

# Sərnişin də narazıdır, sürücü də...

## Taksi fəaliyyətinə nəzarətin olmaması bu sahədə problemləri getdikcə artırır

Son zamanlar Bakıda taksi fəaliyyəti ilə bağlı narazılıqların sayı hesabı yoxdur. Məsələn burasındadır ki, iki tərəf də narazı olduğundan kimin haqlı, kimin haqsız olduğu da mübahisələr yaradır. Sürücülər gediş haqqının azlığından, sərnişinlər isə sürücülərin həm davranışlarından, həm nağdsız ödəmələrlə bağlı üzləşdikləri problemlərdən, həm də şirkətlər tərəfindən gedişin təxirə salındığı zaman onlardan tutulan 18 faiz məbləğdən şikayətlənirlər.

Bu iki tərəfdən başqa son vaxtlar üçüncü narazı qüvvə də ortaya çıxıb. Onlar digər avtomobil istifadəçiləri, xüsusilə də Toyota "Prius" markalı maşınlarla taksi fəaliyyəti ilə məşğul olanlardan gileyənirlər. Bu sürücülər qəza vəziyyəti yaratdığından, yollarda sıxlığa səbəb olduqlarından onlara qarşı narazılıqlar yaranıb.

Bundan başqa, paytaxtda taksilərin sayının həddən artıq çox olması ilə bağlı da fikirlər mövcuddur. Dəqiq rəqəm bilinməsə də, şəhərdə 30 mindən çox taksinin fəaliyyət göstərdiyi deyilir ki, bunlara da nəzarət edən konkret qurum yoxdur, həmçinin taksi fəaliyyətlərini tənzimləyəcək mexanizm də mövcud deyil. Son illər Bakıda tıxacların artması taksilərin sayının çoxluğu ilə əlaqələndirənlər də var.

Təəssüf doğuran isə taksi şirkətləri ilə bağlı hər hansı problemlə üzləşəndə dərindən deyəcək ünvanın da olmamasıdır. Çünki ölkəmizdə fəaliyyət göstərən müxtəlif aqreqator şirkətlərin bunlarla bağlı hər hansı xidməti mövcud deyil.

Digər tərəfdən də yaşından, fiziki, psixoloji durumundan asılı olmayaraq, hər kəsin taksi fəaliyyəti ilə məşğul olması da problemlərin ortaya çıxmasına gətirib çıxarır. Bu, inkaredilməzdir ki, sürücülər insan həyatı üçün məsuliyyət daşıyırlar. Amma görünən odur ki, əksər sürücülər nəinki bunu anlamır, hətta bütün problemlərin səbəbkarı kimi sərnişinləri görürlər.

Xidmətdən istifadə üçün nağdsız ödənişlər zamanı əksəriyyətin rastlaşdığı qeyri-etik davranışların isə sayı-hesabı yoxdur. Bu baxımdan sürücülərin iş qəbulu zamanı onların psixoloji durumunun öyrənilməsi, sağlamlıq prosedurundan keçməsi vacib şərt olmalıdır. Amma iş qəbul etdiyi işçinin üzünü belə görməyən şirkətlərin təmsilçiləri onların psixoloji vəziyyətindən necə xəbərdar ola bilər...

Bəs problemlərin həlli yolları nələrdir? Bunun üçün hansı mexanizmlər tətbiq olunmalıdır ki, həm sürücülər, həm də sərnişinlər xidmətin qiymətindən və keyfiyyətindən məmnun olsunlar?

### Taksi şirkətlərinin fəaliyyətinə nəzarət olmalıdır

Nəqliyyat eksperti Ərşad Hüseynov bu mövzu ilə bağlı qəzetimizə açıqlamasında deyib ki, taksi fəaliyyəti ilə bağlı yaranan problemlərin çox ciddi səbəbləri var. Birinci səbəb qüvvədə olan qanunvericiliklə bağlıdır. Belə ki, mövcud nəqliyyat qanunvericiliyimiz yalnız ənənəvi taksilərin fəaliyyətini tənzimləyir. Yeni yaranan, xüsusi proqram təminatı üzərindən xidmət göstərən, "SMS"-lə sifariş olunan taksi xidmətləri qanunla tənzimlənmir.

Ekspertin sözlərinə görə, qanunvericilikdə aqreqator anlayışı, onların hansı tələblərə uyğunluğu, iş prinsipləri barədə heç bir müddəə yoxdur: "Aqreqatorların statusu, onların iş prinsipləri, qaydaları, sürücülərin işə cəlb edilmə tələbləri, taksi fəaliyyətinə nəzarət, şirkətlərin hüquqi məsuliyyəti qanunvericilikdə təsbitini tapmalıdır. Ən ciddi problem budur. İlk növbədə bu istiqamətdə işlər görülməlidir".

Ə.Hüseynov bildirdi ki, Azərbaycanda aqreqatorların, ümumiyyətlə, taksi fəaliyyəti ilə məşğul olan şəxslərin fəaliyyətinə nəzarət yoxdur. Bunun vacibliyini qeyd edən ekspert əlavə edib ki, taksi şirkətləri çox olmalı, bazarda şəffaf, açıq rəqabət yaranmalıdır ki, keyfiyyətli xidmət göstərsin. Taksi fəaliyyəti sahəsində Dövlət Vergi Xidmətinin xüsusi nəzarət sisteminin tətbiqi də vacib məsələlərdəndir.



Ekspertin fikrincə, taksi şirkətlərinin fəaliyyəti üzərində qanunvericiliyin tələblərinə uyğun nəzarət qurulmalı və bunu Azərbaycan Yürüdü Nəqliyyat Agentliyi (AYNA) həyata keçirməlidir. "Bunun üçün xüsusi proqram işləyib hazırlanmalıdır. Həmin təcrübə dünya ölkələrində var, maraqlı və faydalı sistem mövcuddur. Bu platforma üzərindən fəaliyyət göstərən bütün aqreqatorlar sistemə inteqrasiya olunurlar. Burada işə cəlb olunan sürücülərin tələblərə cavab verib-vermədiyini, tibbi yoxlamadan keçməsi, avtomobilinin uyğunluğu, sığortası, neçə saat müddətində xidmətdə qaldığı hamısı görünür", - deyərək əlavə edib.

Ə.Hüseynov deyib ki, taksi fəaliyyətindəki problemlərdən biri də xidmətdə məsuliyyət məsələsidir. Onun sözlərinə görə, yalnız sürücülərin deyil, şirkətlərin də məsuliyyəti olmalıdır: "Tələblərə uyğun olmayan sürücülər işə götürüldükdə isə dövlət orqanı tərəfindən həmin şirkətlərə sanksiyalar tətbiq olunmalıdır. Məsuliyyət tədbirləri görülsə, taksi fəaliyyəti bazarı qaydasına düşər".

Taksi fəaliyyətində köklü islahatlar aparmaq üçün ona paralel olaraq ictimai nəqliyyatın da inkişaf etdirilməsinin vacibliyini vurğulayan ekspert Bakıdakı taksilərin demək olar ki, 90 faizinin ictimai nəqliyyatın işini gördüyünü qeyd edib.

Onun fikrincə, taksi sürücülərinin yalnız 10 faizi dünyanın hər yerində olduğu kimi, mədəni, kifayət qədər komfortlu xidmət göstərənlərdir. Mükəmməl ictimai nəqliyyatı olan ölkələrdə məhz belə taksi xidmətinin mövcud olduğunu deyən Ə.Hüseynov ictimai nəqliyyatda vəziyyət yaxşı olduğu halda taksi fəaliyyəti ilə peşəkarların məşğul olacağını deyib. "Taksi fəaliyyəti ilə bağlı problemləri həll etmək asan məsələ deyil. Bunun üçün ictimai nəqliyyatdan başlamaq lazımdır", - deyərək ekspert əlavə edib.

### İşlək mexanizmin yaradılması vacibdir

İqtisadçı ekspert Eldəniz Əmirov bildirib ki, ölkədə taksi xidmətləri rəqabətin ən çox olduğu sahələrdən birincisidir. Onun sözlərinə görə, iqtisadiyyatın istənilən sahəsinin inkişaf etməsi üçün ən vacib şərt rəqabətdir. Rəqabət olmayan yerdə inkişaf da yoxdur. Taksi fəaliyyətində hər hansı qadağanın, məhdudlaşma tədbirinin tətbiqinin tərəfdarı olmayan ekspert deyir: "Taksi fəaliyyəti sahəsində problemlər var. Bu, keyfiyyətlə bağlı məsələdir. Keyfiyyəti həm təhlükəsizlikdə, həm müştərilərlə davranışda, həm də xidmətin digər parametrlərində görürük. Təbii ki, bunu da bazar tənzimləyir. Qiymət bu qədər aşağı olduğu halda yüksək keyfiyyətdən danışmaq mümkün deyil".

E.Əmirov deyir ki, minimal qiymətlərlə sərnişin daşımağa və bir reys üçün bir manat, bəzən 50 qəpik qazanca razı olan sürücüdən hər hansı yüksək xidmət gözləməyə dəyməz. O hesab edir ki, daha ucuz və ya bahalı taksi xidmətindən istifadə seçimi sərnişinlərə məxsusdur. "Müəyyən özbaşınalıqlar var. Əsasən də son vaxtlar taksi sürücülərinin xanımlara qarşı artan qeyri-etik davranışlarını birmənalı olaraq pisləyirəm. Onlara qarşı ən sərt cəzanın görülməsinin tərəfdarıyam. Problemlərin aradan qaldırılması istiqamətində konkret addımlar atılmalı, işlək mexanizm olmalı və nəzarət ciddiləşdirilməlidir".

### Taksi fəaliyyəti ilə bağlı qanunvericilikdə dəyişiklik ediləcək

Rəqəmsal inkişaf və nəqliyyat naziri Rəşad Nəbiyev taksi fəaliyyətindəki

problemlərlə bağlı mətbuata açıqlamasında qeyd edib ki, bu xidmət sahəsində çatışmazlıqlar mövcuddur və tənzimləmədə boşluqlar var. Statistika əsasən, ölkəmizdə xidmət göstərən taksilərin 40 faizindən çoxunun yaşı 15-dən yuxarı, 20 faizindən çoxunun yaşı isə 20-dən çoxdur. Bu, ölkəmiz üçün istər ekoloji tələblərin pozulması, istərsə də təhlükəsizlik baxımından qəbulolunmaz risklərdir.

Rəşad Nəbiyev qeyd edib ki, nazirlik tərəfindən şəhər mobilliyə planı hazırlanır və bu planda bütün məsələlər öz əksini tapacaq. Plan çərçivəsində şəhər mobilliyə, yəni nəqliyyat infrastrukturunun tikintisi, nəqliyyat vasitələrinin istismara verilməsi, eləcə də yol hərəkətinin təşkili haqqında qərarların böyük təhlil və elmi əsaslandırma əsasında verilməsi nəzərdə tutulub. Belə ki, müxtəlif mənbələrdən əldə edilən məlumatlar əsasında özündə Bakı şəhərinin bütün yollarını, ictimai işə obyektlerini, təhsil, səhiyyə ocaqlarını əks etdirən şəhər "rəqəmsal əkiz"i yaradılır. Bu proqram təminatı əhalinin gündəlik axınına müşahidə etməyə, nəqliyyata olan tələbin hesablanmasına imkan yaradacaq. Beləliklə, bu alət nəqliyyatla bağlı veriləcək istənilən qərarın təsirini öncədən proqnozlaşdırmağa kömək edəcək.

Taksi xidmətində keyfiyyətin yüksəldilməsi və mövcud qanunvericilik bazasının günümüzün tələbinə uyğunlaşdırılması məqsədilə artıq bir müddətdir ki, mühüm islahatların planlaşdırılmasının aparıldığını deyən nazir əlavə edib ki, yaxın zamanda qanunvericilikdə müvafiq dəyişikliklərin edilməsi gözlənilir. Dəyişikliklər bu sahəyə dövlət nəzarətini həyata keçirməyə imkan verəcək, vətəndaşlarımız üçün keyfiyyətli taksi xidmətlərinin təqdim olunmasına, sürücülərin isə layiqli iş şəraiti ilə təmin olunmasına gətirib çıxaracaq. Bu dəyişikliklər qəbul edildikdən sonra global şirkətlərin ölkə qanunlarına riayət etməsini təmin etmək üçün müvafiq alətlər formalaşacaq.

Nazirin sözlərinə görə, Azərbaycan bu şirkətlərin tənzimlənməsini həyata keçirən ilk ölkə deyil. Sifarişli taksi xidmətləri və ya "raydşeyrinq" xidməti yeni biznes modeli olduğundan heç bir ölkənin qanunvericiliyində öz əksini tapmamışdır: "Zaman keçdikcə tənzimləyici qurumlar biznesi öyrənməyə və müvafiq tənzimləmə alətlərini qanunvericiliyə daxil etməyə başladılar. Bəzi ölkələr tənzimləmədə yumşaq yanaşma tətbiq etsə də, digərləri sərt yanaşmaya üstünlük verdi. Hətta beynəlxalq praktikada, o cümlədən qabaqcıl ölkələrdə, yerli qanunları pozan şirkətlərin lisenziyasının məhdudlaşdırılmasının da dəfələrlə şahidi olmuşuq.

Deyilənlər də göstərir ki, taksi fəaliyyəti sahəsində nəzarətin, işlək mexanizmin olmaması keyfiyyətsiz xidmətlə nəticələnir. Eyni zamanda boşluqlardan istifadə edən xarici şirkətlər bazara girərək istədikləri kimi davranır, vergi ödəmir, heç bir tələb qoymadan kimi gəldi sürücü kimi işə götürür və az pul qarşılığında işçiləri bir növ istismar edirlər. Qazancı az olan taksi sürücüsü də xidmətin keyfiyyətinin, müştəri məmnuniyyətinin marağında olmur. Amma bu da sürücülərin heç bir halda qeyri-etik davranışlar sərgiləmələrinə əsas vermir.

Beləliklə, həm sürücü, həm də sərnişinlərin razı qalacağı xidmətin təşkili üçün bu sahəyə vahid nəzarətin olması qətilmizdir.

*Əsmər QARDAŞXANOVA,  
"Azərbaycan"*