

فصلنامه تخصصی علوم اجتماعی دانشگاه آزاد اسلامی - واحد شوشتر

سال چهارم، شماره هشتم، بهار ۱۳۸۹

تاریخ پذیرش: ۸۸/۱۲/۸

تاریخ دریافت: ۸۸/۸/۲۹

صص ۲۱۲-۱۹۱

## دیدگاه‌های شهروندان همدانی درباره خصوصی سازی اتوبوسرانی شهری

اسداله نقدی<sup>۱</sup>

### چکیده

در زندگی شهری معاصر شبکه‌های حمل و نقل از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند تا جایی که از آن به عنوان "شریان‌های حیاتی" شهر امروزی نام برده می‌شود. از سوی دیگر، داشتن ناوگان حمل نقل درون‌شهری روان و پویا از شاخص‌های مهم رضایت شهروندان و همچنین شاخص‌های شهرنشینی پایدار و مطلوب به حساب می‌آید: حمل و نقل و جابه‌جایی از جنبه‌های اصلی حیات شهری است و ساماندهی حمل و نقل از نیازهای اولیه شهر سالم و خوب به شمار می‌آید (ماهنامه شهرداری‌ها، ۴۹:۱۳۸۱).

از سوی دیگر سیاست دولت مبنی بر واگذاری امور به بخش خصوصی و غیر دولتی بعنوان یکی از جهت گیرهای برنامه سوم توسعه کشور که به کاهش تصدی گری دولت و ایجاد فرصت بیشتر برای پرداختن به وظایف اصلی یعنی سیاست گذاری و برنامه ریزی (دولت متولی بجای دولت متصدی) مهیا می کند، از دلایل و توجیحات این واگذاری است، اما در عین حال باید یادآور شد که واگذاری امور در همه زمینه ها دارای حساسیت، مکانیزم و شرایط مشابه نیست. ناوگان حمل و نقل درون شهری بویژه سامانه اتوبوسرانی به دلیل بافت اقتصادی و اجتماعی شهرهای ایران و از جمله همدان و شرایط استفاده کنندگان و مسافران اتوبوس از یک سو و عدم امکان جایگزینی یا حداقل دشوار بودن آن در کوتاه مدت بحث خصوصی سازی در این حوزه را در مقایسه با سایر خدمات شهری مانند جمع آوری زباله، فضای سبز و... دارای حساسیت بسیار است. از اینرو ضرورت مطالعه همه جوانب امر و پرهیز از یک حرکت "خصوصی سازی کور و بی هدف" و بدون کار کارشناسی در این زمینه کاملاً روشن است.. بر اساس نتایج بدست آمده از این تحقیق، مردم، شهروندان و حتی خود رانندگان نیز با خصوصی سازی مخالفت نموده اند و ابهام در اجرا و تجارب ناموفق قبلی باعث این تلقی شده است و اجرای آزمایشی را بهترین راه دانسته اند.

**واژه های کلیدی:** ناوگان حمل و نقل، شهروندان، خصوصی سازی

### مقدمه

شبکه‌های حمل و نقل درون شهری در همه شهرهای جهان از چند رکن مهم از جمله شهروندان، رانندگان، مدیران سامانه‌های حمل و نقل و وسایل نقلیه مانند اتوبوس، قطار شهری و تاکسی در کنار شبکه معابر تشکیل می‌شود. شهروندان در حقیقت بهره برداران اصلی از ناوگان‌های حمل و نقل شهری هستند، لذا کند و کاو راجع به دیدگاه‌های مردم و جلب مشارکت و همراهی آنان در نظام‌های برنامه‌ریزی و توسعه از ارکان اصلی موفقیت برنامه‌ها به شمار می‌رود. به همین دلیل در این طرح دیدگاه‌ها و نگرش مردم در این خصوص را جویا شده‌ایم. خصوصی سازی در شکل صوری عبارت است از فرایندی که طی آن وظایف بخش دولتی در کلیه سطوح به بخش غیر دولتی انتقال داده می‌شود. اما مفهوم واقعی خصوصی سازی به اشاعه فرهنگ جدیدی در همه حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و واگذاری امور به خود مردم مربوط می‌باشد. یکی از مسایل مهم در مراحل اولیه خصوصی سازی این است که نشان داده شود زمانی که خصوصی سازی انجام می‌شود شرایط بهتر و مطلوب تری مهیا می‌شود. بنابراین ناگفته پیداست که خصوصی سازی باید با یک برنامه از پیش تعیین شده و منسجم فرهنگی و اجتماعی همراه باشد. در این بررسی به مطالعه دیدگاه‌های شهروندان در باره خصوصی سازی پرداخته شده است.

### بیان مسأله

شناخت نقطه نظرات شهروندان همدانی در خصوص معایب و محاسن طرح خصوصی سازی و مقایسه دیدگاه‌های شهروندان با رانندگان در این خصوص و شناسایی و بررسی تجارب سایر کشورها و استان‌ها به منظور ارایه مکانیزم‌های واگذاری با لحاظ کردن بررسی اثرات اجتماعی و اقتصادی اجرای پروژه از مسایل اصلی این مطالعه محسوب می‌گردد. سه گروه سنتی که با حمل و نقل شهری در ارتباط بودند عبارتند از: معماران، برنامه‌ریزان شهری و متخصصین

حمل و نقل سه حرفه‌ای بوده‌اند که محوریت مسئولیت‌ها را در کلیه زمینه‌های طالعات، پژوهش و مدیریت شهری را در انحصار خود داشته‌اند. (حجازی، ۱۳۸۵: ۶۱۶) اما طراحان شهری، متخصصان علوم اجتماعی و اقتصاد و جرافیا نیز باید در این زمینه مشارکت داشته باشند. موضوعی که در قالب نسبتاً جدید "ارزیابی اجتماعی تاثیر" پروژه‌های (چاوشیان، ۱۳۸۷) گوناگون شهری و توسعه‌ای مد نظر برنامه‌ریزیان و مجریان و مدیران قرار گرفته است. برخی محققان از جمله پتر نیومن نیز دستیابی به توسعه پایدار شهری را بر دسترسی به سامانه پایدار حمل و نقل موثر می‌دانند: برای تبیین رابطه میان تراکم و اندازه شهری با مصرف بنزین در ۳۲ شهر دنیا، پایداری توسعه را یک مبنای عالی برای طراحی و برنامه‌ریزی مواجهه با پیچیدگی‌های شهری، تعیین الگوهای توسعه، اندازه و فرم شهرها و دسترسی به سامانه پایدار حمل و نقل می‌داند. (کاظمیان، ۱۳۸۵: ۶۴۲)

این مطالعه بدنبال بررسی تجارب، نظریات و رسیدن به راهکارهای کارشناسی در زمینه خصوصی سازی در ناوگان حمل و نقل درون شهری در هر شهری است، همچنین شناخت تبعات اقتصادی و اجتماعی آن با توجه خاص به بافت فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی شهر همدان و تدوین مکانیزم‌های اجرایی پروژه و نیز شناخت و تبیین مشکلات احتمالی موجود بر سر راه اجرای این پروژه است. علاوه بر موضوع خصوصی سازی که در برنامه‌های توسعه به صراحت بر آن تاکید شده است، این جهت گیری به امر مشارکت شهروندان در اداره امور شهر که یک حرکت جهانی در زمینه اداره مطلوب شهری و حکمرانی خوب<sup>۱</sup> از طریق مشارکت در مالکیت (از طریق خصوصی سازی) و مشارکت در مدیریت (از طریق شوراهای انجمن‌های شهری) محقق می‌گردد. با توجه به اهمیت فوق‌العاده اتوبوسرانی در حمل و نقل

شهری در شهرهای ایران هر گونه تغییر و تحول در این زمینه لازمه مطالعات دقیق و عملی است.

نظام مدیریت شهری کشور بر اساس مصوبات کلان کشوری بسیار علاقه مند به اجرای قانون خصوصی سازی است ولی اجزای شبکه حمل و نقل شهری یعنی مردم، رانندگان و مدیران شهری و اتوبوسرانی باید در تعاملی سازنده و درگیرانه در این مورد پردازند. سنجش افکار عمومی راجع به خصوصی سازی و پامدها و تاثیرات اجتماعی و اقتصادی اجرای پروژه کلید موفقیت برنامه‌های توسعه شهری خواهد بود: کلید دیگر برای برنامه‌ریزی موثر و کارآمد، شناخت این موضوع است که دخالت دادن مردم برای رسیدن به توافق عمومی لازم است (سیف الهی، ۱۳۸۳، ۱۳۸)

### روش‌شناسی تحقیق

در این بررسی از روش تحقیق پیمایش (Survey) استفاده شده است. تکنیک‌های گردآوری داده‌ها از روش مصاحبه با استفاده از پرسشنامه ساخت یافته در مورد شهروندان همدانی صورت گرفته است.

### شیوه تحلیل داده‌ها

بیشتر از روش مطالعه تطبیقی و مقایسه و تحلیل نقطه نظرات استفاده خواهد شد. در مورد یافته‌های میدانی از بسته آماری SPSS استفاده گردیده است. جامعه آماری این مطالعه را کلیه شهروندان همدانی تشکیل می‌دادند

### شیوه نمونه‌گیری و تعداد نمونه

ابتدا شهر به مناطق همگن اقتصادی و اجتماعی سه گانه تقسیم و سپس خوشه‌های از هر منطقه در قالب محله انتخاب و در هر محله به روش سیستماتیک عمل شد و حجم نمونه ۶۰۰ نفر بود که در نهایت تعداد ۵۱۴ پرسشنامه معتبر بدست آمد.

### یافته‌های تحقیق

در این نظرسنجی تعداد ۶۰۰ نفر از شهروندان همدانی مورد مصاحبه قرار گرفتند که ۵۱۴ پرسشنامه معتبر در ذیل مورد تحلیل قرار گرفته است. بیشترین درصد پاسخگویان در گروه سنی ۱۵-۲۵ سال قرار داشته‌اند به طوری که ۳۸/۹ درصد پاسخگویان ۱۵-۲۵ سال سن داشته‌اند. ۲۶/۳ درصد بین ۲۶ تا ۳۵ سال، ۲۰/۸ درصد بین ۳۶ تا ۴۵ سال، ۹/۱ درصد بین ۴۶ تا ۵۵ سال و ۴/۹ درصد ۵۶ سال و بیشتر سن داشته‌اند. به طور کلی، میانگین سن شهروندان در این بررسی ۳۱/۸ سال بوده است. در این نظرسنجی ۵۴/۵ درصد شهروندان پاسخگو مرد و ۴۵/۵ درصد زن بوده‌اند. در این بررسی ۲۱ درصد شهروندان محصل و دانشجو، ۱۸/۹ درصد مشاغل آزاد، ۱۴/۴ درصد کارمند، ۶/۲ درصد دبیر، ۳/۹ درصد کارگر، ۱/۲ درصد کشاورز، ۰/۴ درصد مدرس دانشگاه بوده‌اند، علاوه بر این، ۲۵/۷ درصد شهروندان خانه دار، ۵/۸ درصد بیکار و ۲/۵ بازنشسته بوده‌اند.

در این بررسی ۶ درصد پاسخگویان بی سواد، ۱۶/۵ درصد تحصیلات ابتدایی، ۱۶/۱ درصد تحصیلات راهنمایی، ۱۰/۵ درصد تحصیلات متوسطه، ۲۸/۶ درصد تحصیلات دیپلم، ۸/۴ درصد تحصیلات فوق دیپلم، ۱۳ درصد تحصیلات لیسانس و ۰/۸ درصد دارای فوق لیسانس و بالاتر بوده‌اند. در خصوص سابقه سکونت در شهر همدان، ۲۰/۶ درصد شهروندان اظهار داشته‌اند که کمتر از ۱۰ سال، ۱۹/۱ درصد بین ۱۰ تا ۱۹ سال، ۲۸/۸ درصد بین ۲۰ تا ۲۹ سال و ۳۵/۵ درصد ۳۰ سال و بیشتر در شهر همدان ساکن بوده‌اند. بر این اساس بیشتر پاسخگویان

(۶۰/۳ درصد) بیش از ۲۰ سال سابقه سکونت در شهر همدان داشته‌اند. به طور کلی متوسط سابقه سکونت شهروندان در شهر همدان ۲۳/۸ سال بوده است.

جدول (۱) فراوانی وسیله نقلیه مورد استفاده شهروندان در شهر

فراوانی		وسيله نقلیه
درصد	تعداد	
۱۹/۶	۱۰۱	تاکسی
۵/۳	۲۷	سواری کرایه
۴/۳	۲۲	وسيله شخصی
۷۰/۶	۳۶۳	اتوبوس واحد
۰/۲	۱	تاکسی تلفنی
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

همانطور که جدول نشان می دهد اکثریت شهروندان (۷۰/۶ درصد) اظهار داشته‌اند که برای آمد و شد در شهر عمدتاً از اتوبوس‌های خط واحد استفاده می کنند، علاوه بر این، ۱۹/۶ درصد از تاکسی، ۵/۳ درصد از سواری کرایه، ۴/۳ درصد از وسیله شخصی و ۰/۲ درصد از تاکسی تلفنی استفاده می کنند. همچنین ۴۷/۳ درصد پاسخگویان اظهار داشته‌اند که در هفته کمتر از ۵ بار از اتوبوس‌های خط واحد برای آمد و شد در شهر استفاده می کنند. ۲۵/۹ درصد بین ۶ تا ۱۰ بار در هفته، ۱۹/۵ درصد بین ۱۱ تا ۱۵ بار در هفته و ۷/۴ درصد بیش از ۱۵ بار در هفته از اتوبوس‌های خط واحد برای آمد و شد در شهر استفاده می کنند.

**جدول (۲) توزیع فراوانی دلایل استفاده شهروندان از اتوبوس‌های خط واحد**

فراوانی		دلایل
درصد	تعداد	
۵۲/۷	۲۷۱	ارزانی
۱۴/۴	۷۴	راحتی و آسایش بیشتر
۹/۷	۵۰	ارزانی و راحتی
۶/۰	۳۱	امنیت و اطمینان بیشتر
۶/۶	۳۴	تاكسی رو نبودن
۹/۵	۵۶	سایر
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

در خصوص دلیل استفاده شهروندان از اتوبوس ۵۲/۷ درصد ارزانی، ۱۴/۴ درصد راحتی و آسایش بیشتر، ۹/۷ درصد هر دو یعنی ارزانی و راحتی، ۶ درصد امنیت و اطمینان بیشتر (به ویژه برای خانم‌ها)، ۶/۶ درصد تاكسی رو نبودن مسیر و ۷/۶ درصد سایر موارد را مهمترین دلیل استفاده خود از اتوبوس‌های خط واحد اعلام داشته‌اند.

**جدول (۳) درصد رضایت شهروندان از اتوسرانی در حوزه‌های مختلف**

شرح	قیمت بلیت	برخورد با رانندگان	کیفیت اتوبوس	برنامه زمانی	نظافت اتوبوس
خیلی زیاد	۳/۵	۱۳/۴	۳/۱	۲/۵	۲/۱
زیاد	۳۴/۸	۳۹/۷	۲۲/۶	۲۲/۲	۱۵/۰
متوسط	۲۹/۲	۳۶/۰	۳۴/۸	۲۰/۲	۲۷/۶
کم	۲۱/۶	۶/۲	۲۶/۷	۳۰/۹	۲۷/۶
خیلی کم	۹/۹	۳/۷	۱۱/۹	۲۱/۴	۲۶/۳
بی جواب	۱/۰	۱/۰	۱/۰	۲/۷	۱/۴
جمع		۱۰۰/۰			



بر اساس یافته‌ها ۱۳/۴ درصد شهروندان خیلی زیاد، ۳۹/۷ درصد زیاد، ۳۶ درصد متوسط، ۶/۲ درصد کم و ۳/۷ درصد خیلی کم از برخورد رانندگان راضی بوده‌اند، همانطور که جدول نشان می‌دهد، ۱۳/۵ درصد شهروندان خیلی زیاد، ۳۴/۸ درصد زیاد، ۲۹/۲ درصد در حد متوسط، ۲۱/۶ درصد کم و ۹/۹ درصد خیلی کم از قیمت بلیت و ۲۵/۷ درصد شهروندان زیاد و خیلی زیاد، ۲۲/۶ زیاد، ۳۴/۸ درصد در حد متوسط، ۳۸/۶ درصد کم و خیلی کم از وضعیت اتوبوس‌ها رضایت داشته‌اند. با توجه به جدول بالا می‌توان گفت که ۲/۵ درصد شهروندان خیلی زیاد، ۲۲/۲ درصد زیاد، ۲۰/۲ درصد در حد متوسط، ۳۰/۹ درصد کم و ۲۱/۴ درصد خیلی کم از برنامه زمانی اتوبوس‌های خط واحد رضایت نداشته‌اند. همچنین، ۲/۷ درصد هیچگونه اظهار نظری نسبت به این موضوع نداشته‌اند. ۲/۱ درصد شهروندان خیلی زیاد، ۱۵ درصد زیاد، ۱۷/۶ درصد در حد متوسط، ۲۷/۶ درصد کم و ۲۶/۳ درصد خیلی کم از وضعیت نظافت اتوبوس‌های خط واحد رضایت داشته‌اند.

جدول (۴) توزیع فراوانی نظر شهروندان درباره مشکلات فعلی اتوبوسرانی همدان

فراوانی		مشکلات
درصد	تعداد	
۳۱/۱	۱۶۰	کمبود اتوبوس
۱۲/۵	۶۴	کیفیت نامناسب سرویس دهی
۹/۱	۴۷	شلوغی ایستگاهها، صف و کیف زنی
۷/۴	۳۸	مدیریت و برنامه ریزی نامناسب
۵/۸	۳۰	برخورد نامناسب رانندگان
۵/۱	۲۶	نبود کنترل و نظارت
۱/۰	۵	مسایل مسافران (عدم رعایت نظافت
۰/۶	۳	خیابانهای نامناسب و غیر استاندارد
۱۰/۱	۵۲	همه موارد
۳/۳	۱۷	مشکل خاصی وجود ندارد
۱۴/۰	۷۲	نمی دانم و بی جواب
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

بر پایه داده‌های فوق، شهروندان به مشکلاتی نظیر کمبود اتوبوس (۳۱/۱٪) کیفیت نامناسب سرویس دهی (۱۲/۵٪)، شلوغی ایستگاهها، عدم رعایت صف و کیف زنی (۹/۱٪) مدیریت و برنامه ریزی نامناسب (۷/۴٪)، برخورد نامناسب رانندگان (۵/۸٪)، نبود کنترل و نظارت (۵/۱٪)، مشکلات مربوطه به مسافران نظیر عدم رعایت بهداشت و نظافت (۱٪)، خیابانهای نامناسب و غیر استاندارد (۰/۶٪) و همه موارد (۱۰/۱٪) اشاره کرده‌اند. همچنین ۳/۳ درصد به هیچ علت خاصی و ۱۴ درصد نیز پاسخ نمی‌دانم یا بی‌جواب داده‌اند.

جدول (۵) نظر شهروندان در مورد دریافت پول رانندگان

فراوانی		شرح
درصد	تعداد	
۶۵/۸	۳۳۸	بلی
۳۴/۲	۱۷۶	خیر
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

بر اساس یافته‌ها ۶۵/۸ درصد شهروندان اظهار داشته‌اند که رانندگان اتوبوسرانی را هنگام دریافت پول بجای بلیت مشاهده کرده‌اند و ۳۴/۲ درصد گفته‌اند که چیزی را مشاهده نکرده‌اند.

جدول (۶) توزیع فراوانی متوسط انتظار شهروندان در ایستگاه‌های خط واحد

فراوانی		متوسط انتظار
درصد	تعداد	
۳۵/۰	۱۸۰	زیر ۱۵ دقیقه
۵۳/۳	۲۷۴	۱۵-۳۰ دقیقه
۷/۲	۳۷	۳۰-۴۵ دقیقه
۲/۹	۱۵	۴۵-۶۰ دقیقه
۱/۲	۶	بیش از یک ساعت
۰/۴	۲	بی جواب
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

همان‌طور که در جدول مشخص است بیشتر پاسخگویان (۵۲/۳ درصد) اظهار داشته‌اند که بطور متوسط بین ۱۵ تا ۳۰ دقیقه، ۳۵ درصد زیر ۱۵ دقیقه، ۷/۲ درصد بین ۳۰ تا ۴۵ دقیقه، ۲/۹ درصد بین ۴۵ تا ۶۰ دقیقه و ۱/۲ درصد بیش از یک ساعت در ایستگاه‌های خط واحد به انتظار

می ایستند. همچنین ۲۵/۵ درصد از شهروندان متوسط هزینه ماهیانه بلیت خانوار خود را کمتر از ۵۰۰ تومان، ۱۶/۱ درصد بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ تومان، ۷ درصد بین ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ تومان، ۱۲/۳ درصد بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ تومان، ۳۳/۱ درصد بین ۲۰۰۰ تا ۵۰۰۰ تومان و ۶ درصد بیش از ۵۰۰۰ تومان اعلام کرده‌اند. متوسط هزینه ماهیانه بلیت خانوار ۲۳۰۰ تومان بدست آمده است.

#### جدول (۷) توزیع فراوانی نظر شهروندان در مورد بهترین شیوه پرداخت کرایه

فراوانی		شرح
درصد	تعداد	
۶/۰	۳۱	پول نقد
۷۵/۱	۳۸۶	بلیت
۱۸/۵	۹۵	کارت اعتباری
۰/۴	۲	سایر
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

از شهروندان در مورد بهترین شیوه پرداخت کرایه اتوبوس‌های خط واحد سؤال شد که در پاسخ ۷۵/۱ درصد بلیت، ۱۸/۵ درصد کارت اعتباری، ۶ درصد پول نقد و ۰/۴ درصد سایر موارد را بهترین شیوه پرداخت کرایه دانسته‌اند.

#### جدول (۸) آگاهی شهروندان از برنامه خصوصی سازی اتوبوسرانی

فراوانی		آگاهی
درصد	تعداد	
۱۵/۸	۸۱	دارند
۸۴/۲	۴۳۳	ندارند
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

در خصوص آگاهی شهروندان از برنامه خصوصی سازی اتوبوسرانی سؤال شد که همانطور که جدول نشان می‌دهد تنها ۱۵/۸ درصد شهروندان نسبت به این موضوع آگاهی دارند و بخش اعظم شهروندان (۸۴/۲) درصد هیچگونه آگاهی و اطلاعی نسبت به این موضوع نداشته‌اند.

### جدول (۹) نظر شهروندان در مورد طرح خصوصی سازی اتوبوسرانی همدان

فراوانی		نظر شهروندان
درصد	تعداد	
۳۰/۴	۱۵۶	موافق
۶۵/۸	۳۳۸	مخالف
۳/۷	۱۹	بی جواب
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

۶۵/۸ درصد شهروندان با واگذاری ناوگان حمل و نقل درون شهری (اتوبوسرانی) به بخش خصوصی مخالف و تنها ۳۰/۴ درصد موافق این طرح بوده‌اند. البته این در حالی است که حدود ۶۶ درصد از این برنامه اطلاع کافی نداشتند.

### جدول (۱۰) دلایل موافقت شهروندان با طرح خصوصی سازی اتوبوسرانی

فراوانی		دلایل
درصد	تعداد	
۶۷/۹	۱۰۶	سرویس دهی بهتر بخش خصوصی
۱۲/۸	۲۰	موافق به شرط ثبات کرایه‌ها
۱۹/۳	۳۰	بی جواب
۱۰۰/۰	۱۵۶	جمع

در بحث از دلایل موافقت با طرح خصوصی سازی اتوبوسرانی، ۶۷/۹ درصد موافقان طرح، دلیل خود را سرویس دهی بهتر در بخش خصوصی اعلام کرده‌اند و ۱۲/۸ درصد نیز گفته‌اند اگر کرایه‌ها ثابت داشته باشند (یعنی قیمت‌ها افزایش پیدا نکنند) بخش خصوصی بهتر است، ۱۹/۳ درصد از موافقان به هیچ دلیلی اشاره نکرده‌اند.

### جدول (۱۱) دلایل مخالفت شهروندان با طرح خصوصی سازی اتوبوسرانی

فراوانی		شرح
درصد	تعداد	
۴۲/۶	۱۴۴	احتمال افزایش قیمت در صورت خصوصی شدن
۱۹/۵	۶۶	نظارت بهتر دولتی
۱۴/۵	۴۹	سرویس دهی بهتر دولتی
۱۲/۷	۴۳	امکانات بیشتر در دولتی
۸/۶	۲۹	تجربه بد خصوصی سازی در ایران
۲/۱	۷	رفع مسئولیت دولت
۱۰۰/۰	۳۳۸	جمع

در بحث از دلایل مخالفت شهروندان با طرح خصوصی سازی اتوبوسرانی، ۴۶/۶ درصد احتمال افزایش قیمت در بخش خصوصی، ۱۹/۵ درصد نظارت بهتر دولتی، ۱۴/۵ درصد سرویس دهی بهتر دولتی، ۱۲/۷ درصد امکانات بیشتر در بخش دولتی، ۸/۶ درصد تجربه بد خصوصی سازی در ایران را دلیل مخالفت خود اعلام کرده‌اند و در نهایت ۲/۱ درصد خصوصی سازی را راهکار دولت برای شانه خالی کردن خود از زیر وظایف و پاسخگویی دانسته‌اند.

جدول (۱۲) مشکلات برنامه خصوصی سازی اتوبوسرانی از دیدگاه شهروندان

فراوانی		مشکلات
درصد	تعداد	
۱۹/۱	۹۸	افزایش قیمت
۱۸/۵	۹۵	عدم کنترل و هرج و مرج
۱۱/۱	۵۷	عدم پذیرش مردم
۷/۶	۳۹	فشار بر قشر ضعیف
۲/۷	۱۴	سرویس دهی نامناسب
۱/۹	۱۰	بی توجهی به رانندگان
۱/۶	۸	ناپسامانی درواگذاری
۰/۶	۳	فشار دولت بر بخش خصوصی و عدم همکاری سازمانها با آنها
۰/۲	۱	مخالفت تاکسیرانان
۲/۳	۱۲	همه موارد
۸/۴	۴۳	مشکل خاصی پیش نمی آید
۲۶/۰	۱۳۴	
۱۰۰/۰	۵۱۴	جمع

همانطور که جدول نشان می دهد در بحث از مشکلات پیش روی برنامه خصوصی سازی اتوبوسرانی، شهروندان به مشکلات نظیر افزایش قیمت (۱۹/۱٪) عدم کنترل و هرج و مرج (۱۸/۵٪)، عدم پذیرش مردم (۱۱/۱٪)، فشار بر قشر ضعیف (۷/۶٪)، سرویس دهی نامناسب (۲/۷٪)، بی توجهی به رانندگان (۱/۹٪)، ناپساماتی در واگذاری (۱/۶٪)، فشار دولت بر بخش

خصوصی و عدم همکاری سازمان‌ها با آنها (۰/۶٪)، مخالفت تاکسی رانان (۰/۲٪)، همه موارد مذکور (۲/۳٪) اشاره کرده‌اند. علاوه بر این ۸/۴ درصد اعلام کرده‌اند که هیچ مشکل خاصی پیش نمی‌آید.

### شرایط پیشنهادی برای موفقیت واگذاری

- ۱- ابتدا ترویج فرهنگ استفاده از اتوبوس
- ۲- اجرای آزمایشی و تدریجی توام با ارزیابی دستاوردها و شناسایی نقاط قوت و ضعف
- ۳- واگذاری اتوبوس‌ها به یک شرکت معتبر
- ۴- توجه به رانندگان فعلی در فرایند واگذاری
- ۵- عدم واگذاری تبعیض آمیز اتوبوس به بخش خصوصی
- ۶- واگذاری اقساطی اتوبوس به رانندگان با توجه به قیمت بالا و بنیه مالی ضعیف رانندگان (۳۲/۷ درصد از رانندگان بهترین شیوه واگذاری را واگذاری اقساطی اعلام کرده‌اند).
- ۷- قیمت گذاری مناسب
- ۸- اجاره به شرط تملیک
- ۹- واگذاری به رانندگان با توجه به سنوات خدمت
- ۱۰- واگذاری خطوط مناسب (منطقه عملیاتی اجرای طرح خصوصی سازی در خطوط فعال نظیر خطوط منشعب از خیابان‌های اکباتان و بابا طاهر به علت تقاضای بالای مسافر و استفاده زیاد از اتوبوس برای بخش مقرون به صرفه تر خواهد بود).
- ۱۱- واگذاری ماشین‌های نو

### مشکلات احتمالی اجرای طرح

الف) مشکلات رانندگان بخش خصوصی

\*عدم تغییر قیمت بلیط و ثبات نسبی بهای آن با توجه به افزایش هزینه‌ها



\* نابسامانی‌های موجود در مکانیزم توزیع بلیط  
\* کاهش کمک‌های بلاعوض و اعتبارات تخصیصی  
\* نظر به افزایش مداوم نرخ تورم، افزایش سالیانه دستمزدها و در نتیجه رشد هزینه‌های پرسنلی  
\* گرانی قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز اتوبوس‌ها و افزایش بهای سوخت  
\* افزایش بهای اتوبوس‌های تحویلی جدید  
\* کمبود اتوبوس و رشد جمعیت شهر و عدم توانایی پاسخگویی به متقاضیان جدید  
\* توصیه‌های کارشناسی مانند مراقبت‌های زیست محیطی بمنظور کاهش آلودگی نظیر گازسوز کردن یا طرح نصب کاتالیزور داخلی اتوبوس‌ها خارج از توانایی مالی بخش خصوصی است و حتی اگر از تسهیلات بانکی جهت این امور استفاده شود برای بخش خصوصی قابل توجه نخواهد بود

\* رقابت بر سر خطوط پر درآمد بین رانندگان بخش خصوصی

\* تبعیض و خویشاوند نوازی در جریان واگذاری و تبعات مختلف آن

\* عدم همکاری مناسب مردم در طول اجرای پروژه

### ب) مشکلات مردم و سیستم حمل و نقل شهری

۱. مشکل نظارتی سازمان اتوبوسرانی بر عملیات بخش خصوصی به احتمال فراوان بطور کامل و همه جانبه صورت نخواهد گرفت زیرا بخش خصوصی برای کسب سود بیشتر به راهکارهایی متوسل می‌شود که بعضاً با سیاست‌های مدیریت شهری همخوانی ندارد.  
۲. خطوط کم مسافر و برخی خطوط حومه که غالباً طولانی بوده و از تعداد مسافر کمتری برخوردارند به احتمال فراوان بخش خصوصی این خطوط را نخواهد پذیرفت و تصدی خطوط پر درآمد توسط بخش خصوصی و باقی ماندن خطوط کم درآمد مشکلات را دو چندان خواهد ساخت.

۳. محدودیت مالی و کمبود اعتبارات تخصیصی جهت جایگزینی اتوبوس‌های واگذار شده به بخش خصوصی نیز قابل توجه است زیرا پس از طی مدت قرارداد اتوبوس باید از خط مربوطه خارج شود و با توجه به نوسازی ناوگان اتوبوس و استهلاک سریع اتوبوسها لازم است پیش‌بینی لازم در بودجه‌های سالانه شرکت جهت موضوع فوق‌الذکر بشود در غیر اینصورت با از دست دادن اتوبوس‌های موجود و جایگزین نشدن آنها مشکلات فراوانی برای سیستم مطرح خواهد شد.

۴. در مدت اجرای آزمایشی طرح خصوصی‌سازی با توجه به اینکه بخش خصوصی کرایه را به صورت نقدی از مسافرین اخذ می‌نمایند و در سایر خطوط خصوصی نشده کرایه را به صورت بلیط دریافت می‌نماید. این دوگانگی منجر به مشکلاتی برای هر دو طرف خواهد شد، زیرا مسافرین تمایل زیادی به پرداخت پول دارند و در خطوط خصوصی نشده نیز کرایه را به صورت نقد خواهند پرداخت.

۵. مقابله احتمالی مردم با طرح و تبعات اجتماعی و سیاسی که این امر به همراه خواهد داشت.

۶. عدم علاقه بخش خصوصی به ارائه خدمات در مراسم و اعیاد ملی و مذهبی

۷. بیکار شدن نیروهای کمکی فعلی (در حال حاضر به ازای هر دستگاه حدود سه نفر مشغول هستند در حالی که در صورت خصوصی‌سازی دو اضافه نیرو آزاد خواهد شد)

۸. چندگانگی در ارائه خدمات بین بخش خصوصی و اتوبوسرانی و نوع پرداخت هزینه سفر

۹. عدم علاقه بخش خصوصی به ارائه خدمات و ملاحظات آنان در فصول سرد و برفی و نیز اوقات زمانی مواجه با کمبود مسافر

۱۰. عدم اطلاع مردم، حدود ۸۵ درصد مردم از طرح خصوصی‌سازی

۱۱. با توجه به این امر که اکثریت قریب باتفاق (۶/۷۰ درصد) شهروندان اظهار داشته‌اند که برای آمد و شد در شهر عمدتاً از اتوبوس‌های خط واحد استفاده می‌کنند، (۶/۱۹ درصد از

تاکسی، ۵/۳ درصد از سواری کرایه، ۴/۳ درصد از وسیله شخصی و ۰/۲ درصد از تاکسی تلفنی)، باید به اهمیت این امر بیشتر دقت کنیم.

۱۲- اقلیم خاص شهر همدان و طولانی بودن فصل سرما و بارندگی

### نتیجه گیری

خصوصی سازی در شکل صوری عبارت است از فرایندی که طی آن وظایف بخش دولتی در کلیه سطوح به بخش غیر دولتی انتقال داده می شود. اما مفهوم واقعی خصوصی سازی به اشاعه فرهنگ جدیدی در همه حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و واگذاری امور به خود مردم مربوط است. یکی از مسایل مهم در مراحل اولیه خصوصی سازی این است که نشان داده شود زمانی که خصوصی سازی انجام می شود شرایط بهتر و مطلوب تری مهیا می شود. بنابراین، ناگفته پیداست که خصوصی سازی باید با یک برنامه از پیش تعیین شده و منسجم فرهنگی و اجتماعی همراه باشد. به طوری که در این بررسی نیز ۶۷/۹ درصد از شهروندان همدانی دلیل موافقت خود با خصوصی سازی را سرویس دهی بهتر به وسیله بخش خصوصی اعلام نموده‌اند. به عبارتی مردم باید نسبت به اثرات مثبت خصوصی سازی و نقش آن در بهبود خدمات و برخورداری مردم باور داشته باشند. بدون پشتوانه مردمی و اصلاح ساختار و حمایت قانونی و عزم راسخ کارگزاران فرایند خصوصی سازی نمی توان انتظار موفقیت و پایداری این فرایند را داشت.

آزمون فرضیات تحقیق مؤید آن است که شهروندان محلات پایین بیش از محلات متوسط و بالا مخالف طرح خصوصی سازی هستند. این در حالی است که بخش عمده از مسافری سازمان اتوبوسرانی شهروندان محلات پایین شهر هستند و مناطق بالای شهر عموماً از

خودروه‌های شخصی استفاده می‌کنند، هستند. این فرضیه با سطح اطمینان ۹۹ درصد معنی دار می‌باشد ( $\chi^2 = 112/8$ ,  $\text{sig} = 0.001$ )

شهروندان همدانی هم با طرح خصوصی سازی اتوبوسرانی همدان چندان موافق نبوده‌اند بر اساس یافته‌های این بررسی، ۶۵/۸ درصد شهروندان با واگذاری ناوگان حمل و نقل درون شهری (اتوبوسرانی) به بخش خصوصی مخالف و تنها ۳۰/۴ درصد موافق این طرح بوده‌اند. (همچنین ۳/۷ درصد هیچگونه اظهار نظری نسبت به این موضوع نداشته‌اند). مردم دلایل مخالفت خود را هم به صراحت اعلام کرده‌اند، ۴۶/۶ درصد احتمال افزایش قیمت در بخش خصوصی، ۱۹/۵ درصد نظارت بهتر دولتی، ۱۴/۵ سرویس دهی بهتر بخش دولتی، ۱۲/۷ درصد امکانات بیشتر در بخش دولتی، ۸/۶ درصد تجربه بد خصوصی سازی در ایران را دلیل مخالفت خود اعلام کرده‌اند و در نهایت ۲/۱ درصد نیز خصوصی سازی را راهکار دولت برای شانه خالی کردن از زیر بار وظایف خود دانسته‌اند. البته بخشی از این عدم موافقت ناشی از بدبینی و تجارب ناموفق خصوصی سازی در سایر زمینه‌ها مانند بیمارستان و مدارس... است. چنانچه در این گزارش نیز اشاره شده است، شهروندان شیرازی پس از مشاهده نتایج مطلوب به طور قابل ملاحظه‌ای با خصوصی سازی موافقت داشته‌اند. بنابراین و با توجه به نتایج این تحقیق و عنایت به تجارب سایر استان‌ها و سایر کشورها در زمینه خصوصی سازی سامانه حمل و نقل درون شهری باید با دقت هر چه تمام به اجرا گذاشته شود و از هرگونه تعجیل جداً پرهیز شود. اجرای آزمایشی طرح واگذاری اتوبوس‌ها به متقاضیان و اولویت‌بندی آنان بر اساس معیارهای تعیین شده در نهایت مطالعه نواقص و کاستی و شناسایی نقاط قوت و بررسی، امری بسیار ضروری است.

## منابع

۱. توسلی، محمود (۱۳۸۱). خصوصی سازی خدمات شهری سازمان همیاری شهرداری‌ها
۲. نشریه پیرامون واگذاری شرکت‌های دولتی، سال سوم، شماره ۴ تا ۹، شهریور تا بهمن ۱۳۷۳.
۳. حجازی، سید جعفر (۱۳۸۵). ظهور و رشد و چالش‌های پیش رو تعریفی جدید از تلفیق طراحی شهری و حمل و نقل شهری در مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی طراحی شهری
۴. قانون برنامه اول توسعه اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ۱۳۶۸-۱۳۷۲، چاپ سوم ۱۳۷۶، انتشارات سازمان برنامه و بودجه.
۵. نشریه پیرامون واگذاری شرکت‌های دولتی، سال سوم، ش ۱۲، اردیبهشت ۱۳۷۴
۶. قانون برنامه دوم توسعه اقتصادی اجتماعی (۱۳۷۳) سازمان برنامه و بودجه
۷. قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی اجتماعی (۱۳۷۹) سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور
۸. رویکردهای عمران شهری، روستایی و منطقه‌ای برنامه پنج ساله سوم (۱۳۸۱) دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور
۹. چاوشیان، حسن (۱۳۸۷) ارزیابی تاثیر پروژه نوشته کریس روچ معاونت امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران
۱۰. گزارش سازمان اتوبوسرانی اصفهان از اقدامات خصوصی سازی
۱۱. گزارش سازمان اتوبوسرانی شیراز از اقدامات خصوصی سازی
۱۲. گزارش سازمان اتوبوسرانی همدان از اقدامات خصوصی سازی
۱۳. نقدی، اسداله (۱۳۸۲). انسان و شهر، انتشارات فن آوران، همدان
۱۴. مهندسین مشاور آرمانشهر (۱۳۷۹) تدوین شیوه‌های ارتقای بهره وری خدمات شهری. مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری (مجلدات ۱ تا ۴)

۱۵. مهندسین مشاور همسو (۱۳۸۰). بررسی و تدوین راه حل‌های افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور
۱۶. کیانی، منوچهر و دیگران، (۱۳۷۳) خصوصی سازی (شرایط و تجربیات) تهران، سازمان صنایع ملی ایران؛ ج.۲.
۱۷. کاظمیان، غلامرضا و محسن غیائی (۱۳۸۵). طراحی پایدار توسعه‌های شهری و رابطه آن با حمل و نقل‌های درون شهری در مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی طراحی شهری
۱۸. ویگار، جف (۱۳۸۱). جابه‌جایی، دسترسی و عدالت در برنامه‌ریزی حمل و نقل، تجربه انگلیس در ماهنامه شهرداری‌ها، سال سوم، ش ۳۶
۱۹. سیف‌الهی، فرانک (۱۳۸۳) مبانی برنامه‌ریزی شهری، چاپ دوم، انتشارات آبیژ