ۱۰۸,۰۰۰ | -۱۰ | ۸۱,۰۰۰ | ۹۰,۰۰۰ | توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی از محل ۱۰٪ ارزش گمرکی |
| ۰ | ۱,۵۰۰,۰۰۰ | ۱,۵۰۰,۰۰۰ | -۱۰ | ۱,۳۵۰,۰۰۰ | ۱,۵۰۰,۰۰۰ | اعتبار موضوع افزایش ۵۰۰۰ میلیارد ریال جرائم 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 | ۴۵۰۰۰ | ۴۵۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران |
| ۰ | ۱۳۵,۰۰۰ | ۱۳۵,۰۰۰ | -۱۰ | ۱۳۵,۰۰۰ | ۱۵۰,۰۰۰ | ساماندهی و اشتغال ملوانان و بهسازی شناورهای سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن |
| ۰ | ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | اجرای ماده (۷) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها موضوع سهم ۱٪ درآمدهای مالیاتی مستقیم |
| -۵/۰ | ۴۱,۶۰۰,۰۰۰ | ۴۳,۸۰۰,۰۰۰ | +۱۱/۷ | ۱۵,۴۶۵,۰۰۰ | ۱۳,۸۵۰,۰۰۰ | اعتبارات ردیف‌های موردی (موقت) |
| ۰ | ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ | -۱۰ | ۹,۹۰۰,۰۰۰ | ۱۱,۰۰۰,۰۰۰ | مطالعه، راهبری و ایجاد زیرساخت‌های توسعه منطقه مکران (شهرستان‌های: چابهار، کنارک، نیک‌شهر، قصرقند، جاسک، سیریک، میناب، بشاگرد) |
| +۸۰/۰ | ۱,۸۰۰,۰۰۰ | ۱,۰۰۰,۰۰۰ | -۸۴/۱ | ۲۱۵,۰۰۰ | ۱,۳۵۰,۰۰۰ | طرح‌های مطالعاتی و اجرایی دارای مجوز کمیسیون ماده (۲۳) - موضوع جداول شماره ۱۹ و ۲۰ |
| ۰ | ۰ | ۰ | -۱۰ | ۱,۳۵۰,۰۰۰ | ۱,۵۰۰,۰۰۰ | تأمین یارانه حمل و نقل هوایی، بابت صادرات کالا با اولویت اقلام کشاورزی |
| -۲۵/۰ | ۳,۰۰۰,۰۰۰ | ۴,۰۰۰,۰۰۰ | جدید | ۴,۰۰۰,۰۰۰ | ۰ | راه روستایی و عشایری - طرح‌های جدول شماره ۳۲ |
| ۰ | ۸,۴۰۰,۰۰۰ | ۸,۴۰۰,۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | جایگزینی خودروهای فرسوده ناوگان حمل و نقل عمومی (انجام تعهدات و تکالیف قانون هوای پاک) |
| -۵۰/۰ | ۵,۰۰۰,۰۰۰ | ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی |
| ۰ | ۴۰۰,۰۰۰ | ۴۰۰,۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | تکمیل راه آهن شلمچه-بصره |
| جدید | ۲,۵۰۰,۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | توسعه و تکمیل راه‌های روستایی |
| جدید | ۱۵۰,۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | طرح دوبنده لردگان به فلارد و لردگان به سردشت |
| جدید | ۵۰,۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | احداث آزادراه نجف‌آباد فلاورجان - اصفهان به طول ۳۴ کیلومتر |
| جدید | ۳۰۰,۰۰۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | فرودگاه سراب |

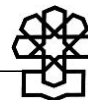
مأخذ: همان.

۳-۳. اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌های دولتی علاوه بر منابع عمومی، اعتبارات بخش حمل‌ونقل از منابع شرکت‌های دولتی نیز تأمین می‌شود. جزئیات اعتبارات شرکت‌های دولتی در پیوست سه قوانین بودجه سنواتی ارائه می‌شوند. معمولاً بودجه شرکت‌ها در فرایند بررسی لایحه بودجه چندان مورد بررسی قرار نمی‌گیرد. 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. از سوی دیگر، مجلس شورای اسلامی از جهت‌گیری برنامه‌ای این شرکت‌ها به خصوص در بخش عمرانی اطلاع دقیقی در زمان ارائه لایحه بودجه ندارد و به جزئیات اعتبارات ورود ندارد. اعتبارات هزینه‌ای و تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای پیش‌بینی‌شده برای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ بدون تغییر و در سال ۱۴۰۱ با ۱۷ هزار میلیارد ریال کاهش تصویب شده است. جزئیات این تغییرات در ادامه بررسی می‌شود.

به جهت بررسی اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌ها، ستون **هزینه‌های سرمایه‌ای** و ستون **سهم منابع داخلی شرکت** در پیوست سه بودجه سنواتی برای هفت شرکت دولتی فعال در بخش حمل‌ونقل شامل سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل، سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت شهر فرودگاهی امام‌خمینی (ره) و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران مورد بررسی قرار می‌گیرد.

بررسی اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌ها نشان می‌دهد که به جز شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هیچ‌کدام از شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل رقمی را در این بخش در سال‌های گذشته پیش‌بینی نکرده‌اند و کلیه مصارف خود را در قالب اعتبارات هزینه‌ای در نظر گرفته‌اند. این روال در سال ۱۴۰۱ نیز وجود داشته است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ سهم منابع داخلی شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نسبت به بودجه سال‌های گذشته دو برابر شده بود، اما با کاهش ۱۰ هزار میلیارد ریالی (معادل ۳۳ درصد کاهش) نسبت به لایحه به تصویب مجلس رسید.

هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه در جدول ۱۶ مقایسه شده است. با وجود اینکه هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران با ۶ درصد کاهش نسبت به سال گذشته در لایحه برآورد شده بود. در قانون سال ۱۴۰۱ نیز با حدود ۱۲ درصد کاهش نسبت به لایحه تصویب شده است. در مجموع هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی در لایحه بودجه ۱۳۴ هزار میلیارد ریال برآورد شده بود که در قانون بودجه با ۵ درصد کاهش مصوب شده است. شایان ذکر است، علاوه بر هزینه‌های سرمایه‌گذاری، بازپرداخت وام و تسهیلات دریافتی نیز جزء مصارف سرمایه‌ای شرکت‌ها از منابع داخلی در نظر گرفته می‌شود. در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۰ هزار میلیارد ریال از منابع داخلی شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل برای بازپرداخت وام و تسهیلات در نظر گرفته شده است. سازمان بنادر و دریانوردی بیشترین میزان سرمایه‌گذاری از منابع داخلی، معادل ۸۲/۷ هزار میلیارد ریال و بیشترین بازپرداخت پیش‌بینی‌شده معادل ۴ هزار میلیارد ریال را در بین شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل دارد.



جدول ۱۵. مقایسه هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه

(میلیون ریال)

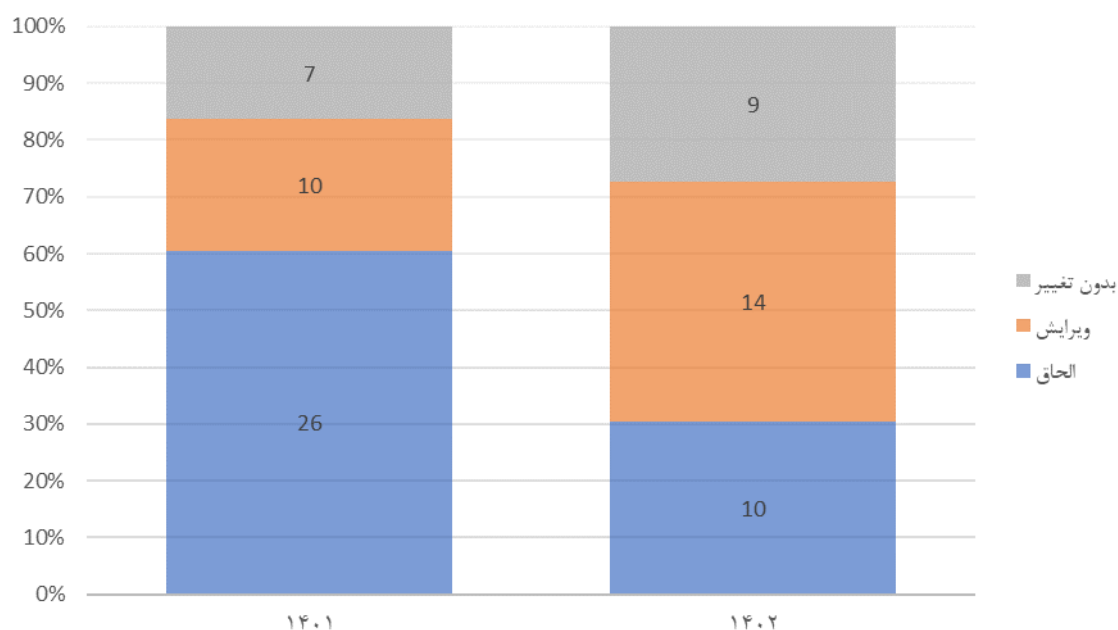
| درصد تغییرات | قانون | لایحه | نام شرکت |
|--------------|-------------|-------------|---|
| ۰ | ۲,۲۰۰,۰۰۰ | ۲,۲۰۰,۰۰۰ | سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای |
| ۰ | ۳,۴۷۵,۰۰۰ | ۳,۴۷۵,۰۰۰ | شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران |
| -۱۱/۹ | ۱۴,۷۶۶,۸۷۷ | ۱۶,۷۶۶,۸۷۷ | شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران |
| ۰ | ۸۰۶,۲۰۰ | ۸۰۶,۲۰۰ | شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل |
| -۲۱/۷ | ۱۸,۰۰۰,۰۰۰ | ۲۳,۰۰۰,۰۰۰ | شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران |
| ۰ | ۵,۳۱۰,۰۰۰ | ۵,۳۱۰,۰۰۰ | شرکت شهر فرودگاهی امام‌خمينی (ره) |
| ۰ | ۸۲,۶۹۱,۰۰۰ | ۸۲,۶۹۱,۰۰۰ | سازمان بنادر و دریانوردی |
| -۵/۲ | ۱۲۷,۲۴۹,۰۷۷ | ۱۳۴,۲۴۹,۰۷۷ | جمع |

مأخذ: همان.

۴. تغییرات در احکام تبصره‌ها

احکام بودجه ذیل ۲۰ تبصره در ماده‌واحد قانون بودجه ارائه می‌شوند. در سال ۱۴۰۱، ۴۳ موضوع و در سال ۱۴۰۲، ۳۳ موضوع مرتبط به بخش حمل‌ونقل در احکام ماده‌واحد قانون بودجه تصویب شد. وضعیت تغییرات احکام قانون نسبت به لایحه پیشنهادی در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در نمودار ۵ ارائه شده است. بخش قابل‌توجهی از احکام مرتبط به بخش حمل‌ونقل در قالب پیشنهادهای نمایندگان مجلس به قانون بودجه الحاق شده است (به‌ترتیب ۶۰ درصد و ۳۰ درصد برای سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲). مجموعه موضوعات مرتبط به بخش حمل‌ونقل در قانون و لایحه و تغییرات آنها در فرایند بررسی در مجلس شورای اسلامی در جدول ۱۷ ارائه شده است. موضوعات الحاقی در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در ردیف‌های سبز رنگ جدول نشان داده شده‌اند.

نمودار ۵. وضعیت احکام مصوب در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نسبت به لایحه

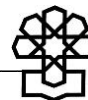


مأخذ: همان.

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، ۱۹ حکم که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به بخش حمل‌ونقل مرتبط هستند، پیشنهاد شد که در فرایند بررسی لایحه، دو مورد از احکام شامل موضوع اجرای طرح‌های حمل‌ونقل عمومی شهری از محل قانون مالیات بر ارزش‌افزوده (تبصره «۶») و موضوع اصلاح و افزایش مسیرهای پروازی (تبصره «۱۰») حذف شدند. ۷ مورد از احکام بدون تغییر مصوب شدند و ۱۰ حکم پیشنهادی در لایحه مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفتند. همچنین ۲۶ موضوع به‌عنوان حکم جدید یا جزء الحاقی به احکام لایحه اضافه شد. اولویت‌های اصلی در الحاق و تغییر احکام در سال ۱۴۰۱، توجه به **حمل‌ونقل ریلی** (درون‌شهری، حومه‌ای و برون‌شهری)، **راه‌های روستایی و عشایری و تأمین مالی طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای** است. مجموعاً ۴۳ موضوع مرتبط به بخش حمل‌ونقل در ماده‌واحد سال ۱۴۰۱ به تصویب رسید.

از ۲۶ موضوعی که در سال ۱۴۰۱ به لایحه دولت الحاق شد، ۵ موضوع مورد استقبال دولت قرار گرفت و در لایحه پیشنهادی دولت در سال ۱۴۰۲ تکرار شد که شامل موضوع نصب دوربین‌های پایش (کنترل) سرعت و تشخیص الکترونیک تخلفات (تبصره «۱۱»)، موضوع بازپرداخت ۵۰ درصد اصل و سود اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری (تبصره «۵»)، موضوع نحوه اجرای ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (تبصره «۱۰»)، موضوع مشارکت بانک‌ها در طرح‌های زیربنایی کشور (تبصره «۴») و موضوع تأمین مالی صندوق توسعه حمل‌ونقل از محل بازار سرمایه (تبصره «۲») بود.

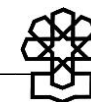
در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، تعداد ۲۲ حکم پیشنهاد شد که ۹ مورد آنها بدون تغییر و ۱۴ مورد با اصلاح و



تغییر تصویب شدند. در فرایند بررسی ۱۰ موضوع به قانون بودجه سال ۱۴۰۲ الحاق شد، که ۵ مورد آنها، شامل موضوعات پیشنهاد طرح سرمایه‌گذاری در جهت بهینه‌سازی مصرف سوخت (تبصره «۱»)، تأمین راه روستایی و عشایری از محل انتشار اوراق مالی اسلامی (تبصره «۵»)، اعطای مجوز واردات ناوگان و ماشین‌آلات (تبصره «۷»)، اعطای مجوز واردات ماشین‌آلات راهداری (تبصره «۷»)، نگهداری و بهسازی محورهای جاده‌ای از محل وصولی بهره مالکانه سهم معادن (تبصره «۷») هستند، که در سال ۱۴۰۱ توسط مجلس به قانون بودجه الحاق شده بودند و به‌رغم اینکه در لایحه دولت در سال ۱۴۰۲ قرار نگرفته بودند، مجدداً توسط مجلس به قانون الحاق شدند. با توجه به تغییرات و احکام الحاق شده، به‌نظر می‌رسد اولویتهای مجلس در فرایند بررسی لایحه در سال ۱۴۰۲، بهینه‌سازی مصرف سوخت، تأمین و واردات ناوگان و بهبود فرایندها در جهت شفافیت و تسهیل اجرا بوده است. مجموعاً ۳۳ موضوع مرتبط به بخش حمل‌ونقل در ماده‌واحد سال ۱۴۰۲ به تصویب رسید.

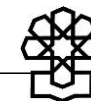
جدول ۱۶. وضعیت تغییرات احکام بودجه در قانون نسبت به لایحه (ردیف‌های سبز رنگ، احکام الحاقی هستند)

| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|---|---------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| ۱ | «۱» | تحویل قیر به دستگاه‌های اجرایی | توسعه و نگهداری راه | ویرایش | ویرایش | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، وزارت نفت مکلف شد معادل ۱۵۰ هزار میلیارد ریال نفت خام از محل منابع حاصل از ارزش صادرات نفت در اختیار پالایشگاه‌ها قرار دهد تا تحویل دستگاه‌های اجرایی شود. در قانون سال ۱۴۰۱، این حکم با ۲۷ درصد افزایش نسبت به لایحه با مبلغ ۱۹۰ هزار میلیارد ریال به تصویب رسید و محل تأمین منابع حکم به منابع داخلی شرکت ملی نفت تغییر یافت و شرکت ملی پخش و پالایش موظف به جبران مابه‌التفاوت قیمت هر تن قیر نسبت به ۷۵ میلیون ریال شد.</p> <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، اختیار بیشتری برای وزارت نفت پیش‌بینی شد به ترتیبی که وزارت نفت مجاز بود تا سقف ۱۹۰ هزار میلیارد ریال حاصل از فروش مواد اولیه قیر (که از محل نفت خامی است که در اختیار پالایشگاه‌ها قرار گرفته)، در اختیار دستگاه‌های اجرایی قرار دهد. در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ این حکم به ترتیبی ویرایش شد که دوباره وزارت نفت مکلف به تحویل اعتبار به شکل قیر به ارزش برابر با مبلغ ۲۰۰ هزار میلیارد ریال (۵/۲ درصد افزایش) گردید.</p> <p>- در لایحه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، محل مصرف و سهم دستگاه‌های اجرایی مشمول دریافت اعتبار از این حکم قید نشده بود که در قانون بودجه اضافه شد.</p> |
| ۲ | «۱» | پیشنهاد طرح سرمایه‌گذاری در جهت بهینه‌سازی مصرف سوخت | بهینه‌سازی | الحاق | الحاق | <p>- در حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، وزارت راه و شهرسازی و وزارت کشور مکلف به ارائه طرح پیشنهادی در جهت بهینه‌سازی مصرف سوخت در قالب ارتقای حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری براساس ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور به شورای اقتصاد شدند.</p> <p>- این حکم در لایحه سال ۱۴۰۲ پیشنهاد نشد، و موضوع حکم عیناً همانند سال ۱۴۰۱ توسط مجلس به قانون الحاق شد. با این تفاوت که در قانون سال ۱۴۰۲، وزارت نفت نیز مکلف به همکاری در این خصوص شد و سرمایه‌گذاران طرف قرارداد وزارت راه و شهرسازی و وزارت کشور مجاز به استفاده از ظرفیت ماده (۸) قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی شدند.</p> |
| ۳ | «۱» | تسهیل تأمین مالی و اجرای طرح‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت | بهینه‌سازی | - | الحاق | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۲، به دولت اجازه داده شد، «حساب بهینه‌سازی مصرف انرژی نزد خزانه‌داری کل کشور» ایجاد کند. منابع اولیه این حساب از شرکت‌های تابعه وزارت نفت و نیرو به مبلغ ۳۰۰ هزار میلیارد ریال تأمین گردد و حداقل ۱۰ درصد از منابع حاصل از صرفه‌جویی در طرح‌های مصوب</p> |



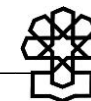
| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|---|---|---------------------------------|---------------------------------|--|
| | | | | | | شورای اقتصاد در حوزه بهینه‌سازی انرژی مبتنی بر ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور انرژی به این حساب واریز شود. استفاده از منابع حساب مذکور جهت اجرای طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی توسط شرکت‌های دولتی، ارائه تضمین به سرمایه‌گذاران و خرید گواهی‌های صرفه‌جویی است. |
| ۴ | «۲» | تأمین مالی صندوق توسعه حمل‌ونقل از محل سود شرکت‌های دولتی | مشارکت بخش غیردولتی - تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای | بدون تغییر | ویرایش | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، تأمین منابع صندوق توسعه حمل‌ونقل از سود قابل تقسیم سالیانه شرکت‌های دولتی تابعه وزارت راه و شهرسازی تا سقف ۱۰ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده بود که عیناً در قانون بودجه تصویب شد.</p> <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، موضوع این حکم در تبصره «۱۱» (به جای تبصره «۲») مطرح و متن آن رفع ابهام شد. به این ترتیب که هر یک از شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل‌ونقل مکلف شدند صددرصد (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 ۱۰ هزار میلیارد ریال به حساب صندوق توسعه حمل‌ونقل واریز نمایند. این حکم بدون تغییر در فرایند بررسی مصوب شد.</p> |
| | | تأمین مالی صندوق توسعه حمل‌ونقل از محل بازار سرمایه | | الحاق | بدون تغییر | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ در ادامه بند «و» تبصره «۲» (ردیف قبل)، صندوق توسعه حمل‌ونقل صندوق توسعه حمل‌ونقل علاوه بر سود شرکت‌های دولتی مجاز شد 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.</p> <p>- در لایحه سال ۱۴۰۲ این موضوع بدون تغییر مطرح شد و عیناً مصوب شد.</p> |
| ۵ | «۲» | استفاده از منابع داخلی شرکت‌ها برای کمک به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در طرح‌های توسعه‌ای | توسعه - مشارکت بخش غیردولتی | - | بدون تغییر | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، به شرکت‌ها و سازمان‌های توسعه‌ای دولت اجازه داده می‌شود تا مبلغ ۱۰ هزار میلیارد ریال از منابع داخلی خود را برای کمک به سرمایه‌گذاری در برنامه‌های تحقق رشد و تولید، صادرات کالا و خدمات، حمایت از ساخت داخل و طرح‌های توسعه‌ای توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی به صورت وجوه اداره‌شده، کمک‌های فنی و اعتباری و پرداخت مابه‌التفاوت نرخ سود اختصاص دهند. این حکم بدون تغییر در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ تصویب شد.</p> |
| ۶ | «۲» | ثبت اطلاعات طرح‌های سرمایه‌گذاری شرکت‌های دولتی | بهبود فرایندها | - | الحاق | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۲، کلیه شرکت‌های دولتی مکلفند هر سه ماه یکبار نسبت به ثبت و به‌روزرسانی اطلاعات خود و شرکت‌ها و مؤسسات تابعه و وابسته، در سامانه یکپارچه اطلاعات شرکت‌های دولتی و نهادهای عمومی غیردولتی مستقر در وزارت امور اقتصادی و دارایی اقدام کنند. همچنین</p> |

| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|
| | | | | | | موظفند اطلاعات طرح‌های سرمایه‌گذاری خود (اعم از طرح‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی یا اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای) از جمله سال آغاز و پایان، پیشرفت فیزیکی، اعتبار صرف‌شده و پیش‌بینی اعتبار مورد نیاز تا اتمام طرح را در سامانه یاد شده حداکثر تا انتهای شهریورماه سال ۱۴۰۲ بارگذاری کنند. هزینه‌کرد هرگونه اعتبار (اعم از منابع داخلی) در طرح‌های مذکور منوط به ثبت اطلاعات در سامانه موضوع این جزء خواهد بود. |
| ۷ | «۲» | استفاده از منابع واگذاری سهام شرکت‌های دولتی بابت هزینه راه‌های روستایی و عشایری | محرومیت‌زدایی | الحاق | - | - طی حکم الحاقی به قانون سال ۱۴۰۱، مبلغ ۶۰ هزار میلیارد ریال از محل واگذاری سهام شرکت‌های دولتی جهت کمک به آبرسانی روستایی، راه روستایی، اجرای طرح هادی و بهسازی روستاها، اجرای ماده (۱۱۲) قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، راه‌ها و آبرسانی عشایری، زنان سرپرست خانواده، مساعدت به زندانیان زن، مساعدت به زندانیان نیازمند بدهکار تعیین شد. این حکم در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲ تکرار نشد. |
| ۸ | «۳» | اختصاص تسهیلات مالی خارجی به توسعه و تکمیل مسیرهای صادراتی کشور | توسعه - گسترش تجارت بین‌المللی | الحاق | - | - در بند «الف» تبصره «۳» لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، سقف تسهیلات مالی خارجی (فاینانس) برای طرح‌های دولتی و غیردولتی برابر ۲۶ میلیارد یورو پیش‌بینی شده بود، که در فرایند تصویب به ۳۰ میلیارد یورو افزایش یافت. - در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، جزء جدیدی به بند «الف» حکم الحاق شد که براساس آن دو میلیارد یورو از محل تسهیلات مالی خارجی در اختیار شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران جهت اتصال خط‌آهن ایران به همسایگان قرار گیرد. در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲، حکمی مبنی بر تخصیص تسهیلات مالی خارجی به توسعه و تکمیل مسیرهای صادراتی کشور وجود ندارد. |
| | | اختصاص تسهیلات مالی خارجی به حمل‌ونقل درون‌شهری | توسعه - تأمین ناوگان | الحاق | - | - در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، همانند ردیف بالا جزء جدید به بند «الف» الحاق شد مبنی بر تخصیص حداقل دو میلیارد دلار از تسهیلات خارجی برای ساخت و بهره‌برداری از خطوط مترو و قطار سبک شهری و طرح‌های کاهش آلودگی هوا و خرید اتوبوس حمل‌ونقل شهری الحاق شد. |
| ۹ | «۳» | تأمین بخشی از تعهد بازپرداخت تأمین ناوگان و تجهیزات قطار شهری از محل بودجه عمومی | تأمین ناوگان | - | بدون تغییر | - در بند «الف» تبصره «۳» لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، به‌جای اختصاص مبلغ مشخصی از تسهیلات مالی خارجی به حمل‌ونقل درون‌شهری، پیشنهاد شد که پنجاه درصد تعهد بازپرداخت تسهیلات مالی خارجی برای تأمین ناوگان و تجهیزات قطار شهری، از محل اعتبارات بودجه عمومی تأمین شود و این حکم در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ بدون تغییر تصویب شد. |



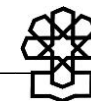
| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|---|--------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| ۱۰ | «۳» | استفاده از کمک‌های بلاعوض بین‌المللی برای تأمین تجهیزات و طرح‌های زیربنایی حمل‌ونقل | توسعه | بدون تغییر | ویرایش | <p>- در بند «د» تبصره «۳» لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، مجوز دریافت دو میلیارد یورو کمک‌های بین‌المللی و واریز آن به خزانه‌داری کشور به دولت داده شد، که این منابع برای جلوگیری از حوادثی مانند زلزله، سیل و همچنین اجرای طرح‌های توسعه‌ای و زیربنایی کشور قابل استفاده هستند.</p> <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، کماکان دولت مجاز به دریافت دو میلیارد یورو کمک‌های بین‌المللی است. علاوه بر محل مصرف‌های تعیین شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، محل مصرف‌های دیگری نیز به لایحه سال ۱۴۰۲ اضافه شد. در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، سقف مجاز برای دریافت اعتبارات تغییر نکرد، اما محل مصرف‌های جدید و غیر مرتبط به حمل‌ونقل به آن اضافه شد.</p> |
| | | | تأمین ماشین‌آلات راهداری | الحاق | - | <p>- به ادامه بند «د» تبصره «۳» قانون بودجه سال ۱۴۰۱، تخصیص مبلغ ۲۰۰ میلیون یورو از منابع موضوع حکم به خرید ناوگان و تجهیزات سازمان‌های مختلف از جمله ماشین‌آلات راهداری برای وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و کشور الحاق شد.</p> <p>- همانند سال ۱۴۰۱، در ادامه حکم تخصیص ۱۰ درصد از سقف تعیین شده به محل مشخصی غیر از تأمین ماشین‌آلات راهداری الحاق شد.</p> |
| ۱۱ | «۳» | تأمین زیرساخت‌های برنامه تجارت کشور-کالایی | گسترش روابط تجاری | الحاق | - | <p>- طی حکم الحاقی به قانون سال ۱۴۰۱، وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف به تدوین برش یک‌ساله از برنامه دیپلماسی اقتصادی دولت با محوریت گسترش و تعمیق روابط تجاری با کشورهای هدف در قالب تجارت کشور-کالایی شد. کارگروه متشکل از چند وزارتخانه با محوریت وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز مکلف شد احکام اجرایی مورد نیاز جهت اجرای برش یک‌ساله از برنامه دیپلماسی اقتصادی دولت را به تصویب هیئت‌وزیران برساند. به‌منظور اجرایی‌سازی این حکم وزارت راه و شهرسازی مکلف شد با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط و در سقف بودجه تخصیص‌یافته، زیرساخت‌های پشتیبانی (لجستیکی) مورد نیاز جهت اجرای مفاد برنامه تجارت کشور-کالایی سند مذکور را فراهم نماید. این حکم در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲ مجدداً مطرح نشده است.</p> |
| ۱۲ | «۳» | بهره‌مندی از منابع صندوق توسعه ملی برای طرح‌های خط‌آهن | توسعه | الحاق | - | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، تحت شرایط مشخص دولت مجاز به صدور ضمانت‌نامه بازپرداخت اصل و سود تسهیلات تأمین مالی خارجی (فاینانس) طرح (پروژه)‌های متعلق به قرارگاه و شرکت‌های تابعه آن نزد بانک مرکزی و بانک عامل است. همچنین در ادامه این بند اضافه شده است که پس از عقد قرارداد با تأمین‌کننده مالی خارجی برای طرح‌های خط‌آهن دولت مجاز به تأمین سهم پانزده درصد (۱۵٪) تسهیلات ارزی از محل منابع صندوق توسعه ملی است. این حکم در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ تکرار نشده است.</p> |

| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|---|---------------------------------|---------------------------------|--|
| ۱۳ | «۴» | جلب مشارکت بخش غیردولتی به طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای | مشارکت بخش غیردولتی - تملک‌داری‌های سرمایه‌ای | ویرایش | بدون تغییر | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، به دولت اجازه داده شد که تا ده درصد (۱۰٪) از سرجمع اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای مربوط به هر دستگاه اجرایی را صرف حمایت از طرح (پروژه)‌هایی کند که بخش غیردولتی در آنها مشارکت می‌نمایند. در این راستا، وزارت راه و شهرسازی مجاز است با اخذ عوارض از کاربران، احداث و نگهداری، بهسازی، بازسازی و بهره‌برداری طرح (پروژه)‌های بزرگراهی و راه اصلی و ریلی جدید را مشمول این بند نماید. در فرایند بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، عبارت «با رعایت قوانین و مقررات» به بخش ابتدایی حکم اضافه شد و در بخش دوم عبارت «ریلی جدید» به «خط آهن» تغییر یافت.</p> <p>- در لایحه سال ۱۴۰۲ موضوع این حکم با متن جدید و شفاف‌تر مطرح شد، که در آن به وزارتخانه‌ها و سایر دستگاه‌های اجرایی اصلی و شهرداری‌ها اجازه داده می‌شود با استفاده از روش‌های مشارکت عمومی و خصوصی با رعایت قانون برگزاری مناقصات- مصوب سال ۱۳۸۳ نسب به اجرا، تکمیل و بهره‌برداری از طرح / پروژه‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای با بخش خصوصی و غیردولتی اقدام کرده و تا ۱۰ درصد از سرجمع اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای مربوط به هر دستگاه اجرایی را صرف تأمین منابع برای مشارکت در این طرح کند. این حکم بدون تغییر مصوب شد. بخش دوم حکم درباره عوارض کاربران در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲ مطرح نشد.</p> |
| ۱۴ | «۴» | واگذاری طرح‌های نیمه تمام بابت رد دیون دستگاه‌های اجرایی | بهبود فرایندها | ویرایش | بدون تغییر | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به دولت اجازه داده می‌شود بابت رد دیون قطعی و مسجل دستگاه‌های اجرایی به طلبکاران همان دستگاه اجرایی، طرح (پروژه)‌های نیمه‌تمام را به شرط اخذ تضمین لازم از طلبکاران مبنی بر تکمیل طرح (پروژه) در مدت زمان معین واگذار نماید. در فرایند بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، با اضافه شدن عبارت «در سقف اعتبار ردیف مربوطه» و «با رعایت صرفه و صلاح دولت»، متن تصویب شده است.</p> <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، موضوع این حکم همراه با تغییرات جزئی در متن، ذیل بند «الف» تبصره «۴» (موضوع جلب مشارکت بخش غیردولتی به طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای) ارائه شد که بدون تغییر مصوب شد.</p> |
| ۱۵ | «۴» | تأمین مالی طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای از ابزارها و روش‌های بازار سرمایه | مشارکت بخش غیردولتی - تملک‌داری‌های سرمایه‌ای | الحاق | - | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، به دولت اجازه داده می‌شود نسبت به تأمین مالی طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای که اهمیت و کارکرد راهبردی آنها به تأیید سازمان برنامه‌بودجه کشور می‌رسد، از طریق ابزارها و روش‌های بازار سرمایه اقدام کند. سقف منابع موضوع این بند حداکثر سی درصد (۳۰٪) اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای مصوب در هر فصل تعیین می‌شود. این حکم در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ مجدداً مطرح نشد.</p> |



| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| ۱۶ | «۴» | مشارکت بانک‌ها در طرح‌های زیربنایی کشور | توسعه | الحاق | بدون تغییر | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، به بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی اجازه داده شد از طریق واگذاری دارایی‌های مازاد در طرح‌های بزرگ زیربنایی و طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در قالب تأمین مالی و تملک و ایجاد شرکت و صندوق طرح مشارکت کنند.</p> <p>- در لایحه سال ۱۴۰۲ حکمی با همین مضمون در تبصره «۲» پیش‌بینی و تصویب شد، با این تفاوت که بانک‌ها با تصویب هیئت وزیران مجاز به سرمایه‌گذاری در طرح‌های مهم و راهبردی کشور شدند.</p> |
| ۱۷ | «۴» | معافیت مالیات و عوارض نقل و انتقال دارایی به / از صندوق‌های سرمایه‌گذاری طرح | مشارکت بخش غیردولتی | الحاق | - | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، هرگونه نقل و انتقال دارایی به / از صندوق‌های سرمایه‌گذاری طرح (پروژه) که پذیرهنویسی آنها با مجوز سازمان بورس و اوراق بهادار انجام می‌شود، از پرداخت هرگونه مالیات و عوارض نقل و انتقال معاف است. مالیات نقل و انتقال و سود ایجاد در شرکت‌های مؤسس، ناشی از انتقال آورده غیرنقدی به شرکت‌های سهامی عام در شرف تأسیس که به‌منظور ایجاد و تکمیل طرح (پروژه)‌های تولیدی صنعتی و کشاورزی، زیربنایی و طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای و حمل و نقل شکل می‌گیرد و مجوز عرضه عمومی و تأسیس آن از سازمان بورس و اوراق بهادار اخذ می‌گردد، مشمول مالیات به نرخ صفر می‌باشد. موضوع این حکم در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ تکرار نشد.</p> |
| ۱۸ | «۴» | طراحی و پیشنهاد روش‌های تأمین مالی طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای | مشارکت بخش غیردولتی | الحاق | - | <p>- در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، حکم جدیدی نسبت به لایحه مطرح شد که در آن تشکیل کارگروهی برای طراحی و پیشنهاد روش‌ها و ابزارهای تأمین مالی طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه و طرح‌های پیشران تکلیف شده است. هدف این حکم جلب سرمایه‌های بخش غیردولتی و اهرم‌سازی منابع عمومی برای اجرای طرح‌های یادشده است. موضوع این حکم در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ تکرار نشد.</p> |
| ۱۹ | «۴» | تأمین مالی طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای از محل تسهیلات بانکی | تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای | الحاق | - | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، سازمان برنامه‌بودجه کشور، وزارت امور اقتصادی و دارایی و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلف شدند در سقف پانصد هزار میلیارد ریال و سقف بهره‌مندی پنج‌هزار میلیاردی برای هر طرح، تسهیلات بانکی ارائه کنند. در این حکم تصریح شده است که مجوز مواد (۲۳) و (۵۶)، برای تشخیص شرایط و توجیه برخورداری از تسهیلات بانکی کفایت می‌کند و بانک‌های عامل حق بررسی و کارشناسی مجدد طرح‌ها را ندارند. طبق گزارش تفریغ، سهم وزارت راه و شهرسازی از تسهیلات بانکی این حکم ۱۴۷ هزار میلیارد ریال تعیین شده است. موضوع این حکم در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ مطرح نشد.</p> |
| ۲۰ | «۵» | اجرای طرح‌های دارای توجیه با اولویت قطار حومه‌ای از محل اوراق | تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای | ویرایش | بدون تغییر | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، شرکت‌های دولتی مجاز شدند تا سقف ۸۰ هزار میلیارد ریال اوراق مالی اسلامی با تضمین و بازپرداخت اصل و سود توسط خود منتشر کنند. تا برای اجرای طرح‌های دارای توجیه</p> |

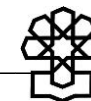
| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|---|----------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|
| | | مالی اسلامی | | | | فنی، اقتصادی، مالی و زیست‌محیطی خود که به تصویب شورای اقتصاد می‌رسد، به مصرف برسانند. در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ میزان اعتبار این حکم ۲۰ هزار میلیارد ریال نسبت به لایحه افزایش یافت. - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، موضوع انتشار ۱۰۰ هزار میلیارد ریال اوراق مالی اسلامی توسط شرکت‌های دولتی بدون تعیین اولویت در استفاده از منابع این حکم پیشنهاد شد و بدون تغییر مصوب شد. |
| | | | توسعه | الحاق | - | - در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، شرکت‌های بازآفرینی شهری ایران، مادر تخصصی عمران شهرهای جدید برای اجرای طرح‌های قطار حومه‌ای و سازمان مجری ساختمان‌ها و تأسیسات دولتی و عمومی در اولویت دریافت اعتبارات موضوع ردیف فوق قرار گرفتند. |
| ۲۱ | «۵» | پرداخت مطالبات پیمانکاران از محل اوراق مالی اسلامی | محرومیت‌زدایی | الحاق | - | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، سقف انتشار اوراق مالی اسلامی (ریالی-ارزی) مجاز توسط دولت بابت تأدیه مطالبات طلبکاران دستگاه‌های اجرایی ۸۶۰ هزار میلیارد ریال تعیین شد. در جریان بررسی و تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، اختصاص ۳۵ هزار میلیارد ریال از منابع این بند به پرداخت مطالبات پیمانکاران راه‌های روستایی و پیمانکاران بهسازی معابر روستایی و خرید تانکرهای آبرسانی مورد نیاز سازمان امور عشایر ایران به ادامه حکم الحاق شد. - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، سقف مجاز انتشار اوراق به ۱،۸۵۰ هزار میلیارد ریال افزایش یافت مبلغی از آن به‌طور مشخص برای راه‌های روستایی اختصاص نیافت و بدون تغییر مصوب شد. |
| ۲۲ | «۵» | توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیر ساخت‌های شهری از محل اوراق مالی اسلامی | توسعه و تأمین ناوگان | ویرایش | ویرایش | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، به‌منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیرساخت‌های شهری به شهرداری‌های کشور و سازمان‌های وابسته اجازه داده شد تا سقف ۸۰ هزار میلیارد ریال اوراق مالی اسلامی با تضمین خود و با بازپرداخت اصل و سود آن توسط همان شهرداری‌ها منتشر کنند. سقف اوراق مالی در نظر گرفته شده برای این بند در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه ۵۰ درصد افزایش یافت و موضوعات مدیریت پسماند و نیروگاه‌های زیباله‌سوز، بازسازی بافت‌های فرسوده و ساماندهی حاشیه‌نشینی و سکونتگاه‌های غیررسمی نیز به محل مصرف این حکم افزوده شد. - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، متن قانون بودجه سال ۱۴۰۱، بدون تغییر پیشنهاد شد که در فرایند بررسی، بدون تغییر سقف پیش‌بینی‌شده، تأمین ماشین‌آلات شهرهای مناطق محروم، نیز به محل مصرف حکم افزوده شد. |



| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|---|---------------------------|--|--|--|
| | | بازپرداخت ۵۰ درصد اصل و سود اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری | تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای | الحاق | ویرایش | <p>- در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، موضوع تضمین بازپرداخت اصل و سود اوراق مالی اسلامی منتشر شده برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری به بند «د» تبصره «۵» الحاق شد. به طوری که در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ انتشار اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری در سقف مجاز انتشار اوراق مالی اسلامی شهرداری‌ها (۱۲۰ هزار میلیارد ریال) تعریف شد و تضمین بازپرداخت ۵۰ درصد اصل و سود اوراق توسط دولت در صورتی است که اوراق منتشر شده برای این منظور در محدوده ۵۰ هزار میلیارد ریال تا ۶۰ هزار میلیارد ریال باشد.</p> <p>- در لایحه سال ۱۴۰۲، علاوه بر سقف ۱۲۰ هزار میلیارد ریال تعیین شده برای شهرداری‌ها، انتشار حداکثر ۱۰۰ هزار میلیارد ریال برای توسعه حمل‌ونقل عمومی به طور مجزا برای شهرداری‌ها پیش‌بینی شد. تضمین بازپرداخت این اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری به نسبت ۵۰ درصد دولت و ۵۰ درصد شهرداری‌هاست. در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، سقف پیش‌بینی شده ۸۰ درصد افزایش یافت. به عبارت دیگر، علاوه بر ۱۲۰ هزار میلیارد ریال سقف مجاز شهرداری‌ها برای انتشار اوراق، حداکثر ۱۸۰ هزار میلیارد ریال اوراق مالی اسلامی برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و تأمین خدمات ایاب و ذهاب دانش‌آموزان استثنایی پیش‌بینی شد که کماکان تضمین بازپرداخت این اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری به نسبت ۵۰ درصد دولت و ۵۰ درصد شهرداری‌هاست.</p> |
| ۲۳ | «۵» | تأمین راه روستایی و عشایری از محل انتشار اوراق مالی اسلامی (در ردیف‌های متفرقه نیز دیده شده است). | محرومیت‌زدایی | الحاق | الحاق | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، به دولت اجازه داده می‌شود مبلغ ۲۰ هزار میلیارد ریال اوراق مالی اسلامی منتشر کند، تا جهت آب و راه روستایی و عشایری، احیای قنوات، اجرای طرح‌های هادی روستایی با اولویت روستاهایی که فاقد راه احداث و غیرآسفالت‌ه است و جمعیت هلال‌احمر جمهوری اسلامی ایران مصرف شود. بودجه این بند در ردیف ۱۰۰-۵۵۰۰۰۰۰ جدول ۹ (اعتبارات ردیف‌های متفرقه سال ۱۴۰۱) تعریف شده است. در این ردیف به طور مشخص ۴ هزار میلیارد ریال به راه روستایی و عشایری اختصاص داده شده است.</p> <p>در سال ۱۴۰۲، با وجود اینکه موضوع حکم در ماده‌واحد لایحه بودجه پیشنهاد نشده، تأمین آب روستایی، عشایری، راه روستایی و عشایری، احیای قنوات و اجرای طرح‌های هادی روستایی با اعتبار ۲۰ هزار میلیارد ریال در ردیف ۷۱-۵۵۰۰۰۰۰ جدول شماره ۹ لایحه پیش‌بینی شده بود. در فرایند تصویب لایحه، متن حکم</p> |

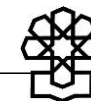
| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|---|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|
| | | | | | | به موضوع تأمین ماشین‌آلات آبرسانی و راه‌سازی و طرح‌های آب و راه عشایری تغییر یافت و اعتبار آن در ردیف ۶۹-۵۵۰۰۰۰ جدول شماره ۹ معادل مبلغ ۱۵ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شد. شایان ذکر است با وجود تغییر موضوع حکم، عنوان ردیف پیش‌بینی شده برای اعتبار این حکم در جدول شماره ۹، تغییر نکرده است. |
| ۲۴ | «۵» | تسریع در تأمین اعتبار طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برای مناطق سردسیر | بهبود فرایندها | - | ویرایش | - عموماً تخصیص اعتبارات در نیمه دوم سال صورت می‌گیرد. از طرفی در نیمه دوم سال بخش زیادی از طرح‌های عمرانی در مناطق سردسیر به دلیل برودت هوا متوقف می‌شود و پیشرفت اجرایی مطلوب برای طرح‌های عمرانی محقق نمی‌شود. بنابراین در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، وزارت امور اقتصادی و دارایی (خزانه‌داری کل کشور) مجاز است تا سقف ۵۰ درصد ردیف‌های اعتباری طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای را با هماهنگی و تخصیص سازمان برنامه‌بودجه از طریق اسناد اعتباری و اوراق مالی اسلامی تأمین کند. در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، این حکم با اضافه‌شدن ملاحظه رعایت سقف تعیین شده برای انتشار اوراق مالی اسلامی (۱۸۵۰ هزار میلیارد ریال) تصویب شده است. |
| ۲۵ | «۶» | اجرای طرح‌های حمل‌ونقل عمومی شهری از محل قانون مالیات بر ارزش افزوده | تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای | حذف | - | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، وزارت کشور موظف شد از طریق شهرداری‌های کشور در سقف یک درصد (۱٪) سهم افزایش یافته شهرداری‌ها از محل قانون مالیات بر ارزش‌افزوده مصوب سال ۱۴۰۰ تا ۳۰۰ هزار میلیارد ریال را برای اجرای طرح‌های حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری (شامل ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی و قطار شهری و حومه)، ساماندهی و مدیریت پسماند، تأمین نردبان هیدرولیکی و ماشین‌آلات آتش‌نشانی و تأمین، تجهیز دوربین‌های ترافیک شهری اختصاص دهد. این حکم در فرایند بررسی از قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حذف شد و در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲ تکرار نشد. |
| ۲۶ | «۶» | تأمین هزینه استفاده معلولان از سامانه‌های حمل‌ونقل برون‌شهری از محل افزایش عوارض آزادراهی | محرومیت‌زدایی | الحاق | - | - طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، عوارض آزادراه‌هایی که پس از دوران مشارکت به دولت واگذار می‌شوند، ۱۰ درصد افزایش می‌یابند، که معادل مبلغ حاصله تا سقف هزار میلیارد ریال جهت استفاده معلولان شدید و خیلی شدید از سامانه‌های برون‌شهری خط‌آهن، هوایی و دریایی دولتی و عمومی به‌صورت نیم‌بها در اختیار سازمان بهزیستی کشور قرار می‌گیرد. این حکم در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲ مطرح نشده است. |

۱. در بند «ن» تبصره «۵» قانون بودجه سال ۱۴۰۲ ردیف ۶۱-۵۵۰۰۰۰ برای تأمین ماشین‌آلات آبرسانی و راه‌سازی و طرح‌های آب و راه عشایری ذکر شده که به‌نظر منظور ردیف ۶۹-۵۵۰۰۰۰ است!



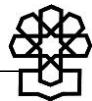
| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|
| ۲۷ | «۶» | اعطای مجوز واردات ماشین‌آلات راهداری | تأمین ماشین‌آلات | الحاق | الحاق | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، به وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور) اجازه داده شد، به تعداد چهار هزار دستگاه ماشین‌آلات سنگین و نیمه‌سنگین مورد نیاز سازمان راهداری و حمل‌ونقل کشور را که دارای استانداردهای روز بوده و عمر کمتر از پنج سال داشته باشند از محل منابع در اختیار و تسهیلات تأمین مالی (فاینانس) داخلی و خارجی با پرداخت حقوق ورودی تعیین شده توسط دولت، وارد کشور نماید.</p> <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، حکمی مبنی بر واردات مطرح نشد، اما در فرایند بررسی لایحه در مجلس، به وزارت راه و شهری‌سازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) مجوز واردات ماشین‌آلات و تجهیزات مورد نیاز راهداری با عمر کمتر از پنج سال ساخت در صورت عدم امکان تأمین از طریق تولیدات داخلی (به تشخیص وزیر راه و شهرسازی) و با استفاده از معافیت حقوق ورودی (برخلاف قانون بودجه سال ۱۴۰۱) داده شد.</p> |
| ۲۸ | «۷» | اعطای مجوز واردات ناوگان و ماشین‌آلات | تأمین ناوگان و ماشین‌آلات | الحاق | الحاق | <p>- در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، با رعایت شرایط رقابتی، عدم آسیب به تولید داخلی و بازار ارز (با تشخیص دولت) دولت مجاز به واردات مجموعاً ۲۶۰۰۰ دستگاه کامیون، اتوبوس، واگن، ماشین‌آلات راه‌سازی و ماشین‌آلات سنگین معادن (حداکثر پنج سال ساخت) را شد.</p> <p>- مجدداً طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۲، اجازه ثبت سفارش واردات انواع کشنده، کامیون، اتوبوس مینی‌بوس و ون، مورد نیاز وفق قوانین و مقررات موجود با عمر کمتر از پنج سال با تأیید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و وزارت کشور به وزارت صنعت، معدن و تجارت داده شد.</p> |
| ۲۹ | «۷» | اعطای مجوز واردات خودرو از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی | تأمین ناوگان | - | الحاق | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۲، به وزارت صنعت، معدن و تجارت اجازه داده می‌شود با رعایت قوانین و مقررات مربوط به واردات خودرو نسبت به صدور مجوز ثبت پلاک ملی خودروهای مناطق آزاد و ویژه اقتصادی اقدام کند.</p> |
| ۳۰ | «۷» | نگهداری و بهسازی محورهای جاده‌ای از محل وصولی بهره مالکانه سهم معادن | نگهداری | الحاق | الحاق | <p>- به‌منظور جبران بخشی از خسارات وارده به شبکه جاده‌ای حمل‌ونقل ناشی از بهره‌برداری از معادن و فعالیت‌های صنایع معدنی، در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، حکم جدیدی به تبصره «۱۱» الحاق شد که در آن شورای معادن استان موظف است ۲ 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.</p> <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، موضوع این حکم پیشنهاد نشد، اما مجدداً در فرایند بررسی لایحه، به تبصره</p> |

| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| | | | | | | «۷» قانون بودجه سال ۱۴۰۲ (به جای تبصره «۱۱») الحاق شد، که در آن ۲ درصد از وصولی بهره مالکانه سهم معادن استان‌ها به ۲۵ درصد از وصولی حقوق دولتی سهم معادن استان‌ها افزایش یافته است. همچنین به منظور جلوگیری از تخریب جاده‌های کشور ناشی از اضافه گنجایش حمل تولیدات معدنی، کلیه معادن کشور مکلف شدند با هماهنگی ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در خروجی واحد تولیدی نسبت به استقرار دفتر صدور بارنامه اقدام کنند. (تخصیص سوخت به ناوگان حمل‌ونقل محصولات واحدهای تولیدی معادن و شن و نمک مشروط به اخذ بارنامه و تأییدیه پیمایش است). |
| ۳۱ | «۸» | تأمین یارانه سوخت هواپیماهای باری حامل محصولات کشاورزی (اعتبارات در ردیف‌های متفرقه نیز دیده شده است). | گسترش تجارت بین‌المللی | بدون تغییر | - | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، به منظور حمایت از توسعه صادرات محصولات کشاورزی به‌ویژه به کشورهای همسایه و اتحادیه اوراسیا، یارانه حمل‌ونقل هوایی از محل ردیف هزینه‌ای شماره ۴۱- ۵۵۰۰۰۰ جدول شماره (۹) تأمین می‌شود. در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، این حکم بدون تغییر مصوب می‌شود، اما اعتبار ردیف ۴۱- ۵۵۰۰۰۰ نسبت به لایحه ۱۰ درصد کاهش یافت. موضوع این حکم در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ مجدداً تکرار نشده است. |
| ۳۲ | «۱۰» | هزینه کرد در امور منجر به کاهش تصادفات و مرگومیر از محل حق بیمه شخص ثالث | ایمنی | ویرایش | ویرایش | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، شرکت‌های بیمه مکلف به واریز ۵ هزار میلیارد ریال از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی به حساب درآمد عمومی شدند که وجوه واریزی در امور منجر به کاهش تصادفات و مرگومیر و ساخت برنامه‌های فرهنگ‌سازی و آگاهی‌بخشی در جهت کاهش حوادث رانندگی مطابق برنامه عملیاتی آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۴۰۰/۱۰/۲۹ هیئت‌وزیران هزینه می‌شود. این منابع در اختیار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، سازمان اورژانس کشور، جمعیت هلال‌احمر جمهوری اسلامی ایران و سازمان صداوسیما جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد. متن این حکم در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ بدون تغییر مصوب و تنها تخصیص ۲۵۰ میلیارد ریال از منابع این بند به سازمان پزشکی قانونی به ادامه حکم الحاق شد. - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، اعتبار موضوع این حکم به ۶ هزار میلیارد ریال افزایش یافته و محل مصرف اعتبارات و لیست دستگاه‌های دریافت‌کننده اعتبارات این بند مشخص نشده، بلکه تهیه و تصویب آیین‌نامه اجرایی این بند مشتمل بر برنامه عملیاتی و دستگاه‌های ذی‌ربط پیشنهاد شده است. با توجه به اعتبارات جدول ۷-۱، سازمان صداوسیما جمهوری اسلامی ایران و سازمان پزشکی قانونی از مجموعه دستگاه‌های |



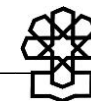
| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| | | | | | | دریافت‌کننده اعتبارات این بند در لایحه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حذف شدند. در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، مجدداً محل مصرف و دستگاه‌های مشمول اعتبارات این حکم مطابق قانون بودجه سال ۱۴۰۱ تعیین و موضوع تهیه و تصویب آیین‌نامه حذف شد. |
| ۳۲ | «۱۰» | تأمین کسری اعتبارات دیه محکومان معسر ناشی از تصادفات از محل صندوق تأمین خسارت بدنی | کاهش پیامد حوادث جاده‌ای | بدون تغییر | ویرایش | <p>- جهت تأمین کسری اعتبارات دیه محکومان معسر جرائم غیرعمدی ناشی از تصادفات، در جزء «۱» بند «ه» لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، وزیر دادگستری مجاز به استفاده از اعتبارات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی (منابع درآمدی بندهای «ث» و «ج» ماده (۲۴) قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از و سائل نقلیه) تا سقف ۳۵۰۰ میلیارد ریال گردید. که بدون تغییر در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ مصوب شد.</p> <p>- موضوع این حکم با تعیین سقف ۵۰۰۰ میلیارد ریال عیناً در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ پیشنهاد شد. در فرایند بررسی این لایحه، سقف مجاز پیش‌بینی شده دو برابر شد و ۳۰۰۰ میلیارد ریال از این اعتبار به‌منظور کمک به آزادی زندانیان جرائم غیرعمد و کاهش آسیب‌های اجتماعی مترتب بر خانواده آنها اختصاص داده شد.</p> |
| | | تأمین دیه زندانیان حوادث رانندگی غیرعمد از محل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی | کاهش پیامد حوادث جاده‌ای | بدون تغییر | بدون تغییر | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مکلف شد دیه زندانیان حوادث رانندگی غیرعمد را که به‌دلیل هرگونه محدودیت سقف تعهدات شرکت‌های بیمه و صندوق مذکور در زندان به سر می‌برند و قبل از لازم‌الاجرا شدن قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، زندانی شده‌اند، تأمین کند. در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، موضوع این حکم بدون تغییر تصویب شد.</p> <p>- در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ نیز به همین ترتیب مطرح و مصوب شد.</p> |
| ۳۳ | «۱۰» | کاهش حوادث جاده‌ای و پیامدهای آن از محل ۵ درصد افزایش جرائم رانندگی (اعتبارات در ردیف‌های متفرقه نیز دیده شده است). | ایمنی و کاهش پیامد حوادث جاده‌ای | ویرایش | - | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، پیشنهاد شد تعرفه جرائم رانندگی ۵ درصد افزایش یابد. اعتبار تأمین شده از این محل در ردیف ۷۶-۵۳۰۰۰۰ جدول شماره ۹ لایحه، ۵ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شد که ۱۵۰۰ میلیارد ریال آن به سازمان بهزیستی، ۱۵۰۰ میلیارد ریال به وزارت راه و شهرسازی، ۱۰۰۰ میلیارد ریال به جمعیت هلال‌احمر و ۱۰۰۰ میلیارد ریال آن به پزشکی قانون اختصاص می‌یابد. محل مصرف این اعتبارات در هریک از دستگاه‌های ذی‌ربط در متن حکم مشخص شده است. در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، متن حکم عیناً تصویب می‌شود، با این تفاوت که عبارت‌های «علاوه بر جریمه‌های مندرج در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸» و «ایمن‌سازی و حذف نقاط حادثه‌خیز در تقاطع‌ها و راه‌های روستایی و شهری و جاده‌ای» در جهت شفافیت بیشتر اضافه شده است. در جدول شماره ۹ قانون بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبار پیش‌بینی شده برای این بند (ردیف ۷۵-۵۳۰۰۰۰) همانند سایر ردیف‌های جدول متفرقه مشمول ۱۰ درصد</p> |

| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|---|---------------------------------|---------------------------------|--|
| | | | | | | کاهش شده است. بنابراین کل اعتبار این بند ۴۵۰۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. - در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲ این حکم در ماده‌واحد مطرح نشده، اما در جدول شماره ۹ لایحه و قانون اعتبار ۵ هزار میلیارد ریال اعتبار موضوع این بند با همان دستگاه‌های مشمول پیش‌بینی شده است. |
| ۳۴ | «۱۰» | ارسال پیامک تخلفات رانندگی از محل قبوض تلفن همراه مالکان وسیله نقلیه | ایمنی | بدون تغییر | ویرایش | - ارسال پیامک تخلفات و جرائم رانندگی براساس اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی به مالکان خودروها و تکلیف اپراتورهای تلفن همراه به دریافت هزینه پیامک‌ها از مالکان خودروها از طریق قبوض تلفن همراه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ پیش‌بینی شده بود، که بدون تغییر در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ مصوب شد. - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ موضوع تکلیف اپراتورها مبنی بر اخذ هزینه پیامک حذف شد و در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، به تصویب عبارت «هزینه این پیامک در صورت حساب فرد متخلف منظور می‌گردد» بسنده شد. |
| ۳۵ | «۱۰» | اجرای ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی | بهبود فرایندها | الحاق | ویرایش | - طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، خزانه‌داری کل کشور موظف است سهم شهرداری‌های و راهداری‌های کشور از محل ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی اصلاحی ۱۳۹۰/۰۳/۳۱ را هر ماه به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور نزد خزانه‌داری کل کشور واریز کند. - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، تکلیف وزارت کشور برای توزیع جرائم وصولی هر استان میان شهرداری‌ها و دهیاری‌های همان استان به ادامه حکم الحاق شده است. در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، بخش الحاقی در لایحه حذف شده و خزانه‌داری کل کشور موظف شده است صددرصد سهم شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای را هر ماه به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای واریز نماید. |
| ۳۶ | «۱۰» | اصلاح و افزایش مسیرهای پروازی تأمین منابع صندوق توسعه حمل‌ونقل | بهبود فرایندها تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای | حذف | - | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ پیشنهاد شد به منظور افزایش مسیرهای پروازی و تسهیل عبور و مرور پروازهای بین‌المللی از فضای جمهوری اسلامی ایران و افزایش درآمدهای ارزی، مسیرهای پروازی اصلاح و افزایش یابد. همچنین درآمد حاصل از پروازهای عبور از شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران گرفته شده و در اختیار ۵۰ درصد وزارت راه و شهرسازی جهت تأمین مالی صندوق حمل و نقل و ۵۰ درصد ستاد کل نیروهای مسلح قرار گیرد. در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ این حکم تصویب نشد و در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲ نیز تکرار نشد. |



| ردیف | تیسره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|---|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| ۳۷ | «۱۱» | تأمین مالی صندوق توسعه حمل و نقل از محل مولدسازی اموال وزارت راه و شهرسازی | تملك دارایی های سرمایه ای | ویرایش | - | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، به منظور توسعه زیربنای حمل و نقل کشور و ارتقای سطح بهره‌وری در این بخش، وزارت راه و شهرسازی مجاز به مولدسازی اموال منقول و غیرمنقول خود و همچنین تغییر کاربری و فروش زمین‌های مازاد در اختیار تا سقف ۱۰۰ هزار میلیارد ریال شد که منابع حاصل به حساب صندوق توسعه حمل و نقل جهت تکمیل، توسعه و نگهداری زیرساخت‌های حمل و نقل، تجهیزات و ناوگان واریز می‌شود. در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، متن حکم بدون تغییر و به انضمام اجازه تهاجر اموال مذکور با طلبکاران طرح‌ها تصویب می‌شود.</p> <p>- در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲، اجازه استفاده از منابع مولدسازی وزارت راه و شهرسازی به نفع صندوق توسعه حمل و نقل پیش‌بینی نشد.</p> |
| | | استفاده از منابع مولدسازی اموال وزارت راه و شهرسازی برای احداث راه‌های عشايري | محرومیت‌زدایی | الحاق | - | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، اجازه مولدسازی به وزارت راه و شهرسازی برای تأمین منابع صندوق توسعه حمل و نقل داده شد، که در فرایند تصویب آن، هزار میلیارد ریال از منابع این بند نیز به احداث راه‌های عشايري اختصاص یافت. در لایحه و قانون سال ۱۴۰۲، استفاده از این منابع برای راه‌های عشايري پیش‌بینی نشد.</p> |
| ۳۸ | «۱۱» | نصب دوربین‌های پایش (کنترل) سرعت و تشخیص الکترونیک تخلفات | ایمنی | الحاق | بدون تغییر | <p>- طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌های با جمعیت پنجاه هزار نفر به بالا مکلف شدند با همکاری فرماندهی انتظامی نسبت به نصب دوربین‌های پایش (کنترل) سرعت و تشخیص الکترونیک تخلفات از محل سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی و بازپرداخت اصل و سود سالیانه از محل درآمدها اقدام کنند. همچنین باید درآمد حاصل از ثبت تخلفات را به حساب‌های مقرر در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی واریز شود تا به نسبت‌های تعیین شده توزیع گردد.</p> <p>- در لایحه سال ۱۴۰۲ مجدداً موضوع این حکم پیشنهاد و بدون تغییر مصوب شد.</p> |
| ۳۹ | «۱۱» | زمینه‌سازی برای اخذ الکترونیک عوارض شبکه آزادراهی | بهبود فرایندها | ویرایش | بدون تغییر | <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، وزارت راه و شهرسازی تا پایان خردادماه سال ۱۴۰۱ مکلف به عملیاتی کردن اخذ عوارض جاده‌ای در کلیه آزادراه‌ها به صورت الکترونیک شد. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران نیز به منظور حمایت از الکترونیک کردن آزادراه‌های کشور موظف به اخذ مفاصاحساب بدهی‌های ناشی از عوارض آزادراهی از متقاضیان تعویض پلاک خودرو شد. همچنین پیشنهاد شد 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 شوند و در صورت تأخیر بیش از یک ماه در پرداخت، علاوه بر اصل عوارض و جریمه مذکور، مشمول جریمه‌ای معادل دو درصد (۲٪) مجموع نرخ عوارض مصوب و جریمه بیست درصدی (۲۰٪)، به‌ازای هر ماه تأخیر شوند. موضوع جریمه دیرکرد به دلیل تحمیل مبالغ قابل توجهی به شاغلین صنایع در خارج</p> |

| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|
| | | | | | | شهرها در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ تصویب نشد، اما موضوع پرداخت الکترونیکی عوارض شبکه آزادراهی با برخی اصلاحات در بند «ی» تبصره «۱۸» (به جای تبصره «۶») در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ مصوب شد. اصلاحات به این ترتیب انجام شد که مفاسد حساب بدهی‌های ناشی از عوارض آزادراهی علاوه بر متقاضیان تعویض پلاک خودرو، از متقاضیان خدمات بیمه شخص ثالث نیز اخذ شود. همچنین راه و شهرسازی مکلف شد در تعیین نرخ عوارض جاده‌ای به صورت پلکانی به نحوی عمل کند که حقوق کاربرانی که به موقع نسبت به پرداخت عوارض اقدام می‌کنند، رعایت شود. - موضوع این حکم در تبصره «۱۱» لایحه سال ۱۴۰۲ مشابه قانون بودجه سال ۱۴۰۱ مطرح شد. با این تفاوت که در آن وزارت راه و شهرسازی علاوه بر آزادراه‌های اجازه اخذ عوارض از کلیه بزرگراه‌ها را دریافت کرد و محدودیت زمانی تکلیف الکترونیکی کردن عوارض آزادراهی برداشته شد. حکم در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ بدون تغییر مصوب شد. |
| ۴۰ | «۱۱» | اعطای مجوز جابه‌جایی اعتبارات ابلاغی بین طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای | بهبود فرایندها | - | الحاق | - طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۲، دستگاه‌های اجرایی دارای طرح تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در حوزه وزارت راه و شهرسازی مجازند ۱۰ درصد از کل تخصیص اعتبارات ابلاغی از سوی سازمان برنامه و بودجه کشور را تا سقف اعتبار هریک از طرح‌های ذیل ردیف آن دستگاه ملی با اجازه بالاترین مقام اجرایی جابه‌جا کنند. |
| ۴۱ | «۱۴» | تخصیص یارانه به راه‌های روستایی و تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات | محرومیت‌زدایی | الحاق | - | - موضوع اختصاص ۳۶ هزار میلیارد ریال یارانه برای راه‌های روستایی و تجهیزات و ماشین‌آلات از طریق وزارت راه و شهرسازی در جزء «۲»، ردیف ۲۵، تحت عنوان محرومیت‌زدایی (جدول ۴-۲۴) به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ الحاق شد. از این مبلغ ۱۲ هزار میلیارد از طریق سازمان امور عشایر به راه‌های عشایری و ماشین‌آلات راه‌سازی اختصاص داده می‌شود. در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲، اعتبارات یاد شده از محل قانون هدفمند کردن یارانه‌ها پیشنهاد و تصویب نشده است. |
| ۴۲ | «۱۴» | حمایت از حمل‌ونقل ریلی برون‌شهری و حومه‌ای از محل هدفمندسازی یارانه‌ها | تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای | الحاق | - | - در ردیف «۳۳»، تحت عنوان مترقیه در جدول تبصره «۱۴»، تخصیص ۵ هزار میلیارد ریال برای حمایت از حمل‌ونقل ریلی برون‌شهری و حومه‌ای به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ الحاق شد. در لایحه و قانون بودجه سال ۱۴۰۲، اعتبارات یاد شده از محل قانون هدفمند کردن یارانه‌ها پیشنهاد و تصویب نشده است. |



| ردیف | تبصره | حکم | موضوع | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | توضیحات |
|------|-------|--|------------------------------|--|--|---|
| ۴۳ | «۱۴» | تأمین و نوسازی ناوگان حمل و نقل شهری از محل عوارض شهرداری‌ها | تأمین ناوگان | - | ویرایش | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، موضوع استفاده از ۲۵ درصد عوارض شهرداری‌ها و دهیاری‌ها از فروش حامل‌های انرژی موضوع بند «الف» ماده (۲۶) قانون مالیات بر ارزش‌افزوده و پرداختی‌های تبصره «۱۴» ماده‌واحد بودجه سال ۱۴۰۲، جهت تأمین و نوسازی ناوگان حمل و نقل شهری مطرح شد. در فرایند بررسی، تأمین ماشین‌آلات دهیاری‌های سراسر کشور با اولویت مناطق محروم به محل مصرف این حکم در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ اضافه شد و وزارت کشور مکلف به ارائه گزارش عملکرد هر سه ماه یکبار به کمیسیون عمران گردید. |
| ۴۴ | «۱۴» | تجهیز ناوگان دیزلی برون‌شهری به سامانه سپهتن | بهبود فرایندها | - | ویرایش | - در بخش دوم بند «ب» تبصره «۱۴» لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، وزارت راه و شهرسازی با همکاری وزارت نفت و وزارت کشور و پلیس راهور و سایر دستگاه‌های مربوط موظف شد تا پایان سال ۱۴۰۲ نسبت به اجرای حداقل ۵۰ درصد سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) برای ناوگان دیزلی برون‌شهری اقدام کند. در فرایند بررسی لایحه بودجه جهت تدقیق موضوع اجرای حداقل ۵۰ درصد سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) برای ناوگان دیزلی حمل بار برون‌شهری و ۱۰۰ درصد ناوگان اتوبوس برون‌شهری مصوب شد. |
| ۴۵ | «۱۴» | استفاده از کارت سوخت مختص خودرو | بهبود فرایندها | - | الحاق | - طی حکم الحاقی به قانون بودجه سال ۱۴۰۲، به‌منظور بهبود نظام توزیع بنزین و نفت و گاز در کشور کاهش قاچاق سوخت، وزارت نفت از طریق شرکت تابعه ذی‌ربط مکلف شد تدبیری اتخاذ کند که تا پایان ۶ ماه ابتدایی سال، حداقل ۹۰ درصد خودروهای بنزین‌سوز و ۹۵ درصد خودروهای نفت‌گازسوز صرفاً از کارت‌های سوخت مختص خودرو استفاده کنند. |
| ۴۶ | «۱۸» | اعطای تسهیلات برای افزایش تولید، اشتغال، کارآفرینی و رشد اقتصادی | تملك‌دارایی‌های سرمایه‌ای | ویرایش | ویرایش | - در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، موضوع تأسیس صندوق پیشرفت و عدالت ایران با ۳۱ صندوق استانی به‌منظور رشد و پیشرفت استان‌های کشور از طریق ارتقای بهره‌وری و توسعه سرمایه‌گذاری‌ها، تکمیل واحدهای نیمه‌تمام و ظرفیت‌های خالی بنگاه‌های تولیدی بر پایه آمایش سرزمین و همچنین حمایت از طرح (پروژه)‌های دانش‌بنیان و پیشران و بسط و عدالت سرزمینی پیشنهاد شد. در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، محل تأمین منابع این حکم برخلاف لایحه به‌طور دقیق و موردی تعیین شد. همچنین موضوع سپرده‌گذاری در بانک‌ها با اولویت بانک‌های توسعه‌ای و تخصصی و صندوق کارآفرینی امید جایگزین تأسیس صندوق پیشرفت و عدالت ایران شد. اعتبار در نظر گرفته شده برای این حکم از ردیف ۹۷-۵۵۰۰۰۰ اعتبارات متفرقه (جدول شماره ۹ قانون بودجه) با عنوان تأمین الزامات تحقق رشد شاخص‌های اقتصادی از ۸۵۰ هزار میلیارد ریال به ۳۷۰ هزار میلیارد ریال کاهش یافت و ردیف اعتباری ۱۴۸-۵۵۰۰۰۰ (اجرای قانون جهش تولید مسکن) با مبلغ ۲۷۰ هزار میلیارد ریال به جدول اعتبارات ردیف‌های متفرقه برای تأمین منابع این حکم اضافه شد. ۵ |

| توضیحات | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۲ | وضعیت نسبت به لایحه در سال ۱۴۰۱ | موضوع | حکم | تبصره | ردیف |
|--|---------------------------------|---------------------------------|-------|-----|-------|------|
| <p>مورد محل مصرف اعتبارات با تعیین سقف و حدود اعتبارات اختصاصی تعریف شد. مرجع تصویب و نظارت طرح‌های موضوع این حکم از شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان در لایحه به هیئت امنای حساب (جزء «۹»، بند «الف»، تبصره «۱۸») در قانون بودجه تغییر یافته است. وزارت راه و شهرسازی برای هفت شرکت حمل‌ونقلی تابعه در سال ۱۴۰۱، برنامه‌های پیشنهادی برای دریافت حدود ۲۶ هزار میلیارد ریال از منابع موضوع این حکم معرفی کرد.</p> <p>- در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، منابع مالی، مصارف و سازوکار اجرایی حکم به‌طور شفاف‌تر نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ پیشنهاد شد، اما همچنان دستگاه‌های اجرایی بهره‌مند از منابع این حکم تعیین نشدند. موضوعات محل مصرف اعتبارات این حکم به احیای واحدهای تولیدی راکد، بازسازی و نوسازی واحدهای تولیدی موجود، ایجاد اشتغال در مناطق مرزی و... تسری پیدا کرد. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ موضوع صندوق پیشرفت و عدالت مجدداً مطرح شد، به‌طوری‌که منابع مالی موضوع این حکم یا با عاملیت صندوق در سطح ملی و استانی و یا عقد قرارداد سپرده‌گذاری صندوق مزبور با سایر مؤسسات عامل قابل اقدام است. اساسنامه صندوق مزبور بدون ایجاد ساختار جدید از طریق اصلاح اساسنامه صندوق کارآفرینی امید تهیه و تصویب می‌شود. در فرایند بررسی قانون بودجه سال ۱۴۰۲، حساب ملی و حساب‌های استانی پیشرفت و عدالت جایگزین صندوق شد و ردیف منابع مالی جدید و مصارف جدید اضافه شد. همچنین بند جدیدی تحت عنوان سازوکار نظارت به حکم الحاق شد که شامل نظارت میدانی اجرای حکم، گزارش‌های ماهیانه عملکرد، پرداخت و نحوه هزینه‌کرد منابع حکم توسط دستگاه‌های مختلف است.</p> | | | | | | |

مأخذ: همان.



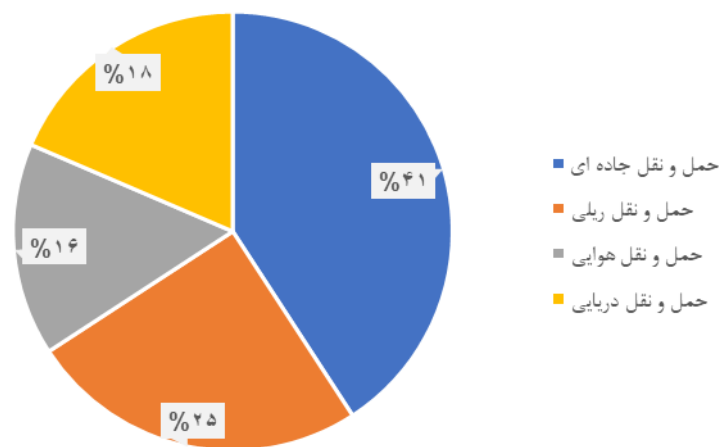
۵. تغییرات به تفکیک موضوع

در بخش‌های قبل تغییرات ارقام و احکام مرتبط به بخش حمل‌ونقل در قانون بودجه نسبت لایحه شناسایی و بررسی شد. در این بخش تغییرات قانون نسبت به لایحه از منظر موضوعات مهم بخش حمل‌ونقل از جمله تنظیم سهم زیربخش‌های حمل‌ونقل، تأمین مالی طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای، ارتقای بهره‌وری، ایمنی و حمل‌ونقل بین‌الملل و لجستیک مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۵-۱. تنظیم سهم زیربخش‌های حمل‌ونقل

سهم اعتبارات مصوب برای طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در هر یک از زیربخش‌های حمل‌ونقل در سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در شکل ۴ ارائه شده است. این اعتبارات جمع منابع عمومی دولت، هزینه‌های سرمایه‌ای و منابع داخلی شرکت‌های دولتی مربوطه برای تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای در هر یک از زیربخش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی است.^۱

شکل ۴. سهم زیربخش‌های حمل‌ونقل از کل اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل^۲



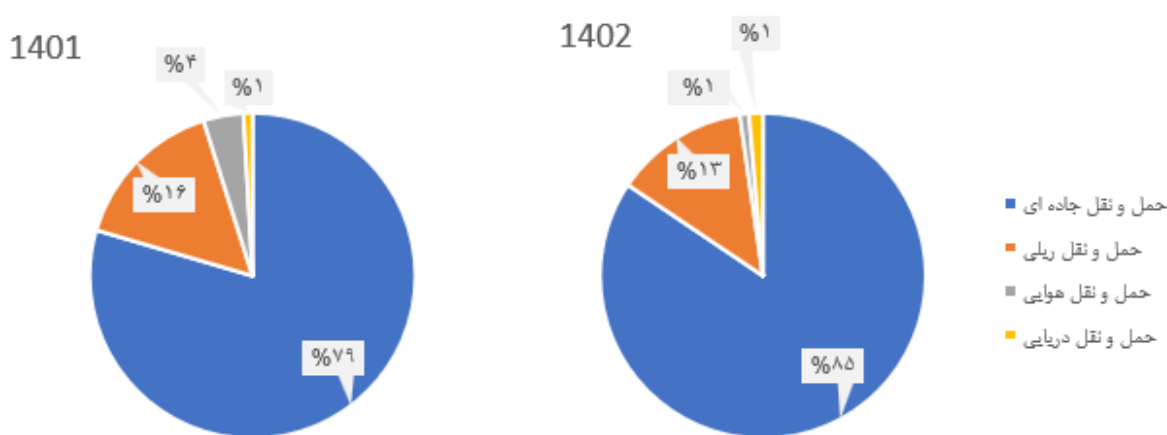
مأخذ: همان.

همان‌طور که در شکل ۴ مشاهده می‌شود، متوسط سهم اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای حمل‌ونقل (از منابع عمومی دولت و شرکت‌های دولتی) در سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ تقریباً به نسبت ۴۱ درصد جاده‌ای، ۲۵

۱. اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای متفرقه به دلیل مشخص نبودن محل دقیق مصرف در این تقسیم‌بندی در نظر گرفته نشده‌اند.
 ۲. اعتبارات حمل‌ونقل جاده‌ای شامل مجموع منابع داخلی سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای، اعتبارات طرح‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل جاده‌ای و طرح‌های ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌هاست.
 اعتبارات حمل‌ونقل ریلی شامل مجموع منابع داخلی شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. و اعتبارات طرح‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل ریلی است.
 اعتبارات حمل‌ونقل هوایی شامل مجموع منابع داخلی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی، شرکت هواپیمایی ج.ا.ا.، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و اعتبارات طرح‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل هوایی است.
 اعتبارات حمل‌ونقل دریایی شامل مجموع منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی و اعتبارات طرح‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل دریایی است.

درصد ریلی، ۱۸ درصد دریایی و ۱۶ درصد هوایی تقسیم‌بندی می‌شوند، اما اعتبارات جدیدی که برای تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای حمل‌ونقل در مجلس مصوب می‌شود، از توزیع متفاوتی پیروی می‌کند. شکل ۵ سهم هریک از زیربخش‌های حمل‌ونقل از اعتبارات افزایش یافته قانون سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نسبت به لایحه آن سال‌ها را نشان می‌دهد. با توجه به عدم افزایش منابع داخلی شرکت‌های دولتی در سال ۱۴۰۱ و عدم ارائه پیوست سه قانون بودجه در سال ۱۴۰۲ تنها اعتبارات افزایش یافته از محل منابع عمومی دولت در شکل ۵ آورده شده است.

شکل ۱. سهم زیربخش‌های حمل‌ونقل از اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای افزایش یافته نسبت به لایحه^۱

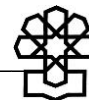


مأخذ: همان.

مقایسه شکل‌های ۴ و ۵ نشان می‌دهد با وجود اینکه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه دولت نیز بیشترین سهم (حدود ۴۱ درصد) از اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل را تشکیل داده، ۸۲ درصد افزایش اعتباری که برای حمل‌ونقل در مجلس مصوب می‌شود نیز بر طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای متمرکز شده و تنها حدود ۱۴ درصد از این افزایش اعتبار به حمل‌ونقل ریلی تعلق گرفته است. به نظر می‌رسد افزایش اعتبار طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای بدون نگاه کلان و جهت‌دهی به بودجه عمومی کشور بوده و تصویب افزایش اعتبار طرح‌های حمل‌ونقلی تنها با توجه به نیاز حوزه انتخابیه نمایندگان و به صورت منفک از سایر طرح‌های توسعه‌ای انجام می‌شود. چراکه در بند «۱» سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل [۵] به تنظیم سهم هریک از زیربخش‌های حمل‌ونقل با اولویت دادن به حمل‌ونقل ریلی راهبری می‌کند. این امر نشان از گسستگی بودجه‌ریزی بخش حمل‌ونقل با برنامه‌های بلندمدت و میان مدت کشور دارد.

۲-۵. تأمین مالی طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای

۱. اعتبارات حمل‌ونقل جاده‌ای مجموع اعتبار تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای و برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها در فصل حمل‌ونقل پیوست یک است.



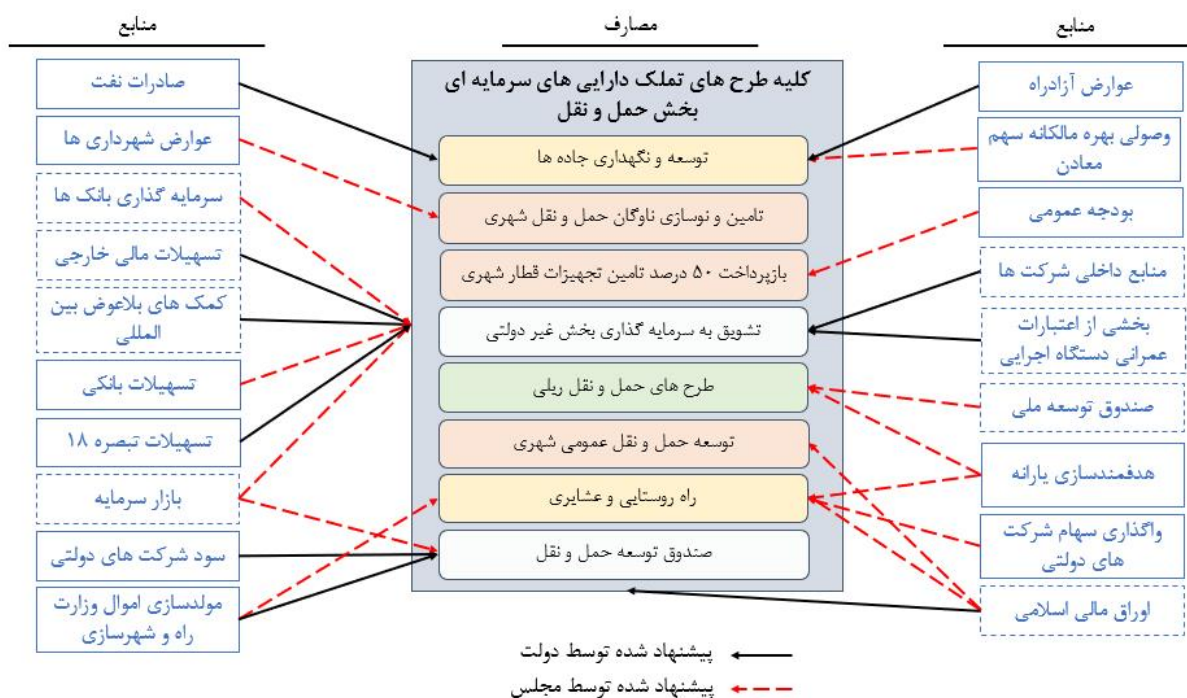
بررسی احکام ماده واحد در قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از احکام به تأمین مالی طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای می‌پردازد. بخشی از این احکام بدون تعیین و تخصیص منابع مالی، بر بهبود فرایندها و تسهیل قوانین اشاره دارند تا اعتبارات طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای با چالش کمتری تأمین شود. از جمله:

- ✓ اعطای مجوز جابه‌جایی اعتبارات ابلاغی بین طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای (الحاق به لایحه).
- ✓ تسریع در تأمین اعتبار طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای برای مناطق سردسیر.
- ✓ طراحی و پیشنهاد روش‌های تأمین مالی طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای (الحاق به لایحه).
- ✓ واگذاری طرح‌های نیمه تمام بابت رد دیون دستگاه‌های اجرایی.
- ✓ معافیت مالیات و عوارض نقل و انتقال دارایی به / از صندوق‌های سرمایه‌گذاری طرح (الحاق به لایحه).
- ✓ ثبت اطلاعات طرح‌های سرمایه‌گذاری شرکت‌های دولتی (الحاق به لایحه).

همان‌طور که مشاهده می‌شود، ۵ مورد از ۷ حکم ناظر بر بهبود فرایند تأمین اعتبار طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای، در فرایند تصویب لایحه الحاق شده‌اند.

بخش عمده‌ای از احکام مرتبط به حمل و نقل در ماده واحد قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به تعیین محل تأمین و محل مصرف اعتبارات می‌پردازد. شکل ۶ مجموعه منابع و مصارف تعیین شده در قانون بودجه برای تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل و نقل را نشان می‌دهد. محل تأمین منابع در کادریابی آبی رنگ ارائه شده است. در این کادرها، منابعی که تأمین آنها برای تملک‌داری‌های سرمایه‌ای تکلیف شده است، در کادر با خط ممتد و منابعی که مجاز به مصرف برای تملک‌داری‌های سرمایه‌ای هستند، در کادر خط چین ارائه شده‌اند. منابع با پیکان به محل مصرف تعیین شده در احکام متصل شده‌اند. پیکان‌های ممتد نشان‌دهنده احکام پیشنهادی لایحه دولت و پیکان‌های خط‌چین قرمز نشان‌دهنده احکام پیشنهادی مجلس هستند.

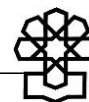
شکل ۶. تأمین مالی طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای به تفکیک منابع در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲



مأخذ: همان.

طبق اساسنامه صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور مصوب ۱۳۹۸/۵/۶، تشویق، حمایت و مشارکت در تأمین مالی و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در ساخت، توسعه، تجهیز، بهسازی، نوسازی، نگهداری، بهره‌برداری زیرساخت‌های شبکه و ناوگان حمل‌ونقل کشور از موضوعات فعالیت صندوق توسعه حمل‌ونقل است. تأمین مالی صندوق توسعه حمل‌ونقل در بودجه سال ۱۴۰۱ در دستور کار دولت قرار گرفت. بنابراین در لایحه سال ۱۴۰۱ تأمین مالی صندوق توسعه از محل مولدسازی اموال وزارت راه و شهرسازی، افزایش مسیرهای پروازی و سود شرکت‌های دولتی پیش‌بینی شد که در فرایند بررسی لایحه بودجه موضوع افزایش مسیرهای پروازی حذف شد. در مقابل مجوز تأسیس صندوق طرح و استفاده از منابع بازار سرمایه به صندوق توسعه حمل‌ونقل داده شد. در سال ۱۴۰۲ نیز همین منابع برای تأمین اعتبار صندوق مطرح و تصویب شد.

شایان ذکر است، تعیین منابع به‌طور خاص برای طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای در **حمل‌ونقل ریلی** و **راه روستایی و عشایری** در احکام ماده‌واحد لایحه بودجه پیش‌بینی نشده بود. در فرایند بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، استفاده از هدفمندی‌سازی یارانه‌ها و صندوق توسعه ملی برای تأمین اعتبار طرح‌های حمل‌ونقل ریلی به قانون بودجه الحاق شد. همچنین، چهار محل شامل هدفمندی‌سازی یارانه‌ها، مولدسازی اموال وزارت راه و شهرسازی، انتشار اوراق مالی و واگذاری سهام شرکت‌های دولتی برای تأمین منابع راه‌های روستایی و عشایری به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ الحاق شد. عموماً نوع منابع تصویب شده برای راه روستایی و عشایری نام عینی بالایی دارند. بنابراین در پایان



سال میزان تخصیص اعتبار به این موضوعات اندک است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، منابعی برای راه روستایی و عشایری پیشنهاد نشد و در فرایند بررسی مجدداً مجوز انتشار اوراق مالی برای این موضوع به احکام ماده واحده الحاق شد. همچنین در سال ۱۴۰۲، ۲۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار برای توسعه و تکمیل راه‌های روستایی به ردیف‌های متفرقه ۱۴۰۲ الحاق و تصویب شد.

۳-۵. حمل و نقل بین‌الملل و لجستیک

موضوع ارتقای عملکرد ترانزیت زمینی، توسعه حمل و نقل بین‌الملل و تأسیس مراکز لجستیک در برنامه‌های پنجم و ششم توسعه و در احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مطرح شده است. بنابراین، انتظار می‌رود تکالیفی جهت اجرای برنامه‌های توسعه و زمینه‌سازی برای ارتقای حمل و نقل بین‌الملل و لجستیک در قوانین بودجه سنواتی تعریف شود. در این رابطه، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ تنها دو حکم توسط دولت پیشنهاد شد که از میان آن، موضوع اصلاح و افزایش مسیرهای پروازی به تصویب مجلس نرسید و فقط موضوع تأمین یارانه سوخت هواپیماهای باری حامل محصولات کشاورزی مصوب شد. در لایحه سال ۱۴۰۲ نیز هیچ حکمی توسط دولت در رابطه با حمل و نقل بین‌الملل و لجستیک پیشنهاد نشد. دو حکم تأمین زیرساخت لجستیکی برنامه تجارت کشور-کالایی و الزام گمرک به تجهیز گمرکات استان‌های مرزی به دستگاه بازرسی پرتونگاری^۱ به ترتیب در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ توسط مجلس به لایحه بودجه الحاق شد. با وجود اهمیت موضوع در وضعیت فعلی حمل و نقل و اقتصاد کشور، تدوین قوانین جامع و با جزئیات اجرایی بیشتر در این موضوع و پیگیری اجرای آن در سال‌های آینده ضرورت می‌یابد.

۴-۵. ایمنی

برخلاف موضوع حمل و نقل بین‌الملل و لجستیک، موضوع ایمنی در لایحه دولت و مجلس مورد توجه بوده است. در لایحه دولت در سال ۱۴۰۱، سه حکم به منظور تأمین اعتبار برای پیشگیری از تصادفات جاده‌ای و کاهش عواقب آن پیشنهاد شد که به تصویب مجلس رسید. همچنین یک حکم جهت تسهیل فرایندها و سیاستگذاری برای پیشگیری از تصادفات پیشنهاد شد که به انضمام دو حکم الحاقی در مجلس (مشخص شده با مربع‌های پررنگ) مصوب شد (شکل ۷). در سال ۱۴۰۲ احکام مرتبط با ایمنی همانند قانون سال ۱۴۰۱ مطرح و تصویب شدند.

۱. ارتباط غیرمستقیم با موضوع حمل و نقل دارد، بنابراین در جدول ۱۷ اشاره نشده است.

شکل ۲. احکام مرتبط به ایمنی حمل‌ونقل در قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲
(مربع‌های پررنگ بیانگر احکام الحاقی در مجلس)

| تسهیل فرایند | تامین اعتبار |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> ارسال پیامک تخلفات رانندگی از محل قبض تلفن همراه | <input type="checkbox"/> تامین منابع از محل بیمه شخص ثالث |
| <input checked="" type="checkbox"/> نصب دوربین پایش سرعت و تشخیص تخلفات | <input type="checkbox"/> تامین منابع از محل افزایش ۵ درصد جرایم |
| <input checked="" type="checkbox"/> نحوه اجرای ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی | <input type="checkbox"/> تامین دیه و تامین کسری دی بعد از حوادث جاده‌ای |

مأخذ: همان.

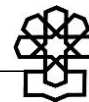
در بخش اعتبارات نیز در سال ۱۴۰۲، اعتبارات تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها، ۷۲/۶ درصد افزایش یافت که بخش عمده آن (معادل ۸/۷ هزار میلیارد ریال) مربوط به اصلاح نقاط حادثه‌خیز و ایمن‌سازی است. از طرفی جدول ۹ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ۱۰ هزار میلیارد ریال اعتبار برای اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی پیش‌بینی شده بود که در فرایند تصویب در مجلس، به ۵ هزار میلیارد ریال کاهش یافته است.

۵-۵. بهره‌وری

در قوانین بودجه، ارتقای بهره‌وری بخش حمل‌ونقل عموماً از مسیر تأمین زیرساخت مانند نوسازی یا توسعه ناوگان حمل‌ونقل پیگیری می‌شود و به بهبود بهره‌وری از طریق تنظیم‌گری فعالیت‌ها و ساختارهای اداری پرداخته نمی‌شود. در احکام بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ علاوه بر جایگزینی ناوگان فرسوده، موضوع مصرف بهینه سوخت از طریق احکام زیر مطرح شده است که بیشتر از منظر مبارزه با قاچاق سوخت مورد توجه قرار گرفته‌اند.

- ✓ ارائه پیشنهاد طرح سرمایه‌گذاری در جهت بهینه‌سازی مصرف سوخت.
- ✓ تسهیل تأمین مالی و اجرای طرح‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت.
- ✓ استفاده از کارت سوخت مختص خودرو.
- ✓ تجهیز ناوگان دیزلی برون‌شهری به سامانه سپهتن.

درحالی‌که ارتقای بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل را نباید محدود به کاهش آلودگی و کاهش مصرف سوخت کرد. بهبود بهره‌وری در حمل‌ونقل به‌طور مستقیم بر قیمت تمام شده کالا در کشور تأثیرگذار است. بنابراین جای خالی احکامی که به تنظیم روابط بین دستگاه‌های اجرایی بخش حمل‌ونقل، استفاده از اشتراک‌گذاری اطلاعات برای کاهش سفرهای خالی ناوگان و زمینه‌سازی برای شکل‌گیری ساختار شرکت مالکی و فعالیت شرکت‌های بزرگ مقیاس بپردازد احساس می‌شود.



۶. جمع‌بندی و پیشنهاد

با تقدیم لایحه بودجه به مجلس شورای اسلامی فرایند بررسی، اصلاح و تصویب آن آغاز می‌شود. طی این فرایند، لایحه بودجه دولت در کمیسیون‌های تخصصی و سپس در کمیسیون تلفیق بودجه و صحن علنی مجلس بررسی شده و در آن تغییراتی اعمال می‌شود. گزارش حاضر به شناسایی و تحلیل تغییراتی پرداخته است که توسط مجلس شورای اسلامی طی فرایند تصویب لایحه بودجه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در ارقام و احکام مرتبط با بخش حمل‌ونقل اعمال شده است. خروجی این بررسی، نشان‌دهنده آن دسته از موضوعاتی است که مورد توجه مجلس شورای اسلامی بوده، اما در لایحه بودجه سالیانه پیش‌بینی نشده بود. همچنین، نتایج این پژوهش می‌تواند برای ارزیابی تأثیر تصویب دو مرحله‌ای لایحه بودجه سالیانه کل کشور، موضوع قانون اصلاح مواد (۱۸۰) و (۱۸۲) آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی مصوب ۱۴۰۱/۱۰/۲۸، در بودجه‌ریزی بخش حمل‌ونقل مورد استفاده قرار گیرد.

شناسایی و بررسی تغییرات قانون بودجه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نسبت به لایحه بودجه دولت در این سال‌ها نشان می‌دهد در فرایند تصویب بودجه، اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل از محل منابع عمومی (پیوست ۱) بیش از سایر بخش‌ها دستخوش تغییر قرار می‌گیرد؛ به طوری که در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ این اعتبارات به طور متوسط حدود ۱۷ درصد توسط مجلس افزایش داده شد. علاوه بر اصلاح ارقام اعتبارات، الحاق طرح‌های جدید، تغییر عنوان طرح‌ها و اصلاح احکام ماده‌واحد نیز در فرایند تصویب لایحه در مجلس صورت می‌گیرد. اهم تغییرات در طرح‌های پیوست یک و احکام ماده‌واحد بودجه به شرح زیر است.

۱. **ماده‌واحد:** در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۴۳ و ۳۳ موضوع مرتبط به بخش حمل‌ونقل در احکام ماده‌واحد مصوب شد که ۶۰ درصد آن در سال ۱۴۰۱ و ۳۰ درصد آن در سال ۱۴۰۲ احکام الحاقی توسط مجلس شورای اسلامی هستند. در سال‌های مختلف رویکردهای متفاوتی در بررسی لایحه بودجه دنبال شده است. به طوری که در سال ۱۴۰۱، حمل‌ونقل ریلی، راه‌های روستایی و عشایری و تأمین مالی طرح‌های عمرانی بخش عمده احکام الحاقی را تشکیل دادند و در سال ۱۴۰۲، بهینه‌سازی مصرف سوخت، تأمین و واردات ناوگان و بهبود فرایندها مورد توجه بودند.

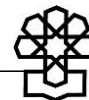
۲. **اعتبارات طرح‌ها:** در سال ۱۴۰۱، اعتبارات همه ۳۴۹ طرح پیشنهادی در لایحه دستخوش تغییر (افزایش و کاهش) قرار گرفت. ۴۰/۵ هزار میلیارد ریال اعتبار افزایش یافته در این سال به ۱۵۵ طرح تعلق گرفت. در سال ۱۴۰۲ نیز ۱۱۱ طرح مشمول تغییر (افزایش) اعتبار شدند و ۴۳/۸ هزار میلیارد ریال اضافه اعتبار به آنها تعلق گرفت. بیش از ۸۰ درصد از اضافه اعتبار مصوب شده به طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای تعلق دارد. طرح «مشارکت در احداث آزاد راه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت) و کنار گذر شمالی کرج» با ۲۸۷۸ میلیارد ریال افزایش در سال ۱۴۰۱ و طرح «بهسازی راه اصلی کرج - چالوس، ری - ورامین و محور مرزن‌آباد - کلاردشت» با ۲ هزار میلیارد ریال افزایش در سال ۱۴۰۲، بیشترین تغییر نسبت به لایحه را دارند. طرح‌های حمل‌ونقل ریلی حدود ۱۴ درصد از افزایش اعتبارات مصوب مجلس در بخش حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهند. در سال ۱۴۰۱ بیش از نیمی از

افزایش اعتبار توسعه حمل‌ونقل ریلی بر طرح‌های استان همدان و در سال ۱۴۰۲، نزدیک به ۴۵ درصد بر طرح‌های استان اردبیل متمرکز است.

۳. **تعداد طرح‌ها:** در سال ۱۴۰۱، ۳۵۰ طرح حمل‌ونقلی در لایحه دولت پیش‌بینی شد. در فرایند بررسی لایحه در مجلس، یک طرح حذف و ۲۸ طرح (۱۸ طرح حمل‌ونقل جاده‌ای، ۴ طرح هوایی، ۲ طرح ریلی، ۲ طرح هواشناسی و ۲ طرح حمل‌ونقل شهری) به مجموعه طرح‌های پیوست یک الحاق شد. طرح «احداث فرودگاه آباد» با ۱۰۰۰ میلیارد ریال و طرح «احداث راه همدان - گل تپه - علی‌صدر» با ۹۶۰ میلیارد ریال بیشترین اعتبار در بین طرح‌های الحاق شده در سال ۱۴۰۱ را دارند. در پایان سال، همه ۳۷۸ طرح مصوب سال ۱۴۰۱، در لایحه سال ۱۴۰۲ تکرار شدند، به جز یک طرح که احتمالاً به اتمام رسیده است. همچنین در لایحه سال ۱۴۰۲ دولت با الحاق ۱۰ طرح جدید (۹ طرح حمل‌ونقل جاده‌ای و یک طرح ریلی)، ۳۸۸ طرح تملک‌داری‌های سرمایه‌ای برای بخش حمل‌ونقل پیشنهاد داد که بدون الحاق و حذف طرحی در مجلس مصوب شد. روند ادامه‌دار الحاق سالانه‌ی طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای توسط دولت و مجلس، منجر به انباشت طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای در بخش حمل‌ونقل شده است.

۴. **عنوان طرح‌ها:** در سال ۱۴۰۱، عنوان ۳۶ طرح و در سال ۱۴۰۲، عنوان ۱۹ طرح تملک‌داری‌های سرمایه‌ای در بخش حمل‌ونقل در قانون نسبت به لایحه تغییر یافت. در سال ۱۴۰۱، تغییر عنوان ۲۵ طرح از ۲۵۴ طرح توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای موجب افزایش طول ۳۵ کیلومتر آزادراه و ۳۸۴ کیلومتر تبدیل راه اصلی به بزرگراه شد. در سال ۱۴۰۲ نیز تغییر عنوان ۱۳ طرح از ۲۸۷ طرح پیشنهادی لایحه، موجب افزایش طول ۷۰ کیلومتر بزرگراه و ۱۵ کیلومتر تبدیل راه اصلی به بزرگراه شد. در سال ۱۴۰۱، اضافه‌شدن «پارس‌آباد» به ردیف ۱۳۰۳۰۱۵۰۰۱، طول طرح راه‌آهن میانه-اردبیل را ۲۵۰ کیلومتر افزایش داد.

۵. در خصوص اضافه کردن تعداد طرح‌های حمل‌ونقلی دارای ردیف بودجه یا تغییر در عنوان آنها باید به این نکته توجه داشت که در حال حاضر متوسط سن طرح‌های حمل‌ونقلی موجود در پیوست یک قانون بودجه سال ۱۴۰۲ برابر با ۱۴/۵ سال است. با فرض‌های بسیار خوش‌بینانه‌ای از جمله به‌هنگام بودن برآورد اعتبارات مورد نیاز برای اتمام طرح‌ها در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، تخصیص صددرصد اعتبارات مصوب پروژه‌ها در سال‌های آینده (در ۱۰ سال گذشته به‌طور میانگین ۷۰ درصد اعتبارات مصوب طرح‌ها تخصیص داده شده است [۶]) و رشد اعتبارات پیش‌بینی‌شده این بخش در قوانین بودجه سالیانه متناسب با تورم سالیانه هزینه‌های اجرای طرح‌ها، آنگاه اتمام طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل دست‌کم به ۱۶/۵ سال زمان نیاز خواهد داشت. هرچند، برآوردهای به‌هنگام شده و واقع‌بینانه از اعتبارات مورد نیاز برای اتمام طرح‌های این بخش در قانون بودجه، نشان می‌دهد با روند موجود، اتمام همه این طرح‌ها بیش از ۳۰ سال زمان نیاز دارد. این درحالی است که در پیوست یک قانون بودجه سال ۱۴۰۲، دورترین سال اتمام طرح‌های حمل‌ونقلی سال ۱۴۰۸ ذکر شده است که بسیار گمراه‌کننده است.



با توجه به مجموعه تغییرات و اصلاحات انجام شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ پیشنهاد می‌شود در فرایند بررسی لایحه در مجلس شورای اسلامی به موارد زیر توجه شود:

۱. طولانی شدن زمان اجرای طرح‌ها، علاوه بر ایجاد بدبینی در افکار عمومی نسبت به کارآمدی مدیریت سرمایه‌های ملی در کشور، می‌تواند موجب افزایش هزینه طرح‌ها و از دست رفتن منافع پیش‌بینی شده برای آنها شود، به‌نحوی که این طرح‌ها توجیه اولیه اقتصادی، مالی و اجتماعی خود را از دست بدهند. در شرایط فعلی که آغاز تا اتمام پروژه‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای موجود بخش حمل‌ونقل به‌طور متوسط در حالت خوش‌بینانه حدود ۲۳ سال (به‌طور واقع‌بینانه بیش از ۳۰ سال) به طول می‌انجامد، اضافه نمودن طرح‌های جدید (اعم از اضافه کردن ردیف یا تغییر در عنوان ردیف‌های موجود) در قوانین بودجه سالیانه محل تأمل است و باید توسط دولت و مجلس شورای اسلامی به‌جد از آن پرهیز شود. در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «طرح‌های نیمه‌تمام بخش حمل‌ونقل؛ چالش‌های روند فعلی بودجه‌ریزی و ارائه مدل بهینه‌سازی» در خصوص این مسئله و راهکارهای حل آن بحث می‌شود.

۲. برای مواجهه با انباشت طرح‌های بخش حمل‌ونقل، غربالگری طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای فعلی توسط دولت، امری ضروری است؛ به‌طوری که طرح‌های راهبردی کشور شناسایی و اولویت‌بندی شده و منابع بودجه عمومی روی اتمام طرح‌های اولویت‌دار متمرکز شوند. همچنین، نظارت و گزارش‌گیری از وضعیت پیشرفت طرح‌های اولویت‌دار کشور به‌طور شفاف و مستمر توسط مجلس شورای اسلامی انجام شود.

۳. افزایش اعتبارات و تغییر عناوین طرح‌ها در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ روی اولویت‌های خاصی متمرکز نبوده و در هریک از این سال‌ها، طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای استان مشخصی حسب نظر نمایندگان در اولویت قرار گرفته است. اخذ چنین رویکردی توسط مجلس، مانع تمرکز منابع عمومی کشور بر طرح‌های راهبردی و مهم و به ثمر نشستن آنها در موعد مقرر می‌شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود در فرایند بررسی لایحه بودجه، حفظ اولویت و تأمین مالی پایدار طرح‌ها جزء الزامات کمیسیون تلفیق بودجه قرار گیرد.

۴. با توجه به سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل که به تنظیم سهم زیربخش‌های حمل‌ونقل با اولویت حمل‌ونقل ریلی راهبری می‌کند، نمایندگان مجلس در بررسی و اعطای اعتبارات بیشتر به طرح‌های بخش حمل‌ونقل، به جهت‌دهی که مجموع این افزایش اعتبارات به منابع عمومی دولت می‌دهد توجه کنند و مانع از تمرکز این اعتبارات بر زیربخش حمل‌ونقل جاده‌ای شوند.

۵. موضوعات بهره‌وری به‌خصوص در حمل‌ونقل جاده‌ای و تسهیل و روان‌سازی ترانزیت و لجستیک بین‌الملل با وجود توصیه سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل [۵] و اهمیت بالای آن در وضعیت فعلی کشور در قوانین بودجه مغفول مانده است. تعیین اهداف یک‌ساله هم‌زمان با پیش‌بینی منابع مورد نیاز برای دستگاه‌های اجرایی جهت پیشبرد این موضوعات پیشنهاد می‌شود.

منابع و مأخذ

۱. لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور و پیوست‌های آن.
۲. لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور و پیوست‌های آن.
۳. قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور و پیوست‌های آن.
۴. قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور و پیوست‌های آن.
۵. سیاست‌های کلی بخش «حمل‌ونقل»، قابل دسترس از: <https://farsi.khamenei.ir/news-content?id=29285> تاریخ دسترسی: ۲۵ دی ۱۴۰۲.
۶. جلالی موسوی، ع.، صدیقی، ع. نظام بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور. ۴. طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای، ۱۴۰۲، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل ۱۸۷۶۱.

گزیده سیاستی

طی تصویب لایحه بودجه ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در مجلس، طرح‌های ملی جدیدی به ۳۵۰ طرح نیمه‌تمام بخش حمل‌ونقل اضافه گردید که شامل الحاق ۲۸ ردیف جدید و توسعه طرح در ۵۵ ردیف موجود است. با توجه به متوسط زمان اجرای حداقل ۲۳ سال برای این طرح‌ها، این رویکرد باید اصلاح شود.



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

وبسایت: rc.majles.ir