

1 Sentyabr 2020

Samir Əliyev: "Taksilərdə vahid tarifiñ tətbiqi mexanizmindən imtina edilməlidir"



Bakı Nəqliyyat Agentliyi (BNA) taksi fəaliyyətini tənzimləyən Konsepsiya hazırlayır. Agenlik konsepsiyanın hazırlanmasının zəruriliyini aşağı tariflər səbəbindən taksi sürücülərinin gəlirlərinin və xidmət keyfiyyətinin aşağı olması ilə əlaqələndirir. Bütün bu problemlərin həlli məqsədilə Konsepsiya vahid dispetçer mərkəzinin yaradılmasını, tarif sisteminin tənzimlənməsini və kvotanın tətbiqini nəzərdə tutur. "İlk gündən cəmiyyətdə bu Konsepsiyaya münasibət heç də birmənalı olmadı. Əksəriyyət yeni qaydaların qüvvəyə minməsindən narahatdır və onun fəsadlarının ağır olacağını ehtimal edir".

Bunu "İqtisadi Forum" ekspert qrupunun üzvü, iqtisadçı Samir Əliyev özünün facebook səhifəsində verdiyi şərhə qeyd edib.

S.Əliyev nəzərdə tutulan dəyişikliklərlə bağlı öz mövqeyini bildirib:

- Belə narahatçılığın yaranması başadüşüləndir. Hazırda taksi xidməti sektoru Azərbaycanda yüksək rəqabətin olduğu azsaylı sahələrdən biridir. Bu sektorda son 4-5 ildə yaranmış rəqabətin nəticəsi olaraq taksi xidmətinin qiymətləri əhəmiyyətli dərəcədə ucuzlaşıb. Dövlət isə bu rəqabəti qorumaq əvəzinə əvvəlcə öz şirkətini yaradaraq bazara daxil oldu, sonra öz şirkətinə maliyyə dəstəyi verərək bahalı və müasir avtomobillər gətizdirdi, indi də müxtəlif tənzimləyici qaydalarla mövqeyini bazarda möhkəmləndirmək istəyir. Konsepsiyada nəzərdə tutulanlar həyata keçirilərsə bazarda taksi şirkətlərinin sayı kəskin azalacaq və bazarda ancaq dövlət şirkəti və ən

yaxşı halda bir neçə iri şirkət qalacaq. Rəqabətiz xidmət sonda bahalaşacaq, xidmətin keyfiyyətində isə ciddi artım olmayacaq.

BNA bu Konsesiyanı irəli sürəndə yəqin ki xarici ölkələrin təcrübəsinə istinad edib. Doğrudan da bir sıra ölkələrdə taksi xidmətinə münasibətdə müxtəlif tənzimləmələr mövcuddur. Bu tənzimləmələr əsasən 3 istiqamətdə olur: 1) tarifi tənzimlənməsi; 2) lisenziyaların tənzimlənməsi; 3) keyfiyyətin tənzimlənməsi. Ancaq son illər əksər ölkələrində, o cümlədən OECD ölkələrində taksi xidmətinə münasibətdə şərtlərin yumşaldılması tendensiyası müşahidə edilir. Yeni tendensiya özünü qiymətin sərbəstləşdirilməsində və lisenziyaların sayına qoyulan limitlərin aradan qaldırılmasında göstərir. Bunun nəticəsində gözləmə vaxtı əhəmiyyətli dərəcədə azalır, qiymətlər isə ucuzlaşır. Bu gün dünyada ride-sourcing və ride-sharing kimi taksi xidmətləri bazarda getdikcə payını artırır. Biz isə hələ də sovetşayağı idarəetmə vərdişlərindən əl çəkmirik.

Gələk BNA-nın əsaslandırmasına. BNA və təəssüf ki, bəzi ekspertlər iddia edir ki, indiki tariflər çox aşağı olduğundan sürücülərin gəlirləri aşağı olur və onlar narazılıq edirlər. Bu iddia doğru deyil. Təəvvür edin hər gün xeyli sayda taksi Bakıdan Xırdalana (və əksinə), Sumqayıta (və əksinə) sərnəşinin birini 1 manata aparır. Kifayət qədər böyük məsafəni taksi 4 manata qət edir. Eyni vəziyyət 20 yanvar – Koroğlu metrostansiyası, 20 yanvar – Müşviqabad istiqamətində də var. Və yaxud Koroğlu stansiyalarından Bakı kəndlərinə olan marşrutları qeyd etmək olar. Əgər qiymət belə ucuzdursa niyə minlərlə sürücü 1 manata sərnəşin daşımağa maraqlı göstərir? Yəqin BNA xəbərdardır ki, avtobusların yükünü məhz bu "birmanatlıq" taksilər azaldır. Və ya UBER, Bolt, Maksim və s kimi xidmətlərdə işləyənləri götürək. Məhz bu xidmətlərin hesabına son vaxtlar taksi xidmətindən daha çox istifadə etməyə başlamışam və hər dəfə də sürücülərdən onların qazanları barədə münasibət öyrənirəm. Əksəriyyətinin cavabı belə olub ki, sərf edir. Bunların hamısı da öz şəxsi məşinlərindən istifadə edirlər. Əsas narazılıq isə vergitutmanın ədalətsiz olması ilə bağlı olub. Sürücüləri taksi şirkətləri ilə əməkdaşlığa heç kim məcbur etmir, bu onların öz seçimidir. Metroların, dayanacaqların yanında bütün günü mürgüləyən, gün ərzində 1-2 sifariş qəbul etməklə kifayətlənən, sərnəşindən ən azı 5 manat tələb edən sərbəst taksi sürücülərindən fərqli olaraq şirkətlərlə işləyənlər daha çox qazana bilir. Əlbəttə pul heç zaman çox olmur və sürücülər daha çox xidmət haqqı almağa etiraz etməzlər. Ancaq mövcud tariflər sürücüləri hələki qane edir.

Vahid çağrı mərkəzinə gəlincə, bunun Azərbaycanda nə dərəcədə effektiv işləyəcəyi məlum deyil. Söhbət eyni anda yüzlərlə, minlərlə sərnəşinin zəng vurmağından gedir. Bütün zənglər cavablandırılacaqmı yoxsa dövlət qurumlarında, banklarda, mobil operatorlarda olduğu kimi müştəri hər dəfə qulağında telefon 5-10 dəqiqə musiqiyə qulaq asmaq məcburiyyətində qalacaq?

BNA-nın digər iradı xidmət keyfiyyətinin aşağı olması ilə bağlıdır. Agentik haqlıdır. Bu baxımdan dövlətin işi xarici ölkələrdə olduğu kimi taksi xidmətinə dair standartların qəbulu və onlara riayət edilməsinin təmin etməkdən ibarət olmalıdır. Dövlət tənzimləməlidir, taksi xidməti göstərməli deyil. Digər tərəfdən xidmətin keyfiyyəti heç də təkcə avtomobilin təzə, rahat və səliqəli olması deyil. Xidmətin keyfiyyəti həm də

gözləmə vaxtının az olması, qiymətlərin münasib olması və dispetçerlə qısa müddətdə əlaqə saxlamaq mümkünlüyüdür.

Sonda qeyd etmək istəyirəm ki, vahid tarifi tətbiqi mexanizmindən imtina edilməlidir. Çünki bu addım taksi xidməti sektorunda kiçik sahibkarlıq subyektlərini sıradan çıxaracaq, işsizliyi artıracaq və ən əsası qeyri-rəsmi taksi xidmətləri göstərən sürücülərin sayı daha da artacaq. Vergi ödəyicilərinin puluna bəhə qiymətə alınan və səmərəli olmayan taksi maşınlarına xidmət də bəhadır. Onların tarifləri indiki tariflərlə rəqabət apara bilməz. Qiymətləri yeni taksilər üçün əlverişli həddə qaldırmaq üçün ortaya vahid tarif söhbəti atılıb. Bu siyasətin sonu bahalı və inhisarçı taksi xidməti ilə ykullaşacaq.

S.Əliyevin statusu ilə aşağıdakı linkdən tanış olmaq olar:

<https://www.facebook.com/samir.aliyev/posts/10220913513641618>