

التوكتوك وسيلة المواصلات الأولى بمصر تنتظر تسهيل الترخيص منذ عام 13



الأحد 26 سبتمبر 2021 02:31 م

معدود الهلج،:

في ضوء انسحاب الدولة المصرية عن تقديم خدمات النقل والمواصلات الداخلية في المدن المصرية، تنفيذا للاتفاق مع صندوق النقد الدولي عام 1991 بخصم أعداد الجهاز الحكومي، ومعاناة المناطق الريفية والعشوائية من صعوبات انتقال الأفراد بها، ظهرت عربات التوكتوك ذات الثلاث عجلات والتي تحمل شخصين بخلاف السائق، والمنتشرة بالدول الآسيوية والدول النامية كثيفة السكان، كحل ذاتي لمشكلة مزمنة وبديلا لعربات الحنطور التي يجرها حصان ارتفعت تكاليف إطعامه مع غلاء الأعلاف، أو الدراجات النارية التي تحمل راكبا واحدا وتتعرض للعوامل الجوية من حر أو برودة

كما يتناسب حجم عربات التوكتوك الصغير مع ضيق الشوارع والأزقة بالريف والمناطق العشوائية، والتي لا تستطيع سيارات الميكروباص دخولها، إضافة لتوقف الأوتوبيسات عند الطرق الرئيسية، مما يتطلب وسيلة مواصلات أخرى للوصول إلى المنازل

وكانت البداية من خلال استيراد عربات توكتوك من الهند لمدينة السنبلوين بمحافظة الدقهلية الواقعة شمال البلاد، عام 1996، كوسيلة للنقل الداخلي بدلا عن الحنطور، ومع نجاحها في المهمة انتشرت تلك العربات في باقي مدن المحافظة وقراها، لتتحول السنبلوين إلى مركز لتجارة عربات التوكتوك، وصيانتها من خلال الورش الفنية المتخصصة، كما قام بعض الفنيين بصناعة بعض قطع غيارها محليا

وسرعان ما انتشرت تلك العربات في باقي محافظات الوجه البحري ثم إلى الوجه القبلي، حيث تشتد الحاجة إليها لغياب البديل لها كوسيلة نقل أدمية، حيث كان على السيدة المريضة في القرى والتي تحتاج للانتقال إلى مستشفى المدينة؛ ركوب دراجة نارية مما يعرضها للخطر، بينما توفر عربة التوكتوك لها وسيلة أكثر أدمية، تستوعب مرافقا معها لاصطحابها إلى المستشفى

وعلى الجانب الآخر وفر انتشار عربات التوكتوك فرص عمل لمئات الآلاف من الشباب، الذين يحصلون على دخول جيدة منها يعاونون بها أسرهم البسيطة، مما ساهم نشاط من الحركة التجارية في تلك المناطق، ما دفع الكثير من الأمهات لبيع ما لديهن من ذهب لشراء عربة توكتوك لابنها للعمل عليها، ومن خلال الربح تشتري عربة أخرى بالتقسيط لابن آخر لها

ولم تقتصر الإفادة على السائقين للعربات، بل تخطتها إلى الفنيين المتخصصين في إصلاح العربات والتجار البائعين لها

حل أهلي لمشكلة المواصلات بالريف

وهكذا حلت عربات التوكتوك مشكلة غياب وسائل المواصلات في المناطق الريفية والعشوائية، ووفرت فرص عمل دون أن تكلف الدولة شيئا وكان المتصور أن تقوم الدولة بتنظيم عربات التوكتوك كما فعلت الهند والبرازيل وتايلاند وجنوب أفريقيا، حتى لا تعوق حركة المرور ولمنع صغار السن من قيادتها، وللاستفادة من الرسوم التي ستقررها نظير ترخيصها، بعد استفادتها من الرسوم الجمركية خلال عملية استيرادها خاصة من الهند

ورغم أن مطلب تنظيم التوكتوك أصبح مطلبيا شعبيا في ضوء انتشارها المتسع حتى تخطى عددها المليونى عربة حينذاك، تعمل بعضها لثلاث ورديات مما يعنى تشغيلها لعدد كبير من الشباب، لكن الدولة تباطأت في الاستجابة لمطلب الترخيص بحجة أنها وسيلة مواصلات غير آمنة يمكن أن تنقلب عند أي اصطدام بها

واستثمر الرئيس مبارك الموقف فوعد في برنامجه الانتخابي للرئاسة عام 2005 بترخيص عربات التوكتوك، لكنه أبطأ في التنفيذ حتى تم تعديل قانون المرور عام 2008 ليسمح بترخيص عربات التوكتوك بعد 12 عاما من دخولها البلاد، خلال فترة وزارة الدكتور أحمد نظيف الذي سعى مع وزير الداخلية صاحب النفوذ حبيب العادلي حتى تم التعديل

لكن إجراءات الترخيص رغم إجراء تعديل آخر بقانون المرور عام 2014 كانت معقدة، وتتطلب حضور أصحاب العربات من الأقاليم إلى مقر مركزى بمدينة الجيزة للحصول على اعتماد لفاتورة الشراء، وهو ما يستغرق ثلاثة أيام إضافة إلى رسوم أخرى محلية، وكان الدولة تعاقب الشخص الملتزم، الأمر الذي قلل من عدد حالات الترخيص

وفى ضوء حدوث بعض حالات إطلاق النيران على رجال أمن في بدايات عام 2014، قررت الدولة من خلال وزارة الصناعة والتجارة منع استيراد الموتوسيكلات وعربات التوكتوك في شباط/ فبراير 2014، سواء للتجار أو للاستخدام الخاص أو للاستعمال الشخصي لمدة عام، ووقف استيراد مكونات إنتاج تلك المركبات لمدة ثلاثة أشهر

وما زال حظر استيراد التوكتوك قائما حتى الآن، بينما تم السماح بنفس العام باستيراد مكونات إنتاجه، وهو ما شجع عدة شركات أبرزها غيور على التصنيع المحلي لعربات التوكتوك، بالتعاون مع شركات عالمية متخصصة، مع إيجاد نسبة مكون محلي به واستمرار استيراد المحرك

حصر العربات بالمحافظات لم يتم

وفى أيار/ مايو 2017 أعلن قطاع المرور بوزارة الداخلية الترخيص لجميع مركبات التوكتوك بجميع المحافظات عدا مدينة القاهرة، وجعل قيمة الترخيص 200 جنيه وهى نفس قيمة ترخيص الدراجات النارية، وأن الذى لا يقوم بالترخيص خلال المهلة التى تحددتها كل محافظة ستتم مصادرة عربته، لكن باقى اشتراطات الترخيص والمغالاة في قيمة المخالفات زادت من تكلفة الترخيص، بالإضافة إلى المعاملة السيئة من قبل رجال المرور مما قلل من التراخيص

وفى أيلول/ سبتمبر 2018 تبنت وزارة التنمية المحلية تدابير معوقات ترخيص التوكتوك، لكنها حددت خطوط سيرها على المناطق غير المخططة وبين القرى فقط، وحظر سيرها بالطرق الرئيسية والسريعة بين المدن، وخاطبت الوزارة المحافظين للقيام بحصر عربات التوكتوك بكل محافظة والقيام بترخيصها، وتحديد خطوط سيرها خلال مهلة مدتها ستة أشهر

وبالفعل انتهزت مصلحة الضرائب الفرصة لتعلن عن أسس المحاسبة الضريبية لمركبات التوكتوك، والتي تختلف حسب سنة صنع المركبة وحسب أيام العمل الفعلية خلال العام وحسب نسبة صافي الربح للعربة

لكن الأمور سارت بعدها عكس ذلك، حيث قررت هيئة التنمية الصناعية في نيسان/ أبريل 2019 وقف منح تراخيص مصانع تجميع وتصنيع التوكتوك، كما قرر مجلس الوزراء في أيلول/ سبتمبر من نفس العام استبدال وإحلال عربات التوكتوك بسيارات آمنة، مثل "الميني فان" التي تعمل بالغاز الطبيعي

وتولت وزارة التنمية المحلية الملف والتي أعلنت أنه سيتم دفع فرق السعر ما بين الميني فان والتوكتوك من خلال قروض ميسرة، لكن شيئا من ذلك لم يحدث على الصعيد العملي حتى الآن

وتزامن ذلك وقتها مع حملة مرورية لمنع سير العربات بالمدن والشوارع الرئيسية، كما قامت مدينة السادس من أكتوبر بمحافظة الجيزة بمنع سير عربات التوكتوك وإحلال سيارات الميني فان محلها، لكن التحول إلى شراء سيارة ميني فان بدلا من التوكتوك لم يكن متاحا للغالبية، حيث يصل ثمن أقل سيارة منها إلى 140 ألف جنيه بينما سعر التوكتوك حوالي 45 ألف جنيه، كما غالب سيارات الميني فان الموجودة ليست مجهزة للعمل بالغاز الطبيعي

عدد العربات غير معروف

وفى حزيران/ يونيو من العام الحالى أعلن رئيس مجلس الوزراء عن تكليف وزارة التنمية المحلية بتيسير إجراءات ترخيص سيارات الميني فان، لتحل محل عربات التوكتوك ودخول عربات التوكتوك المستبدلة بالميني فان ضمن مبادرة إحلال السيارات للعمل بالغاز الطبيعي، لكنه حتى الآن لم يتم فتح باب التسجيل لتنفيذ ذلك، كما لم تعلن أي جهة حكومية عن خطوات تنفيذية، مثلما حدث مع برنامج السيارات الملاكي القديمة بسيارات جديدة تعمل بالغاز الطبيعي

ولا توجد جهة رسمية لديها حصر بعدد عربات التوكتوك العاملة بمصر، حيث أن عدد العربات المرخصة حتى نهاية عام 2019 كآخر بيانات مُعلنة 227 ألف عربة، وتشير تقديرات غير رسمية إلى زيادة العدد عن ثلاثة ملايين عربة، وترفعها تقديرات أخرى إلى أربعة ملايين، كما صرح أكثر من مسؤول أمنى وحكومي أن العدد المُرخص يعادل حوالي نسبة 10 في المائة من العدد الموجود بالفعل، وبما يشير إلى الأهمية المجتمعية لترخيصه بعد أن أصبحت العربات الوسيلة الرئيسية للانتقال سواء للموظفين والعمال والطلاب، كما أنه من الاستحالة الاستغناء عنه لعدم وجود بديل في مناطق انتشاره، وحتى لو نجح برنامج إحلال العربات بسيارات "ميني فان" فإن الأمر سيستغرق فترة لا تقل عن عشر سنوات

وهكذا ما زال تيسير إجراءات ترخيص عربات التوكتوك متعسرا، لتستمر حالة عدم الاستقرار والكر والفر بين السائقين ورجال

الشرطة، مع استمرار حملة إعلامية للتهام التوكتوك بالإسهام فى انتشار الجريمة، مستنديين إلى بعض الجرائم التى تقع من قبل السائقين مثل تعاطى المخدرات وخطف حقائب فتيات والاعتصاب والتحرش، متناسين أن عدد السائقين يزيد عن أربعة ملايين شخص، ومن الطبيعى أن تكون هناك نسبة للجريمة بين هذا العدد الكبير، خاصة مع صغر سن العديد من السائقين، وأن الحل لا يكون بالمنع للجميع، ولكن بعقاب المخطئين، وهو ما يسهله ترخيص العربات وتسهيل معرفة العربات المخالفة من بلاغات المجني عليهم

كما تقع العديد من حوادث قتل سائقى العربات للاستيلاء على حصيلة الإيرادات والاستيلاء على العربات لبيعها، مع الصعوبات التى تجدها الشرطة للعثور على الجناة، ولو كانت تلك العربات مرتبطة بمنظومة الجى بى إس لسهلت مهمة تتبع العربات المُستولى عليها ولم نسمع فى مرة أنه تمت أية مساعدة حكومية لأسر السائقين المقتولين، والتي خسرت ابنها ومصدر دخل رئيس لها، قد يكون المصدر الوحيد لدخلها

نقلا عن: عربي21