

گزارش خبری

بچه‌های مهتاب

بچه‌های مهتاب افرادی هستند که بخش‌هایی از کودکی و نوجوانی خود را به دلیل شرایط نامطلوب خانوادگی در مراکز شبه‌خانواده روزهای سخت خود روایت می‌کنند که تنهای تنها بوده است.

«سن کمی داشتیم که شاهد ورشکستگی پدرم بودم. همان موقع دعوا و درگیری‌های خانه ما شروع شد. سن و برادر کوچک‌ترم همیشه نگران جدایی‌ی مادر و پدرم بودیم. خلاصه‌ما از وضعیت مالی خوبی که داشتیم، به خانواده‌ای تبدیل شدیم که برای فرار از طلبکارها با ترس و لرز در خانه زندگی می‌کردیم. کار به جایی رسید که پدرم از شهرمان رفت. به ما گفت می‌روم کارها را درست کنم تا شما را با خودم به کشور دیگری ببرد. حدود دو سالی به دلیل نبود پدر تنهایی تنها بودیم. هنوز هم خیلی‌ها دم خانه می‌آیند و ما از پول می‌خواستند. روزهای خیلی بدی بود. بعد از دو سال مادرم دیگر نتوانست تحمل کند و تقاضای طلاق داد. خبر که به پدرم رسید، چون هم شهرمان رفت. وقتی رسید همه چیز را باخته بود. آن مردی که بازار با نامش کار می‌داد، به مردی تبدیل شده بود که همه چیزش را از دست داده. دیگر نه خبری از مغازه‌های دونه‌دو ده و نه ماشین و خانه. ما همه چیز را دادیم و رفت. فشار روانی برهم آن قدر زیاد بود که کم‌کم رو به افتاد بود. آورد و شریک‌ها ما بدتر از قبل شد، چون همان آنگ چیزهایی را که نگه داشتیم، هم برای مصرف فروخت. مادرم از پدرم طلاق گرفت وای آن‌کاش می‌گفت؛ چون یک‌کمک با پدرم همراه شد و او هم متعاد شد. ما بی‌دردتر شد. پدر ما کارن‌خواب شد و مادرم هم بعد از چند سال ملل او سر از خیابان دارود. من و برادرم برای بهزیستی شدم و بخشی از کودکی و تمام نوجوانی خود را تا ۱۸سالگی در مراکز شبه‌خانواده بزرگ کردم. واسکتی برادرم تمامی نداشت و چون در تمام لحظات در فکر مادرم بود. ما بعد از ۱۸سالگی که از بهزیستی تهران خواند و من هم مدیریت در همان دانشگاه. من ترم آخر دانشگاه با یکی هم‌کلاسی‌هایم ازدواج کردم و پورسه جینیجی را طی کردم تا به او بگویم من از بچه‌های بهزیستی هستم و خدا را شکر روزی زندگی من خوب پیش می‌آید. ما واسکتی برادرم به مادرم او را ویران کرد. بعد از آنکه لیسانس را گرفت. دلتن آرام گرفت و در پی پیدا کردن مادر و پدر رفت. آن قدر گشتش تا آنها را در کوچکی‌پس‌کوچه پایین شهر پیدا کرد. بد و مضعاد کامل شد. بعد از آن موضوع آن قدر برادرم را از یادش بود که همه خودش را تا دیگر استیافت نشد و بالاخری با همان‌ها شد. کارتن‌خوابی که من پیش از آن یک سال در آن خیر ندادم. تمام زندگی من در تنهایی گذشت. کم‌کم تنهای شرایط سخت زندگی چیزی به اسم خانواده را از من گرفت که می‌دانم پس‌ما هم نخواهد داد. خلاصه‌من خیلی سعی کردم همه چیز را درست کنم اما نتوانستم و بعد از ازدواج تصمیم گرفتم دیگر کاری با گذشته نداشته باشم و اینکه خودم را بسازم. اینها داستان‌های گهرام ما با بچه‌های بهزیستی است که بعد از خودمان گلکش می‌کنیم و کسی از درد آن خبر ندارند.



صدای مردم

کاش کسی به داد ما برسد

کعبه جوانی ۳۰ساله‌است که در نامه به «شرق» از مشکل مالی خود گفت است.

«من عباس حدوداً ۳۰ساله هستم. جوانی که با هر علاقه تصمیم گرفتم با دختری که دوست داشتم، ازدواج کنم اما حلال جلد یک سال یک زندگی مشترک در روز فقر مالی در حال زندگی‌ام نبوده‌ام. منم، ما می‌دانستیم که روزها مالی همیشه از تورم عقب خواهیم بود. ما را سرانشتن باوجوداین، باورهای واقع‌گام آوردیم. خانگی که سال قبل با صد میلیون اجاره کردیم، امسال باید ۲۰۰ میلیون اجاره کنیم که چون پول کافی نداریم، باید اجاره را بیشتر کنیم. هر روز کار می‌کنیم و تمام مدت به خودمان امید می‌دایم. کاش یک‌بارم به باوریم زندگی به همین بالا و پایین‌ها است. اما کدام فعالیت‌هایی را می‌توانیم در زمینه‌های خودمان انجام دهیم؟ ما به عنوان یک خانواده در همان بین‌های خود جنبی مرتب‌مانظرهای خودمان را به نظر زندگی ما همیشه در نظر می‌گیریم. از حرف‌های گاننده‌ها خنده‌ها می‌گرفت و یک حرف‌هایی از مصیبت‌های بغض می‌گرفت. همه در حال وعده‌دادن و اوقات خوبی آینده هستند. مردم از طرح‌های خود می‌گویند که به نظر بخش زیادی از آن به جایی نخواهد رسید. یکی از این دربارهٔ خانه‌ها شروع کردیم، چون صحبت کرده بود. به نظر شما واقعاً این طرح‌های اقتصادی است؟ من به‌عنوان یک جوان واقعاً از شرایط اقتصادی سخته هستم. من و همسرم دو مرد مشغول به کار هستیم و در سرورج هم‌امی ۲۵ میلیون درآمد داریم اما آن پول به هیچ جایی ما نمی‌رسد. در واقع خرج خانه هر روز برای ما کم می‌شود. سربوری‌ها جدید است. دوستان دیگری هم دارم که همان شرایط مشابه من را دارند. و سوزال من این است که ما صاحبخانه‌ها چطور حساب می‌کنند که در طول یک سال ما بتوانیم صد یا ۲۰۰ میلیون به اجاره اضافه کنیم؟ ما همیشه بااعت می‌شود برای سال بعد ما مجبور شویم فکر به منطقه پایین‌تری نقل مکان کنیم. اما با شرایطی که در آن گیر کرده‌ام، فکر نمی‌شاید بتوانیم کار ازدواجیم یک کار اشتباه بوده. در توپویرنم و روزنامه و همه جا تبلیغ می‌کنم که جوانان ازدواج کنند و در انتهای ازدواج یک‌بار تمام فیلیم‌های توپویرن داستان با ازدواج جوان‌ها هیچ نمی‌شود. اما چرا در برابر این‌همه تنقید جوانان به ازدواج هیچ حمایتی را نمی‌شود؟ چرا باید همه‌ها هزینه به بچ‌ها بپردازیم. هزینه مسکن ندارند؟ ما چه دو علاقه‌هیم چه بی‌علاقه‌ایم و چرا باید در هزینه‌ها صرفه‌جویی کنیم؟ ما در هر ساعت یک ساعت کودک داریم و همیشه جز، برنامه‌های بعد از ازدواج‌مان بوده است. اما در آن یک سال بعد از ازدواج دیدیم بهتر است با این شرایط اصلاً فکر فرزند نداشتیم چون علاوه بر خوردن هزینه‌های دیگر ما هم به سختی می‌اندرایم. درحال‌حاضر ما توان مدیریت ازدواج خود را هم نداریم. چه برسد به ازدواج برای آینده پدر دیگر بارنورزی کنیم. واقعاً نمی‌دانیم با پولی که الان داریم، برای آینده پدرمان چطور می‌توانیم خانگی اجاره کنیم. جمله منطقی باید پایین‌تر برویم. فکر خرید خانه که آن‌قدر کامل از ذهن‌مان بیرون کرده‌ایم و در همین اجاره می‌مانیم و در تمام سن‌ها تنها یک چیز خیلی ما را ناراحت می‌کند، اینکه با این شرایط نمی‌توانیم مادر و پدر خوبی باشیم.»

بچه‌های مهتاب افرادی هستند که بخش‌هایی از کودکی و نوجوانی خود را به دلیل شرایط نامطلوب خانوادگی در مراکز شبه‌خانواده روزهای سخت خود روایت می‌کنند که تنهای تنها بوده است.

«سن کمی داشتیم که شاهد ورشکستگی پدرم بودم. همان موقع دعوا و درگیری‌های خانه ما شروع شد. سن و برادر کوچک‌ترم همیشه نگران جدایی‌ی مادر و پدرم بودیم. خلاصه‌ما از وضعیت مالی خوبی که داشتیم، به خانواده‌ای تبدیل شدیم که برای فرار از طلبکارها با ترس و لرز در خانه زندگی می‌کردیم. کار به جایی رسید که پدرم از شهرمان رفت. به ما گفت می‌روم کارها را درست کنم تا شما را با خودم به کشور دیگری ببرد. حدود دو سالی به دلیل نبود پدر تنهایی تنها بودیم. هنوز هم خیلی‌ها دم خانه می‌آیند و ما از پول می‌خواستند. روزهای خیلی بدی بود. بعد از دو سال مادرم دیگر نتوانست تحمل کند و تقاضای طلاق داد. خبر که به پدرم رسید، چون هم شهرمان رفت. وقتی رسید همه چیز را باخته بود. آن مردی که بازار با نامش کار می‌داد، به مردی تبدیل شده بود که همه چیزش را از دست داده. دیگر نه خبری از مغازه‌های دونه‌دو ده و نه ماشین و خانه. ما همه چیز را دادیم و رفت. فشار روانی برهم آن قدر زیاد بود که کم‌کم رو به افتاد بود. آورد و شریک‌ها ما بدتر از قبل شد، چون همان آنگ چیزهایی را که نگه داشتیم، هم برای مصرف فروخت. مادرم از پدرم طلاق گرفت وای آن‌کاش می‌گفت؛ چون یک‌کمک با پدرم همراه شد و او هم متعاد شد. ما بی‌دردتر شد. پدر ما کارن‌خواب شد و مادرم هم بعد از چند سال ملل او سر از خیابان دارود. من و برادرم برای بهزیستی شدم و بخشی از کودکی و تمام نوجوانی خود را تا ۱۸سالگی در مراکز شبه‌خانواده بزرگ کردم. واسکتی برادرم تمامی نداشت و چون در تمام لحظات در فکر مادرم بود. ما بعد از ۱۸سالگی که از بهزیستی تهران خواند و من هم مدیریت در همان دانشگاه. من ترم آخر دانشگاه با یکی هم‌کلاسی‌هایم ازدواج کردم و پورسه جینیجی را طی کردم تا به او بگویم من از بچه‌های بهزیستی هستم و خدا را شکر روزی زندگی من خوب پیش می‌آید. ما واسکتی برادرم به مادرم او را ویران کرد. بعد از آنکه لیسانس را گرفت. دلتن آرام گرفت و در پی پیدا کردن مادر و پدر رفت. آن قدر گشتش تا آنها را در کوچکی‌پس‌کوچه پایین شهر پیدا کرد. بد و مضعاد کامل شد. بعد از آن موضوع آن قدر برادرم را از یادش بود که همه خودش را تا دیگر استیافت نشد و بالاخری با همان‌ها شد. کارتن‌خوابی که من پیش از آن یک سال در آن خیر ندادم. تمام زندگی من در تنهایی گذشت. کم‌کم تنهای شرایط سخت زندگی چیزی به اسم خانواده را از من گرفت که می‌دانم پس‌ما هم نخواهد داد. خلاصه‌من خیلی سعی کردم همه چیز را درست کنم اما نتوانستم و بعد از ازدواج تصمیم گرفتم دیگر کاری با گذشته نداشته باشم و اینکه خودم را بسازم. اینها داستان‌های گهرام ما با بچه‌های بهزیستی است که بعد از خودمان گلکش می‌کنیم و کسی از درد آن خبر ندارند.

یک دهه پس از ظهور تاکسی‌های اینترنتی در ایران

نه راننده‌ها راضی‌اند؛ نه مسافران

عماد کاشانی: با ورود تاکسی‌های اینترنتی به ایران و رشد فزایندهٔ آنها به‌ویژه در سال‌های ۹۶ و ۹۷، در عرصه حمل‌ونقل عمومی ایران انقلابی رخ داد. انقلابی که هم مسافران و هم رانندگان از آن راضی بودند، اینک که حدود یک دهه از حضور این سروا در شهرهای بزرگ و کوچک ایران می‌گذرد. وضع اندکی تغییر کرده است. حالا به نظر می‌رسد هم مسافران و هم رانندگان رقیب‌های چندانی از شرایط ندارند. رانندگان قیمت‌ها را بسیار گران و راننده‌ها بیش از حد از دست می‌دهند. باین‌بودن قیمت‌ها بررسی می‌شود.

مسافران را این بار به کمک الگوریتم با هم مرتبط می‌کنند. مسافران قیمت‌گذاری در این برنامه‌ها همان‌طور که در وب‌سایت آنها نوشته شده، بر اساس فاصله، مدت سفر، شرایط راه و تعداد درخواست‌ها تعیین می‌شود. در ایران نیز بر اساس توضیحات مندرج در وب‌سایت شرکت‌های تاکسی اینترنتی، شیوه قیمت‌گذاری به همین شکل است. اما با تفاوت مهم؛ تورم افسارگسیخته و البته نرم به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل

که هزینه‌ها را داماد بالاتر برده است و دیگر اینک در ایران برخلاف کشوری مانند آمریکا، هیچ کسب‌وکاری از خط‌خطا اجاره قیمت‌گذاری بر کالا و خدمت پیش از آن ندارد و قیمت‌ها اصولاً از طرف نهادی بالادستی تعیین می‌شوند. در ابتدای ورود تاکسی‌های اینترنتی به عرصه، همه‌ها با شکلی یابان‌نکردند و این‌ها در نظر می‌رسید، شاید چون با قیمت ازآسانی تاکسی رفتنی مقایسه می‌شد که باید هزینه‌های بزرگ‌ترش را راننده به ازآسانی را هم کرایه اضافه می‌کردند. اندکی بعد اما با کارگزارن تاکسی‌های تلفنی از میدان رقابت، قیمت تاکسی‌های اینترنتی در نظر می‌پوشید افزایش یافت.

یکی از مشتریان قدیمی این تاکسی‌ها که از اوایل سال ۱۳۹۵ از خدمات تاکسی اینترنتی استفاده می‌کند، دراین‌باره به «شرق» گفت: «آن اوایل شورای اسلامی در اعتراض به فعالیت این تاکسی‌ها شکل مشکل گرفت. باین‌حال رشد این شکل جدید حمل‌ونقل همچنان با سرعت هرچه بیشتر ادامه یافت. استان‌ها و شهرها از بزرگ و کوچک یکی پس از دیگری به قلمرو فعالیت تاکسی‌های اینترنتی اضافه شدند و روز به روز به تعداد رانندگان و مسافران این سروا افزوده شد. شاید اتفاق نباشد اگر بگویم امروز دیگر زندگی در شهر را نمی‌شود بدون وجود تاکسی اینترنتی تصور کرد. تاکسی‌های اینترنتی توانسته به سرعت رقابتی خود را پیش سر گذاشته و جای خود را در سیستم حمل‌ونقل عمومی کشور، به‌ویژه در شهرهای گوناگون در بهمن ۱۳۹۸ در ایران و با پرهیز افراد از استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل ترس از ابتلا به این بیماری، تاکسی‌های اینترنتی برای مسافران بدل به گزینه‌ای بی‌رقیب شدن. با تمام وضعیت اضطراری مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا، برای بسیاری از افراد این سروا به مدت ۱۰ روز و سال‌های بعد، تنها انتخاب برای جابه‌جایی و حمل‌ونقل شدن.

جایگام بی‌رقیب این سروا با تمام وضعیت اضطراری ویروس کرونا همچنان ادامه پیدا کرده، تا حدی که بسیاری از رانندگان تاکسی‌های خطی مسافر در بهمن ۱۳۹۸ در ایران و با پرهیز افراد از استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل ترس از ابتلا به این بیماری، تاکسی‌های اینترنتی برای مسافران بدل به گزینه‌ای بی‌رقیب شدن. با تمام وضعیت اضطراری مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا، برای بسیاری از افراد این سروا به مدت ۱۰ روز و سال‌های بعد، تنها انتخاب برای جابه‌جایی و حمل‌ونقل شدن. جایگام بی‌رقیب این سروا با تمام وضعیت اضطراری ویروس کرونا همچنان ادامه پیدا کرده، تا حدی که بسیاری از رانندگان تاکسی‌های خطی مسافر در بهمن ۱۳۹۸ در ایران و با پرهیز افراد از استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل ترس از ابتلا به این بیماری، تاکسی‌های اینترنتی برای مسافران بدل به گزینه‌ای بی‌رقیب شدن. با تمام وضعیت اضطراری مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا، برای بسیاری از افراد این سروا به مدت ۱۰ روز و سال‌های بعد، تنها انتخاب برای جابه‌جایی و حمل‌ونقل شدن. جایگام بی‌رقیب این سروا با تمام وضعیت اضطراری ویروس کرونا همچنان ادامه پیدا کرده، تا حدی که بسیاری از رانندگان تاکسی‌های خطی مسافر در بهمن ۱۳۹۸ در ایران و با پرهیز افراد از استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل ترس از ابتلا به این بیماری، تاکسی‌های اینترنتی برای مسافران بدل به گزینه‌ای بی‌رقیب شدن. با تمام وضعیت اضطراری مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا، برای بسیاری از افراد این سروا به مدت ۱۰ روز و سال‌های بعد، تنها انتخاب برای جابه‌جایی و حمل‌ونقل شدن.

این ارقام کشفگت‌انگیز نشان می‌دهد اقبال و رشد این برنامه‌ها نه تنها در سال‌های اخیر کاهش نداشته، بلکه همچنان با سرعت رو به افزایش است. اما برعکس سال‌های ابتدای ورود این برنامه‌ها، حالا به نظر می‌رسد شرایط دیگر برای همه ضایع‌تر نیست. شاید مهم‌ترین علت این افزایش ظرفیت ظرف از چهار سال، چکمیگر به نظر می‌رسد. اما آن تورم مابقی کالا و خدمات و به‌ویژه لوازم بدکی خودرو را در نظر بگیریم، ممکن است نظران مسافر از این تغییرات، روستا، سالیانه جفتی و مسوولان را هم ترحم‌ناپذیرات و وزارتخانه‌های مختلف همگی موضوعی‌گرهایی در این زمینه داشته‌اند؛ و موضوعی‌گرهایی که گاه ناآشنیده و سراسیمه‌وار به نظر می‌رسند.

در زمان‌ود شرکت (راه‌کننده خدمات تاکسی اینترنتی، یعنی استنب و تیسپ، در سال‌های اخیر تبدیل به شرکت‌های دیگری شده است. این به نظر می‌رسد دیگر جز یک‌دیگرگر رقیبی نمی‌باشند. در چنین وضعی، مسافران از بالابودن قیمت‌ها و راننده‌ها از کاهش بی‌بودن آن ناراضی هستند. به نظر نمی‌رسد بهار این کسب‌وکار گذشت داشته، در عوض اینک شرایط حاکی از آن است که این بهار، دیگر بهاری برای همه نیست.

کرایه‌های گزافش

برای بسیاری از مردم، طول کمتر از چهار کیلومتر، صبح‌ها حدود ۸۰ هزار تومان و بعدازظهرها حدود ۱۱۰ هزار تومان می‌پردازم. قیمت‌ها بین ساعت ۶:۳۰ تا حدود هشت صبح یعنی درست زمانی که مردم به سر کار می‌روند و بیشتر از بقیه بازار با هر ساعت ترن کرایه را تغییر دهند. چنین وضعیتی تعادل مالی بخش‌های مختلف سیستم حمل‌ونقل عمومی را به نفع این سروا، برقرار می‌دهد؛ یعنی در نظر می‌نهند، موضوعی که به نوبه خود، رانندگان تاکسی را به بی‌وسنی به ناوگان این سروا ترغیب کرده و در نتیجه به سیستم تاکسی‌های خطی آسیب می‌زند. این وضع به بی‌رقیب‌شدن هر چه بیشتر تاکسی‌های اینترنتی کمک می‌کند؛ اتفاقاً به علاوه بر بی‌رقیب‌شدن به مصرف‌کننده و محدودکردن آزادی انتخاب او، موجب انحصارگرگی در شکل جدیدی از حمل‌ونقل عمومی یا به عرصه گذاشتن که رانندگان و



بعضی ساعت‌ها رانندگان را از کار دلسرد و نچومی‌بودن قیمت‌ها در بعضی ساعات دیگر مسافران را از سفر بشیمان می‌کند.

مسافران، رانندگان و البته خود این شرکت‌ها نمی‌شنید. در ادامه نقش بازیگران بزرگ‌تر، از جمله قانون‌گذاران و مجریان آن نیز بررسی می‌شود.

مسافران را این بار به کمک الگوریتم با هم مرتبط می‌کنند. مسافران قیمت‌گذاری در این برنامه‌ها همان‌طور که در وب‌سایت آنها نوشته شده، بر اساس فاصله، مدت سفر، شرایط راه و تعداد درخواست‌ها تعیین می‌شود. در ایران نیز بر اساس توضیحات مندرج در وب‌سایت شرکت‌های تاکسی اینترنتی، شیوه قیمت‌گذاری به همین شکل است. اما با تفاوت مهم؛ تورم افسارگسیخته و البته نرم به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل که هزینه‌ها را داماد بالاتر برده است و دیگر اینک در ایران برخلاف کشوری مانند آمریکا، هیچ کسب‌وکاری از خط‌خطا اجاره قیمت‌گذاری بر کالا و خدمت پیش از آن ندارد و قیمت‌ها اصولاً از طرف نهادی بالادستی تعیین می‌شوند. در ابتدای ورود تاکسی‌های اینترنتی به عرصه، همه‌ها با شکلی یابان‌نکردند و این‌ها در نظر می‌رسید، شاید چون با قیمت ازآسانی تاکسی رفتنی مقایسه می‌شد که باید هزینه‌های بزرگ‌ترش را راننده به ازآسانی را هم کرایه اضافه می‌کردند. اندکی بعد اما با کارگزارن تاکسی‌های تلفنی از میدان رقابت، قیمت تاکسی‌های اینترنتی در نظر می‌پوشید افزایش یافت.

یکی از مشتریان قدیمی این تاکسی‌ها که از اوایل سال ۱۳۹۵ از خدمات تاکسی اینترنتی استفاده می‌کند، دراین‌باره به «شرق» گفت: «آن اوایل شورای اسلامی در اعتراض به فعالیت این تاکسی‌ها شکل مشکل گرفت. باین‌حال رشد این شکل جدید حمل‌ونقل همچنان با سرعت هرچه بیشتر ادامه یافت. استان‌ها و شهرها از بزرگ و کوچک یکی پس از دیگری به قلمرو فعالیت تاکسی‌های اینترنتی اضافه شدند و روز به روز به تعداد رانندگان و مسافران این سروا افزوده شد. شاید اتفاق نباشد اگر بگویم امروز دیگر زندگی در شهر را نمی‌شود بدون وجود تاکسی اینترنتی تصور کرد. تاکسی‌های اینترنتی توانسته به سرعت رقابتی خود را پیش سر گذاشته و جای خود را در سیستم حمل‌ونقل عمومی کشور، به‌ویژه در شهرهای گوناگون در بهمن ۱۳۹۸ در ایران و با پرهیز افراد از استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل ترس از ابتلا به این بیماری، تاکسی‌های اینترنتی برای مسافران بدل به گزینه‌ای بی‌رقیب شدن. با تمام وضعیت اضطراری مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا، برای بسیاری از افراد این سروا به مدت ۱۰ روز و سال‌های بعد، تنها انتخاب برای جابه‌جایی و حمل‌ونقل شدن.

برای چنین رویه‌ای - در صورت صحت این نقل‌قول‌- در علم اقتصاد نامی وجود دارد؛ دامینیک یا قیمت‌شکنی. دامینیک به موقعیتی اشاره دارد که یک کسب‌وکار برای از میدان خارج‌کردن رقیب، برای مدتی قیمت‌ها را بسیار پایین می‌آورد، اما با حذف‌شان دیگر رقیبان، مجدداً قیمت‌ها را افزایش می‌دهد. چنین کاری در بسیاری از کشورها به یوناند یک جرم محسوب شود.

هرچند در رابطه با تاکسی‌های اینترنتی در ایران نمی‌توان از اطمینان از این برنامه استفاده کرد، شاید پیش از همه به این دلیل که امروز هم تاکسی‌های تاکسی‌های تلفنی یکی از کرایه‌های گزاف‌ترین آن‌ها هستند. باین‌حال، فرایع از اینکه عملکرد تاکسی‌های اینترنتی در اوایل ورودشان به بازار حمل‌ونقل ایران تا چه حد مصداق دامینیک بوده -موضوعی که در کارشناس اقتصاد باید درباره آن نظر دهد- روی دیگر سکه افزایش چکمیگر قیمت‌ها، مسئله تورم است.

بر اساس محاسبه نویسنده این گزارش، قیمت تاکسی‌های اینترنتی از سال ۱۳۹۹ تا امروز چیزی حدود ۳۵۰ درصد افزایش یافته است. این افزایش ظرفیت ظرف از چهار سال، چکمیگر به نظر می‌رسد. اما آن تورم مابقی کالا و خدمات و به‌ویژه لوازم بدکی خودرو را در نظر بگیریم، ممکن است نظران مسافر از این تغییرات، روستا، سالیانه جفتی و مسوولان را هم ترحم‌ناپذیرات و وزارتخانه‌های مختلف همگی موضوعی‌گرهایی در این زمینه داشته‌اند؛ و موضوعی‌گرهایی که گاه ناآشنیده و سراسیمه‌وار به نظر می‌رسند.

در زمان‌ود شرکت (راه‌کننده خدمات تاکسی اینترنتی، یعنی استنب و تیسپ، در سال‌های اخیر تبدیل به شرکت‌های دیگری شده است. این به نظر می‌رسد دیگر جز یک‌دیگرگر رقیبی نمی‌باشند. در چنین وضعی، مسافران از بالابودن قیمت‌ها و راننده‌ها از کاهش بی‌بودن آن ناراضی هستند. به نظر نمی‌رسد بهار این کسب‌وکار گذشت داشته، در عوض اینک شرایط حاکی از آن است که این بهار، دیگر بهاری برای همه نیست.

کرایه‌های گزافش



بعضی ساعت‌ها رانندگان را از کار دلسرد و نچومی‌بودن قیمت‌ها در بعضی ساعات دیگر مسافران را از سفر بشیمان می‌کند.

مسافران، رانندگان و البته خود این شرکت‌ها نمی‌شنید. در ادامه نقش بازیگران بزرگ‌تر، از جمله قانون‌گذاران و مجریان آن نیز بررسی می‌شود.

مسافران را این بار به کمک الگوریتم با هم مرتبط می‌کنند. مسافران قیمت‌گذاری در این برنامه‌ها همان‌طور که در وب‌سایت آنها نوشته شده، بر اساس فاصله، مدت سفر، شرایط راه و تعداد درخواست‌ها تعیین می‌شود. در ایران نیز بر اساس توضیحات مندرج در وب‌سایت شرکت‌های تاکسی اینترنتی، شیوه قیمت‌گذاری به همین شکل است. اما با تفاوت مهم؛ تورم افسارگسیخته و البته نرم به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل که هزینه‌ها را داماد بالاتر برده است و دیگر اینک در ایران برخلاف کشوری مانند آمریکا، هیچ کسب‌وکاری از خط‌خطا اجاره قیمت‌گذاری بر کالا و خدمت پیش از آن ندارد و قیمت‌ها اصولاً از طرف نهادی بالادستی تعیین می‌شوند. در ابتدای ورود تاکسی‌های اینترنتی به عرصه، همه‌ها با شکلی یابان‌نکردند و این‌ها در نظر می‌رسید، شاید چون با قیمت ازآسانی تاکسی رفتنی مقایسه می‌شد که باید هزینه‌های بزرگ‌ترش را راننده به ازآسانی را هم کرایه اضافه می‌کردند. اندکی بعد اما با کارگزارن تاکسی‌های تلفنی از میدان رقابت، قیمت تاکسی‌های اینترنتی در نظر می‌پوشید افزایش یافت.

یکی از مشتریان قدیمی این تاکسی‌ها که از اوایل سال ۱۳۹۵ از خدمات تاکسی اینترنتی استفاده می‌کند، دراین‌باره به «شرق» گفت: «آن اوایل شورای اسلامی در اعتراض به فعالیت این تاکسی‌ها شکل مشکل گرفت. باین‌حال رشد این شکل جدید حمل‌ونقل همچنان با سرعت هرچه بیشتر ادامه یافت. استان‌ها و شهرها از بزرگ و کوچک یکی پس از دیگری به قلمرو فعالیت تاکسی‌های اینترنتی اضافه شدند و روز به روز به تعداد رانندگان و مسافران این سروا افزوده شد. شاید اتفاق نباشد اگر بگویم امروز دیگر زندگی در شهر را نمی‌شود بدون وجود تاکسی اینترنتی تصور کرد. تاکسی‌های اینترنتی توانسته به سرعت رقابتی خود را پیش سر گذاشته و جای خود را در سیستم حمل‌ونقل عمومی کشور، به‌ویژه در شهرهای گوناگون در بهمن ۱۳۹۸ در ایران و با پرهیز افراد از استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل ترس از ابتلا به این بیماری، تاکسی‌های اینترنتی برای مسافران بدل به گزینه‌ای بی‌رقیب شدن. با تمام وضعیت اضطراری مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا، برای بسیاری از افراد این سروا به مدت ۱۰ روز و سال‌های بعد، تنها انتخاب برای جابه‌جایی و حمل‌ونقل شدن.

رقابت بر سر مسافر، به ضرر مسافر

موضوع دیگری که در جست‌وجوهای کرایه‌ها با هم می‌گذارم، موضوع رقابت کسب‌وکارگرانی است. از دید این رانندگان، بالا و پایین شدن‌های مکرر و چکمیگر ادامه می‌دهد؛ «اغلب از آنها می‌پرسیدم این قیمت‌های بسیار اندک که گاهی واقعی‌تر است کمتر از نصف کرایه تاکسی‌های تلفنی است. چطور حاضر می‌شوند کار کنند؟ معمولاً رانندگان در جواب به این سؤال، دو پاسخ را تکرار می‌کردند؛ یکی اینکه برخلاف تاکسی‌های تلفنی، راننده مجبور نیست مسیر برگشت را خالی طی کند و بنابراین موقع برگشت هم عایدی خواهد داشت و پاسخ دیگری که بسیاری از آنها می‌دادند، این بود که شرکت به اندک گتهت این وضع (این‌بودن قیمت‌ها) موافق است تا به جلب مشتری بیشتر کمک کند.»

برای چنین رویه‌ای - در صورت صحت این نقل‌قول‌- در علم اقتصاد نامی وجود دارد؛ دامینیک یا قیمت‌شکنی. دامینیک به موقعیتی اشاره دارد که یک کسب‌وکار برای از میدان خارج‌کردن رقیب، برای مدتی قیمت‌ها را بسیار پایین می‌آورد، اما با حذف‌شان دیگر رقیبان، مجدداً قیمت‌ها را افزایش می‌دهد. چنین کاری در بسیاری از کشورها به یوناند یک جرم محسوب شود.

هرچند در رابطه با تاکسی‌های اینترنتی در ایران نمی‌توان از اطمینان از این برنامه استفاده کرد، شاید پیش از همه به این دلیل که امروز هم تاکسی‌های تاکسی‌های تلفنی یکی از کرایه‌های گزاف‌ترین آن‌ها هستند. باین‌حال، فرایع از اینکه عملکرد تاکسی‌های اینترنتی در اوایل ورودشان به بازار حمل‌ونقل ایران تا چه حد مصداق دامینیک بوده -موضوعی که در کارشناس اقتصاد باید درباره آن نظر دهد- روی دیگر سکه افزایش چکمیگر قیمت‌ها، مسئله تورم است.

بر اساس محاسبه نویسنده این گزارش، قیمت تاکسی‌های اینترنتی از سال ۱۳۹۹ تا امروز چیزی حدود ۳۵۰ درصد افزایش یافته است. این افزایش ظرفیت ظرف از چهار سال، چکمیگر به نظر می‌رسد. اما آن تورم مابقی کالا و خدمات و به‌ویژه لوازم بدکی خودرو را در نظر بگیریم، ممکن است نظران مسافر از این تغییرات، روستا، سالیانه جفتی و مسوولان را هم ترحم‌ناپذیرات و وزارتخانه‌های مختلف همگی موضوعی‌گرهایی در این زمینه داشته‌اند؛ و موضوعی‌گرهایی که گاه ناآشنیده و سراسیمه‌وار به نظر می‌رسند.

در زمان‌ود شرکت (راه‌کننده خدمات تاکسی اینترنتی، یعنی استنب و تیسپ، در سال‌های اخیر تبدیل به شرکت‌های دیگری شده است. این به نظر می‌رسد دیگر جز یک‌دیگرگر رقیبی نمی‌باشند. در چنین وضعی، مسافران از بالابودن قیمت‌ها و راننده‌ها از کاهش بی‌بودن آن ناراضی هستند. به نظر نمی‌رسد بهار این کسب‌وکار گذشت داشته، در عوض اینک شرایط حاکی از آن است که این بهار، دیگر بهاری برای همه نیست.

کرایه‌های گزافش

برای بسیاری از مردم، طول کمتر از چهار کیلومتر، صبح‌ها حدود ۸۰ هزار تومان و بعدازظهرها حدود ۱۱۰ هزار تومان می‌پردازم. قیمت‌ها بین ساعت ۶:۳۰ تا حدود هشت صبح یعنی درست زمانی که مردم به سر کار می‌روند و بیشتر از بقیه بازار با هر ساعت ترن کرایه را تغییر دهند. چنین وضعیتی تعادل مالی بخش‌های مختلف سیستم حمل‌ونقل عمومی را به نفع این سروا، برقرار می‌دهد؛ یعنی در نظر می‌نهند، موضوعی که به نوبه خود، رانندگان تاکسی را به بی‌وسنی به ناوگان این سروا ترغیب کرده و در نتیجه به سیستم تاکسی‌های خطی آسیب می‌زند. این وضع به بی‌رقیب‌شدن هر چه بیشتر تاکسی‌های اینترنتی کمک می‌کند؛ اتفاقاً به علاوه بر بی‌رقیب‌شدن به مصرف‌کننده و محدودکردن آزادی انتخاب او، موجب انحصارگرگی در شکل جدیدی از حمل‌ونقل عمومی یا به عرصه گذاشتن که رانندگان و

aparat:tasvirsharh



بعضی ساعت‌ها رانندگان را از کار دلسرد و نچومی‌بودن قیمت‌ها در بعضی ساعات دیگر مسافران را از سفر بشیمان می‌کند.

مسافران، رانندگان و البته خود این شرکت‌ها نمی‌شنید. در ادامه نقش بازیگران بزرگ‌تر، از جمله قانون‌گذاران و مجریان آن نیز بررسی می‌شود.

مسافران را این بار به کمک الگوریتم با هم مرتبط می‌کنند. مسافران قیمت‌گذاری در این برنامه‌ها همان‌طور که در وب‌سایت آنها نوشته شده، بر اساس فاصله، مدت سفر، شرایط راه و تعداد درخواست‌ها تعیین می‌شود. در ایران نیز بر اساس توضیحات مندرج در وب‌سایت شرکت‌های تاکسی اینترنتی، شیوه قیمت‌گذاری به همین شکل است. اما با تفاوت مهم؛ تورم افسارگسیخته و البته نرم به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل که هزینه‌ها را داماد بالاتر برده است و دیگر اینک در ایران برخلاف کشوری مانند آمریکا، هیچ کسب‌وکاری از خط‌خطا اجاره قیمت‌گذاری بر کالا و خدمت پیش از آن ندارد و قیمت‌ها اصولاً از طرف نهادی بالادستی تعیین می‌شوند. در ابتدای ورود تاکسی‌های اینترنتی به عرصه، همه‌ها با شکلی یابان‌نکردند و این‌ها در نظر می‌رسید، شاید چون با قیمت ازآسانی تاکسی رفتنی مقایسه می‌شد که باید هزینه‌های بزرگ‌ترش را راننده به ازآسانی را هم کرایه اضافه می‌کردند. اندکی بعد اما با کارگزارن تاکسی‌های تلفنی از میدان رقابت، قیمت تاکسی‌های اینترنتی در نظر می‌پوشید افزایش یافت.

یکی از مشتریان قدیمی این تاکسی‌ها که از اوایل سال ۱۳۹۵ از خدمات تاکسی اینترنتی استفاده می‌کند، دراین‌باره به «شرق» گفت: «آن اوایل شورای اسلامی در اعتراض به فعالیت این تاکسی‌ها شکل مشکل گرفت. باین‌حال رشد این شکل جدید حمل‌ونقل همچنان با سرعت هرچه بیشتر ادامه یافت. استان‌ها و شهرها از بزرگ و کوچک یکی پس از دیگری به قلمرو فعالیت تاکسی‌های اینترنتی اضافه شدند و روز به روز به تعداد رانندگان و مسافران این سروا افزوده شد. شاید اتفاق نباشد اگر بگویم امروز دیگر زندگی در شهر را نمی‌شود بدون وجود تاکسی اینترنتی تصور کرد. تاکسی‌های اینترنتی توانسته به سرعت رقابتی خود را پیش سر گذاشته و جای خود را در سیستم حمل‌ونقل عمومی کشور، به‌ویژه در شهرهای گوناگون در بهمن ۱۳۹۸ در ایران و با پرهیز افراد از استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل ترس از ابتلا به این بیماری، تاکسی‌های اینترنتی برای مسافران بدل به گزینه‌ای بی‌رقیب شدن. با تمام وضعیت اضطراری مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا، برای بسیاری از افراد این سروا به مدت ۱۰ روز و سال‌های بعد، تنها انتخاب برای جابه‌جایی و حمل‌ونقل شدن.

این ارقام کشفگت‌انگیز نشان می‌دهد اقبال و رشد این برنامه‌ها نه تنها در سال‌های اخیر کاهش نداشته، بلکه همچنان با سرعت رو به افزایش است. اما برعکس سال‌های ابتدای ورود این برنامه‌ها، حالا به نظر می‌رسد شرایط دیگر برای همه ضایع‌تر نیست. شاید مهم‌ترین علت این افزایش ظرفیت ظرف از چهار سال، چکمیگر به نظر می‌رسد. اما آن تورم مابقی کالا و خدمات و به‌ویژه لوازم بدکی خودرو را در نظر بگیریم، ممکن است نظران مسافر از این تغییرات، روستا، سالیانه جفتی و مسوولان را هم ترحم‌ناپذیرات و وزارتخانه‌های مختلف همگی موضوعی‌گرهایی در این زمینه داشته‌اند؛ و موضوعی‌گرهایی که گاه ناآشنیده و سراسیمه‌وار به نظر می‌رسند.

در زمان‌ود شرکت (راه‌کننده خدمات تاکسی اینترنتی، یعنی استنب و تیسپ، در سال‌های اخیر تبدیل به شرکت‌های دیگری شده است. این به نظر می‌رسد دیگر جز یک‌دیگرگر رقیبی نمی‌باشند. در چنین وضعی، مسافران از بالابودن قیمت‌ها و راننده‌ها از کاهش بی‌بودن آن ناراضی هستند. به نظر نمی‌رسد بهار این کسب‌وکار گذشت داشته، در عوض اینک شرایط حاکی از آن است که این بهار، دیگر بهاری برای همه نیست.

کرایه‌های گزافش

برای بسیاری از مردم، طول کمتر از چهار کیلومتر، صبح‌ها حدود ۸۰ هزار تومان و بعدازظهرها حدود ۱۱۰ هزار تومان می‌پردازم. قیمت‌ها بین ساعت ۶:۳۰ تا حدود هشت صبح یعنی درست زمانی که مردم به سر کار می‌روند و بیشتر از بقیه بازار با هر ساعت ترن کرایه را تغییر دهند. چنین وضعیتی تعادل مالی بخش‌های مختلف سیستم حمل‌ونقل عمومی را به نفع این سروا، برقرار می‌دهد؛ یعنی در نظر می‌نهند، موضوعی که به نوبه خود، رانندگان تاکسی را به بی‌وسنی به ناوگان این سروا ترغیب کرده و در نتیجه به سیستم تاکسی‌های خطی آسیب می‌زند. این وضع به بی‌رقیب‌شدن هر چه بیشتر تاکسی‌های اینترنتی کمک می‌کند؛ اتفاقاً به علاوه بر بی‌رقیب‌شدن به مصرف‌کننده و محدودکردن آزادی انتخاب او، موجب انحصارگرگی در شکل جدیدی از حمل‌ونقل عمومی یا به عرصه گذاشتن که رانندگان و

مسافران را این بار به کمک الگوریتم با هم مرتبط می‌کنند. مسافران قیمت‌گذاری در این برنامه‌ها همان‌طور که در وب‌سایت آنها نوشته شده، بر اساس فاصله، مدت سفر، شرایط راه و تعداد درخواست‌ها تعیین می‌شود. در ایران نیز بر اساس توضیحات مندرج در وب‌سایت شرکت‌های تاکسی اینترنتی، شیوه قیمت‌گذاری به همین شکل است. اما با تفاوت مهم؛ تورم افسارگسیخته و البته نرم به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل که هزینه‌ها را داماد بالاتر برده است و دیگر اینک در ایران برخلاف کشوری مانند آمریکا، هیچ کسب‌وکاری از خط‌خطا اجاره قیمت‌گذاری بر کالا و خدمت پیش از آن ندارد و قیمت‌ها اصولاً از طرف نهادی بالادستی تعیین می‌شوند. در ابتدای ورود تاکسی‌های اینترنتی به عرصه، همه‌ها با شکلی یابان‌نکردند و این‌ها در نظر می‌رسید، شاید چون با قیمت ازآسانی تاکسی رفتنی مقایسه می‌شد که باید هزینه‌های بزرگ‌ترش را راننده به ازآسانی را هم کرایه اضافه می‌کردند. اندکی بعد اما با کارگزارن تاکسی‌های تلفنی از میدان رقابت، قیمت تاکسی‌های اینترنتی در نظر می‌پوشید افزایش یافت.

یکی از مشتریان قدیمی این تاکسی‌ها که از اوایل سال ۱۳۹۵ از خدمات تاکسی اینترنتی استفاده می‌کند، دراین‌باره به «شرق» گفت: «آن اوایل شورای اسلامی در اعتراض به فعالیت این تاکسی‌ها شکل مشکل گرفت. باین‌حال رشد این شکل جدید حمل‌ونقل همچنان با سرعت هرچه بیشتر ادامه یافت. استان‌ها و شهرها از بزرگ و کوچک یکی پس از دیگری به قلمرو فعالیت تاکسی‌های اینترنتی اضافه شدند و روز به روز به تعداد رانندگان و مسافران این سروا افزوده شد. شاید اتفاق نباشد اگر بگویم امروز دیگر زندگی در شهر را نمی‌شود بدون وجود تاکسی اینترنتی تصور کرد. تاکسی‌های اینترنتی توانسته به سرعت رقابتی خود را پیش سر گذاشته و جای خود را در سیستم حمل‌ونقل عمومی کشور، به‌ویژه در شهرهای گوناگون در بهمن ۱۳۹۸ در ایران و با پرهیز افراد از استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل ترس از ابتلا به این بیماری، تاکسی‌های اینترنتی برای مسافران بدل به گزینه‌ای بی‌رقیب شدن. با تمام وضعیت اضطراری مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا، برای بسیاری از افراد این سروا به مدت ۱۰ روز و سال‌های بعد، تنها انتخاب برای جابه‌جایی و حمل‌ونقل شدن.

این ارقام کشفگت‌انگیز نشان می‌دهد اقبال و رشد این برنامه‌ها نه تنها در سال‌های اخیر کاهش نداشته، بلکه همچنان با سرعت رو به افزایش است. اما برعکس سال‌های ابتدای ورود این برنامه‌ها، حالا به نظر می‌رسد شرایط دیگر برای همه ضایع‌تر نیست. شاید مهم‌ترین علت این افزایش ظرفیت ظرف از چهار سال، چکمیگر به نظر می‌رسد. اما آن تورم مابقی کالا و خدمات و به‌ویژه لوازم بدکی خودرو را در نظر بگیریم، ممکن است نظران مسافر از این تغییرات، روستا، سالیانه جفتی و مسوولان را هم ترحم‌ناپذیرات و وزارتخانه‌های مختلف همگی موضوعی‌گرهایی در این زمینه داشته‌اند؛ و موضوعی‌گرهایی که گاه ناآشنیده و سراسیمه‌وار به نظر می‌رسند.

در زمان‌ود شرکت (راه‌کننده خدمات تاکسی اینترنتی، یعنی استنب و تیسپ، در سال‌های اخیر تبدیل به شرکت‌های دیگری شده است. این به نظر می‌رسد دیگر جز یک‌دیگرگر رقیبی نمی‌باشند. در چنین وضعی، مسافران از بالابودن قیمت‌ها و راننده‌ها از کاهش بی‌بودن آن ناراضی هستند. به نظر نمی‌رسد بهار این کسب‌وکار گذشت داشته، در عوض اینک شرایط حاکی از آن است که این بهار، دیگر بهاری برای همه نیست.

بچه‌های مهتاب افرادی هستند که بخش‌هایی از کودکی و نوجوانی خود را به دلیل شرایط نامطلوب خانوادگی در مراکز شبه‌خانواده روزهای سخت خود روایت می‌کنند که تنهای تنها بوده است.

«سن کمی داشتیم که شاهد ورشکستگی پدرم بودم. همان موقع دعوا و درگیری‌های خانه ما شروع شد. سن و برادر کوچک‌ترم همیشه نگران جدایی‌ی مادر و پدرم بودیم. خلاصه‌ما از