

تحلیل میزان گرایش اقشار مختلف اجتماع به استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی پس از اجرای طرح هدفمند شدن یارانه‌ها (مطالعه‌ی موردی: مناطق ۲۲ گانه‌ی کلانشهر تهران)

طاہر پریزادی* - پژوهشگر دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران.

نقیسه مرصوصی - استادیار گروه جغرافیا دانشگاه پیام نور تهران، ایران.

علی شعاع برآبادی - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه سیستان و بلوچستان، سیستان و بلوچستان، ایران.

حسن حسینی امینی - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه پیام نور، واحد تهران مرکز، ایران.

مهدی شهریاری - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه سیستان و بلوچستان، سیستان و بلوچستان، ایران.

Analysis of society different strata tendency to use the public transportation system after implementation targeted subsidies plan (Case Study: 22 regions of Tehran metropolitan)

Abstract

Aim to design targeted subsidies, trying to reduce energy consumption and improve income distribution situation in Iran. In this paper the factors affecting society different strata tend to use the public transport system after being targeted subsidy plan in 22 regions of Tehran metropolitan is analyzed. Research objective "impact assessment variables determine the behavior of citizens, such as employment status, gender, age and type of personal to vehicle use on public transport following the implementation of targeted subsidies. Methods of research "- descriptive and analytical survey that 400 completed questionnaires in the 22 regions of Tehran has been done. To analyze data obtained from the inquiry and assessment of the interaction of variables, test "Phi and Cramer s V coefficient", "goodman & kruskal Tau coefficient", "Lambda coefficient" and "Pearson chi coefficient" is used. Findings of study show, relationship between education level of citizens and their awareness of targeted subsidies plan, employment standards of citizens and "economic effect" targeted subsidy plan, the type used by citizens and effect "Traffic" criteria and targeted subsidy plan, the type of device used citizens and "environmental effects" criteria of targeted subsidies plan is significant.

Key words: public transportation system, awareness level of citizens, targeted subsidy plan, the regions of Tehran Municipality.

چکیده

هدف از طرح هدفمند کردن یارانه‌ها، تلاش برای کاهش مصرف انرژی و بهبود شرایط توزیع درآمد در ایران است. در این مقاله سعی شده است عوامل موثر برگرایش اقشار مختلف اجتماع به استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی پس از اجرای طرح هدفمند شدن یارانه‌ها در مناطق ۲۲ گانه کلانشهر تهران مورد بررسی و تحلیل قرارگیرد. هدف پژوهش «سنجش تاثیر متغیرهای تعیین کننده رفتار شهروندان همچون وضعیت اشتغال، جنسیت، سن و نوع وسیله نقلیه شخصی و پیش بینی تبعات اجرای طرح هدفمند شدن یارانه‌ها بر استفاده از حمل و نقل عمومی» می باشد. روش پژوهش «توصیفی، تحلیلی و پیمایشی» است که با تکمیل ۴۰۰ پرسشنامه در ۲۲ منطقه شهر تهران انجام شده است. برای تحلیل داده‌های حاصل از پرسشگری و سنجش تعامل متغیرهای مورد مطالعه، از آزمون‌های «ضریب فی و کرامر»، «ضریب تاوگودمن و کروسکال»، «ضریب لامبدا» و «کای اسکویر پیرسن» استفاده شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد، بین میزان تحصیلات شهروندان و سطح آگاهی آنها از طرح هدفمند شدن یارانه‌ها، وضعیت اشتغال شهروندان و معیار «اثر اقتصادی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها، نوع وسیله مورد استفاده شهروندان و معیار «اثر ترافیکی» طرح هدفمندی یارانه‌ها، نوع وسیله نقلیه مورد استفاده شهروندان و معیار «اثر زیست محیطی» طرح هدفمندی یارانه‌ها ارتباط معناداری وجود دارد. واژگان کلیدی: سیستم حمل و نقل عمومی، سطح آگاهی شهروندان، طرح هدفمند شدن یارانه‌ها، مناطق شهرداری تهران.

اسلامی ایران اصلاح نماید (متن قانون، ۱۳۸۷). در این راستا تلاش برای ترغیب شهروندان به استفاده از حمل و نقل عمومی و سنجش میزان گرایش مردم به استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی و ارائه راهکارهای اجرایی در جهت اصلاح این سیستم ضرورت تحقیق را نمایان می‌سازد.

۲- مبانی نظری

۲-۱) یارانه

دولتها با دو ابزار «مالیات» و «یارانه» می‌توانند در بازار دخالت نمایند. مالیات دریافت پول از جریان درآمدهاست؛ در حالی که یارانه پرداخت پول به جریان هزینه‌ها می‌باشد. یارانه و مالیات با تغییر قیمت‌های نسبی، اقتصاد را تحت تاثیر قرار می‌دهند (ابونوری و سایرین، ۱۳۸۵). قیمت نسبی کالاهایی که مالیات بر آنها وضع شده است، افزایش و قیمت نسبی کالاهای یارانه‌ای کاهش می‌یابد؛ بنابراین یارانه‌ها با ایجاد کسری بودجه و افزایش هزینه‌های اجتماعی آثار کلان بر اقتصاد ملی دارند. گرچه در بعضی از کشورها، مصرف‌کنندگان با پرداخت قیمت‌های پایین‌تری برای کالاهای یارانه‌ای، از این یارانه‌ها بهره‌مند شوند؛ اما در واقع به طور غیر مستقیم متضرر می‌شوند؛ زیرا پرداخت یارانه افزایش هزینه‌های عمومی، کاهش رشد اقتصادی، کسری بودجه و در نتیجه تورم را به دنبال دارد.

افزون بر این بعضی دولتها به منظور تامین مالی یارانه‌ها، مجبور به گرفتن وام و انتشار پول می‌شوند که در نتیجه ثبات اقتصادی به خطر می‌افتد. در بعضی از کشورها نظیر مراکش، تامین مالی یارانه‌ها به تعرفه‌های مالیات متکی می‌باشد؛ در نتیجه رژیم تجاری، تولید و مصرف داخلی به جای تاثیرپذیری از سیستم بازار از قیمت‌های تثبیتی دولت متاثر می‌شوند.

از طرف دیگر در اقتصاد مبتنی بر بازار، بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی موجود و قابل خلق در اقتصاد بر اساس نظریه رقابت صورت می‌گیرد. هر اندازه که شفافیت اقتصاد افزایش یابد و مداخله دولت در نظام قیمت‌ها کمتر شود، انحراف از سرمایه‌گذاری‌های مولد کاهش می‌یابد. به عبارت دیگر، سرمایه‌گذاری به بخش‌های

یکی از مهمترین بخش یارانه‌های غیر مستقیم در اقتصاد ایران، یارانه در بخش انرژی به ویژه فرآورده‌های نفتی (بنزین) است. از اهداف اصلی و اولیه اختصاص یارانه به بخش انرژی نیل به عدالت اجتماعی از راه تامین حداقل نیازهای افراد و اقشاری است که توانایی پرداخت هزینه واقعی انرژی را ندارند (ابونوری و سایرین، ۱۳۸۵). بر اساس برآوردها سالانه حدود ۱۳ میلیارد دلار یارانه به بخش انرژی پرداخت می‌شود که به علت نبود بستر مناسب و الگوی صحیح مصرف، بخش قابل توجهی از این منابع به هدر می‌رود (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۸).

از طرفی دیگر با عدم ارائه روش مناسب برای مصرف صحیح در حوزه انرژی، بخش نفت، گاز، بنزین و گازوئیل، سالانه میلیاردها تومان از سرمایه‌های این کشور به جای پرداختن به آبادانی و عمرانی اصیل و ماندگار در این بخش دود می‌شود و عارضه‌های بسیاری برای کشور ایجاد می‌کند. بر اساس گزارش صندوق بین‌المللی پول، ایران دومین کشور جهان از نظر پرداخت یارانه انرژی می‌باشد (صندوق بین‌المللی پول، ۲۰۰۲). در حال حاضر بطور متوسط در شهرهای بزرگ ۲۳٪ از سفرهای روزانه شهروندان با اتوبوس و ۷ درصد بوسیله مینی بوس و ۲۳ درصد با تاکسی انجام می‌شود در تهران علاوه بر موارد یادشده حدود ۵ درصد را مترو جابجا می‌نماید، در حالی که می‌بایست حداقل ۵۰ درصد از سفرها بوسیله اتوبوس یا قطارهای شهری انجام شود (رفوئی، ۱۳۸۹).

یکی از دلایل رشد مصرف بیش از حد فرآورده‌های نفتی (بنزین)، قیمت به نسبت پایین آن می‌باشد. قیمت‌ها ابزاری برای تخصیص و مصرف بهینه منابع هستند؛ بنابراین اگر کالاها و خدمات قیمت واقعی خود را نداشته باشند، اتلاف در مصرف آنها به وجود می‌آید. افزون بر این، قیمت پایین فرآورده‌های نفتی موجب قاچاق و استفاده از تکنولوژی‌های نامناسب می‌شود. بر همین اساس طبق بند الف ماده یک قانون هدفمند کردن یارانه‌ها دولت مکلف است قیمت فروش داخلی حامل‌های انرژی (بنزین، نفت سفید، گاز مایع و سایر مشتقات نفت) را به تدریج تا پایان برنامه پنجساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری



دارای مزیت که قابلیت رقابت را در بازارهای داخلی و خارجی دارند، سوق پیدا می‌کند. در شرایطی که دولت قیمت‌ها را کنترل و برای بخشی از کالاها یارانه پرداخت می‌کند، سرمایه‌گذاری دچار انحراف می‌شود. این انحراف گاه برای بهره‌جویی از رانتهای موجود اقتصادی در برخی فعالیتها متمرکز می‌شود و ظرفیت مازادی را ایجاد می‌نماید که دارای مزیت رقابت در بازارهای داخلی و خارجی نیست و برعکس در برخی فعالیتها حتی اگر مزیت نسبی وجود داشته باشد، به دلیل کنترل قیمت، سرمایه‌گذاری صورت نمی‌گیرد؛ بنابراین اعمال یارانه‌ها و کنترل قیمت‌ها آثار اقتصادی و اجتماعی بر رشد و توسعه اقتصادی دارد و چه بسا مزیت ناشی از آثار اجتماعی آن با گسترش فقر در جامعه (بر اثر توسعه نیافتگی ملی) به کلی از بین برود. با این وجود، یارانه به عنوان یکی از اقلام هزینه‌ای دولت‌ها نزدیکی با سیاستها و اهداف دولت دارد و میزان آن به نقش و جایگاه دولت‌ها در نظام اقتصادی کشورها بستگی دارد (خسروی نژاد، ۱۳۸۷).

۲-۱) حمل و نقل عمومی

حمل و نقل عمومی شامل سیستمی است که در آن یک وسیله مشخص، در فواصل زمانی مشخص در ایستگاه‌های مشخص و در مسیری میان یک مبدأ و مقصد مشخص تردد می‌کند (معصوم و علی آبادی، ۱۳۸۱). حمل و نقل در ارتباط با ویژگی‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی: سیستم حمل و نقل از ویژگی‌هایی همچون اندازه جمعیت، اندازه و ساختار نیروی شاغل، میزان درآمدها، موقعیت جغرافیایی محل کار، نواحی مسکونی، مراکز خرید، آموزش و دیگر فعالیت‌ها تأثیر می‌پذیرد.

حمل و نقل در ارتباط با جابجایی جمعیت: حرکت و جابجایی در وهله نخست از موقعیت جغرافیایی نواحی مسکونی، محل کار، مراکز خرید، آموزشی، بهداشت و دیگر فعالیت‌ها متأثر می‌شود. بدیهی است اندازه جمعیت، سطح زندگی جمعیت و روابط در نیازها، جمعیت و مسیر حمل و نقل را تعیین می‌کند. در حقیقت مطالعات اخیر در مسائل مربوط به حمل و نقل و تجزیه و تحلیل اساس و پایه‌های شکل دهنده آن، نشان می‌دهد

که پیش بینی‌های مربوط به ساختار و اندازه جمعیت بسیار مهم می‌باشد (قره نژاد، ۱۳۸۲). بعد اقتصادی حمل و نقل: یک تجزیه و تحلیل منطقی و استفاده از الگوهایی که بتواند هزینه حمل و نقل در رابطه با طول مسافت به عنوان شاخص کمترین هزینه در موضوع حمل و نقل مورد استفاده قرار گیرد، ضروری می‌باشد. به بیان دیگر، توسط یک تجزیه و تحلیل مقایسه‌ای، سیستم حمل و نقل اقتصادی انتخاب می‌شود؛ یعنی در تحلیل‌های اقتصادی، کمترین هزینه حمل و نقل به کوتاه‌ترین راه ترجیح داده می‌شود. اما تصمیم‌گیری در انتخاب سیستم حمل و نقل، مسافت و محل مورد نظر همراه با حداقل هزینه جابجایی و زمان کارآمدتر و بهتر می‌باشد (قره نژاد، ۱۳۸۲). استفاده از اتومبیل، ترددی پر هزینه به شمار می‌آید و مصرف زیاد انرژی به ویژه در شهر و برای جابجایی یک نفر به بار می‌آورد (باستیه و دزر، ۱۳۷۷)؛ اما استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی از بسیاری جنبه‌ها مانند کاهش هزینه، ایمنی، کاهش آلودگی‌های زیست محیطی و غیره مناسب‌تر است.

آلودگی‌های محیطی و حمل و نقل: بر اساس برآوردهای سازمان بهداشت جهانی ذرات ریز معلق در هوا سالیانه به مرگ ناهنگام بیش از نیم میلیون نفر می‌شود. در بسیاری از کشورها هزینه‌های اقتصادی آلودگی هوا در حدود ۲٪ خالص داخلی است (بانک جهانی، ۲۰۰۲). مسائل مهم در حمل و نقل و محیط زیست را از نظر جغرافیایی می‌توان به بیان زیر بررسی کرد:

- اشخاص پیاده بتوانند به صورت سالم و بدون هیچگونه ناراحتی از نظر ترافیک در سطح شهر رفت و آمد نمایند،
- جدایی راه پیاده و وسایل نقلیه موتوری در سطح شهر،
- از بین بردن عوامل آلوده سازی وسایط نقلیه موتوری مانند صدا، بو، لرزش و آلاینده‌هایی چون روغن به شکل کاملاً قابل قبول،
- حذف تمامی موانع دید تا اینکه وسیله نقلیه بتواند انتخاب مسیر نماید و از نفوذ به بخش‌های مشخص و قدغن دوری جوید (قره نژاد، ۱۳۸۲).
- خودرو بزرگترین مولد زیان‌ها و آلودگی‌هایی مانند آلودگی صدا، هوا و غیره است. در عوض از بیشترین



انعطاف برخوردار است. لازم است با قاطعیت، مسائل تردد در مراکز مواجهه با تراکم فعالیت را از مناطق پیرامونی آن جدا کرد؛ زیرا مراکز پر تراکم توان جذب چرخش وسایل نقلیه شخصی بسیار شدید را ندارد (باستیه و دزر، ۱۳۷۷).

۳- فرضیه‌های پژوهش

در این پژوهش هفت فرضیه به شرح زیر مطرح شده و مورد آزمون قرار گرفته است:

۱- به نظر می‌رسد میزان تحصيلات شهروندان بر سطح آگاهی آنها از طرح هدفمند شدن یارانه‌ها مؤثر است.

۲- به نظر می‌رسد بین وضعیت اشتغال شهروندان و معیار «اثر اقتصادی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها رابطه‌ی معناداری وجود دارد.

۳- به نظر می‌رسد بین نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده‌ی شهروندان و معیار «اثر ترافیکی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها ارتباط معناداری وجود دارد.

۴- به نظر می‌رسد بین نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده‌ی شهروندان و معیار «اثر زیست‌محیطی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها رابطه‌ی معناداری وجود دارد.

۵- به نظر می‌رسد سطح تحصيلات شهروندان بر میزان گرایش آنها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی اثر گذار است.

۶- به نظر می‌رسد وضعیت تأهل شهروندان بر میزان گرایش آنها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی مؤثر است.

۷- به نظر می‌رسد میزان درآمد شهروندان بر میزان گرایش آنها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی تأثیر دارد.

۴- فرآیند انجام پژوهش

این تحقیق از نوع کاربردی است و با توجه به متغیرهای مورد بررسی، رویکرد حاکم بر این پژوهش «توصیفی، تحلیلی و پیمایشی» است. با توجه به تعداد زیاد شهروندان، حجم نمونه مورد مطالعه پس از اخذ آرا و

نظرات چهار نفر از متخصصین رشته‌های مختلف ۴۰۰ نفر تعیین و اطلاعات مورد نیاز تحقیق از طریق تکمیل پرسشنامه در ۲۲ منطقه (۱۱۲ ناحیه شهری) شهرداری تهران و به شیوه تصادفی گردآوری شده است. پرسشنامه‌ها اغلب در ساعت اوج تردد شهروندان در روزهای مختلف هفته تکمیل شده است. توزیع پرسشنامه‌ها در وهله اول بر اساس جمعیت مناطق و در وهله بعد جمعیت نواحی شهری تهران بوده است. «روایی»^۱ صوری و محتوایی پرسشنامه با ۰/۷۶ و پایایی^۲ آن با استفاده از «ضریب آلفای کرونباخ» ۰/۸۸ تعیین شده است. پس از گردآوری اطلاعات مورد نیاز، با استفاده از نرم افزار آماری SPSS (کلاتری، ۱۳۸۷) و با بهره‌گیری از آزمون‌های «ضریب فی و کرامر»، «ضریب تاوگودمن و کروسکال»، «ضریب لامبدا» و «کای اسکویر پیرسن» (مومنی، ۱۳۸۷) فرضیه‌های پژوهش مورد آزمون واقع شد.

۵- معیارها و متغیرهای پژوهش

- «متغیرهای رفتاری»: جنس، سن، میزان تحصيلات، وضعیت تاهل، وضعیت اشتغال، درآمد، نوع وسیله نقلیه شخصی، میزان گرایش به استفاده از حمل و نقل عمومی؛

- «متغیرهای اثر ترافیکی»: کاهش میزان استفاده از وسایل نقلیه شخصی، کاهش ترافیک خیابان‌ها و معابر شهری، کاهش سفرهای غیر ضروری درون شهری؛

- «متغیرهای اثر اقتصادی»: کرایه جابجایی بار و مسافر، افزایش قیمت خودرو؛

- «متغیرهای زیست محیطی»: کاهش میزان آلودگی هوا، افزایش استفاده از خودروهای گاز سوز.

۶- یافته‌های پژوهش

۶-۱- رابطه‌ی میزان تحصيلات شهروندان و سطح آگاهی آنها از طرح هدفمند شدن یارانه‌ها
با توجه به جدول بالا، تنها ۳۱ نفر از جامعه نمونه (۸ درصد از اهداف و فرایندهای طرح هدفمندی یارانه‌ها)

اعلام ناآگاهی کرده‌اند و ۹۲ درصد از شهروندان، از طرح هدفمندی یارانه و زمان اجرا و اهداف آن آگاهی داشتند. با توجه به اینکه میزان تحصیلات (متغیر مستقل) در سطح اسمی و آگاهی از هدفمندی یارانه‌ها (متغیر وابسته) در سطح رتبه‌ای است؛ برای سنجش رابطه بین این دو متغیر از آزمون «ضریب فی و کرامر» استفاده شده است (جدول شماره ۲).

همانگونه در جدول شماره ۲ ملاحظه می‌گردد، مقدار ضریب «فی و کرامر» بدست آمده بسیار اندک (۰/۳) و سطح معناداری (۰/۰۱۵) است، یعنی آگاهی افراد از طرح هدفمندی یارانه‌ها وابسته به میزان تحصیلات آنها عبارت دیگر، رابطه معناداری بین میزان تحصیلات آنها از طرح هدفمند شدن یارانه‌ها وجود دارد، بنابراین فرضیه نخست پژوهش مورد تأیید قرار می‌گیرد.

جدول ۱. توزیع فراوانی میزان آگاهی شهروندان از طرح هدفمند شدن یارانه‌ها بر حسب سطح تحصیلات آنها؛ مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، تابستان ۱۳۸۹.

مجموع	وضعیت آگاهی از طرح هدفمند شدن یارانه‌ها		منبع تغییرات	میزان تحصیلات	
	خبر	بلی			
۷	۰	۷	بی سواد		
۱۰	۰	۱۰	ابتدایی		
۳۳	۱۰	۲۳	سوم راهنمایی		
۱۲۴	۲۱	۱۰۳	دیپلم		
۸۲	۰	۸۲	فوق دیپلم		
۱۳۳	۰	۱۳۳	لیسانس		
۷	۰	۷	فوق لیسانس		
۴۰۰	۳۱	۳۶۹			مجموع

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۸ پاییز و زمستان ۱۳۹۰
No.28 Autumn & Winter

۱۱۵

جدول ۲. نتایج آزمون «ضریب فی و کرامر» رابطه‌ی میزان تحصیلات شهروندان و سطح آگاهی آنها از طرح هدفمند شدن یارانه‌ها؛ مأخذ: محاسبات نگارندگان.

منبع تغییرات		Value	Approx. Sig.
Normal by Nominal	Phi	۰/۳۶۸	۰/۰۱۵
	Cramer's V	۰/۳۶۸	۰/۰۱۵
	N of Valid Cases		۴۰۰

جدول ۳. توزیع فراوانی معیار «اثر اقتصادی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها بر حسب وضعیت اشتغال شهروندان؛ مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، تابستان ۱۳۸۹.

مجموع	امتیاز معیار «اثر اقتصادی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها					منبع تغییرات	وضعیت اشتغال
	۹	۸	۷	۶	۴		
۷۲	۰	۰	۷۲	۰	۰	بیکار	
۱۰	۰	۰	۷	۳	۰	دانشجو	
۱۶	۰	۳	۷	۳	۳	محصل	
۶۵	۱۴	۰	۴۴	۷	۰	شغل آزاد	
۱۴۴	۰	۰	۹۶	۴۸	۰	کارمند	
۳	۰	۰	۳	۰	۰	سرباز	
۸۹	۰	۰	۷۵	۱۴	۰	خانه دار	
۴۰۰	۱۴	۳	۳۰۴	۷۵	۳	مجموع	

۲-۵- رابطه‌ی وضعیت اشتغال شهروندان و «اثر اقتصادی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها
 معیار اثر اقتصادی از ترکیب دو متغیر (افزایش کرایه جابجایی بار و مسافر و افزایش قیمت خودرو) حاصل شده است.
 جدول شماره ۳ نشان می‌دهد که پاسخگویان کارمند و شاغلین مشاغل آزاد با بیشترین فراوانی، تاثیر هدفمندی یارانه‌ها را بر افزایش قیمت جابجایی بار و مسافر و افزایش قیمت خودرو را در حد متوسط دانسته‌اند.
 جدول شماره ۴ نیز نشان می‌دهد که بین وضعیت اشتغال شهروندان و معیار «اثر اقتصادی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها در سطح (۰/۰۰) ارتباط معناداری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه دوم پژوهش مورد تأیید قرار می‌گیرد.
 ۳-۵- رابطه‌ی نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده‌ی شهروندان و معیار «اثر ترافیکی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها
 از ترکیب سه متغیر (کاهش میزان استفاده از وسایل نقلیه شخصی، کاهش ترافیک خیابان و معابر شهری، کاهش سفرهای غیر ضروری درون شهری) معیار اثر ترافیکی استخراج شده است.
 با توجه به جدول شماره ۵ اکثر شهروندان (۷۹ درصد) فاقد خودروی شخصی، بر این عقیده بوده‌اند که طرح هدفمند شدن یارانه‌ها بر اثر کاهندگی طرح بر روی ترافیک و تردد عبور شهری، استفاده از وسایل حمل و نقل شخصی و سفرهای غیر ضروری درون شهری تأکید داشتند.
 با توجه به جدول شماره ۶ بین نوع وسایل نقلیه مورد

جدول ۴. نتایج آزمون «ضریب فی و کرامر» رابطه‌ی بین وضعیت اشتغال شهروندان و معیار «اثر اقتصادی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها؛ مأخذ: محاسبات نگارندگان.

منبع تغییرات		Value	Approx. Sig.
Normal by Nominal	Phi	۰/۸۲۱	۰/۰۰۰
	Cramer's V	۰/۴۱۱	۰/۰۰۰
	N of Valid Cases		۴۰۰

جدول ۵. توزیع فراوانی معیار «اثر ترافیکی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها بر حسب نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده‌ی شهروندان؛ مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، تابستان ۱۳۸۹.

مجموع	امتیاز معیار «اثر ترافیکی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها								منبع تغییرات	نوع وسیله نقلیه شخصی
	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷		
۴۴	۰	۱۴	۳	۰	۰	۲۴	۳	۰	سواری	نوع وسیله نقلیه شخصی
۴۱	۰	۲۷	۰	۰	۰	۱۴	۰	۰	موتورسیکلت	
۳۱۵	۳	۳۸	۰	۳	۹۲	۱۰۹	۶۵	۳	فاقد خودروی شخصی	
۴۰۰	۳	۷۹	۳	۳	۹۲	۱۴۷	۶۸	۳	مجموع	

جدول ۶. نتایج آزمون «ضریب فی و کرامر» رابطه‌ی بین نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده شهروندان و معیار «اثر ترافیکی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها؛ مأخذ: محاسبات نگارندگان.

منبع تغییرات		Value	Approx. Sig.
Normal by Nominal	Phi	۰/۵۶۸	۰/۰۰۱
	Cramer's V	۰/۴۰۲	۰/۰۰۱
	N of Valid Cases		۴۰۰

استفاده شهروندان (متغیر مستقل) و معیار اثر ترافیکی (متغیر وابسته) طرح هدفمند شدن یارانه‌ها در سطح (۰/۰۰۱) ارتباط معناداری وجود دارد و بدین ترتیب فرضیه سوم پژوهش مورد تایید قرار گرفت.

شدن یارانه‌ها کاهش میزان آلودگی هوا و افزایش استفاده از خودروهای گاز سوز بعنوان دو متغیری که معیار اثر زیست محیطی طرح هدفمند شدن یارانه را نشان داده‌اند، در این پژوهش مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

۴-۵- رابطه‌ی نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده‌ی شهروندان و معیار «اثر زیست محیطی» طرح هدفمند

جدول ۷. توزیع فراوانی معیار «اثر زیست محیطی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها بر حسب نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده‌ی شهروندان؛ مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، تابستان ۱۳۸۹.

مجموع	امتیاز معیار «اثر زیست محیطی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها						منبع تغییرات	نوع وسیله نقلیه شخصی
	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵		
۴۴	۳	۰	۲۷	۳	۷	۳	سواری	
۴۱	۰	۱۴	۱۷	۳	۳	۳	موتورسیکلت	
۳۱۵	۷	۰	۱۴۰	۶۸	۳۸	۶۲	فاقد خودروی شخصی	
۴۰۰	۱۰	۱۴	۱۸۰	۷۴	۴۸	۶۸	مجموع	

جدول ۸. نتایج آزمون «ضریب فی و کرامر» رابطه‌ی بین نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده شهروندان و معیار «اثر زیست محیطی» طرح هدفمند شدن یارانه‌ها؛ مأخذ: محاسبات نگارندگان.

منبع تغییرات		Value	Approx. Sig.
Normal by Nominal	Phi	۰/۵۹۴	۰/۰۰۰
	Cramer's V	۰/۴۲۰	۰/۰۰۰
	N of Valid Cases		۴۰۰

جدول ۹. توزیع فراوانی میزان گرایش شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی بر حسب سطح تحصیلات آنها؛ مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، تابستان ۱۳۸۹.

مجموع	امتیاز میزان گرایش شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی											منبع تغییرات	میزان تحصیلات
	۲۸	۲۷	۲۶	۲۴	۲۳	۲۲	۲۱	۲۰	۱۹	۱۸	۱۶		
۷	۰	۳	۰	۰	۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	بی سواد	میزان تحصیلات
۹	۰	۳	۰	۰	۰	۳	۰	۳	۰	۰	۰	ابتدایی	
۳۸	۳	۷	۳	۱۰	۷	۰	۳	۰	۰	۳	۰	سوم راهنمایی	
۱۲۳	۰	۷	۲۱	۳	۳	۷	۰	۲۱	۷	۵۵	۰	دیپلم	
۸۲	۳	۰	۵۸	۷	۳	۰	۰	۱۰	۰	۰	۰	فوق دیپلم	
۱۳۳	۰	۳۴	۵۸	۰	۰	۰	۰	۳۴	۱۰	۳	۰	لیسانس	
۷	۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳	فوق لیسانس	
۴۰۰	۹	۵۵	۱۴۰	۲۰	۱۶	۱۰	۳	۶۸	۱۰	۶۲	۳	مجموع	

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۸ پاییز و زمستان ۱۳۹۰
No.28 Autumn & Winter

۱۱۷

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

جدول شماره ۸ نتایج آزمون «ضریب فی و کرامر» در شدن یارانه‌ها را نشان می‌دهد در این جدول معناداری خصوص رابطه‌ی بین نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی مورد استفاده ارتباط بین دو متغیر یاد شده در سطح (۰/۰۰۰) نمایش و به شهروندان و معیار «اثر زیست‌محیطی» طرح هدفمند تبع آن فرضیه سوم پژوهش مورد تأیید قرار می‌گیرد.

جدول ۱۰. نتایج آزمون «ضریب فی و کرامر» رابطه‌ی بین سطح تحصیلات شهروندان و میزان استفاده‌ی آنها از وسایل حمل و نقل عمومی؛ مأخذ: محاسبات نگارندگان.

منبع تغییرات		Value	Approx. Sig.
Normal by Nominal	Phi	۱/۳۰۷	۰/۰۰۰
	Cramer's V	۰/۵۳۴	۰/۰۰۰
	N of Valid Cases	۴۰۰	

جدول ۱۱. توزیع فراوانی میزان گرایش شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی بر حسب وضعیت تأهل آنها، مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، تابستان ۱۳۸۹

منبع تغییرات	وضعیت تأهل		امتیاز شاخص استفاده از حمل و نقل عمومی	میزان گرایش شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی
	متأهل	مجرد		
مجموع	۳	۰	۱۶	
	۶۲	۳	۱۸	
	۱۰	۰	۱۹	
	۶۸	۳	۲۰	
	۳	۳	۲۱	
	۱۰	۰	۲۲	
	۱۷	۱۰	۲۳	
	۲۱	۲۱	۲۴	
	۱۴۰	۱۳۷	۲۶	
	۵۵	۱۰	۲۷	
	۱۰	۷	۲۸	
۴۰۰	۲۰۵	۱۹۵	مجموع	

مدیریت شهری

دوفصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۸ پاییز و زمستان ۱۳۹۰
No.28 Autumn & Winter

۱۱۸

جدول ۱۲. نتایج آزمون «ضریب فی لاند» رابطه‌ی بین وضعیت تأهل شهروندان و میزان استفاده‌ی آنها از وسایل حمل و نقل عمومی؛ مأخذ: محاسبات نگارندگان.

منبع تغییرات		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Lambda	Symmetric	۰/۴۹۶
		میزان گرایش شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی	۰/۲۳۷
		وضعیت تأهل	۰/۸۴۲
	Goodman And Kruskal tau	میزان گرایش شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی	۰/۲۱۱
		وضعیت تأهل	۰/۷۵۵
			۰/۰۰۰

۵-۵- رابطه‌ی میزان تحصيلات شهروندان و میزان

گرایش آنها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی

بر اساس جدول شماره ۹ می‌توان دریافت که چهار گروه تحصيلی (سیکل، دیپلم، فوق دیپلم، لیسانس) بیشترین تمایل خود را (۳۵ درصد) به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی اعلام کرده‌اند.

نتایج جدول شماره ۱۰ نیز نشان می‌دهد بین تحصيلات (متغیر مستقل) و میزان تمایل به استفاده از حمل و نقل عمومی بعد از اجرای هدفمندشدن یارانه‌ها (متغیر وابسته) ارتباط معناداری وجود دارد، یعنی میزان تمایل و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی بعد از اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها به تحصيلات شهروندان وابسته است، فرضیه چهارم پژوهش نیز بدین ترتیب

۵-۶- رابطه‌ی وضعیت تأهل شهروندان و میزان گرایش آنها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی
 جداول شماره ۱۱ و ۱۲ نیز وابستگی تمایل شهروندان به استفاده از حمل و نقل عمومی را به جنسیت آنها را نشان می‌دهد، به طوری که ضرایب حاصله لامبدا و تاوگودمن و کروسکال به ترتیب مقادیر اندک ۰/۲۳۷ و ۰/۲۱۱ و سطح معناداری (۰/۰۰۰) است؛ عبارتی دیگر بین وضعیت تاهل شهروندان و میزان تمایل به استفاده از وسایل نقلیه عمومی رابطه معناداری وجود دارد. بنابراین فرضیه ششم پژوهش که عبارت بود از «بین وضعیت تاهل شهروندان بر میزان گرایش آنها به استفاده از وسایل

جدول ۱۳. توزیع فراوانی میزان گرایش شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی بر حسب وضعیت درآمد آنها؛ مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، تابستان ۱۳۸۹.

مجموع	امتیاز میزان گرایش شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی											منبع تغییرات	
	۲۸	۲۷	۲۶	۲۴	۲۳	۲۲	۲۱	۲۰	۱۹	۱۸	۱۶		
۱۸۰	۰	۷	۸۱	۰	۷	۷	۰	۱۱	۷	۵۹	۰	-۲۰۰	وضعیت درآمد
۹۹	۴	۱۱	۶۲	۱۵	۴	۰	۴	۰	۰	۰	۰	-۴۰۰	
۹۹	۴	۲۹	۰	۰	۴	۰	۵۵	۴	۴	۰	۰	-۶۰۰	
۱۸	۰	۷	۴	۰	۰	۰	۴	۰	۰	۴	۰	-۸۰۰	
۴	۰	۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	-۱۰۰۰	
۴۰۰	۸	۵۹	۱۴۷	۱۴	۱۱	۱۱	۴	۷۰	۱۱	۶۳	۴	۸۰۰	

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
 Urban Management
 شماره ۲۸ پاییز و زمستان ۱۳۹۰
 No.28 Autumn & Winter

۱۱۹

جدول ۱۴. نتایج آزمون «ضریب همبستگی اسپیرمن» رابطه‌ی بین وضعیت درآمد شهروندان و میزان استفاده‌ی آنها از وسایل حمل و نقل عمومی؛ مأخذ: محاسبات نگارندگان.

منبع تغییرات		وضعیت درآمد	میزان استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی
Spearman's rho	وضعیت درآمد شهروندان	Correlation Coefficient	۱/۰۰۰
		Sig. (2-tailed)	۰
		N	۴۰۰

حمل و نقل عمومی موثر است»، مورد تأیید قرار گرفت.

۷-۵- رابطه‌ی میزان درآمد شهروندان و میزان گرایش آنها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی

جدول شماره ۱۳ و ۱۴ نیز ارتباط مستقیم بین میزان درآمد شهروندان و گرایش به استفاده وسایل نقلیه را نشان می‌دهند؛ بطوریکه در جدول شماره ۱۳ نشان داده شده است افراد در گروه درآمدی (۶۰۰-۴۰۰) بیشترین تمایل خود را به استفاده از حمل و نقل عمومی بعد از اجرای طرح هدفمند شدن یارانه‌ها را نشان داده‌اند. شدت ارتباط بر اساس ضریب رو (۰/۲۷) و سطح معناداری (۰/۰۰۵) در جدول شماره ۱۴ نمایش داده شده است. با توجه به نتایج دو جدول بالا فرضیه هفتم پژوهش حاضر مورد تأیید واقع گردید.

۶- نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

هم‌اکنون هدرروی در حوزه انرژی کشور نه صرفاً در بخش مصارف خانگی و مشاغل خدماتی و تجارتي، بلکه در پالایشگاه‌ها، نیروگاه‌ها، خطوط انتقال برق، لوله‌های آب، واحدهای تولیدی و خودورها نیز در مقایسه با استانداردهای جهانی قابل قبول نیست. بطور کلی اصلاح مکانیزم قیمت، فرهنگ سازی و اطلاع رسانی صحیح، هدفمند کردن یارانه‌ها، ایجاد انضباط در بازارهای پولی و سرمایه‌گذاری، ایجاد موازنه در آمدی و کاهش نرخ تورم راهکارهایی در جهت اصلاح الگوی مصرف می‌باشند؛ تصور اینکه مردم کشور ما بزرگترین مصرف‌کننده نان در جهان هستند یا اینکه مصرف گاز ایران به اندازه کل مصرف اتحادیه اروپاست بیش از پیش ذهن را به آن سو می‌کشد که یکی از عوامل اسراف و روش نادرست مصرف وضع یارانه بر روی برخی کالاهای استراتژیک یا حامل‌های انرژی است که با اجرای صحیح طرح تحول اقتصادی و هدفمند کردن یارانه‌ها می‌توان گام موثری در مسیر بلند رسیدن به فرهنگ صحیح مصرف برداشت.

در این پژوهش عوامل موثر بر گرایش اقشار مختلف اجتماعی به استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی پس از اجرای طرح هدفمند شدن یارانه‌ها در مناطق ۲۲ گانه کلانشهر تهران مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت. ابتدا

نسبت به گردآوری اطلاعات مورد نیاز از طریق مشاهدات میدانی اقدام شد و سپس نسبت به سنجش تعامل متغیرهای مورد مطالعه به وسیله آزمونهای آماری مبادرت گردید؛ بطور خلاصه نتایج حاصل از این پژوهش عبارتند از:

۱- رابطه میزان تحصیلات شهروندان بر سطح آگاهی آنها از طرح هدفمند شدن یارانه‌ها، رابطه معناداری است در واقع می‌توان گفت شهروندان تحصیل کرده تهرانی به کلیه وقایع اقتصادی فرهنگی و سیاستهای دولتی آگاهی دارند و سعی دارند در کلیه طرح‌ها حداکثر مشارکت آگاهانه را داشته باشند.

۲- با توجه به یافته‌های حاصل از تأیید فرضیه دوم می‌توان دریافت که بین وضعیت اشتغال شهروندان تهرانی و معیار اثر اقتصادی طرح هدفمند شدن یارانه رابطه معناداری وجود دارد؛ بدین معنی که طرح هدفمندی یارانه بر کرایه حمل و جابجایی بار و مسافر و قیمت خودرو تأثیر می‌گذارد و بنظر بیشتر شهروندان کارمند و شاغلین مشاغل آزاد تأثیر طرح یاد شده را نه خیلی زیاد بلکه در حد متوسط دانسته‌اند.

۳- فرضیه سوم پژوهش پس از تأیید؛ نشان داد که طرح هدفمند شدن یارانه‌ها بر کاهش ترافیک معابر شهری، کاهش میزان استفاده از وسایل نقلیه شخصی و کاهش سفرهای غیر ضروری شهری اثر مثبت خواهد گذاشت.

۴- کاهش آلایندهای هوا ناشی از تردد خودروها و افزایش استفاده از خودروهای گازسوز در اثر اجرای طرح هدفمندی یارانه‌های (سوخت)؛ از جمله نتایج تأیید فرضیه چهارم پژوهش حاضر است.

۵- علاوه بر اینها در پژوهش حاضر ارتباط معنادار بین سطح تحصیلات شهروندان (فرضیه پنجم)، وضعیت تاهل شهروندان (فرضیه ششم)، میزان درآمد شهروندان (فرضیه هفتم) و میزان گرایش آنها به استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی به تأیید رسید.

— راهکارها و پیشنهادها

همانطور که پیشتر اشاره شد، هر راهکاری باید بر پایه مطالعات و آگاهی کامل از شهر مورد مطالعه و در نظر گرفتن ارتباط حمل و نقل با جنبه‌های دیگر شهر



- ۲- باستیه ژان و دزر، برنارد (۱۳۷۷) شهر، مترجم: علی اشرفی، انتشارات دانشگاه هنر، چاپ اول.
- ۳- خسروی نژاد، علی اکبر و سایرین (۱۳۸۸) اندازه‌گیری اثرات رفاهی حذف یارانه کالاهای اساسی بر خانوارهای شهری ایران، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۵.
- ۴- فاراو، تی.ام و راسل، جی.آر. (۱۳۸۰) آرام‌سازی ترافیک در چند کشور اروپایی، مترجم: حسین فلاح نژاد، ماهنامه شهرداریها، سال سوم، شماره ۳۱.
- ۵- قره نژاد، حسن (۱۳۸۲) جغرافیای صنعتی و حمل و نقل، انتشارات جهاد دانشگاهی، واحد اصفهان، چاپ ششم.
- ۶- کلانتری، خلیل (۱۳۸۷) «پردازش و تحلیل داده‌ها در تحقیقات اجتماعی- اقتصادی با استفاده از نرم افزار SPSS» چاپ سوم، تهران، انتشارات فرهنگ صبا.
- ۷- عبادی، جعفر و همکار (۱۳۸۸) هدفمندسازی یارانه دارو، از دو منظر عدالت و کارائی، مجله تحقیقات اقتصادی، شماره ۶۸.
- ۸- مرکز آمار ایران (۱۳۸۵) نتایج تفصیلی سرشماری عمومی نفوس و مسکن، شهرستان تهران.
- ۹- مرکز آمار ایران (۱۳۸۸) سالنامه آماری استان تهران.
- ۱۰- مومنی، منصور (۱۳۸۷) «تحلیل‌های آماری با استفاده از SPSS»، چاپ دوم، انتشارات کتاب نو.
- ۱۱- مجلس شورای اسلامی (۱۳۸۹) قانون هدفمندکردن یارانه‌ها، وب سایت مجلس شورای اسلامی ایران.
- ۱۲- نجفی، بهالدین و سایرین (۱۳۸۳) هدفمندسازی یارانه‌ها و حذف ناامنی غذایی: مطالعه موردی ارسنجان، فصلنامه پژوهش نامه بازرگانی، شماره ۳۱.
- 13- Citie on the move, A world Bank Urban Transport strategy Review.2002.
- 14- Janson.s.k, James.yl, C.K.Wang, The bus rapid Transit system for a mulual enrichment.2004.
- صورت گیرد. مردم بایستی به سوی استفاده از حمل و نقل عمومی تشویق شوند تا فواید زیست محیطی و اجتماعی آن گسترش یابد. این فواید در کارا بودن حمل و نقل، حمایت از محیط زیست، ایمن بودن و رفع نیازمندی افراد فقیر و کم درآمد است. اما نکته اینجاست که آیا هرگونه حمل و نقل عمومی برای شهر تهران جوابگو هست یا نه؟ اتوبوس به عنوان یکی از کارا ترین وسیله حمل و نقلی که پیکره اصلی جابجایی را در شهر به عهده دارد از انعطاف پذیری بالایی در جابجایی مسافر برخوردار است و در شهرهای زیر ۵۰۰ هزار نفر جمعیت به حل مشکلات ترافیک و آلودگی توانمند می باشد. حمل و نقل ریلی نیز در شهرهای بزرگ و با مسافت‌های زیاد از نظر اقتصادی کاملاً به صرفه است. اما در مورد شهر تهران شاید با توجه به کوهستانی بودن مناطق ۱ و ۲ و ۵ و ۲۲ و غیره احداث شبکه تلکابین در چند نقطه از شهر به عنوان یک سیستمی کارآمد، راهکار مناسبی باشد. در خصوص کاهش مصرف سوخت و در راستای اجرائی تر شدن طرح هدفمندشدن یارانه‌ها اتخاذ و تاکید بر راهکارهای اجرائی زیر ضروری است:
- ۱- ایجاد قوانینی سخت برای تردد خودروهای شخصی همانند زوج و فرد کردن بر اساس پلاک خودروها در کل محدوده شهر و استفاده از چشم الکترونیک جهت کنترل، بالا بردن هزینه‌های پارک، افزایش جریمه‌ها،
- ۲- تقویت حمل و نقل عمومی،
- ۳- افزودن سیستم نو به حمل و نقل عمومی مانند تلکابین،
- ۴- فرهنگ سازی در زمینه استفاده همگانی از حمل و نقل عمومی،
- ۵- فرهنگ سازی در زمینه پیاده روی و دوچرخه سواری همراه با بالا بردن ضریب امنیت آن،
- ۶- ایجاد راههای برای کاهش تقاضای سفر (مانند تقویت دولت الکترونیک).

منابع و کتاب شناسی

- ۱- ابونوری، اسمعیل و همکاران (۱۳۸۵) ارزیابی آثار اقتصادی یارانه بنزین بر مصرف آن در ایران؛ یک تحلیل تجربی (۱۳۸۲-۱۳۵۰)، جستارهای اقتصادی، شماره ۵.



شروېشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management

شماره ۲۸ پاییز و زمستان ۱۳۹۰
No.28 Autumn & Winter

■ ۱۲۲ ■