

▼ پاسخ نامین اجتماعی به انتقادها

در حالی پلتفرم‌ها نگران تبعات اجرای طرح بیمه اجباری رانندگان پلتفرم‌ها و تحمیل هزینه‌های اضافی به رانندگان و کاربران هستند که محمدابراهیم جواهری، معاون حقوقی و مجلس سازمان تامین اجتماعی در پاسخ به این انتقادات، طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را قانونی، عادلانه، شفاف و منطبق با قانون اجباری بیمه در تمام صنوف معرفی می‌کند و معتقد است که نگرانی‌های مطرح‌شده عمدتاً ناشی از سوءتفاهم یا تلاش بر رخِی پلتفرم‌ها برای فرار از تعهدات قانونی است. به گفته او، طبق قانون و آیین‌نامه، بیمه در هیچ صنفی اختیاری نیست و رانندگان تاکسی‌های اینترنتی هم باید بیمه شوند، حتی اگر شغل دوم یا پاره‌وقت داشته باشند. جواهری همچنین درباره مبنای قانونی و سهم حق بیمه توضیح داد: «نرخ بیمه رانندگان ۱۳/۵ درصد تعیین شده و سهم دوم (برای رسیدن به ۲۷ درصد کل) از محل هزینه سفر (۲ تا ۶ درصد) تامین می‌شود. این درصد براساس درآمد واقعی و کارکرد راننده (۱۰ سطح درآمدی) تعیین می‌شود تا فشار مالی بر رانندگان پاره‌وقت یا کم‌درآمد کاهش یابد. بارنشتستان می‌توانند بدون قطع مستمری و بدون پرداخت سهم بیمه جدید در تاکسی‌های اینترنتی کارکنند. فقط درصورتی‌که مستمری بیشتر از سقف مشخص باشد، بیمه شغل دوم الزامی نیست.» به گفته جواهری، نرخ دو تا شش درصد هزینه سفر شاوور و متناسب با درآمد، مسافت و کارکرد راننده در مناطق مختلف کشور تعیین می‌شود تا عدالت نسبی رعایت شود. او درباره شفافیت استفاده از منابع نیز توضیح داد: «مبالغه و جمع‌آوری‌شده از بیمه رانندگان به حساب‌های جداگانه و تفکیک‌شده و فقط برای بیمه رانندگان هزینه می‌شود. سازمان تامین اجتماعی موظف است هر سهم‌ه گزارش به مجلس ارائه دهد و در صورت تخلف، مدیران مسئول مجازات کیفری خواهند شد.» به‌باور معاون حقوقی سازمان تامین اجتماعی، افزایش دو تا شش درصدی کرایه، منطقی و قابل مقایسه‌با هزینه بیمه نیروی کار در سایر کالاها و خدمات است و تأثیر آن نسبت به نوسانات معمول کرایه‌ها ناچیز است. او همچنین معتقد است که نگرانی پلتفرم‌ها بیشتر از شفاف‌شدن نظام مالی و بیمه‌ای است تا افزایش کرایه و درباره ضرورت بیمه برای همه رانندگان گفت: «حتی رانندگان پاره‌وقت یا فصلی‌که فعالیت محدودی دارند، به‌دلیل ریسک بالای شغل رانندگی، مشمول بیمه قرار می‌گیرند تا هزینه درمان و خسارات بر دوش خانواده یا دولت نیفتد.»

علاوه بر مسئولان تامین اجتماعی، نمایندگان مجلس به‌خصوص اعضای کمیسیون عمران هم معتقدند که اجرای طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، گام مثبتی است و همه تلاش خود را می‌کنند تا این طرح به نتیجه برسد و پلتفرم‌ها سهم بیشتر و فعال‌تری برای بیمه‌شدن راننده‌ها برعهده بگیرند. احمد بیگدلی، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس در گفت‌وگو با ایرنا مطرح کرد که در برنامه هفتم توسعه، کاهش تدریجی سهم دولت از پرداخت بیمه‌های اجتماعی پیش‌بینی شده است و به‌همین دلیل، طرح بیمه رانندگان در کمیسیون‌های اجتماعی و عمران مجلس مورد بررسی قرار گرفته است. او همچنین به رانندگانی که در سکوهای مجازی فعالیت دارند و در کارگاه‌های دیگر بیمه‌پردازی می‌شوند، اشاره کرد و گفت که این افراد به‌عنوان کارگاه دوم شناخته می‌شوند و درنهایت مستمری بیشتری دریافت خواهند کرد. بیگدلی می‌تأکید کرد که حقوق مستمری بازنشستگان فعال در شغل رانندگی قطع نمی‌شود و آن‌ها نیاز به پرداخت حق بیمه‌بابت شغل جدید نخواهند داشت. عباس صوفی، نماینده همدان نیز درباره انتقادات به طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی معتقد است که انتقادات مربوط به جزئیات بسیار اجرایی و فنی است. این درحالی‌است که ابتدا باید قانون مصوب شود، سپس آیین‌نامه و راهکارهای اجرایی، از جمله ایجاد سامانه ثبت‌نام، طراحی شود.

▼ تصمیم‌گیری برای یک حق اساسی

به‌نظر می‌رسد با اینکه نمایندگان مجلس و سازمان تامین اجتماعی در تلاش هستند تا به‌نوعی مشکل رانندگان تاکسی‌های آنلاین در بیمه را حل کنند، اما همچنان نگرانی‌هایی در مورد تأثیرات منفی این طرح بر بازنشستگان، رانندگان پاره‌وقت و هزینه‌های اضافی بر آن‌ها وجود دارد. البته مسئولان سازمان تامین اجتماعی تأکید کرده‌اند که اجازه نمی‌دهند تا طرح بیمه رانندگان موجب فشار مالی و روانی باز نشسته‌ها و رانندگان پاره‌وقت شود. بااین‌حال فعالان اقتصاد دیجیتال معتقدند که این فرآیند نیازمند مذاکرات بیشتر و اصلاحات اجرایی برای اطمینان از اجرای عدالت اجتماعی و عدم‌افزایش هزینه‌های اضافی برای رانندگان و مسافران است. به‌هر حال با وجود همه اختلافات، بیمه رانندگان پلتفرمی از مهم‌ترین موضوعات رفاهی و اجتماعی کشور است که باید حل‌وفصل شود؛ چراکه بیمه، نه یک امتیاز، بلکه حق این قشر است. بنابراین رسیدن به یک الگوی موثر تنها از مسیر تعامل سازنده میان پلتفرم‌ها و سازمان تامین اجتماعی امکان‌پذیر است تا درنهایت چتر حمایتی بیمه بر سر تمام رانندگان گسترده شود و امنیت شغلی آن‌ها تضمین شوند. باید منتظر ماند و دید نمایندگان مجلس نسبت به نگرانی پلتفرم‌ها و رانندگانی که انتقادهایی به فعالان اقتصاد دیجیتال مطرح می‌کنند، چیست و آیا گره بیمه راننده‌های تاکسی‌های آنلاین باز خواهد شد یا خیر؟

شد. محمدرضارضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس در رابطه با ضرورت بررسی طرح مذکور گفت که در این طرح، برای اینکه پرداخت کل حق بیمه به رانندگان فشار نیاورد، سازوکاری پیش‌بینی شده است که سهم دولت از منبع دیگری جبران شود. براین‌اساس ۲/۵ درصد به کرایه‌ها اضافه و مبلغ حاصل مستقیماً به‌صندوقی اختصاصی واریز می‌شود که فقط برای پرداخت بیمه رانندگان استفاده خواهد شد. به‌این‌ترتیب رانندگان همچنان فقط نیمی از حق بیمه را می‌پردازند و ۱۳/۵ درصد دیگر از محل همین صندوق (طبق تبصره ۳ قانون هفتم توسعه) تامین می‌شود و رانندگان دارای برنامه یا صورت‌وضعیت مسافر، تحت پوشش کامل تامین اجتماعی قرار می‌گیرند. به گفته فرامرز شاهسواری -عضو کمیسیون عمران مجلس- وزارت راه، سازمان راهداری و سکوهای حمل‌ونقل آنلاین موظف‌اند تا فهرست رانندگان مشمول را به‌صورت برخط در اختیار تامین اجتماعی قرار دهند و سامانه پرداخت مستقیم حق بیمه را ایجاد کنند. شاخص‌های فعالیت رانندگان (مانند مسافت، ساعات کار، تعداد سفر و میزان درآمد) نیز مبنای تعیین حداقل فعالیت و تنظیم درصدهای تبصره ۳ خواهد بود؛ درصدهایی که حداکثر تا دو درصد قابل افزایش یا کاهش هستند. این جزئیات مطابق آیین‌نامه‌ای تعیین می‌شود که وزارت تعاون با همکاری وزارت کشور و وزارت راه تهیه کرده و باید ظرف سه‌ماه به تصویب هیئت‌وزیران برسد. ابهام‌های طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی شامل نگرانی از قطع مستمری بازنشسته‌ها در صورت اشتغال، تعارض احتمالی با قانون ممنوعیت به‌کارگیری بازنشستگان و ابهام درباره پرداخت حق بیمه آن‌هاست. همچنین پرسش‌هایی درباره منطق دریافت سهم کارفرما (۲ تا ۶ درصد کرایه‌ها) حتی از بازنشستگان، افزایش هزینه سفر برای مسافران و اختیاری یا اجباری بودن بیمه مطرح شده است. موضوعاتی مانند جریمه یا محرومیت راننده در صورت عدم‌پرداخت بیمه، تأثیر بیمه بر درآمد رانندگان پاره‌وقت، وضعیت رانندگان دارای بیمه در صندوق‌های دیگر، نحوه محاسبه حق بیمه و مستمری براساس درآمد و ساعات کار متفاوت رانندگان در شهرهای مختلف و مزایای بیمه برای رانندگانی که ماندگاری کوتاه‌مدت دارند نیز مورد ابهام بوده است. علاوه‌براین، پیچیدگی سازوکار محاسبه حق بیمه و مستمری و شفاف‌نبودن روند گزارش‌دهی و نظارت بر منابع حاصل از کرایه‌ها، از دیگر انتقادهای مطرح‌شده است.

▼ در طرح بیمه رانندگان تجدیدنظر شود

اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی و انجمن تجارت الکترونیک هم با استناد به بند «چ» ماده۲۸ قانون برنامه هفتم توسعه، خواستار بازنگری در این طرح هستند. از نظر آن‌ها بیمه رانندگان پلتفرم‌های حمل‌ونقل باید اختیاری باشد، نه اجباری.

رضا الفت‌نسب، رئیس اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی معتقد است که طرح مجلس برای بیمه راننده‌های تاکسی‌های اینترنتی، بازنشستگان را تهدید می‌کند، نه حمایت و بار اقتصادی غیرمنصفانه بر رانندگان وارد می‌کند. از نظر او، ادعای افزایش مستمری و شفافیت مالی، قابل اعتماد نیست و نیازمند بررسی کارشناسی و گفت‌وگوی واقعی پیش از اجراست. او همچنین بیان کرد: «درنسخه موجود از طرح مجلس که به‌دست اتحادیه رسیده، هیچ اشاره‌ای به عدم‌قطع مستمری بازنشستگان در صورت اشتغال در تاکسی‌های اینترنتی نشده است. اگر معاون حقوقی سازمان مدعی است چنین بندی در طرح وجود دارد، بهتر است متن دقیق آن را منتشر کند تا بازنشستگان از صحت ادعای ایشان مطمئن شوند. گفته می‌شود جامعه‌هدف طرح، رانندگان فاقد بیمه هستند، اما درعین حال از کسر حق بیمه از تمام سفرها سخن می‌گویند. یعنی حتی رانندگانی که بیمه دارند نیز باید هزینه اضافی بپردازند. چنین طرحی، نه هدفمند است، نه منصفانه.»

نیما قاضی، رئیس انجمن تجارت الکترونیک هم در انتقاد از طرح جدید بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی گفت که چهار درصد از کرایه سفر به‌طور یکسان از راننده و مسافر در شهرهای مختلف کسر می‌شود، بدون آنکه تفاوت‌های اقتصادی و درآمدی میان آن‌ها در نظر گرفته شود. او همچنین ادامه داد که این طرح به سازمان تامین اجتماعی یک منبع درآمد جدید می‌دهد، اما شفافیتی در نحوه استفاده از این منابع وجود ندارد و احتمال دارد این مبالغ صرف کسری بودجه یا هزینه‌های اداری شود. قاضی به ابهامات در تعریف دقیق رانندگان مشمول بیمه (تمام‌وقت یا پاره‌وقت) و سهم واقعی رانندگان از خدمات بیمه‌ای اشاره کرد و گفت که این طرح بیشتر شبیه به اقدامی پیش‌دستانه برای جلوگیری از انتقادات است تا یک تصمیم کارشناسی. او همچنین نگرانی‌هایی را درباره تأثیرات منفی این طرح بر بازنشستگان، افراد بیمه‌شده و رانندگان فاقد بیمه مطرح کرد. سمیه گلپور، رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران نیز ضمن انتقاد از طرح کمیسیون عمران مجلس گفت که لازم است بازبینی در قوانین کار موجود صورت بگیرد تا رانندگان و دیگر افراد مشغول در این پلتفرم‌ها بتوانند مطالبات خود را در دستور رابطه کارگری، کارفرمایی دریافت کنند و آنها هم مثل دیگر کارگرا سهم هفت درصدی خود را پرداخت کنند و شرکت‌های عامل این پلتفرم‌ها ملزم به پرداخت سهم خود از حق بیمه رانندگان باشند.

مصطفی حسینی، مدیرعامل تپسی به‌عنوان نماینده تاکسی‌های اینترنتی در جلسه شهریورماه فعالان اقتصاد دیجیتال با وزیر ارتباطات صراحتاً اعلام کرد که پلتفرم‌ها مخالف بیمه رانندگان نیستند، اما نسبت به سازوکار آن انتقاد دارند. به گفته او، با وجود اینکه قانون برنامه هفتم به اختیاری و خویش‌فرمابودن بیمه راننده‌های تاکسی‌های اینترنتی اشاره کرده، اما کمیسیون عمران مجلس درنظر دارد تا این بیم، اجباری باشد. مدیرعامل تپسی با اشاره به اینکه تعداد بسیار کمی از راننده‌های تاکسی اینترنتی بیش از ۱۷۶ ساعت در ماه در حال سفر هستند، گفت: «پلتفرم‌ها هم دوست دارند تا راننده‌هایی که بخش قابل توجهی از زمان خود را برای آن‌ها کار می‌کنند، مشمول بیمه شوند، اما تعداد بسیار کمی از راننده‌ها این میزان فعالیت دارند و نمی‌توان برای همه راننده‌ها یک سازوکار تعیین کرد. شغل اصلی عمده راننده‌ها در اسنپ و تپسی، شغل دیگری است و در اسنپ، ماهانه ۵ تا ۶ هزار راننده و در تپسی، ۲ تا ۳ هزار راننده معادل ۱۷۶ ساعت فعالیت دارند.» به گفته حسینی، اگر این قاعده پذیرفته شود که بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی اختیاری باشد، پلتفرم‌ها هم آمادگی کامل برای ارائه پیشنهاد در جهت اجرای بهتر آن را دارند. در غیر این‌صورت، با اجباری شدن این بیمه مسئله از نظر پلتفرم‌ها غیر قابل حل خواهد بود و نظم کسب‌وکارها به‌هم می‌ریزد.

محمد خلیج، مدیرعامل اسنپ نیز در بخش دیگری از این نشست تأکید کرد که هیچ‌یک از پلتفرم‌های فعال در حمل‌ونقل عمومی آنلاین، مخالف بیمه راننده‌ها نیستند. او هم به‌بند چ ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم توسعه اشاره و بیان کرد: «این بند به‌صراحت اعلام می‌کند که رانندگان فعال در پلتفرم‌ها و فاقد بیمه بازنشستگی، مجاز هستند تا خود را نزد تامین اجتماعی بیمه کنند. مفهوم مجاز با مکلف، تفاوت معنایی بسیاری دارد.» خلیج با انتقاد از خروج ماده واحده مرتبط با بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی از دستور کار نمایندگان مجلس در اوایل مردادماه امسال گفت: «دلیل اینکه نماینده‌ها آن موضوع را کنار گذاشتند، چه بود؟ به راننده‌ها اعلام شده که با چه شرایطی قرار است بیمه شوند؟ طبق طرح تامین اجتماعی و وزارت کار، تمام راننده‌ها اعم از بازنشسته‌ها و کسی که بیمه بیکاری می‌گیرد، مشمول بیمه اجباری می‌شوند و باید هزینه بیمه را هم خودشان بدهند.»

▼ بیمه اختیاری معنا ندارد

مصطفی سالاری، مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی هم در جلسه وزارت ارتباطات خطاب به تاکسی‌های اینترنتی تأکید کرد که اختیاری دانستن بیمه راننده‌های تاکسی اینترنتی به‌معنای بیمه نشدن این افراد است. به‌گفته او، اینکه در قانون برنامه هفتم توسعه به اختیاری بودن بیمه اشاره شده، بیشتر به شیوه اجرا مربوط است و به‌معنای اختیاری شدن اصل بیمه اجباری نیست. سالاری همچنین تأکید کرد: «قانون صراحت دارد که هر فردی که از کارفرما یا مشتری دستمزد دریافت می‌کند، باید توسط کارفرما بیمه شود. این بیمه باید اجباری باشد و هیچ صنفی از این موضوع مستثنی نیست.» سالاری با اشاره به اینکه حتی برخی بیمه‌های تجاری مانند بیمه شخص ثالث که به‌طور معمول اختیاری‌اند، در کشور ما اجباری شده‌اند، گفت: «طبق قوانین حمل‌ونقل درون و برون‌شهری، همه فعالان حوزه حمل‌ونقل باید بیمه شوند و حتی پلیس می‌تواند از تردد افراد فاقد بیمه جلوگیری کند.» او همچنین تأکید کرد که پلتفرم‌های تاکسی آنلاین از نگاه تامین اجتماعی «کارفرما» محسوب می‌شوند، بااین‌حال سازمان برای حل مسئله بیمه رانندگان آماده همکاری است. ازاین‌جهت که اگر پلتفرم‌ها کارفرما محسوب شوند، با چالش‌های زیادی مواجه می‌شوند، اما تامین اجتماعی به‌رغم تعهدات قانونی پلتفرم‌ها با آن‌ها همکاری کرد. بااین‌حال باز هم مخالف بیمه راننده‌ها هستند و مسئولیت خود را قبول نمی‌کنید. حتی این امکان را در جلسات مطرح کردیم که پلتفرم به‌عنوان «هماهنگ‌کننده میان مسافرو راننده» شناخته شود تا هزینه بیمه از مصرف‌کننده نهایی دریافت و ساختار پرداخت، شفاف‌تر شود.» مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی گفت: «در چند جلسه‌ای که با فعالان این حوزه برگزار شد، پلتفرم‌ها نگرانی‌های خود را مطرح کردند. یکی از دغدغه‌ها این بود که تامین اجتماعی قصد دارد از محل حق بیمه، کسری بودجه خود را جبران کند. پاسخ ما این بود که وجه حق بیمه می‌تواند در حسابی مشخص واریز شود، بدون اینکه حتی یک ریال از آن هزینه شود و یک نهاد ناظر نیز بر آن نظارت کند. نگرانی دیگر، مسئولیت مالی پلتفرم‌ها در پرداخت حق بیمه بود که توانستند با مجلس توافق و این مسئله را رفع کنند.»

▼ موج انتقادها از مصوبه مجلس

بااین همه‌مدت کوتاهی از مخالفت سازمان تامین اجتماعی با نظر پلتفرم‌ها مبنی بر اختیاری بودن بیمه راننده‌ها نگذشت که وزیر کار، و‌اخر تابستان در گفت‌وگو با رسانه‌ها از ارسال لایحه دولت برای برقراری بیمه تامین اجتماعی رانندگان تاکسی‌های اینترنتی به مجلس خبر داد. درنهایت هشتم مهرماه کلیات طرح اصلاح قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر بین شهری به‌صورت دو شوری تصویب



مهدی کروبی، نماینده مجلس شورای اسلامی و عضو کمیسیون عمران مجلس در نشست خبری با خبرنگاران پس از جلسه علنی روز شنبه ۲۸ آذرماه ۱۴۰۴، در پاسخ به انتقادات به طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، تأکید کرد که این طرح به نفع رانندگان و مسافران است و به هیچ وجه به ضرر آنها نیست. او افزود که این طرح به‌ویژه برای رانندگان پاره‌وقت و کم‌درآمد که به‌دلیل شرایط اقتصادی به‌سختی می‌توانند هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، بسیار مفید خواهد بود. کروبی گفت که این طرح به‌طوری‌که رانندگان بتوانند به‌راحتی بیمه شوند و به‌این‌ترتیب بتوانند به‌راحتی هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، به نفع همه رانندگان است. او همچنین افزود که این طرح به‌طوری‌که رانندگان بتوانند به‌راحتی بیمه شوند و به‌این‌ترتیب بتوانند به‌راحتی هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، به نفع همه رانندگان است.



او همچنین افزود که این طرح به‌طوری‌که رانندگان بتوانند به‌راحتی بیمه شوند و به‌این‌ترتیب بتوانند به‌راحتی هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، به نفع همه رانندگان است. او همچنین افزود که این طرح به‌طوری‌که رانندگان بتوانند به‌راحتی بیمه شوند و به‌این‌ترتیب بتوانند به‌راحتی هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، به نفع همه رانندگان است. او همچنین افزود که این طرح به‌طوری‌که رانندگان بتوانند به‌راحتی بیمه شوند و به‌این‌ترتیب بتوانند به‌راحتی هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، به نفع همه رانندگان است.



مهدی کروبی، نماینده مجلس شورای اسلامی و عضو کمیسیون عمران مجلس در نشست خبری با خبرنگاران پس از جلسه علنی روز شنبه ۲۸ آذرماه ۱۴۰۴، در پاسخ به انتقادات به طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، تأکید کرد که این طرح به نفع رانندگان و مسافران است و به هیچ وجه به ضرر آنها نیست. او افزود که این طرح به‌ویژه برای رانندگان پاره‌وقت و کم‌درآمد که به‌دلیل شرایط اقتصادی به‌سختی می‌توانند هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، بسیار مفید خواهد بود. کروبی گفت که این طرح به‌طوری‌که رانندگان بتوانند به‌راحتی بیمه شوند و به‌این‌ترتیب بتوانند به‌راحتی هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، به نفع همه رانندگان است. او همچنین افزود که این طرح به‌طوری‌که رانندگان بتوانند به‌راحتی بیمه شوند و به‌این‌ترتیب بتوانند به‌راحتی هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، به نفع همه رانندگان است.

مهدی کروبی، نماینده مجلس شورای اسلامی و عضو کمیسیون عمران مجلس در نشست خبری با خبرنگاران پس از جلسه علنی روز شنبه ۲۸ آذرماه ۱۴۰۴، در پاسخ به انتقادات به طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، تأکید کرد که این طرح به نفع رانندگان و مسافران است و به هیچ وجه به ضرر آنها نیست. او افزود که این طرح به‌ویژه برای رانندگان پاره‌وقت و کم‌درآمد که به‌دلیل شرایط اقتصادی به‌سختی می‌توانند هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، بسیار مفید خواهد بود. کروبی گفت که این طرح به‌طوری‌که رانندگان بتوانند به‌راحتی بیمه شوند و به‌این‌ترتیب بتوانند به‌راحتی هزینه‌های زندگی خود را تأمین کنند، به نفع همه رانندگان است.

جهان ارتباطات



پژوهشگر علوم ارتباطات

زندگی در ایران به شکل ملموسی سنگین شده است. گرانی و فشار معیشت، نفس‌ها را به تنگ آورده، آلودگی هوا یبساد می‌کند و جنگلی که می‌سوزد، غمگین‌مان می‌سازد. مردم در نوعی تعلیق دائمی و به‌سر می‌برند که میان امید و ناامنی، میان تلاش و بی‌افق‌ماندن، میان بودن و ندانستن فردا معلق مانده است. بااین همه، عجیب‌ترین تناقض زمانه ما این است که در پُرطمطراق‌ترین عصر ارتباطی، احساس تنهایی و بی‌پناهی گسترده‌تر شده است. ارتباط‌ها فراوان است و پیوندها اندک. گویی هر چه حجم پیام‌ها بیشتر می‌شود، علق رابطه‌ها رنگ می‌یازد. هفته گذشته در نیویورک، ماجرای «باب» بار دیگر این عطش جهانی برای ارتباط انسانی را آشکار کرد. مردی سال‌خورده، یک اعلامیه ساده منتشر کرده بود: «با من یک سیگار بکش.» انگیزه‌اش هم چیزی نبود جز آن که چند دقیقه‌ا تنهایی بیرون بیاید. روز موعود اما دوهزار نفر به دیدارش رفتند. مردمانی که بهانه‌ای کوچک پیدا کردند تا کنار هم باشند و لحظه‌ای باهم‌نا بسازند. در ایران ما نیز مردم در میان دندسوری‌ها، بیش از هر زمان دیگری به ارتباط‌های معنادار نیاز دارند. «کبرن ستیا» در کتاب «زندگی دشوار است» می‌نویسد، رنج بخش جدایی ناپذیر زندگی است و تلاش برای حذف آن، انسان را به‌سر خوردگی می‌کشاند. آنچه‌به‌زندگی معنایی دهد، کیفیت ارتباط‌هایی است که می‌سازیم. رنج کاهش نمی‌یابد، مگر آن که پیوندی میان ما شکل بگیرد و تجربه‌ایمان به‌امری مشترک بدل شود. اگر چه فشارهای بیرونی سهم بزرگی در فرسودگی روانی دارند، اما بخش مهمی از احساس تنهایی، از جنس برداشت ذهنی است. آدم‌هایی هستند که دوستان فراوان دارند و همچنان تنها یا جهان‌رو به‌رو می‌شوند. کسانی دیگر، تنها زندگی می‌کنند و احساس آرامش دارند. ذهن انسان اگر در حالت دفاعی قرار گیرد، جهان را سرد و تهدیدآمیز می‌بیند. همین حس دفاعی، پیوندها را پایش از آنکه سبیل می‌شود، سوتعبیرهای کوچک به‌سرعیت عمیق‌تری می‌برد. در چنین شرایطی، بخشی از راه‌حل در بازآموزی مهارت‌هایی نهفته است که گمان می‌کنیم بدیهی هستند. بسیاری از مانیاز داریم، دوباره معناهای عادی رفتارهای دیگران را درست تعبیر کنیم. یک سلام ساده، یک تماس کوتاه یا گفت‌وگویی چنددقیقه‌ای می‌توانند شروع بازسازی پیوندها باشند. آدم‌ها به دیده‌شدن نیاز دارند. باید تمرین کنیم که لحظه‌ای از خودمان بیرون بباییم و دیگری را همان گونه که هست، ببینیم. بسیاری از سوءتفاهم‌ها نه از بدظیعتی، بلکه از ذهن‌های خسته‌ای شکل می‌گیرد که فرصت بازخوانی درست رفتار دیگران را از دست داده‌اند. فضای مجازی هم اگر درست استفاده شود، می‌تواند کمک کننده باشد. باید از آن پلی بسازیم برای پیوندهای واقعی. پیشنهاد ساده‌ای می‌دهم: برای هر ساعت حضور در شبکه‌های اجتماعی، چنددقیقه‌وقت برای یک گفت‌وگوی واقعی بگذاریم. این تغییر کوچک می‌تواند به ارتباط‌ها عمق بدهد و حس تعلق را احیا کند. معناهای مشترک نیز می‌توانند از کارهای کوچک آغاز شود. فعالیت‌های گروهی محلی، دورهمی‌های خانوادگی، پروژه‌های داوطلبانه یا حتی برنامه‌های ساده‌ای که ایجاد حس باهم‌بودن می‌کند، ظرفیت آن را دارد که در دل رنج‌ها، شبکه‌ای انسانی بسازد. واقعیت این‌است که سختی‌های ایران واقعی است و تنهایی مردم نیز واقعی است. هیچ نسخه ساده‌ای وجود ندارد. بااین حال بخشی از راه‌حل در اختیار خود ماست. می‌توانیم نگاه خود را تغییر دهیم، گفت‌وگو را زنده نگه داریم و به پیوندهای کوچک اما واقعی فرصت رشد بدهیم. شاید نتوانیم بار مشکلات بزرگ را سبک کنیم، اما می‌توانیم بار همدیگر را کمتر کنیم. تنهایی یک آماج بق می‌شیند که انسان دوباره به انسان نزدیک شود و معنای زندگی در ساختن ارتباط‌های واقعی و باکیفیت شکل بگیرد.