



بیانیه "تومن" پیرامون یکپارچه سازی پرداخت الکترونیک در تاکسی های تهران

تاکسیرانی، طرفدار انحصار یا شریک قافله

سازمان تاکسیرانی در تاریخ ۱۷ تیرماه، نشست خبری با موضوع "آخرین پیشرفت های توسعه پرداخت الکترونیک در تاکسی" را با حضور مدیرعامل فون پی و مدیرعامل ریالو برگزار کرد. در این نشست، سازمان تاکسیرانی میزبان رسانه های مطرح و فعال در حوزه پرداخت و استارتاپی بود در حالی که جای بزرگترین بازیگر این حوزه خالی بود؛ موضوعی که محل سوال برای خبرنگاران مطلع حاضر در جلسه نیز بود.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی در جواب به چرایی عدم حضور "تومن" در این جلسه بیان داشت که موضوع این جلسه بارها به آن ها ابلاغ شده ولی حاضر به همکاری نشده اند. این پاسخ شاید برای خاتمه دادن به موضوع در نشست خبری که "تومن" در آن حضور ندارد تا از خود دفاع بکند کافی باشد، اما به قطع اپلیکیشینی که بیش از چندین برابر مجموع تراکنش های دو اپلیکیشن دیگر حوزه پرداخت آنلاین تاکسی را داراست، حرف های ناگفته زیادی دارد.

در این نشست که انگیزه تشکیل آن اعلام همپزیرندگی ریالو و فون پی بود، به جمع آوری کیوآر ها و نصب کیوآر مشترک اشاره شد. طبیعتا برداشت حاصله برای شنونده این خواهد بود که دو کیوآر ریالو و فون پی جمع آوری می شوند و کیوآر واحدی از سمت این دو کیف پول بر روی تاکسی ها نصب خواهد شد، اما فردای همان روز اتفاق دیگری در تاکسیرانی رخ داد. تاکسیرانی به تمامی مسئولان خطوط تاکسی ونک اعلام کرد که از روز شنبه بایستی تمامی کیوآر ها از تاکسی ها قبل از ورود به پایانه جمع آوری شود و هیچ تاکسی و راننده ای حق ورود به محوطه پایانه را نخواهد داشت مگر اینکه کیوآر خود را تحویل بازرسان تاکسیرانی بدهند که این موضوع شامل کیوآر های تومن نیز می شود.

امروز، رابطه گرم و صمیمانه میان فون پی و تاکسیرانی بر هیچ فعال حوزه پرداخت یا استارتاپی پوشیده نیست. برای اجتناب از تکرار مفصل چگونگی مجوز گرفتن فون پی از سرپرست وقت تاکسیرانی، و داستان درگیری های میان "رسید"، "کیف پی"، "توسن سها" و "پرداختم" با تاکسیرانی و اعتراض به حق این شرکت ها به عملکرد تاکسیرانی و ایجاد بی چون و چرا انحصار برای فون پی، پیشنهاد می کنیم به مقاله (<https://way2pay.ir/97022>) مراجعه کنید. در دوره ای که پس از ماه ها ایجاد فرسایش و عدم همکاری تاکسیرانی با رسید، کیف پی، توسن سها و پرداختم، با حمایت های تاکسیرانی تهران، فون پی تنها فعال این حوزه باقی ماند.

تومن پس از ۱۶ ماه حکم فرمایی مطلق و انحصاری فون پی، توانست به این بازار ورود کند و این انحصار را بشکند و بستر را برای فعالیت دیگر شرکت ها مانند ریالو فراهم کند. تومن در ابتدا با بازار شکست خورده ای طرف بود که ذینفعان سرویس پرداخت با کیوآرکد، چه راننده چه مسافر، نه از آن تجربه خوبی داشتند و نه به استفاده از آن رغبتی. اعتماد سازی و ترمیم تجربه بد مسافران تاکسی و به خصوص تاکسی داران، اولین چالش بزرگ تومن بود که می توانست این شرکت دانش بنیان را که از دانشجویان و تحصیل کرده های برترین دانشگاه های کشور تشکیل شده است، مانند شرکت های قبلی به خاکستر تبدیل کند. اما "تومن" با تکیه بر توان فنی کم نظیر، عملیات گسترده و شناخت درست و به موقع نیازهای بازار توانست که از این آتش، سیاهش بیرون آید.

پس از گذشت مدت کوتاهی، تومن بدون ایجاد الزام و اجبار و در تعامل با رانندگان، در شاخص های عملکردی همچون تعداد راننده، تعداد تراکنش و تعداد نصب اپلیکیشن پیش از این بازار شد. اما این بار تاکسیرانی رنگ جدیدی به حمایت های یک جانبه خود داد و بر خلاف رویه دو سال پیش، به سمت نیازهای بازیگر قدیمی تر و ضعیف تر بازار متمایل شد و صحبت از الزام یکپارچه سازی پرداخت الکترونیک تاکسی یا همان همپزیرندگی، از سوی هر سه شرکت فعال در این حوزه به میان آورد. همپزیرندگی به این معناست که مسافر بتواند با داشتن هر یک از این اپلیکیشن های پرداخت کرایه، یک کیوآر را اسکن کند و پرداخت خود را به سرانجام برساند. مدیرعامل تاکسیرانی دغدغه درستی را مطرح می کند که البته حرف جدیدی نیست و در ماه های ابتدای فعالیت خود در این سمت نیز به موضوع همپزیرندگی اشاره کرده بود، اما تا قبل از پیشتاری تومن در این بازار این موضوع مسکوت باقی ماند و نمودی در صحبت ها و نقطه نظرات و حتی متن تفاهنامه فی مابین تاکسیرانی با تومن و ریالو و فون پی نداشت.

در پاسخ به ادعای ریاست سازمان تاکسیرانی مبنی بر عدم رغبت و همکاری "تومن" در پیاده سازی همپزیرندگی، "تومن" اعلام می دارد که در جواب به نامه سازمان تاکسیرانی به شماره ۴۱۴/۳۳۵۲۵ مورخ ۲۱/۰۱/۱۳۹۸، شرکت تومن در تاریخ ۱۳۹۸/۰۱/۲۶ در راستای اجرای همپزیرندگی از سمت تومن از آن سازمان درخواست کرده تا دستورالعمل های فنی و اجرایی مربوط به نحوه پاسخگویی به رانندگان و مسافرانی که در سفر خود برای پرداخت از دو پلتفرم استفاده نموده اند و همچنین نحوه تسویه حساب بین شرکت ها را ابلاغ کنند که مستندات آن در ادامه می آید.



شماره: ۴۱۴/۳۳۰۳۰
تاریخ: ۱۳۹۸/۰۱/۲۱
پیوست: ۰



مدیریت عامل مجموعه تومن

از: سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران

موضوع: یکپارچه سازی پرداخت الکترونیک تاکسی (هم پذیرندگی)

با سلام

احتراماً پیرو جلسات برگزار شده در خصوص هم پذیرندگی تجهیزات پرداخت الکترونیک نصب شده داخل تاکسی ها و با توجه به حجم بالای شکایات مسافری تاکسی در خصوص مواجهه با کیفیت پول های الکترونیک متعدد جهت پرداخت کرایه سفر درون شهری، مقتضیست حداکثر تا پایان ماه جاری نسبت به راه اندازی سرویس پرداخت از طریق پذیرنده های منصوبه سایر شرکت ها در تاکسی، اقدام و نتایج را به این سازمان اعلام نمایید. بدیهیست در صورت عدم اجرای موضوع در زمان تعیین شده مسوولیت عواقب مترتبه به عهده آن شرکت می باشد.



خیابان آزادی، نرسیده به میدان انقلاب، نبش خیابان بهزاد، سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران
صندوق پستی: ۸۱۷ - ۱۳۱۸۵ پست الکترونیک: info@taxi.tehran.ir نشانی اینترنتی: taxi.tehran.ir





شماره: ۹۸-۱۰۰۰-۱۸۶

تاریخ: ۱۳۹۸/۰۱/۲۶

پیوست: ندارد

بسمه تعالی

جناب آقای قاضی

معاون محترم برنامه ریزی و توسعه شهری سازمان تاکسیرانی تهران

با سلام و احترام؛

بازگشت به نامه شماره ۴۱۴/۳۳۵۲۵ مورخ ۹۸/۱/۲۱، در خصوص یکپارچه سازی پرداخت های الکترونیکی (هم پذیرندگی)، با توجه به لزوم هماهنگی شرکت های فعال در حوزه پرداخت الکترونیک کرایه تاکسی، خواهشمند است دستورالعمل های فنی و اجرایی مربوط به نحوه پاسخگویی به رانندگان و مسافرانی که در سفر خود برای پرداخت از دو پلتفرم استفاده نموده اند و همچنین نحوه تسویه حساب بین شرکت ها را ابلاغ بفرمایید.

با تشکر
سید هادی علوی
مدیر عامل



AMAD
آمد
شماره ثبت: ۱۲۳۹۸





لازم به ذکر است که تومن از ابتدای فعالیت خود در پی تعریف فضای همکاری با دیگر فعالان صنعت پرداخت در راستای نیل به تحقق شهر هوشمند و ایجاد شبکه یکپارچه پرداخت تاکسی در تعامل تنگاتنگ با معاونت فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران و تحت لوای دستورالعمل‌های تنها نهاد قانون‌گذار فعالیت‌های مالی و پرداختی یعنی بانک مرکزی بوده و خواهد بود. با این تعاریف، سازمان تاکسیرانی و تفکر حاکم به آن را می‌بایست یا نامطمع و نابلد و ناآشنا به این مسائل تلقی کنیم و یا اینکه بپذیریم تاکسیرانی به قیمت آبرو و اعتبار و سواستفاده از جایگاه خود، حاضر به ایجاد مزیت رقابتی دستوری برای گروهی خاص است. در هر دو حالت نظر مثبت تاکسی‌داران و اعتماد مسافران به تومن در ارائه سرویس و پشتیبانی و پاسخگویی و محصول با کیفیت، برای سازمان تاکسیرانی مهم نبوده و نیست و این سازمان تنها راه تعامل با تومن را سواستفاده از جایگاه خود برای توییح رانندگان و ایجاد فضای روانی برضد تومن و رانندگان مجهز به تومن می‌داند.

در آخر این سوال مطرح است که سازمان تاکسیرانی تا چه زمانی اجازه خواهد داشت تا با ایجاد هزینه و ضرر برای کسب و کارهای نوپا و دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌ها، تیشه بر ریشه اشتغال‌زایی بزند. آیا به اندازه کافی در این مسیر خون شرکت‌های جوان و کاربلد به زمین ریخته نشده است؟ در فضای اقتصاد این روزهای ایران که رونق از آن رخت بر بسته و شاخص‌های اقتصادی و حجم اقتصاد ایران رو به افول و کوچک‌تر شدن است، چه جای سیاوش گُشی است.

بدیهی است در صورتی که در فرآیند پیاده‌سازی این طرح توسط عاملان اجرایی، تعمداً مبادرت به جمع‌آوری یا مخدوش‌سازی بارکدهای دوبعدی شرکت تومن شود، این امر مصداق ماده ۶۷۷ قانون مجازات اسلامی با موضوع تخریب عمدی اموال متعلق به غیر بوده و جرم محسوب می‌شود. این موضوع چه از طریق مباشرت سازمان تاکسیرانی صورت بگیرد و چه از طریق اجبار تاکسیرانی بر رانندگان، مصداق این ماده خواهد بود.

همچنین الزام نمودن شرکت‌های فعال در حوزه پرداخت الکترونیک کرایه‌ی تاکسی به همکاری با یکدیگر، محل رقابت بوده و مطابق ماده ۴۴ قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی، مصداق انحصار می‌باشد که این موضوع در جریان رسیدگی در شورای رقابت است.

این اقدام علاوه بر ورود خسارات مادی به شرکت "تومن"، منجر به ورود خسارات معنوی از قبیل ایراد خدشه به نام تجاری تومن خواهد شد که در صورت تحقق، مورد پیگیری و رسیدگی این شرکت در مراجع قضایی قرار خواهد گرفت.

شرکت تومن از تمامی مسئولان و نهادهای مدافع حقوق رقابت و کسب و کارهای اینترنتی و شرکت‌های دانش‌بنیان دعوت می‌کند تا با ورود به این مساله، از رفتارهای غیرمسئولانه و غیرکارشناسی و غیرقانونی سازمان تاکسیرانی ممانعت به‌عمل آورند.

در پایان، مجدداً شرکت تومن آمادگی خود را برای همفکری و مشارکت در طراحی هر نوع راهکار جامعی برای توسعه و سهولت پرداخت الکترونیک تاکسی اعلام می‌دارد.

