

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

العصاح  
م

دانشگاه تهران  
دانشکده علوم اداری و مدیریت بازرگانی

پایان نامه  
جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد  
رشته مدیریت بازرگانی

موضوع  
بررسی نقش انتشار و فروش اوراق مشارکت  
در

پیشرفت طرحهای عمرانی

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر عباس صدقی

استاد مشاور:

جناب آقای دکتر غلامرضا اسلامی بیدگلی

نگارش:

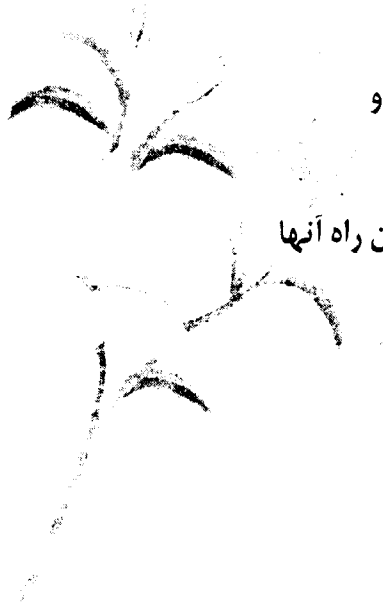
محمد رضا حجاجیان

۱۳۷۵

این رساله در جلسه مورخ ۲۰/۱۱/۷۵ هیئت رسیدگی

با درجه و نمره ( ) تصویب گردید

ارواح مطهر شهیدان جبهه دانش و فرهنگ اسلامی



9

پویندگان راه آنها

# فهرست مطالب

| <u>صفحه</u>  | <u>عنوان</u>  |
|--|---|
| <b>فصل اول: طرح تحقیق</b>                          |   |
| ۲.....   | انگیزه انتخاب موضوع و اهمیت آن                          |
| ۳.....   | بیان مسأله.....   |
| ۴.....   | فرضیات تحقیق.....                                       |
| ۴.....   | روش تحقیق.....  |
| ۵.....   | محدوده و قلمرو تحقیق.....                               |
| ۵.....   | قلمرو موضوعی.....                                       |
| ۵.....   | قلمرو زمانی.....  |
| ۵.....   | قلمرو مکانی.....  |
| ۶.....   | بررسی تحقیقات گذشته.....                                |
| <b>فصل دوم: مبانی تئوریک</b>                       |   |
| <b>بخش اول: نقش راه آهن در توسعه اقتصادی ایران</b> |   |
| ۹.....   | مقدمه.....  |
| ۱۰.....  | وضعیت شبکه خطوط آهن در ایران.....                       |
| ۱۲.....  | برنامه‌های توسعه خطوط آهن.....                          |
| ۱۴.....  | فعالیت‌های راه آهن.....                                 |
| ۱۷.....  | محمولات بارگیری شده توسط راه آهن به تفکیک نوع کالا..... |
| ۱۹.....  | میزان بارگیری از مرزهای کشور.....                       |

#### بخش چهارم : اوراق مشارکت

|    |  |
|----|--|
| ۵۷ | تعریف اوراق مشارکت                             |
| ۵۷ | وجود مشارکت و افتراق اوراق مشارکت و اوراق قرضه |
| ۵۸ | اوراق مشارکت طرحهای تولیدی (شرکتها)            |
|    | اوراق مشارکت منتشر شده در ایران                |
| ۵۹ | اوراق مشارکت طرح نواب                          |
| ۶۰ | اوراق مشارکت شهر سالم (شهر ری)                 |
| ۶۱ | اوراق مشارکت طرحهای بیمارستانی                 |
| ۶۴ | اوراق مشارکت و جذب نقدینگی                     |

#### فصل سوم: روش تحقیق

|    |  |
|----|--|
| ۶۶ | روش جمع آوری اطلاعات   |
| ۶۷ | تجزیه و تحلیل اطلاعات استخراج شده از کتابهای پیوست قانون بودجه |
| ۶۸ | اعتبارات مصوب ناکافی   |
| ۶۸ | عدم تخصیص کامل اعتبارات مصوب                                   |
| ۷۲ | طولانی شده مدت زمان اجرای طرحها                                |
| ۷۲ | افزایش هزینه اجرای طرحها                                       |
| ۷۸ | تجزیه و تحلیل یافته‌های حاصل از توزیع پرسشنامه                 |
| ۸۱ | آزمون فرضیه اصلی   |
| ۸۳ | آزمون فرضیه فرعی   |
| ۹۰ | مشروعیت انتشار اوراق مشارکت                                    |

## فصل چهارم : نتیجه گیری و ارائه پیشنهادات

مقدمه ..... ۹۳

نتیجه گیری ..... ۹۵

پیشنهادهات ..... ۹۸

### پیوستها

جداول خلاصه اطلاعات اعتبارات طرحهای عمرانی راه آهن استخراج شده از

کتابهای پیوست قوانین بودجه سالهای ۷۴-۱۳۶۰ ..... ۱۰۱

پرسشنامه ..... ۱۰۸

جدول منحنی آزمون t ..... ۱۱۲

متن استفتاء از حضرت آیتا... العظمی مکارم شیرازی دامت ظلّه العالی ..... ۱۱۳

منابع و مأخذ ..... ۱۱۵

# فصل اول

## طرح تحقيق

## انگیزه انتخاب موضوع و اهمیت آن

اگر عمده‌ترین عامل رشد و توسعه اقتصادی یک کشور را موفقیت در اجرای طرح‌های عمرانی و زیربنایی آن بدانیم گزافه‌گویی نکرده‌ایم. طرح‌های عمرانی به ویژه طرح‌های بزرگ عموماً زیربناها و صنایع مادر را ایجاد میکنند. روند ایجاد زیربنا و صنایع مادر اگر از رشد و پیشرفت برخوردار نباشد، برای سایر بخش‌های اقتصادی تنگنانهایی را ایجاد خواهد کرد. در حال حاضر به علت عقب‌ماندگی‌های مزمن در زمینه تاسیسات زیربنایی، کشور نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان در بخش‌های نیرو، مخابرات، صنایع واسطه‌ای و تبدیلی و راه‌های ارتباطی می‌باشد.

کارشناسان امور اقتصادی، حمل و نقل را بعنوان یکی از صنایع مهم زیربنایی و کلید رشد توسعه اقتصادی دانسته‌اند. این دست‌اندارکاران معتقدند که نقش راه‌ها در سیستم اقتصادی یک کشور به مثابه نقشی است که رگها و مویرگها در رساندن خون به کلیه نقاط بدن انسان ایفا میکنند.

در این میان راه آهن به لحاظ برخورداری از قابلیت‌های بالا در زمینه حمل و نقل حائز اهمیت بوده و در این شاخه از اقتصاد همواره حرف اول را زده است.

کشور پهناور ایران با وسعت ۱،۶۵۰،۰۰۰ کیلومتر مربع و با پراکندگی معادن، مراکز صنعتی و کشاورزی، مبادی خروجی و ورودی کالا و نیز مراکز مصرف، نیازمند یک شبکه راه‌آهن می‌باشد که امکان حمل و نقل منظم کالا با وزن و حجم انبوه از معادن به مراکز صنعتی و از مراکز کشاورزی به مراکز عمده مصرف و مبادی ورودی و خروجی کشور به محلهای عمده تولید و مصرف را فراهم نماید.

مطالعه روند اجرای طرح‌های عمرانی کشور در گذشته حکایت از آن دارد که عملاً هیچگونه تحول و نوآوری در روند اجرای این طرح‌ها به چشم نمی‌خورد بطوریکه همواره بودجه مورد نیاز این طرح‌ها از جانب دولت که منابع درآمدی آن عمدتاً از طریق صادرات نفت بدست می‌آید صورت می‌گرفته است. بدیهی است هر گونه تغییر در درآمدهای دولت که ناشی از افزایش یا کاهش قیمت و کمیت صادرات نفت و یا ارزش دلار در بازار جهانی حاصل شود، بطور قطع روند



اجرای طرحهای عمرانی را دستخوش تغییر و نابسامانیهای زیادی قرار میداده است. ناکافی بودن میزان سرمایه گذاریهای زیربنایی صورت گرفته در حکومت گذشته و علاقه شدید مردم و دست‌اندرکاران امور اجرایی کشور به اجرای طرحهای جدید عمرانی در طول سالهای پس از انقلاب علی‌الخصوص پس از خاتمه جنگ تحمیلی باعث گردید تا تعداد طرحهای عمرانی جدید بطور بی‌سابقه‌ای افزایش یابد.

ارزیابی این اقدامات نشان می‌دهد که این طرحها غالباً از نظر زمان و هزینه مطابق برنامه‌های پیش‌بینی شده پایان نرسیده است. برای این مهم دلایل زیادی را میتوان بر شمرد که شاید مهمترین آنها کمبود بودجه و اعتبار تخصیص یافته برای اینگونه طرحها می‌باشد.

تجارب نشان داده است که تأمین مالی این سرمایه‌گذاریهای عمرانی از طریق روشهای سنتی نظیر بودجه‌های دولتی یا تسهیلات اعتباری سیستم بانکی امکان پذیر نمی‌باشد.

بدین لحاظ یافتن رادحلهای منطقی، نوآوریهای مالی و به کارگیری روشهای مناسب برای تأمین اعتبار طرحهای عمرانی بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسد.

در این مجموعه سعی بر این است که انواع روشهای تأمین مالی شناسایی و معرفی گردد و به لحاظ ضرورت سرعت بخشیدن به آهنگ اجرای طرحهای عمرانی، علی‌الخصوص طرحهای عمرانی رادآهن، انتشار و فروش اوراق مشارکت به عنوان یک روش مناسب جهت تأمین اعتبار مالی این طرحها، محور اصلی بحث قرار گرفته، بررسی و پیشنهاد گردد.

### بیان مسأله:

شتاب بخشیدن به آهنگ رشد و توسعه اقتصادی نیازمند سرمایه‌گذاری کلان در امور زیربنایی و اجرای طرحهای عمرانی بیشتر می‌باشد که خوشبختانه در سالهای اخیر مورد توجه خاص قرار گرفته است بدیهی است این امر صرفاً در صورتی که کلیه سرمایه‌های ملی را به نحو مطلوب بکارگیرد، عینیت خواهد یافت.

اما مطالعات نشان می‌دهد که این سرمایه‌گذاریهای زیربنایی همواره با اتکا به بودجه‌های عمرانی - که قطعاً منابع دولت کفایت نمی‌کند - صورت پذیرفته و توجه لازم برای ایجاد تحول اساسی در بازار سرمایه و استفاده از سرمایه‌های ملی مبذول نگردیده است.

با عنایت به توضیحات فوق این سؤال مطرح می‌شود که:  
 «آیا انتشار و فروش اوراق مشارکت از سوی مؤسسات دولتی - که وزارت راه و ترابری نیز از این قضیه مستثنی نیست - سرمایه لازم را به منظور سرعت بخشیدن به روند اجرای طرحهای عمرانی، تأمین خواهد کرد؟»  
 در این تحقیق سعی خواهد شد که باگردآوری و تهیه اطلاعات لازم و تحلیل آنها، پاسخ مناسبی برای این مسأله ارائه شود.

### فرضیات تحقیق:

با توجه به مسأله فوق الاشاره، فرضیه اصلی و فرعی تحقیق که دومی در راستای فرضیه اصلی بوده و ارتباط نسبتاً محکمی با آن دارد را میتوان به صورت زیر بیان نمود.

#### فرضیه اصلی:

انتشار و فروش اوراق مشارکت از سوی مؤسسات دولتی موجب سرعت بخشیدن به روند اجرای طرحهای عمرانی خواهد شد.

#### فرضیه فرعی:

انتشار و فروش اوراق مشارکت، می‌تواند پس اندازهای اندک بخش خصوصی را جمع‌آوری و صرف اجرای طرحهای عمرانی نماید.

### روش تحقیق:

در این تحقیق اطلاعات مورد نیاز از طریق روشهای متعارف نظیر: مصاحبه با کارشناسان و مسئولین آگاه به طرحهای عمرانی و نیز کارشناسان آشنا با مسائل و روشهای تأمین مالی و سرمایه‌گذاری، مراجعه به کتب، نشریات، مقالات و اسناد و مدارک مختلف در دسترس، پرسشنامه و نیز استفتاء از مراجع معظم تقلید؛ جمع‌آوری و هر یک به نوبه خود مورد تجزیه و تحلیل قرار و استفاده گرفته است.

قابل ذکر است آن قسمت از اطلاعات جمع‌آوری شده و سؤالات پرسشنامه که بطور مستقیم در راستای فرضیات تحقیق می‌باشند از طریق آمار تحلیلی، آزمون  $\mu_x$  و مابقی از طریق آمار توصیفی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند.

## محدوده و قلمرو تحقیق:

### قلمرو موضوعی:

یکی از دلایل انتخاب تحقیق حاضر، وجود تعداد قابل توجهی طرح عمرانی و زیربنایی نیمه تمام و نیز نیاز کشور به برخی طرحهای عمرانی و زیربنایی دیگر و مشکلات تأمین مالی طرحهای مورد بحث می باشد. لذا به لحاظ گستردگی طرحهای عمرانی، در این تحقیق پروژههای خطوط اصلی آهن که توسط معاونت ساختمان و توسعه شبکه رادآهن وزارت راد و ترابری احداث و از بودجه عمرانی دولت تأمین مالی می شوند، به عنوان جامعه آماری تعیین و مورد بررسی قرار گرفته اند.

### قلمرو زمانی:

صرفنظر از مطالعه و نگارش سوابق بکارگیری اوراق قرضه و اوراق مشارکت، به منظور محدود کردن محدوده زمانی تحقیق، در این رساله پروژههای احداث خطوط آهن که در سال ۱۳۷۴ توسط معاونت ساختمان و توسعه شبکه رادآهن در حال اجرا می باشند، مدنظر قرار گرفته اند.

### قلمرو مکانی:

همانطوریکه قبلاً اشاره شد، در این تحقیق بررسی پروژههای مورد نظر از نظر قلمرو مکانی محدود به پروژههای در دست اجرای معاونت ساختمان و توسعه شبکه رادآهن وزارت راد و ترابری می باشد.

از سوی دیگر کارگزاران محترم مستقر در بورس اوراق بهادار تهران که اصولاً با روشهای تأمین مالی و امور سرمایه گذاری آشنا هستند، بعنوان جامعه نمونه انتخاب و از طریق توزیع پرسشنامه مورد نظر سنجی قرار گرفته اند.

### بررسی تحقیقات گذشته:

به دلیل ربوی شناخته شدن انتشار و معامله اوراق قرضه بعد از انقلاب اسلامی و تازه بودن موضوع انتشار و فروش اوراق مشارکت، در سالهای اخیر تحقیق و مطالعه مدونی در این رابطه صورت نگرفته است. تحقیقات دانشگاهی انجام شده در رابطه با اوراق قرضه در قبل از انقلاب اسلامی نیز از جنبه‌ها و دیدگاه‌های دیگری صورت گرفته است که در ذیل بدانها اشاره می‌شود. تازه‌ترین پایان‌نامه دانشگاهی در این زمینه تحت عنوان «تأثیر اوراق قرضه ملی در پیشرفت اقتصادی کشور» در سال ۱۳۵۶ توسط آقای علی رفیعی الیزدای در دانشگاه تهران ارائه گردید که تأثیر اوراق قرضه رابعنوان یک ابزار پولی و مالی در سیاستهای اقتصادی و انبساطی مورد مطالعه قرار داده است.

دومین مطالعه دانشگاهی تحت عنوان «بررسی تطبیقی اوراق قرضه دولتی در ایران و امریکا» می‌باشد که در سال ۱۳۵۱ توسط آقای حسین اهرمی‌زاده در دانشگاه تهران ارائه گردید است که در این مطالعه انواع اوراق قرضه دولتی در ایران و امریکا را معرفی و مقایسه نموده است.

قدیمی‌ترین مطالعه دانشگاهی در رابطه با اوراق قرضه نیز در سال ۱۳۴۰ تحت عنوان «قرضه ملی در ایران» توسط آقای منصور راستین صورت پذیرفته که صرفاً به معرفی اوراق قرضه دولتی در ایران پرداخته است.

پایان‌نامه دیگری در سال ۱۳۷۱ توسط آقای رمضان ستاری میاندوآب در دانشگاه تهران ارائه گردید که «نقش رادآهن در توسعه بازرگانی جمهوری اسلامی ایران» را مورد بررسی قرار داده است.

قابل ذکر است، اگر چه هیچیک از تحقیقات یاد شده ارتباط مستقیمی با تحقیق حاضر ندارند. ولی هر یک به نوبه خود محقق را در تهیه این رساله پشتیبانی و دستگیری نمودند.

# فصل دوم

# مبانی تئوریک

**بخش اول**

**نقش راه آهن در  
توسعه اقتصادی  
ایران**

**مقدمه:**

حمل و نقل به مثابه بازوی قدرتمند در تسریع پیشرفت و آبادانی سرزمینهای گسترده و پیوند قطب‌های اقتصادی و صنعتی همواره مطرح نظر برنامه‌ریزان بوده است. با اختراع ماشین بخار گامی اساسی در جهت حل این مشکل برداشته شد و شاید از آن موقع صنعتی بنام حمل و نقل پا به عرصه وجود نهاد. تا بحال بخشهای مهمی در این صنعت مشغول ارائه خدمت بوده‌اند که راه آسفالتی و ماشین (کامیون و اتوبوس) از آن جمله‌اند. همچنین راه هوایی و راه آهن نیز در این راستا فعال بودند.

قطار و ریل بیش از یک و نیم قرن است که بطور مداوم در خدمت بشر بوده است و کشورهای صنعتی و غیر صنعتی هر یک به نوعی از آن بهره‌مند بوده‌اند. راه آهن در مدت طولانی خدمت خویش ثابت کرده تنها وسیله‌ای است که با حداقل تصادف و هزینه و با قدرت عظیم جابجایی بار و مسافر توانسته است بزرگترین خدمت را به اقتصاد و ممالک دنیا در این زمینه (حمل و نقل) انجام دهد. لذا با توجه به چنین ویژگیها و امتیازات منحصر به فرد است که در دهه‌های اخیر نظر برنامه‌ریزان اقتصادی به استفاده بیشتر از راه آهن معطوف گردیده است.

بدین لحاظ به نظر می‌رسد که مسئولین جمهوری اسلامی ایران باید با توجه به نیازها و هماهنگی با برنامه ریزان بخشهای صنعت، کشاورزی و بازرگانی، عنایتی خاص به طراحی و احداث شبکه راه آهن کشور مبذول دارند. زیرا که بدون احداث شبکه راه آهن با طراحی صحیح، توسعه اقتصادی از سرعت خوبی برخوردار نخواهد بود.

### وضعیت شبکه خطوط آهن در ایران:

شبکه موجود راه آهن جمهوری اسلامی ایران با حدود ۵۳۰۰ کیلومتر راه آهن یک خطه به دوازده ناحیه راه آهن جنوب، لرستان، اراک، آذربایجان، شمالغرب، شمال، تهران، شمالشرق، خراسان، جنوب شرق، اصفهان و هرمزگان تقسیم می شود و همانطور که در نقشه صفحه بعد ملاحظه می شود از چهارده استان کشور عبور می کند.

علاوه بر نواحی یاد شده ناحیه ای تحت عنوان ناحیه زاهدان نیز در استان سیستان و

#### بلوچستان

قرار دارد که اداره و بهره برداری از خط آهن زاهدان - میرجاوه را به عهده دارد. هر یک از

#### نواحی

فوق مسئولیت اجرا، نظارت و کنترل برنامه های مربوط به حیطة خود را به عهده دارند.

راه آهن ایران از طریق بندر شرف خانه و مرز رازی به کشور همسایه ترکیه و به دنبال آن تا منتهی الیه اروپا متصل می باشد. هم عرض بودن راه آهن کشور، با راه آهنهای اروپایی موجب سهولت حمل و نقل در این رشته شده و واگنهای اقصی نقاط اروپا بدون کوچکترین مانعی می توانند تا مقاصد مختلف ایران سیر نمایند.

شبکه راه آهن در منطقه آذربایجان از طریق مرز جلفا به شبکه راه آهن شوروی می پیوندد. لیکن چون خط آهن کشور شوروی از نوع عریض و غیر استاندارد است، (عرض خط آهن ایران ۱۴۳۵ میلی متر است) در ایستگاه جلفا ادامه مسیر قطارها با تعویض بوژی (سطح تماس واگن با شاسی که در واگنهای چهار و شش محوری موجود می باشد) عملی می شود.

در حال حاضر از ایستگاه راه آهن تهران، انواع قطارهای باری و مسافری بطور مرتب در نه مسیر گرگان، مشهد، خرمشهر، اصفهان، مراغه، تبریز، کرمان، سیرجان، و رازی در تردد می باشند.<sup>(۱)</sup>

۱- رمضان ستاری میاندوآب، «نقش راه آهن در توسعه بازرگانی جمهوری اسلامی ایران»، (پایان نامه فوق لیسانس، چاپ نشده،

دانشگاه تهران، دانشکده علوم اداری و مدیریت بازرگانی، ۱۳۷۱)، ص ۲۹-۲۸.

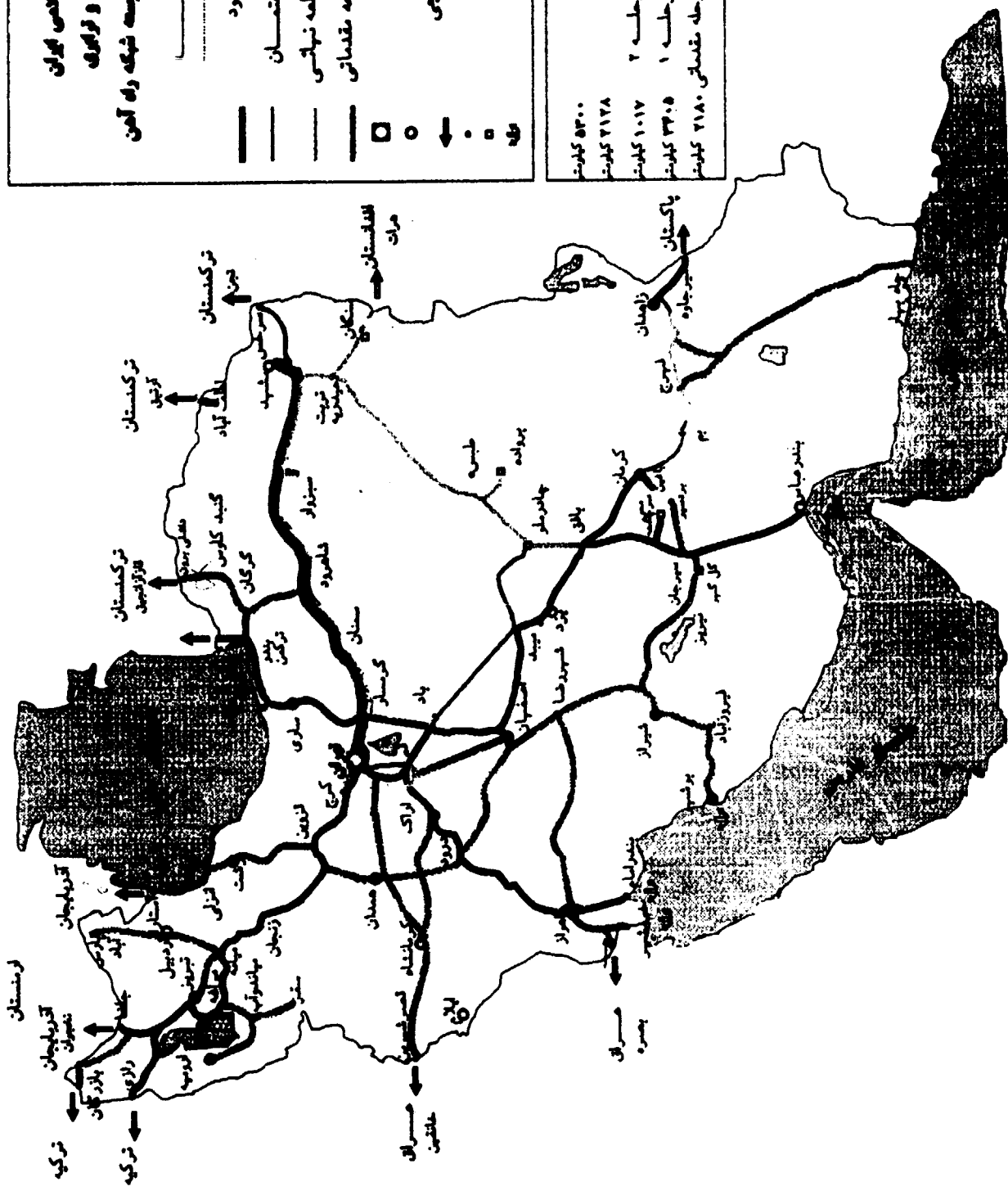


**جمهوری اسلامی ایران**  
**وزارت راه و ترابری**  
**مطالعات ساختمان و توسعه شبکه راه آهن**

- راه آهن
- راه آهن در دست ساختمان
- راه آهن در دست مطالعه نهایی
- راه آهن در دست مطالعه مقدماتی
- مرکز کشور
- مرکز استان
- ← باندی ورودی - خروجی
- نقاط شهری
- مساندن
- ▣ بنیاد

|                            |              |
|----------------------------|--------------|
| خطوط اصلی موجود            | ۵۳۰۰ کیلومتر |
| خطوط در دست احداث          | ۲۱۲۸ کیلومتر |
| خطوط در دست مطالعه مرحله ۲ | ۱۰۱۷ کیلومتر |
| خطوط در دست مطالعه مرحله ۱ | ۳۳۰۵ کیلومتر |
| خطوط در دست مطالعه مقدماتی | ۲۱۸۰ کیلومتر |

مهرماه ۱۳۷۱



## برنامه های توسعه خطوط آهن

در حال حاضر بیش از ۲۷۰۰ کیلومتر راه آهن جدید به شرح جدول ذیل در حال احداث است که طبق برنامه ریزیهای انجام شده پیش بینی می شود تا پایان سال ۱۳۷۶ بطور کامل به شبکه فعی راه آهن کشور افزوده شده و رونق و سهولت شگرفی در امر حمل و نقل علی الخصوص در مبادی ورودی و خروجی کشور خواهد داشت.

| ردیف | نام طرح   | مسافت       |
|------|---|-------------|
| ۱    | راه آهن دو خطه بافق-بندرعباس                        | ۶۳۰ کیلومتر |
| ۲    | راه آهن دو خطه تهران-قم                             | ۲۱۲ کیلومتر |
| ۳    | راه آهن دو خطه شادآباد-آپرین-بهرام                  | ۶۰ کیلومتر  |
| ۴    | راه آهن دو خطه باد-میبد                             | ۲۵۴ کیلومتر |
| ۵    | راه آهن دو خطه اردکان-چادرملو                       | ۲۱۷ کیلومتر |
| ۶    | راه آهن دو خطه مشهد-سرخس                            | ۱۶۵ کیلومتر |
| ۷    | راه آهن دو خطه نظامیه-میاندشت                       | ۳۷ کیلومتر  |
| ۸    | راه آهن دو خطه تهران-گرمسار-مشهد                    | ۵۹۸ کیلومتر |
| ۹    | راه آهن دو خطه آستارا به آستارا و آرتیق به لطف آباد | ۷ کیلومتر   |
| ۱۰   | راه آهن دو خطه کرمان-زاهدان                         | ۵۳۹ کیلومتر |

همچنین متجاوز از ۶۰۰۰ کیلومتر راه آهن در دست مطالعه و طراحی می باشد که امید است بزودی شاهد شروع احداث و بهره برداری از آنها باشیم. جدول ذیل این طرحها را به تفکیک مشخص می سازد.<sup>(۲)</sup>

۲- معاونت ساختمان و توسعه شبکه راه آهن. گزارش پیشرفت عملیات طرحهای در دست اجرا و در دست مطالعه. (تهران: معاونت ساختمان و توسعه شبکه راه آهن وزارت راه و ترابری، شهریور ۱۳۷۴). ص ۱.

## طرحهای مطالعاتی مرحله مقدماتی و مرحله اول

| ردیف | شرح  | طول به کیلومتر |
|------|--|----------------|
| ۱    | اتصال استان فارس به راه آهن بافق - بندر عباس     | ۳۰۷            |
|      | انشعاب نیریز                                     | ۵۰             |
| ۲    | اتصال بازرگان به شبکه راه آهن                    | ۱۹۰            |
| ۳    | اتصال بندر ترکمن به راه آهن ترکمنستان            | ۴۷             |
| ۴    | اتصال همدان به راه آهن شمالغرب                   | ۲۳۵            |
| ۵    | باد - گرمسار                                     | ۲۲۰            |
| ۶    | حسینیه - بصره                                    | ۴۰             |
| ۷    | سیرجان - بردسیر                                  | ۸۶             |
| ۸    | شاهرود - گرگان                                   | ۳۵۵            |
| ۹    | شیراز - بوشهر                                    | ۳۷۵            |
| ۱۰   | مراغه - سقز                                      | ۹۵             |
| ۱۱   | قم - اصفهان                                      | ۳۰۰            |
| ۱۲   | اصفهان - دورود                                   | ۳۲۲            |
| ۱۳   | اصفهان - شیراز                                   | ۵۵۰            |
|      | انشعاب پتروشیمی                                  | ۵۰             |
| ۱۴   | بیاض - یزد                                       | ۱۵۷            |
| ۱۵   | سیستان - دیزچه                                   | ۸۷             |
| ۱۶   | تبریز - اورمیه                                   | ۱۸۰            |
| ۱۷   | چابهار - محور راه آهن کرمان - زاهدان (به طرف بم) | ۶۲۰            |

| ردیف | شرح                             | طول به کیلومتر |
|------|---------------------------------|----------------|
|      | انشعاب زاهدان                   | ۸۲             |
| ۱۸   | شهرکرد- شبکه راه آهن            | ۷۵             |
| ۱۹   | قزوین- رشت                      | ۱۶۲            |
|      | رشت- انزلی- آستارا              | ۱۶۲            |
| ۲۰   | پارس آباد- اردبیل- میانه        | ۲۰۰            |
| ۲۱   | گرگان- گنبد                     | ۸۴             |
| ۲۲   | اتصال کرمانشاه به شبکه راه آهن  | ۴۲۰            |
| ۲۳   | اتصال دریای خزر به شبکه راه آهن | ۶۰             |
| ۲۴   | اصفهان- اهواز                   | ۵۶۵            |

### فعالیت های راه آهن:

راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۳ با امکاناتی از قبیل ۵۲۲۸ کیلومتر خط آهن اصلی، ۲۳۳ دستگاه لکوموتیو، ۹۳۰ دستگاه واگن مسافری و ۱۴۷۸۵ دستگاه واگن باری در سرویس و همچنین ۳۳۸۷۰ نفر پرسنل اعم از رسمی، قرار دادی و روزمزد توانسته است بالغ بر ۹ میلیون نفر مسافر و ۲۱ میلیون تن بار حمل نماید که با توجه به جدول صفحه بعد در مقایسه با سایر سنوات مورد بررسی (۷۳-۱۳۶۴) علی رغم کاهش تعداد پرسنل، لکوموتیو و ... از لحاظ ارائه خدمات (جابجایی بار و مسافر) رشد قابل ملاحظه ای داشته است که این امر مبین نقش مهم راه آهن در بخش حمل و نقل بطور اخص و اقتصاد کشور بطور اعم می باشد.