

خبر

دولتی‌ها چقدر مالیات می‌دهند؟

● شرکت‌ها، بانک‌ها و مؤسسه‌های انتفاعی وابسته به دولت در سال ۹۸ معادل پنج هزار و ۴۲۴ میلیارد تومان مالیات پرداخت می‌کنند که در سال آتی به پنج هزار و ۷۸۸ میلیارد تومان افزایش خواهد یافت.بررسی صورت‌های مالی و تراز مالی شرکت‌ها، بانک‌ها و مؤسسه‌های انتفاعی وابسته به دولت نشان می‌دهد شاخص‌های درآمدی و هزینه‌ای آنها روندی افزایشی دارد.

ادامه از صفحه اول

کارت هوشمند ملی؛ شرط بندی روی اسب بازنده

سؤالِی اساسی که مطرح می‌شود این است که آئینده این طرح چه خواهد بود و آیا افق روشنی برای تحقق آن وجود خواهد داشت؟ اگر پاسخ مثبت است، چگونه و اگر منفی است، راه برن رفت از این وضعیت بفرنج چگونه باید باشد؟ به بیانی چِرا این طرح با وجود وعده‌های اولیه تاکنون در عمل نتوانسته است توفیقات لازم را کسب کند یا حداقل در زمان مقرر به سرانجام برسد؟ به نظر می‌رسد ارزبایی این پروژه و میزان توفیق یا شکست آن نیازمند تحلیل همه‌جانبه توفیقات لازم را کسب کند یا حداقل در زمان مقرر به سرانجام برسد؟ به نظر می‌رسد ارزبایی این پروژه و میزان توفیق یا شکست آن نیازمند تحلیل همه‌جانبه توفیقات لازم را کسب کند یا حداقل در زمان مقرر به صورت کارت افراد واجد شرایط و برخوردار نشدن بیش از ۲۰ درصد از افراد (براساس بند ۵ دستورالعمل بند «د» ماده ۴۴ قانون برنامه پنجم توسعه مقرر بود همه افراد واجد شرایط تا پایان سال ۹۴ دارای کارت هوشمند شوند درحالی‌که تاکنون قریب ۴۵ میلیون کارت صادر شده و صدور کارت برای سایر افراد به‌دلیل نبود کارت نامشخص است)، صرف هزینه پولی هنگفت و بدون بازده، نامشخص‌بودن نحوه اجرا و کاربردی‌کردن کارت و روشن‌نبودن افق آئینده در نحوه اجرای اهداف و منظوره‌های متعدد ذکرشده در بالا (به دلایل فنی، زیرساختی، نحوه تبادل اطلاعات، نحوه هماهنگی بین دستگاه‌ها و...)، مبهم‌بودن استفاده از تکنولوژی کارت‌های هوشمند در سطح جهان و استقبال‌نکردن سازمان‌های دولتی کشور‌های پیشرو در حوزه تکنولوژی برتر و گرایش آنها به سمت شبکه‌های ارتباطی و اشتراک‌گذاری دیتابیس، نبود یک الگوی مشخص ایجاد و بهره‌برداری از کارت هوشمند در سطح نظام اداری (از کل کشور‌های جهان اول و پیشرو در حوزه تکنولوژی اطلاعات نظیر آلمان، فرانسه، ایالات متحده، کانادا، استرالیا، انگلستان، ایتالیا، ژاپن و بسیاری از کشور‌های پیشرفته دیگر هیچ‌کدام به سمت تکنولوژی کارت هوشمند نرفته‌اند)، تحریم همه‌جانبه کشور به‌ویژه در حوزه تکنولوژی اطلاعات و محقق‌نشدن تولید بدنه و تراشه کارت در داخل و به‌صورت انبوه (با وجود وعده‌های دوساله این سازمان در داخلی‌سازی کارت تاکنون توفیقی به دست نیامده است) و مه‌جزر از همه ابطال کارت‌های ملی قدیمی ۱۸ میلیون شهروند ایرانی و جایگزین‌نکردن مدرک مناسب به‌جای کارت قبلی (۹ میلیون ثبت‌نام‌کننده و ۹ میلیون افراد باقی مانده جمعا ۱۸ میلیون) و اکتفاکردن به یک رسید کاغذی عادی و بدون ارزش اداری و حقوقی به‌جای کارت با مدرک متفن دولتی که موضوع اخیر باعث بروز مشکلات عدیدهای برای شهروندان در اخذ خدمات بانکی و اداری شده و نارضایتی شدید آنها را در پی داشته است. با توجه به دلایل پیش‌گفته به نظر می‌رسد این طرح آئینده روشنی نداشته باشد و در زمره طرح‌های شکست‌خورده تلقی می‌شود؛ بنابراین به جای سرمایه‌گذاری در پروژه‌ای با آئینده‌ای نامطمئن، نامشخص و با ریسک سرمایه‌گذاری بالا (اصطلاحا شرط‌بندی بر اسب بازنده) بهتر است وزارت کشور و سازمان ثبت احوال برای جلوگیری از هدررفتن سرمایه‌های مادی و انسانی کشور دست به یک نوکنری در اهداف، برنامه‌ها و روش‌های اجرای این طرح بزنند و تا دیر نشده جلوی ضرر و زیان‌های بیش‌تر را بگیرند. به‌ویژه با توجه به اینکه انتخابات مجلس شورای اسلامی با حساسیت خاص خود قرار است در اوایل اسفند به‌صورت الکترونیکی برگزار شود و اگر هم الکترونیکی برگزار نشود، مدارک هویتی از جمله شناسنامه و کارت ملی تنها ابزار رای‌دهی و برگزاری انتخابات خواهد بود.

● کارشناس اصول و مدرس دانشگاه مدیریت ثروت خود را به معیار بسیارید

تلفن: ۵-۸۸۱۹۲۱۵۴-۸۸۱۹۲۴۷۵-۶

اقتصاد

۲ متخصص از ردگم‌کنی مسئولان در اعلام‌نکردن آمار آلاینده‌های ثانویه می‌گویند

عامل مخفی آلودگی هوا

آمارهای اعلامی مخدوش است؛ زیرا تجهیزات آزمایشگاهی برای بررسی کیفیت ذرات در ایران وجود ندارد



در کلان‌شهرها مرکز توجه قرار گیرند.

سهم خودروها وسوخت در تولید ذرات معلق ثانویه

محمودرضا مؤمنی، پژوهشگر اقلیم و آلودگی هوا نیز در گفت‌وگو با «شرق» با تأکید بر تفاوت ذرات معلق اولیه و ثانویه می‌گوید: «ذرات معلق اولیه مستقیما از منبع انتشار خارج می‌شوند، ولی ذرات معلق ثانویه از گازها و آلاینده‌های گازی منتشرشده در جو زمین تشکیل می‌شوند و مستقیما از هیچ منبعی بیرون نمی‌آید؛ بنابراین باید بین این دو تفکیک قائل شد». او با اشاره به اهمیت این موضوع می‌افزاید: «اعدادی که در سیاهه انتشار آمده، سهم ذرات معلق «اولیه» از «انتشار» است و بیان‌کننده کل ماجرا نیست. وقتی هم به «غلظت» ذرات معلق ریز (PM2.5) ثبت‌شده در ایستگاه‌های کیفیت هوا توجه می‌شود، این غلظت برابر با مجموع ذرات معلق «اولیه و ثانویه» است. پس سیاهه انتشار، اصلا درباره «غلظت» ذرات معلق صحبت نمی‌کند و به‌درستی هم صحبت نمی‌کند چون هدف سیاهه انتشار، بیان میزان انتشار است و نه غلظت)، اما متأسفانه در ایران چون مسئولان مربوطه با میانی اولیه آلودگی هوا آشنا نیستند، از سهم‌هایی که در سیاهه انتشار بیان شده به‌اشتباه به‌عنوان سهم از کل آلودگی هوا استفاده می‌کنند که اشتباه است.

کارشناس مدل‌سازی و مهندسی آلودگی هوا با بیان اینکه در سیاهه انتشار سهم منابع از «انتشار آلاینده‌های هوا» بیان شده و نه «غلظت آلودگی هوا» می‌گوید: «اگر فقط استاندارد به سیاهه انتشار شود، بحث ذرات معلق ثانویه مغفول مانده و اصل ماجرا گم می‌شود. ذرات معلق ثانویه نیز به دو دسته ذرات آلی و ذرات غیرآلی تقسیم‌بندی می‌شوند. ذرات آلی از مواد آلی فرار (موارد آروماتیک هم در این دسته قرار می‌گیرد) و ذرات غیرآلی از ترکیب آمونیاک، سولفیات و نیترات تشکیل می‌شوند».

مؤمنی با بیان اینکه دعوای اصلی از اینجا شکل می‌گیرد، می‌افزاید: «در اینجا کاملا می‌توان متوجه شد که هم کیفیت خودرو (و تجهیزات خانگی صنعتی) و هم کیفیت سوخت در تشکیل ذرات معلق ثانویه بسیار اهمیت دارند».

خودروهای سواری استاندارد دیورو ۴ را در نظر نمی‌گیرند

او در بیان جزئیات این موضوع، ادامه می‌دهد: «در سوخت مواد آروماتیک اضافه می‌شود که به‌سوزی در موتور خودرو اتفاق بیفتند و آلاینده کمتری تولید شود، درحالی‌که میزان مجاز و معینی از این مواد باید به سوخت افزوده شود، زیرا اگر این میزان بیشتر از حد مشخصی باشد، این موضوع خود پتانسیل تبدیل به ذرات معلق ثانویه در جو را دارد. خودروها نیز اگر استاندارد باشند، باید میزان تولید آلاینده‌هایشان در حد استاندارد تعریف شده باشد».

این کارشناس با طرح این پرسش که سوخت مقصر آلودگی هواست یا خودرو می‌افزاید: «در این زمینه قطعا با کم‌کاری خودروسازها مواجه هستیم، زیرا خودروهای تولید داخل بی‌کیفیت و با مصرف سوخت و آلایندگی بالا هستند. خودروسازهای داخل، خودرویی که تولید می‌کنند به‌ظاهر با استاندارد یورو ۴ است، اما در عمل مشاهده شده که این استاندارد را رعایت نمی‌کنند و دیر کمیته فنی صدور مجوزهای خودرویی سازمان محیط زیست هم این موضوع را تأیید کرده است».

بنزین یورو ۴ واقعی تولید نمی‌شود

او در ادامه به سوخت مورد استفاده خودروها نیز خرده می‌گیرد و می‌گوید: «از طرفی در ایران سوخت یورو ۴ واقعی هم تولید نمی‌شود. حتی در بهترین حالت که تست‌ها انجام شده، گفته شده که کیفیت برخی پارامترهای بنزین نزدیک به یورو ۴ است که این کافی نیست».

مؤمنی تصریح می‌کند: «وقتی به داده‌های ایستگاه‌های کیفیت هوا توجه می‌شود، میزان SO2 پایین است و این نشان می‌دهد که سوخت گازوئیل برای معضل در سال جاری نیز وجود داشته و احتمالا از محل ایجاد بدهی به بانک مرکزی با استفاده از ذخایر ارزی بانک مرکزی در حال تأمین است.

یکی از محل‌های تأمین منابع دولت در لایحه، مودلسازی دارایی‌های دولت است که رقمی حدود ۴۹ هزار میلیارد تومان برای این پیش‌بینی شده است. با توجه به عملکرد بسیار پایین ردیف‌های مشابه در سال جاری و سال‌های گذشته، به نظر نمی‌رسد این ردیف عملکرد درخور توجهی داشته باشد.

شایسته ذکر است که در قانون بودجه سال ۱۳۹۸، حدود چهارهزارو ۴۰۰ میلیارد تومان منابع از محل فروش اموال منقول و غیرمنقول پیش‌بینی شده است. مطابق گزارش عملکرد مالی دولت در هفت‌ماهه اول سال ۱۳۹۸، عملکرد این‌ ردیف ۱۸۷ میلیارد تومان روز از این محل دولت با ۳۸ هزار میلیارد تومان کسری مواجه خواهد بود. با فرض فروش روزانه نفت به میزان ۶۰۰ هزار بشکه و سهم ۲۰ درصد صندوق توسعه ملی، مجموعا ۷۸ هزار میلیارد تومان منابع داشته باشد که ۴۸ هزار میلیارد تومان در قالب واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای و ۳۰ هزار میلیارد تومان در قالب استقراض از صندوق خواهد بود؛ اما با توجه به میزان فروش نفت در یک سال گذشته و با فرض میانگین صادرات نفت حدود ۶۰۰ هزار بشکه در

اقتصاد

۲ متخصص از ردگم‌کنی مسئولان در اعلام‌نکردن آمار آلاینده‌های ثانویه می‌گویند

در کل بسیار کم است و باعث آلودگی هوای مرتبط با آلاینده‌های گوگردی نمی‌شود، اما مشکل آنجاست که اگر میزان گوگرد در بنزین از حد تعیین‌شده در استاندارد بیشتر باشد، از آنجایی‌که گوگرد خاصیت خوردنگی دارد، باعث ازبین‌رفتن کاتالیست کانورتورهای خودروهای بنزینی می‌شود. به‌خاطر همین بود که صحبت‌های چند وقت پیش وزارت نفت که گفته بود میزان گوگرد بنزین زیاد نیست چون آلایندگی دی‌اکسید گوگرد نداریم، اصلا موضوعیت ندارد».

ردگم‌کنی مسئولان

کارشناس مدل‌سازی و مهندسی آلودگی هوا با بیان اینکه این صحبت فقط ردگم‌کنی است، می‌گوید: «میزان بالای گوگرد در بنزین، باعث آلودگی مستقیم هوا نمی‌شود، اما تأالیست را به‌سرعت از بین می‌برد که این مسئله موجب آلودگی هوا می‌شود».

او می‌گوید: «کاتالیست کانورتور در خودرو باعث می‌شود که آلاینده‌های خروجی اگزوز به‌شدت کاهش پیدا کند و باید هر چند مدت یک‌بار (معمولا پنج سال) عوض شود، اما اگر کیفیت سوخت کافی نباشد و میزان گوگرد بالا باشد، حتی سبب می‌شود که این کاتالیست‌ها شش‌ماهه به اتمام برسند. بیان اینکه هم ضروری است که متأسفانه درحال حاضر کاتالیست‌هایی که هم که در بازار هستند یا ماده کاتالیست ندارند از ماده کاتالیستشان کم است یا کارایی لازم را ندارد و نظارت کافی هم بر آنها نمی‌شود، می‌پرسم آلودگی شدید هوا در سال جاری بیشتر مربوط به سوخت است یا خودرو و او پاسخ می‌دهد: «خودروها قطعا مشکل دارند اما به عقیده من، در این حجم از آلودگی، سوخت و البته هواشناسی هم دخیل است». مؤمنی با بیان اینکه متأسفانه مشکل آن است که به‌سادگی نمی‌توان سوخت را مورد اتهام قرار داد، علت آن را این‌گونه شرح می‌دهد: «از آنجایی‌که در این روزهای آلوده آزمایش جدیدی روی سوخت انجام نگرفته و به همین سبب هم وزارت نفت می‌تواند به‌راحتی با استاندارد به آزمایش‌های قبلی که پیش‌تر انجام شده، سوخت را استاندارد معرفی کند، درحالی‌که براساس تجربه، سوخت یکی از متهمان اصلی در آلودگی کنونی هوا شناخته می‌شود».

او‌که تخصص مدل‌سازی عددی آلودگی هوا را دارد، بیان می‌کند تا آنجایی‌که من اطلاع دارم، در حال حاضر آزمایشگاهی که در ایران، بتواند کیفیت سوخت را تأیید کند وجود ندارد و ادامه می‌دهد: «در آزمایشگاه‌های داخل کشور، ممکن است بتوانند چند پارمتر را بررسی کنند اما این اصلا پذیرفتنی نیست. به همین دلیل هم هست که سازمان محیط‌زیست و شرکت کنترل کیفیت هوا نمونه‌های سوخت را برای دریافت تأییدیه به آلمان می‌فرستد».

مؤمنی با اشاره به ماجرای آلودگی هوا در دولت محمود احمدی‌نژاد، می‌گوید: «در آن زمان، بنزین تحریم و بنزین پتروشیمی جایگزین آن شد و این موضوع سبب شد با آلودگی هوای شدیدی مواجه شویم. باید این نکته را تأکید کنم که زمانی با این حکم از آلودگی هوا رویبرو خواهیم شد که کیفیت سوخت هم مطلوب نباشد اما از آنجاکه در ایران تجهیزات آزمایشگاهی تست منشأیابی ذرات معلق هم وجود ندارد، نمی‌توان به گزارش خاصی در زمان آلودگی هوای شدید استناد کرد».

تأکید این کارشناس بر نبود آزمایشگاه‌های تخصصی منشأیابی ذرات معلق این سؤال را ایجاد می‌کند که چرا مسئولان برای بررسی قطعی این موضوع وارد عمل نمی‌شوند و نمونه‌های سوخت را برای بررسی تست به آلمان ارسال نمی‌کنند؟ آیا نمی‌توان این موضوع را ناشی از سهل‌انگاری مسئولان و نایدی‌انگاری سلامت مردم دانست؟ **یک نمونه‌مهم برای اثبات سهم بنزین در آلودگی هوا** کارشناس و مهندسی آلودگی هوا با اشاره به اینکه با توجه به داده‌های ایستگاه‌ها می‌توان حدس زد سوخت کیفیت خوبی ندارد، به این مورد استناد می‌کند: «ایستگاه منطقه ۲۰ که نزدیک پالایشگاه است، همیشه از منظر ذرات معلق و آلودگی هوا اوضاع خوبی ندارد و می‌توان آن را یک نماند از ذرات معلق ثانویه آلی در نظر گرفت. به همین دلیل، وقتی رفتار بقایه ایستگاه‌ها مثل این ایستگاه می‌شود، پیش‌بینی کارشناسی به این سمت می‌رود که کیفیت سوخت ممکن است دچار مشکل باشد و شاهد میزان بالای آروماتیک‌ها در سوخت هستیم ولی این موضوع را نمی‌توان به‌طور قطع بیان کرد و در گمانه‌زنی باقی می‌ماند».

البته او به مؤلفه دیگر اثرگذار هم اشاره می‌کند: تغییر اقلیم هم در این آلودگی شدید هوا نقش دارد. تغییر اقلیم سبب می‌شود پارامترهای هواشناسی دستخوش تغییر شوند. برای نمونه تابستان گرم‌تر و تولید ان بیشتر شد. در زمستان هم باعث تغییراتی در متوسط و کمینه دماها شده که این خود باعث می‌شود ارتفاع لایه مرزی و مدت زمان وارونگی دما تغییراتی کرده و آلودگی تشدید شود.

بررسی مرکز پژوهش‌های مجلس با وجود تکذیب دیوان محاسبات و سازمان برنامه نشان می‌دهد؛

۱۳۱ هزار میلیارد تومان کسری دولت

(معادل هفت درصد از اعتبار مصوب هفت‌دوازدهم) بوده است.این در حالی است که مطابق با مصوبه شورای هماهنگی اقتصادی قوا باید علاوه بر ۴۰۴ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته‌شده در بودجه، حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان دیگر نیز از محل مولدسازی دارایی‌های دولت درآمد ایجاد شود. با عنایت به عملکرد گذشته دولت دراین‌باره و احتمال فروش هشت هزار میلیارد تومان اوراق صکوک اجاره (موضوع جزء «۲» تبصره د بند «۱۲») به نظر می‌رسد حدود ۳۸ هزار میلیارد تومان کسری منابع از این محل وجود خواهد داشت و این عدد صرفا به‌عنوان یک رقم‌ترازکننده منابع و مصارف در بودجه درج شده است. در تبصره ۴ لایحه بودجه و خارج از سقف رقم ماده‌واحد بودجه، حدود ۳۰۴ میلیارد یورو مصارف از محل استقراض از صندوق توسعه ملی در نظر گرفته شده است که با درنظرگرفتن نرخ نیما این منابع حدود ۴۷ هزار میلیارد تومان خواهد بود. باید توجه داشت که با فروش نفت مستقیم ۶۰۰ هزار بشکه در روز ورودی صندوق توسعه ملی در سال آینده حدود سه میلیارد دلار است. مجموع موارد فوق حاکی از وجود حدود ۱۳۱ هزار میلیارد تومان کسری در منابع لایحه است (این رقم بدون درنظرگرفتن ۸۰ هزار میلیارد تومان اوراق در نظر گرفته‌شده در لایحه و دیگر عدم تحقق‌های احتمالی در دیگر منابع بودجه است).

خبر

زمان واریز یارانه معیشتی جاماندگان اعلام می‌شود

● سخنگوی ستاد شناسایی مشمولان طرح حمایت معیشتی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: بر اساس هماهنگی با سازمان برنامه و بودجه زمان برای متقاضیانی که درخواست‌شان برای دریافت سبد حمایت معیشتی دولت تأیید شده است، اعلام می‌شود.«حسین میرزایی» در گفت‌وگو با ایرنا، گفت: پرداخت دور دوم سبد حمایت معیشتی دولت در زمان تعیین‌شده (۱۰ دی‌ماه) به حساب سرپرست خانوار واریز می‌شود.وی افزود: افرادی که در دور اول سبد حمایت معیشتی دولت را دریافت نکردند و درخواست خود را در سامانه hemayat.mcls.gov.ir ثبت کرده‌اند، چنانچه درخواست آنها تأیید شده باشد، یارانه معیشتی دو دوره به صورت یکجا و در زمان تعیین‌شده که اعلام می‌شود، برای سرپرست خانوار واریز می‌شود.

خبر ویژه

تقدیر مدیران انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی ایران از عملکرد موفق مهندس اسحاقی

● مدیران انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی ایران در مراسمی از عملکرد موفق مهندس عیسی اسحاقی، مدیرعامل سابق شرکت نفت ایرانول و نایب‌رئیس انجمن، تقدیر و تشکر کردند.به گزارش انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی ایران، در این جلسه مدیران عامل شرکت‌های بهران، نفت پارس، سپاهان و بازرس انجمن در سخنانی ضمن تأکید بر عملکرد موفق مهندس اسحاقی در شش سال گذشته با توجه به آمار و ارقام این شرکت بورسی، اعلام کردند: او علاوه بر عملکرد موفق به‌عنوان باسابقه‌ترین عضو و نایب‌رئیس، تعامل بسیاری خوبی را با دیگر اعضا داشت و ضمن سخت‌بودن کار در ایرانول، گام‌های توسعه‌ای خوبی در این شرکت برداشت و پیشرفت شرکت ایرانول در شش سال گذشته با توجه به آمار و نگاه ویژه ایشان به نیروی انسانی، از وی مدیری محبوب و دوست‌داشتنی برای ما و کارکنان ایران‌ئول ساخته بود. گفتنی است در این مراسم، مهندس محسنی‌مجد، مدیرعامل جدید شرکت نفت ایرانول، به دلیل تداخل با یک جلسه حضور نداشت. کارکنانش آرزوی قلبی من شد و موفقیات ایرانول و مهندس محسنی‌مجد در ادامه راه آرزوی موفقیات دارم و شما به‌عنوان بهترین دوستان در ذهن و خاطره من ثبت شده‌اید.

حبیب‌الله طاهرخانی، مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید کشور:

به‌زودی پیشروترین قطار برقی افتتاح خواهد شد

● مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید با بیان اینکه در سطح جهان توسعه حمل‌ونقل ریلی، مقدم بر توسعه شهرهای پیرامونی است، متأسفانه ما ابتدا به توسعه شهر و احداث شهرهای جدید پرداخته‌ایم و بعد از آن به فکر توسعه حمل‌ونقل افتادیم، او گفت: به‌هرحال توسعه و توجه به احداث خطوط برقی از آغاز دولت دوازدهم همواره از اولویت‌های شرکت عمران شهرهای جدید بوده و بخش عمده منابع داخلی شرکت به این سمت هدایت شده است. برای مثال فقط درخصوص قطار برقی هشتگرد در ۹ ماهه اول سال جاری حدود ۲۰۰ میلیارد تومان از منابع داخلی شرکت عمران شهرهای جدید را استفاده کرده‌ایم. معاون وزیر راه‌وشهرسازی گفت: شهر جدید هشتگرد جز، شهرهای جدیدی است که اواخر دهه ۶۰ برای پاسخ‌گویی به نیاز اسکان شهر تهران مکان‌یابی شد. این شهر باوجود ظرفیت جمعیت‌پذیری ۶۰۰ هزار نفرز تنها ۸۰ هزار نفر دارد که مهم‌ترین دلیل عدم توسعه جمعیتی این شهر مربوط به فقدان حمل‌ونقل سریع و ارزان بود. او با بیان اینکه دولت نیز بر این موضوع واقف بود، گفت: باوجود کمبود بودجه، دولت یازدهم و دوازدهم با تمام توان به دنبال تکمیل این پروژه ملی و مهم بود. او، مترویی هشتگرد را پیشروترین قطار برقی شرکت عمران عنوان کرد که به خط پنج مترو تهران متصل می‌شود و گفت: احداث این خط مترو به طول ۲۵ کیلومتر در مراحل نهایی است و به‌زودی افتتاح می‌شود و با بهره‌برداری کامل این خط، امکان جابه‌جایی روزانه ۲۵ هزار نفر وجود دارد که نقش بسیار عمده‌ای در کاهش مصرف سوخت و ترافیک آزادراه قزوین-کرج و کرج-تهران خواهد داشت. طاهرخانی گفت: اهمیت حمل‌ونقل ریلی به‌اندازهای است که ما هم‌زمان با تکمیل و بهره‌برداری از متروی شهر هشتگرد، مترو تهران- پردیس، قطار شهر جدید گلپار به مشهد، بهارستان- اصفهان به طول ۱۵ کیلومتر و فولادشهر-اصفهان به طول ۲۵ کیلومتر را در دستور کار داریم، طاهرخانی در نهایت گفت: به‌هرحال تمامی تلاش‌های چندساله منتج به افتتاح این پروژه ملی در چندروزه آینده شده و ما در تلاشیم همواره گام‌های اساسی در احقاق حقوق شهروندی برداریم.