

حامیان دولت روحانی هم عملکرد بیژن زنگنه را نامناسب می‌خوانند

## ژنرال کاغذی

محمدعلی وکیلی؛ حامی دولت حسن روحانی: بیژن زنگنه ژنرال ترسویی بود اما جواد اوجی نمی‌ترسد و نفت می‌فروشد

### گزارش

مدیرمسئول روزنامه ابتکار و نماینده اصلاح‌طلب مجلس دهم گفت: آقای اوجی که در مقابل آقای زنگنه که یک ژنرال است یک سروان به حساب می‌آید اما آقای اوجی می‌تواند و نمی‌ترسد، آقای زنگنه می‌توانست ولی می‌ترسید. پس در شرایط طبیعی بهتر است که آقای اوجی بر سر کار باشد نه آقای زنگنه. محمدعلی وکیلی که از حامیان حسن روحانی محسوب می‌شود در گفت‌وگو با فارس، اظهار داشت: باور دارم آقای حسن روحانی با همه اشکالاتی که وجود داشت دولتی بود که می‌توانست کف مطالبات مردم را پاسخگو باشد اما به عقیده من همه مسأله دولت روحانی این نبود که آدم‌های ضعیفی در دولت به کار گرفته باشد، بلکه ساختارهایی هم مشکل دارند.

وی افزود: یک مثالی برای شما بزنم. ما ژنرالی داشتیم به اسم آقای زنگنه، بنده خودم چند بار با آقای زنگنه در دو سال آخر آقای روحانی گفتم چند شرکت معرفی می‌کنم که ادعا می‌کنند می‌توانند مقدار زیادی نفت صادر کنند در زمان تحریم، آقای زنگنه یک جمله تکراری داشت و می‌گفت: بنده حومه‌ها اینک بعداً بروم پاسخگوی یک جوان بیست و چند ساله بشوم و سین جیم بشوم را ندارم و معنایش این بود که ترس می‌وجود دارد والا او هم می‌فهمد که باید این نفت را بفروشد، اما او حاضر نبود این راه‌های فرعی را ببرد اما آقای اوجی که در مقابل آقای زنگنه که یک ژنرال است یک سروان به حساب

می‌آید، همین آقای اوجی صادرات نفت را در بدترین شرایط تحریم رسانده به ۲ میلیون بشکه، این معنایش این است که آقای اوجی می‌تواند و نمی‌ترسد، آقای زنگنه می‌توانست ولی می‌ترسید. پس در شرایط طبیعی بهتر است که آقای اوجی بر سر کار باشد نه آقای زنگنه.

به گزارش «ایران اقتصادی»، آنچه وکیلی به آن اشاره کرده اهمال بیژن زنگنه وزیر نفت دولت روحانی در فروش نفت است. زنگنه در سال ۱۳۹۲ که دولت روحانی بر سر کار آمد، مدعی شد که گروهان‌ها باید کنار بروند و جای خود را به ژنرال‌ها بدهند. ادعای وی این بود که مدیران دولت احمدی‌نژاد، ضعیف و سطح پایین هستند و مدیران دولت روحانی باید از میان نخبگان و افراد سطح بالا انتخاب شوند.

اما در عمل، آنچه که زنگنه در دوره ۸ ساله وزارت خود در دولت روحانی به جای گذاشت، خسارت محض بود. او در زمینه فروش نفت کارنامه ضعیفی به جای گذاشت. از سال ۱۳۹۷ با بازگشت تحریم‌های آمریکا، زنگنه هیچ انگیزه یا شایدهم‌توانی برای دور زدن تحریم‌ها نداشت. البته آن‌طور که حامیان دولت گذشته همچون وکیلی گفته‌اند زنگنه عمداً به سمت دور زدن تحریم‌ها برای فروش نفت نمی‌رفت. این اهمال زنگنه کار را به جایی رساند که در مقطعی در دولت گذشته، فروش نفت ایران به روزی ۳۰۰ هزار بشکه نفت سقوط کرده بود. نتیجه آن هم کاهش شدیدی درآمد ارزی دولت بود که به



زنگنه در سال ۱۳۹۲ که دولت روحانی بر سر کار آمد، مدعی شد که گروهان‌ها باید کنار بروند و جای خود را به ژنرال‌ها بدهند. ادعای وی این بود که مدیران دولت احمدی‌نژاد، ضعیف و سطح پایین هستند و مدیران دولت روحانی باید از میان نخبگان و افراد سطح بالا انتخاب شوند.

نفت ایران افزایش یافت و هم‌اکنون به گواه تمامی نهادهای معتبر بین‌المللی ایران بین ۱/۶ تا ۱/۹ میلیون بشکه در روز نفت صادر می‌کند که بیش از دو برابر دوره مدیریت زنگنه است. با افزایش درآمدهای نفتی در دولت رئیسی، استفاده دولت از خزانه بانک مرکزی و چاپ پول تورم‌زا متوقف شده است. ضمن اینکه با درآمدهای ارزی ناشی از صادرات نفت، بخش زیادی از بدهی‌های دولت قبیل در حال تسویه است. همچون پرداخت ماهانه ۱۵ هزار میلیارد تومان به افرادی که در دولت گذشته اوراق مالی خریداری کرده بودند. در واقع پولی که دولت گذشته از جیب ملت خرج کرد، به تدریج با افزایش درآمدهای نفتی در حال پرداخت است.

### افزایش صادرات نفت در دولت رئیسی

با روی کار آمدن دولت سیزدهم در سال ۱۴۰۰، در همان ابتدای دولت، مدیران دولت روحانی به آیت‌الله رئیسی گفته بودند که به هیچ عنوان امکان صادرات نفت بیشتر وجود ندارد. اما با تدابیر جواد اوجی، وزیر نفت، به تدریج صادرات

## شاخص کل بورس درجازد

۴۱ درصد نمادها سبزپوش شدند



### گزارش

نمادهای مثبت ۱۳۳ عدد و تعداد نمادهای منفی ۲۰۱ عدد بوده که از این تعداد ۵۹ نماد صف خرید و ۷۶ نماد نیز صف فروش را تجربه کرد.

دیروز، سوت آغاز معاملات هفته چهارم تیر ماه در حالی به صدا درآمد که شاخص‌های بازار سهام در هفته گذشته یک روند نزولی را پشت سر گذاشته و تا کف محدوده‌های حمایتی خود عقب نشستند.

در پایان معاملات روز شنبه، شاخص کل بورس حدود ۵۱۴ واحد کاهش ارتفاع داد تا بازدهی روزانه آن در محدوده صفر قرار گیرد. این در حالی بود که معاملات بورس در ساعات ابتدایی افزایشی بود و شاخص کل در نیمه اول معاملات دیروز بیش از ۶ هزار واحد افزایش ارتفاع داده بود.

با وجود نوسان صفر شاخص کل بورس در اولین روز هفته، استقبال سهامداران از سهام مرکزی و چاپ پول تورم‌زا متوقف شده است. ساعات افزایش باید و خود را از عدد ۲۷ هزار واحد جدا کردند. آمار معاملات نشان می‌دهد، در تالار معاملات بورس تهران تعداد نمادهای مثبت ۱۶۴ و تعداد نمادهای منفی ۲۱۶ عدد بوده که از این تعداد ۱۳ نماد در صف فروش قرار گرفتند و ۱۳۳ نماد در تالار معاملاتی فرابورس ایران نیز تعداد

است لذا اختیار توسعه ناوگان هم با شرکت راه‌آهن است. ناصر بختیاری در پاسخ به این پرسش که چرا قطارهای ناینم بی‌کیفیت حومه‌ای بازسازی و تعمیر نمی‌شوند؟ گفت: این نظر مردم نیست و مردم این موضوع را کامل می‌دانند: قطارهای اirdاتی دارند که شرکت راه‌آهن درخواست برخی بازسازی‌ها را داد که ما تعمیرات مورد نظر راه‌آهن را انجام دادیم ولی دوباره درخواست شده تا استانداردهای بالاتری از سایر استان‌ها، در این مدت خدمت‌رسانی‌ها را باید انجام شود. وی گفت: مشکل تهیه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، سیر را تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا در پاسخ به این سؤال که خواسته جدید راه‌آهن از شرکت حمل و نقل ریلی رجا چیست، گفت: این سؤال را هم از راه‌آهن بپرسید، معتقدیم این بحث‌ها برای مردم فایده‌ای ندارد. یک ماه پیش گفتند مشکل تهیه‌ها را رفع کنید که انجام دادیم و اسناد آن موجود است. بختیاری مقصر بخشی از مشکلاتی که در قطار حومه‌ای تهران-پیشوا پیشوا آمده از جمله بی‌نظمی در تردد یا بیش از ظرفیت مسافر سوار کردن را شرکت راه‌آهن دانست و گفت: اخیراً بین رجا و راه‌آهن یک آرامش و مفاهیم‌های ایجاد شده تا در این میان مردم منتظر نشوند. ما حاضرم همه امکانات در اختیار خود را به راه‌آهن بدهیم تا مردم استفاده کنند. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً یا باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.

«با توجه به کاهش سطح ایمنی و رفاه ریل‌باس‌های در اختیار شرکت رجا (وابسته به سازمان تأمین اجتماعی) مجوز سیر آنها موقتاً برای یک هفته لغو شد. مدیراوم با توجه به قول مساعد وزیر محترم رفاه، به سرعت این قطارها به چرخه خدمت‌رسانی به مردم عزیز استان تهران بازگردد. البته سعی شده است با بسط تمام ظرفیت‌ها و فراخوان تعدادی از ریل‌باس‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از سایر استان‌ها، در این مدت خدمت‌رسانی‌ها را باید انجام شود. وی گفت: مشکل تهیه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، سیر را تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا در پاسخ به این سؤال که خواسته جدید راه‌آهن از شرکت حمل و نقل ریلی رجا چیست، گفت: این سؤال را هم از راه‌آهن بپرسید، معتقدیم این بحث‌ها برای مردم فایده‌ای ندارد. یک ماه پیش گفتند مشکل تهیه‌ها را رفع کنید که انجام دادیم و اسناد آن موجود است. بختیاری مقصر بخشی از مشکلاتی که در قطار حومه‌ای تهران-پیشوا پیشوا آمده از جمله بی‌نظمی در تردد یا بیش از ظرفیت مسافر سوار کردن را شرکت راه‌آهن دانست و گفت: اخیراً بین رجا و راه‌آهن یک آرامش و مفاهیم‌های ایجاد شده تا در این میان مردم منتظر نشوند. ما حاضرم همه امکانات در اختیار خود را به راه‌آهن بدهیم تا مردم استفاده کنند. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً یا باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.

«با توجه به کاهش سطح ایمنی و رفاه ریل‌باس‌های در اختیار شرکت رجا (وابسته به سازمان تأمین اجتماعی) مجوز سیر آنها موقتاً برای یک هفته لغو شد. مدیراوم با توجه به قول مساعد وزیر محترم رفاه، به سرعت این قطارها به چرخه خدمت‌رسانی به مردم عزیز استان تهران بازگردد. البته سعی شده است با بسط تمام ظرفیت‌ها و فراخوان تعدادی از ریل‌باس‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از سایر استان‌ها، در این مدت خدمت‌رسانی‌ها را باید انجام شود. وی گفت: مشکل تهیه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، سیر را تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا در پاسخ به این سؤال که خواسته جدید راه‌آهن از شرکت حمل و نقل ریلی رجا چیست، گفت: این سؤال را هم از راه‌آهن بپرسید، معتقدیم این بحث‌ها برای مردم فایده‌ای ندارد. یک ماه پیش گفتند مشکل تهیه‌ها را رفع کنید که انجام دادیم و اسناد آن موجود است. بختیاری مقصر بخشی از مشکلاتی که در قطار حومه‌ای تهران-پیشوا پیشوا آمده از جمله بی‌نظمی در تردد یا بیش از ظرفیت مسافر سوار کردن را شرکت راه‌آهن دانست و گفت: اخیراً بین رجا و راه‌آهن یک آرامش و مفاهیم‌های ایجاد شده تا در این میان مردم منتظر نشوند. ما حاضرم همه امکانات در اختیار خود را به راه‌آهن بدهیم تا مردم استفاده کنند. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً یا باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.

مدیرعامل شرکت رجا در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» درباره مشکلات قطار حومه‌ای خصوصاً خط تهران-پیشوا به مسأله ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه که به موضوع قطارهای حومه‌ای اختصاص دارد، اشاره و اظهار کرد: بر اساس این ماده از قانون برنامه ششم، وظیفه دولت‌ها بوده که قطارهای حومه‌ای را گسترش دهند اما در سال‌های گذشته به این موضوع توجهی نشده است؛ مالکیبت بخشی از قطارهای حومه‌ای به راه‌آهن اختصاص دارد اما اکثر متعلق به شرکت‌های حمل و نقل ریلی هستند ولی مدیریت حمل و نقل ریلی مسافری حومه‌ای با خود راه‌آهن

### لغو مجوز برخی ریل‌باس‌ها (قطارهای حومه‌ای)

مدیرعامل رجا مقصر بخشی از مشکلاتی که در قطار حومه‌ای تهران-پیشوا پیشوا آمده از جمله بی‌نظمی در تردد یا بیش از ظرفیت مسافر سوار کردن را شرکت راه‌آهن دانست و گفت: اخیراً بین رجا و راه‌آهن یک آرامش و مفاهیم‌های ایجاد شده تا در این میان مردم منتظر نشوند. ما حاضرم همه امکانات در اختیار خود را به راه‌آهن بدهیم تا مردم استفاده کنند

عکس: ایرنا



## مسافران قطارهای حومه‌ای سرگردان در ایستگاه‌های راه‌آهن

دستور راه‌آهن برای خروج برخی قطارهای حومه‌ای از سیر روزانه، هزینه سنگینی را برای رفت و آمد روزانه روی دست مسافران گذاشته است

### حمل و نقل

آلایندگی حمل و نقل خودرویی، تصادفات جاده‌ای و تلفات بالای مسافرت‌های غیر ریلی، مصرف بالای سوخت که می‌تواند ایران را از تولیدکننده به واردکننده بنزین تبدیل کند و مواردی از این دست را حل و مسؤلان را مجاب می‌کند تا برای حمل و نقل ریلی مسافران حومه‌ای، بارانه‌ها سنگین در نظر بگیرند. اجرای قطار حومه‌ای در دولت یازدهم به تصویب رسید و با آغاز اجرای قانون برنامه ششم توسعه شکل و شمایل قانونی به خود گرفت و دولت‌ها مکلف به تأمین زیرساخت‌ها و ناوگان اجرای این طرح برای افزایش مسافران ریلی حومه‌ای و انتقال بیشتر سفرها از جاده به ریل شده‌اند؛ به‌خصوص که در سیاست‌های کلی نظام ابلاغی مقام معظم رهبری بر جایگزینی حمل و نقل ریلی با جاده‌ای تأکید شده است. در ۲ ماه اخیر مشکلاتی برای مسافران قطارهای حومه‌ای شهرستان‌های شرق استان تهران در خط تهران-ورامین-پیشوا پیشوا آمده است که عمدتاً به عدم اجرای تکالیف مذکور در قوانین بالادستی و برنامه ششم توسعه در خصوص افزایش زیرساخت و ناوگان ریلی برمی‌گردد. در مدت زمانی مذکور مسافران

اگر چه قطار حومه‌ای می‌تواند نقش مهمی برای جایگزینی مترو برای اتصال شهرهای حومه‌ای کلانشهرها یا شهرهای مادر ایفا کند، اما همچنان صنعت حمل و نقل ریلی به دلیل شرایط خاص خود از جمله سنگین بودن هزینه‌های توسعه زیرساخت‌های ریلی و نیز متفاوت بودن ماهیت حمل ریلی کالا با مسافر، از نظر بسیاری از کارشناسان در حقیقت برای حمل کالا خصوصاً برای مسیرهای طولانی به‌صرفه است و جابه‌جایی ریلی مسافری باید به سمت قطارهای سریع‌السیر که علاوه بر ناوگان، زیرساخت مستقل هم می‌طلبد، تغییر رویکرد داده شود.

با این حال استفاده مسافری از خطوط ریلی موجود برای انتقال مسافران شهرهای حومه‌ای می‌تواند بخشی از مشکلات حمل و نقل جاده‌ای و خودرویی از جمله ترافیک بالای ورودی کلانشهرها و به‌خصوص تهران،

### بنگاه

ثبت رشد چشمگیر ۳۳۷ درصدی

سودآوری بیمه ملت در سال ۱۴۰۱

انتشار صورت‌های مالی حسابرسی شده بیمه ملت، مهر تأییدی بر رشد چشمگیر سودآوری این شرکت در سال ۱۴۰۱ زد. به گزارش روابط عمومی بیمه ملت، این شرکت که در سال ۱۴۰۱ تغییرات مدیریتی را تجربه کرده بود، موفق شد با حضور اعضای هیأت مدیره جدید و علیرضا یزدان‌دوست، مدیرعامل جوان این شرکت، کارنامه درخشانی را رقم بزند. صورت‌های مالی حسابرسی شده دوره منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۱ بیمه ملت نشان می‌دهد، سود خالص این شرکت در مقایسه با سال پیش، رشد چشمگیر ۳۳۷ درصدی را ثبت کرده است. رشد ۳۳۷ درصدی سود هر سهم شرکت بیمه ملت در سال ۱۴۰۱، بیانگر عملکرد بسیار مناسب این شرکت است که در سایه ثبات مدیریتی، دوری از حاشیه و تمرکز بر فعالیت‌های بیمه‌گری رقم خورده و می‌تواند سودآوری و رشد پایدار را برای بیمه ملت تضمین کند.

در همین حال، مدیریت مناسب برتقوی بیمه‌ای و عدم تمدید قراردادهای زیان‌ده و یا ضرب خسارت بالا توسط شرکت، از دیگر دلایل رشد سودآوری بیمه ملت محسوب می‌شود. حق بیمه صادره بیمه ملت در سال ۱۴۰۱ شش درصد رشد نسبت به سال ۱۴۰۰، به ۳۱ هزار و ۸۸۷ میلیارد ریال رسید. در این سال بیشترین رشد مبلغ حق بیمه صادره متعلق به بیمه ملت با رشد ۷۵ درصدی است و پس از آن بیمه‌های شخص ثالث و آتش‌سوزی و انترژی با رشد ۴۰ و ۲۰ درصدی قرار دارند. براساس صورت‌های مالی حسابرسی شده این شرکت در سال منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۱، بیمه ملت توانسته از محل فروش بیمه‌نامه، به درآمد ۲۸ هزار و ۲۳۰ میلیارد ریالی دست یابد و درآمد حق بیمه ناخالص این شرکت در سال مالی ۱۴۰۱، نسبت به سال مالی قبل، ۴۱ درصد افزایش پیدا کرده است. شرکت بیمه ملت در سال ۱۴۰۱ با توجه به منابع در اختیار، چهار هزار و ۵۵۸ میلیارد ریال از محل سرمایه‌گذاری درآمد کسب کرد که ۱۲ درصد این درآمد مربوط به سود فروش سرمایه‌گذاری‌ها، ۱۳ درصد مربوط به سود سپرده‌های بانکی، ۲۲ درصد سود سهام نقدی و چهار درصد نیز سود سایر اوراق بهادار بوده است. در همین حال درآمد حاصل از سود سهام نقدی با رشد قابل توجه ۲۲۴ درصدی نسبت به سال ۱۴۰۰ برخوردار بوده و از یک هزار و ۴۰ میلیارد ریال به سه هزار و ۴۷۵ میلیارد ریال رسید. اما شاید مهم‌ترین نکته صورت‌های مالی بیمه ملت در سال ۱۴۰۱، ردیف‌های سود خالص و سود پایه هر سهم این شرکت باشد. سود خالص و سود پایه در سال مالی ۱۴۰۱، ۲۰ هزار و ۱۲۱ هزار میلیارد ریال است که نسبت به سال گذشته، ۳۳۷ درصد رشد را نشان می‌دهد و در نهایت سود پایه هر سهم این شرکت، با رشد ۳۳۷ درصدی به ۷۰ ریال رسیده که خبر خوبی برای سهامداران این شرکت است. صورت سود و زیان تلفیقی شرکت بیمه ملت نیز حاکی از رشد قابل توجه سود تلفیقی گروه بیمه ملت است. سود عملیاتی تلفیقی بیمه ملت به ۵۸۲ درصد رشد به یک هزار و ۶۰۲ میلیارد ریال رسید. سود خالص تلفیقی شرکت نیز از یک هزار و ۸۹۲ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ با رشدی معادل ۱۲۶ درصد، به چهار هزار و ۲۷۸ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۱ رسیده است.

### تکلیف سخت، تکلیف آسان

سیدضیاء ایمانی  
مدیرعامل بانک صادرات ایران

نگاه به مسئولیت اجتماعی در کشور عزیز ما ایران برگرفته از معارف گرانسنگ عقیدتی و فرهنگ غنی اسلامی ایرانی در پاسداشت جایگاه و مقام ارزشمند آحاد جامعه، دنبال‌کننده سیاست‌ها و آرمان‌های متعالی در تحکیم بنیان خانواده، تعالی روحی و معنوی مردم و بهره‌مندی همگانی از ثروت خدادادی کشور است. دست‌یافتن به این آرمان‌ها فراتر از نگاه‌های طبقه‌بندی‌شده جهانی، عمدتاً با همدلی و هم‌افزایی در حوزه روابط اجتماعی حاصل می‌شود و بیش از آنکه محتاج تسهیلات و وام قرض‌الحسنه باشد، نیازمند فرهنگ سازی، درک و شناخت کافی از شرایط عمومی و تنگنایهای معیشتی، اشتغال و دغدغه‌های فعالیت‌های تولیدی و اقتصادی است. نظام بانکی همچنان مهم‌ترین رکن تأمین مالی اقتصاد کشور است و سهم بازار سرمایه از این میزان همچنان زیر ۲۰ درصد باقی مانده است. از این رو تلفیق شناخت از شرایط عمومی و اقتصادی جامعه و تدبیر صحیح مالی برای رفع نیازمندی‌ها در حوزه مسئولیت اجتماعی، عاملی مهم برای ایفای نقش مؤثر بانک‌ها در این مأموریت خطیر است. این مأموریت بنابر آنچه اشاره رفت، تکلیفی برگرفته از حمایت‌های انسان‌دوستانه و نوع‌دوستی ایرانی اسلامی ماست و به واقع تکلیفی از سر معرفت است که نظام بانکی برابر با مسئولیتی که در مقابل مردم و امنیت اقتصادی و روانی آنها منصور است، دنبال می‌کند و از سویی با توجه به شدت فراینده تقاضا برای استفاده از وام‌های قرض‌الحسنه و حمایتی در شرایط تورمی و جنگ اقتصادی و شناختی و در عین حال کاهش حجم سپرده‌های قرض‌الحسنه، تراز برخی بانک‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد که با تمهیدات دولت و بانک مرکزی برای اصلاح ناترازی بانک‌ها، امید به تسهیل جریان پرداخت وام‌های خرد و بالا بردن پوشش رضایتمندی مردم، روز به روز بیشتر می‌شود. بانک صادرات ایران در این عرصه با تکیه بر ۷۲ سال تجربه و هم‌گامی با مردم شریف ایران با شعار «در خدمت مردم» در ارائه انواع خدمات بانکی، به گواهی آمار و ارقام و تلاش و زحمات مدیران و کارکنان این بانک، سهم قابل توجهی در حمایت و پشتیبانی از حوزه‌های مختلف مسئولیت‌های اجتماعی در بین ۲۷ بانک کشور را داشته و دارد.



بیش

حذف برخی قطارهای فاقد ایمنی و کیفیت به‌خصوص در مسیر تهران-ورامین-پیشوا مشکلات بسیاری برای مردم ایجاد کرده است؛ مسیری که در دولت دهم قول احداث مترو برای این مسیر داده شده بود ولی در دولت‌های یازدهم و دوازدهم این اتفاق رخ نداد که نهایتاً در سفر سال گذشته آیت‌الله رئیسی به ورامین، قول احداث مترو برای مسافران این شهرستان‌های استان تهران جهت تردد میان شرق استان تهران با پایتخت داده شد. با این حال برخی منابع خبری در روزهای اخیر اعلام کردند که همین قطار حومه‌ای محدود که تا همین ۳ ماه قبل ۱۲ رام قطار در روز بود و به ۳ رام قطار به پهنانه تعمیرات کاهش یافته بود، قرار بوده به طور کامل حذف شود. برخی کانال‌های تلگرامی متعلق به راه‌آهن و شرکت رجا در اطلاعیه‌ای در تعطیلی قطار حومه‌ای تهران به پیشوا به مدت یک هفته با اطلاع نایب خبر دادند که این اطلاعیه بعد از یک ساعت از خروجی کانال‌های تلگرامی آنها حذف شد. پس از آن شرکت راه‌آهن در اطلاعیه‌ای دوباره اعلام کرد که قطار حومه‌ای تهران به پیشوا به منظور تعمیرات به طور کامل حذف شده است که این اطلاعیه هم بعد از دو ساعت حذف شد. برخی اخبار حاکی است شرکت رجا قصد داشته خط قطار تهران به پیشوا را تعطیل کند که با مقاومت استاندار تهران و نماینده مردم ورامین در مجلس مواجه می‌شود.