

افزودن



مهدی عبداللهی دبیرگروه اقتصاد

«تهرانی‌ها برای رفت‌وآمد در سطح شهر در خطوط بی‌آر.تی به‌طور میانگین بین چهار الی پنج دقیقه و در خطوط عادی به‌طور میانگین ۳۰ الی ۲۵ دقیقه معطل آمدن اتوبوس می‌شوند» این بخشی از اظهارات مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران در ۲۴ آبان‌ماه ۱۴۰۷ است. بررسی‌های «فرهیختگان» نیز نشان می‌دهد مشکل حمل‌ونقل عمومی و به‌ویژه اتوبوس‌ها در پایتخت طی سال‌های اخیر به حد بسیار نامطلوبی‌رسیده،به‌طوری‌که‌نسبت‌اتوبوس‌شاغل(درحال‌خدمت‌رسانی‌به‌شهروندان) در سال جاری کمترین مقدار از ۱۳۶۸ تاکنون است. همچنین در دهه ۱۳۸۰ درحالی‌به‌ازای هر ۱۹۰۰ تهرانی یک اتوبوس فعال وجود داشته که درحال‌حاضر به‌ازای هر ۴۴۰۰ تهرانی، فقط یک اتوبوس درحال‌تrod است. آمار و ارقام حکایت از آن دارد که سرآغاز این اتفاقی از اوایل دهه ۱۳۹۰ بوده و حد بحرانی نیز از ۱۳۹۵ به بعد آغاز شده‌است. به‌نظر می‌رسد باید ردپای این اتفاقات را اولاً در بی‌توجهی دولت‌ها به حمل‌ونقل عمومی در سیاستگذاری و ثانیاً در بودجه‌سالانه شهرداری جست‌وجو کرد. به عبارتی آمار و ارقام می‌گوید دولت‌ها در ایران خواسته یا ناخواسته، طوری در حوزه انرژی سیاستگذاری و رفتار کرده‌اند که نتیجه آن تشویق تردد خودروهای شخصی و تشبه حمل‌ونقل عمومی بوده‌است. آن‌طور که در ادامه می‌آید، به‌نظر می‌رسد شهرداری تهران مجموعه‌دولت، سیاست‌درستی برای تقویت حمل‌ونقل عمومی تهران درپیش‌گرفته‌اند،اتفاقی‌که‌دولت باید در سایر کلانشهرها نیز از آن حمایت کند.

بازگشت اتوبوس‌های تهران به دهه ۶۰

آمارها بسیار قابل‌تامل است، داده‌های آمارنامه شهرداری تهران نشان می‌دهد تعداد اتوبوس‌های فعال و شاغل شهر تهران در نیمه اول سال ۱۴۰۲ کمترین تعداد از سال ۱۳۶۸ تاکنون است. طبق این آمارها، در نیمه اول سال ۱۴۰۲ کل اتوبوس‌های شاغل در داخل شهر تهران ۲۴۷ دستگاه بوده که در دوره ۱۳۶۸ تا ۱۴۰۲ این کمترین تعداد اتوبوس‌های شاغل ثبت‌شده در پایتخت است. طبق این آمارها، در سال ۱۳۶۸ کل اتوبوس‌های شاغل در سطح تهران ۱۸۴۱ دستگاه بوده که این تعداد در سال ۱۳۶۹ به ۲۰۹۵ دستگاه در سال ۱۳۷۰ به ۲۱۳۶ دستگاه و در سال ۱۳۷۱ به ۲۲۵۰ دستگاه رسیده‌است. در سال‌های ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۵ تعداد اتوبوس‌های شاغل در شهر تهران به سه تا چهار هزار دستگاه رسیده و بالاترین تعداد اتوبوس‌های شاغل در تهران نیز مربوط به سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۹ است که تعداد اتوبوس‌های بین ۴۶۰۰ تا ۴۷۰۰ دستگاه است. از سال ۱۳۹۰ به بعد تعداد اتوبوس‌های شاغل در پایتخت به مرور کاهش یافته و تعداد آنها به ۲۵۰۰ دستگاه تا سال ۱۳۹۹ و به ۲۴۷ دستگاه تا سال ۱۴۰۲ رسیده‌است.

۸۲ درصد اتوبوس‌ها فرسوده هستند!

مسئله اتوبوس‌های تهران فقط کمبود نیست؛ چراکه طبق داده‌های آمارنامه شهرداری تهران، در سال ۱۴۰۱ از ۵۱۶۱ اتوبوس شرکت واحد و بخش خصوصی، تعداد چهار هزار و ۲۱۹ دستگاه یا معادل نزدیک به ۸۲ درصد از آنها فرسوده بوده‌اند. اما آمار مهم‌تر از فرسودگی، داده‌های اتوبوس‌های شاغل (فعال) است. به عبارتی، تعداد موجودی اتوبوس‌های هر شهر هرچند دستگاه باشد، آنچه مهم‌بوده، میانگین تعداد اتوبوس‌های شاغل و فعال است. براساس داده‌های آمارنامه شهرداری تهران گرچه تعداد اتوبوس‌های پایتخت از ۵۸۰۰ دستگاه در سال ۱۳۸۰ به ۷۸۰۰ دستگاه در سال ۱۳۸۷ و به ۵۱۶۱ دستگاه در سال ۱۴۰۱ (رسیده) کاهش ۲۴ درصدی نسبت به سال ۱۳۸۰ (۱۳۸۷) اما در همین مدت نیز تعداد اتوبوس‌های شاغل از ۳۹۰۰ دستگاه در سال ۱۳۸۰ به ۴۷۰۰ دستگاه تا سال ۱۳۸۷ و به ۲۱۰۰ دستگاه تا پایان سال ۱۴۰۱ و به ۲۴۷ دستگاه تا نیمه اول اسما رسیده‌است. براساس این داده‌ها، بین سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۵ حدود ۶۰ درصد از اتوبوس‌های

تهران برای بازگشت به شرایط عادی ۶۰۰۰ اتوبوس جدید می‌خواهد

چه کسی چرخ حمل‌ونقل را پنچر کرد؟

تهران شاغل (فعال) بوده‌اند که این میزان تا سال ۱۴۰۱ و نیمه اول سال جاری به ۴۰ و ۴۱ درصد رسیده‌است.

پایتخت ۹ میلیون با ۲ هزار اتوبوس!

شاخص جالب توجه دیگر در بخش اتوبوس‌ها، وضعیت سرانه اتوبوس‌های شاغل یا فعال در شهر تهران است. به عبارتی، شاخص مهم ارزیابی نسبت تعداد جمعیت به اتوبوس‌های شاغل است. طبق آمارها، در شاخص نسبت جمعیت به تعداد اتوبوس شاغل، وضعیت فعلی تهران بدترین وضعیت از ۱۳۶۸ تاکنون است. براساس آمارهای سالنامه آماری شهرداری تهران، نسبت جمعیت به تعداد اتوبوس شاغل از ۳۳۲۸ دستگاه در سال ۱۳۶۸ به ۱۶۸۸ دستگاه تا سال ۱۳۸۷ رسیده که این تعداد در سه سال اخیر به ترتیب ۲۱۵۳ دستگاه، ۲۲۰۱ دستگاه و ۴۲۳۲ دستگاه بوده‌است. به عبارتی، در سال ۱۳۶۸ به ازای هر ۳۳۴۸ نفر شهروند ساکن در داخل شهر تهران یک اتوبوس فعال یا شاغل وجود داشته که این تعداد تا سال ۱۳۸۷ به ۱۶۸۸ نفر رسیده و درحال‌حاضر به ازای هر ۴۲۳۲ تهرانی یک اتوبوس وجود دارد. با در نظر گرفتن سال ۱۳۸۷، موجودی اتوبوس‌های شاغل در آن سال ۲۶ برابر امروز بوده‌است. آنگور که آمارها نشان می‌دهد درحال‌حاضر تنها ۲۴۷ دستگاه اتوبوس شاغل در پایتخت وجود دارد که با در نظر گرفتن جمعیت ۹ میلیون و ۷۲ هزار نفری شهر تهران، به ازای هر ۴۲۳۲ ساکن پایتخت یک دستگاه اتوبوس شاغل وجود دارد. این موضوع را نیز باید در نظر گرفت که آمار ۹ میلیون جمعیت صرفاً مربوط به خود شهر تهران بوده و با در نظر گرفتن جمعیتی که روزانه از کرج و اقمار تهران به پایتخت می‌آیند، قطعاً سرانه اتوبوس کمتر و کم‌تر نیز خواهد شد.

اتوبوس‌های فعلی ۶۰ درصد کمتر از نیاز واقعی

آنگور که گفته شد در حال حاضر کل اتوبوس‌های شاغل (در حال خدمت‌رسانی) ۲۴۷ دستگاه است. اگر بهترین سال در عملکرد اتوبوس‌های شهری تهران را که مربوط به سال ۱۳۸۷ بوده در نظر بگیریم تهران با جمعیت ۹ میلیون فعلی (بدون در نظر گرفتن مسافران اقماری و کرج) به ۵۴۰۰ دستگاه اتوبوس فعال یا شاغل نیاز دارد. گرچه در حال حاضر ۲۴۷ دستگاه اتوبوس در شهر فعالند، اما مشخص نیست چه تعداد از این اتوبوس‌های فعال قابلیت کار در سال‌های آینده را دارند؛ چراکه طبق آمارهای شهرداری حدود ۸۲ درصد از کل اتوبوس‌های فعال و غیرفعال پایتخت فرسوده‌اند. در مجموع با در نظر گرفتن نیاز تهران به فعالیت ۵۴۰۰ دستگاه اتوبوس شاغل (مجموع شاغل فعلی + خریدهای جدید)، اتوبوس‌های فعلی فقط ۲۰ درصد از نیاز واقعی شهر تهران را پوشش می‌دهد. در این خصوص ۱۷ آبان ۱۴۰۲ مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران درخصوص آخرین وضعیت ناوگان اتوبوسرانی تهران گفت: «در حال حاضر تعداد اتوبوس‌هایی که در شهر تهران در قالب شاغل جاری خدمت‌رسانی می‌کنند بین ۲۰۵۰ تا ۲۱۰۰ دستگاه است که آن‌ها شاء اولاً با ورود خریدهای جدید این ناوگان تقویت خواهد شد.» علیزاده در ادامه عنوان کرد: «باتوجه به سیاست‌های مدیریت شهری و به‌منظور حمایت از تولیدکنندگان داخلی، قرارداد خرید حدود ۳۴۰ دستگاه اتوبوس به ارزش ۷۸ هزار میلیارد تومان به صورت نقد و غیرنقد منعقد شده‌است. وی همچنین در بحث ورود اتوبوس‌های برقی نیز گفت با سفر راکانی شهردار تهران به کشور چین، تفاهمنامه خرید دو هزار دستگاه اتوبوس منعقد شده که هزار دستگاه آن برقی و مابقی گازسوز است و آن‌ها شاء در سال آینده مجموع اتوبوس‌های فعال به پنج هزار دستگاه خواهد رسید که با اضافه شدن این تعداد ناوگان پس از سال‌ها توقف، اتفاق خوب و بی‌سابقه‌ای برای توسعه اتوبوسرانی را شاهد خواهیم بود.»

سه‌م ۹ درصدی اتوبوس از حمل‌ونقل تهران!

داده‌های گزارش آمارنامه شهرداری تهران نکات قابل تاملی را نشان می‌دهد. طبق این داده‌ها، در سال ۱۴۰۱ روزانه ۲۰۶ میلیون نفر از طریق بخش‌های مختلف

حمل‌ونقلی در شهر تهران جابه‌جا شده که خودروهای شخصی با ۴۸٫۶ درصد، بالاترین سهم را داشته‌اند. پس از آن تاکسی‌ها، آژانس‌ها و تاکسی‌های اینترنتی (اسنپ و تپسی و …) مشترکاً سهم ۲۴٫۶ درصدی داشته، مترو با سهم ۱۰٫۵ درصدی سوم، سامانه اتوبوسرانی با سهم ۹٫۳ درصدی چهارم و موتورسیکلت با سهم ۷ درصد در رتبه پنجم و آخر قرار دارد. در مجموع، سهم اتوبوس و مترو از جابه‌جایی مسافر در شهر تهران طی سال گذشته حدود ۱۹٫۸ درصد بوده که با اضافه کردن سهم ۲۴٫۶ درصدی تاکسی‌ها، آژانس‌ها و تاکسی‌های اینترنتی، سهم حمل‌ونقل عمومی به ۴۴٫۴ درصد می‌رسد.

سهم ۴۴٫۴ درصدی حمل‌ونقل عمومی از کل جابه‌جایی شهر تهران درحالی‌است که در شهر هنگ‌کنگ ۷۷ درصد از جابه‌جایی‌ها یا حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود. این میزان در زوریخ و استکهلم ۷۳ درصد، در سنگاپور ۷۲ درصد، هلسینکی ۷۱ درصد، اسلو، توکیو و پاریس ۶۶، برلین ۶۵، لندن، آمستردام و سنول ۶۴، فرانکفورت ۶۲، نیویورک ۵۶ و استانبول ۵۵ درصد است. البته تفاوت عمده بین حمل‌ونقل عمومی در تهران با شهرهای مذکور این است که در آن شهرها سهم اتوبوس و مترو نسبتاً بالا است و سهم تاکسی‌ها و تاکسی‌های اینترنتی از تهران کمتر است.

سیاستگذاری دولت‌ها علیه حمل‌ونقل عمومی

بااستنادبه‌داده‌های‌این‌گزارش‌می‌توان‌گفت‌در‌کشورمان‌سیاستگذاری‌حمل‌ونقل‌به‌اشتباه‌مشوق‌استفاده‌بیشتر‌از‌خودروهای‌شخصی‌بوده‌و‌کمتر‌به‌حمل‌ونقل‌عمومی‌بها‌داده‌شده‌است.‌اتفاقی‌که‌علاوه‌بر‌ترافیک‌سنگین،‌آلودگی‌هوا،‌باعث‌تشدید‌مصرف‌سوخت‌در‌کشور‌نیز‌شده‌است.‌اتفاقاتی‌که‌سالانه‌خسارت‌زیادی‌را‌به‌شهروندان،‌دولت‌و‌کشور‌وارد‌می‌کند.‌در‌همین‌خصوص‌،‌نکته‌قابل‌تامل‌اینکه‌کاهش‌سرانه‌اتوبوس‌های‌شاغل‌در‌تهران‌بین‌سال‌های‌۱۳۸۹ تا ۱۴۰۲ درحالی‌رخ‌می‌دهد‌که‌در‌این‌سال‌ها‌قانون‌هدفمندی‌درحال‌اجرا‌بوده‌است.‌به‌عبارتی،‌در‌سال‌۱۳۸۹‌درحالی‌دولت‌قانون‌هدفمندی‌پارانه‌ها‌رایه‌اجرا‌گذاشت(هرچند‌مراحل‌بعدی‌اجرا‌نشد)،‌که‌یکی‌از‌مهم‌ترین‌بند‌های‌آن‌بر‌زمین‌ماند.

طبق ماده ۷ قانون هدفمندی پارانه‌ها، دولت مکلف بود حداکثر تا ۵۰ درصد از خالص‌وجوه‌حاصل‌از‌اجرای‌این‌قانون‌را‌در‌قالب‌۱-‌پارانه‌های‌تقدی‌و‌غیرتقدی‌خانوارو‌۲-‌اجرای‌نظام‌جامع‌تامین‌اجتماعی‌هزینه‌کند.‌در‌ماده‌هشت‌این‌قانون‌نیز‌برای‌بخش‌دوم‌منابع‌هدفمندی‌تکلیف‌شده‌بود‌که‌دولت‌باید‌۳۰‌درصد‌از‌خالص‌وجوه‌حاصل‌از‌اجرای‌این‌قانون‌را‌برای‌پرداخت‌کمک‌های‌بالاعوض،‌یا‌پارانه‌سود‌تسهیلات‌و‌۱-‌بهینه‌سازی‌مصرف‌انرژی‌در‌واحدهای‌تولیدی،‌خدماتی‌و‌مسکونی‌و‌تشویق‌به‌صرفه‌جویی‌و‌رعایت‌الگوی‌مصرف،‌۲-‌اصلاح‌ساختار‌فناوری‌واحدهای‌تولیدی‌در‌جهت‌افزایش‌بهره‌وری‌انرژی،‌آب‌و‌توسعه‌تولید‌برقی‌از‌منابع‌تجدیدپذیر،‌۳-‌جبران‌بخشی‌از‌زیان‌شرکت‌های‌ارائه‌دهنده‌خدمات‌آب‌و‌فاضلاب،‌برقی،‌گاز‌طبیعی‌و‌فرآورده‌های‌نفتی‌و‌شهرداری‌ها‌و‌دهیاری‌ها،‌۴-‌گسترش‌و‌بهبود‌حمل‌ونقل‌عمومی‌در‌چهارچوب‌قانون‌توسعه‌حمل‌ونقل‌عمومی‌و‌مدیریت‌مصرف‌سوخت،‌۵-‌حمایت‌از‌تولیدکنندگان‌بخش‌کشاورزی‌و‌صنعتی،‌۶-‌حمایت‌از‌تولید‌نان‌صنعتی،‌۷-‌حمایت‌از‌توسعه‌صادرات‌غیرنفتی‌و‌۸-‌توسعه‌خدمات‌الکترونیکی‌تعماملی‌با‌هدف‌حذف‌یا‌کاهش‌رفت‌و‌آمد‌های‌غیرضرور‌تخصیص‌داده‌شود.‌در‌نهایت‌در‌ماده‌۱۱‌نیز‌قانون‌هدفمندی‌بیان‌می‌داشت‌دولت‌مجاز‌است‌تا‌۲۰‌درصد‌از‌خالص‌وجوه‌حاصل‌از‌اجرای‌این‌قانون‌را‌به‌منظور‌جبران‌آثار‌آن‌بر‌اعتبارات‌هزینه‌ای‌و‌تملک‌دارایی‌های‌سرمایه‌ای‌هزینه‌کند.

آمارهای عملکرد قانون هدفمندی نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از منابع این قانون به‌شکل‌های‌مختلف‌و‌در‌قالب‌تقدی‌و‌غیرتقدی‌در‌پرداخت‌تقدی‌و‌پرداخت‌های

خرید تضمینی گندم و …) صرف پرداخت به مردم شده و بخشی نیز برای جبران بخشی از زیان شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات آب و فاضلاب، برقی، گاز طبیعی و فرآورده‌های نفتی تخصیص داده می‌شود. درمجموع، علاوه‌بر‌سیاستگذاری‌درصدی‌سوم،‌سامانه‌اتوبوسرانی‌با‌سهم‌۹٫۳‌درصدی‌چهارم‌و‌موتورسیکلت‌با‌سهم‌۷‌درصد‌در‌رتبه‌پنجم‌و‌آخر‌قرار‌دارد.‌در‌مجموع،‌سهم‌اتوبوس‌و‌مترو‌از‌جابه‌جایی‌مسافر‌در‌شهر‌تهران‌طی‌سال‌گذشته‌حدود‌۱۹٫۸‌درصد‌بوده‌که‌با‌اضافه‌کردن‌سهم‌۲۴٫۶‌درصدی‌تاکسی‌ها،‌آژانس‌ها‌و‌تاکسی‌های‌اینترنتی،‌سهم‌حمل‌ونقل‌عمومی‌به‌۴۴٫۴‌درصد‌می‌رسد.

اتوبوس داخلی یا خارجی؟

آن‌طور‌که‌مستولان‌شهرداری‌تهران‌می‌گویند،‌قرار‌است‌از‌طریق‌خرید‌های‌داخلی‌و‌ثبت‌سفرارش‌از‌چین،‌تا‌سال‌آینده‌تعداد‌اتوبوس‌های‌شاغل‌در‌پایتخت‌به‌بیش‌از‌۵‌هزار‌دستگاه‌برسد.‌راکانی‌شهردار‌تهران‌۱۵‌بهمن‌در‌صحن‌علنی‌شورای‌شهر‌تهران‌با‌اشاره‌به‌دستاوردهای‌سفرش‌به‌چین‌می‌گوید:‌«قراردادهای‌ما‌با‌کشور‌چین‌در‌قالب‌خرید‌خودرو‌و‌دیگر‌برنامه‌ها‌در‌بخش‌های‌مختلف‌بین‌۱۲‌تا‌۱۳‌میلیارد‌یورو‌است.»‌به‌گفته‌راکانی،‌بخش‌اول‌تعهدات‌مبنی‌بر‌تامین‌۷۹۱‌واگن‌مترو‌بوده‌که‌تامین‌مالی‌آن‌توسط‌دولت‌صورت‌گرفته‌است.»‌به‌گفته‌وی،‌با‌حساب‌واگن‌های‌داخلی،‌تعداد‌واگن‌ها‌درمجموع‌به‌هزار‌و‌۱۸۴‌واگن‌می‌رسد.

شهردار تهران درخصوص تامین اتوبوس‌های مورد نیاز تهران نیز بیان اینکه قراردادهای یک میلیارد و ۶۷۰ میلیون یورو در بخش حمل‌ونقل انجام شده، می‌گوید: «بسته خودرویی سفر اخیر شامل ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی، ۱۰ هزار ون برقی، ۲۷ هزار و ۵۰۰ دستگاه تاکسی برقی شامل ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه تاکسی شاسی بلند برای مسیر فرودگاه و بخش‌های مشابه است.» به گفته راکانی، مدت زمان اجرا و جزئیات تأخیر هر دین قراردادها پیش‌بینی شده و هر زمان که پرداخت اولیه صورت گیرد تا شش‌ماه‌آینده،‌گمرک‌بندرعباس‌اتوبوس‌ها‌رایه‌شهرداری‌تهران‌تحویل‌خواهد‌داد.‌آن‌طور‌که‌راکانی‌در‌روزی‌آخر‌گفته،‌شهرداری‌در‌حال‌حاضر‌تعداد۵‌هزار‌دستگاه‌اتوبوس‌خریداری‌کرده‌که‌۲۵۰۰‌دستگاه‌از‌تولیدکننده‌داخلی‌و‌۷۹۱‌دستگاه‌نیز‌از‌چینی‌ها‌خریداری‌شده‌است.‌اقدامات‌شهرداری‌تهران‌برای‌تامین‌اتوبوس‌های‌شهری‌با‌نقد‌هایی‌نیز‌همراه‌بوده‌است.‌برخی‌از‌منتقدان‌نسبت‌به‌خرید‌۲۵۰۰‌دستگاه‌اتوبوس‌از‌چین‌انتقاد‌کرده‌اند.‌یکی‌از‌اعضای‌شورای‌شهر‌تهران‌اخیراً‌می‌گوید:‌«برای‌راه‌انداختن‌کار‌مردم‌و‌توسعه‌ناوگان،‌خرید‌خارجی‌اتفاق‌خوبی‌است‌اما‌بدون‌توجه‌به‌تولید‌داخلی‌همچون‌لایلی‌خواندن‌برای‌کودکی‌است‌که‌نمی‌تواند‌از‌روی‌گرسنگی‌بخوابد.»‌برخی‌دیگر‌از‌منتقدان‌نیز‌نسبت‌به‌موضوع‌تهارت‌نفت‌برای‌خرید‌اتوبوس‌و‌نوسازی‌ناوگان‌شهری‌هشدار‌می‌دهند.

اما به‌نظر‌می‌رسد‌هر‌دوی‌این‌انتقاد‌ها‌چندان‌با‌واقعیت‌های‌میدانی‌تطابق‌ندارد؛‌چراکه‌اولاً‌آن‌طور‌که‌شهرداری‌تهران‌می‌گوید،‌تولیدکنندگان‌داخلی‌ظرفیت‌تولید‌کافی‌برای‌تامین‌۵‌هزار‌دستگاه‌را‌نداشته‌و‌مشخص‌نیست‌۲۵۰۰‌دستگاه‌قرار‌فعلی‌را‌تا‌چه‌زمانی‌تحویل‌خواهند‌داد.‌ثانیاً‌به‌اعتقاد‌اغلب‌کارشناسان،‌استفاده‌از‌ظرفیت‌های‌تهارت‌نفت‌و‌سایر‌قراردادهای‌دوجانبه‌بهترین‌ابزار‌برای‌کاهش‌مخاطرات‌وضعیت‌فعلی‌حمل‌ونقلی‌در‌کشور‌و‌به‌ویژه‌شهر‌تهران‌است،‌وضعیتی‌که‌عدم‌چاره‌اندیشی‌برای‌آن،‌مساوی‌هدررفت‌میلیون‌ها‌دلار‌هزینه‌مصرف‌سوخت،‌آلودگی‌هوا‌و‌خسارت‌های‌مالی‌و‌جانی‌است.‌در‌این‌خصوص‌آن‌طور‌که‌علیزاده،‌مدیرعامل‌شرکت‌واحد‌اتوبوسرانی‌شهر‌تهران‌می‌گوید،‌تهران‌حداقل‌به‌۹‌هزار‌دستگاه‌اتوبوس‌نیاز‌دارد.‌وی‌مدعی‌است‌بیش‌از‌۱۰‌سال‌بوده‌که‌خط‌تولید‌شرکت‌های‌داخلی‌خواهی‌بدون‌خرید‌خارجی‌نمی‌توان‌اتوبوس‌های‌مورد‌نیاز‌را‌تامین‌کرد.‌به‌گفته‌علیزاده،‌شهرداری‌تهران‌در‌سه‌سال‌اخیر‌فقط‌۶۵۹‌دستگاه‌اتوبوس‌از‌ایران‌خودرو‌تحویل‌گرفته‌که‌این‌تعداد‌اتوبوس‌مشکلی‌از‌پایتخت‌را‌حل‌نکرده‌است.

