سازندگان مسیریاب‌های بومی از وضعیت استفاده کاربران از محصولات‌شان می‌گویند

راه نشانم بده

نشان، بلد و دال از پرکاربردترین مسیریاب‌های ایرانی هستند

محمدحسین خودکار
جامعه

تا همین چند سال پیش که خبری از تاکسی‌های اینترنتی نبود، با وجود رواج گوشی‌های هوشمند در میان مردم، خیلی‌ها شناخت دقیقی از نرم‌افزارهای مسیریاب و کاربردهایشان نداشتند. اما وقتی که استفاده از تاکسی‌های اینترنتی به‌خصوص در کلانشهرها فراگیر شد، رفته‌رفته شهروندان بسیاری به واسطه استفاده رانندگان این تاکسی‌ها از نرم‌افزارهای مسیریاب، آنها را شناختند. البته آن زمان کاربران ایرانی در نبود مسیریاب‌های داخلی به استفاده از مسیریاب‌های خارجی روی آوردند. تا وقتی هم که شرکت‌های نوپای وطنی به خود بجنبند و مسیریاب‌های بومی را طراحی کنند، چند سالی زمان صرف شد و نرم‌افزارهای مسیریاب خارجی روی گوشی میلیون‌ها ایرانی نشست. اکنون نیز که دو سال از عرضه گسترده مسیریاب‌های ایرانی می‌گذرد، با وجود این که این نرم‌افزارها توانسته‌اند جایگاهی مطلوب را برای خود در بازار فناوری کشور دست و پا کنند، اما هنوز هم این بازار در قبضه مسیریاب‌های خارجی است. اما مسیریاب‌های داخلی نیز در همین مدت زمان اندک فعالیت خود، توانسته‌اند با ارائه ویژگی‌هایی خاص و متفاوت نسبت به مسیریاب‌های خارجی، به محبوبیت قابل قبولی در میان کاربران داخلی دست یابند، آن قدر که امروز آمار نصب فعال بعضی از مسیریاب‌های ایرانی از سه میلیون و ۵۰۰ هزار فراتر رفته است.

مزیت‌های بومی

طراحان نرم‌افزارهای مسیریاب، اطلاعات اولیه مربوط به نقشه‌های خود را با استفاده از داده‌های جهانی Open Street Map تکمیل می‌کنند. داده‌هایی که همچون اطلاعات دایره‌المعارف ویکی‌پدیا در اختیار همه مردم دنیا قرار گرفته و هر کاربری قادر به ویرایش آن است. مسیریاب‌های ایرانی و خارجی نیز به صورت مشترک از این داده‌ها بهره می‌برند. وجه اشتراک دیگر نرم‌افزارهای مسیریاب بومی و فرنگی نیز این است که همه آنها اطلاعات مربوط به معابر، مکان‌های عمومی و سنجش ترافیک خود را با استفاده از داده‌های کاربران تکمیل می‌کنند و دقیقا به خاطر همین ویژگی است که تعداد بیشتر کاربران مسیریاب‌های خارجی باعث پیشرفت نسبی آنها در مقایسه با مسیریاب‌های داخلی شده است.

با این حال، نرم‌افزارهای مسیریاب ایرانی نیز از امکاناتی برخوردارند که نمونه‌های خارجی از آن بی‌بهره‌اند. مثلا ایرانی‌ها به داده‌های پلیس راهور دسترسی دارند و می‌توانند پیش از مسدود شدن یک معبر یا اعمال محدودیت ترافیکی جدید، از این مساله با خبر شوند و نقشه‌های خود را براساس این محدودیت‌ها تغییر دهند. همچنین مسیریاب‌های ایرانی به کمک کاربران خود و البته با بهره‌گیری از هوش مصنوعی موقعیت دقیق سرعت‌گیرها را در بیشتر معابر کلانشهرها و جاده‌ها و آزادراه‌های پرتردد کشور ثبت کرده‌اند و با نزدیک شدن کاربران به این سرعت‌گیرها به آنها هشدار می‌دهند.

اینها بخشی از مزیت‌هایی است که جواد عامل، مدیر مسیریاب «نشان» در گفت‌وگو با جام‌جم برای مسیریاب‌های ایرانی برمی‌شمارد. او همچنین هشدار «احتمال حضور پلیس» را به عنوان یکی دیگر از نقاط قوت مسیریاب‌های ایرانی با نمونه‌های خارجی معرفی می‌کند و درباره آن توضیح می‌دهد: در بعضی مسیریاب‌های داخلی، نقاطی از جاده‌ها که پلیس به طور متداول در آن حضور داشته، مشخص شده‌اند و وقتی خودرو به این موقعیت‌ها نزدیک می‌شود، مسیریاب نسبت به احتمال حضور پلیس هشدار می‌دهد.

طراحان مسیریاب‌های داخلی مدعی‌اند در این نرم‌افزارها سرویس‌های ویژه‌ای برای رفع نیازهای بومی کاربران داخلی ارائه شده است. از جمله سرویس حمل‌ونقل عمومی که مسیریاب‌های خارجی اطلاعات مربوط به آن را ندارند، اما در مسیریاب‌های داخلی بخش ویژه‌ای به آن اختصاص داده شده است.

زویا نیک‌نام، مدیر روابط عمومی مسیریاب «بلد» این نکته را به جام‌جم می‌گوید و تاکید می‌کند که کاربران ایرانی با استفاده از سرویس حمل‌ونقل عمومی مسیریاب‌های ایرانی می‌توانند با استفاده از اتوبوس، مترو، تاکسی و پیاده‌روی به صورت ترکیبی، مسیر مبدا به مقصد را با راهنمایی این نرم‌افزار طی کنند. البته به گفته او، سرویس حمل‌ونقل عمومی مسیریاب‌های ایرانی فعلا در پایتخت و چند کلانشهر دیگر فعال شده و اضافه شدن سایر شهرها به آن منوط به همکاری شهرداری‌های آنهاست.

امکان مسیریابی آفلاین نیز یکی دیگر از ویژگی‌های خاصی است که فقط در مسیریاب‌های ایرانی ارائه می‌شود. قابلیتی که به کاربران کمک می‌کند حتی در بخش‌هایی از جاده‌های کشور که اینترنت دچار اختلال می‌شود، به مسیریابی ادامه دهند. علاوه بر اینها، مشخص شدن محدوده طرح‌های ترافیکی و تنظیم مسیریابی با توجه به این محدودیت‌ها، از دیگر مزایای مسیریاب‌های ایرانی نسبت به نمونه‌های خارجی محسوب می‌شود. این قابلیت به‌خصوص به کار شهروندانی در کلانشهرهای تهران، مشهد و اصفهان می‌آید که می‌خواهند بدون نیاز به پرداختن عوارض ورود به این طرح‌ها در مسیرهای مورد نظرشان تردد کنند.

ضعف‌های قابل جبران

محاسبه صحیح ترافیک، تخمین دقیق زمان رسیدن به مقصد و پیدا کردن مسیر درست در بعضی معابر کم‌تردد در سطح کشور، از جمله قابلیت‌هایی است که در آنها نرم‌افزارهای مسیریاب خارجی نسبت به مسیریاب‌های ایرانی بهتر عمل می‌کنند. اما باید توجه داشت که این قابلیت‌ها در سایه استفاده هرچه بیشتر کاربران از این نرم‌افزارها به دست می‌آید و مسیریاب‌های خارجی فقط به این دلیل که تعداد کاربران بیشتری به طور روزمره از آنها استفاده می‌کنند، راهنمایی‌های بهتری در این زمینه‌ها به شهروندان ارائه می‌دهند.

البته اکنون بین یک تا دو سال از ارائه نرم‌افزارهای مسیریاب داخلی می‌گذرد و در این مدت این نرم‌افزارها نیز با کسب اطلاعات از میلیون‌ها کاربر، توانسته‌اند داده‌های ترافیکی‌شان را نسبت به روزهای اول به نحو قابل ملاحظه‌ای بهبود بخشند.

با این حال، هنوز مانعی بزرگ بر سر راه پیشرفت مسیریاب‌های بومی وجود دارد و آن تمایل بیشتر کاربران اینترنتی به استفاده از ابزارهایی است که از کار کردن با آن رضایت دارند. در این باره نیز باید منصفانه اذعان کرد که نرم‌افزارهای مسیریاب خارجی سال‌هاست توانسته‌اند به بخش وسیعی از نیازهای شهروندان ایرانی به خوبی پاسخ دهند و بعید به نظر می‌رسد که کاربران داخلی به راحتی دست از این نرم‌افزارها بکشند و به استفاده متداول از مسیریاب‌های ایرانی روی آورند. البته این نکته نباید بهانه‌ای به دست تصمیم‌سازان حوزه فضای مجازی و فناوری اطلاعات بدهد تا با روش‌هایی همچون فیلترینگ رقبای خارجی مسیریاب‌های ایرانی را از میدان به در کنند، چراکه از نظر مدیران مسیریاب‌های بومی، اتفاقا فراگیر بودن استفاده از نمونه‌های خارجی این نرم‌افزارها سبب شده است آنها قابلیت‌های متنوعی را برای جذب هرچه بیشتر کاربران ایرانی به نرم‌افزارهای خود اضافه کنند. در این شرایط، اگر مسؤولان می‌خواهند کاری برای ارتقای کیفیت مسیریاب‌های ایرانی انجام دهند، باید بسترهای لازم را برای تکمیل اطلاعات مورد نیاز این نرم‌افزارها فراهم کنند. مثلا طراحان بعضی از این نرم‌افزارها برای تکمیل داده‌های میدانی خود به عکس‌برداری زمینی یا هوایی از بعضی مکان‌های عمومی می‌پردازند که این مساله به ارائه مجوزهایی خاص از سوی وزارت کشور و دیگر ارگان‌های حاکمیتی نیاز دارد، یا سرویس حمل‌ونقل عمومی مسیریاب‌های ایرانی در شرایطی عملکرد بهتری خواهند داشت که شهرداری‌ها اطلاعات کاملی از برنامه زمانی و حتی قیمت‌های مصوب تاکسی‌ها، اتوبوس‌ها و خطوط مترو در اختیار سازندگان این مسیریاب‌ها قرار دهند.

ایران نیازمند تقویت مسیریاب‌های بومی

زندگی+

صرف‌نظر از قابلیت‌های متنوع مسیریاب‌های ایرانی که می‌تواند نیازهای مختلف کاربران بومی را برطرف کند، مدیریت کلان کشور نیز از جنبه‌های مختلف به حضور این نرم‌افزارها در بازار فناوری کشور نیاز دارد. از جمله این‌که مدیران شهری می‌توانند با بررسی داده‌های استخراج شده از مسیریاب‌های بومی، آگاهی دقیق‌تری نسبت به پیک زمان ترافیک در معابر گوناگون، مبادی و مقاصد غالب تردد شهروندان در طول روز و شب و محل‌های تجمیع ترافیک در روزهای مختلف هفته داشته باشند. اطلاعاتی که در صورت بهره‌برداری مناسب شهرداری‌ها از آنها، تاثیر به‌سزایی در کاهش ترافیک، آلودگی هوا و مصرف سوخت خواهند گذاشت.

اینها نکاتی است که مهرداد صادقی، کارشناس فناوری اطلاعات در گفت‌وگو با جام‌جم درباره علت نیاز کشور به مسیریاب‌های داخلی، دست روی آن می‌گذارد. او تاکید دارد، مدیران مسیریاب‌های خارجی هیچ‌گاه داده‌های کلانی را که می‌تواند به برنامه‌ریزی‌های شهری در ایران کمک کند، در اختیار مسؤولان ما قرار نخواهند داد، اما مدیران مسیریاب‌های داخلی به واسطه نیازی که به داده‌های نهادهای عمومی دارند، به‌راحتی حاضر به ارائه این اطلاعات می‌شوند.

او همچنین توضیح می‌دهد، دسترسی داشتن شرکت‌های خارجی به اطلاعات مربوط به رفت‌وآمد شهروندان ایرانی، می‌تواند سبب ایجاد تهدیدات امنیتی برای کشور شود. صادقی در این باره توضیح می‌دهد که به صورت کلی اطلاعات استخراج شده از نرم‌افزارهای اینترنتی می‌تواند نشان‌دهنده رفتار، عادات، آداب و فرهنگ جوامع باشد و وقتی شرکت‌ها و به تبع آن دولت‌های خارجی نسبت به این مسائل اشراف داشته باشند، می‌توانند از جنبه‌های مختلف به کشور ضربه بزنند. صادقی این را نیز به صحبت‌هایش اضافه می‌کند که نرم‌افزارهای مسیریاب یکی از کاربردی‌ترین ابزارهای فناوری مورد نیاز شهروندان در سراسر دنیاست و شرکت‌های داخلی نیز در صورتی که از سوی دولت حمایت شوند، می‌توانند به‌راحتی محصولات خود را در بازارهای فناوری جهان عرضه کنند. از این جهت، این کارشناس فناوری اطلاعات معتقد است کشور ما به لحاظ بهبود کیفیت برنامه‌ریزی‌های شهری، توسعه ظرفیت‌های فناورانه داخلی، درآمدزایی در بازارهای بین‌المللی و رفع تهدیدات امنیتی به تقویت مسیریاب‌های داخلی نیاز دارد.

یادداشت

میلاد نوری
کارشناس فناوری اطلاعات

هموطن صبر داشته باش

نرم‌افزارهای مسیریاب خارجی به دلیل حضور طولانی‌تر در بازار فناوری کشور، توانسته‌اند محبوبیت بیشتری نسبت به نمونه‌های بومی این نرم‌افزارها در میان کاربران ایرانی پیدا کنند. البته در دو سال گذشته مسیریاب‌های بومی باکیفیتی به بازار عرضه شده که توانسته‌اند میلیون‌ها کاربر را جذب کنند، اما هنوز تعداد کاربرانی که به صورت متداول از مسیریاب‌های خارجی استفاده می‌کنند، چند برابر مسیریاب‌های بومی است.

تعداد پایین‌تر کاربرانی که به طور روزمره از مسیریاب‌های ایرانی استفاده می‌کنند، باعث شده این مسیریاب‌ها حجم داده‌های ترافیکی نسبت به نمونه‌های خارجی خود داشته باشند. مساله‌ای که سبب می‌شود گاهی مواقع نرم‌افزارهای مسیریاب ایرانی در نشان دادن مسیر صحیح به کاربران یا ارائه داده‌های ترافیکی دچار خطا شوند.

این در حالی است که در ماه‌های ابتدایی رواج استفاده از نرم‌افزارهای مسیریاب خارجی در میان کاربران ایرانی، این مسیریاب‌ها نیز خیلی از مواقع به دلیل این که داده‌های ترافیکی‌شان در بعضی مناطق کامل نشده بود، شهروندان را به نشانی‌های نادرست راهنمایی می‌کردند. اما مردم ما برای پیشرفت این نرم‌افزارها صبر کردند و حتی خودشان نیز به آنها اطلاعاتی ارائه دادند که باعث تکمیل شناخت دقیق‌شان از راه‌های کشور شد. اما مسیریاب‌های ایرانی نیز از نظر زیرساخت‌های نرم‌افزاری هیچ ضعفی نسبت به مسیریاب‌های خارجی ندارند و اگر مردم برای پیشرفت این نرم‌افزارها صبر پیشه کنند، کیفیت مسیریاب‌های ایرانی نیز با استفاده از داده‌های کاربران و با کمک هوش مصنوعی، روز به روز بهبود پیدا خواهد کرد.

همان‌طور که در دو سال گذشته نیز شاهد بهبود چشمگیر عملکرد این مسیریاب‌ها به دلیل رشد استفاده از سوی کاربران بوده‌ایم.

بنابراین به صورت کلی می‌توان گفت ضعف نرم‌افزارهای مسیریاب ایرانی صرفا در بعضی اشکالات فنی ناشی از کامل نشدن فرآیند یادگیری هوش مصنوعی این نرم‌افزارها نهفته است. اشکالاتی که به مرور با رواج هرچه بیشتر این نرم‌افزارها در میان کاربران ایرانی رفع می‌شود. اما متاسفانه چون هموطنان ما محصولات داخلی دارند، می‌خواهند که کالاهای ایرانی از همان روز اول همه ویژگی‌های ایده‌آل را داشته باشند.

البته درباره مسیریاب‌های ایرانی باید گفت که تا همین امروز نیز این نرم‌افزارها به میزانی مطلوب در میان کاربران بومی شناخته شده است. از این رو، در مجموع می‌توان نحوه فعالیت و فراگیر شدن نرم‌افزارهای مسیریاب‌های ایرانی در دو سال گذشته را مثبت ارزیابی کرد. با توجه به رو به رشد بودن مسیریاب‌های داخلی در ماه‌های اخیر نیز پیش‌بینی می‌شود که در آینده‌ای نزدیک شاهد روی آوردن تعداد بیشتری از کاربران بومی به این نرم‌افزارها باشیم.

حق با شماست

info@jamejamdaily.ir
روابط عمومی: ۲۲۲۶۲۱۴۲

#مشکلات-بیمارستان
مهربانی از گنبدکاووس:
بیمارستان شهدای گنبدکاووس وضعیت بسیار بدی دارد. ساختمان فرسوده، داروخانه نامطلوب، تعداد کم پرسنل و نبود فضای مناسب برای انتظار بیماران از معایب این بیمارستان است.

#زباله‌گردی-کودکان
رهگو از قزوین:
چرا مسؤولان برای زباله‌گردی کودکان و جوانان در شهر قزوین کاری نمی‌کنند؟!

#چراغ-راهنما
نوری از تهران:
بسیاری از چراغ‌های راهنمایی و رانندگی سطح شهر تهران، فاقد ثانیه شمار است. این موضوع و تغییرات یکباره رنگ آن، باعث افزایش تصادف شده است.

#بودجه-۹۹
کاکاوند از شیراز:
دولت برای جبران کسری بودجه، با تمام توان خود سعی در افزایش مالیات دارد. این موضوع باعث افزایش هزینه زندگی شهروندان به‌خصوص اقشار متوسط و ضعیف می‌شود.

جوابیه

در پی درج پیامی در روز شنبه ۱۳۹۸/۹/۲۳ با عنوان «مترو-مشکلات» مشاور مدیرعامل و مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل متروی تهران با ارسال نمابری اعلام کرد: تمامی تلاش مجموعه مترو ایجاد توازن و تناسب بین تقاضای سفر و ظرفیت خطوط مترو بوده که در این راستا اقداماتی از قبیل کاهش سرفاصله حرکت قطارهای خط یک، دو و چهار مترو از ۴ دقیقه به سه و نیم دقیقه و افزایش تعداد ناوگان و همچنین پیگیری تکمیل و راه‌اندازی خطوط جدید به منظور توزیع مسافر در خطوط مختلف را اجرا کرده و در دست اقدام دارد.

گفتنی است مدیران و پرسنل مدیریت ارشد خط یک مترو ضمن بررسی مستمر و نگهداری ناوگان به منظور ممانعت از توقف قطارها به دلیل مشکلات فنی، با تلاش حداکثری در استفاده بهینه از ظرفیت این خط، سعی خواهند کرد تا بهترین امکانات و خدمات را به شهروندان و مسافران گرامی ارائه دهند و رضایت کامل این عزیزان را فراهم کنند.