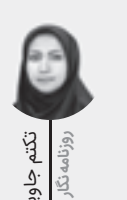


در میزگرد «شهرآرا» چهار نماینده از جامعه تاکسی‌رانان از دغدغه‌هایشان گفتند و پاسخ مسئولان را شنیدند

یک کورس با مسئولان

رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر : ۲۰درصد از بار سیستم حمل و نقل شهر بردوش ناوگان تاکسی‌رانی است



حدود ۲۰ هزار راننده با ۱۰ تا ۱۱ هزار خودرو تاکسی مسئولیت جابه جایی جمعیت ده‌ها میلیونی مسافر و زائران امام مهربانی‌ها را برعهده دارند. در دلد تابستان این است که هر روزشان با کلاچ و ترمز در خیابان‌های شلوغ و پر از پستی و بلندی و همراه با نارضایتی مسافران می‌گذرد. رانندگی تاکسی شغلی نیست که جوانی آن را به خاطر آینده‌اش یا میان سال و سالمندی برای درآمدش انتخاب کند. هرچه هست از روی ناچاری است اما این اجبار آنان را در چرخه مشقت باری قرار داده است. سال‌های عمرشان پشت‌شیشه تاکسی می‌گذرد و نتیجه‌اش چیزی جز خستگی و ابتلا به دردهای بی‌شمار روحی و روانی نیست. سپس ماجرای وسیله نقلیه‌ای که هر روز از قیمت و ارزشش کاسته می‌شود و گاه آن قدر به خرج می‌افتد که گوشه‌خانه بماند بهتر است. میزگرد امروز ما شرح گایه‌های چهار تاکسی‌ران مشهدی است که به نمایندگی از همکارانشان رودر رو بدون واسطه مشکلات و در سرفه‌های ناتمام خود را با ایمان فرهمندی، رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر، و احمد محبی، مدیر عامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسی‌رانی شهرداری مشهد، در میان گذاشتند. اگر چه طرح همه مشکلات و مسائل در جلسه‌ای دوساعته کافی نبود، اما دست کم بخشی از مشکلات آن‌ها به زبان آمد.



شعاری دادیم
باعنوان حمل و نقل
کرامت محور، هم
برای مسافر هم
ارائه دهنده خدمات.
مسئله این است
که فرایند از تعیین
مشکل و تهیه راه
حل تا تهیه مصوبه
زمان بر است و حدود
۶ ماه طول می‌کشد

آن محدودیت داریم و مسافر هم قانع نمی‌شود. مدام با موانع مختلف روبه‌رو هستیم. خواهش ما این است که با شهرهای دیگر درباره وضعیت تاکسی‌رانی گفت و گو کنید. با شغل تاکسی‌رانی در این شهر به شدت فرسوده شده‌ایم اما تنها کاری که کردند بین‌المللی شدن رنگ خودروهایمان بود.

ترابی: سازمان تاکسی‌رانی توقع دارد من با تاکسی‌متر و فیش سفر کار کنم اما در مقابل حجم کار، هیچ رفاهی‌تی به من تعلق نمی‌گیرد. به جز چند مورد خدمات سلامتی برای خودرو من هیچ خدمتی تعریف نشده است.

زنجانی: آقای فرهمندی یک بار گفتند قرار بود ۱۰۰ درصد افزایش کرایه داشته باشیم اما هیچ کس موافقت نکرد و روی ۲۵ درصد توافق شد. با همه سختی‌ها و مشکلات در همه این سال‌ها با همه رؤسای تاکسی‌رانی تعامل برقرار کردیم.

کریمی: من هم یکی از تاکسی‌داران خطی در اطراف هستم و از سال ۷۰ در این شهر رانندگی می‌کنم. چرا هزینه اضافه چهار درصدی بابت خرید و فروش پروانه تاکسی گرفته می‌شود و به جیب چه کسی می‌رود؟ از شهرستان‌های اطراف هم پرسیدم هیچ‌جا چنین قانونی وجود ندارد. مشکل دیگر تاکسی‌متر است. تاکسی‌متر از سال ۷۲ در خودروها نصب شده است ولی نه مردم استقبال می‌کنند نه راننده‌ها و همه را نسبت به هم بدبین کرده است. مدت‌هاست پولیس برای خیابان جریمه می‌کند هم بازسان شرکت. مگر ما چقدر درآمد داریم؟

نداشتن امنیت شغلی، عادلانه نبودن سطح تورم با کرایه‌هایی ارزش نبودن قیمت تاکسی نسبت به خودروهای دیگر، تأمین کارت خوان از سوی سازمان، با تکیلیف رانندگان بدون بیمه، انحلال خطوط اطراف شهر و انتقال اجباری به اطراف حرم و مبادی ورودی، دریافت ورودی در پایانه و فرودگاه از تاکسی‌های زرد، درخواست سایه‌بان برای خودروها، اجازه ورود و خروج در محدوده و روزهای زوج و فرد ثابت کردن کرایه تا شعاع دو کیلومتر از خواسته‌های دیگر همکاران من است.



فیش سرفه نظر
ما مشکل بزرگی
است و به نظر
تاکسی‌ران‌ها کارایی
ندارد

ما باید شبیه اصناف دیگر آن را حل کنند. البته برای هر کدام از این‌ها اقداماتی صورت گرفته است که در پاسخ به سؤال دوستان شرح خواهیم داد.

ترابی: من ۱۵ سال است همکار تاکسی‌رانی شما هستم و اکنون در خط نواب صفوی خدمت می‌کنم. مشکلات ما دو بخش دارد. یکم مشکلات رانندگان خطوط امن و اطراف حرم و دیگری رانندگان دیگر بخش‌های شهر. ما چهار نفر نماینده سبیرهای اطراف حرم در این جلسه هستیم و یکی از مهم‌ترین مسائل ما شرکت طرف قرارداد شهرداری است. شیفت شب در سربزرگی است. برای راننده‌ای که به شکل ثابت ۸ ساعت سر کار است و به علاوه آن ۴ ساعت اضافه کاری سرخط بوده توان رانندگی در شیفت شب وجود دارد؟ اگر این تعیین شیفت را نپذیریم هم جریمه خواهیم شد. شرکت جریمه‌های غیرقانونی زیادی دارد. یک بار با وجود اینکه مریض بودم یادفیه بعد که ماشینم خراب بود و حتی آن را بامدرک ثابت کردم- بازم جریمه‌اش را پرداختم. پیامک می‌زنند حتما سرخط باشیم.

زنجانی: من دو سال دیگر تا بن‌باز نشستی‌ام باقی مانده است و بارها مشکلات را مطرح کرده‌ام ولی به نتیجه‌ای نرسیده‌ام. چند وقت پیش به آقای فرهمندی مشکلات شرکت‌ها را گفتم. فایده این شرکت‌ها برای ما چیست؟ اکنون فقط کارشان دریافت پولیمان است. هیچ خدماتی به ما ارائه نمی‌شود. ۵۰ سال پیش سرمایه‌گذاران تاکسی‌رانی شخص بودند اما اکنون شرکت‌هایی واسطه شده‌اند که هیچ سودی برای من ندارند. حمل و نقل درون شهری با تعداد ای که است ای که شما تعریف می‌کنید و همان تعرفه پاسخگوی نیاز منطقه‌ای مثل نواب نیست. از طرف دیگر بنای کار شرکت‌ها جریمه است. درحالی‌که بارها گفته‌ایم هم جریمه باشد هم تشویق مانند تاکسی‌های اینترنتی.

مسئله دیگر ما نوع خودرو است. در همه این سال‌ها یک بار همایشی با حضور خودروساز برگزار نکردید که برایش توضیح بدهید که خودرو ملی مناسب خودمان تولید کند که با فرهنگ و آداب و رسوم ایرانی‌ها تناسب داشته باشد. هنوز ۹۰ درصد زائران اصرار می‌کنند که بیش از استاندارد تعداد، سوار شوند. شن نفر اصرار می‌کنند سوار شوند و اگر من قبول نکنم می‌روند سراغ خودرو دیگر. چرا خودروساز فکری برای ماشین مناسب من نمی‌کند؟ قوانین هم از من حمایت نمی‌کند. بخش زیادی از مسافران ما از اطراف حرم درخواست می‌کنند که آن‌ها را به خارج از محدوده مشهد مثل گلپهر یا مناطق گردشگری ببریم، درحالی‌که برای

و بناست آن را در شهرهای دیگر هم اجرایی کنیم همه خدمات شامل صدور و تمدید پروانه، موارد تشویق، تنبیه و خدمات رفاهی را شامل می‌شود که اصلا نیازی به حضور افراد در شرکت نیست. براساس آمارها بالغ بر ۶۰ درصد تاکسی‌رانان از نرم‌افزار استفاده می‌کنند. روزانه سه تا چهار مورد از موارد اصلاح شده غیبت یا جریمه از سامانه حذف می‌شود. گاهی چون رانندگان علم استفاده از سیستم را ندارند دچار مشکل می‌شوند. در بحث ورود به محدوده و موارد این چنینی مدیریت بارهاور است که بیشترین همکاری و ارتباط را با ما دارد. نمونه‌اش در ایام تا سوسا و عاشورا بود که به محض سبک شدن بار ترافیک، مسیر را برای حضور تاکسی‌های زرد و ون باز کردند. تا به حال صحبتی از مشوق نبوده اما اکنون در حال ایجاد آن در سامانه هستیم که شامل موارد مختلف خواهد شد. سازمان تاکسی‌رانی حتی در بحث بیمه تکمیلی هم وارد شده و ۸۰ درصد هزینه را خودش برعهده گرفته و ۲۰ درصد برعهده تاکسی‌رانی است.

تسهیل خدمت رسانی، رسالت شورای شهر
فرهمندی: دو نکته کلیدی را هم من عرض می‌کنم. ما در شورا نگاهمان به همکاران تاکسی‌رانی به عنوان سرمایه‌گذار است و به ما کمک می‌کنند تا بخش مهمی از تقاضای سفر را پاسخگوی کنند. وظیفه ما در شورای شهر این است که این خدمت رسانی را تسهیل کنیم. بخشی از اختیارات در حوزه ماست و برخی نیست. مثلا تعیین خروج از محدوده شهر نه در اختیار شورای شهر و نه تاکسی‌رانی است، بلکه تصمیم‌گیری آن با شورای همتای استان است، به جهت پولیس راه و بیمه. بحث رعایت سطوح قوانینی بحث مهمی است. بعضی قوانین ملی هستند و خود راهور هم نمی‌تواند آن‌ها را تغییر دهد. اما در مذاکرات عرفی البته برخی موارد را با همکاری مرتفع می‌کنیم. یکی از بحث‌های مهم هم برگه سفر و تاکسی متر است. تفاوت تاکسی باقیه شبکه‌ها در امنیت آن است. مسافر خیالش راحت است که سوار چه خودرویی می‌شود. اگر امنیت از بین برود چه اتفاقی می‌افتد؟ برای کسی که شغل دیگری دارد و عصرها دو ساعت مسافر کشی می‌کند مهم نیست که کسی به او اعتماد نداشته باشد اما برای شما که عمر و سرمایه‌تان را بر سر این کار گذاشته‌اید امنیت و اعتماد مشتری بسیار مهم است. این اعتماد را باید حفظ کنید که با رعایت الزاماتی حفظ می‌شود. فرض کنید در یک سیستم که چند هزار تاکسی در حال فعالیت هستند بالاخره درصدی از تخلف وجود دارد و می‌تواند سیستم را مختل کند ولی همه باید کنترل شوند. وقتی می‌خواهید از مرز عبور کنید همه باید مدارکشان را ارائه کنند، زیرا آن یک درصد متخلف باید شناسایی شوند اما این به معنی متخلف بودن همه نیست. در حوزه حمل و نقل همه خادم امام رضا^(ع) و زائران و همشهریان‌شان هستیم. نکته آقای محبی را تأکید می‌کنم که بازرس باید حضور داشته باشد اما رفتار مؤدبانه و کریمانه. بازم تأکید می‌کنم ما شما را همکار خودمان می‌دانیم و این مسئله روی تصمیمات ما اثر می‌گذارد. سامانه جامع تاکسی‌رانی تشویقات را لحاظ خواهد کرد و از مصوبات شورا هم هست که باید نظام تنبیه و تشویق در کنار هم باشد. ابزارش هم بخشی مالی است که شهرداری توان آن را ندارد و براساس مصوبات قبلی تنها می‌توانیم از ظرفیت‌های بخش خصوصی استفاده کنیم. یعنی ارتباطی بین بخش خصوصی و تاکسی‌رانی برقرار کنیم. برگه سفر برای برقراری نظم است. برای افزایش نرخ کرایه چند بار مراحلی را طی کرده و با مراجع مختلف رایزنی کردیم و قرار شد دابیری ببندیشیم. سازمان تاکسی‌رانی تنها نیست و حل مشکلات شما هم آسان نیست. توصیه می‌کنیم درباره حل مشکلات به ما پیشنهاد دهید.

کرایه ثابت برای مسیریهای کوتاه
زنجانی: فیش سفر به نظر ما مشکل بزرگی است و به نظر تاکسی‌ران‌ها کارایی ندارد. باید مدت زیادی در صف انتظار مسافر بمانیم. گاهی تجمع مسافر پیش می‌آید و نمی‌توانیم پاسخگو باشیم.

فرهمندی: برای حل این مسئله پیشنهاد دهید. آیا کار دیگری می‌توان کرد؟ شورای شهر هفته پیش آخرین مصوبه خود را برای تاکسی‌ها ارائه کرد که سه بند دارد و به دفتر فرماندار رسیده است. مدیریت تاکسی‌رانی باید در جلسات بعدی با فرماندار موضوع را پیگیری کند. توضیح دیگر اینکه برای شما که از محدوده حرم به خارج از آن مسافر می‌برد تا سه کیلومتر کرایه‌تان ثابت شد. حل این مشکل را هم تصویب کردیم. این مسئله را شما یاد و استانتان آوردید و ما هم مشورت کردیم و با لایحه تاکسی‌رانی تصویب کردیم. فرماندار تأیید کند، حل خواهد شد. تا به حال سه تا چهار گروه به دفتر شورا آمدند و بارها تکرار کردیم که یک شرکت تعاونی و صنعتی تشکیل بدهید که دست کم ۷۰ تا ۸۰ درصد اعضا را پوشش بدهد. شرکت تعاونی هم قرار نیست معجزه کند ولی کمک‌هایش بسیار مؤثر خواهد بود.

قمری: من هم ۲۰ سال سابقه رانندگی ۱۵ سالش را در ورودی باب الجواد حرم خدمت کرده‌ام اما مسئله فیش سفر و در سرفه‌ایش تمامی ندارد. تا وقتی مصوبه شما به اجرا برسد بازم باید با همین وضعیت بمانیم؟

زنجانی: آقای فرهمندی به نکته مهمی اشاره کرد چون



ما اتحادیه‌ای نداریم مشکلاتمان تمامی ندارد. اگر صنفی داشتیم نیازی نبود من تاکسی‌رانی در این جلسه بنشینم. آن‌ها قوانین را می‌دانند و می‌توانند پیگیری‌ها را کنند. چهار سال است در حوزه تاکسی‌رانی مشغول به خدمت هستیم و شما از بسیاری موارد برطرف شده اطلاعی ندارید. اتحادیه‌ای شاید خیلی کار

نکند ولی می‌تواند بازوی ما باشد. بیمه تأمین اجتماعی رانندگان دولت بیمه شده یا برای مهمی است. سال ۹۴ دولت یارانه‌ای برای بیمه رانندگان داد که پس از آن هم قطع شد. اکنون چندین هزار تاکسی در کشور داریم که قبل از سال ۹۴ بیمه شده‌اند، درحالی‌که تعداد زیادی از آن‌ها هرگز راننده تاکسی نبوده‌اند. در حال بررسی تعداد بیمه‌شدگان هستیم که صحت آنان را تأیید کنیم و حدود ۲ هزار راننده بدون بیمه را تحت پوشش تأمین اجتماعی درآوریم. خب چه کسی باید پیگیر باشد وقتی اتحادیه‌ای نیست؟ خودمان با هر مسئولی در کشور مکاتبه کردیم

آخرش به اینجا رسیدیم که تعداد بیمه‌شده‌ها را حذف و اضافه کنیم. شناسایی غیرتاکسی‌ران‌ها هم کار سختی است. این طرح قرار است به صورت آزمایشی در استان خراسان و آن هم در مشهد اجرا شود. تا امروز و در مدت سه هفته‌ای که از رانندگان استعالم گرفتیم ۶۰۰ نفر برای خودمان نام کرده‌اند.

رانندگان در انتظار بیمه درمان
زنجانی: با قاطعیت می‌گویم ۵۰ درصد رانندگان بیمه نیستند. ماجرای خودروها را به کجا رساندید؟

محبی: برخلاف تصور شما تا به امروز با همه مسئولان درباره واردات خودرو صحبت کرده‌ایم اما کار به شدت سختی است. شرایط بسیار سختی دارد و با وجود اینکه که سرمایه‌گذار هم هست اما امکان واردات ندارد. برای وارد کردن خودرو برقی هم تا به حال قرارداد چهار سرمایه‌گذار را امضا کرده‌ام ولی موافقت شورای عالی ترافیک کشور مانع بزرگی است. در خصوص خودرو سبز داخل‌ی هم در ساره سون به نتیجه رسیدیم اما چند تاکسی‌ران توان پرداخت ۲۷۰ میلیون تومان دارند؟ با بهمت شهرداری قرار شد با هماهنگی بانک ملی ۸۰ درصد قیمت خودرو را وام بدهیم و شورای شهر نهایت همکاری را داشت. بازم به مشهد در کشور پیشرو بود. مبلغ بالایی را در بانک ملی گذاشتیم با سود ۱۸ درصد. پرداخت ۱۴ درصد با شهرداری و ۴ درصد توسط تاکسی‌ران‌ها. بحث دوم

اینکه با شورا صحبت کردیم و پیشنهاد وام با سزای دادیم که از ۲۰ میلیون تومان قبل به ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومان افزایش پیدا کند. اینجا هم شهرداری حمایت کرد و در بانک دیگری سپرده گذاشتیم که برای نوسازی و بازسازی خودروهاشان استفاده کنند.

فرهمندی: این ساز و کار را دولت برای اتوبوس‌ها هم انجام داده و موفق بوده است. همین مراحل را برای تاکسی‌رانی قرار دادیم تا باری دریافت وام با سزای پس از کارشناسی به بانک معرفی شوند.

ترابی: پرداخت وام خوب است اما چک و ضامن می‌خواهد که من ندارم. تعداد انگشت شماری راننده ضامن معتبر و کارمند دارند. یعنی عملا تصویب وام برای خیلی‌ها فایده ندارد.

زنجانی: ساز و کار و راهکارها درست است اما برای بازسازی هزینه‌ای که نمایندگان می‌گیرد بسیار بیشتر از بازار است. قیمت همه خدماتش بالاتر است.

محبی: نمایندگان‌ها هم دلائل خود را برای افزایش قیمت‌ها دارند. آن‌ها از کیفیت و استاندارد صحبت می‌کنند. در بحث بازسازی و نوسازی آنچه از دست شورا و شهرداری برمی‌آمده انجام شده است.

شهرآرا: همه این موارد و موانع در مجموع همچنان همان احساس ناخوشایند را در بین رانندگان باقی می‌گذارد.

زنجانی: من هم همین احساس را دارم. بازم تأکید می‌کنم قوانین اشکال دارد و مربوط به ۴۰ سال پیش است. مهم این است که وقتی مسافر از ما تقاضای سفر می‌کند بتوانیم انجام بدهیم.

محبی: شما تاکسی‌شهری هستید. آن‌ها تاکسی خطی. اگر قرار باشد همه مسافرهای شهر را شما به مقصد برسانید پس تاکسی‌های میدان پارک که از صبح در صف انتظارند، چه کنند؟! یکی از دغدغه‌های ما مسافرکش‌های شخصی است. ولی وظیفه من شناخت آن‌ها نیست. پولیس روزانه بالغ بر ۵۰۰ خودرو را جریمه

کند. ولی من ضابط قضایی نیستم. این‌ها دردهایی است که همه می‌دانیم و در حال پیگیری هستیم تاحق نکنیم. تاکسی‌ها کمتر ضایع شود.

زنجانی: می‌رویم شرکت تا مرخصی بگیریم یا کاری انجام بدهند ۱۰ یا ۲۰ هزار تومان پورسانت می‌گیرند. این پورسانت‌ها چه توجیهی دارد؟

محبی: چیزی به نام پورسانت وجود ندارد. آنچه پرداخت می‌کنید هزینه خدمات است که در همه دفترهای دیگر مانند پیش‌خوان یا پولیس ۱۰+ هم دریافت می‌شود. همه خدمات شرکت‌ها چهارچوب و بخش نامه دارد که قابل رسیدگی است. درباره چهار درصدی که درباره نقل و انتقال پروانه پرسیدید توضیح این است که مبلغ مانند بنگاه داری نیست بلکه هزینه نقل و انتقال پروانه تاکسی است. از ۲۱ سال پیش وزارت کشور این سهم را به شهرداری‌ها واگذار کرده است. براساس این مجوز سقفی ۴ تا درصد بابت نقل و انتقال پروانه به شهرداری ارائه

می‌شود که هر سال به تصویب شورای هر شهر می‌رسد. برخی شهرهای دیگر را بررسی کردیم که مبالغ خیلی بیشتر از این‌هاست. ما در بررسی‌های خود متوجه شدیم با نرخ تورم موجود در بازار هزینه نقل و انتقال به شدت افزایش یافته است. برای همین پیشنهاد کردیم خودروها طبقه بندی شوند. برای اولین بار اسناد ارزش بر این شد که مبلغ ۴ درصد برای خودروهایی با ارزش پایین‌تر مصوب شود و هر چه ارزش خودرو بالا می‌رود مبلغ ۴ درصد سهم شهرداری کاهش پیدا کند. اقدام دیگر ما این است که مبلغ جدیدی را برای نرخ کرایه به شورا بسازیم. درباره کارت‌خوان هم تا زمانی که سیستم هوشمند سازی و پرداخت اینترنتی با کیو آرکد راه‌اندازی نکرده‌ایم و برای اجرای آن از سوی مسافر و راننده مشوق ایجاد نشده، استفاده از کارت‌خوان در تاکسی‌ها مشکلی نیست.

ترابی: برای اوج ترافیک در تابستان و زمان رفت و برگشت به خطوط کاری منتهی به حرم برای راننده‌ها انجام نمی‌شود؟

فرهمندی: نکات مهم همین‌هاست. شعاری دادیم با عنوان حمل و نقل کرامت محور، هم برای مسافر هم ارائه دهنده خدمات. مسئله این است که فرایند از تعیین مشکل و تهیه راه حل تا تهیه مصوبه- زمان بر است و حدود ۶ ماه طول می‌کشد. برای کوتاه شدن این فرایند حتی جلسه کمیسیون اصلی و فرعی راهم با هم برگزار کردیم. ثابت کردن نرخ در دو صحن علنی بررسی شد و به اجرا رسید. همین طور که برای ما حفظ کرامت همکار مهم است، اهمیت دارد که نشان مسافر و همشهری‌مان حفظ شود. برای همین می‌خواهیم نظارت دقیق باشد. ماه‌ها درگیر تعیین کرایه بودیم که از محاسبات دقیق حاصل شده است.

قمری: ما مجاری تاکسی متر راهم مشخص کنید. کرایه توافقی بهتر است و گر نه مسافر به سراغ خودرو دیگری می‌رود.

محبی: براساس مقررات تاکسی باید با تاکسی متر تردد کند. برای همین اعمال نشدن تاکسی متر بارها به مسئولان پاسخگو بوده‌ایم. واژه توافق رانمی‌فهم یعنی چه؟ همان مسافری که با شما توافق کرده بعد از پیاده شدن از شما شکایت خواهد کرد. متأسفانه فرهنگ ما همین شده ولی قانون ثابت است اگر تاکسی متر استفاده نمی‌کنید این کار را تعطیل کنید! اگر قرار نیست راننده‌ای تاکسی متر برزد، در محدوده مشخص شده تردد کند یا به هزینه سفر اعتقادی ندارد پس ادامه این شغل بی‌معنی است.

فرهمندی: شما راننده هستید و حرفه‌ای در این حوزه. اگر خواستید از مبلغ تاکسی متر تخفیف بدهید اشکالی ندارد اما من به عنوان نماینده و عضو شورای شهر نماینده مسافر هم هستم و باید قانونی برای گرفتن کرایه وجود داشته باشد.

محبی: در مجموع برای خاتمه‌عرض می‌کنم که در همین وضعیت رانندگان بسیار متعددی داریم که با تمام وجود و صبح تا شب خدمت می‌کنند. شب عاشورا دو بانوی راننده ون یک روز کامل رایگان خدمت کردند و حتی غذایشان را پشت فرمان خوردند. راننده‌ای داریم که در خودرو را برای مسافر بازی کند یا فردی که از مسافران بی‌ضاعت کرایه نمی‌گیرد. همه تلاش ما این است که شرایط را برای این قشر زحمتکش آسان‌تر کنیم. اما در مقابل تخلفات هم کوتاه نمی‌آییم.



۴شنبه
۱۴۰۱
۱۳۰۱
۱۳۰۱

۱۳



۱۳

۱۳

۱۳

۱۳

۱۳

۱۳

۱۳

۱۳