

زنان راننده تاکسی‌های اینترنتی زیر فشارند

زمستان تهران برای این زنان فقط سرما نیست؛ مزاحمت‌های کلامی، ترس از مسیرهای خلوت، درآمد ناپایدار، استهلاک سنگین خودرو، قضاوت اطرافیان و ضعف واکنش فوری پشتیبانی، کار را به تجربه‌ای فرساینده تبدیل کرده است



کلامی و نگاه‌های مزاحم، اکنون بخشی از تجربه روزمره آنان است؛ تجربه‌ای که اگرچه در سکوت کابین رخ می‌دهد، اما اثرش تا پایان روز روی ذهن و اعصاب راننده می‌ماند.

ویدئویی تلخ

مدتی قبل، ویدئویی در شبکه‌های اجتماعی دست‌به‌دست شد و ناگهان نگاه‌ها را به بخشی از واقعیت پنهان خیابان دوخت؛ واقعیتی که معمولاً در سکوت کابین خودرو می‌ماند. یکی از رانندگان زن تاکسی اینترنتی، به‌طور مخفیانه از چند سفر خود فیلم گرفته بود و بی‌آنکه چهره‌ای را نشان دهد، واکنش مسافران را ثبت کرده بود. چند مرد، راننده را خطاب قرار دادند؛ یکی شماره تلفن خواست، دیگری با لحنی تحقیرآمیز گفت سرعتت کم است و چند دقیقه بعد پرسید اصلاً گواهینامه داری؟ دو نفر پیشنهاد کار دادند؛ یکی پیشنهاد داد راننده را برای کار به‌عنوان منشی خصوصی به شرکتش ببرد. بعضی هم با ادبیاتی شبه‌دلسوزانه پرسیدند: «این کار سخت نیست؟ اذیت نمی‌شوید؟ حیف شما نیست؟» همین آنچه در این روایت کوتاه برجسته شد، آسیب‌پذیری جملات، در ظاهر ساده، اما در معنا سنگین‌اند؛ چون مرز میان احترام و تجاوز به حریم را جابه‌جا می‌کنند. دیده شدن این تصاویر، مسئله آزار زنان راننده را دوباره پررنگ کرد و واکنش‌های زیادی به همراه آورد. آنچه در این روایت کوتاه برجسته شد، آسیب‌پذیری حریم خصوصی رانندگان زن است؛ زنانی که در هر سفر باید هم‌زمان راننده باشند، مراقب باشند، پاسخ دهند، نترسند و در عین حال خود را از نگاه‌های مزاحم دور نگه دارند.
این وضعیت، کار را از یک «سفر» ساده به تجربه‌ای پرتنش تبدیل می‌کند.

امنیت روانی فرساینده

فارغ از امنیت جانی، امنیت روانی برای یک راننده زن مسئله‌ای حیاتی است؛ چیزی که اگر فراهم نشود، سختی کار چند برابر می‌شود.
راحه، با هفده سال سابقه کار در فرودگاه و ایران خودرو، پس از تعدیل نیرو به رانندگی در اسنپ روی آورده است. او

می‌گوید بیشتر مسافران محترمانه برخورد می‌کنند، اما برخی به خود اجازه می‌دهند سوالات شخصی بپرسند یا درباره ظاهر راننده اظهارنظر کنند. حتی جمله‌هایی که ظاهراً تعریف‌اند، گاهی تحقیر پنهان دارند؛ مثل «در این زمانه که مردها کار نمی‌کنند، دم غیرت گرم».
راحه می‌گوید برای خودش چارچوب گذاشته و اگر مسافر بخواهد ارتباطی خارج از سفر برقرار کند، او را بلاک می‌کند؛ چون می‌ترسد دردرس شود و همین شغل را هم از دست بدهد. مشکل آنجاست که در لحظه مزاحمت، تماس با پشتیبانی همیشه کارساز نیست. او می‌گوید پاسخ اسنپ گاهی به ثبت تیکت محدود می‌شود، در حالی که خطر ممکن است همان لحظه رخ دهد.
اکرم هم از ترس مسیرهای پرت و اطراف شهر می‌گوید؛ از اینکه سفرهای اشتراکی را قبول نمی‌کند و همان قدر که مسافران از خفت‌گیری می‌ترسند، رانندگان زن نیز از مسافر می‌ترسند. عسل با صراحت می‌پرسد: اگر کسی از پشت چاقو را روی پهلو بگذارد، چه کاری می‌توان انجام داد؟
برخی برای امنیت بیشتر سراغ اسنپ‌باکس می‌روند تا کمتر مسافر سوار کنند، اما آن هم دغدغه‌های خود را دارد.

امنیت در سفر آنلاین

تأمین امنیت در تاکسی‌های اینترنتی، امری تصادفی و حاصل شانس نیست؛ محصول سیاست‌گذاری، آموزش، سازوکارهای دقیق و واکنش‌های سریع است. گزارش عملکرد اسنپ که یازدهم مردادماه امسال منتشر شد، تصویری روشن از این واقعیت ارائه می‌دهد: کاربران مسافر و راننده در مجموع ۲۵۰'۸۹۶ تماس با بخش امنیت سفر داشته‌اند. با این حال، از میان این حجم قابل توجه تماس، تنها ۲۱ درصد از کاربران مسافر و ۱۵ درصد از کاربران راننده توانسته‌اند گزینه «گزارش اضطراری» را به‌طور صحیح به تیم امنیت سفر منتقل کنند. این آمار، نه صرفاً یک عدد، بلکه نشانه‌ای جدی از خلأ آموزش و ضعف آگاهی عمومی درباره ابزارهای موجود است؛ ابزارهایی که اگر درست و

درآمد کم؛ هزینه سنگین

وجود دارد و اعصاب آدم را خرد می‌کند، اما با همه هم نمی‌شود درگیر شد و موضوع را پیگیری کرد. او از تلخی «تحمل کردن» حرف می‌زند؛ تحملی که گاهی از خود مزاحمت سنگین‌تر است.
با این حال، فشارهای اقتصادی انقدر روی سر آدم می‌ریزد که ناچار می‌شوی بسیاری از این تلخی‌ها را کنار بگذاری و فقط به فکر خرج روزمره بمانی.
او می‌گوید هزینه تعمیرات ماشین بسیار بالاست و بعضی مراکز معرفی شده برای تعمیر یا سرویس، زمان بر عمل می‌کنند؛ ممکن است چند روز خودرو در تعمیرگاه بماند و در عمل چند روز، هیچ درآمدی شکل نگیرد. از سوی دیگر، کمیسیون‌ها برای راننده سنگین است و پولی که به دست می‌آید، معمولاً فقط برای پرداخت قبضه‌ها و هزینه‌های جاری می‌رسد؛ حتی یک ریال هم نمی‌شود پس‌انداز کرد.

به‌موقع به کار گرفته نشوند، عملاً کار کرد حفاظتی خود را از دست می‌دهند.

مقایسه با تجربه پلتفرم‌هایی چون «اوبر» در کشورهای دیگر نیز همین ضرورت را برجسته می‌کند. در بسیاری از آن کشورها، پیش از ورود راننده به چرخه کار، دوره‌های آموزشی چندماهه برگزار می‌شود؛ آموزش‌هایی که از کمک‌های اولیه تا اصول تأمین امنیت، مدیریت بحران، و نحوه مواجهه حرفه‌ای با مسافر را شامل می‌شود. این فرایند، نه تشریفات زائد، بلکه بخشی از استانداردهای ایمنی شهری است؛ استانداردهایی که در ایران هنوز به‌طور کامل محقق نشده و جای آن در ساختار تاکسی‌های اینترنتی خالی است.

با این همه، جذابیت این شغل همچنان پابرجاست. استقلال مالی، ساعت کاری شناور و خودمختاری، از مهم‌ترین عواملی است که افراد را به سمت رانندگی در اسنپ و تپسی سوق می‌دهد. ثبت‌نام نیز ساده و کم‌هزینه است؛ بارگذاری تصاویر گواهی‌نامه، بیمه‌نامه، معاینه فنی و عکس راننده، در کنار استعلام عدم سوءپیشینه از پلیس، روندی است که در چند دقیقه انجام می‌شود. همین سهولت، سبب شده زنان خانه‌دار، دانشجویان و بازنشستگان نیز آن را راهی سریع برای رسیدن به درآمد ببینند. اما همین در باز و ورود آسان، اگر با آموزش و پایش همراه نشود، می‌تواند زمینه‌ساز افزایش آزارها و آسیب‌ها شود؛ زیرا راننده دائماً در تماس مستقیم با مردم است و این تماس مستمر، به سلامت روان، تعادل رفتاری و آستانه تحمل بالا نیاز دارد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد زنان راننده، بیش از دیگران با این چالش‌ها درگیرند. بر اساس گزارش اسنپ، ۳/۴ درصد رانندگان زن هستند؛ نسبتی که با تقریب مشابه، در تپسی نیز قابل تصور است. با افزایش بیکاری و موج‌های تعدیل نیرو، می‌توان پیش‌بینی کرد که در سال‌های آینده زنان بیشتری به این حوزه وارد شوند. از این رو، ایجاد سازوکارهای منسجش رفتار، پایش مستمر، و برخورد قاطع با مزاحمان و در عین حال تقویت زیرساخت‌های امنیتی، می‌تواند فضای آرام‌تر و حرفه‌ای‌تری برای کاربران تاکسی اینترنتی فراهم کند.

قضاوت‌های نزدیک خانه

یک سوی پنهان ماجرای امنیت روانی، نه در خیابان و نه در برخورد مسافر، بلکه در نگاه نزدیک‌ترین آدم‌ها شکل می‌گیرد؛ جایی که جامعه هنوز به رانندگی تاکسی برای زنان عادت نکرده است. عسل می‌گوید برخورد خانواده، دوستان و اطرافیان اصلاً خوب نیست؛ یا ترحم می‌کنند یا سرزنش. جمله‌هایی از جنس «این چه کاری است؟» و «اگر با فامیل و آشنا برخورد کنی آبرویمان می‌رود» هنوز در زندگی بسیاری از زنان راننده تکرار می‌شود. گویی کار کردن، به جای آنکه یک ضرورت اقتصادی و حق اجتماعی باشد، بهانه‌ای برای قضاوت و انگ‌زدن است. در چنین فضایی، زن راننده ناچار است هم‌زمان با مدیریت مسیر و مسافر، با بار سنگین نگاه‌ها نیز زندگی کند؛ نگاه‌هایی که به جای احترام، تردید و سوءظن می‌گذارند و آرام‌آرام روحیه را فرسوده می‌کنند.

اما امنیت، تنها مسئله نیست. این شغل، از جنس «درآمد ثابت» نیست و ضربه‌پذیری آن در برابر بحران‌های بیرونی بالاست. خرابی خودرو، تعطیلات رسمی، تعطیلی‌های ناگهانی ناشی از آلودگی هوا یا ناترازی انرژی و در ماه‌های اخیر، اثرات جنگ، همگی مستقیماً بر درآمد رانندگان اثر می‌گذارد.
راحه می‌گوید این شغلی است که از آن نان درمی‌آورد؛ بیمه را خویش‌فرما می‌پردازد و خرج بچه و زندگی روی دوش اوست. او توضیح می‌دهد بعد از جنگ، جی‌پی‌اس درست کار نمی‌کند؛ تا نزدیک مسافر می‌روی و او سفر را لغو می‌کند، چون فکر می‌کند فاصله زیاد است. همه سرگردان شده‌اند و درآمد پایین آمده است. در اسنپ و تپسی، یک روز کار نکردن یعنی همان روز درآمد نداشتن؛ ساده و بی‌رحم.

با این حال، گاهی اقداماتی برای آسایش رانندگان از سوی پلتفرم‌ها در نظر گرفته می‌شود که اگر استمرار یابد، می‌تواند به شکل‌گیری یک زیرساخت حمایتی کمک کند؛ از جمله طرح‌هایی که زنان سرپرست خانوار را از پرداخت کمیسیون معاف می‌کند. چنین سیاست‌هایی، هرچند محدود، نشان می‌دهد امکان کاهش فشار وجود دارد، به شرط آنکه مقطعی و تبلیغاتی نماند.

جامعه



خبرN E W S

دورنمای اشتغال زنان در پاییز ۱۴۰۴

بازار کار ایران در پاییز ۱۴۰۴ تصویری هشداردهنده ارائه می‌دهد؛ نمایی که نشان می‌دهد زنان، به‌ویژه، در معرض تأثیرات بی‌ثباتی اقتصادی و فشارهای ساختاری قرار دارند. نرخ بیکاری با افزایش ۰.۶ واحد درصدی به ۷.۸ درصد رسیده و نرخ مشارکت اقتصادی که میزان حضور فعال جمعیت در سن کار را نشان می‌دهد، به ۴۰.۷ درصد کاهش یافته است. این ارقام نه تنها از کاهش فرصت‌های شغلی حکایت دارند، بلکه نمایانگر خروج بخشی از جمعیت از بازار کار هستند؛ افرادی که امید خود را برای یافتن شغل مناسب از دست داده و از چرخه فعالیت اقتصادی خارج شده‌اند. کاهش ۱۲۶ هزار نفری جمعیت شاغل در کنار افزایش ۸۱۵ هزار نفری جمعیت در سن کار، نشان می‌دهد اقتصاد نتوانسته ظرفیت لازم را برای جذب نیروی فعال فراهم کند و فشار بر گروه‌های آسیب‌پذیر همچون زنان بیش از دیگران احساس می‌شود.

وضعیت زنان در بازار کار، شاخصی هشداردهنده از نابرابری و شکنندگی ساختار اشتغال است. بیش از ۲۱۲ هزار نفر از زنان از جمعیت فعال خارج شده‌اند و نرخ بیکاری این گروه با افزایش ۲.۳ واحد درصدی به ۱۶ درصد رسیده است. این تغییرات نه تنها نمایانگر کاهش فرصت‌های شغلی، بلکه نمادی از محدودیت‌های عمیق‌تر ساختاری است؛ زنانی که عمدتاً در مشاغل موقت، قراردادی یا پاره‌وقت فعالیت دارند، نخستین گروه‌هایی هستند که در مواجهه با شوک‌های اقتصادی و بی‌ثباتی ناشی از تنش‌های سیاسی و اختلال در انرژی و ارتباطات، از چرخه بازار کار حذف می‌شوند. خروج زنان از فعالیت اقتصادی پیامدهایی فراتر از کاهش درآمد فردی دارد و می‌تواند به شدت بر درآمد و امنیت اقتصادی خانواده‌ها تأثیر بگذارد، به‌ویژه در شرایطی که کاهش کیفیت درآمد‌ها فشار معیشتی را تشدید می‌کند.

نوسان‌های اقتصادی اخیر، از جنگ ۱۲ روزه تایلستان تا قطعی‌های مکرر برق و اینترنت، نشان داده که اقتصاد کشور توان کمی برای جذب و تثبیت نیروی کار دارد. در چنین فضایی، حتی بخش‌هایی که به ظاهر رشد اشتغال داشته‌اند، مانند خدمات، نتوانسته‌اند وضعیت زنان را بهبود بخشند. افزایش ۵۲ هزار نفری شاغلان در بخش خدمات عمدتاً به نفع مردان بوده و زنان این بخش با کاهش ۱۶۱ هزار نفری مواجه شده‌اند؛ یعنی حتی در عرصه‌هایی که اقتصاد رشد محدود داشته، باز هم نابرابری جنسیتی برجسته و شکنندگی اشتغال زنان آشکار است. این پدیده حاکی از آن است که بازگشت به شرایط پایدار در بازار کار، بدون سیاست‌های حمایتی و مداخله‌ای هدفمند برای زنان، دشوار و دیررس خواهد بود.

چنین تصویری از بازار کار، یادآور ضرورت بازنگری در سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و اجتماعی است. شاغل‌سازی زنان نه تنها موضوعی مرتبط با عدالت جنسیتی است، بلکه یک ضرورت اقتصادی برای ارتقای کیفیت زندگی خانوارها و بهره‌وری ملی به شمار می‌آید. تحولات پاییز ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که اقتصاد ایران در مقابله با شوک‌های بیرونی و ساختاری، زنان را به عنوان گروهی آسیب‌پذیر هدف گرفته است و بدون اقدامات حمایتی مشخص، این آسیب‌پذیری نه تنها ادامه خواهد داشت، بلکه نسل‌های بعدی را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.

“

اگر قرار

است تاکسی

اینترنتی

بخشی از

حمل‌ونقل

رسمی شهر

باشد، باید

میان پلتفرم‌ها

ونهادهای

مسئول،

مسیرهایی

مشخص برای

گزارش و اقدام

فوری تعریف

شود