



التباعد خارج القاعدة



المواطنون يواجهون مشكلة التنقل

## أصحاب سيارات الأجرة في الوطن العربي يشكون من تداعيات كورونا

### التاكسي والتوكتوك وسائل نقل لم تتأثر كثيرا بالوباء



الخطر قائم

تجوب غالبية الشوارع الجانبية، وزاد الإقبال عليها في القرى، حيث لا تتبع الإجراءات الاحترازية المكثفة التي تطبقها الحكومة منذ ظهور الوباء.

وأوضح نبيل محمد، سائق توكتوك بمحافظة الغربية في شمال القاهرة، أن المركبة التي يقودها ليست بها أبواب، وبالتالي يدخل إليها الهواء من الجانبين، مما يجعل الزبائن يطمئنون كثيرا للتعامل معه ولا يخشون العدوى، فالهواء يتجدد على الدوام.

وأضاف لـ "العرب"، "أن المشكلة التي تواجه العاملين على مركبات التوكتوك في المناطق الشعبية والقرى، تتمثل في تراجع استخدامها، حيث بدأ البعض يميلون نحو التحرك على الأقدام لقضاء احتياجاتهم، بعدما تضررت مصادر رزقهم وقل دخلهم".

**العديد من أصحاب سيارات الأجرة في الجزائر اعترفوا بأنهم باشروا العمل بطريقة مخالفة للقانون**

ويستخدم التوكتوك في المسافات القريبة، والتي يستطيع أي شخص أن يقطعها مشيا، ولو على سبيل ممارسة الرياضة، وهو ما انعكس على مستوى الإقبال على هذه المركبة، كما عاد البعض من قاطني القرى والنحوع إلى استخدام الحيوانات، مثل الحمير، أو إصلاح دراجاتهم الهوائية لقضاء مشاويرهم القريبة.

ويبقى خطر الإصابة بالعدوى يهدد أولئك الذين يستقلون النقل العمومي كالحافلات والقطار والميترو، خاصة إذا لم يلتزم المسافرون بإجراءات الوقاية كارتداء الكمامة والتباعد الاجتماعي.

وتواجد فيه الناس في الشارع، ويضيف أنه في البداية وجد صعوبة في التأقلم مع الوضع الجديد لكنه اليوم يعاني من مشكلة وهي أن بعض الزبائن لا يلتزمون بلبس الكمامة.

ويشكى أصحاب التاكسي الفردي من كثرة المصاريف للتعقيم الذي أصبح عبئا يقلل من توفير لقمة العيش، لكنهم يقرون بأنهم أفضل حال من زملائهم العاملين في سيارات الأجرة الأخرى.

### التوكتوك يختلف

وفي مصر يشكو خالد أمين، سائق تاكسي بالقاهرة، من تأثره الكبير بفايروس كورونا، فمنذ ظهوره انخفض معدل استخدام سيارته من قبل الزبائن، وأحجم الكثير من الركاب عن استخدام سيارات الأجرة، وأصبحوا يميلون إلى تفضيل سيارات الأجرة المسجلة على تطبيقى أوبر أو كريم، اعتقادا بأن هذا النوع من السيارات أكثر أمانا.

وقامت الشركتان بحملة دعائية للتاكسي على التزام السائقين كافة الإجراءات الاحترازية، ما خلق شعورا بالأمان لدى قطاع كبير من المواطنين في مصر.

وقال أمين لـ "العرب"، "أصبحت وتيرة العمل ممتلئة بالنسبة لي، فمن يستقلون سيارتي يتحاشون الحديث خوفا من تبعات الرذاذ المنبعث من الفم أو الأنف، وغالبيتهم ينهون رحلتهم بالسيارة من دون أن ينطقوا بكلمة واحدة".

وأشار خالد (41 عاما) إلى أنه يحرص على ارتداء قناع الوجه، وإظهار نظافة سيارته بوضع عبوات من المطهرات الكحولية على طاولة القيادة لطماننة الزبائن وحماية لنفسه، لافتا إلى أن هذه اللوازم زادت من الأعباء المالية التي يتكبدها شهريا، خاصة في الفترات الأولى للزبائن التي شهدت ارتفاعا في أسعار تلك المنتجات.

يختلف الأمر تماما بالنسبة لمركبات التوكتوك الشهيرة في مصر، والتي

والبروتوكول الصحي يشمل وضع فاصل من البلاستيك المغطى يعزل السائق عن الركاب في المقاعد الخلفية، مع الزامية ارتداء الكمامة بالنسبة لكل من السائق والزبون، مع وضع محلول الكحول المطهر تحت تصرف الزبائن، كما يجب أن تكون مقاعد سيارة الأجرة مغطاة بأغلفة بلاستيكية، ويتعين تطهيرها تلقائيا بعد كل عملية نقل، بالإضافة إلى تنظيف السيارة بمحلول مطهر يوميا وبصفة منتظمة مع التعقيم والتعقيم الدوري لمساند الرأس والذراع وكذا مقابض أبواب السيارة بمواد مطهرة.

وتابع العميري "كثيرا ما أدخل في مشادات مقيمة للأصابع بسبب الإجراءات الوقائية مع الزبائن، ومع ذلك نحن في أريحية مقارنة بزملائنا الآخرين، ولا أخفي أنني مررت بظروف صعبة خلال الأشهر الماضية بسبب شل النشاط".

وعبر المتحدث عن امتعاضه من تراخي المصالح المختصة، من فرض إجراءات الرقابة على المهنة، فقد استغل العديد من مهتني الحرفة سرييا الوضع وفرضوا علينا منافسة غير شريفة ولا هي تزيهة.

### التاكسي الفردي

أصحاب التاكسي الفردي هم أكثر المستفيدين من الحجر الصحي ومنع التجول الذي يجبر الناس على الإسراع في العودة إلى منازلهم قبل الوقت المحدد، لكن رغم ذلك يقولون إنهم يعانون أيضا من شروط الوقاية الجافة والمخاطر، فهم أكثر عرضة للإصابة بالعدوى لأنهم لا يعرفون زبائنهم ممن يحملون الفايروس. يقول حمادي فدو، صاحب سيارة تاكسي، إنه كان يعمل بالليل، وصار يعرف من أين يلتقط زبائنه من شوارع العاصمة التونسية وأماكن السهر، لكن مع حظر التجول أجبر على العمل بالنهار بعد أن أغلقت نوادي ومطاعم السهر بعد أن حدد حظر التجول المتعلق بالوقاية من الفايروس التاسعة مساء كحد أقصى

معنى أن تطلب من المتقدمين من سائقي سيارات الأجرة للحصول على منحة 250 دولارا، أن تكون بحوزتهم وثيقة تحديث الوفاء بإداءات صندوق التضامن لغير الأجراء.

وتابع "لقد اضطرت أنا والعديد من الزملاء إلى العمل بطريقة سرية، حيث عمدت إلى طمس كل الإشارات الرسمية لسيارة الأجرة، وتحولت إلى سيارة أجرة مخفية، رغم ما لذلك من مخاطر وعقوبات.. لكن ما باليد حيلة".

واعترف العديد من أصحاب سيارات الأجرة بأنهم باشروا العمل بطريقة مخالفة للقانون أو كما يسمى محليا "الكلوذستان"، منذ بداية الجائحة من أجل كسب القوت، خاصة أن المساعدات المالية المخصصة لهم تأخرت.

أما أصحاب سيارات الأجرة بين ضواحي المدينة الواحدة فهم أفضل حال مقارنة ببقية زملائهم العاملين بين المدن والمحافظات رغم تقليل عدد الركاب إلى النصف، وترفع سعر السفر بنصف القيمة، لكنهم أصبحوا يشكون من قلة الزبائن الذين أصبحوا يفضلون سيارة التاكسي لأنها تقلهم بمفردهم.

يقول محمد الجبري صاحب سيارة أجرة بين العاصمة تونس وضواحي المرسى، "إن حركة النقل لم تكن كما كانت عليه من قبل فنحن لا نحمل في الرحلة الواحدة سوى أربعة ركاب وهذا يعني أن مداخلنا قلت وهذا أثر على التزاماتنا فنحن نسدد سقسبا بنكي كل شهر ونُدفع التامينات السنوية وهي باهظة التكاليف هذا إضافة إلى المصاريف التي تنجر على إصلاح العطب وما إلى ذلك".

يقول الجبري "صحيح أن غياب كل راكب يعني تقليص فرصة الإصابة بالحياة باهظة ولنا أطفال بالمدارس، فكيف يعيش الذين يسكنون بالإيجار، ثم كم سيكسب الذي يعمل سائقا وليست له سيارة، الحقيقة أن هؤلاء أصبح وضعهم صعبا جدا مع تراجع مداخيلهم، علما بأن العديد من أصحاب السيارات صاروا يعملون طيلة اليوم لأن الحجر الصحي يغلق المدينة باكرا".

وفي الجزائر يقدر كمال العميري، وهو مالك سيارة أجرة بين العاصمة وضواحيها، بأنه أكثر حظا بعدما سمحت لهم الحكومة بالعودة إلى نشاطهم، عكس العاملين على خطوط بين المحافظات، لكنه مع ذلك بدأ في حديثه مع "العرب"، أكثر قلقا من تجليات المرحلة التي أفرزها وباء كورونا.

يقول العميري "قد نبدو محظوظين مقارنة بالعاملين على خطوط بين المحافظات، لكن الواقع شيء آخر، فالبروتوكول الذي فرضته السلطات المختصة من أجل العودة إلى النشاط صارم جدا، كما أنه يقلص مردود العمل".

بدأ أصحاب سيارات الأجرة في الوطن العربي يشكون من الإجراءات الحكومية التي تتعلق بالوقاية من وباء كورونا الذي انتشر في أنحاء العالم، فالبعض يشتكي من منع التنقل بين المحافظات والبعض الآخر يشتكي من كثرة مصاريف التعقيم، في حين تعدّ السيارات المسجلة على تطبيقات الإنترنت الأوفر حظا في هذه الأزمة.

تونس - أغلقت جائحة كورونا الحدود بين الدول وانتشرت في موجة ثانية لتغلق بين المدن والمحافظات في الوطن العربي، وتوقف سائقو سيارات الأجرة في العواصم وبين المدن المكتظة عن التنافس في ما بينهم للفوز بزبائن أكثر، خفت سرعتهم في الطرقات، وقل غضبهم من أصحاب السيارات الخاصة الذين كانوا يضيقونهم في الطريق.

### النقل بين المحافظات

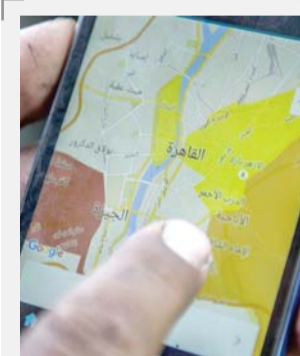
الصال لا يختلف من دولة إلى أخرى، ولكنه يختلف من قطاع إلى آخر، فسيارات الأجرة بين المحافظات شهدت كسادا بعد أن منع التنقل بينها، وجلس السائقون في المحطات يرتشون القهوة وينتظرون إفراجا طال بسبب الوباء، وتعدت حالتهم المادية خاصة وأن لهم التزامات بنكية فأغلبهم اشتروا سياراتهم بقروض بنكية عليها فوائد تقسم الظهر، إضافة إلى معلوم التامينات والتغطية الاجتماعية وما إلى ذلك من مصاريف الصيانة وغيرها.

يقول التونسي، النطفي المرزوقي (58 عاما) سائق سيارة أجرة بين محافظتي الكاف وتونس، "لقد تأثرنا بهذه الجائحة بطريقة لا نخيّل لها، فمحمولة سيارات الأجرة انخفضت للنصف أو حتى أقل، لأن الجامعات أغلقت في الأونة الأخيرة، إلى جانب البطالة التي خلفتها الجائحة مما جعل الناس لا تتنقل بين الجهات والمحافظات، واضطرتنا هذا الوضع إلى تخفيض عدد الرحلات يوميا وأحيانا نتغيب عن العمل لأنه لا يوجد العدد الكافي (8 زبائن) لكي نقوم برحلتنا".

ويضيف النطفي الذي يجلس مع زملاء العمل بجانب سياراتهم، "مداخلنا تراجع للنصف أو أكثر، ولم نعد نقدر حتى على توفير معالم السيارة ومستلزماتها من المحروقات وغيرها".

حال أصحاب سيارات الأجرة الرابطة بين المحافظات في تونس لا يختلف عن حال زملائهم في الجزائر، الذين اصطفوا على مقاعد البطالة بسبب تقشي الوباء وقرارات الحكومة التي أغلقت المحافظات واشترطت على العاملين بقطاع النقل إجراءات وقائية صارمة جعلت سائقي سيارات الأجرة يقلقون على إمكان تحقيق أرباح يعوونتهم للعمل، في حين أنها تحافظ على سلامتهم وسلامة الركاب.

كشفت عمر بوعدسة، مالك وسائق سيارة أجرة على خط العاصمة الجزائرية ومحافة



**الكثير من الركاب أصبحوا يميلون إلى تفضيل التوكتوك أو سيارات الأجرة المسجلة على تطبيقى أوبر أو كريم**

