

اکوسیگنال

بیانیه ۱۰۰ استارت‌آپ پیشرو اقتصاد دیجیتال کشور: به سیاست‌های محدودکننده اینترنت پایان دهید

بیش از صد شرکت و استارت‌آپ پیشرو در اقتصاد دیجیتال کشور، با امضای بیانیه‌ای خواستار پایان دادن به سیاست‌های محدودکننده اینترنت شدند. آنها در این نامه اعلام کرده‌اند که این سیاست‌های محدودکننده تنها باعث افزایش امنیت نمی‌شود که تصمیمی ضد امنیتی است. در بخشی از این بیانیه آمده است: «ما صد شرکت و استارت‌آپ پیشرو اقتصاد دیجیتال کشور، خواستار پایان دادن قطعی به سیاست‌های محدودکننده اینترنت و ضد امنیتی کشور هستیم.» آنها در نامه‌ای خواستار «رفع فیلتر شبکه‌های اجتماعی و وب‌سایت‌های آموزشی و مهارتی بریزدید»، «افزایش سرعت و پهنای باند بین‌الملل» و «رفع محدودیت پروتکل‌های نوظهور از جمله 3.0 HTTP و IPv6» شده‌اند. به باور نویسندگان این بیانیه، طولانی شدن روند رفع فیلتر و محدودیت‌ها با وجود وعده‌های رئیس‌جمهور و موضع‌گیری‌های وزارت ارتباطات، منجر به صدمات امنیتی، بی‌اعتمادی گسترده و طولانی شدن آسیب‌های جبران‌ناپذیر به اقتصاد دیجیتال کشور شده است؛ «اینترنت آزاد و پرسرعت برای تمام مردم ایران، ریشه درخت اقتصاد دیجیتال کشور و امید جوانان برای خلق آینده‌ای روشن‌تر است. آنها در پایان این نامه اعلام کردند که انتظار دارند هرچه سریع‌تر شاهد اقدامات عملی در این حوزه باشند.

بازی‌سازان آسیب‌دیده از جنگ ۱۲روزه تسهیلات دریافت می‌کنند

بنیاد ملی بازی‌های رایانه‌ای در راستای حمایت از شرکت‌های بازی‌سازان مشارکت‌کننده در پوشش ملی «همه بازی» که به واسطه شرایط ناشی از جنگ ۱۲روزه تحمیلی دچار آسیب شده بودند، با همکاری وزارت ارتباطات در حال تأمین تسهیلات برای تخصیص به بازی‌سازان است. احسان جازم، معاون حمایت بنیاد، با اعلام این خبر، گفت: بیش از ۲۰۰ میلیارد ریال از سوی معاونت حمایت بنیاد برای بازی‌سازان حاضر در پوشش ملی «همه بازی» درخواست تسهیلات شده است. درخواست‌های تخصیص این تسهیلات با هدف تأمین بخشی از خسارت‌های واردشده در ایام جنگ ۱۲روزه تحمیلی به این شرکت‌های بازی‌ساز، به وزارت ارتباطات ارجاع داده شده و با همکاری این وزارتخانه، تخصیص آن به بازی‌سازان در حال انجام است. بنا بر اعلام روابط‌عمومی بنیاد ملی بازی‌های رایانه‌ای و به گفته معاونت حمایت بنیاد ملی بازی‌های رایانه‌ای، با همراهی وزارت ارتباطات، امکان موافقت درباره افزایش تسهیلات تخصیص‌یافته به بازی‌سازان حاضر در پوشش «همه بازی» به بیش از ۲۰۰ میلیارد نیز وجود دارد. این اقدام بنیاد ملی بازی‌های رایانه‌ای در راستای تحقق بخشی از رویکردهای حمایتی این بنیاد از بازی‌سازان در قالب ساختار حمایتی «همگرا» در حال پیگیری و انجام است.

چت جی‌بی‌تی ۵، کاربران را جذب نکرد

مهر: پس از راه‌اندازی چت جی‌بی‌تی ۵، جدیدترین مدل هوش مصنوعی اوپن ای‌آی، عده‌ای از کاربران خواستار بازگشت مدل چت جی‌بی‌تی ۴۵ شدند. به گزارش انجکت، آنها درباره کیفیت نوشتن در مدل به‌روزرسانی‌شده هوش مصنوعی گله داشتند و برخی دیگر حتی به خاطر از دست دادن چت جی‌بی‌تی ۴۵ که به گفته عده‌ای مانند دوست و هم‌راز شده بود، ناراحت بودند. اوپن ای‌آی در جدیدترین به‌روزرسانی هوش مصنوعی خود که چت جی‌بی‌تی ۵ را هوشمندترین، سریع‌ترین و مفیدترین مدل موجود معرفی می‌کند، گزینه انتخاب بین مدل‌ها را حذف کرده و به طور پیش‌فرض از چت جی‌بی‌تی ۵ استفاده می‌کند. چت جی‌بی‌تی جدید از یک روتر بلادرنگ (real-time router) استفاده می‌کند که بین یک مدل کارآمدتر برای پاسخ‌گویی به سؤالات ساده و یک نسخه استدلالی عمیق‌تر برای پاسخ‌دادن به درخواست‌های پیچیده‌تر، تغییر می‌کند. به گفته سم آلتن، مدیر ارشد اجرایی اوپن ای‌آی، راه‌اندازی اولیه این مدل با چالش‌های روبه‌رو و سبب شد که چت جی‌بی‌تی ۵ احمق‌تر به نظر بیاید. از سوی دیگر آلتنن همچنین یک جلسه پرسش و پاسخ زنده در شبکه اجتماعی ردیبت برگزار کرد تا چشم‌انداز دقیق‌تری از تغییر در مدل هوش مصنوعی جدید فراهم کند. آلتنن در ردیت در پاسخ به سؤالی گفت کیفیت نوشتن چت جی‌بی‌تی ۵ بهتر از مدل‌های قبلی است اما از کاربران پرسید این امر درست است یا خیر. برخی کاربران ردیت در پاسخ‌های‌شان نوشتند که به نظر آنها چت جی‌بی‌تی ۵ بی‌روح و بسیار بدتر است و پاسخ‌ها را کوتاه و خشک می‌دهد. آلتنن در واکنش به این اعتراض در شبکه اجتماعی ایکس نوشت اوپن ای‌آی به مشترکان نسخه پلاس اجازه خواهد داد بین استفاده از چت جی‌بی‌تی ۵ یا چت جی‌بی‌تی ۴۵ انتخاب کند. بازگشت چت جی‌بی‌تی ۴۵ با استقبال روبه‌رو شد اما هیچ تضمینی وجود ندارد که اوپن ای‌آی نسخه قدیمی‌تر را برای همیشه در دسترس نگه دارد.

ایسنا: «علی‌ خندانی»، رئیس «کانون سردفتران و دفتریاران»، اعلام کرد دفاتر اسناد رسمی مجازی به‌زودی راه‌اندازی می‌شوند تا خدمات به شکل غیرحضوری ارائه شود. طبق گفته‌های او سامانه‌ای برای این منظور طراحی شده و پس از آزمایش، از نیمه شهریور به صورت سراسری فعال خواهد شد. خندانی در نشستی خبری گفت: «سامانه جامع اجرای اسناد کامل طراحی و آزمایش شده و قرار است از سه‌شنبه به صورت پایلوت آغاز به کار کند و در صورت موفقیت، از نیمه شهریور به طور سراسری در کشور اجرا شود.» او ادامه داد: کار ثبت شرکت‌ها به‌صورت غیرحضوری آغاز شده است و در آینده نزدیک، خدمات اجرای اسناد نیز به شکل الکترونیک ارائه خواهد شد؛ به طوری که مردم بدون نیاز به مراجعه حضوری به ادارات مختلف و تحمل صف‌های طولانی، بتوانند امور خود را بیکری کنند». رئیس کانون سردفتران به اجرای قانون الزام به ثبت رسمی معاملات اموال غیرمتقول اشاره کرد و گفت این قانون یک سال است اجرا می‌شود و کارنامه مقبولی داشته است. همچنین ماده ۱۰ این قانون نیازمند ابلاغ رسمی است و تعیین تکلیف اسناد عادی به‌زودی انجام می‌شود. «علی خندانی» درباره افزایش تعداد سردفتران توضیح داد که آمار از حدود هشت‌هزار و ۵۰۰ نفر قبل از اجرای قانون تسهیل، اکنون به حدود ۱۲ هزار نفر رسیده است. این روند همچنان ادامه دارد و استان‌هایی مانند فارس و آذربایجان غربی مراحل صدور ابلاغ برای سردفتران جدید را آغاز کرده‌اند. خندانی تأکید کرد هر سامانه‌ای که قصد اتصال به سامانه سازمان ثبت را دارد، باید الزامات فنی، حقوقی و امنیتی را رعایت کند. همچنین اصلاح قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار و دستور کار قرار دارد و انتظار می‌رود پیش از پایان سال جاری مشکلات مربوط به فعالان این حوزه برطرف شود. طبق گفته‌های رئیس کانون سردفتران، تخلفات در دفاتر اسناد رسمی کم است و عمدتاً ناشی از اختلافات افراد یا فرایندهای طولانی در سامانه‌های سنتی است. او بر ثبت الکترونیکی شکایات تأکید کرد و افزود دفاتر اسناد رسمی در نقل و انتقال خودرو همچنان مرجع معتبر به شمار می‌روند. براساس گفته‌های خندانی، حدود ۸۰ درصد مشاوران املاک دارای مجوز به سامانه کاتب متصل شده‌اند و در برخی استان‌ها این میزان به ۱۰۰ درصد می‌رسد. این سامانه‌ها موجب کاهش مراجعات حضوری به سازمان‌هایی مانند مالیات و تأمین اجتماعی شده‌اند.



«شهرزاد»؛ پاسخ به مطالبه عمومی یا حذف رقبا؟

سوتینا سرب‌پور: از همان اوایل دهه ۹۰ که اولین تاکسی اینترنتی با نام «تاکسی‌باب» که بعدها به «اسنپ» تغییر نام داد، شروع به کار کرد که مردم با الفبای حمل‌ونقل هوشمند آشنا شوند. تا به امروز که بازیگران این بخش خصوصی بیشتر شده‌اند، شهرداری به این فعالان به چشم رقیب نگاه کرده و از هر طرح و برنامه‌ای برای سدکردن راه این پلتفرم‌های آنلاین استفاده کرده است. تا همین چند سال پیش، شهرداری با تکیه بر اینکه این پلتفرم‌ها باید مجوز خود را از شهرداری یا وزارت کشور بگیرند و تحت نظارت این نهاد باشند، تلاش کرد هر طور شده انحصار خود در این بازار را تثبیت کند. حالا هم در ادامه همان راه، اوایل مردامده شهرداری تهران از اولین تاکسیی اینترنتی خود به نام «شهرزاد» رونمایی کرد. هم‌زمان با این اتفاق هم رئیس شورای شهر تهران اعلام کرد: «به نظر بنده دیگر تاکسی‌های اینترنتی غیرقانونی هستند البته نمی‌خواهم نامی از آنها ببرم.» راه‌اندازی تاکسی اینترنتی شهرداری، چالش‌های پیش‌روی پلتفرم‌های آنلاین در این بخش را پیچیده‌تر کرده است. در حالی که پشتون پوریزشک، نایب‌رئیس اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی، در گفت‌وگو با «شرق» این اقدام شهرداری را خلاف قوانین کشور می‌داند و اعلام می‌کند نهاد عمومی نمی‌تواند با راه‌اندازی کسب‌وکاری مشابه به رقابت با بخش خصوصی بپردازد و از طرف دیگر حسن پورناظری، رئیس انجمن صدای تاکسیرانان به «شرق» می‌گوید تاکسی اینترنتی «شهرزاد» طفل ناقض‌الخلقه‌ای است که به هیچ‌کدام از خواسته‌ها و نیازهای تاکسیران‌ها پاسخ نمی‌دهد، شادی مالکی، مدیرعامل تاکسیرانی‌ها هم در گفت‌وگو با «شرق» هدف از راه‌اندازی تاکسیی اینترنتی شهرداری تهران را پاسخ به مطالبه مردم و تاکسیران‌ها می‌داند و تأکید می‌کند «شهرزاد» رقیب تاکسی‌های اینترنتی بخش خصوصی نیست.

بازکشایی یک پرونده بسته‌شده

جنگ شهرداری با تاکسی‌های اینترنتی بخش خصوصی بیش از یک دهه است که ادامه دارد، هرچند در این بیش از ۱۴ سال گذشته گاهی هم بین آنها آتش‌بسی اعلام شده است. برای نمونه اواخر سال ۱۳۹۷ بعد از اینکه شهرداری با فشاری خواهان این بود که تاکسی‌های اینترنتی مجوز فعالیت خود را از شهرداری‌ها دریافت کنند، دولت دوم حسن روحانی آیین‌نامه‌ای تصویب کرد تا به این فشارها خاتمه دهد. در واقع سال‌ها بررسی و برگزاری جلسات مختلف بین تاکسی‌های اینترنتی، وزارت کشور، صمت، معاونت علمی، مرکز ملی فضای مجازی و شهرداری در نهایت منتج به تصویب آیین‌نامه‌ای در سال ۱۳۹۸ شد که براساس آن تاکسی‌های اینترنتی مجوز کسب‌وکار خود را باید از اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی دریافت کنند و این پرونده را بست. با این آیین‌نامه فشار شهرداری به پلتفرم‌های آنلاین تاکسی برای گرفتن مجوز از این نهاد خاتمه پیدا کرد، اما این پایان کار نبود، چراکه بعد از گذشت تقریباً شش سال از این الزام، اردیبهشت‌ماه مجلس دوباره به دنبال مسئول‌کردن شهرداری در زمینه صدور مجوز برای این فعالان افتاد. اواخر اردیبهشت‌ماه خبر آمد که

مجلس در حال بررسی لایحه‌ای است که در صورت تصویب، باعث می‌شود تاکسی‌های اینترنتی از شهرداری به عنوان رقیب خود مجوز فعالیت دریافت کنند. هدف این لایحه «سامان‌دهی خدمات حمل‌ونقل هوشمند» عنوان شد. با این حال پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی خصوصی تصویب این لایحه را «به خطر انداختن حیات کسب‌وکارشان» توصیف کردند. همان زمان محمد خلع، مدیرعامل اسنپ، در گفت‌وگو با «شرق» خبر داد این لایحه بار سنگینی از پرداخت عوارض را هم بر دوش فعالان این حوزه می‌گذارد. او در این گفت‌وگو تأکید کرد تصویب این مصوبه بازگشت به امضاهای طلایی، موازی‌کاری و ضربه به نوآوری است.

ضربه بعدی و سخت‌تر

در کنار لابی‌گری‌های شهرداری در مجلس برای تصویب این لایحه، مدیران شهرداری و تاکسیرانی شهر تهران هم بیکار ننشستند و در چند ماه گذشته شرایط برای راه‌اندازی تاکسی اینترنتی مخصوص به خود را فراهم کردند. شهرداری نام تاکسیی اینترنتی خود را «شهرزاد» گذاشته است. «تاکسیی اینترنتی شهرزاد» به سفارش سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران با هدف ارتقای کیفیت سفرهای درون‌شهری، کاهش آلودگی هوا و به‌کارگیری فناوری‌های نوین در سیستم حمل‌ونقل عمومی طراحی شده است. در مراسم رونمایی از این پلتفرم، شادی مالکی، مدیرعامل تاکسیرانی تهران اعلام کرد در حوزه خدمات‌رسانی به شهروندان برای راه‌اندازی «سیستم تاکسی برخط، گام مهمی در نظارت آنلاین بر عملکرد تاکسیرانان، پایش هوشمند تاکسی‌ها و اجرای طرح نرخ شناساور کرایه برداشته شده است. به گفته او این طرح به منظور ترغیب رانندگان به فعالیت در ساعات اوج ترافیک طراحی شده و در فاز نخست، در خطوط تاکسیرانی عملیاتی شد که تاکسیرانان با نصب اپلیکیشن تاکسی برخط، سفرها را ثبت می‌کنند و مسافران می‌توانند از طریق اسکن QR نصب‌شده روی کبش تاکسی، کرایه خود را به طور الکترونیک پرداخت کنند. براساس اظهارات او، پلتفرم تاکسی اینترنتی از سوی شهرداری مطالبه همه تاکسیرانان بود و این فقط یک پلتفرم اینترنتی نیست، بلکه ارتقای خدمت‌رسانی، بهبود وضعیت معیشتی تاکسیرانان و ایجاد امنیت است.

راه‌اندازی رقیب برای بخش خصوصی با بودجه عمومی

با این حال بخش خصوصی این اقدام شهرداری را خلاف چندین قوانین و مقررات کشور می‌داند و معتقد است شهرداری تهران با وجود تمام محدودیت‌هایی که برای فعالیت تاکسی‌های اینترنتی ایجاد می‌کند، با کمک بودجه عمومی، تاکسی اینترنتی خود را راه‌اندازی کرده است. پشتون پوریزشک، نایب‌رئیس اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی، در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کند که شهرداری حق ندارد با ایجاد کسب‌وکارها مشابه، حق رقابت بخش خصوصی را تضییع کند. او برای اثبات ادعای خود نیز به قانون‌هایی در این زمینه اشاره می‌کند: «این ممنوعیت هم بر اساس سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و هم بر مبنای مقررات مربوط به نهادهای عمومی و بخش دولتی وجود دارد. همچنین ماده ۱۷ قانون نظام صنفی تصریح می‌کند که هر کسب‌وکاری که در فضای مجازی فعالیت دارد، باید از اتحادیه مربوطه مجوز دریافت کند. علاوه بر این، می‌توان به مقررات هیئت عالی مقررات‌زادایی و ماده ۱۰ بند پ قانون جهش دانش بنیان نیز اشاره کرد که در بخشی از آن، موضوع صدور مجوز و حمایت از کسب‌وکارهای ناوآور و اینترنتی مطرح شده است». پوریزشک یادآور می‌شود که علاوه‌بر همه این قوانین، بر اساس مصوبه هیئت وزیران موسوم به «بند ۳۸»، صدور مجوز فعالیت در این حوزه به اتحادیه‌های صنفی مربوطه واگذار شده است. او یادآور می‌شود گذشته از اینکه «شهرزاد» به عنوان یک کسب‌وکار اینترنتی از اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی مجوز نگرفته، مشکل اصلی آنها ذات این اقدام است، چراکه رقابت یک نهاد عمومی با بخش خصوصی خلاف قوانین است. به باور او این کار مصداق روشن رقابت ناعادلانه یک نهاد عمومی با بخش خصوصی است.

بهانه‌ای برای اخلا در کار کسب‌وکارهای آنلاین

نایب‌رئیس اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی تلاش شهرداری برای تغییر مرجعیت دریافت مجوز تاکسی‌های اینترنتی و طرح ایجاد راه‌اندازی یک تاکسیی اینترنتی را بهانه‌ای برای ایجاد امنیت تاکسیرانان و مسافران کرده و این در حالی است که فعالیت‌های این نهاد عمومی در واقعیت اخلا در کار کسب‌وکارهای آنلاین است. پوریزشک با اشاره به فروکش کردن کشمکش شهرداری با بخش خصوصی به کمک آیین‌نامه سال ۱۳۹۸ می‌گوید: «اما از ابتدای امسال شهرداری بدون در نظر گرفتن آن آیین‌نامه که مشخص می‌کرد تاکسیی‌های اینترنتی باید از اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی مجوز فعالیت بگیرند، می‌گوید این فعالان بخش خصوصی با باید از شهرداری مجوز بگیرند یا وزارت کشور. پرسش این است که چگونه و منیع این تلاش جدید چیست و چرا آنها با جدیت دنبال این شهود تا اعلام کنند سایر فعالان حوزه غیرقانونی اند و باید از وزارت کشور یا شهرداری مجوز بگیرند.» به باور او از ابتدای شکل‌گیری کسب‌وکارهای اینترنتی، شهرداری و شورای شهر همواره تلاش کرده‌اند با ایجاد موانع، فعالیت آنها را محدود کنند: «در برخی موارد نیز از حوادث و اخبار برای این منظور بهره برده‌اند. به عنوان مثال، در خردادماه که حادثه‌ای برای یکی از مسافران که گفته شد از تاکسی اینترنتی استفاده می‌کند رخ داد، بهانه‌ای شد تا برخی مسئولان، از جمله آقای چمران (رئیس شورای شهر)، اطلاعات نادرست به رسانه‌ها بدهند و خواستار ورود شهرداری به این حوزه شوند». او در پاسخ به این سؤال که شهرداری ادعا می‌کند تاکسی‌های اینترنتی بخش خصوصی امنیت ندارند، توضیح داد: موضوع

ورود شهرداری به بازار تاکسی آنلاین

«شهرزاد»؛ پاسخ به مطالبه عمومی یا حذف رقبا؟

نظارت بر سو،پیشینه رانندگان نیز از دیگر محورهای مطرح‌شده است. درحالی‌که تاکسی‌های اینترنتی به طور دوره‌ای، حتی در بازه‌های کوتاه‌تر از تاکسی‌های سنتی، این بررسی‌ها را انجام می‌دهند. بنابراین این مسئله بیشتر بهانه‌ای برای ایجاد فشار و جو روانی علیه آنهاست». پوریزشک تأکید می‌کند که اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی از طریق هیئت عالی مقررات‌زادایی و سایر مسیرهای قانونی، در حال پیگیری جلوگیری از روند غیرقانونی شهرداری و تلاش برای جلوگیری از آن است.

کسی صدای ما را نمی‌شنود

در حالی که شهرداری و سازمان تاکسیرانی ادعا می‌کند که یکی از دلایل راه‌اندازی تاکسی اینترنتی «شهرزاد» پاسخ به مطالبه تاکسیرانان و مسافران است، اما برخی رانندگان در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کنند که این پلتفرم تاکسیی اینترنتی شهرداری آن قدر ناقص و بی‌ا ربط کاربری ضعیفی راه‌اندازی شده که چندان تمایلی به استفاده از آن ندارند. یکی از تاکسی‌های خطی میدان ونک در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید قرار بوده شهرزاد با این هدف راه‌اندازی شود که تاکسی‌های خطی بتوانند راحت‌تر مسافر بگیرند و از طرف دیگر درآمدشان با توجه به نرخ مصوب شهرداری، به شکل اصولی افزایش پیدا کند و این در حالی است که در حال حاضر «شهرزاد» چنین شرایطی را برایشان فراهم نمی‌کند. حامد که هم در تاکسیی خطی کار می‌کند و هم در تاکسی‌های اینترنتی بخش خصوصی، می‌گوید آن‌قدر نقد و سود و کار با این تاکسی‌ها راحت است که تمایلی به استفاده از «شهرزاد» ندارد. به گفته او تاکسی‌های خطی مشکلات زیادی دارند که حتی شهرداری و سازمان تاکسی‌رانی نتوانسته بخشی از آن را برطرف کند. حالا در این شرایط راننداختن پلتفرمی که فیلتر از آن توسط بخش خصوصی راه‌اندازی شده چه مزیتی می‌تواند برای آنها داشته باشد. حسن پورناظری، رئیس انجمن صدای تاکسیران و از رانندگان قدیمی سیستم تاکسیرانی تهران هم در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کند که شهرداری و سازمان تاکسیرانی به جای حل مشکلات رانندگان تاکسی از جمله فراهم‌کردن شرایط عادلانه برای رانندگان تا بتوانند با فشار مالی کمتر، خودروهای فرسوده خود را کنار بگذارند یا پرداخت کمک‌های بلاعوض برای نوسازی تاکسی‌های فرسوده و اجرای طرح‌های حمایتی واقعی، اقدام به راه‌اندازی تاکسی اینترنتی کرده‌اند که به باور او یک طفل ناقض‌الخلقه است. او تأکید می‌کند که رانندگان تاکسی مشکلات فراوانی دارند که تاکنون به درستی از سوی مسئولان حل نشده و این مشکلات باید ابتدا برطرف شود تا بعد بتوانند سامانه‌ای در حوزه تاکسیی اینترنتی را به‌خوبی معرفی و تبلیغ کنند. او در این مورد می‌گوید: «شهرزاد هنوز برای مردم شناخته‌شده نیست و تبلیغات کافی انجام نشده است. سامانه در حال حاضر ایرادات زیادی دارد و نمی‌تواند به رقابت با پلتفرم‌های اینترنتی قدیمی مانند اسنپ بپردازد.» پورناظری تأکید می‌کند که رانندگان تاکسی تمایل دارند چنین سامانه‌ای راه‌اندازی شود، اما انتظار دارند که ابتدا مشکلات سیستم حل شود و سپس هزینه و تبلیغات صرف آن شود. او تأکید می‌کند که این سامانه شهرداری رغبتی در بین رانندگان تاکسی برای استفاده از آن ایجاد نکرده است. او معتقد است اگرچه تاکسیرانی می‌خواهد سامانه‌ای راه‌اندازی کند که خدمات تاکسیی را هوشمند کند، اما باید توجه داشت که رقابت سالم و شفاف نیازمند حل مسائل و هماهنگی با بخش خصوصی است. «بسیاری از رانندگان تاکسی فقط ترجیح می‌دهند در پلتفرم‌های اینترنتی بخش خصوصی کار کنند، زیرا این سیستم‌ها برای آنها راحت‌تر و به‌صرفه‌تر است. سامانه شهرداری هنوز نتوانسته نیازهای واقعی رانندگان و مسافران را به خوبی پوشش دهد». پورناظری تأکید می‌کند که آنها خواهان برقراری عدالت در سیستم تاکسی‌های خطی و گردشی شهری هستند، آن‌طور که او می‌گوید برخی گروه‌ها که مشخص است از کدام نهاد یا افراد دستور می‌گیرند فضا را هم برای تاکسی‌های اینترنتی خصوصی تنگ کرده‌اند هم تاکسی‌های خطی سنتی؛ اسنپ یک روز به فرودگاه امام سر بزیند و ببینید گروهی از تاکسی‌ها که مشخص نیست به کجا وابسته‌اند، نه می‌گذارند تاکسی‌های خطی مسافر بگیرند و نه تاکسی‌های اینترنتی که با فاصله زیاد از ورودی فرودگاه منتظر ایستاده‌اند.

با بخش خصوصی رقابت نمی‌کنیم

درحالی‌که رانندگان سنتی و بخشی از اعضای شورای شهر تهران از راه‌اندازی «شهرزاد» راضی نیستند و نسبت به عملکرد و اهداف آن معترض‌اند و از سوی دیگر اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی نیز راه‌اندازی این پلتفرم را تلاشی برای ایجاد فضای رقابتی ناسالم می‌داند، اما شادی مالکی، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران، این پروژه را اقدام جدی شهرداری در مسیر هوشمندسازی حوزه حمل‌ونقل اعلام می‌کند. براساس گفته‌های او به «شرق» تهران حدود ۸۰ هزار دستگاه تاکسی دارد و با این تعداد، ارائه خدمات به شکل کاملاً سنتی نمی‌تواند پاسخ‌گوی نیاز رانندگان و شهروندان باشد. مالکی تأکید می‌کند که ورود آنها به حوزه تاکسی اینترنتی نه برای نیاز رانندگان و بخش خصوصی، بلکه ایجاد بستری برای ارائه خدمات هوشمند، هم بر اساس مطالبات مردم و رانندگان و هم برای ارتقای نظارت و کیفیت خدمات بوده است. مالکی تأکید می‌کند که راه‌اندازی تاکسی اینترنتی «شهرزاد» تنها بخشی از هوشمندسازی سیستم حمل‌ونقل تهران است: «برای نخستین بار در تاریخ سازمان تاکسیرانی، پروانه‌ها به شکل الکترونیک صادر می‌شوند و تاکنون نزدیک به ۱۰۰ هزار پروانه به این صورت تحویل رانندگان شده است. اکنون رانندگان می‌توانند مرخصی، پرداخت‌ها، ثبت تخلفات و دریافت خدمات رفاهی خود را به‌صورت هوشمند انجام دهند». مالکی در پاسخ به این سؤال «شرق» که چرا با وجود فعالیت بیش از ۱۳ سال تاکسی‌های اینترنتی بخش خصوصی، شهرداری به عنوان یک نهاد عمومی برای این فعالان یک رقیب ساخته است، توضیح می‌دهد: «این کار به خاطر مطالبه مردمی بود، ولی ما از این شرکت‌ها (تاکسی‌های اینترنتی خصوصی) درخواست کردیم که حداقل دسترسی آنلاین به سامانه سماس به ما بدهند، اما متأسفانه این دسترسی داده نشد و فقط به صورت آفلاین امکان نظارت هست که عملاً کافی نیست». او ادامه می‌دهد: «ما بارها گالیه داشتیم که مسافران دو ساعت در خط منتظر تاکسی می‌مانند و گاهی این تاکسی‌ها بدون اجازه در آن پلتفرم‌ها فعالیت می‌کنند که باید مجوز داشته باشند. اکنون رویکرد ما تعامل با بخش خصوصی است، نه رقابت و کاملاً امکان مذاکره وجود دارد. ما می‌خواهیم از خدمات آنها استفاده کنیم و در عین حال نقش تنظیم‌گری شهرداری درباره کرایه و امنیت سفر رعایت شود». او در واکنش به این سؤال که تاکسی‌های اینترنتی مجوز فعالیت را براساس قانون از اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی دریافت می‌کنند و از سوی دیگر نظارت‌های لازم نیز از سوی نهادهای مختلف روی این پلتفرم‌ها انجام می‌شود، اعلام کرد: «نقش رگولاتوری مجازی مجوز نگرفته، مشکل اصلی آنها ذات این نرخ‌هایی که این شرکت‌ها دریافت می‌کنند همیشه به نفع مردم است یا نه. به همین دلیل نیازمند نظارت آنلاین و دقیق هستیم تا مطمئن شویم حقوق شهروندان حفظ می‌شود». او برخلاف ادعای برخی رانندگان که می‌گویند تمایلی به استفاده از پلتفرم «شهرزاد» ندارند به «شرق» می‌گوید که تاکنون و در مدتی کوتاه ۴۵ هزار راننده در این پلتفرم ثبت‌نام کرده‌اند و در حال حاضر حدود هفت هزار تاکسی بعد از رونمایی از «شهرزاد»، برنامه آن را روی گوشی خود نصب کرده‌اند که همین اعداد نشان‌دهنده استقبال خوب از تاکسیی اینترنتی شهرداری است. مالکی در پاسخ به این سؤال که آیا رانندگانی که در «شهرزاد» فعالیت می‌کنند از فعالیت در تاکسی‌های اینترنتی بخش خصوصی منع می‌شوند، اعلام کرد: «هیچ منعی برای این موضوع وجود ندارد، اما تلاش می‌کنیم با حمایت‌های تشویقی مثل وام‌های نوسازی و برقی‌کردن تاکسی‌ها، جذابیت را در بستر خودمان افزایش دهیم تا رانندگان ترجیح دهند در پلتفرم خودمان فعال باشند.» تاکسیی اینترنتی «شهرزاد» هنوز در آغاز راه است، اما موجی از پرسش‌ها و ابهامات جدی را به همراه دارد، از منیع این تلاش جدید چیست و چرا آنها با جدیت دنبال این شهود تا ورایش فرهنگ‌سازی کرده، تا استفاده از بودجه و امکانات عمومی برای رقابت با بازیگران بخش خصوصی که به خاطر محدودیت‌های مختلف تأمین سرمایه‌شان برای رشد کسب‌وکارشان به مشکل برخورده‌اند. گفت‌وگو با طرف‌های مختلف این بازار و اظهارنظر‌ها نشان می‌دهد که این پروژه، بیش از جلب اعتماد مردم و رانندگان، نیازمند رفع نقص‌های فنی، تدوین چارچوب قانونی شفاف و تعیین دقیق مرز میان نقش حاکمیتی و فعالیت اقتصادی شهرداری است. در غیر این صورت، «شهرزاد» بیش از آنکه نماد تحول در شهر باشد، به نشانه‌ای از اصرار بر تجربه‌های موازی و پرهزینه بدل خواهد شد.

کتابخانه

در برابر هک انسانی از خود دفاع کنید

در این سال‌ها در شبکه‌های اجتماعی خبر هک سامانه‌ها و سایت‌ها را بسیار شنیدیم. همیشه فکر می‌کردیم هک‌کردن مخصوص سایت‌های کامپیوتری است، اما در کتابی که برای این هفته انتخاب کردیم، کریستوفر هدنگی از عبارتی صحبت می‌کند که شاید تاکنون به گوشمان نخورده است: «هک‌کردن انسان».

هدنگی در کتاب «مهندسی اجتماعی: علم هک‌کردن انسان» به صورت دقیق و جامع به شناخت عنصر انسانی در حوزه امنیت سایبری می‌پردازد. حالا «هک‌کردن انسان» و «مهندسی اجتماعی» چیست؟ براساس آنچه در این کتاب آمده است: «مهندسی اجتماعی در دوران مدرن و در حوزه امنیت سایبری، هنر فریب‌دادن، سوءاستفاده از نقطه‌ضعف‌ها و تحت تأثیر قراردادن فرد برای انجام کاری است که به ضرر اوست. هکر یا مهندس اجتماعی از طریق تلقن، پیامک، ایمیل، درایو USB آلوده یا تعامل حضوری به کمک ترغندهای زیرکانه‌ای موفق می‌شود آنچه را که به دنبالش است، نه به کمک بدافزار و حملات سایبری، بلکه تنها از طریق پرسیدن از فردی که به این اطلاعات دسترسی دارد، به دست آورد».

به همین خاطر است که گفته می‌شود در مهندسی اجتماعی این ذهن افراد است که هک می‌شود، نه کامپیوتر. در حمله مهندسی اجتماعی، اطلاعاتی را که فرد قصد فاش‌کردن آن را نداشته، بدون آنکه متوجه شود، در اختیار مهاجم قرار می‌دهد یا تحت تأثیر آنچه دستکاری روان‌شناختی نامیده می‌شود، تشویق یا وادار به انجام کاری می‌شود که از انجام آن پشیمان خواهد شد. می‌توان در این مورد کلاهبرداری‌های ایمیلی را مثال زد. کریستوفر هدنگی هدف خود از نوشتن این کتاب را آگاه‌کردن مردم دانست: «وقتی اولین کتابم را نوشتم، افراد زیادی بودند که در مصاحبه‌ها به‌شدت از من ناراحت شدند و می‌گفتند با نوشته‌هایم مهندسان اجتماعی مخرب را تجهیز می‌کنم. آن‌موقع نیز همین احساسی را داشتم که اکنون دارم: تا دو وقتی از همه ابعاد چگونگی استفاده از مهندسی اجتماعی آگاه نباشید نمی‌توانید در برابر آن از خودتان دفاع کنید... برای محافظت از خودتان و دیگران در برابر استفاده مخرب از مهندسی اجتماعی، ابتدا باید سمت تاریک آن را بشناسید تا تصویری روشن از نحوه بهره‌مندی به دست بیاورید».

پس این کتاب می‌تواند شما را آماده کند، از شما محافظت کند و به شما آموزش بدهد که چطور خطرهای ناشی از مهندسی اجتماعی را شناسایی کنید، آثارشان را کاهش دهید و از خودتان در برابرشان دفاع کنید.

کریستوفر جیمز هادنگی، نویسنده آمریکایی و مشاور امنیت فناوری اطلاعات، بنیان‌گذار و مدیرعامل Social-Engineer LLC است. در این شرکت آموزش‌های مرتبط با مهندسی اجتماعی ارائه می‌شود. هدنگی همچنین استادیار مرکز تعالی علمی دانشگاه آریزونا در عملیات سایبری است. او از اولین متخصصانی بود که موضوع مهندسی اجتماعی و علم نفوذ بر افراد را به عنوان یک عامل مستقل و بسیار حائز اهمیت در حوزه سایبری بررسی کرد. براساس آنچه مجید جعفریان، مترجم در ابتدای کتاب نوشته است: «هدنگی در ویراست اول به موضوع مهندسی اجتماعی و علم نفوذ بر افراد می‌پردازد و در ویرایش دوم کتاب با به‌روزرسانی تکنیک‌ها، فرایندها و همچنین بررسی نمونه‌های رخ‌داده در دنیای واقعی، عامل گذر زمان و پیشرفت تکنولوژی را نیز مورد بررسی قرار داده است.» کتاب «مهندسی اجتماعی» را می‌توانید از طاقچه، ایران‌کتاب و قیدیو دریافت کنید.

