



۱۴

یک متخصص طب ایرانی در گفت‌وگو با جام جم

از خصوصیات تغذیه‌ای و مزاجی گوشت حیوانات اهلی و شکاری می‌گوید

گوشت چه حیوانی بهتر است؟

رمدسیور

تمام ایرانی را حمایت کنید

۱۵



گزارشی از تخریب سریالی خانه‌های تاریخی کرمان و نگرانی میراث‌دوستان این شهر

میراث ویران کرمان

زندگی

دوشنبه ۸ دی ۱۳۹۹ :: شماره ۵۸۴۰



۱۶

جام جم



info@jamejamdaily.ir

روابط عمومی: ۲۲۲۶۲۱۴۲



#ترافیک-میرداماد

زرگر از تهران:

وضعیت ترافیک میدان مینادر محله میرداماد تا خیابان شریعتی بسیار اسفبار است و رانندگان برای طی کردن این مسیر ۲۰۰ متری باید بیش از ۳۰ دقیقه در ترافیک چراغ راهنمایی خیابان شریعتی که هر دو دقیقه فقط ۱۰ ثانیه سبز می شود منتظر بمانند. چرا مسوولان شهرداری منطقه ۳ و راهنمایی و رانندگی فکری به حال این خیابان نمی کنند؟



#هرس-درختان

خزایی از تهران:

بعد از هرس درختان در ورودی اتوبان شهید زین الدین به اتوبان امام علی (ع) چند روزی شاخ و برگ این درختان در کنار خیابان به حال خود رها شده بود و اقدامی بابت جمع آوری آن نشد، چرا؟



#گرانی-میوه

پهلوان از تهران:

بازهم قیمت میوه و سبزیجات به شدت گران شده است و واقعا مردم چگونه با این تورم امرار معاش کنند؟

جوابیه

در پی درج پیامی پنجشنبه ۱۳۹۹/۰۸/۰۱ با عنوان «آلودگی هوا» مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت فضای شهر تهران با ارسال نمایی اعلام کرد: هر چند پایش کیفیت سوخت برعهده سازمان محیط زیست است و به انجام می رسد، اما شرکت کنترل کیفیت هوانیز چند سال است که کیفیت سوخت توزیعی در شهر تهران را به صورت تصادفی و دوره ای پایش می کند. نتایج به دست آمده از اندازه گیری فاکتورهای موثر بر آلودگی در سوخت بنزین و گازوئیل نشان می دهد بهبود قابل توجهی در این خصوص طی سالیان اخیر حاصل شده و در حال حاضر کیفیت سوخت توزیعی در شهر تهران در شرایط قابل قبولی است.

از سوی دیگر لازم به ذکر است در شهر تهران مجموعه ای از عوامل در تولید آلودگی هوانقش دارند و تحقق اهداف مدیریت هوا نیازمند اقدامات کنترلی در تمام جوانب بوده و ارگان های متعددی از جمله وزارت نفت، وزارت صنایع، سازمان محیط زیست، خوروسازان و ... در کنار شهروندان در این امر دخیل هستند.



میثم اسماعیلی

جامعه

همه گیری کرونا حالا بیش از آن که چالشی برای نظام بهداشت و درمان باشد آزمونی است برای مدیریت طولانی در یک شرایط غیرمعمول؛ نامش را بحران هم اگر نگذاریم که هست تداوم این شرایط را باید شرایطی غیرمعمول بدانیم. در این مدت بسیاری از تصمیمات بوده اند که پیش از تحقق از معناتهی شده اند و امکان اجرایی شدن نیافتند. این دسته مصداق های بسیاری هم داشتند مثل جریمه افراد بدون ماسک که بدون وجود هیچ زیرساختی عنوان شد و هیچ آورده و نتیجه ای هم نداشت. برخی دیگر از تصمیمات اما با وجود زیرساخت های اجرایی با مشکلات بسیاری همراه شدند. نمونه آشکار این روزهای آن منع تردد شبانه برای خودروها بود. اتفاقی که با وجود حضور چند شرکت ارائه دهنده خدمات تاکسی اینترنتی در بازار ایران نباید چندان دچار مشکل می شد اما شد. جالب این که هر دوسوی این ماجرا از وضعیت کنونی گلایه دارند. بیشترین انتقاد رانندگان شاغل در این حوزه مربوط به جریمه های گزافی است که پس از ساعات منع برای آنها لحاظ شده در حالی که به گفته آنها قرار بوده آنها از این ممنوعیت ها معاف باشند و بیشترین گلایه از طرف مقابل که شهروندان باشند معطوف به گرانی غیرمعمول قیمت ها پس از ساعات ممنوعیت است. آنها این طور استدلال می کنند که تاکسی های اینترنتی هم از این شرایط سوءاستفاده

کرده اند و به نوعی ممنوعیت تردد شبانه را به چشم فرصتی برای درآمد بیشتر تلقی می کنند.

معیار تعیین قیمت چیست؟

بیش از یک ماه از آغاز ممنوعیت تردد شبانه می گذرد و اغراق نیست بگوییم در همه این مدت مسافران تاکسی های اینترنتی از افزایش چشمگیر قیمت ها گلایه داشته اند. حالا فضای مجازی پر از اسکرین شات قیمت خدمات این تاکسی هاست که گاه به شکل ناباورانه ای بالا قید شده است. در یک نمونه که اتفاقا خوب هم در این فضا دست به دست شده فردی برای رسیدن به محل کار ۴۵ هزار تومان پرداخت کرده است در حالی که در مسیر برگشت از همان محل کار مجبور به پرداخت ۱۳۵ هزار تومان شده است! سوال ثابت آنها بر این مبناست که مسیر همان مسیر است و به علت ممنوعیت تردد شبانه هم از بار ترافیکی معمول کم شده پس چرا قیمت ها به این شکل افزایش داشته است؟ اصلا ملاک تعیین قیمت ها چیست؟ چه مولفه هایی در تغییر قیمت مسیره های ثابت و همیشگی تاثیر می گذارد؟ بازه معیارهای تعیین قیمت در این شرکت ها گسترده است؛ از مکان، زمان و شرایط جوی گرفته تا مناسبت های تقویمی و شرایط روزهای خاص، قیمت تغییر می کند اما نکته ثابت در روند قیمت گذاری در شرکت اصلی ارائه دهنده خدمات تاکسی اینترنتی در ایران بحث عرضه و تقاضاست. از پاسخ مسوولان هر دو شرکت به جام جم می توان متوجه شد که آنها ادعا می کنند مهم ترین دلیل افزایش قیمت در روزهای ممنوعیت تردد همین برهم خوردن چرخه عرضه و تقاضاست. آن طور که از مقایسه این پاسخ ها می توان دریافت در تاکسی های اینترنتی، الگوریتم قیمت گذاری پویا و متغیر است و بر مبنای معیارهای متعددی محاسبه می شود. از مهم ترین معیارهای قیمت گذاری می توان به شاخص هایی مثل قیمت پایه، مسافت، مدت سفر، که مسائلی مثل شرایط آب و هوایی و میزان ترافیک بر آن مؤثرند - و نسبت میان تعداد درخواست های مسافران و تعداد رانندگان فعال اشاره کرد. وقتی در یک بازه زمانی هرچند کوتاه تعداد مسافر افزایش یابد باعث می شود قیمت ها کاهش داشته باشد

همه گیری کرونا حالا بیش از آن که چالشی برای نظام بهداشت و درمان باشد آزمونی است برای مدیریت طولانی در یک شرایط غیرمعمول؛ نامش را بحران هم اگر نگذاریم که هست تداوم این شرایط را باید شرایطی غیرمعمول بدانیم. در این مدت بسیاری از تصمیمات بوده اند که پیش از تحقق از معناتهی شده اند و امکان اجرایی شدن نیافتند. این دسته مصداق های بسیاری هم داشتند مثل جریمه افراد بدون ماسک که بدون وجود هیچ زیرساختی عنوان شد و هیچ آورده و نتیجه ای هم نداشت. برخی دیگر از تصمیمات اما با وجود زیرساخت های اجرایی با مشکلات بسیاری همراه شدند. نمونه آشکار این روزهای آن منع تردد شبانه برای خودروها بود. اتفاقی که با وجود حضور چند شرکت ارائه دهنده خدمات تاکسی اینترنتی در بازار ایران نباید چندان دچار مشکل می شد اما شد. جالب این که هر دوسوی این ماجرا از وضعیت کنونی گلایه دارند. بیشترین انتقاد رانندگان شاغل در این حوزه مربوط به جریمه های گزافی است که پس از ساعات منع برای آنها لحاظ شده در حالی که به گفته آنها قرار بوده آنها از این ممنوعیت ها معاف باشند و بیشترین گلایه از طرف مقابل که شهروندان باشند معطوف به گرانی غیرمعمول قیمت ها پس از ساعات ممنوعیت است. آنها این طور استدلال می کنند که تاکسی های اینترنتی هم از این شرایط سوءاستفاده

کرده اند و به نوعی ممنوعیت تردد شبانه را به چشم فرصتی برای درآمد بیشتر تلقی می کنند.

و بالعکس زمانی که مسافر کم می شود قیمت تاکسی های اینترنتی هم افزایش می یابد.

تشویق برای عدم لغو سفر

مبنای توجیه افزایش قیمت تاکسی های اینترنتی بر میزان عرضه و تقاضا بنانهاده شده است، هرچند معیارهای دیگر تعیین کننده در قیمت نهایی همچون قیمت پایه به ادعای مسوولان این شرکت ها ثابت است اما این صورت قضیه است و انتظار شهروندان به عنوان افرادی که به نوعی مجبور به استفاده از خدمات این شرکت ها هستند این است که آنها برای دوره کنونی و جلوگیری از سوءاستفاده های احتمالی چاره ای داشته باشند. یکی از معمول ترین این سوءاستفاده ها لغو سفر از سوی راننده ها به دلیل قیمت کم ارائه شده است، یعنی درست زمانی که تقاضا افزایش می یابد و

جریمه می شوند؟ جریمه نمی شوند؟

هنوز هم با گذشت بیش از یک ماه از آغاز ممنوعیت تردد شبانه، هستند برخی رانندگان این شرکت ها که دلیل عدم فعالیتشان را پس از ساعات منع رفت و آمد شبانه، اعمال جریمه می دانند. قصه ای که به نظر می رسد با وجود تناقض های بسیار حل شده و انگار هنوز محل ابهام برخی رانندگان است. دولت همزمان با اعلام محدودیت های رفت و آمد شبانه، اعلام کرد رانندگان تاکسی های اینترنتی از جریمه منع تردد ساعت ۲۱ تا ۴ معاف هستند. هنوز یک هفته از اجرای این طرح نگذشته بود که حسین رحیمی، رئیس پلیس پایتخت اعلام کرد ادعای مجاز بودن تردد رانندگان تاکسی های آنلاین در ساعات های ممنوع صحیح نیست. او در گفت وگو با ایسنا تاکید کرد با خود آنها یا شرکتی که برای آن کار می کنند، باید مجوز تردد را از فرمانداری دریافت کنند. اما چند روز بعد رسانه ها به نقل از کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور ناجا نوشتند که تاکسی های اینترنتی از جریمه ها و محدودیت های تردد شبانه مستثنا شده اند و حتی اسنپ و تپسی هم در اطلاعیه های رسمی این موضوع را تایید کردند، اما واهمه از جریمه هنوز دلیل کم کاری برخی رانندگان است. مهدی جمشیدی یکی از این راننده هاست که می گوید پس از همین اطلاعیه ها هم پیامک جریمه برایش صادر شده است. او به جام جم می گوید «هر چند شرکت وعده داده این جریمه ها پاک می شود اما اعتمادی به این وعده ها ندارم و راننده ها می دانند وقتی جریمه پای خود رویی ثبت شود به این راحتی ها پاک نمی شود.» همین نکته متناقض میان گفته ها مسوولان دولتی و پلیس باعث شده حداقل در دو هفته ابتدایی از آغاز محدودیت های تازه تعداد رانندگان این شرکت ها بسیار کاهش پیدا کند و باعث تاخیرهای چندساعته ارائه خدمات و البته افزایش عجیب قیمت سفرها شود.



یادداشت:

مرتضی ضامنی

رئیس اتحادیه تاکسیرانی

چرخ تاکسیرانان نمی چرخد

به طور طبیعی تاکسی های عمومی هم می توانند در کنار تاکسی های اینترنتی فعالیت کنند البته این کار ابتدا با مقاومت هایی از سوی رانندگان و تاکسیرانی روبه رو شد، ولی با برگزاری جلسات متعدد به این نتیجه رسیدیم که این دو نوع روش حمل و نقل عمومی می تواند سبب رفع برخی مشکلات شود، چراکه هنوز هستند برخی از شهروندان که درخواست دارند تاکسی موردنظر آنها از نوع تاکسی های زرد سنتی باشد.

نکته اینجاست که تاکسی در تمام دنیا خدمتی لوکس است، اما در کشور ما ارائه خدمات عمومی توسط تاکسی ها تبدیل به یک فرهنگ شده که براساس آن نمی توانیم منتظر باشیم تاکسی های گردشی به تاکسی های سفارشی تبدیل شوند. قطعاً به دلیل آن که خطوط تعریف شده مسافران خود را دارند؛ تاکسی های گردشی هم باید بیشتر ساماندهی شوند و دراین میان استفاده از سامانه های برخط می تواند به این روش حمل و نقل هم کمک کند. در واقع فعالیت تاکسی های آنلاین و سنتی با هم می تواند موجب افزایش خدمات شود.

درباره افزایش قیمت نرخ تاکسی ها به ویژه در دوران محدودیت های منع رفت و آمد شبانه باید این نکته را فراموش نکرد که رانندگان تاکسی یکی از مظلوم ترین اقشار جامعه هستند. رانندگان تاکسی همیشه کمترین افزایش نرخ را نسبت به تورم دارند و هزینه های خودرو هم برعهده خودشان است.

افزایش کرایه تاکسی توسط کارشناسان حوزه حمل و نقل مشخص و در اختیار شورای شهر قرار می گیرد و پس از ارسال به کمیته انطباق فرمانداری ها اگر مورد تایید قرار گیرد افزایش قیمت لحاظ می شود. به طور مثال کرایه تاکسی های عمومی در سال جاری به طور میانگین ۲۵ درصد افزایش یافته، اما سفره رانندگان تاکسی های سنتی هر سال کوچک تر می شود و با احتساب تورم ۱۵۰ درصدی قیمت کرایه تاکسی ها بالا نرفته است.

بنابراین چنانچه قرار است تاکسیرانی بدون کمک دولت ادامه حیات داشته باشد باید تصمیمی اتخاذ شود تا کرایه های تاکسی هم همراه با تورم افزایش یابند. این در حالی است که به عنوان مثال از سال ۸۶ به دنبال قانون هفدمدسازی یارانه ها ۵۰ درصد حق بیمه رانندگان معتقدند شرایط بحرانی کنونی بازار مناسبی برای سودآوری بیشتر این شرکت ها مهیا کرده است. اما در همین یک ماه گذشته میزان تقاضای سفر از این شرکت ها ققدر افزایش داشته است؛ روابط عمومی تپسی به جام جم می گوید: «تعداد درخواست های سفر در ساعات های منتهی به آغاز محدودیت تردد یعنی از ساعت ۱۹ تا ۲۱ با افزایش ۱۵ تا ۲۰ درصدی نسبت به میانگین دو هفته پایانی آبان ماه همراه بوده، اما تعداد درخواست ها از ساعت ۲۱ تا ۴ صبح، کاهش ۸ تا ۱۰ درصدی داشته است.» به ادعای روابط عمومی این شرکت اما «از اول آذر تا کنون، میزان استفاده از سرویس همیار تپسی با رشد بیش از صد درصد و استفاده از سرویس پیک تپسی با رشد بیش از ۳۰ درصد مواجه شده است.»

برخی از شهروندان معتقدند محدودیت در تردد شبانه باعث سوءاستفاده احتمالی تاکسی های اینترنتی شده است