



ابلاغ دستورالعمل حمایت از فریلنسرها

وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات، دستورالعمل حمایت از فریلنسرها یا همان آزادکاران فعال در حوزه اقتصاد دیجیتال را ابلاغ کرد. این دستورالعمل با نام «نظارت بر پایگاه و سکوهای نرم‌افزاری و اعتبارسنجی آزادکاران عضو پایگاه» در ۴ ماده و ۱۳ تبصره، برای اجرا به تمام دستگاه‌های اجرایی فرستاده شده است. مطابق آیین‌نامه حمایت از فریلنسرها که سال ۱۴۰۱ مصوب شده، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط، موظف به ایجاد پایگاه ثبت اطلاعات آزادکاران، اعتبارسنجی آن‌ها، فراهم کردن اینترنت پرسرعت و پایدار و اعطای بیمه تامین اجتماعی به افراد اعتبارسنجی شده، هستند. طبق مفاد این دستورالعمل پایگاه، اطلاعات فریلنسرها ظرف سه‌ماه ایجاد می‌شود. طبق این دستورالعمل فریلنسرها از امکان دریافت تسهیلات از طریق پلتفرم‌های آزادکاری و صندوق نوآوری و شکوفایی بر خوردار خواهند شد.



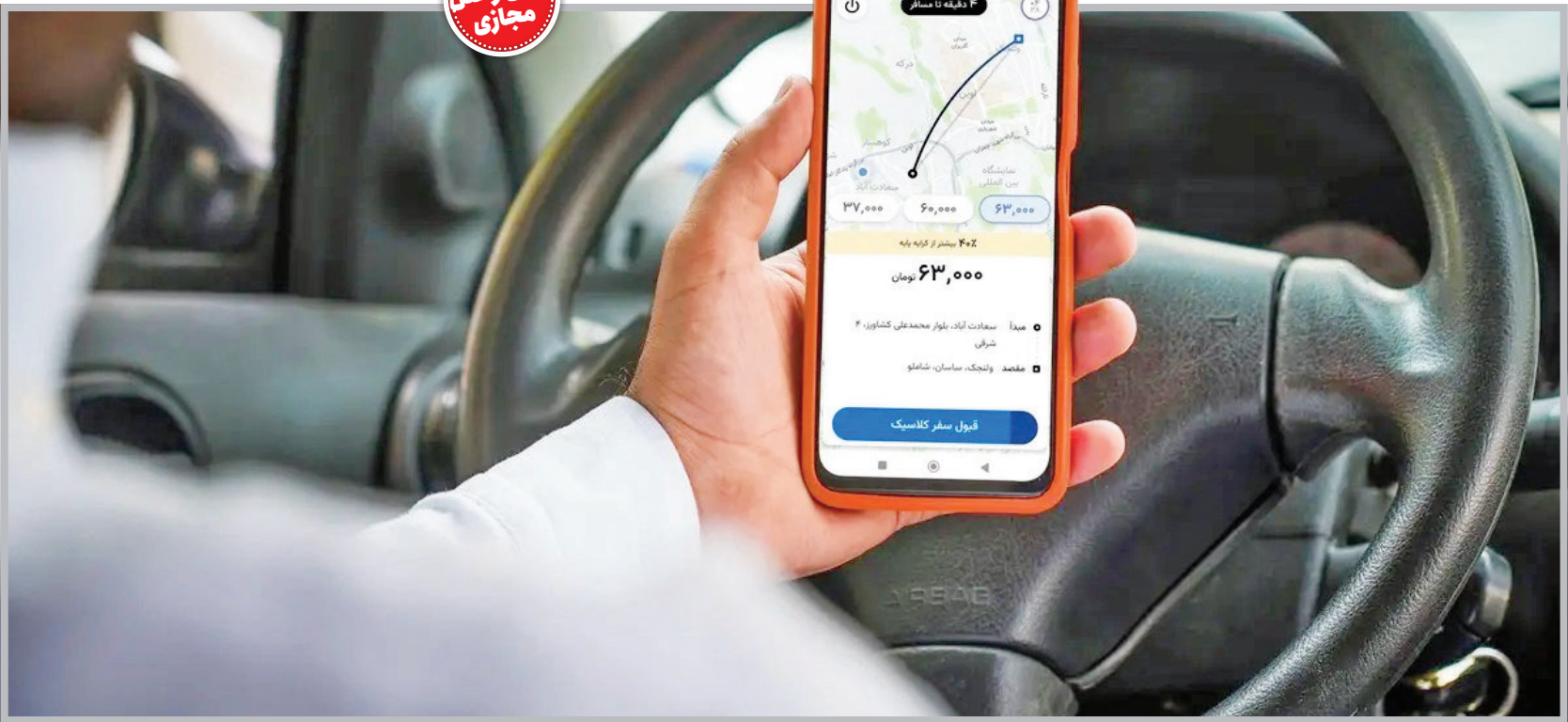
اینترنت کوانتومی در راه است

سیسکو و IBM پروژه‌ای مشترک برای ساخت شبکه‌ای توزیع‌شده از رایانش کوانتومی آغاز کرده‌اند که هدف آن اتصال پردازنده‌های کوانتومی خطاپذیر در فواصل طولانی است. این دو شرکت قصد دارند تا سال ۲۰۳۰ نمونه مفهومی درهم‌تنیدگی میان دوماشین را به‌نمایش بگذارند و بدین ترتیب رایانش کوانتومی از مقیاس تک‌دستگاهی، به معماری جدیدتر با توان پردازشی بسیار بالاتر منتقل شود. در این طرح، کیوبیت‌های ابررسانای IBM با زیرساخت شبکه سبک‌وزن جمله ترنسپونرهای مایکروویو-اینتیکولایه‌های کنترل شبکه ترکیب می‌شوند تا انتقال وضعیت‌های کوانتومی از طریق لینک‌های فوتونی ممکن شود. سیسکو مسئول اتصال محیط‌های کریونیک و اجرای درهم‌تنیدگی میان پردازنده‌هاست. اولین گام عملی پروژه، اتصال دو پردازنده مستقل برای بررسی قابلیت همگام‌سازی و درهم‌تنیدگی نرم‌افزاری است. موفقیت این آزمایش زمینه را برای شبکه‌های مازولار و اینترنت کوانتومی جهانی فراهم می‌کند که توان پردازشی را میان گره‌های متعدد تقسیم کرده و محدودیت‌های پردازنده‌های منفرد را از میان می‌برد.



گوگل اسیستنت باز نشست می‌شود

پس از نزدیک به یک‌دهه گوگل اسیستنت، دستیار صوتی محبوب گوگل برای دستگاه‌های اندرویدی، از میدان خارج می‌شود. شرکت گوگل اعلام کرده است که این دستیار تا مارس ۲۰۲۶ (اسفندماه ۱۴۰۴) و فروردین‌ماه ۱۴۰۵ روی دستگاه‌های اندرویدی فعال خواهد بود و پس از آن، جای خود را به جیمینی دستیار دیجیتال جدید و هوش مصنوعی پیشرفته شرکت خواهد داد. جیمینی توانایی اجرای دستورات مشابه گوگل اسیستنت را دارد و با زبان طبیعی‌تر، تجربه کاربری روان‌تر و هوشمندانه‌تری ارائه می‌دهد. این مهاجرت شامل گوشی‌ها، Wear OS، اندروید اتو، گوگل TV و دستگاه‌های خانه هوشمند می‌شود. گوگل اسیستنت که نخستین بار در ۲۰۱۶ معرفی شد، نقش کلیدی در اکوسیستم گوگل ایفا کرده است. با تمرکز روزافزون گوگل بر فناوری‌های مبتنی بر هوش مصنوعی، پایان کار این دستیار محبوب تقریباً اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسید و حالا مطابق اعلام گوگل، عمر ۱۰ ساله آن به‌سر رسیده است.



گسره‌کسور بیمه

تفسیر متفاوت سازمان تامین اجتماعی و پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی از متن قانون رانندگان را از حق برخورداری از پوشش بیمه‌ای محروم ساخته است

رانندگان در حالت آنلاین شده‌اند. این قوانین نه تنها شامل رانندگانی می‌شود که در حال انجام سفر هستند، بلکه در برخی کشورها مثل آمریکا، پلتفرم‌ها موظف به ارائه بیمه برای رانندگان در حالت آفلاین یا در انتظار سفر نیز هستند. در آمریکا، اوבר و لیفت از ۲۰۱۲، برنامه بیمه تصادف را شروع کردند و در سال ۲۰۱۵، بیمه‌های اجباری مسئولیت و جبران خسارت مسافران و رانندگان را معرفی کردند. در بریتانیا، قوانین بیمه برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی از ۲۰۱۵ به بعد به‌طور جدی پیاده‌سازی شد و آلمان نیز از سال ۲۰۱۴ به تدریج الزامات بیمه‌ای را برای رانندگان این تاکسی‌ها وضع کرد. در استرالیا و فرانسه نیز از سال ۲۰۱۵ به بعد قوانین بیمه برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی اجرایی شد و در ژاپن هم، از ۲۰۱۵ به بعد، پوشش بیمه‌ای برای رانندگان با توجه به گسترش سریع پلتفرم‌ها آغاز شد. در مجموع بررسی‌ها نشان می‌دهد که در اکثر کشورهای پیشرفته، پلتفرم‌ها مسئول تامین بیمه برای راننده‌ها در زمان فعالیت در پلتفرم هستند، اما رانندگان برای بیمه شخصی یا بازنشستگی، باید خودشان اقدام کنند. همچنین در همه این کشورها به‌طور کلی مسافر هزینه بیمه را به‌طور غیرمستقیم از طریق کرایه سفر پرداخت می‌کند. البته در برخی کشورها از جمله آلمان و فرانسه، بیمه اجتماعی برای رانندگان تاکسی‌های آنلاین اجباری است و پلتفرم‌ها باید آن را تامین کنند.

▼ پلتفرم‌ها موافق یا مخالف بیمه؟

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها به تفاوت تفسیر و برداشت سازمان تامین اجتماعی و پلتفرم‌ها درباره نوع و ماهیت رابطه کاری رانندگان برمی‌گردد. اگر چه در متن قانون برنامه هفتم توسعه درباره بیمه رانندگان پلتفرم‌های آنلاین به‌صراحت صحبت شده، تفسیر متفاوت سازمان تامین اجتماعی و پلتفرم‌ها از نص قانون، رسیدن به راه‌حل را عملاً ناممکن کرده است. پلتفرم‌ها رانندگان را به‌عنوان «بیمانکار مستقل» معرفی می‌کنند، بنابراین مسئولیت کارفرمایی برای بیمه‌پردازی را رد می‌کنند و از آن سو سازمان تامین اجتماعی قائل به رابطه مزد و حقوق‌گیری و در نتیجه اجباری بودن بیمه رانندگان است. گره اصلی همین جاست؛ اختیاری بودن یا اجباری بودن بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی. روی کاغذ میان راننده‌ها و پلتفرم‌ها هیچ رابطه کارگر و کارفرمایی تعریف نشده است. سازمان تامین اجتماعی بر این باور است که اگر طبق قانون کار عمل کند، پلتفرم‌ها با چالش‌های متعددی مواجه خواهند شد و تر جیح می‌دهد به راه حل بینایی بر سبند و رانندگان خودشان با پرداخت بخشی از حق بیمه و افزایش هزینه سفرها مشمول بیمه شوند. این سازوکار که به‌نوعی همان طرح نمایندگان مجلس است، با انتقاد و اعتراض‌های شدید روبه‌رو شده است. عمده انتقادها این است که چرا راننده‌های پاره‌وقت، شغل دومی و بازنشسته مشمول بیمه شوند و نگرانی‌هایی از قطع مستمری بازنشسته‌ها در صورت اشتغال، تعارض احتمالی با قانون ممنوعیت به‌کارگیری بازنشستگان و ابهام درباره پرداخت حق بیمه وجود دارد.

▼ تجربه سایر کشورها

چالش بیمه رانندگان پلتفرم‌های آنلاین تاکسی، فقط محدود به ایران نیست. در سال‌های گذشته کشور‌های مختلف مجموعه‌ای از قوانین و مقررات برای پوشش بیمه‌ای رانندگان پلتفرم‌ها تصویب کرده‌اند. در کشورهای پیشرفته مانند آمریکا، بریتانیا و آلمان، از اواسط دهه ۲۰۱۰ و پس از افزایش تعداد رانندگان و مسافران، پلتفرم‌ها موظف به ارائه انواع بیمه‌ها شامل بیمه مسئولیت، بیمه تصادف و بیمه

خطراتی همچون تصادف، بیماری، ازکارافتادگی یا حتی بی‌ثباتی درآمد از پوشش بیمه‌ای بر خوردار نیستند. با وجود اختلاف نظر‌ها، نه پلتفرم‌ها و نه سازمان تامین اجتماعی در اصل موضوع ضرورت حمایت بیمه‌ای کسی مناقشه‌ای ندارد. حتی محمد خلیج، مدیرعامل اسنپ در تیرماه سال ۱۳۹۹ اعلام کرد که تعامل با سازمان تامین اجتماعی از برنامه‌های اوست تا حمایت بیمه‌ای از رانندگان صورت گیرد. به گفته او، این حمایت‌ها در حد کمک به ارائه بیمه خویش فرما به رانندگان خواهد بود. مسئولان سازمان تامین اجتماعی هم بارها درباره خلأهای قانونی بیمه رانندگان پلتفرم‌ها صحبت کرده‌اند. مصطفی سالاری، مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی پیش از این در تابستان همان سال درباره بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی گفته بود که باید چارچوب و کارفرمای مشخصی برای این راننده‌ها تعیین شود تا براساس فعالیت پاره‌وقت یا تمام‌وقت آن‌ها فرایند بیمه هم طی شود. به گفته او، با توجه به اینکه تاکسی‌های اینترنتی خود را کارفرمای راننده‌ها نمی‌دانند و راننده‌ها کارفرمای خودشان هستند، شرایط برای بیمه این افراد هم متفاوت است و باید سازوکار جدیدی تعریف شود. همچنین مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی در آن زمان اعلام کرد که این سازمان در تلاش است تا کسانی که پوشش بیمه‌ای ندارند و در فضاهای استارت‌آپی کار می‌کنند، پوشش بیمه‌ای غیر از بیمه حرفه و مشاغل آزاد داشته باشند. با این حال در دو سال اخیر با افزایش تعداد رانندگان و سفرها، مطالبات هم برای پوشش بیمه راننده‌ها افزایش یافت، اما اختلاف میان پلتفرم‌ها، وزارت کار و سازمان تامین اجتماعی، تعیین تکلیف بیمه رانندگان را به تأخیر انداخت؛ تا اینکه احمد میدری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی بهمن‌ماه سال گذشته در گفت‌وگویی با صداوسیما از تدوین آیین‌نامه‌ای در دولت خبر داد که براساس آن ورود شاغلان فضای مجازی به بیمه‌های اجتماعی تسهیل می‌شود. به گفته وزیر کار طبق ماده ۲۸ برنامه هفتم توسعه دولت می‌تواند آیین‌نامه بیمه این مشاغل را بنویسد و بر همین اساس وزارت کار این آیین‌نامه را نوشته و به دولت ارائه کرده است. فروردین‌ماه سال ۱۴۰۴ وزیر کار از تصویب آیین‌نامه بیمه رانندگان تاکسی‌های آنلاین خبر داد. چندماه از انتشار این خبر گذشت و با جدی‌شدن تعیین تکلیف این موضوع، شهروم‌راه امسال کسب‌وکارهای اقتصاد دیجیتال به دعوت وزیر ارتباطات در این وزارتخانه حاضر شدند تا مشکلات خود را مطرح کنند. موضوع بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، یکی از چالش‌هایی بود که در این جلسه مطرح شد.

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها به تفاوت سازمان تامین اجتماعی و پلتفرم‌ها درباره نوع و ماهیت رابطه کاری رانندگان برمی‌گردد. اگر چه در متن قانون برنامه هفتم توسعه درباره بیمه رانندگان پلتفرم‌های آنلاین به‌صراحت صحبت شده، تفسیر متفاوت سازمان تامین اجتماعی و پلتفرم‌ها از نص قانون، رسیدن به راه‌حل را عملاً ناممکن کرده است



مهسا طاعتی
گزارشگر فناوری

دو ماه پیش در هشتم مهرماه، نمایندگان مجلس کلیات طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را تصویب کردند؛ طرحی که براساس آن، همه راننده‌های تاکسی‌های اینترنتی حتی آنهایی که به‌صورت پاره‌وقت در پلتفرم‌ها فعال‌اند، باید ۱۳/۵ درصد از درآمد خود را به‌عنوان سهم حق بیمه بپردازند و حق بیمه سهم کارفرما هم از محل افزایش کرایه سفرها تامین می‌شود؛ طرحی که به‌محض رسانه‌ای شدن‌اش، با موجی از انتقادات و اعتراض‌ها مواجه شد. پلتفرم‌های آنلاین تاکسی و فعالان اقتصاد دیجیتال می‌گویند، با اجرایی شدن این طرح نه تنها عدالت اجتماعی برای راننده‌ها اجرا نمی‌شود بلکه فشار و هزینه مضاعفی برای مسافران به‌دلیل افزایش تعرفه این تاکسی‌ها تحمیل می‌کند. در مقابل مسئولان تامین اجتماعی معتقدند که طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی قانونی، عادلانه، شفاف و منطبق با قانون اجباری بیمه در تمام صنوف است. اختلاف نظر‌های دو طرف زیاد و در پاره‌ای موضوعات بنیادین است؛ بحثی که مربوط به امروز و دیروز هم نیست. سال‌هاست سازمان تامین اجتماعی و پلتفرم‌ها تلاش می‌کنند به مدلی برای پوشش بیمه‌ای راننده‌های تاکسی اینترنتی برسند. طرح جدید قرار است تا چند روز آینده در صحن علنی مجلس بررسی شود اما ابهام‌ها و ناشناخته‌های آن زیاد است؛ به‌خصوص که پلتفرم‌ها می‌گویند اگر به همین شکل کنونی تصویب شود، بعید نیست رانندگان از چاله به چاه بیفتند، کاربران پلتفرم‌ها نیز با افزایش نرخ‌ها روبه‌رو شوند و این چرخه آسیب‌زا به‌انحاء مختلف ادامه یابد.

▼ بیمه ضروری است، چه اجباری چه اختیاری

بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، بحثی مربوط به امروز و دیروز نیست. تقریباً از دهه ۱۳۹۰ و فعالیت تاکسی‌های اینترنتی در کشور، بحث بیمه هم مطرح بوده است. در این مدت کارزارهای مختلفی خطاب به رئیس مجلس، وزرای سابق کار و مدیران عامل پیشین سازمان تامین اجتماعی برای بیمه راننده‌ها به‌راه افتاد. همچنین، راننده‌ها به شکل‌های مختلف درخواست خود را برای بیمه اعلام کردند. هرازگاهی خبرهایی از سوی مسئولان دولتی مطرح می‌شود ولی هر بار بی نتیجه مانده است. ازسوی دیگر با گسترش حوزه فعالیت تاکسی‌های اینترنتی، این پلتفرم‌ها به یکی از بخش‌های اصلی اقتصاد به‌خصوص در شهرهای بزرگ تبدیل شده‌اند. کسب‌وکارهایی که روز به‌روز هم بر تعداد رانندگان‌شان اضافه می‌شود. تورم و بی‌ثباتی‌های اقتصادی و افزایش هزینه‌های زندگی باعث شده حتی شاغلان و افراد متخصص برای تامین هزینه‌های زندگی روزمره نیز به‌کار کردن در این پلتفرم‌ها روی بیاورند و این یعنی راننده فاقد بیمه بیشتر. براساس آخرین آمارها، حدود ۸ میلیون راننده در تاکسی‌های آنلاین مشغول به فعالیت هستند و با وجود