



چالش نظام مند کردن نوآوری در حوزه خدمات حمل و نقل اینترنتی

یادداشتی از دکتر علیرضا قنادان
مدیر عامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران



واژ طرف دیگر حاکمیت محلی در نقش متولی مدیریت و نظارت بر حمل و نقل شهری چرا که طبق ماده ۹ قانون مدیریت مصرف سوخت و حمل و نقل، این وظیفه در شهرها بر عهده شهرداری ها قرار داده شده است. گروه دوم درگیر در این موضوع، شهروندان هستند. دسته اول شهروندانی هستند که مشتریان پلتفرم های مسافربری اینترنتی بوده و به طور مستقیم از این خدمات بهره مند می شوند و دسته دوم شهروندانی که به ندرت از این خدمات استفاده کرده یا اصلاً استفاده نمی کنند ولی همواره در معرض عوارض ناشی از آن (آلودگی هوا، ترافیک و...) قرار دارند. گروه سوم رانندگان هستند، دسته اول این گروه، رانندگان شاغل در این سیستم اند که به واسطه ارائه خدمات با خودروهو شخصی با انعطاف زمان کار بالایی، بهره اقتصادی (هر چند اندک) کسب کرده و در این اکوسیستم اقتصاد مشارکت، نقش کلیدی دارند. دسته دوم نیز رانندگان رسمی شهرها (تاکسیرانان) هستند که شغل اصلی آنها رانندگی است و با ضوابط و محدودیت های زیادی اجازه فعالیت حمل و نقل در شهر پیدا کرده اند اما به دلیل بازار مشترک با این خدمات اثرات معیشتی ناشی از افزایش ناوگان خدمات دهنده را تجربه می کنند. گروه چهارم شرکت های خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل درون شهری هستند که این گروه نیز به نوبه خود دارای دلبخش است. بخش اول شرکت های خصوصی اینترنتی که به کمک تجارب دنیا و با شناسایی فرصت های تکنولوژی و نیازهای بازار حمل و نقل کشور، خلأ های موجود در ارائه خدمات حمل و نقل را شناسایی کرده و راهکارهای عملی برای آن ارائه کرده اند. بخش دوم نیز شرکت های خصوصی تاکسیرانی و آژانس های تلفنی هستند که به انکای حاشیه نه چندان امن قانونی، کمی از نیازهای شهروندان و پیشرفت های تکنولوژیکی عقب

استفاده از خدمات کرایه خودرو شخصی بر بستر تلفن های همراه در دنیا از سال ۲۰۰۹، با ورود اوبر به بازار رشد قابل توجهی پیدا کرد. در کنار توجهی که کاربران این خدمات به علت دسترسی بالا و هزینه پایین به آن نشان می دادند در هم تنیدگی زیاد اجزای نظام حمل و نقل درون شهری و اثرات متقابل آنها بر یکدیگر باعث شد متولیان و سیاستگذاران حمل و نقل مجاب شوند هر چه سریع تر این خدمات را در راستای منافع عمومی ضابطه مند کنند. از سوی دیگر رشد سریع استفاده از این خدمات اینترنتی چالش مهمی برای پژوهشگران، سیاستگذاران و برنامه ریزان حوزه مدیریت شهری محسوب می شد چرا که از یک طرف داده و اطلاعات کمی در مورد اثرگذاری این نوع خدمات بر الگوی سفرهای شهری وجود داشت و از طرف دیگر استقبال مردمی باعث رشد جهشی این خدمات شده و اثرات مشهودی را در حمل و نقل شهرها باعث گردیده بود.

در کشورمان نیز از سال ۱۳۹۵ خدمات مسافربری اینترنتی شکل جدی به خود گرفت و در سال ۱۳۹۶ با فعالیت جدی و رقابت چند شرکت در این عرصه، اثرات آن بر بازار حمل و نقل شهر تهران مشهود شد. از آنجا که در مطالعات مختلف جهانی به طور گسترده ای به ابعاد مثبت و منفی این خدمات پرداخته شده است، در سال ۱۳۹۶، که همزمان با دوره جدید مدیریت شهری بود راهبرد کلان شهرداری تهران بر استقبال از جنبه های مثبت این پدیده جدید عصر فناوری در کنار کنترل عوارض نامطلوب آن قرار گرفت. اما به منظور فهم دقیق از چارچوب لازم برای تعیین ضوابط خدمات مسافربری اینترنتی داشتن دیدگاه جامعی از دینفعان این خدمات ضروری است. به طور کلی چهار گروه اصلی در ارائه خدمات حمل و نقل اینترنتی نقش آفرینی می کنند که بر اساس اهداف و اثرگذاری هر یک از این گروه ها را می توان به دو بخش تقسیم کرد.

گروه اول حاکمیت است که هدفش افزایش منفعت اجتماعی در ارائه این خدمات است. این گروه را می توان به دو بخش حاکمیت ملی و محلی تقسیم کرد که حسب قانون حدود مسئولیت و وظایف متفاوتی بر عهده دارند. حاکمیت ملی به عنوان مشوق اقتصاد دانش بنیان و مسئول حفاظت از محیط زیست و برقراری امنیت و ایمنی از یک طرف

افتاده اند و بخشی از بازار تحت کنترل خود را به دسته اول واگذار کرده اند. نکته قابل توجه آن است که برای ضابطه مند کردن خدمات حمل و نقل اینترنتی در نظر داشتن اهداف و خواسته های همه گروه های دینفعان پیش گفته ضروری است. به بیان ساده تر تنظیم ضوابط در هر بخش باید به شکلی صورت پذیرد که منفعت حداکثری دینفعان مختلف در جامعه حاصل شود. هر چند ناگفته پیداست که منافع و اهداف برخی از گروه ها و دسته های معرفی شده در سطرهای بالا با هم در تضاد است و همین واقعیت پیچیدگی موضوع را بیش از پیش می سازد. مطابق گزارشات منتشر شده از تجارب جهانی و همچنین بر اساس مطالعات به عمل آمده روی عملکرد خدمات حمل و نقل اینترنتی از سال ۹۶ تاکنون، ضابطه مند کردن این خدمات بر عهده حاکمیت ملی و محلی به طور توأمان قرار دارد و برای این موضوع باید سه هدف زیر مورد نظر حاکمیت قرار گیرد:

هدف اول ایجاد تعادل میان شیوه های حمل و نقل است. منظور از ایجاد تعادل در بین شیوه های مختلف حمل و نقل آن است که اولاً رقابت خدمات حمل و نقل اینترنتی با حمل و نقل عمومی (مترو و اتوبوس) ایجاد نشود، ثانیاً زمین رقابت بین ناوگان شخصی فعال در خدمات اینترنتی و ناوگان رسمی حمل و نقل شبه همگانی (تاکسی ها) شکلی عادلانه داشته باشند و ثالثاً بازار حمل و نقل اینترنتی از طریق کاهش سهم حمل و نقل با خودرو شخصی هر چه بیشتر توسعه یابد.

هدف دوم اطمینان از سفر امن و ایمن برای شهروندان است به عبارت دیگر از صلاحیت رفتاری و مهارت حرفه ای رانندگان این سیستم برای فعالیت در ناوگان حمل و نقل اطمینان حاصل شود و از طرف دیگر ناوگان فعال در این سیستم از نظر فنی و زیست محیطی استانداردهای لازم را اخذ کنند و ایمنی و امنیت داده و اطلاعات شهروندان نیز تضمین شود.

هدف سوم پایداری سیستم حمل و نقل در بلندمدت است، به عبارت دیگر علاوه بر اشتغال با ثبات برای رانندگانی که این حرفه را شغل خود قرار داده اند به مسأله نوسازی ناوگان از محل درآمدهای عملیاتی توجه شده و از داده خدمات ارائه شده برای برنامه ریزی شهری حداکثر بهره را برد. دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشوری دو سال اخیر جلسات متعدد و فشرده ای را جهت جمع آوری خواسته های تمامی گروه های ذیل در این موضوع برگزار کرد و سعی کرد تا با رویکرد حفظ قوانین موجود نظام مند کند. در همین راستا شهرداری تهران نیز به عنوان یکی از بازیگران اصلی حمل و نقل درون شهری سعی کرده است تا با همکاری در تدوین چارچوب ضوابط و سازوکارهای نظارتی مشارکت فعالی در این زمینه از خود نشان دهد. هر چند که برای دستیابی به همه اهداف هنوز راه زیادی مانده اما برای تکلیف بسیاری از تعارضات دیرینه دینفعان مختلف در قالب دستورالعمل جدید نظارت بر مسافربری های اینترنتی ابلاغ شده از سوی وزارت کشور، این امیدواری را به وجود آورده است تا با مشارکت خود این شرکت ها بتوان به تکمیل و بهینه سازی ضوابط این خدمات جدید در کشور پرداخت.

ویژه نامه روز
جهانی شهرها
آبان ۱۳۹۸

ایران