



برقی سازی تاکسی‌ها را اولویت قرار دهید

بهزاد اشجعی *

طبیعتاً ناوگان حمل‌ونقل عمومی در طرح‌های نوسازی و برقی‌سازی در اولویت است چرا که این ناوگان سهم بیشتری در آلودگی هوای شهر دارد. یک تاکسی به طور میانگین سه تا چهار برابر یک خودروی سواری شخصی تردد می‌کند، بنابراین به همین نسبت نیز آلودگی بیشتری دارد. البته تاکسی‌ها با توجه به پیمایش بالایی که دارند، زودتر فرسوده می‌شوند و همین موضوع نیز مجدداً منجر به افزایش آلودگی آنها می‌شود. پس در همه طرح‌های نوسازی یا برقی‌سازی، تاکسی‌ها باید در اولویت باشند.

متأسفانه در سال‌های اخیر نوسازی تاکسی‌ها روند کندی داشته و این مسئله منجر به این شده است که با افزایش حجم زیادی از تاکسی‌های فرسوده مواجه باشیم. بر اساس آمارها چیزی حدود ۲۰۰ هزار دستگاه تاکسی فرسوده در کشور وجود دارد که عدد بسیار بالایی است.

از سال‌های گذشته تاکنون فرایند نوسازی تاکسی‌ها با همکاری خودروسازان داخلی انجام می‌شده است. این موضوع نکات منفی و مثبتی دارد، نکته مثبت آن این است که خودروها راحت‌تر و ارزان‌تر تأمین می‌شوند و بنا بر سفارش می‌توان آپشن‌های خاصی روی آنها سوار کرد، اما نکته منفی نیز این است که اگر موضوع نوسازی تاکسی فقط به تولید داخل گره زده شود با کوچک‌ترین مشکل در تولیدات خودروسازان طرح‌های نوسازی نیز متوقف می‌شود؛ چیزی که در سال‌های اخیر به خوبی احساس و عملاً روند نوسازی تاکسی‌ها برای مدتی قفل شد. پس لازم است در کنار همکاری با خودروسازان داخلی، از ظرفیت واردات خودرو نیز برای نوسازی ناوگان تاکسیرانی استفاده کرد. در کنار این باید توجه کرد که برای تاکسی‌های جدید صرفاً از خودروهایی با کیفیت استفاده شود. در سال‌های گذشته فقط خودروهای دوگانه‌سوز امکان ورود به ناوگان تاکسیرانی را داشتند، این اقدام درستی هم بود اما به تازگی خودروهایی پایه گازسوز برای این منظور طراحی و تأمین شده، چرا که خودروهایی دوگانه‌سوز فعلی موتور پایه بنزین سوز دارند که صرفاً سوخت‌شان به گاز طبیعی تغییر پیدا کرده است، در حالی که برای بهره‌مندی کامل از مزایای سوخت گاز باید از آن در یک خودروی پایه گازسوز استفاده کرد.

نگاه به سوخت گاز مایع نیز می‌تواند در این حوزه قابل توجه باشد. علاوه بر سوخت گاز، باید به این نکته نیز توجه کرد که برقی‌سازی ناوگان باید در دستور کار باشد. طبیعی است که در تمامی طرح‌های برقی‌سازی، ناوگان حمل‌ونقل عمومی پیشقدم است، به عنوان مثال در خصوص خودروهای سواری، تاکسی‌ها اولین ناوگان هدف در حوزه برقی‌سازی هستند. پس باید طی یک برنامه منسجم و هدفمند به تدریج جای پای خودروهای برقی را نیز در ناوگان تاکسیرانی باز کرد، البته که این مهم نیازمند یکسری زیرساخت‌هایی است؛ زیرساخت‌هایی از جمله ایستگاه شارژ یا در حوزه تولید یا واردات، بنابراین در طرح‌های نوسازی تاکسی‌ها باید درصدی از ناوگان هدف را به خودروهای برقی تخصیص داد، البته مشروط به ایجاد زیرساخت.

* عضو سابق کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا

گزارش «جوان» از اجرای طرح اسقاط تاکسی‌های فرسوده در پایتخت

در حال حاضر ۷۸ هزار ون و تاکسی در سازمان تاکسیرانی تهران فعالیت می‌کنند که حدود ۶ هزار ون و ۷۲ هزار تاکسی را شامل می‌شود. به گفته شهردار تهران، ون‌ها حدوداً ۱۰۰ درصد و تاکسی‌ها بیش از ۶۰ درصد فرسوده‌اند، این یعنی روزانه ۴۹ هزار تاکسی سواری و ون فرسوده در شهر، مسافران را جابه‌جا می‌کنند.

آنقدر تعداد تاکسی‌های فرسوده زیاد است که در بسیاری از ایستگاه‌ها و همچنین سطح شهرها دیده می‌شوند. برخی از آنها به قدری فرسوده‌اند که از آگزورشان دود سیاه رنگی بیرون می‌آید و هوای آلوده شهر را آلوده‌تر می‌کنند.

نوسازی تاکسی‌های فرسوده از آن دست موضوعاتی است که هم برای تاکسی‌داران و هم برای مردم اهمیت زیادی دارد. برای تاکسی‌داران مهم است چون وسیله کارشان است و با آن در شهر می‌چرخند تا درآمد کسب کنند و اگر این تاکسی، فرسوده و معیوب باشد، خرج زیادی بابت تعمیر روی دست‌شان می‌گذارد، برای مردم نیز مهم است چرا که کیفیت ارائه خدمات به شهروندان، با کیفیت و فرسودگی تاکسی در ارتباط است و همچنین دود ناشی از تاکسی‌های فرسوده هوای شهر را آلوده می‌کند و به محیط زیست آسیب می‌زند.

نوسازی یا «سورن»

طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی که بعد از چند سال توقف از سال ۱۳۹۴ آغاز به کار کرده بود، با فراز و نشیب‌هایی به دلایلی مانند افزایش قیمت خودرو، بدهدگی خودروسازها، مسئله تحریم‌ها و کمبود قطعات مواجه بود. در طول این چند سال نیز توقف‌های موقتی داشت تا اینکه به دنبال توقف تولید دو خودروی «سمنند و پژو ۴۰۰»، نوسازی ناوگان فرسوده تاکسیرانی عملاً متوقف و به فراموشی سپرده شد. سرانجام از سوی شرکت خودروساز، خودروی «سمنند سورن» برای نوسازی ناوگان تاکسیرانی پیشنهاد و قرار شده تا پایان خرداد سال جاری، مجوزهای لازم برای جایگزینی این خودرو در نوسازی ناوگان تاکسیرانی دریافت شود.

همچنین قرار بود این خودرو از مرداد سال جاری وارد فرایند نوسازی تاکسی‌ها شود

که در عمل چنین نشد و نوسازی ناوگان تاکسیرانی با

وقفه روبه‌رو شد. در نهایت طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی از ۲۶ آذر امسال با «سمنند سورن» آغاز شد، البته بهمن ماه بود که جلال بهرامی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران ضمن اشاره به لغو شدن پروژه ساینا تاکسی گفت: بر اساس هماهنگی‌های صورت گرفته علاوه بر خودروی سورن پلاس دوگانه‌سوز به زودی «تارا» نیز با تیراژ هزار دستگاه، وارد ناوگان تاکسیرانی خواهد شد. او همچنین درباره تاکسی‌شدن خودروهای شاهین نیز گفت که با هماهنگی شرکت تولیدکننده این خودرو، ابتدا قرار است پروژه‌های اتوماتیک‌سازی و دوگانه‌سوز شدن «شاهین» به مرحله اجرایی برسد و سپس تصمیم‌گیری نهایی درباره تاکسی‌شدن آن انجام خواهد شد.

گلابه‌های تاکسی‌داران

بسیاری از رانندگان که از تعمیر هر روز تاکسی فرسوده‌شان خسته شده‌اند، در طرح نوسازی تاکسی ثبت‌نام کرده‌اند اما هنوز نتوانسته‌اند تاکسی‌های خود را تحویل بگیرند. در این رابطه یکی از این رانندگان به «جوان» می‌گوید: «بیش از یک ماه است برای نوسازی تاکسی ثبت‌نام کرده‌ام اما هنوز نوبتم نشده است. هر وقت به سازمان می‌روم تا علت این تأخیر را بفهمم، پرسنل با من خیلی بد برخورد می‌کنند و جواب درستی نمی‌دهند. او ادامه می‌دهد: «باید همه پول تاکسی‌ها را نقدی بدهیم و هیچ وامی برای آن نمی‌دهند، البته گفته‌اند شاید سال جدید وام داده شود اما قیمت تاکسی هم گران‌تر می‌شود».

برخی دیگر از رانندگان تاکسی نسبت به انتخاب خودروی سمنند سورن برای نوسازی تاکسی‌ها گلایه می‌کنند. در این رابطه یکی دیگر از رانندگان می‌گوید: «مسئولان حمل‌ونقل عمومی باید به

این سؤال پاسخ دهند که با چه استدلالی سمنند سورن را برای تاکسی تهران انتخاب کرده‌اند؟ این خودرو از روی پلت‌فرم پژو ۴۰۰ ساخته شده و یک فیس لیفت از سمنند عادی به حساب می‌آید. شاید سمنند سورن مناسب مصرف شخصی باشد اما مناسب تاکسی که باید هر روز در ترافیک شهر رفت و آمد کند، نیست».

همچنین یکی دیگر از رانندگان تاکسی به قیمت تعیین‌شده برای تاکسی سمنند سورن اشاره می‌کند و می‌گوید:

«می‌گویند قیمت این خودروها

۲۷۴ میلیون تومان تعیین شده است. اغلب رانندگان که عمده درآمدشان را خرج تاکسی معیوب‌شان کرده‌اند و پس‌اندازی ندارند و از عهده خرید تاکسی نو بر نمی‌آیند.» او ادامه می‌دهد: «نظور که سازمان تاکسیرانی گفته است بابت تاکسی فرسوده فقط ۷۰ میلیون تومان پول می‌دهند و این اصلاً منصفانه نیست. باید مشوق‌های کافی برای نوسازی تاکسی‌های فرسوده در نظر گرفته شود».

تعمیر ون تاکسی‌های اسقاط یا قطعات اسقاطی!

قرار بود در کنار نوسازی تاکسی‌های فرسوده، ون‌های تاکسی هم نو شوند. یکی از رانندگان ون تاکسی در پایتخت با گلایه از نامشخص بودن زمان تحویل ون تاکسی‌ها به «جوان» می‌گوید: «آزمایش اسقاط بود که شهرداری تهران ون‌های تاکسی را با هدف نوسازی ناوگان فرسوده رونمایی کرد. از همان موقع تا به امروز، پیگیری ثبت‌نام برای این ون تاکسی‌ها بودم اما مسئولان سازمان تاکسیرانی گفتند فعلاً خبری از اجرایی شدن این طرح نیست و هر وقت قرار باشد ون تاکسی بدهند، خودشان خبرمان می‌کنند».

او ادامه می‌دهد: «آزمایش یک نفر از همکارانم برای اطلاع از شرایط تحویل ون تاکسی نو پیگیری کرده بود که یکی از پرسنل سازمان تاکسیرانی به او گفت، قیمت ون تاکسی‌های جدید یک میلیارد و ۲۰۰ هزار تومان است؛ رقمی که اگر واقعیت داشته باشد، بعید است کسی از عهده پرداخت آن برآید».

این راننده ون تاکسی به هزینه‌های سرسام‌آور تعمیر ون تاکسی‌های فرسوده اشاره می‌کند و می‌گوید: «هر چند وقت یک بار باید برای تعمیر ون‌های مان به تعمیرگاه برویم و بخش زیادی از درآمدمان را خرج آن کنیم. بدتر اینکه قطعات

یادکی به شدت گران است

تاکسی‌ها در مسیر پرپیچ‌وخم نوسازی

| | | | | | |
|--|---------------------------------|------------------------------------|---|---|--|
| | | | | | |
| امسال فقط ۸ هزار تاکسی در تهران نوسازی شده است | ۱۰۰ درصد ون تاکسی‌ها فرسوده‌اند | ۶۰ درصد تاکسی‌های تهران فرسوده‌اند | ۸۰ هزار تاکسی سواری ون در تهران تردد می‌کند | ۱۷۸ هزار تاکسی فرسوده در کشور وجود دارد | تاکسی با سن ۱۰ سال و بیشتر، مشمول فرسودگی می‌شود |

و ناچاریم از قطعات ون‌های دست‌دومی که اسقاط شده است، استفاده کنیم. وقتی هم به سازمان تاکسیرانی گلایه می‌کنیم که چرا نوسازی ون‌ها سریع‌تر انجام نمی‌شود، می‌گویند ون‌های تان را اسقاط کنید و به جایش سمنند سورن بگیرید!».

او با ناراحتی می‌گوید: «در ون تاکسی ۱۱ مسافر را سوار می‌کنم، اگر بخوایم به حرف تاکسیرانی گوش بدهم و سورن بگیرم، برام صرفه اقتصادی ندارد».

شهرداری‌ها از منابع مالی گسترده‌شان استفاده کنند

منابع مالی گسترده‌ای در شهرداری‌ها وجود دارد که با کمک آنها می‌توان تسهیلات مناسبی را در اختیار رانندگان قرار داد تا از عهده نوسازی تاکسی‌های شخصی و ون برآیند. در این رابطه مهرداد ابراهیم‌زاده، کارشناس حمل‌ونقل و ترافیک به خبرنگار «جوان» می‌گوید: «عمدتاً وقتی به مسئولان شهرداری گفته می‌شود که چرا کارها به خوبی انجام نمی‌شود، یک جواب روتین می‌دهند و می‌گویند بودجه کافی وجود ندارد. این در حالی است که منابع مالی گسترده‌ای در شهرداری‌ها وجود دارد که به خوبی از آنها استفاده نمی‌شود.» او ادامه می‌دهد: «شهرداری‌های توانمند از سطح شهر پول درمی‌آورند، بدون اینکه از مردم عوارض بیشتری دریافت کنند. آنها با جذب سرمایه‌گذار می‌توانند درآمد خوبی کسب کنند و همان درآمد را صرف کارهایی چون نوسازی حمل‌ونقل عمومی به خصوص نوسازی تاکسی‌های ون سواری کنند.» نقی زاده ادامه می‌دهد: «طی تحقیقی که انجام داده بودیم، ۰٪ متبوع مالی برای شهرداری مشخص کردیم که متأسفانه از بسیاری از آنها استفاده نمی‌شود، در صورتی که اگر شهرداری از این ظرفیت‌ها به خوبی استفاده کند، نیازی نیست برای تسهیلات نوسازی تاکسی‌ها چشمی به بانک و غیره داشته باشد».

لزوم تسریع در نوسازی تاکسی‌ها

بیش از ۱۷۸ هزار دستگاه تاکسی فرسوده در کشورمان وجود دارد، از این تعداد ۴۸ هزار تاکسی فرسوده مربوط به تهران است اما فقط ۸ هزار تای آنها نوسازی شده است! مرتضی ضامنی، مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری در پاسخ به این سؤال که برای امسال مقرر شده بود ۱۰ هزار دستگاه تاکسی نوسازی شود اما محقق نشد، گفت: «تا پایان سال ۸ هزار خودرو نوسازی می‌شود و ۲ هزار دستگاه باقی مانده هدف‌گذاری شده برای امسال جزء تعهدات سال آینده خواهد بود و قرارداد سال ۱۴۰۱ تا پایان مرداد سال ۱۴۰۲ ادامه خواهد داشت.» از آنجا که نوسازی تاکسی‌های فرسوده کمک شایانی به رفاه تاکسی‌داران و مردم خواهد کرد و بخشی از آلودگی هوا را کاهش می‌دهد، نیاز است شهرداری‌ها و پس از آن سازمان‌های تاکسیرانی، نوسازی تاکسی‌های سواری ون‌ها را سرعت ببخشند تا در آینده‌ای نزدیک تمام تاکسی‌های فرسوده به فاز اسقاط برسد».

نو تاکسی‌سازی فطره چکانی!

محمدحسین نو تاکسی‌سازی

جزئیات طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده در گفت‌وگوی سرپرست معاونت فنی و بهره‌برداری سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران

تحویل «ون تاکسی»ها در انتظار دستور شهرداری

۱۱۰ میلیون تومان برای ون به متقاضیان نوسازی ناوگان به ازای اسقاط خودرو تعلق می‌گیرد. آیا سازمان تاکسیرانی برنامه‌ای برای استفاده از تاکسی‌ها با سوخت پاک دارد؟ در خصوص خودروهای برقی نیز تفاهم‌نامه‌ای با یکی از شرکت‌ها برای ورود ۱۰۰ دستگاه خودرو انجام شده است که پس از شماره‌گذاری این خودرو، از خدمات آن در حوزه حمل‌ونقل عمومی به عنوان پایلوت استفاده می‌شود.



چرا به جای توسعه نوسازی ون تاکسی‌ها که تعداد بیشتری مسافر را جابه‌جا و بخشی از معضل ترافیک و آلودگی را رفع می‌کنند، روی تحویل خودروی تاکسی تمرکز شده است؟ در خصوص ورود ون‌های جدید با مشارکت وزارت کشور به شهرداری تهران تعداد ۶۳۰ دستگاه ون تخصیص داده شده است که قدرالسهم شهرداری تهران به حساب معرفی شده از سوی سازمان شهرداری‌ها در تاریخ ۸/۱۸/۱۴۰۰ واریز شد و در حال حاضر در انتظار برنامه زمانبندی تحویل و همچنین ابلاغ دستورالعمل نحوه بهره‌برداری این ون‌ها از سوی سازمان شهرداری‌ها هستیم.

چرا سازمان تاکسیرانی، تاکسی و ون تاکسی‌های فرسوده را با قیمت بسیار نازل خریداری می‌کند؟

در خصوص وجه گواهی اسقاط و لاشه خودرو، طی فراخوان انجام‌شده از سوی مراکز اسقاط فعال در کشور، در حال حاضر با توجه به نوع خودرو مبلغ ۶۰ تا ۷۰ میلیون تومان برای خودروهای سواری و

اواخر آذر ماه و با عنایت به ماه‌های پایانی در سال ۱۴۰۱، طرح نوسازی به صورت «نقدی» جریان پیدا کرده است. در مورد ون‌های تاکسی چطور؟ هزینه ون‌های نو یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان اعلام شده است که در توان عمده رانندگان نیست. رانندگان تاکسی ون چگونه می‌توانند به ون‌های نو دست یابند؟ با توجه به قیمت بالای ون‌های جدید، متقاضیان می‌توانند نسبت به اسقاط خودروی ون و دریافت خودروی جایگزین سمنند سورن اقدام کنند.

گردش تاکسی‌های فرسوده در سطح شهر آلودگی هوا را تشدید می‌کند. چرا عزم کافی برای نوسازی این تاکسی‌ها وجود ندارد. به نظر می‌رسد نوسازی تاکسی‌ها به کندی پیش می‌رود و مشوقی برای اقدام رانندگان به نوسازی تاکسی‌های شان وجود ندارد؟

برای نوسازی ناوگان تاکسیرانی از کان اجرایی مختلفی از جمله وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور)، سازمان تاکسیرانی، شرکت‌های خودروساز و بانک‌های عامل مسئول اجرای این امر هستند که لازم است هماهنگی میان آنها توسط متولی نوسازی ناوگان (اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور) که از سوی سازمان شهرداری‌ها مشخص شده است، انجام شود، ولی متأسفانه اقدام مؤثری بعد از طرح نوسازی ناوگان از سال ۹۴ تا ۹۸ صورت نگرفته است.

به منظور پیگیری مشکلات رانندگان تاکسی برای نوسازی خودروهای شان و همچنین اطلاع از جزئیات طرح اسقاط تاکسی‌های فرسوده یا سیدمحمد یوسف‌زاده، سرپرست معاونت فنی و بهره‌برداری سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران گفت‌وگو کردیم.

چه تعداد تاکسی فرسوده داریم؟

در حال حاضر ناوگان تاکسیرانی شهر تهران با حدود ۸۰ هزار تاکسی، مسافران را در شهر جابه‌جا می‌کند که بیش از ۶۰ درصد این تاکسی‌ها دارای عمر بالای ۱۰ سال و فرسوده هستند. چرا برای جایگزینی تاکسی‌ها نو با فرسوده، توان تاکسیران برای پرداخت هزینه آن دیده نشده است. برخی از رانندگان نسبت به اینکه نمی‌توانند از عهده پرداخت آن برآیند، گلایه می‌کنند.

دولت مکلف است در بودجه سالانه ردیفی به منظور اعطای تسهیلات ارزان قیمت جهت جایگزین کردن خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده موجود با کارمزد ۴ درصد با بازپرداخت ۱۰ ساله تعیین کند، ولی متأسفانه این مهم از زمان تصویب قانون از سال ۹۶ تاکنون اجرایی نشده است و تمامی تسهیلات پرداخت از سال ۱۴۰۰ تا توسط شهرداری تهران تأمین منابع و تسهیلات به متقاضیان نوسازی ناوگان پرداخت شده است.

آیا تسهیلاتی برای نوسازی تاکسی در نظر گرفته شده است؟

در حال حاضر خیر. با توجه به اعلام خودروی سمنند سورن از