کسب و کار

ایجاد شغل؛ سیاست‌ها و استراتژی‌ها

اشتغال به‌عنوان یک پدیده اقتصادی بسیار با اهمیت برای دولت‌ها، تاثیرات مستقیمی بر سطح رفاه و زندگی افراد جامعه دارد. در حال حاضر با توجه به عدم جذب کافی نیروی کار در گذشته و نیز ترکیب نیروی کار که بخش بزرگی از آن را فارغ‌التحصیلان دانشگاهی تشکیل می‌دهند، اشتغال را به یک چالش مهم برای دولت تبدیل کرده است.

از طرفی به‌طور سنتی، رشد سریع و پایدار اقتصادی به‌عنوان راه‌حلی برای اشتغال تلقی می‌شد همچنین این تصور وجود داشت که رشد سریع به‌طور خود کار منجر به افزایش کیفیت زندگی و انسجام اجتماعی خواهد شد، اما ثابت شده که رشد اقتصادی، افزایش سطح زندگی و تغییرات انسجام اجتماعی با نرخ‌های مختلف، رشد می‌کنند. بنابراین رشد اقتصادی لزوما به کاهش سطح فقر منجر نمی‌شود و یک استراتژی توسعه اقتصادی نیاز است تا از رشد فراگیر اطمینان حاصل کند. به‌عنوان مثال، در بسیاری از نقاط جهان، دولت‌ها با این معما روبه‌رو شده‌اند که، اگر چه به نظر می‌رسد از زمان بحران مالی ۲۰۰۸-۲۰۰۷ رشد اقتصادی بهبود یافته و تولید ناخالص داخلی جهانی بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶، ۲/۷ درصد افزایش یافته، اما اشتغال جهانی در طی آن زمان فقط ۳/ ۱ درصد در سال رشد داشته است یا اشتغال در هند بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۶ تنها ۱/۴ درصد در سال رشد یافته با اینکه تولید ناخالص داخلی این کشور سالانه ۷/۲ درصد رشد داشته است.

نظر به اینکه تحولات جمعیتی کشور در زمینه جمعیت فعال، روشنگر اهمیت توجه به سیاست‌های جدید ایجاد اشتغال در کشور است در اینجا سعی شده استراتژی‌ها و سیاست‌های ایجاد شغل که سیاست‌گذاران می‌توانند در زمان رکود اقتصادی و تحریم به‌کار گیرند، به اختصار در سه سطح بیان شود. البته مقصود این نیست که گفته شود کدام یک از استراتژی‌ها «بهترین عملکرد را دارند» بلکه هدف، ارائه چشم‌انداز و نقشه راه است.

استراتژی‌های سطح کلان، که به بررسی استراتژی‌های اقتصاد کلان می‌پردازد، که باعث ایجاد شغل جدید می‌شود. در واقع آنها از سیاست‌های مالی و سرمایه‌گذاری در سطح کل کشور برای تحریک اشتغال و رشد اقتصادی تشکیل شده‌اند. شیوه‌های اصلی در ایجاد شغل در این سطوح عبارتند از: کاهش نرخ بهره، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و... به‌عنوان مثال، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هایی مانند سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، کارگران را برای دوره‌های مختلف به‌کار خواهد گرفت و می‌تواند در بلندمدت شغل ایجاد کند. به عبارت دیگر، سرمایه‌گذاری در زیرساخت هزینه‌های تجارت را کاهش می‌دهد و مشاغل غیرمستقیم را در درازمدت از طریق بخش خصوصی افزایش خواهد داد و به همین ترتیب، نیز، بسیاری از کارشناسان بر این باورند که کاهش نرخ بهره پیش‌شرطی مهم برای رشد واقعی اقتصادی و ایجاد شغل است. در واقع اجرای سیاست کاهش نرخ بهره موجب کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری می‌شود و رونق در تولید و اشتغال را در پی دارد.

سطح بعدی استراتژی‌های مبتنی بر مکان است، بسیاری از توسعه‌های اقتصادی در سطح محلی صورت می‌گیرد و دولت‌های محلی فعالیت‌های زیادی را برای افزایش مشاغل در منطقه خود انجام می‌دهند. نمونه‌ای از این استراتژی‌ها عبارتند از: تهیه داده‌های اقتصادی محلی، بازاریابی، مشوق‌های مالیاتی، در واقع دولت‌های محلی سعی می‌کنند از طریق مشوق‌ها، فضای تجاری دوستانه‌ای ایجاد کنند، زیرا برخی از تئوری‌های طرف عرضه ادعا می‌کنند که شرکت‌ها در مکانی که می‌توانند هزینه‌ها را به حداقل برسانند، محل کار را افزایش می‌دهند، بنابراین اشتغال محلی را افزایش می‌دهند. از طرف دیگر، سازمان‌های توسعه اقتصادی محلی معمولا سعی می‌کنند اطلاعات خوبی در رابطه با مجوزها و مقررات منطقه‌بندی برای چشم‌اندازهای تجاری ارائه دهند. این ممکن است برای شرکت‌های بزرگی که به‌دنبال راه‌اندازی سریع کارخانه هستند، و همچنین مشاغل کوچکی که نیاز به کمک برای هدایت پرونده‌های اداری مثلا در شهرداری را دارند، مفید باشد.

در واقع ارائه اطلاعات معتبر در سایت‌ها و کمک به غلبه بر مشکلات مجوزها و مقررات می‌تواند با جذب چشم‌اندازهای تجاری و صرفه‌جویی در زمان راه‌اندازی، به ایجاد اشتغال کمک کند. همچنین تلاش‌های بازاریابی هم با تاکید بر مزایای مقایسه‌ای یک محل نسبت به رقبا، نقش مهمی در استراتژی‌های ایجاد شغل بازی می‌کند.

سطح نهایی، استراتژی‌های مبتنی بر کسب‌وکار و بخش است که بیان می‌کند کدام یک از واحدها را برای اشتغال هدف قرار دهیم. در اینجا، تاکید بر ایجاد شغل جدید از طریق بنگاه‌های کوچک و متوسط(**SME**ها) و بخش‌های با رشد بالاست. اهمیت **SME**ها به اندازه‌ای است که بررسی روند توسعه کشورهای مختلف نظیر آمریکا، انگلیس، آلمان، ژاپن و مالند آنها نیز نشان می‌دهد که سرعت پیشرفت‌شان نشات گرفته از توجه به همین بنگاه‌ها بوده است. به‌عنوان مثال، **SME**ها ۹۸/۶ درصد شرکت‌های تولیدی آمریکا را تشکیل می‌دهند، همچنین در روسیه بیش از ۶/۲ میلیون **SME** وجود دارد (تا ماه مه ۲۰۱۹) که حدود ۲۲/۳ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل داده و حدود ۲۶/۳ درصد از نیروی کار را استخدام کرده‌اند.

واقعیت این است که وجود رکود، بحران کرونا، از دست دادن شغل و اشتغال را کمد همچنان چالشی مهم در سراسر کشور و تقریبا در کل جامعه است و استراتژی‌های ایجاد شغل و رونق در گذشته، دیگر برای رونق فراگیر امروزی اقتصاد کشورمان مناسب نیست. به عبارت دیگر، دستاوردهای اقتصادی کشور ما نشان می‌دهد که افزایش ثبات شغل فقط براساس استراتژی‌های و سیاست‌های جامع به‌دست می‌آید.

علیرضا محفوظی

رسولی تاکید کرد؛

راه‌اندازی متروی کرج به تحقق شهر بدون خودرو کمک می‌کند

رئیس کمیسیون شهرسازی، معماری و بافت های فرسوده شورای اسلامی شهر کرج گفت: راه‌اندازی متروی کرج به تحقق شهر بدون خودرو کمک می‌کند ما راهی جز رواج فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی، توسعه و راه‌اندازی مترو نداریم.

به گزارش پیام آشنا، احد رسولی با اشاره به کمپین سه شنبه های بدون خودرو، اظهار کرد: پویش سه شنبه های بدون خودرو ارتقا و توسعه فرهنگ شهر دوستدار محیط زیست و استفاده کمتر از خودروهای تک سرنشین توسط مردم شکل گرفته است.

وی افزود: پیگیری و استقبال **Ngo** ها و سازمان های مردم نهاد محیط زیستی و مشارکت های مردمی و سازمان های حفاظت از محیط زیست نقش قابل توجهی در ترویج و گسترش پیام این کمپین همگانی داشته‌اند.

به گفته رئیس کمیسیون شهرسازی، معماری و بافت های فرسوده شورای اسلامی شهر کرج مهمترین آنها گسترش کمی و کیفی حمل و نقل عمومی و بازمهندسی مبلمان شهری بر مبنای انسان محوری به جای خودرومحوری که شامل ایجاد مسیرهای ایمن دوچرخه سواری و مناسب سازی پیاده‌راه است، می باشد که هدف اصلی ما در شورای پنجم کرج ارتقای زیرساخت های این حوزه بوده به نحوی که بیشترین بودجه و زمان را به این امر اختصاص دادیم.

رسولی بیان کرد: علاوه بر ابرپروژه قطار شهری کرج که با بودجه ای کلان در شرف بهره برداری است توانستیم بخشی از ناوگان مستهلک اتوبوسرانی شهر را نوسازی کنیم مصوبه خرید ۸۰ دستگاه اتوبوس جدید در شورای شهر تصویب شد. در حالی که از سال ۹۰ تا سال ۹۸ هیچ اتوبوسی به ناوگان حمل و نقل عمومی شهر اضافه نشده بود و بخشی از اتوبوس ها نیز از رده خارج شده بودند.

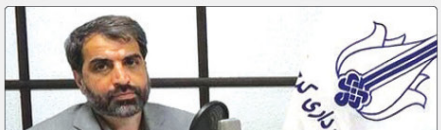
وی افزود: با وجود افزایش ناوگان اتوبوسرانی در شورای پنجم هنوز با استاندارد جهانی فاصله داریم و در تلاشیم که در این حوزه با کمک دولت و انتشار اوراق مشارکت بتوانیم مدیریت ناوگان را به نحو احسن در قالب مدیریت هوشمند انجام دهیم تا به نرم‌های کشوری و جهانی نزدیک شویم.

دهقان خبر داد؛

درخواست‌های حوزه شهرسازی الکترونیکی ثبت می‌شود

رئیس سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری کرج با اشاره به حرکت شهرداری این کلان‌شهر به سمت ارتباطات تعاملی و مجازی، گفت: همه درخواست‌های حوزه شهرسازی به صورت الکترونیکی ثبت می‌شود.

به گزارش پیام آشنا، محمود دهقان با بیان اینکه مناطق پایلوت از ابتدای سال روند ثبت درخواست های الکترونیکی را آغاز کرده بودند، گفت: با شیوع بیماری کووید ۱۹ و خطر ترددهای شهروندان در محیط های عمومی، این اقدام تسریع شد به طوری که در حال حاضر تمامی درخواست های حوزه شهرسازی شهرداری کرج توسط شهروندان در سامانه های تعریف شده، به ثبت می رسد.



وی این اقدام را مرحله اول از گام های این دستگاه برای ایجاد شهرداری الکترونیک و گسترش ارتباطات تعاملی عنوان کرد.

به گفته رئیس سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری کرج پس از ثبت درخواست، مراحل کاری شهروندان از طریق پیامک به آنان اطلاع رسانی می شود. در صورت نیاز به حضور فیزیکی افراد، مراجعه با هماهنگی قبلی انجام می گیرد تا از ازدحام و پیرو آن کند شدن امور جلوگیری شود.

دهقان زمان پاسخ دهی به درخواست های ثبت شده را بنا به محتویات پرونده و نوع درخواست آنان عنوان کرد و افزود: حجم زیادی از درخواست ها نیازمند انجام استعلام از سایر دستگاه ها از جمله دفاتر اسناد رسمی است که این امر با توجه به ایجاد ارتباط الکترونیکی با این دفاتر، با سرعت قابل توجهی در مقایسه با گذشته، انجام می گیرد.

وی تاکید کرد: فرهنگ ارتباطات و تعاملات الکترونیکی و مجازی باید در شهرداری نهادینه شود و این امر پس از پایان دوران پاندمی کرونا نیز ادامه خواهد داشت.

رئیس شورای عالی استانها مطرح کرد؛

امکان حذف ماده ۱۰۰ در صورت تعیین درآمد پایدار برای شهرداری ها

رئیس شورای عالی استانها گفت: اگر ما درآمدهای پایدار شهرداری ها را مشخص کنیم و شهرداری ها درآمد لازم را داشته باشند عملا به سمت درآمدزایی از کمیسیون ماده ۱۰۰ نمی‌روند.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا احمدی رئیس شورای عالی استان‌ها با حضور در برنامه تلویزیونی گفت و گوی ویژه خبری شبکه ۲ سیما که به موضوع کمیسیون ماده ۱۰۰ اختصاص داشت، گفت: ما ۲۵۰ هزار حکم قلع بنا داریم که این رقم روز به روز بیشتر می‌شود. بعد از اینکه رأی برای قلع بنا صادر می‌شود این رأی به دیوان عدالت اداری رفته و ممکن است حکم قطعی شده یا رأی شکسته شود. زمانی که دیوان عدالت اداری رأی قلع بنا را صادر می‌کند ساختمان باید تخریب شود و این رأی قطعی است. هر روز هم این آمار در حال افزایش است.

رئیس شورای عالی استان‌ها در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه چطور می‌شود چنین بناهای بزرگ و گران قیمتی بدون مجوز ساخته می‌شوند، اضافه کرد: لایحه اصلاح ماده ۱۰۰ نزدیک به چهار سال است که در کمیسیون کلانشهرهای دولت در دست بررسی است. این در حالی است که عمر دولت دوازدهم رو به پایان است. بنابراین بروکراسی پیچیده اداری برخی از مسائل و مشکلات را بزرگ‌تر کرده است.

وی با بیان اینکه اصلاح کمیسیون ماده ۱۰۰ نیازمند مقدمه و موخره است، توضیح داد: شما در نظر بگیرید کمیسیون ماده ۱۰۰ اصلاح شد. با کمیسیون ماده ۵ چه کار خواهیم کرد. برخی این تغییر کاربری‌هایی که در کمیسیون ماده ۵ انجام می‌شود فساد انگیز است. همین طرح‌های تفصیلی بسیاری از ورودی‌های ماده ۱۰۰ از همین طرح‌های جامع تفصیلی است.

احمدی افزود: برای مثال ۵ سال پیش در طرح تفصیلی تصمیم بر این بوده که در یک کوچه تا ۵ طبقه اجازه ساخت داده می‌شد و در اصلاح این طرح مجوز ساخت بیش از ۳ طبقه داده می‌شد. بنابراین کار کارشناسی شده این است که اگر ما یک تصمیمی می‌گیریم باید برای آینده درست باشد. چطور می‌شود قبلا مجوز ساخت ۵ طبقه در یک کوچه داده می‌شد و اکنون در همان کوچه مجوز بیش از ۳ طبقه داده نمی‌شود. چه اتفاقی افتاده است؟

رئیس شورای عالی استان‌ها با بیان اینکه این تصمیات تنها پرونده‌های ماده ۱۰۰ را افزایش می‌دهد، تصریح کرد: این آشفتگی باعث می‌شود عده‌ای احساس کنند که در حق آنها ظلم شده است. بنابراین به شهرداری مراجعه می‌کنند و شهرداری هم توصیه می‌کند ساختمان را بسازند و بعد پرونده به کمیسیون ماده ۱۰۰ می‌رود. این رفتار مرسوم شده است. ما باید از این اتفاقات جلوگیری کنیم ماهیت ماده ۱۰۰ جلوگیری از تخلف است نه تخلف‌زایی.

احمدی در پاسخ به این سوال که چطور این بناهای بزرگ و معروف بدون مجوز اجازه ساخت گرفته‌اند، ادامه داد: خب این مسئله مرسوم شده است که هر کسی که به شهرداری مراجعه می‌کند پیشنهاد می‌کنند که بیشتر از پروانه بساز و بعد پرونده به ماده ۱۰۰ ارجاع می‌شود که ممکن است جریمه شود یا قلع بنا برای وی صادر شود که آن هم مشخص نیست اجرا شود یا خیر.

رئیس شورای عالی استان‌ها تصریح کرد: بسیاری از سیاست‌های کلان از سوی دولت اعلام می‌شود. زمانی که درآمدهای پایدار شهرداری‌ها پرداخت نمی‌شود یا کاهش می‌یابد مشکلات مالی برای مدیریت شهری به وجود می‌آید و برخی از شهرداری‌ها در شرف ورشکستگی قرار دارند. از این رو شورای شهر راههای درآمدزایی برای شهرداری را بررسی می‌کند و یکی از این راهها درآمد از راه رامقصر اصلی قلمداد کرد.

وی تاکید کرد: اگر ما درآمدهای پایدار شهرداری‌ها را مشخص کنیم و شهرداری‌ها درآمد لازم را داشته باشند عملا به سمت درآمدزایی از کمیسیون ماده ۱۰۰ نمی‌روند. برای مثال اگر ۹ درصد از مالیات بر ارزش افزوده به فراخور درآمد شهرها توزیع می‌شد دیگر نیازی به درآمدزایی از جای دیگر نبود.

احمدی تصریح کرد: اگر درآمد شهرداری‌ها تأمین شود و بازهم شهرداری اجازه داد ساختمان بدون مجوز ساخته شود جرم محسوب می‌شود و اگر برخورد قضائی شود شهردار جرأت نمی‌کند بار دیگر به این سمت برود. اما چون درآمد پایدار وجود ندارد نمی‌شود به شهرداری ایراد جدی گرفت. بنابراین ما باید مشکل اصلی را حل کنیم.

رئیس شورای عالی استان‌ها با بیان اینکه از ۷ میلیارد تومان در آمد یک شهرداری نزدیک به ۴ میلیارد تومان مربوط به کمیسیون ماده ۱۰۰ است، توضیح داد: اگر مشکل درآمدهای پایدار حل نشود اصلاح ماده ۱۰۰ نیز کارگشا نیست. شما تصور کنید کمیسیون ماده ۱۰۰ اصلاح شد یا اصلاً این ماده ۱۰۰ حذف شد. وقتی یک شهرداری از ۷ میلیارد تومان درآمد ۴ میلیارد تومان را از دست می‌دهد چطور می‌خواهد شهر را اداره کند؟

وی افزود: زمانی که شهرداری درآمد نداشته باشد، نمی‌تواند خدمات مورد نیاز مردم را ارائه کند و زمانی که مردم خدمات دریافت نکنند، نارضایتی بالا می‌رود. از این رو باید واقعیت را ببینیم و از دولت می‌خواهیم تدبیر کند.

احمدی افزود: در همین لایحه مالیات بر ارزش افزوده که سهم شهرداری‌ها کم شده است. پس شهرداری چطور باید شهر را اداره کند؟

رئیس شورای عالی استان‌ها با بیان اینکه ماهیت دریافت مالیات بر ارزش افزوده درآمدزایی بر شهرداری‌ها بود تاکید کرد: اصل قضیه این است که شهرها را شهرداری‌ها اداره می‌کنند. بنابراین مالیات بر ارزش افزوده هم باید در خدمت رسانی به مردم هزینه شود.

وی در خصوص سهم شهرداری‌ها از مالیات بر ارزش افزوده گفت: ابتدا قرار بود سهم شهرداری‌ها ۵۰ درصد باشد اما بعد، تر با نامه نگاری‌هایی که انجام شد، این اتفاق رخ نداد. از این رو اتفاقاتی رخ می‌دهد که ما به جای تمرکز زدایی به سمت تمرکز زایی حرکت می‌کنیم.

احمدی ادامه داد: در سال ۹۶ اختیار وضع عوارض از سوی شورای نگهبان به شوراها داده و تأیید شد. دولت نیز در لایحه مالیات بر ارزش افزوده به وضع عوارض اشاره کرده است. شورای محترم نگهبان به این مسئله ایراد گرفته و مجلس نیز تصویب شد.

رئیس شورای عالی استان‌ها در خصوص فعالیت‌های شورای عالی استان‌ها در جلوگیری از کاهش اختیارات شوراها گفت: ما این موضوع را رها نکردیم. با مجمع تشخیص مصلحت نظام مکاتبه‌ای انجام دادیم. فراکسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس نیز با شوراهای نگهبان نامه‌نگاری کرده و درخواست عودت طرح به مجلس را داشته‌اند تا بتوانند اصلاحات به نحو احسن انجام شود.

احمدی افزود: در اقتصاد ما موضوع کالای جاشین را داریم یعنی اگر امروز قند نداشته باشیم کالای جاشین آن شکر است. بنابراین اگر درآمدی از شهرداری گرفته می‌شود باید جایگزین آن مشخص شود.

رئیس شورای عالی استان‌ها با بیان اینکه این تقسیم‌بندی مالیات بر ارزش افزوده که ۳۳ درصد برای شهرداری و ۶۷ درصد برای دولت است را قبول نداریم گفت: با این پول نمی‌شود شهرها را اداره کرد. خواسته دولت هم غیر از تقویت اجزای اداره کننده کشور نیست. در حرف اعلام می‌شود که شهرداری باید درآمد پایدار داشته باشد اما در عمل لایحه‌ای به مجلس می‌رود که از درآمد شهرداری‌ها کاسته می‌شود. حتی تمام ۳۳ درصد سهم شهرداری‌ها از مالیات بر ارزش افزوده هم محقق نمی‌شود و این مشکل بزرگی است.

مطالبه‌گری حقوق رانندگان شرکت خودرو سرویس شهر در صحن شورای تهران

رئیس کمیته نظارت شورای شهر تهران با بیان اینکه قرارداد شرکت خودرو سرویس شهر با رانندگان یک طرفه و به دور از انصاف است، گفت: برخورد صرف اداری با معیشت کارگران و اقشار ضعیف نه در شان برگزیدگان مردم و در نه شان نظام اسلامی است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از معاونت ارتباطات شورای اسلامی شهر تهران، افشین حبیب‌زاده در دویست و پنجاه و پنجمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران در تذکری مشترک با محمد علیخانی رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک درباره لزوم رسیدگی به وضعیت رانندگان شرکت خودرو سرویس گفت: رانندگان شرکت خودرو سرویس شهر از آن دسته زحمتکشان گمنام در شهرداری هستند که به آنها توجه لازم نشده و شاید بر پیرا نباشد که بگوییم در حقوق آنها اجحاف‌هایی نیز صورت گرفته است.

رئیس فراکسیون کارگری شورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه در قرارداد منعقد شده با مالکان خودرو که می‌توان آن را یک قرارداد یک طرفه دانست، هیچ نشانی از رعایت انصاف به چشم نمی‌خورد، اظهار کرد: در قرارداد مذکور، مال‌الاجاره: خودرو در نظر گرفته شده و به زحمتی که توسط رانندگان کشیده می‌شود توجهی نشده و نسبت به آن پرداختی مشخصی صورت نمی‌گیرد.

وی اضافه کرد: از سوی دیگر رانندگان شرکت خودرو سرویس شهر از مزایای رفاهی که به کارکنان شهرداری ارائه می‌شود بی‌بهره بوده و در اتهای سال نیز از عیدی و سنوات برخوردار نیستند و طبق قرارداد موظف هستند که پول بیمه را نیز به طور تمام و کمال خود پرداخت کنند در حالی که اگر چنین بود می‌بایست در قرارداد به طور مشخص به کلیه این حقوق اشاره می‌شد و در انتها مبلغ دریافتی با تجمیع این اجزاء مشخص می‌شد.

حبیب‌زاده با اشاره به اینکه سقف ساعت در نظر گرفته شده برای رانندگان شرکت خودرو سرویس ۳۵۰ ساعت است، گفت: میزان کارکرد در نظر گرفته کفاف هزینه‌های جاری زندگی شخصی و خودرو را نمی‌دهد و چنانچه رانندگان بیش از ۳۵۰ ساعت کار کنند، هیچ گونه پرداخت اضافه‌ای به آنها صورت نمی‌گیرد.

رئیس فراکسیون کارگری شورای اسلامی شهر تهران با تاکید بر اینکه برخورد صرف اداری با معیشت کارگران و اقشار ضعیف نه در شان ما به عنوان برگزیدگان مردم و در نه شان نظام اسلامی است، اظهار کرد: قرار دادن سفره اقشار ضعیف در چرتکه عقل و تدبیر محض انسان نوعی که خود شاید بیشتر تناقض محض است تا تدبیر، در خیر عمومی جایز به نظر نمی‌رسد و اگر اصرار بر آن داریم می‌توان موارد بسیار در این حوزه را به رخ کشاند که هیچ پاسخی برای آن نخواهیم یافت مانند آنکه نرخ تورم کالاهای اساسی و مورد نیاز مردم با افزایش دستمزد ایشان در سال جاری در کجای این عقل و تدبیر می‌گنجد.

گزارش

تاکسی آنلاین به کیش رسید

اسنپ در جزیره توریستی کیش آغاز به کار کرد با امضای تفاهم‌نامه همکاری شرکت عمران، آب و خدمات کیش با شرکت اسنپ تازه‌ترین مقصد تاکسی اینترنتی یک جزیره توریستی انتخاب شد. ابوالفضل طیبی، مدیرعامل شرکت عمران، آب و خدمات کیش دراین باره گفت: «پس از سال‌ها مطالبه کیشوندان و گردشگران، سرانجام قرارداد همکاری با شرکت ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل عمومی منعقد شد و خوشحالیم که خدمات شایسته حمل‌ونقلی را به کیشوندان و گردشگران ارائه می‌دهیم.» این درحالی است که اجرای این طرح موافقان و مخالفان خود را دارد. درحالی شامگاه ۱۷ آذر اولین سفر اسنپی در کیش انجام شد، که فردای آن روز تاکسیرانان جزیره دست به اعتراض زدند و مقابل سازمان منطقه آزاد تجمع کردند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، سعید پورعلی معاون فرهنگی سازمان منطقه آزاد کیش دراین خصوص گفت: همیشه ورود فناوری‌های جدید مخالفت گروهی از فعالان قبلی یا سنتی را به‌دنبال داشته است که این مساله نیز برای ما قابل پیش‌بینی بود اما در ارزیابی‌ها مشخص شد که تاکسی اینترنتی مزایای بیشتری نسبت به وضعیت سنتی دارد و امروزه بسیاری از کشورها نیز از این فناوری استفاده می‌کنند.

پورعلی گفت: راه‌اندازی تاکسی اینترنتی به هیچ عنوان در جزیره ایجاد انحصار نخواهد کرد و اجباری برای نام‌نویسی تاکسی‌داران بخش خصوصی در تاکسی اینترنتی وجود ندارد.

این درحالی است که دلایل اعتراض رانندگان تاکسی در گفت‌وگو با «پیام» اعلام شد: «خواسته ما نامعقول نیست، ما می‌خواهیم شغل‌مان امنیت داشته باشد. چرا کسی به‌دنبال دلیل اعتراض نیست؟ چرا از دلایل افزایش قیمت و کرایه‌ها سوال نمی‌کنند؟ برای ماشین خود هزینه داده‌ایم و پای هزینه خود هم می‌ایستیم. ما شرکت داریم، اگر از لحاظ سرویس‌دهی مشکلی وجود دارد باید با شرکت صحبت شود. تعداد پیچرها افزایش یابد، به آنها امکانات داده شود و از همه مهم‌تر اینکه چرا از «آی‌کیش» که توسط شرکت تاکسیرانی در جزیره طراحی شده و از سال ۹۸ به سازمان پیشنهاد اجرا داده است، استفاده نمی‌شود؟» در مقابل تحصن و دست کشیدن از کار، که ابزاری است برای تاکسیرانان، شرکت آب، عمران و خدمات کیش پویش مهر را آغاز کرد. پویشی که در آن کیشوندان با خودروهای شخصی، به‌صورت رایگان به مسافران جزیره سرویس دهند. این پویش با حمایت گسترده ساکنان جزیره روبه‌رو شد. حتی مدیران عامل با روسای هیات مدیره‌های جامعه بازاریان و بازرگانان، جامعه هنلداران و جامعه مراکز پذیرایی کیش هر یک در نامه‌های جداگانه‌ای به اعضای جوامع خود، خواستار کمک به موفقیت این پویش شده و تاکید کردند با سرویس‌های در اختیار هر واحد یا خودروهای شخصی مسافران و گردشگران را در سطح جزیره جابه‌جا کنند. شامگاه پنج‌شنبه گذشته نیز نشست هم‌اندیشی برای رفع مشکلات پیش آمده در زمینه حمل‌ونقل عمومی برگزار شد. امام جمعه کیش با تشریح پیگیری مطالبات رانندگان تاکسی گفت: پیگیری مطالبات از راه قانونی و با مذاکره مبهج اشکالی ندارد و ما نیز از آن حمایت می‌کنیم ولی شهر نباید تعطیل و دچار مشکل شود. حسن‌زاده با تاکید بر استفاده از ظرفیت‌های داخلی جزیره گفت: «هزینه‌های یومی که هزینه زیادی برای آن شده است و سایر برنامه‌ها در صورت اخذ مجوز و تهیه در صورت پاسخگو نبودن این برنامه‌ها باید سراغ اپلیکیشن‌ها و شرکت‌های خارج از کیش برویم.»

امیر سوداگران مدیر فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان درباره اپ‌آی کیش گفت: پیرو مباحث اخیر درخصوص تاکسی‌های اینترنتی، حمایت از کسب و کارهای اینترنتی بومی در اولویت برنامه‌های سازمان است. درخصوص این اپلیکیشن نیز، از همان مراجعه نخست، همکاری فنی لازم از سوی این مدیریت انجام گرفته و توسعه‌های ضروری به تیم فنی آن اعلام شده است و پیشرفت کار نیز روزانه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

وی ابراز امیدواری کرد، با طی کردن فرآیندهای قانونی موردنیاز، به‌زودی مجوز فعالیت در جزیره کیش را اخذ کند و گفت: عنوان کردن مباحثی همچون ایجاد انحصار برای اسنپ یا هر اپلیکیشن دیگری، خلاف واقع و مغایر سیاست سازمان منطقه آزاد کیش است.

طیبی مدیرعامل شرکت آب، عمران و خدمات کیش تاکسی اینترنتی را رقیب تاکسی تلفنی نمی‌داند و دراین باره گفت: معتقدیم این دو مدل حمل‌ونقل عمومی مکمل یکدیگرند و می‌توانند ما را در ارائه خدمات مناسب و بهینه به شهروندان یاری کنند. همچنین به واسطه اعلام موقعیت جغرافیایی و وضعیت زمانی و مکانی سفر، خدمات دهی تسریع و بهتر می‌شود. کیشوندان و گردشگران نیز می‌توانند در صورت دریافت خدمات مطلوب با امتیازدهی به راننده‌های تاکسی، ضمن تشویق رانندگان خدوم، زمینه‌ساز افزایش کارآمدی سیستم حمل‌ونقل عمومی کیش شوند. وی درباره یکی از نگرانی‌های گروه مخالف اسنپ در جزیره، مبنی بر ورود مسافربرهای شخصی خارج از اسنپ که در سایه اجرای این طرح وارد چرخه می‌شوند، به دستورالعمل جلوگیری از فعالیت خودروهای مسافربری شخصی در جزیره کیش اشاره کرد و گفت: در کنار راه‌اندازی تاکسی‌های اینترنتی با توجه به مطالبه رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی، طی ابلاغیه‌ای مدیریت حمل‌ونقل را موظف کرد هایم کلیه خودروهایی که خدمات عمومی از جمله ترانسفر هتل‌ها و تورهای گردشگری انجام می‌دهند حداکثر ظرف مدت ۲۰ روز با هماهنگی معاونت گردشگری باید ساماندهی شوند تا خودروهایی که فاقد مجوز لازم از مبادی ذی‌ربط هستند و مبادرت به جابه‌جایی مسافر در جزیره می‌کنند شناسایی شوند و برخورد قانونی طبق مصوبات شورای ترافیک صورت پذیرد.

محمد خلج، مدیرعامل اسنپ نیز درباره امضای این تفاهم‌نامه و ورود تاکسی اینترنتی به کیش گفت: «برای اسنپ باعث افتخار است به‌عنوان اولین تاکسی اینترنتی ایران فعالیت خود را در قطب گردشگری کشور آغاز کند و شروع‌کننده حمل‌ونقل هوشمند در جزیره کیش باشیم.» محمد خلج، مدیرعامل اسنپ در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» درخصوص جزئیات اجرای طرح تاکسی اینترنتی در جزیره کیش گفت: اسنپ و سازمان عمران، آب و خدمات کیش تفاهم‌نامه‌ای را برای هوشمندسازی حمل‌ونقل در کیش امضا کردند که طبق این تفاهم‌نامه اولویت فعالیت در اسنپ به راننده‌های تاکسی داده شده. به همین منظور بازهای یک ماهه برای ثبت‌نام رانندگان تاکسی در نظر گرفته شد اما متاسفانه از آن استقبال نشد. خلج با بیان اینکه نیاز بود هوشمندسازی حمل‌ونقل در جزیره محقق شود، افزود: در فاز بعدی ثبت‌نام خودروهای شخصی آغاز شد. سازمان عمران، آب و خدمات کیش درگاهی را در نظر گرفت و ثبت‌نام متقاضیان از طریق همین درگاه انجام می‌شود. تاییدیه افراد نیز از سوی سازمان عمران انجام می‌شود و در نهایت فهرست افراد تاییدشده در اختیار اسنپ قرار می‌گیرد. خلج تصریح کرد: در فاز اول هدف این است که بحث هوشمندسازی حمل‌ونقل اتفاق بیفتد.