

تاکسی‌های ون جدید از ماه آینده واگذار می‌شوند



عکس: شهید گلشنی

علیرضا ظهیری؛ یکی از حوزه‌های مهم و تأثیرگذار بر حمل‌ونقل عمومی شهر مشهد که بخش درخورتوجهی از جابه‌جایی سفرهای درون‌شهری مشهد برعهده این بخش است. حوزه تاکسی‌رانی شهرمان است. در شهر مشهد پیش از ۱۰هزار تاکسی زرد مشغول به فعالیت است و مدیریت و نظارت بر این بخش مهم حمل‌ونقلی کلان‌شهر مشهد برعهده شهرداری است. اکنون مدیریت و نظارت بر تاکسی‌های شهر برعهده مرتضی چاپچی مطلق است. وی از اسفندماه سال گذشته فعالیتش را به‌عنوان مدیرعامل سازمان تاکسی‌رانی آغاز کرد و حالا پس از گذشت حدود هشت‌ماه از مسئولیتش در حوزه تاکسی‌رانی شهرداری مشهد در گفت‌وگو با شهراً به تشریح آخرین وضعیت یکی از اضلاع سه‌گانه حمل‌ونقل عمومی در شهر مشهد پرداخته است که در ادامه از نظر می‌گذرد.

عمر متوسط ناوگان تاکسی‌رانی، نزدیک به ۱۰ سال

● یکی از بخش‌های حمل‌ونقلی مهم شهر مشهد، بخش تاکسی‌رانی است. درحال حاضر وضعیت سازمان تاکسی‌رانی شهرداری مشهد و همچنین ناوگان تاکسی‌رانی این کلان‌شهر به‌چه‌صورت است؟ در سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسی‌رانی شهر مشهد ۳۹ نفر در حوزه‌های مختلف مشغول به فعالیت هستند؛ اما خانواده بزرگ تاکسی‌رانی در مشهد متشکل از ۱۰هزار و ۷۷۹ دستگاه انواع تاکسی است. در گذشته بیش از ۱۱هزار تاکسی در شهر فعال بوده است، اما با توجه به اینکه برخی از این تاکسی‌ها فرسوده بودند و مراحل اسقاط آن‌ها بدون جایگزینی طی شده، در مجموع این تعداد تاکسی که اعلام کردم، فعال است. این تعداد دستگاه تاکسی در حال حاضر در خطوط و بخش‌های مختلف سازمان دهی شده‌اند و در مجموع میانگین سن ناوگان نیز ۹٫۸ سال است که با توجه به میانگین عمر ناوگان، نوسازی تاکسی، موضوعی ضروری به‌شمار می‌رود.

● در سال‌های گذشته از طریق خطوط اعتباری شهرداری، تسهیلات نوسازی برای ناوگان تاکسی‌رانی اعطا می‌شد. این موضوع همچنان وجود دارد؟

بله، ما از شورای اسلامی شهر مصوبات خوبی در این زمینه دریافت کرده‌ایم تا بتوانیم از طریق تسهیلات بانکی فرایند نوسازی ناوگان را در شهر داشته باشیم. هر چند نقش اصلی در حوزه نوسازی و تأمین تسهیلات بر اساس قوانین و ضوابط حاکم و آیین‌نامه‌های مصوب هیئت‌وزیران مربوط به دولت است و باید این تسهیلات را دولت در اختیار بگذارد؛ اما در سنوات اخیر این موضوع حاصل نشده و در همین راستا شهرداری مشهد با همه محدودیت‌هایی که با آن مواجه است، تلاش می‌کند بسترهای مناسب را برای نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی فراهم کند.

در واپسین روزهای سال گذشته آیین‌نامه حمایت از صنعت خودرو ابلاغ شد که در آن سن فرسودگی ناوگان تاکسی‌رانی دوازده سال اعلام شده است. بر این اساس در شهر مشهد تعداد ۴۰۴۰ تاکسی با عمر بیش از دوازده سال فعال هستند و این تعداد خودرو، خودروی فرسوده به‌شمار می‌روند. درباره ارائه تسهیلات نوسازی نیز تا سال گذشته و نیمه ابتدایی امسال تسهیلات در نظر گرفته شده برای نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی مشهد از طریق خط اعتباری شهرداری و ارائه تسهیلات از سوی بانک ملی، مبلغ ۲۰۰ میلیون تومان با سود ۱۴ درصد بود و بر اساس مصوبه شورای شهر ۱۴ درصد از این سود را شهرداری پرداخت می‌کرد و ۹ درصد آن توسط تاکسی‌ران پرداخت می‌شد، اما با توجه به افزایش قیمت تاکسی، بر اساس مصوبه دیگری، تسهیلات پرداختی به جای ۲۰۰ میلیون تومان به ۲۰۰ میلیون تومان با سود ۲۳ درصد افزایش یافت؛ اما در راستای کمک به تاکسی‌رانان، سهم پرداختی تسهیلات توسط شهرداری از ۱۴ درصد به ۱۹ درصد رسیده است. البته در مسیر پرداخت تسهیلات نوسازی، بانک عامل در پرداخت دچار مشکل شده است و از همین رو پیگیر هستیم تا بانک عامل جدیدی را شناسایی کنیم تا از طریق این بانک، تسهیلات پرداخت شود. امیدواریم این موضوع تا پایان سال به نتیجه برسد و بتوانیم تسهیلات نوسازی را دوباره به جریان بیندازیم؛ البته در این مسیر حوزه‌های اقتصادی و مالی شهرداری نیز باید تعاملات لازم را با بانک داشته باشند و همراهی کنند.

تاکسی‌های فرسوده جایگزین می‌شوند

● در مشهد چند مدل تاکسی وجود دارد و آیا برای واحدشدن تاکسی‌ها در مشهد برنامه‌ای دارید؟ در گذشته خودروهای مختلف برای تاکسی وجود داشت، اما اکنون عمده تاکسی‌های مشهد از خانواده ایران خودرو است و اخیراً هم خودروی سورن در اختیار قرار گرفته است. در مجموع بیش از ۴۰ درصد از خودروهای تاکسی از خانواده ایران خودرو هستند. البته خودروی تاکسی ون هم داریم که عمده این خودروها، ون تارون، تعدادی ون برلیانس و تعداد محدودی ون غزال داریم. اخیراً هم تعدادی خودروی ون وانا دریافت کرده‌ایم که این خودروها صفر است و در حال حاضر فرایند واگذاری آن‌ها در حال طی شدن است و تا یکی دو ماه آینده به چرخه سرویس دهی افزوده می‌شوند.

● درباره خودروهای ون جدید توضیحاتی را ارائه کنید که این خودروها چه تعداد است و به چه صورت واگذار خواهد شد؟

شهرداری مشهد ۱۳۰ دستگاه خودروی تاکسی ون را دریافت کرده که سهم پرداختی برای این تاکسی‌ها ۷۰ درصد به صورت تسهیلات از سوی دولت و ۳۰ درصد از سوی شهرداری بوده است و در حال حاضر با پلاک‌گذاری چهل دستگاه خودرو، این چهل دستگاه قابلیت واگذاری دارد. تسهیلات این خودروها نیز به صورت شش‌ساله از سوی بهره‌بردار پرداخت می‌شود. قصد ما این است که این خودروها به اشخاص حقوقی واگذار شود و با تدبیری که در این زمینه شده و بر اساس مصوبه‌ای که از شورای اسلامی شهر گرفته‌ایم، این خودروها در بخش بهسازی بهره‌بردار می‌شود و مالکان ون فرسوده فعلی می‌توانند در قالب شرکت واگذارکننده، خودروی فرسوده خود را اسقاط و خودروی جدید دریافت کنند. این چهل خودرو به احتمال زیاد تا یک ماه دیگر واگذار خواهد شد و اکنون در مرحله دریافت اسناد توسط شرکت‌ها هستیم و پس از آن مراحل تحویل مدارک و ارزیابی صورت می‌گیرد تا در نهایت شرکت برتر انتخاب شود.

● سالیانه بیش از ۳۰ میلیون زائر وارد شهر می‌شود که بخشی از این مسافران، زائران خارجی هستند و بیشتر این افراد از تاکسی استفاده می‌کنند؛ از همین رو فراگیری زبان انگلیسی یا عربی برای برخی تاکسی‌رانان حائز اهمیت است. در این زمینه چه تدابیری اندیشیده شده است؟

مشهد دومین کلان‌شهر ایران و دومین شهر مذهبی جهان است و به‌طور طبیعی موضوعات مربوط به این شهر از جمله موضوع تاکسی‌رانی با دیگر شهرها متفاوت است. بخش شایان توجهی از زائران این شهر، زائران خارجی به ویژه عرب‌زبانان هستند؛ از همین رو تاکسی‌ران مشهدی باید بتواند با آن‌ها وارد گفت‌وگو شود و ارتباط مؤثری برقرار کند. در این راستا دوره‌های آموزشی مختلفی را برای تاکسی‌رانان به ویژه تاکسی‌رانان فعال در فرودگاه، راه‌آهن و پایانه مسافری و همچنین تاکسی‌رانان فعال در خطوط حرم مطهر رضوی برگزار کرده‌ایم. این آموزش در قالب فراگیری کلمات پرکاربرد با تأکید بر زبان عربی و انگلیسی انجام می‌شود و البته به صورت مستمر ما این آموزش‌ها را خواهیم داشت. همچنین اخیراً جلسه‌ای را با مدیرکل فرودگاه شهید هاشمی‌نژاد داشته‌ایم و بنا داریم تا شاخص‌سازی‌هایی را در تاکسی فرودگاه داشته باشیم تا تاکسی فرودگاه مشهد متفاوت با کل کشور شود. در این زمینه از ظرفیت فرودگاه نیز استفاده خواهد شد.

● در حال حاضر وضعیت نظارتی سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسی‌رانی شهر مشهد چگونه است؟ مجموعه عوامل نظارت و بازرسی سازمان تاکسی‌رانی ۱۰۹ نفر با ظرفیت ۲۵ خودروی گشت بازرسی و دو دستگاه موتورسیکلت هستند.

همچنین بیشترین شکایات مربوط به مسائل نرخ‌ی است. مشهد تنها شهری است که مبنای محاسبه کرایه تاکسی، تاکسی‌متر است؛ البته در خطوط مبادی شهر و خطوط حرم مطهر رضوی ما تعرفه برای مسافر صادر می‌کنیم و با توجه به صدور این تعرفه سفر، مشکلی به وجود نمی‌آید. همچنین نرخ خطوط ثابت است و فقط تاکسی‌های گردش‌ی تاکسی‌های بی‌سیم هستند که از تاکسی‌متر استفاده می‌کنند و بعضاً اختلافاتی در این زمینه به وجود می‌آید و توصیه همیشگی ما این است که تاکسی‌رانان از تاکسی‌متر استفاده کنند. در مجموع در جریان برخورد‌ها ما باید موضوعات تشویقی و تنبیهی را با هم داشته باشیم و اگر تخلفات رخ دهد، برخورد می‌کنیم و ممکن است تا حد اخراج راننده هم این برخورد وجود داشته باشد.

● با توجه به بالا بودن عمر ناوگان تاکسی‌رانی در شهر مشهد، مدیریت شهری در اقدامی تسهیلگرانه نسبت به ارائه تسهیلات بازسازی از طریق بانک عامل نیز در چند سال اخیر اقدام کرده است؛ در این زمینه تسهیلات در سال جاری چگونه ارائه می‌شود؟ مبلغ این تسهیلات ۴۰ میلیون تومان با دوره بازپرداخت سه‌ساله و سود ۲۳ درصد است؛ اما در راستای تسهیل برای تاکسی‌رانان مشهدی، ۱۴ درصد از ۲۳ درصد این تسهیلات نیز از سوی شهرداری پرداخت می‌شود. با توجه به اینکه عمده خودروهای تاکسی در مشهد از خانواده ایران خودرو است، از همین رو طرف قرارداد نیز برای تسهیلات بازسازی یکی از نمایندگی‌ها بود و این مسئله سبب افزایش هزینه‌ها برای بازسازی شده بود؛ از همین رو در تلاش هستیم تا این اقدام را فراتر از نمایندگی ببریم و تاکسی‌رانان بتوانند با استفاده از تسهیلات، بازسازی قطعات مورد نیاز خودروی خود را تأمین کنند.

● در گذشته که تاکسی‌های شهر زیر نظر مجموعه مدیریت شهری نبودند، دارای تعاونی بودند؛ اما اکنون تاکسی‌ها زیر نظر شهرداری فعالیت دارند. در این راستا در سال‌های اخیر موضوع مزایا برای تاکسی‌رانان از سوی شهرداری پیگیری می‌شود. در این رابطه توضیحاتی را ارائه کنید.

در گذشته تاکسی‌های مشهد زیر مجموعه شرکت تعاونی مربوط به خود بودند و به تدریج این موضوع در شهر نظام‌مندتر شد و در نهایت مسئولیت تاکسی‌رانی به شهرداری مشهد واگذار شد. طبق ماده ۹ قانون توسعه حمل‌ونقل مدیریت مصرف سوخت، مدیریت حمل‌ونقل درون‌شهری برعهده شهرداری هاست و همان‌گونه

برقراری کامل‌ترین بیمه تأمین اجتماعی برای تاکسی‌رانان مشهد

که از نام سازمان تاکسی‌رانی مشخص است، مدیریت و نظارت بر تاکسی‌رانی هم برعهده شهرداری است. از همین رو مدیریت شهری به دلیل اینکه ذی‌نفع اصلی، زائران و مجاوران یا رگانه رضوی هستند، بر تاکسی‌رانی نظارت دارد و این بخش از کار پررنگ است؛ اما در کنار آن از حمایت‌ها نیز غافل نیستیم و تلاش می‌کنیم با همه محدودیت‌ها، بیشترین حمایت را داشته باشیم.

ارائه تسهیلات مربوط به نوسازی و بازسازی تاکسی‌ها بخش درخورتوجه حمایت‌های ما از تاکسی‌رانان مشهدی است و در کنار این ماجرا، موضوع بیمه تکمیلی تاکسی‌رانان را هم پیگیری کردیم و پس از وقفه‌ای که در این زمینه رخ داده بود، با الگویی جدید و به صورت کامل‌تر نسبت به بیمه تکمیلی تاکسی‌رانان اقدام شد. حدود ۱۵ تا ۱۴ هزار نفر جزو خانواده بزرگ تاکسی‌رانی مشهد هستند و در گذشته با توجه به تدابیری که اتخاذ شده بود، جامعه محدود ۳ تا ۲ هزار نفری زیر پوشش بیمه تکمیلی بودند؛ اما با جلسات و پیگیری‌های انجام شده، اکنون بیمه تکمیلی برای همه تاکسی‌رانان برقرار شده است.

● آیا همه تاکسی‌رانان مشهدی زیر پوشش بیمه پایه تأمین اجتماعی هستند؟ در مشهد بیمه تأمین اجتماعی تاکسی‌رانان نسبت به بسیاری از شهرهای دیگر کامل‌تر است و بیش از ۹۵ درصد از تاکسی‌رانان شهر دارای بیمه تأمین اجتماعی هستند؛ البته موضوع بیمه به صورت مداوم پایش و به‌روزرسانی می‌شود.



هنوز زیرساخت‌های تاکسی برقی را نداریم

و طبق قانون، دولت مکلف است در راستای کاهش این هزینه، مشارکت داشته باشد. همچنین موضوع تأمین برق و تأمین زیرساخت‌های شارژ این خودروها حائز اهمیت است. بنابراین باید این زیرساخت‌ها تأمین شود تا بتوان به سمت استفاده از خودروی برقی رفت؛ چرا که در این زمینه معیشت راننده تاکسی مورد توجه است و اگر نتسجیده عمل کنیم، معیشت آن‌ها و خانواده‌هایشان دچار مشکل می‌شود. بنابراین باید با احتیاط در این مسیر پیش رفت. البته این نکته هم باید مورد توجه قرار بگیرد که خودروهای فعلی تاکسی نیز از سوخت پاک سی‌ان‌جی استفاده می‌کنند و در مجموع سهم آلایندگی ناوگان تاکسی‌رانی شهر مشهد بر اساس سیاهه انتشار آلایندگی شهرمان حدود ۳٫۱ درصد است.

● اخیراً شهرداری تهران از تاکسی‌های برقی این شهر رونمایی کرد و در زمان استفاده، حاشیه‌های بسیاری هم برای آن‌ها به وجود آمد. چندسالی است که در شهر مشهد نیز موضوع استفاده از تاکسی برقی مطرح شده است. در این زمینه برنامه سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسی‌رانی شهرداری مشهد چیست؟ استفاده از خودروی برقی، مزایا و معایبی دارد. مزایای استفاده از این خودرو این است که خودروی برقی به‌ظاهر انرژی پاک را مصرف می‌کند؛ اما باید به این نکته توجه شود که برقی که استفاده می‌شود، به صورت پاک تأمین می‌شود. وقتی نیروگاه‌ها برای تولید برق از سوخت فسیلی استفاده می‌کنند، نمی‌توان گفت که این سوخت پاک است؛ اما در مجموع ما برای استفاده از تاکسی برقی نیازمند تأمین برخی زیرساخت‌ها هستیم؛ نخست اینکه هزینه تأمین خودروی برقی بسیار بیشتر از خودروی بنزینی و گازی است.