

When Policy Fails to Reach Home: The Lived Experience of Taxi Drivers and Their Families of Economic and Occupational Insecurity

Adel Abdollahi¹  | Hadi Barghamadi^{2✉}  | GHolamreza Eskandarian³ 

1. Associate Professor, Department of Population Economics and Human Capital, National Population Research Institute, Tehran, Iran., E-mail: Adel.abdollahi@nipr.ac.ir
2. Assistant Professor, Academic Staff, Institute for Humanities and Social Studies, ACECR, Tehran, Iran. Corresponding Author, E-mail: barghamadi@acecr.ac.ir
3. Assistant Professor, Academic Staff, Institute for Humanities and Social Studies, ACECR, Tehran, Iran. E-mail: Eskandarian@acecr.ac.ir

Article Info	Extended Abstract
Article type: Research Article	Objective: Employment does not necessarily guarantee economic and social security. This issue is particularly important for taxi drivers, who directly bear a substantial share of the costs and risks of their occupation. The central question of this study is how the gap between actual occupational risks and institutional support mechanisms transfers insecurity from the workplace to family life. Accordingly, the proposition “policy fails to reach home” constitutes the central problem of the study. It refers to a situation in which formal support mechanisms often stop at the boundaries of the organization and employment relationship, while the consequences of inadequate support become evident in families’ everyday lives. The study therefore aims to identify the dimensions of occupational and economic insecurity among taxi drivers and explain how these insecurities spill over into family life. Methodology: The present study is applied in terms of its purpose and was conducted using a mixed-methods design of the sequential exploratory type, comprising two independent quantitative and qualitative components. The quantitative component was designed to examine the level of job insecurity among line taxi drivers in Tehran. The statistical population consisted of 31413-line taxi drivers, from which a sample of 380 drivers was selected using Cochran’s formula. Multistage sampling followed by quota sampling was employed, and data were collected through a researcher-developed questionnaire and analyzed using statistical methods. The qualitative component was conducted independently of the quantitative component and involved a different population, with the aim of understanding family members’ experiences and perceptions of the consequences of drivers’ job insecurity. In this component, in-depth, semi-structured interviews were conducted with 30 family members of taxi drivers. Participants were selected through purposive and convenience sampling, and theoretical saturation was used to determine sample adequacy; that is, no new themes emerged in the final interviews. Qualitative data were analyzed using thematic analysis and systematic coding. The quantitative and qualitative data were not integrated or merged because the two components involved different populations and units of analysis. Instead, the findings from the two components were presented alongside one another in the discussion as complementary evidence, providing a broader understanding of taxi drivers’ job insecurity and its implications for family life.
Article history: Received: 28 July 2026 Received in revised form: 31 August 2026 Accepted: 11 September 2026 Published online: 18 September 2026	
Keywords: <i>Social policy, taxi drivers, economic insecurity, chain of insecurity spillover.</i>	

Findings: The quantitative findings showed that drivers' assessments of their occupational and organizational conditions were generally unfavorable. Job security, with a score of 2.75, and welfare services, with 2.10 out of 100, received the lowest evaluations. Scores for working conditions, income structure, perception of the occupation, organizational commitment, and management style were 16.75, 21.75, 25, 30, and 31.50, respectively. By contrast, interaction with colleagues, with a score of 57.25, was relatively more favorable. Significant positive relationships were also found between perceptions of the occupation and organizational commitment, management style, income structure, working conditions, job security, and welfare services.

The qualitative findings showed that these conditions appear in family life as an accumulated experience of insecurity. The first dimension is weak social and institutional support. The absence of social security insurance and inability to pay insurance contributions increase concerns about illness, accidents, disability, and old age. Consequently, risks that would normally be partly managed through social protection mechanisms are transferred to families.

The second dimension is economic pressure and the erosion of working capital. Insufficient income combined with vehicle maintenance and repair costs means that the vehicle, the driver's main income-generating asset, is simultaneously a source of income and expenditure. Vehicle deterioration, rising spare-parts and tire costs, and inadequate support for vehicle replacement reduce household real income and limit savings. Under these conditions, even continued employment becomes a source of economic pressure because stopping work can make it difficult or impossible to cover basic expenses such as rent.

The third dimension is physical and psychological exhaustion. Heat and cold, traffic, noise pollution, long working hours, and continuous interaction with passengers create considerable physical and psychological pressure. Family members experience these pressures through fatigue, irritability, emotional tension, and the driver's reduced effective presence at home. Thus, the consequences of harsh working conditions do not remain confined to the workplace but spill over into family relationships through the driver's physical and psychological condition.

The fourth dimension is declining family welfare. The lack of welfare services, housing facilities, support for vehicle replacement, and recreational opportunities forces families to give up part of their welfare needs in response to economic pressures. Reduced recreation and family purchases, lack of savings, and difficulties covering housing and children's marriage expenses are examples of this process. What appears at the organizational level as a "lack of welfare services" is therefore experienced at the family level as a decline in quality of life and welfare opportunities.

Experiences of disrespect and low occupational status were also prominent. Continuous interaction with different groups of passengers, inappropriate behavior, disputes over fares, and organizational reprimands increase the psychological pressure of the occupation.

Insecurity, therefore, is not merely economic but also has social and status-related dimensions. One of the most significant findings concerns the intergenerational transmission of insecurity. Some family members do not recommend taxi driving to their children or relatives and regard it primarily as a temporary response to difficult economic circumstances. Thus, current insecurity affects not only family welfare but also perceptions of the future and the occupational choices of the next generation. Taken together, these findings can be conceptualized as a “chain of insecurity spillover”: institutional and support gaps lead to occupational insecurity; occupational insecurity produces economic pressure and erosion of working capital; economic pressure and harsh working conditions lead to physical and psychological exhaustion; and this exhaustion and pressure ultimately spill over from the workplace into family life, reducing family welfare and intensifying future insecurity. Within this chain, the family is not merely a recipient of occupational consequences but becomes a unit for absorbing and managing risk.

Conclusion: The findings indicate that the situation of taxi drivers cannot be explained solely by “job dissatisfaction” or “low income.” Rather, it reflects a condition of “employment without security,” in which drivers are employed but their employment does not necessarily provide economic, social, and future-oriented security for themselves and their families. This finding is consistent with recent international studies linking harsh working conditions among drivers to fatigue, stress, mental health problems, and work–family conflict. However, by placing the family at the center of analysis, the present study demonstrates how insecurity is transferred from the workplace to the home and reproduced there. From this perspective, the proposition “policy fails to reach home” represents a disconnect between social protection policies and the actual experience of family life. When insurance, retirement protection, disability support, vehicle replacement assistance, housing facilities, and welfare services are inadequate relative to occupational risks, families are forced to bear the costs of insecurity through reduced consumption and leisure, lack of savings, increased work pressure, and a narrowing of future prospects. The main policy implication is therefore a shift from a driver-centered and job-centered approach toward a family-centered and risk-oriented approach, in which drivers’ security is defined and guaranteed not merely at the workplace but in relation to the security and well-being of their families

Cite this article: Abdollahi, A., Barghamadi, H & Eskandarian, GH. (2026). When Policy Fails to Reach Home: The Lived Experience of Taxi Drivers and Their Families of Economic and Occupational Insecurity. *Biopolitics and Development*, 2 (2), 1-21. DOI: [10.22034/jbpd.2026.146727.1051](https://doi.org/10.22034/jbpd.2026.146727.1051)

DOI: [10.22034/jbpd.2026.146727.1051](https://doi.org/10.22034/jbpd.2026.146727.1051)

© The Author(s).

Publisher: University of Kurdistan Press.





وقتی که سیاست به خانه نمی‌رسد: تجربه زیسته رانندگان تاکسی و خانواده‌های آنان از ناامنی اقتصادی و شغلی

عادل عبدالمهی^۱ | هادی برغمندی^۲ | غلامرضا اسکندریان^۳

۱. دانشیار، گروه اقتصاد جمعیت و سرمایه انسانی، مؤسسه تحقیقات جمعیت کشور، تهران، ایران. رایانامه: Adel.abdollahi@nipr.ac.ir

۲. استادیار، هیئت علمی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی جهاد دانشگاهی، تهران، ایران. نویسنده مسئول. رایانامه: barghamadi@acecr.ac.ir

۳. استادیار، هیئت علمی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی جهاد دانشگاهی، تهران، ایران. رایانامه: Eskandarian@acecr.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده مبسوط
نوع مقاله: مقاله پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۵/۰۶ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۵/۰۶/۰۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۶/۲۰ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۶/۲۷	هدف: اشتغال تنها به معنای برخورداری از امنیت اقتصادی و اجتماعی نیست. این مسئله در مورد رانندگان تاکسی، که بخش مهمی از هزینه‌ها و مخاطرات فعالیت حرفه‌ای را به‌طور مستقیم تحمل می‌کنند، اهمیت بیشتری دارد. مسئله پژوهش حاضر این است که چگونه شکاف میان مخاطرات واقعی شغل و سازوکارهای حمایت نهادی، ناامنی را از محیط کار به زندگی خانوادگی منتقل می‌کند. بر این اساس، گزاره «سیاست به خانه نمی‌رسد» به‌عنوان مسئله محوری پژوهش مطرح می‌شود؛ بدین معنا که حمایت‌های رسمی در بسیاری موارد در مرز سازمان و رابطه شغلی متوقف شده و پیامدهای فقدان یا ناکافی بودن آنها در زندگی روزمره خانواده آشکار می‌شود. بنابراین، هدف پژوهش، شناسایی ابعاد ناامنی شغلی و اقتصادی رانندگان تاکسی و تبیین نحوه سرریز این ناامنی به زندگی خانوادگی آنان است. روش: پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی است و در قالب یک طرح ترکیبی و از نوع «اکتشافی متوالی» با دو بخش مستقل کمی و کیفی انجام شد. بخش کمی برای بررسی وضعیت ناامنی شغلی رانندگان تاکسی شهر تهران طراحی شد. جامعه آماری این بخش شامل ۳۱۰۴۱۳ راننده تاکسی خطی بود که با استفاده از فرمول کوکران، ۳۸۰ نفر به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. نمونه‌گیری به‌صورت چندمرحله‌ای و سپس سهمیه‌ای انجام گرفت و داده‌ها با استفاده از پرسشنامه پژوهشگرساخته گردآوری و با روش‌های آماری تحلیل شدند. بخش کیفی، مستقل از بخش کمی و با جامعه‌ای متفاوت، با هدف فهم تجربه و ادراک اعضای خانواده رانندگان از پیامدهای ناامنی شغلی انجام شد. در این بخش، با ۳۰ نفر از اعضای خانواده رانندگان تاکسی مصاحبه عمیق و نیمه‌ساختاریافته انجام گرفت. مشارکت‌کنندگان به‌صورت هدفمند و در دسترس انتخاب شدند و رسیدن به اشباع نظری مبنای کفایت نمونه‌ها قرار گرفت؛ به‌گونه‌ای که در مصاحبه‌های پایانی، مضمون جدیدی ظهور نکرد. داده‌های کیفی با روش تحلیل مضمون و کدگذاری نظام‌مند تحلیل شدند. در این پژوهش، داده‌های کمی و کیفی ادغام یا تلفیق نشدند؛ زیرا دو جامعه و دو واحد تحلیل متفاوت داشتند. یافته‌های دو بخش تنها در مرحله بحث به‌صورت مکمل و در کنار هم ارائه شدند تا تصویری گسترده‌تر از ناامنی شغلی رانندگان و پیامدهای خانوادگی آن به دست آید. یافته‌ها: یافته‌های کمی نشان داد که ارزیابی رانندگان از وضعیت شغلی و سازمانی به‌طور کلی نامطلوب است. امنیت شغلی با نمره ۲.۷۵ و خدمات رفاهی با ۲.۱۰ از ۱۰۰ پایین‌ترین ارزیابی را داشتند. همچنین نمره شرایط محیط کار ۱۶.۷۵، نظام درآمدی ۲۱.۷۵، نگرش به نوع شغل ۲۵، تعلق سازمانی ۳۰ و سبک مدیریت ۳۱.۵۰ بود؛ در مقابل، تعامل با همکاران با نمره ۵۷.۲۵ وضعیت به‌نسبت مطلوب‌تری

کلیدواژه‌ها:

سیاست اجتماعی، رانندگان تاکسی، ناامنی اقتصادی، زنجیره سرایت ناامنی.

داشت. میان نگرش به ماهیت شغل و ابعادی مانند تعلق سازمانی، سبک مدیریت، نظام درآمدی، شرایط محیط کار، امنیت شغلی و خدمات رفاهی نیز رابطه مستقیم و معنادار مشاهده شد. یافته‌های کیفی نشان داد که این وضعیت در زندگی خانوادگی به شکل تجربه انباشته ناامنی ظاهر می‌شود. نخستین مؤلفه، ضعف حمایت اجتماعی و نهادی است. فقدان بیمه تأمین اجتماعی و ناتوانی در پرداخت حق بیمه، نگرانی درباره بیماری، حادثه، ازکارافتادگی و دوران سالمندی را افزایش داده است. در نتیجه، ریسک‌هایی که انتظار می‌رود بخشی از آنها توسط سازوکارهای حمایت اجتماعی مدیریت شوند، به خانواده منتقل می‌شوند.

دومین مؤلفه، فشار اقتصادی و فرسایش سرمایه کاری است. درآمد ناکافی در کنار هزینه‌های تعمیر و نگهداری خودرو، موجب شده است خودرو، که مهم‌ترین سرمایه تولید درآمد راننده است، هم‌زمان به منبع درآمد و منشأ هزینه تبدیل شود. فرسودگی خودرو، افزایش هزینه قطعات و لاستیک و نبود حمایت کافی برای نوسازی آن، درآمد واقعی خانوار را کاهش داده و امکان پس‌انداز را محدود کرده است. در این شرایط، حتی استمرار اشتغال نیز به منبع فشار اقتصادی تبدیل می‌شود؛ زیرا در صورت توقف کار، تأمین هزینه‌های جاری مانند اجاره مسکن دشوار یا ناممکن خواهد شد.

سومین مؤلفه، فرسودگی جسمی و روانی است. گرما و سرما، ترافیک، آلودگی صوتی، ساعات طولانی کار و تعامل مستمر با مسافران، فشار جسمی و روانی قابل توجهی ایجاد می‌کند. اعضای خانواده این فشار را در قالب خستگی، عصبی‌شدن، تحریک‌پذیری و کاهش حضور مؤثر راننده در خانه تجربه می‌کنند. بنابراین، پیامدهای شرایط سخت کار در محیط شغلی متوقف نمی‌شود، بلکه از طریق بدن و روان راننده به روابط خانوادگی سرریز می‌کند.

چهارمین مؤلفه، کاهش رفاه خانوادگی است. فقدان خدمات رفاهی، تسهیلات مسکن، حمایت برای نوسازی خودرو و امکانات تفریحی موجب شده است خانواده برای سازگاری با شرایط اقتصادی، از بخشی از نیازهای رفاهی خود صرف‌نظر کند. حذف گردش و تفریح، کاهش خریدهای خانوادگی، نبود پس‌انداز و دشواری تأمین هزینه‌های مسکن و ازدواج فرزندان، نمونه‌هایی از این فرایند است. به این ترتیب، آنچه در سطح سازمان به صورت «نبود خدمات رفاهی» ظاهر می‌شود، در سطح خانواده به صورت «کاهش کیفیت زندگی و فرصت‌های رفاهی» تجربه می‌شود. در کنار این موارد، تجربه بی‌احترامی و ضعف منزلت شغلی نیز در روایت اعضای خانواده برجسته بود. تعامل مستمر راننده با گروه‌های مختلف مردم و مواجهه با رفتارهای نامناسب، چانه‌زنی بر سر کرایه و بازخواست‌های سازمانی، فشار روانی شغل را افزایش می‌دهد. از این رو، ناامنی تنها اقتصادی نیست، بلکه ابعاد منزلتی و اجتماعی نیز دارد. یکی از مهم‌ترین یافته‌ها، سرایت ناامنی به افق بین‌نسلی است. برخی اعضای خانواده رانندگی تاکسی را به فرزندان و نزدیکان خود توصیه نمی‌کنند و آن را بیشتر راهکاری موقت برای شرایط اقتصادی دشوار می‌دانند. بنابراین، تجربه ناامنی امروز، تنها رفاه کنونی خانواده را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد، بلکه تصور آنان از آینده و انتخاب‌های شغلی نسل بعد را نیز شکل می‌دهد. بر اساس تلفیق یافته‌ها، این فرایند را می‌توان در قالب مفهوم «زنجیره سرایت ناامنی» صورت‌بندی کرد که در آن شکاف نهادی و حمایتی به ناامنی شغلی، ناامنی شغلی به فشار اقتصادی و فرسایش سرمایه کاری، فشار اقتصادی و شرایط سخت کار به فرسودگی جسمی و روانی، و در نهایت این فرسودگی و فشار به سرریز ناامنی



از محیط کار به خانواده و کاهش رفاه و تشدید ناامنی آینده خانواده منجر می‌شود. در این زنجیره، خانواده تنها دریافت‌کننده پیامدهای شغل نیست، بلکه به واحد جذب و مدیریت ریسک تبدیل می‌شود. نتیجه: یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد مسئله رانندگان تاکسی را نمی‌توان با «نارضایتی شغلی» یا «درآمد پایین» توضیح داد؛ بلکه وضعیت «اشتغال بدون امنیت» را می‌توان مشاهده کرد. راننده شاغل است، اما اشتغال او به‌طور حتم امنیت اقتصادی، اجتماعی و آینده‌نگر برای خود و خانواده ایجاد نمی‌کند. این یافته با مطالعات خارجی جدید درباره ارتباط شرایط سخت کار رانندگان با خستگی، استرس، سلامت روان و تعارض کار-خانواده نیز همسو است؛ باین‌حال، پژوهش حاضر با واردکردن خانواده به کانون تحلیل نشان می‌دهد که پیامدهای ناامنی چگونه از محیط کار به خانه منتقل و در آن بازتولید می‌شوند. از این منظر، گزاره «سیاست به خانه نمی‌رسد» بیانگر گسست میان سیاست حمایتی و تجربه واقعی زندگی خانوادگی است. هنگامی که بیمه، بازنشستگی، حمایت در برابر ازکارافتادگی، نوسازی خودرو، تسهیلات مسکن و خدمات رفاهی متناسب با مخاطرات شغلی فراهم نباشد، خانواده ناگزیر می‌شود هزینه ناامنی را از طریق کاهش مصرف و تفریح، فقدان پس‌انداز، افزایش فشار کاری و محدودشدن افق آینده پرداخت کند. بنابراین، مهم‌ترین دلالت سیاستی پژوهش، گذار از سیاستی راننده‌محور و شغل‌محور به سیاستی خانواده‌محور و ریسک‌محور است؛ سیاستی که امنیت راننده را نه تنها در محل کار، بلکه در پیوند با امنیت و رفاه خانواده تعریف و تضمین کند.

استناد: عبدالهی، عادل، برغم‌دی، هادی و آرش و اسکندریان، غلامرضا. (۱۴۰۵). وقتی که سیاست به خانه نمی‌رسد: تجربه زیسته رانندگان تاکسی و خانواده‌های آنان از ناامنی اقتصادی و شغلی. *زیست سیاست و توسعه*، ۲ (۲)، ۱-۲۱. DOI: [10.22034/jbpd.2026.146727.1051](https://doi.org/10.22034/jbpd.2026.146727.1051)

DOI: [10.22034/jbpd.2026.146727.1051](https://doi.org/10.22034/jbpd.2026.146727.1051)



۱. مقدمه

تاکسی در ساختار حمل و نقل شهری ایران، به دلیل ضعف نسبی شبکه‌های حمل و نقل عمومی انبوه‌بر، جایگاهی متفاوت از بسیاری از نظام‌های حمل و نقل شهری در کشورهای توسعه‌یافته دارد. در حالی که سهم تاکسی از سفرهای شهری در بسیاری از کلان‌شهرهای کشورهای توسعه‌یافته کمتر از ۴ تا ۵ درصد است، این سهم در ایران و به‌ویژه تهران به بیش از ۲۰ درصد سفرهای روزانه می‌رسد و در برخی شهرهای کوچک و متوسط حتی به حدود ۸۰ درصد سفرهای درون‌شهری بالغ می‌شود (خداوردی نلخاسی و روحی، ۱۳۹۲: ۹؛ سلطانی و فلاح منشادی، ۱۳۹۵). انعطاف‌پذیری، امکان ارائه خدمات در مسیرها و مناطقی که شبکه‌های ثابت حمل و نقل عمومی پوشش کامل ندارند و قابلیت پاسخ‌گویی سریع به تقاضا، موجب شده است تاکسی به‌عنوان یک شیوه «شبه‌عمومی» نقش مهمی در جابه‌جایی شهری ایفا کند. این ویژگی‌ها به‌ویژه در تهران، که تاکسی‌های خطی و گردشی بخش قابل توجهی از سفرهای شهری را پوشش می‌دهند، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند (سلطانی و فلاح منشادی، ۱۳۹۵: ۲۱-۲۲). از این‌رو، تاکسی تنها یک خدمت حمل و نقلی نیست، بلکه عرصه اشتغال شمار قابل توجهی از خانوارها نیز محسوب می‌شود. با وجود این، بخش مهمی از سیاست‌گذاری و مطالعات حمل و نقل بیشتر بر مدیریت ناوگان، نرخ کرایه، کیفیت خدمات و جابه‌جایی مسافران متمرکز بوده و شرایط اجتماعی و اقتصادی رانندگان و ارتباط آن با زندگی خانوادگی آنان کمتر به‌عنوان یک مسئله مستقل مورد توجه قرار گرفته است.

این مسئله در کلان‌شهر تهران اهمیت بیشتری دارد. شواهد موجود از وجود فشارهای اقتصادی و شکاف‌های حمایتی در میان بخشی از رانندگان حکایت دارد. در سال ۱۴۰۳، سرپرست سازمان تاکسیرانی تهران اعلام کرد که حدود ۱۰ هزار راننده تاکسی، از میان حدود ۷۰ هزار راننده فعال، تحت پوشش بیمه پایه تأمین اجتماعی نیستند و سازمان تاکسیرانی برای حل این مسئله در حال پیگیری از دولت است. در سال ۱۴۰۴ نیز گزارش‌هایی درباره تداوم مشکل پوشش بیمه‌ای رانندگان منتشر شد. این وضعیت در کنار هزینه‌های بالای نگهداری و نوسازی خودرو قرار دارد؛ به‌طوری‌که در سال ۱۴۰۴ بیش از ۴۰ هزار دستگاه از تاکسی‌های تهران فرسوده گزارش شد و تأمین منابع مالی لازم برای نوسازی، از جمله آورده راننده و هزینه اسقاط، از چالش‌های اصلی این فرایند عنوان شده است. مطالعات علمی نیز درآمد پایین، ساعات کار طولانی، خستگی و فشارهای ناشی از تأمین معاش را از مسائل مهم رانندگان تاکسی در ایران گزارش کرده‌اند.

در این پژوهش، منظور از «سیاست اجتماعی» مفهومی عام و نامحدود نیست، بلکه به‌طور مشخص به سیاست‌ها و سازوکارهای حمایت اجتماعی مرتبط با رانندگان تاکسی اشاره دارد؛ از جمله پوشش بیمه تأمین اجتماعی، و حمایت‌ها و تسهیلات شهرداری و سازمان تاکسیرانی در زمینه نوسازی خودرو، کاهش هزینه‌های شغلی و ارتقای امنیت شغلی و اقتصادی. مسئله اصلی این نیست که هیچ سیاست حمایتی وجود ندارد، بلکه این است که این حمایت‌ها تا چه اندازه از پوشش، تداوم و کفایت لازم برای مواجهه با ریسک‌های شغلی و اقتصادی رانندگان برخوردارند و در زندگی روزمره آنان چگونه تجربه می‌شوند. با وجود مطالعاتی درباره شرایط کاری رانندگان تاکسی، خلأ قابل توجهی در بررسی هم‌زمان ناامنی اقتصادی و شغلی، سازوکارهای حمایت اجتماعی و زندگی خانوادگی رانندگان تاکسی شهری تهران وجود دارد. به‌ویژه، کمتر روشن است که رانندگان و خانواده‌های آنان شکاف‌های حمایتی، هزینه‌های

فزاینده فعالیت و ناطمینانی نسبت به آینده شغلی را چگونه تجربه و مدیریت می‌کنند و این فشارها، در صورت انتقال به حوزه خانواده، از چه مسیرهایی و با چه پیامدهایی ظاهر می‌شوند. بر این اساس، پژوهش حاضر با رویکردی جامعه‌شناختی، راننده تاکسی را نه به‌عنوان ارائه‌دهنده خدمت حمل‌ونقل، بلکه به‌عنوان نیروی کاری در معرض مجموعه‌ای از ریسک‌های اقتصادی و شغلی مطالعه می‌کند. پرسش اصلی پژوهش این است که رانندگان تاکسی و خانواده‌های آنان ناامنی اقتصادی و شغلی را چگونه تجربه می‌کنند و سیاست‌ها و سازوکارهای حمایت اجتماعی در تشدید، تعدیل یا انتقال این ناامنی به زندگی خانوادگی چه نقشی دارند؟ در این چهارچوب، پژوهش حاضر می‌کوشد با رویکردی اکتشافی چگونگی شکل‌گیری، مدیریت و توزیع ریسک میان محیط کار، راننده و خانواده را از خلال تجربه زیسته آنان بازسازی کند و این‌که چه اتفاقی می‌افتد وقتی سیاست اجتماعی نمی‌تواند به خانه برسد؟

۲. مبانی نظری

برای فهم ناامنی اقتصادی و شغلی رانندگان تاکسی و پیامدهای آن در زندگی خانوادگی، لازم است این پدیده فراتر از مجموعه‌ای از شاخص‌های عینی مانند درآمد، ساعات کار یا وضعیت قرارداد شغلی مورد توجه قرار گیرد. ناامنی زمانی برای پژوهش حاضر اهمیت جامعه‌شناختی پیدا می‌کند که مشخص شود ریسک‌ها چگونه تولید، توزیع و تجربه می‌شوند و افراد و خانواده‌ها چگونه با آنها مواجه می‌شوند. بر این اساس، چهارچوب مفهومی پژوهش حاضر بر پیوند میان چهار سطح استوار است. ساختار تولید و توزیع ریسک، وضعیت کار و حمایت اجتماعی، تجربه و معنای ناامنی، و سرریز آن به زندگی خانوادگی. در این چهارچوب، تجربه زیسته رانندگان و خانواده‌های آنان به‌عنوان دیدگاه تفسیری به کار می‌رود تا نحوه ادراک، معناگذاری و مدیریت این وضعیت از خلال روایت‌های آنان فهم شود.

در سطح نخست، نظریه جامعه ریسک اولریش^۱ (۱۹۹۲) بک امکان فهم ناامنی را در زمینه تحولات گسترده‌تر جوامع مدرن فراهم می‌کند. بک استدلال می‌کند که در جامعه مدرن، بسیاری از مخاطرات از پیامدهای ناخواسته فرایندهای اقتصادی و اجتماعی ناشی می‌شوند و مسئله فقط تولید ریسک نیست، بلکه توزیع اجتماعی ریسک و مسئولیت مواجهه با آن نیز اهمیت دارد. از این منظر، ناامنی راننده تاکسی را نمی‌توان نتیجه تصمیم فردی یا ویژگی‌های شخصی او دانست؛ بلکه باید آن را در ارتباط با ساختار بازار حمل‌ونقل، نوسان تقاضا، هزینه‌های خودرو، مقررات، سیاست‌های قیمت‌گذاری و حمایت‌های اجتماعی بررسی کرد. در چنین شرایطی، بخشی از ریسک‌هایی که در سطح سازمان، بازار یا سیاست عمومی ایجاد یا مدیریت می‌شوند، ممکن است در سطح فرد و خانواده تجربه شوند. بنابراین، نظریه جامعه ریسک برای پژوهش حاضر نقش تبیین‌کننده زمینه ساختاری تولید و توزیع ریسک را دارد.

در سطح دوم، مفهوم ناامنی اجتماعی^۲ رابرت کاستل^۳ (۲۰۰۰) این بحث را به رابطه میان اشتغال، حمایت اجتماعی و پیوند فرد با جامعه نزدیک‌تر می‌کند. کاستل نشان می‌دهد که امنیت اجتماعی مدرن تا حد زیادی از طریق پیوند میان کار، حقوق اجتماعی و حمایت‌های نهادی شکل گرفته است و تضعیف این پیوند می‌تواند افراد را از وضعیت «ادغام» به سمت «آسیب‌پذیری» و در موارد شدیدتر «گسست اجتماعی» سوق دهد. اهمیت این دیدگاه برای

1 Ulrich Beck

2 Social Risk

3 Robert Castel

پژوهش حاضر در آن است که داشتن شغل به‌خودی‌خود به معنای برخورداری از امنیت نیست. فرد ممکن است شاغل باشد، اما اگر درآمد او بی‌ثبات باشد، دسترسی محدودی به بیمه و حمایت اجتماعی داشته باشد و نتواند آینده شغلی و اقتصادی خود را پیش‌بینی کند، همچنان در موقعیتی آسیب‌پذیر قرار گیرد. کاستل به‌طور مشخص رابطه میان کار ناامن و روابط اجتماعی و خانوادگی آسیب‌پذیر را مورد توجه قرار می‌دهد و از این جهت برای مفهوم «سیاست به خانه نمی‌رسد» اهمیت ویژه‌ای دارد.

در سطح بازار کار، نظریه پرکاریت ۱ یا کار ناپایدار ۲ گای استندینگ ۳ امکان عملیاتی‌تر کردن این بحث را فراهم می‌کند. استندینگ، امنیت شغلی را مفهومی چندبعدی می‌داند و در کنار امنیت اشتغال، از امنیت درآمد، امنیت شغلی، امنیت کار، بازتولید مهارت و امنیت نمایندگی سخن می‌گوید. این تمایز برای مطالعه رانندگان تاکسی اهمیت دارد؛ زیرا ممکن است راننده شغل خود را حفظ کرده باشد، اما از نظر درآمد، ایمنی، مزایا، بیمه، امکان بازنشستگی، قدرت چانه‌زنی یا پیش‌بینی آینده در موقعیتی ناامن قرار داشته باشد. بنابراین، پرکاریت در این پژوهش نه به معنای «شغل موقت» بلکه به معنای مجموعه‌ای از کسری‌های امنیتی در وضعیت کار و زندگی در نظر گرفته می‌شود. چنین برداشتی با مطالعات معاصر درباره پرکاریت نیز سازگار است که آن را وضعیتی چندبعدی و مرتبط با دسترسی به منابع و حمایت‌های اجتماعی می‌دانند.

این چهارچوب با مفهوم به‌رسمیت‌شناسی^۴ اکسل هونت^۵ (۱۹۹۵) تکمیل می‌شود. از دیدگاه هونت، کار فقط وسیله کسب درآمد نیست، بلکه یکی از عرصه‌هایی است که افراد از طریق آن منزلت، احترام اجتماعی و ارزشمندی توانایی‌ها و مشارکت خود را تجربه می‌کنند. بنابراین، مسئله رانندگان تاکسی را نمی‌توان با سطح درآمد یا برخورداری از بیمه توضیح داد. نحوه مواجهه نهادهای رسمی با رانندگان، میزان احترام به مطالبات آنان، دسترسی آنان به حقوق اجتماعی و اینکه کارشان تا چه اندازه به‌عنوان فعالیتی ارزشمند و برخوردار از حقوق اجتماعی به رسمیت شناخته می‌شود نیز بخشی از تجربه آنان از امنیت یا ناامنی است. پژوهش‌های مرتبط با کار و به‌رسمیت‌شناسی نیز نشان داده‌اند که نظریه هونت می‌تواند برای تحلیل رابطه میان شرایط مادی کار، منزلت اجتماعی و تجربه به‌رسمیت‌شناخته‌شدن یا نادیده‌گرفته‌شدن نیروی کار به کار رود. پیوند میان پرکاریت و به‌رسمیت‌شناسی برای پژوهش حاضر اهمیت ویژه‌ای دارد.

موتاکاف^۶ (۲۰۱۹) با ترکیب این دو دیدگاه استدلال می‌کند که شرایط ناپایدار کار را باید در ارتباط با شرایط کلی زندگی، حقوق اجتماعی و روابط خانوادگی تحلیل کرد. از این منظر، پرکاریت فقط «ناامنی شغلی» نیست، بلکه می‌تواند به ناامنی در ترتیبات زندگی تبدیل شود؛ یعنی بی‌ثباتی در کار ممکن است بر امکان برنامه‌ریزی برای مسکن، مراقبت، سلامت، روابط خانوادگی و آینده اثر بگذارد. این دیدگاه برای پژوهش حاضر امکان می‌دهد مفهوم «انتقال ناامنی به

1 Precariat Theory

نظریه پرکاریت می‌گوید نفولیرالیسم طبقه‌ای جدید به نام «پرکاریت» پدید آورده است که کار و درآمدی ناپایدار، حقوق اجتماعی محدود و هویت شغلی ضعیف دارد.

2 Unstable Work

3 Guy Standing

4 Recognition

5 Axel Honneth

6 Motakef

خانه» به‌عنوان استعاره‌ای توصیفی باقی نماند، بلکه به‌عنوان یک مسئله نظری درباره پیوند شرایط کار و شرایط زندگی بررسی شود.

بر این اساس، چهارچوب مفهومی پژوهش حاضر یک رابطه خطی و قطعی از «سیاست» به «ناامنی» و سپس به «آسیب خانوادگی» فرض نمی‌کند. بلکه این فرایند را پویا، چندسطحی و تفسیری در نظر می‌گیرد. در سطح کلان، ساختارهای اقتصادی، سیاست‌های حمل‌ونقل و نظام حمایت اجتماعی زمینه تولید و توزیع ریسک را توضیح می‌دهند؛ در سطح بازار کار، این ریسک‌ها در قالب بی‌ثباتی درآمد، هزینه‌های شغلی، ساعات کار، دسترسی به بیمه و حمایت‌های نهادی ظاهر می‌شوند؛ در سطح فردی، راننده این شرایط را در قالب نگرانی، ناطمینانی، فشار و احساس امکان یا عدم امکان برنامه‌ریزی برای آینده تجربه می‌کند و در سطح خانوادگی، این وضعیت ممکن است از طریق نحوه گذران وقت و هزینه‌کرد منابع مالی و همچنین تصمیم‌های مربوط به امنیت اقتصادی تجربه و مدیریت شود. در این میان، منابع خانوادگی و راهبردهای سازگاری می‌توانند نقش تعدیل‌کننده داشته باشند. به همین دلیل، مطالعه حاضر از سطح سنجش رضایت از خدمات تاکسیرانی فراتر می‌رود و به این پرسش بنیادی می‌پردازد که وقتی امنیت اقتصادی و شغلی در محیط کار متزلزل می‌شود، این ناامنی چگونه در خانه تجربه، معناگذاری و مدیریت می‌شود؟

۳. پیشینه پژوهش

مطالعات تجربی نشان می‌دهند که ناامنی شغلی مفهومی فراتر از احتمال از دست دادن شغل است و می‌تواند در قالب بی‌ثباتی در درآمد، کاهش اطمینان نسبت به آینده شغلی، محدودیت کنترل بر شرایط کار و نگرانی درباره تداوم یا کیفیت اشتغال تجربه شود. اهمیت این مسئله از آنجا ناشی می‌شود که پیامدهای ناامنی شغلی فقط در محیط کار متوقف نمی‌ماند و می‌تواند به حوزه زندگی خانوادگی نیز منتقل شود. در همین زمینه، لاستاد و همکاران^۱ (۲۰۲۱) نشان دادند که الگوهای مختلف ناامنی شغلی با تداخل منفی کار و خانه و کاهش بهزیستی روانی همراه است. این یافته بیانگر آن است که حتی ادراک بی‌ثباتی شغلی، پیش از وقوع واقعی بیکاری، می‌تواند منابع روانی و زمانی فرد را تحت فشار قرار دهد و مرز میان کار و خانواده را تحت تأثیر قرار دهد.

شواهد حاصل از پژوهش‌های متمرکز بر رابطه کار و خانواده نیز این پیوند را تقویت می‌کند. لی و همکاران^۲ (۲۰۲۳) دریافتند که ناامنی نسبت به کیفیت و آینده شغل با تعارض کار - خانواده ارتباط دارد و عواطف منفی ناشی از شرایط شغلی بخشی از این ارتباط را توضیح می‌دهد. همچنین، فراتحلیل وزیری و همکاران^۳ (۲۰۲۲) بر اساس ۱۳۰ نمونه نشان داد که ناامنی شغلی، ساعات کار و اضافه‌بار شغلی از عوامل مهم مرتبط با کاهش تعادل کار-خانواده هستند؛ در مقابل، کنترل بر زمان کار و حمایت سازمانی با تعادل بیشتر میان این دو حوزه ارتباط دارند. بنابراین، شرایط شغلی نه‌تنها از طریق درآمد، بلکه از طریق زمان، فشار روانی و میزان کنترل فرد بر کار نیز می‌تواند بر زندگی خانوادگی اثرگذار باشد.

1. Låstad et al

2. Li et al

3 Vaziri et al

مطالعاتی که واحد تحلیل آنها خانواده است، این مسئله را به سطح دیگری گسترش داده‌اند. پرز-کورال و باستوس^۱ (۲۰۲۴) در مطالعه‌ای نشان دادند که ناامنی اشتغال با محرومیت مادی در خانواده‌های دارای فرزند ارتباط دارد؛ به این معنا که بی‌ثباتی شغلی می‌تواند ظرفیت خانوار برای تأمین نیازهای مادی را محدود کند. در همین راستا، لی و همکاران (۲۰۲۳) نشان دادند که ثبات بیشتر شغلی با آسیب‌پذیری مالی کمتر خانوار همراه است و اشتغال باثبات می‌تواند ظرفیت خانواده برای مقابله با شوک‌های اقتصادی را افزایش دهد. از سوی دیگر، هان و هارت^۲ (۲۰۲۲) در بررسی اشتغال ناپایدار والدین نشان دادند که بی‌ثباتی شغلی و دشواری اقتصادی با مشکلات مربوط به فرزندپروری و کاهش شادی کودکان همراه است. این مجموعه یافته‌ها نشان می‌دهد که ناامنی شغلی را می‌توان نه فقط یک تجربه فردی، بلکه مسئله‌ای مرتبط با منابع، روابط و رفاه خانوار در نظر گرفت.

این الگو در مطالعات مربوط به رانندگان نیز مشاهده شده است. در ایران، بیگی و همکاران^۳ (۲۰۲۰) در مطالعه‌ای کیفی درباره رانندگان زن تاکسی اینترنتی تهران نشان دادند که نیازهای اقتصادی و دستیابی به انعطاف‌پذیری زمانی از عوامل مهم ورود به این شغل است، اما تجربه کاری آنان هم‌زمان تحت تأثیر فشارهای اقتصادی، خانوادگی و انتظارات جنسیتی قرار دارد.

در مطالعه دیگری، بیگی و همکاران (۲۰۲۲) با بررسی ۶۴ راننده تاکسی اینترنتی در تهران، تأمین معاش را یکی از مهم‌ترین منابع استرس شغلی شناسایی کردند. آنان همچنین نشان دادند که برخی رانندگان برای پاسخ‌گویی به نیازهای خانواده، افزایش تلاش کاری و فداکردن رفاه شخصی را به‌عنوان راهبرد مقابله‌ای به کار می‌گیرند. این یافته از این جهت برای پژوهش حاضر اهمیت دارد که نشان می‌دهد فشار اقتصادی ممکن است از طریق افزایش تلاش کاری و کاهش زمان و منابع اختصاص‌یافته به خود و خانواده تجربه شود.

در خارج از ایران نیز مطالعات مربوط به رانندگان، نقش بی‌ثباتی درآمد، ساعات کار طولانی و شرایط نامطمئن اشتغال را برجسته کرده‌اند. لفقوی و همکاران^۴ (۲۰۲۴) در مطالعه رانندگان تاکسی، رانندگان پلتفرمی و افرادی که چند شغل دارند، نشان دادند که نااطمینانی درآمدی و شرایط کاری می‌تواند با اتخاذ راهبردهایی مانند افزایش ساعات کار همراه باشد. این یافته با مطالعه راد و همکاران^۵ (۲۰۲۴) درباره رانندگان تاکسی در ایران نیز هم‌جهت است؛ آنان نشان دادند که ساعات طولانی و بار کاری بالا از زمینه‌های مهم خستگی رانندگان است. اگرچه این مطالعات به‌طور مستقیم به خانواده نپرداخته‌اند، اهمیت شرایط کار و فشار اقتصادی را به‌عنوان زمینه‌ای برای آسیب‌پذیری رانندگان نشان می‌دهند.

همچنین، شین و جئونگ^۶ (۲۰۲۱) در مطالعه‌ای روی ۵۱۲ راننده وسایل نقلیه تجاری در کره جنوبی دریافتند که شرایط نامطلوب کاری از طریق افزایش تعارض کار-خانواده با پیامدهایی در حوزه بهزیستی روانی و درگیری شغلی ارتباط دارد.

¹ Pérez-Corral & Bastos

² Han & Hart

³ Beigi et al

⁴ Lefcoe et al

⁵ Rad et al

⁶ Shin & Jeong

در ایران، یافته‌های نوایی و همکاران^۱ (۲۰۲۵) درباره افراد دارای اشتغال ناپایدار در تهران نیز نشان می‌دهد که ناامنی شغلی می‌تواند هم‌زمان ابعاد مالی، روانی، اجتماعی و خانوادگی زندگی افراد را تحت تأثیر قرار دهد. اهمیت این مطالعه برای پژوهش حاضر در آن است که نشان می‌دهد تجربه اشتغال ناپایدار را نمی‌توان به رابطه فرد و شغل محدود کرد و برای فهم پیامدهای آن باید خانواده و سایر حوزه‌های زندگی روزمره نیز مورد توجه قرار گیرند. در مجموع، پیشینه تجربی موجود بیان‌گر الگویی است که بی‌ثباتی شغلی و اقتصادی می‌تواند منابع مالی، زمانی و روانی فرد را تحت فشار قرار دهد؛ این فشارها ممکن است در قالب تعارض یا سرریز کار-خانواده وارد روابط خانوادگی شوند و در سطح خانوار نیز در قالب دشواری تأمین نیازها، آسیب‌پذیری مالی و اختلال در رفاه خانواده تجربه شوند. با وجود این، در ایران مطالعات مربوط به رانندگان تاکسی بیشتر بر شرایط کاری، خستگی و استرس یا رانندگان تاکسی اینترنتی متمرکز بوده‌اند و کمتر به تجربه هم‌زمان رانندگان تاکسی شهری و خانواده‌های آنان از ناامنی اقتصادی و شغلی پرداخته‌اند. از این رو، خلأ موجود نه فقدان مطالعه درباره «راننده تاکسی»، بلکه فقدان بررسی چگونگی تجربه، مدیریت و انتقال ناامنی اقتصادی و شغلی میان محیط کار، راننده و خانواده است. پژوهش حاضر با تمرکز بر این فرایند و با بهره‌گیری از تجربه زیسته رانندگان و اعضای خانواده آنان، درصدد است این خلأ را بررسی کند.

۴. روش‌شناسی

قلمرو سازمانی پژوهش، شهرداری تهران و به‌طور مشخص سازمان تاکسیرانی شهر تهران و قلمرو مکانی آن، شهر تهران و مناطق ۲۲گانه است. قلمرو زمانی پژوهش نیمه دوم سال ۱۴۰۱ تا نیمه اول سال ۱۴۰۲ بوده و داده‌های میدانی در اردیبهشت و خرداد ۱۴۰۲ گردآوری شده‌اند. پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر رویکرد، ترکیبی و از نوع «اکتشافی متوالی ۲» است و با هدف فهم و تبیین ابعاد ناامنی اقتصادی و شغلی و پیامدهای آن در زندگی رانندگان تاکسی و خانواده‌های آنان انجام شده است.

منطق روش‌شناختی پژوهش بر این اساس استوار است که سنجش الگوها و ابعاد ناامنی در میان رانندگان، از طریق روش کمی، در کنار فهم چگونگی تجربه، ادراک و معنادهی این وضعیت در زندگی روزمره رانندگان و خانواده‌های آنان، از طریق روش کیفی، تصویر جامع‌تری از مسئله فراهم می‌کند. فرایند پژوهش در سه مرحله انجام شده است. در مرحله نخست، مطالعات اسنادی و مصاحبه‌های اکتشافی با تعدادی از متخصصان و صاحب‌نظران حوزه حمل‌ونقل و تاکسیرانی انجام گرفت تا ابعاد اصلی مسئله، مؤلفه‌های ناامنی اقتصادی و شغلی و مهم‌ترین مسائل و چالش‌های رانندگان شناسایی شود. یافته‌های این مرحله مبنای طراحی ابزار بخش کمی قرار گرفت.

در مرحله دوم، پیمایش به‌عنوان بخش اصلی کمی پژوهش انجام شد. جامعه آماری این بخش را رانندگان تاکسی خطی شهر تهران تشکیل می‌دهند. پرسش‌نامه پژوهش‌گرساخته بر اساس ابعاد و شاخص‌های استخراج‌شده از ادبیات پژوهش، مطالعات اسنادی و یافته‌های مرحله اکتشافی تدوین شد. گویه‌های پرسش‌نامه، ابعاد مختلف شرایط اقتصادی و شغلی، میزان احساس امنیت یا ناامنی شغلی، فشارهای اقتصادی، شرایط کاری، حمایت‌های نهادی و پیامدهای مرتبط با زندگی خانوادگی را مورد سنجش قرار دادند.

1 Navabi et al

2 Sequential Exploratory

برای ارزیابی روایی محتوایی ابزار، پرسش‌نامه در اختیار تعدادی از صاحب‌نظران و متخصصان قرار گرفت و پس از دریافت دیدگاه‌های آنان اصلاحات لازم انجام شد. همچنین، از شاخص روایی محتوایی برای ارزیابی تناسب گویه‌ها با ابعاد مورد مطالعه استفاده شد. پایایی ابزار نیز با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ مورد بررسی قرار گرفت تا میزان همسانی درونی گویه‌های مربوط به هر یک از ابعاد سنجش مشخص شود. داده‌های حاصل از پیمایش پس از کدگذاری و ورود به نرم‌افزار SPSS با استفاده از آمار توصیفی و، متناسب با اهداف و فرضیه‌های پژوهش، آزمون‌های استنباطی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

حجم نمونه رانندگان با توجه به جامعه آماری ۳۱۴۱۳ نفر و با استفاده از فرمول کوکران، ۳۸۰ نفر تعیین شد. نمونه‌گیری به صورت چندمرحله‌ای انجام گرفت. در مرحله نخست، با هدف پوشش جغرافیایی مناسب شهر تهران، تعدادی از پایانه‌های تاکسیرانی به صورت هدفمند (با توجه به معیارهایی نظیر پهنا جغرافیایی، حجم تردد، تعداد تاکسی‌ها و خطوط فعال) انتخاب شدند. در مرحله بعد، متناسب با ظرفیت و حجم فعالیت پایانه‌های منتخب، نمونه‌ها به صورت سهمیه‌ای انتخاب شدند. تلاش شد گردآوری داده‌ها در زمان‌ها و مکان‌هایی انجام گیرد که تنوع مناسبی از رانندگان از نظر شرایط کاری و میزان فعالیت روزانه را پوشش دهد.

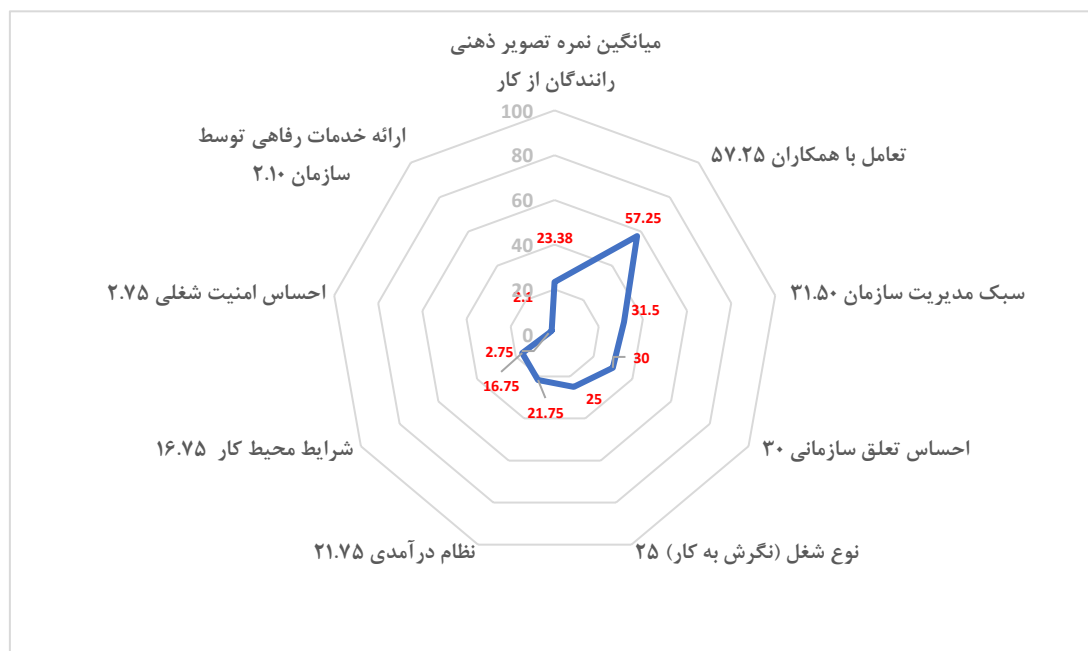
در مرحله سوم، به منظور تکمیل و تعمیق یافته‌های کمی و دستیابی به فهمی از تجربه زیسته ناامنی اقتصادی و شغلی، مصاحبه‌های عمیق و نیمه‌ساختاریافته با اعضای خانواده رانندگان تاکسی (۳۰ مصاحبه) انجام شد. انتخاب مشارکت‌کنندگان به صورت هدفمند صورت گرفت و در نمونه‌های انتخابی تلاش شد پراکندگی از نظر نسبت با راننده، جنسیت پاسخگو، و سن ملاک عمل قرار گیرد و تنوع حداقلی در نمونه‌ها رعایت شود. مصاحبه‌ها تا نقطه دستیابی به اشباع نظری (تا مرحله تکرار یافته‌ها و متغیرها و شاخص‌هایی که در پی کدگذاری به دست می‌آمد) ادامه یافت.

در این بخش، اعضای خانواده به عنوان کسانی که پیامدهای شرایط اقتصادی و شغلی راننده را در عرصه زندگی روزمره تجربه می‌کنند، مورد توجه قرار گرفتند. محورهای مصاحبه شامل ادراک خانواده از وضعیت اقتصادی و شغلی راننده، پیامدهای بی‌ثباتی درآمد و اشتغال بر معیشت خانوار، تغییر الگوی مصرف، روابط خانوادگی، زمان اختصاص یافته به خانواده، نگرانی درباره آینده و راهبردهای سازگاری خانواده با شرایط موجود بود.

داده‌های کیفی با استفاده از تحلیل مضمون و فرایند کدگذاری نظام‌مند تحلیل شد. در این فرایند، ابتدا کدهای اولیه از متن مصاحبه‌ها استخراج و سپس کدهای مشابه در قالب مقوله‌ها و مضامین سازمان‌دهی شدند. برای مدیریت سازمان‌دهی و بازیابی داده‌های کیفی از نرم‌افزار MAXQDA استفاده شد. یافته‌های کیفی علاوه بر فراهم کردن شواهد تفسیری برای فهم یافته‌های کمی، برای شناسایی سازوکارهایی به کار رفت که از طریق آن‌ها ناامنی اقتصادی و شغلی از محیط کار راننده به زندگی خانوادگی انتقال می‌یابد. به این ترتیب، ترکیب دو بخش کمی و کیفی امکان می‌دهد از یک سو الگو، شدت و ابعاد ناامنی اقتصادی و شغلی در میان رانندگان تاکسی شناسایی شود و از سوی دیگر، معنا، تجربه و پیامدهای این ناامنی در زندگی روزمره رانندگان و خانواده‌های آنان مورد واکاوی قرار گیرد. این تلفیق، زمینه لازم را برای عبور از توصیف صرف شرایط شغلی و رسیدن به تبیینی جامع از چگونگی پیوند میان ناامنی شغلی، ناامنی اقتصادی و زندگی خانوادگی فراهم می‌سازد.

۵. یافته‌ها

یافته‌های این پژوهش با تلفیق داده‌های حاصل از پیمایش رانندگان تاکسی و مصاحبه‌های عمیق با اعضای خانواده آنان، تصویری چندلایه از ناامنی شغلی و اقتصادی را آشکار می‌کند؛ ناامنی‌ای که در سطح محیط کار آغاز می‌شود، اما به بدن و روان راننده، منابع اقتصادی خانوار، روابط خانوادگی و افق آینده خانواده امتداد می‌یابد. اهمیت این یافته‌ها از آن جهت است که نشان می‌دهد مسئله رانندگان تاکسی را نمی‌توان در چهارچوب رضایت یا نارضایتی از شغل توضیح داد؛ بلکه باید آن را در نسبت با کیفیت حمایت اجتماعی، نحوه سازمان‌یابی بازار کار، سازوکارهای مدیریتی و رفاهی سازمان تاکسیرانی و ظرفیت خانواده برای مواجهه با مخاطرات اقتصادی فهم کرد.



نمودار ۱: تصویر ذهنی رانندگان تاکسی (ارزیابی از ابعاد مختلف شغلی)

بر اساس داده‌های پیمایش میدانی صورت گرفته، از میان هشت شاخص (بعد) مورد بررسی به منظور مطالعه تصویر ذهنی رانندگان تاکسی، شاخص رضایت از کیفیت ارائه خدمات رفاهی و احساس امنیت شغلی با دریافت نمرات کمتر از ۳، منفی‌ترین تأثیر را در ساخت تصویر ذهنی ایشان دارد. شاخص کیفیت تعامل با همکاران با نمره‌ی ۵۷/۲۵ در این شغل، عاملی مثبت برای تثبیت تصویر ذهنی قلمداد می‌شود. همچنین تصویر ذهنی رانندگان نسبت به سبک مدیریت سازمان با نمره‌ی ۳۱/۵۰ و تعلق سازمانی با نمره‌ی ۳۰، عاملی منفی در ثبت تصویر ذهنی محسوب می‌شود. شاخص‌های نگرش به نوع شغل با نمره‌ی ۲۵، رضایت از نظام درآمدی در این شغل با نمره‌ی ۲۱/۵۷ و نگرش به شرایط محیط کار با نمره‌ی ۱۶/۷۵ در زمره عوامل بسیار منفی برآورد شده‌اند.

بنابراین، به استثنای تعامل با همکاران، همه ابعاد در محدوده‌ای قرار گرفته‌اند که نشان‌دهنده تصویر ذهنی منفی رانندگان از شغل و سازمان تاکسیرانی است و دو شاخص امنیت شغلی و خدمات رفاهی با نمره‌ای کمتر از سه، منفی‌ترین ارزیابی را به خود اختصاص داده‌اند. در کنار این یافته کمی، داده‌های کیفی نیز نشان می‌دهد که خانواده‌ها این وضعیت را نه به‌عنوان مجموعه‌ای از مشکلات منفرد، بلکه به‌صورت تجربه‌ای انباشته از ناامنی، محرومیت و

بی‌افقی شغلی تجربه می‌کنند. از این منظر، یافته‌های پژوهش در چهار محور تحلیلی به هم پیوسته از قبیل «سیاستگذاری اجتماعی ناکافی و تولید ناامنی شغلی»، «اقتصاد ناامن کار و فرسایش سرمایه کاری»، «بدن و روان سوژه در معرض ناامنی» و در نهایت «وقتی ناامنی به خانه می‌رسد» گزارش می‌شوند.

۱.۶. سیاستگذاری اجتماعی ناکافی و تولید ناامنی شغلی

نخستین محور تحلیلی از یافته‌های به‌دست آمده آن است که ناامنی تجربه‌شده توسط رانندگان را نمی‌توان تنها پیامد نوسانات درآمد یا دشواری ذاتی کار رانندگی دانست؛ بلکه بخشی از آن به شکاف میان مخاطرات این شغل و سازوکارهای حمایتی موجود در سازمان تاکسیرانی مربوط می‌شود. در این پژوهش، شاخص امنیت شغلی با فاصله بسیار زیادی پایین‌ترین سطح ارزیابی را در میان ابعاد مختلف داشته است؛ به‌گونه‌ای که ۹۹/۶ درصد رانندگان احساس امنیت شغلی خود را پایین ارزیابی کرده‌اند (از این میان ۸۹/۱ درصد آن را «خیلی کم» و ۱۰/۵ درصد «کم» دانسته‌اند) و هیچ‌یک از پاسخگویان احساس امنیت شغلی زیاد یا خیلی زیاد نداشته‌اند.

نمره ۲/۷۵ در بازه صفر تا صد نیز نشان‌دهنده شدت بسیار بالای این احساس ناامنی است. ساختار این شاخص نیز نشان می‌دهد که امنیت شغلی برای رانندگان به حفظ عنوان شغلی محدود نیست، بلکه ناپایداری درآمد در صورت خرابی خودرو، ترس از دست دادن خودرو به‌عنوان سرمایه کار، احتمال ازکارافتادگی در اثر سوانح و بی‌معنا شدن بازنشستگی را دربرمی‌گیرد. بنابراین، راننده تاکسی در وضعیتی قرار گرفته است که ممکن است شغل خود را داشته باشد، اما از امنیت ناشی از داشتن شغل برخوردار نباشد؛ زیرا استمرار امکان کار کردن او به سلامت جسمی، سلامت خودرو، استمرار تقاضا، توان تحمل هزینه‌های جاری و دسترسی به حمایت‌های اجتماعی وابسته است.

داده‌های کیفی این وضعیت را به شکلی عمیق‌تر آشکار می‌کند. یکی از همسران (کد ۵۸) درباره وضعیت بیمه خانواده می‌گوید: «در این شانزده سال از سمت تاکسیرانی بیمه نشده‌ایم و توانایی پرداخت بیمه را هم نداریم» و در ادامه نگرانی خود را از بالا رفتن سن همسرش و احتمال وقوع حادثه بیان می‌کند. همسر یکی دیگر از رانندگان (کد ۷۹) می‌گوید: «بیمه تأمین اجتماعی نداریم... ما شانزده سال سابقه بیمه داریم اما چون هزینه‌ها بالا بود ادامه ندادیم». این روایت‌ها نشان می‌دهد که مسئله بیمه برای خانواده فقط برخورداری از یک مزیت شغلی نیست، بلکه به‌طور مستقیم با امکان تصور آینده پیوند دارد. هنگامی که راننده فاقد پوشش کافی تأمین اجتماعی باشد، بیماری، حادثه، ازکارافتادگی و سالمندی از ریسک‌هایی اجتماعی که می‌توانند از طریق سیاستگذاری اجتماعی توزیع و مدیریت شوند، به ریسک‌های خصوصی خانواده تبدیل می‌شوند.

یافته‌های کیفی نیز به همین پیوند اشاره می‌کند و نشان می‌دهد فقدان بیمه تأمین اجتماعی، بی‌معنا شدن بازنشستگی و نگرانی از دست دادن سرپرست خانواده را به یکدیگر متصل می‌کند؛ به‌گونه‌ای که خانواده قادر نیست سرانجامی روشن برای شغل تنها نان‌آور خود تصور کند. در چنین شرایطی، ناامنی شغلی نه فقط به معنای احتمال از دست دادن شغل، بلکه به معنای ناتوانی در پیش‌بینی و مدیریت آینده زندگی خانوادگی است.

این شکاف حمایتی در حوزه خدمات رفاهی نیز به‌وضوح مشاهده می‌شود. نمره کیفیت خدمات رفاهی سازمان تنها ۲/۱۰ از ۱۰۰ بوده و در کنار امنیت شغلی، منفی‌ترین ارزیابی را در تصویر ذهنی رانندگان شکل داده است. اهمیت

این یافته‌های هنگامی روشن‌تر می‌شود که محتوای مصاحبه‌ها را در کنار آن قرار دهیم. خانواده‌ها از نبود تسهیلات مسکن، وام‌های ضروری، حمایت برای تعویض خودرو، امکانات تفریحی و خدمات رفاهی برای خانواده سخن گفته‌اند.

یکی از اعضای خانواده (همسر/ کد ۳۶) تصریح می‌کند که:

«از لحاظ تفریحی، مسکن و... باید از این افراد حمایت بشود. ارگان‌های دیگر خانه‌های سازمانی در اختیار کارمندا قرار داده‌اند. دخرتم می‌خواهد ازدواج کند اما هیچ وامی به ما تعلق نمی‌گیرد. کیفیت ماشین‌ها پایین است، تاکسیرانی نباید بابت ماشین از راننده‌ها پول بگیرد.»

وقتی که این مصاحبه‌شونده در ادامه مصاحبه از نبود وام برای ازدواج دختر خانواده و فرسودگی سریع خودرو سخن می‌گوید. می‌توان گفت که، آنچه در داده‌های کمی به شکل «نمره پایین خدمات رفاهی» ظاهر شده است، در تجربه خانوادگی به صورت مجموعه‌ای از فرصت‌های ازدست‌رفته برای تأمین مسکن، ازدواج فرزندان، تفریح، حفظ سرمایه کاری و مدیریت هزینه‌های زندگی تجربه می‌شود.

از سوی دیگر، ضعف رابطه نهادی میان راننده و سازمان در دو شاخص سبک مدیریت و تعلق سازمانی نیز آشکار است. نمره سبک مدیریت ۳۱/۵ است و ۶۴/۴ درصد رانندگان از آن ناراضی‌اند؛ از این میان حدود ۴۰ درصد ناراضی و ۲۸/۵ درصد خیلی ناراضی بوده‌اند. همچنین ۶۹/۷ درصد رانندگان تعلق سازمانی کمی دارند و نمره تعلق سازمانی ۳۰ از ۱۰۰ است. این دو یافته نشان می‌دهد که سازمان تاکسیرانی در تجربه رانندگان، تنها نهادی تنظیم‌کننده فعالیت شغلی است و نه لزوماً نهادی حمایتگر که بتواند بخشی از مخاطرات شغل را پوشش دهد. در همین راستا، نایب به‌دست آمده از آزمون ضریب همبستگی تاوی-بی کندال ۱ نشان می‌دهد که نگرش به ماهیت شغل با متغیرهای تعلق سازمانی ($r=0/37$)، سبک مدیریت ($r=0/34$)، نظام درآمدی ($r=0/36$)، شرایط محیط کار ($r=0/24$)، امنیت شغلی ($r=0/14$)، تعامل با همکاران ($r=0/17$) و خدمات رفاهی ($r=0/17$) رابطه مستقیم و معنادار دارد. این روابط را نمی‌توان به معنای رابطه علی قطعی تلقی کرد، اما نشان می‌دهند تصویر ذهنی از خود شغل در یک شبکه نهادی و اقتصادی شکل می‌گیرد و نمی‌توان آن را از نحوه مدیریت، درآمد، امنیت و حمایت سازمانی جدا کرد.

در بخشی دیگر از یافته‌ها، می‌توان به یک یافته به‌ظاهر متفاوت ولی با اهمیت تحلیلی بالا اشاره کرد. تعامل با همکاران با نمره ۵۷/۲۵ تنها بعدی است که وضعیت نسبتاً مطلوب‌تری دارد. این تفاوت را می‌توان به‌مثابه نشانه‌ای از وجود نوعی حمایت افقی در برابر ضعف حمایت عمودی تفسیر کرد؛ یعنی در شرایطی که رابطه راننده با سازمان از نظر مدیریت، تعلق و خدمات حمایتی ضعیف است، روابط میان خود رانندگان همچنان می‌تواند بخشی از سرمایه اجتماعی مورد نیاز آنان را فراهم کند. از این منظر، یکی از وجوه قابل توجه یافته‌ها آن است که مسئله فقط فقدان ارتباط اجتماعی نیست، بلکه گسست میان شاغل و نهاد رسمی حمایت‌کننده است. بنابراین، سیاست اجتماعی موجود به اندازه‌ای که باید، ریسک‌های شغلی را از سطح فرد و خانواده به سطح نهادی منتقل نکرده است.

۲.۶. اقتصاد ناامن کار و فرسایش سرمایه کاری

دومین محور از یافته‌ها نشان می‌دهد که ناامنی شغلی با سازوکارهای اقتصادی روزمره پیوند خورده است. در پیمایش، ۸۵ درصد رانندگان نگرش منفی نسبت به نظام درآمدی داشته‌اند؛ ۵۶/۳ درصد رضایت خود را «کم» و ۲۹/۶ درصد «خیلی کم» ارزیابی کرده‌اند و نمره شاخص نظام درآمدی ۲۱/۷۵ از ۱۰۰ بوده است. نکته مهم‌تر آن است که میان ساعات کاری و ارزیابی نظام درآمدی رابطه معکوس و معنادار مشاهده شده است؛ یعنی با افزایش ساعات کار، تصویر ذهنی رانندگان از نظام درآمدی منفی‌تر می‌شود. این یافته حائز اهمیت، نشان می‌دهد افزایش زمان صرف‌شده برای کار به افزایش امنیت اقتصادی منجر نمی‌شود؛ برعکس، ممکن است تجربه نابرابری میان «کار انجام‌شده» و «درآمد حاصل» را تشدید کند.

مصاحبه‌های خانوادگی این یافته را به سطح زندگی روزمره منتقل می‌کنند. یکی از همسران (کد ۱۰۷) در توصیف وضعیت اقتصادی خانواده می‌گوید: «اصلاً رضایت ندارم. شغل خوبی نیست و درآمدش آن‌قدر کم است که کفاف خرج زندگی را نمی‌دهد. زندگی را به زور می‌چرخانیم» این نقل قول نشان می‌دهد مسئله درآمد پایین، هنگامی که در متن زندگی خانوادگی قرار می‌گیرد، به مسئله کفایت درآمد برای بازتولید زندگی تبدیل می‌شود. به بیان دیگر، درآمد حاصل از کار دیگر فقط شاخصی برای رضایت شغلی نیست، بلکه تعیین می‌کند خانواده تا چه اندازه قادر است هزینه‌های ضروری خود را تأمین کند، پس‌انداز داشته باشد، در برابر شوک‌های اقتصادی مقاومت کند و از حداقلی از رفاه برخوردار باشد.

این وضعیت با تحول ساختار بازار حمل‌ونقل و تشدید رقابت نیز پیوند خورده است. بخشی دیگر از داده‌های کیفی نشان می‌دهد خانواده‌ها فعالیت رانندگان بازنشسته و گسترش تاکسی‌های اینترنتی را از عوامل کاهش فرصت‌های درآمدی رانندگان تاکسی می‌دانند. در همین رابطه یکی از همسران (کد ۷۰) درباره رانندگان بازنشسته می‌گوید که «پیرمردهایی که حقوق دارند و به عنوان شغل دوم روی تاکسی کار می‌کنند جلوی کار کردن ما را هم می‌گیرند و باید تفاوتی بین این افراد با جوان‌هایی که خرج زندگی‌شان را با تاکسی درمی‌آورند باشد»

از نظر این مصاحبه‌شونده افرادی که به عنوان شغل دوم روی تاکسی کار می‌کنند «جلوی کار کردن راننده تاکسی‌ها را هم می‌گیرند» و میان افرادی که تاکسی برایشان شغل دوم است و کسانی که «خرج زندگی‌شان را با تاکسی درمی‌آورند» تفاوتی وجود ندارد.

یکی دیگر از مصاحبه‌شونده‌ها (همسر / کد ۷۹) نیز توضیح می‌دهد که همسرش با وجود امکان کار از صبح تا شب، به دلیل کاهش مسافر، عملاً تنها یک یا دو بار در روز مسافر جابه‌جا می‌کند. وی شرایط همسرش را چنین توصیف می‌کند:

«تاکسی‌های اینترنتی هم خیلی تأثیر گذاشتند، بیش‌تر مسافرها از طریق تاکسی اینترنتی رفت و آمد می‌کنند. همسر من می‌تواند از ساعت هشت صبح تا هشت شب، سه سری برود و برگردد اما آن‌قدر مسافر کم است که روزی یکی دو بار می‌رود چون مسافرها همه با اسنپ جا به جا می‌شوند»

از این منظر، تغییر بازار کار نه فقط به کاهش درآمد، بلکه به افزایش ناپایداری رابطه میان زمان کار و درآمد منجر شده است. راننده ممکن است زمان بیشتری در بازار کار حضور داشته باشد، اما کنترل کمتری بر میزان درآمد خود داشته باشد.

در این میان، خودرو جایگاهی دوگانه پیدا می‌کند: از یک سو، مهم‌ترین سرمایه تولیدکننده درآمد است و از سوی دیگر یکی از اصلی‌ترین منابع بازتولید هزینه و ناامنی. در شاخص امنیت شغلی نیز «ترس از دست دادن سرمایه کار» و نگرانی از خراب شدن خودرو و ایجاد وقفه در کار در مرکز تجربه ناامنی قرار دارند. در همین رابطه، نتایج به‌دست آمده از یافته‌های کیفی نشان می‌دهد که خانواده‌ها هزینه‌های بالای نگهداری خودرو، فرسودگی سریع، قیمت قطعات و لاستیک و دشواری تعویض خودرو را به‌عنوان بخشی از فشار اقتصادی روزمره تجربه می‌کنند. یکی از خانواده‌ها (کد ۳۶) از فرسودگی سریع خودرو و ناچار شدن راننده به خرید لاستیک دست‌دوم به دلیل هزینه بالای لاستیک چنین سخن می‌گوید:

«ماشین قبلی ما هشت سال کار کرد اما این ماشین بیش‌تر از پنج سال هم کار نمی‌کند چون زود فرسوده می‌شوند. لاستیک ماشین زود خراب می‌شود و همسرم مجبور هست که لاستیک دست دوم بخرد چون پول دوجفت لاستیک هفت میلیون است» در چنین شرایطی، خودرو در یک پارادوکس قرار می‌گیرد. یعنی هم ابزار تولید درآمد است و هم بخش مهمی از درآمد را برای حفظ قابلیت تولید خود مصرف می‌کند. هرچه راننده برای تأمین زندگی بیشتر کار می‌کند، استهلاک خودرو افزایش می‌یابد؛ و هرچه هزینه حفظ خودرو افزایش می‌یابد، منابع کمتری برای مصرف خانوار و پس‌انداز باقی می‌ماند. به این ترتیب، سرمایه کاری به جای آنکه مولد امنیت اقتصادی باشد، می‌تواند به سازوکاری برای بازتولید ناامنی تبدیل شود. این وضعیت در نهایت به نوعی «ماندن اجباری در شغل» منجر می‌شود.

در همین رابطه، یافته‌های کیفی نشان می‌دهد رانندگان ناراضی، با وجود ارزیابی منفی از شغل، ناچار به ادامه آن هستند و این ماندن، خود با محرومیت‌های پی‌درپی و آسیب به سلامت روان همراه می‌شود. بنابراین، شغل رانندگی برای بخشی از خانواده‌ها نه یک انتخاب شغلی مطلوب، بلکه گزینه‌ای است که در غیاب جایگزین مناسب باید حفظ شود. در چنین شرایطی، «داشتن شغل» با «داشتن انتخاب شغلی» یکسان نیست. فرد شاغل است، اما امکان خروج از شغل ناامن را ندارد؛ زیرا خروج از آن می‌تواند به معنای از دست دادن تنها منبع درآمد خانوار باشد. همین وضعیت، ناامنی اقتصادی را به نوعی وابستگی ساختاری به شغل ناامن تبدیل می‌کند. همسر یکی از رانندگان (کد ۱۰۴) در این خصوص می‌گوید:

«به عنوان یک قرص مسکن. به عنوان یک راهکار موقت که نخواهد سربار کسی باشد یا زندگی‌اش روی زمین بماند، به او این پیشنهاد را می‌دهم. اما می‌گویم درکنارش حتماً شغل دیگری را انتخاب کند.»

این روایت نشان می‌دهد که رانندگی تاکسی در ادراک خانواده‌ها نه یک شغل مطلوب و پایدار، بلکه نوعی راه‌حل اضطراری برای عبور موقت از بحران اقتصادی تلقی می‌شود. این برداشت با روایت فرزند یکی از رانندگان (کد ۷۳) نیز همخوان است؛ وی با اشاره به افزایش هزینه‌های زندگی می‌گوید «مشکلات جامعه آن‌قدر زیاد است و خرج زندگی بالا، که مجبور شدند در این شغل باشند». بنابراین، ورود و تداوم در این شغل بیش از آنکه ناشی از جذابیت یا چشم‌انداز روشن اقتصادی آن باشد، تحت تأثیر ضرورت معیشتی و محدودیت گزینه‌های شغلی قرار دارد. در چنین شرایطی، شغل رانندگی تاکسی به نوعی «راه‌حل بقا» تبدیل می‌شود؛ راه‌حلی که ممکن است نیازهای فوری خانواده را پاسخ دهد، اما امنیت اقتصادی بلندمدت ایجاد نمی‌کند.

۳.۶. بدن و روان سوژه در معرض ناامنی

سومین محور از یافته‌ها نشان می‌دهد که ناامنی اقتصادی و شغلی در سطح انتزاعی باقی نمی‌ماند، بلکه در بدن و روان راننده رسوب می‌کند. نتایج پیمایش میدانی نشان می‌دهد ۸۴/۴ درصد رانندگان از شرایط محیط کار ناراضی هستند. (۴۹/۴ درصد در سطح «خیلی ناراضی» و ۳۵ درصد در سطح «ناراضی» قرار دارند)؛ نمره شرایط محیط کار نیز تنها ۱۶/۷۵ از ۱۰۰ است. این شاخص علاوه بر شرایط فیزیکی نامناسب، شرایط روانی محیط کار و تجربه تنش و استرس را نیز دربرمی‌گیرد. بنابراین، محیط کار راننده تاکسی تنها فضایی فیزیکی برای انجام کار نیست، بلکه فضایی است که در آن فرسودگی جسمی و فشار روانی به‌طور هم‌زمان تولید می‌شود.

نتایج مصاحبه‌های صورت گرفته با خانواده‌ها، تکمیل‌کننده این بخش از یافته‌های کمی است. در مصاحبه‌های کیفی، شرایط کاری رانندگان شامل حضور مستمر در ترافیک، آلودگی صوتی و مواجهه با گرما و سرما توصیف شده و در کنار آن، نبود امکان استراحت در فواصل کاری و هزینه بالای نگهداری خودرو به‌عنوان عوامل تشدیدکننده نارضایتی مطرح شده است. بنابراین، بدن راننده به نخستین محل مواجهه با ریسک‌های شغلی تبدیل می‌شود. اما پیامد این فرسایش جسمانی به همین سطح محدود نمی‌ماند؛ زیرا خستگی و فشار روانی ظرفیت فرد برای حضور و مشارکت در زندگی خانوادگی را نیز کاهش می‌دهد. نقل‌قول‌های زیر بیان‌گر شرایط مذکور است.

همسر / کد ۳۷:

«صدای بوق و ترافیک روی اعصابشون تأثیر داره اما چاره‌ای نیست.»

همسر / کد ۷۹:

«همسرم آدم باحوصله‌ای است و این شغل روی اعصابش تأثیر نمی‌گذارد اما همکارهایشان به‌خاطر ترافیک و گرما و سرما اعصابشون خرد می‌شود.»

همسر / کد ۵۵:

«زیاد راضی نیستم. به دلیل اینکه کنار خانواده نیستن و همیشه باید سرکار باشن. این شغل خستگی زیادی داره.»

همسر / کد ۹۶:

«این شغل باعث شده ما در خانه مشکلات زیادی داشته باشیم چون همسرم خیلی عصبی و خسته میاد خونه. توی گرما و سرما.»

در همین راستا، سلامت روان در داده‌های کیفی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پیامدهای شرایط شغلی مطرح شده است. گزارش مصاحبه‌ها سه عامل اصلی در شکل‌گیری تصویر منفی خانواده‌ها از شغل رانندگی را برجسته می‌کند: ابهام آینده شغلی، سلامت جسمی و روانی پایین و محرومیت‌های پی‌درپی ناشی از مشکلات مالی. این پیوند در روایت خانواده‌ها بسیار روشن است. یکی از همسران (کد ۵۳) در توصیف شرایط خانوادگی می‌گوید: «به‌خاطر هزینه‌های ماشین و کرایه خانه، همسرم همیشه خسته و افسرده است.» در اینجا «افسردگی» را نباید به‌عنوان یک ویژگی فردی یا روان‌شناختی مستقل تفسیر کرد؛ بلکه در روایت مشارکت‌کننده به‌طور مستقیم با هزینه خودرو و مسکن پیوند خورده است. از این منظر، فشار روانی بخشی از سازوکار اجتماعی تولیدشده توسط ناامنی اقتصادی است.

بنابراین، می‌توان گفت سوژه مورد مطالعه در این پژوهش «راننده‌ای در معرض ناامنی» است؛ سوژه‌ای که ریسک‌های مختلف در بدن، ذهن و افق آینده او انباشته می‌شوند. ازکارافتادگی ناشی از حادثه، بیماری، فرسودگی

جسمی، خستگی، استرس و نگرانی درباره آینده همگی به این معنا هستند که ناامنی اقتصادی و شغلی از یک مفهوم بیرونی به تجربه‌ای مجسم و زیسته تبدیل شده است. اهمیت این نکته برای نقد سیاستگذاری اجتماعی آن است که وقتی سازوکارهای بیمه‌ای، بازنشستگی و حمایتی قادر به جذب این ریسک‌ها نیستند، بدن و روان فرد و سپس خانواده او به محل تحمل ریسک تبدیل می‌شوند.

۴.۶. وقتی ناامنی به خانه می‌رسد

در چهارمین محور تحلیلی از یافته‌ها، مهم‌ترین بخش، در پاسخ پرسش محوری پژوهش نهفته است. زیرا نشان می‌دهد چگونه ناامنی تولیدشده یا تشدیدشده در محیط کار از مرز سازمان عبور کرده و وارد خانه می‌شود. در این خصوص، یافته‌های کیفی نشان می‌دهد خانواده‌ها ناامنی شغلی را به صورت فقدان پس‌انداز، محدودیت مصرف، محرومیت از تفریح، فشار مسکن، دشواری تأمین هزینه‌های خودرو، نگرانی درباره آینده فرزندان و کاهش حضور خانوادگی تجربه می‌کنند.

یکی از صریح‌ترین روایت‌ها از این وضعیت مربوط به خانواده‌ای (کد ۵۳) است که می‌گوید: «ما هیچ پس‌اندازی نداریم. ما گردش و تفریح نداریم چون اگر همسرم نرود سرکار نمی‌توانیم کرایه دهیم». همسر یکی دیگر از رانندگان (کد ۱۰۷) تصریح می‌کند که «اصلاً رضایت ندارم. شغل خوبی نیست و درآمدش آنقدر کم است که کفاف خرج زندگی را نمی‌دهد. زندگی را به زور می‌چرخانیم». این روایت‌ها به‌خوبی نشان می‌دهد که چگونه ناکافی بودن درآمد و کمبود حمایت اجتماعی، حتی امکان فاصله گرفتن موقت از کار و برخورداری از اوقات فراغت را از خانواده سلب می‌کند. در چنین وضعیتی، خانواده برای حفظ حداقل سطح بازتولید اقتصادی خود، ناگزیر از وابستگی مداوم به حضور راننده در محل کار است.

از این منظر، فقدان پس‌انداز را باید فراتر از یک شاخص اقتصادی تفسیر کرد. پس‌انداز یکی از سازوکارهای اساسی خانواده برای مدیریت عدم قطعیت است. خانواده‌ای که امکان پس‌انداز ندارد، در برابر هر شوک اقتصادی مانند خرابی خودرو، بیماری، افزایش اجاره، کاهش درآمد و یا هزینه‌های مربوط به فرزندان آسیب‌پذیرتر می‌شود. بنابراین، درآمد پایین در مورد رانندگان تاکسی به معنای سطح پایین مصرف نیست؛ بلکه ظرفیت خانوار برای مواجهه با آینده را نیز کاهش می‌دهد. این همان نقطه‌ای است که ناامنی اقتصادی به ناامنی خانوادگی تبدیل می‌شود.

مسکن نیز در این میان به یکی از عرصه‌های اصلی انتقال ناامنی تبدیل شده است. خانواده‌ها نه تنها از فشار هزینه مسکن سخن می‌گویند، بلکه انتظار دارند سازمان تاکسیرانی، همانند برخی سازمان‌های دیگر، در تأمین مسکن یا ارائه تسهیلات مرتبط با آن نقش داشته باشد.

بنابراین، خانواده انتظار دارد سیاستگذاری اجتماعی سازمان تنها به راننده در محل کار محدود نشود، بلکه بتواند بخشی از نیازهای بازتولیدی خانواده را نیز پوشش دهد. این انتظار نشان می‌دهد که از منظر خانواده‌ها، «شاغل» یک فرد منفک از شبکه خانوادگی نیست؛ بلکه درآمد، بیمه، خودرو، مسکن، ازدواج فرزندان و رفاه همگی اجزای یک نظام واحد بازتولید اجتماعی‌اند.

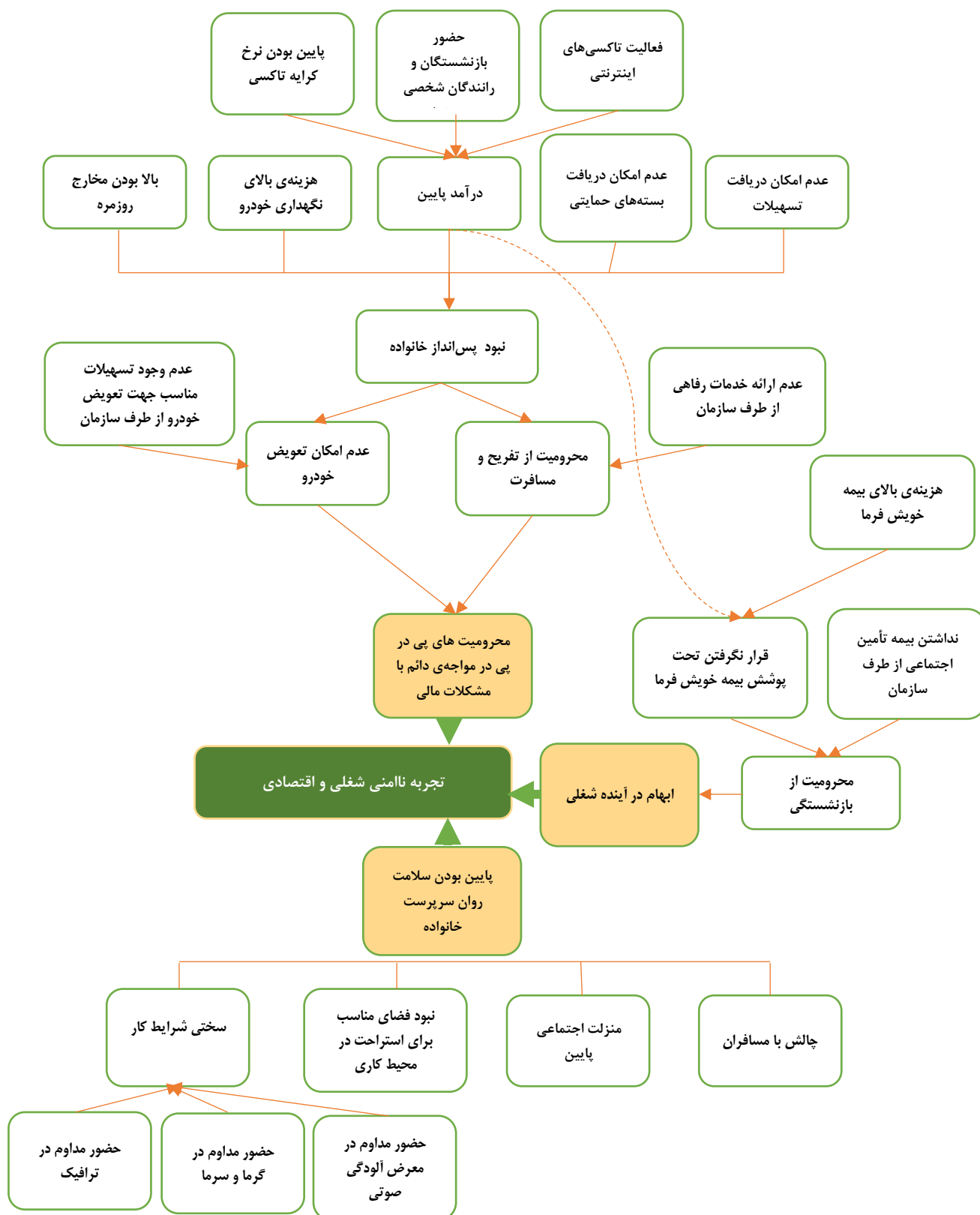
در همین زمینه، کاهش حضور راننده در خانواده نیز یکی دیگر از پیامدهای ناامنی اقتصادی است. هنگامی که درآمد برای تأمین هزینه‌های جاری کفایت نمی‌کند، راهبرد طبیعی خانواده افزایش وابستگی به زمان کار راننده است؛

اما افزایش ساعات کار، در داده‌های پیمایش با ارزیابی منفی‌تر از نظام درآمدی همراه بوده است. این وضعیت یک چرخه معیوب ایجاد می‌کند: درآمد ناکافی، راننده را به کار بیشتر سوق می‌دهد؛ کار بیشتر خستگی و فرسودگی را افزایش می‌دهد؛ حضور خانوادگی کاهش می‌یابد و در عین حال، به دلیل افزایش هزینه‌های نگهداری سرمایه کاری، افزایش زمان کار الزاماً به امنیت اقتصادی بیشتر منجر نمی‌شود. در نتیجه، خانواده هم‌زمان هزینه اقتصادی و اجتماعی این وضعیت را پرداخت می‌کند.

از سوی دیگر، فقدان حمایت‌های رفاهی و نهادی، این ناامنی اقتصادی را تشدید می‌کند. همسر یکی از رانندگان (کد ۳۶) بر ضرورت حمایت در حوزه‌هایی مانند مسکن و رفاه تأکید کرده و به هزینه بالای خودرو و لوازم آن اشاره می‌کند. در همین راستا، فرزند یکی از رانندگان (کد ۴۵) اظهار می‌کند: «باقی ارگان‌ها شرایط تخفیف کالا یا بن دارند اما تاکسیرانی این شرایط را ندارد، همه‌ی این‌ها اگر باشد باعث دلگرمی راننده می‌شود.» همچنین همسر دیگری (کد ۵۱) می‌گوید: «سازمان هیچ مزایا، بن کالا یا فضای تفریحی برای ما تدارک ندیده.» این مجموعه روایت‌ها حاکی از آن است که ناامنی شغلی فقط از ویژگی‌های خود شغل ناشی نمی‌شود، بلکه با ضعف سازوکارهای حمایت نهادی و رفاهی نیز بازتولید می‌شود.

در این میان، مسئله آینده فرزندان نیز اهمیت پیدا می‌کند. نتایج مصاحبه‌های کیفی نشان می‌دهد خانواده‌ها نه تنها از وضعیت کنونی شغل ناراضی‌اند، بلکه آینده شغلی آن را نیز نامطمئن می‌دانند. در پاسخ به این پرسش که آیا این شغل را به نزدیکان خود پیشنهاد می‌کنند، پاسخ غالب منفی بوده است؛ برای نمونه، همسر (کد ۳۶) یکی از رانندگان می‌گوید: «امکان ندارد. هرکسی به سمت این شغل برود من منصرفش می‌کنم.» این پاسخ نشان می‌دهد که ناامنی شغلی به افق بین‌نسلی نیز سرایت کرده است. شغل رانندگی نه تنها برای نسل حاضر امنیت ایجاد نمی‌کند، بلکه به عنوان الگویی نامطلوب برای نسل بعد نیز بازنمایی می‌شود. به این ترتیب، ناامنی شغلی می‌تواند از سطح تجربه فردی فراتر رفته و بر نگرش خانواده نسبت به آینده و انتخاب‌های شغلی نسل بعد تأثیر بگذارد.

این روایت نشان می‌دهد که تجربه خانوادگی از شغل رانندگی تاکسی به شکل نوعی ارزیابی منفی از آینده‌پذیری این شغل صورت‌بندی شده است؛ به گونه‌ای که شغل موجود نه تنها قادر به تأمین مطلوب معیشت خانواده نیست، بلکه به عنوان الگویی نامناسب برای انتخاب شغلی نسل بعد بازنمایی می‌شود. در واقع، ناامنی شغلی در اینجا از سطح تجربه فردی فراتر رفته و به افق بین‌نسلی خانواده تسری یافته است. در ادامه نمودار تجربه ناامنی شغلی و اقتصادی راننده‌های تاکسی و خانواده‌های آنان ترسیم شده است که خلاصه‌ای از کل یافته‌ها را نشان می‌دهد.



نمودار ۲. تجربه ناامنی شغلی و اقتصادی رانندگان تاکسی و خانواده‌های آنان

۵. نتیجه‌گیری

یافته‌های پژوهش حاضر نشان می‌دهد که تجربه رانندگان تاکسی از وضعیت شغلی را نمی‌توان تنها با مؤلفه‌هایی مانند درآمد پایین یا نارضایتی شغلی توضیح داد. تلفیق داده‌های کمی و کیفی، مجموعه‌ای از ابعاد مرتبط با امنیت شغلی و اقتصادی، شرایط کار، دسترسی به حمایت‌های رفاهی، هزینه‌های نگهداری و استهلاک وسیله نقلیه، ساعات کار، فشارهای جسمی و روانی و نگرانی نسبت به آینده را آشکار کرد. با این حال، بر اساس ماهیت مقطعی داده‌ها، این یافته‌ها به‌خودی‌خود اثبات‌کننده رابطه علی میان این عوامل نیستند. بنابراین، آنچه می‌توان از یافته‌ها استنباط کرد، وجود الگویی از ارتباط و تجربه هم‌زمان ناامنی‌ها است؛ الگویی که در روایت‌های رانندگان و خانواده‌های آنان نیز به شکل‌های متفاوت بازتاب یافته است. این برداشت با چهارچوب مفهومی پژوهش، به‌ویژه مفهوم «پرکاریت» استندینگ (۲۰۱۱)، سازگار است. استندینگ ناامنی را محدود به احتمال از دست دادن شغل نمی‌داند، بلکه آن را در ارتباط با درآمد، حقوق اجتماعی، امنیت اشتغال، کنترل بر کار و دسترسی به حمایت‌های اجتماعی صورت‌بندی می‌کند. پژوهش حاضر نیز پایین بودن برخی شاخص‌های امنیت شغلی و رفاهی در کنار هزینه‌های مستقیم کار و نگرانی درباره آینده نشان می‌دهد که «داشتن شغل» لزوماً معادل «برخورداري از امنیت» نیست. از این منظر، مفهوم اشتغال بدون امنیت می‌تواند به‌عنوان یک تفسیر نظری از یافته‌ها مطرح شود، نه به‌عنوان نتیجه‌ای که مستقیماً از داده‌های مقطعی اثبات شده باشد.

این تفسیر همچنین با رویکرد کاستل (۲۰۰۰) درباره پیوند میان وضعیت کار و آسیب‌پذیری روابط اجتماعی قابل مقایسه است. کاستل نشان می‌دهد که ناامنی در بازار کار می‌تواند با تضعیف پیوندهای اجتماعی و خانوادگی همراه شود و وضعیت افراد را در طیفی از ادغام تا آسیب‌پذیری و گسست قرار دهد. یافته‌های پژوهش با این دیدگاه هم‌جهت است، زیرا بخشی از روایت‌های رانندگان نشان می‌دهد که فشارهای ناشی از کار تنها در محل کار باقی نمی‌ماند و در قالب کاهش زمان خانوادگی، محدود شدن فعالیت‌های فراغتی، نگرانی مالی و دشواری برنامه‌ریزی برای آینده خانواده تجربه می‌شود. با این حال، داده‌های حاضر امکان ادعای آن را فراهم نمی‌کند که ناامنی شغلی موجب گسست خانوادگی شده است؛ بلکه نشان می‌دهد که رابطه میان وضعیت شغلی و زندگی خانوادگی برای مشارکت‌کنندگان به‌صورت یک مسئله تجربه‌شده و قابل تفسیر وجود دارد. این نتیجه با ادبیات جدید درباره رابطه ناامنی شغلی و حوزه خانواده نیز همخوان است.

در یک مطالعه مبتنی بر رویکرد شخص‌محور، لاستاد و همکارانش نشان دادند که الگوهای متفاوت ناامنی شغلی با تجربه‌های متفاوتی از مداخله کار در خانه، سلامت و بهزیستی همراه‌اند (لاستاد و همکاران، ۲۰۲۱). همچنین فراتحلیل وزیری و همکاران (۲۰۲۲) بر اساس مطالعه ۱۳۰ نمونه نشان داد که ساعات کار، اضافه‌بار کاری و ناامنی شغلی با تعادل ضعیف‌تر کار-خانواده ارتباط دارند، درحالی‌که خودمختاری، کنترل زمان و حمایت اجتماعی با تعادل بهتر همراه‌اند. بنابراین، یافته پژوهش حاضر در اصل وجود ارتباط میان شرایط ناامن کار و فشار بر عرصه خانوادگی

را تأیید می‌کند؛ اما سهم آن در مقایسه با مطالعات پیشین، توجه هم‌زمان به تجربه راننده و خانواده او در یک زمینه شغلی مشخص است.

در مورد رانندگان تاکسی نیز نتایج پژوهش حاضر با مطالعات بیگی و همکاران در تهران قابل مقایسه است. بیگی و همکاران (۲۰۲۰) نشان دادند که تجربه رانندگان زن تاکسی اینترنتی تهران تحت تأثیر هم‌زمان نیازهای مالی، انعطاف‌پذیری، شرایط اقتصادی و هنجارهای خانوادگی شکل می‌گیرد. مطالعه بعدی آنان نیز نشان داد که استرس‌های شغلی و شیوه‌های مقابله رانندگان تاکسی اینترنتی با زمینه اقتصادی و اجتماعی آنان پیوند دارد (بیگی و همکاران، ۲۰۲۲).

یافته‌های پژوهش حاضر این ادبیات را تأیید می‌کند، اما دامنه تحلیل را از تجربه فرد راننده به رابطه میان وضعیت شغلی، منابع خانوادگی و آینده خانواده گسترش می‌دهد. به بیان دیگر، نوآوری پژوهش حاضر در اثبات یک «زنجیره علی‌نامنی» نیست؛ بلکه در نشان دادن این است که نامنی شغلی، در روایت مشارکت‌کنندگان، به صورت مجموعه‌ای از فشارهای به هم پیوسته تجربه می‌شود که مرز میان محیط کار و زندگی خانوادگی را کمرنگ می‌کند. این تفسیر با مدل «استرس و مقابله خانوادگی در شرایط بی‌ثباتی شغلی» گلدبرگ و سولهیم^۱ (۲۰۲۱) نیز قابل توضیح است. آنان بی‌ثباتی شغلی را وضعیتی مزمن و چندعاملی می‌دانند که خانواده‌ها در برابر آن از منابع مختلف استفاده می‌کنند، برای شرایط خود معنا می‌سازند و راهبردهای مقابله‌ای اتخاذ می‌کنند.

در پژوهش حاضر نیز خانواده در روایت‌ها تنها «دریافت‌کننده پیامد» نیست؛ بلکه بخشی از مدیریت وضعیت اقتصادی است. کاهش هزینه‌های غیرضروری، محدود شدن تفریح، افزایش ساعات کار و به تعویق انداختن برخی برنامه‌های آینده را می‌توان در این چهارچوب، راهبردهای مدیریت فشار دانست؛ نه پیامد قطعی و یکسان ناامنی برای همه خانواده‌ها.

از سوی دیگر، مفهوم «پرکاریت ترتیبات زندگی» موتاکف (۲۰۱۹) امکان می‌دهد یافته‌ها فراتر از خود شغل تفسیر شوند. در این رویکرد، درآمد و اشتغال در ارتباط با حقوق، مراقبت، سلامت، مسکن و مشارکت اجتماعی قرار می‌گیرند و ناامنی می‌تواند در تعامل میان این حوزه‌ها تشدید یا تعدیل شود. این دیدگاه با یافته‌های پژوهش حاضر سازگار است، زیرا نگرانی‌های رانندگان تنها به درآمد روزانه محدود نبوده و مسائلی مانند بیمه، بازنشستگی، سلامت، هزینه خودرو، مسکن و آینده فرزندان نیز در تجربه ناامنی آنان حضور داشته است. همچنین از منظر نظریه به رسمیت‌شناسی، احساس بی‌احترامی یا فقدان منزلت شغلی را می‌توان به عنوان بُعدی مکمل در فهم امنیت شغلی در نظر گرفت؛ اسمیت نشان می‌دهد که نظریه هونت می‌تواند برای تحلیل ابعاد هنجاری و مادی کار نیز به کار رود (اسمیت: ۲۰۰۹).

بر این اساس، مفهوم «زنجیره سرایت ناامنی» در پژوهش حاضر بهتر است نه به عنوان یک مدل علی، بلکه به عنوان یک صورت‌بندی تفسیری از یافته‌هایی اکتشافی تعبیر شود. منظور از این مفهوم آن است که ناامنی‌های اقتصادی، شغلی و رفاهی در تجربه مشارکت‌کنندگان کاملاً از یکدیگر منفک نیستند و ممکن است در سطوح مختلف زندگی به یکدیگر متصل شوند: شرایط شغلی و نهادی در سطح کار تجربه می‌شوند، در سطح فردی به نگرانی و فشار

تبدیل می‌شوند و در برخی روایت‌ها با کاهش منابع، زمان یا امکان برنامه‌ریزی خانواده پیوند می‌یابند. این صورت‌بندی با شواهد موجود درباره رانندگان تاکسی نیز سازگار است.

در نتیجه، یافته مهم پژوهش حاضر را باید در پیوند دادن این سطوح تحلیلی در زمینه رانندگان تاکسی و خانواده‌های آنان جست‌وجو کرد، نه در ادعای کشف یک رابطه علی‌جدید. یافته‌ها نشان می‌دهد که برای فهم وضعیت این گروه، بررسی جداگانه درآمد، ساعات کار، سلامت یا رضایت شغلی کافی نیست و لازم است رابطه میان امنیت شغلی، حمایت اجتماعی، منابع خانوادگی و افق آینده نیز مورد توجه قرار گیرد.

بر این اساس، دلالت سیاستی پژوهش نیز باید با احتیاط تحلیل شود. یافته‌ها ضرورت توجه به حمایت‌های اجتماعی، بیمه‌ای، رفاهی و کاهش هزینه‌های شغلی را مطرح می‌کنند، اما ارزیابی اثربخشی هر سیاست یا ارائه نسخه، نیازمند مطالعات ارزیابی سیاست و داده‌های طولی است. از این منظر، مسئله اصلی را می‌توان نه فقط «اشتغال رانندگان»، بلکه کیفیت امنیتی دانست که این اشتغال برای راننده و خانواده او فراهم می‌کند. این نتیجه با ادبیات پرکاریت و مطالعات خانواده سازگار است و در عین حال، با قرار دادن خانواده در مرکز تحلیل، مسیر مشخصی برای پژوهش‌های آینده درباره چگونگی شکل‌گیری، تجربه و مدیریت ناامنی در میان رانندگان تاکسی فراهم می‌کند.

بر این اساس، مهم‌ترین دلالت سیاستی پژوهش، گذار از سیاستی راننده‌محور و شغل‌محور به سیاستی خانواده‌محور و ریسک‌محور است. حمایت اجتماعی باید علاوه بر تنظیم فعالیت راننده، بیمه و بازنشستگی، حمایت در برابر ازکارافتادگی، نوسازی خودرو، کاهش هزینه سرمایه کاری، تسهیلات مسکن و خدمات رفاهی خانواده را نیز دربرگیرد. در نهایت، امنیت شغلی را نباید ویژگی یک «شغل» دانست، بلکه باید آن را نتیجه نحوه توزیع ریسک میان دولت، سازمان، بازار، راننده و خانواده تلقی کرد. هنگامی که «سیاست به خانه نمی‌رسد»، خانواده ناگزیر می‌شود هزینه ناامنی را از طریق کاهش مصرف و تفریح، فقدان پس‌انداز، افزایش فشار کاری و محدود شدن افق آینده پرداخت کند.

۷. قدردانی و سپاسگزاری

نویسندگان از مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران که از این پژوهش حمایت مالی کرده است، کمال تشکر و قدردانی را دارند.

۸. مشارکت نویسندگان

مشارکت نویسندگان در این مقاله به صورت مساوی بوده است.

پس از تدوین مقاله توسط نویسندگان و به منظور افزایش دقت در ویرایش صوری از هوش مصنوعی Deepseek استفاده شده است.

۷. منابع مالی

این مقاله مستخرج از بخشی از یافته‌های طرح پژوهشی بررسی تصویر ذهنی ذی‌نفعان نسبت به حمل‌ونقل عمومی مبتنی بر استفاده از تاکسی در شهر تهران است که با حمایت مالی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران انجام شده است.

نویسندگان از مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران که از این پژوهش حمایت مالی کرده است، کمال تشکر و قدردانی را دارند.

۸. تعارض منافع

بنا به اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچگونه تعارض منافی وجود ندارد.

References

- Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity*. SAGE Publications.
- Beigi, M., Nayyeri, S., & Shirmohammadi, M. (2020). Driving a career in Tehran: Experiences of female internet taxi drivers. *Journal of Vocational Behavior*, 116, 103347. <https://doi.org/10.1016/j.jvb.2019.103347>.
- Beigi, M., Nayyeri, S., & Shirmohammadi, M. (2022). Steering wheels to make ends meet: Understanding stressors and coping strategies among app-based taxi drivers in Tehran. *Journal of Vocational Behavior*, 138, 103782. <https://doi.org/10.1016/j.jvb.2022.103782>.
- Castel, R. (2000). The roads to disaffiliation: Insecure work and vulnerable relationships. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(3), 519–535. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00262>.
- Castel, R. (2000). The roads to disaffiliation: Insecure work and vulnerable relationships. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(3), 519–535. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00262>.
- Goldberg, R. M., & Solheim, C. A. (2021). Family stress and coping in the experience of employment precarity: A theoretical framework. *Journal of Family Theory & Review*, 13(4), 411–427. <https://doi.org/10.1111/jftr.12429>.
- Han, W.-J., & Hart, J. (2022). Precarious parental employment, economic hardship, and parenting and child happiness amidst a pandemic. *Children and Youth Services Review*, 133, 106343. <https://doi.org/10.1016/j.chilyouth.2021.106343>.
- Honneth, A. (1995). *The struggle for recognition: The moral grammar of social conflicts*. MIT Press.
- Khodavardi Nelkhasi, Omm Salimeh, & Rouh, Amir. (1392/2013). *Features of Fixed-Route (Line) Taxis and Their Place in Tehran's Transportation System*. Tehran: Center for Studies and Planning of Tehran. (In Persian)
- Låstad, L., et al. (2021). How do job insecurity profiles correspond to employee experiences of work-home interference, self-rated health, and psychological well-being? *Journal of Occupational Health*, 63.
- Lefcoe, A. D., Connelly, C. E., & Gellatly, I. R. (2024). Ride-hail drivers, taxi drivers and multiple jobholders: Who takes the most risks and why? *Work, Employment and Society*, 38(5), 1307–1332. <https://doi.org/10.1177/09500170231185212>.
- Li, Z., Zou, H.-Y., Wang, H.-J., Jiang, L., Tu, Y., & Zhao, Y. (2022). Qualitative job insecurity, negative work-related affect and work-to-family conflict: The moderating role of core self-evaluations. *Journal of Career Development*, 50(1). <https://doi.org/10.1177/08948453221090610>.
- Li, Z., Zou, H.-Y., Wang, H.-J., Jiang, L., Tu, Y., & Zhao, Y. (2023). Qualitative job insecurity, negative work-related affect and work-to-family conflict: The moderating role of core self-evaluations. *Journal of Career Development*, 50(1), 216–233. <https://doi.org/10.1177/08948453221090610>.
- Motakef, M. (2019). Recognition and precarity of life arrangement: Towards an enlarged understanding of precarious working and living conditions. *European Journal of Women's Studies*, 26(2), 156–172. <https://doi.org/10.1080/1600910X.2019.1610019>.

- Navabi, A., Makki Alamdari, S., Monavvary, N., & Fakhri, A. (2025). Living in limbo: Exploring the lived experience of university post-graduates with precarious jobs in Iran and effects on their well-being. *Sociological Research Online*, 30(4), 960–980. <https://doi.org/10.1177/13607804241306719>.
- Pérez-Corral, A. L., & Bastos, A. (2024). Employment insecurity and material deprivation in families with children in the post-Great Recession period: An analysis for Spain and Portugal. *Journal of Family and Economic Issues*, 45, 444–457. <https://doi.org/10.1007/s10834-023-09905-z>.
- Rad, E. H., Hosseinnia, M., Mousavi, N., Shekari, A., Kouchakinejad-Eramsadati, L., & Khodadadi-Hassankiadeh, N. (2024). Fatigue in taxi drivers and its relationship with traffic accident history and experiences: a cross-sectional study in the north of Iran. *BMC public health*, 24(1), 530.
- Shin, D. S., & Jeong, B. Y. (2021). Structural equation model of work situation and work–family conflict on depression and work engagement in commercial motor vehicle (CMV) drivers. *Applied Sciences*, 11(13), 5822.
- Smith, N. H. (2009). Work and the struggle for recognition. *European Journal of Political Theory*, 8(1), 46–60. <https://doi.org/10.1177/1474885108096959>
- Soltani, Ali, & Fallah-Manshadi, Elham. (1395/2016). *Evaluating Citizens' and Taxi Drivers' Satisfaction with Taxi Services (Case Study: Shiraz)*. *Journal of Urban Research and Planning*, 7(27), 21–36. (In Persian)
- Standing, G. (2011). Workfare and the precariat. *Soundings*, 47(47), 35–43.
- Vaziri, H., et al. (2022). A meta-analytic investigation of the personal and work-related antecedents of work–family balance. *Journal of Organizational Behavior*, 43(4), 662–692. <https://doi.org/10.1002/job.2594>.
- Vaziri, H., Wayne, J. H., Casper, W. J., Lapierre, L. M., Greenhaus, J. H., Amirkamali, F., & Li, Y. (2022). A meta-analytic investigation of the personal and work-related antecedents of work–family balance. *Journal of Organizational Behavior*, 43(4), 662–692. <https://doi.org/10.1002/job.2594>