

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## تاریخچه شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه



تهران تا قبل از اینکه به پایتختی انتخاب شود دهکده کوچکی بود در دامنه کوه البرز و نزدیک به شهری که در آن زمان مرکزیت شهری قابل ملاحظه ای داشته است. تهران حتی تا سالها بعد از آنکه بعنوان پایتخت انتخاب شد شهر کوچکی بود که به چند دروازه محصور می‌شد و جمعیت خیلی هم داشت.

در تهران آنروز وسایل حمل و نقل محدود به گاری و درشکه و کالسکه‌های اختصاصی می‌شد و بیشتر مردم پای پیاده از این سوی شهر به آنسوی شهر می‌رفتند. سرویس گاری در آن زمان توسط دونفر از سردمداران گاریچی‌ها بنام میرزاعلی علی اصغر و سید حسن گاریچی اداره می‌گردید. در تهران قدیم چندین کاروانسرا وجود داشت که اصطلاحاً بارانداز خوانده می‌شد. بغیر از این کاروانسراها، چاپارخانه‌هایی در تهران ایجاد شده بود که کار حمل مسافر به خارج از شهر از همین چاپارخانه‌ها انجام می‌گردید و مسافری برای رفتن به مسافت‌های خارج از شهر به یکی از این چاپارخانه‌ها که حکم بنگاه‌های مسافری امروز را داشت رفته و از آنجا با گاری و دلجان یا اسب به مسافت می‌رفتند. تا این زمان وسایل نقلیه عمومی در تهران وجود نداشت و نیازی هم به این چنین وسایلی احساس نمی‌شد. اما رفته رفته با افزایش جمعیت مسئله نقل و انتقال مسافر در داخل شهر مورد توجه قرار گرفت. نخستین وسیله نقلیه عمومی که در پایتخت آغاز بکار کرد واگن‌های اسبی بود.

بلژیکی‌ها بعد از ایجاد راه آهن حضرت عبدالعظیم (ماشین دودی شهری) به فکر تأسیس چند خط حمل و نقل مسافر در شهر تهران افتادند. به همین منظور حدود سال ۱۲۹۸ شمسی در خیابان‌های ری - لاله زار و ناصریه (ناصر خسرو فعلی) و سپه (خیابان امام خمینی) و شاهپور (وحدت اسلامی) ریل کار گذاشتند و پس از نصب ریل در این خیابان‌ها مسافری را سوار واگن اسبی که از روی ریل عبور می‌کرد نموده به انتهای خط می‌بردند. این واگن‌ها که گنجایش حدود ۱۰۰ مسافر را داشتند به وسیله اسب‌های قوی هیكلی بر روی ریل کشیده می‌شدند. معمولاً ۲ اسب در جلو و چند اسب در اطراف واگن بسته و در آخر خط

اسب‌ها را باز می‌کردند و به طرف دیگر واگن می‌بستند. کرایه این واگن‌ها شاهی بود و از ساعت ۶ صبح تا ۹ شب یکسره کار می‌کردند. انتهای یک خط از (کار ماشین از سه راه امین حضور شروع شده و با عبور از میدان توپخانه (امام خمینی حاضر) به شمس العماره می‌رسید. خط دوم از سبزه میدان آغاز می‌شد و تا انتهای امیریه می‌رفت. خط سوم از بازار شروع و به خیابان لختی یا سعدی فعلی می‌رسید و از آنجا به شاه آباد و بهارستان ختم می‌شد. بعدها خط چهارمی نیز در زمان نخستوزیری رضاخان تا باغشاه کشیده شد.



سرویس واگن اسبی چند سالی ادامه داشت تا اینکه در سال ۱۳۰۳ به واسطه اختلاف نظری که بین شهردار تهران و مدیر بلژیکی این سرویس بر سر احداث یک خط اسبی جدید در اطراف شد ایجاد شد. این شرکت کار خود را متوقف نموده و مسئولین آن به کشور متبوع خود مراجعت کردند.

چندی بعد دانمارکی‌ها وارد میدان شدند، آنها با استفاده از اتوبوس‌های بنزینی بزرگ چند خط اتوبوسرانی در تهران و شمیران دایر کردند ولی بعلت کمی درآمد صلاح را در انحلال شرکت و برچیدن خطوط اتوبوسرانی دانستند. در سال ۱۳۰۵ و زمان سلطنت رضاخان تعدادی اتوبوس مدل (ریس) از شوروی

خریداری گردید و با ورود آنها ۸ خط اتوبوسرانی خصوصی در تهران دایر شد. مسیر اولین خط احدائی از سبزه میدان تا کارماشین بود زیرا در آن موقع حضرت عبدالعظیم گذشته از موقعیت زیارتی خود، تفریحگاه عموم مردم نیز محسوب می شد و بهمین جهت مسافری از این مسیر بیش از سایر نقاط استفاده می کردند.



ماشین دارهای جدید اشخاص نسبتاً متمکن بودند که یک یا چند دستگاه اتوبوس خریده و مسافری را به مقصد می رساندند. در ابتدا برای اتوبوسرانی مقررات خاصی وجود نداشت. اتوبوس ها نه مبدأ و نه مقصد مشخصی داشتند، ایستگاهی در کار نبود و هر جا مسافر بود اتوبوس توقف می کرد و پارکابی (کمک راننده) مسافر را سوار می کرد و هر جا مسافر مایل بود پیاده می شد. با افزایش جمعیت بتدریج به تعداد اتوبوس ها اضافه شد و به موازات آن صاحبان اتوبوس به فکر ایجاد شرکت اتوبوسرانی افتادند و هر خط به تصرف یکی از شرکت ها درآمد و به کارگیری اتوبوس در یک خط سرفعلی پیدا کرد.

از آنجاکه مسیر خطوط این شرکت ها در چند نقطه باهم تلاقی می نمود، اصطکاک منافع این شرکت ها اختلافاتی بین شرکت ها ایجاد می کرد و بالاخره ۷ سال قبل از تأسیس اداره راهنمایی و رانندگی قرار شد

خطوط اتوبوسرانی به مناطق شمالی - جنوبی - شرقی و غربی تقسیم شود تا از اختلاف بین شرکت‌های اتوبوسرانی کاسته گردد. برای هر دستگاه اتوبوس یک راننده و یک پارکابی استخدام می‌شد. کرایه اتوبوس یک ریال بود و پارکابی‌ها موظف بودند آخر شب به صاحب یا صاحبان اتوبوس دخل روزانه را تحویل دهند.

اما این روش کار به صرف صاحب اتوبوس نبود چون از دخل واقعی اتوبوس اطلاع درستی پیدا نمی‌کرد. بالاخره صاحبان اتوبوس فکر دیگری کردند، آنها برای دخل روزانه هر اتوبوس مبلغی ثابت تعیین نمودند که هر شب می‌بایستی تحویل آنها شود. این رویه جدید موجب شد تا تهران شاهد مسابقه وحشت آور اتوبوس‌ها در شهر باشد. چون هر پارکابی سعی داشت با حداکثر توان اتوبوس را مملو از مسافر نماید و راننده کوشش می‌نمود در حداقل زمان به انتهای خط برسد تا سقف تعیین شده برای دخل روزانه کسری نیاورد و صاحب اتوبوس نیز رضایت خاطرش جلب شود.

وضعیت مسافری در این اتوبوس‌ها رقت انگیز بود چون به تناسب افزایش جمعیت محلات تعداد اتوبوس‌ها افزایش نمی‌یافت و صاحبان اتوبوس‌ها سعی داشتند با افزایش طول مسیر و محدود نگه داشتن تعداد اتوبوس‌ها در هر مسیر حداکثر بهره برداری از اتوبوس را به عمل آورند و تا می‌توانند مسافر بار اتوبوس نمایند و اگر مسافر بخت برگشته‌ای هم به این وضع اعتراض می‌نمود، رکیک‌ترین فحش‌ها از طرف راننده و پارکابی‌ها نثار او می‌گشت و گاه نیز مشت و مالی‌نوش جان می‌نمود و داخل اتوبوس‌ها بسیار کثیف و غیر بهداشتی بود و از همه بدتر آنکه سوار شدن به اتوبوس در ساعات اول روز و آخر شب دست کمی از یک جنگ تن به تن نداشت و چه لباس‌ها که در معرکه پاره نمی‌شد و چه جیب‌ها که توسط جیب برها خالی نمی‌شد.

مجادله و کتک کاری پارکابی‌ها برای جذب مسافر از سایر اتوبوس‌ها از مناظر یومیه آن روزهای تهران بود.

بعد از شهریور ۱۳۲۰ اتوبوسرانی شکل مرتب تری به خود گرفت و مردم خود مبادرت به ایجاد صف برای سوار شدن به اتوبوس‌ها کردند و تا قبل از تأسیس شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در سال ۱۳۳۵ تعداد خطوط اتوبوسرانی تهران به ۳۸ خط افزایش یافت.

اغلب اتوبوس‌هایی که در این خطوط کار می‌کردند قدیمی و قراضه بودند اما صاحبان آنها حاضر به تعویض اتوبوس نمی‌شدند. در زمستان اغلب سقف این اتوبوس‌ها چکه می‌کردند و مسافرین به شوخی می‌گفتند در تابستان به فکر کلاه کردن سقف آنها نبوده‌اند. سخت‌گیری‌های مأمورین اداره راهنمایی و رانندگی و اخذ جریمه از اتوبوس‌ها برای ایجاد نظم و ترتیب بهتر برای اتوبوسرانی نیز نتوانست بهبود قابل ملاحظه‌ای در این زمینه ایجاد کند و دولت حریف بی‌بند و باری‌های شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی نمی‌شد.



در سال ۱۳۳۳ در زمان نخست وزیری زاهدی تعدادی اتوبوس بنز از شرکت دایملر بنز آلمان وارد ایران شد که بسیار مورد استقبال مردم قرار گرفت، چون راحتی و آسایش زیادی برای مردم ایجاد می نمود. معذالک جمعیت ۱/۵ میلیون نفری آن زمان تهران را نمی شد با این وضع اتوبوسرانی آشفته جابجا نمود، لذا از چندسال قبل دولت به فکر ایجاد شرکت واحد اتوبوسرانی با سرمایه دولتی افتاد و قانون تأسیس چنین مؤسساتی در بهمن ماه ۱۳۳۱ از تصویب مجلس شورای ملی وقت گذشت.

### **بخش دوم: تأسیس شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه**

همانگونه که در تاریخ اتوبوسرانی عنوان گردید، شهر تهران بزرگترین نقطه تمرکز جمعیتی ایران و حکومتی کشور با بیش از یک میلیون نفر جمعیت در اوایل دهه ۱۳۲۰ فاقد یک سیستم حمل و نقل منظم و مناسب بود. از طرفی اتوبوسداران متفرقه بخش خصوصی با به کار گرفتن اتوبوس های کهنه و فرسوده و کثیف و رفتار برده و ارباب با مسافریین موجبات عدم رضایت عمومی را فراهم آورده بودند. مقارن با این اوضاع و احوال، وضع متشنج سیاسی سال های ۳۲-۱۳۳۱ نیز مزید بر علت بود. مخالفان دولت وقت مشکلات ایاب و ذهاب عمومی را بهانه خوبی برای عدم توانایی و بی عرضگی دولت های وقت قلمداد می نمودند و به خصوص طیف چپ سیاسی اهرم تبلیغاتی خود را بر کمبود رفاه عامه و از جمله کمبود اتوبوس و وضع آشفته بازار آن متمرکز می نمودند. تلاش های پلیس تهران نیز برای بهبود وضع و ایجاد نظم و ترتیب در امر اتوبوسرانی قرین موفقیت نبود، لذا تحت فشار افکار عمومی برای سروسامان دادن به وضع حمل و نقل عمومی شهر به ناچار دولت مصمم گردید در جهت ایجاد رفاه برای عامه و نشان دادن چهره ای مردمی از خود در امر ایاب و ذهاب شهری رأساً سرمایه گذاری نماید. بدین منظور در سال ۱۳۳۱ قانون تأسیس شرکت های اتوبوسرانی عمومی در شهرها از تصویب مجلس گذشت.



مطابق این قانون امتیاز اتوبوسرانی و نقل و انتقال دسته جمعی مسافری در شهرها کلاً به شهرداری‌ها واگذار گردید. شهرداری‌ها مخیر گردیدند تا نسبت به تأسیس شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی که به صورت شرکت سهامی در قانون پیش بینی گردیده است اقدام نمایند، مشروط براینکه حداقل ۵۱٪ سهام این شرکت‌ها متعلق به شهرداری و بقیه سهام قابل عرضه به سایر افراد ایرانی ساکن شهرهای محل تأسیس شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی باشد. جهت جلوگیری از ضرر و زیان بخش خصوصی اتوبوسرانی موجود که به هر حال تأمین معاش و زندگی آنان از محل حمل و نقل مسافری در شهرها تأمین می‌گردید، در قانون پیش بینی شد که این گروه صاحبان اتوبوس‌ها تا ۲ ماه پس از تأسیس شرکت‌های عمومی اتوبوسرانی در هر شهر نسبت به خرید سهام شرکت اتوبوسرانی جدید اولویت داشته باشند و نیز اجازه داده شد که در مقابل فروش سهام به اتوبوسداران بخش خصوصی الزاماً وجه نقد از آنان درخواست نشود، بلکه عرضه سهام در مقابل اتوبوس‌های موجود آنها پس از تقویم قیمت روز اتوبوس نیز قابل پذیرش گردد.

این تمهیدات در قانون بدان جهت بود که اولاً شهرداری‌های وقت بودجه کافی برای تأمین همه سرمایه لازم جهت تأسیس شرکت‌های اتوبوسرانی را در اختیار نداشتند، لذا لازم بود که قسمتی از سرمایه مورد نیاز



از منابع غیر دولتی تأمین شود. دوم اینکه در وضع موجود آن زمان، صاحب یا صاحبان اتوبوس‌های بخش خصوصی مطابق مجوزهای معتبر اجازه فعالیت در شهرها را یافته بودند و از محل خدمات اتوبوسرانی معیشت می‌نمودند و دولت نمی‌توانست یک شبه کلیه امتیازات اعطاء شده را باطل اعلام نماید و وضعیت معاش اتوبوسرانی موجود را دچار یک اختلال کلی کند، لذا در فروش سهام شرکت اتوبوسرانی عمومی

باین صنف اولویتی خاص قائل شدند. ضمن اینکه خارج از بحث تأمین منابع ریالی برای تأسیس این گونه شرکت‌ها، بهر حال وجود اتوبوس خود لازمه واصل قضیه خدمات اتوبوسرانی بود. بنابراین اولی تر اینکه صاحبان اتوبوس، عین اتوبوس را در قبال خرید سهام عرضه نمایند تا مشکل تأمین اتوبوس برای شرکت‌های عمومی اتوبوسرانی آسانتر تأمین گردد.

در تبصره ۲ این قانون آورده شده که سهام فروخته شده اسمی است و چنانچه صاحب سهم مایل به فروش بعدی آن باشد شهرداری در این زمینه حق تقدم دارد، این تبصره به شهرداری‌ها امکان می‌داد تا در آینده با خرید سهام سهامداران موجود کنترل بیشتری در شرکت‌های اتوبوسرانی اعمال نماید.

مدت قانونی برای فعالیت شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی ۸ سال تعیین گردید. این مدت قابل تمدید بوده و در عمل شرکت‌های اتوبوسرانی تأسیس شده حسب این قانون هر هشت سال یکبار اجازه فعالیت مجدد برای هشت سال دیگر یافته‌اند. برای نگارنده روشن نیست که مقصود دولت ایجاد محدودیت زمانی تعیین شده برای فعالیت شرکت‌های واحد اتوبوسرانی چه بوده است؟



شاید در آن زمان تصور می‌شده که این دوره ۸ ساله آزمایش خوبی برای ادامه یا توقف کار اینگونه شرکت‌های جدیدالتأسیس با سرمایه دولتی باشد.

نکته جالب دیگر در قانون تأسیس اتوبوسرانی‌های مذکور آنستکه شهرداری‌ها با وجود تعلق حداقل ۵۱٪ از سهام شرکت‌های اتوبوسرانی از حق رأی و در واقع از حق دخالت در امور جاری این شرکت‌ها برابر تبصره ۳ این ماده واحده منع شده اند و حق رأی سهام مربوطه به انجمن این شهر که نقش پارلمان شهر را دارد محول گردیده است و در غیاب انجمن شهر وزارت کشور به قائم مقامی آن عمل خواهد کرد. پیش‌بینی این تبصره می‌رساند که واضعین قانون قبل از ایجاد شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی به وسعت کار عظمت مخلوقی که می‌آفریدند و حساسیت‌های کار آن به خوبی واقف بودند و آگاهانه مایل نبوده اند که

سرنوشت تصمیم‌گیری‌های حساس خدمات اتوبوسرانی شهرها را به عهده شهرداری‌ها که خود درگیر یک کار اجرایی وسیع و روزمره می‌باشند واگذار نمایند.

اگرچه در اصول شهرداری‌ها در کلیه ابعاد خدمات شهری درگیر و مسئول می‌باشند ولی قانون‌گذار با ظرافت خاصی توجه داشته است که انجمن شهر به منزله مجمع عمومی مشترک شهرداری و شرکت اتوبوسرانی عمومی است، لذا هماهنگی در سیاست‌های عموم شهر و رویه این دو دستگاه بزرگ خدماتی شهری در نهایت تحت نظارت و زیر ذره بین مقامات انجمن شهر قرار دارد و مسکوت بودن رأی سهام شهرداری‌ها در شرکت‌های اتوبوسرانی در عمل ایجاد مشکلی نخواهد نمود.

از آنجاکه دولت پیش از تصویب قانون شرکت‌های اتوبوسرانی هیچگاه درگیر مستقیم خدمات اتوبوسرانی شهری نبود، به طور طبیعی تجربه‌ای نیز در این زمینه وجود نداشت و بنابراین لازم بود که با شرکت دادن بعضی از صاحبان اتوبوسرانی‌های موجود در امور شرکت واحد استفاده از پرسنل عملیاتی اتوبوسرانی‌ها (رانندگان و کمک رانندگان) از تجربیات موجود این گروه استفاده شود. معذالک چنانچه کلیه عوامل فیزیکی و پرسنلی اتوبوسرانی‌های موجود به کار گمارده می‌شدند در عمل تنها مالکیت اتوبوس‌ها به دولت منتقل شده بود و رانندگان و پارکابی‌های سابق که همه موجبات آزار و نارضایتی عمومی مردم را فراهم آورده بودند نه تنها خلع ید نمی‌شدند بلکه مفتخر به ورود به جرگه کارکنان دولتی را هم می‌یافتند، به دیگر سخن با گردنی افراشته تر و اتکا به قدرت دولتی مجدداً به مردم حاکم می‌شدند.

از طرفی دولت نیز پشتوانه محکمی از رانندگان و کمک رانندگان آماده به کار در اختیار نداشت، به ناچار در تبصره ۸ ماده واحد قانونی تأسیس شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی مقرر گردید که کارکنان فعلی اتوبوسرانی‌های بخش خصوصی در صورت واجد شرایط بودن برابر آیین نامه استخدامی مؤسسات اتوبوسرانی عمومی جهت استخدام در این شرکت‌ها نسبت به سایر افراد متقاضی حق تقدم دارند.

نکته نهایی اینکه شهردار و اعضای انجمن شهر و اقوام بلافصل آنها از داشتن سهام شرکت‌های عمومی اتوبوسرانی منع گردیدند تا احتمال هرنوع سوءاستفاده و جهت‌گیری خاص این افراد در شرکت‌های فوق‌الذکر از بین برود.

با وجود اینکه ماده واحده تشکیل شرکت‌های اتوبوسرانی در بهمن ماه ۱۳۳۱ از تصویب مجلس وقت گذشت ولی عملاً امکانات تأسیس این شرکت‌ها با سرمایه دولتی تا سال ۱۳۳۵ فراهم نشد. در ۱۱ بهمن ماه ۱۳۳۴ آیین‌نامه اجرایی این قانون در ده ماده به تصویب هیأت وزیران وقت رسید. از نکات با اهمیت این آیین‌نامه آنکه برای مراقبت در حسن اجرای قانون، هیأتی به نام هیأت عالی نظارت و مشاور اتوبوسرانی عمومی مرکب از: یک وزیر، پنج معاون وزیر و سه عضو عالی رتبه دولتی به شرح زیر تعیین گردیدند:

الف- وزیر کشور

ب- مدیرکل بانک ملی ایران با معاون بانک ملی (که در آن زمان نقش رییس بانک مرکزی را داشت)

ج- رییس شهربانی

د- شهردار تهران

ه- معاون وزارت دادگستری

و- معاون وزارت دارایی

ز- معاون وزارت کار

ح- معاون وزارت بازرگانی

ط- معاون وزارت صنایع و معادن

ی- ۳ نفر نماینده از طرف صاحبان ۴۹٪ سهام

وظایف و اختیارات افراد فوق که به منزله قسمتی از کار اداری و وظایف قانونی این گروه شناخته شده بود به شرح زیر می‌باشد :

الف- تصویب نقشه مسیر خطوط و محل توقفگاه‌ها و تأسیسات

ب- مراقبت در اجرای برنامه حرکت و مدت کار رانندگان و کارکنان اتوبوس‌ها

ج- مراقبت در وجود عده کافی پایگاه وسایط در هریک از خطوط

د- نظارت در موجود بودن وسایط محکم و پاکیزه مناسب برای هریک از خطوط به تعداد کافی به طوریکه استفاده اهالی از اتوبوسرانی به بهترین وجه به حداکثر ممکن تأمین شود.

ه- تصویب مقررات فنی و انتظامی مربوط به وسایل و در صورت لزوم پیشنهاد آن به مقامات صالحه به جرأت می‌توان گفت که کمتر مؤسسه‌ای در ایران تاکنون تأسیس گردیده که این همه شخصیت عالی مقام دولت موظف به نظارت بر امور فعالیت آن تعیین شده باشند و این همه مقدمات برای تأسیس آنها اندیشیده شده باشد و این امر می‌رساند که دولت تا چه اندازه به حساسیت امر اتوبوسرانی در ۳۵ سال پیش آگاهی داشته و تا چه اندازه ای مصمم بوده که تجربه تأسیس شرکت‌های اتوبوسرانی قرین موفقیت باشد.

اگر در شرح وظایف هیأت نظارت توجه نماییم در می‌یابیم که به پاکیزه بودن اتوبوس و محکمی آن تا چه اندازه ارزش نهاده شده است. این نکته نشانگر آن است که خواسته‌اند به یکی از گرفتاری‌های اصلی مردم با اتوبوسرانی‌های بخش خصوصی که مشخصه آن کثیف نگهداشتن اتوبوس و استفاده از اتوبوس‌های کهنه و فرسوده بوده است، برای همیشه برخوردی جدی و قاطع شود.

همچنین چون دولت خود وقوف داشته که به تنهایی و بودن کسب تجربه از سایر ملتهای پیشرفته در امر خدمات اتوبوسرانی قادر نخواهد بود که سیستم اتوبوسرانی قابل قبولی ارایه نماید. لذا در ماده ۹ آیین نامه قانون تأسیس شرکتهای اتوبوسرانی عمومی دست اداره کنندگان آتی این مؤسسات را برای استخدام مشاور خارجی کسب تجربه بازگذاشته اند. نهایتاً تبصره ۲ ماده ۳ آیین نامه اجرایی کلیه اختیارات امور مالی شرکتهای اتوبوسرانی را به هیأت مدیره آن تفویض نموده و نیز مقرر شده کلیه کارکنان این مؤسسات مشمول قانون کار باشند.

و بالاخره اولین شرکت سهامی اتوبوسرانی عمومی کشور در شهر تهران با نام شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه با سرمایه ۳۰۰ میلیون ریال (سی هزار سهم ده هزار ریالی با نام) در ۲۵ فروردین ماه سال ۱۳۳۵ تحت شماره ۵۱۳۷ به ثبت رسید و محل قانونی آن در ساختمان شهرداری وقت تعیین گردید.

۵۱٪ سهام شرکت واحد اتوبوسرانی متعلق به شهرداری تهران و ۴۹٪ بقیه آن متعلق به صاحبان اتوبوسداران سابق گردید. هیأت مدیره ای هفت نفره مسئولیت اداره شرکت را به عهده گرفتند که ۳ نفر از اعضای آن از بین ۴۹٪ سهامداران بخش خصوصی سابق و ۴ نفر به طرفیت سهام شهرداری تهران به شرح زیر انتخاب گردیدند :

(۱) تیمسار سرلشگر مهدیقلی علوی مقدم (رییس شهربانی کل کشور وقت با حفظ سمت) به عنوان

رییس هیئت مدیره و مدیرعامل

(۲) اسد... اکرمی

(۳) نصیر دادخواه

(۴) سرهنگ ناصر امیر نصیری

شرکت واحد اتوبوسرانی تهران عملاً از تیرماه ۱۳۳۵ شروع به فعالیت نمود. در ابتدا با تأسیس خط یک با کرایه بلیط یک ریالی خدمات اتوبوسرانی آغاز گردید و سپس بتدریج خطوط اتوبوسرانی موجود از بخش خصوصی تحویل گرفته شد. شروع به کار شرکت واحد اتوبوسرانی تهران به معنای پایان کار اتوبوسرانی های بی بند و بار بخش خصوصی در تهران بود و آنچنانکه از مندرجات سال ۱۳۳۵ مستفاد می گردد این اقدام دولت همواره با نظارت های شدیدی که آغاز کار بر فعالیت خطوط اتوبوسرانی اعمال می گردید و پاکیزگی و نظم و ترتیب سیستم جدید اتوبوسرانی با استقبال زاید الوصف مردم تهران روبرو شد و رضایت عامه را جلب نمود.

هیأت نظارت بر اتوبوسرانی که فوقاً اشاره رفت عملاً بیش از ۱۸ ماه به فعالیت خود ادامه نداد ولی در همین زمان کوتاه کمک های مؤثری به راه اندازی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران نمود. هیأت وزیران در جلسه ۱۳۳۶/۸/۳۰ رسماً هیأت ۷ نفری فوق را حذف نمود. در این زمان یک نفر از کارشناسان حمل و نقل شهری تبعه انگلیس به نام جیساب و یک نفر آلمانی دیگر از مشاورین برجسته و بین المللی حمل و نقل شهری بود به عنوان مشاور به شرکت واحد مساعدت نمودند. حتی مشاور آلمانی مذکور که نامش آلفرد دیرکس بود به مدت ۱۷ ماه از تاریخ ۱۳۳۷/۹/۱۲ به مدیرعاملی این شرکت برگزیده شد.

## وضعیت شرکت واحد در اولین سال تأسیس

تاریخ تصویب اولین قانون تأسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی تهران	۱۷ آبان ماه ۱۳۳۴
نخستین سرمایه قانونی شرکت واحد	۳۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
درآمد روزانه اتوبوسرانی تهران	۸۰۰/۰۰۰ ریال
درآمد یک روز یک دستگاه اتوبوس	۲/۰۰۰ ریال
آمار جابجایی روزانه در سال (۱۳۳۵)	۱۵۰/۰۰۰ نفر
نرخ کرایه ها	۲/۱ ریال
اولین خط شرکت واحد: خط ۱- میدان امام حسین (شهناز)- (سبزه میدان)	
تعداد ناوگان شرکت واحد:	۲۴۶ دستگاه اتوبوس
تعداد خطوط شبکه:	۵ خط
مبلغ درآمد اولین سال فعالیت شرکت واحد (۱۳۳۵):	۶۳/۳۳۹/۷۵۹ ریال
سود سال اولین فعالیت:	۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
هزینه های استهلاک و بهره برداری از هر اتوبوس:	۷۳۰ ریال
هزینه سوخت مصرفی هر اتوبوس در روز:	۲۵۰ ریال
طول اولین شبکه خطوط:	۳۰/۸ کیلومتر



در وضعیت فعلی، شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه با وجود حضور گسترده هزاران تاکسی، خودروهای خطی و غیر خطی و تعداد فراوانی از سواری های مسافر بر و مینی بوس های تحت نظارت شرکت واحد اتوبوسرانی و آغاز فعالیت سیستم مترو، کماکان ناوگان اتوبوسرانی تهران با برعهده داشتن بیش از یک سوم کل جابجایی ها در پایتخت نقش مؤثر و ویژه خود را در تسهیل ایاب و ذهاب روزمره مردم حفظ کرده است.

از آنجا که این شرکت بعلت ارتباط مستقیم با شهروندان بطور مستمر مورد داوری های مردمی و کارشناسی قرار دارد و نحوه عملکرد آن تاثیر زیادی بر رفاه عمومی و فعالیتهای روزانه مردم دارد، علاوه بر پیگیری روال عادی خدمات روزانه همواره سعی شده نسبت به بهینه سازی ناوگان اتوبوسرانی از راه افزایش تعداد اتوبوسهای جدید بعنوان جایگزین اتوبوس های فرسوده و بهره گیری بهینه از امکانات موجود اقدام شود.

علاوه بر این، براساس سیاستهای مدیریت شهری و در اجرای مصوبه شورای محترم اسلامی شهر تهران، شرکت واحد نسبت به صدور مجوز جهت فعالیتهای شرکت های خصوصی اتوبوسرانی با استفاده از ون، مینی بوس، میدی باس و اتوبوس زیرنظر این شرکت اقدام کرده و براین اساس نسبت به راه اندازی اتوبوس های ریالی در کنار اتوبوس های بلیتی در برخی خطوط اتوبوسرانی اقدام نموده است.

شرکت واحد علاوه بر خدمات عادی به طور میانگین ماهانه بیش از ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس و مینی بوس تحت تملک و تحت نظارت خود را به فعالیت های فوق برنامه نظیر مسابقات فوتبال، نمایشگاه های مختلف، نماز جمعه، حرم مطهر حضرت امام (ره) و بهشت زهرا (س) برای ارائه خدمات ویژه اختصاص داده است.

از سوی دیگر فعالیت خدمات رسانی این شرکت از اولین ساعات روز شروع و تا پاسی از شب جهت ایاب و ذهاب و سفرهای درون شهری با تمام امکانات ترابری اهتمام می ورزد، ضمن اینکه اتوبوسهای خطوط شبانه در کریدورهای اصلی شهر به شهروندان ارائه خدمات می نماید.

شرکت واحد در حال حاضر (خرداد ماه ۱۳۸۷) در قالب ۲۸۸ خط روزانه و شبانه و با روش اخذ کرایه نقدی و بلیتی با بهره‌گیری از ناوگانی متشکل از ۵۹۴۶ دستگاه اتوبوس و بیش از ۸۳۴۳ نفر راننده در بخش عمومی و تعداد ۱۳۱ دستگاه اتوبوس و ۱۹۵۳ دستگاه مینی بوس تحت نظارت در قالب ۵۸ خط و تعداد ۱۳۶۷ دستگاه اتوبوس بخش خصوصی تحت نظارت شرکت واحد در قالب ۱۰۷ خط سهم خود را در تسهیل حدود ۴ میلیون نفر جابجایی مسافر در روز به انجام می‌رساند. در حال حاضر طول شبکه خطوط اتوبوسرانی تهران به ۲۷۵۵ کیلومتر بالغ می‌شود. م/۳۷۵ ح

در ۳۰ خرداد ۱۳۳۸ تعداد یک میلیون و دویست هزار نفر در تهران سوار اتوبوس می شدند. در ۲۸ شهریور ۱۳۴۰ تعداد اتوبوس ها ۱۵۰۰ عدد بود که یکصد دستگاه از این اتوبوس ها ، شورلت بود . در همان تاریخ ، ۳۰۰ دستگاه اتوبوس از کشور انگلستان خریداری و مقرر گردید مونتاژ اتوبوس های مذکور در تهران توسط کارگران شرکت واحد صورت پذیرد. در ۱۱ آذر ماه ۱۳۴۴ تعداد اتوبوس های شرکت واحد ۱۸۰۰ دستگاه اتوبوس بود. ۲۰۰ دستگاه اتوبوس دو طبقه از لندن در تاریخ ۲۵ فروردین ۱۳۴۵ خریداری گردید. در ۲۶ اردیبهشت ۱۳۴۵ ، ۲۰۰ دستگاه اتوبوس دو طبقه ، ۳۰۰ دستگاه اتوبوس بنز و ۲۰۰ دستگاه اتوبوس کوچک خریداری گردید. در ۶ دی ماه ۱۳۴۵ ، ۱۶ دستگاه اتوبوس جدید که به وسیله کارخانجات ایران ناسیونال ساخته شده به شرکت واحد تحویل داده شد. در تاریخ ۱۱ فروردین ۱۳۴۷ ، سه دستگاه از اتوبوس های شرکت به دستگاه گاز سوز مجهز شدند و مقرر شد تا چند روز آینده هفت دستگاه دیگر نیز به همین سیستم مجهز گردند. تعداد اتوبوس های در اختیار شرکت واحد در ۲۸ شهریور ۱۳۴۷ ، ۲۷۰۰ دستگاه اتوبوس یک طبقه و دو طبقه بود. در ۱ آبان ۱۳۴۸ تعداد اتوبوس های مجهز به سیستم گاز مایع به تعداد ۱۸۰ دستگاه رسید. در مورخ یک خرداد ۱۳۵۰ نسبت به تهیه مقدمات خرید نزدیک به ۲۰۰ دستگاه اتوبوس جدید اقدام شد که این اتوبوس ها یک طبقه و دو طبقه بودند که با سیستم جدیدی به عنوان اتوبوس های تندرو در خطوط اصلی و مهم شهر استفاده می شدند. در ۲۷ آذر ماه ۱۳۵۰ تعداد دستگاه های اتوبوس شرکت واحد ۲۰۰۰ دستگاه اعلام گردید. تعداد اتوبوس های شرکت واحد در تاریخ ۵ اردیبهشت ۱۳۵۱ ، ۲۶۵۰ عدد اتوبوس بود. در تاریخ ۲ تیر ماه ۱۳۵۱ تعداد ۱۰۰ دستگاه اتوبوس نو خریداری گردید که تا آخر همان سال به ۳۰۰ دستگاه افزایش یافت. در تاریخ ۱۱ تیر ۱۳۵۱ تعداد ۲۰۰ دستگاه اتوبوس دو طبقه با لیلاند موتورز ایران جهت خرید قرارداد منعقد گردید که ده دستگاه از این

قرارداد در مورخ ۷ اسفند ۱۳۵۱ وارد ایران گردید. در مورخ ۱۴ اردیبهشت ۱۳۵۴ خط اول اتوبوسرانی تندرو شرکت شروع بکار نمود. تعدادی اتوبوس های دو کابین از کشور اسپانیا خریداری گردید که بین ۱۵۰ تا ۱۸۰ نفر مسافر را در خود جای می داد. در تاریخ ۴ دی ماه ۱۳۵۶، ۴۷۰ دستگاه اتوبوس مدرن اعتبار اختصاص گردید. همچنین ۱۵۰ دستگاه اتوبوس مدل ۳۰۲ مجهز به موتور (او-ام) ۳۶۰ مرسدس بنز ساخت کارخانجات صنعتی ایران ناسیونال و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس مدل ۳۰۵ دیزلی و ۲۰ دستگاه اتوبوس مدل ۳۰۵ گاز سوز از طریق انعقاد قرارداد با کارخانجات ایران ناسیونال از کارخانجات دایمبند آلمان را تصویب نمود. در ۷ خرداد ۱۳۵۷ تعداد اتوبوس های شرکت واحد ۲۱۵۰ دستگاه رسید. در مورخه ۲۹ مرداد ۱۳۵۷، ۲۰۰ اتوبوس جدید خریداری گردید که از نوع بنزهای ۳۰۵ بود.

در سال ۱۳۵۸، ۳۰۰ دستگاه اتوبوس از کارخانجات ایران ناسیونال خریداری گردید و ۱۰۰ دستگاه اتوبوس دو طبقه از کارخانه لیلاند موتورز خریداری گردید. در سال ۱۳۶۰، ۴۰۰ دستگاه اتوبوس از کارخانجات ایران ناسیونال خریداری گردید. در سال ۱۳۶۳، خریداری ۷۵۰ دستگاه اتوبوس ۳۰۵ از کارخانه بنز آلمان و ۵۰۰ دستگاه از شرکت ایران خودرو صورت گرفت. در مهرماه ۱۳۶۵ تعداد اتوبوس های شرکت واحد ۲۷۰۰ دستگاه اعلام گردید و تعداد مینی بوس تحت پوشش نیز ۴۵۰۰ دستگاه تعیین شد. در سال ۱۳۶۸ تعدادی اتوبوس ۳۰۵ دسته دوم از آلمان غربی خریداری گردید و خریداری ۸۰۰ دستگاه اتوبوس از آلمان غربی که برابر قرارداد طی یکسال به شرکت تحویل شود. در همین سال یک اتوبوس دو کابین بطور آزمایشی در یکی از خطوط اتوبوسرانی تهران شروع بکار نمود.

در تاریخ ۱ مهر ۱۳۶۹، تعداد ۲۳۳۷ دستگاه اتوبوس در شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه بوده است که نسبت به سال مشابه اش ۳۹۶ دستگاه اضافه شده است. در تاریخ ۳۰ آبان ۱۳۶۹، ۱۲ دستگاه اتوبوس مان خریداری و به ناوگان اتوبوسرانی اضافه گردید. در ۱۸ مهرماه ۱۳۷۰، ۱۵۰ دستگاه اتوبوس از

نوع ولوو ، ایکارووس و ۳۰۵ وارد ناوگان گردید.در تاریخ ۹ خرداد ۱۳۷۱ ۱۰۰ دستگاه اتوبوس که ۵۰ عدد آن ولوو و ۵۰ عدد دو کابین بود وارد ناوگان شد که تعداد کل اتوبوس ها به ۲۶۰۰ دستگاه رسید.در تاریخ ۲۵ تیرماه ۱۳۷۱، ۱۲۰ دستگاه اتوبوس جدید خریداری و به ناوگان اضافه شد.در ۲۳ شهریور ۱۳۷۱، ۳۰ دستگاه اتوبوس برقی وارد ناوگان شد.در مهرماه ۱۳۷۱ تعداد اتوبوس های ناوگان اتوبوسرانی به ۲۸۰۰ دستگاه رسید.در ۳۰ آبان ۱۳۷۱، ۱۰۰ دستگاه اتوبوس جدید از نوع دو کابین وارد ناوگان گردید.در ۲۶ اردیبهشت ۱۳۷۲، ۹۰٪ اتوبوس های شرکت دارای سیستم تنظیم سوخت گردیدند.در تاریخ ۲۹ اردیبهشت ۱۳۷۲، ۳۰۰ دستگاه اتوبوس از نوع دو کابین وارد ناوگان گردید.در تاریخ ۳ خرداد ۱۳۷۲، نخستین اتوبوس گازی در پارک سوار بیهقی به کار افتاد.در تاریخ ۱۹ دی ماه ۱۳۷۲، ۱۰۷۲ دستگاه اتوبوس ۳۰۲ بازسازی و گاز سوز شده است.در تاریخ ۲۸ اردیبهشت ۱۳۷۳، تعداد خطوط اتوبوسرانی ۱۹۰ و چهار هزار دستگاه اتوبوس در ناوگان موجود بودند.در مهرماه ۱۳۷۳، ۳۵۰۰ دستگاه اتوبوس در خطوط داخلی و ۳ هزار دستگاه اتوبوس و مینی بوس در حومه به جابجایی مسافر مشغول می شود.در تاریخ ۸ آبان ۱۳۷۳، ۲۰ دستگاه اتوبوس ۳۵۵ تحویل شرکت واحد گردید.در مورخ ۱۸ اردیبهشت ماه ۱۳۷۴، یک دستگاه اتوبوس اتوماتیک به ناوگان افزایش یافت.در مقایسه با سال ۱۳۶۸ میزان اتوبوس های شرکت دو برابر گردید و به ۱۶۵۰ دستگاه به آن سال افزایش یافت.در مهرماه سال ۱۳۷۴، تعداد ناوگان عمومی اتوبوسرانی به ۴۳۰۰ دستگاه رسید و تعداد ۳۷۰۰ دستگاه اتوبوس و مینی بوس تحت پوشش بودند.در تاریخ ۴ دی ماه ۱۳۷۴، برابر اعلام روابط عمومی تعداد اتوبوس های فعال شرکت ۳۵۰۰ دستگاه اعلام گردید و تعداد ۲۵۰۰ دستگاه کمبود اتوبوس بیان شده است.در تاریخ ۱۲ اسفند ۱۳۷۴ برابر اعلام مدیر عامل وقت ۱۰۰ دستگاه اتوبوس تا پایان همان سال به ناوگان اضافه می گردد.در تاریخ ۷ شهریور ۱۳۷۵، برابر اعلام مدیر عامل وقت ، ۱۰۰ دستگاه اتوبوس شرکت واحد گاز سوز گردید و تعداد اتوبوس های شرکت واحد ۴۳۰۰

دستگاه اعلام گردید. در مورخ ۲۲ آبان ماه ۱۳۷۵، ۲۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان اضافه گردید. در تاریخ ۲۲ آذر ماه ۱۳۷۵، تعداد ۱۱۴ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان اضافه گردید.

در ۲۲ آذر ماه ۱۳۷۵ برابر اعلام مدیرعامل شرکت براساس برنامه (تهران ۸۰) سالانه ۳۵۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان شرکت واحد باید اضافه بگردد. در ۲۹ آذر ماه ۱۳۷۵، ۱۰۰ دستگاه اتوبوس گاز سوز مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

در ۲۳ اسفند ۱۳۷۵، فاز دوم اتوبوس برقی با ۳۵ دستگاه افتتاح شد.

در ۱۶ اسفندماه ۱۳۷۶ برابر اعلام معاونت حمل و نقل شهری تعداد اتوبوس مورد نیاز تهران ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس فعال می باشد. در تاریخ ۳۱ شهریور ۱۳۷۶، ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی شرکت واحد پیوست.

در تاریخ ۱۵ فروردین ۱۳۷۸ آغاز بکار، و اگذاری و افتتاح ۵۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به شرکت واحد صورت گرفت.

در تاریخ ۲۹ اردیبهشت ۱۳۷۸، تعداد اتوبوس فعال شرکت ۳۵۰۰ دستگاه برابر اعلام وزارت کشور و به گفته رییس جمهوری وقت برای رسیدن به وضعیت مطلوب باید سالانه ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس اضافه تا شرایط مطلوب شود.

تا تیرماه ۱۳۷۸ تعداد اتوبوس فعال شرکت ۳۵۰۰ دستگاه و تعداد ۴۹۰۰ دستگاه اتوبوس و مینی بوس بخش خصوصی تحت نظارت شرکت می باشد که می توان گفت حدود ۸۴۰۰ دستگاه اتوبوس و مینی بوس کل ناوگان اتوبوسرانی تهران و حومه بوده است.