



مروری بر تحولات وضعیت اتوبوسرانی شهر تبریز در دوره ششم شورای شهر

شماره: ۶۳-۶/م/پ | تاریخ: ۱۴۰۴/۲/۲۷

گزارش ۴۴-۲-۲۰۳



RCTBZ.TABRIZ.IR



RCTABRIZ_IR



RCTABRIZ



RCTABRIZ



RCTABRIZ



RCTABRIZ

متن (PDF) از طریق سایت مرکز به نشانی rctbz.tabriz.ir قابل دریافت است.
آدرس: بزرگراه پاسداران، ورودی فرشته جنوبی، ساختمان شورا، ضلع شرقی طبقه اول

ایمان و امید



عنوان اصلی: مروری بر تحولات وضعیت اتوبوس‌رانی شهر تبریز

عنوان فرعی: در دوره ششم شورای شهر

پدیدآور: روح‌الله رشیدی

ناظر: معاونت پژوهشی مرکز

نوع و شماره گزارش: دیدگاه (۲۰۳-۲-۴۴)

شماره: ۶۳-۶/م/پ | تاریخ: ۱۴۰۴/۲/۲۷

متن (PDF) از طریق سایت مرکز قابل دریافت است

این متن در پرتال جامع مطالعات شهری ایران بارگذاری شده است

دریافت نظر و پیشنهاد: rctc@tabriz.ir | ۰۴۱-۲۱۰۴۰۹۰۰

آدرس: بزرگراه پاسداران، ورودی فرشته جنوبی، ساختمان شورا، ضلع شرقی طبقه اول



مروری بر تحولات وضعیت اتوبوسرانی شهر تبریز در دوره ششم شورای شهر

شماره: ۶۳-۶/م/پ

تاریخ: ۱۴۰۴/۲/۲۷

حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به مرکز پژوهش‌های شورای شهر تبریز است.
متن (PDF) از طریق سایت مرکز به نشانی rctbz.tabriz.ir قابل دریافت است.
آدرس: بزرگراه پاسداران، ورودی فرشته جنوبی، ساختمان شورا، ضلع شرقی طبقه اول

مقدمه

یکی از مهمترین مسائل و چالش‌های پیش روی مدیریت شهری تبریز در سال ۱۴۰۰ (همزمان با آغاز فعالیت شورای ششم) وضعیت نامناسب ناوگان اتوبوس‌رانی بود. در این مقطع، تعداد اتوبوس‌های فعال به شدت کاهش یافته و موجب نارضایتی عمومی شده بود. قریب به یک دهه، مشارکت دولت در تامین اتوبوس شهرها عملاً به فراموشی سپرده شد و در نتیجه، ناوگان حمل‌ونقل عمومی بویژه در کلانشهر تبریز، از نظر کمی و کیفی، تضعیف شد. همه برآوردها، امکان فروپاشی حمل‌ونقل عمومی شهر را هشدار می‌داد؛ بنابراین، تقویت و احیای اتوبوس‌رانی، در صدر ماموریت‌ها و مسئولیت‌های شورای ششم تبریز قرار گرفت. تلاش‌ها و ابتکارات مختلفی برای نوسازی کیفی و کمی اتوبوس‌رانی اتخاذ شد؛ از عقد قراردادهای جدید خرید تا بازسازی اتوبوس‌های متوقف‌شده و بازنگری در خدمات واحد دربستی به شرکت‌های پتروشیمی و پالایشگاه. در مجموع، تحرک نسبی برای ساماندهی وضعیت اتوبوس‌رانی شهر رخ داد. امروز، با گذشت چهار سال از آغاز این تلاش‌ها، لازم است نتایج این تلاش‌ها و تدابیر، در قالب‌ها و از منظر مختلف ارزیابی و به مردم گزارش شود. این ارزیابی، قطعاً باید به تحرک بیشتر در تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی و استفاده از تمامی ظرفیت‌های ملی و محلی منجر شود. آنچه می‌خوانید مروری اجمالی است بر وضعیت اتوبوس‌رانی تبریز در سال‌های اخیر و بررسی اقدامات و نتایج فعالیت‌های دوره شورای ششم در حوزه اتوبوس‌رانی. بدیهی‌ست محورهای متعدد دیگری مانند وضعیت نیروی انسانی، مسائل مالی و سازمانی در این حوزه قابل طرح و بررسی است که در مجال دیگری باید به آنها پرداخت.

الف. روند تغییرات متوسط عمر ناوگان اتوبوس‌رانی

در دو دهه اخیر

در حالی که سال ۱۳۸۴، متوسط عمر ناوگان اتوبوس‌رانی تبریز ۴۲ سال بود، سال ۱۳۹۹ این میزان به ۱۱ سال رسید؛

یعنی تشدید فرسودگی ناوگان و تسریع در روند خروج اتوبوس از چرخه خدمت. متوسط عمر ناوگان در فاصله سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۲، بین ۴۲ و ۵۲ سال است که نشان‌دهنده پایداری ناوگان و تداوم ورود اتوبوس‌های جدید به شبکه است. پس از سال ۱۳۹۲ به طرز مشهودی، متوسط عمر ناوگان روندی صعودی دارد؛ آنچنان که سال ۱۳۹۹ رکورد عمر متوسط ۱۱ سال ثبت شد. در زمان آغاز فعالیت شورای ششم (سال ۱۴۰۰) متوسط عمر ناوگان اتوبوس‌رانی، ۱۰ سال بود. این عدد، هشدار می‌داد که روند خروج اتوبوس از چرخه تشدید خواهد شد و تعداد اتوبوس‌های فعال به سرعت، کاهش خواهد یافت؛ و اینگونه هم شد.

سال	متوسط عمر ناوگان (سال)
۱۳۸۴	۴۲
۱۳۸۵	۴۹
۱۳۸۶	۴۲
۱۳۸۷	۵
۱۳۸۸	۴۶
۱۳۸۹	۴۳
۱۳۹۰	۴۸
۱۳۹۱	۴۹
۱۳۹۲	۵۲
۱۳۹۳	۶۳
۱۳۹۴	۶۴
۱۳۹۵	۶۸
۱۳۹۶	۸
۱۳۹۷	۹
۱۳۹۸	۱۰
۱۳۹۹	۱۱
۱۴۰۰	۱۰
۱۴۰۱	۸۲
۱۴۰۲	۸
۱۴۰۳	۹

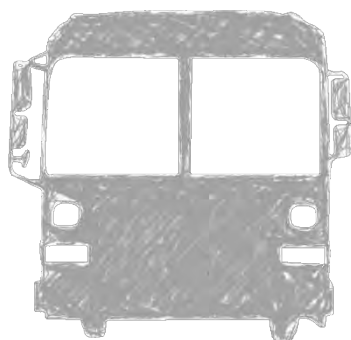


ب. روند خروج اتوبوس از چرخه اتوبوسرانی

با افزایش متوسط عمر ناوگان اتوبوسرانی و توقف ورود اتوبوس جدید به ناوگان، روند خروج اتوبوس‌های با عمر بالا (فرسوده) از سال ۱۳۹۸ سیری صعودی پیدا کرده است. بیشترین میزان خروج اتوبوس از ناوگان، در سال ۱۴۰۲ اتفاق افتاده است. در مجموع از سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳ تعداد ۴۵۹ دستگاه اتوبوس، به شکل‌های مختلف از ناوگان خارج شده است. بخشی از این اتوبوس‌ها، پس از ورود اتوبوس‌های جدید، کنار گذاشته شده‌اند. ورودی و خروجی ناوگان، باید وضعیت متعادلی داشته باشد؛ به شکلی که همواره تعداد اتوبوس‌های فعال شهر، پایدار بوده و امکان برنامه‌ریزی میان‌مدت را برای مدیریت بهینه شبکه فراهم نماید.

بررسی روند ورود اتوبوس جدید به ناوگان از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۳ نشان می‌دهد که در مجموع در این بازه زمانی، تعداد ۴۲۵ دستگاه اتوبوس و ۵۰ دستگاه مینی‌بوس وارد شده است. مقایسه این تعداد ورودی با تعداد ۴۵۹ دستگاه خروجی از سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳، نشانه عدم تعادل در ورود و خروج اتوبوس به ناوگان است.

سال	تعداد خروجی
۱۳۹۸	۲۳
۱۳۹۹	۷۱
۱۴۰۰	۷۱
۱۴۰۱	۵۵
۱۴۰۲	۱۲۹
۱۴۰۳	۱۱۰
جمع	۴۵۹



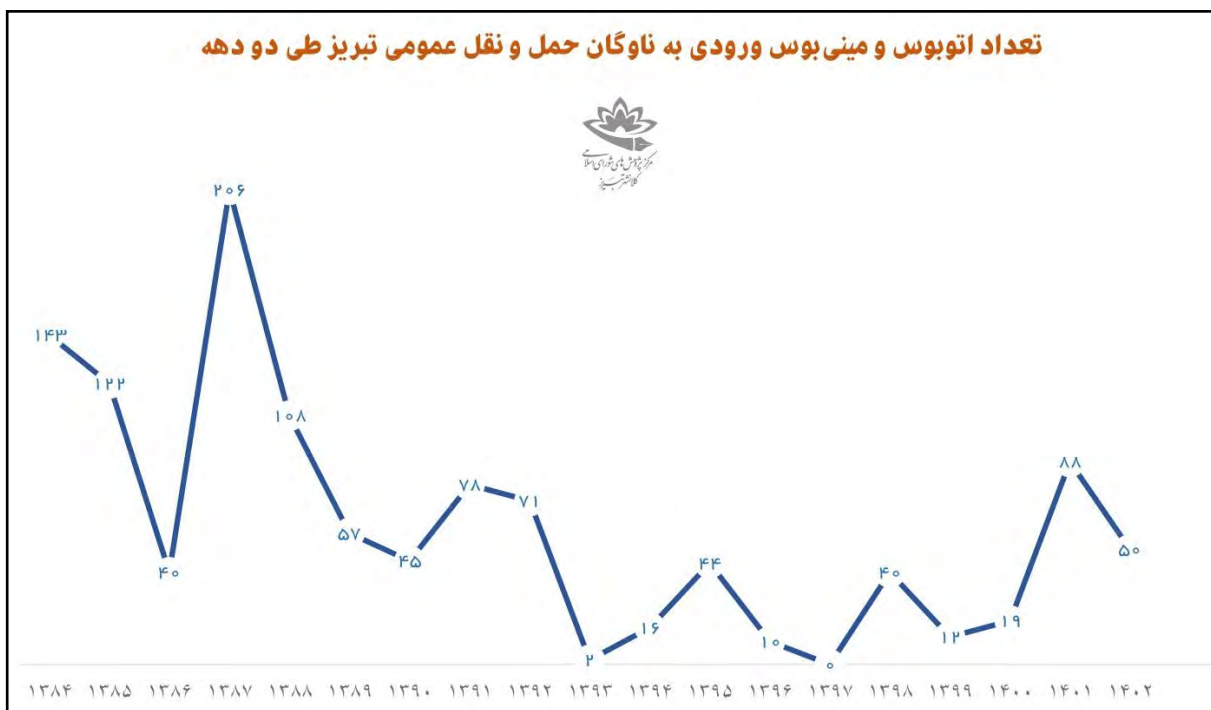
ب. روند خروج اتوبوس از چرخه اتوبوس رانی

با افزایش متوسط عمر ناوگان اتوبوس رانی و توقف ورود اتوبوس جدید به ناوگان، روند خروج اتوبوس های با عمر بالا (فرسوده) از سال ۱۳۹۸ سیری صعودی پیدا کرده است. بیشترین میزان خروج اتوبوس از ناوگان، در سال ۱۴۰۲ اتفاق افتاده است. در مجموع از سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳ تعداد ۴۵۹ دستگاه اتوبوس، به شکل های مختلف از ناوگان خارج شده است. بخشی از این اتوبوس ها، پس از ورود اتوبوس های جدید، کنار گذاشته شده اند. ورودی و خروجی ناوگان، باید وضعیت متعادلی داشته باشد؛ به شکلی که همواره تعداد اتوبوس های فعال شهر، پایدار بوده و امکان برنامه ریزی میان مدت را برای مدیریت بهینه شبکه فراهم نماید.

اتوبوس های ورودی به ناوگان از سال ۱۳۹۰ تا امروز

سال	مینی بوس	اتوبوس
۱۳۹۰	۱۰	۳۵
۱۳۹۱	-	۷۸
۱۳۹۲	-	۷۱
۱۳۹۳	-	۲
۱۳۹۴	-	۱۶
۱۳۹۵	-	۴۴
۱۳۹۶	-	۱۰
۱۳۹۷	-	۰
۱۳۹۸	۴۰	۰
۱۳۹۹	-	۱۲
۱۴۰۰	-	۱۹
۱۴۰۱	-	۸۸
۱۴۰۲	-	۴۰
۱۴۰۳	-	۶۱
جمع	۵۰	۴۲۵

تعداد اتوبوس و مینی بوس ورودی به ناوگان حمل و نقل عمومی تبریز طی دو دهه



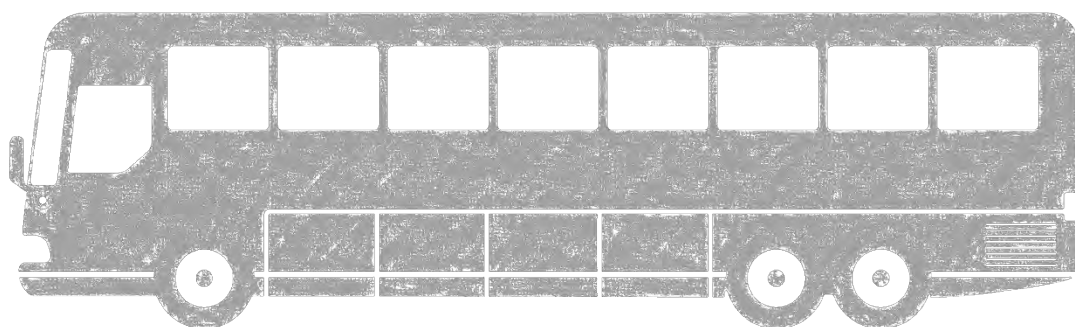
ج. روند تغییرات تعداد اتوبوس‌های فعال از سال

۱۳۸۴ تا ۱۴۰۳

سال	تعداد اتوبوس فعال
۱۳۸۴	۳۴۰
۱۳۸۵	۳۶۸
۱۳۸۶	۳۳۰
۱۳۸۷	۴۱۰
۱۳۸۸	۵۳۱
۱۳۸۹	۵۷۴
۱۳۹۰	۶۰۳
۱۳۹۱	۵۸۹
۱۳۹۲	۵۵۱
۱۳۹۳	۵۴۶
۱۳۹۴	۵۵۱
۱۳۹۵	۵۴۹
۱۳۹۶	۵۹۰
۱۳۹۷	۶۰۰
۱۳۹۸	۵۷۲
۱۳۹۹	۴۱۷
۱۴۰۰	۳۶۴
۱۴۰۱	۳۶۰
۱۴۰۲	۳۴۲
۱۴۰۳	۳۵۰

یکی از شاخص‌های اساسی برای ارزیابی کیفیت ارائه خدمت ناوگان اتوبوس‌رانی، تعداد اتوبوس‌های فعال در شهر است. اتوبوس فعال، اتوبوسی است که امکان بهره‌برداری واقعی از آن وجود دارد. بنابراین، تعداد کل ناوگان، لزوماً به معنای امکان بهره‌برداری واقعی از آن‌ها نیست. همواره تعدادی اتوبوس، به دلایلی مانند نیاز به تعمیرات، نیاز به قطعه، فقدان راننده و... در توقفگاه اتوبوس‌رانی وجود دارد و امکان بهره‌برداری از آنها فراهم نیست.

روند صعودی اتوبوس‌های فعال شهر از سال ۱۳۸۴ آغاز و در سال ۱۳۹۰ به اوج رسیده است. در این سال ۶۰۳ دستگاه اتوبوس فعال وجود داشته و پس از سال ۱۳۹۸، روند نزولی تعداد اتوبوس‌های فعال شروع شده است. شیوع کرونا و عدم تامین اتوبوس جدید، از دلایل اساسی این روند نزولی است. سال ۱۴۰۰ (آغاز فعالیت شورای ششم) تعداد ۳۶۴ دستگاه اتوبوس فعال گزارش شده است که از این تعداد، بیش از ۵۰ دستگاه به عنوان اتوبوس درستی برای سرویس‌دهی به شرکت‌ها استفاده شده است. بنابراین، تعداد واقعی اتوبوس فعال در این سال حدود ۳۰۰ دستگاه بوده است. این تعداد، در سال‌های فعالیت شورای ششم تقریباً ثابت بوده و با ورود اتوبوس‌های جدید، تاثیر منفی خروج انبوه اتوبوس در این دوره، به صورت نسبی کنترل شده است.





د. قراردادهای خرید اتوبوس در دوره شورای ششم

سال	تعداد	شرکت طرف قرارداد	تعداد تحویلی	تعداد باقیمانده
۱۴۰۰	۱۹	ایران خودرو دیزل	۱۹	–
۱۴۰۱	۶۱	ایران خودرو دیزل	۲۳	۳۸
	۷۳	عقاب افشان	۱۵	۵۸
	۱۰۰	اسنا	۱۰۰	–
۱۴۰۲	–	–	–	–
۱۴۰۳	۱۰۰	اسنا	۵۱	۴۹
	۱۰۰	سیلان	–	۱۰۰
جمع	۴۵۳		۲۰۸	۲۴۵

و ۲۵ درصد را شهرداری تبریز. شهرداری تبریز، سهم خود (۵۴ میلیارد تومان) را پرداخت کرد، اما با عدم پرداخت سهم دولت، روند تحویل این اتوبوس‌ها مختل شد. از این تعداد، تا امروز ۲۳ دستگاه تحویل شده و ۳۸ دستگاه تحویل نشده است.

دو. قرارداد خرید ۷۳ دستگاه با شرکت عقاب افشان. قرار بود ۸۰ درصد از ارزش اتوبوس‌ها را دولت پرداخت نماید و ۲۰ درصد را شهرداری تبریز. شهرداری تبریز، سهم خود (۵۱٫۶

– سال ۱۴۰۰، قرارداد خرید ۱۹ دستگاه اتوبوس از شرکت ایران خودرو دیزل، به ارزش ۸۵ میلیارد تومان، آبان‌ماه منعقد شد. منبع تامین مالی این قرارداد، اوراق مشارکت سال ۱۳۹۹ بود. این اتوبوس‌ها اسفند ۱۴۰۰ وارد تبریز شد.

– سال ۱۴۰۱، سه عنوان قرارداد خرید اتوبوس با سه شرکت منعقد شد:

یک. قرارداد خرید ۶۱ دستگاه با شرکت ایران خودرو دیزل. قرار بود، ۷۵ درصد از ارزش اتوبوس‌ها را دولت تامین نماید

برای خرید اتوبوس، پیش‌بینی اعتبار صورت گرفته است؛ یعنی ۳.۵ درصد از کل اعتبارات عمرانی در پنج سال.

- بررسی عملکرد چهارساله شهرداری نشان می‌دهد که در مجموع تا پایان سال ۱۴۰۳، رقم ۱۹۸۷ میلیارد تومان، برای خرید اتوبوس هزینه شده است؛ معادل ۲.۸ درصد اعتبارات عمرانی چهار سال.

- سال ۱۴۰۰، رقم ۲۵ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس، پیش‌بینی اعتبار صورت گرفته است؛ ۰.۶۷ درصد از اعتبارات عمرانی سال ۱۴۰۰. در تفریغ بودجه سال ۱۴۰۰، رقم ۱۱۶ میلیارد تومان به عنوان عملکرد خرید اتوبوس گزارش شده است. با احتساب این میزان، در نهایت ۳.۱ درصد از اعتبارات عمرانی سال ۱۴۰۰ صرف خرید اتوبوس شده است.

- سال ۱۴۰۱، رقم ۴۸۱ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس، پیش‌بینی اعتبار صورت گرفته است؛ ۵.۸ درصد از اعتبارات عمرانی سال ۱۴۰۱. در تفریغ بودجه سال ۱۴۰۱، رقم ۴۴۸ میلیارد تومان به عنوان عملکرد خرید اتوبوس گزارش شده است. با احتساب این میزان، در نهایت ۵.۴ درصد از اعتبارات عمرانی سال ۱۴۰۱ صرف خرید اتوبوس شده است.

- سال ۱۴۰۲، رقم ۵۷۷ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس، پیش‌بینی اعتبار صورت گرفته است؛ ۴.۶ درصد از اعتبارات عمرانی سال ۱۴۰۲. در تفریغ بودجه سال ۱۴۰۲، رقم ۳۲۳ میلیارد تومان به عنوان عملکرد خرید اتوبوس گزارش شده است. با احتساب این میزان، در نهایت ۲.۶ درصد از اعتبارات عمرانی سال ۱۴۰۲ صرف خرید اتوبوس شده است.

- سال ۱۴۰۳، رقم ۶۲۵ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس، پیش‌بینی اعتبار صورت گرفته است؛ ۳ درصد از اعتبارات عمرانی سال ۱۴۰۳. در گزارش عملکرد دوازده ماهه سال ۱۴۰۳، رقم ۱۱۰۰ میلیارد تومان به عنوان عملکرد خرید اتوبوس گزارش شده است. با احتساب این میزان، ۵.۵ درصد از اعتبارات عمرانی سال ۱۴۰۳ صرف خرید اتوبوس شده است.

- سال ۱۴۰۴، رقم ۸۰۰ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس، پیش‌بینی اعتبار صورت گرفته است؛ ۳ درصد از اعتبارات عمرانی.

میلیارد تومان) را پرداخت کرد، اما در این قرارداد نیز بدلیل عدم پرداخت سهم دولت، روند تحویل، متوقف شد. از این تعداد، ۱۵ دستگاه تحویل شده و ۵۸ دستگاه تحویل نشده است.

سه. قرارداد خرید ۱۰۰ دستگاه با شرکت اسنا به ارزش ۵۰۰ میلیارد تومان. ۶۰ دستگاه از این تعداد، تا پایان سال ۱۴۰۱ تحویل شد و ۴۰ دستگاه در سال ۱۴۰۲.

بنابراین، سال ۱۴۰۱ در مجموع، قرارداد خرید ۲۳۴ دستگاه اتوبوس منعقد شد. از این تعداد، ۱۳۸ دستگاه تحویل شهرداری شده و ۹۶ دستگاه، تحویل نشده است.

- سال ۱۴۰۲، قرارداد جدیدی برای خرید اتوبوس منعقد نشد و روند تدابیر برای نوسازی و ارتقای ناوگان، متوقف شد. - سال ۱۴۰۳، دو قرارداد جدید برای خرید اتوبوس منعقد شد:

یک. قرارداد خرید ۱۰۰ دستگاه با شرکت اسنا. از این تعداد، ۵۱ دستگاه در سال ۱۴۰۳ تحویل شد و ۴۹ دستگاه تحویل نشده است.

دو. قرارداد خرید ۱۰۰ دستگاه با شرکت سبلان. از این قرارداد تاکنون اتوبوسی تحویل نشده است.

- در مجموع طی سال‌ها ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳، قرارداد خرید ۴۵۳ دستگاه اتوبوس با شرکت‌های مختلف منعقد شد. از این تعداد، تاکنون ۲۰۸ دستگاه اتوبوس، تحویل شده است و ۲۴۵ دستگاه در انتظار تحویل است.

سال ۱۴۰۱ از حیث تعداد قرارداد جدید و تعداد اتوبوس‌های تحویلی، بهترین عملکرد را دارد. بیش از ۵۰ درصد از قراردادهای جدید (۲۳۴ دستگاه) و ۶۷ درصد از اتوبوس‌های تحویلی (۱۳۸)، در این سال اتفاق افتاده است.

بدترین عملکرد در این زمینه مربوط به سال ۱۴۰۲ است. سال ۱۴۰۳ نیز با دو قرارداد (در مجموع ۲۰۰ دستگاه) و ۵۱ دستگاه اتوبوس تحویلی به پایان رسید.

و. وضعیت اعتبارات مربوط به خرید اتوبوس در دوره ششم شورای شهر

- در برنامه و بودجه سالانه شهرداری تبریز طی پنج سال (از سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴)، از مجموع ۷۰۸۵۷ میلیارد تومان اعتبارات عمرانی، در مجموع رقم ۲۵۰۸ میلیارد تومان

- بیشترین سهم از بودجه عمرانی برای خرید اتوبوس در عملکرد دوازده ماهه سال ۱۴۰۳ گزارش شده است؛ ۵.۵ درصد از اعتبارات عمرانی، معادل ۱۱۰۰ میلیارد تومان، که مربوط به پرداخت‌ها و پیش‌پرداخت‌های دو قرارداد شرکت‌های اسنا و سبلان است.

- کمترین سهم از عملکرد اعتبارات مربوط به خرید اتوبوس را در تفریغ سال ۱۴۰۲ مشاهده می‌کنیم؛ ۲.۶ درصد از اعتبارات عمرانی معادل ۳۲۳ میلیارد تومان. در این سال، قرارداد جدیدی منعقد نشده و رقم پرداختی، مربوط به تسویه قرارداد پیشین (اسنا) است.

سال	بودجه عمرانی مصوب ^۱ (میلیارد تومان)	اعتبار خرید اتوبوس (میلیارد تومان)	سهم از بودجه عمرانی (درصد)	عملکرد (میلیارد تومان)	سهم نهایی با احتساب عملکرد بودجه سالانه (درصد)
۱۴۰۰	۳۷۴۵	۲۵	۰.۶۷	۱۱۶	۳.۱
۱۴۰۱	۸۲۸۹	۴۸۱	۵.۸	۴۴۸	۵.۴
۱۴۰۲	۱۲۵۲۳	۵۷۷	۴.۶	۳۲۳	۲.۶
۱۴۰۳	۲۰۰۰۰	۶۲۵	۳	۱۱۰۰	۵.۵
۱۴۰۴	۲۶۳۰۰	۸۰۰	۳	-	-
جمع	۷۰۸۵۷	۲۵۰۸	۳.۵	۱۹۸۷	۲.۸

۱. ارقام سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ برگرفته از گزارش تفریغ بودجه سالانه است و ارقام سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ برگرفته از برنامه و بودجه مصوب.

یکی از مهمترین مسائل و چالش‌های پیش روی مدیریت شهری تبریز در سال ۱۴۰۰ (همزمان با آغاز فعالیت شورای ششم) وضعیت نامناسب ناوگان اتوبوس‌رانی بود. در این راستا تلاش‌ها و ابتکارات مختلفی برای نوسازی کیفی و کمی اتوبوس‌رانی اتخاذ شد؛ از عقد قراردادهای جدید خرید تا بازسازی اتوبوس‌های متوقف‌شده و بازنگری در خدمات واحد درستی به شرکت‌های پتروشیمی و پالایشگاه. در مجموع، تحرک نسبی برای ساماندهی وضعیت اتوبوس‌رانی شهر رخ داد.

امروز، با گذشت چهار سال از آغاز این تلاش‌ها، لازم است نتایج این تلاش‌ها و تدابیر، در قالب‌ها و از منظر مختلف ارزیابی و به مردم گزارش شود. این ارزیابی، قطعاً باید به تحرک بیشتر در تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی و استفاده از تمامی ظرفیت‌های ملی و محلی منجر شود.



نظر رسمی	اظهاری نظر رسمی مرکز در موارد ارجاعی از طرف شورای اسلامی شهر یا شهرداری تبریز
دیدگاه	دیدگاه مرکز در موارد جاری شهری و نقد عملکرد و فعالیت‌های شهرداری و سایر دستگاه‌های اجرایی
گزارش تخصصی	گزارش تخصصی مستخرج از کمیته‌ها، گروه‌های کانونی یا نشست‌ها
انتقال دانش	ارسال مطالب گزیده شده یا چکیده مطالب و گزارش‌های سایر مراکز پژوهشی یا نشست‌های خارج از مرکز
یادداشت	اظهاری نظر کارشناسی توسط افراد خبره که لزوماً مورد تأیید مرکز نیست
انعکاس	تبیین پیشنهاد، انتظار یا مطالبه کارشناسی یا مردمی
خلاصه مدیریت	خلاصه مدیریتی طرح‌های مطالعاتی انجام شده در مرکز
افکارسنجی	گزارش مستخرج از افکارسنجی عمومی یا موردی
تجربه مدیریت	گزارش تجربیات حوزه مدیریت شهری سایر شهرهای داخل و خارج کشور یا گزارش تجربه‌نگاری مدیریت شهری
پرسمان	بیان مسئله یا طرح سؤالاتی در خصوص مسائل جاری شهر از مدیریت شهری و درخواست پاسخگویی
شناخت شهر	گزارش شناخت وضع موجود در قالب متن نقشه یا اینفوگرافی
اسناد مرکز	آیین‌نامه‌ها، فرم‌ها، دفترچه‌های راهنما و سایر مستندات مربوط به شیوه فعالیت مرکز

با توجه به هزینه‌های زیست‌محیطی استفاده از کاغذ، متن کلیه اسناد، گزارش‌ها و طرح‌های پژوهشی تهیه شده در مرکز به نشانی: rctbz.tabriz.ir قابل دسترسی است.