



تئیه‌های امروز

توضیحات حسین مظفر در گفت‌وگو با «وطن امروز» پیرامون ۱۱ سؤال مجمع تشخیص از روحانی و آخرین وضعیت لوایح بالرمو و CFT

بیانیه اروپا اعضای مجمع را عصبانی کرد

صفحه ۲

حسن سبحانی در گفت‌وگو با «وطن امروز»:

دولت به بازار جدید ارزی دل‌نبنده

صفحه ۳

گفت‌وگو با «وطن امروز» با محمد فرحانی راننده اسنپ به بهانه بحث‌های اخیر درباره قانونمند شدن تاکسی‌های اینترنتی

نظارتی در کار نیست

درباره این ادعا که «دولت نباید بر بخش خصوصی کنترل و نظارت داشته باشد»
افسانه بی‌دولتی!

صفحه ۵

در پی جدیدترین دور حملات موشکی و پهپادی ارتش یمن به فرودگاه‌های ابها جیزان و نجران رخ داد

تعطیلی فرودگاه‌های جنوب عربستان

صفحه ۷



۳ روز پس از برگزاری جشن تولد ملکه الیزابت

در سفارت انگلیس در تهران

اطرافیان یک جاسوس دوتابعیتی با هماهنگی پلیس انگلیس

امنیت و فعالیت سفارت ایران در لندن را مختل کردند

قدرشناسی عجوزه!

صفحه ۲

عکس: حسین برضادی، فارس

چهره کربیه بازماندگان ناپلئون!

نویسنده: نوید مؤمن

شد و انستیتو میو فرانسه فرآورده فاکتورهای انعقاد خونی اوده به ویروس HIV و هپاتیت را صادر کرد. این فاکتور در کمک به انعقاد خون بیماران مبتلا به هموفیلی مصرف می‌شود و در نتیجه کوتاهی انستیتو فرانسوی تعدادی از بیماران هموفیلی کشورهای دریافت‌کننده به ویروس HIV و بیماری ایدز و هپاتیت مبتلا شدند. این خون‌های اوده از سال ۱۳۶۱ تا ۱۳۶۳ بدون اینکه مراحل آزمایش را طی کنند، به دستور لوران فابیوس وارد بازار شد و غربالگری این محموله‌ها هم زمانی صادر شد که دیگر دیر شده بود.

گزارش

این مناسبت که وقتی صاحب ماشینی می‌خواهد مسیری را طی کند، اگر از اطرافیان، هم‌مسیری پیدا کرد او را هم به مقصد برساند. این فلسفه اصلی شکل‌گیری چیزی است که امروز ما آن را با نام «تاکسی اینترنتی» می‌شناسیم. بزرگ‌ترین شرکتی که چنین خدماتی را در دنیا ارائه می‌دهد، شرکت آمریکایی اوبر (Uber) است اما برخلاف تصور، این شرکت اولین ارائه‌دهنده چنین خدماتی نبوده است!

چند سال قبل از تولد استارت‌آپ اوبر در سال ۲۰۰۹، این چین بود که چنین خدماتی را راه‌اندازی کرد. در این کشور، جز سیستم تاکسی‌های تلفنی، امکان درخواست ماشین به صورت آنلاین فراهم شده بود که البته این سیستم به شرکت تاکسیرانی متصل بوده و در صورت درخواست ماشین، یک تاکسی شهری به محل مورد نظر اعزام می‌شد. این روزها شرکت‌های زیادی در دنیا در حال ارائه خدمات اینترنتی هستند و با هم رقابت دارند، از جمله بزرگ‌ترین این شرکت‌ها می‌توان به شرکت دی‌دی (Didi)، چین، لیفت (Lyft) آمریکا و آلا (Ola) هند اشاره کرد.

در بسیاری از کشورهای دنیا، امکان گرفتن تاکسی تلفنی به گستردگی ایران نیست و تاکسیرانی خطی هم به صورتی که در کشورمان مرسوم است وجود ندارد و تنها راه، گرفتن تاکسی در دست است. البته تاکسی در دست هم به صورتی که در ایران متداول است، در کمتر جایی از دنیا دیده می‌شود. تاکسی‌های در دست فقط به صورتی هستند و شرکت‌های تاکسیرانی محدودی در شهر فعالیت دارند، پس شما حق انتخاب زیادی ندارید! عموماً این شرکت‌ها با هم توافقاتی برای نرخ‌گذاری دارند که رقابت را به حداقل و سود را به حداکثر برسانند.

گزارشی درباره مسؤلیتهایی که تاکسی‌های اینترنتی در جهان بر عهده دارند

دنیای تاکسی‌های اینترنتی

محمد شفیع

حق امتیاز جدیدی واگذار نشود. مردم در این تجمع می‌گفتند تاکسی‌ها ما را سوار نمی‌کنند، ترجیح می‌دهند مردم شیک‌پوش‌تر و توریست‌ها را سوار کنند و ما برای گرفتن تاکسی با مشکلات زیادی روبه‌رو هستیم.

بازخورد گروه‌های مختلفی که به نوعی با تاکسی‌های اینترنتی سرو کار دارند

راننده تاکسی‌های سنتی: عموماً تاکسی‌های سنتی، که از اولین مخالفان این سرویس‌ها بوده‌اند، دلیل اصلی اعتراضاتشان را «قالت نابرابر» اعلام کرده‌اند. آنها می‌گویند به‌خاطر هزینه‌هایی که یک تاکسی به طور قانونی باید بپردازد و خودروهای شخصی از چنین هزینه‌هایی معاف هستند، رقابت موجود بین چنین سرویس‌هایی با تاکسی‌ها، ناعادلانه است. این هزینه‌ها شامل هزینه آموزش اولیه راننده‌های تاکسی، هزینه امتیاز تاکسی و همچنین هزینه‌هایی مثل مالیات بر تاکسیرانی یا بیمه تاکسی است که هیچ‌کدام از این هزینه‌ها توسط راننده‌های تاکسی‌های اینترنتی پرداخت نمی‌شود پس به علت پایین‌تر بودن هزینه اولیه آن، عملاً رقابت برای تاکسیران‌های سنتی، از قبل باخته‌است.

دولت‌ها: دولت‌ها موارد مختلفی را درباره این تاکسی‌ها مطرح کرده‌اند و رفتارهای متفاوتی داشته‌اند. از مهم‌ترین مواردی که توسط دولت‌ها مطرح شده، تناقضات قانونی این سرویس‌ها است که منجر به ممنوعیت یا محدودیت تاکسی‌های اینترنتی در نقاط مختلف جهان شده است. این شرکت‌ها عموماً به‌عنوان شرکت‌های حوزه فناوری اطلاعات ثبت شده‌اند اما در حوزه حمل‌ونقل فعالیت می‌کنند، لذا در بسیاری از مناطق دنیا درصدی را به‌عنوان کمک به زیرساخت‌های شهر و شرکت‌های تاکسیرانی دریافت می‌کنند. با این کار از طرفی قیمت‌ها کاهش بیش از اندازه‌ای نخواهد داشت، زیرا در غیر این‌صورت خود شرکت‌ها هم متضرر خواهند شد و از سوی دیگر، این شرکت‌ها که به نام شرکت‌های حوزه فناوری اطلاعات ثبت شده‌اند اما در واقع در حوزه حمل‌ونقل فعالیت می‌کنند، مجبور به کمک به زیرساخت‌های شهری خواهند شد.

از موارد دیگر مشکلات قانونی که دولت‌ها به آن اشاره می‌کنند، ممنوعیت استفاده از خودروهای شخصی برای مصارف تجاری است، قانونی که در اکثر کشورهای دنیا وجود دارد.

بحث دیگر قانون بیمه است. در بسیاری از کشورهای دنیا، حق بیمه‌ای که یک تاکسی باید پرداخت

دریافتی دست‌زنده، به طوری که تعداد زیادی از راننده‌ها می‌گویند ما از حداقل دستمزد ساعتی هم درآمد کمتری داریم و مجبوریم ساعات بیشتری را برای درآمدی مشابه روزهای اول راه‌اندازی این شرکت‌ها کار کنیم.

دلیل این موضوع هم آن است که این شرکت بخش عمده‌ای از بازار را از آن خود می‌کند، پس به راحتی در کنار کاهش قیمت‌ها دست به افزایش درصد سهم خود زده و راننده‌ها هم امکان اعتراض به این موضوع را ندارند، زیرا به راحتی از کار برکنار می‌شوند. باید در نظر هم داشت که شرکت‌ها در این موضوع فقط سود می‌برند، زیرا این شرکت‌ها جز هزینه اولیه راه‌اندازی، هزینه‌ای برای هر مسافرت پرداخت نمی‌کنند و تمام هزینه‌ها از سوی راننده انجام می‌شود و شرکت با کم کردن تعرفه‌ها، مسافران بیشتری را جذب می‌کند و حتی باعث می‌شود در مواردی مانند ترافیک و بارندگی، استفاده از این سرویس‌ها بر استفاده از اتومبیل شخصی اولویت داشته باشد و از طرفی با افزایش کمیسیون شرکت، عملاً درآمد خود را افزایش می‌دهد اما این راننده‌ها هستند که باید زمان بیشتری را کار کنند تا درآمد مشابه قبل کسب کنند.

تجربه کشورهای: این موارد در کنار شکایت‌هایی که از این سرویس‌ها شده است، همانطور که گفته شد باعث اعمال محدودیت‌هایی بر شرکت‌های ارائه‌دهنده این سرویس‌ها توسط کشورهای مختلف و همچنین دولت‌های ایالتی در آمریکا شده است که در این مورد از آنها مرور می‌کنیم.

در کشور دانمارک قوانینی وضع شده است که شرکت اوبر به علت اینکه اجرای قوانین برای آنها بسیار سخت و هزینه‌بر بود، تصمیم گرفت فعالیت خود در این کشور را تعلیق کند. این قوانین از آنها خواسته بود خودروهایشان را به سنسورهای جهت تشخیص اینکه مسافر در ماشین وجود دارد یا خیر و همچنین به تاکسیمتر مجهز کنند.

در فنلاند نیز کار کردن برای اوبر برای راننده‌های معمولی که گواهینامه تاکسیرانی ندارند، شناخته می‌شود و اگر فردی در این حال شناسایی شود، جریمه خواهد شد. در این کشور هم مانند کشورهای نام برده شده، تنها تاکسی‌ها و رانندگان تاکسی‌های سنتی مجاز به کار کردن برای این شرکت‌ها هستند. فقط در یک مورد یکی از راننده‌ها که در فنلاند در حال کار برای اوبر شناسایی شد، مجبور به پرداخت بیش از ۱۳۰ هزار دلار جریمه شد.

ادامه در صفحه ۵

ادامه در صفحه ۶