

# Taksi xidməti sahəsindəki özbaşınalıqların həlli zamanı gəlib

Böyük şəhərlərdə müxtəlif problemlər olur və yollarda yaranan tıxaclar onlardan ən kəskin, ən başağrındıcısıdır. Bu üzəndən insanlar mənzilbaşına tez çatmaq üçün ictimai nəqliyyatdan daha çox pulundan keçib taksi xidmətindən istifadə etməyə məcbur olurlar. Fikirləşirlər ki, bu həm rahatlıqdır, həm də mənzilbaşına vaxtında çatmaqdır.

Hazırda Bakıda müxtəlif taksi şirkətləri fəaliyyət göstərir. Şirkətlərin çoxluğu taksi xidmətlərinin keyfiyyəti, qiymət baxımından sərfəli olmasına müsbət təsir göstərməli idi. Qiymət məsələsinə keçməzdən əvvəl xidmət barədə bir neçə cümlə. Son dövrlər baş verən avtomobil qəzalarında taksilərin yol qaydalarını kobud şəkildə pozması barədə xəbərlər artmaqdadır. Bu isə o deməkdir ki, taksi sürücülərinin daha çox müştəriyə xidmət göstərərək, daha çox pul qazanmaq hərisliyi insanların həyatlarını təhlükəyə atır. İkinci bir problem. Müştəriləri, xüsusilə qadınları ən çox rahatsız edən məsələ taksi sürücülərinin etik davranışlarıdır. Dəfələrlə taksi sürücüləri tərəfindən qadınlara əxlaqsız təkliflərin olunması barədə informasiyalar yayılıb. Bu azmış kimi, bir çox taksi sürücülərinin narkoman və ya narkokuryer olmaları da dəfələrlə sübut olunmuş faktır. Bütün bu özbaşınalıqların bir səbəbi var: o da taksi xidmətləri şirkətlərinin kiminlə gəldi müqavilə bağlamalarıdır. Çünki həmin şirkətlər öz üzərinə heç bir məsuliyyət götürmədən yalnız pul qazanmaq barədə düşünürlər.

Bu sahədə baş alıb gedən nöqsanlara və narazılıqlara rəqəmsal inkişaf və nəqliyyat naziri Rəşad Nəbiyev də münasibət bildirib. Deyib ki, taksi xidmətləri sahəsində, həqiqətən, çatışmazlıqlar mövcuddur: "Taksi sürücüləri, xüsusilə də qlobal aqreqatorlarla çalışan sürücülər ağır və uzun iş saatları əvəzində qazanclarının az olmasından şikayətlənirlər. Öz növbəsində



sərnişinlər də xidmət keyfiyyətinin aşağı olmasından, kobud və qeyri-etik davranışlardan narazılıq edirlər. Taksi xidməti göstərən avtomobillərdə bir çox hallarda gigiyenik normalara riayət olunmur. Bütün bunlar problemlərin yalnız üzəndə görünən hissəsidir".

Bu yerdə qeyd edək ki, mövcud problemləri dərinləndirən öyrənmək və müvafiq həll yolları təklif etmək məqsədilə nazirlik məsləhətçi şirkətlərin də iştirakı ilə araşdırma həyata keçirib. Araşdırma zamanı neqativ hallar ortaya çıxıb. Məsələn, statistikaya görə, Bakıda hər 1000 nəfərə düşən taksi sayı oxşar şəhərlərlə müqayisədə 4-5 dəfə çoxdur. Bu, şəhərdə tıxacların yaranmasına təsir etməklə yanaşı, neqativ ekoloji nəticələrə də gətirib çıxarır. Amma taksilərin tıxac və ekoloji vəziyyətə təsiri yalnız saylarının çoxluğu ilə məhdudlaşmır. Bu, həm də gündəlik səyahətlərin sayı ilə bağlıdır. Belə ki, fərdi maşınlar gündə ortalama 2-2,5 səfər edərsə, taksi fəaliyyəti həyata keçirən avtomobil 20-dən çox səfər edir. Bu baxımdan 10 min taksi şəhərdə 100 min fərdi maşın effektini yaradır.

Nazir belə vəziyyətin yaranma səbəbini tənzimlənmədəki boşluqlarla əlaqələndirib. Bildirib ki, bu, sahədə aqreqatorlar arasında qeyri-sağlam rəqabətə və bunun nəticəsində xidmət keyfiyyətinin xeyli aşağı düşməsinə gətirib çıxarır. Bununla yanaşı, araşdırmalarımız onu da göstərir ki, taksilərin sayının normadan çox olması həm də ictimai nəqliyyatdan, o cümlədən metro və avtobuslardan sərnişin

axınına səbəb olub. Məsələn, 2022-ci ildə metrodan istifadə edən sərnişinlərin sayı pandemiya əvvəlki 2019-cu ilə müqayisədə 12 faiz aşağı düşüb. Analoji vəziyyəti avtobus gedişlərində də görmək olar. Təkcə Bakı şəhərində avtobusla daşınan sərnişinlərin sayı qeyd edilən dövrdə 35 faiz azalıb".

Nazir onu da vurğulayıb ki, qanunvericilikdə olan boşluqlardan istifadə edən xarici şirkətlərin fəaliyyətində ciddi pozuntular var: "Qlobal şirkətlərin Azərbaycanda fəaliyyətə başlaması müsbət haldır - o vaxta qədər ki, bu şirkətlər ölkəmizin qanunlarına, vətəndaşlarımızın hüquqlarına hörmətlə yanaşır. Məlumdur ki, Azərbaycanda bütün sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sahəsində də xidmətlərin elektronlaşdırılması müsbət qarşılıdır. Bu baxımdan həmin şirkətlərin ölkəmizdə fəaliyyətə başlaması bazarda rəqabətin yaranması, müştərilərə təqdim olunan xidmətlərin elektronlaşdırılması yüksək qiymətləndirilə bilər".

Lakin qanunvericilikdəki boşluq sayəsində zaman keçdikcə taksi xidmətləri sahəsində müxtəlif problemlər yarandı. Bu sahədə qlobal aqreqator şirkətlər olan "Bolt", "Uber", "Yango"da həmin problemlərin böyüməsi başladı. Pis odur ki, adıçəkilən şirkətlər hələ də qanunvericilikdəki boşluqlardan istifadə edərək istər sərnişinlərin, istərsə də sürücülərin narazılığına səbəb olan neqativ halların yaranmasına şərait yaradır. Bu şirkətlərin sürücülərlə əmək müqavilələri bağlamaması, sürücülərin bəzən 14-16 saat sü-

kan arxasında olması qarşılığında gəlirlərinin çox aşağı olması kimi neqativ hallar hələ də davam edir. Eyni zamanda şirkətlər vətəndaşların fərdi məlumatlarının mühafizəsinə dair mövcud qanunvericilik normalarını da kobud şəkildə pozurlar.

Xatırladaq ki, bu sahədə sahibkarlığa münbit şərait yaratmaq məqsədilə 2015-ci ildən etibarən avtomobil nəqliyyatı ilə kommersiya məqsədli daşımaqların liberallaşdırılması barədə qərar qəbul edilib. Qərardan sonra avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşımaqlarına lisenziya alınması tələbi ləğv olunub. Bu isə o deməkdir ki, hazırda taksi fəaliyyəti göstərmək üçün xüsusi icazə tələb edilmir. Yəni həm taksi parkları, həm də aqreqator şirkətlərə münasibətdə hər hansı bir tələb qoyulmur, sürücüyə və nəqliyyat vasitəsinə qanunvericilikdə olan minimal tələblər isə yerinə yetirilmir.

Beləliklə, taksi xidmətinin liberallaşdırılması ilə bağlı qəbul edilən qərar nəticədə xidmətə mənfi təsir göstərmişdir. Statistikaya əsasən, ölkəmizdə xidmət göstərən taksilərin 40 faizdən çoxunun yaşı 15-dən yuxarıdır. Parkın 20 faizdən çoxunun yaşı isə 20-dən çoxdur. Bu, ölkəmiz üçün istər ekoloji tələblərin pozulması, istərsə də təhlükəsizlik baxımından qəbulolunmaz risklərdir. Bütün bunlarsa o nəticəyə gətirir ki, taksi xidməti sahəsində yaranan özbaşınalıqların həllinin zamanı gəlib.

**Rüstəm KAMAL,**  
"Azərbaycan"