

## گزارش خبری

## کرایه تاکسی‌های برقی چند؟

**شرق:** خرداد امسال از ۲۰۰ دستگاه تاکسی برقی رونمایی و قرار شد این تاکسی‌ها به تدریج وارد ناوگان شوند. مدیران اعلام کردند قرار است ۲۷ هزار دستگاه تاکسی برقی دیگر از طریق قرارداد شهرداری تهران با چین، وارد ناوگان تاکسیرانی شود.

شادی مالکی، سرپرست سازمان تاکسیرانی شهر تهران، درباره نرخ کرایه تاکسی‌های برقی که به‌زودی فعالیت آنها در شهر تهران آغاز می‌شود، گفته است: طبق مصوبه شورای شهر تهران، با توجه به اینکه این تاکسی‌ها خودروی لوکس به شمار می‌آیند، رانندگان تاکسی می‌توانند تا سقف ۸۰ درصد افزایش نرخ داشته باشند، اما برای رفاه حال شهروندان اعلام کرده‌ایم رانندگان این دسته از خودروها می‌توانند تا سقف ۵۰ درصد نسبت به نرخ عادی کرایه یک مسیر، افزایش کرایه داشته باشند.

او گفت این تاکسی‌ها در سطح شهر و معابر پرترافیک تردد می‌کنند.

مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، در واکنش به اعلام خبر افزایش ۵۰درصدی کرایه‌های تاکسی‌های برقی از سوی سرپرست سازمان تاکسیرانی گفت: شورای شهر تهران هرساله نرخ کرایه‌های حمل‌ونقل ازجمله اتوبوس، تاکسی و مترو را بر اساس لایحه شهرداری تهران بررسی و در نهایت تصویب می‌کند. شهرداری تهران نیز مکلف است بر اساس مصوبه شورای شهر تهران نرخ کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی را ابلاغ و هرکدام از بخش‌ها مکلف هستند بر اساس مصوبه شورای شهر تهران، کرایه‌ها را دریافت کنند.

به گفته چمران، امسال نیز شورا نرخ کرایه‌های تاکسی را تصویب و به شهرداری ابلاغ کرده و سازمان تاکسیرانی نیز موظف و مکلف است بر اساس آنچه شورا به تصویب رسانده، کرایه‌ها را به رانندگان اعلام و دریافت کند. چمران با انتقاد از اعلام افزایش ۵۰درصدی نرخ تاکسی‌های برقی به نسبت نرخ عادی کرایه‌های تاکسی‌های بنزینی متذکر شد: به‌هیچ‌وجه این مسئله قانونی نیست و برخلاف مصوبه شورا و غیرقانونی است؛ تاکسی‌های برقی نیز باید بر اساس آنچه شورا مصوب کرده است، اقدام به دریافت کرایه‌های خود کنند.

وی یادآور شد: شهرداری تهران می‌تواند در لایحه‌ای، افزایش کرایه‌های تاکسی‌های برقی را به شورا ارائه کند و درصورتی‌که شورا موافق باشد، می‌تواند کرایه‌های تاکسی‌های برقی را بر اساس آنچه شورا مصوب می‌کند، دریافت کند.

این در حالی است که بر اساس بند ۱۷ مصوب نرخ کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی، مجوز افزایش کرایه‌ها به خودروهای لوکس داده شده است.

با این وجود، محمد آقامیری، عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، تاکسی‌های برقی را مصداق خودروهای لوکس نمی‌داند. او گفته است هرگونه افزایش نرخ کرایه تاکسی عادی با برقی بدون مصوبه شورای شهر تهران غیرقانونی و خلاف مقررات است.

او با تأکید بر اینکه تاکسی برقی در فهرست خودروهای لوکس جایگاهی ندارد، گفته: تاکسی برقی خودروی لوکس به‌شمار نمی‌آید و ارتباطی میان این‌دو وجود ندارد که بتوان نرخ کرایه را بر آن مبنا تعیین کرد. نرخ کرایه تاکسی برقی باید به‌طور جداگانه مورد بررسی قرار گیرد و نباید با تعرفه خودروهای لوکس مطابقت داده یا لحاظ شود.

نایب‌رئیس کمیته عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفت: تعیین نرخ کرایه برای تاکسی برقی‌ها، ابتدا باید در کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران مطرح و پس از تایید نهایی به صحن شورا ارائه شود تا به تصویب برسد و پس از آن تاکسیرانی می‌تواند آن نرخ کرایه را به تاکسی‌ران‌ها ابلاغ کند تا آنان در سطح شهر اعمال کرده و از مسافر دریافت کنند.

آقامیری یادآور شد: اگر پیش‌نهادی در تفاوت نرخ کرایه تاکسی برقی‌ها

نسبت به تاکسی‌های عادی مطرح شود، ممکن است از سوی شورا پذیرفته نشود؛ یعنی آنکه ممکن است بپذیریم که رانندگان این قبیل تاکسی‌ها می‌توانند کرایه بیشتری از مردم دریافت کنند. این موضوعات باید به‌طور دقیق در شورا بررسی شود.

این عضو شورای شهر با بیان اینکه پیکر آن هستیم تا تسهیلات بیشتری برای رانندگان تاکسی گرفته شود، ادامه داد: دنبال آن هستیم تا کمک کنیم رانندگان بتوانند بدون دغدغه خودروهای تاکسی خود را با تاکسی برقی‌ها جایگزین کنند.

او با بیان اینکه ۲۷ هزار دستگاه تاکسی برقی به‌زودی وارد ناوگان حمل‌ونقل خواهد شد، اضافه کرد: این تاکسی‌ها در همه بخش‌های حمل‌ونقلی پایتخت، یعنی هم در بخش تشریفات مثل هتل‌ها و فرودگاه و هم در سطح شهر به کار گرفته خواهند شد و به مرور بر تعداد آنها افزوده خواهد شد.

آقامیری در پاسخ به اینکه چرا رانندگان رغبتی برای جایگزینی خودروهای خود با تاکسی برقی‌ها ندارند، افزود: این امر طبیعی است و همیشه در ابتدای یک تغییر بزرگ عده‌ای مخالف هستند، اما به مرور زمان وقتی بر تعداد این تاکسی‌ها در ناوگان حمل‌ونقل افزوده شد و تاکسی‌ران‌ها مزایای آن و تفاوت‌هایش را با خودروهای بنزینی خود دیدند، تمایل پیدا می‌کنند.

با وجود مخالفت برخی از اعضای شورای شهر بر افزایش کرایه‌های تاکسی برقی، رانندگان تاکسی معتقدند با نرخ کرایه‌های تاکسی مصوب امکان پرداخت اقساط میلیونی این خودروها وجود ندارد. به اعتقاد آنها استفاده این خودروها به‌عنوان تاکسی گردش‌ی صرفه اقتصادی برای آنها ندارد.

به اعتقاد گروهی از رانندگان تاکسی، هزینه نگهداری و تعمیرات تاکسی‌های برقی در کشور مشخص نیست و فقدان تخصص خدمات پس از فروش یا تعمیرکاران متخصص جهت ارائه خدمات فنی به این خودروها، مسئله تعمیرات را پیچیده‌تر می‌کند.

بیمه خودروهای برقی به دلیل هزینه تعویض باتری‌ها و عدم دسترسی به گزینه‌های متنوع در سطح شهر می‌تواند بسیار زیاد باشد. بر اساس تجربه کشورهای اروپایی، در بسیاری از موارد، حتی اگر باتری خودرو در تصادفات آسیب جزئی دیده باشد، به راحتی نمی‌توان ارزیابی هزینه‌های تعمیرات را انجام داد. زمان شارژ بسته به ظرفیت باتری و تکنولوژی شارژ خودرو متفاوت است؛ درحالی‌که شارژهای سریع می‌توانند زمان شارژ را به میزان درخز توجهی کاهش دهند، اما همیشه در دسترس نیستند. شارژهای معمولی نیز به چند ساعت زمان جهت شارژ کامل باتری نیاز دارند؛ بنابراین استفاده از شارژهای معمولی برای تاکسیرانی صرفه اقتصادی نخواهد داشت. درحالی‌که تلاش می‌شود تعداد تاکسی‌های برقی در تهران افزایش پیدا کند، هنوز به ابهامات این حوزه پاسخ داده نشده است.



### سیاست‌های مهاجرتی آینده‌ایران در کلام‌نامه‌های انتخابات ریاست‌جمهوری ۱۴۰۳

# آینده مهاجرت در ایران

### بیمان حقیقت‌طلب



در حال عبور از چک‌پست

باید ساماندهی‌شده و بانضباط باشد (وظیفه وزارت کشور و وزارت اطلاعات).

۳- مذاکره با کشورهای اروپایی برای پذیرش بخشی از مهاجرین (یا حداقل تقبل هزینه‌های حضور آنها در ایران). غرب باید مسئولیت آنچه را در افغانستان انجام داده و منجر به مهاجرت میلیون‌ها افغانستانی شده است، بپذیرد. دلیلی ندارد مردم ایران هزینه سیاست‌های غلط دیگران را بپردازند.

صحبت‌های پزشکیان نیز واکنش‌های کوناگونی را برانگیخت. برخی به او این انتقاد را وارد دانستند که چرا اخراج مهاجران بدون مدرک را در برنامه‌های خود در نظر نگرفته است. برخی نیز مواضع او را واقع‌گرایانه‌تر

دانستند و بر این باور بودند که او قصد موج‌سواری ندارد. سایر نامزدهای انتخاباتی هنوز موضع‌گیری دقیقی در قبال حضور مهاجران در ایران نداشته‌اند.

#### جای خالی سیاست‌های دایاسپورایی

درحالی‌که از شش نامزد انتخاباتی، دو نامزد در قبال مهاجران غیرایرانی حاضر در ایران موضع‌گیری داشتند، اما هیچ‌کدام درباره ایرانیان خارج از کشور و سیاست‌های دایاسپورایی ایران در قبال آنان سخنی به میان نیاورده‌اند. آمار دقیقی در مورد تعداد ایرانیان خارج از کشور وجود ندارد، اما گمانه‌زنی‌ها این رقم را نزدیک به پنج میلیون نفر اعلام می‌کند. ایرانیان خارج از کشور ویژگی‌های خاصی دارند که اهمیت پرداختن به آنان را چندبرابر می‌کند. درحالی‌که ایران به دلیل تحریم‌ها، ارتباطات بین‌المللی محدودی دارد، ایرانیان خارج از کشور در گستره بسیار متنوعی از کشورهای جهان حضور دارند. تعداد بالایی از آنان جزء اقشار تحصیل‌کرده و موفق به شمار می‌روند. سرمایه‌های ایرانیان خارج از کشور نیز بیش از ۲۴ هزار هزار میلیارد دلار برآورد می‌شود. برای فهم این عدد می‌توان به درآمد نفتی ایران در سال ۲۰۲۲ اشاره کرد که فقط ۴۲٫۶ میلیارد دلار بود.

درحال‌حاضر ارتباط ایران با ایرانیان خارج از کشور هیچ چارچوب مشخص و مدونی ندارد. در داخل وزارت امور خارجه، شورای عالی ایرانیان خارج از کشور سال‌هاست مشغول به فعالیت است، اما این شورا نیز سیاست مشخص و مدونی برای ارتباط‌گیری ایرانیان خارج از کشور با کشور ایران نداشته و در سال‌های اخیر سیاست منفعل بوده است. در حقیقت عمده ارتباط ایرانیان خارج از کشور به صورت ارتباطات خانوادگی با بستگان حاضر در ایران است و هیچ نقشی جهت کمک به توسعه ایران برای آنان در نظر گرفته نشده است.

تا به اینجای کار به نظر می‌رسد درباره ایرانیان خارج از کشور، نامزدهای ریاست‌جمهوری هیچ برنامه جدیدی ندارند و روال فعلی ادامه پیدا خواهد کرد.

#### تنجیگیری

بر اساس صحبت‌های کاندیداهای ریاست‌جمهوری در موضوع مهاجرت و مهاجران، می‌توان کلیدواژه‌های زیر را درباره سیاست‌های مهاجرتی آینده ایران در نظر گرفت. این کلیدواژه‌ها وابسته به اینکه کدام‌یک از کاندیداها به مقام ریاست‌جمهوری نایل شود، شدت و ضعف پیدا خواهند کرد، اما به نظر می‌رسد سیاست‌های مهاجرتی آینده ایران خارج از

چارچوب این کلیدواژه‌ها نباشد:

اخراج مسترده مهاجران غیرمجاز

انسداد کامل مرزها و جلوگیری از ورود مهاجر تازه

حفظ وضعیت فعلی برای مهاجران مجاز و مورد تایید

مذاکره با کشورهای غربی جهت دریافت هزینه‌های حضور مهاجران در ایران.

درباره سیاست‌های دایاسپورایی هم نمی‌توان چندان امید به تغییر سیاست و افزایش نقش آفرینی ایرانیان خارج از کشور جهت اعتلای ایران داشت.

# «کذب محض» و چند نکته برای دولت چهاردهم

### امیرمحمودی انزلیی

**کارشناس آب ومحیط‌زیست**

اعداد ذکر شده‌اند که در اینجا از تکرار آنها خودداری می‌کنیم و فقط با حدیث شریفی از حضرت امام علی (ع) آن را جمع‌بندی می‌کنیم: «نظری ما قال و لا تظنر لی من قال» به گفته بنگر، نه به گوینده» اما نکات بعد…

نکته دومی که جلب توجه می‌کند، این است که رئیس محترم سازمان حفاظت محیط زیست به آمار دیگری استناد می‌کند که شخصاً دریافت کرده‌اند. یک واقعیت ناراحت‌کننده در سازمان‌ها، ارائه گزارشات با داده‌های غلط یا دست‌کاری‌شده به مدیران عالی است؛ اگر خوش‌بینانه نگاه کنیم، می‌توانیم بگوییم در گزارش‌ها، همه واقعیت به مدیران عالی منعکس نمی‌شود و بنا به مصالح، فقط بخشی از حقیقت در اختیار مدیر عالی قرار می‌گیرد. این چالش‌یی است که دولت‌ها را به‌ویژه در سال اول و سال آخر صدی خود بر امور اجرایی، همواره دچار چالش می‌کند. در سال اول، با بزرگ‌نمایی برنامه‌ها و اقدامات برنامه‌ریزی‌شده، اقدام به «وعده‌پردازی» کرده و در سال آخر، با بزرگ‌نمایی دستاوردها و کارهای انجام‌شده، به «گزارش‌سازی» روی می‌آورند. به نظر،مدیران عالی در این زمینه توسط زیرمجموعه‌های خود دچار خطای مدیریتی می‌شوند و تقریباً هر چند سال یک بار شاهد چنین رویدادهایی هستیم. به‌عنوان یک درس برای دولت چهاردهم، خیلی ضروری است که به‌طور جدی مدیران عالی از کانال‌هایی غیر از رویه‌های داخلی سازمان خود، به بازرسی عملکردها بپردازند و راستی‌آزمایی داده‌ها و گزارش‌های تولیدشده توسط مجموعه‌های تابعه خود را قبل از هرگونه وعده‌پردازی و گزارش‌سازی، در دستور کار قرار دهند.

نکته سوم نوع مواجهه با امر نقد است. استفاده از لفظ «مدعیان محیط زیست» برای کسانی که بدون چشم‌داشت و به سبب علاقه قلبی خود به ایران، در این راه تلاش کرده و می‌کنند، یک بی‌انصافی است. اگر در خاطرتان باشد، اواخر سال ۱۴۰۰ بود که رئیس جمهور شهید؛ آیت‌الله دکتر رئیس، سندی با عنوان «سند تحول دولت مردمی» را ابلاغ کردند که در آن دو چرخش تحول‌آفرین در بخش‌های آب و محیط زیست، برنامه‌ریزی شده بود که اتفاقاً بر کلیدواژه «مشارکت مردم» در آنها تصریح شده بود. به یقین با چنین

## اخبار

### سرانجام‌ادغام‌رشته‌های

**تجربی وریاضی در دبیرستان‌ها**

تسنیم: محمدمحمدی کاظمی، معاون

وزارت آموزش و پرورش گفت: بازطراحی شاخه نظری با ادغام رشته‌های تجربی و ریاضی مدنظر است؛ البته این موضوع هنوز در شورای عالی آموزش‌وپرورش به تصویب نرسیده است. در آموزش مهارتی (هنرستان‌ها) با اختیارت وزارت آموزش و پرورش تغییراتی را متناسب با نیاز بازار کار انجام دادیم، اما در شاخه نظری هنوز جمع‌بندی نهایی انجام نشده است و تغییرات باید به تصویب شورای عالی آموزش و پرورش هم برسد. او با اشاره به اینکه بازطراحی شاخه‌ها و رشته‌های تحصیلی متوسطه دوم از سال گذشته در دستور کار وزارت آموزش و پرورش بود و در دوره دوم متوسطه ادغام رشته‌های علوم تجربی و ریاضی و فیزیک با توجه به قرابت محتوایی، مدنظر است، گفت: شاید در سال ۱۴۰۳ این موضوع در شورای عالی آموزش و پرورش تصویب شود، اما اجرای آن از سال ۱۴۰۴ خواهد بود.

## جزئیات وام ۳۰میلیونی برای بانزشتگان

ثبت‌نام وام ۳۰ میلیون تومانی بانزشتگان تأمین اجتماعی آغاز شد. بانزشتگان تهرانی می‌توانند برای دریافت وام ۳۰ میلیون تومانی ثبت‌نام کنند؛ ثبت‌نام وام از طریق سامانه و بانزشتگان انجام می‌شود. کانون بانزشتگان تهران اعلام کرد: بیش‌از‌نام در سلیات به معنای دریافت قطعی وام نیست و دریافت وام افراد منوط به تخصیص منابع مالی لازم توسط سازمان تأمین اجتماعی است و وظیفه کانون بانزشتگان صرفاً پشتیبانم است. ثبت‌نام اولین مرحله وام ۳۰ میلیون تومانی بانزشتگان تأمین اجتماعی در سال ۱۴۰۳ از طریق کانون‌های بانزشتگی آغاز شده و تا روز دوشنبه (چهارم تیرماه) ادامه دارد. برای کانون‌های بانزشتگی هر استان سهمیه‌ای در نظر گرفته شده است که بعد از به حد نصاب رسیدن ثبت‌نام‌کنندگان، سایت به صورت خودکار بسته می‌شود.

## نیازفوری پارک جنگلی چیتگر

**ایرنا:**مهدی بیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت و محیط زیست شورای شهر تهران گفت: هرگونه اهمال‌کاری و تعلل در رسیدگی سریع به درختان آفت‌زده بوستان جنگلی چیتگر جریان‌ناپذیر است و آسیب‌هایی جدی به دنبال خواهد داشت. با بررسی‌های انجام‌شده مطلع شدیم تعدادی از درختان بوستان جنگلی چیتگر دچار آفت شده‌اند و بیماری آنها قابل سرایت است؛ یعنی از یک درخت به درخت دیگر منتقل می‌شود. اگر این روند ادامه یابد، کل بوستان در معرض خطر بزرگی قرار می‌گیرد. وی وضعیت فعلی بوستان چیتگر را نامطلوب برشمرد و افزود: باید هرچه سریع‌تر نسبت به رفع این مشکل زیست‌محیطی اقدام شود و در صورت لزوم تمامی درختان آفت‌زده قطع و برداشته شوند. این عضو شورای شهر تهران ادامه داد: تاکنون چندین بار در جلسات متعدد شورای شهر دراین‌باره تذکراتی ارائه داده‌ایم؛ البته از دادستانی تهران به خاطر آنکه به موضوع مطرح‌شده اهتمام ویژه داشته‌اند، تشکر می‌کنیم.

### موانع نوسازی دربافت فرسوده

**ایلنا:**مهدی هدایت،مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران، درباره گلابه سازندگان به‌ویژه در بافت فرسوده از طولانی‌بودن مسیر مراحل صدور پروانه از سوی شهرداری تهران گفت: ما دو محدوده در شهر تهران داریم؛ یکی محدوده مصوب بافت فرسوده که شامل چهارهزارو ۴۲۷ هکتار می‌شود که از این محدوده حدود ۵۰درصد مسکونی آن نوسازی شده است، وی ادامه داد: باقی‌ی این بافت نیز، عموماً دارای یک‌سری موانع نوسازی است، مانند قرارگرفتن در حرایم فشارقوی، حرایم راه‌آهن و نبود سند و بعضاً اوقافی‌بودن. در بخش‌هایی که امکان نوسازی داشتند، نوسازی شده‌اند و درخصوص باقی نیز پیکر هستییم تا موانع نوسازی را برطرف کنیم. بخشی نیز شامل محدوده‌های محدودها و ناپایدار شهر تهران است که این محدوده‌ها به دلیل اینکه سه شرط لازم را برای محدوده بافت فرسوده شدن نداشتند، عملاً نتوانستند از این مشوق‌ها تا به امروز استفاده کنند و این جریان نوسازی در این محدوده‌ها شروع شود.