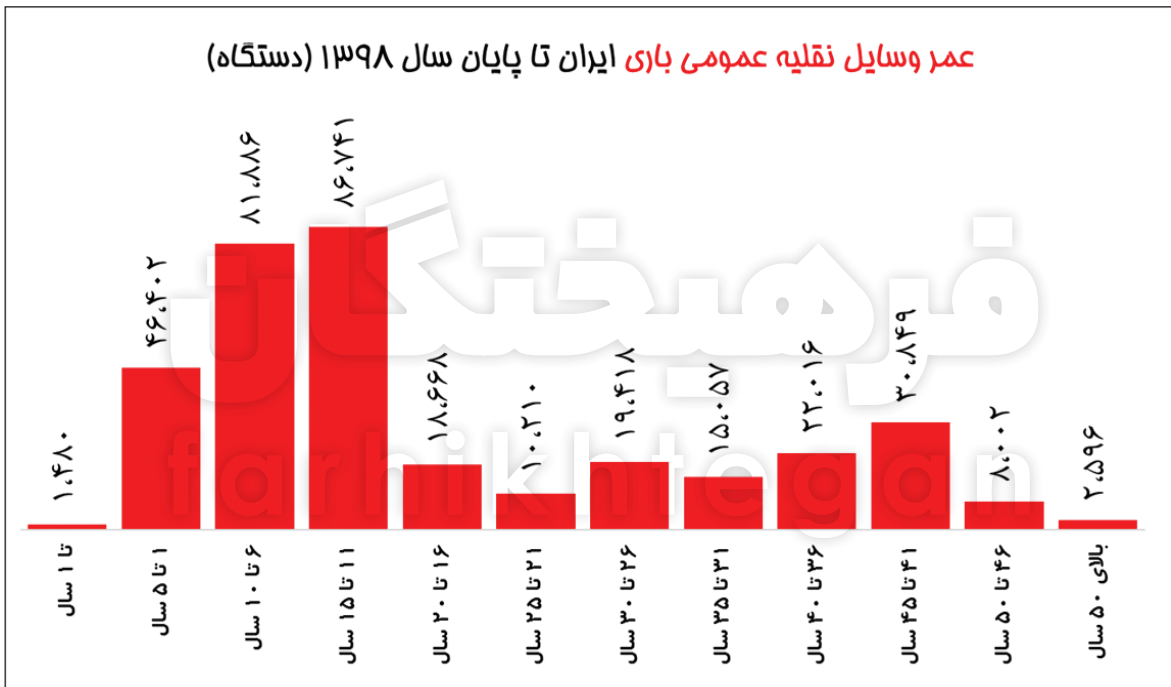




حداقل ۳۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل فرسوده است

بودجه‌نوسازی حمل‌ونقل کجاست؟



نظر گرفتن بودجه ۲۱ هزار و ۲۳۱ میلیارد تومانی بخش حمل‌ونقل در سال آینده، رقم در نظر گرفته شده برای نوسازی ناوگان حدود ۲/۳ درصد از کل این بودجه خواهد بود.

زبان‌دهی ۳ شرکت دولتی حمل‌ونقل

شرکت‌های دولتی ذیل بخش حمل‌ونقل شامل ۹ دستگاه بوده که به‌صورت درآمد-هزینه اداره می‌شوند. هدف از بودجه شرکت‌ها، تبیین گردش مالی شرکت‌ها جهت انجام وظایف محوله است. براساس گزارش‌های مالی سال ۱۳۹۸، درمجموع این شرکت‌ها حدود ۱۹ هزار میلیارد تومان درآمد وصول شده داشته و انجام وظایف آنها بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان هزینه به‌همراه داشته است. در لایحه بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۰ مجموع درآمدهای شرکت‌های دولتی نزدیک به ۲۸ هزار میلیارد تومان است که رشد ۴۴ درصدی نسبت به بودجه مصوب سال ۹۹ دارد. همچنین هزینه این شرکت‌ها ۲۶ هزار و ۳۲۱ میلیارد تومان است. در لایحه ۱۴۰۰ پیش‌بینی شده از ۳ شرکت حوزه حمل‌ونقل، ۶ شرکت دولتی سودده یا سر به‌سر و ۳ شرکت زیان‌ده باشند. این سه شرکت شامل راه‌آهن ج.ا.، شرکت هواپیمایی ج.ا. و سازمان راه‌آبادی و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور است. درمجموع زیان این سه شرکت در سال آینده هزار و ۷۱۰ میلیارد تومان خواهد بود که ۳۰۰ میلیارد تومان آن مربوط به شرکت راه‌آهن، هزار میلیارد تومان مربوط به شرکت هواپیمایی و ۴۱۰ میلیارد تومان نیز مربوط به زیان سازمان راه‌آبادی و حمل‌ونقل جاده‌ای است. گرچه به‌واسطه مشکلات ناشی از شیوع ویروس کرونا زیان‌دهی بخش‌های مختلف قابل‌پیش‌بینی بود، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد در سال ۹۸ نیز چهار شرکت از شرکت‌های بخش حمل‌ونقل زیان‌ده بوده‌اند.

آمارهای عجیب از خودروهای بالای ۵۰ سال

براساس آمارهای ارائه‌شده در حوزه عملکرد حمل‌ونقل جاده‌ای، طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸ جابه‌جایی مسافر توسط ناوگان عمومی جاده‌ای از ۲۷۱ میلیون نفر به ۲۶۹ میلیون نفر (۲ درصد کاهش) رسیده است، این کاهش درحالی است که هنوز هم درمجموع بخش جاده‌ای سهم ۸۹ درصدی در جابه‌جایی کالا و به همین مقدار نیز سهم در جابه‌جایی مسافر دارد. این وضعیت درحالی است که ناوگان حمل‌ونقل عمومی در بخش جاده‌ای به‌شدت فرسوده است، به‌طوری‌که در پایان سال ۹۸ تعداد وسایل نقلیه عمومی برون‌شهری کشور ۶۲ هزار و ۱۵۶ دستگاه بوده که از این تعداد، ۱۳ هزار و ۷۵۹ دستگاه اتوبوس، ۲۰ هزار و ۱۳۰ دستگاه مینی‌بوس و ۲۸ هزار و ۲۳۱ دستگاه نیز سواری کرایه بوده است. براساس آمارهای مذکور، میانگین سن اتوبوس‌های بین‌شهری کشور ۱۱ سال، برای مینی‌بوس نزدیک به ۲۴ سال و برای سواری کرایه نزدیک به ۱۰ سال است.

البته در همین بخش اتوبوس‌ها، درحالی متوسط عمر حدود ۱۱ سال است که ۶ هزار و ۷۶۸ دستگاه اتوبوس عمری بین ۱۱ تا ۴۰ سال دارند. در بخش مینی‌بوس‌ها، درحالی متوسط عمر حدود ۲۴ سال است که ۱۰ هزار و ۶۱۴ مینی‌بوس عمری بین ۲۶ تا ۵۰ سال دارند. جالب است که عمر ۱۵۳۱ دستگاه مینی‌بوس بین ۴۰ تا بالای ۵۰ سال است. در بخش سواری‌های کرایه‌ای نیز درحالی عمر متوسط آنها حدود ۱۰ سال بوده که ۱۶ هزار و ۱۸۸ دستگاه تاکسی کرایه‌ای عمری بین ۱۱ تا ۴۰ سال دارند.

اما در بخش باری نیز، طبق آمارهای سازمان راه‌آبادی کشور، درمجموع ۳۴۳ هزار و ۳۲۵ دستگاه انواع خودروی سبک و سنگین در جاده‌های کشور در حرکت بوده‌اند که میانگین عمر آنها بیش از ۱۸ سال است. البته طبق آنچه در جدول هم آمده، ۱۲۶ هزار و ۸۱۶ دستگاه از این وسایل نقلیه باری عمری بین ۲۰ تا ۵۰ سال دارند. نکته قابل‌تأمل اینکه در بین این خودروها که هنوز هم در حرکتند، ۲۵۹۶ دستگاه عمری بیش از ۵۰ سال، ۸۰۰۲ دستگاه بین ۴۶ تا ۵۰ سال، ۳۰ هزار و ۸۴۹ دستگاه عمری بین ۴۱ تا ۴۵ سال و ۱۵ هزار و ۵۷۰ دستگاه نیز بین ۳۱ تا ۳۵ سال عمر کرده‌اند.

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی از این منظر دارای اهمیت است که طی سال‌های اخیر با افزایش شدید قیمت خودرو، هزینه نوسازی برای مالکان آن بسیار دشوارتر شده است. به‌ویژه اینکه براساس آمارهای سازمان راه‌آبادی کشور، در سال ۹۸ از کل وسایل نقلیه عمومی حوزه مسافری، مالکیت ۸۷ درصد آن مربوط به رانندگان، ۳ درصد مربوط به شرکت‌های حمل‌ونقل، ۲ درصد مربوط به شرکا و ۸ درصد مربوط به سایر افراد بوده است. این وضعیت نشان می‌دهد ۸۷ درصد از مالکان که راننده هستند، با افزایش شدید قیمت‌ها و کاهش شدید قدرت خرید، توانایی نوسازی ناوگان حمل‌ونقل را نخواهند داشت، لذا طبیعی است بدون حمایت دولت و اختصاص یارانه‌ها و مشوق‌ها، عملاً نوسازی ناوگان تا سال‌های آتی بسیار ناچیز و شاید هم متوقف شود.

سامانه‌های قطار شهری مبتنی بر مطالعات جامع و ساماندهی حمل‌ونقل شهرها و نیز مطالعات حمل‌ونقل همگانی شهری، منطقی است حدود ۵۰ درصد اعتبار مذکور (در لایحه سال ۱۴۰۰ حدود ۵ هزار میلیارد تومان) به این موضوع اختصاص یابد.

سهم نوسازی ناوگان از بودجه حمل‌ونقل ۲ درصد!

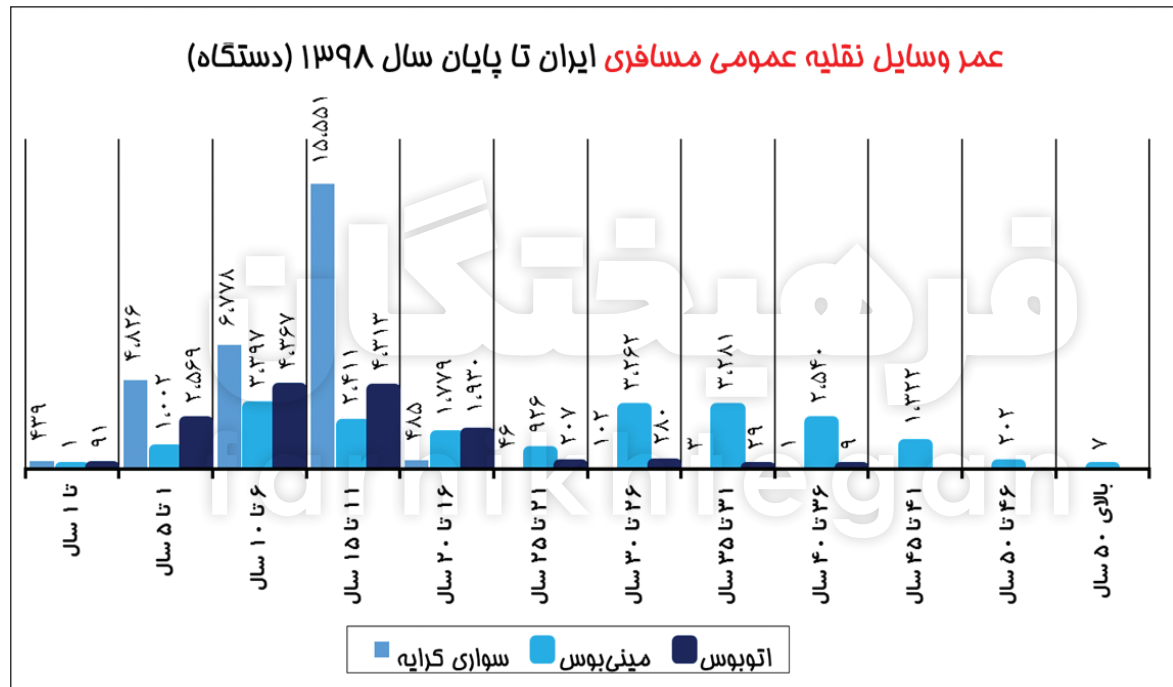
اعتبارات بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ کشور عمدتاً در دو مجموعه برنامه‌های ذیل فصل حمل‌ونقل (غالباً حمل‌ونقل برون‌شهری نظیر حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی) و برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی (عمدتاً درون‌شهری نظیر کمک‌های دولت به توسعه حمل‌ونقل عمومی) قرار گرفته است. برخی از اعتبارات بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه نیز در ردیف‌های متفرقه و گزارش بودجه استان‌ها قرار دارند. گفتنی است اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای سرجمع بخش حمل‌ونقل حدود ۱۹ درصد مجموع اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ است که بیانگر اهمیت بالای این بخش در میان پروژه‌های عمرانی کشور است.

طبق ارقام ارائه‌شده در لایحه بودجه، مجموع بودجه جاری و عمرانی بخش حمل‌ونقل در سال آینده حدود ۲۱ هزار و ۲۳۱ میلیارد تومان خواهد بود که رشد ۲۸ درصدی نسبت به بودجه مصوب سال ۹۹ نشان می‌دهد. با پیش‌بینی تورم ۳۰ درصدی برای سال ۱۴۰۰ که از سوی کارشناسان مختلف ارائه شده، می‌توان گفت افزایش اعتبارات بخش حمل‌ونقل در بودجه ۱۴۰۰ نسبت به سال ۹۹ به‌رغم آنکه عدد اسمی آن افزایش یافته، اما رشد منفی خواهد داشت. اگر دقیق‌تر به اعداد بودجه پرداخته شود ملاحظه می‌شود که در سرجمع اعتبارات بخش حمل‌ونقل، بخش اعتبارات هزینه‌ای با رشد ۵۲ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۹ بیشترین افزایش را به خود اختصاص داده است و در مقایسه اعتبارات مرتبط با تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ۲۶ درصد رشد خواهد داشت. به نظر می‌رسد رشد بودجه جاری و هزینه‌ای بخش حمل‌ونقل عمدتاً به واسطه افزایش حقوق و دستمزد بوده است.

از مجموع بودجه ۲۱ هزار میلیارد تومانی بخش حمل‌ونقل، حدود ۲/۳ هزار میلیارد تومان آن بودجه جاری و ۱۹ هزار میلیارد تومان آن هم بودجه عمرانی است. از ۱۹ هزار میلیارد تومان بودجه عمرانی بخش حمل‌ونقل، حدود ۷۴ درصد صرف طرح‌های توسعه‌ای و ۲۶ درصد هم به طرح‌های با ماهیت نگهداری تعلق دارد. همچنین از کل بودجه این بخش، ۶۳ درصد از اعتبارات مربوط به توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ۳۴ درصد مربوط به حمل‌ونقل ریلی و بخش بسیار ناچیزی از آن (حدود ۳ درصد) نیز به سایر برنامه‌ها اختصاص دارد. گفته شد که در بخش تبصره ۱۴ بودجه‌ای به مبلغ ۱۰ هزار میلیارد تومان برای اهداف مختلف در نظر گرفته شده که نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی نیز یکی از آن بخش‌هاست، اما آنچنان که گفته شد مشخص نیست سهم حمل‌ونقل از آن ۱۰ هزار میلیارد تومان چقدر است. به جز این مورد، در ردیف‌های مختلف لایحه بودجه ۱۴۰۰ دولت در یک ردیف بودجه‌ای مبلغی در حدود ۵۰۰ میلیارد تومان نیز برای کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی (در زیرمجموعه سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) در نظر گرفته که سه هدف کمی نیز برای این مبلغ ناچیز تعیین شده است. ۱- از زده خارج کردن ۲۵ هزار دستگاه خودروی فرسوده، خرید و نوسازی ۱۷ هزار دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس (متوسط ۵۰ درصد سهم دولت) و خرید و نوسازی ۱۶ هزار دستگاه خودروی عمومی کوچک. با این حساب، با در

عمر وسایل نقلیه عمومی باری ایران تا پایان سال ۱۳۹۸		
عمر وسیله	تعداد دستگاه	سهم (درصد)
تا ۱ سال	۱,۴۸۰	۰٫۴
۱ تا ۵ سال	۴۶,۴۰۲	۱۳٫۵
۵ تا ۱۰ سال	۸۱,۸۸۶	۲۳٫۹
۱۰ تا ۱۵ سال	۸۶,۷۴۱	۲۵٫۳
۱۵ تا ۲۰ سال	۱۸,۶۶۸	۵٫۴
۲۰ تا ۲۵ سال	۱۰,۳۱۰	۳
۲۵ تا ۳۰ سال	۱۹,۴۱۸	۵٫۷
۳۰ تا ۳۵ سال	۱۵,۰۵۷	۴٫۴
۳۵ تا ۴۰ سال	۲۲,۰۱۶	۶٫۴
۴۰ تا ۴۵ سال	۳۰,۸۴۹	۹
۴۵ تا ۵۰ سال	۸,۰۰۲	۲٫۳
بالای ۵۰ سال	۲,۵۹۶	۰٫۸
جمع کل	۳۴۳,۳۲۵	۱۰۰
متوسط عمر	۱۸٫۳	

منبع: دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سیستم کارت هوشمند و سازمان راه‌آبادی



درصد افزایش (متوسط نرخ رشد سالانه ۷/۱۳ درصد) و حمل‌ونقل دریایی ۳۹ درصد افزایش (متوسط نرخ رشد سالانه ۲/۳ درصد) یافته است. عملکرد حمل‌ونقل ریلی در این دوره ۱۳ ساله با کاهش ۵۰ درصدی ارزش افزوده مواجه بوده که بخش عمده این کاهش در حد فاصل سال ۱۳۸۶ به وقوع پیوسته و بعد از آن تقریباً ثابت باقی مانده است. بخش حمل‌ونقل در اشتغال کشور، اهمیت بسزایی دارد. درحال حاضر از حدود نزدیک به ۲۴ میلیون شاغل کشور، ۲ میلیون و ۲۱۱ هزار نفر در بخش حمل‌ونقل شاغل‌اند. به عبارتی نزدیک به ۹/۳ درصد از شاغلان کشور در این بخش فعالیت می‌کنند، البته برخی برآوردها نشان می‌دهد با توسعه تاکسی‌های اینترنتی مشارک مربوط به حمل‌ونقل و به‌ویژه در حوزه مسافربری شهری به‌طور قابل‌توجهی بار اشتغال‌زایی در سال‌های اخیر را بر دوش گرفته و حتی از این بخش به‌عنوان ضربه‌گیر بیکاری و اشتغال کشور نام برده می‌شود.

یارانه ۱۰ هزار میلیارد تومانی کجاست؟

توسعه بخش حمل‌ونقل عمومی برای همه دولت‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد. از این رو دولت‌ها در کنار هزینه‌کرد برای توسعه فیزیکی زیرساخت‌های راه، ریل و... از منابع مختلف و عمدتاً مالیات و عوارض، بودجه قابل‌توجهی را هم به نوسازی، نگهداری و توسعه تجهیزات حمل‌ونقل اعم از خودرو،... اختصاص می‌دهند. امنیت سفر، کاهش هزینه و زمان مسافرت برای اقشار کم‌درآمدتر، کاهش آلودگی هوا و حفاظت از محیط‌زیست ازجمله اهداف این هزینه‌کرد دولت است. در همین راستا، زمانی که در دی‌ماه سال ۱۳۸۸ قانون هدفمند کردن یارانه‌ها به تأیید شورای نگهبان رسید، در ماده ۸ قانون مذکور تأکید شده بود که دولت مکلف است ۳۰ درصد خالص وجه حاصل از اجرای این قانون را برای پرداخت کمک‌های بلاعوض، یا یارانه سود تسهیلات یا وجه اداره‌شده برای اجرای مواردی همچون بهینه‌سازی مصرف انرژی، اصلاح ساختار فناوری واحدهای تولیدی در جهت افزایش بهره‌وری، حمایت از توسعه صادرات غیرنفتی، جبران بخشی از زیان شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات آب و فاضلاب، برق، گاز طبیعی و گسترش و بهبود حمل‌ونقل عمومی در چارچوب قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت هزینه کند. گرچه قانون هدفمندی به‌طور کامل اجرا نشد، اما بررسی جزئیات جدول تبصره ۱۴ نشان می‌دهد دولت طی سال‌های اخیر همواره برای بخش مذکور ردیف بودجه‌ای تعیین کرده است. با این حال محل اصابت این بودجه چندان مشخص نبوده و آن‌طور که از تخصیص‌ها برآورد می‌شود، عمده آن صرف جبران زیان شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات آب و فاضلاب، برق، گاز طبیعی و... می‌شود.

در این خصوص نگاهی به جدول تبصره ۱۴ نشان می‌دهد در ستون پرداختی‌ها (مصارف)، در سال ۹۹ حدود ۸ هزار میلیارد تومان و در لایحه سال ۱۴۰۰ نیز مبلغ ۱۰ هزار میلیارد تومان برای اهداف مختلف تعیین شده است که این بخش‌ها شامل بازپرداخت تعهدات طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی، حمایت از حمل‌ونقل عمومی، گازرسانی، جمع‌آوری گازهای همراه و مشعل موضوع ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور است. اما نکته قابل‌تأمل اینکه، سهم هیچ‌یک از این بخش‌ها و ازجمله بخش حمل‌ونقل مشخص نشده و امکان اعمال سلیقه و عدم نظارت‌پذیری را ایجاد کرده است. با توجه به ضرورت تقویت بودجه‌های در نظر گرفته شده برای حمایت از حمل‌ونقل همگانی درون‌شهری (توسعه، نوسازی و بهسازی سامانه‌های اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی درون‌شهری و

نقش حمل‌ونقل و سطح فعالیت اقتصادی در یک کشور وجود دارد، به‌طوری‌که مقایسه امکانات و خدمات حمل‌ونقل در مراحل مختلف توسعه اقتصادی در کشورهای گوناگون، این رابطه را تأیید می‌کند؛ اما به‌همه این ویژگی‌ها و آثار مثبتی که از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور حاصل می‌شود، در کشورهای درحال توسعه همانند ایران، نبود نگاهی جامع و شبکه‌ای به حمل‌ونقل باعث ایجاد هزینه‌های سنگین نگهداری پروژه و درنهایت از بین رفتن سرمایه‌ها شده است. یکی از این معضلات که نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری‌ها هدفمند نیست، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی (مسافری و باری) است. بررسی آمارهای سازمان راه‌آبادی کشور نشان می‌دهد از کل وسایل فعال در حوزه حمل‌ونقل عمومی کشور، حدود ۳۰ درصد

آنها عمری بین ۳۰ تا ۵۰ سال دارند. برای نمونه در بخش اتوبوس‌ها، درحالی عمر متوسط این ناوگان در کشور حدود ۱۱ سال است که حدود ۶ هزار و ۷۶۸ دستگاه اتوبوس عمری بین ۱۱ تا ۴۰ سال دارند. در بخش مینی‌بوس‌ها، گرچه متوسط عمر آنها حدود ۲۴ سال بوده که حدود ۱۰ هزار و ۶۱۴ مینی‌بوس عمری بین ۲۶ تا ۵۰ سال دارند. در بخش سواری‌های کرایه‌ای نیز درحالی عمر متوسط آنها حدود ۱۰ سال است که ۱۶ هزار و ۱۸۸ دستگاه تاکسی کرایه‌ای عمری بین ۱۱ تا ۴۰ سال دارند. در بخش حمل‌ونقل باری نیز، گرچه میانگین عمر آنها بیش از ۱۸ سال است، اما ۱۲۶ هزار و ۸۱۶ دستگاه از این وسایل نقلیه عمری بین ۲۰ تا ۵۰ سال و بیشتر دارند.

بررسی‌های «فرهیختگان» حکایت از دو تناقض عجیب در برنامه‌های دولت دارد، از یک طرف کل بودجه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در لایحه سال آینده حدود ۵۰۰ میلیارد تومان است، رقمی که معادل قیمت تنها ۵۰۰ دستگاه خودروی سنگین در حوزه حمل‌ونقل باری است. از طرف دیگر، از سال ۸۹ که هدفمندی یارانه‌ها اجرا شده، سالانه رقمی برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته‌شده که هنوز هیچ آماری از محل هزینه‌کرد آن منتشر نشده است. از آنجایی که این ردیف بودجه‌ای ازجمله اهداف قانون هدفمندسازی یارانه‌ها بوده، به نظر می‌رسد نمایندگان مجلس باید دولت را مکلف به شفاف‌سازی در این حوزه کرده و نسبت به تعیین تکلیف این حوزه اقدام کنند.

سهم ۱۰ درصدی حمل‌ونقل در اشتغال ایران

در ۱۵ سال اخیر سهم فعالیت‌های حمل‌ونقل، انبارداری و ارتباطات در ارزش افزوده کشور از ۷/۱ درصد به ۱۱/۹ درصد افزایش یافته است. با کنار گذاشتن سهم ارتباطات، سهم بخش حمل‌ونقل و انبارداری از ارزش افزوده این بخش تا سال ۱۳۹۸ برابر ۳/۳۱ درصد می‌شود. گرچه در قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه، متوسط رشد سالانه ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل و انبارداری سالانه ۸/۳ درصد تعیین شده اما تاکنون این نرخ در سال‌های ۹۷، ۹۶ و ۹۸ به ترتیب برابر با ۱/۷ درصد، ۶/۲ درصد و ۶/۳ درصد بوده است. سهم عمده‌ای از ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل متعلق به حمل‌ونقل جاده‌ای است و در ۱۳ سال گذشته این نسبت بین ۸۷-۸۶ درصد بوده و ارزش افزوده آن بین هم طی این مدت حدود ۴۶ درصد افزایش یافته است (متوسط نرخ رشد سالانه آن ۸/۳ درصد است). در این دوره ارزش افزوده حمل‌ونقل هوایی ۱۶۶

عمر وسایل نقلیه عمومی مسافری ایران تا پایان سال ۱۳۹۸				
عمر وسیله	اتوبوس	مینی‌بوس	سواری کرایه	جمع کل
تا ۱ سال	۹۱	۱	۴۳۹	۵۳۱
۱ تا ۵ سال	۲,۵۶۹	۱,۰۰۲	۴,۸۲۶	۸,۳۹۷
۵ تا ۱۰ سال	۴,۳۶۷	۳,۳۹۷	۶,۷۷۸	۱۴,۵۴۲
۱۰ تا ۱۵ سال	۴,۳۱۳	۲,۴۱۱	۱۵,۵۵۱	۲۲,۲۷۵
۱۵ تا ۲۰ سال	۱,۹۳۰	۱,۷۷۹	۴۸۵	۴,۱۹۴
۲۰ تا ۲۵ سال	۲۰۷	۹۲۶	۴۶	۱,۱۷۹
۲۵ تا ۳۰ سال	۲۸۰	۳,۲۶۲	۱۰۳	۳,۶۴۴
۳۰ تا ۳۵ سال	۲۹	۳,۲۸۱	۳	۳,۳۱۳
۳۵ تا ۴۰ سال	۹	۲,۵۴۰	۱	۲,۵۵۰
۴۰ تا ۴۵ سال	-	۱,۳۲۲	-	۱,۳۲۲
۴۵ تا ۵۰ سال	-	۲۰۲	-	۲۰۲
بالای ۵۰ سال	-	۷	-	۷
جمع کل	۱۳,۷۹۵	۲۰,۱۳۰	۲۸,۲۳۱	۶۲,۱۵۶
متوسط عمر	۱۱	۲۳,۸۰	۹,۹	۰

منبع: دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سیستم کارت هوشمند و سازمان راه‌آبادی