



الهه قاسمی

روزنامه‌نگار

«No Payment Method Available»؛ این پاسخی بود که اخیرا کاربران سامسونگ پس از خرید خود از گلکسی اپ دریافت کردند. موضوعی که به نظر می‌رسد در ادامه سیاست‌های تحریمی شرکت‌های فناوری اطلاعات از سوی آمریکااست که از سال ۹۶ رنگ‌بوی دیگری به خود گرفته است. در همین راستا، شرکت سامسونگ در ایمیلی از تصمیم جدید خود در رابطه با محدودیت اپلیکیشن‌های ایرانی خبر داد. مشکلی که به نظر می‌رسد سامسونگ تحت تاثیر فشارهای وزارت خزانه‌داری آمریکا مجبور به اعمال فشارهای بیشتر به ایران شده و باید صبر کرد و دید اولتیماتوم حقوقی ایران در این مساله به این شرکت درنهایت به چه سرانجامی می‌رسد. موضوعی که با توجه به بازار گسترده شرکت سامسونگ و حضور اتباع آن در کشورمان، کار را برای آنها سخت خواهد کرد.

اپل؛ روشن‌کننده اولین چراغ در تحریم کاربران ایرانی

با شدیدتر شدن سیاست‌های تحریمی آمریکا، اپل اولین گام را در این حوزه برداشت و در پیغامی به برخی شرکت‌های برنامه‌نویس ایران اعلام کرد که در راستای قوانین تحریم‌های آمریکاعلیه ایران، اپ‌استور اپل نمی‌تواند برنامه‌های ایران مربوط به گوشی‌های آیفون را در خود جای دهد یا اقدام به توزیع آنها کند؛ اقدامی که با اعتراض کاربران ایرانی روبه‌رو شد و حتی آذری جهرمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات به این مساله اعتراض کرد و گفت: «۱۱ درصد سهم بازار گوشی ایران متعلق به اپل است. احترام به حقوق مصرف‌کننده امروزه یک اصل است که اپل رعایت نکرده. حذف اپ‌ها را پیگیری حقوقی می‌کنیم، و اگر تعاملی در این زمینه صورت نگیرد، وزارت ارتباطات دستش خالی نیست. ام‌وضوعی که در ادامه باعث مشکلات متعددی برای فروشندگان، کاربران گوشی‌های اپل و برنامه‌نویس‌های ایرانی به‌خصوص در حوزه IOS شد و متعاقب آن اپل حتی اجازه میزبانی، توزیع یا انجام کسب‌وکار با برنامه‌ها یا توسعه‌دهندگان متصل را هم از کاربران ایرانی گرفت. این اتفاق در حالی افتاد که زرمزه‌فشارهای آمریکا به دیگر شرکت‌های فناوری اطلاعات همچون سامسونگ و هواوی شنیده می‌شد.

سیستم‌عامل بومی واکنش چینی‌ها به تحریم آمریکا

اردیبهشت امسال بود که شرکت هواوی در لیست سیاه تجارت

جامعه

پنجشنبه ۱۷ بهمن ۱۳۹۸ | شماره ۲۹۷۶



صاحب‌امتیاز: دانشگاه آزاد اسلامی - **مدیرمسئول:** محمدامین ایمانجانی - **سرپریدر:** مسعود فروغی
دفتر مدیرمسئول: ۰۲۶ ۶۱۳۴۸۰۱۲ - **تحریریه:** ۰۸۲-۰۱۸-۶۶۶۲۰ - **فکس:** ۰۵۱-۶۶۶۲۰-۰۲۷-۶۶۶۲۰
روابط عمومی: ۰۲۶-۶۹۹-۶۶۶۲۰ - **سازمان آگهی‌ها:** ۰۸-۰۴۱۰۶۶۲۰
چاپ: چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی - **توزیع فرهیختگان:** ۰۱۲-۱۱۳۴۸۰
نشانی: خیابان حافظ، پلاک ۱۷، روبروی ساختمان بورس، ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم



دلیل تحریم‌های اعمال شده از سوی آمریکا خودداری کرد. هرچند در همان زمان هم برخورد‌های لازم با این شرکت انجام شد، اما به نظر می‌رسد شرکت سامسونگ اکنون سیاست جدیدی را در قبال محصولات ایرانی در حوزه فناوری اطلاعات اعمال کرده است.

محدودیت اخیر سامسونگ برای کاربران ایرانی از منظر فنی

شاید از خود برسید که این مساله در گوشی‌های سامسونگ تا چه میزان قابلیت اجرایی دارد و با توجه به ساده‌تر بودن نصب اپلیکیشن‌ها روی گوشی‌های سامسونگ نسبت به اپل، این تصمیم تا چه حد قابلیت اجرایی دارد؟ موضوعی که به نظر می‌رسد به

تعاملات پشت‌پرده شرکت سامسونگ با گوگل هم‌بستگی دارد که بدانیم سامسونگ تا چه میزان می‌تواند به گوگل پلی گوشی‌های ایرانی دسترسی داشته باشد. کیوان نقره‌کار، کارشناس فناوری اطلاعات درباره این موضوع به «فرهیختگان» گفت: «به نظر می‌رسد این تصمیم در ادامه سیاست تحریمی است که علیه ایران اعمال می‌شود و شرکت سامسونگ اخیرا تصمیم گرفته بازار پرسود خود در ایران را با محدودیت روبه‌رو کند و کاربران ایرانی را قربانی کند تا ارتباطش را با سطح کلان‌تر در دنیا حفظ کند. پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا این مساله از منظر فنی قابلیت اجرایی دارد یا نه و سامسونگ تا چه میزان می‌تواند

قمار سامسونگ در بازار ایران

این سلسله اتفاقات ادامه داشت تا اینکه سامسونگ تصمیم جدیدی را درباره بازار خود در ایران اتخاذ کرد؛ تصمیمی که ایمیل سامسونگ به کاربرانش، از جزئیات آن پرده برداشت، عملا با این تصمیم از ۲۵ فوریه سال ۲۰۲۰ یا همان ششم اسفندماه امکان خرید از گلکسی‌اپ سامسونگ برای کاربران ایرانی وجود نخواهد داشت. هرچند هنوز دلیل مشخصی برای این توقف سرویس فروش ذکر نشده اما به نظر می‌رسد تحریم‌هایی از دلایل اصلی این موضوع است. دوسال پیش در المپیک زمستانی ۲۰۱۸ این شرکت از اعطای هدیه گوشی نوت ۸ خود به ورزشکاران ایرانی به

«فرهیختگان» گزارش می‌دهد

پرداخت‌های الکترونیک تاکسی شهری از واقعیت تا آنچه باید باشد

به همدیگر دسترسی داده‌اند؟ دلیل آن هم بانک مرکزی است که اجازه چنین کاری را نمی‌دهد و براساس ضوابطی که بانک مرکزی برای ما تعریف کرده است، ما نمی‌توانستیم به دیگر اپلیکیشن‌ها دسترسی دهیم. طبیعی است که در این شرایط ما طرح را نپذیرفتیم تا اینکه طرح خوشبختانه متوقف شد. در آخرین اتفاقی که در دادستانی تهران افتاد، صلاحیت تاکسیرانی در ورود به این موضوع گرفته شد و حتی بانک مرکزی هم با انجام این طرح مخالفت کرد. فواوی تهران اعلام کرد ما یک طرح دیگر را در رابطه با بارکدهای دویعدی در دست اجرا داریم. هرچند آخرین صحبتی که در این زمینه انجام شد این بود که اگر فواوا هم به این طرح ورود کند، قرار نیست بارکد دویعدی شرکتی کنده شود و گفته‌اند طرح تحمیلی نیست و این می‌تواند به‌عنوان یک آپشن مطرح شود و هرکدام از آنها بخواهند می‌توانند از آن استفاده کنند. در این شرایط ما هم با این موضوع مشکلی نداریم تا جایی که حقی از ما ضایل نشود. در همه جای دنیا این گونه است که اجرای طرح‌های مرتبط با مسائل پولی و ابرازهای مبادلاتی، از سسوی بانک مرکزی صورت می‌گیرد. با این مبنا که شرکت‌های مختلفی در این زمینه کار می‌کنند اما تصمیم درباره فعالیت مشترک آنها با یکدیگر براساس تجربه و دانش اقتصادی آنهاست و هیچ نهادی غیر از بانک مرکزی در این حوزه ورود نمی‌کند که بخواهد آنها را مجبور به فعالیت مشترک با یکدیگر کند. هر بازاری تعداد فعالان مخصوص به خود را دارد، برای مثال ما از یک‌سال گذشته وارد این سیستم شده‌ایم و توانستیم موفق شویم. شرکت‌های متعددی در این حوزه ورود کردند اما درنهایت شرکت تومن و شرکت فون‌پی که با ریاو لو ادغام شده‌اند، باقی مانده‌اند. وظیفه تاکسیرانی نظارت است و نه رگولاتوری. ما معتقدیم تاکسیرانی تنها باید بر آن نظارت داشته باشد نه اینکه بخواهد در روند اجرایی کار، مانند قیمت‌گذاری دخالت کند. طی چندماه اخیر تعاملات خوبی با تاکسیرانی در حال شکل‌گیری است و دلیل آن این است که ما داده‌های مختلفی را در زمینه هوشمندسازی شهری داریم و می‌توانیم به پروژه‌های شهر هوشمند شهرداری کمک کنیم. حرف ما صرفا این است که چه ناظر و چه رگولاتور نباید در کسب‌وکارها دخالت کنند اما باید نگرانی‌های خود را اعلام کرده و کسب‌وکارها موظف هستند نگرانی‌ها کماحقا را برطرف کنند. ما در این دوماه از تاکسیرانی درخواست کردیم در کار اقتصادی شرکت‌ها دخالت نکنند و کار اشتراکی را به عهده خود اپلیکیشن‌ها بگذارند. درنیزجه اکنون هردو فعالیت می‌کنیم که هم راننده و هم کاربران از این طرح راضی باشند.»

سر‌نوشت پیام‌سان‌های داخلی

در انتظار اپ‌های تاکسی‌های شهری

اگرچه این اختلافات میان نهادهای نظارتی و استارت‌اپ‌ها همواره وجود داشته است اما آنچه در این میان اهمیت پیدا می‌کند این است که باید امیدوار بود روند اجرایی به شیوه‌ای ادامه پیدا نکند که در ادامه با بی‌اعتمادی مخاطبان به این اپلیکیشن‌ها مواجه شود. روندی که تنها با حمایت پولی و معنوی محقق نمی‌شود و اگر عرصه رقابت را به خود شرکت‌ها واگذار کنیم، می‌توان انتظار داشت آنها در آینده بتوانند در بالابردن سطح رضایت مردم با یکدیگر رقابت کنند.

تمام فعالیت‌شان منحصر به کیف پولی بانکی شان است و هیچ خدمتی به جز کیف پول ارائه نمی‌دهند. این سیستم درصورت اجرایی شدن راه سوددهی را برای شرکت‌ها بسته و کارمزده به شما می‌دهد اما برای هر تراکنش باید به سیستم بانکی بروید و سقفی برای آن تعیین کنید که کار اپلیکیشن‌ها در این صورت با محدودیت روبه‌رو می‌شود. مشکل این است که قوانین آن به نحوی تعیین شده است که امکان کیف پول مستقل وجود ندارد، مگر اینکه وابسته به یک شرکت دولتی خصولتی باشد. در نتیجه ما به‌عنوان یک کیف پول مستقیم عملا نمی‌توانیم کاری کنیم، چراکه در صورت اجرا یا همه کیف پول‌ها باید خودشان را خصولتی کنند یا اینکه کارشان را تعطیل کنند. فعالیت ما با تاکسیرانی سابقه ۱۴ تا ۱۵ ماهه دارد که تعاملات مان هم مثبت بود و راضی هم هستیم. بوروکراسی هم، همان بوروکراسی معمول در کشور بود که ممکن است برخی کارها کند پیش برود اما تاکسیرانی کمک می‌کند و در این زمینه مشکلی نداریم. شش‌ریطی که ما اکنون داریم این است که تقریبا یک درصد پرداخت‌های تاکسی‌های تهران براساس این سیستم هوشمند تعریف می‌شود. درنتیجه این به معنای آن است که هنوز در مرحله فرهنگ‌سازی هستیم و در اینجا خود شهرداری، و تاکسیرانی و همه نهادها باید کمک کنند این درصدها را بالا ببرند تا بعد راجع به سوددهی آن صحبت کنیم. ما اکنون با «فون‌پی» یکی شده‌ایم و تصمیم گرفته‌ایم یکسری بارکد مشترک را در کنار بارکدهای خود تعریف کنیم. دوست داشتیم همه یکی شویم تا یک بارکد مشترک در همه تاکسی‌ها وجود داشته باشد. در این صورت فرهنگ استفاده از سیستم‌های الکترونیک در تاکسی‌ها سریعاً گسترش پیدا می‌کند و تاکسی‌ها اگر کیف پول مشترک داشته باشند، مجبورند همه آن را نصب کرده و از آن استفاده کنند ولی دوستان تومن به این طرح نپیوستند. اگر در بحث هم‌پذیرندگی با هم مشترک شویم، می‌توانیم از این مرحله عبور کرده و به یک اشتراک‌نظر برسیم.»

تاکسیرانی باید ناظر باشد نه رگولاتور

سیدهادی علوی، مدیرعامل استارت‌اپ تومن در گفت‌وگو با «فرهیختگان» به وضعیت اپلیکیشن تومن در بازار تاکسیرانی شهری تهران می‌پردازد و می‌گوید: «براساس اطلاعاتی که ما در اختیار داریم، شرکت تومن نزدیک ۹۰ درصد بازار پرداخت الکترونیک کرایه‌تا‌کسی‌ها را در اختیار دارد. انتقادی که ما پیش از این به تاکسیرانی و سازمان‌های مرتبط با شهرداری داشتیم این بود که چرا از مجموعه‌های که نزدیک‌به اکثریت بازار را در اختیار دارد و حتی یک‌شکایت مردمی ندارد، در بهبود سیستم حمل‌ونقلی مشورت گرفته نمی‌شود و چرا ما همواره باید با خبرهای اینچنینی سروبریز شویم. تومن یک شرکت درحال فعالیت است که مردم از آن راضی هستند، سوال ما این بود که چرا تاکسیرانی می‌خواهد به این مساله دست بزند و چرا به دنبال این موضوع نیستند که با حضور فعالان این حوزه یک طرح سنجدیده را اجرا کنند. ما حدود هشت‌ماه پیش با اعضای تاکسیرانی جلسه داشتیم و ادله انتقادی خود را به آنها گفتیم که اعتقاد داریم این مساله میزان اعتماد رانندگان و امنیت آن را کاهش می‌دهد. مثالی که برای آنها زدیم این بود که در ایران کدام دو اپلیکیشن مالی می‌شناسید که

هم دست آنها را باز گذاشته‌ایم. در این بازار رقابتی علاوه‌بر این سه اپلیکیشن مجوزدار، شرکت‌های دیگر هم می‌توانند در صورت درخواست و دریافت مجوز از سازمان در این زمینه فعالیت کنند، به شرط آنکه آنها با سیستم یکپارچه سایر شرکت‌ها هماهنگ شوند. در مدلی که توسط این سازمان و سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران طراحی شده، مبنای کار نصب یک برچسب واحد دویعدی داخل تاکسی است که تمام اپلیکیشن‌های دارای مجوز باید پروتکل آن را داشته باشند و شهروندان برای پرداخت کرایه‌تا‌کسی کافی است به دلخواه خود نسبت به نصب فقط یکی از این اپلیکیشن‌ها روی تلفن همراه خود اقدام کنند و نیازی به نصب چند اپلیکیشن نیست. همچنین تلاش کردیم تا این بارکد دویعدی در مترو و اتوبوس هم یکی شود که البته مشکلاتی در این حوزه وجود دارد، چراکه شیوه عملکردی حمل‌ونقل عمومی با تاکسیرانی متفاوت است ولی دوزمان ما یکپارچگی کیف پول‌ها در تمام سیستم‌های حمل‌ونقل است. هدف ما در سازمان تاکسیرانی این است که سیستم‌ها را تا جایی که ساختارها به ما اجازه می‌دهند، کاربرپسند و هوشمند کنیم. برخی ساختارها مانند قراردادن دستگاه‌های پوز و کارتخوان در تاکسی‌ها نیازمند هزینه‌های زیاد است، بنابراین ما در تلاش هستیم با کمترین هزینه برای شهروندان و رانندگان گام‌های بزرگی در این زمینه برداریم. به نظر من با توجه به اهداف تعیین شده در سامانه پرداخت الکترونیک کرایه‌تا‌اواسط سال آینده می‌توانیم امیدوار باشیم پرداخت الکترونیک کرایه بین شهروندان و رانندگان جایگاه ویژه‌ای داشته باشد. اجمله‌روش‌هایی که ما برای تحقق این کار در نظر گرفته‌ایم، تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه‌هاست تا همه هزینه‌های دویعدی تاکسی‌ها را پوشش دهد و رانندگان نباشند. کارهای مطالعاتی هم در این زمینه پیش‌بینی شده است که بخشی از هزینه‌ها نیز به آن اختصاص دارد.»

کیف پول بانک مرکزی نمی‌تواند مستقل باشد

درکنار اظهارات سسازمان تاکسیرانی به سراغ مدیران اپلیکیشن‌های فعال در این حوزه رفتیم تا نظرات آنها را نیز بشنومیم. همانگونه که پیش از این هم به آن اشاره کردیم، طرح هم‌پذیرندگی سامانه‌های پرداخت الکترونیک کرایه‌تا‌کسی یا همان اشتراک بارکدهای دویعدی تاکسی‌ها از جمله موضوعاتی است که استارت‌اپ‌های فعال در این حوزه پیشنهاداتی را برای بهبود آن در نظر دارند و عملا معتقدند این طرح به این سادگی‌ها قابلیت اجرایی ندارد. امیرعلی عیادی، مدیرعامل ریاو لو هم در گفت‌وگو با «فرهیختگان» به تبیین طرح هم‌پذیرندگی پرداخت و گفت: «بانک مرکزی برای انسجام کیف پول‌های بانکی از طرحی رونمایی کرد که هنوز ابلاغ نشده و در مرحله پیش‌نویس است اما جزئیات آن نشان می‌دهد این کیف پول‌ها نمی‌توانند مستقل باشند. جلسه‌ای با همین مضمون در بانک مرکزی برگزار شد که ما در آنجا دیدیم از اسنپ، دیجی کالا و دیگر شرکت‌های تجاری هم دعوت شده تا آنها هم به این طرح بپیوندند، در حالی که سود اقتصادی این شرکت‌ها از کیف پول نیست و این بخشی از فعالیت آنهاست ولی اپلیکیشن‌های پرداخت الکترونیک تاکسی

چالش رانندگان تاکسی با مسافران بر سر داشتن پول خرد ازجمله مشکلات حوزه شهری است که قدمتی طولانی دارد؛ مشکلی که کیف پول‌های بانکی و استارت‌اپ‌های تاکسی شهری می‌توانند راهکار خوبی برای حل آن باشند. پس از فراخوان تاکسیرانی از استارت‌اپ‌های شهری، شرکت‌های متعددی ازجمله «رسید»، «پرداختم»، «فون‌پی»، «کی‌پی» و «ezpay»، «ریالو»، «تومن» در این حوزه ایده‌ها و نظرات خود را بیان کردند و حتی کار خود را تا بخشی جلو بردند اما درنهایت سه شرکت تومن، ریالو و فون‌پی در تاکسی‌ها باقی مانده‌اند که از میان آنها هم ریالوو فون‌پی با یکدیگر ادغام شده‌اند. موضوعی که باید امیدوار بود تا سرانجام آن به سرنوشت پیام‌سان‌های داخلی دچار نشود.

وضعیت هوشمندسازی تاکسیرانی شهری

براساس آخرین آمار مسئولان در شرایط کنونی نزدیک ۶۰ درصد تاکسی‌های شهری از سیستم هوشمند برخوردار شده‌اند؛ وعده‌ای که سال‌هاست سازمان تاکسیرانی از آن سخن می‌گوید و حالا بنستر مناسبی برای همه‌گیر شدن آن فراهم شده است. رضا قاضی، معاون برنامه‌ریزی و توسعه شهری سازمان تاکسیرانی شهر تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» به تشریح جزئیات سیستم فعال پرداخت‌های الکترونیک در تاکسی‌های شهری پرداخت و گفت: «درحال حاضر در سطح شهر تهران سه اپلیکیشن فعال با نام‌های فون‌پی، تومن و ریالو را ما مجوز گرفته‌اند و هر کدام از این شرکت‌ها با سرمایه‌گذاری‌هایی که در این حوزه انجام داده‌اند، سهم بازار خود را دارند. در شهر تهران حدود ۴۰ هزار تاکسی به این سیستم‌ها مجهز شده و آن استفاده می‌کنند که میزان تراکنش‌های انجام‌شده با توجه به استقبال مردم از این سیستم‌های پرداخت کرایه قابل توجه است. در شرایط فعلی تهیه پول خرد برای تاکسیرانان و شهروندان کار سختی است و با توجه به نظرسنجی‌های انجام‌شده و براساس آمار، شهروندان از اجرایی شدن این سیستم رضایت دارند. ما یک طرح پایلوت را در این زمینه اجرا کردیم و حدود ۵۰۰ دستگاه تاکسی را در پایانه‌ای که در کنار پایانه اتوبوس و مترو قرار داشت، به سخت‌افزار «پرداخت کرایه» به صورت مشترک با کارت بلیت مترو و اتوبوس مجهز کردیم، اما این کار دو مشکل داشت؛ اولاً هزینه‌تأمین این دستگاه‌ها برای راننده تاکسی امکان‌پذیر نبود و ثانياً نگهداری و پشتیبانی از آنها برای شرکت مجری هزینه‌های بسیاری را داشت و عملا کرایه تاکسی‌ها برای شهروندان افزایش می‌یافت. بنابراین با عنایت به اینکه سیستم‌های پرداخت الکترونیک مبتنی بر تلفن همراه هزینه کمتری در بردارد، برنامه سازمان را بر مبنای توسعه سیستم بارکد دویعدی در تاکسی‌ها قرار دادیم تا هزینه‌ای به رانندگان و شهروندان تحمیل نشود. البته این کار به منزله این نیست که شرکت‌های فعال در این زمینه هزینه‌نپردازند؛ چراکه این شرکت‌ها هم سیستم پشتیبانی دارند اما درحال حاضر هیچ هزینه‌ای از سوی این نرم‌افزارها به مردم و رانندگان تحمیل نمی‌شود. در سال‌های آینده باید درصد پایینی از کرایه‌ها را برای این اپلیکیشن‌ها در نظر بگیریم تا این سیستم‌ها بتوانند به صورت پایدار خدمت‌رسانی داشته باشند. این شرکت‌ها محدودیتی ندارند که تنها در حوزه تاکسیرانی فعالیت کنند و البته در رقابت با یکدیگر