

ترخيص سيارات الأجرة المعتمدة على التطبيقات الذكية

خالد بشير

(الأردن)

الملخص التنفيذي:

يعد قطاع النقل أساس ترتكز عليه مجمل النشاطات الأخرى في العملية الاقتصادية، حيث تحدد بحسبه المدة اللازمة لنقل الموظفين والعاملين إلى أماكن عملهم، وما يرتبط بذلك من رفع أو خفض لمستوى الإنتاجية. وكما في العديد من الدول النامية يعاني هذا القطاع في الأردن من مشاكل جوهرية.

تُسلط هذه الورقة الضوء على جانب من المشاكل التي يعاني منها هذا القطاع في الأردن، حيث ترصد المشاكل المتعلقة بقطاع سيارات الأجرة، من عدم القدرة على تلبية الطلب، وتدني مستوى الخدمة، في ظل انتشار بدائل أخرى أخذت تتنافس بقوة في السنوات الأخيرة. وتحاول الورقة تقديم اقتراحات وحلول معتمدةً مبدأ تعزيز التنافسية، إيماناً بأنه الضامن دوماً لتقديم الجودة الأفضل بالأسعار الأنسب.

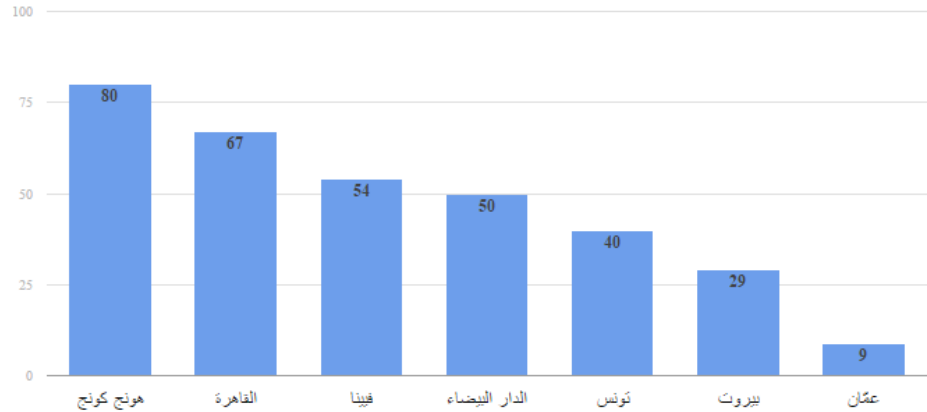
تعريف المشكلة:

يعاني قطاع النقل والمواصلات عموماً في الأردن من العشوائية وسوء الخدمة المقدمة وعدم القدرة على مواكبة الزيادة السكانية المطردة. وفي بلد لم يعرف بعد القطارات الخفيفة، أو المترو، أو الترام، أو حتى الباص السريع، فإن كثيراً من المواطنين - من الذين لم يقدرُوا بعد على شراء السيارة الخاصة - يلجأون للاعتماد على سيارات الأجرة، والتي ترتفع أسعار أجورها، مع تدني مستوى الخدمة المقدمة، وعدم قدرتها تلبيتها للطلب المتزايد. وفي ظل هذه الأوضاع، ظهرت خدمات شركات مثل "أوبر" و"كريم" في الأردن، والمعتمدة على توفير الخدمة عن طريق طلبها عبر التطبيقات الذكية، واستطاعت تقديم خدمة بالمستوى المرغوب للمستخدم، كما استطاعت تشغيل آلاف من الشباب العاطل عن العمل. ولكنها لقيت ممانعةً

من قبل الجهات الحكومية، فلم يتم ترخيصها إلى الآن، بل أن إدارة السير توقف سائقيها وتحرر لهم المخالفات.

الإطار العام:

بلغ عدد سكان الأردن 9 مليون نسمة (2015)، ويعيش أكثر من 40% منهم في العاصمة عمّان (حوالي 4 ملايين نسمة). وإذا علمنا أن نسبة الرحلات اليومية التي تتم باستخدام وسائل النقل العام من مجموع الرحلات الآلية هي 9% (2010 – انظر الشكل 1)، وبأن أكثر من 55% من الوحدات السكنية تمتلك سيارة خاصة، وحوالي 20% من الأسر لديها ملكية متعددة من المركبات الخاصة (2010)، بإمكاننا أن نتصور حجم الإزدحامات الناتجة وما تستتبعه من كُفّ وخسائر، نتيجة لغياب نظام موصلات عامة كفاء وفعال.



الشكل - 1

ونظراً لهذا الغياب أصبحت سيارات الأجرة هي الوسيلة المعتمدة لمن لم يمتلك سيارته الخاصة بعد، ولكن هذا القطاع يعاني من أزمة حادة، والتي تعود بالأساس إلى نظام منح الرخصات (الطبع)، حيث يقارب سعر طبعة التاكسي اليوم نحو 50 ألف دينار أردني (1 دينار = 1.41 دولار)، يضاف إليها عادة فوائد البنك، ليصل بذلك سعر التاكسي الواحد - مع سعر المركبة - إلى 70 ألف دينار. وبالنسبة إلى الشخص الذي استثمر 70 ألف دينار من أمواله في سيارة، فإن الطريقة الوحيدة لتحقيق عائد على هذا الاستثمار هي تأجير المركبة لسائق مقابل أجرة محددة (ضمان)، حيث تتراوح أسعار تأجير سيارات التاكسي اليوم ما بين 25 و35 دينار يومياً.

ولا يزال أصحاب سيارات التاكسي في عمّان يشهدون إقبالاً كبيراً على تأجير سياراتهم، خصوصاً أن عدد رخص التاكسي في عمّان يساوي 12 ألف تقريباً (يبلغ عدد سيارات التاكسي المرخصة في الأردن نحو 17 ألفاً)، وهو العدد نفسه الذي كان في القِدم منذ أن كان عدد سكّان العاصمة أكثر من مليون بقليل، إلّا أن عدد سكّان عمّان اليوم يقارب إلى 4 مليون نسمة، ولا يزال عدد الرخص على حاله.

وتعد العوائد المادية من تشغيل سيارات الأجرة أقل بكثير بالنسبة للسائقين، حيث يجب على السائق (المستأجر) جمع مبلغ 25 دينار بدل الإيجار اليومي للسيارة، إضافة إلى 15 دينار بدل محروقات لتغطية تكاليف تشغيل السيارة، وإذا حالفه الحظ فقد يستطيع جمع 15 دينار إضافي في نهاية اليوم كأجرة له، ليجمع بالمحصلة 450 دينار في نهاية الشهر. هذه الفرضية تشمل العمل لمدة 12 ساعة يومياً، حتى أيام العطل، فأى مخالفة مرورية أو وعكة صحية أو عطل في السيارة يزيد من سوء المعادلة لسائق التاكسي. إضافة إلى ذلك، فإن سائق التاكسي غير مشمول في الضمان الاجتماعي أو التأمين الصحي. هذا الوصف وحده كفيل بقتل الروح المعنوية والحافز لجميع السائقين، ويساهم في تقليل الجودة والكفاءة لدى القطاع بأكمله. حيث تدفع هذه الحالة سائقي التاكسي إلى عدم الالتزام بتشغيل العداد ومساومة الركاب على السعر، أو رفض سلوك الطرق المكتظة لمحاولة تعويض تكاليف يومهم.

في ظل هذه الظروف فعّلت مع عام 2015 شركتيّ (أوبر) و(كريم) خدماتها في الأردن، حيث اعتمدت استخدام تطبيقات إلكترونية على الهواتف الذكية، فتميزت بسرعة الخدمة ودقة الوقت، وخدمة طالبتها أينما كان موقعه أو وجهته، دون تذمر أو طلب زيادة فوق العداد. وتشير تقديرات غير رسمية إلى أنّ أكثر من 4 آلاف سيارة تعمل من خلال التطبيقات وهي لا تحمل لوحات عمومية غالباً. ويعمل مع الشركات الثلاث نحو 3 آلاف سائق "كابتن"، يقومون بمعدل 10 آلاف رحلة يومياً.

وكما هو متوقع، ولأن العمل خارج الإطار التنظيمي ليس أمراً طبيعياً لأي دولة، رأت الحكومة، ممثلة بهيئة تنظيم النقل البري، في مثل هذه الشركات خطراً يهدد بيروقراطيتها وأنظمتها الكلاسيكية وإيقاعها البطيء. فكانت ردة الفعل الحكومية هي تضيق الخناق عليها، فعمدت إلى ضبط سيارات عاملة ضمن هذه الشركات واحتجازها. حيث تم ضبط 300

مركبة خلال العام 2016 لوحده. في حين أعلنت الحكومة أكثر من مرة على لسان الناطق باسمها، محمد المومني، أنّها ماضية في إجراءات ترخيص تلك التطبيقات. دون وجود أي تقدم فعلي بعد. هذا مع عدم تحديد شكل هذا "الترخيص"، وكيف سيختلف عن ترخيص سيارات الأجرة الصفراء.

التوصيات:

1- تبني فكرة الاعتماد على التطبيقات، وتضمين قطاع التاكسي لها، مع تعديل العدادات وربطها بالمسافة المقطوعة من خلال الخرائط، مع احتساب الزمن المقطوع، بدلاً من الآليات المعتمدة حالياً في التسعير المعتمدة على سعرين للكيلومترات المقطوعة (سير وتوقف)، بما يضمن نظامية وشفافية التشغيل ويحل مشاكل عديدة، كمشكلة تسعيرة العدادات التي تتم مراجعتها كل فترة ويصعب ضبط التلاعب بها، ومشكلة رفض التحميل أو التوصيل إلى مناطق معينة وما إلى ذلك من أمور يواجهها الراكب حالياً.

2- منح أي شخص حاصل على رخصه سوق عمومي ومعه شهادة عدم محكومية وحسن السيرة والسلوك طبعة تكسي اصفر سنوية مقابل مبلغ معقول (1000 دولار مثلاً). شريطة أن يعمل على السيارة شخصياً وان تكون السيارة حديثة (عمرها اقل من 7 سنوات مثلاً). وبدون وضع حد أعلى لعدد سيارات التاكسي بل بجعل الموضوع عرضة لقوى السوق. وتكون الطبعة بدون إعفاء جمركي. وله خيار تجديد الرخصة سنوياً أو الخروج من السوق وعدم تجديدها.

المراجع:

1. ساتل نيوز، 2016/8/14، الأردن: غزو أوبر وكريم يربك الحكومة.
2. صبري، حكيم، 2017/1/15، المواطن وسائق التاكسي.. كلاهما مظلوم، رؤية.
3. مجيد، هارون، 2016/8/1، الأردن يشن معركة ضد شركة أوبر، المونيتور.
4. هافينغتون بوست العربي، 2016/11/19، أزمة بين أوبر وكريم وسائقي سيارات الأجرة بالأردن.. الحكومة تدخلت لصالح من؟.

5. العقاد، باسم، 2015/11/10، نهاية تاكسي شجاع: لماذا علينا أن ندعم تطبيقات النقل البديلة، حبر.

6. حافظ، منار، 2016/11/23، ركاب وسائقون وشركات: من يدفع ثمن أزمة التاكسي؟، حبر.