

بررسی چالشهای خصوصی سازی در اتوبوسرانی تهران



تهیه کننده : محمد احمدی بافنده
بهمن ماه ۱۳۹۰



چشم انداز سیستم حمل و نقل عمومی

جهان شهر تهران

شبکه حمل و نقل و ترافیک پیشرفته و یکپارچه

که با بهره گیری از مدهای مختلف حمل و نقل

و ایجاد زیر ساخت ارتباطی مناسب ،

سیستم ترافیکی در دسترس، ایمن، روان ، راحت و پاک را

برای شهروندان به ارمغان آورد .



تبصره ۱۳

■ در راستای تحقق اهداف برنامه پنجساله چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و پیرو سیاست واگذاری امور اجرایی به بخش غیر دولتی و کاهش تصدی گری دولت و به منظور افزایش کارایی، بهره وری و بهبود وضع اتوبوسرانی و نقل و انتقال مسافر داخل و حومه شهرها موضوع تبصره ۱۳ الحاقیه مورخ ۱۴/۹/۱۳۵۱ به ماده واحده قانون تأسیس شرکت واحد اتوبوسرانی در شهرها مصوب ۱۶/۱۱/۱۳۳۱ و به استناد مواد ۹ و ۱۰ آیین نامه اجرایی بند الف تبصره ۲۷ قانون بودجه سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ و با توجه به بندهای ب و ج تبصره ۱۹ قانون بودجه سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ و ۱۳۸۱ و جزء ۳-۴ بند الف تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، سه آیین نامه پیوست بر اساس دستورالعمل ابلاغی شماره ۳۷/۳/۱/۲۴۱۰۹ مورخ ۱۰/۹/۸۰ وزارت کشور، پس از تحصیل نظرات اتوبوسرانی های شهری کشور توسط وزارت کشور و با همکاری سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور و وزارت تعاون در جهت ایجاد وحدت رویه، تسهیل امکان مشارکت مردم در اجرای طرح و بهبود ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری توسط ناوگان اتوبوسرانی به شرح زیر تنظیم گردید:

تبصره ۱۳

- الف: دستورالعمل نحوه واگذاری و بهره برداری اتوبوس از وزارت کشور به اتوبوسرانی شهرها و بهره برداری از آن

■ ب: دستورالعمل واگذاری اتوبوس و بهره برداری از خطوط اتوبوسرانی شهری و حومه ای به بخش غیردولتی

■ ج: دستورالعمل نحوه تامین و واگذاری مینی بوس توسط سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور به بخش غیردولتی

مصوبه مجلس شورای اسلامی-تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵

- توسعه ناوگان اتوبوسرانی و درون شهری به همراه اقدامات و برنامه هایی نظیر ایجاد توسعه سامانه با پایش هوشمند عبور و مرور نصب و بهره برداری سامانه با اولویت اتوبوسرانی، بخش خصوصی، تعاونی به منظور دستیابی به توسعه پایدار شهری جهت حفظ محیط زیست و در راستای تحقق جزء ۳ بند الف، ماده ۳۰ بند الف، ماده ۲۲ و بندهای الف و ب ماده ۶۲ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به دولت اجازه داده می شود و برای توسعه حمل و نقل عمومی (حمل و نقل ریلی شهری، ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری) و خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل در سال ۸۵ حداکثر تا (چهار میلیارد دلار) را از طریق منابع مالی خارجی فاینانس در چهار چوب بند ۵ تبصره ۳ و (یک میلیار و پنجاه و دومیلیون و ششصد هزار دلار) با استفاده از حساب ذخیره ارزی انجام دهد

اهداف خصوصی سازی

اهداف و نقاط قوت طرح خصوصی سازی
در شبکه اتوبوسرانی تهران

ساماندهی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی

کاهش تصدیی گری

شهروند محوری و تغییر نگرش مردم
نسبت به مدیریت شهری

اهداف خصوصی سازی

ساماندهی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی

تاسیس خطوط جدید با استفاده از ون ، مینی بوس ،
و اتوبوس بخش خصوصی

نوسازی سرویس مدارس اعم از دولتی و غیرانتفاعی ،
مهد کودک ها ، دانشگاهها و مراکز آموزش عالی

ارائه سرویس به کارمندان وزارتخانه ها ، سازمانها و
شرکتهای دولتی، نظامی ، انتظامی ، قضایی و...

آزاد شدن بخشی از ناوگان اتوبوسرانی
جهت ارائه خدمات در نقاط دیگر

ساماندهی خودروهای مسافر بر شخصی

اهداف خصوصی سازی

کاهش تصدیدی گری

اشتغالزائی

عدم نیاز به تشکیلات عریض و طویل اداری

کاهش هزینه ها و استهلاک سرمایه های شرکت واحد

استفاده از سرمایه های کوچک مردمی

استفاده از سرمایه بخش خصوصی

تشویق به ایجاد شرکتهای خصوصی فعال در حمل و نقل شهری

اهداف خصوصی سازی

شهروند محوري و تغييرنگرش مردم نسبت به مدیریت شهري

کاهش آلودگی هوا و کاهش مصرف بي رویه سوخت

افزایش ایمني و بهبود عبورومرور و کاهش تصادفات

افزایش کیفیت خودروهای عمومی و استفاده بهینه از خودرو

حذف بلیط از ناوگان اتوبوسراني

افزایش سرعت و کاهش زمان انتظار مسافرين

بالا بردن ضريب امنيت شهروندان

مستندات قانونی

- قانون تاسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی در شهرها
- اساسنامه شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه و آیین نامه معاملات شرکت
- دستور العمل واگذاری اتوبوس و بهره برداری از خطوط اتوبوسرانی و حومه به بخش غیر دولتی
- الف: دستورالعمل وزارت کشور
- ب: مصوبه شورایی شهر

مستندات قانونی

- مصوبات قائم مقام شوراي اسلامي شهر تهران
- موافقت شهردار محترم تهران طی نامه شماره ۸۵۷۱۴۶۰/۸۵۱۰ مورخ ۲/۳/۱۳۸۵
- مصوبه هیات مدیره شرکت واحد اتوبوسراني تهران و حومه
- نامه شماره ۸۵۲۳۴۳۸/۸۵۴ مورخ ۹/۳/۱۳۸۵ معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

حمل و نقل عمومی و بازاریابی UITP

یک شرکت حمل و نقل برای تعریف استراتژی بازاریابی باید دانش خوبی در موارد زیر داشته باشد:

- شناسائی رقبا و قابلیت های آنها
- شناسائی کمی و کیفی مشتریان (تعداد، نوع و عادت های آنها)

محصول یا خدمت (Product)
تعریف کیفیت محصول بر اساس
تقاضا و نیاز مشتری

مکان (Place)

ارائه خدمت در مکان
مناسب، زمان مناسب و
متناسب با میزان تقاضا

مردم (People)

آموزش کارکنان (به ویژه کارکنان خط مقدم)
در خصوص رفتار مناسب با شهروندان

UITP

قیمت (Price) : ارزش خدمات
حمل و نقل ارائه شده به
مشتریان باید متناسب با
کیفیت آنها باشد.

ارتقاء (Promotion) : تبلیغات،
ارتباطات مردمی، هویت حقوقی،
علامت تجاری و مدیریت فروش



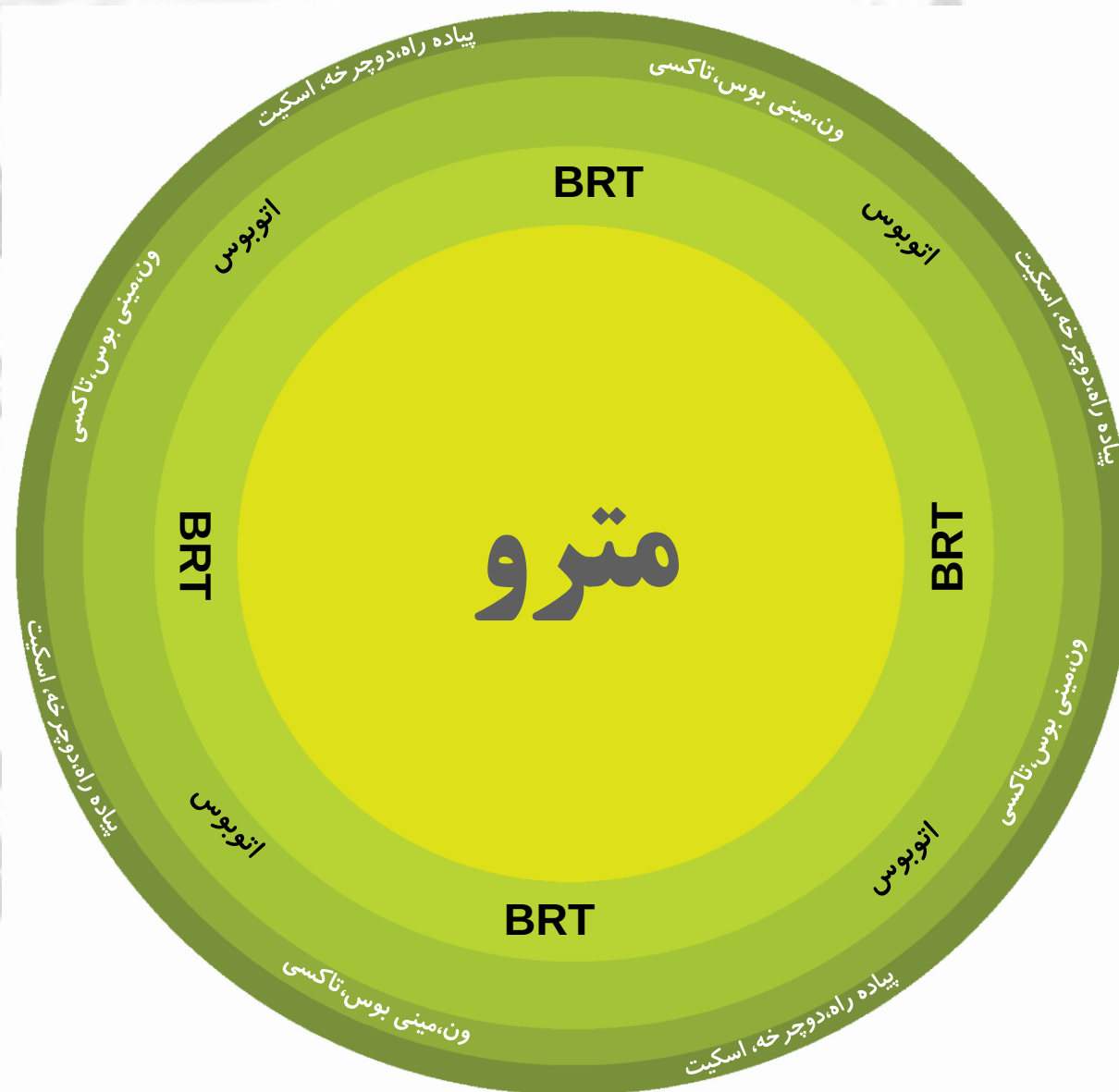
چالش‌های موجود خصوصی سازی

- ✓ عدم توسعه شرکت‌های خصوصی با توجه به توانمندیها
- ✓ عدم واگذاری خطوط تندرو به شرکت‌های خصوصی
- ✓ عدم وجود جایگاه مناسب بخش خصوصی
- ✓ عدم استفاده از ظرفیتهای بهینه بخش خصوصی
- ✓ عدم هوشمند سازی مدیریت و نظارت ناوگان
- ✓ عدم هماهنگی شبکه با سایر مدهای حمل نقل

جایگاه سیستم حمل و نقل همگانی



بکارگیری مدهای مختلف حمل و نقل عمومی با توجه به تقاضای موجود و وضعیت شبکه معابر شهر تهران

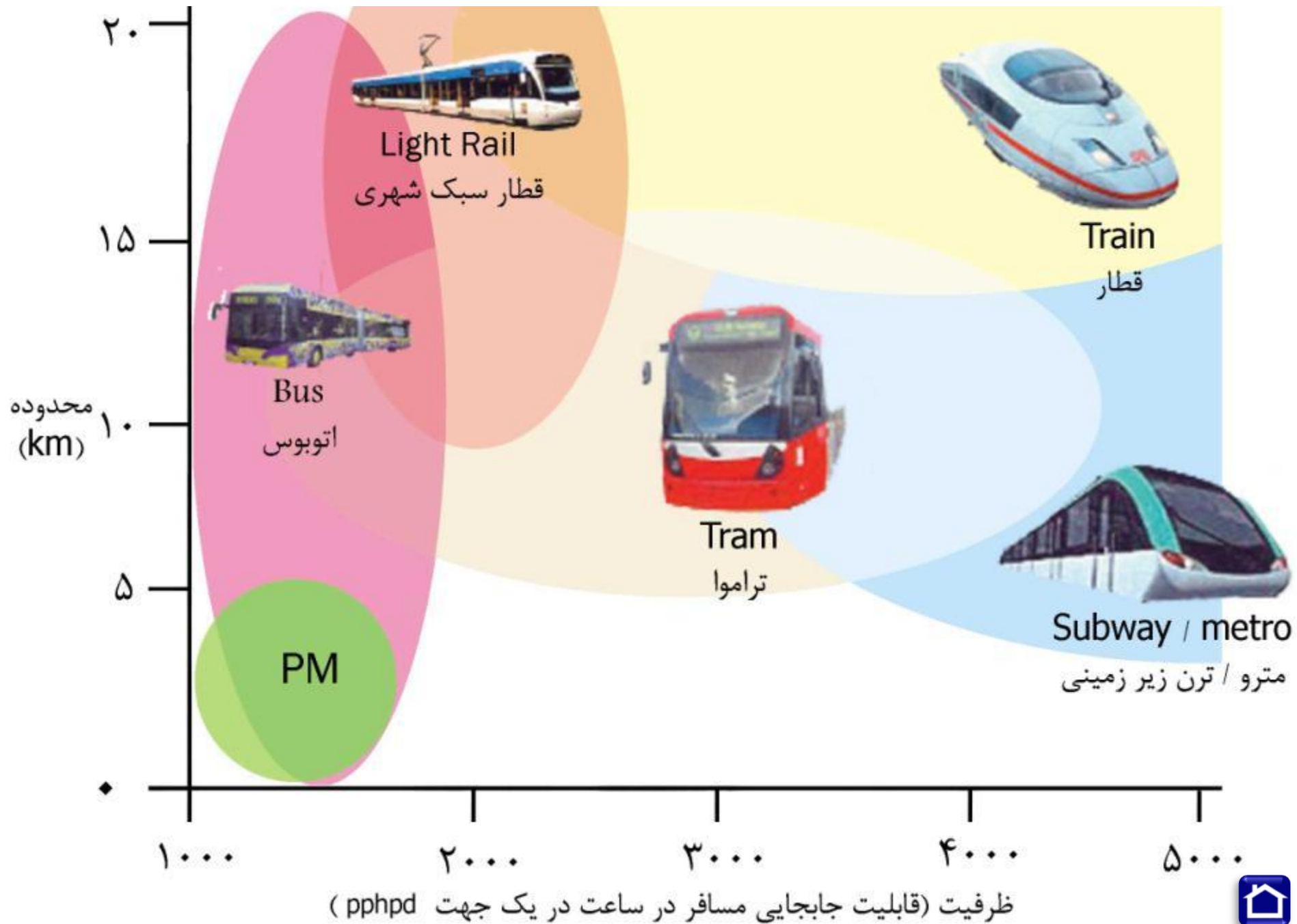


سطح ارائه خدمات

- سطح شهر
- سطح منطقه
- سطح ناحیه
- سطح محله



ظرفیت و محدوده مدهای مختلف حمل و نقل عمومی



نقاط تبادل کامل بین مودهای مختلف حمل و نقل

- ۱- ترغیب افراد به استفاده از مودهای مختلف حمل و نقل برای رسیدن به مقصد (مترو، اتوبوس، دوچرخه)
- ۲- تامین پارکینگ برای مودهای مختلف در نقاط تبادل



استفاده از نمونه جدید سیستم حمل و نقل

مینی بوس فاقد صندلی



ایجاد ایستگاه های اتوبوس متناسب با میزان انتظار شهروندان



استفاده از پیاده راه ها (Sky Way)



- سیستم "مسیر هوایی" میناپولیس، بیش از ۵۰ ساختمان را در مرکز شهر به یکدیگر متصل نموده و امروزه این امکان را فراهم کرده است تا به دور از یخ زدگی و یا گرمزدگی در طول زمستان و تابستان کیلومتر ها راه را پیمود.
- در سال ۱۹۶۲ نخستین مسیر هوایی در میناپولیس واقع در خیابان هفتم، چهارراه دوم و مارکوئیت ساخته شد. در آن زمان این تنها مسیر هوایی موجود، ایده ای انقلابی به حساب می آمد، گرچه امروزه به واسطه مسیرهای هوایی بسیاری که از آن زمان به بعد ساخته شدند امری عادی به نظر می رسد. تمامی مسیرهای هوایی تمام شیشه ای هستند و در طول سال از تهویه مطبوع استفاده می کنند.

استفاده از نمونه جدید سیستم حمل و نقل

اتوبوس طویل با گنجایش ۴۵۰ مسافر



Movie Clip

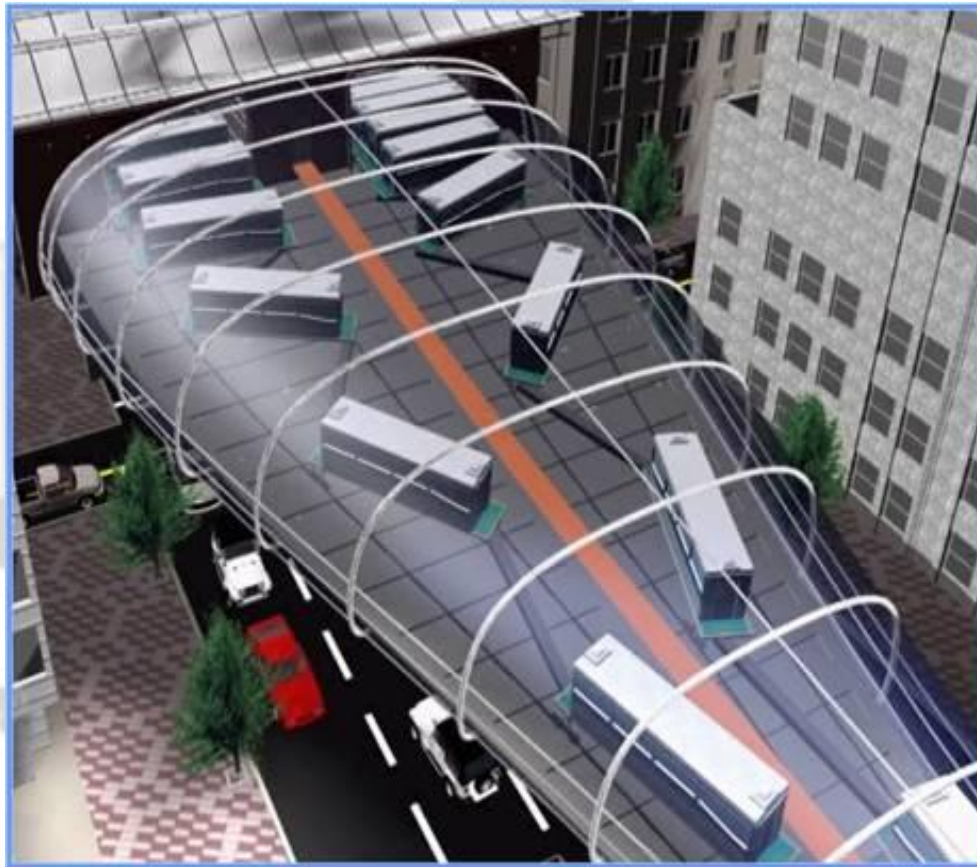


استفاده از نمونه جدید سیستم حمل و نقل

حمل و نقل بدون انتظار No Wait Transit

سرویس حمل و نقل ایمن شهری برای مسافران به دلایل زیر:

- هیچ سکویی برای افتادن از جلوی قطار وجود ندارد.
- سرعت کم
- عدم امکان تصادف
- جریان مداوم مسافر فضای خصوصی بیشتری به شهروند می دهد.
- مسیر بسته و عدم دسترسی خرابکاران به این مسیر
- گروه بندی مسافران در واگن های جداگانه ریسک جیب بری را کم می کند.



Movie Clip



استفاده از نمونه جدید سیستم حمل و نقل

استفاده از تراموا



شناسائی معابری که ظرفیت استفاده از تراموا را دارند. (مسیر میدان راه آهن تا میدان تجریش، خ جمهوری، مسیر جاده مخصوص از خیابان آزادی تا تهرانپارس و از آنجا تا شهرک پردیسان، بزرگراه مدرس، بزرگراه صدر و بلوار شهید اندرزگو)



مزایای استفاده از تراموا :

- ۱- عرض کمتر
- ۲- جلوگیری از آلودگی صوتی و آلودگی هوا
- ۳- سهل الوصول
- ۴- پوشش بیشتر
- ۵- امکان تردد ماشین های غیر تک سرنشین از مسیر تراموا و ترغیب مردم به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی













