

پدیده تاکسی‌های اینترنتی از منظر اقتصادی

در حال حاضر که مسافرپایی از طریق تقاضاهای آنلاین امکان‌پذیر می‌شود طی مسافت برای یافتن مسافر کم شده است و مثل قبل لازم نیست خودروهای آژانس به مبدأ برگردند تا مسافر جدیدی بیابند یا مسافرکش‌ها مسافت‌های طولانی بروند تا مسافر پیدا کنند، اندکی کارایی در اقتصاد بیشتر شده است؛ ولی این امر با چیزی که انتظار داشتیم اقتصاد دیجیتال بتواند فراهم کند، متفاوت است.

به گزارش سایت خبری پرسون، دکتر علی سرزعی در یادداشتی نوشت: وجود سامانه‌های حمل و نقل اینترنتی از نمادهای برجسته اقتصاد دیجیتال در زندگی مدرن هستند و به خوبی نشان می‌دهند چگونه فناوری اطلاعات می‌تواند در خدمت شهروندان قرار گیرد و رفاه آنها را بالا ببرد. این سامانه‌ها توانستند معضل مسافرکشی و کمبود تاکسی در شهرهای بزرگ را حل کنند. آنها در عین حال که این خدمات را عرضه می‌کنند، امنیت مسافران را تضمین کرده و اشتغال فراوانی را به وجود آورده‌اند.

گفته می‌شود تعداد مشتریان یکی از این سامانه‌ها در تهران از هر شهری از شهرهای بزرگ جهان در سامانه اوبر بیشتر است. اینها همگی نقاط مثبت و برجسته این محصولات دنیای اقتصاد دیجیتال است و در نگاه اول همه به این پدیده‌ها توجه می‌کنند. اما اگر از زاویه اقتصادی به این موضوع نگاه کنیم، شاید به ابعادی برسیم که در نگاه اول مشخص نیست و شاید قضاوت‌های متفاوتی داشته باشیم.

از دید اقتصادی اسنپ یک خدمت لوکس و در عین حال بسیار ارزان ارائه می‌کند. اینکه فردی یک ماشین سفارش دهد و تنها در آن بنشیند و از هر جای شهر به جای دیگر برود تنها با خدمت تاکسی در اروپا قابل مقایسه است. در اروپا نیز وسایل حمل‌ونقل عمومی مثل مترو، اتوبوس و تراموا ارزان و تاکسی بسیار گران است (بلیت یک‌ونیم یا دو یورویی در مقابل کرایه حدود ۴۰ یورویی). ما به لحاظ مدیریت شهری وقتی می‌توانیم سخن از بهبود به میان آوریم که توده مردم به سمت استفاده از حمل و نقل عمومی سوق داده شوند و اوبر و تاکسی تنها به ثروتمندان یا افرادی که کار فوری دارند، اختصاص یابد. متأسفانه این سامانه‌ها در ایران چنین کارکردی را ندارد؛ به این معنا که وجود چنین خدمت ارزانی موجب می‌شود تا مشتریان حمل‌ونقل عمومی زیاد نشود و چه بسا کاهش یابد. شاید توجهیه قابل قبول آن باشد که ظرفیت حمل‌ونقل عمومی کشش مسافر بیشتر را نداشته و تاکسی‌های اینترنتی کمبود ظرفیت حمل و نقل عمومی را جبران کرده‌اند. حتی اگر این سخن درست باشد نباید فراموش کرد که اولاً قیمت پایین این خدمات موجب افزایش تقاضا برای مسافرت داخل شهری شده است. علاوه بر آن، بر شدت ترافیک و آلودگی هوا افزوده است. در ارزیابی اثرات چنین نوآوری‌های دیجیتال باید این موارد را حتماً لحاظ کرد.

آیا وجود تاکسی‌های آنلاین بر کارایی اقتصاد افزوده است؟ یعنی آیا فناوری اطلاعات موجب شده است تا از منابع موجود در اقتصاد بهتر استفاده شود؟ اگر تاکسی‌های اینترنتی این عادت را ایجاد می‌کردند که افراد حین رفتن به محل کار یا برگشت مسافرانی را با خود همراه می‌کردند، آن وقت با اطمینان گفته می‌شد که کارایی در اقتصاد بیشتر شده بود؛ چون تعداد سرنشین به ازای هر خودرو زیاد می‌شد؛ اما در حال حاضر بیشتر رانندگان این خدمت، صرفاً به این کار مشغولند. البته باید اذعان کرد در حال حاضر که مسافرپایی از طریق تقاضاهای آنلاین امکان‌پذیر می‌شود طی مسافت برای یافتن مسافر کم شده است و مثل قبل لازم نیست خودروهای آژانس به مبدأ برگردند تا مسافر جدیدی بیابند یا مسافرکش‌ها مسافت‌های طولانی بروند تا مسافر پیدا کنند، اندکی کارایی در اقتصاد بیشتر شده است؛ ولی این امر با چیزی که انتظار داشتیم اقتصاد دیجیتال بتواند فراهم کند، متفاوت است.

به باور راقم، ریشه ارزان بودن قیمت تاکسی‌های اینترنتی، بنزین بسیار ارزان و یارانه نهفته در آن است. این امر موجب شده است بازار چنین خدمتی بسیار فراگیر شود و در جهان رکوردی را به خود اختصاص دهد. طبیعت آدمیان به سمت استفاده زیاد از کالا یا خدمتی کشیده می‌شود که در آن یارانه نهفته است و چون تقاضا بالا رفته تعداد رانندگان شاغل در آن زیاد شده است. گفته می‌شود ۴.۵ میلیون نفر به نحوی در این بازار مشغول کار هستند. وقتی یک سیاست نادرست مثل تثبیت نرخ بنزین در شرایط تورمی چند سال اجرا می‌شود، به تبع آن کسب‌وکارهای مرتبط رونق می‌گیرند و اشتغالی ایجاد می‌شود که اساساً مبتنی بر یارانه پنهان است. حال هر وقت سیاستگذار بخواهد در آن سیاست قیمت‌گذاری انرژی تجدیدنظر کند، با مخالفت بیشتر جامعه روبه‌رو می‌شود. ۴.۵ میلیون نفر به‌عنوان راننده مستقیماً از گران کردن بنزین متضرر خواهند شد. همچنین توده مردم که به استفاده از این خدمت لوکس عادت کرده بودند به سختی می‌توانند عادت خود را تغییر دهند. این قضیه نمونه‌ای است از آنچه در اقتصاد وابستگی به مسیر خوانده می‌شود؛ یعنی وقتی در یک مسیر جلو رفتید، عقب‌گرد دیگر آسان نخواهد بود و به احتمال زیاد مجبور خواهید شد همین مسیر را ادامه دهید.

می‌دانم گفتن چنین حرفی بسیار تلخ است؛ ولی به نظر نگارنده اگر قرار باشد روزی اصلاحات اقتصادی اجرا شود باید بازار تاکسی‌های آنلاین کوچک شود و با حذف یارانه پنهان، منابع حاصل از آن را صرف توسعه حمل‌ونقل عمومی مثل اتوبوس، مترو و تراموا کنیم و افرادی که هم‌اکنون در نقش رانندگان سامانه‌ها مشغول به کار هستند در نقش رانندگان اتوبوس، مترو و تراموا یا تعمیرکنندگان این وسایل حمل‌ونقل عمومی ظاهر شوند. با چنین بازتخصیص منابع (reallocation of resources) است که می‌توان گفت از منابع کشور استفاده بهتری شده است و کشور با پیامدهای منفی مثل ترافیک شدیدتر یا آلودگی بسیار شدید شهرها کمتر روبه‌رو می‌شود.