مدیرعامل سازمان تاکسی‌رانی شهرداری مشهد در گفت‌وگو تفصیلی با شهرآرا مطرح کرد

قفل‌شدن نوسازی تاکسی‌ها به ضرر مردم و محیط زیست است

درحالی‌که باید بیش‌از ۵هزار تاکسی در مشهد نوسازی شود، هنوز خبری از تحویل تاکسی ازسوی خودروسازان نیست

علیرضا ظهیری

شبکه تاکسی‌رانی مشهد با بیش‌از ۱۲هزار تاکسی، ضلع سوم حمل‌ونقل عمومی شهر را در کنار ناوگان اتوبوس‌رانی و سامانه ریلی درون‌شهری مشهد برعهده دارد و در همه روزهای سال و به‌ویژه در ایام اوج حضور مسافران و زائران در مشهد، مثل عید نوروز یا روزهای دهه پایانی ماه صفر که میلیون‌ها زائر در مشهدالرضا(ع) حضور دارند، تاکسی‌ها یکی از ارکان اصلی جابه‌جایی مسافران در شهر به شمار می‌آیند. بااین‌همه از میان ۱۲هزار تاکسی فعال شهری مشهد، نزدیک به نیمی از آن‌ها عمر زیادی دارند و نیازمند نوسازی هستند و فرسوده‌بودن آن‌ها باعث بروز مشکلاتی، هم برای محیط‌زیست و هم برای امنیت مسافران، شده است. طبیعی است که تاکسی‌ران‌ها هم دوست دارند بستر مناسبی فراهم شود تا بتوانند خدمات شایسته‌ای به زائران و مجاوران بارگاه رضوی ارائه کنند. با اینکه شهرداری مشهد به‌عنوان شهرداری پیشرو درزمینه نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی در سال‌های گذشته، بستر لازم را برای نوسازی ناوگان این شهر آماده کرده و گام‌های مثبتی برداشته است، افزایش چندبرابری قیمت خودرو در سال‌های اخیر و البته تغییر قانون مربوط‌به هوای پاک در موضوع نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی، تأثیر منفی خود را بر این موضوع گذاشته است. معضلات تاکسی‌رانان مشهدی، وضعیت بیمه تاکسی‌رانان، مشکلات و مسائل مالی آن‌ها و اتفاقات دیگری که در سازمان تاکسی‌رانی روی می‌دهد، در گفت‌وگوی مفصل شهرآرا با احمد محبی، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسی‌رانی شهرداری مشهد، مطرح شد.



عکس: میلاد سمنگانی | شهرآرا

سازمان تاکسی‌رانی از نگاه آمار و ارقام

تعداد تاکسی‌های شهر مشهد	تعداد تاکسی‌ران	تاکسی فرسوده	عمر ناوگان مشهد	نوسازی در سال ۱۴۰۰	مبلغ وام بازسازی	مبلغ وام نوسازی
۱۲ هزار خودرو	۱۶ هزار نفر	۵۸۰۰ دستگاه	۷ سال	۵۰۰ دستگاه	۴۰ میلیون تومان	۱۲۰ میلیون تومان

سازمان ۲۶ ساله

از دیروز تا امروز

سازمان تاکسی‌رانی در شهرداری مشهد از چه زمانی شکل گرفت و فعالیت خود را آغاز کرد؟

این سازمان در دهه ۷۰ به‌عنوان یکی از سازمان‌های زیرمجموعه شهرداری مشهد، فعالیت خود را آغاز کرد. در آن سال‌ها مشهد، سازمانی به نام تاکسی‌رانی نداشت و وظیفه نظارت بر تاکسی‌های شهر برعهده شرکت تعاونی تاکسی‌رانی بود. فرایند راه‌اندازی سازمان تاکسی‌رانی در شهرداری از سال ۷۴ آغاز و در گام نخست، اساسنامه این سازمان ازسوی شهرداری مشهد تنظیم شد و پس از آن به تصویب هیئت‌وزیران رسید؛ درنهایت سال ۷۶ با ابلاغ این اساسنامه ازسوی وزارت کشور، سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسی‌رانی در شهرداری مشهد، رسما فعالیت خود را آغاز کرد.

در حال حاضر چه تعداد تاکسی و تاکسی‌ران در مشهد فعال است؟

در حال حاضر، مشهد حدود ۱۲ هزار تاکسی دارد و به همین تعداد هم تاکسی‌ران فعالیت می‌کند. البته اگر در کنار این عدد تاکسی‌ران‌هایی را نیز که مالک خودرو نیستند، حساب کنیم، تعداد تاکسی‌ران‌های مشهدی به حدود ۱۶ هزار نفر می‌رسد.

فعالیت تاکسی‌ها در شهر چگونه است؟

در مشهد تاکسی‌ها به چند شکل فعالیت می‌کنند. برخی تاکسی‌ها در ورودی‌های شهر مانند فرودگاه، راه‌آهن و پایانه مسافربری فعال هستند، بعضی دیگر، مأموریت خدمات‌دهی در چهار رینگ اطراف حرم و خطوط منتهی به حرم مطهر رضوی را برعهده دارند؛ تعدادی به‌صورت خطی و برخی دیگر به‌صورت گردشی فعال هستند. همچنین بعضی از تاکسی‌های شهر به‌صورت بی‌سیم و ازطریق سامانه ۱۳۳ که متعلق‌به خود شهرداری است و دیگر سامانه‌ها با مدیریت بخش خصوصی نظیر ۱۸۳۰ و ۱۸۲۹ فعالیت می‌کنند. برخی خطوط تاکسی‌رانی مانند ۱۸۸۰ نیز که در گذشته به‌صورت بی‌سیم فعال بودند، اکنون به‌عنوان تاکسی اینترنتی بومی مشهد، خدمات‌دهی می‌کنند.

چاره‌ای جز نوسازی نداریم

نوسازی ناوگان

درباره عمر ناوگان تاکسی‌رانی مشهد بگویید.

یکی از مسائل کلان‌شهرها، نحوه و نوع استفاده از خودروهای حمل‌ونقل عمومی است؛ شرایط خاص مشهد و وجود مضجع نورانی حضرت‌رضا(ع) و حضور زائران میلیونی در این شهر باعث می‌شود مشهد با دیگر شهرها متفاوت باشد و نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی در این کلان‌شهر بیشتر به چشم آید. در گذشته، براساس ماده ۸ قانون هوای پاک، سن ناوگان برای فرسودگی ۱۰ سال تعیین شده بود و خودرویی که بیشتر از این سن داشت، باید نوسازی می‌شد؛ این قانون یک اهرم فشار برای نوسازی به شمار می‌آمد، اما چندسالی است که این قانون ابطال شده و پس از ابطال آن، مشکلات بسیاری برای شهرها ایجاد شده است. یک فرد تاکسی‌ران با گرفتن معاینه فنی خودرو تا سال‌ها می‌تواند از تاکسی خود استفاده کند؛ این اتفاق سبب شده است اهرم فشار برای نوسازی برداشته شود و طبیعتا افزایش سن ناوگان معضلی برای محیط زیست شهری می‌شود. دومین موضوعی که اکنون گریبان‌گیر فرایند نوسازی شده، تورم افسارگسیخته قیمت خودرو در چند سال اخیر است؛ به‌طوری که در یک بازه زمانی بسیار کوتاه، خودرو ۴۰ میلیونی سال ۹۸، در سال ۱۴۰۰ بیش از ۱۰۰ میلیون تومان رسید از طرف دیگر در سال ۱۴۰۱ دو خودرو پژو ۴۰۵ و سمند از رده خارج شد. اکنون چهارماه از رونمایی نسخه تاکسی سورن‌پلاس می‌گذرد که قیمت آن بیش از ۲۵۰ میلیون تومان اعلام شده است اما هنوز خبری از تاکسی سورن‌پلاس نیست.

یعنی ماجرای نوسازی تاکسی‌ها در مشهد قفل شده است؟

خوشبختانه خیر؛ در شهرهایی مثل مشهد، تهران و اصفهان با تدابیری که اندیشیده شده، نوسازی قفل نشده است. سازمان محیط زیست کشور و در صدر آن، دولت، باید درباره این موضوع تدبیر کنند. قفل‌شدن نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی و افزایش سن تاکسی، تهدیدی بزرگ برای محیط زیست شهری و سلامت مردم است.

چه تعداد تاکسی در مشهد باید نوسازی شود؟

در مشهد چند مرحله نوسازی ناوگان صورت گرفته است، اما اکنون از مجموع ۱۲ هزار تاکسی فعال در شهر، بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ تاکسی به نوسازی نیاز دارند و عمر ناوگان ما اکنون ۶٫۵ سال را رد کرده و نزدیک هفت‌سال است؛ این عدد نشان‌دهنده عمر زیاد ناوگان تاکسی‌رانی در مشهد است.

در سال‌های اخیر، چه اقداماتی ازسوی شهرداری برای نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی مشهد صورت گرفته است؟

در سال ۱۴۰۱ باتوجه‌به نبود خودرو، میزان نوسازی تا امروز صفر بوده است؛ البته وعده‌هایی برای ارائه خودرو سورن‌بنزینی مطرح شده است و کار تقریبا در مراحل پایانی به سر می‌برد. یکی از سیاست‌های ما، شهرداری مشهد و شورای اسلامی شهر مشهد، بهره‌مندی شهرمان از تاکسی‌های برقی و هیبریدی است که این موضوع نیز در دست پیگیری است. در سال ۱۴۰۰ نیز با همه کمبودها و مشکلاتی که وجود داشت، اقدام خوبی در موضوع نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی در مشهد انجام شد؛ بدین‌صورت که از منابع شهرداری مشهد، تسهیلاتی برای تاکسی‌رانان فراهم و پانصد خودرو نو شد. تسهیلاتی که تاکسی‌رانان در سال گذشته دریافت کردند، از ۸۰ میلیون تومان شروع شد و پس از چندماه به ۱۰۰ میلیون تومان و در ماه‌های پایانی سال نیز به ۱۲۰ میلیون تومان رسید. برنامه ما این بوده است که تاکسی‌ران ۸۰ درصد قیمت خودرو را در قالب تسهیلات با سود ۴ درصد بپردازد و ۱۴ درصد سود باقی‌مانده برای بانک نیز ازسوی شهرداری مشهد پرداخت شود. درصورت ورود خودرو سورن‌پلاس به بازار، بهتر است این تسهیلات تا سقف ۲۰۰ میلیون تومان پرداخت شود.

به موضوع تاکسی‌های هیبریدی و برقی اشاره کردید؛ در این زمینه اقدام خاصی صورت گرفته است؟

یکی از اهداف ما، استفاده از خودروهای خاص مانند هیبریدی و برقی در حوزه گردشگری و در ورودی‌های شهر و استفاده از این خودروها به‌عنوان خودروهای وی‌آی‌پی است. دراین‌باره با چند سرمایه‌گذار مذاکره کرده‌ایم تا اگر توانستند خودرویی را به‌عنوان تاکسی هیبریدی و برقی وارد کنند، مجوزهای لازم برای فعالیت این خودروها اخذ شود. با سازمان صمت هم مکاتبه کرده‌ایم و قرار است که برای واردات این خودروها با کمک اتحادیه تاکسی‌رانی کشوری، دستورالعملی تهیه شود. همچنین با دیگر خودروسازان داخلی مذاکرات و مکاتباتی صورت گرفته است تا اگر شرایط لازم برای تولید خودروهای هیبریدی و برقی را داشته باشند، برای گرفتن مجوزهای لازم به آن‌ها کمک کنیم. امیدواریم مجوزهای اولیه برای واردات دو خودرو تاکسی هیبریدی تا پایان سال صادر شود تا بتوانیم در سال ۱۴۰۲ شاهد فعالیت تاکسی‌های جدید در مشهد باشیم.

جدای از تسهیلاتی که برای نوسازی به تاکسی‌ران ارائه می‌شود، برای بازسازی ناوگان هم از تاکسی‌ران‌ها حمایت شده است؟

در زمینه نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی ما مجبور به این کار بودیم و هستیم؛ وقتی وضعیت نامناسب نوسازی را دیدیم و از طرف دیگر وضعیت معیشتی و اقتصادی تاکسی‌رانان در ایام کرونا تحت تأثیر قرار گرفت و به‌دنبال آن، ایمنی و سفر امن برای مسافران به خطر افتاد، پیشنهاد ارائه تسهیلات نوسازی را با شورای شهر مطرح کردیم که این طرح به تصویب رسید و تسهیلاتی تا سقف ۴۰ میلیون تومان برای خودروهایی که نیاز به بازسازی دارند، تعلق می‌گیرد. بازپرداخت این تسهیلات که ۴ درصد سود آن با تاکسی‌ران و ۱۴ درصد با شهرداری است، سه‌ساله است و در حال حاضر ۳۳ تاکسی‌ران مشهدی این وام را دریافت و صدنفر دیگر هم برای دریافت تسهیلات ثبت‌نام کرده‌اند.

تاکسی های مشهد اینترنتی می شود

تاکسی اینترنتی

در چند سال گذشته، تاکسی‌های اینترنتی در شهرهای مختلف راه‌اندازی شد؛ نحوه نظارت بر این مدل سیستم حمل‌ونقلی نیز برعهده سازمان تاکسی‌رانی است؟

تاکسی اینترنتی هم یکی از روش‌های جابه‌جایی مسافران در شهرها محسوب می‌شود اما به آن‌ها «تاکسی» اطلاق نمی‌شود؛ چون مجوز اولیه این خودروها از سازمان صمت گرفته شده است. البته براساس یک دستورالعمل، نظارت بر این سامانه حمل‌ونقلی باید برعهده سازمان تاکسی‌رانی باشد اما تاکنون نظارت شهرداری‌های کشور بر این مدل حمل‌ونقلی بسیار کم‌رنگ بوده است. علی‌رغم اینکه در سال ۹۸ دستورالعمل نحوه نظارت بر تاکسی‌های اینترنتی به شهرها ابلاغ شد، هنوز چند بند آن مانند نصب علائم و نشانه روی تاکسی به مرحله اجرا نرسیده است و باوجود ابلاغ این موضوع ازسوی وزارت کشور، هنوز شرکت‌های اینترنتی این بند قانونی را اجرا نکرده‌اند. درخواست ما از شرکت‌های اینترنتی این است که برای نظارت مناسب سازمان تاکسی‌رانی و پلیس راهور، این علائم و نشانه‌ها را روی تاکسی نصب کنند. براساس قانون، هر خودرویی که قصد فعالیت درزمینه حمل‌ونقل عمومی در شهرها را دارد، باید براساس ماده ۹ قانون حمل‌ونقل از شهرداری مجوز اخذ کند؛ این موضوع، محل اختلاف ما با شرکت‌های اینترنتی است چون این شرکت‌ها مجوز خود را از سازمان صمت گرفته‌اند. درباره این مسئله باید به یک جمع‌بندی واحد برسیم و این موضوع در دستور کار شهرداری، اتحادیه تاکسی‌رانی کشور و شرکت‌های اینترنتی قرار دارد. بی‌شک نقش نظارت شهرداری بر سیستم حمل‌ونقلی نباید نادیده گرفته شود.

اعتماد مردم به تاکسی‌ها بیشتر از رقبای اینترنتی‌شان است. آیا قرار نیست سازمان تاکسی‌رانی شهرداری مشهد برای هوشمندسازی فعالیت‌های خود گامی بردارد؟

یکی از اهداف امروز مدیریت شهری ازجمله سازمان تاکسی‌رانی، هوشمندسازی است. ما در سازمان تاکسی‌رانی، برای هوشمندشدن فرایندها در حوزه‌های نظارتی و مدیریت تاکسی‌ها اقداماتی انجام داده‌ایم و در آینده نزدیک، فرایند اینترنتی‌شدن تاکسی‌های مشهد که از چندی پیش آغاز شده است، تکمیل می‌شود. امیدواریم از سال آینده، شهروندان مشهدی ازطریق نرم‌افزار «شهرمن» یا نرم‌افزارهای دیگر، بتوانند از تاکسی‌های اینترنتی استفاده کنند.

نظارت بر فعالیت تاکسی ها پیچیده است

نظارت

تخلفاتی که بعضی تاکسی‌ران‌ها انجام می‌دهند، از مسائلی است که همیشه مطرح می‌شود و همین‌جاست که کار نظارت ضرورت می‌یابد. اصولا نحوه نظارت این سازمان بر فعالیت تاکسی‌های مشهدی چگونه است؟

نظارت و بازرسی، حوزه پیچیده‌ای است. ما در سازمان تاکسی‌رانی دقیقا کاری را انجام می‌دهیم که اتاق اصناف، سازمان صمت و حتی تعزیرات برای نظارت بر یک صنف انجام می‌دهند. تخلفات تاکسی‌رانان باید ریشه‌یابی شود. می‌دانم که تخلف در بخش تاکسی‌رانی صورت می‌گیرد، اما دلیل اینکه شاید در مشهد تخلفات در این حوزه بیشتر باشد، به نوع بهره‌برداری از تاکسی برمی‌گردد. مدل دریافت کرایه در مشهد به‌صورت تاکسی‌متر است که این مدل در این هیچ‌جای کشور استفاده نمی‌شود و همین موضوع باعث شده است تاکسی‌ران آن‌طور که باید، قانون تاکسی‌متر را اجرا نکند. برای حل این معضل، وجود نیروی فیزیکی جواب‌گو نیست، بلکه باید براساس نرخ تورم، حق و حقوق تاکسی‌ران پرداخت شود.

افزایش کرایه تاکسی در مشهد برمبنای افزایش تورم صورت می‌گیرد؟

نرخ تورم برای کرایه براساس شاخصه‌هایی که وجود دارد، مشخص است. بررسی ما نشان می‌دهد افزایش نرخ کرایه بسیار کمتر از نرخ تورم است و این عقب‌افتادگی را هم به‌صورت ناگهانی نمی‌توان جبران کرد. همین موضوع سبب بروز تخلف در این بخش می‌شود؛ چون نرخ پایه کرایه کمتر از نرخ تورم سالانه است. به‌طور مثال در سال جاری و درحالی که براساس بررسی‌های ما کرایه باید بیشتر از ۳۵ درصد افزایش می‌یافت و این نرخ به تصویب شورای شهر رسید، فرمانداری فقط با ۲۵ درصد افزایش موافقت کرد و این موافقت هم سه‌ماه پس از آغاز سال جدید صورت گرفت. البته ما برای این موضوع وعده افزایش ۱۰ درصدی را هم گرفته‌ایم که این مصوبه در فرمانداری منتظر تأیید است. اما برای جبران این عقب‌افتادگی‌ها که ثمره آن کاهش تخلفات است، اقدامات رفاهی برای تاکسی‌رانان صورت گرفته است تا از این طریق بتوانیم به معیشت این قشر کمک کنیم.

اکنون چند بازرس و متصدی و... بر کار تاکسی‌ران‌ها نظارت می‌کنند؟

سه‌شرکت با ۱۳۰ نفر متصدی، بازرس و سربازرس در مشهد، کار نظارت بر سیستم تاکسی‌رانی مشهد را برعهده دارند. اگر راننده تخلف کند، بار اول تذکر دریافت می‌کند و در صورت تکرار، جریمه می‌شود؛ اگر این تخلف ازسوی تاکسی‌ران ادامه داشته باشد، پرونده او به هیئت انضباطی می‌رود تا در آنجا تصمیم‌گیری شود. شهروندان هم می‌توانند در این زمینه بازرس ما باشند و درصورتی که تخلفی را مشاهده کردند، ازطریق سامانه ۱۳۷ کد و پلاک خودرو را به ما اطلاع دهند.

پیگیر بیمه تاکسی‌ران ها هستیم

بیمه تاکسی‌ران‌ها

یکی از مسائل و دغدغه‌های تاکسی‌ران‌ها موضوع بیمه است که از سال ۹۴ به بعد دیگر اجرایی نشده است. برای این موضوع چه راه‌حلی دارید؟

دولت، موضوع بیمه تاکسی‌ران‌ها را از قبل سال ۹۴ در بودجه خود درنظر گرفته است که ۵۰ درصد حق بیمه ازسوی دولت و ۵۰ درصد ازسوی تاکسی‌ران پرداخت می‌شود، اما از سال ۹۴ به بعد، کسی که تاکسی‌ران شده است، نتوانسته از این ظرفیت استفاده کند. این موضوع به معضلی بزرگ برای تاکسی‌ران‌ها بدل شده است و علی‌رغم پیگیری‌ها و مکاتباتی که صورت گرفته، هنوز نتوانسته‌ایم این بودجه را دوباره از دولت بگیریم تا بیمه تاکسی‌ران‌ها اجرا شود.

راهکاری وجود ندارد که تاکسی‌ران غیرفعال از فهرست بیمه حذف شود و فردی که فعال است، بیمه شود؟

پس‌ازبرگزاری جلسات مختلف با تأمین اجتماعی، وزارت کشور و نمایندگان مجلس، به این نتیجه رسیدیم باتوجه‌به اینکه دولت نمی‌تواند برای بیمه تاکسی‌رانان بودجه‌ای اختصاص دهد، برای حذف و اضافه اقدام کنیم. بسیاری از تاکسی‌رانان در گذشته بیمه شده‌اند، اما اکنون در حمل‌ونقل عمومی فعال نیستند و برای آن‌ها بیمه رد می‌شود. جمع‌بندی این بوده است که این افراد، حذف و افراد فعال در شبکه حمل‌ونقلی تاکسی جایگزین شوند. خراسان‌رضوی و شهری مانند مشهد به‌عنوان طرح آزمایشی این طرح انتخاب شده است تا فهرست افراد بیمه شده و تاکسی‌رانان فعال و غیرفعال نهایی شود و پس‌از شناسایی افراد غیرفعال مراحل حذف آن‌ها انجام گیرد و افرادی که در فهرست انتظار هستند جایگزین آن‌ها شوند. در این زمینه اولویت ما تاکسی‌رانان مالک تاکسی هستند و پس‌از آن‌ها تاکسی‌رانان غیرمالک در اولویت قرار می‌گیرند.

چند تاکسی‌ران مشهدی در حال حاضر بیمه ندارند؟

ازمجموع ۱۶ هزار تاکسی‌ران فعال مشهدی حدود ۲ هزار نفر در حال حاضر، بدون بیمه هستند و امیدواریم درصورتی که سازمان تأمین اجتماعی، خللی در این موضوع ایجاد نکند، مرحله حذف و اضافه بیمه تاکسی‌رانان به‌صورت آزمایشی در شهر و استان ما اجرایی شود. براساس آمار اولیه نیز ۱۵۰ هزار تاکسی‌ران غیرفعال در کشور شناسایی شده‌اند که از این تعداد، سهم مشهد دویست تا سیصدنفر است.