

# نظر سنجی از شهروندان تهرانی در خصوص تاثیر طرح سهمیه‌بندی بنزین در سفرهای درون شهری

محمد هادی حیدرزاده<sup>1</sup>، فرناز قبادی<sup>2</sup>، زهره حسامی، نرگس کریمی

1- کارشناسی ارشد مدیریت محیط زیست، خیابان آزادی، خیابان اوستا، بوستان اوستا

2- کارشناسی ارشد آلودگیها و حفاظت محیط زیست، خیابان آزادی، خیابان اوستا، بوستان اوستا

## چکیده

موضوع سوخت در بخش حمل و نقل از جمله مباحثی است که دست کم در دهه اخیر در ایران به عنوان یک میحث پیچیده در آمده است و هر کس از زاویه‌ای به آن می‌نگرد و در نهایت اقتصاد ایران پیوسته در معرض سیاست‌هایی قرار می‌گیرد که اثرهای آن بر مجموعه فعالیت‌های اقتصادی تا زمان حاضر سنجیده نشده است. مهمترین سیاست‌هایی که در سالهای اخیر به شکل‌های متفاوت در مورد بنزین به عنوان سوخت اصلی خودروهای کشور مورد استفاده قرار گرفته است، گران کردن قیمت و محدود کردن دسترسی به بنزین (با استفاده از کوپن و کارت سوخت) بوده است. متأسفانه در کشور ما بحث جامعه شناسی (دیدگاه اجتماعی) نادیده گرفته شده و اکثریت طرح‌ها بدون توجه به نیازها و خواسته‌های مردم تدوین شده و به اجرا گذاشته می‌شود. به همین دلیل عمده، فرصت‌ها به تهدیدهای یک طرح و در نهایت به دلایل شکست تبدیل می‌شوند. به منظور ارزیابی علمی از نظرات شهروندان تهرانی نظر سنجی از شهروندان منطقه 6 انجام شد. روش کار بر مبنای مطالعات میدانی شامل تنظیم و تکمیل پرسشنامه به صورت تصادفی و در نهایت تجزیه و تحلیل داده‌ها بوده است. این بررسی به تفکیک سن، جنس، شغل، تحصیلات، میزان استفاده از خودرو و میزان اثربخشی طرح انجام شده است. در نظر سنجی یاد شده 52/60% مرد و 47/40% زن بوده‌اند، میزان تحصیلات 68/60% از پرسش‌شوندگان بالای دیپلم بوده است. نتایج حاصل از نظر سنجی حاکی است که 80 درصد از پاسخگویان معتقد به مقدم بودن گسترش حمل و نقل عمومی به خصوص مترو به اجرای طرح سهمیه‌بندی بوده و 64 درصد معتقد بودند این طرح اثری در کاهش استفاده ایشان از خودرو شخصی نداشته است. 53 درصد از پاسخگویان با ارائه بنزین به صورت آزاد و با قیمت حدودی 500 تومان به ازای هر لیتر مخالف بودند.

کلید واژه: انرژی، سهمیه‌بندی بنزین، حمل و نقل.

<sup>1</sup> مشاور شهردار تهران و رئیس ستاد محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران، 66566250، [mhheidarzadeh@gmail.com](mailto:mhheidarzadeh@gmail.com)

<sup>2</sup> معاون پژوهشی ستاد محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران، 66566250، [gjobadi\\_farnaz@yahoo.com](mailto:gjobadi_farnaz@yahoo.com)

## 1- مقدمه

موضوع سوخت در بخش حمل و نقل از جمله مباحثی است که دست کم در دهه اخیر در ایران به عنوان یک مبحث پیچیده در آمده است و هر کس از زاویه‌ای بر آن می‌نگرد و در نهایت اقتصاد ایران پیوسته در معرض سیاست‌هایی قرار می‌گیرد که اثرهای آن بر مجموعه فعالیت‌های اقتصادی تا زمان حاضر سنجیده نشده است. مهمترین سیاست‌هایی که در سالهای اخیر به شکل‌های متفاوت در مورد بنزین به عنوان سوخت اصلی خودروهای کشور مورد استفاده قرار گرفته است، گران کردن قیمت و محدود کردن دسترسی به بنزین (با استفاده از کوپن و کارت سوخت) بوده است. تجربه جهانی در هر دو مورد نشان می‌دهد که احتمال توفیق این سیاستها در دراز مدت بسیار کم است و تجربه‌های موفق جهان برای رسیدن به راه حلی پایدار در واقع از این دو ابزار استفاده بسیار محدودی کرده‌اند. قیمت بنزین و سایر مشتقات نفت در ایران در نتیجه سوبسید دولتی نسبت به قیمت جهانی چندین برابر پایینتر است. این امر موجب ایجاد بازار قاچاق سوخت به کشورهای همجوار که اقتصاد آزاد دارند، گردیده است. در داخل نیز به دلیل قیمت ارزان اغلب ارزش واقعی بنزین و سایر سوختها شناخته نشده و مورد مصرف بی‌رویه و اتلاف قرار می‌گیرد. تمامی این عوامل موجب گردید سهمیه‌بندی بنزین در شش‌ماهه اول سال 85 در محافل تصمیم‌گیری کشور مورد بحث و بررسی قرار گرفته و از تیرماه 86 به طور ناگهانی سهمیه‌بندی بنزین اعلام گردید. مسئولین هدف خود از این سیاست را کاهش واردات بنزین از خارج، صرفه‌جویی ارزی به میزان 3 میلیارد دلار و مقابله با تحریم‌های بیشتر از سوی سازمان ملل بر کشور اعلام کردند.

بدیهی است که هر طرحی که با استقبال عمومی همراه نباشد به اهداف پیش‌بینی شده خود نخواهد رسید. متأسفانه در کشور ما بحث جامعه‌شناسی (دیدگاه اجتماعی) نادیده گرفته شده و اکثریت طرح‌ها بدون توجه به نیازها و خواسته‌های مردم تدوین شده و به اجرا گذاشته می‌شود. به همین دلیل عمده، فرصتها به تهدیدهای یک طرح و در نهایت به دلایل شکست تبدیل می‌شوند. این مقاله به بررسی طرح سهمیه‌بندی بنزین که در کشور ما به شکل ناگهانی اجرا شد و به منظور ارزیابی علمی‌تر از نظرات شهروندان تهرانی در ارزیابی این طرح نظرسنجی به صورت پایلوت در منطقه 6 به دلیل ازدحام و تراکم جمعیت و حمل و نقل عمومی (اعم از اتوبوس و تاکسی و...) وجود چندین بزرگراه اصلی شهر در این منطقه انتخاب در نظرسنجی انجام شد.

بدیهی است که هر طرحی که با استقبال عمومی همراه نباشد به اهداف پیش بینی شده خود نخواهد رسید. متأسفانه در کشور ما بحث جامعه شناسی (دیدگاه اجتماعی) نادیده گرفته شده و اکثریت طرح‌ها بدون توجه به نیازها و خواسته‌های مردم تدوین شده و به اجرا گذاشته می‌شود. به همین دلیل عمده در فرصتهای نهائی طرح که نظر خواهی از مردم ایجاد خواهند شد به تحدیدهای یک طرح در نهایت به شکست تبدیل می‌شوند. در کشورهای توسعه یافته و فعالیت‌های انسان محور غالباً در حین پژوهش و تدوین یک طرح، هنگام اجرا و بعد از اجرای طرح، طی نظرسنجی متفاوتی نظرات مردم در نظر گرفته می‌شود.

طرح سهمیه‌بندی بنزین در کشور ما به شکل ناگهانی اجرا شد. اما بعد از گذشت چند ماه مشکلات اجرایی این طرح در شهر تهران نمایان شد لذا به منظور استفاده از نظرات شهروندان تهرانی در ارزیابی این طرح نظرسنجی به صورت پایلوت در یک منطقه تهران (منطقه 6) انجام شد. منطقه مذکور به دلیل ازدحام و تراکم جمعیت و وجود انواع وسایط حمل و نقل عمومی (اعم از مترو، اتوبوس و تاکسی و...) و چندین بزرگراه اصلی شهر انتخاب شد.

## 2- خلاصه اجرایی و روش تحقیق

جامعه آماری این بررسی را افراد و شهروندان تهرانی تشکیل می‌دهند. فرد آماری که معرف سطح تحلیل در این بررسی است عبارت است از هر شهروند منطقه 6 شهرداری تهران که به پرسشهای مصاحبه‌گر پاسخ گفته است. شیوه نمونه‌گیری در این بررسی عبارت است از نمونه‌گیری طبقه‌ای چند مرحله‌ای در این بررسی روش تحقیق به طور کلی مشاهده غیرمستقیم و میدانی<sup>3</sup> است. جمع آوری اطلاعات بر روی 500 فرد آماری و مبتنی بر بررسی پیمایشی<sup>4</sup> صورت گرفته است. در آخر اطلاعات پرسشنامه‌ها توسط نرم‌افزار EXCEL پردازش شده، نتایج به صورت نمودارهای درصدی و جداول برای ارزیابی ملموس‌تر ارائه شده است.

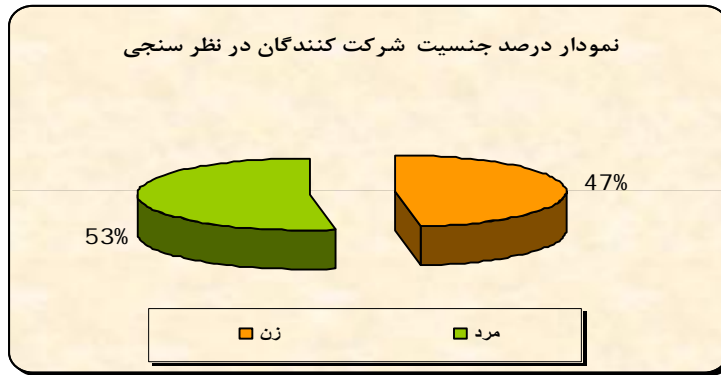
## 3- نتایج

آمار و نتایج به دست آمده در این بررسی را می‌توان به دو گروه تقسیم کرد. گروه اول اطلاعات مربوط به مشخصات فردی افراد و گروه دوم اطلاعات مربوط به پرسشهای طراحی شده در زمینه سهمیه‌بندی بنزین و استفاده از خودروی شخصی است که به چند زیر گروه تقسیم می‌شود. مشخصات فردی شامل جنسیت، سطح تحصیلات و سن شرکت‌کنندگان در نظرسنجی مورد نظر بوده است که به تفکیک به بررسی هر کدام می‌پردازیم.

مطابق با آمار به دست آمده (نمودار شماره 1)، 263 نفر (52/60%) از پاسخگویان مرد و 237 نفر (47/40%) زن بوده‌اند که به خوبی برآورد کننده پارامتر جامعه تهران می‌باشند.

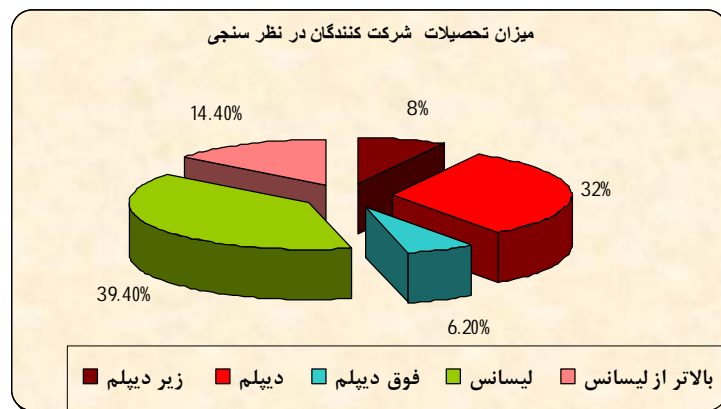
<sup>3</sup> . Field study

<sup>4</sup> . Survey



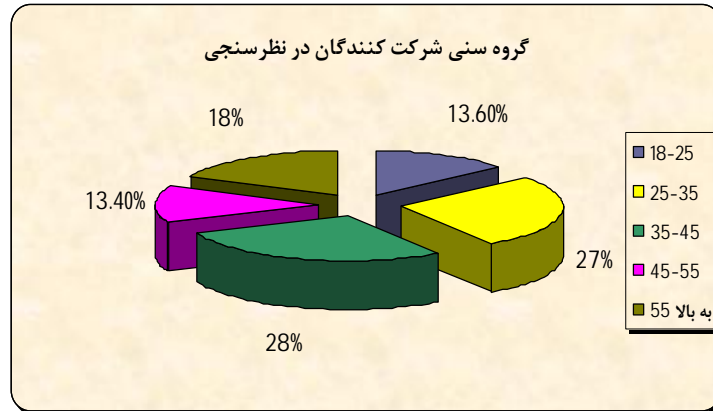
نمودار 1: ترکیب جنسی پاسخگویان

سطح تحصیلات شرکت کنندگان در نظر سنجی (نمودار شماره 2)، 40 نفر (8%) زیر دیپلم و 160 نفر (32%) دیپلم و 31 نفر (6/20%) فوق دیپلم و 197 نفر (39/40%) لیسانس و 72 نفر (14/40%) بالاتر از لیسانس بوده است. بدین ترتیب حدود 60% از پاسخگویان تحصیلات بالای دیپلم دارند.



نمودار 2: سطح تحصیلات پاسخگویان

سن مشارکت کنندگان در نظرسنجی (مطابق با نمودار شماره 3) به شرح زیر می باشد. از پاسخگویان، 68 نفر (13/60%) گروه سنی 18-25 سال و 135 نفر (27%) گروه سنی 25-35 سال و 140 نفر (28%) گروه سنی 35-45 سال و 67% (13/40%) گروه سنی 45-55 و 90 نفر (18%) گروه سنی بالای 50 سال بوده است.



نمودار 3: توزیع سنی پاسخگویان

در مورد گروه دوم که شامل اطلاعات به دست آمده از پرسش‌های طراحی شده در زمینه سهمیه‌بندی بنزین می‌باشد، این گروه به چند زیر گروه تقسیم می‌شود که شامل پرسشهای مربوط به داشتن خودروی شخصی، برآورد پاسخگویان از میزان استفاده از خودرو و مسافت پیموده شده و میزان استقبالشان از آزاد شدن قیمت سوخت و... می‌باشد.

در پاسخ به سوال "آیا خودرو شخصی دارید؟"، با توجه به جدول زیر و مطابق با آمار به دست آمده از تعداد افراد انتخاب شده 418 نفر (83/6%) از پاسخگویان بله و 82 نفر (16/40) از پاسخگویان خیر بوده است. (جدول 1)

جدول 1: فراوانی و درصد مالکیت خودرو در پاسخگویان

درصد فراوانی	فراوانی	آیا خودرو شخصی دارید؟
83/60%	418 نفر	بله
16/40%	82 نفر	خیر
100%	500 نفر	مجموع

با توجه به جدول شماره 2 و مطابق با آمار به دست آمده در پاسخ به سوال "آیا بیش از یک دستگاه خودرو شخصی دارید؟" از تعداد افراد انتخاب شده 418 نفر (83/6%) از پاسخگویان بله بوده و 82 نفر (16/40) از پاسخگویان خیر بوده و 82 نفر (16/4%) بدون پاسخ بوده است. (جدول 2)

جدول 2: فراوانی و درصد مالکیت بیش از یک خودرو در پاسخگویان

درصد فراوانی	فراوانی	آیا بیش از یک دستگاه خودرو شخصی دارید؟
20/60%	103 نفر	بله

315 نفر	63%	خیر
82 نفر	16/40%	بدون پاسخ
500 نفر	100%	مجموع

همانطور که از جدول شماره 3 پیداست و مطابق با آمار به دست آمده تعداد 90 نفر (18%) از پاسخگویان دائما و 88 نفر (18%) از پاسخگویان معمولا و 145 نفر (29%) از پاسخگویان به ندرت و 95 نفر (19%) از پاسخگویان اتفاقی به شکل تک سرنشین از خودرو استفاده می کنند. (جدول 3)

جدول 3: میزان سفرهای روزانه بصورت تک سرنشین

درصد فراوانی	فراوانی	در طول روز چند بار به صورت تک سرنشین از خودرو استفاده می کنید؟
18%	90 نفر	دائما
18%	88 نفر	معمولا
29%	145 نفر	به ندرت
19%	95 نفر	اتفاقی
16/40%	82 نفر	بدون پاسخ
100%	500 نفر	مجموع

قابل ذکر است از بین پاسخگویان 168 نفر (33/60%) خرید منزل و 47 نفر (9/40%) انجام کار اداری و بانکی و 187 نفر (37/40%) رفتن به محل کار و 16 نفر (3/20%) رساندن فرزندان به مدرسه را دلیل استفاده از خودرو دانسته و 82 نفر (16/40%) به این پرسش پاسخ نداده اند .

جدول 4: دلایل استفاده از خودرو

درصد فراوانی	فراوانی	اغلب به چه منظوری از خودرو استفاده می کنید؟
33/60%	168 نفر	خرید منزل
9/40%	47 نفر	انجام کار اداری و بانکی
37/40%	187 نفر	رفتن به محل کار
3/20%	16 نفر	رساندن فرزندان به مدرسه
16/40%	82 نفر	بدون پاسخ

مجموع	500 نفر	100%
-------	---------	------

ارزیابی پاسخگویان از مسافت سفرهای درون شهری خود به شرح ذیل بوده است. 56 نفر (11/20%) از پاسخگویان دسترسی محلی و 226 نفر (42/20%) از پاسخگویان منطقه‌ای و 100 نفر (2%) از پاسخگویان به فرا منطقه‌ای و 36 نفر (7/20%) از پاسخگویان حومه شهر را پاسخ داده بودند. (جدول 5)

جدول 5: محدوده سفرهای درون شهری توسط خودروی تک سرنشین در پاسخگویان

درصد فراوانی	فراوانی	اغلب مسافرت درون شهری شما چگونه است ؟
11/20%	56 نفر	دسترسی محلی
42/20%	226 نفر	منطقه ای
20%	100 نفر	فرا منطقه ای
7/20%	36 نفر	حومه شهر
16/40%	82 نفر	بدون پاسخ
100%	500 نفر	مجموع

اما در پاسخ به سوال کلیدی میزان اثرگذاری سهمیه‌بندی در استفاده از خودرو 135 نفر (27%) از پاسخگویان بله، 283 نفر (47/60%) خیر بوده و 82 نفر (16/40%) پاسخی به سوال مذکور نداده‌اند، قابل ذکر است آمار حدود 64 درصدی از پاسخ منفی یا بی‌پاسخ نشان از عدم تاثیرگذاری طرح مذکور در میزان مصرف دارد که نتیجه‌ای قابل تامل است. (جدول 6)

آیا سهمیه‌بندی بنزین باعث کاهش استفاده شما از خودرو شده است ؟	فراوانی	درصد فراوانی
---	---------	--------------

27%	135 نفر	بله
47/60%	283 نفر	خیر
16/40%	82	بدون پاسخ
100%	500 نفر	مجموع

جدول 6: تاثیر سهمیه بندی بنزین در کاهش احتمالی استفاده از خودروی شخصی

با توجه به آمار به دست آمده از ارزیابی نمونه آماری موارد کاهش و یا حذف استفاده از خودرو به دلیل سهمیه بندی سوخت به این شرح می باشد. 50 نفر (10%) خرید منزل و 54 نفر (10/80%) دسترسی محلی و 57 نفر (11/40%) به رفتن سرکار و 104 نفر (20/80%) گردش و تفریح را پاسخ داده اند و 395 نفر (73%) بدون پاسخ بوده است. (جدول 7)

جدول 7: موارد کاهش و یا حذف استفاده از خودرو به دلیل سهمیه بندی سوخت

درصد فراوانی	فراوانی	موارد کاهش و یا حذف استفاده از خودرو به دلیل سهمیه بندی سوخت
6%	30 نفر	خرید منزل
1/80%	9 نفر	دسترسی محلی
5/80%	29 نفر	رفتن سرکار
13/40%	67 نفر	گردش و تفریح
73/00%	395 نفر	بدون پاسخ
100%	500 نفر	مجموع

در جواب به سوال "در صورت ارائه بنزین آزاد، آیا مانند قبل از خودرو شخصی استفاده می کنید؟" پاسخ 149 نفر (29/80%) از پاسخگویان بله، 269 نفر (53/80%) خیر و 82 نفر (16/40%) بدون پاسخ بوده است. قابل ذکر است با توجه به جوابهای شهروندان و اینکه حدود 54% از نمونه آماری در صورت واقعی شدن قیمت بنزین مصرف خود را کنترل می کنند در واقع شاید بتوان گفت موثرترین راه برای کاهش استفاده از خودروی تک سرنشین به غیر از گسترش حمل و نقل عمومی پیش رفتن به سمت واقعی کردن قیمت سوخت خواهد بود که البته برای موفق شدن طرح مذکور نیازمند گسترش زیر ساختارهای لازم می باشد. (جدول 8)

جدول 8: میزان استفاده از خودرو در صورت واقعی شدن قیمت بنزین

درصد فراوانی	فراوانی	ارائه بنزین با قیمت آزاد، آیا مانند قبل از خودرو استفاده می کنید؟
29/80%	149 نفر	بله



%53/80	269 نفر	خير
%16/40	82	بدون پاسخ
% 100	500 نفر	مجموع

#### 4- نتیجه‌گیری و ارائه راهکارها و پیشنهادات

در واقع ایده اصلی سهمیه بندی بنزین شامل مهار مصرف بنزین و مهار قاچاق آن به خارج با سهمیه بندی موقت با کارت هوشمند سوخت و گسترش سریع و همه جانبه شبکه حمل و نقل درون و برون شهری در سراسر کشور دوگانه‌سوز کردن خودروها و احداث جایگاههای گاز CNG و فرهنگ‌سازی برای استفاده تدریجی از حمل و نقل عمومی به جای خودروی شخصی با تکمیل کار آمد شدن تدریجی شبکه حمل و نقل عمومی می‌باشد.

اما در مورد شهر تهران سهمیه‌بندی بنزین تاثیر چندانی در کاهش ترافیک تهران نداشته و بازگشت مجدد خودروهای شخصی، سرعت ناوگان حمل و نقل عمومی را کاهش داده به گونه‌ای که وضعیت به حالت قبل باز گشته است، مسأله سهمیه‌بندی بنزین اکنون آماده تبدیل شدن به یک بحران جدی است. شرایط برای دارندگان خودرو، به خصوص افرادی که وسیله نقلیه ابزار معیشت آنان محسوب می‌شود با گذشت زمان و مصرف سهمیه، در شهرهایی مثل تهران وخیم‌تر از پیش شده است. دست به دست شدن کارت‌های سوخت، شکل‌گیری بازار سیاه در حاشیه پمپ‌بنزین‌ها حکایت از وخامت اوضاع سوخت دارد این مسأله بیانگر ضعف نظارتی دولت بر چگونگی عملکرد خودروهایی است که باید زیر نظر دولت فعالیت کنند. اتومبیل‌هایی که سهمیه بیشتری دریافت می‌کنند تحت شرایط دلخواه و یا با نظر تعاونی‌ها فعالیت دارند بنابراین در خلاء یک ارگان نظارتی، به فروش بنزین خود در بازار سیاه مبادرت می‌ورزند. آزاد شدن قیمت سوخت نیز علی‌رغم اثری که در از بین بردن بازار سیاه و جلوگیری از قاچاق سوخت دارد اما همین حداقل فضای تنفس را هم در تهران از شهروندان خواهد گرفت گسترش سیستم های حمل و نقل عمومی به خصوص مترو عمده ترین و مهمترین راه حل برای مرتفع کردن مشکلات ترافیکی و آلودگیهای ناشی از آن خواهد بود چنانکه نتایج نظرسنجی انجام شده نیز حاکی از تایید این امر توسط شهروندان است.

نتایج حاصل از نظر سنجی حاکی است که در نظر سنجی یاد شده 52/60% مرد و 47/40% زن بوده‌اند و میزان تحصیلات 68/60% از پرسش شوندگان بالای دیپلم بوده است. 83/6% از پاسخگویان از خودروی شخصی استفاده کرده و 64 درصد معتقد بودند این طرح اثری در کاهش استفاده ایشان از خودرو شخصی نداشته است. 53 درصد از پاسخگویان با ارائه بنزین به صورت آزاد و با قیمت حدودی 500 تومان به ازای هر لیتر مخالف بودند و گسترش سیستم حمل و نقل عمومی را مقدم بر تغییر در قیمت سوخت دانسته اند. حدود 54% از نمونه آماری در صورت واقعی شدن قیمت بنزین مصرف خود را کنترل خواهند کرد.

#### 4- منابع و مأخذ:

- 1- قبادی، فرناز، کریمی، نرگس، اثرات سهمیه‌بندی بنزین در تهران، ستاد محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران، 1387
- 2- خلعت بری، فیروزه، دکتر " بنزین: نگاهی راهبردی به مبحث سهمیه‌بندی بنزین "، مجمع تشخیص مصلحت نظام، مرکز تحقیقات استراتژیک، گروه پژوهشی شاخص‌سازی و آینده پژوهشی، معاونت پژوهشی های اقتصادی، 1386
- 3- نظیری، جواد، مهندس، (مترجم)، " چشم انداز انواع سوخت خودروها - جستجوی جایگزینی ها - " آژانس بین‌المللی انرژی، انتشارات به تدبیر، 1383