۲- ۸- تحلیل روند توسعه حمل و نقل ریلی با توجه به اهداف کمی

۱-۸-۲- مقدمه

در این بخش، سعی بر آن است تا روند گسترش و توسعه و تغییرات صنعت حمل و نقل ریلی با آنچه که به عنوان اهداف کمی در این صنعت تنظیم گشته است مقایسه گردد. آنچه که در بدو امر منظور نظر بوده است، مقایسه تحلیلی روند توسعه صنعت حمل و نقل ریلی با نگرش بر روند توسعه برنامه‌های اول و دوم و سوم کشور بوده است که به علت عدم وجود گستره کاملی از اهداف کمی شده در برنامه‌های توسعه کشور خصوصاً در رابطه با صنعت حمل و نقل ریلی، انجام این تحلیل میسر نبوده و نخواهد بود. بدین منظور جهت نیل به مقصود، از برنامه‌های توسعه راه‌آهن جمهوری اسلامی که منبعث از سیاست‌های وقت وزارت راه و ترابری و لذا در کل، متأثر از برنامه‌های توسعه ملی بوده است، جهت مقایسه استفاده شده است. اگر چه این مقایسه صرفاً به حوزه برون‌شهری می‌پردازد، ولی بخش قابل توجهی از هدف تحلیل را محقق می‌سازد.

قالب کلی گزارش فعلی بر مبنای گزارشی است که تحت عنوان «مطالعات استراتژیک صنعت حمل و نقل ریلی ـ گزارش تحلیلی در خصوص دلایل عدم دسترسی به پیش بینی های انجام شده در برنامه‌های اول و دوم توسعه و عوامل بحرانی در رسیدن به اهداف برنامه سوم توسعه» توسط سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در سال ۱۳۸۴ تهیه شده است. در گزارش مذکور که با همکاری تعدادی از کارشناسان و مدیران باسابقه صنعت ریلی تهیه گردیده، به موارد و استنباط‌ها و نتیجه‌گیری‌هایی اشاره شده است که نظیر آن را در متون و گزارشات آماری معمول و در دسترس نمی‌توان یافت و صرفاً بر اساس تجربیات غنی افراد مذکور که در طی سال‌های گذشته در بطن اجرای برنامه‌ها حضور داشته و مشکلات مورد اشاره را از نزدیک مشاهده و لمس نموده‌اند، تنظیم گردیده است. با این حال در مواردی کاستی‌هایی نیز در متن گزارش مشاهده شده است. بدین جهت متن گزارش مورد یک بازبینی دقیق قرار گرفت تا در عین استفاده از غنای محتوایی آن، اشکالات مورد نظر نیز رفع گردند. از جمله اشکالات موجود، عدم تطبیق

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

برخی نمودارهای آماری با گزارش جامع ارائه شده توسط راه‌آهن می‌باشد و به همین جهت ۹۰ درصد نمودارهای متن سازمان گسترش با استفاده از یافته‌های تحقیق حاضر، مجدداً ترسیم گردیده‌اند که در موارد متعددی با گزارش سازمان گسترش تفاوت اساسی دارند. موارد تفاوت مورد بررسی مجدد قرار گرفت و صحت نمودارهای جدید تأیید شد. اصلی‌ترین مرجع مورد استفاده در استخراج داده‌های آماری جهت ستون برنامه، برنامه‌های اول و دوم و سوم راه‌آهن و گزارشی تحت عنوان «بررسی حمل و نقل شبکه راه-آهن در برنامه پنجساله ۶۸-۷۲؛ منتشره توسط اداره کل بهره‌برداری راه‌آهن» می‌باشد و جهت استخراج مقادیر کمی عملکرد نیز از گزارشات آماری مندرج در سایت رسمی راه‌آهن استفاده شده است.

در مواردی که به علت وجود اطلاعات، امکان نقد و بررسی استراتژی‌ها و سیاست‌های کلان دولت در بخش راه‌آهن فراهم بوده است نیز به انجام آن مبادرت شده است. علاوه بر این، مشکلات و تنگناهای راه‌آهن در تحقق برنامه‌های توسعه، بررسی و همچنین اقدامات و تلاش‌های موثر راه‌آهن در جهت اجرای سیاست‌ها با توجه به محدودیت‌های موجود، بیان گردیده است.

در ادامه ضمن بیان منابع تأمین مالی، اعتبارات مصوب و تخصیص یافته، روند پیشرفت طرح‌ها مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. سپس عوامل بحرانی در رسیدن به اهداف برنامه سوم با توجه به سیاست‌ها، استراتژی‌ها و اهداف کمی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

در پایان نیز، ضمن ارائه گزارش آمار عملکرد و امکانات راه‌آهن جمهوری اسلامی در طی سال‌های ۸۴-۷۵ در قالب جدول و نمودارهای متعدد، نیم نگاهی نیز به برنامه چهارم توسعه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران شده است و در کنار آن به شاخص‌های عمده اهداف کمی و چشم‌اندازهایی که در طی سال‌های گذشته جهت آینده راه‌آهن ترسیم شده بودند، اشاره گردیده است.

۲-۸-۲- برنامه پنجساله اول (۱۳۶۸-۱۳۷۲) توسعه راه‌آهن

پیش‌فرض‌های مهم این برنامه:

- رشد ۱۲/۳ درصدی در بخش حمل بار سهم بار در راه‌آهن از مبادی ورودی کشور و کالاهای داخلی برابر ۲۵ میلیون تن پیش‌بینی شده.

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

- توسعه صنایع، راه‌اندازی و افزایش بهره‌برداری از معادن در برنامه دولت.

استراتژی:

۱- اصلاح و توسعه شبکه راه‌آهن

۲- انتقال تدریجی تکنولوژی مناسب در راه‌آهن و ارتقاء سیستم مدیریت تحقیقات و توسعه

۳- تقویت و ارتقاء سطوح کمی و کیفی خدمات آموزش در راه‌آهن

۴- ارتقاء مدیریت منابع انسانی

۵- اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی راه‌آهن

۶- ساخت و نگهداری تأسیسات زیربنایی

۷- بهسازی و نوسازی خطوط

۸- بهبود مدیریت بهره برداری

سیاست‌ها:

۱. اعمال نظام عدم تمرکز از طریق تفکیک وظائف اصلی و تشکیل شرکت‌های اقتصادی:
   - خدمات بازرگانی راه‌آهن
   - خدمات ترابری راه‌آهن
   - تعمیرات و نگهداری ناوگان
   - تامین و تولید قطعات مورد نیاز
۲. اعمال روش‌های مناسب قیمت‌گذاری (از طریق بازنگری در نرخ خدمات حمل و نقل کالا و مسافر هماهنگ با سایر شیوه‌های حمل و نقل)
۳. تلاش در جهت افزایش سهم راه‌آهن در حمل و نقل بارهای دولتی و محصولات پستی
۴. جلب مشارکت بخش غیر دولتی به سرمایه گذاری در راه‌آهن
۵. (احداث خطوط جدید، کارخانجات تولید مصالح، قطعات و تجهیزات و امور خدماتی)
۶. کاهش هزینه‌ها (با استفاده بهینه از خدمات پیمانکاری و شهری و به منظور تقلیل رشته‌های شغلی راه‌آهن)

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

۷. واگذاری تعمیرات اساسی و بازسازی واگن‌های باری و مسافری به شرکت واگن پارس

۸. توسعه حمل و نقل کانتینری در راه‌آهن و حفظ هماهنگی با سایر شیوه‌های حمل و نقل

۹. مکانیزه کردن سیستم‌های عملیاتی (بارنامه، انبارداری، اداری و مالی)

۱۰. اصلاح سیستم کنترل و نظارت بر امور بهره برداری، نگهداری، احداث و تجهیز شبکه راه‌آهن

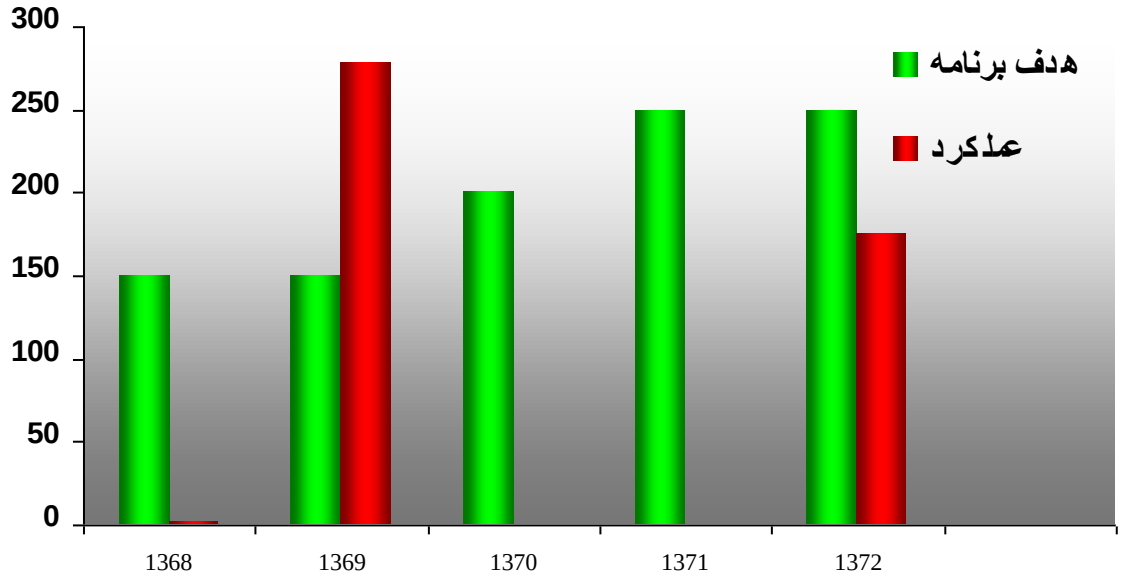
۱۱. ارتقاء سیستم‌های آموزشی

اهداف کیفی:

- ارتقاء سطح نگهداری، بهسازی و نوسازی خطوط و ایستگاه‌ها برای نیل به استانداردهای مطلوب
- ارتقاء سطح نگهداری و بهره‌وری از وسائل نقلیه ریلی به منظور حداکثر استفاده از ظرفیت‌های موجود
- رفع گلوگاه‌های شبکه به منظور افزایش سطح بهره‌وری
- تجهیز شبکه راه‌آهن به تکنولوژی مناسب جهت استفاده از حداکثر ظرفیت
- تکمیل و توسعه خطوط جدید و اتصال معادن و قطب‌های تولیدی به شبکه خطوط راه‌آهن کشور

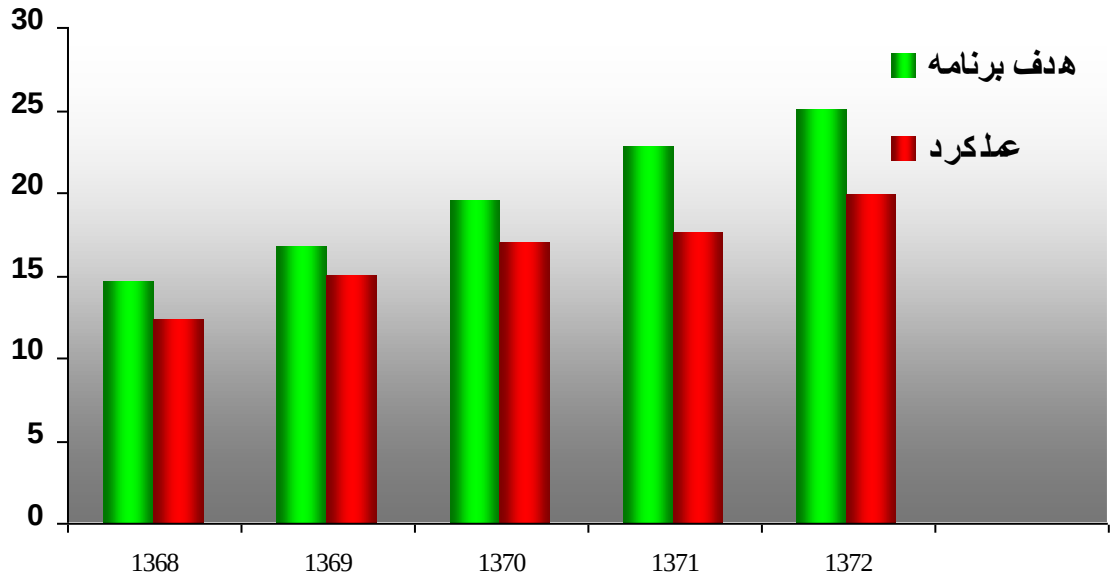
اهداف کمی:

افزایش طول شبکه خطوط اصلی (کیلومتر)

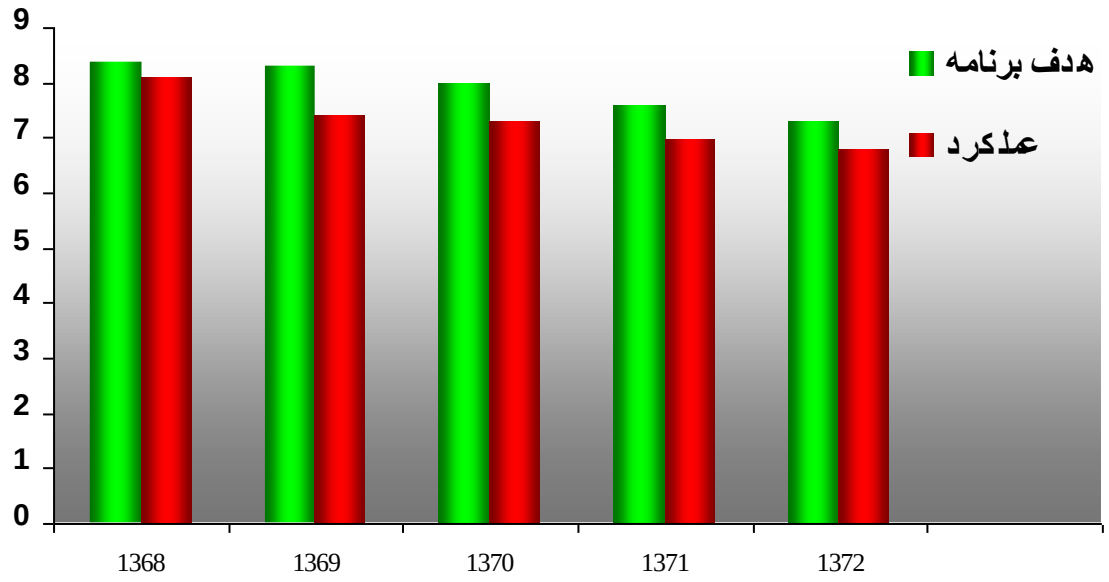


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

جابجایی بار (میلیون تن)

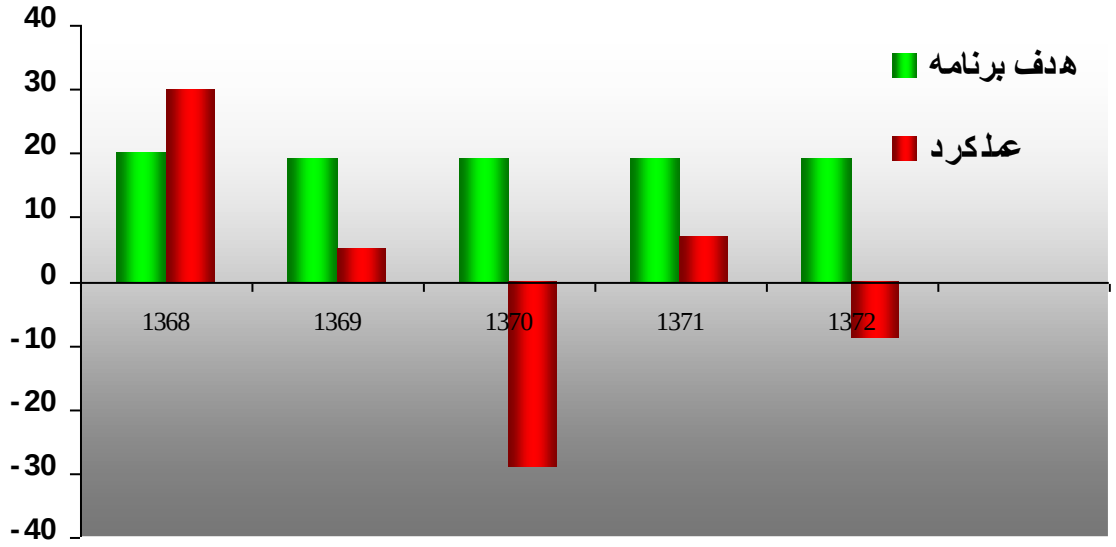


نفر شاغل بر کیلومتر

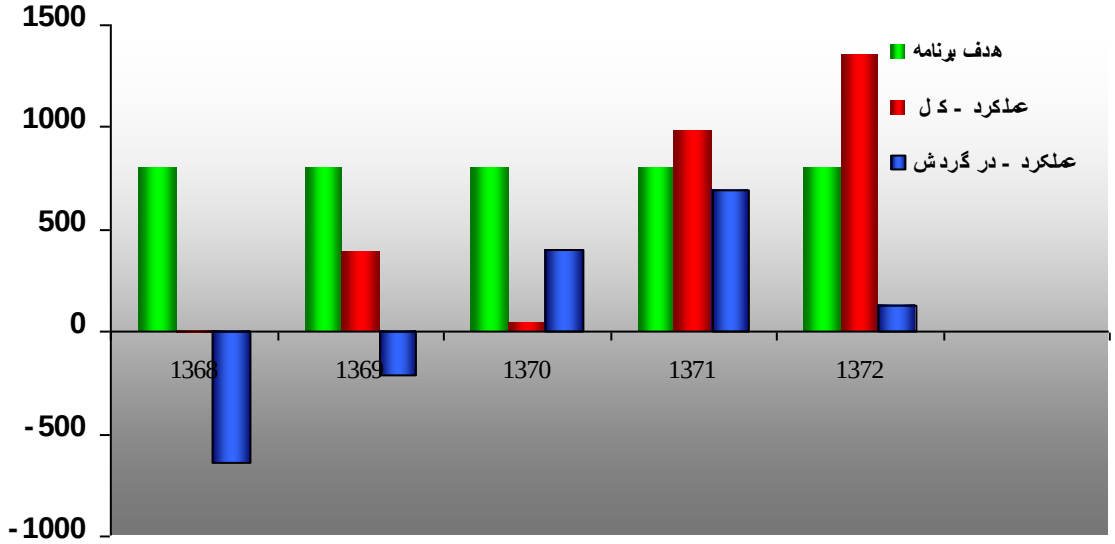


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

افزایش تعداد لوکوموتیوهای فعال (دستگاه)

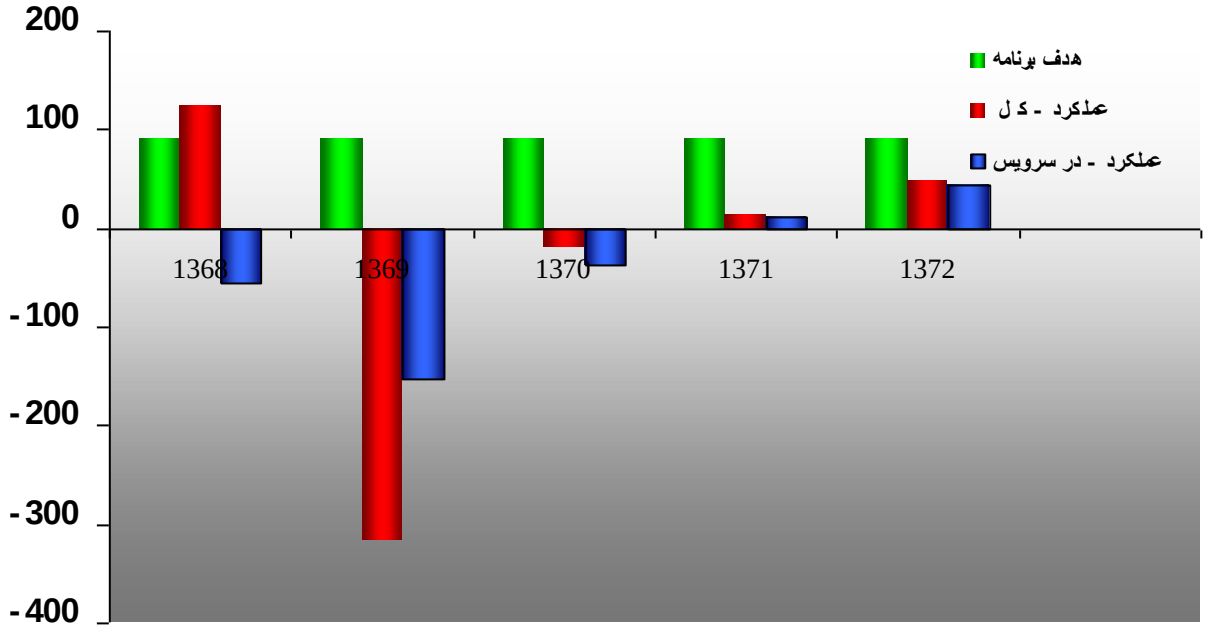


افزایش تعداد واگن‌های باری (دستگاه)



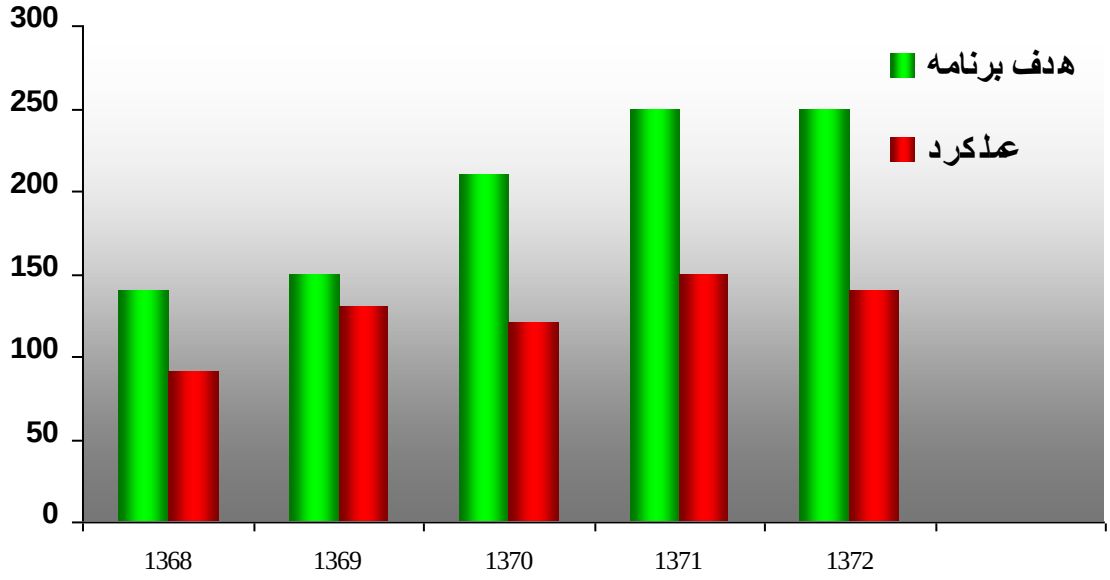
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

افزایش تعداد واگن‌های مسافری (دستگاه)



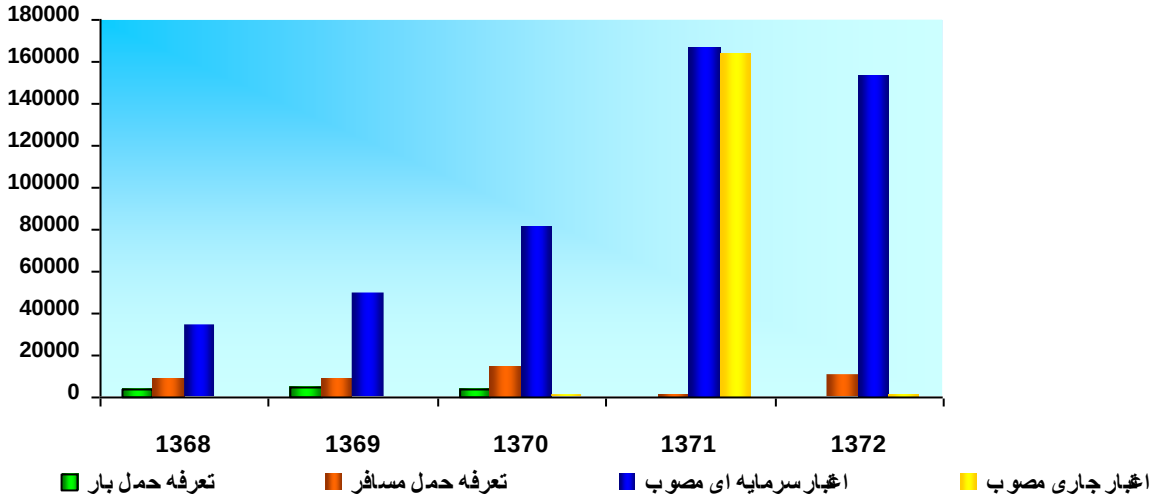
در برخی از سال‌های برنامه به دلیل عدم تخصیص به موقع ارز واگن‌های مورد نیاز خریداری نشده است.

بهسازی سالیانه خطوط (کیلومتر)

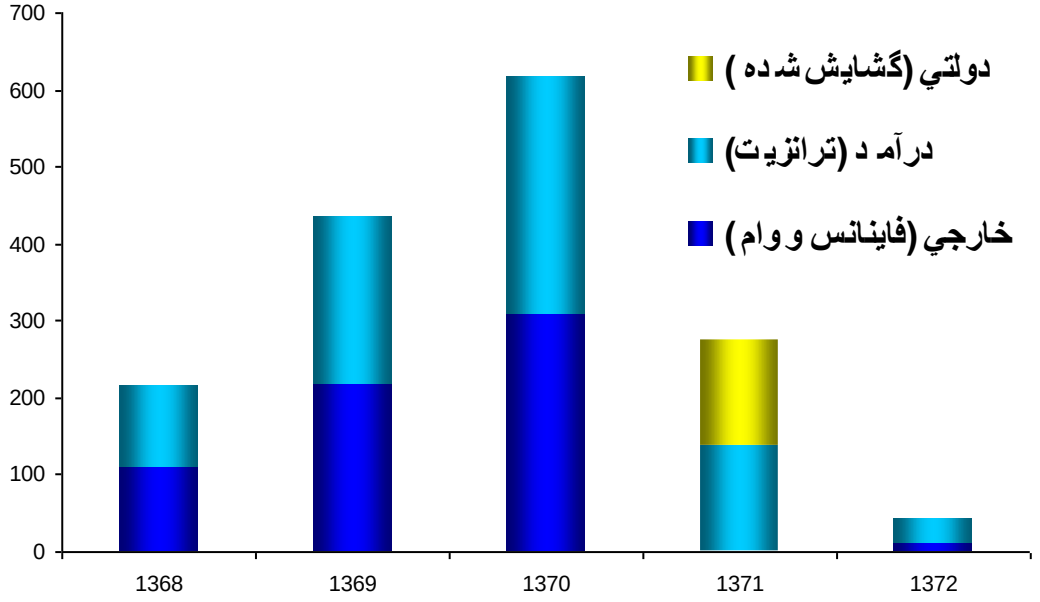


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

میزان اعتبار مصوب بودجه جاری در برنامه اول توسعه (میلیون ریال)

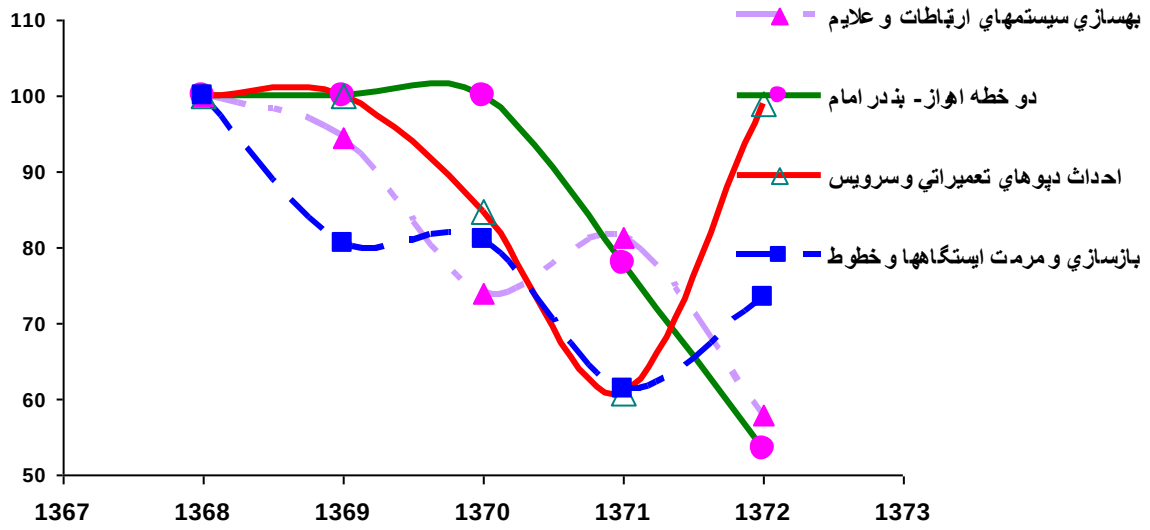


مقایسه منابع مختلف ارزی طرح‌های عمرانی و بودجه جاری در برنامه اول توسعه (میلیون دلار)

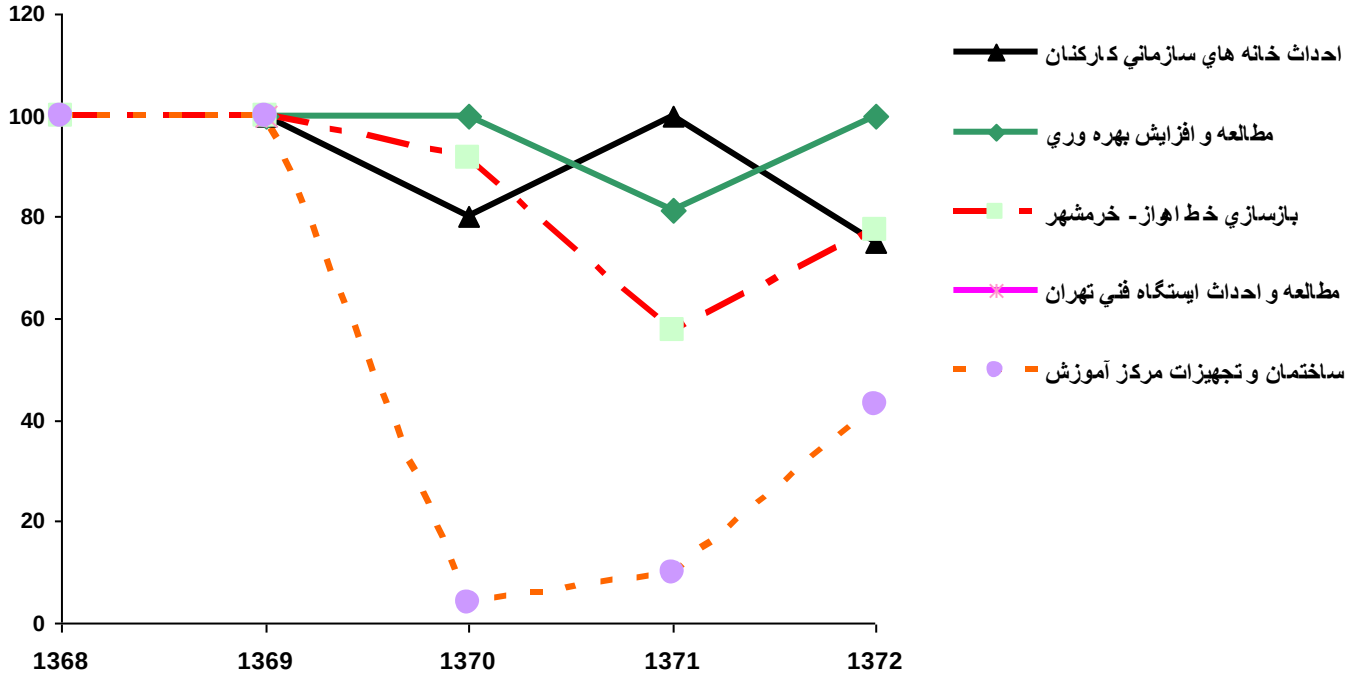


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

مقایسه در صد تحقق (اعتبار/تخصیص) طرح-های مختلف عمرانی راه‌آهن در برنامه اول توسعه

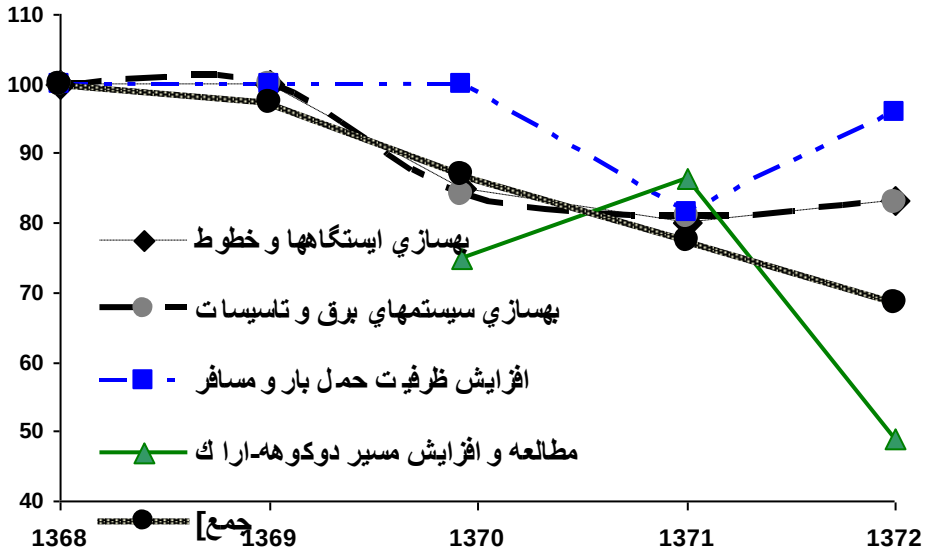


مقایسه درصد تحقق (اعتبار/تخصیص) طرح‌های مختلف عمرانی راه‌آهن در برنامه اول توسعه (درصد)



کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

مقایسه درصد تحقق (اعتبار/تخصیص) طرح‌های مختلف عمرانی راه‌آهن در برنامه اول توسعه (درصد)



بررسی نحوه عملکرد راه‌آهن در جهت نیل به اهداف برنامه اول توسعه:

- مهم‌ترین اقدام اساسی که از سال ۶۹ در راه‌آهن صورت گرفت و پیامدهای مثبتی بدنبال داشت افزایش تعرفه‌های حمل و نقل مسافری و باری بود که منجر به استفاده هر چه بیشتر از ظرفیت‌های موجود حمل و نقل گردید.
- میزان بار حمل شده از مبادی ورودی کشور که از شاخص‌های مهم ارزیابی عرضه و استفاده از ظرفیت‌های موجود حمل و نقل است، در این سال افزایش قابل ملاحظه‌ای یافت به طوری که در نیمه اول سال ۶۹ برابر ۱۸/۹ درصد و در نیمه اول سال ۷۰ برابر ۱۴/۶ درصد رشد داشت.
- مدیریت اجرایی بخش در جهت اعمال سیاست‌های پیش‌بینی شده در برنامه اول که عمدتاً در جهت نگهداری و بهسازی تاسیسات، تقویت نظام کنترل بر فعالیت‌های عمرانی، تکمیل و اصلاح ساختار سازمانی، افزایش ضریب بهره‌برداری و افزایش توان اجرایی بوده است گام برداشته است.

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

- از سال ۷۱ اهتمام بخش در راستای اتمام عملیات اجرایی طرح‌ها و پروژه‌های نیمه‌تمام و عدم شروع پروژه‌های فاقد مطالعات اقتصادی ـ فنی بوده است.
- کاهش کمک‌های مالی به شرکت‌های فعال در زیربخش راه‌آهن به منظور حذف یارانه‌ها و برقراری تعادل بین هزینه تمام شده و قیمت خدمات در شرکت‌های ذی‌ربط (گام‌های اولیه در راستای خصوصی‌سازی).
- بهسازی و نوسازی ماشین‌آلات موجود راهسازی و راهداری و عدم پذیرش پروژه‌های خارج از توان اجرایی و بالا بردن میزان بهره‌برداری از تاسیسات و تسهیلات موجود و تاکید بر نگهداری، مرمت و تعمیر آنها.

سیاست‌های پیش‌بینی شده در برنامه اول، عمدتاً در جهت نگهداری و بهسازی تاسیسات، تقویت نظام کنترل بر فعالیت‌های عمرانی، تکمیل و اصلاح ساختار سازمانی، افزایش ضریب بهره‌برداری و افزایش توان اجرایی بوده است.

- افزایش سهم اعتبارات مربوط به نگهداری از تاسیسات به منظور عدم ایجاد وقفه در جابجایی کالا و مسافر.
- همچنین در سال ۷۱ توافق اولیه در زمینه بهره‌برداری از محور تهران ـ مشهد توسط بخش غیردولتی انجام گرفت.

دلایل عدم تحقق برنامه اول توسعه:

- چند نرخی بودن قیمت‌ها
- توزیع نامناسب لوازم یدکی و چند نرخی بودن آنها
- توزیع نامناسب مواد و مصالح مورد نیاز و فصلی بودن مشکلات مربوط به توزیع
- نبود رغبت در پیمانکاران برای انعقاد پیمان به علت مشکلات قیمت‌ها
- تاخیر در تولید و عرضه ماشین‌آلات مورد نیاز بخش توسط وزارت صنایع سنگین
- مشخص نشدن نظام اجرایی طرح ها وپروژه‌های بخش راه و ترابری(امانی یا پیمانی)

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

- تعدد ایستگاه‌های اجرایی در ارتباط با یک وظیفه و ناهماهنگی در انجام وظیفه (به خصوص بهره‌برداری)
- افزایش زمان اجرایی پروژه‌های عمرانی ناشی از ضعف پیمانکار و دوگانگی قیمت‌های مواد و مصالح
- کمبود نیروی انسانی متخصص و نبود جاذبه‌های تشویق کننده
- کاهش کارایی و علایق کاری کارکنان با توجه به پایین بودن سطح حقوق و دستمزد و همچنین متفاوت بودن پرداخت‌ها در دستگاه‌های مختلف
- فرسوده بودن امکانات و ماشین آلات راهداری و شبکه وسائط نقلیه راه‌آهن
- وجود گلوگاه در شبکه موجود
- ناهماهنگی نظام تخصیص بودجه واعتبار عملیات راهسازی با شرایط آب و هوایی برخی از مناطق (تخصیص اعتبار به گونه ای شکل گرفته که زمان کوتاهی از نیمه اول سال را که مناسب راهسازی در استان‌های سردسیر است باقی می‌گذارد و طرح‌های راهسازی به درازا می‌کشد)

۳-۸-۲- برنامه پنجساله دوم (۱۳۷۸- ۱۳۷۴) توسعه راه‌آهن

اهداف کلی این برنامه:

- افزایش سهم راه‌آهن از حمل بار و مسافر در کشور
- افزایش سرعت و ظرفیت حمل مسافر
- افزایش ظرفیت حمل بار در شبکه موجود
- توسعه و بهسازی شبکه راه‌آهن

استراتژی‌ها:

استراتژی بخش حمل و نقل در برنامه دوم جهت رسیدن به اهداف کلان به شرح زیر می‌باشد:

- تداوم افزایش سرمایه گذاری در راه‌آهن از منابع عمومی دولت
- اختصاص ارزش افزوده ناشی از کاهش مصرف انرژی در راه‌آهن به منظور توسعه راه‌آهن

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

- منظور نمودن پروژه‌های راه‌آهن در فهرست طرح‌های مهم کشور
- کوشش در جذب منابع بخش غیردولتی در تحقق اهداف بخش
- افزایش راندمان حمل و نقل بار و مسافر و تعدیل نرخ خدمات مربوطه
- انتخاب و استفاده از تکنولوژی مناسب در شبکه
- تامین منابع بیشتر با افزایش سهم راه‌آهن در جابجایی بار و مسافر

جلب مشارکت سرمایه‌ها و منابع غیردولتی داخلی و خارجی در بهره‌برداری از تاسیسات زیربنایی و ایجاد تسهیلات در حمل و نقل راه‌آهن، با برقراری حمایت‌های دولتی از قبیل: تسهیلات و ضمانت‌های بازسازی، معافیت‌های مالیاتی و اعطای امتیازات ویژه.

سیاست‌ها و خط‌مشی‌ها:

۱- تغییر ساختار شرکت راه‌آهن بر مبنای ایجاد شرکت‌های منطقه‌ای دولتی و غیردولتی و شرکت‌های اقماری خصوصی در زمینه فعالیت‌های جنبی، بهره‌برداری و زیر بنایی.

۲- تجدید سازمان دهی بر اساس تفکیک فعالیت های حمل و نقل از تاسیسات ثابت در شرکتهای مستقل از یکدیگر.

۳- عدم تمرکز و واگذاری اختیارات به مناطق، جهت واگذاری فعالیتهای مختلف به بخش خصوصی.

۴- ایجاد زمینه های واگذاری فعالیت ها و امور اجرایی در امور بهره وری و نگهداری تا حد امکان و مصلحت به بخش غیر دولتی از طریق شرکت های اقماری و سایر روشهای مناسب.

۵- پیگیری سیاست اجاره واگن و لکوموتیو.

۶- تلاش در جهت جلب مشارکت سرمایه‌ها و منابع غیردولتی داخلی و خارجی در بهره‌برداری از تاسیسات زیربنایی و ایجاد تسهیلات در حمل و نقل راه‌آهن، با برقراری حمایت‌های دولتی از قبیل: تسهیلات و ضمانت‌های بازسازی، معافیت‌های مالیاتی و اعطای امتیازات ویژه.

۷- ادامه سیاست جلب مشارکت سرمایه ها و منابع بر دولتی داخلی و خارجی در توسعه راه‌آهن.

۸- تلاش در جهت اتصال هرچه بیشتر شبکه به مرکز صنعتی – تجاری با احداث خطوط فرعی جدید.

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

۹- تاکید بر نگهداری، بهسازی، بازسازی، تاسیسات و تجهیزات موجود حمل و نقل در حد معیارهای مطلوب و اشاعه فرهنگ نگهداری وتاکید بر گزارش بهره وری.

۱۰- تقویت ناوگان متناسب با طول شبکه به منظور استفاده بهینه از شبکه موجود.

۱۱- توجه به موقعیت ترانزیت شبکه راه‌آهن کشور و تلاش در جهت تقویت این نقش با توسعه آن.

۱۲- تلاش در جهت باز سازی و بهسازی محور تهران ـ مشهد با اولویت اول مسافربری و محور جنوب به شرق با اولویت باربری.

۱۳- اولویت دادن به افزایش توان حمل و نقل شبکه موجود و رفع گلوگاه‌ها.

۱۴- افزایش راندمان حمل و نقل بار و مسافر و تعدیل نرخ خدمات مربوط.

۱۵- بازاریابی برای حمل و نقل بار و مسافر در محورهائی که ظرفیت بالقوه دارند.

۱۶- افزایش ظرفیت حمل مسافر شبکه از طریق به کارگیری قطارهای سریع‌السیر بدون کوپه و توسعه تجهیزات حمل مسافر.

۱۷- افزایش سرعت قطارهای مسافری و بهبود وضعیت ایمنی با اصلاح مسیر و بهبود بکارگیری تجهیزات مناسب.

۱۸- ایجاد سیستم حمل و نقل ترکیبی مسافر.

۱۹- افزایش ظرفیت حمل بار شبکه از طریق به کارگیری قطارهای باری طویل و توسعه تجهیزات حمل بار.

۲۰- بهینه‌سازی مدیریت بهره‌برداری و نگهداری و برنامه‌ای نمودن حرکت قطارهای باری.

۲۱- تجهیز پایانه‌ها و به کارگیری حمل و نقل ترکیبی با مشارکت بخش خصوصی.

۲۲- ایجاد فضای آموزشی دانشگاهی (انستیتو) و همچنین جذب نیروهای متخصص.

۲۳- مکانیزه نمودن سیستم‌های عملیاتی، اداری و مالی، پرسنلی و اطلاعات مدیریت.

۲۴- انجام جوشکاری طویل.

۲۵- مکانیزه نمودن سیستم‌های سیر و حرکت و نگهداری خطوط

۲۶- تعیین استاندارد مناسب برای خطوط مختلف و طبقه‌بندی آنها

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

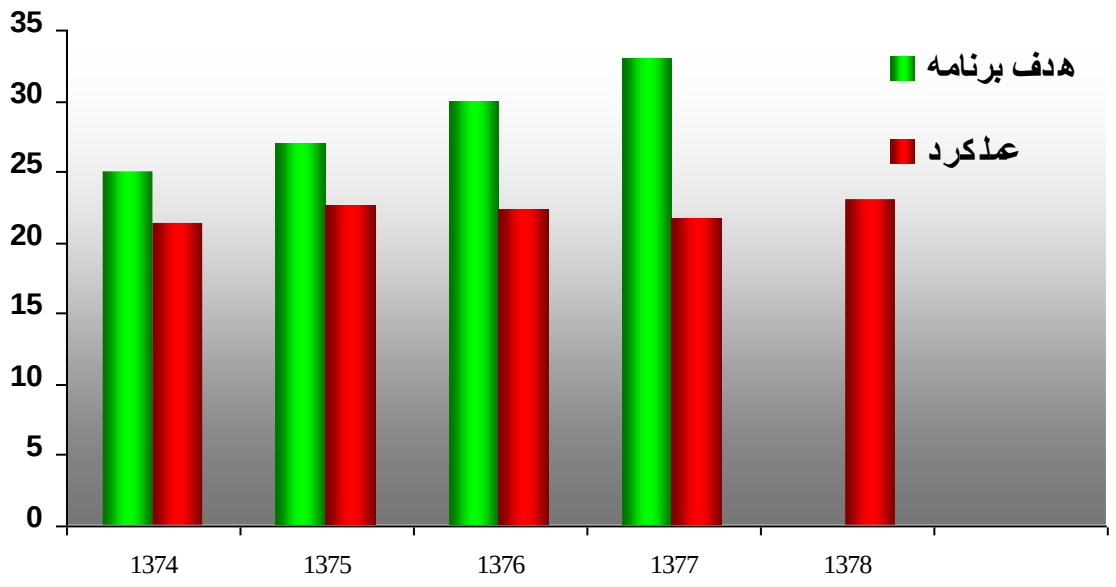
۲۷- کوشش در بازاریابی مصالح و تجهیزات مستعمل و استفاده از آنها در خطوط با استاندارد پائین‌تر

اهداف کیفی:

- بهبود روش‌های حمل بار و مسافر
- بهینه‌سازی توسعه شبکه راه‌آهن
- خودکفایی در بخش تامین قطعات
- ارتقاء سیستم بهره‌برداری

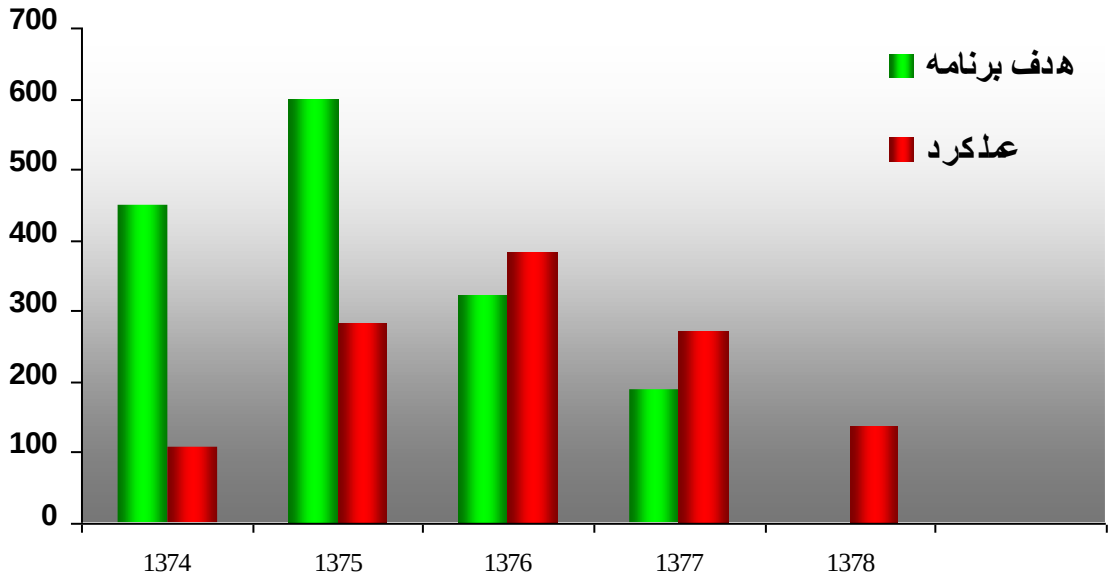
اهداف کمی:

جابجایی بار (میلیون تن)

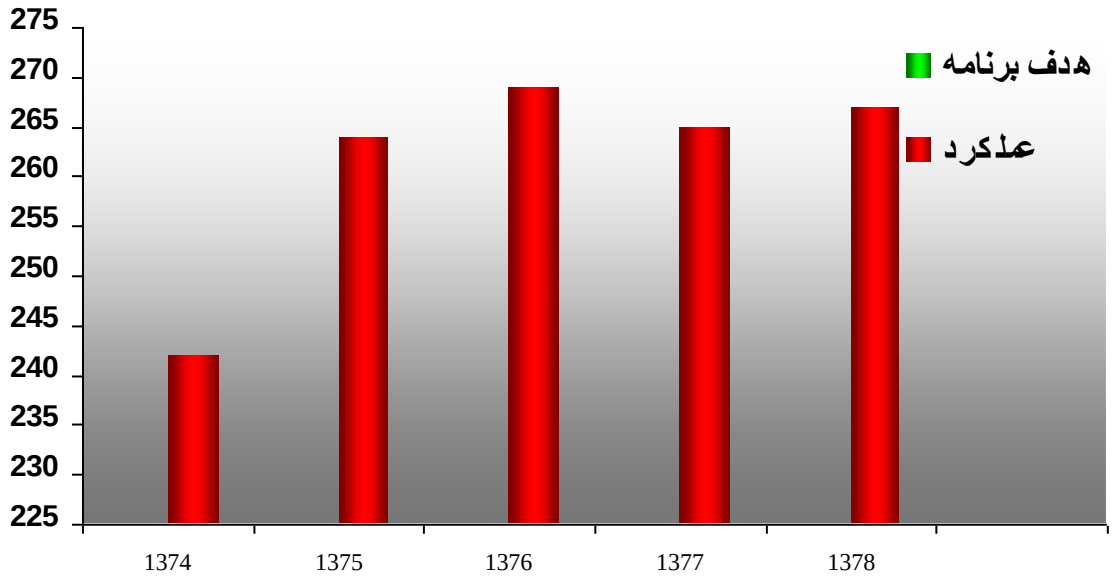


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

افزایش طول شبکه خطوط اصلی (کیلومتر)

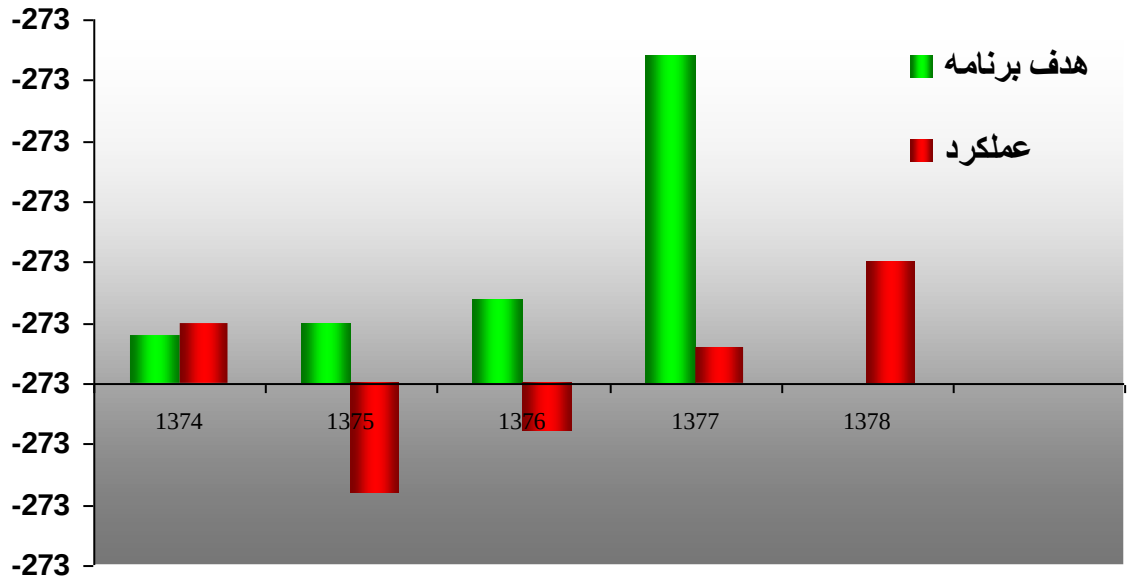


تعداد لوکوموتیوهای فعال (دستگاه)

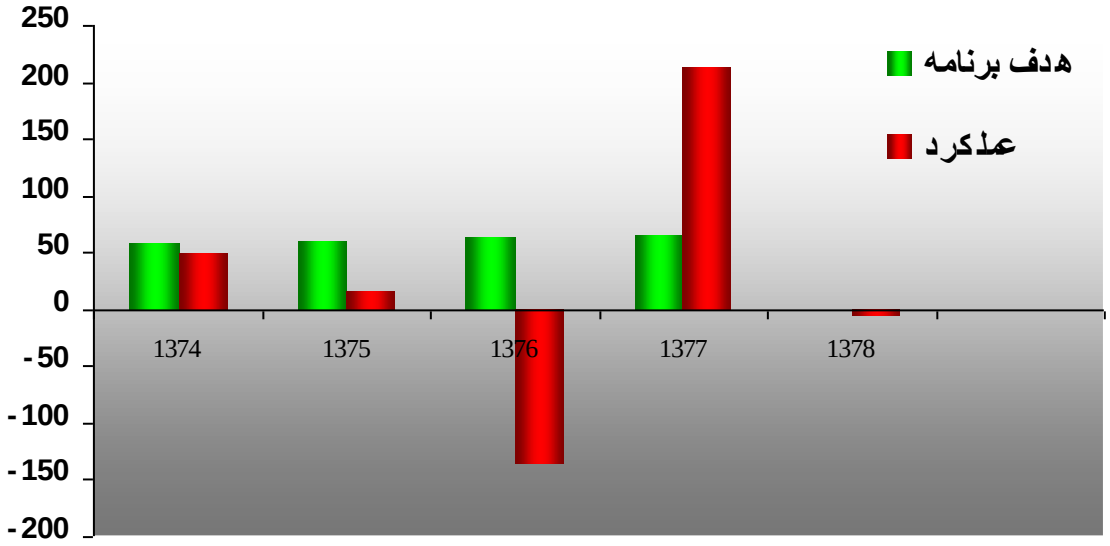


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

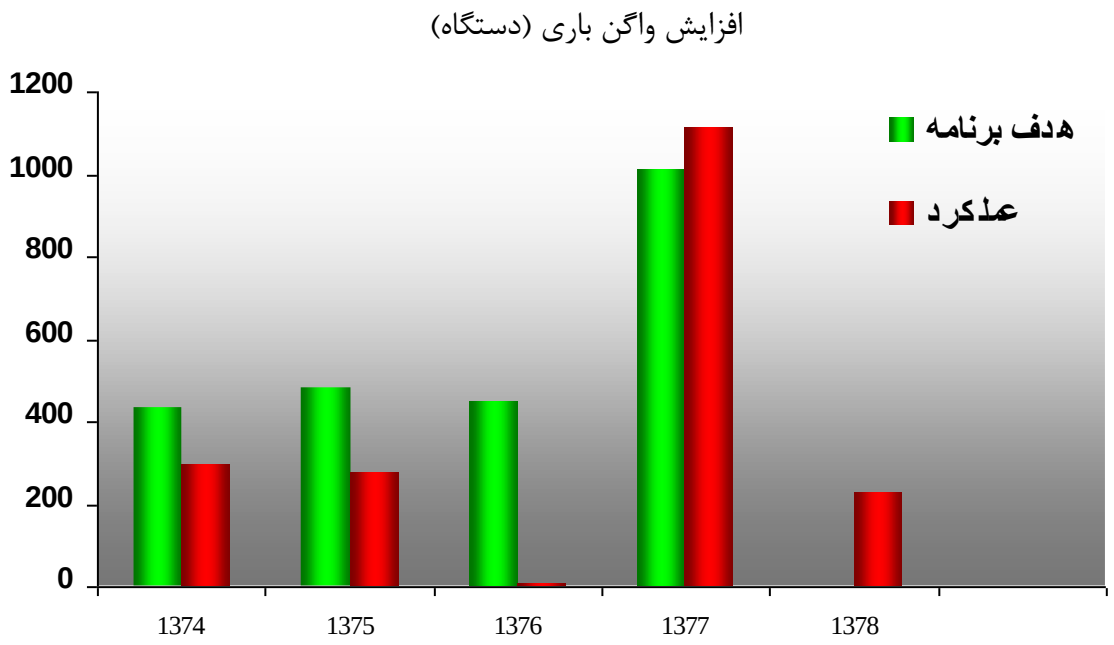
افزایش تعداد لوکوموتیو (دستگاه)



افزایش واگن مسافری (دستگاه)

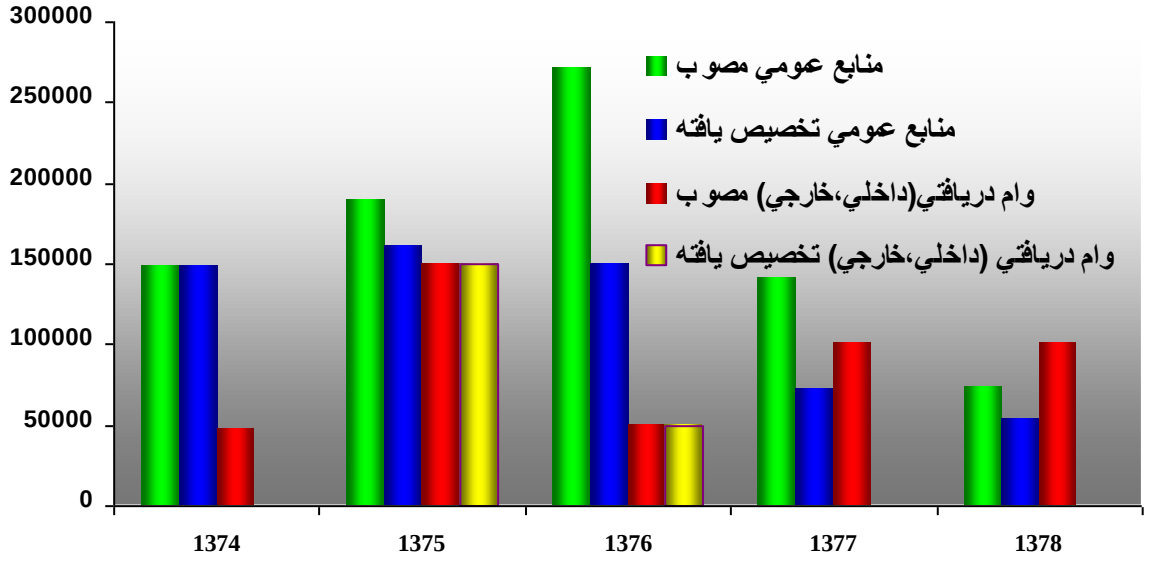


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



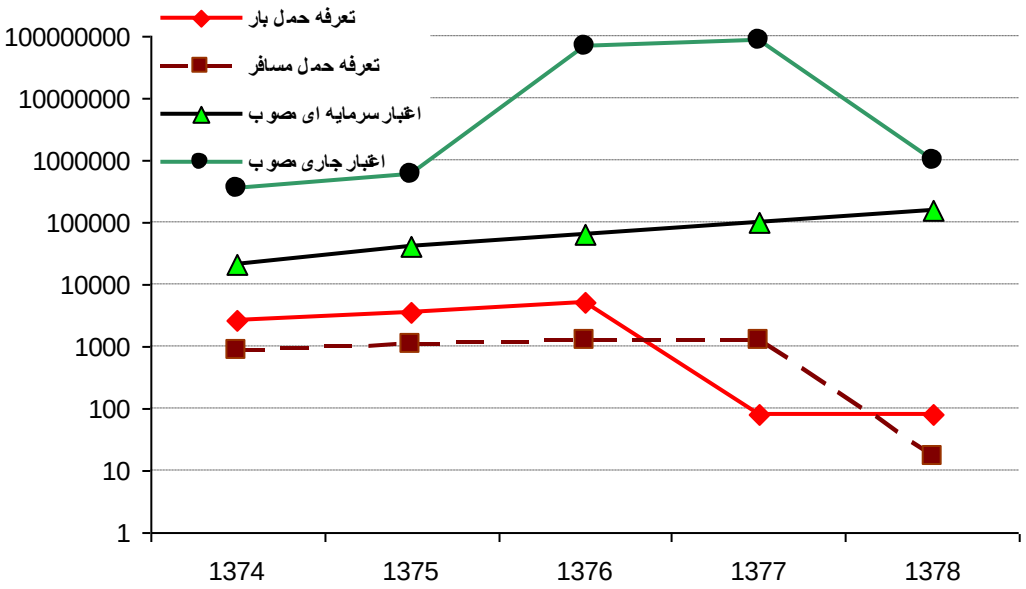
بررسی تحقق تامین منابع مالی بخش حمل و نقل در برنامه دوم توسعه:

مقایسه میزان اعتبار مصوب و تخصیص یافته در بودجه طرح‌های عمرانی در برنامه دوم (میلیون ریال)

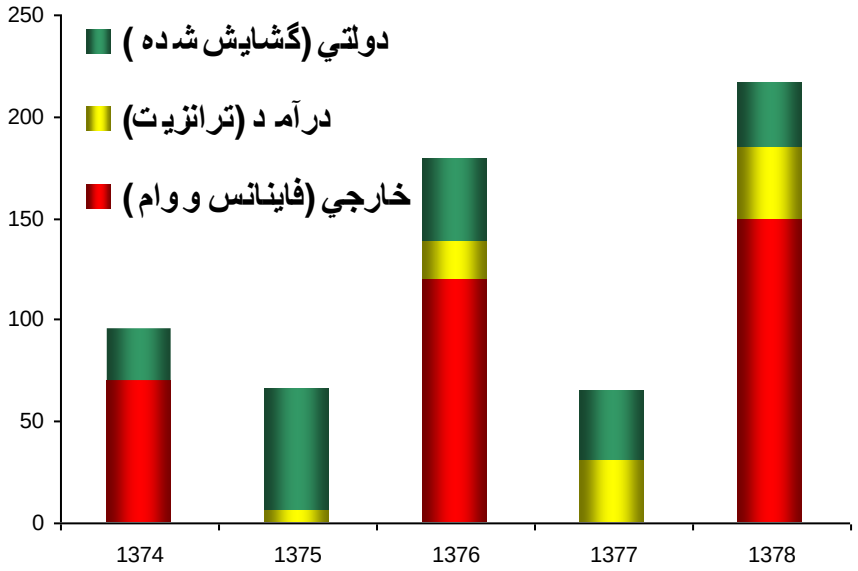


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

میزان اعتبارات بودجه جاری راه‌آهن در برنامه دوم توسعه (میلیون ریال)



مقایسه منابع مختلف ارزی طرح‌های عمرانی و بودجه جاری در برنامه دوم توسعه (میلیون دلار)



کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

بررسی نحوه عملکرد راه‌آهن در جهت نیل به اهداف برنامه دوم توسعه:

- در برنامه دوم نیز سعی بر اجرای پروژه‌ها و طرح-های در دست اجرا و نیمه‌تمام و عدم شروع پروژه‌های فاقد مطالعات اقتصادی-فنی بوده است.
- حفظ سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بخش راه‌آهن.
- سهم اعتبارات مربوط به نگهداری از تاسیسات در سال ۷۷ به منظور حفظ سطح سرویس تاسسیات مذکور تا حد امکان افزایش یافت.
- حذف کمک به زیربخش‌های فعال در راه‌آهن از بودجه عمومی دولت از دیگر اقدامات صورت گرفته در طی سال‌های برنامه دوم می‌باشد.
- اصلاح تدریجی نرخ تعرفه حمل و کالا و مسافر
- تداوم سیاست بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در تشکیل شرکت‌های خصوصی حمل و نقل و حذف انحصارات موجود (سال ۷۸)
- کاهش و تعدیل نیروی انسانی
- دنبال کردن سیاست‌های مربوط به ایجاد زمینه‌های مناسب برای حمل و نقل ترانزیت

دلایل عدم تحقق برنامه دوم توسعه:

- عدم پیگیری جدی در زمینه اصلاح قوانین و مقررات حاکم بر بخش.
- عدم اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلات موجود در بخش.
- عدم استفاده بهینه از امکانات و موقعیت‌های بخش.
- گستردگی و پراکندگی تشکیلات و ساختار.
- عدم پایبندی دستگاه اجرایی به برنامه و انجام کارهای اضافه و پیش‌بینی نشده حین انجام عملیات اجرایی.
- نبود بانک اطلاعاتی.
- اتکا بیش از حد به منابع مالی و اعتباری ناشی از درآمدهای عمومی.

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

- عدم استفاده از امکانات مالی و اعتباری بخش غیردولتی در امور مربوط به توسعه، بهسازی، بهره‌برداری و نگهداری در شاخه‌های مختلف حمل و نقل و کمبود نقدینگی لازم در آن بخش.
- تکلیفی بودن قیمت انواع خدمات حمل و نقل.
- ضابطه‌مند نبودن دخالت‌های سایر سازمان‌های حکومتی در مبادی و مسیرهای ترانزیت.
- عدم اشتیاق بخش خصوصی به دلیل عدم برگشت سرمایه با نرخ و زمان مناسب.
- اجبار به رعایت نرخ تکلیفی که موجب می‌شود شرکت‌های دولتی قادر به تجدید و جایگزینی سرمایه‌های خود به ویژه در زمینه تجهیزات و وسایل و ناوگان حمل و نقل نباشند.
- محدودیت منابع قابل تخصیص که موجب رکود فعالیت دولت و به دنبال آن بخش غیردولتی است.
- درخواست‌های مکرر استانداران و نمایندگان مجلس در ارتباط با احداث راه جدید، فرودگاه، بندر کوچک یا صیادی در سواحل، که با اعتبارات و منابع راه و ترابری هماهنگی ندارد و موجب اختلال در برنامه‌های پیش‌بینی شده می‌شود.
- آغاز پروژه‌های جدید در اثر فشارهای فراسازمانی که موجب طولانی شدن مدت پروژه‌ها و بالا رفتن هرینه‌های اجرائی پروژه های در دست می‌شود.

۴-۸-۲- برنامه پنجساله سوم (۱۳۷۹-۱۳۸۳) توسعه راه‌آهن

برنامه‌های راه‌آهن برای توسعه شبکه ریلی:

برنامه سوم بنا دارد حمل بار شبکه ریلی را از ۲۳/۰۲ میلیون تن در سال ۷۸ به ۳۲/۴ میلیون تن در سال پایانی برنامه (سال ۸۳) برساند؛ یعنی به رشدی معادل ۷/۱ درصد برسد. در این جهت‌گیری ناوگان حمل و نقل ریلی جمهوری اسلامی ایران درصدد خرید اقلام زیر است:

- صد دستگاه لوکوموتیو با قدرت ۴۰۰۰ اسب بخار
- بیست دستگاه ترن ست
- (۲۵۵۶ دستگاه واگن باری از شرکت آلستوم فرانسه)

همچنین بازسازی ۹۸۰ کیلومتر از خطوط ریلی و بهسازی ۱۸۶۵ کیلومتر از خطوط ریلی موجود و احداث ۱۹۹۰ کیلومتر خط جدید پیش‌بینی شده است.

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

بر اساس ماده ۳۰ قانون برنامه سوم به دولت اجازه داده شده است تا بر اساس پیشنهاد وزارت راه و ترابری، آئین‌نامه اجرایی اشتغال اشخاص حقیقی و حقوقی را در بخش تعاونی و خصوصی داخلی در زمینه امور حمل و نقل بار و (مسافر) توسط راه‌آهن اجرا کند.

همچنین امور مربوطه به ایجاد، تجهیز، توسعه و نگهداری خطوط و تاسیسات راه‌آهن و بهره‌برداری از آنها و مطالبات و تحقیقات و آموزش نیروی انسانی با رعایت مفاد ماده ۱۲۸ قانون ۳۰ برنامه سوم بخشی از فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل بار و مسافر، تعمیر و نگهداری و بازسازی شبکه و ناوگان حمل و نقل ریلی به بخش خصوصی واگذار می‌شود و در صورت لزوم با ایجاد شرکت‌های مشترک بین بخش غیردولتی و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تسهیلات و حمایت لازم در این زمینه فراهم می‌آید.

پس از به تصویب رسیدن آئین‌نامه‌های اجرایی مواد قانونی فوق، کمیته‌های تخصصی جهت اجرا در شرکت راه‌آهن تشکیل و پیگیری شد.

وزارت راه و ترابری مکلف شده است طی مدت یک سال پس از تصویب قانون برنامه سوم نسبت به تهیه پیشنهاد لازم برای اصلاح قانون احداث پروژه های بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور مصوب ۶۶/۸/۲۴ مبنی بر تسری آن به سرمایه‌گذاری‌های غیردولتی در ناوگان حمل و نقل اقدام کند.

طرح‌های بلند مدت شرکت راه‌آهن در زمینه توسعه و بهسازی شبکه خطوط علاوه بر احداث ۱۹۹۰ کیلومتر خط آهن در محور های بافق – مشهد /کرمان. زاهدان /مراغه – ارومیه / میانه. تبریز / رشت – انزلی. آستارا / و اصفهان. شیراز تحت بررسی است. احداث خط آهن غرب کشور و تکمیل راه‌آهن میبد – بادرود / بافق. بندر عباس / دو خطه نظامیه. میاندشت / و احداث راه‌آهن شاد آباد – آپرین – بهرام / از دیگر طرح-های شرکت راه‌آهن است.

شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران همچنین درصد بهسازی ۴۷۴ کیلومتر خط آهن در محور جنوب شرق و اصفهان ۴۷۰ کیلومتر در محور آذربایجان و شمال غرب و ۲۵۴ کیلومتر شمال – شمال شرق و خراسان است.

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

بازسازی ۹۸۰ کیلومتر از خطوط موجود شامل ۷۰ کیلومتر در ناحیه تهران /۲۳۲ کیلومتر در محور شمال /۹۴ کیلومتر در محور کاشان – اصفهان /۳۳ کیلومتر در محور آذربایجان / و ۹۷ کیلومتر در محور جنوب از طرح های شرکت راه‌آهن است.

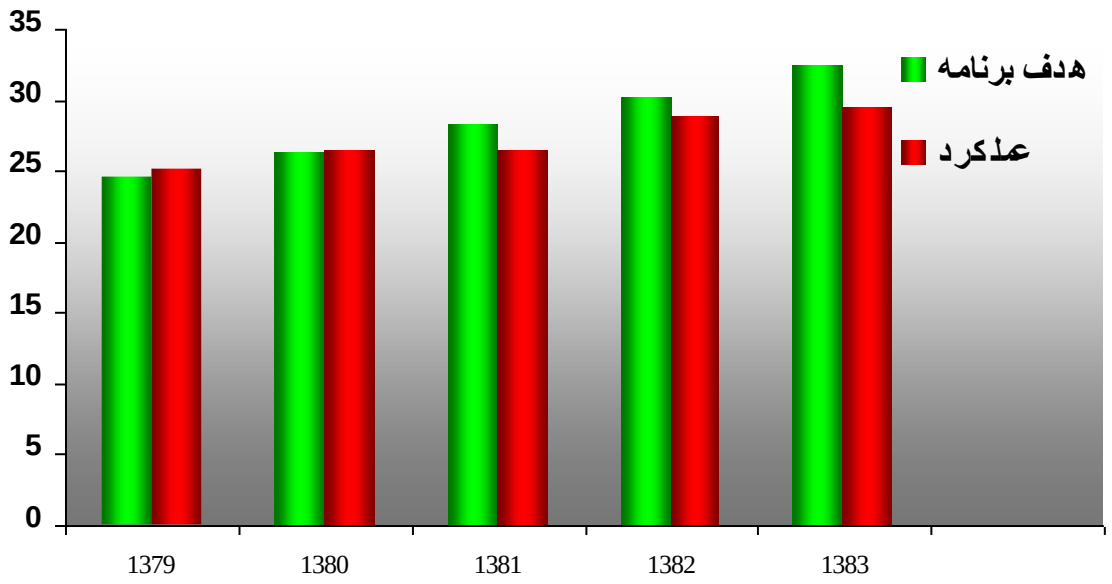
از مهمترین طرح های راه‌آهن پروژه علائمی کردن و نصب علایم الکتریکی در محور شاهرود- مشهد – سرخس به میزان ۲۷ ایستگاه است.

۱۰۹۳ کیلومتر از خطوط محور جنوب:تهران، قم، اندیمشک – اهواز / اهواز – بندر امام / بندر امام – اهواز – خرمشهر هستند.

طبق گفته دست اندرکاران راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران کلیه طرح های مذکور در خصوص حمل و نقل ریلی ترانزیتی و در چهارچوب قانون برنامه پنج ساله سوم تصویب و در حال اجرا است.

اهداف کمی:

حمل بار (میلیون تن)

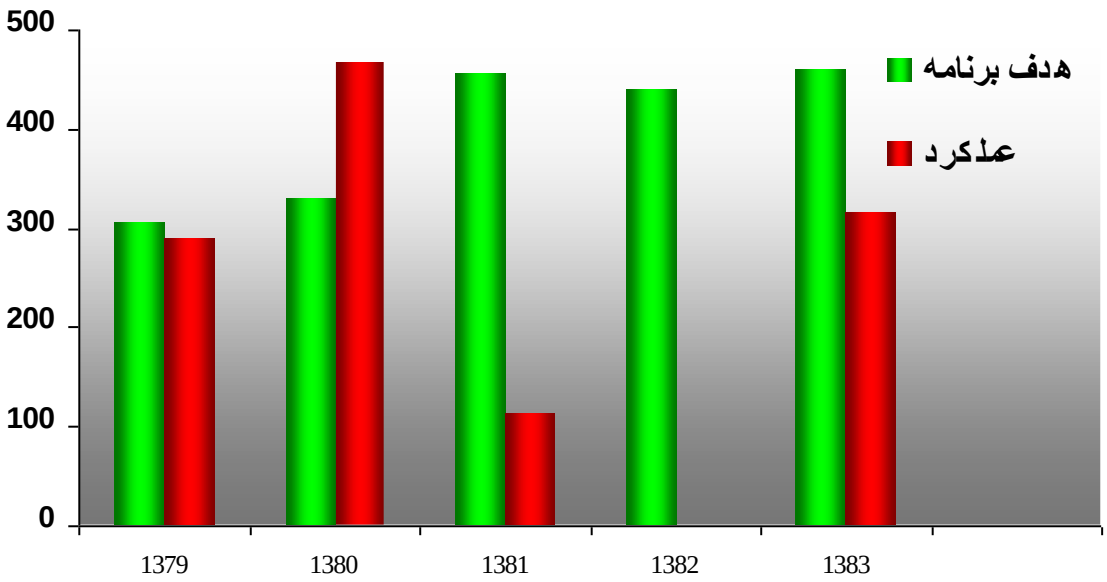


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

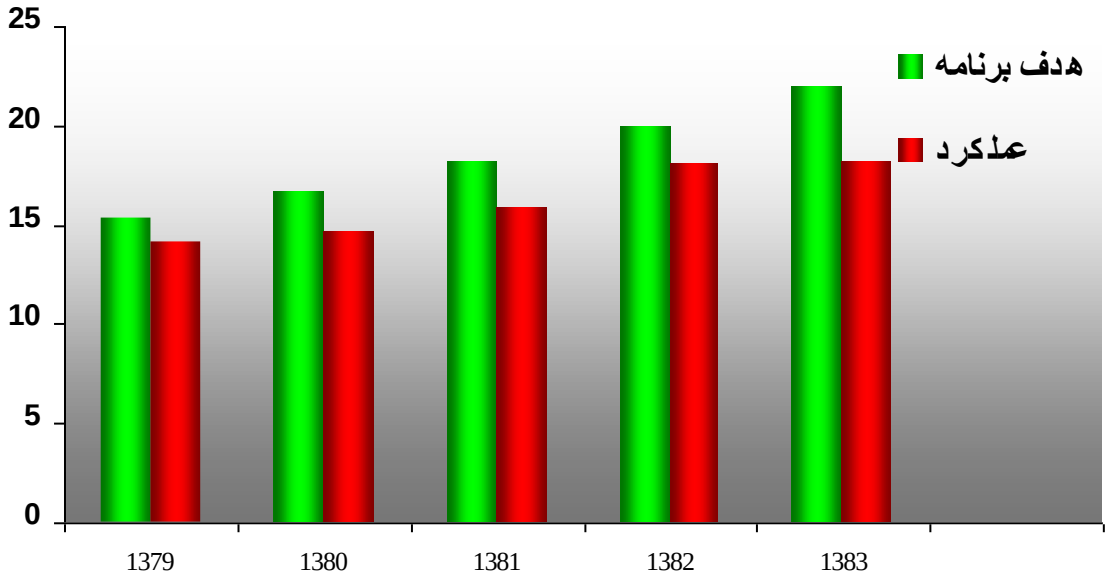
احداث خط جدید (کیلومتر)

برنامه پنج ساله: ۱۹۹۰ کیلومتر

جمع کل احداث شده: ۱۱۸۶ کیلومتر

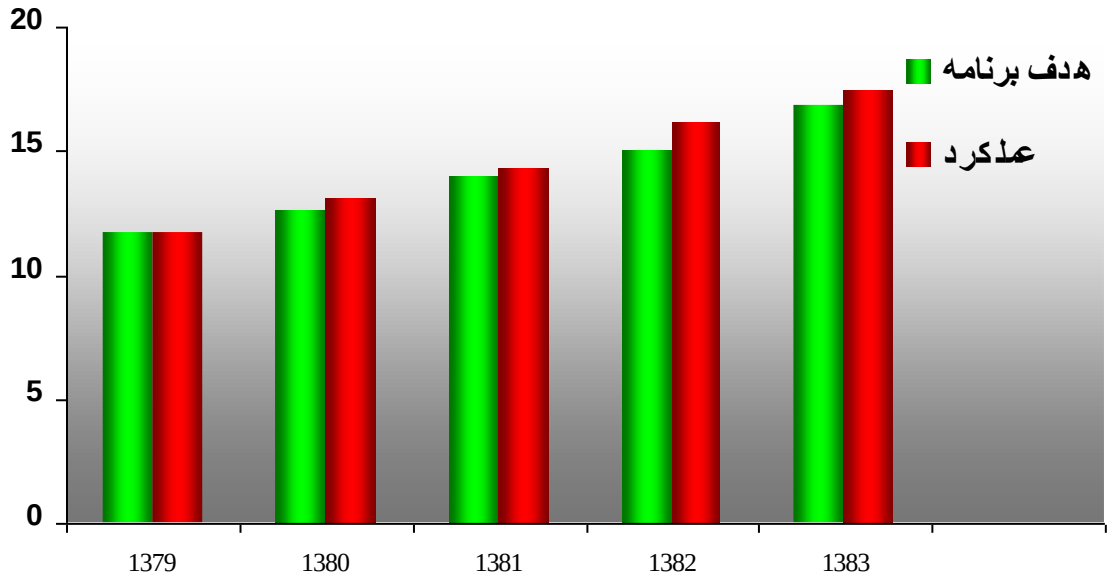


حمل بار (میلیارد تن کیلومتر)

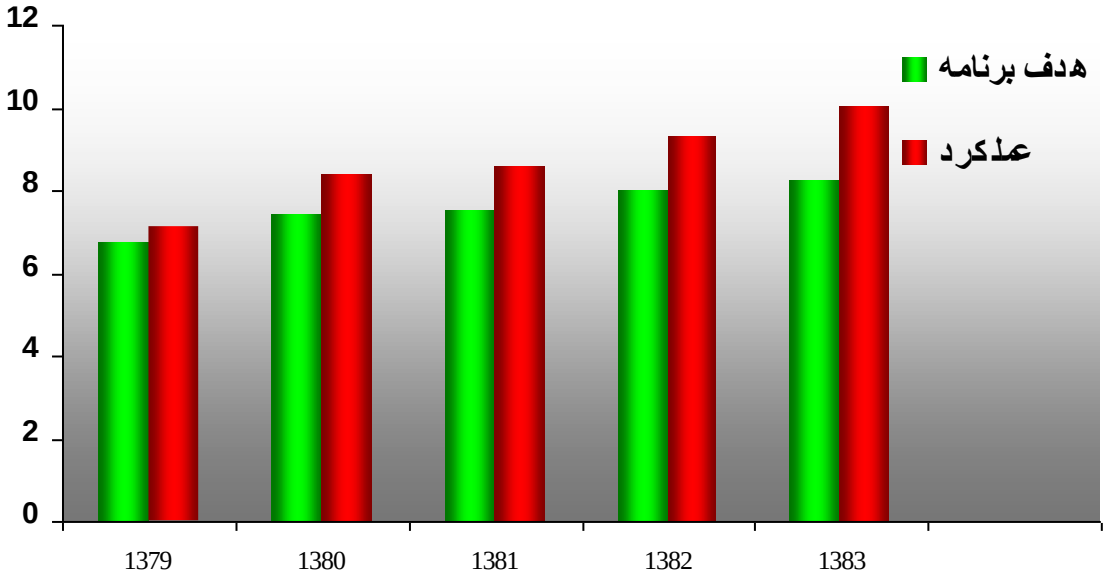


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

حمل مسافر (میلیون نفر)

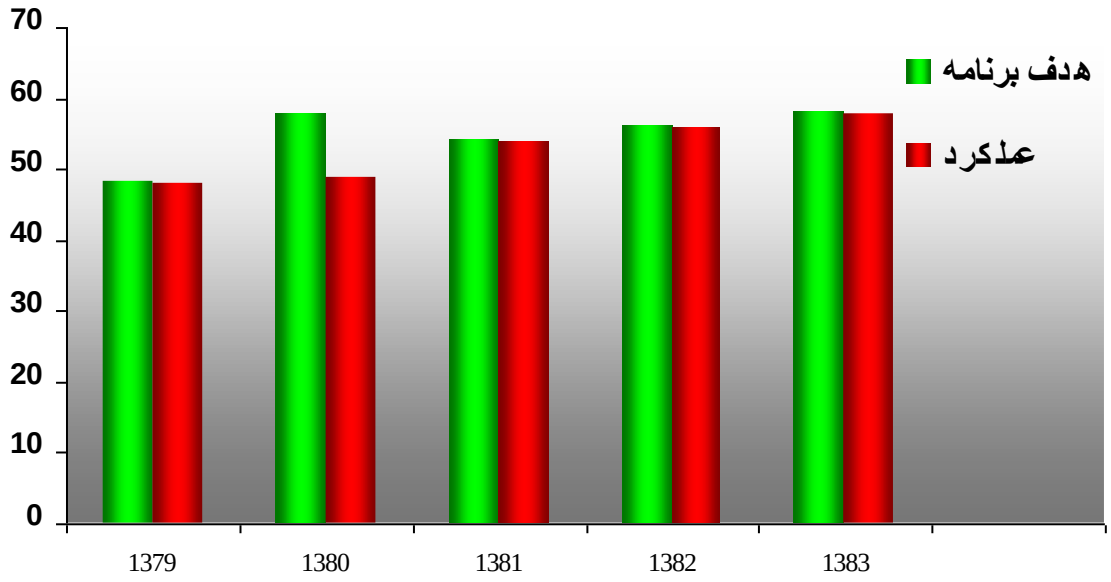


حمل مسافر (میلیارد نفر کیلومتر)

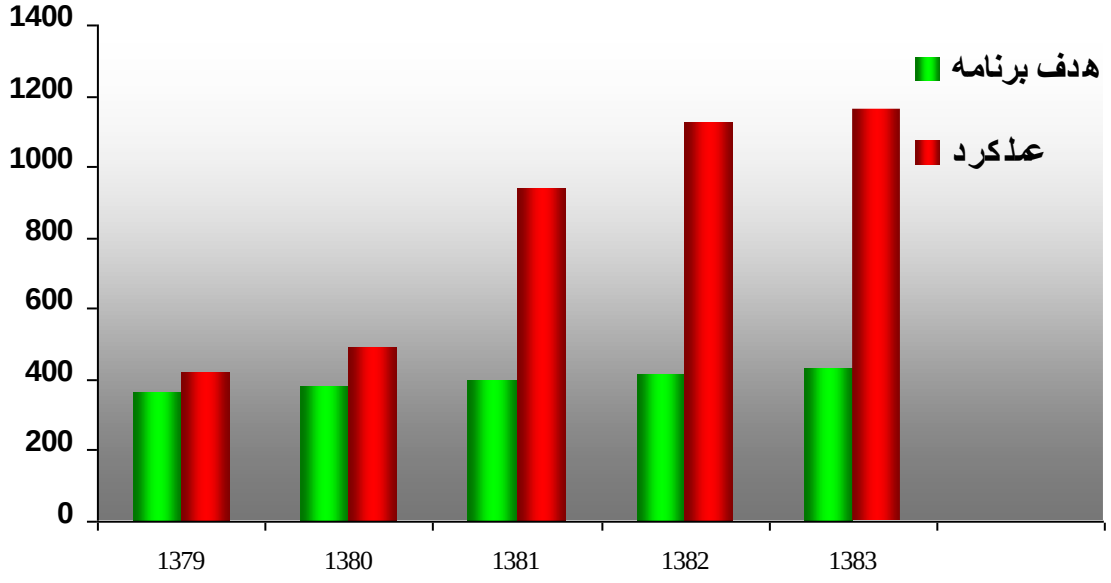


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

لوکوموتیو در سرویس به کل لوکوموتیوهای موجود (درصد)



مسافر جابجا شده به تعداد کل کارکنان شاغل (نفر بر نفر)



کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

بررسی نحوه عملکرد راه‌آهن در جهت نیل به اهداف برنامه سوم توسعه:

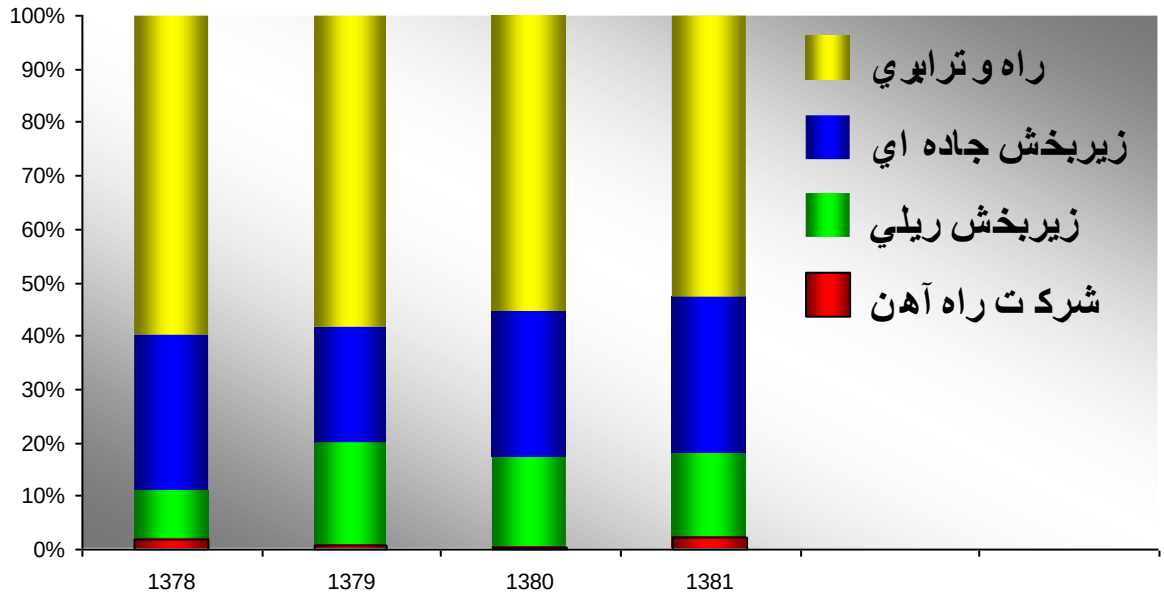
- کاهش و تعدیل نیروی انسانی.
- از توانایی‌های بخش‌های غیردولتی در زمینه ارایه خدمات حمل و نقل ریلی استفاده و در جهت حذف انحصار در این بخش‌ها اقدام شده است.
- دنبال کردن سیاست‌های مربوط به ایجاد زمینه‌های مناسب برای حمل و نقل ترانزیت در کشور.
- اولویت بر اتمام و ادامه پروژه‌های در دست اجرا در مقابل شروع پروژه‌های جدید.
- در برنامه سوم توجه و تاکید بر حفظ، نگهداری و بهره‌برداری بیشتر از امکانات موجود بوده است.

عوامل بحرانی در رسیدن به اهداف برنامه سوم توسعه:

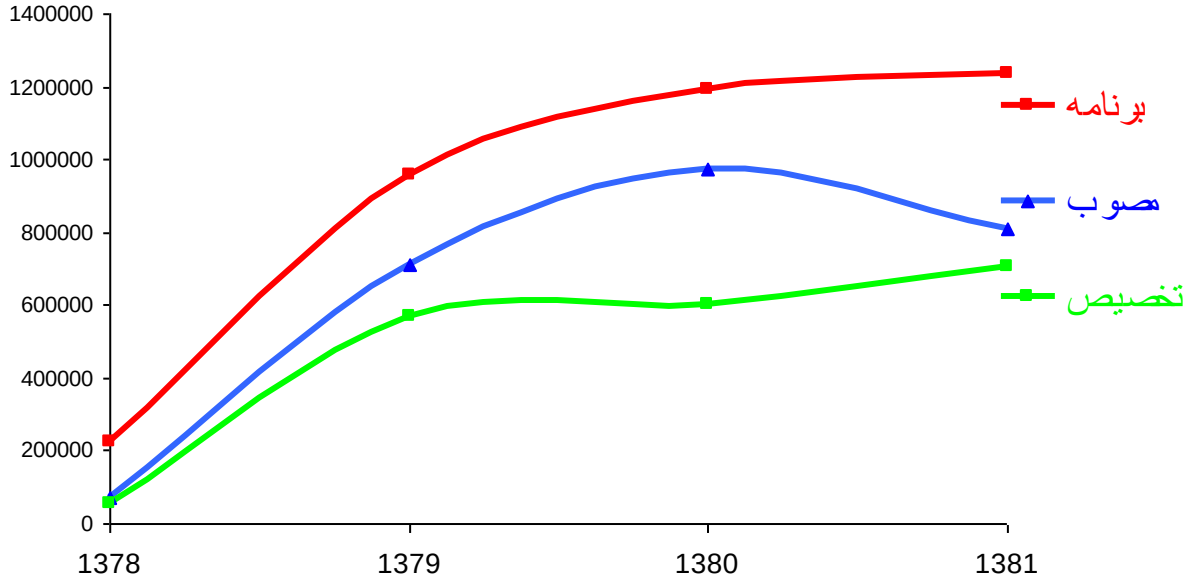
- محدودیت منابع مالی جهت تامین نیازهای تعمیراتی، بهسازی و نوسازی راه‌آهن کشور.
- عدم تناسب بین حجم پروژه‌ها و اعتبارات و طولانی شدن زمان اجرا.
- سهم ناچیز بخش خصوصی در مدیریت و سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی.
- عدم تناسب بین ظرفیت و تقاضا در پاره‌ای از محورها.
- وجود قوانین و مقررات دست و پاگیر.
- کمبود نیروی انسانی متخصص و توزیع نامناسب آن.
- ضعف ساختار تشکیلاتی در راه‌آهن از مشکلات عمده بخش می‌باشد.
- ضابطه‌مند نبودن دخالت‌های سایر دستگاه‌های حکومتی در مسیرهای ترانزیتی.
- عدم هماهنگی لازم بین اجزای زیربخش‌ها و در نتیجه عدم استفاده بهینه از امکانات و مزایای بخش.
- تکلیفی بودن قیمت انواع خدمات حمل و نقل ریلی از طرف دولت.
- وجود وظایف موازی و مشابه، عدم پیگیری جدی در زمینه اصلاح ساختار سازمان.
- عدم استفاده از منابع مالی و اعتباری بخش غیردولتی در امور مربوط به توسعه، بهسازی، بهره‌برداری و نگهداری.
- تاخیر در بهره‌برداری از طرح‌هایی که با سرمایه‌گذاری زیاد ایجاد شده‌اند.

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

سهم اعتبارات شرکت راه‌آهن و زیربخش ریلی از فصل راه و ترابری (درصد)



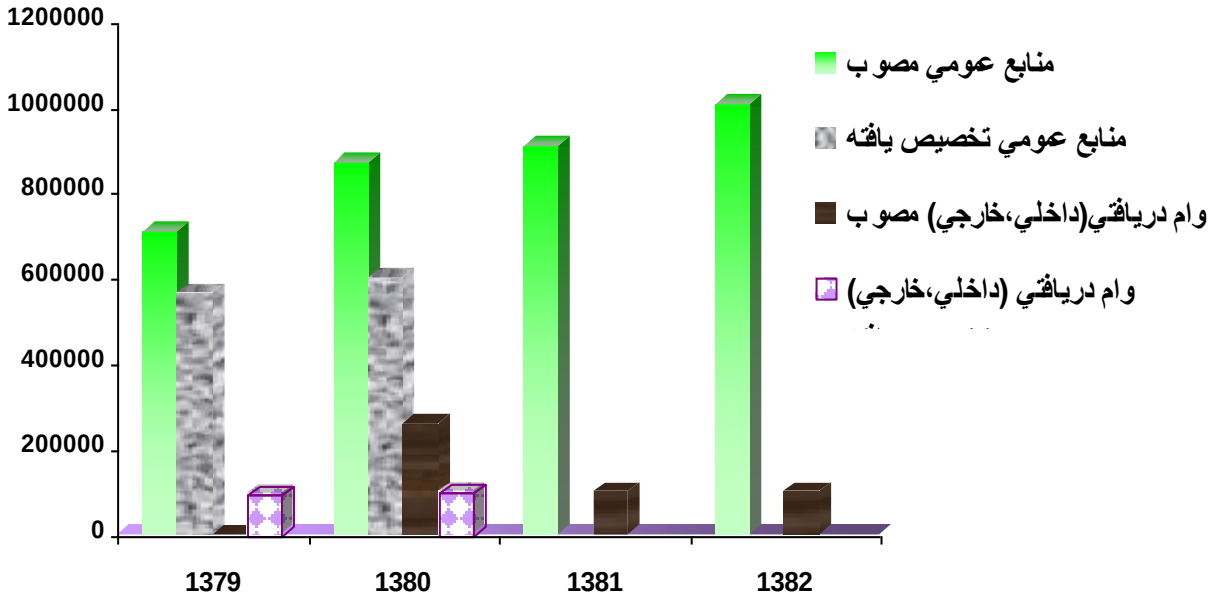
وضعیت اعتبارات عمرانی به قیمت جاری (میلیون ریال)



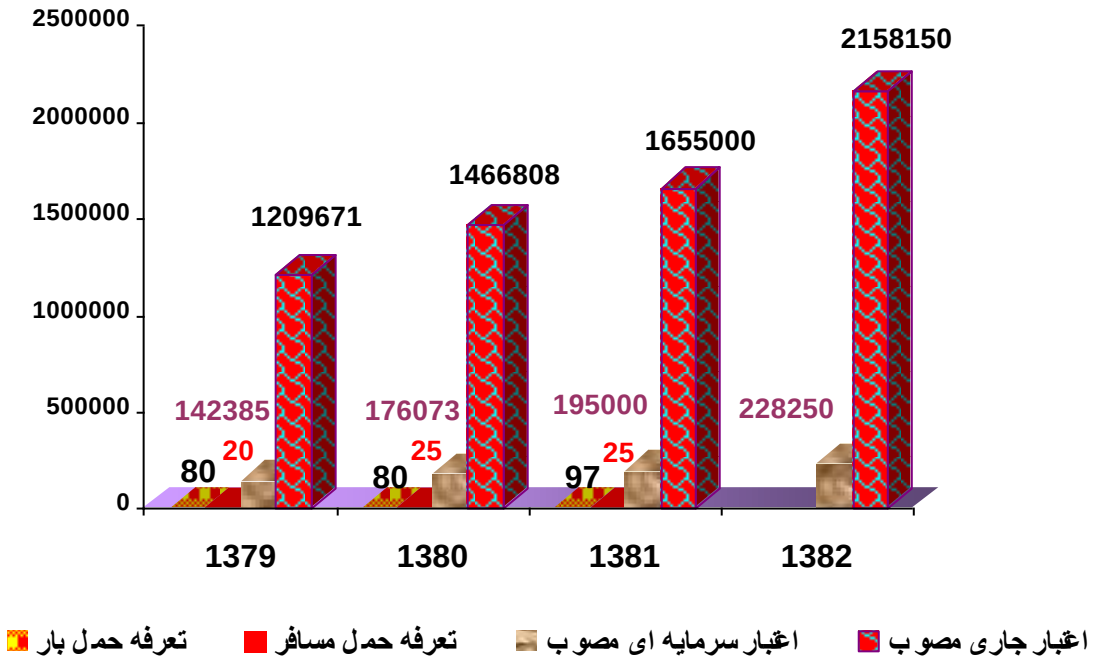
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

نسبت تخصیص اعتبارات در سالهای گذشته به مراتب کمتر از اعتبارات مصوب و همچنین کمتر از نیاز برای تحقق برنامه بوده است به طوری که در سال ۸۱ تنها ۴۳ درصد از مجموع منابع پیش‌بینی شده در برنامه تخصیص داده شده است.

مقایسه میزان اعتبار مصوب و تخصیص یافته به طرح‌های عمرانی در برنامه سوم توسعه (میلیون ریال)

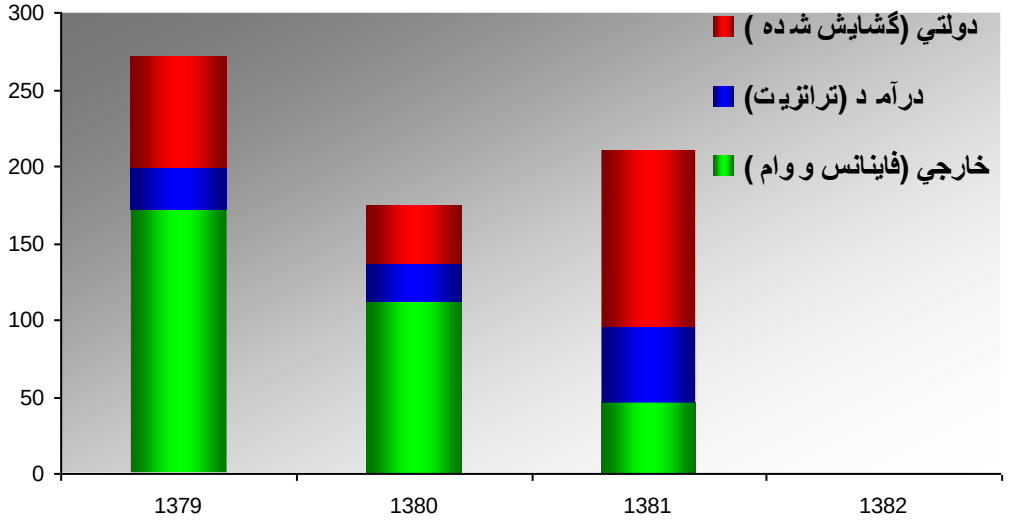


میزان اعتبارات مصوب بودجه جاری در برنامه سوم توسعه (میلیون ریال)

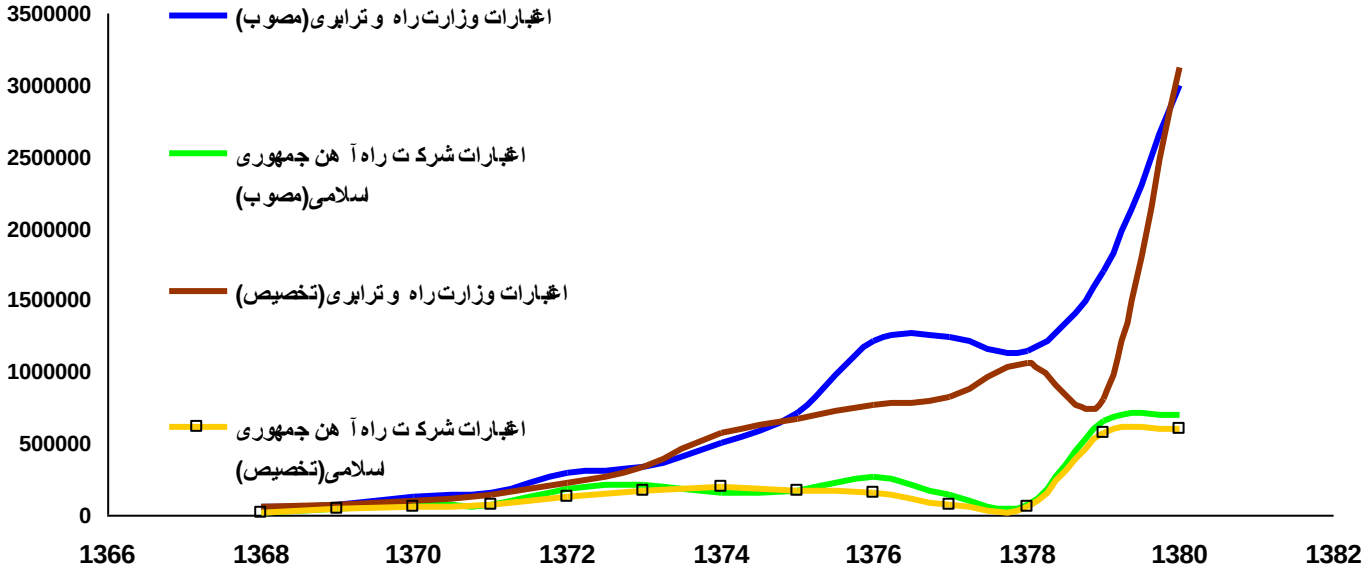


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

مقایسه منابع مختلف ارزی طرح‌های عمرانی و بودجه جاری در برنامه سوم توسعه (میلیون دلار)



مقایسه اعتبارات مصوب و تخصیص یافته وزارت راه و ترابری و شرکت راه‌آهن در طول برنامه‌های اول، دوم و سوم توسعه (۱۳۶۸-۸۰) (میلیون ریال)

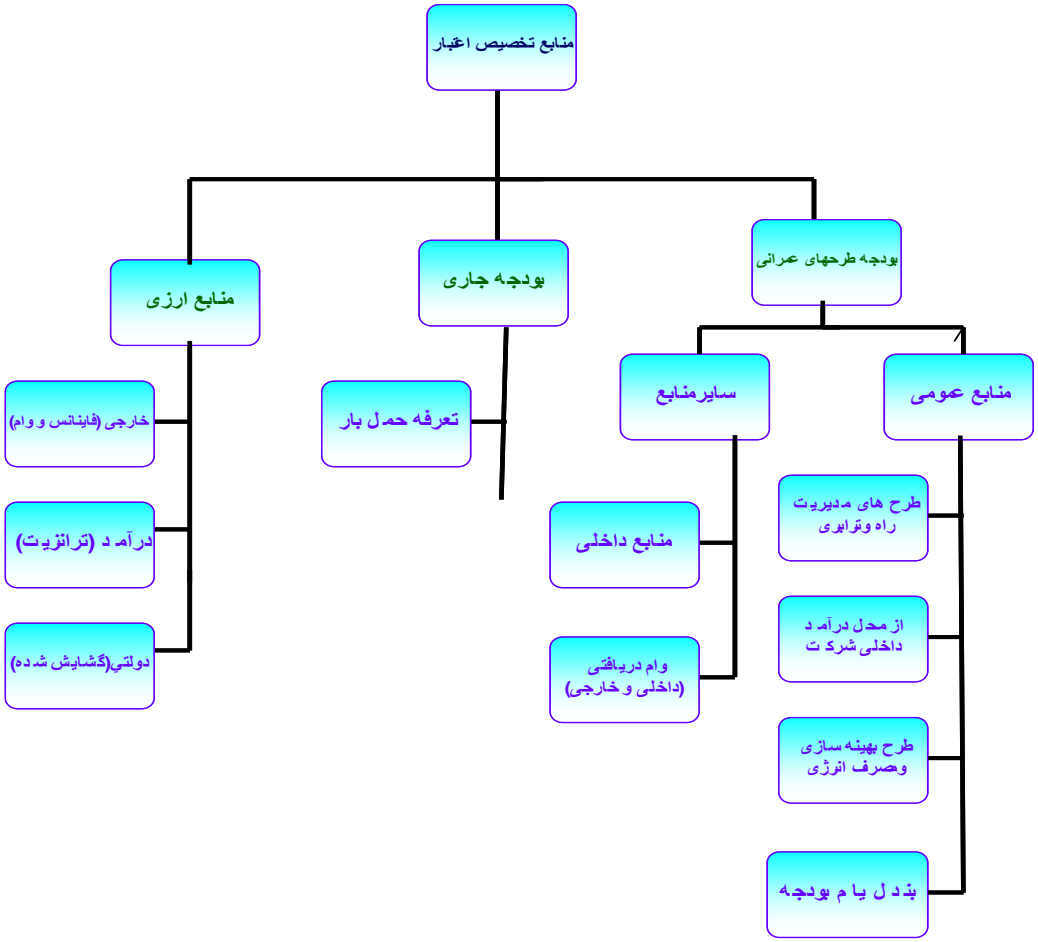


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

سهم اعتبارات شرکت راه‌آهن نسبت به اعتبارات راه و ترابری ازسال اول برنامه دوم توسعه(۱۳۷۴) کاهش محسوسی یافته است.

معرفی منابع تخصیص اعتبار:

جدول منابع تخصیص اعتبار شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران



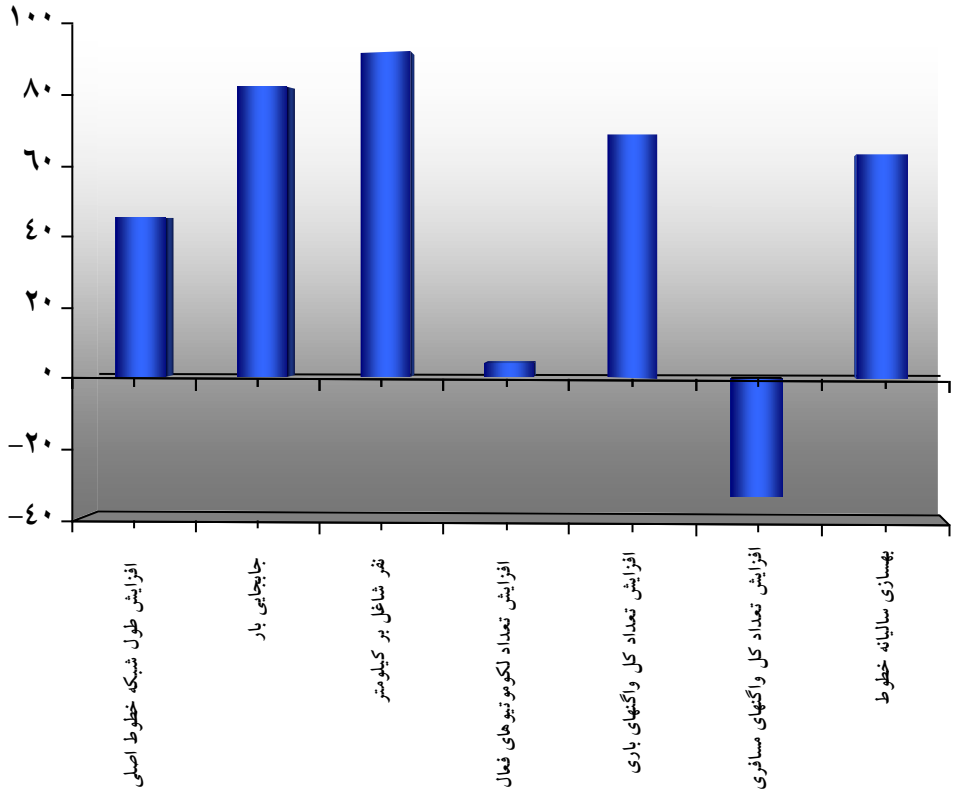
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

۵-۸-۲- نتیجه‌گیری

نگاهی بر نتایج برنامه اول:

طبق بررسی‌ها و مطالعات صورت گرفته در برنامه اول مهم‌ترین استراتژی‌ها، اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی، اصلاح و توسعه شبکه راه‌آهن و تمرکز سیاست‌ها بر نظام عدم تمرکز، اعمال روش‌های مناسب قیمت گذاری، جلب مشارکت بخش خصوصی و کاهش هزینه‌ها بوده است که در زمینه اصلاح و توسعه شبکه و ناوگان به دلیل مشکلات درونی و بیرونی (از قبیل مشکلات پس از پایان جنگ، فرسوده بودن امکانات و ماشین آلات، چند نرخی بودن قیمت‌ها و ...) موفق نبوده است.

در زیر نمودار درصد تحقق چند هدف کمی مختلف مربوط به برنامه اول مشاهده می‌شود.

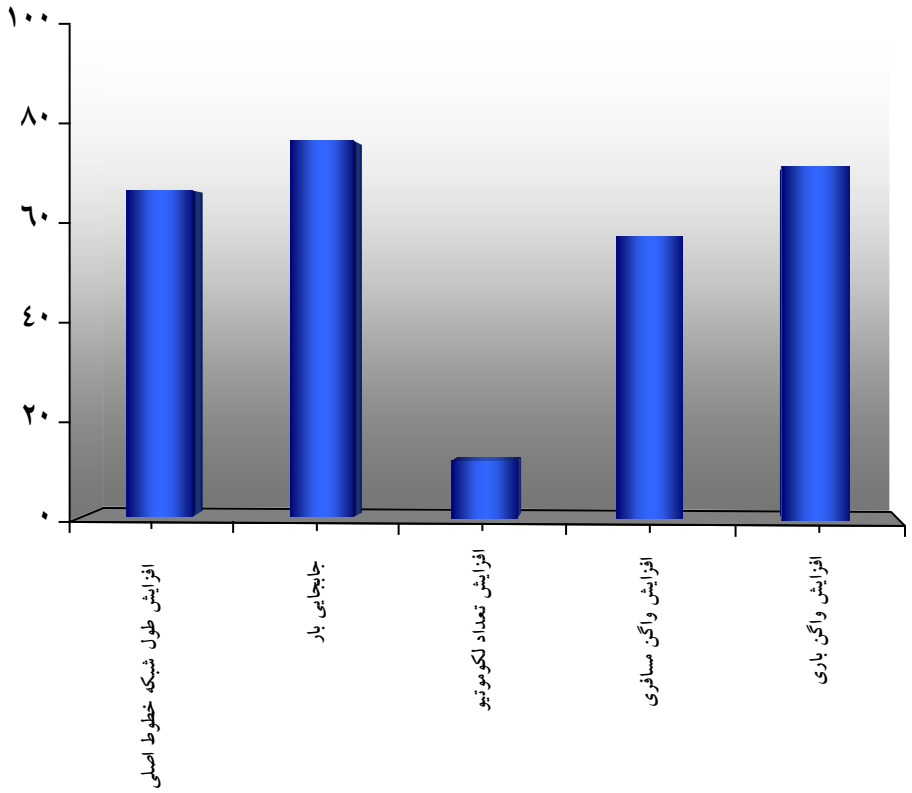


کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

نگاهی بر نتایج برنامه دوم:

در برنامه دوم مهم‌ترین استراتژی‌ها: اختصاص ارزش افزوده ناشی از کاهش مصرف انرژی در توسعه راه‌آهن، منظور نمودن پروژه‌های راه‌آهن در فهرست طرح‌های مهم کشور، تعدیل نرخ خدمات و تمرکز سیاست‌ها بر تغییر ساختار شرکت راه‌آهن، تلاش در جهت جلب سرمایه‌ها و منابع غیردولتی داخلی و خارجی در امور بهره‌برداری و توسعه، تقویت ناوگان و بازسازی محور تهران – مشهد بوده است، که در زمینه بهبود ناوگان و شبکه و پیگیری جهت جلب مشارکت سرمایه و منابع داخلی و خارجی با وجود فشارهای بیرونی (نظیر اجبار به رعایت نرخ تکلیفی) و درونی (عدم اصلاح ساختار و مقررات بخش) تا حدودی موفق بوده‌اند.

در زیر نمودار درصد تحقق چند هدف کمی مختلف مربوط به برنامه دوم مشاهده می‌شود.



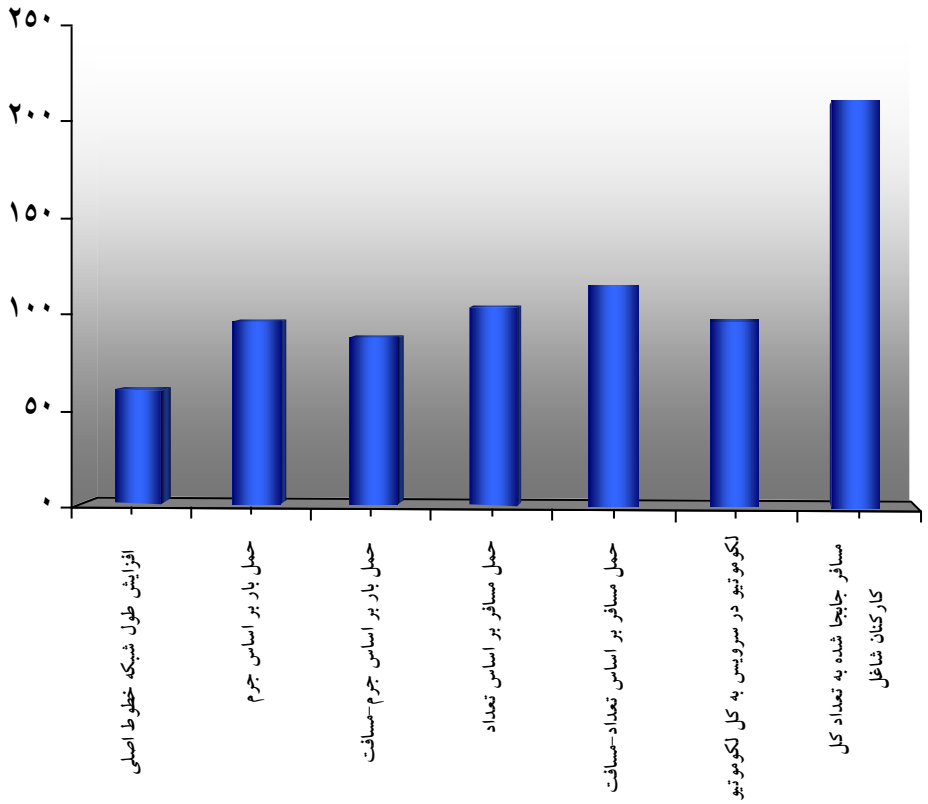
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

نگاهی بر نتایج برنامه سوم:

در برنامه سوم تمرکز سیاست‌ها بر اصلاح ساختار بخش که شامل اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی، استفاده بهینه از منابع و موقعیت‌ها، رفع انحصارهای موجود و مشارکت بخش خصوصی بوده که در این زمینه تشکیل شرکت‌های مسافربری ریلی توسط بخش خصوصی، واگذاری برخی فعالیت‌های جنبی و بخشی از فعالیت‌های اجرایی، فنی و زیربنایی، بازسازی و بهسازی، تعمیرات جاری و اساسی قسمتی از ناوگان و تاسیسات و تجهیزات به بخش غیر دولتی، اصلاح ساختار نیروی انسانی با ارائه تسهیلات تشویقی از جمله فعالیت‌های راه‌آهن در این برنامه بوده است.

ضمن اینکه عواملی نظیر تاخیر در بهره‌برداری از طرح‌های با سرمایه‌گذاری زیاد، عدم پیگیری جدی در زمینه اصلاح قوانین و مقررات حاکم بر بخش، اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی، عدم پایبندی به اهداف برنامه‌ها و تکلیفی بودن قیمت و ... از جمله عوامل بحرانی در رسیدن به اهداف پیش‌بینی شده در برنامه می‌باشند.

در زیر نمودار درصد تحقق چند هدف کمی مختلف مربوط به برنامه سوم مشاهده می‌شود.



کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

جمع بندی مشکلات حین اجرای برنامه‌ها:

عنوان طبقه‌بندی مشکل	برنامه	شرح
مشکلات مربوط به قیمت خدمات و مواد	اول	چند نرخی بودن قیمت‌ها
	اول	افزایش زمان اجرایی پروژه‌های عمرانی ناشی دوگانگی قیمت‌های مواد و مصالح
	دوم	اجبار به رعایت نرخ تکلیفی که موجب می‌شود شرکت‌های دولتی قادر به تجدید و جایگزینی سرمایه‌های خود به ویژه در زمینه تجهیزات و وسایل و ناوگان حمل و نقل نباشند
	سوم	تکلیفی بودن قیمت انواع خدمات حمل ونقل ریلی از طرف دولت
مشکلات مربوط به تجهیزات، مواد و لوازم یدکی	اول	توزیع نامناسب مواد و مصالح مورد نیاز و فصلی بودن مشکلات مربوط به توزیع
	اول	توزیع نا مناسب لوازم یدکی و چند نرخی بودن آنها
	اول	فرسوده بودن امکانات و ماشین آلات راهداری و شبکه وسائط نقلیه راه‌آهن
ابهام در نظام اجرایی طرح‌ها و پروژه‌ها	اول	مشخص نشدن نظام اجرایی طرح ها وپروژه‌های بخش راه و ترابری (امانی یا پیمانی)
مشکلات ناشی از ساختار و تشکیلات	اول	تعدد ایستگاهای اجرایی در ارتباط با یک وظیفه و ناهماهنگی در انجام وظیفه (بخصوص بهره‌برداری)
	دوم	عدم اصلاح ساختارسازمانی و تشکیلات موجود در بخش
	دوم	گستردگی و پراکندگی تشکیلات و ساختار
	سوم	ضعف ساختار تشکیلاتی در راه‌آهن بعنوان مشکلی عمده

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

	سوم	ضابطه‌مند نبودن دخالتهای سایر دستگاه‌های حکومتی در مسیرهای ترانزیتی
	سوم	نبود هماهنگی لازم بین اجزای زیربخش‌ها و در نتیجه عدم استفاده بهینه از امکانات و مزیت‌ای بخش
	سوم	وجود وظایف موازی و شابه، عدم پیگیری جدی در زمینه اصلاح ساختار سازمان
مشکلات ناشی از قوانین و مقررات	دوم	عدم پیگیری جدی در زمینه اصلاح قوانین و مقررات حاکم بر بخش
	دوم	ضابطه‌مند نبودن دخالت‌های سایر سازمان‌ای حکومتی در مبادی و مسیرهای ترانزیت
	سوم	وجود قوانین و مقررات دست و پا گیر
مشکلات ناشی از عدم رعایت دقیق مفاد برنامه‌های راهبردی و اجرایی	اول	تاخیر در تولید و عرضه ماشین‌آلات مورد نیاز بخش توسط وزارت صنایع سنگین
	دوم	عدم پایبندی دستگاه اجرایی به برنامه و انجام کارهای اضافه و پیش بینی نشده حین انجام عملیات اجرایی
	دوم	درخواست‌های مکرر استانداران و نمایندگان مجلس در ارتباط با احداث راه جدید، فرودگاه، بندر کوچک یا صیادی در سواحل، که با اعتبارات و منابع راه و ترابری هماهنگی ندارد و موجب اختلال در برنامه‌های پیش بینی شده می شود
	دوم	آغاز پروژه‌های جدید در اثر فشارهای فراسازمانی که موجب طولانی شدن مدت پروژه‌ها و بالا رفتن هزینه‌های اجرائی پروژه‌های در دست می شود.
	سوم	تاخیر در بهره برداری از طرحهایی که با سرمایه گذاری زیاد ایجاد شده‌اند
مشکلات مربوط به نیروی انسانی (تخصص - کارایی)	اول	کمبود نیروی انسانی متخصص و نبود جاذبه‌های تشویق کننده
	اول	کاهش کارایی و علایق کاری کارکنان با توجه به پایین بودن سطح حقوق و دستمزد و همچنین متفاوت بودن پرداخت‌ها در دستگاه‌های

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

		مختلف
	سوم	کمبود نیروی انسانی متخصص و توزیع نامناسب آن
مشکلات حوزه مالی	دوم	محدودیت منابع قابل تخصیص که موجب رکود فعالیت دولت و به دنبال آن بخش غیر دولتی شده است
	دوم	کمبود نقدینگی لازم در بخش غیردولتی
	دوم	اتکا بیش از حد به منابع مالی و اعتباری ناشی از درآمدهای عمومی
	سوم	محدودیت منابع مالی جهت تامین نیازهای تعمیراتی، بهسازی و نوسازی راه‌آهن کشور
	سوم	عدم تناسب بین حجم پروژه ها و اعتبارات و طولانی شدن زمان اجرا
عدم مشارکت بخش خصوصی	اول	نبود رغبت در پیمانکاران برای انعقاد پیمان به علت مشکلات قیمتها
	دوم	عدم اشتیاق بخش خصوصی به دلیل عدم برگشت سرمایه با نرخ و زمان مناسب
	سوم	عدم استفاده از منابع مالی و اعتباری بخش غیر دولتی در امور مربوط به توسعه، بهسازی، بهره‌برداری و نگهداری
	دوم	عدم استفاده از امکانات مالی و اعتباری بخش غیردولتی در امور مربوط به توسعه، بهسازی، بهره برداری و نگهداری در شاخه های مختلف حمل و نقل
	سوم	سهم ناچیز بخش خصوصی در مدیریت و سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی
سایر موارد با اهمیت	اول	افزایش زمان اجرایی پروژه‌های عمرانی ناشی از ضعف پیمانکار
	اول	وجود گلوگاه در شبکه موجود
	اول	ناهماهنگی نظام تخصیص بودجه واعتبار عملیات راهسازی با شرایط آب و هوایی برخی از مناطق (تخصیص اعتبار به گونه‌ای شکل گرفته که زمان کوتاهی از نیمه اول سال را که مناسب راهسازی در استان‌های سردسیر است باقی می‌گذارد و طرح‌های راهسازی به درازا می‌کشد)

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

	دوم	عدم استفاده بهینه از امکانات و مو قعیت‌های بخش
	دوم	نبود بانک اطلاعاتی
	سوم	عدم تناسب بین ظرفیت و تقاضا در پاره‌ای از محورها

۲-۸-۶- گزارش آماری و نموداری

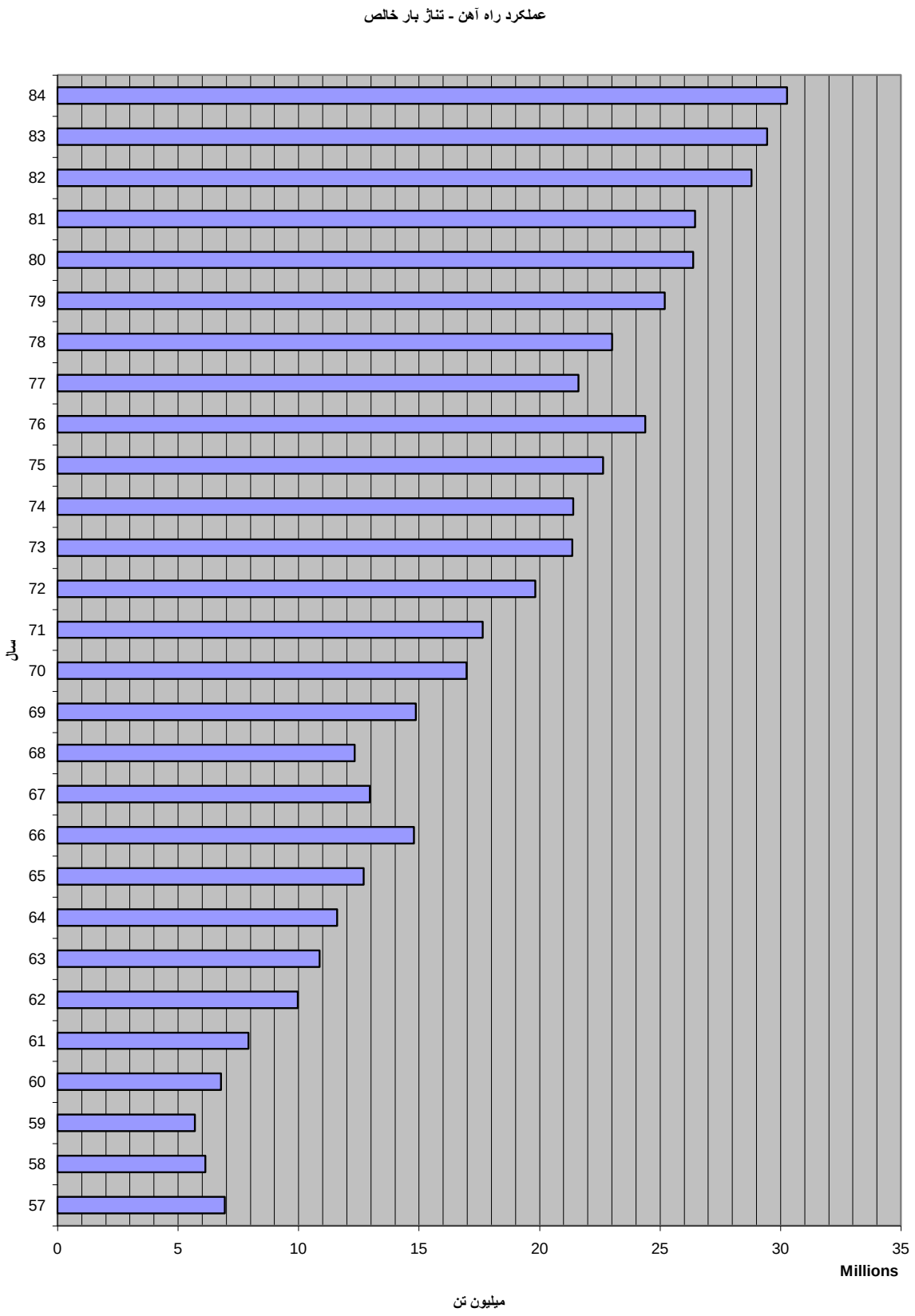
آمار عملکرد و امکانات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران طی سال های ۱۳۸۴-۱۳۵۷

سال	تناژ بار خالص	تن کیلومتر خالص	تعداد مسافر	نفر کیلومتر	متوسط سیر سفر	طول خطوط اصلی	تعداد واگن باری در گردش	تعداد واگن مسافری در سرویس	تعداد لوکومتیو در سرویس
۵۷	۶۹۴۲۲۹۳	۴۰۸۲۷۶۸۳۰۴	۵۴۱۸۸۳۴	۲۹۸۰۶۶۷۳۳۶	۵۵۰,۰۵۶۹۵۶۲	۴۵۶۷	۱۳۴۵۰	۵۷۰	۲۶۴
۵۸	۶۱۳۷۹۴۳	۳۱۲۴۳۸۴۴۶۸	۶۱۰۱۵۵۵	۳۲۰۰۲۳۱۱۰۴	۵۲۴,۴۹۴۳۴۶۸	۴۵۶۷	۱۲۲۸۵	۵۷۰	۱۶۴
۵۹	۵۷۱۲۲۴۸	۳۴۲۸۲۱۹۸۵۶	۴۹۱۹۶۲۴	۲۷۰۴۴۳۶۴۳۴	۵۴۹,۷۲۴۲۱۳۵	۴۵۶۷	۱۲۱۵۰	۷۶۰	۱۷۷
۶۰	۶۷۸۱۲۲۷	۳۸۶۰۶۶۷۷۵۶	۴۳۲۰۱۶۹	۲۵۲۶۳۸۲۳۱۶	۵۸۴,۷۸۷۸۴۴۲	۴۵۶۷	۱۲۴۲۲	۹۸۵	۱۹۹
۶۱	۷۹۳۰۸۶۰	۵۵۶۶۵۷۵۲۴۵	۶۳۴۵۷۸۷	۴۷۳۴۳۸۴۸۶۹	۷۴۶,۰۶۷۴۰۹۶	۴۵۶۷	۱۲۴۲۴	۱۰۰۳	۲۳۷
۶۲	۹۹۷۲۷۶۱	۶۷۶۲۳۸۷۷۹۶	۶۴۴۰۵۳۲	۵۷۸۴۲۳۹۱۷۷	۸۹۸,۰۹۹۵۹۴۴	۴۵۶۷	۱۲۲۴۷	۱۰۰۳	۲۴۱
۶۳	۱۰۸۷۴۰۹۱	۷۵۶۶۱۸۵۱۳۹	۷۲۴۴۱۵۷	۶۱۲۹۸۵۵۶۸۷	۸۴۶,۱۷۹۲۹۸۳	۴۵۶۷	۱۱۷۴۶	۹۵۵	۳۲۷
۶۴	۱۱۶۱۴۰۶۷	۶۸۸۷۹۹۳۰۶۹	۶۹۵۷۴۹۸	۵۵۸۵۲۵۷۸۰۳	۸۰۲,۷۶۸۱۵۰۷	۴۵۶۷	۱۱۷۴۶	۹۱۶	۳۲۰
۶۵	۱۲۷۰۴۲۷۱	۷۳۱۵۷۸۵۴۲۲	۶۳۳۵۶۲۱	۴۶۳۸۳۶۵۴۸۸	۷۳۲,۱۰۹۰۵۲۶	۴۵۶۷	۱۲۲۰۵	۹۱۶	۳۱۳
۶۶	۱۴۷۸۸۲۶۹	۸۶۲۵۴۲۵۵۴۳	۵۲۷۴۳۴۹	۳۶۷۳۷۶۴۶۷۷	۶۹۶,۵۳۴۲۴۰۹	۴۵۶۸	۱۳۰۷۲	۹۱۱	۳۰۴
۶۷	۱۲۹۵۷۰۸۲	۸۰۴۶۹۹۲۲۵۶	۶۷۹۹۱۵۱	۴۶۶۰۹۹۶۲۹۸	۶۸۵,۵۲۶۲۲۲	۴۵۶۸	۱۳۰۷۴	۸۸۹	۲۰۶
۶۸	۱۲۳۳۳۸۹۵	۷۹۶۲۸۸۵۲۳۶	۶۶۷۲۳۷۲	۴۷۵۲۲۳۹۸۶۲	۷۱۲,۲۲۶۴۵۵۹	۴۵۶۹	۱۲۴۳۳	۸۳۴	۲۳۶
۶۹	۱۴۸۸۰۸۱۰	۷۶۲۷۱۴۲۴۱۰	۷۸۰۸۷۱۹	۴۵۷۳۳۸۶۷۰۲	۵۸۵,۶۷۶۹۴۶۸	۴۸۴۷	۱۲۲۲۴	۶۸۲	۲۴۱
۷۰	۱۶۹۷۹۴۲۱	۷۷۰۱۱۵۹۹۵۳	۸۱۳۸۲۳۹	۴۵۸۵۰۴۹۰۴۰	۵۶۳,۳۹۵۷۲۲۳	۴۸۴۷	۱۲۶۲۹	۶۴۴	۲۱۲
۷۱	۱۷۶۴۸۸۸۴	۸۰۰۲۱۰۶۷۵۷	۸۲۱۴۷۹۲	۵۲۷۲۶۶۶۰۴۹	۶۴۱,۸۵۰۲۱۹۶	۴۸۴۷	۱۳۳۲۲	۶۵۵	۲۱۹
۷۲	۱۹۸۲۹۵۷۵	۹۱۲۳۵۶۷۸۱۱	۹۱۶۷۰۷۴	۶۴۲۲۴۶۸۹۶۰	۷۰۰,۶۰۱۸۴۵۳	۵۰۲۲	۱۳۴۵۱	۶۹۸	۲۱۰

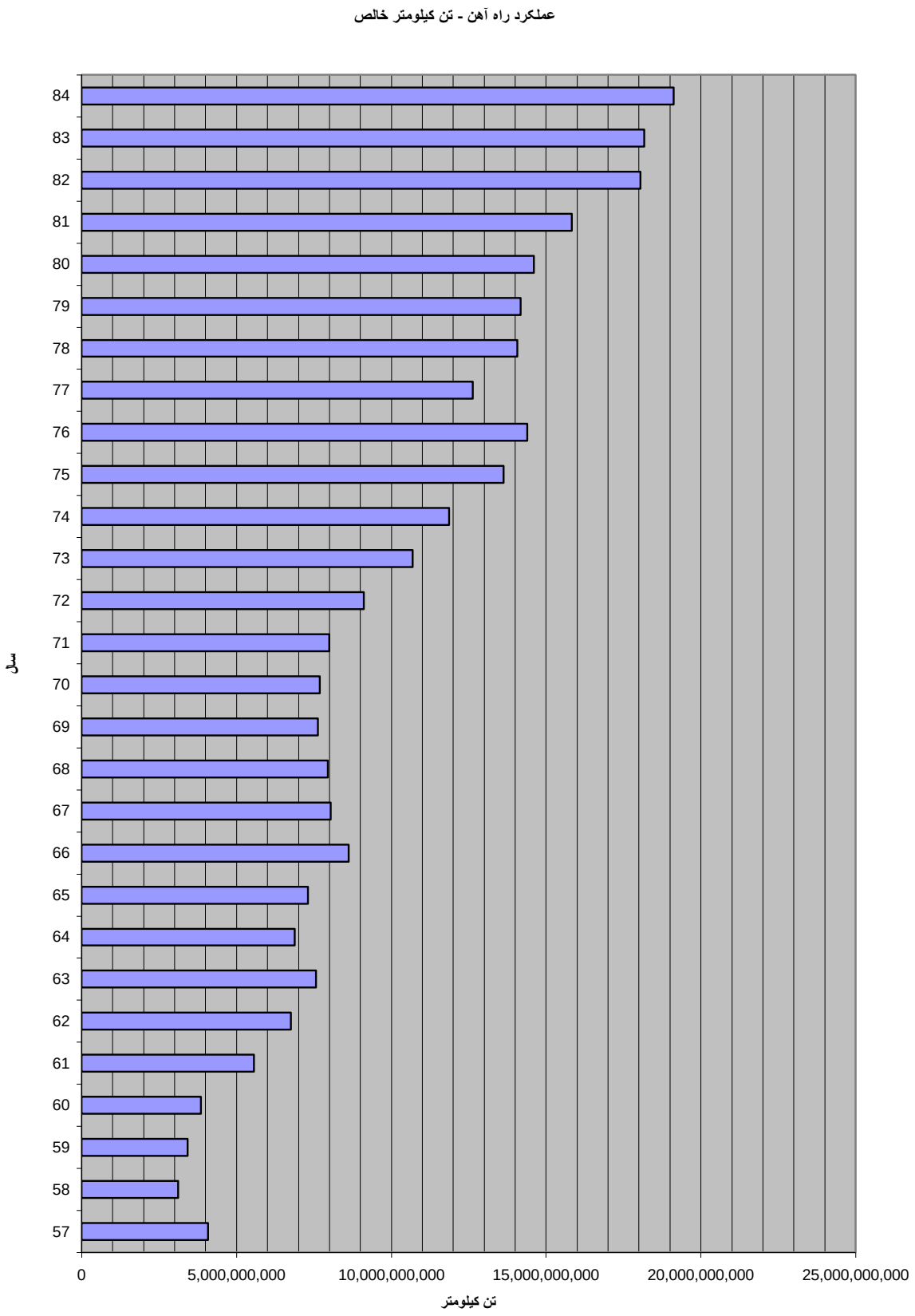
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

۷۳	۲۱۳۵۹۴۳۴	۱۰۶۹۹۵۳۵۱۵۱	۹۱۳۴۴۶۰	۶۴۷۸۶۲۱۵۵۳	۷۰۹,۲۵۰۶۳۴۷	۵۲۲۶	۱۴۷۸۵	۶۹۳	۲۳۳
۷۴	۲۱۴۰۱۰۷۰	۱۱۸۶۵۲۳۱۷۲۲	۹۶۶۳۷۳۰	۷۲۹۴۱۴۳۷۲۲	۷۵۴,۷۹۵۸۹۳۷	۵۳۳۲	۱۴۹۹۵	۷۱۵	۲۴۲
۷۵	۲۲۶۴۹۸۲۷	۱۳۶۳۷۷۵۶۰۹۶	۸۸۸۲۴۷۹	۷۰۴۳۵۳۹۳۸۰	۷۹۲,۹۷۰۰۰۰۸	۵۶۱۲	۱۵۰۸۷	۶۹۸	۲۶۴
۷۶	۲۴۴۰۴۹۹۴	۱۴۳۹۹۵۷۴۹۶۰	۹۴۵۰۵۷۰	۶۱۰۳۳۲۳۰۰۰	۶۴۵,۸۱۵۳۳۱۸	۵۹۹۵	۱۵۳۲۴	۵۷۱	۲۶۹
۷۷	۲۱۶۱۵۰۸۹	۱۲۶۳۷۸۷۲۶۳۰	۹۷۵۳۸۳۹	۵۶۳۱۴۵۴۴۰۲	۵۷۷,۳۵۷۷۳۶	۶۲۶۴	۱۶۲۲۲	۷۹۳	۲۶۵
۷۸	۲۳۰۱۹۰۴۴	۱۴۰۸۱۷۳۲۹۲۰	۱۰۶۸۷۹۴۰	۶۴۵۱۱۸۶۷۳۸	۶۰۳,۵۹۴۹۶۲	۶۳۹۸	۱۶۰۷۸	۷۴۴	۲۶۷
۷۹	۲۵۱۹۸۸۲۲	۱۴۱۷۸۶۵۴۱۷۶	۱۱۷۰۷۱۱۰	۷۱۱۹۲۶۶۰۸۵	۶۰۸	۶۶۸۸	۱۶۲۲۶	۷۷۳	۲۷۸
۸۰	۲۶۳۹۲۲۸۷	۱۴۶۱۳۰۹۴۹۰۲	۱۳۱۱۱۱۱۶	۸۰۴۳۰۰۷۹۹۷	۶۱۳	۷۱۵۶	۱۶۳۵۷	۷۴۹	۲۷۷
۸۱	۲۶۴۶۷۷۵۲	۱۵۸۴۱۹۱۸۶۱۱	۱۴۳۰۵۰۱۸	۸۵۸۱۸۴۱۳۵۰	۵۹۸	۷۲۶۸	۱۶۸۲۸	۸۶۰	۳۰۶
۸۲	۲۸۷۹۷۰۱۷	۱۸۰۴۸۲۸۵۵۲۵	۱۶۱۱۲۲۱۴	۹۳۱۴۴۱۳۸۶۲	۵۷۸	۷۲۶۸	۱۶۵۴۹	۸۳۶	۳۱۷
۸۳	۲۹۴۵۳۴۳۶	۱۸۱۸۲۱۴۶۱۵۸	۱۷۳۹۰۷۸۴	۱۰۰۱۲۴۷۶۱۳۰	۵۷۶	۷۵۸۴	۱۷۳۷۳	۹۳۹	۳۳۵
۸۴	۳۰۲۷۸۱۶۹	۱۹۱۲۷۲۹۹۸۲۴	۱۹۴۰۰۲۰۴	۱۱۱۴۸۵۵۲۹۸۵	۵۷۵	۸۳۴۸	۱۹۸۴۸	۱۱۱۰	۳۴۵
جمع	۴۸۹۱۲۴۶۳۸	۲۸۲۹۹۷۳۴۹۶۹۶	۲۵۵۷۵۷۹۳۷	۱۶۵۴۴۶۲۱۹۰۰۶	۱۸۴۵۱,۸۸۳۰۸				

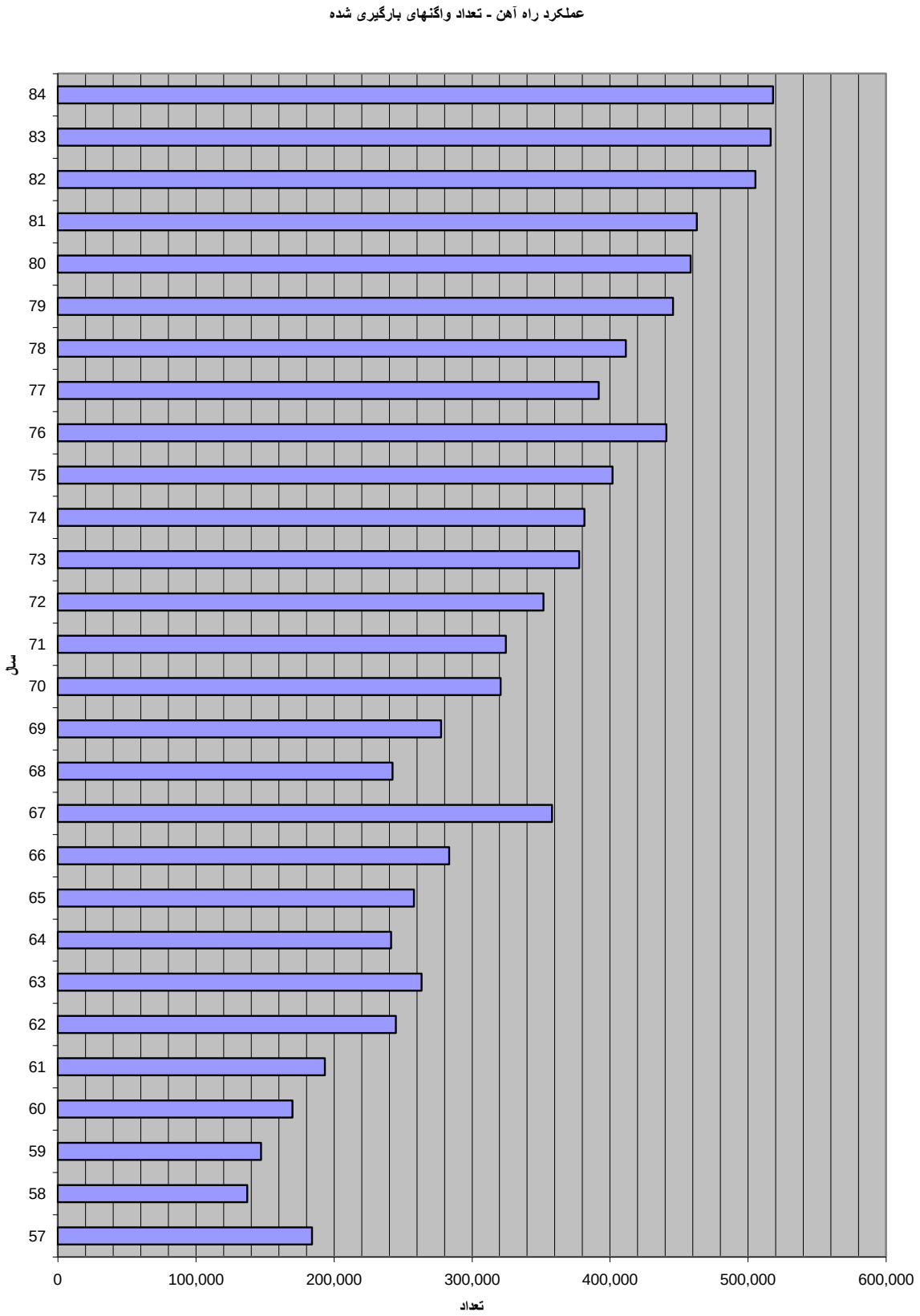
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



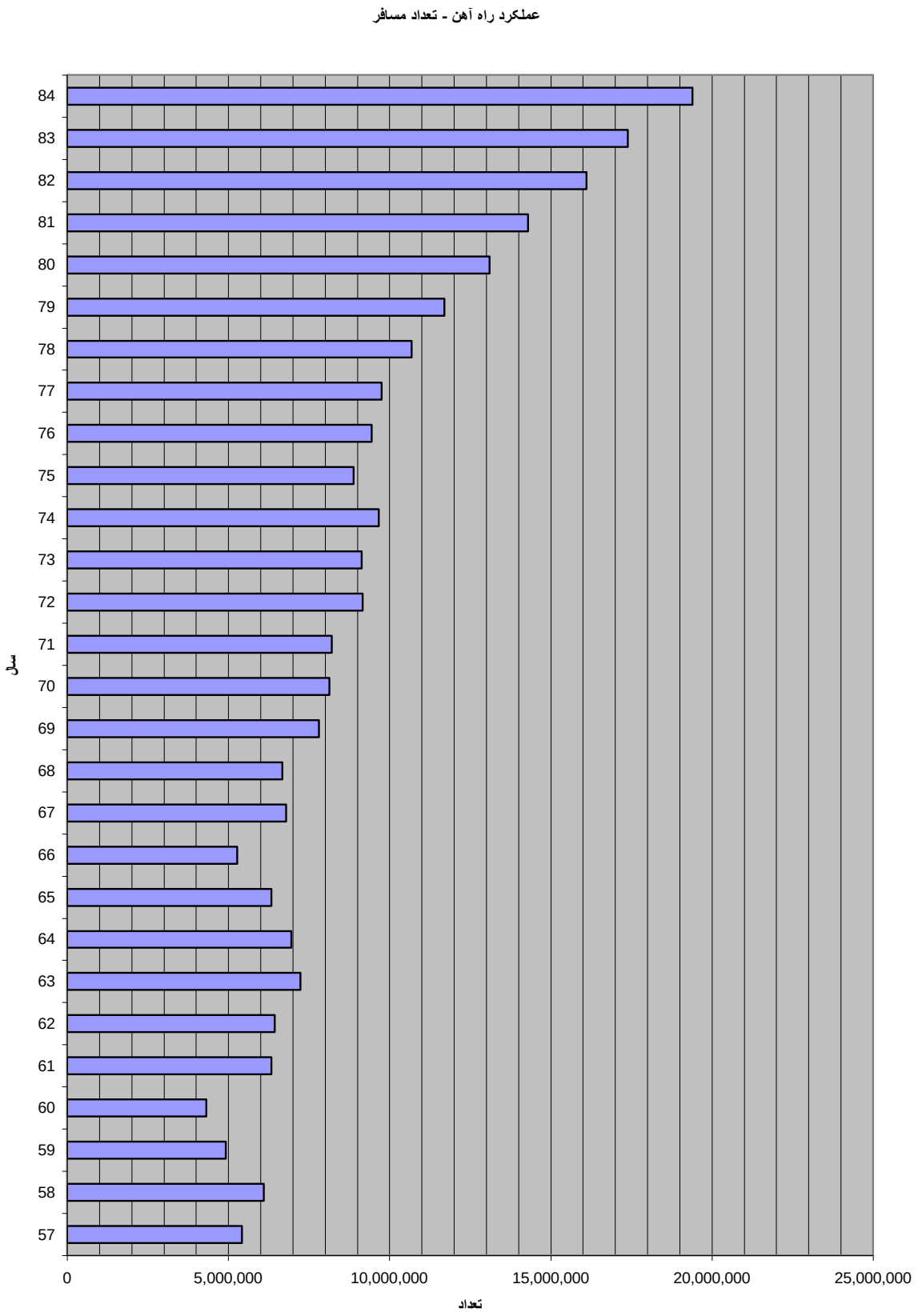
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



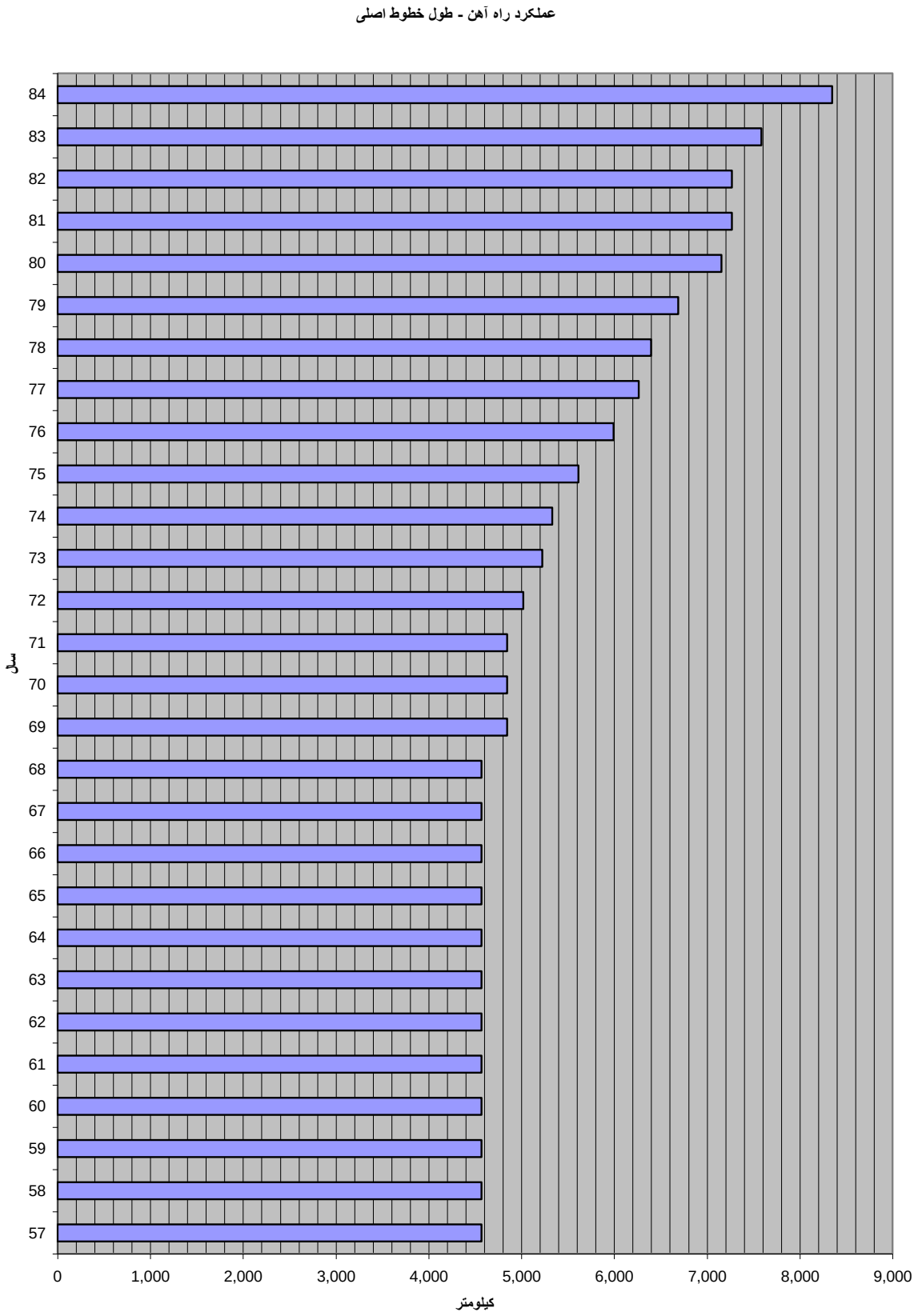
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



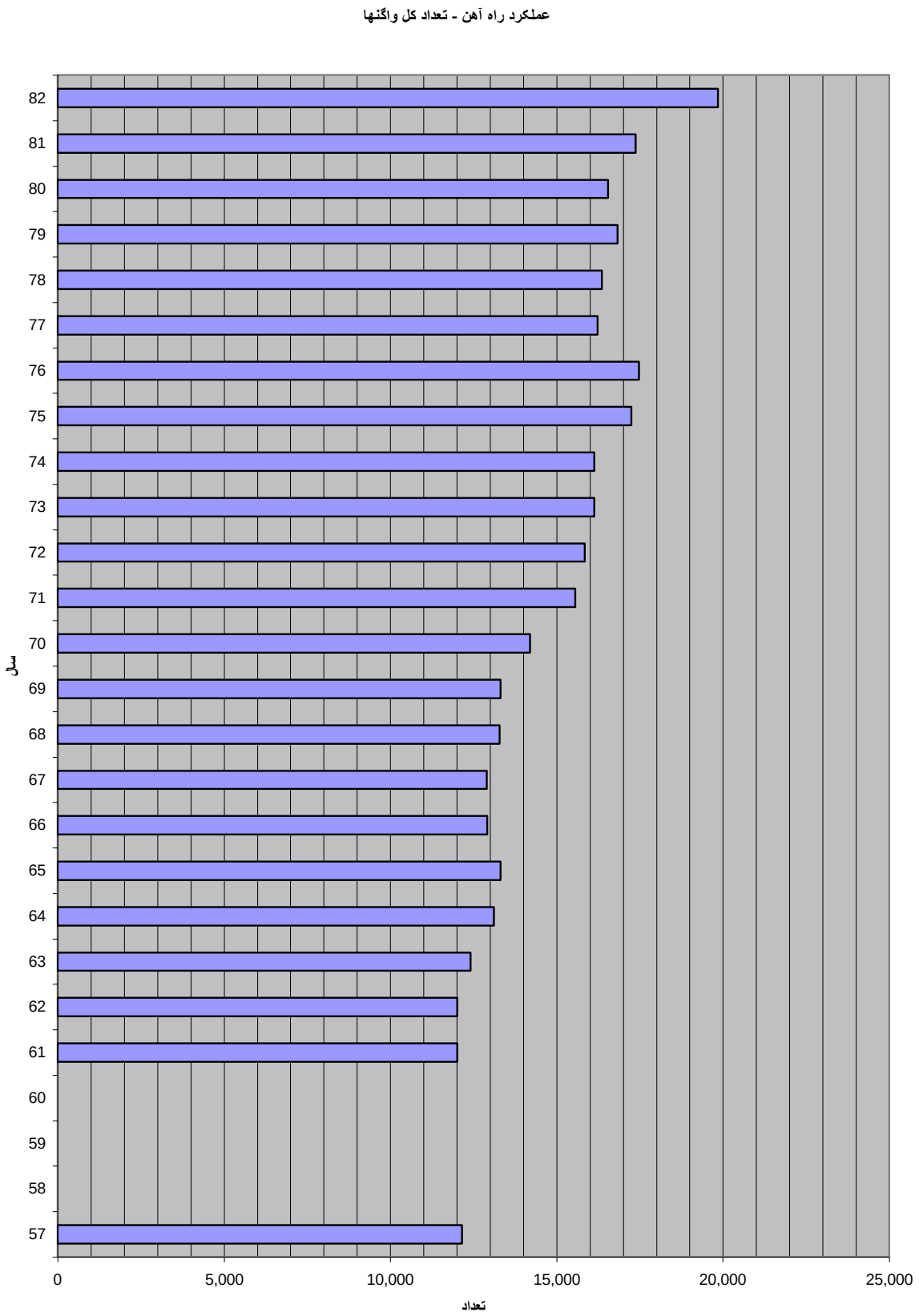
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



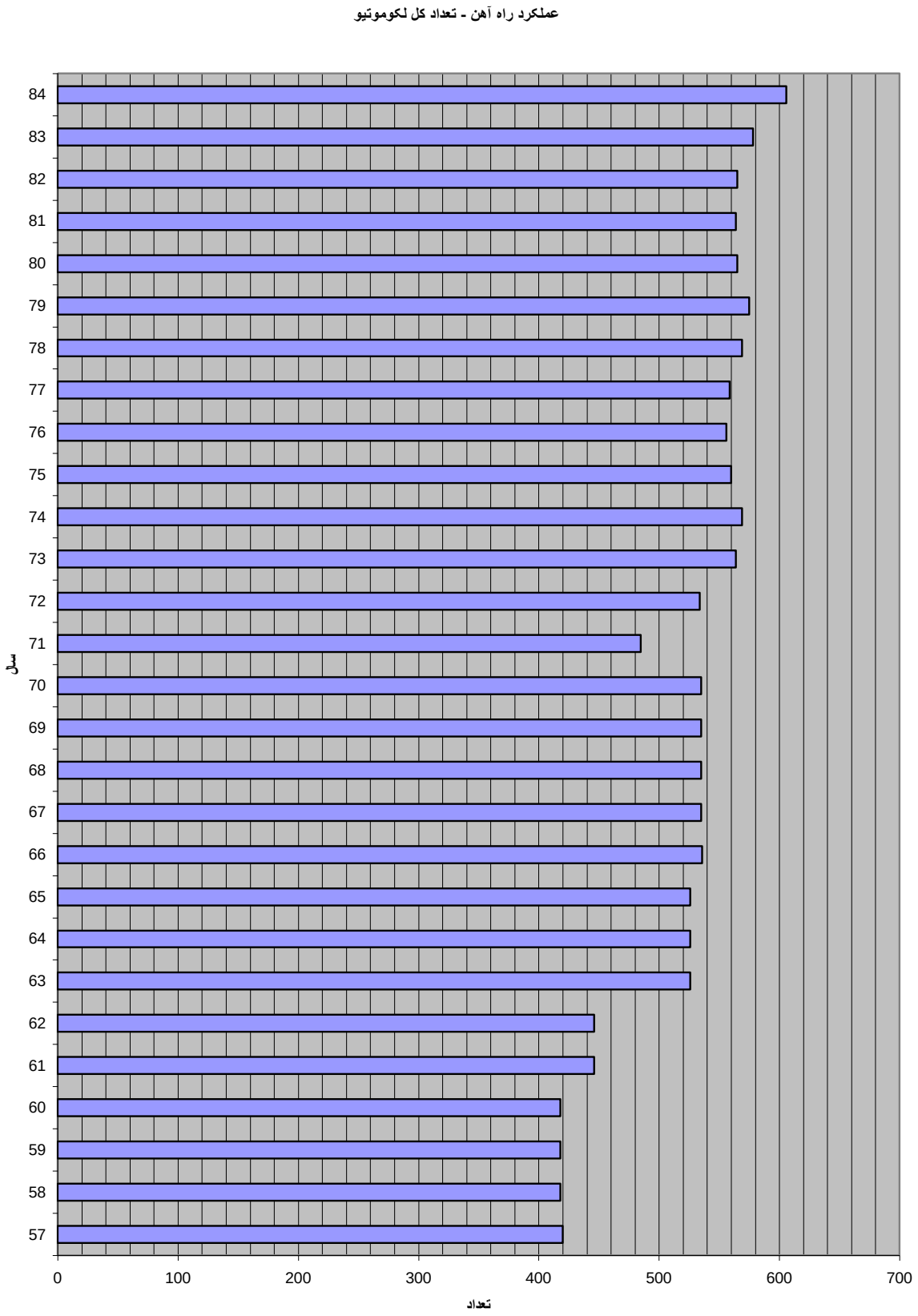
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



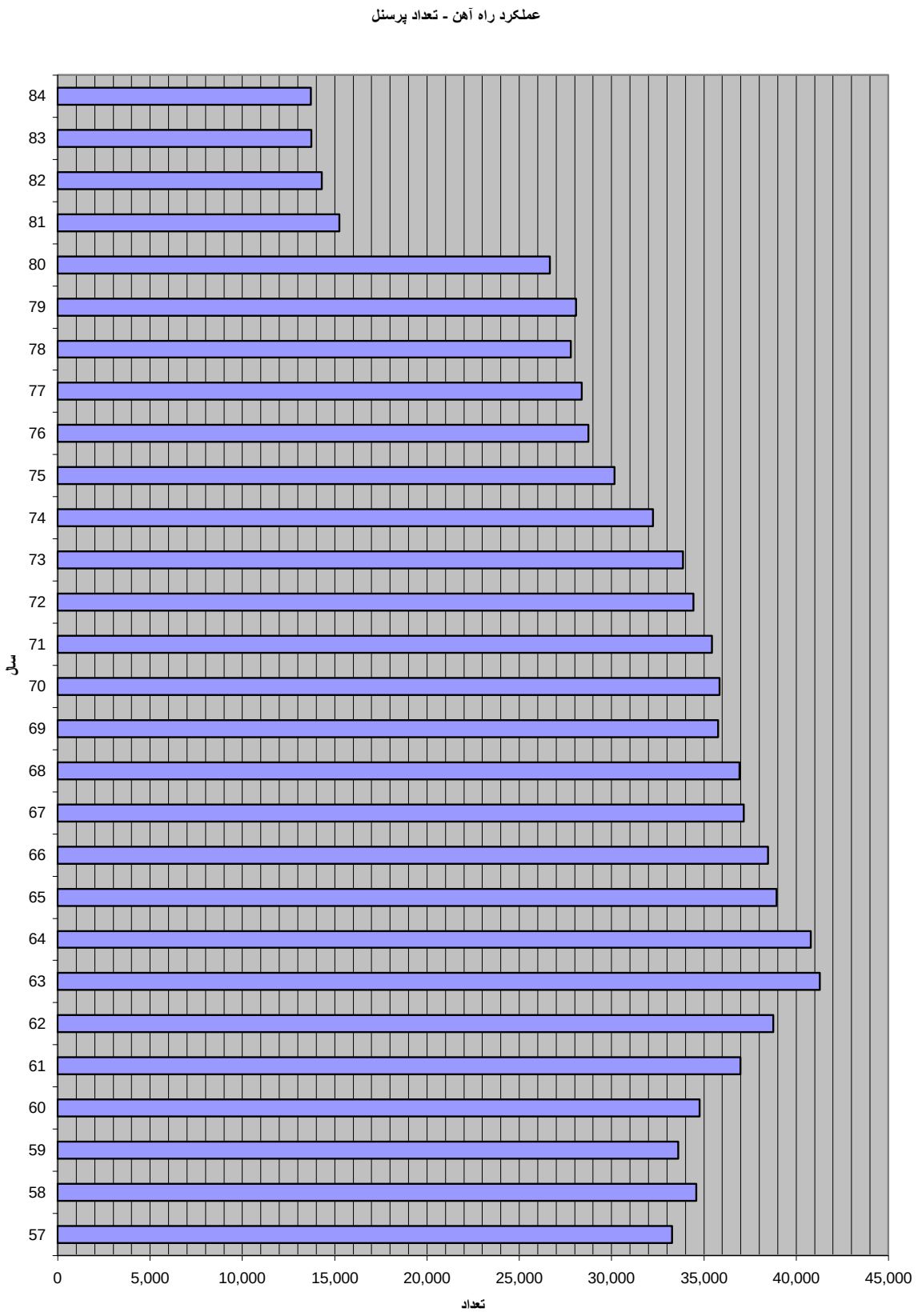
کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.



کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

نگاهی اجمالی بر برنامه چهارم توسعه راه‌آهن جمهوری اسلامی (۱۳۸۳-۱۳۸۸)

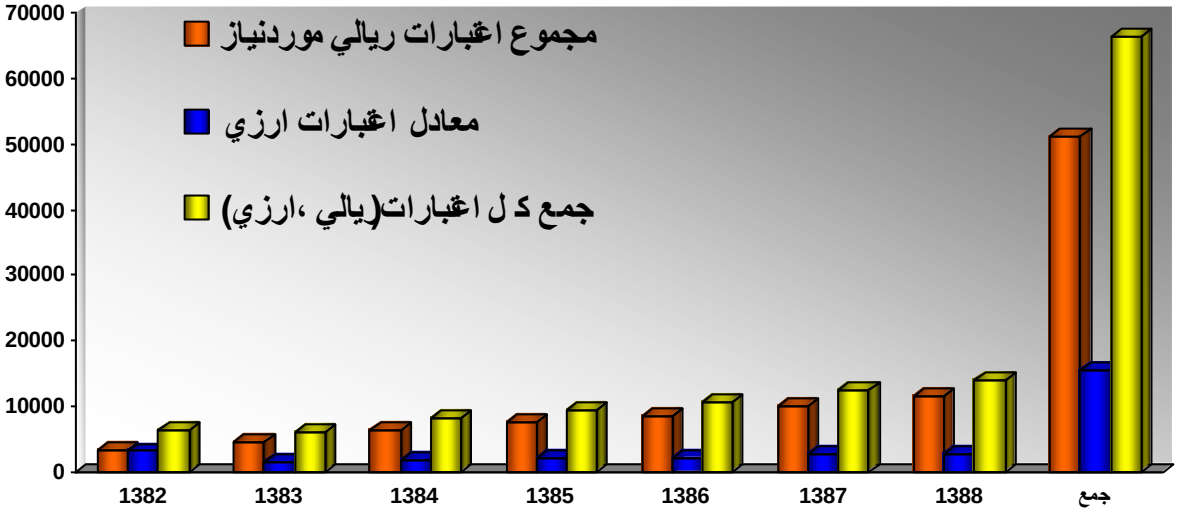
شاخص‌های عمده اهداف کمی

اهداف کمی برنامه	واحد شاخص	۸۳	۸۴			۸۵	۸۶	۸۷	۸۸	متوسط نرخ رشد برنامه
		عملکرد	برنامه	عملکرد	درصد تحقق	برنامه	برنامه	برنامه	برنامه	
حمل بار داخلی	میلیون تن	۲۸	۳۱/۳	۲۸/۹	۹۲/۳	۳۴/۵	۳۸/۴	۴۳/۷	۴۹/۸	۱۲/۲
	میلیارد تن ـ کیلومتر	۱۵/۵	۱۸/۴	۱۶/۲	۸۸	۲۰/۷	۲۳/۴	۲۶/۴	۲۷/۹	۱۲/۵
حمل ترانزیت	میلیون تن	۱/۵	۱/۹	۱/۳	۶۸/۴	۲/۱	۲/۴	۲/۸	۳/۲	۱۶/۴
	میلیارد تن ـ کیلومتر	۲/۷	۳/۳	۲/۹	۸۷/۹	۳/۸	۳/۴	۴/۹	۵/۷	۱۶/۱
کل حمل بار	میلیون تن	۲۹/۵	۳۳/۲	۳۰/۲	۹۱	۳۶/۶	۴۰/۸	۴۶/۵	۵۳	۱۲/۴
	میلیارد تن ـ کیلومتر	۱۸/۲	۲۱/۷	۱۹/۱	۸۸	۲۴/۵	۲۷/۷	۳۱/۳	۳۳/۶	۱۳
کل حمل مسافر	میلیون تن	۱۷/۳	۱۹/۲	۱۹/۳	۱۰۱	۲۱/۵	۲۴/۸	۲۸/۳	۳۳/۶	۱۴/۲
	میلیارد تن ـ کیلومتر	۱۰	۱۲,۲	۱۱,۱	۹۱	۱۳/۸	۱۵/۷	۱۷/۷	۱۸/۶	۱۳/۲
موجودی لکوموتیو در سرویس (اصلی و مانوری)	دستگاه	۳۳۴	۳۹۶	۳۴۰	۸۵/۹	۴۵۱	۵۱۳	۵۸۱	۶۲۷	۱۳/۴
لکوموتیو کل	دستگاه	۵۷۱	۵۹۹	۵۸۹	۹۸/۳	۶۴۸	۶۹۷	۷۶۰	۸۳۱	۷/۸
لکوموتیو در سرویس به کل لکوموتیو	درصد	۵۸/۵	۶۶/۱	۵۷/۷	۸۷/۳	۶۹/۶	۷۳/۶	۷۶/۴	۷۵/۵	۵/۲
سالنهای مسافری در سرویس	دستگاه	۸۶۲	۹۵۶	۸۹۱	۹۳/۲	۱۰۷۱	۱۲۳۵	۱۴۱۰	۱۶۷۴	۱۴/۲
واگنهای باری در سرویس	دستگاه	۱۶۳۲۸	۱۹۱۸۸	۱۸۱۵۹	۹۴/۶	۱۹۹۴۱	۲۱۲۴۳	۲۲۴۹۸	۲۴۰۲۱	۸
تعداد پرسنل راه‌آهن	هزار نفر	۱۳/۴	۱۲/۳	۱۳/۶	۱۰/۶	۱۲/۳	۱۱/۸	۱۰/۷	۱۰/۳	-۵/۲
تعداد پرسنل شرکت رجاء	هزار نفر	۲/۷	۲/۶	۲/۴	۹۱/۷	۲/۵	۲/۴	۲/۳	۲/۲	-۳/۶
تعداد پرسنل کل	هزار نفر	۲۴/۹	۱۷/۳	۲۴/۲	-۳۹/۹	۱۷/۳	۱۷	۱۷	۱۷	-۷/۳

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

کالای حمل شده به تعداد کارکنان	تن بر نفر	۲۱۹۷/۱	۲۶۹۹	۲۲۲۰/۶	۸۲/۳	۲۹۸۲	۳۴۶۸/۲	۴۳۶۰/۵	۵۱۵۱/۶	۱۸/۶
مسافر به تعداد کارکنان	نفر	۶۴۰۷/۴	۷۳۸۵	۸۰۸۸/۱	۱۱۰	۸۶۰۳	۱۰۲۵۳	۱۲۱۲۵	۱۴۹۴۸	۱۸/۵
تعداد کارکنان کاردان و کارشناس به کل	در صد	۱۹۶	۲۰/۱	۱۸/۱	۸۹/۹	۲۰/۷	۲۱/۳	۲۱/۹	۲۲/۵	۲/۸
بازسازی خطوط	کیلومتر	۲۱۱	۱۸۶	۱۲۲	۶۵/۶	۱۸۶	۱۸۶	۱۸۶	۱۸۷	-۲/۴
بهسازی خطوط	کیلومتر	۲۳۰	۱۹۴	۱۵۷	۸۰/۹	۱۹۰	۱۹۰	۱۹۰	۱۹۱	-۳/۶
افتتاح خطوط	کیلومتر	۳۱۶	۸۶۵	۸۰۰	۹۲/۵	۳۳۸	۱۰۷۰	۶۸۹	۰	۱۶/۹

چشم‌انداز اعتبارات مورد نیاز راه‌آهن از سال ۸۲-۸۸ (میلیارد ریال)



کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.

اعتبارات و تجهیزات مورد نیاز درنظر گرفته شده در سال‌های قبل به عنوان چشم انداز آینده

شرح	واحد	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1388	جمع
خرید ناوگان مسافري و پشتيباني	ميليون دلار	184/3	100/1	114/3	114/7	125	135/5	159/6	933/5
	دستگاه	298	177	160+40	203	221	239	278	1616
خريد واگن باري	ميليون دلار	36	22	35	42	52	58	67	312
	دستگاه	1450	886	1395	1692	2061	2300	2661	12445
خريد لكوموتيو باري	ميليون دلار	0	0	0	0	12/5	12/5	12/5	37/5
	دستگاه	0	0	0	0	5	5	5	15
بازسازي لكوموتيو	ميليون دلار	7/5	7/5	7/5	7/5	7/5	7/5	7/5	52/5
	دستگاه	10	10	10	10	10	10	10	70
بهسازي و بازسازي شبكه	ميليارد ريال	600	600	600	600	600	600	600	4200
	كيلومتر	800	800	800	800	800	800	800	5600
توسعه شبكه و شبكه برقي	ميليارد ريال	1983	2172	2805	3005	3210	3421	3640	20236
	كيلومتر	0	0	80	80	80	80	80	400
ارتقاء ايمني و توسعه علائم و ارتباطات	ميليون دلار	38/9	38/9	31/2	31/2	31/2	31/3	31/3	234
	ميليارد ريال	409/6	1050/6	1325/6	1427/6	1454/8	1582/9	1736/9	8987
رفع گلوگاهها، تجهيز و نگهداري خط	ميليون دلار	109	7/2	10/4	22/4	0	24/8	0	174
	ميليارد ريال	350	350	350	350	350	350	350	2450
مجموع اعتبارات موردنياز	ميليون دلار	385	184	213	239	257	310	327	1915
	ميليارد ريال	3127	4573	6362	7461	8525	9850	11339	51237
معادل اعتبارات ارزي	ميليارد ريال	3080	1472	1704	1912	2056	2480	2616	15320
جمع كل اعتبارات	ميليارد ريال	6210	6043	8065	9379	10577	12334	13952	66560

کلیه حقوق این مطلب متعلق به بنیاد توسعه فردا بوده و استفاده از مطالب آن با ذکر منبع آزاد میباشد. فایل الکترونیکی آن از سایت بنیاد به نشانی : www.farda.ir قابل دریافت است.