«Μήλον της έριδος» οι οδηγοί ταξί που αναζητούν καλύτερη προμήθεια. Πως φτάσαμε στο κόστος προμίσθωσης των 2 ευρώ

2022/06/17 08:46 στην κατηγορία ΜΜΜ

Όπως σχεδόν σε όλο τον κλάδο των Μεταφορών, εμφανής είναι η έλλειψη προσωπικού και κυρίως, οδηγών. Κάτι τέτοιο συμβαίνει και στα ταξί την περίοδο κορύφωσης της ζήτησης, δηλαδή στην τουριστική περίοδο.

Του Φώτη Φωτεινού

Από χθες, σε μια σημαντική τροποποίηση της εμπορικής πολιτικής της προχώρησε η BEAT. Η γνωστή διαδικτυακή πλατφόρμα επέβαλε σε όλες τις κλήσεις ταξί, μέσω του BEAT, **κόστος προμίσθωσης από 1,92 έως 2 ευρώ**.

Με αυτή την αλλαγή, η οποία επιβαρύνει τον επιβάτη, η εταιρεία αποσκοπεί στην ενίσχυση του εισοδήματος των συνεργαζόμενων οδηγών ταξί, με στόχο την κάλυψη των αυξημένων αναγκών της καλοκαιρινής περιόδου.

Πως έφτασε, όμως, η BEAT σε αυτήν την απόφαση; Σύμφωνα με αναλυτές της αγοράς των επιβατικών μεταφορών, η BEAT, **όπως και άλλες διαδικτυακές πλατφόρμες, διαπίστωνε απώλειες / ελλείψεις στον αριθμό των συνεργαζόμενων οδηγών.**

Αρκετοί οδηγοί, εξαιτίας της εκρηκτικής ανόδου των καυσίμων, προτιμούσαν να μην επιλέγουν διαδρομές της BEAT, ώστε να αποφεύγουν το κόστος της προμήθειας (9,7% προ ΦΠΑ).

Επίσης, αρκετοί οδηγοί, είτε διοχετεύτηκαν στα νησιά, είτε επέλεξαν να «φύγουν» από τον κλάδο των ταξί, προτιμώντας να εργαστούν, π.χ. στον κλάδο των delivery (e-food).

Με γνώμονα τα ανωτέρω, τα ραδιοταξί της Αθήνας, **πριν από μερικές ημέρες, αποφάσισαν την επιβολή κόστους προμίσθωσης 2 ευρώ στον επιβάτη,** η οποία είναι μια νόμιμη χρέωση σύμφωνα με τη νομοθεσία, που μπορεί να κυμαίνεται από 0 ευρώ έως 5,65 ευρώ. Με αυτόν τον τρόπο, φαίνεται ότι «κέρδισαν» οδηγούς.

Εξετάζοντας τις νέες συνθήκες και αφότου είχε δρομολογήσει πρόγραμμα κινήτρων στους συνεργαζόμενους οδηγούς, το οποίο απέφερε συγκεκριμένα αποτελέσματα, η

BEAT αποφάσισε να προχωρήσει, κι αυτή, στο επόμενο βήμα: Την επιβολή κόστους προμίσθωσης από 1,92 ευρώ – 2 ευρώ στον επιβάτη.

Η ζήτηση για υπηρεσίες ταξί έχει εκτοξευθεί κατά 61% σε σχέση με το 2019

Προτού προβεί στην ανακοίνωση της επιβολής κόστους προμίσθωσης στον επιβάτη και αναμένοντας τις διαφαινόμενες αποφάσεις του υπουργείου Μεταφορών για αναπροσαρμογή των κομίστρων των ταξί, η BEAT δημοσίευσε, πριν από λίγες ημέρες, την έρευνα «Διερεύνηση και Αξιολόγηση της Υφιστάμενης Κατάστασης και των Πολιτικών Ανάπτυξης της Αγοράς Ταξί στην Αθήνα».

Σύμφωνα με την έρευνα, με το κόστος χρήσης των υπηρεσιών ταξί στην Ελλάδα να είναι από τα χαμηλότερα στην Ευρώπη, η ραγδαία αύξηση των καυσίμων, σε συνδυασμό με τις σωρευμένες υποχρεώσεις από την υπερδεκαετή οικονομική κρίση, έχουν συρρικνώσει τα εισοδήματα των οδηγών ταξί.

Σήμερα, με τη ζ**ήτηση για υπηρεσίες ταξί, όπως αναφέρει η BEAT,** να έχει εκτοξευθεί κατά **61% σε σχέση με το 2019**, εκατοντάδες οχήματα παραμένουν εκτός λειτουργίας, λόγω του υψηλού λειτουργικού κόστους.

Το γεγονός αυτό έχει ως συνέπεια την ταλαιπωρία χιλιάδων πολιτών, οι οποίοι **αδυνατούν να βρουν ταξί τις ώρες αιχμής**.

Ειδικότερα, όπως υποστηρίζει η BEAT, η υπέρογκη αύξηση στο κόστος καυσίμων και το υψηλότατο κόστος απόκτησης άδειας, έχουν συρρικνώσει σημαντικά τα έσοδα των οδηγών, ωθώντας σχεδόν 2.000 οχήματα εκτός αγοράς, λόγω του υψηλού κόστους λειτουργίας, παρά την υπερβολική ζήτηση.

«Είναι τόσο ασύμφορη η λειτουργία ταξί στα μεγάλα αστικά κέντρα, που σημαντικός αριθμός οδηγών επιλέγει να εργάζεται σχεδόν αποκλειστικά σε λιμάνια και αεροδρόμια, προκειμένου να περιορίζει τα κόστη και να εξυπηρετεί κατά προτεραιότητα υψηλής αξίας διαδρομές.

Όλα αυτά, αθροιστικά, περιορίζουν σημαντικά τις δυνατότητες εξυπηρέτησης των κατοίκων της πόλης, με αποτέλεσμα υψηλούς χρόνους αναμονής για τους επιβάτες», αναφέρει η εταιρεία.

Ενδεικτικά, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, το **67% των οδηγών ταξί της Αθήνας** εργάζεται για **περισσότερες από 12 ώρες την ημέρα**, κάνοντας το **20% των χιλιομέτρων** του **κενά** δίχως επιβάτη.

Μάλιστα το 96,3% των οδηγών απάντησαν πως εργάζονται έξι ημέρες την εβδομάδα,

με το 55,3% να δηλώνουν επταήμερη εργασία, προκειμένου να τα βγάλουν πέρα.