

اقتصاد سرآمد

سه‌شنبه۲شهریور۱۴۰۰–شماره۱۱۳۲

چرا شبکه ریلی متناسب با نیاز توسعه نیافت؟

حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از زیرساخت‌های مهم اگرچه در دولت یازدهم و دوازدهم توسعه یافت اما بررسی‌ها نشان می‌دهد این عملکرد در مقایسه با نیازهای کشور تقریباً هیچ بوده‌است.به گزارش اقتصادسراسرآم‌از مهر، چندی پیش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی با انتشار گزارشی از عملکرد و اقدامات وزارت راه و شهرسازی دولت تدبیر و امید در توسعه خطوط و ناوگان ریلی کشور تمجید و اعلام کرد که اقدامات انجام گرفته در طول هشت سال گذشته، سبب افزایش میزان جابجایی بار ریلی در کشور شده‌است طبق اعلام معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی، دولت تدبیر و امید در طول ۸سال گذشته توجه ویژه‌ای به توسعه توان و ظرفیت حمل‌ونقل در کشور داشته و در این میان حمل‌ونقل ریلی نیز از این مساله مستثنی نبوده‌به طوری که اتصال ۵ مرکز استان به شبکه سراسری راه‌آهن ایران، گشایش یک مسیر ریلی بین‌المللی جدید و پیشبرد توسعه خطوط بین‌المللی ریلی دیگر از جمله دستاوردهای دولت در این مدت بوده‌است. آن طور که شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در کتاب عملکرد ۸ساله وزارت راه و شهرسازی شرح داده، طول خطوط ریلی اصلی کشور در سال ۱۴۰۲ ۱۰ هزار و ۴۰۷ کیلومتر بوده که در ۸ماهه نخست سال ۱۳۹۹، به ۱۱ هزار و ۷۲۶کیلومتر رسیده‌است.مجموع کل خطوط اصلی و فرعی نیز در این مدت از ۸هزار و ۲۴۱کیلومتر به ۱۴ هزار و ۸۴۶کیلومتر افزایش یافته‌است.البته همانطور که ذکر شد، این رقم مربوط به ۸ماهه نخست سال ۱۳۹۹ است و رقم نهایی کارکرد دولت در این حوزه در کتاب ۸ساله ذکر نشده‌است. همچنین در این گزارش آمده‌است که:«در این بازه زمانی، یعنی از سال ۱۳۹۲ تا آخر ماه هشت سال ۱۳۹۹، تعداد لوکوموتیوهای در سروس از ۴۵۹ دستگاه به ۵۲۰ دستگاه و تعداد واگن‌های باری از ۲۲ هزار و ۵۲۲ دستگاه به ۲۶ هزار و ۴۱۵ دستگاه افزایش یافته‌است. نتیجه این افزایش را می‌توان در افزایش جابه‌جایی بار ریلی در کشور مشاهده کرد. در سال ۱۳۹۲، ۳۳.۱۹ میلیون تن بار ریلی در کشور جابه‌جا شده، که این رقم در سال ۱۳۹۷ به ۵۰.۴۸ میلیون تن رسیده‌است. در ۸ماهه نخست ۹۹ سال نیز که به دلیل بحران کرونا و اعمال تحریم‌های ظالمانه، فعالیت اقتصادی کشور با کاهش مواجه بوده، رقم جابه‌جایی بار ریلی ۳۳.۲۱ میلیون تن بوده که کماتان از کل سال ۱۳۹۲ بیشتر است. در این مدت، افزایش همکاری‌های بین‌المللی ریلی و پیگیری دیپلماسی حمل‌ونقل سبب افزایش سهم ریل از ترانزیت نیز شده؛به طوری که میزان ترانزیت کالا توسط ریل از ۵۳۰ هزار تن در سال ۱۳۹۲ به یک میلیون و ۵۵۵ هزار تن در سال ۱۳۹۷ و ۸هزار تن در ۸ماهه نخست سال ۱۳۹۹ رسیده‌است. در همین رابطه علی ضیایی کارشناس اقتصاد حمل و نقل در گفتگو با خبرنگار مهر گفت: بدون تردید در طی مدت ۸ساله دولت تدبیر و امید، دستاوردها و موفقیت‌هایی در حوزه حمل و نقل ریلی وجود داشته‌است که م‌روهن تلاش‌های وصف‌ناپذیر خانواده بزرگ حمل و نقل ریلی کشور بوده‌است. اما مقایسه بین وضعیت موجود، با وضعیت مطلوب و شایسته شبکه حمل و نقل ریلی ایران نشان می‌دهد که این دستاوردها تنها کافی نبوده، بلکه می‌توان از بعضی از آنها به عنوان شکست یاد کرد. ضیایی افزود: برای مثال، طبق اعلام کتاب عملکرد ۸ساله دولت یازدهم و دوازدهم، طول خطوط اصلی اضافه شده به شبکه راه آهن کشور در طول مدت این ۸سال تنها ۱۳۱۹ کیلومتر بوده‌است. همچنین مجموع خطوط اصلی، فرعی و اتنتی اضافه شده به شبکه ۱۶۰۵ کیلومتر عنوان شده‌است. به بیان دیگر، در طول این مدت، ۱۳۱۹ کیلومتر خط اصلی و ۲۸۹ کیلومتر خط فرعی، اتنتی و ایستگاهی به مجموع شبکه ریلی کشور اضافه شده‌است. و بنابر این می‌توان ادعا کرد که به صورت میانگین در طول مدت روزی کار بودن دولت تدبیر و امید، یکسایز افزوده شدن مجموع خطوط به شبکه خطوط سراسری راه‌آهن کشور، تنها سالانه ۹ کیلومتر بوده‌است. کارشناس اقتصاد حمل و نقل خاطر نشان کرد: این در حالی است که دولت یازدهم و دوازدهم همواره بر توسعه شبکه حمل و نقل ریلی تاکید کرده بود و به علاوه، سیاست‌های کلی نظام و اسناد بالاسستی از جمله قانون برنامه ششم توسعه، دولت را مکلف کرده بود که تمرکز و اهتمام ویژه‌ای بر توسعه حمل و نقل ریلی به عنوان اولویت اول کشور داشته باشد. در این وجود، آمار عملکرد ریلی دولت نهم و دهم نیز در توسعه خطوط ریلی، میانگین سالانه ۲۰۰ کیلومتری افزایش طول شبکه را نمایش می‌دهد و تفاوت چشمگیری در توسعه خطوط ریلی ایران بین دولت‌های یازدهم و دوازدهم بسا دولت‌های نهم و دهم مشاهده نمی‌شود.وی تصریح کرد: این در حالی است که هیچ چشم اندازها، طول شبکه خطوط کشور باید تا سال ۱۴۰۴، یعنی تنها ۴ سال دیگر به ۲۵ هزار کیلومتر برسد. این بدین معنی است که دولت سیزدهم می‌بایست به صورت میانگین هر سال بالغ بر ۳ هزار کیلومتر مسیر ریلی بسازد که از عملکرد ۱۶ ساله دولت‌های نهم، دهم، یازدهم و دوازدهم نیز بیشتر است. ضیایی ادامه داد: در حوزه عملکرد هسم می‌توان گفت تا سال ۹۷ عملکرد راه آهن پیشرفت داشته و هر ساله به میزان عملکرد آن افزوده می‌شد. به طوری که شرکت راه آهن در این سال توانست به رکورد عملکرد ۵۰۰ میلیون تن جابه‌جایی بار و ۲۱ میلیون نفر جابه‌جایی مسافر دست پیدا کند که در توج به استانداردهای جهانی کماتان تا نقطه هدف فاصله داشت، اما امید به بهبود وضعیت می‌داد. وی تأکید کرد: متأسفانه پس از این سال، با تغییر ساختار مدیریتی شرکت راه آهن، این عملکرد مناسب راه آهن هفت افت کرد به طوری که طبق اعلام گزارش مذکور، حجم جابه‌جایی بار ریلی در سال پس از آن (۱۳۹۸) به ۴۶ میلیون تن و تا پایان ۸ماهه ۱۳۹۹ به ۳۳ میلیون تن کاهش پیدا کرده‌است.



مبادلات تجاری ایران و افغانستان به حالت عادی بازگشت

سختگویی گمرک از بازگشت مبادلات تجاری ایران و افغانستان به حالت قبل خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید روح الله لطیفی در خصوص آخرین وضعیت مرزهای مشترک ایران و افغانستان و تجارت دو کشور گفت: با توجه به درگیری‌های اخیر در کشور افغانستان و کاهش ۱۵ درصدی وزن تجارت ایران و افغانستان در حال حاضر آخرین آمارها حاکی از آن است که تا ۳۰ مرداد ۱۴۰۰ تجارت ایران و افغانستان به حدود هزار و ۳۰۰ کامیون در روز رسیده‌است.وی افزود: بیش از ۵۰۰ کامیون در مرز ماهیروود و حدود ۶۰۰ کامیون در مرز دوغارون و ۱۸۵ کامیون در مرز میلک تردد داشتند که در مرز میلک ۹۷ کامیون ورودی از افغانستان و ۸۸ کامیون خروجی بوده که از این تعداد ۲۲ کامیون شامل محموله صادراتی، ۱۵ کامیون محموله ترانزیتی، ۱۷ کامیون سیمان، ۳۳ کامیون شامل تانکر و ۵ کامیون مرجوعی بوده‌است.سختگویی گمرک گفت: در مرز میلک با ورود و خروج ۱۸۵ کامیون مجدداً به میزان تردد قبل از درگیری‌ها در این مرز نزدیک می‌شویم و و نیم درصد کاهش نسبت به قبل وجود دارد که به سرعت در حال بازگشت به حالت قبل است و در مرز ماهیروود نیز تا ۶۰ درصد نسبت به قبل رشد داشته‌است.

جدال بر سر بررسی شدن سیمان، «اقتصادسراسرآمد» بررسی می‌کند

آسیب جدی صنعت ساخت وساز از رهگذر قطعی برق

عرضه سیمان

در بورس کالا



درصدی نرخ سیمان و ورود ایسن محصول به بورس، قیمت را افزایش داد.

آسیب جدی صنعت ساخت وساز از رهگذر

قطعی برق

هادی ساداتی عضو انجمن عالی ساختمان سازی اما در این باره به روزنامه اقتصادسراسرآمد، گفت: یکی از بخشهایی که طی بیش از دو ماه اخیر از قطعی‌های مکرر برق صدمه دیده صنعت ساختمان است که در وضعیت مبهم اززانی یا گرانی سیمان قرار گرفته و حتی بسیاری از پروژه‌های دولتی تحت عنوان اقدام ملی مسکن نیز به تعطیلی کشیده شده‌است.

جدال بر سر بررسی شدن سیمان

به گفته وی، یکی از مشکلاتی کنه هم‌اکنون وجود دارد عرضه نصفه و نیمه سیمان در بازار سهام است. بدین صورت که مقداری سیمان وارد بورس و مقداری دیگر مستقیماً به فروش می‌رسد. این موضوع باعث می‌شود تا کف بازار

برگزیده

مدیر کل نظارت سازمان هواپیمایی

سقوط قیمت بلیت هواپیما با کاهش تقاضای مردم



مدیر کل دفتر نظارت بر فرودگاه‌ها، شرکت‌ها و موسسات هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد: در پی کاهش ۷۰ درصدی پروازها و تقاضای مردم برای سفرهای هوایی در هفته گذشته، قیمت بلیت هواپیما به کمترین حد خود رسید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسن خوشخو اظهار کرد: در پی اعمال محدودیت پذیرش مسافر هوایی از سوی ستاد ملی مقابله کرونا، پروازهای داخلی در هفته گذشته ۷۰ درصد کاهش پیدا کرد و با وجود این میزان کاهش، تقاضای مردم هم برای سفرهای هوایی به حداقل رسیده که توانی که حتی هواپیماها در این پروازهای محدود هم پر نمی‌شد.وی افزود: وضعیت پروازهای داخلی در روزها و هفته گذشته نشان می‌دهد که تقاضای هوایی به حداقل رسیده و این افت تقاضا بیانگر این است که مردم خودشان پروتکل‌ها را رعایت کرده و نگران شرایط کرونایی به وجود آمده هستند. بنابر این به سفر نمی‌روند.مدیر کل دفتر نظارت بر فرودگاه‌ها، شرکت‌ها و موسسات هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: همین مسئله سبب شدت تا قیمت بلیت هواپیما کاهش شدیدی داشته باشد. به عنوان مثال حداکثر نرخ بلیت تهران -مشهد به حدود ۳۰هزار تومان کاهش پیدا کرد و این کاهش شدید تقاضا در شرایطی اتفاق افتاده که تعداد پروازهای مسافری در همه مسیرهای داخلی به دستور ستاد ملی مقابله با کرونا تا هفتاد درصد کمتر شد.خوشخو با اشاره به کاهش ۷۰ درصدی پروازهای مشهد در هفته گذشته مصادف با ایام تاسوعا و عاشورا، گفت: برخی از شرکت‌های هواپیمایی نیز در این شرایط به این دلیل پروازهایشان را با لود پایین مسافر انجام می‌دهند که همچنان شبکه پروازی‌شان فعال باشد چرا که از نظر اقتصادی هیچ توجیهی برای آن‌ها ندارد.وی با بیان اینکه در هفته گذشته شکایتی برای بروز تخلف احتمالی از سوی ایرلاین‌ها در یافت نکردیم، تاکید کرد:محدودیت ۷۰درصدی پروازهای داخلی تا پنجم شهریور ماه ادامه دارد چرا که مصوبه ستاد ملی مقابله با کرونا تا این تاریخ تمدید شده و اگر از این بعد نیز تمدید نشود بر اجرای آن نظارت خواهیم کرد. البته تا کنون نیز شرکت‌های هواپیمایی همسوا با وزارت بهداشت، تسهیل عبور و مرور در مسیرهای ترانزیتی و اتصال کشور با کشورهای همسایه را برقرار کند و در موضوع راه‌های روستایی نیز فعالیت‌های چشمگیری از خود نشان دهد. قادری ادامه داد: انتظار این است که وزیر راه و شهرسازی صرفاً به منابع دولتی متکی نباشد و بتواند از ظرفیت منابع غیردولتی و فعالیت‌های مشترک‌ای استفاده کند و بتواند مدل‌های از تأمین منابع مالی را تعریف کند تا انگیزه برای سرمایه‌گذاری در بخش غیردولتی تقویت شود.

کارشناس صنعت ساخت و سباز تصریح کرد: ضعف مدیریت شرکت صادر تخصصی برق حرافت است که طبق برنامه ششم توسعه به اندازه افزایش مصرف ۱۰ درصدی برق در سال نیروگاه نساخته‌است و از طرف دیگر با وجود هشدارها از یک سال پیش نیروگاه‌ها را از قبل اورهال و آماده پیک مصرف نکرده‌است و در حال حاضر تنها ستاورد مدیریتش خاموشی و گرانی مصالح ساختمانی بوده‌است.

براساس برنامه شرکت برق حرارتی تا پایان سال ۱۴۰۰ باید میزان رانده‌سان برق نیروگاه‌های برق حرارتی کشور به ۴۰ درصد می‌رسید، آیا رانده‌مان نیروگاه‌های کشور به این عدد نزدیک شده‌اند؟ به طور قطع خیر و البته مهم‌تر اینکه حتی نسبت به قبل رانده‌مان نیروگاه‌ها هم کاهش پیدا کرده‌اند در حالی که قبلاً وظیفه این شرکت مشخص شده بود و در حال حاضر رانده‌مان نیروگاه‌های گازی حدود ۳۷ درصد است و بخار کمکی می‌کند رانده‌مان به ۴۲ درصدافزایش یابد. این شرکت باید در مقابل ۱۶ هزار مگاوات نیروگاه گازی ۸هزار مگاوات واحد بخار قابل نصب می‌کرد که با راه اندازی ۸هزار مگاوات برق واحد بخار در سال ۱۴۰۲ یک میلیارد متر مکعب سوخت گاز صرفه جویی می‌شد که از محل این میزان صرفه جویی می‌شد؛ هزینه ساخت واحد بخار نیروگاه‌ها را هم تأمین کرد زیرا رانده‌اندازی نیروگاه بخار ۷ میلیون یورو سرمایه‌باز نیاز دارد که با صرفه جویی گاز مصرفی جبران می‌شود.

بنابراین باید توجه داشت که تحریم‌ها برای ساخت نیروگاه هیچ خلالتی ایجاد نمی‌کرد زیرا در شرایط کنونی برای ساخت نیروگاه حدود ۹۵ درصد از تجهیزات در داخل تولید و مصرف می‌شود و مابقی ۵ درصد قطعات مورد نیاز هم امکان واردات یا حتی ساخت داخل هم دارند بنابر این این ضعف مدیریت شرکت مادر تخصصی برق حرافت است که طبق برنامه ششم توسعه به اندازه افزایش مصرف سسالانه برق در کشور نیروگاه بسازد.

نماینده مجلس

اعلام آمادگی مجلس برای تصویب لوایح مرتبط با تولید انبوه مسکن



نماینده مردم شیراز از آمادگی مجلس برای تصویب لوایح مرتبط با تولید انبوه مسکن خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، جعفر قادری نماینده مردم شیراز در یازدهمین دوره مجلس شورای اسلامی در خصوص معرفی رستم قاسمی به عنوان وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی و نظر نمایندگان درباره برنامه پیشنهادی ارایه شده توسط وی، ضمن اشاره به این مطلب که وزارت راه و شهرسازی یکی از وزارتخانه‌های مهم و کلیدی است، گفت: وزیر معرفی شده راه و شهرسازی یکی از افراد کارگشته و مسلط به کار است که با توجه به تجربیاتی که در قرارگاه خاتم الانبیاء داشته، شناخت کافی از حوزه‌های مختلف راه و شهرسازی دارد. همچنین قاسمی با حضور در قرارگاه خاتم‌الانبیاء در ساخت بنادر مهم، ساخت فرودگاه‌ها و ساخت جاده‌های فرعی، روستایی، آزادراه و بزرگراه مشارکت فعال داشت و بسیاری از پروژه‌های راه و شهرسازی توسط وی تأمین مالی شده و یا به عنوان پیمانکار طرف قرارداد وزارت راه بوده‌است.نماینده مردم شیراز ادامه داد: رستم قاسمی در ساخت مسکن تسلط کافی دارد و پروژه‌های مهمی را به اجرا درآورده‌است. بنابر این از نظر فنی و تکنولوژی درحوزه کاری وزارت راه و شهرسازی مسلط است.قادری با اشاره به اینکه رستم قاسمی تجربیات ارزشمندی در زمینه تأمین منابع مالی داخلی و خارجی دارد، تصریح کرد: بسا توجه به تجربیات قاسمی، در عرصه‌های مختلف راه و مسکن، نمایندگان مجلس نظر مساعدی روی وی دارند و وی به عنوان یکی از وزرای بسا تجربه با رای بالا انتخاب شده‌است.نماینده مردم شیراز در بیان انتظار نمایندگان مجلس از وزیر راه و شهرسازی انتظارات و دغدغه‌های مردم را در بخش‌های مختلف همچون مسکن و راه باسج مناسب مدید، همچنین وزیر راه باید بتواند تسهیل عبور و مرور در مسیرهای ترانزیتی و اتصال کشور با کشورهای همسایه را برقرار کند و در موضوع راه‌های روستایی نیز فعالیت‌های چشمگیری از خود نشان دهد. قادری ادامه داد: انتظار این است که وزیر راه و شهرسازی صرفاً به منابع دولتی متکی نباشد و بتواند از ظرفیت منابع غیردولتی و فعالیت‌های مشترک‌ای استفاده کند و بتواند مدل‌های از تأمین منابع مالی را تعریف کند تا انگیزه برای سرمایه‌گذاری در بخش غیردولتی تقویت شود.

جابه جایی مسافر در مهرآباد کمتر شد

مشاور اجرایی شرکت فرودگاه‌ها سا کاهش پروازها را اغلب فرودگاه‌های کشور به دنبال ابلاغیه ستاد ملی مقابله با کرونا مبنی بر اعمال محدودیت بیشتر برای ناوگان مسافری در تعطیلات ۲۵ تا ۳۰ مرداد نسبت به مدت مشابه ماه گذشته خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، غلامرضا رستمیان اظهار داشت: ستاد ملی مقابله با کرونا روز ۲۱ مرداد امسال طی ابلاغیه جدیدی محدودیت بیشتری برای تردد ناوگان عمومی مسافری صادر کرد.وی افزود: در این مصوبه ابلاغی، تردد ناوگان مسافری با وسایل نقلیه حمل‌ونقل عمومی شامل پروازها، قطار، اتوبوس و خودروهای مسافری برون‌شهری در همه مسیرها برای مدت ۶ روز کاهش یافت.مشاور اجرایی مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با اشاره به این ابلاغیه گفت: این مصوبه در فرودگاه‌های کشور متناسب با تعداد مسافران و پروازهای برنامه‌ای اجرا شد اما در هر فرودگاه نسبت به فرودگاه دیگر متفاوت بود.وی افزود: فرودگاه مهرآباد به‌عنوان پرترافیک‌ترین فرودگاه کشور در تعطیلات ۶ روزه، کاهش ۲۷ درصدی نشست و برخاست و ۲۹ درصدی اعزام و پذیرش مسافران را تجربه کرد.رستمیان اظهار داشت: فرودگاه بین‌المللی مشهد نیز با توجه به ایام تاسوعا و عاشورای حسینی که به‌طور معمول میزان جمعیت بیشتری از مسافران نیز هست، با کاهش ۴۸ درصدی پروازها مواجه بود.مشاور اجرایی مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران گفت: در مدت مذکور فرودگاه اصفهان در هر دو بخش اعزام و پذیرش مسافر و نشست و برخاست هوپیما ۳۵ درصد و فرودگاه شیراز نیز ۲۷ درصد در پروازها و ۲۹ درصد در تعداد مسافران داشت.به گفته وی، فرودگاه‌های شمال کشور نیز از این قاعده مستثنی نبوده و با رعایت ابلاغیه ستاد ملی مقابله با کرونا مسئولیت اجتماعی خود را به نحو مطلوب انجام دادند به طوری که فرودگاه رشت ۲۶ درصد در پروازها و ۳۳ درصد در مسافران، فرودگاه ساری نیز ۳۸ درصد در تعداد نشست و برخاست هوایپما و ۵۰ درصد در میزان اعزام و پذیرش مسافران، کاهش را تجربه کردند.رستمیان درباره آمار نشست و برخاست فرودگاه‌های جنوبی کشور در این مدت اظهار داشت: در این ایام فرودگاه اهواز ۳۴ درصد، بندرعباس ۲۲ درصد، لامرد ۵۰ و لارستان ۲۸ درصد کاهش را در نشست و برخاست هوایپما رقم زدند.

عدم تمدید پروانه کار رانندگان تاکسی و واکسن کرونا تزریق نکنند

مدیر عامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: پروانه کار رانندگان تاکسی که در طرح واکسناسیون کرونا مشارکت نکنند و از تزریق واکسن امتناع کنند تمدید نمی‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، رستمی ضامنی افزود: تعدادی از رانندگان تاکسی در طرح واکسناسیون رانندگان حمل و نقل عمومی و تاکسی‌ها مشارکت نمی‌کنند و اگر چنانچه این افراد بدون عذر موجه پزشکی از تزریق واکسن کرونا امتناع کنند، محدودیت‌هایی بر برای آن‌ها اعمال خواهد شد و پروانه فعالیت تمدید نمی‌شود.وی ادامه داد: در بیشتر شهرها بستر واکسناسیون کرونا برای ناوگان حمل و نقل عمومی و تاکسی‌ها فراهم شده‌است و بنابر این واکسناسیون به اجرا درآمده‌است.مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی و شرکتی کشور گفت: بنابر این رانندگان تاکسی که در طرح واکسناسیون مشارکت نمی‌کنند باید بداند که مشارکت در طرح واکسناسیون کرونا اختیاری نیست و آن‌ها برای ادامه فعالیت با توجه به این که بستر واکسناسیون در شهرهای کشور برای رانندگان تاکسی مهیا شده‌است می‌بایست در این امر مشارکت کنند و اگر در این طرح واکسناسیون کرونا مشارکت نکنند شهردارهای شهرها موظف هستند برای ادامه فعالیت این گونه رانندگان تاکسی محدودیت قائل شوند.ضامنی تأکید کرد:در بسیاری از شهرها طرح واکسناسیون رانندگان تاکسی فعال شده‌است و بسیاری از رانندگان تاکسی هم در اول و دوم کرونا را دریافت کرده‌اند و نوبت دوم تزریق واکسن نیز در واسط شهریور ماه انجام خواهد شد.وی در مورد علت امتناع برخی از رانندگان تاکسی در بعضی از شهرها برای تزریق واکسن کرونا گفت: رانندگان تاکسی هم مانند برخی از افراد دیگر در جامعه که تمایل به استفاده کردن از ماسک و رعایت پروتکل‌های بهداشتی ندارند نیز از تزریق واکسن امتناع می‌کنند.پیش از این عامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفته بود، از شروع شیوع ویروس منجوس کرونا ۱۰ هزار نفر از رانندگان تاکسی به این ویروس مبتلا شده‌اند که از این تعداد بیش از ۷۰۰ راننده تاکسی فوت کردند.ضامنی افزود: در حوزه حمل و نقل عمومی و همین طور در حوزه تاکسیرانی شیوه نامه‌های بهداشتی رعایت می‌شود، اما از آنجایی که به طور میانگین هر راننده تاکسی در روز ۸۰مسافر را جا می‌کند و اکثر مسافران هم در پرداخت کرایه از وجه نقد استفاده می‌کنند، این موضوع می‌تواند عامل موثری در افزایش شیوع کرونا در بین رانندگان تاکسی باشد.وی اعلام کرد: علاوه بر رعایت شیوه نامه‌های بهداشتی چه توسط رانندگان تاکسی و چه مسافران، عامل مهمی که می‌تواند جلوی سرایت کرونا دربین رانندگان تاکسی را کاهش دهد، تزریق واکسن است.ضامنی تأکید کرد:براساس اعلام وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی سهم حمل و نقل عمومی در انتقال و توسعه چرخه کرونا ویروس بیش از ۶۶ درصد است.وی خاطر نشان کرد: هر راننده تاکسی که دارای پروانه فعالیت باشد مشمول دریافت واکسن کرونا خواهد بود و با احتساب راننده‌های تاکسی حدود ۴۰۰ هزار راننده تاکسی مشمول دریافت واکسن کرونا خواهند بودو همچنین ما این آمادگی را داریم که وزارت بهداشت را برای شناسایی رانندگان تاکسی کمک و همراهی کنیم.در حال حاضر ۳۱۸هزار تاکسی در کشور و بیش از ۷۶هزار دستگاه تاکسی در تهران فعال هستند که مسافران را جابه جا می‌کنند.

تضعیف حمل و نقل ریلی مسافری با نظام تعرفه گذاری نادرست

نظام تعرفه گذاری در کشور، متاثراً از یکسری تصمیمات غلط است و اگر این روند ادامه یابد فضای بخش مسافری به سمت میرایی می‌رود.یک عضو هیئت مدیره انجمن هزته تأسیس صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی مسافری و خدمات وابسته گفت: وضعیت بخش حمل و نقل ریلی مسافری رو به رشدی نیست و هر روز شاهد از دست دادن واگن، کاهش تعداد صندلی و ... هستیم.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد رجبی مدیر عامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا افزود: هزینه های بخش مسافری با درآمدهای این بخش هماهنگی ندارد و متأسفانه نظام تعرفه گذاری در کشور، متاثراً از یکسری تصمیمات غلط است و اگر این روند ادامه یابد فضای بخش مسافری به سمت میرایی می‌رود.وی در گفت و گو با تین نیوز عنوان کرد: راهکارهایی که برای حل این مشکل وجود دارد این است که تا جایی که می‌شود هزینه های این بخش کاهش یابد.او ادامه داد: امکان کاهش بخشی از هزینه ها در دست دولت است که می‌تواند در قالب یارانه، هزینه های لوکوموتور را کاهش یا تخفیف بدهد و از مکان هایی که در اختیار شرکت ها قرار دارند اجاره نگیرد یا میزان اجاره را کم کند و ... رجبی افزود: پاره دیگری از کاهش هزینه ها نیز درون بخشی است مثل تأمین اقلام مورد نیاز از طریق ایجاد کارگاه های تعمیر برابر شده‌است) باتأمین ملزومات خاک و شستشوی بیرونی و کیتربینگ و ...این عضو هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی مسافری و خدمات وابسته با تأکید بر این که یکسری اهداف انجمن این است که زیرساخت‌های تخصصی را هم در انجمن تشکیل دهد، گفت: بنا داریم با سرمایه گذاری مشترک بین شرکت های مالک این فضا را فراهم کنیم که مثلاً خط تولید آب یا کیتربینگ و ... ایجاد نمایم تا بتوانیم هزینه های بخش را کاهش داده و حاشیه سود مناسبی را برای بقا و دوام این بخش از صنعت فراهم کنیم.