



A critical discourse analysis of Snapp Startup around two major claims of flexible work and dematerialization of the digital economic era.

Rouhollah Nosrati¹ | Arash Atashfaraz² | Tahamtan Boroumand³

1. Department of Anthropology, Faculty of Social Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran.

E-mail: r.nosrati@ut.ac.ir

2. Corresponding Author, Department of Anthropology, Faculty of Social Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran. E-mail:

arash.atashfaraz@ut.ac.ir

3. Department of Sociology, Faculty of Social Sciences, University of Tehran, E-mail: tahamtanboroumand@ut.ac.ir

Article Info

Article type:

Research Article

Article history:

Received 22 May 2023

Received in revised 2
December 2023

Accepted 19 December 2023

Published online :19 December
2023

Keywords:

Snapp

Flexible Work

Discourse Analysis

Dematerialization

ABSTRACT

Introduction: While the internet based business platforms emergence in Iran has ferociously grown in the recent years, in addition to the traditional work and labour issues; the bold presence of a business like Snapp in both major and minor sections of national economy has been turned into a critical phenomenon. Such huge presence and a high rate of penetration bring up the need for critical analysis of such epidemic social matter—since it directly relates to the means of production and labour market.

Aims: The current research aims to critique two major claims of the digital economic era, respectively the “Flexible work” & “dematerialization” in the case of Snapp Company’s biggest sector, namely the drivers with their assets and equipments which are the main raw materials of Snapp production line.

In doing so, by an in depth literature review of the universal claim of the digital economic era under the notion of flexible work, the research had tried to reveal the hidden layers of this brand new notion features as some objective representations of the phenomenon in order to provide more explanations of the related actions and behaviors.

Methods: Primarily a historic review of the knowledge requirements, major economical approach turns through a transition to the digital economy has been conducted. Next, a systemic literature review regarding the theoretical frame works around the dematerialization notion based on the Snapp compatible features has been done. To extract some prime objective and field data, qualitative methods under auto-ethnography tradition has been used. Interviews and field observations are among these methods of data extraction. Finally, in a critical discourse analysis method a discourse of normalization by technology in such platforms has been recognized around the flexible work claims. Then, under such discourse, its paradoxical criterion have been detected and a linguistic approach has been implied on the discourse in order to critic the juridical and law issues surrounding the hegemonic claims of flexible work.

Findings: The hidden layers of the discourse around the flexible work notion and/or the behavioral incarnations of such by the drivers’ work force in the field of financial markets or official national regulations have been presented as the findings

Cite this article: Nosrati, R., Atashfaraz, A., Boroumand, T. (2023) A critical discourse analysis of Snapp Startup around two major claims of flexible work and dematerialization of the digital economic era. *Sociological Review (Social Science Letter)*, 30 (1), 471- 503.

Doi: <http://10.22059/JSR.2023.359653.1855>

تحلیل گفتمان انتقادی استارت‌آپ اسنپ با تاکید بر دو مقوله کار انعطاف‌پذیر و ماده‌زدایی

عصر اقتصاد دیجیتال

روح‌اله نصرتی^۱ | آرش آتش‌فراز^۲ | تهمن برومند^۳

۱. استادیار گروه انسان‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: r.nosrati@ut.ac.ir

۲. نویسنده مسئول، دانشجوی کارشناسی ارشد انسان‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: arash.atashfaraz@ut.ac.ir

۳. فارغ التحصیل کارشناسی ارشد فلسفه علوم اجتماعی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: tahamtanboroumand@ut.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: مقاله پژوهشی</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۳/۰۱</p> <p>تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۹/۱۹</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۹/۲۸</p> <p>تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۰۹/۲۸</p>	<p>مقدمه: با گسترش پلتفرم‌های کسب‌وکارهای اینترنتی در ایران، بالا گرفتن معضل و مسئله کار و اشتغال، ورود کسب‌وکاری همچون اسنپ در فضای اقتصاد خرد و کلان ایران، تبدیل به مسئله‌ای قابل تامل شده است. رشد و نفوذ چنین پلتفرمی موجبات بررسی‌های دقیق‌تر از این پدیده نسبتاً فراگیر اجتماعی را ضروری کرده است.</p> <p>هدف: پژوهش حاضر بررسی نسبت دو ادعای اقتصاد عصر دیجیتال یعنی کار انعطاف‌پذیر و ماده‌زدایی موقعیت گسترده-ترین بخش مجموعه اسنپ، یعنی اسنپ خودرو و نیروی انسانی پیش برنده به عنوان کاربر راننده است. با بررسی مقوله کار انعطاف‌پذیر به عنوان یکی از مدعیات جهان‌شمول در اقتصاد دیجیتال، تلاش شده است تا بازنمایی نقش این مختصات نوپدید از موقعیت حقوقی کار رانندگان در مجموعه اسنپ شناسایی شود، تا امکان فهم کنش‌های برآمده از آن مقدور گردد.</p> <p>روش‌شناسی: ابتدا تحلیل بستر تاریخی که در آن بواسطه گسترش نظام دانش ورود اقتصاد دیجیتال در ایران کنونی ممکن شد به اختصار عنوان شده است. سپس مدعای جهان‌شمول اقتصاد دیجیتال یعنی ماده‌زدایی، برای فهم گستردگی سرویس اسنپ ارزیابی شده است. جمع‌آوری داده‌ها از طریق روش‌های متنوع کیفی با تمرکز بر مردم‌نگاری و خودمردم‌نگاری و مطالعه اسنادی صورت پذیرفته است. در نهایت در قالب تحلیل گفتمان انتقادی، مدعای کار انعطاف‌پذیر و چارچوب حقوقی متضمن آن تحلیل شده است.</p> <p>یافته‌ها: بازنمایی و کشف لایه‌های پنهان گفتمان انعطاف‌پذیری یا کنش‌های متبادر از آن در خصوص نیروی کار موسوم به کاربر راننده در قالب گفتمان‌های رسمی و تجاری جاری حول مسئله به عنوان یافته‌های این پژوهش ارائه شده است.</p>
<p>کلیدواژه‌ها: اسنپ، کار انعطاف‌پذیر، تحلیل گفتمان، ماده‌زدایی</p>	

استناد: نصرتی، روح‌اله؛ آتش‌فراز، آرش و برومند، تهمن (۱۴۰۲). تحلیل گفتمان انتقادی استارت‌آپ اسنپ با تاکید بر دو مقوله کار انعطاف‌پذیر و ماده‌زدایی عصر اقتصاد

دیجیتال. مطالعات جامعه‌شناختی (نامه علوم اجتماعی)، ۳۰ (۱)، ۴۷۱-۵۰۳.

© نویسندگان.

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.



Doi: <http://10.22059/JSR.2023.359653.1855>

مقدمه و بیان مساله

چرخش گفتمانی از عصر صنعتی به پسا صنعتی / اطلاعاتی

ورود اسنپ به عنوان نماینده اصولاً نمادین ناوگان حمل‌ونقل درون شهری دیجیتال میدل به بخشی از فضا و گفتمان کار و اشتغال در ایران شده است. این واژگان دلالت‌های معنایی حقوقیو اجتماعی دارند و بررسی‌هایی از این دست با رجوع به قوانین و پژوهش‌های میدانی، قصد بررسی منتقدانه این گزاره‌ها و تبعات تعیین معرفت‌شناسانه دارد که چنین ساختارهای عظیم سرمایه‌ای و بنگاه‌های مالی در روند اقتصاد خرد خصوصاً اقتصاد کارگری ایجاد می‌کند.

به طور تاریخی، یکی از دو گانه‌های گفتمانی اقتصاد کلان بین‌الملل، تقسیم‌بندی جهان مدرن اقتصادی به دو بازه صنعتی و پسا صنعتی است (Bole, 2021). در این قالب گفتمانی، به صورت مشخص ما با دو مفهوم دوران صنعتی و پسا صنعتی مواجه هستیم. عصر صنعتی شامل یک انقلاب توسعه محور در عرصه کار و اشتغال، پایه‌های خود را در یک نظام گسترده آموزش عالی برای تربیت متخصصان و کارگران توانمند می‌یابد. ستون اصلی این عصر، تکیه بر کارهای پژوهشی، یافته‌های علمی و تبدیل آن به تکنولوژی‌ها و فناوری‌هایی است که منافعیک جامعه باز را در حصول سود تأمین کند. تحرک‌پذیری و سازمان‌دهی نیروهای گسترده کاری از ویژگی‌های این عصر به حساب می‌آید (Kerr, 1960: 34-35).

عصر پسا صنعتی شامل تغییرات گسترده در تکنولوژی، عموماً منوط به اتفاقات پس از جنگ جهانی دوم است که به سمت کمتر تخصصی شدن کارها، کاهش همزمان نیروی کار و هزینه کار و کارگر به واسطه تغییرات تکنولوژیک از حالت فیزیکی به تکنولوژی-های خودکار و اطلاعات محور شده است. از جمله ویژگی‌های اساسی این عصر کنترل فزاینده کار، کارگر و محیط کار به واسطه فناوری-های اطلاعاتی و تثبیت‌چنین رویکردهایی به واسطه نظریه پردازی‌های رسمی است. سنخ‌شناسی برجسته این عصر حرکت پرشتاب بنگاه-های پولی مالیاز تولید به سمت بخش خدماتی است (Casey, 2013: 89-103).

در گفتمان غالب عصر پسا صنعتی / اطلاعاتی با چرخشی گفتمانی در نسبت با عصر صنعتی پیش از آن مواجه هستیم. این چرخش گفتمانی در چندین ساحت صورت گرفته است. از اوایل دهه ۱۹۷۰ با کاهش رشد اقتصادی توجهات از اقتصاد مبتنی بر نفت به سوی اقتصاد بر پایه اطلاعات جلب شد، چراکه در گفتمان نوپدید فناوری‌های اطلاعاتی در تقابل با فناوری‌های صنعتی مدعای سازگاری با محیط زیست را ترویج و وعده کاری خلاقانه با فراغت بیشتر و دموکراتیک را ارائه می‌دادند. همچنین مبدا اولیه مفهوم جامعه اطلاعاتی/پسا صنعتی در تقابل با جامعه صنعتی، اقتصاد اطلاعاتی/خدمات محور را به مثابه آخرین مرحله از تولید صنعتی و کشاورزی تعریف کردند که خود تأکیدی بر ضرورت اهمیت اقتصادی تولید دانش، ذیل آموزش تکنیکی و تحصیلات عالی بود (خائفی، ۱۴۰۰). عامل مهم دیگر در امکان این چرخش گفتمانی، مشروعیت بخشی به فناوری به واسطه ارگانیک‌سازی و یا طبیعی‌سازی^۱ آن است، آنگونه که آرتر بیان کرده است: «فناوری‌ها ویژگی‌هایی کسب می‌کنند که ما به ارگانیک‌سازی زنده نسبت می‌دهیم؛ آنها محیط خود را حس می‌کنند، به آن واکنش نشان می‌دهند، خود ترمیم‌کننده و شناخت‌نگرند» (خائفی، ۱۳۹۹: ۱۲).

چرخش گفتمانی مذکور و عینیت یافتن آن در اقتصاد دیجیتال پلتفرم محور وعده آزادی زمان کار و تنظیم دلبخواه زمان و مکان انجام آن، امکان مقاومت در برابر تخریب محیط زیست با گسترش اشکال جدید کار و شکل‌گیری موقعیتی تکنولوژیک برای کاهش نابرابری اقتصادی را نوید داده بود (Ravenelle, 2019: 5). در این گذر از جامعه صنعتی به پسا صنعتی / اطلاعاتی، تغییرات قابل توجهی در خصوص شرایط کار نیروی انسانی نیز پدید آمد. «کار» که در جوامع توسعه یافته صنعتی با مقولاتی چون ثبات، فضای مشترک

^۱Normalize

کاری، تولید مشترک و نهادهای حقوقی مدرنی چون اتحادیه‌ها تعریف می‌شد در این گذار ذیل مدعیات گفتمان فناورانه مدافع شکل جدید کار، مقررات زدایی از «کار» را نه تنها ستایش می‌کرد بلکه آن‌را به مثابه ایجاد فرصت فراغت بیشتر و دموکراتیک‌سازی در کار بازنمایی می‌کرد. در همین راستا و در تبیینی حقوقی از «کار»، سایپوت^۱ استاد برجسته حقوق کار در کلژدوفرانس عنوان می‌کند: «در دوران ما، فرسایش نظم حقوقی نتیجه مستقیم حکمرانی اعداد است، که نتیجه آن تسلیم قانون به محاسبات سودمندی است، جایی که لیبرالیسم سنتی محاسبات سودمندی را تابع حاکمیت قانون قلمداد کرده بود. هنگامی که قانون به عنوان محصولی در رقابت در بازار هنجارها ارائه می‌گردد، قانون به تکنیکی خالص مبدل می‌شود تا از نظر اثربخشی ارزیابی‌گردد. در این موقعیت قانون دیگر عدالت نیست» (Supiot, 2021).

مشروعیت‌بخشی به گفتمان عصر نوین با تاکید بر برتری‌های وجوه فناورانه - اطلاعاتی و ضرورت‌های زیستی همراه با پیشرفت، در زمانه بهره‌وری از فرصت‌ها حاصل آمده است. رویه‌ای که امروز به شکل‌گیری، گسترش و احاطه اقتصاد دیجیتال به واسطه استارت‌آپها، بر عرصه‌های گوناگونی در زیست شهری مانند حمل‌ونقل، خرید کالاهای مصرفی و مصرف کالاهای فرهنگی منجر شده است. فرصتی که با بهره‌برداری از سرمایه‌های فردی مانند تلفن‌های همراه پیشرفته و زیرساخت‌های عمومی مانند اینترنت، انرژی و فضاهای شهری، امکان فراگیری خود را در ایران عصر حاضر نیز مقدور ساخته است. گسترش کسب‌وکارهای اینترنتی ذیل اقتصاد دیجیتال در دنیای پس از انقلاب اطلاعاتی و جهانی شده امروز به امری دارای حساسیت‌های اجتماعی قابل تامل بالاخص در کلان شهرها مبدل شده است. همانطور که در کتاب مردم‌نگارانه هاستل و گیگ^۲ شرح داده می‌شود: «بازی اقتصادی جدیدی در شهر رواج یافته که وعده‌هایی از جمله رویای تنظیم ساعات کاری و رییس خود بودن را، ما به ازای دریافت دستمزد از دیگر شهروندان، ارائه می‌دهد» (Ravenelle, 2019: 25).

پژوهش حاضر نیز به حساسیت‌های اجتماعی حول برساخت مفاهیم و اشکال جدید از کار در پژوهش‌های اخیر جامعه‌شناسی، بالاخص ادبیات مربوط به انعطاف‌پذیری توجه ویژه کرده است و مشخصاً مختصات جدید معرف نیرو و زمان کار را به‌عنوان عامل تسهیل‌کننده هژمونی در کسب‌وکار اسنپ و ذیل اقتصاد دیجیتال پلتفرمی مورد ارزیابی قرار داده است. این حساسیت‌های اجتماعی حول نیروی کار، با تغییراتی در اشکال سابق از نیرو و زمان کار صورت گرفته است. تغییراتی که راوانلاز آنها به مثابه بازگشتی به عصر اول صنعتی، یعنی موقعیتی که کارگران برای ساعاتی طولانی کاری تکه تکه، ناامنی محل کار و فقدان گزینه‌های جایگزین برای کار را تجربه می‌کردند، تعبیر کرده است (Ravenelle, 2019: 6). برخی از پژوهشگران این روند را نوعی واپسروی می‌دانند که شرایط آزادکاری پیشامدرن و محرومیت از حقوق مدرن کارگری، مابه‌ازای انعطاف زمانی، تسریع و بهینه‌سازی پرداخت‌ها و پیدا کردن مشتری، رؤیت‌ناپذیر شده است (خائفی، ۱۴۰۰).

در چنین فضایی نسبت به رابطه این دو گفتمان است که اسنپ به واسطه قرار گرفتن در چنین مختصات تاریخی، با برآورده کردن تمامی شرایط پساصنعتی و ماده‌زدایی، بنگاه مالی/اقتصادی مرکزی، حداقل در ایران به حساب می‌آید. حساسیت این پژوهش بر گفتمان کار انعطاف‌پذیر در اسنپ از آن‌روست که ظرفیت‌های ویژه‌ای برای ارجاعات دانشگاهی آتی در جهت تقویت ساختارهای انتقال ریسک پروژه‌های اقتصادی به نیروی انسانی داشته و علاقه بر گسترش حوزه خدمات اسنپ، ذیل گفتمان کار انعطاف‌پذیر را به عرصه‌هایی چون حوزه حمل‌ونقل بین جاده‌ای و حمل‌ونقل سنگین به دنبال داشته‌است (مختاری، ۱۴۰۰). هدف پژوهش حاضر ارزیابی ادعاهای اسنپ در زمینه کار انعطاف‌پذیر و ماده‌زدایی است. سوالات پژوهش حاضر به شرح ذیل است:

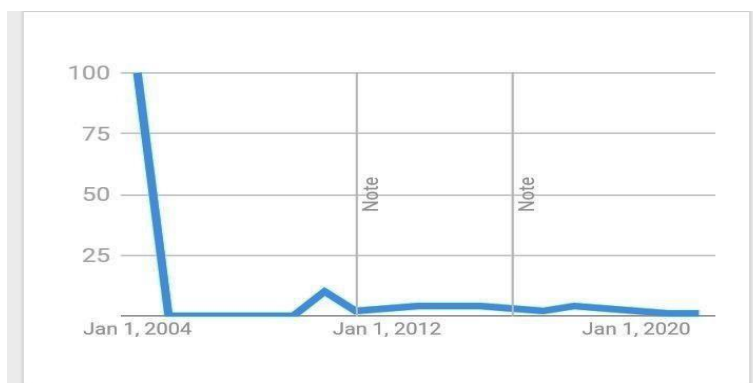
^۱Alain Supiot

^۲Hustle and Gig

- ۱- استارت‌آپ‌ها در ایران براساس کدام گفتمان شکل گرفتند؟
- ۲- استارت‌آپ اسنپ با تأکید بر چه استراتژی‌هایی شکل گرفته و توسعه یافته است؟

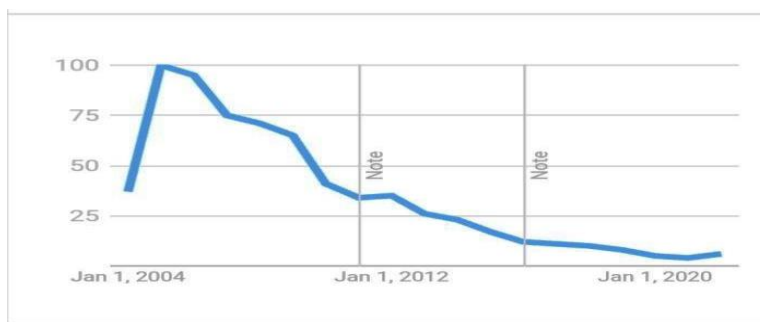
بستر شکل‌گیری استارت‌آپ در ایران

در ایران و با پایان جنگ تحمیلی، تأکید بر گسترش واحدهای صنعتی و تولیدی به منظور خودکفایی به قسمی از ضرورت مبدل شده بود. خواست خودکفایی با پندار ارائه پاسخ‌های درون‌زا به مسائل داخلی تا بدانجا به گفتمان رایج و مسلط مبدل شده بود که شکل‌گیری ژاپن اسلامی به مثابه بازتولید امر جهانی (الگو ژاپنی به مثابه فرد متعهد و تلاشگر، تولید با کیفیت، قبضه بازار جهانی و ...)، در قالب محلی (با تأکید بر اخلاق اسلامی و منابع ثروت داخلی) از تریبون‌های رسمی سیاست‌گذاران کلان اقتصادی ترویج می‌گشت. پس از جنگ هشت ساله، سیاست‌گذاری اجتماعی و اقتصادی متأثر از گفتمان پسا صنعتی، با تکیه بر دیدگاه تکنوکرات‌ها و مهندسان تدوین و اجرا شد (خائفی، ۱۴۰۰). ادعاهای طرح شده در این دوران در قالب نمودار به شرح ذیل است:

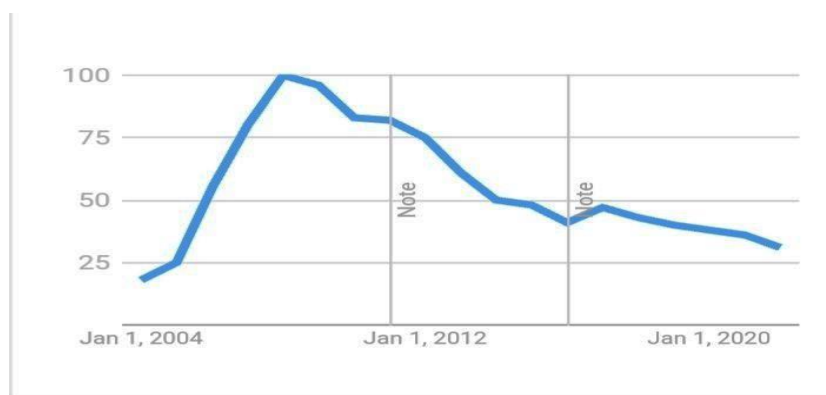


شکل ۱. نمودار فراوانی تغییرات عبارت ژاپن اسلامی (Google Trends)

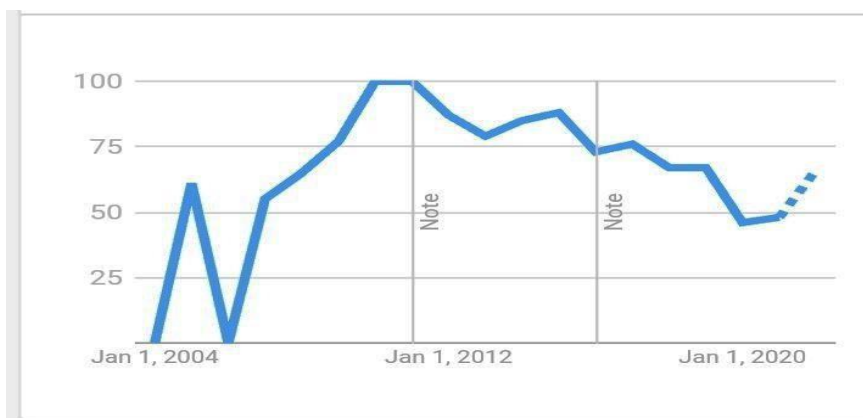
در گفتمان مذکور نقش دانشگاه‌ها به مثابه موقعیت فراگیر رشد نوع خاصی از دانش علمی که علم و فناوری را در هم تنیده می‌ساخت، مدعی آماده‌سازی افراد برای ورود به مراکز تولید صنعتی بود. پیوند صنعت و دانشگاه، افزودن واحد کارآفرینی به رشته‌های فنی و مهندسی، اختصاص بودجه و فضا به دانشگاه‌ها برای احداث پارک‌های علم و فناوری برای نیل به این هدف طرح شد و مورد تأکید سیاست‌گذاران کلان قرار گرفت. همانطور که در نمودارهای زیر که از پایگاه داده گوگل استخراج گردیده، گستردگی عبارات صنعت و دانشگاه، کارآفرینی و پارک علم و فناوری در دهه هشتاد شمسی و همزمان با گسترش این گفتمان بیش از هر زمان دیگری بوده است.



شکل ۲. نمودار تغییرات فراوانی عبارت صنعت و دانشگاه (Google Trends)



شکل ۳. نمودار تغییرات فراوانی عبارت کارآفرینی (Google Trends)



شکل ۴. نمودار تغییرات فراوانی عبارت پارک علم و فناوری (Google Trends)

گسترش فرآیندی که مچلاپ از آن تحت عنوان صنایع دانش^۱ نام می‌برد و از اهمیت یافتن دانشگاه‌ها به مثابه «صنایع دانش» بیش از کارخانه‌های صنعتی برای رشد اقتصادی در گذر زمان صحبت به میان می‌آورد(همان). اما بخشی از تبعات این روند که در ایران اواسط دههٔ نود شاهد آن بوده‌ایم ۱۲,۵ میلیون نفر جمعیت فارغ‌التحصیل آموزش عالی در کشور بود که بنا به آمار سال ۱۳۹۷ وزارت علوم و تحقیقات، ۱,۴ میلیون نفر بیکار و ۵,۴ میلیون نفر تحت عنوان غیرفعال اقتصادی نام‌گذاری شده‌اند (وزارت علوم و تحقیقات، ۱۳۹۷). احتمالاً بخشی از این جمعیت ذیل عبارت کار انعطاف‌پذیر به عنوان کاربر راننده به بخشی از مشتری اسنپ تبدیل شده‌اند.

کاربران راننده، افراد اجتماعی شده تحت صنایع دانش بوده‌اند که آمادهٔ ایفای نقش در بخش خدمات حمل‌ونقل شهری با شرایطی غالباً متفاوت از دیگر سرویس‌های حمل‌ونقل از پیش موجود هستند. رانندگانی که هستهٔ اولیه و اصلی مدل تجاری اسنپ براساس فعالیت آنها شکل گرفت و کماکان به آن وابسته است. از سوی دیگر، همانطور که سهیل علوی، بنیان‌گذار استارت‌آپ ریچون در مصاحبه با ترگل خوشنویسان مدیر وقت منابع انسانی اسنپ شفاف ساخته است، اسنپ برخلاف استارت‌آپ‌های پیش از خود در دوره سرمایه‌گذاری‌های کلان در این حوزه شکل گرفت و با جذب نیروهای نخبهٔ استارت‌آپ‌های مذکور عملاً نیروی انسانی تحصیل کرده‌ای را که در سالیان گذشته با سختی و مشقت فراوان جذب این بازار شده، آموزش دیده و در فرهنگ مختص به این حوزه کاری ادغام شده بودند را در اختیار گرفت. فرآیندی که با جذب نیروهای کارآزموده یا بقول علوی: «گل‌های کار» دیگر استارت‌آپ‌ها شروع شد و در بازی که او نامصفانه می‌خواند به تعطیلی دیگر استارت‌آپ‌ها انجامید(طبقه ۱۶، ۲۰۲۲).

روش پژوهش و مبانی نظری

از آنجایی که پرسش اساسی این پژوهش، حول مطرح کردن گفتمان کار انعطاف‌پذیر بنا شده، بدیهی است که روش‌شناسی می‌باید از رهرو تحلیل گفتمان گذر کند. طبیعت انتقادی پژوهش‌هایی از این دست و ویژگی‌هایی که در ادامه عنوان شده‌اند، مبانی نظری ارجاع به روش تحلیلی گفتمان فرکلاو است که در این پژوهش از آن استفاده شده است.

از منظر فرکلاو شروط لازم یک گفتمان آن است که به امری اجتماعی مرتبط باشد. ادبیاتی تخصصی به همراه داشته باشد و قابل پیمایش کمی براساس کلمات خاص باشد (سلطانی، ۱۳۸۴: ۶۳). اما به عنوان کفایت، فرکلاو «زبان را به مثابه جزء ضروری روند عینی جامعه» (Fairclough, 2001, 122) مطرح می‌کند و از طرف دیگر «روند اجتماعی را لحظهٔ تولیدشده توسط این گفتمان می‌داند» (Fairclough, 2001, 121- 122). پس از این منظر ما باید با لحظه‌ای قابل تمیز روبه‌رو باشیم و پس از آن، نشانه‌های زبان‌شناختی‌ای مبین موارد زیر را در آن‌ها جست‌وجو کنیم تا به چارچوب وجودی گفتمان از نظر فرکلاو پایبند مانده باشیم.

- کنش‌های مولد
- ابزار تولید
- ارتباطات اجتماعی
- هویت اجتماعی
- ارزش‌های اجتماعی
- آگاهی (فردی/اجتماعی)
- نشانه‌های زبانی

^۱knowledge industries

مختصات بالا، متر و معیار روش‌شناختی برای تشخیص و تحلیل گفتمان مفروض ادعا شده در این پژوهش است. با توجه به رویکرد خودمردم‌نگاریدر پژوهش پیش‌رو که از شعبات روشی مردم‌نگاری به حساب می‌آید، طبق اصول بر کوششی سازمان‌یافته هدف‌مند توسط شخص پژوهش‌گر در ثبت تجربه زیسته گروه یا موضوع مورد مطالعه خود استوار است (Garfinkel, 1967). اما با این تفاوت که معمولاً در پژوهش‌هایی با ماهیت‌های خلاقانه یا عملیاتی (یعنی شامل انجام اعمال ویژه مورد پژوهش) توسط خود پژوهشگر به ورطه جهان اجتماعی در می‌آید. این پدیده از طرفی موجب از میان رفتن مشکلاتی همچون خلل در حافظه افراد مورد مطالعه در دست زدن به آن عمل خاص و یا اعتبار و راستی‌آزمایی مدعیات می‌شود و از طرف دیگر تمایز خودهای جاری در خودمردم‌نگاری—از قبیل خودپژوهش‌گر، خودناظر، خودمختصص، خودتازه‌کار و غیره— و تعاملات درون میدانی حین انجام آن عمل باعث کم شدن خطای سوگیری شخصی در نتایج خواهد شد. (Skains, 2018)(Eisenmann&Mitchell, 2022).

جدول ۱. مشخصات منابع داده‌های گردآوری شده

هدف	تاریخ	تعداد	نوع سند
تجربه و ثبت رفتار	بهار و تابستان ۱۴۰۱	۱۲	مشاهده مشارکتی
استخراج و تولید داده	سال ۱۴۰۱	۷	مصاحبه
تحلیل معانی اسناد و محتوا در دست	تابستان ۱۴۰۲	۵	تحلیل محتوا (اسناد ثانوی)

این پژوهش از آنرو که با عدم دسترسی به داده‌های دقیق آماری برای فهم جایگاه مولفه انعطاف‌پذیری در شیوه کسب درآمد رانندگان اسنپ مواجه بوده، گریزی از به‌کارگیری روش‌های متنوع گردآوری داده نداشته است. از اینرو ورود به میدان «کار انعطاف‌پذیر» اسنپ و مواجهه مستقیم با اشکال متنوعی از شرایط کار و زندگی رانندگان با تجربه‌ای مستقیم به‌عنوان کاربر راننده از یک سو و قرار گرفتن در جایگاه مصرف‌کننده ذیل عنوان کاربر مسافر از سوی دیگر، ناگزیر می‌نمود. لذا بخشی از داده‌های گردآوری شده حاصل تجربه مستقیم و یا خودمردم‌نگارانه پژوهش‌گر در قالب «کاربر راننده اسنپ» و بخشی دیگر حاصل مصاحبه‌های عمیق با رانندگان در قالب مسافر-مردم‌نگار بوده است. لازم به توضیح است که با توجه به تنوع شیوه‌های کار رانندگان در اسنپ و بیان دیدگاه‌هایی بعضاً متناقض در خصوص یک مسئله معین (مانند نسبت درآمد خالص به ساعت کار) از یک سو و همچنین تبلیغات مبهم اسنپ (مانند ۱۸ میلیون درآمد ماهانه^۱) از سوی دیگر، اتخاذ روش خودمردم‌نگاری ضرورت یافت، چرا که بنا به تعریف، خودمردم‌نگاری ظرفیت تحقیق پیرامون دیگران از گذرگاه خود را مقدور می‌سازد؛ «با خودمردم‌نگاری، ما از تجارب خود برای یکی کردن خودمان، دیگران، فرهنگ‌ها، سیاست و تحقیقات اجتماعی استفاده می‌کنیم. با به‌کارگیری روش خودمردم‌نگاری، ما با تنش بین دیدگاه‌های خودی و غیرخودی و تنش‌های بین کنش اجتماعی و جبر اجتماعی مواجه می‌شویم. بنابراین خودمردم‌نگاران خود را در رابطه با دیگران تحقیق می‌کنند» (نظرپور و داداش‌پور، ۱۳۹۹). همچنین اسناد و داده‌های موجود بر طیف گسترده‌ای از منابع عمدتاً آنلاین پراکنده بودند که ضرورت اخذ روش مردم‌نگاری آنلاین^۲، بالاخص برای مشاهده و مشارکت در شبکه اجتماعی تلگرام را ضروری ساخته بود.

^۱<https://web-cdn.snapp.ir/digital-signup/banners/191.jpg>

^۲Netnography

جدول ۲. مصاحبه‌های میدانی در سال ۱۴۰۱

شماره مصاحبه	سوالات (اختصار)	تاریخ	مشخصات مصاحبه شونده
۱	شغل قبلی و تفاوت با اسنپ	خرداد ۱۴۰۱	مرد، لیسانس، ۲۲ سال
۲	شغل قبلی و تفاوت با اسنپ	فروردین ۱۴۰۱	مرد، دیپلم، ۲۸ سال
۳	تاثیر عدم وجود قرارداد کاری	مهر ۱۴۰۱	مرد، دیپلم، ۴۲ سال
۴	سختی کار و انعطاف‌پذیری	بهمن ۱۴۰۱	مرد، لیسانس، ۳۵ سال
۵	ساعت و شیوه کار انعطاف‌پذیر	خرداد ۱۴۰۱	مرد، دیپلم، ۵۵ سال
۶	ساعت و شیوه کار انعطاف‌پذیر	آبان ۱۴۰۱	مرد، دیپلم، ۲۳ سال
۷	شیوه کار انعطاف‌پذیر	فروردین ۱۴۰۱	مرد، لیسانس، ۲۷ سال

جدول ۳. مشاهدات خودمردم‌نگارانه

شماره مشاهده	تاریخ	مسافر
۱	۱۴۰۱،۰۲،۰۵	زن، میانسال
۲	۱۴۰۱،۰۲،۰۶	زن، جوان
۳	۱۴۰۱،۰۲،۰۷	مرد، جوان
۴	۱۴۰۱،۰۲،۰۷	زن، جوان
۵	۱۴۰۱،۰۲،۰۸	زن، میانسال
۶	۱۴۰۱،۰۲،۰۸	مرد، سالمند
۷	۱۴۰۱،۰۲،۰۸	زن، جوان
۸	۱۴۰۱،۰۴،۰۱	زن، سالمند
۹	۱۴۰۱،۰۴،۰۱	مرد، میانسال
۱۰	۱۴۰۱،۰۴،۰۱	مرد، جوان
۱۱	۱۴۰۱،۰۴،۰۱	زن، جوان
۱۲	۱۴۰۱،۰۴،۰۱	مرد، سالمند
۱۳	۱۴۰۱،۰۴،۰۱	زن، میانسال

جدول ۴. جدول مشاهدات موثر خودمردم‌نگارانه

شماره مشاهده	موضوع	مسافر
۱	رفتار آسیب‌زننده به‌دام‌مهاجر	زن، میانسال
۷	رفتار مترصد خطر	زن، جوان

بنابراین پژوهش در ابتدا با مطالعه ادبیات دانشگاهی مرتبط با حوزه انعطاف‌پذیری شروع شد. ادبیات مذکور عمدتاً از دهه ۱۳۸۰ شمسی به بعد و با تمرکز اولیه بر **انعطاف‌پذیری تولید و سیستم‌های تولیدی** ذیل عناوینی چون سیستم تولید انعطاف‌پذیر^۱ و یا انعطاف‌پذیری عملیاتی (تولید) به منظور ایجاد تغییراتی در خطوط تولید صنایع و به منظور افزایش مزیت رقابتی در بازار صورت گرفت (جمشیدیان و باغبان، ۱۳۸۱) (حاجی‌پور و مرادی، ۱۳۸۹). اما کاربرد مقوله انعطاف‌پذیری صرفاً محدود به شیوه‌های تولید، از جمله ایجاد تنوع در تولید کالا، کاهش ضایعات، بهبود عملیات تولید و یا بیشینه‌سازی استفاده از ماشین‌آلات نماند و نیروی انسانی به‌عنوان بخشی قابل توجه در فرآیند تولید مورد توجه ادبیات دانشگاهی حوزه مدیریت بالاخص مدیریت استراتژیک منابع انسانی قرار گرفت (اعرابی و دانش‌پرور، ۱۳۸۶). در ادبیات حوزه مذکور، انعطاف‌پذیری در ساده‌ترین صورت‌بندی، اولین بار توسط آتکینسون مطرح گشت و سه ساحت انعطاف‌پذیری وظیفه‌ای، انعطاف‌پذیری عددی و انعطاف‌پذیری مالی معرفی شد که در ادامه با افزودن دو ساحت دیگر یعنی انعطاف‌پذیری موقت و انعطاف‌پذیری مکانی، شرایط مدیریت برای مواجهه با نوسانات تقاضای بازار را تسهیل ساخت (همان). با توجه به هر یک از ساحت انعطاف‌پذیری، «کار انعطاف‌پذیر» به‌عنوان یکی از پیامدهای گسترش مولفه انعطاف-پذیری و مشخصاً انعطاف‌پذیری عددی و مالی مورد توجه قرار گرفت تا آنجا که استفاده از نیروی کار انعطاف‌پذیر ذیل نیروی کار غیررسمی به‌عنوان مزیتی رقابتی، بالاخص در فعالیت‌های صنعتی با سطح فناوری پایین، معرفی گشت (رنانی و دیگران، ۱۳۸۹). توجه ادبیات دانشگاهی انعطاف‌پذیری در دهه ۹۰ شمسی عمدتاً بر شیوه‌های انعطاف‌پذیر کار و مشخصاً شرایط حقوقی استخدام و اخراج نیروی کار معطوف گشت (مطلبی و عسکری، ۱۳۹۲).

مرحله بعد طبق روش‌های تحلیل محتوا به مطالعات آنلاین اختصاص یافت تا امکان درکی گسترده‌تر از دانش عمومی شکل گرفته پیرامون کار انعطاف‌پذیر از منظر کنش‌گران مختلف میدان اسنپ فراهم آید. در بخش‌های مربوط به مطالعات اسناد، استفاده از متون مصاحبه و دیگر تکنیک‌های ثبت شده در خودمردم‌نگاری مدّ نظر، از روش تحلیل محتوا استفاده شده است. بخش عمده‌ای از این روش‌شناسی‌ها در مواردی مربوط به علوم پزشکی و علوم اجتماعی (Shannon & Hsieh, H, 2005) و به منظور درک بهتر رفتارهای شخصی و ارتباط مفهومی میان اسناد ثبت شده با دیگر متغیرها مورد استفاده قرار گرفته‌اند (ibid). روش خلاصه‌برداری معمولاً در رویکردهای کیفی تحلیل محتوا با شناسایی کلمات یا محتوایی خاص در متن شروع شده و با هدف به‌دست‌دادن فهمی وسیع‌تر از زمینه مورد استفاده این کلمات ادامه می‌یابند (ibid). «این نوع پژوهش‌ها پا را از صرف شمارش کلمات فراتر می‌گذارند و سعی در فهم موارد استفاده نهان این کلمات در درون متون دارند. شمارشی که از این کلمات به‌دست می‌آید، دست را برای تفسیر نیات پشت استفاده از این کلمات باز می‌گذارد» (Shannon & Hsieh, H, 2005:125). از درون این شمارش، می‌توان زمینه‌های استفاده از چنین کلماتی را با توجه به میزان تکرار و فراوانی آنها به‌دست آورد. از ویژگی‌های مثبت این روش «غیر مداخله‌گر و واکنشی نبودن آن در مطالعه پدیده مدّ نظر است» (ibid). چنین ویژگی‌ای در روش‌شناسی دقیقاً مناسب با هدف ما در استخراج داده‌های موردنظر در این پژوهش است.

از این‌رو بررسی مداوم پربازدیدترین کانال تلگرامی رانندگان اسنپ (Snappi)^۲ با بیش از ۲۲ هزار نفر به مدت نزدیک به یک سال و همچنین پیگیری خبرهای مرتبط با اسنپ و رانندگان اسنپ و خواندن بخش نظرات آنها بالاخص سایت‌های اسنپ، تجارت نیوز، اقتصاد آنلاین، فرهیختگان و چند سایت اختصاصی حوزه فناوری مانند زومیت یا شنبه و همچنین مقولات مطرح اقتصاد دیجیتال و استارت‌آپ‌ها در پادکست‌هایی چون فارکست و طبقه ۱۶ موردنظر قرار گرفت. از سوی دیگر مطالعه مداوم بخش‌های مختلف و

^۱Flexible Manufacturing Systems – FMS.

^۲<https://t.me/snappi>

مرتبط به رانندگان در سایت اسنپ بالاخص موارد مرتبط با کار انعطاف‌پذیر در متون در دسترس سایت از جمله گزارش عملکرد سالانه، گزارش همایش‌ها، مفاد حقوقی و انضباطی، پوسترها و کلیپ‌های تبلیغاتی و آموزشی، مصاحبه‌ها و ... به‌عنوان منابع گردآوری داده مورد توجه قرار گرفتند. در نهایت نیز دو کتاب مردم‌نگارانه (Uberland 2018 & hustle and gig 2019) به‌عنوان منابع مردم‌نگارانه تطبیقی و چندین مقاله و پژوهش دانشگاهی به‌عنوان منابع تکمیلی غیر فارسی برای اخذ روش تطبیقی مورد مطالعه قرار گرفت تا حساسیت‌ها و پیامدهای گسترش کار انعطاف‌پذیر در اقتصاد دیجیتال اپ‌محور به‌صورت کلی و به‌صورت خاص در حمل‌ونقل آنلاین به‌عنوان امری جهان‌شمول و البته با توجه به تفاوت‌های بستر اقتصادی و اجتماعی محلی موردنظر قرار گرفته باشد. در اتخاذ روش تطبیقی کیفی همانطور که فلیک عنوان می‌کند، محقق یک مورد را به‌صورت جامع و با در نظر گرفتن تمام پیچیدگی‌های آن مورد مطالعه تطبیقی قرار نمی‌دهد، بلکه چندین مورد را از جنبه‌ای خاص مورد نظر قرار می‌دهد (فلیک، ۱۳۵۷: ۱۵۷). در پژوهش پیش‌رو نیز تلاش شده، مواردی در ارتباط با کار پلتفرم‌های دیجیتال (اوبر، دلیوریو، اسنپ) از جنبه انعطاف‌پذیری در کار مورد مطالعه تطبیقی قرار گیرند. مسئله حائز اهمیت در مطالعات تطبیقی هم‌ارزی یا معادل‌سازی بین گروه‌های در حال مقایسه است (غفاری، ۱۳۸۸). یکی از شیوه‌های مواجهه با این مسئله اتخاذ شیوه‌های معادل‌سازی از جمله معادل‌سازی واژگانی (ترجمه درست لغات یا عبارات)، متنی (به‌کارگیری درست مفاهیم با توجه به متن فرهنگی و اجتماعی) و مفهومی (توجه به فضای مفهومی مفاهیم به کار گرفته شده در واحد اجتماعی) است که در پژوهش پیش‌رو نیز مورد دقت قرار گرفته است.

یافته‌های پژوهش

اسنپ نافی ماده‌زدایی در اقتصاد عصر دیجیتال

آن‌گونه که در تقسیم‌بندی سه‌گانه پلتفرم‌های دیجیتال عنوان شده است، خدمات فیزیکی برحسب تقاضا^۱ رایج‌ترین شکل پلتفرم‌های دیجیتال هستند (Berastegui, 2021). اوبر به‌عنوان یکی از شاخص‌ترین پلتفرم‌های دیجیتال براساس تقاضا با ادعای ارائه سرویس‌های حمل‌ونقلی همسو با حساسیت‌های محیط زیستی که کاهش ترافیک، مصرف گاز و آلاینده‌های خودرو را مقدور ساخته، مورد توجه قرار گرفته است (Ravenelle, 2019: 6). اوبر که به‌عنوان یکی از شاخص‌ترین پلتفرم‌های دیجیتال در اقتصاد اشتراکی شناخته می‌شود، بر مبنای یکی از اهداف اصلی در اقتصاد اشتراکی، یعنی ایجاد ارزش اقتصادی از منابعی که کمتر مورد استفاده قرار می‌گیرند، کاهش تعداد خودرو در خیابان‌ها و در نتیجه ترافیک کمتر و همسویی بیشتر با سیاست‌های محیط زیستی را نوید می‌داد؛ خوشبینی که تا وعده عدم نیاز به مالکیت خودرو نیز پیش رفته بود (Calo & Rosenblat, 2017: 1641). خوشبینی که با افزایش سالیانه تعداد خودروها و سفرهایی که توسط پلتفرم‌های دیجیتالی چون اوبر و همتای ایرانی آن یعنی اسنپ صورت می‌پذیرد با تردید مواجه است. هرچند که اوبر با ارائه سرویس سفر اشتراکی Carpool و اسنپ با ارائه سرویس مشابه آن یعنی اسنپ لاین^۲، تلاش می‌کنند به معضل خودساخته گسترش استفاده از حمل‌ونقل خصوصی در پلتفرم‌های خود پاسخ داده باشند.

ویژگی غیرمادی/فیزیکی (ماده‌زدایی) در اقتصاد عصر اطلاعات همانطور که دکتر مسعود طالبیان با قیاسی که بین سمساری‌ها و اپلیکیشن‌های فروش کالای دست دوم طرح کرده اند، به‌عنوان یکی از شاخص‌های تمایز برانگیز اقتصاد عصر دیجیتال، مورد تأکید قرار گرفته است (فارکست، ۲۰۲۲). شاخصی که در کسب‌وکار اسنپ با تناقضاتی مواجه است. در نگاه اول با ثابت ماندن تعداد

^۱ On-demand physical services

^۲ اسنپ لاین سرویس سفر اشتراکی اسنپ است که به کاربران راننده فرصت می‌دهد در مسیرها و ایستگاه‌های تعیین شده مسافرانی را که از قبل بلیت تهیه کرده‌اند سوار کنند.

ایستگاه‌های تاکسی و کاهش دفاتر آژانس و درواقع کاهش عنصر فیزیکی، کاهش فضای فیزیکی پیامد افزایش سهم اسنپ از بازار حمل‌ونقل شهری بوده است. اما ازسوی دیگر و در نگرشی دقیق‌تر، مصرف فزاینده امر فیزیکی یا مادی را با گسترده‌تر شدن کسب‌وکار اسنپ شاهد هستیم. فرآیندی که نافی یکی از بزرگ‌ترین مدعیات اقتصاد عصر دیجیتال و انقلاب اطلاعاتی یعنی ماده‌زدایی است. در همین راستا محمدخلج مدیر عامل اسنپ، در همایش «شرکت‌های دانش‌بنیان، بازار سرمایه و دورنمای آینده»، اسنپ را بزرگ‌ترین سوپراپلیکیشن در خاورمیانه و به طور ویژه در بخش خودرو سومین شرکت بزرگ دنیا معرفی کرده است.^۱ اما اسنپ دارای تفاوتی اساسی با مجموعه‌های دانش‌بنیان دیگر مانند کافه بازار و یا دیوار است. این تفاوت اساسی به ضرورت وجود عناصر مادی متعدد در هسته یا ذات فعالیت مجموعه پلتفرمی اسنپ باز می‌گردد. تفاوت اساسی که در کتاب سرزمین اوبر درخصوص مجموعه پلتفرمی اوبر، اینگونه‌بازتاب داده شده است: «برخلاف دیگر شرکت‌های فناوری محور جریان اصلی مانند گوگل یا فیس‌بوک، خدمات اوبر فیزیکی بوده که آن هم با تکیه به کوشش و یا رنج هزاران نفری است که آنچه را انجام می‌دهند، کارمی‌پندارند» (Rosenblat, 2018: 165).

افزایش قابل توجه تعداد رانندگان ثبت‌نامی، تعداد سفرهای انجام شده و میزان مسافت طی شده در طول ۶ سال، خود نشان از مصرف بسیار بالای کالای مادی به‌واسطه پلتفرم دیجیتالی اسنپ است. مقایسه گزارش عملکرد دو سال اول و سال ۱۴۰۰ نشان از افزایش ۳۱۷۱۶ درصد مسافت طی شده، ۱۵۹۸۰ درصد تعداد سفرهای انجام شده و ۱۳۳۳۵ درصد تعداد رانندگان ثبت‌نامی دارد (مقایسه گزارش ۲ سال اول با سال ۱۴۰۰ اسنپ).^۲ به‌قول یک راننده با سابقه اسنپ: «ماشین برای همه نون داره غیر از راننده. برای تعمیرکار، تعویض روغنی، پمپ بنزینی، پمپ گازی، لاستیک فروش، قطعه فروش».^۳ او به دقت نشان می‌دهد که یک خودرو بالاخص با سرانه رفت‌وآمد بالای روزانه چه طیف وسیع و چرخه گسترده‌ای از مصرف کالاهای مادی را در روند سفرهای اسنپی به‌وجود می‌آورد. کالاهای و خدمات فیزیکی متعدد و متنوعی که در یک شبکه تولید، توزیع و مصرف کالا امکان واسطه‌گری اسنپ در بازار حمل‌ونقل ایران را مقدور ساخته است. شکل دیگر واسطه‌گری اسنپ در بازار کالاهای فیزیکی در ارتباط با خودرو، با در اختیار داشتن اطلاعات تماس و ارتباط با تمامی کاربران راننده یا در گفتار شرکت، باشگاه رانندگان ممکن شده است. نقش واسطه‌گر اسنپ امکان عقد قراردادهای متنوعی را با شرکت‌های تامین‌کننده اقلام مصرفی خودرو ممکن می‌سازد (عصر ایران، ۱۴۰۰)، تا در قالب تخفیف‌هایی محدود توسط رانندگان خریداری گردد. قراردادهای خرید با تخفیف کالا برای رانندگان اسنپ با شرکت‌های متعدد از قبیل لاستیک‌سازی و روغن موتور و باتری خودرو شکل می‌گیرد. قراردادهایی که تولیدکنندگان اقلام مصرفی خودرو نیز به‌دلیل تعداد بسیار زیاد افراد باشگاه مشتریان اسنپ متمایل به عقد آنها هستند. درواقع اسنپ با ورود به این دست از حوزه‌های اقتصادی، انتقال بخشی از شبکه توزیع کالا را به سمت کاربران راننده ممکن ساخته است.

از دیگر مقولات درخصوص نفی مدعیات ماده‌زدایی و هم‌سویی با سیاست‌های محیط زیستی در سرویس حمل‌ونقل اسنپ، با توجه به تنها مقررره موجود در خصوص تاکسی‌های اینترنتی^۴، یعنی دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی کشور مصوب ۱۳۹۸/۰۷/۰۳ و بند الف ماده ۱ آن، در تعریف ارائه‌دهنده خدمات هوشمند مسافر، به «ارائه دهنده خدمات برخط جابه‌جایی و حمل‌ونقل مسافر درون شهری و حومه» اشاره شده است که با توجه به پژوهش حقوقی صورت گرفته در خصوص اسنپ، حوزه فعالیت اسنپ به صرف تسهیل یا واسطه‌گری حمل‌ونقل محدود نمانده و با تعریف

^۱<https://snapp.ir/blog/development-path-of-snapp/>

^۲<https://snapp.ir/blog/1400-annual-report/> / <https://snapp.ir/blog/snapp-2nd-birthday/>

^۳<https://www.youtube.com/watch?v=MVlBxNY8ORY>

^۴<https://qavanin.ir/Law/PrintText/266394>

«تصدی بر حمل‌ونقل» که در قوانین تجارت (ماده ۳۷۷ ق.ت) و مدنی (مواد ۵۱۲ تا ۵۱۷ ق.م) طرح شده است، قرابت بیشتری دارد (امینی و صیادی، ۱۴۰۱). از این‌رو مدعی اسنپ دال بر صرف ارائه خدمات نرم‌افزاری به منظور جابه‌جایی مسافر و تبعاً عدم فعالیت فیزیکی با تردید مواجه می‌گردد. همچنین تردید و پرسش‌های مذکور زمانی قوت می‌یابند که شیوه‌های فعالیت اسنپ، قوانین مدون چون عدم ارائه سرویس‌های بین شهری را نقض می‌کند. در همین خصوص سفرهای اسنپی میان دو استان تهران و البرز، مفهوم حومه در ماده قانونی مذکور را دچار ابهام ساخته و سفرهای اسنپی میان استانی، از جانب پلیس راه کشور، ممنوع اعلام شده است.^۱ همچنین تخصیص بنزین سهمیه‌ای (۱۵۰۰ تومان) با سقف ۳۰۰ لیتر برای خودروهای تک‌سوز و ۱۸۰ لیتر برای دوگانه‌سوزها در ماه به رانندگانی که در یک ماه ۲۰۰ کیلومتر یا بیشتر پیمایش داشته‌اند^۲، نشان‌دهنده ارائه مستقیم خدمات فیزیکی به‌واسطه اسنپ است، سهمیه‌ای که عدم وجود آن و حتی عدم ارائه به‌موقع آن شکایت رانندگان و به تبع عدم تمایل ایشان به انجام سفرهای اسنپی را به همراه خواهد داشت. از این‌رو یکی از شاخص‌های غیرمادی/فیزیکی (ماده‌زدایی) در عصر اطلاعاتی/پساصنعتی عملاً در مدل کسب‌وکار اسنپ موقعیتی متناقض را پدید آورده است. موقعیتی که اقتصاد پلتفرمی اسنپ از یک سو به‌واسطه مزیت‌های دیجیتالی آن تا این حد گسترش یافته و از سوی دیگر برخلاف مدعیات تاریخی عصر اطلاعات به افزایش مصرف کالاهای صنعتی و مشخصاً اقلام مصرفی خودرو دامن زده است.

مشروعیت بخشی فناوری به مثابه ارگانسمی زنده

مشروعیت بخشی به فناوری به‌واسطه ارگانیک‌سازی و یا طبیعی‌سازی در گفتار مورد نظر اپلیکیشن اسنپ قابل شناسایی است. بازنمایی گفتار مورد نظر اپلیکیشن اسنپ در ذهنیت مخاطبان آنرا می‌توان در مجموعه‌ای از پیام‌های تبلیغاتی، منابع اینترنتی شامل مصاحبه‌های انجام شده، بخش نظرات گزارش سایت‌ها و همچنین نظرات گروه‌های تلگرام یا توئیتر اسنپ، جست‌وجو کرد. در این نظرات و گزاره‌های تبلیغی، با مجموعه‌ای از گزاره‌های اخلاقی، استعاره‌ها، ضرب‌المثل‌ها و یا تشبیهات مواجه هستیم که انعکاسی از ذهنیت شکل گرفته حول این اپلیکیشن است. اسنپ استعمارگر خطاب می‌شود و یا مخاطب دعای خیر واقع می‌شود. اسنپ از گروه مسافران طرفداری می‌کند یا زمان بالا بردن قیمت‌ها با عبارت "شورش را درآورده" مورد نقد واقع می‌شود. اسنپ شما را تا عید نوروز همراهی می‌کند و یا در ایام کرونا کنارتان می‌ایستد، شما را عزیز خود خطاب می‌کند و یا دلتنگ شما می‌شود. مثال‌هایی از این دست را می‌توان غالباً در زمره استعاره‌های انسان‌انگارانه طبقه‌بندی کرد، استعاره‌هایی که در آن کنش‌های پدیده‌ای غیرانسانی بر حسب انگیزه‌ها، اعمال و خصوصیات انسانی فهم‌پذیر می‌شوند (لیکاف و جانسون، ۱۳۹۷: ۴۷). این موقعیت نشان از هژمونی زبانی وجه فناوری بر وجه انسانی دارد، گویی که فناوری و محصول دانش انسانی از ویژگی‌های ارگانیک بسان انسان برخوردار شده است.

تبیین وجه ارگانیک فناوری‌ها و گسترش آن به انحا گوناگون از آن‌رو که ارتباط تنگاتنگی با شاغلین و مصرف‌کنندگان حوزه‌های کسب‌وکارهای فناوری‌محور دارد، نیازمند شناسایی مختصات فرهنگی برآمده از این طبیعی‌سازی و تاثیرات آن بر مختصات فرهنگی اشکال پیشین مبادله است. اشکال مالی مبادله چون حساب دفتری، تخفیف و یا حتی انعام از جمله نقاط مختصات فرهنگی اشکال پیشین مبادله بودند که دستخوش دگرگونی شده‌اند. مختصاتی که وجود آن نوعی از بسط اعتمادسازی اجتماعی را خاطر نشان می‌ساخت. همچنین در وجه دیگری از این مختصات فرهنگی، با اشکالی از مبادله مواجه بوده‌ایم که در شکل‌گیری روابط اجتماعی، با کیفیت‌ورای صرف ارائه و دریافت یک خدمت موثر بوده‌اند. برای مثال، ارتباطی که بین رانندگان ثابت آژانس‌های شهری و

¹ B2n.ir/t86770

² <https://club.snapp.ir/drivers-training/everything-about-fuel-rationing/>

مسافرین آنها شکل می‌گرفت و سطحی از احساس همدلی و احترام متقابل را بسط می‌داد، در قالب جدید حمل‌ونقل شهری کمتر اثری از آن دیده می‌شود. از آنجا که مسافرین به گونه‌ای ناخودآگاه احتمال می‌دهند که فرد راننده را تنها یک‌بار در طول زندگی خود خواهند دید، رفتار خود را به تناسب با آن چند دقیقه زمان تا رسیدن به مقصد تنظیم خواهند کرد. شکایت از رفتار ناپسند مسافرینی که در بسیاری از نظرات رانندگان قابل مشاهده است. به تعدادی از آنها به‌واسطه تجربه شخصی رانندگی در اسنپ توسط پژوهش‌گر و همچنین مردم‌نگاری در میدان مجازی در ادامه اشاره شده است.

۱. مسافر پس از سوار شدن درخواست می‌کند کنار یک سطل آشغال توقف کنم (کیسه آشغال را از پنجره به سمت سطل آشغال پرتاب می‌کند) در پاسخ به اعتراض من که چرا کیسه آشغال را وارد خودرو کردید هیچ پاسخی نمی‌دهد (مشاهده مشارکتی، مشاهده ۱).

۲. مقصد مسافر آزمایشگاه در خیابانیک طرفه ظفر. پس از توقف در سمت راست خیابان و رو به روی آزمایشگاه (آقا مگه نمی‌بینید آزمایشگاه اون سمت) پس از رفتن به سمت دیگر، به سختی و در حالی که خطر تصادف وجود دارد، برای پیاده شدن درب سمت راست را رو به خیابان باز می‌کند (مشاهده مشارکتی، مشاهده ۷).

۳. شکایات متعددی از عدم انتخاب گزینه «توقف در مسیر» ضمن توقف‌های طولانی مطرح شده است.

۴. عدم کسب اجازه برای سیگار کشیدن و عدم توجه به ناراضی بودن راننده.

۵. شکایت بابت روشن نکردن کولر و درج امتیاز پایین بسیار مطرح شده است.

۶. درخواست پرداخت کارت به کارت و عدم پرداخت توسط مسافر؛ بدلیل غیر قانونی بودن این شیوه پرداخت از نظر اسنپ و پیچیدگی‌های پیگیری در صورت عدم پرداخت، از جمله شکایات پرتکرار رانندگان است.

۷. مقاومت مسافرین در برابر درخواست استفاده از ماسک در موارد متعددی موضوع شکایت رانندگان بوده است.

۸. انتظارهای طولانی برای رسیدن مسافر به خودرو در ابتدای سفر و عدم پرداخت مبلغ جبران تاخیر نیز از مواردی است که بارها تکرار شده است (موارد ۳-۸ از کانال تلگرام اسنپی^۱).

پژوهش‌گر با قرار دادن خود در میدان کار در اسنپ در شهر تهران، شخصاً با موارد مذکور به‌صورت متعدد مواجه شده و فشار روانی ناشی از انباشت این موارد که به سختی قابل پیگیری هستند را تجربه کرده است. تناقضات دوگانه حاصل از تجربه کاربر راننده بودن در اسنپ، به عدم فهم هویت شغلی فرد می‌انجامد یا دستکم پنداری از شاغل بودن را می‌پذیرد. از یک سو مسافرین او را اسنپ خطاب می‌کنند (اسنپ هستید آقا؟) و یا وقتی با مسافر تماس می‌گیرد خود را نیز اسنپ خطاب می‌کند، در حالی که او هیچ وابستگی شغلی و کاری طبق تعاریف رایج از اشتغال نداشته و صرفاً تعهداتی دال بر استفاده از خدمات نرم‌افزار اسنپ را پذیرفته است. این تعهدات طیف بسیار وسیعی از الزامات فنی و اخلاقی را در ارتباط رانندگان با مسافرین و شرکت دربرمی‌گیرند، در حالی که مسولیت‌های شرکت در برابر کاربر راننده بسیار اندک است.

فرد راننده ارتباط عمودی با مدیریت و افقی با همکاران را که در تعاریف رایج اشتغال قابل شناسایی است از دست می‌دهد و با قبضه شدن بازار با سرویس‌های دربستی توسط تاکسی‌های آنلاین، امکان بازگشت او به اشکال سابق یعنی دربستی (شخصی) و آژانس نیز غیر قابل تصور شده است. فضای اختصاصی کار مفهوم خود را از دست داده، لذا در او هیچگونه احساس تعلق به فضای کار شکل نمی‌گیرد. رابطه با همکاران و احساس اشتراک در منافع، با رقابتی گسترده بین او و دیگر رانندگان جایگزین شده است. در این رقابت فردی، امکان فسخ یک طرفه قرارداد با غیر فعال نمودن کاربر بدون هیچگونه تبعات حقوقی برای شرکت، راننده را در

^۱<https://t.me/snappi>

زندانی سراسرین قرار داده تا او با خودکنترلی هر چه بیشتر، به‌عنوان یکی از قطعاتِ سریعاً قابل تعویض در موتور اسنپ، خود را در دسترس قرار دهد. موتوری که تمام مدت شبانه روز و در هر نقطه، حمل‌ونقل شهری را در دسترس قرار داده و توان نظارت دائمی خود بر اعمال راننده را با کنترل آنلاین و الگوریتم‌های نظارتی اعمال می‌کند.

تغییر فضای کار به کل شهر و تعریف زمان کار به کل شبانه‌روز تنها با تغییر در وضعیت حقوقی نیروی کار مقدور شده است. نیروی کار انسانی‌ای که افزایش هر چه بیشتر ایشان، ضمانت درآمد بیشتر برای اسنپ و سهولت تعویض رانندگان به‌عنوان قطعات در صف انتظار مصرف را مقدور کرده است. جذب هر چه بیشتر راننده آن‌چنان برای مجموعه اسنپ از اهمیت بالایی برخوردار است که بیشترین کمپین‌ها در میان بخش‌های متنوع خدمات اسنپ را به خود اختصاص داده است (گزارش اسنپ، ۱۴۰۰). وجود رانندگان بیشتر برابر با عرضه بیشتر کاربر راننده به مثابه محصول آماده به مصرف است. همانطور که فرید شهبابی مدیر تجاری اسنپ گفته است: «قیمت هر سفر تابعی از چند عامل متفاوت بوده که یکی از آنها ارتباط عرضه و تقاضا است»^۱. در نتیجه با افزایش هر چه بیشتر عرضه، شانس پذیرش سفرهای درخواستی بیشتر و از قیمت نهایی سفر بدلیل دسترسی بیشتر، کاسته می‌شود. در این میان رانندگان یا بایست منتظر سفرهای به‌صرفه باشند یا سفرهای ارزان را انجام دهند. رانندگان در کانال تلگرام اسنپی^۲ اصطلاحاً می‌گویند:

پنجشنبه‌ها به عشق اموات، اسنپ، سفر صلواتی میشه.

اسنپ صلواتی جا نمونی آقا.

کی قرار کرایه‌های صلواتی اسنپ درست شه!!!! خسته کردن همه رو هر روز همینه.

مفت نبود بلکه خیرات بود.

مسافر را به مفت‌بری عادت داده.

اصلاً تهران به کرج مفت میزنه همیشه.

بجای ۱۰ سفر مفت ۴ سفر خوب بگیر.

دوستان با کرایه‌های مجانی امروز در چه حالید؟

به سمت خونه خالی می‌رم سنگین‌ترم تا مسافر مجانی ببرم.

نمونه‌هایی از این دست به وفور قابل مشاهده است. نمونه‌هایی که حاصل قیمت‌گذاری فناوری الگوریتمی است. فناوری‌ای که کاربر راننده در برابر اعمال قدرت آن برای تعیین سطح درآمد هیچ اهرم قانونی در اختیار ندارد. فناوری الگوریتمی که شیوه عملکرد آن در کار مردم‌نگار چهار ساله روزنیلات حول اوبر با تردیدهایی مواجه شده است. لنهارد درخصوص مردم‌نگاری روزنیلات عنوان کرده است: «افزایش قیمت نوید درآمدهای بالاتر را می‌دهد، اما درواقع به گونه‌ای طراحی شده است که رانندگان بیشتری را به جاده‌ها بیاورد، که در واقع اغلب منجر به کاهش درآمدهای افزایشی به دلیل افزایش عرضه می‌شود. تهدیدهای «لغو حساب» (بدیهی است که به آن اخراج نمی‌گویند) مبتنی بر عدم فعالیت، کار ظاهراً انعطاف‌پذیر را در بسیاری از موارد به یک افسانه تبدیل می‌کند» (Lenhard, 2021). آنچه اسنپ نیز ذیل تخلفات نوع سه/بخش عملکرد(کد تخلف ۳۱)^۳، با عبارت «درصد قبول درخواست کم»

^۱<https://www.aparat.com/v/S5bWz>

^۲<https://t.me/snappi>

^۳https://snapp.ir/landings/driver_terms/

بر آن تاکید کرده است؛ این تخلف که می‌تواند منجر به «جریمه، غیرفعالی موقتی و نهایتاً قطع همکاری» گردد، ادعای کار منعطف در ارگان‌های هوشمند اسنپ زیر سوال برده است.

کار انعطاف‌پذیر

پیش از آنکه به گفتارهای رایج، کنش‌های برآمده و شرایطی که امکان هژمونی صورت‌بندی انعطاف‌پذیر از کار را ممکن ساخته است بپردازیم، پندار فراگیری را که به گفتمانی هژمونیک نیز مبدل شده است مورد ارزیابی قرار داده‌ایم. این پندار فرد انسانی را موجودی مختار، با اراده‌ای آزاد و در نتیجه تماماً مسئول اعمال خود معرفی می‌کند. پنداری که در سالیان گذشته در ایران نیز به‌صورتی فراگیر در آنچه که به‌عنوان روان‌شناسی زرد یا بازاری شناخته می‌شود، طرح شده و گسترش یافته است. پندار یا خیالی که مسئله اراده فردی را از آن سو طرح می‌کند که قائل به تاسیس سوژه خود تنظیم‌گر است (حیدری، ۱۳۹۵). پندار اراده آزاد، که نیچه بر وجود رو به گسترش آن اخطار داده بود. او اراده آزاد را شعبده‌بازی تئولوژیست‌ها می‌دانست تا بشریت را آنگونه که مطلوبشان است مسئول سازند، «یعنی وابسته به ایشان...» (نیچه، ۱۳۹۳: ۷۵). نیچه در ادامه گفتار هفتم از چهار خطای بزرگ عنوان می‌کند: «من اینجا تنها به روان‌شناسی هر گونه مسئول‌سازی می‌پردازم. هر جا که به دنبال مسئولیت بگردند، غریزه خواهان کیفردهی و قاضی‌گری است که از پی آن می‌گردد» (همان). همانگونه که در صورت‌بندی کار انعطاف‌پذیر، فرد راننده آزادانه پذیرفته است که هیچگونه قرارداد استخدای با شرکت ندارد اما مجموعه گسترده‌ای از مسئولیت‌ها در قبال شرکت، مسافر و قوانین شهری تنها بر جسم و روان رنجور او اعمال می‌گردد.

اشتغال انعطاف‌پذیر از اوایل دهه ۱۹۸۰ در بسیاری از کشورها گسترش یافته و روند کاهش کار استاندارد (تمام وقت با مشخص بودن طول مدت شغل) را به همراه داشته و تمایل شرکت‌ها را برای به‌کارگیری شاغلین غیررسمی که منجر به افزایش انعطاف‌پذیری کمی شرکت می‌شود، ممکن ساخته است (رنانی و دیگران، ۱۳۸۹)، که این خود امکان رقابت‌پذیری شرکت در بازار و یا سهم شرکت از بازار را با کاهش هزینه‌های تولید کالا یا ارائه خدمات و در نتیجه کاهش قیمت تمام شده، افزایش می‌دهد (مطلبی و عسکری، ۱۳۹۲) (زه‌دی، ۱۴۰۰). «انعطاف‌پذیری نیروی کار توانایی مدیریت برای تغییر در استفاده از عامل کار در بنگاه (برحسب تعداد، کیفیت، زمان) برای پاسخ به نوسانات و تحولات در سطوح تقاضا است» (رنانی و دیگران، ۱۳۸۹). از اینرو تسهیل تغییرات شرایط کار کارکنان در شرکت، از جمله تسهیل شرایط حقوقی اخراج ایشان، به‌عنوان مولفه‌ای سازنده و دارای نقشی اساسی برای افزایش انعطاف‌پذیری شرکت معرفی شده است (مطلبی و عسکری، ۱۳۹۲). بایست در نظر آورد که اخراج کارکنان با علم بر عدم مواجهه با تبعات حقوقی برای کارفرما، تحقق حداکثری انعطاف‌پذیری کارکنان را با حذف آخرین موانع برای شکل‌گیری ارتباط پیمانکار/شرکت در عوض کارگر/کارفرما بالاخص در شرکت‌های بر پایه پلتفرم دیجیتال، ممکن ساخته است (Broughton, 2018).

همانطور که پیش از این اشاره شد، اخراج کارکنان (در شرکت‌های پلتفرم دیجیتال به‌واسطه مقررات‌زدایی از کار اغلب ذیل عنوان قطع، پایانیا خاتمه همکاری تعریف شده است) تنها آخرین مرحله از تغییر شرایط حقوقی کار بوده تا تحقق حداکثر انعطاف‌پذیری کارکنان بنا به مقتضیات در دسترس شرکت قرار گیرد. از این‌رو می‌توان مراحل پیشینی را در تغییر شرایط حقوقی کار متصور بود. تغییراتی که به مرور امکان انعطاف‌پذیری هر چه بیشتر را برای شرکت‌ها در مواجهه با مسائل نیروی کار انسانی تسهیل ساخته‌اند. در همین راستا با تجزیه و تحلیل ادبیات مربوط به انعطاف‌پذیری محل کار در دوره ۱۹۷۰-۲۰۱۸، تغییرات در خصوص انعطاف‌پذیری کار اینگونه تعریف شده است: «کار منعطف به توانایی انطباق قراردادهای کارکنان با سازمان اشاره دارد تا امکان سازگاری بیشتر با

شرایط متغیر را فراهم کند. از این رو، کار منعطف به وضعیت قراردادی استخدام مربوط می‌شود، مانند خوداشتغالی، مشاغل پاره‌وقت، مشاغل معمولی یا قراردادهای ساعت صفر» (Bal&Izak, 2021).

در همین راستا یک راننده اسنپ در پاسخ به سوالی با این مضمون که عدم وجود قراردادی کاری مبنی بر وجود رابطه کاری کارگر-کارفرما و تسهیل شرایط اخراج در هر لحظه، آیا اسنپ را منبع درآمدی نامطمئن نمی‌سازد، با قاطعیت پاسخ داد: «مگه کاری هم سراغ داری که راحت اخراجت نکنن؟ اتفاقاً اسنپ اصلاً به راحتی مسدود دائم نمی‌کنه، خودت حواست به کارت باشه چند تا چیز ساده حواست باشه دلیلی نداره اخراجت کنه، بعد هم آقای خودتی، هروقت می‌خوای می‌ری می‌ای، خواستی کار می‌کنی، کار دیگه داشتی یا خستت بود می‌ری استراحت می‌کنی» (مصاحبه شماره ۳). شرکت‌های پلتفرم دیجیتال ارائه خدمات فیزیکی، تنها به دلیل ویژگی‌های شخصی افراد و یا کاستی در کیفیت خدمات ارائه شده دست به تعلیق یا قطع کامل همکاری نمی‌زنند، همانطور که در مفاد قرارداد رانندگان اسنپ مشاهده می‌شود: «شرکت یا طرف تجاری به هر دلیلی به این نتیجه برسد که حضور هر یک از کاربران اعم از راننده یا مسافر یا مهمان می‌تواند امنیت و آرامش کسب‌وکار و یا دیگر کاربران را در معرض تهدید قرار دهد، طبق صلاحدید خود مجاز به مسدود کردن حساب کاربر مذکور یا عدم اجازه استفاده از خدمات به صورت موقتی یا دائم است. اگر کاربران تعهدات این شرایط و قوانین را رعایت نکنند یا دسترسی آنها به خدمات اسنپ یا سوپر اپ اسنپ یا طرف تجاری خطرناک باشد یا مطلوب نباشد، شرکت حق حذف دسترسی کاربر مذکور را به خدمات اسنپ یا سوپر اپ اسنپ دارد. در این صورت، کاربر حق طرح هیچگونه ادعا و یا اعتراضی را نخواهد داشت»^۱ (ماده ۱۰). یا تپسی همتای دیگر اسنپ در بازار حمل‌ونقل آنلاین، یکی از مفاد قرارداد حقوقی با رانندگان را بدین شرح تنظیم ساخته است: «کاربر می‌پذیرد قرارداد حاضر، یک قرارداد قابل رجوع و جایز از سوی شرکت بوده و شرکت می‌تواند هر زمان تنها به صلاحدید خود و بدون نیاز به تدارک هیچگونه دلیلی، یک حساب کاربری را مسدود نموده، مانع استفاده کاربر از خدمات تپسی گردد»^۲ (ماده ۵، بند ۸).

همانطور که در تعریف بالا مشاهده کردیم کار منعطف تنها با اشکال متنوع خوداشتغالی مانند کاربر پلتفرم دیجیتال، فریلنسرها و یا پیمانکاران مستقل شناخته نمی‌شود و دیگر اشکال قرارداد انعطاف‌پذیر کارکنان مانند مشاغل پاره‌وقت یا ساعت صفر را نیز شامل می‌شود؛ قراردادهای موقتی که اشکال متنوعی از انعطاف‌پذیری کارکنان را برای شرکت‌های دولتی و خصوصی فراهم آورده است. قراردادهایی مانند پیمانیا قراردادی که از سالیان پیش در فضای کسب‌وکار کشور وجود داشته و کاهش هزینه‌های سازمان را ذیل انعطاف‌پذیری زمانیا تسهیل امکان تغییر ساعات کار ممکن ساخته است. آنچه در ادامه این روند مساله‌برانگیز می‌شود تأکیدگفتمان‌های اقتصاد محور و مدیریتی برگسترش انعطاف‌پذیری کار و با تأکید بر انعطاف‌پذیری نیروی کار است. در همین راستا مطلبی انعطاف‌پذیری بازار کار را واجد نقشیمهم برای بهبود کسب‌وکار در راستای موازین اقتصاد مقاومتی دانسته (مطلبی، ۱۳۹۳)؛ یا شاغلین غیررسمی به مثابه نیروی محرکه‌ای قابل توجه برای گسترش انعطاف‌پذیری کارکنان و در نتیجه افزایش رقابت‌پذیری شرکت و در نهایت حرکت کشور به سوی اقتصاد جهانی برآورد شده‌اند (رنانی و دیگران، ۱۳۸۹).

آنچه در مباحث پیشین طرح شد و برای پژوهش حاضر مساله‌برانگیز می‌شود به کارگیری افراد ذیل عنوان شاغلین غیررسمی است که با توجه به دو جنبه از انعطاف‌پذیری نهادی یعنی انعطاف‌پذیری کمی و انعطاف‌پذیری مالی جذب آنها برای شرکت‌ها تسهیلی‌گردد و به ناپایداری امنیت شغلی ایشان می‌انجامد (مطلبی و عسکری، ۱۳۹۲) (فرزانه، ۱۳۸۵). دلایل عدم امنیت و ناپایداری مشاغل ذیل تعریف انعطاف‌پذیر از کار را می‌توان در تعریف شرایط تحقق انعطاف‌پذیری نهادی و همچنین ویژگی‌های شاغلان غیررسمی متضمن

^۱<https://snapp.ir/terms/>

^۲<https://tapsi.ir/terms/drivers>

گسترش آن جست‌وجو کرد. انعطاف‌پذیری نهادی بدین صورت تعریف شده است: «درجه توانایی گریز بنگاه از پذیرش و رفتار در چارچوب محدودیت‌های تحمیل شده از سوی نهادهای موجود، در مورد به‌کارگیری نیروی کار است. [...] استفاده از نیروی کار غیررسمی به تقویت این انعطاف‌پذیری کمک می‌کند» (رنانی و دیگران، ۱۳۸۹). بایست اضافه کرد انعطاف‌پذیری نهادی در گروهی شکل‌گیری انعطاف‌پذیری تعدادی (کمی) و انعطاف‌پذیری مالی است، که بنا بر تعریف، انعطاف‌پذیری کمی به معنای تسهیل شرایط بنگاه برای تغییر در ساعات کاری و شرایط استخدام و اخراج کارگران با توجه به تغییرات و نوسانات تقاضا است و انعطاف‌پذیری مالی به معنای تعیین دستمزد تنها با توجه به شرایط عرضه و تقاضای بازار و بدون در نظر گرفتن قوانین موجود در جامعه است (همان). همچنین در تعریف وی از مشاغل غیررسمی با شاغلینی مواجه‌ایم که هیچ نهادرسمی و قانونی آنها را به رسمیت نمی‌شناسد، از حمایت‌های اجتماعی و قانونی ضمن کار برخوردار نیستند، اشتغال آنها عموماً ناپایدار، بسیار پایین و غیر مستمر است. لذا «کارفرما با تغییر شرایط و نوسانات تقاضا به سهولت و با هزینه ناچیزی قادر به جابه‌جایی، به‌کارگیری و یا اخراج نیروی کار خواهد بود» (همان). در چارچوب تحلیل گفتمان به لحاظ سطوح گفتمانی، این متون در ارتباط با شئونی از کار که امری صرفاً اجتماعی است تنظیم شده‌اند؛ که حاصل آن فرآیند تخصصی پرداخت‌های مفهومی و حقوقی به امر کار است و تعدد کلیدواژه تخصصی «کار انعطاف‌پذیر» را در خود به همراه دارد. از حیث دیالکتیک لحظه و اجرا نیز کافی است توجه کنیم که بر ساخت تخصصی این واژه در ایران، به بازه ۱۳۸۹ تا ۱۴۰۰ (یک دهه) برمی‌گردد و معطوف به همین چارچوب زمانی بدون پراکندگی در دیگر بازه‌های تاریخی است. از حیث «مواضع همراه گفتمانی» نیز، اولاً به دلایل ماهوی مفهوم‌های وابسته به کار، شامل ۱- کنش‌های مولد و ۲- ابزار تولید و همچنین سرنوشت گروهی شغلی کارکنان که ۳- ارتباطات اجتماعی را در بر می‌گیرد؛ طرح گفتمان انتقادی موضوعیت دارد. مناسبات حقوقی مورد مناقشه در این متون تخصصی به مثابه آگاهی‌های فردی و اجتماعی به حساب می‌آیند و تمامی کلیدواژه‌های کار انعطاف‌پذیر و تکنولوژی و... تماماً نشانه‌های زبانی ویژه این گفتمان است. از این رو می‌توان گفت ما با گفتمان اجتماعی‌ای سروکار داریم که قابلیت مورد نقد قرار گرفتن در چارچوب مطرح شده توسط فرکلورا در خود دارد.

انعطاف‌پذیری، پارادایم کسب‌وکار بازار رقابتی

ماتیوس بال با بررسی ۲۶۲ نشریه حوزه مدیریت در فاصله سال‌های ۱۹۷۰-۲۰۱۸ به دو جنبه از انعطاف‌پذیری یعنی انعطاف‌پذیری سازمان و انعطاف‌پذیری کارکنان اشاره کرده است، تا مختصات ارتباط بین این دو جنبه را در قالب چهار پارادایم مورد تحقیق قرار دهد. این چهار پارادایم عبارت‌اند از: انعطاف سازمانی (organizational flexibility)، انعطاف‌پذیری کارکنان (employee flexibility)، ترتیبات کاری انعطاف‌پذیر (flexible work arrangements) و کار انعطاف‌پذیر (flexible work) (Bal&Izak, 2021). در این پژوهش مشخص شده است که رشد چشمگیر دفاع از ایده انعطاف‌پذیری در سال ۲۰۱۰ اوج می‌گیرد، که به گفته بال پاسخی به بحران اقتصادی پس از سال ۲۰۰۷ است. آنچه که در این پژوهش جلب توجه می‌کند کمترین میزان اشاره - تنها ۱۴ درصد، به پارادایم نوع چهارم یعنی کار انعطاف‌پذیر است (همان). همچنین بال در تقسیم‌بندی دیگر، سهم پژوهش‌های ترکیبی و کیفی را در نمونه مطالعه شده، به ترتیب ۵ درصد و ۲۳ درصد در مقابل ۵۸ درصد پژوهش‌های کمی دانسته است. از این رو برای فهم اثرات انعطاف‌پذیری بر ضرورت گسترش پژوهش‌های کیفی تاکید می‌کند (همان).

پژوهش‌های تفسیری و میدانی صورت گرفته در خصوص کسب‌وکار اسنپ و هم‌تایان بین‌المللی آن مانند اوبر نشان می‌دهد که تاکید بر انعطاف‌پذیری در کار، چه از نظر متولیان آن و چه بخشی از کاربران به مثابه موقعیتی مطلوب و رضایت بخش، شانس تکنولوژیک، ضامن افزایش اختیار و قدرت فردی و در یک کلام فرصتی برای ارتقا زیستی قلمداد شده است (Chen, 2017). آنچه‌ان

که کروگر^۱ و هال^۲ (جاناتان هال رئیس تحقیقات اقتصادی اوپر) برای تأیید جذابیت عنصر انعطاف‌پذیری در مدل کاری اوپر عنوان می‌کنند، تنها ۸ درصد از افراد پیش از تقاضای کار در اوپر، بیکار بوده‌اند (Hall & Krueger, 2016). رضایتی ابتدایی که در تحقیقات میدانی شهر تهران پژوهش‌گر نیز با آن مواجه شده و شرح برخی از آنها در ادامه آمده است.

راننده خودرو پراید، اهل زنجان، به‌صورت موقت مشغول به کار است، در حالی که دختر کوچکش بدلیل سرطان در بیمارستان مفید بیش از ۸ ماه تحت شیمی‌درمانی است. می‌گوید برای تأمین هزینه‌ها تنها کاری که در تهران برای او مقدور است، کار با ماشین است (مصاحبه شماره ۶).

راننده پراید، تکنسین سابق آزمایشگاه بیمارستان رسول. از تعویق چندباره حقوق می‌گوید و در ادامه درخصوص اسنپ می‌گوید: «اینجا حداقل می‌دونم درآمدش دستم میرسه، لنگ اجاره خونه نمی‌مونم» و در جواب سوال عدم وجود بیمه یا احتمال لغو کاربری پاسخ می‌دهد: «حالا مگه بقیه جاها بیمه می‌کنن؟ لغو کاربری! نه بعید می‌دونم، حواست به کارت باشه چرا باید لغو بشی، من که تا حالا اخطارم نگرفتم» (مصاحبه شماره ۷).

راننده لیفان، مرد ۵۵ ساله، بازنشسته ارتش. فقط روزی چهار یا پنج ساعت کار می‌کنم. خوبه، اینجوری بیکاری اذیت نمی‌کنه، بخشی از اجاره خونم در میارم. فقط چون ماشین خارجی خرجش بالاست باید حواسم به هزینه‌های تعمیر باشه، خیلی متغیر شده (مصاحبه شماره ۵).

در مطالعات تفسیری که درخصوص نقش عنصر انعطاف‌پذیری در سازمان‌ها صورت گرفته است، این عامل می‌تواند در پذیرش و گسترش آن شرکت نقش به‌سزایی را ایفا کند. تأکید بر افزایش میزان انعطاف‌پذیری در یک شرکت به مثابه ضرورتی برای حفظ رقابت در فرآیند جهانی شدن در نظر گرفته می‌شود (رنانی و دیگران، ۱۳۸۹). آنچه که در سازمان‌ها برای انعطاف‌پذیری هر چه بیشتر بدلیل رقابت بسیار زیاد، اینگونه توصیف شده است: «انعطاف‌پذیری محل کار در کانون توجه است و در بسیاری از دستور کارهای سازمان‌ها در اقتصاد معاصر وجود دارد» (Bal & Izak, 2021). اتخاذ این رویکرد در کسب‌وکار اسنپ را می‌توان با تکیه بر وجود مشابهت‌های متعدد با اوپر، مانند واسطه‌گری دیجیتال، کمترین سطح تعهد در برابر رانندگان، احتساب بیشترین تعداد نیروی کار به‌عنوان کارآفرینانی مستقل از شرکت یا کاربر راننده و تسلط ویژگی‌ها و ابزار تکنولوژیک را الگوبرداری ساختاری و کارکردی از رویکردهای شرکت‌های بین‌المللی قلمداد کرد. آنچه که علوی نیز تحت عنوان پیاده‌سازی محض مدل راکت اینترنت^۳ در اسنپ بر آن تأکید می‌کند (طبقه ۱۶، ۲۰۲۲). لذا، وجود شباهت‌های گسترده گفتمانی احتمال اخذ رویکردهای مشابه را قابل پیش‌بینی می‌سازد.

در گفتمان مذکور، انعطاف‌پذیری به‌عنوان عامل اصلی در رقابت با دیگر مجموعه‌ها برای حفظ بقای آن مجموعه در نظر گرفته شده است. سطح منازعه بقا مابین شرکت‌های عظیم خدماتی در گرو افزایش انعطاف‌پذیری و بالاخص انعطاف‌پذیری نیروی کار است (مطلبی و عسکری، ۱۳۹۲). انعطاف‌پذیری‌ای که تأکید ویژه بر اخراج نیروی کار بدون محدودیت‌های قانونی جهت کاهش هزینه‌های تولید و یا ارائه خدمت، با وجود عدم سازگاری با مقوله امنیت شغلی داشته و یا در صورت‌بندی دیگر شاغلین را به مثابه بازیکنان فوتبالی در نظر آورده که در هر لحظه می‌توانند در نقطه‌ای از زمین به بازی گرفته شوند (همان). در نظر آوردن رانندگان اسنپ به‌عنوان گسترده‌ترین نیروی کار این مجموعه ذیل کاربر راننده است که مقدمات شکل‌گیری شرایط قانونی قطع همکاری آنها را بدون محدودیت‌های قانونی تسهیل ساخته است. همچنین نادیده‌انگاری تخصص‌های فردی نیروی کار در سطح رانندگان را به منزله

^۱Alan B. Krueger

^۲Jonathan V. Hall

^۳Rocket Internet

ظرفیت انعطاف‌پذیری خود قلمداد می‌کند. معنای کلان و عینی عباراتی چون اخراج نیروی کار بدون محدودیت‌های قانونی، عدم امنیت شغلی و بی‌ثبات کاری متبادر از آن است که در ادامه بدان پرداخته‌ایم. در نتیجه مسئله قابل طرح، پرسش از ساختار حقوقی‌ای است که شرایط تحقق کار انعطاف‌پذیر را تسهیل ساخته است. این شرایط حقوقی ذیل بازی زبانی شکل گرفته که تحت اصطلاح استثنانگرای تکنولوژیک^۱ شناخته می‌شود، اصطلاحی که بقول قاضی فدرال ادوارد ام. چن^۲: «به طرز مرگباری حیرت‌انگیز است» (قاضی دادگاهی که او بر در آن مدعی بود رانندگان مشتری هستند) (Rosenblat, 2018: 5).

انعطاف‌پذیری حقوقی یا ژیمیناستیک بازی زبانی^۳

ربکا پرنیتیس^۴ مدرس انسان‌شناسی دانشگاه ساسکس^۵ از قول گاردین^۶ عنوان می‌کند: «دلیوروی^۷ برای نشان دادن عدم شاغل بودن بیک‌های تحویل، مجموعه گسترده‌ای از ژیمیناستیک بازی‌های زبانی را در نظر گرفته است» (Prentice, 2017). از جمله قرارداد کار (employment contract) به قرارداد تامین‌کننده (supplier agreement) تغییر یافته است. همچنین آنگونه که روزنبلات عنوان می‌کند افراد از دلیوروی اخراج (get sacked) نمی‌شوند، بلکه خاتمه (terminated) داده می‌شوند، لباس‌های آنها نه یونیفرم کاری بلکه به منزله لباس‌هایی مارک‌دار (branded clothing) قلمداد می‌شود و همچنین آنها شیفت کاری زمان‌بندی شده (schedule shifts) نداشته و در عوض در دسترس بودن را نشان می‌دهند (indicate their availability) (Rosenblat, 2018: 159). همچنین روزنبلات به ملاقات خود با یکی از مدیران ارشد او بر اشاره می‌کند و احساس شکل گرفته‌اش را در خصوص نگرش آن مدیر به رانندگان، این‌گونه توصیف می‌کند: «رانندگان مشتری هستند» (همان).

برخلاف نام‌گذاری افراد ذیل واژگان پرطمطراقی چون کارآفرین مستقل یا خودکارآفرین در اقتصاد دیجیتال جهانی که دستکم در سطح زبانی استقلال فردی، خودمحوری و یا وجود گسترده‌ای از حوزه اختیار و مهم‌تر از همه امکانی برای پیشرفت شغل‌بارنمایی می‌کند- نزدیکی به واقعیت یا خیالی بودن آن قابل بحث است- در مجموعه پلتفرمی اسنپ احساس مبهم روزنبلات مبنی بر مشتری بودن رانندگان زمانی برای ما آشکار می‌شود که با رجوع به بخش شرایط و قوانین سایت اسنپ با تقسیم‌بندی هر دو گروه مسافری و رانندگان ذیل واژه کاربر مواجه می‌شویم؛ کاربر راننده شخص حقیقی است که در اپلیکیشن راننده اسنپ برای دریافت درخواست سفر و ارائه خدمات ثبت نام کرده است^۸ (ماده ۱، بند ۸). با این تعاریف کاربر راننده از واژگان فریبده‌ای چون کارآفرین مستقل یا خودکارآفرین میرا شده تا در جایگاه بخش قابل توجهی از بیش از پنجاه میلیون کاربر- مشتری (گزارش اسنپ، ۱۴۰۰)، سرمایه‌های فردی ایشان شرایط تولید ثروت را برای مجموعه پلتفرمی اسنپ فراهم آورد.

¹ technological exceptionalism

² Edward M Chen

³ linguistic gymnastics

⁴ Rebecca Prentice

⁵ University of Sussex

⁶ guardian magazine

⁷ Deliveroo

⁸ <https://snapp.ir/terms/>

انعطاف‌پذیری و کار اشتراکی

محمد خلیج: «شرکت اوبر از لحاظ تعداد سفر در حدود ۶۶ کشور ۳,۵ میلیون سفر انجام می‌دهد، در حالی که اسنپ در ایران بیش از ۳ میلیون سفر روزانه دارد»^۱.

از مطالعات صورت گرفته درباره اوبر برآورد می‌شود، درآمد ساعتی رانندگان آن پس از کسر کمیسیون اوبر و میانگین هزینه‌های خودرو، ۱۱,۷۷ دلار در ساعت باشد که تنها از درآمد ساعتی ۱۰ درصد از شاغلین آمریکایی بیشتر است. غالباً رانندگان، آنرا به‌عنوان کاری نیمه‌وقت در نظر می‌گیرند و در حدود ۳ ماه در سال با میانگین ۱۷ ساعت در هفته به کار در اوبر می‌پردازند (Lawrence, 2018). از حدود ۵,۴ میلیون راننده اوبر در سراسر جهان، 1 میلیون نفر از آنها در آمریکا هستند (Campbel, 2023). آمار برآورد شده از اوبر به‌عنوان کسب‌وکاری بین‌المللی در مقایسه با آمارهای منتشر شده در گزارش سالیانه اسنپ^۲ قابل توجه است. در سال ۱۴۰۰ بیشترین خدمات ارائه شده به‌واسطه اسنپ با اختلاف بسیار زیاد در قیاس با دیگر فعالیتهای خدماتی این شرکت در حوزه درخواست خودرو بوده و بیش از ۸۲۰ میلیون سفر در سال ۱۴۰۰ صورت گرفته است (گزارش اسنپ، ۱۴۰۰). همچنین تعداد رانندگان ثبت‌نامی به بیش از ۳۷۶۲۰۰۰ نفر رسیده است که ۱۸۹۶۰۰۰ نفر (کمی بیش از نصف) از آنها فعال بوده‌اند و تنها حدود ۳ درصد را زنان تشکیل می‌دهند (همان). بایست توجه داشت که به دلیل عدم وجود آمار تفکیکی از درآمد به تناسب گروه‌های متفاوت به تناسب ساعت کار، نمی‌توان چندان به درک تفسیری دقیقی از این اعداد دست یافت. با این وجود، این آمار با تفکیک کلی رانندگان در دو گروه تمام‌وقت و پاره‌وقت درآمد میانگین آنها را برای سال ۱۴۰۰، به ترتیب ۱۰ و ۳,۵ میلیون تومان در ماه برآورد کرده است (همان)؛ با در نظر گرفتن این نکته که درآمد مذکور مستلزم اختصاص ساعات کاری هفتگی بسیار بیشتر از مدت زمان مقرر برای تعریف کار تمام‌وقت می‌باشد.

سرویس خودرو برخلاف غالب حوزه‌های اسنپ، نه به‌واسطه شریکی تجاری بلکه منطبق با تعاریف و اصطلاحات قوانین شرکت با ایجاد قرارداد با «کاربر راننده» محقق شده است. کاربر راننده‌ای که ذیل این قرارداد و تحت مفهوم کار اشتراکی که در بستر اقتصاد پسا‌صنعتی و سرمایه‌داری مالی شکل گرفته است، برخلاف ادعاهایی که ذیل اسطوره فرصت در این کسب‌وکارها معرفی می‌شود، در موقعیت شکننده‌تر شغلی نسبت به مشاغل دوران سرمایه‌داری صنعتی قرار می‌گیرد. کاربر راننده‌ای که حمایت‌های همکاران را در قالبی ساختاریافته مانند سندیکاها و یا اتحادیه‌ها از دست داده است، ارتباط مستقیم او با مدیریت به حداقل رسیده و برخلاف ویژگی‌های کار در اشکال گذشته، فرد در این شیوه از سازمان‌یابی کار، علاوه بر در اختیار قرار دادن توان بدنی و تخصص فنی، بخش عمده‌ای از ابزار ضروری کار که شامل سخت‌افزار فناورانه (تلفن همراه هوشمند، پاور بانک و بعضاً هندزفری)، تأمین‌بسته‌های اینترنتی، هزینه تماس با مسافر و خودرو شخصی می‌شود را نیز متقبل می‌گردد. کاربران راننده در صورت‌بندی عصر اقتصاد دیجیتال از کار بر مبنای تعریف رایج از طبقه بر اساس مالکیت ابزار تولید نه تنها گنجانده نمی‌شوند، بلکه نیروی کار ملزم به فراهم آوردن ابزار کار نیز شده است. تعریف رانندگان ذیل نام «کاربر راننده» و در نظر گرفتن ایشان به عنوان اشخاصی حقیقی که برای دریافت درخواست سفر و ارائه خدمات در اپلیکیشن ثبت‌نام کرده‌اند ضرورت نگرش انتقادی را دوچندان می‌کند، چراکه راننده مسافرین خود را آزادانه انتخاب نمی‌کند، در تعیین کرایه سفر نقشی ندارد و عملکرد او به‌صورت دائم تحت کنترل شرکت است یا همانطور که قاضی ادوارد ام. چن می‌گوید: «اوبر نرم‌افزار نمی‌فروشد. سواری می‌فروشد. اوبر بیش از تاکسی‌های زرد که از رادیو استفاده می‌کنند، شرکتی تکنولوژی محور نیست» (Rosenblat, 2018: 5). بایست توجه داشت، رانندگان نه صرفاً کاربران اپلیکیشن، بلکه یکی از اضلاع

^۱<https://snapp.ir/blog/development-path-of-snapp/>

^۲<https://snapp.ir/blog/1400-annual-report/>

مثلی هستند که در کنار مدیریت و بخش فنی، گستردگی امروز این کسب‌وکار را محقق کرده‌اند و آینده آنرا تضمین می‌کنند. نقش حیاتی رانندگانی که در تضاد با موارد حقوقی طرح شده توسط شرکت است. مفادی حقوقی که تفسیری متناقض از مدعای اشتراکی‌بودن کار را ذیل عناوینی چون ناوگان اسنپ^۱ یا خانواده اسنپ در ذهن متبادر می‌سازند. طرح چند مثال از مفاد حقوقی قرارداد رانندگان در ادامه عنوان شده است.

کاربر تایید و اقرار می‌نماید که هیچگونه رابطه استخدامی و کاری مشمول قانون کار با شرکت نداشته و ندارد و صرفاً نامبرده، استفاده‌کننده از خدماتی است که از طریق نرم‌افزار اسنپ و به منظور معرفی کاربر مسافر به قصد تسهیل انجام سفر به وی عرضه می‌شود. همچنین کاربر حق گرفتن هیچگونه گواهی مبنی بر اشتغال به کار برای شرکت تحت هر عنوان اعم از تعهد حقوقی و گواهی اشتغال و غیره نداشته و نخواهد داشت (ماده ۵-تعهدات کاربر، بند ۳).

طرفین توافق می‌کنند شرکت محق در تغییر میزان حق استفاده و بهره‌برداری از نرم‌افزار خواهد بود که برابر شرایط و ماده ۱۰ قرارداد به کاربر اعلام و ابلاغ خواهد شد. کاربر با امضای قرارداد رضایت و موافقت خود را نسبت به اعمال تغییر فوق در میزان حق استفاده و بهره‌برداری از جانب شرکت اعلام می‌کند (ماده ۴- مبلغ قرارداد، بند ۲).

شرکت حق دارد بدون مراجعه به مراجع قضائیا سایر مراجع ذیصلاح، در صورت احراز شرایط فسخ که در قرارداد و قانون قید گردیده است اقدام به فسخ قرارداد و غیر فعال کردن کاربر نسبت به استفاده از نرم‌افزار کند و کاربر ضمن پذیرش تصمیمات شرکت حق هرگونه اعتراضی در این خصوص را از خود سلب و ساقط می‌کند. لازم به توضیح است که غیر فعال کردن کاربر توسط شرکت دلیل فسخ قرارداد است (ماده ۷- شرایط خاتمه قرارداد، بند ۲- فسخ قرارداد).

کاربر متعهد و ملتزم است تا پایان مدت قرارداد اعم از انقضاء مدت یا اعمال فسخ و مسدود کردن حساب کاربری وی، با هیچ شخص حقیقی یا حقوقی دیگری در زمینه موضوع قرارداد (شرکت‌های مشابه) همکاری نکرده و خدمات موضوع قرارداد را صرفاً و انحصاراً از شرکت ایده‌گزين ارتباطات روماک دریافت کند. جهت اطمینان از اجرای صحیح این شرط، در صورت لزوم و به منظور بهبود خدمت‌رسانی، شرکت مجاز است به اطلاعات مرتبط با موضوع این بند در ابزاری که اپلیکیشن اسنپ نصب شده و یا به طرق مقتضی دیگر، دسترسی داشته باشد (ماده ۵- تعهدات کاربر، بند ۹).

نظر به اینکه مسافران از طریق نرم‌افزار اسنپ با کاربر ارتباط پیدا کرده و از خدمات وی برای رسیدن به مقصد استفاده می‌کنند، کاربر موظف است برای حفظ اعتبار نام، شهرت و برند اسنپ، کلیه ضوابط اخلاقی و پسندیده، شئون شرعی، رفتار احترام‌آمیز، امانت‌داری و کلیه قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران را در ارتباط با مسافر رعایت کند. همچنین کاربر متعهد است که چارچوب توصیه‌های شرکت از قبیل نوع رفتار با مسافر، وضعیت فنی و ظاهری مناسب خودرو و غیره را رعایت کند و در هر حال خود کاربر منحصراً مسئول و پاسخگوی هرگونه اعتراض و شکایات احتمالی مسافران در رابطه با نوع عملکرد، رفتار و غیره خواهد بود (ماده ۵- تعهدات کاربر، بند ۶).

- نظر به اینکه شرکت با ارائه خدمات نرم‌افزاری، به منزله یک واسطه عمل کرده و تنها ارتباط میان مسافران متقاضی سفر و کاربران راننده را تسهیل می‌کند، ضامن صلاحیت، رفتار و اعمال مسافران در مقابل کاربر راننده نبوده و هیچ‌گونه مسئولیت حقوقی و کیفری در این خصوص و اتفاقات حین سفر نخواهد داشت (ماده ۵- تعهدات کاربر، بند ۱۳).

^۱<https://digitalsignup.snapp.ir/>

انعطاف‌پذیری و سختی کار

ساعت کار انعطاف‌پذیر

آیا رانندگی برای ساعاتی طولانی را می‌توان در دسته‌بندی مشاغل سخت محسوب کرد؟ در مصاحبه‌های صورت گرفته با افرادی که برای ساعاتی طولانی بیش از ۸ و بعضاً تا ۱۲ ساعت در روز را به رانندگی اختصاص می‌دهند، عنوان می‌شود که درد کمر، گردن و بالاخص پا، تجربه هر روزه افراد پس از اتمام کار و بازگشت به خانه است. ذیل تعریف کار انعطاف‌پذیر، اسنپ بر طبل اسطوره فرصت می‌کوبد و از امکان تنظیم آزادانه ساعت کار توسط کاربر راننده صحبت به میان می‌آورد.^۱ آنچه در لایه پنهان این گفتمان قابل شناسایی است، سلب مسئولیت از شرکت در قبال مخاطراتی است که ساعات طولانی کار برای رانندگان به‌وجود می‌آورد. ساعات طولانی کار که کاربر راننده از روی اختیار و با اراده‌ای آزاد پذیرای آن نبوده است.

بقول راننده بسیار فعال اسنپ: «اسنپ آخر خط است». او سابقاً گج کار بوده اما با شروع کرونا و کاهش ساخت‌وساز، کار ساختمانیک‌تر شد و با از دست رفتن ارتباطات گذشته دیگر به کار سابق خود بازنگشته است (مصاحبه شماره ۲). یکی از رانندگان تمام‌وقت در این خصوص می‌گوید: «آقا تمام این شهر آدم و مغازه و خونه است، من چقدر برایه دستشویی ساده بچرخم که بهدست‌شویی عمومی پیدا کنم؟ پیدا هم بشه، مگه جا پارک هست؟ والا میترسم مشکل کلیه پیدا کنم» (مصاحبه شماره ۴).

یا کارگر سابق انبارداریک فروشگاه زنجیره‌ای که به‌صورت تمام‌وقت و میانگین ده ساعت در روز به‌عنوان کاربر راننده کار می‌کند می‌گوید: «کار قبلی فقط اسمش کارگری بود، لیست نیاز روزانه می‌رفتی انبار می‌زاشتی رو چرخ با آسانسور می‌ومدی بالا می‌چیدی تو قفسه، دیگه کار زیادی تا آخر شیفت نمی‌موند، حتی می‌پیچوندم ۱ ساعتی می‌رفتم چرت می‌زدم، نه که ندونم، روال بود. اما اسنپ چی؟ مثل ساعت که یک ثانیه همیشه کار نکنه، باید کار کنی، واقعاً خسته‌کننده است» (مصاحبه شماره ۱).

لایه پنهان دیگر این گفتمان که غالباً درخصوص کاربران راننده پاره‌وقت قابل طرح است، بهره‌گیری از زمان فراغت افراد در این مدل تجاری است. زمانی که می‌تواند به ارتقای سطح فکری، گسترش روابط اجتماعی و یا حتی یادگیری و خودشکوفایی فرد اختصاص یابد، اما به‌وسیله شرکت خدماتی به منزله ماده خام مصرفی برای تولید خدمات به کار گرفته می‌شود. زمانی که به‌دلیل عدم وجود شیفت کاری از نظر پرتیسی می‌تواند «تعهدات زمانی^۲ دیگر مانند مطالعه، مراقبت از کودک، معاشرت یا شغلی دیگر را دربرگیرد» (Prentice, 2017). در ادبیات علوم اجتماعی، اهمیت مقوله اوقات فراغت با صرف نگرشی کمی نیز قابل توجه می‌نماید، با این وجود، واقعیت پیش‌رو برای کاربران راننده پاره وقت در شهر تهران دستکم متفاوت از تصاویر رانندگان همیشه خندان در تبلیغات گسترده اسنپ است.^۳ در این تصویر، راننده اسنپ، شغل دومی با درآمد قطعی و مطمئن است که جایگزین حقوق معوقه کارمندان می‌شود و در زمان اوقات فراغت بایست در نقش کاربر راننده به‌عنوان شغل دوم کار کند.

بایست اشاره کرد که انتخاب رانندگی در اسنپ به‌عنوان شغلی دائمی بنا به نظر رانندگان تنها در صورتی قابل تصور است که راننده روزانه بیش از ۸ ساعت رانندگی ممتد را در حداقل ۵ روز هفته در نظر گیرد. درآمدی که ما به ازای آن استهلاک کالبد راننده و بدنه خودرو او است. درآمدی که کار را از مفاهیمی چون همکار، همکاری و حق مشترک که در گذشته ذیل مفهوم کار قابل تعریف بود، تهی ساخته و در عوض، تنهایی حین کار، عدم ارتباط معنادار انسانی، رقابت درون گروهی و تشدید خود کنترلی را به همراه آورده

^۱<https://snapp.ir/driver-android/>

^۲Time Commitment

^۳<https://club.snapp.ir/part-time-drives/benefits-for-part-time-drivers/>

است. مجموعه این دشواری‌های جسمی و روانی در شکل جدید کار، دسته‌بندی شاغلین آنرا در زمره مشاغل سخت ضرورت می‌بخشد، چرا که بر خلاف نظر کروگر و هال، حق انتخاب در مدل کار انعطاف‌پذیر را نمی‌توان به معنای توانمندسازی یا قدرت دادن^۱ به رانندگان در نظر آورد (Praxis, 2017).

انعطاف‌پذیری در قیمت‌گذاری

طبق ماده ۴ و بند ۲ قرارداد رانندگان، کاربر راننده بنا به استان محل سکونت موظف است بین ۱۵ تا ۲۰٪ از هزینه دریافتی از مسافر را به‌عنوان هزینه استفاده از اپلیکیشن اسنپ به شرکت پرداخت کند، آنچه ضمن تبصره این ماده و تحت عنوان تعهد راننده به پرداخت مبلغ کمیسیون شرکت عنوان شده است، بیش از بازی زبانی نیست، چرا که در صورت پرداخت آنلاین هزینه سفر توسط مسافر به‌وسیله اپلیکیشن، پیش از انتقال هزینه سفر به حساب راننده، کمیسیون شرکت از آن مبلغ کسر شده است و در صورت پرداخت وجه نقد توسط کاربر مسافر، از حساب ذخیره راننده مبلغ کمیسیون کسر خواهد شد. بایست در نظر داشت که حساب ذخیره راننده دائماً توسط نرم‌افزار کنترل می‌شود و در صورت عدم موجودی برای پرداخت کمیسیون شرکت، حساب اعتباری او منفی خواهد شد.

شاید بتوان یکی از بازنمودهای عنصر انعطاف‌پذیری، به‌عنوان یکی از عناصر اصلی گفتمان اسنپ را عدم وجود چارچوبی برای تعیین حداکثر میزان مجاز افزایش کمیسیون شرکت دانست. رضا الفت‌نسب عضو هیات مدیره اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی در مصاحبه با دیجیاتو عنوان می‌کند که قانونی برای تعیین سقف مجاز ۲۰٪ تعیین نشده است. وی در ادامه عدم امکان افزایش بیش از پیش کمیسیون‌ها را تنها در گروهی رقابت بین شرکت‌های رقیب می‌داند.^۲ در اینجا صرف منطق رقابت تعیین‌کننده است و پشتیبانی حقوقی خود را نیز با ذکر تبصره‌ای به ماده ۴ مستحکم ساخته است. ضمن این تبصره کاربر راننده متعهد می‌شود که هرگونه تغییر در میزان حق استفاده از نرم‌افزار را که به‌صورت الکترونیکی و از طریق فضای مجازی به او اعلام می‌شود، بپذیرد. منطق رقابت یا ایده بازار خود تنظیم‌گر در شرایط عدم وجود سازمان‌های نظارت مردم نهاد و ضعف پشتیبانی نهادهای دولتی، تنها به وضعیتی خیالین که کارل پولانی نیز به آن اشاره کرده است منتهی می‌شود. پولانی در این خصوص عنوان می‌کند: «ایده بازار خودتنظیم‌گر بر نوعی آرمان شهر محض دلالت داشت. چنین نهادی نمی‌توانست مدتی مدید وجود داشته باشد مگر آنکه جوهر انسانی و زیست محیطی جامعه را نیست و نابود می‌کرد [اگر استمرار می‌یافت] انسان را رسماً نابود می‌کرد و محیط پیرامون او را به برهوت بدل می‌ساخت» (پولانی، ۱۳۹۸: ۵۰).

در این خصوص یک راننده عنوان می‌کند: «افزایش کمیسیون اسنپ مثل کاریه که قاچاقچی مواد انجام می‌دهد، اول که اومدیم کمیسیون پنج درصد بود همین‌جور زیاد شد. مواد هم اول بهت مجانی می‌دهد بعد که همه پل‌های پشت سرت خراب شد استعمار می‌کنه»^۳.

تمامی موارد مذکور درخصوص قیمت‌گذاری منعطف در بستری از کاستی‌های قانونی و حقوقی شکل گرفته است، بستری که با مسولیت‌زدایی از نهادهای حامی مصرف‌کننده، تحت اسطوره‌ای به نام کار انعطاف‌پذیر، شمایی سازگار، منعطف و با حوزه اختیار نامحدود را به مخاطبین خود معرفی می‌کند؛ حال آنکه کار انعطاف‌پذیر در پیوند با شرایطی که در آن، افراد برای حفظ بقا و سقوط نکردن به شرایط غیر قابل بازگشت بایستروزانه تقلا کنند، موهبت‌های خود را نثار افزایش سرمایه مالی شرکت می‌کند.

^۱Empowering

^۲<http://dcto.ir/1tuy>

^۳<https://www.youtube.com/watch?v=MVlBxNY8ORY&t=648s>

مشارکت با شرکت به مثابه عدم تجربه «همکار»

عدم وجود رابطه با همکاران فرد را در وضعیتی از جداافتادگی اجتماعی در قیاس با مشاغل سنتی در میدان حمل‌ونقل شهری قرار می‌دهد. رانندگان تاکسی و آژانس‌های شهری امکان ارتباط، مدرسانی و مراوده بیشتری را در گروه کاری خود فراهم می‌آورند و در قالب نهادهای اجتماعی و صنفی فراگیر فعالیت می‌کنند. امری که در شکل تحول‌یافته کار انعطاف‌پذیر تماماً نادیده گرفته شده و تجربه «همکار» را عملاً به محاق برده است. تجربه‌ای که در گفتمان حاکم بر سرمایه‌داری صنعتی، به عنوان پشتیبان، حامی و برساننده ارتباط عمیق‌اجتماعی نیروی کار نقش ایفا می‌کرد. ارتباطی عمیق که از مرادفات فنی فراتر می‌رفت، منجر به شکل‌گیری ارتباطات خانوادگی می‌شد، شهرک‌های محل سکونت خانوار مراکز صنعتی را پدید می‌آورد و حیاتی‌تر آنکه، ضعف و کاستی نهادهای دولتی موظف به احقاق حقوق کارگر از کارفرما را تا حدی جبران می‌ساخت؛ اما «همکار» بودن در وضعیتی خیالین، در تبلیغات و نام‌گذاری‌های اسنپ و تحت عناوینی چون سفیران اسنپ، باشگاه رانندگان اسنپ، خانواده اسنپ و یا ناوگان اسنپ مشاهده می‌شود. واژگانی که به وجوه کارکردی، ساختاری و فرهنگی مختص به زمینه‌ای خاص اشاره دارند و به مانند قلمرو مفهیمی چون دوستی و عشق در عقلانیت سرمایه‌داری مالی دستخوش تغییر ماهیت معنایی شده‌اند. قلمروهای مفهومی مانند دوستی که در عقلانیت حاکم بر سرمایه‌داری صنعتی در زمره اموری ناعقلانی طبقه‌بندی می‌شدند و پیگیری سوژه برای یافتن پاسخی به فقدان و معمای میل-اش را به او یادآوری می‌کردند، تا در سیر این جست‌وجو امکان فرارفتن از روابط صرف مبادله کالا یا خدمات فراهم آید، در سرمایه‌داری پساصنعتی بایست مهار شوند تا مفید ارزش افزوده باشند (توکل و همکاران، ۱۳۹۹).

در نهایت بایست عنوان کرد انگیزه حضور در جمع، کار مشترک و شراکت جزئی از خصایص گونه انسان است که نه تنها بقای او را تا به امروز تضمین کرده، بلکه امکان حرکت صعودی گونه را به بالای هرم غذایی نیز فراهم آورده است. حرکتی که در گرو کار گروهی و در پی انتقال دانش برآمده از این همکاری در طی نسل‌ها، تجربه مشترک غنی‌ای را حاصل آورده است. از این منظر اشتراک، رفتاری فرهنگی-زیستی است که در شکل‌گیری اجتماعات انسانی و پیوند و گسترش این اجتماعات نقش داشته است. این مفهوم در گذر زمان دچار تحولاتی شده است که سال‌ها پیش از شکل‌گیری اشکال نوین اقتصاد مشارکتی^۱، مارشال سالیمنز انسان-شناس برجسته به برآمدن آنها اشاره کرده بود: «به نظر می‌رسد که تعاملات مستقیم و هم‌ارز [با گذشته] برای دریافت غذا به طور ناخودآگاه به اغلب محیط‌های اجتماعی بازگشته‌اند: آنها، هم‌انگیزه‌های اهداکننده و هم‌انگیزه‌های دریافت‌کننده را به چالش می‌کشند» (به نقل از فوکس، ۱۳۹۹: ۴۲۶). کسب‌وکارهای اپ‌محور که بر این وجه از انگیزه انسانی (اشتراک) آگاه هستند، سعی کرده‌اند با کالایی‌سازی و ارائه روایت‌هایی تقلیل‌یافته، آنرا به آنچه دارای ارزشی برای مبادله است، مبدل سازند. فرآیندی که نه تنها پیوندهای زیستی-تاریخی گونه انسانی را به صرف ساختاری مولد ارزش اقتصادی تقلیل داده، بلکه همانطور که پیش از این شرح داده شد، با سلب مسئولیت از خود در قبال نیروی کار در ساختار اقتصادی مذکور، به عدم امنیت شغلی و فرآیند فزاینده گسترش بی-ثبات‌کاری دامن زده است.

استراتژی انعطاف‌پذیری و مشاغل بی‌ثبات

امروزه کار ناامن، کار غیررسمی، فقدان درآمد ثابت و کار ناپایدار ذیل مفهوم بی‌ثبات‌کاری به شیوه رایج امرار معاش در سراسر جهان مبدل شده است. امرار معاش از طریق فعالیت در مشاغل گیگ (Gig work) به‌واسطه پلتفرم‌های دیجیتال نیز از جمله مشاغل

^۱Sharing Economy

بی‌ثبات در نظر گرفته شده است (Kasimer, 2018). شیوه‌هایی از فعالیت انسانی برای تامین امرار معاش که ذیل مفهوم کار انعطاف‌پذیر با فقدان هرگونه حمایت اجتماعی و قانونی از نیروی کار مواجه هستند تا شاید در آخرین مرحله از کار بی‌ثبات، تفویض تمام مسولیت‌های متبادر از آن به نیروی کار و حتی تامین ابزار کار به‌وسیله ایشان به موقعیتی ناگزیر، فراگیر و طبیعی مبدل گردد. بایست توجه داشت که کار بی‌ثبات نه در نتیجه یک فرآیند ناگزیر در سیر تحولات اجتماعی، بلکه در نتیجه فرآیند تاریخی عادی-سازمانی نامنی شغلی و تلقین نظام‌مند مقولهٔ مسولیت‌پذیری شخصی پدید آمده است (Millar, 2017). افزایش عدم امنیت شغلی که ترس دائمی و فراگیر میان نیروی کار را ناگزیر می‌سازد، امکان به‌کارگیری استراتژی‌های گسترش‌دهنده و حتی پدیدآورنده مشاغل بی‌ثبات، مانند استراتژی بدنام «انعطاف‌پذیری» را تسهیل ساخته است (انکار، ۱۴۰۰). همانطور که پیشتر نیز اشاره شد، افزایش نامنی شغلی و کار بی‌ثبات برآیند گسترش شیوه‌های منعطف کار قلمداد شده است. شیوه‌های فراگیر کار منعطف مانند مشاغل پاره‌وقت، قراردادهای ساعت صفر و نهایتاً خوداشتغالی که عمدتاً مرتبط با وضعیت قراردادی استخدام و به منظور تطبیق هر چه بیشتر کارکنان با سازمان در جهت امکان‌سازگاری هر چه بیشتر با شرایط متغیر و احتمالی پیش روی سازمان بکار گرفته می‌شوند (Bal&Izak, 2021). آن‌گونه که (Millar, 2017) ارزیابی می‌کند، عمده مطالعات انتقادی درباره شرایط کار بی‌ثبات در جوامع پسا صنعتی شمال جهانی و ذیل موقعیت پسا فوردیسم صورت گرفته است. موقعیتی که بنا به نظر هاروی پس از ۱۹۷۰ تشدید شده و انباشت انعطاف-پذیر سرمایه را ذیل آزادسازی تجارت، تضعیف نیروی کار سازمان‌یافته، مقررات‌زدایی از کار و کاهش هزینه‌های اجتماعی و حمایتی از نیروی کار، تسهیل ساخته است (شفیعی، ۱۳۹۷).

رویکرد انسان‌شناسانه به کار و با تاکید بیشتر بر کار بی‌ثبات، از شرایطی که منجر به کار بی‌ثبات می‌شود فراتر رفته تا روایتی از کار ارائه گردد که توانان شرایط کار و زندگی افراد را پیش روی بگذارد؛ تا امکان ارائه تحلیل‌هایی که پیوند تجربه زیسته و اقتصاد سیاسی را برجسته می‌سازند، فراهم آید؛ برای این منظور مفهوم «اشکال کار و شرایط شکننده زندگی»، توسط میلار و در معنای فهم توانان شرایط کار و زندگی پیشنهاد شده است (Prentice, 2020). اهمیت این مفهوم از آن‌رو است که افق دید ما را از دوگانه‌هایی هر چند حائز اهمیت چون کار رسمی-غیر رسمی فراتر برده تا تبیینی از کار ارائه دهد که پیامدهای آن، توانان شرایط زندگی و کار را پیش روی گذارد. از این منظر شکل زندگی شامل روابط اجتماعی، اشیاء مادی، ذهنیت‌ها و فعالیت‌های روزمره‌ای است که حین انجام کار به‌عنوان اشکال زندگی، به صورت امر واقع در زندگی نیروی کار نمود می‌یابند (همان). در راستای نیل به این مهم، ابتدا میلار به نقد آن دسته از رویکردهای انتقادی نسبت به کار بی‌ثبات پرداخته که گویی دچار نوعی نوستالژی نسبت به شرایط کار دوران فوردیستی-کینزی یا موسوم به دولت‌های رفاه هستند. پنداری از شرایط کار امن و باثبات که نه تنها محدود به شمال جهانی می‌گشت و ارتباطی با شرایط بی‌ثبات کار و زندگی در جنوب جهانی نداشت، بلکه در شمال جهانی نیز تنها با وجود کار بدون مزد زنان در خانه و یا شیوه‌های بی‌قاعده کار نیروی کار در جنوب جهانی میسر شده بود (Millar, 2017). از این رو رویای بازگشت به دوران سیاست‌های کینزی، به‌عنوان راه‌حلی برای مقابله با سیاست‌های بی‌ثبات کاری در دهه‌های اخیر، مورد نقد واقع شده است (Kasimer, 2018). در راستای گذر از دیدگاه‌های انتقادی رایج و تاکید بر مفهوم «اشکال کار و شرایط شکننده زندگی» سه دیدگاه عمده را پیش‌روی گذاشته است (Millar, 2017):

۱. بی‌ثباتی به مثابه شرایط کار در نگرش بوردیو و با تکیه بر سخنرانی او تحت عنوان بی‌ثباتی حالا همه جا هست (۱۹۹۸).
۲. بی‌ثباتی با توجه به نگرش گای استندینگ در کتاب پریکاریا؛ طبقه جدید خطرناک (۲۰۱۱)، که به‌عنوان مقوله‌ای طبقاتی در نظر گرفته شده است.

۳. بی‌ثباتی همچون تجربه‌ای هستی‌شناختی، در نگاه جودیت باتلر و با توجه به کتاب او یعنی زندگی بی‌ثبات: قدرت‌های سوگ و شناخت (۲۰۰۴).

میلار نکته حائز اهمیت در خصوص شرایط کار بی‌ثبات از منظر بورديو را نه فقر، بلکه ناامنی شغلی می‌داند و ارزیابی خود از رویکرد بورديو را ذیل سه تبیین جامع خلاصه می‌کند:

۱. بی‌ثبات کاری به مسائل اجتماعی و سیاسی فراتر از محل کار مرتبط است.

۲. بی‌ثبات کاری با تغییر روابط شغلی مرتبط است

۳. سازوکارهای ساختاری می‌توانند باعث ایجاد اشتغال ناامن شوند.

دومین رویکرد، رویکرد طبقاتی استندینگ به بی‌ثبات‌کاران است. استندینگ با در نظر گرفتن دو مولفه فقدان هویت مبتنی بر کار و از دست دادن امنیت شغلی که در دوران تولید صنعتی پس از جنگ جهانی دوم تجربه شده بود، به برآمدن طبقه‌ای جدید و در عین حال خطرناک اشاره کرده است (همان). در رویکرد استندینگ، بی‌ثبات کاری اشاره به آن دسته از شرایط و تجربیاتی داشته که بر شکل‌گیری شرایط وجودی بی‌ثبات از زندگی در سایه عدم شکل‌گیری هویت قابل اتکا و احساس رشد در کار و زندگی اخطار می‌دهد (شفیعی، ۱۳۹۷). انتقاد به رویکرد استندینگ عمدتاً ذیل آن صورت گرفته که انواع متفاوتی از بی‌ثبات کاری را به موقعیت‌هایی محدود تقلیل داده است. چرا که گستره تنوعات تجربیات نیروی کار، برآمده از تفاوت‌های جغرافیایی، اجتماعی و تاریخی را مدنظر قرار نداده است (Kasimer & Gill, 2018).

سومین رویکرد در خصوص فهم شرایط توامان کار و زندگی، برپایه تجربه‌ای هستی‌شناسانه از بی‌ثباتی شکل گرفته است. با وجود آن‌که در این رویکرد، بی‌ثباتی از یک سو پدیده‌ای ناگزیر و وجودی در نظر گرفته می‌شود، کار بی‌ثبات برآمده از شیوه عملکرد نهادهای اقتصادی-سیاسی است که شرایطی از کار را پدید آورده‌اند که منجر به توزیع نابرابر شرایط زندگی شده است (Millar, 2017). در نهایت با توجه به شرایط متضمن کار بی‌ثبات که پیش از این بدان پرداختیم، بایست عنوان ساخت کاربران راننده اسنپ چه آنها که امرار معاش را تماماً به فعالیت در این جایگاه کسب درآمد محدود ساخته‌اند و چه آنها که به صورت پاره‌وقت یا به عنوان منبع درآمد ثانویه بدان می‌نگرند، به طرق مختلف در معرض ناامنی شغلی قرار گرفته‌اند. ناامنی شغلی که در پژوهش شفیعی (۱۳۹۷) در خصوص رانندگان اسنپ به عنوان مقوله هسته‌ای شناخته شده است، بنا بر رویکرد بورديو مبنی بر ارتباط وثیق ناامنی شغلی با بی‌ثبات کاری، که پیشتر نیز به آن اشاره شد، بی‌ثباتی شیوه کار انعطاف‌پذیر اسنپ را نمایان می‌سازد. شیوه‌ای از کار که بنا بر مفاد قرارداد انعطاف‌پذیر آن با رانندگان، مجموعه گسترده‌ای از مسولیت‌ها را بر عهده فرد راننده قرار داده است، در حالی که اسنپ خود را تنها ارائه‌دهنده خدمات نرم‌افزاری برای اتصال کاربران مسافر و راننده معرفی می‌کند. در ادامه مجموعه‌ای از روایت‌ها که ناامنی شغلی و بی‌ثباتی متبادر از آن را به انحاء گوناگون در موقعیت کار منعطف اسنپ بازنمایی می‌کنند، عنوان شده است.

بنا بر تجربه زیسته رانندگان، موارد بسیاری چون عدم تناسب درآمد با افزایش هزینه‌های خودرو، عدم امکان بازتولید ابزار ضروری کار با درآمد اسنپ، عدم پشتیبانی مجموعه اسنپ از رانندگان در صورت وقوع هر نوع اتفاق شامل تصادفات، خرابی خودرو، بیماری راننده، توقیف خودرو و... که ایشان را برای مدتی هر چند محدود از فعالیت در اسنپ باز می‌دارد، اختصاص زمان دیگر تعهدات ضروری زندگی مانند مطالعه، مراقبت از کودک یا معاشرت با دوستان به کسب درآمد، عدم احراز هویت مسافری که امنیت راننده و ابزار کار او را با خطراتی جبران‌ناپذیر مواجه می‌سازد، قطعی اینترنت، کاهش درخواست‌های سفر، اولویت دادن به نظرات و انتقادات مسافری که به عنوان یکی از بازوهای کنترل، نظارت و تصمیم‌گیری به کار گرفته می‌شوند و راننده را در معرض فشار روانی دائمی

به‌منظور جلب رضایت مسافر وادار می‌کند، افزایش کمیسیون سفرهای اسنپ، عدم وجود فضای کاری برای رفع نیازهای اولیه زیستی و.... تنها بخشی از مواردی هستند که بیش از ۱,۸۹۰ میلیون راننده فعال اسنپ^۱ را در معرض پیامدهای کار بی‌ثبات قرار می‌دهد. اشاره به نوشته کاربر اسنپی گویای توصیف کار بی‌ثبات براساس رهیافت از درون و تجربه زیسته کاربر اسنپ است که مدنظر کالبرگ نیز بوده است؛ آرنه کالبرگ^۲ از مفسران بوردیو، کار بی‌ثبات را این‌گونه تعریف می‌کند: «اشتغالی که از نظر شاغل، نامشخص، غیرقابل پیش‌بینی و مخاطره‌آمیز است. پریشانی ناشی از آن، که به اشکال مختلف آشکار است، هر روز چنین ناامنی را به ما یادآوری می‌کند» (Kalleberg, 2009).

"یکی از شگردهای شرکت‌های تاکسی اینترنتی تبلیغات آنهاست. به‌طور مثال می‌گویند درآمد و مزایای مسافرکشی در این شرکت‌ها بسیار بیشتر از کارگری و کارمندی است!!! ولی چند نکته قابل تامل! که این شرکت‌ها از شما به‌خصوص رانندگان تازه کار پنهان می‌کنند:

۱. دارا بودن یک خودرو قابل قبول امروزی (۳۰۰ میلیون تومان) ۲. دارا بودن یک موبایل (حداقل ۱۰ میلیون تومان) ۳. استهلاک سرسام‌آور خودرو که از ۲۰۰ درصد عبور کرده و کرایه‌هایی که مطابق میل آقایان تعیین می‌شوند، نه براساس هزینه‌های خودرو ۴. ارباب رعیتی نسبت مسافر به راننده (به خاطر امتیاز دادن به راننده هر کاری دلشان خواست می‌کنند) ۵. عدم احراز هویت مسافر (خطر جانی راننده، زورگیری، سرقت خودرو و موبایل) ۶. عدم خسارت لغو سفر (با توجه به مسافت و زمان صرف شده) ۷. عدم برخورد و خسارت از برخی مسافران که قوانین را زیر پا می‌گذارند (تعداد بیش‌تر از سه نفر مسافر، حمل غیرمعارف بار، همراه داشتن سگ، گربه، سیگار کشیدن و آسیب به خودرو) ۸. جریمه‌های پلیس ۹. قانون جدید بدحجابی سرنشینان که منجر به توقیف خودرو می‌شود (راننده‌ای که بی‌تقصیر است) ۱۰. طرح‌های ترافیک و آلودگی ۱۱. پرداخت حق بیمه بیشتر ۱۰ الی ۲۰٪ شخص ثالث برای مسافرکشی ۱۲. کسر کمیسیون (۱۵ الی ۲۰ درصد) ۱۳. معاینه فنی، عوارض شهرداری و جاده‌ها ۱۴. خطر تصادف. ۱۵. چاله، دست‌اندازها و جاده‌های غیراستاندارد بالای جان خودرو ۱۶. نبود مکانی برای استراحت رانندگان و سرویس بهداشتی ۱۷. نداشتن بیمه تامین اجتماعی و وام کمکی ۱۸. افت قیمت خودرو به مرور زمان ۱۹. عدم اعطای تسهیلات به رانندگان برای تعویض خودرو. این در حالی است که یک کارگر یا کارمند با کمترین هزینه به محل کار خود می‌رود و ماهیانه حقوق خالص خود را دریافت می‌کند بیمه تامین اجتماعی، عیدی، سنوات، وام و از کارافتادگی هم بهشان تعلق می‌گیرد" (کاربر اسنپی، کانال تلگرام اسنپی)

نتیجه‌گیری

توسعه کسب و کارهای جدید از جمله استارت آپ اسنپ بدون تردید مزایا و معایبی دارد که نیازمند پژوهش مستقل است و در این پژوهش تلاش شده است با رویکرد انتقادی برخی از داعیه‌های عام این استارت آپ مورد بررسی قرار گیرد. رویکرد انتقادی پژوهش حاضر به منزله نادیده گرفتن سهم مثبت اسنپ در ایجاد فرصت‌های کاری جدید، ارائه خدمات بهتر به شهروندان و غیره نیست. در پژوهش پیش رو تلاش ما بر این بود تا نشان دهیم مولفه‌ی انعطاف‌پذیری به‌واسطه‌ی روایتی حقوقی و البته جهان‌شمول نقشی بسزا در گسترش اسنپ داشته است و اتفاقاً همین روایت از جنبه‌هایی متعدد خدشه‌پذیر بوده و اساساً فعالیت رانندگان تحت الگوهای نظارتی (الگوریتمی)، حقوقی و قیمت‌گذاری شرکت نه تنها منقطع نبوده بلکه به‌عنوان تنها موقعیت درآمدزایی افراد، تحت انقیاد سیاست‌های مذکور قرار گرفته است. بیش از این با تکیه به تجارب میدانی نشان دادیم که پیامدهای کار منقطع اسنپ در قالب کاربر

^۱<https://snapp.ir/blog/1400-annual-report/>

^۲Kalleberg

راننده با توجه به شرایط و ضرورت‌های کار برای هر دو گروه رانندگان تمام‌وقت و پاره‌وقت، نه تنها موجب گسترش و عادی‌سازی بی‌ثباتی شغلی است، بلکه فراتر از آن زندگی افراد را هم ممکن است در معرض بی‌ثباتی قرار دهد، چرا که ابزارهای درآمدزایی او مستهلک می‌شوند، بدن او فرسوده می‌گردد و تعهدات زمانی (Time Commitment) که بخشی بازگشت‌ناپذیر از فرصت زیستی فرد انسانی است، در قالب راننده‌ای تمام‌وقت یا پاره‌وقت، به مثابه ماده‌ای خام و آماده به مصرف، امکان درآمدزایی و متقابلاً گسترش کسب‌وکار اسنپ را ما به ازای رفع و رجوع حداقلی ضروریات زیستن فرد راننده، مقدر ساخته است.

همچنین بایستی توسعه کسب و کار اسنپ و به تبع گسترش پیامدهای برآمده از شیوه کار انعطاف‌پذیر را باید در نسبت و بستر مجموعه شرایط اجتماعی، اقتصادی و سیاسی کلان کشور تحلیل کرد. آنگونه که پرفسور هاشم پسران عنوان می‌کند، احتمال آنکه رشد سریع شرکت‌های با فناوری پیشرفته مانند اسنپ بصورتی ناخواسته با اعمال تحریم‌ها توسط ایالات متحده مرتبط باشد قابل توجه است (لوتادی و پسران، ۱۴۰۰: ۱۰-۱۱). از یکسو رقبای جهانی اسنپ امکان حضور در میدان حمل و نقل آنلاین را از دست داده‌اند و از سوی دیگر با بازگشت تحریم‌ها و در نتیجه افزایش بیکاری، احتمال حضور رانندگان بیشتر افزایش یافته است (نظری و دیگران، ۱۳۹۸). دیگر مسئله مورد توجه و البته نیازمند پژوهش، عدم وجود سامانه حمل و نقل عمومی، متناسب با نیازهای کلان شهر تهران است. در ساعات پر تردد با کمبود وسائل نقلیه و در ساعات پایانی شب با عدم امکان دسترسی به سامانه‌های حمل و نقل عمومی مواجه‌ایم. در واقع بنظر می‌رسد اسنپ توانسته است بخشی از خلا ناشی از عدم برنامه‌ریزی و تخصیص سامانه حمل و نقل متناسب با افزایش نیازهای شهر تهران را پر کند، در حالی که گسترش سیستم حمل و نقل عمومی امکان روندی معکوس را محتمل می‌سازد. دیگر مسئله کلان علاوه بر افزایش بیکاری، نیاز برخی از شاغلین به درآمد اضافه و عدم سیاست‌گذاری و تعریف موقعیت‌های درآمدزایی پس از ساعات کار روزانه است که درآمدزایی بواسطه اسنپ را در دیگر زمان‌ها ناگزیر می‌سازد.

در نهایت بایست اشاره کرد، گسترش شیوه اسنپ در بکارگیری نیروی کار خدماتی از آنرو که حمایت‌های هر چند محدود پیشین را نیز منتفی ساخته، بکارگیری شیوه‌های نوین مشارکت گسترده نیروی کار در امور مجموعه پلتفرمی ذیل مدل پلتفرم‌های تعاون محور (platform co-ops) می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. بنابراین با توجه به توسعه کسب و کارهای پلتفرمی و ضرورت توسعه آنها در جهان امروز، به نظر می‌رسد تامل کردن و اندیشیدن به شیوه‌های جدید با هدف توزیع عادلانه سود که شرایط برد همه ذینفعان را ممکن ساخته و از طرف دیگر در چارچوب یک بستر اخلاقی، زمینه مشارکت و انسانی کردن فرایند کار را فراهم نماید، امر ضروری است.

منابع

- اعرابی، محمد و دانش‌پرور، میترا (۱۳۸۶). الگوهای انعطاف‌پذیری در مدیریت منابع انسانی. *مطالعات مدیریت* ۱۳۸۶ شماره ۵۵.
- امینی، منصور و صیادی، صادق (۱۴۰۱). بررسی تطبیقی ماهیت حقوقی شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل (اسنپ و اوبر) در نظام‌های حقوقی ایران، ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا. *سیاست نامه علم و فناوری*، ۱۲(۱)، ۷۹-۹۸.
- بوردیو، پیر (۱۹۹۸). *بی‌ثباتی شغلی، حالا همه جا هست*. ترجمه الهام ذاکری (۱۴۰۰). نشریه انکار.
- پولانی، کارل (۱۳۹۸). *دگرگونی بزرگ*، ترجمه محمد مالجو. تهران: شیرازه. (تاریخ انتشار به زبان اصلی، ۱۹۴۴)
- توکل، محمد؛ ابادری، یوسفعلی و خائفی، منصوره (۱۳۹۹). نقد دوگانه‌های متعارف جامعه‌شناختی با تحلیل ساختار اقتصادی-اجتماعی شرکت‌های استارت‌آپی. *مطالعات و تحقیقات اجتماعی در ایران*، ۹ (۳۵)، ص ۵۸۷-۶۱۴.

- جمشیدیان، مهدی و باغبان، علی (۱۳۸۱). سیستم تولید انعطاف‌پذیر و تاثیر آن بر سودآوری شرکت مهیامان. دومین کنفرانس ملی مهندسی صنایع.
- حاجی‌پور، بهمن و مرادی، محسن (۱۳۸۹). انعطاف‌پذیری سازمانی و عملکرد: مطالعه موردی شرکت‌های تولیدی ناحیه صنعتی اراک. فصلنامه مطالعات مدیریت بهبود و تحول، شماره ۶۲، تابستان و پائیز ۸۹ صفحات ۱۴۳ تا ۱۶۲.
- حیدری، آرشد (۱۳۹۵). روان‌شناسی، حکومت‌مندی و نولیبرالیسم، مطالعات جامعه‌شناختی (علمی- پژوهشی)، دوره ۲۴- شماره یک. خانفی، منصوره (۱۴۰۰)، نیروهای کار و تناقض‌های گفتمان فناوری‌نژاد جدید، نقد اقتصاد سیاسی.
- خانفی، منصوره (۱۳۹۹). نولیبرالیسم، صنعت و فناوری؛ شرکت‌های استارت‌آپی. تهران: انتشارات آگاه.
- داریو لوتادی، محمد هاشم پسران (۱۴۰۰)، شناسایی آثار تحریم‌ها بر اقتصاد ایران با استفاده از پوشش روزنامه‌ای، مرکز پژوهش‌های اتاق ایران (ترجمه).
- رضائی فرزانه، طاهره (۱۳۸۵). انعطاف‌پذیری بازار کار و امنیت اشتغال. نشریه کار و جامعه: اردیبهشت و خرداد ۱۳۸۵ - شماره ۷۱ و ۷۲. رنایی، محسن؛ اربابیان، شیرین و میرزایی، محمد (۱۳۸۹). رتبه‌بندی رقابت‌پذیری صنایع براساس شاخص انعطاف‌پذیری نیروی کار. رنایی، محسن؛ طیبی، کمیل و اربابیان، شیرین (۱۳۸۹). اشتغال غیررسمی و رقابت‌پذیری صنایع با فناوری پایین. مجله دانش و توسعه (علمی- پژوهشی)، سال هفدهم، شماره ۳۴، ویژه اسفند ۱۳۸۹.
- زهدی، مریم (۱۴۰۰). هزینه نهایی صفر؛ آرمان تحقق‌یافته اقتصاد تسهیمی. ماهنامه پیوست، پیاپی ۸۹.
- سلطانی، علی اصغر (۱۳۹۲). قدرت، گفتمان و زبان؛ سازوکارهای گفتمان قدرت در جمهوری اسلامی ایران. تهران: نشر نی.
- شفیعی، شهره (۱۳۹۷). بی‌ثبات‌کاری، انعطاف‌پذیری و پوشش‌های کار (مطالعه موردی رانندگان اسنپ). پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشکده علوم اجتماعی. دانشگاه تهران.
- غفاری، غلام‌رضا (۱۳۸۸). منطق پژوهش تطبیقی. مطالعات اجتماعی ایران، سال سوم زمستان ۱۳۸۸ شماره ۴ (پیاپی ۸).
- فوکس، کریستین (۱۳۹۹). رسانه‌های اجتماعی: خوانش انتقادی (ترجمه حسین بصیریان جهرمی). تهران: پژوهشگاه فرهنگ، هنر و ارتباطات. (تاریخ انتشار به زبان اصلی، ویرایش ۲۰۱۷)
- فلیک، اووه (۱۳۸۷). درآمدی بر تحقیق کیفی، ترجمه هادی جلیلی، تهران: نشر نی.
- لیکاف، جورج و جانسون، مارک (۲۰۰۳). استعاره‌هایی که با آنها زندگی می‌کنیم، ترجمه: جهان‌شاه میرزاییگی، تهران: نشر آگاه، ۱۳۹۹.
- مطلبی، محمد موسی (۱۳۹۳). انعطاف‌پذیری بازار کار و اقتصاد مقاومتی (بررسی مقررات و قانون کار). همایش ملی اقتصاد دانش بنیان معبر اقتصاد مقاومتی.
- مطلبی، محمد موسی و عسکری، لیلی (۱۳۹۲). انعطاف‌پذیری بازار کار. ماهنامه اجتماعی، اقتصادی، علمی و فرهنگی کار و جامعه شماره ۱۶۲ - آبانماه ۱۳۹۲.
- مختاری، فاطمه (۱۴۰۰). کمیسیون صنایع مجلس: اسنپ به حوزه حمل‌ونقل بین جاده‌ای و حمل‌ونقل سنگین وارد شود. بازیابی شده از <https://www.zoomit.ir/tech-iran/377436-parliament-snapp-enter-freight-intercity-business/>، ۲۲ آذر ۱۴۰۰.
- نیچه، فردریش (۱۹۹۹). غروب بت‌ها، ترجمه داریوش آشوری. تهران: نشر آگه.
- نظریپور، محمد و داداش‌پور، هاشم (۱۳۹۹). خودمردم‌نگاری و کاربست آن در مطالعات شهری به منظور فهم فرهنگ شهری. گفتمان طراحی شهری، دوره اول تابستان ۱۳۹۹ شماره ۳.
- محسن نظری، ابوعلی و داداهیر، حمیدرضا عزتی، (۱۳۹۸). تحول مدل کسب و کار در صنعت حمل و نقل درون شهری: موردپژوهی تطبیقی اسنپ و کارپینو، فصلنامه چشم انداز مدیریت بازرگانی، ۱۸(۲)، ۳۷-۵۷. magiran.com/p2138942
- وزارت علوم و تحقیقات فناوری (۱۳۹۷). طرح رصد اشتغال فارغ التحصیلان دانشگاه‌ها. بازیابی شده از <https://industry.msrt.ir/file/download/news/1551850535-.pdf>

علوی، سهیل (میزبان) (۲۰۲۱-اکنون). Episode 51. ترگل خوشنویسان | مدیر ارشد منابع انسانی گروه اسنپ [پادکست صوتی-تصویری]. پادکست طبقه ۱۶. بازیابی شده از B2n.ir/b16008

محمودزاده، امنیه (میزبان). (۱۴۰۰-اکنون). فارکست اقتصادی و مالی - FARCAST E&F S01 EP06 - پلتفرم‌ها؛ انقلابی در بستر کسب‌و-کار [پادکست صوتی]. پادکست فارکست. بازیابی شده از B2n.ir/z33114

گزارش سالانه اسنپ (۱۴۰۰). <https://snapp.ir/blog/1400-annual-report>

عصر ایران (۱۴۰۰، اردیبهشت ۱۵). رانندگان تاکسی‌های اینترنتی: کسی برایمان تره هم خرد نمی‌کند (+ جوابیه اسنپ). بازیابی شده از asriran.com/003Hba

- Amini, M., & Sayyadi, S. (2022). A Comparative Study of the Legal Nature of Companies Providing Intelligent Transportation Services (Snapp and Uber) in the Legal Systems of Iran, United States and European Union. *Science and Technology Policy Letters*, 12(1), 79-98. (in Persian)
- Arash Heydari, (2017). Psychologism, Govern-mentality and neoliberalism, *Sociological Review*, 24(50), 9-39. magiran.com/p1748864 (in Persian)
- Erabi, S. M., & danesh parvar, M. (2007). Flexibility Patterns in Human Resource Management. *Management Studies in Development and Evolution*, 18(55), 1-21. (in Persian)
- Fuchs, Christian. 2017. *Social Media: A Critical Introduction*. London: Sage. 2nd edition. (in Persian)
- Flick, U. (2009). *An introduction to qualitative research* (4th ed.). Sage Publications Ltd. (in Persian)
- Lakoff, G. Johnson, M. (2003) *Metaphors we live by*. London: The university of Chicago press. (in Persian)
- Ghaffari, Gh. (2011). Logic of Comparative Studies. *Journal of Iranian Social Studies*, 3(4), 76-92. (in Persian)
- Hajipour, B., Moradi, M. (2010). Organizational Flexibility and Performance: Case Study of ARAK Industrial Estate Manufacturing Organizations. *Management Studies in Development and Evolution*, 20(62), 143-162. (in Persian)
- Jamshidian, M., & Baghi, A. (2000). 2nd National Industrial Engineering Conference. In *Implications of Flexible Production Systems & Its Effects on Mahyan's Company Profit Margins* (pp. 1-100). Yazd; University of Isfahan. (in Persian)
- Khafi, Mansoura (2019). *Neoliberalism, industry and technology; Startup companies*. Tehran: Agah Publications. (in Persian)
- Motalebi, M. M. (2016). National Conference on Knowledge-Based Economics of Resistance Economy. In *Labour market flexibility and the resistance economy* (pp. 1-100). Tehran; Civica. Retrieved November 29, 2023, from <https://civilica.com/doc/453466/>. (in Persian)
- Motalebi, M. M., & Askari, L. (2011). Labour market flexibility. *Labour And Society*, 16(2), 57-66. (in Persian)
- Mohammad Tavakol, Usef Abazari, Mansooreh Khaefi, (2020). A criticism of Conventional Sociological dualities through Analysis on Socioeconomic Structure of Startup Companies, *Quarterly of Social Studies and Research in Iran*, 9(3), 587-614. magiran.com/p2164957 (in Persian)
- Mohsen Nazari, AboAli VedadHir, Hamidreza Ezati, (2019). Transforming the Business Model in the Urban Transportation Industry: A Comparative Case Study of Snap and Carpio, *Journal of Business Management*, 18(2), 37-57. magiran.com/p2138942 (in Persian)
- nazarpour M, Dadashpoor H. Autoethnography and Its Application to Urban Studies to Understanding Urban Culture. *Urban Design Discourse a Review of Contemporary Litreatures and Theories* 2020; 1 (3) :33-49 (in Persian)
- Nietzsche, F. 1999. *Twilight of the Idols, or, How to Philosophize with a Hammer* (German: *Götzen-Dämmerung, oder, Wie man mit dem Hammer philosophiert*). Oxford University Press. (in Persian)
- Ramezani Farzanh, T. (2005). Work Flexibility and security. *Labour And Society*, 71(72), 74-79. (in Persian)
- Renani M, Arbabian S, Mirza'ee M. (2011). Industries Competitiveness Ranking according to Labor Flexibility Indicator. *JPBUD*. 15(2 and 3), 63-88. (in Persian)

- Mohsen Renani, Seyed Komail Tayyebi, Shirin Arbabian, (2012). Informal Employment and Competitiveness of Low-Technology Industries, *Journal of Knowledge and Development*, 17(34), 259. magiran.com/p995521 (in Persian)
- Soltani, A. (1398). Power, discourse and language; Mechanisms of power discourse in the Islamic Republic of Iran. (in Persian)
- Tayyebi, S. K., & Arbabian, S. (2011). Informal Employment and Competitiveness of Low-Technology Industries. *Monetary & Financial Economics*, 17(34), -. doi: 10.22067/pm.v17i34.27362 (in Persian)
- Tahamtan Boroumand, Rohalah Nosrati, (2019). Content Analysis of Persian Language Tweets And Formation of Anti-Discourse Identities, *Journal of Cultural Studies Communication*, 15(56), 91-110. magiran.com/p2073882 (in Persian)
- Zohdi, M. (2020). Zero sum cost. *Peivast*. Retrieved November 29, 2023, from <https://peivast.com/p/99750>. (in Persian)
- Khaefi, M. (2021, April 3). نیروهای کار و تناقض‌های گفتمان فناوریانه جدید / منصوره خائفی. *Pecritique*. (in Persian) B2n.ir/h53928
- Bourdieu, P. (1998). Job Insecurity, Now Every where . *Telegram*. (in Persian) https://t.me/s/enkarmag?q=%23%D8%B1%D9%88%D8%B2_%D8%AC%D9%87%D8%A7%D9%86%DB%8C_%DA%A9%D8%A7%D8%B1%DA%AF%D8%B1
- Alexandrea J. Ravenelle. *Hustle and gig: struggling and surviving in the sharing economy*. Oakland, California: University of California Press. 2019.
- Alex Rosenblat. *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. Oakland, California: University of California Press. 2019.
- Alain Supiot. 2019. Labour is not a commodity: The content and meaning of work in the twenty-first century. *International Labour Review*, Vol. 160 (2021), No. 1.
- Andrea Broughton. *The experiences of individuals in the gig economy*. This research was commissioned by the Department for Business, Energy and Industrial Strategy (BEIS) with funding from DfE and undertaken by the Institute for Employment Studies (IES). 2018.
- Arne L. Kalleberg. 2009. Precarious Work, Insecure Workers: Employment Relations in Transition. *American Sociological Review* 74(1):1-22. https://www.researchgate.net/publication/242208046_Precarious_Work_Insecure_Workers_Employment_Relations_in_Transition
- BAL, P. MATTHIJS. IZAK, MICHAL. 2021. Paradigms of Flexibility: A Systematic Review of Research on Workplace Flexibility. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/emre.12423>
- Bole, David. 2021. 'What is industrial culture anyway?' Theoretical framing of the concept in economic geography. *Geography Compass* 15(7). October 2021.
- Campbell, H. (2023). *How many uber drivers are there?* Retrieved from Ride Share Guy website: <https://therideshareguy.com/how-many-uber-drivers-are-there/>

- Casey, C. (1995). *Work, self and society: After industrialism*. Routledge.
- Chen, Keith. Chevalier, Judith. Rossi, Peter. Oehlsen, Emily. 2017. THE VALUE OF FLEXIBLE WORK: EVIDENCE FROM UBER DRIVERS. https://www.nber.org/system/files/working_papers/w23296/w23296.pdf
- Eisenmann, C., & Mitchell, R. (2022). Doing ethnomethodological ethnography. moving between autoethnography and the phenomenon in “hybrid studies” of taiji, ballet, and yoga. *Qualitative Research*, 146879412211329. <https://doi.org/10.1177/14687941221132956>
- Garfinkel, H. (1967). *Studies in Ethnomethodology*. Polity Press.
- Hsieh, H.-F., & Shannon, S. E. (2005). Three approaches to qualitative content analysis. *Qualitative Health Research*, 15(9), 1277–1288.
- Hall, Jonathan V. Krueger, Alan B. 2016. AN ANALYSIS OF THE LABOR MARKET FOR UBER’S DRIVER-PARTNERS IN THE UNITED STATES. NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH. <http://www.nber.org/papers/w22843>
- Johannes Lenhard. Book Review: I. Gershon, *Down and Out in the New Economy: How People Find (or Don’t Find) Work Today*. Chicago: University of Chicago Press, 2017. A.J. Ravenelle, *Hustle and Gig: Struggling and Surviving in the Sharing Economy*, Oakland. CA: University of California Press, 2019. A. Rosenblat, *Uberland: How Algorithms are Rewriting the Rules of Work*, Oakland. CA: University of California Press, 2019. *Critique of Anthropology* 2021, Vol. 41(2) 187–191. <https://doi.org/10.1177%2F0308275X20977631>
- Kerr, C. (1964). *Industrialism and industrial man: The problems of labor and management in Economic Growth*. Oxford University Press
- Kasimer, S. Gill, L. 2018. No Smooth Surfaces The Anthropology of Unevenness and Combination. *current Anthropology* · July 2018
https://www.researchgate.net/publication/326383707_No_Smooth_Surfaces_The_Anthropology_of_Unevenness_and_Combination
- kasimer, Sharryn. 2018. Precarity. https://www.researchgate.net/publication/323742243_Precarity
- Laudati, Dario and Pesaran, M. Hashem, *Identifying the Effects of Sanctions on the Iranian Economy Using Newspaper Coverage* (2021). CESifo Working Paper No. 9217, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3898315> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3898315>
- Millar, Kathleen M. 2017. Toward a critical politics of precarity. June 2017 *Sociology Compass*.
https://www.researchgate.net/publication/318142212_Toward_a_critical_politics_of_precarity
- Mishel, Lawrence. 2018. Uber and the labor market: Uber drivers’ compensation, wages, and the scale of Uber and the gig economy. <https://www.epi.org/publication/uber-and-the-labor-market-uber-drivers-compensation-wages-and-the-scale-of-uber-and-the-gig-economy/>
- Pierre Bérastégu. *Exposure to psychosocial risk factors in the gig economy: a systematic review*. Publisher: ETUI aisbl, Brussels 2021.
- Praxis, Solveij Rosa. 2017. *Uber and Labor: Sharing Economy, Independent Contractor Model, and Driver Profile*. Stanford undergraduate research journal in anthropology.
- Prentice, Rebecca. 2017. *The Gig Economy Strikes Back: Deliveroo in Brighton*.
<https://cultureandcapitalismblog.wordpress.com/2017/05/08/the-gig-economy-strikes-back-deliveroo-in-brighton/>
- Prentice, Rebecca. 2020. *Work after precarity Anthropologies of labor and wageless life*. —*Journal of Global and Historical Anthropology* 88 (2020): 117–124
https://www.researchgate.net/publication/344785817_Work_after_precarity_Anthropologies_of_labor_and_wageless_life#fullTextFileContent
- Skains, R. L. (2018). Creative practice as research: Discourse on methodology. *Media Practice and Education*, 19(1), 82–97. <https://doi.org/10.1080/14682753.2017.1362175>
- Wodak, R., Meyer, M., & Fairclough, N. (2001). Critical discourse analysis as a method in social scientific research. In *Methods of critical discourse analysis* (pp. 121–136). essay, SAGE.