

با وجود اینکه برخی مقامات محلی به بهانه تأمین معیشت مرزنشینان به دنبال تسهیل و آزادسازی کوله‌بری هستند؛ اما بسیاری از کارشناسان معتقدند این اقدام نمی‌تواند موجب بهبود وضعیت شود. به گزارش مهر، بیکاری گسترده و فقدان صنایع مولد در مناطق مرزی، بسیاری از افراد ساکن در شهرهای مرزی را مجبور به اشتغال در کوله‌بری کرده است. متأسفانه سود واردات کالاهای ممنوعه و قاچاق به جیب سوداگران اصلی رفته و مرزنشینان کمترین بهره‌مندی را از رونق این اقتصاد زیرزمینی می‌برند. پدیده کوله‌بری نه تنها مخاطرات جانی زیادی برای ساکنان نواحی مرزی در پی دارد، بلکه با ورود کالای قاچاق ضربه‌های مهلکی هم بر پیکر اقتصاد تولید داخل وارد می‌کند؛ از این‌رو دولت با تصویب و پیگیری یک آئین‌نامه در پی حل این مشکل بوده؛ طبق آخرین اخبار منتشر شده این لایحه در مجلس تصویب شده و قانون ساماندهی کوله‌بری، ظرف یکی دو ماه آینده برای اجرایی شدن، ابلاغ می‌شود. اما در هفته‌های اخیر برخی مقامات استانی در پی آزادسازی کوله‌بری در برخی مناطق مرزی بودند؛ به اعتقاد این دست از مسئولان، آزادسازی و تسهیل کوله‌بری، هم به اقتصاد مرزنشینان کمک می‌کند و هم موجب امنیت بیشتر مرزها می‌شود. با این وجود بسیاری از کارشناسان باور دارند، عواملی مانند، نرخ بالای بیکاری در مناطق مرزی، عدم نگاه مناسب در تخصیص اعتبارات، ضعف دولت در ایجاد اشتغال، تبعیض در تخصیص بودجه، نبود سیاست‌گذاری مناسب جهت توسعه تجارت مرزی از جمله مشکلات موجود در رابطه با زندگی و معیشت بخشی از مرزنشینان است که نمی‌توان این مسائل را از طریق تسهیل کوله‌بری و توسعه اقتصاد غیررسمی حل‌وفصل کرد.

کوله‌بری نسخه مناسب نیست

در این رابطه حسام محمدی‌فرد، کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ضمن اشاره به پدیده کوله‌بری به‌عنوان یک مسأله اجتماعی می‌گوید: ما دو نوع کوله‌بری شامل رسمی و غیررسمی داریم، اما نکته قابل‌توجه بحث کوله‌بری مرزنشینان یعنی کوله‌بری توسط مردم سایر استان‌ها و کوله‌بری زنان در طی سال‌های اخیر بوده که به‌عنوان یک پدیده اجتماعی طی سال‌های اخیر در حال افزایش است. این کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس، ادامه داد: لازم‌به‌تحت تجارت فرامرزی دو شاخصه اصلی یعنی دانش و سرمایه‌است که نبود دانش و سرمایه حتی در شرکت‌های بزرگ نیز با مشکل مواجه خواهد شد؛ بنابراین ما بسیار تأکید داریم که در قوانین برای توسعه مناطق مرزی حتما امتیازاتی از جنس تجارت در نظر گرفته شود. وی افزود: امروزه یکی از علت‌های کوله‌بری عدم توسعه‌یافتگی مناطق مرزی است که چون اشتغال دیگری برای افراد ساکن در آن مناطق وجود ندارد، حدود ۶۰۰ هالی ۹۰ هزار نفر در مناطق مرزی دارای شغل کوله‌بری هستند. این از جمله مواردی است که به آن توجه نشده و برنامه توسعه برای آنها مشخص نیست، لذا یکی از موارد، حل موضوع کوله‌بری و موضوعات مشابه، وجود یک الگو و برنامه مشخص برای این مناطق است. محمدی‌فرد در ادامه با اشاره به چالش‌های توسعه مناطق مرزی گفت: چالش‌هایی از جمله ورود کالا بدون توجه به ضوابط بهداشتی و امنیتی، ورود کالا بدون توجه به ممنوعیت‌ها و محدودیت‌ها، افزایش تقاضای ارز و تبادل آن خارج از ضوابط بانک مرکزی، وابستگی مستقیم و غیرمستقیم اقتصاد این مناطق به این‌فراپهنده، تبعات اقتصادی و امنیتی مقابله با کوله‌بری، عدم توسعه و عدم ایجاد اشتغال جایگزین برای این مناطق از جمله چالش‌های توسعه مناطق مرزی است؛ لذا در توسعه ملی و منطقه‌ای برای مناطق مرزی باید یک تصمیم کلان گرفته شود.

ضرورت ایجاد شفافیت

همچنین، میثم مهرپور، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با مهر، پیرامون نتایج ساماندهی فعالیت‌های کوله‌بری گفت: ساماندهی این مسأله به معنای به‌سمت‌شناختن موضوع کوله‌بری و همچنین شفاف‌شدن این پدیده است البته این دو موضوع با یکدیگر متفاوت‌اند به عبارتی آفت ساماندهی کردن پدیده‌هایی که به‌زعم قانون مخرب یا غیرقانونی باشد به‌رسمیت‌شناختن مسأله است؛ البته شفاف‌شدن پدیده مذکور نکته مثبت این جریان است. مهرپور با بیان اینکه ظاهراً فعالیت‌های کوله‌بری غیرقانونی است، عنوان کرد: به‌هر حال مسأله کوله‌بری در کشور وجود دارد؛ بنابراین ساماندهی کردن آن یک ضرورت است؛ چراکه با چنین اقدامی حداقل این پدیده شفاف خواهد شد؛ زیرا در این سال‌ها مبارزاتی که در حوزه قاچاق کالا و کوله‌بری انجام شده نتیجه‌بخش نبوده؛ بنابراین شفاف‌شدن مسأله کوله‌بری منجر به شناسنامه‌دار شدن افراد تحت عنوان کوله‌بر خواهد شد که اتفاق مثبتی است. به گفته این کارشناس اقتصادی سهم کوله‌بری و ته لنجی و غیره در قاچاق کالای کشور به نسبت مسأله اصلی قاچاق بسیار نازل و کم است. در عمده‌آمارهای قاچاق کالا که توسط ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز بیان شده میزان قاچاق بیش از ۲۰ میلیارد دلار برآورد شده که بیشتر آنها از طریق مبادی رسمی و توسط باندها و مافیاهای پشت پرده انجام شده و درص‌ناچیزی از آن مربوط به مواردی نظیر کوله‌بری است.

دریچه

توسعه ۷میدان نفتی ایران

توسط شرکت‌های روسیه

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران با اشاره به اینکه اکنون ۷ میدان نفتی ایران توسط شرکت‌های روسیه در حال توسعه‌است، گفت: در توسعه این میدان‌ها از حداکثر توان شرکت‌های داخلی ایران استفاده می‌شود. محسن خجسته‌مهر شامگاه سه‌شنبه (۲۳ آبان‌ماه) در حاشیه آیین امضای تفاهم‌نامه تأسیس مرکز راهبردی هوش مصنوعی و میدان‌های نفت و گاز دیجیتال و امضای قرارداد کسب‌فناوری حفр چاه‌های افقی طویل و چند شاخه با بومی‌سازی ابزار آراس‌اس در جمع خبرنگاران با اشاره به اینکه رویکرد گسترش یافته شرکت ملی نفت ایران استفاده از تکنولوژی‌های دانش محور و فناوریانه است، افزود: برای اینکه بخش مهمی از افزایش تولید نفت محقق شود باید از تجهیزات فناوری محور حفاری استفاده کنیم بنابراین ابزار حفاری هدایت‌پذیر دورانی را به این هدف نزدیک می‌کند. وی با تأکید بر اینکه در راستای دانش‌بنیان کردن تولید نفت و گاز تصمیم گرفتیم ابزار راهبردی را با راهبری و هدایت معاونت علمی و فناوری رئیس‌جمهوری در داخل کشور بسازیم، ادامه داد: ارزش ساخت اولین نمونه این ابزار حدود ۵۰۰ میلیارد تومان است و شرکت ملی نفت ایران تضمین ۱۰ ساله خرید خدمت را به سازنده این ابزار داده است. معاون وزیر نفت تصریح کرد: تولید نفت در برخی از لایه‌های نفتی بدون حفاری افقی امکان‌پذیر نیست و این ابزار می‌تواند در این موارد تا ۱۰۰ درصد افزایش تولید ایجاد کرده و تولید را تا ۲ برابر بالا برده و افزایش تولید را اقتصادی کند. خجسته‌مهر با اشاره به اینکه یکی از دستاوردهای حفاری افقی این است که به‌ما اجازه می‌دهد حداکثر دسترسی را به لایه‌های نفتی داشته باشیم و افزایش تولید را محقق کنیم، گفت: همچنین در لایه‌های نفتی بسیار نازک امکان حفاری عمودی مشکل و غیرممکن است و باید به سمت حفاری افقی برویم. بنابراین باید از ابزاری استفاده کنیم که حداکثر تماس افقی را با لایه نفتی داشته باشد و در پیشرفته‌ترین حالت حفاری‌های افقی چند کیلومتری را به ثبت برسانیم. وی افزود: ابزار حفاری هدایت‌پذیر دورانی راندمان حفاری جهت‌دار را افزایش می‌دهد و سرعت کار را بالا می‌برد. مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران ادامه داد: در حفاری سرعت فاکتور بسیار مهمی است زیرا حدود ۵۰ درصد هزینه‌های یک میدان مربوط به حفاری است. باید تلاش کنیم با استفاده از ابزارهای جدید، حفاری چاه که ۱۱۰ روز زمان می‌برد را به ۷۰ روز برسانیم تا تولید نفت اقتصادی شود. از سوی دیگر عمده حفاری‌های جدید جهت‌دار است و از این ابزار استفاده خواهد شد. خجسته‌مهر تأکید کرد: در حال حاضر ۷ میدان نفتی ایران توسط شرکت‌های روسی در حال توسعه هستند و بخش قابل توجهی از خدمات فنی و مهندسی توسط شرکت‌های ایرانی انجام می‌شود. وی تصریح کرد: بر اساس قانون حداکثر استفاده از توان تخصصی داخل، شرکت‌های ایرانی همگام با شرکت‌های روسی در امر توسعه این ۷ میدان نفتی در جنوب و شمال غرب کشور در حال فعالیت هستند.

نگره

اما و اگرهای همکاری ایران و چین

در تولید خودرو

عباس علی‌آبادی، وزیر صنعت، معدن و تجارت از تلاش این وزارتخانه برای توسعه روابط با صنعت خودروی چین و تولید مشترک خودرو توسط تهران و پکن خبر داده است. امیرحسین کاکایی، کارشناس خودرو در گفت‌وگو با ایلنا اصل این موضوع را تحسین‌برانگیز، اما آمیخته با چالش‌هایی دانست که اجرای آن با ابهاماتی همراه می‌کند. وی در این باره گفت: وقتی ما چین به میان می‌آید، مفاهیمی حاکی از ضعف و ناکارآمدی به ذهن جامعه ایرانی متبادر می‌شود، اما من توجه به این امر را در موضوع همکاری چین و ایران لازم می‌دانم که صنعت چین در چند سال اخیر رشد چشمگیری داشته تا جایی که در این زمینه در قسای گوی سبقت را از اروپایی‌ها و حتی آمریکایی‌ها ربوده و برخی از بازارهای آنان را به دلیل رشد کیفیت و تعدیل قیمت تصاحب کرده است. کاکایی افزود: چین این روزها خود را در جایگاه رقیب با آمریکا در توسعه صنعتی و اقتصاد کلان می‌بیند و در همین حال از یکسو در تلاش است حضور خود در بازارهای جهانی حفظ کند و از سوی دیگر به مواد اولیه برای توسعه صنعتی نیاز دارد. وی ادامه داد: در این بین وزیر صمت از همکاری چین و ایران برای تولید خودرو و جذب سرمایه چینی به صنعت خودروی ایران می‌گوید، آن هم در شرایطی که ما در ایران با کمبود سرمایه برای توسعه صنایع زیربنایی روبه‌رو هستیم.

با این تفاسیر وزیر صمت تصمیم درست و به جایی برای صنعت خودروی کشور گرفته‌اما در این مسیر چند چالش وجود دارد نمی‌توان به سادگی از آنها عبور کرد. این کارشناس در تشریح چالش‌های جذب سرمایه‌گذار چینی در صنعت خودروی ایران گفت: در حال حاضر صنعت خودروی چین حضور پررنگی در بازار خودروی ایران دارد، حضور ۲۰ مدل خودروی چینی جدید در دومین نمایشگاه تحول صنعت خودروی کشور که از دیروز آغاز به کار کرده شاهدهی بر درستی این ادعاست و نشان می‌دهد چینی‌ها بدون سرمایه‌گذاری در صنعت خودروی ایران بازار خودروی کشور ما را در اختیار دارند، پس چرا باید در محیط پریسکی مانند ایران سرمایه‌گذاری کنند؟

وی افزود: در چنین شرایطی ایران انواع مواد خام تولید مانند نفت، مس و فولاد را به این دلیل که تحریم است با قیمت‌هایی حدود ۱۰ درصد پایین‌تر از قیمت جهانی به چین می‌فروشد و به دلیل همین تحریم‌ها قادر به دریافت پول در ازای کالاهایی که به چین می‌فروشد نیست در نتیجه در معامله‌ای نه‌تاری در برابر مواد خامی که به چین می‌دهد انواع کالا در قالب محصول نهایی دریافت می‌کند که خودروهای چینی نیز از جمله آنها هستند، کاکایی اضافه کرد: در چنین شرایطی چند ابهام به وجود می‌آید: نخست اینکه حتی اگر ایران در جذب سرمایه چینی‌ها موفق شود، این توفیق به معنای افزایش تولید خودروهایی مشترک در ایران است آن هم در شرایطی که ایران بازار مصرف خودروهای چینی و از مقاصد صادرات این کالا از مبدأ چین است؟ دوم اینکه آیا همکاری صنعت خودروی چین و ایران به معنای توسعه ساختارهای فن‌آورانه صنعت خودروست و یا قرار است این همکاری به ایجاد یک خط مونتاژ قطعات ساخت چین و سرهم‌بندی آنها در ایران بینجامد که اگر قرار به سرهم‌بندی باشد، اینجاست اصل ماجرا در چین اتفاق می‌افتد و ایران تنها بازار مصرف قطعات خودروی ساخت چین می‌شود.



معادله حقوق ۹ میلیونی و

اجاره خانه ۸ میلیونی؟



معجزه زندگی با حق مسکن

۹۰۰ هزار تومانی واجاره ۸ میلیونی

«آرمان ملی» پارادوکس گذران زندگی با حقوق وزارت کار و تورم افسارگسیخته را بررسی می‌کند:

آقایان مسئول؛ بفرمایید زندگی

با حقوق ۸ میلیونی

انتشار خبر افزایش ۲۰ درصدی حقوق کارمندان، این نگرانی برای کارگران نیز به وجود آمد که دستمزد آنها نیز به همین میزان بالا رود. این در حالیست که افزایش حدود ۲۰ درصدی ثابت اقتصادی از سوی دیگر گروه حداکثری حقوق بگیران و اقشار کارگر و کارمند را در سرگردانی فرو برده و این گمان را ایجاد کرده است که شاید مدیریت آنها بر حقوق و دستمزد هایشان مطلوب نیست که نمی‌توانند با ۸ میلیون حقوق خود در این شرایط کاملاً بهینه شده به زعم دولت نمی‌توانند زندگی خود را سامان بخشند، اما با کمی تفکر و محاسبه از سوی سازمان‌های غیردولتی در خواهیم یافت که به واقع تناسبی فی‌مابین نرخ تورم، خط فقر و درآمد‌ها و دستمزدها نیست و بهترین کار در این میان این است که فقط یک ماه به مسئولانی که میزان حقوق و دستمزد‌ها را کارشناسی و اعلام کرده‌اند پیشنهاد شود: بفرمایید یک ماه با حقوق ۸ میلیون تومانی زندگی کنید!

آرمان ملی – صدیقه بهزادپور: ناهماهنگی حقوق و دستمزدها با گرانی‌ها و افزایش قیمت‌ها به شکل افسارگسیخته از یکسو و انتشار آمارهای دولتی مبنی بر کاهش قیمت‌ها و ثبات اقتصادی از سوی دیگر گروه حداکثری حقوق بگیران و اقشار کارگر و کارمند را در سرگردانی فرو برده و این گمان را ایجاد کرده است که شاید مدیریت آنها بر حقوق و دستمزد هایشان مطلوب نیست که نمی‌توانند با ۸ میلیون حقوق خود در این شرایط کاملاً بهینه شده به زعم دولت نمی‌توانند زندگی خود را سامان بخشند، اما با کمی تفکر و محاسبه از سوی سازمان‌های غیردولتی در خواهیم یافت که به واقع تناسبی فی‌مابین نرخ تورم، خط فقر و درآمد‌ها و دستمزدها نیست و بهترین کار در این میان این است که فقط یک ماه به مسئولانی که میزان حقوق و دستمزد‌ها را کارشناسی و اعلام کرده‌اند پیشنهاد شود: بفرمایید یک ماه با حقوق ۸ میلیون تومانی زندگی کنید!

دور باطل افزایش حقوق و گرانی‌ها و تورم
به گزارش «آرمان ملی»، مطالبه افزایش حقوق کارگران و کارمندان و اقشار آسیب‌پذیر جامعه به وضعیت معیشتی خود و درخواست افزایش حقوق و دستمزد‌ها نسبت به گرانی‌ها و تورم افسارگسیخته جامعه تاکنون به جایی نرسیده است و برخی از نمایندگان مجلس به شکل کاملاً شفاف اعلام کرده‌اند که درباره حقوق بانزشتگان ... در برنامه هفتم توسعه نیز برای افزایش حقوق کارگران بیشتر از آنچه که تاکنون انجام شده است وجود ندارد، چراکه در غیراینصورت و الزام به افزایش حقوق‌ها در این ساختار اقتصادی ناچار به چاپ پول کرد که باز هم در ورطه افزایش تورم و گرانی خواهیم افتاد.

فرمولی ساده

اما برای خروج از سردرگمی از آمار متناقض و شواهد موجود، بهترین کار مقایسه کیفیت و کمیت زندگی و هزینه‌ها طی ماه‌های اخیر است که حتی می‌توانیم به راحتی خط فقر را نیز تعیین کرد و و رفاه نسبی افراد جامعه را محک زنیم. افزایش حقوق‌های حدود ۲۰ درصدی و تورم ۵۰ درصدی و گرانی‌های روزمره همه اقلام اساسی و غیراساسی از جمله شاخص‌هایی است که هر کسی با گوشت و پوست و خون خود در جامعه لمس می‌کند و به راحتی درمی‌یابد که در حال دور شدن از سطح رفاه نسبی در جامعه و رسیدن به خط فقر اکثریت نسبی جامعه می‌باشیم و انطباق هزینه‌ها و درآمد‌ها در شرایط کنونی برای اکثریت جامعه با حداقل حقوق کارگری حتی با وجود شاغل بودن زن و مرد در خانواده دشوار است.

بر اساس این گزارش، موسوی لارگانی، نماینده مجلس سیزدهم در حالی از افزایش حقوق در سال آینده صحبت کرده که پیشتر بخشنامه بودجه ۱۴۰۳ خبر از افزایش ۲۰ درصدی حقوق در سال آینده می‌داد. با توجه به حداقل دریافتی هفت میلیون تومانی هر کارمند در سال جاری، به نظر می‌رسد در سال آینده این قشر به حقوق ۹ میلیون تومانی برسد که رقم بسیار ناچیزی است، آن هم با توجه به پیش‌بینی ادامه تورم بالای ۴۰ درصد برای اقتصاد ایران. افزون بر این، با

وضعیت حقوق بانزشتگان نامعلوم است

حاجی دلیگانی، نماینده دوره یازدهم مجلس شورای اسلامی و عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با تسنیم، با اشاره به آخرین وضعیت حقوق بانزشتگان لشکری و کشوری و همچنین تأمین اجتماعی، گفت: در برنامه هفتم توسعه به طور مشخص در مورد حقوق بانزشتگان لشکری و کشوری و همچنین بانزشتگان تأمین اجتماعی تصمیم‌گیری نشده است و آن چیزی که در این مورد در برنامه هفتم ذکر شده به هیچ وجه کافی نیست. مردادماه سال جاری بود که محسن پیرهادی، نایب‌رئیس کمیسیون رفاه اجتماعی در مجلس گفت که جمعیت زیر خط فقر به مرز ۲۸ میلیون رسیده است. این وضعیت زنگ خطر برای توجه ویژه به حوزه آسیب‌های اجتماعی را به صدا درآورده است. سقوط اقتصادی برخی اقشار جامعه در یک دهه اخیر، رشد حاشیه‌نشینی، افزایش مهاجرت ... و... از جمله هشدارهایی است که اگر نسبت به ساماندهی و مقابله با آن در برنامه هفتم توسعه جدی نباشیم، به‌زودی در حوزه سلامت اجتماعی با بحران مواجه می‌شویم.

فاجعه رخ داده است

در همین مورد معین‌الدین سعیدی، دیگر نماینده مجلس گفت که وقتی ۲۸ میلیون نفر زیر خط فقر قرار گرفته‌اند، این یعنی یک فاجعه رخ داده است. در استان سیستان و بلوچستان مصرف گوشت به پایین‌تر حد خود و به تعبیری کمتر از سه کیلوگرم رسیده است. امیدوارم از آمارسازی‌ها پرهیز شود. گاهی آمارهایی را مطرح می‌کنند که احساس می‌کنم شاید درباره کشور دیگری صحبت می‌کنند. این گزارش حاکی است؛ قطعاً اشراف نمایندگان مجلس نسبت به واقعیت‌های جامعه امتیازی محسوب می‌شود که نباید از آن غافل شد، اما تا زمانی که این آگاهی و ابراز همدردی آنها به ارائه راهکار ختم نشود قطعاً مردمی بر دل دردمندان نخواهد بود.

فعالان کارگری از جمله افرادی هستند که درصدد هستند تا با هم و آوایی و رساندن حرف‌ها و مشکلات گروه‌های کارگری ... بتوانند بخشی از مطالبات آن‌ها را محقق سازند. در این راستا کارگران و فعالان کارگری، از امضا کردن مصوبه مزدی توسط نمایندگان رسمی شورایی‌ا کار انتقاد می‌کنند و هم از سواگیری‌های فعالان رسمی کارگری در سطوح عالی.

دستمزدهای ۱۴۰۲ جایی برای دفاع ندارد

احسان سهرابی (فعال کارگری) در این رابطه گفت: یکی از فعالان صنفی کارگری در سطح عالی تشکل‌های رسمی قانون

مدیرعامل شرکت راه آهن:

آمار بلیت صادر شده گویای افزایش سفرهای ریلی است

نفر مسافر را جابجا کردیم و این نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۱، با کاهش پاندومی کرونا و آرام آرام بازگشت تقاضاهای سفر، افزایش حمل مسافران را نسبت به سال ۱۳۹۹-۱۴۰۰ داشتیم.

مدیرعامل شرکت راه‌آهن ادامه داد: تلاش‌ها به‌گونه‌ای بود که توانستیم تعداد مسافر بیشتری را حمل کنیم و جابه‌جایی مسافین به‌گونه‌ای بود که در سال ۱۴۰۱ با جابه‌جایی ۲۹ میلیون و ۶۷۰ هزار نفر مسافر، ضمن اینکه نسبت به سال قبل آن بیش از ۴۰ درصد رشد مسافر را شاهد بودیم، رکورد تاریخ حمل و نقل ریلی مسافری ما جابجا شد؛ قبلاً این رکورد مربوط به سال ۸۹ بود با ۲۸ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر. صالحی اظهار کرد: ما در شش ماهه اول سال ۱۴۰۲ توانستیم ۱۶ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر مسافر جابجا کنیم و از ابتدای سال تا نیمه‌آبان ۱۴۰۲ هم بیش از ۲۰ میلیون

تحويل شد، انباشت عدم تعمیرات در حوزه لکوموتیو و بهسازی و بازسازی خطوط بود و همچنین بیش از ۲۰۰۰ میلیارد تومان بدهی فقط در حوزه تعمیرات لکوموتیو از گذشته به جامانده بود.

وی در ادامه با بیان اینکه با رفع پاندومی کرونا، تقاضاهای مردم برای مسافرت نیز افزایش پیدا می‌کرد، گفت: از این‌رو لازم بود یک تلاش مضاعف کنیم که عقب‌ماندگی گذشته جبران شود؛ در حالی که به جای اینکه پول داشته باشیم، بدهی داشتیم. با وجود این تلاش‌های زیادی انجام شد و توانستیم امکانات گذشته را که خراب شده و تعمیرات نشده بود را بازگردانیم و در خدمت مردم قرار بدهیم؛ نشان این آماری است که هم در سال ۱۴۰۰، ۱۴۰۱

مدیرعامل شرکت راه‌آهن درباره اینکه چرا اکنون بلیت گرفتن به‌دشواری انجام می‌شود، گفت: تلاش ما این بوده که تا جایی که می‌توانیم بلیت را در دسترس مردم قرار دهیم؛ به‌رغم بدهی‌ها و انباشت عدم تعمیرات از گذشته تلاش شده به مردم خدمت‌رسانی کنیم و آمار بلیت صادر شده هم نشان می‌دهد که سفرهای ریلی بیشتر شده است. سید میعاد صالحی با بیان اینکه بعد از کرونا، کشور در شرایط خاصی قرار گرفته بود، گفت: طبیعتاً در سال ۱۴۰۰ کمی فضای کرونا در نیمه دوم کاسته شد و در همان ایام تغییر دولت صورت گرفت و دولت سیزدهم مستقر شد. آن چه که از دولت دوازدهم به دولت سیزدهم به ارث رسید و آن چه در شهرپور ماه و مهر ۱۴۰۰ به ما

