

سابتكو
SAPTCO

الشركة السعودية للنقل الجماعي

الملف
الصحفي
NEWSPAPER FILE

حلول النقل المتكامل
Integrated Transport Solutions



الاحد 9 / 10 / 2016م

المحتوى

<p>تعد أول مرة تفتح فيها الوزارة باب العمرة في بداية العام بعد يومين من افتتاحها .. «الحج» تغلق بوابة العمرة لتطبيق الرسوم الجديدة</p>	
<p>الشركات الناقلة وحقوق المستهلك!!</p>	
<p>إلغاء تراخيص مستخدمي الحافلات المخالفة في النقل المدرسي</p>	
<p>دراستان لتأمين المركبات تريكان مستثمري النقل بسبب تأخير نتائجهما</p>	

الاقتصادية

تعد أول مرة تفتح فيها الوزارة باب العمرة في بداية العام

بعد يومين من افتتاحها .. «الحج» تغلق بوابة العمرة لتطبيق الرسوم الجديدة

علمت "الاقتصادية" من مصادر أن وزارة الحج والعمرة أغلقت بوابتها الإلكترونية لإصدار التأشيرات، مانعة بذلك إصدارات أي تأشيرات للمعتمرين، وذلك بعد يومين من افتتاحها، الذي تم في غرة المحرم.

وأكدت المصادر أنه تم إغلاق البوابة لبدء تفعيل قرار فرض الرسوم الجديدة على تأشيرة العمرة، وذلك على من سبق له أداء فريضة العمرة، وتعد هذه أول مرة تفتح فيها الوزارة باب العمرة في بداية العام خلافا للأعوام السابقة التي تفتح فيها الوزارة العمرة في شهر صفر.

وأوضح لـ "الاقتصادية" وليد أبو سبعة المختص في قطاع الحج والعمرة أن شركات العمرة والمستثمرين في القطاع لم يوقعوا أي عقود لهذا الموسم، وذلك في انتظار تطبيق قرار فرض الرسوم الجديد على تأشيرات العمرة لمن سبق لهم أداء العمرة.

وتوقع أبو سبعة أن يحدث انخفاض نسبي في أعداد المعتمرين في موسم العمرة القادم، مشيراً إلى أن المستثمرين في قطاع العمرة قاموا برفع عدد من الخطابات للجهات ذات العلاقة في القطاع لاستيضاح أثر الرسوم في حركة قطاع العمرة في الموسم المقبل.

وكان مجلس الوزراء قد أصدر قراراً بزيادة رسوم تأشيرات السعودية الدخول والخروج والعودة في 8 أغسطس الماضي، حيث أقر مجلس الوزراء السعودي، رفع رسوم التأشيرات والمخالفات المرورية ضمن مبادرة قدمتها وزارة المالية ووزارة الاقتصاد والتخطيط لتعزيز الإيرادات لتصبح قيمة رسم تأشيرة الدخول المتعدد للسعودية أصبح ثمانية آلاف ريال، ما يعادل 2133.3 دولار، وخمسة آلاف ريال للتأشيرة التي مدتها سنة، وثلاثة آلاف ريال لتأشيرة الستة أشهر.

أما الدخول لمرة واحدة فسيكلف ألفي ريال على أن تتحمل الدولة هذا الرسم عن القادم للمرة الأولى لأداء الحج أو العمرة وشملت القرارات التي أعلن عنها المجلس زيادة رسوم تأشيرات الخروج والعودة لتصبح 500 ريال لعدة سفرات لمدة ثلاثة أشهر، و200 ريال عن كل شهر إضافي. وكانت الرسوم من قبل 500 ريال للخروج المتعدد لمدة ستة أشهر.

رابط الخبر



الشركات الناقلة وحقوق المستهلك!!

دخلت شركات توجيه سيارات الأجرة عبر التطبيقات الإلكترونية؛ لتنظيم عمل سيارات الأجرة وتسهيل طلبها والحصول عليها، بالإضافة إلى أنها أحدثت نقلة نوعية في طريقة تقديم الخدمة بجودة عالية وتحقيق السلامة والأمان في هذا القطاع. إلا أنها بدأت تظهر على الساحة مشكلات عدة من أهمها ما يواجهه الراكب عند تعرّض المركبة التي يستقلها لعطل أو حادث مفاجئ يضطره إلى النزول منها والبحث بنفسه عن ناقل آخر ليكمل به مشواره. فالسائق يقوم بترك الراكب عند قارعة الطريق دون أي اكتراث لذلك أو أدنى مسؤولية منه تحثه على التواصل مع الشركة المسؤولة لإبلاغها بما حدث لتعمل على توفير بديل لضمان سلامة الراكب ورضاه عن الخدمة المقدّمة وحفظ حقوقه. وبالرغم من ذلك، نجد أن الشركة تتقاضى أجرها كاملاً في هذه الحالة نظراً لكون عملية السداد تتم عن طريق السحب التلقائي من البطاقات الائتمانية أو غيرها من طرق الدفع المشابهة، ولا يتم تعويض الراكب عن الضرر اللاحق به جرّاء هذا الفعل.

فمن يحفظ حقوق الراكب في هذه الحالة؟.. وهل تقديم شكوى للشركة الناقلة من شأنه أن يعوّض الراكب عن كافة ما تكبّده من صعاب وما استنزفه من أعصاب لقاء الزجج به على الطرقات، وهو الذي قام بالتأمين لهذه الشركة وطلب خدماتها؟ ولا سيما وأن جميعنا يعلم أن النسبة الأكبر من مستخدمي هذه التطبيقات هم النساء، فكيف يُقبل التصرف معهن بهذه الطريقة؟ وهل من شأن الشكوى التي يتقدّم بها الراكب بهذا الخصوص الحد من تكرار هذه الظاهرة وإيجاد حل جذري لها، أم أنّه يتم التعامل مع كل حالة بشكل فردي ومنفصل على حدة؟ وما هي اشتراطات السلامة للمستهلك التي فرضتها الجهات المختصة عند منحها التراخيص لهذا النوع من الشركات؟ وهل هنالك حقوق للمستهلكين ولم نعلم بها لقصور الجانب الإعلامي عنها؟.

اعتقد أنّ السبب الأبرز للكائن وراء هذه المشكلة هو عدم معرفة الراكب لحقوقه عند التعامل مع هذه الشركات، فمن المفترض من أي ناقل بري أو بحري أو جوي التعريف بحقوق المستهلك عبر نشرها في مكان واضح؛ سواء كان ذلك عن طريق التطبيق المخصص لكل شركة، أو عند إجراء الطلب للتزويد بالخدمة والحصول على المركبة، أو من خلال وضعها كمنشور داخل السيارة. كما لوحظ في الأونة الأخيرة بأن هنالك العديد من السيارات الفارهة انضمت إلى الشركات التي توفر خدمات التنقل، والتي يندش الراكب من فخامتها التي لا تتلاءم مطلقاً مع الأجرة المقطوعة جرّاء استقلالها. فما الذي يدفع الشباب ذا السيارات الفارهة إلى العمل بهذا المجال خاصة وأن القيمة المرتفعة للسيارة التي يقودها لا تعكس وجود حاجة تستدعي الخوض بذلك؟! فالمفهوم الذي من أجله أسست هذه الشركات الناقلة هو مساعدة الراكب في تقديم الخدمة له بأجود وأسرع شكل ممكن لتلافي المشكلات السابقة التي كانت تواجهه أثناء استقلال سيارات الأجرة العادية، بالإضافة إلى مساعدة الشباب ذوي الدخل المحدود في تأمين لقمة العيش الشريفة لهم. فهل خرجت هذه الشركات عن غرضها؟ وأين هذا من الرقابة المفروضة من قبل الجهات المختصة؟ لا يمكننا تجاهل ما تقوم به الجهات المعنية وما تبذله من أقصى الجهود للمحافظة على استتباب أمن المواطن، فالتصاريح الأخيرة الصادرة من وزارة النقل بمنع الوافدين من استعمال سياراتهم الخاصة لنقل الركاب نظراً لكون ذلك مخالفاً لأحكام نظام العمل، تعتبر خطوة إيجابية لتوطين هذا القطاع والمساعدة في تنظيم خدمات الأجرة وحماية المستهلك. كما أنّ ذلك يساهم في رفع مستوى الأمان من خلال التحقق من هوية السائقين والشركات مقدّمة الخدمة، إضافة إلى تقوية ثقة المستخدمين بهذه الشركات من خلال إتاحة خاصية مراقبة سير المركبة أثناء استقلالها وربطها بالجهات المختصة لتدارك أي خلل فور حدوثه. فهذه كلها خطوات مبشرة بعدم تساهل الجهات المعنية مع أي تهاون تقوم به الشركات الناقلة.

ختاماً، أرجو من الشركات الناقلة الحرص على حقوق المستهلكين، وذلك من خلال الإعلان عنها والتوعية بها عبر المتحدثين الرسميين لكل شركة تجنباً للعديد من العواقب المستقبلية. كما أتمنى بأن يبقوا عند قدر المسؤولية وعدم استغلال المستهلك بسبب حاجته لهم.

رابط الخبر



إلغاء تراخيص مستخدمي الحافلات المخالفة في النقل المدرسي

كشفت الدكتورة حنان الأحمدية صاحبة مقترح نظام مشروع النقل المدرسي لـ«عكاظ» دواعي تقديمه بمشاركة عضو المجلس المهندس محمد النقادي، أنه سيسهم في سد الفراغ التشريعي القائم في ما يتعلق بالنقل المدرسي، إذ إن ما يتوافر حالياً من لوائح يعالج قضايا فنية بحتة كاشتراطات ترخيص السائقين والمواصفات الفنية المطلوبة في الحافلة، ولا توجد تنظيمات تعالج عملية إدارة هذا النشاط بما يضمن الأمن والسلامة لمستخدميه.

وأوضحت أن العقوبة تتضمن الغرامة بما لا يتجاوز 20 ألف ريال أو إلغاء الترخيص، أو بهما معا على من يزاول النقل دون تصريح، أو يستخدم حافلات مخالفة للشروط،

أو لم تكن معتمدة من وزارة النقل، أو عدم الحصول على تصريح مزاوله المهنة، أو نقل طلاب دون سن الـ12 دون مرافق.

وأشارت إلى أن الفراغ التشريعي يتضح من خلال صدور العديد من القرارات الهادفة لمعالجة أزمة النقل المدرسي وإيجاد حلول لمختلف جوانبه، لافتة إلى أن جزءاً كبيراً من إشكالات النقل المدرسي لا يمكن معالجتها بقرارات تصدر من حين لآخر، وإنما ينبغي معالجتها تشريعياً بإصدار نظام يحدد الأدوار والمسؤوليات لجميع الأطراف والجهات ذات العلاقة، وينظم هذه الخدمات بما يضمن الالتزام بالحد الأدنى من اشتراطات الأمن والسلامة في جميع مكونات منظومة النقل المدرسي.

وأضافت الأحمدية أن اللوائح المنظمة للنقل المدرسي لا تتناول قضية نقل المعلمات، فرغم قرار مجلس الوزراء الصادر بهذا الخصوص (رقم 299) وتاريخ (1432/10/27)، والذي ينص على البدء بتوفير خدمات النقل للمعلمات من العام 1432، إلا أنه حتى الآن لم تُلزم القطاعات التعليمية (الحكومية أو الخاصة) بنقل المعلمات، لذلك وفي ظل الإشكالات التي تعانيها المعلمات ونسبة الحوادث التي يتعرض لها والتي تفوق نسبة الحوادث المرورية في المجتمع ككل، وجب إيجاد نظام يضمن توفير سبل نقل آمنة لهذه الفئة المهمة في المجتمع، كما لم تنجح الجهود الساعية لتنظيم قطاع النقل المدرسي في القضاء على الممارسات غير النظامية وغير الآمنة فيه، خصوصاً أساطيل سيارات الميكروباص المعدلة لنقل ما يفوق حمولتها من طلاب ومعلمات والتي لا تخضع للفحص الدوري في غالب الأحيان.

ولفتت إلى أن تقارير الإدارة العامة للمرور وحملاتها التفتيشية تؤكد استمرار هذه المشكلة بما يحتم إيجاد بدائل مناسبة للقضاء عليها.

وبينت أن اللوائح التنظيمية القائمة أغفلت مسؤولية المدرسة ووزارة التعليم عن مراقبة ومتابعة مشغلي النقل المدرسي ومدى التزامهم بمعايير الأمن والسلامة وتوفير مراقبات داخل الحافلات، وتنظيم حركة السير خارج المدرسة ومتابعة إركاب وتنزيل الطلاب وسلوك السائقين وسلامة المركبة، بينما في دول مجاورة تقع المسؤولية بالدرجة الأولى على المدرسة في حالات الإهمال والتقصير، مع بقاء مسؤولية الجهات الأخرى كل في ما يخصه كوزارة النقل والمرور وغيرهما، وكذلك عدم وجود أنظمة تحدد مسؤولية إدارات التعليم عن السلامة في النقل المدرسي، وتلزمها بتبني إجراءات متابعة ورقابة ومحاسبة للمخالفين من المشغلين أو السائقين وتحملها مسؤولية الإخلال بدورها في هذا الجانب.

وزادت: في ظل ضعف الممارسات الرقابية والمحاسبية في قطاع النقل المدرسي والذي ترتب عليه نتائج كارثية وحوادث كان يمكن تلافيها، منها الدهس ونسيان الأطفال في الحافلة، أو حتى سقوطهم منها أثناء سيرها، تبرز أهمية إيجاد نظام يلزم القطاعات التعليمية بالقيام بدورها في المتابعة والرقابة للنقل المدرسي.

وقالت الدكتورة حنان الأحمدى: إذا كانت المدارس الأهلية على وجه الخصوص غير مشمولة بجهود الوزارة في تطوير النقل المدرسي، يجب إيجاد نظام موحد لتنظيمه في جميع المدارس بغض النظر عن كونها حكومية أو أهلية أو عالمية أو غير ذلك، مشددة على أن الحوادث المتكررة والتي يكون فيها الإهمال وضعف الرقابة والمسؤولية سيد الموقف، تحتم وضع تشريعات ملزمة بالحد الأدنى من المواصفات والإجراءات التي تضمن السلامة في النقل المدرسي، لذا يجب تحديد الأدوار والمسؤوليات وتعزيز آليات التنسيق بين الأطراف المعنية بالنقل المدرسي، وكذلك تحديد المخالفات والعقوبات المترتبة عليها لمختلف الأطراف المعنية بهذا النشاط.

[رابط الخبر](#)



دراسان لتأمين المركبات تريكان مستثمري النقل بسبب تأخير نتائجهما

تسببت دراساتان في مؤسسة النقد السعودي (ساما)، في إحداث إرباك لمستثمري قطاع النقل، بعد تباين الدراستين بشأن الحد من ارتفاع أسعار التأمين على المركبات لثلاثة أضعاف خلال أربع سنوات. وفندت «المستثمرون» قوله بأنه لم تصدر أي نتائج للدراستين، فيما يتعلق بربط تعرفه التأمين بسجل الحوادث في الدراسة الأولى، وتكلفة الخروج من دائرة النقد الحادة من خلال الدراسة البحثية الثانية للسوق، وذلك مقابل إقرار «ساما» بتكبد القطاع خسائر بنحو 9 ملايين ريال في 2015، لأول مرة منذ 2010، بسبب تدني أسعار الفائدة الاستثمارية عالمياً ومحلياً رغم ارتفاع حصة رأس مال القطاع بنحو 25٪.

وأكد متحدث شركات التأمين في «ساما»، عادل العيسى، أن «ساما» لم تصدر أي نتائج، مشيراً إلى أن ما يشاع مجرد تنبؤ لا يمكن الجزم به قبل ظهور النتائج، وقال: أعتقد أن المقصود بذلك هو أن مؤسسة النقد تبحث مع جهة استشارية دراسة محايدة لسوق تأمين المركبات وتقييم الأسعار لتحديد الأسباب، ومراجعة ما إذا كانت مرتفعة أم معقولة. وبسؤاله عما كشفه لـ «المدينة» في يونيو الفائت عن شروع «ساما» في إجراء دراسة شرعية وقانونية تربط أسعار تأمين المركبات بسجل الحوادث لقائدي المركبات وفق قاعدة بيانات موحدة، أوضح العيسى أن نتائج الدراسة كذلك لم تعلن بعد.

بدوره، استبعد رئيس اللجنة الوطنية للنقل البري في مجلس الغرف، بندر الجابري، انخفاض أسعار تأمين المركبات بأنواعها، في إشارة منه إلى ضرورة تدخل الجهات العليا لوقف الارتفاع المتزايد خلال 3 سنوات بنسبة تصل إلى 300٪؛ ما أحدث عبئاً على قطاع النقل حينما شكلت تعرفه التأمين 18٪ من إجمالي التكاليف. وقال: إن التأمين الشامل ارتفعت تعرفته إلى 4 آلاف كأقل حد مقابل كل 100 من قيمة المركبة.

وأشار وائل العوي، متعامل في قطاع التأمين، إلى أن الشركات تتبّع في التأمين الشامل سياسة خفض الأسعار بمعدل 10٪، في حال التجديد للسنة التالية إذا لم تكن هناك حوادث مسجلة، وفي حال تجديد التأمين وفي ملف المؤمن حادث بتكلفة تقدر بنحو 8 آلاف، فإن شركات التأمين تتبع في هذه الحالة سياسة رفع السعر بمعدل 10-20٪. وقال: إن بعض سجلات المؤمنین تكشف عن تكلفة عالية بسبب تعدد حوادثهم، في إشارة منه إلى أن وثائق الاتفاقية تؤكد على التزام الشركة بتغطية تكاليف 5 ملايين ريال.

ولفت الخبير والمستشار في قطاع التأمين الدكتور أدهم جاد، إلى أن قطاع شركات التأمين اتخذ طرقة عشوائية لرفع الأسعار خلال 5 سنوات مضت، بنسب تتراوح بين 200-300٪، وقال: رغم ذلك كله، لم تطوّر خدمات العملاء والمستفيدين، محذراً من تنفيذ القرار قبل مراجعة الأسعار المبالغ فيها. وأشار إلى أن القاعدة العلمية للتأمين توضح أن المؤمن الذي لا توجد عليه حوادث، تتم مراجعة القسط التأميني له بأسعار منافسة، في إشارة منه إلى أن المؤمن الذي لا توجد في سجله حوادث مرورية من المفترض أن يكون تأمينه بين 2.5-3.5٪ من قيمة المركبة، أي 25٪ من قيمة القسط التأميني التعاوني، لافتاً إلى أن هذا ما كان يعمل به في السوق المحلي.

[رابط الخبر](#)