گفت‌وگوی «وطن‌امروز» با محمد فراهانی، راننده اسنپ به بهانه بحث‌های اخیر درباره قانونمند شدن تاکسی‌های اینترنتی

نظارتی در کار نیست

اسنپ نه مسؤولیت راننده را قبول می‌کند نه مسافر را

میکائیل دیانی: بی‌سامانی تاکسی‌های اینترنتی و وضعیت رانندگان آنها موضوع دیروز و امروز نیست؛ از همان روز اول هم این نکته محل دعوا بود که باید سامانه‌ای برای رسیدگی و کنترل و نظارت در این‌باره وجود داشته باشد اما مدیران تاکسی‌های اینترنتی زیر بار این موضوع نمی‌رفتند. حالا اعتراض رانندگان تاکسی‌های اینترنتی هر روز بیشتر می‌شود. از طریق یکی از دوستانم که در تاکسی اینترنتی اسنپ کار می‌کند، عضو یکی از گروه‌های تلگرامی رانندگان آن شدم؛ گروهی حدود ۸۰۰۰ نفری از رانندگان تهران و کرج که تجربیات، گلایه‌ها و... خود را با هم به اشتراک می‌گذارند. طرح بحث کردم و خواستم اگر کسی موافق گفت‌وگو است اعلام کند. ابتدا گاردشان بسته بود اما وقتی کمی حرف زدیم راحت‌تر شدند، هر کس ایرادی می‌گرفت؛ «نداشتن بیمه»، «کم بودن حقوق به نسبت کار»، «کمیسیون بالای شرکت» و... دست آخر یکی به نمایندگی حاضر به گفت‌وگوی حضوری شد. «محمد فراهانی» راننده ۵۰ ساله‌ای است که ۳ سال است در اسنپ مشغول کار است؛ پیش از آن لوازم خانگی می‌فروخته که به هم ریختن بازار اقتصادی در چند سال گذشته او را مجبور کرده به کار با خودرو روآورد. قرارمان ساعت ۱۲ در دفتر روزنامه بود، ساعت ۱۱ تماس گرفت که مسافری به سمت چهارراه ولیعصر دارد و از آنجا به سمت ما می‌آید. چهره‌ای آفتاب‌سوخته و شکسته که مشخص بود کار در فضای باز باعث آن شده اما او دلی بزرگ دارد و فردی خوش‌برخورد است. متن زیر گفت‌وگوی ما با آقا محمد است.

■ **کارتان در اسنپ چطور است؛ بهتر از شغل سابق است؟**

خب! من الان ۳ سال است به صورت حرفه‌ای در اسنپ کار می‌کنم؛ قبلا در بازار لوازم خانگی بودم. منطقا شغل قبلی‌ام بهتر بود اما دیگر نمی‌چرخید؛ در این وضعیت اقتصادی که همه درگیرش هستیم خرده‌پاها از گردونه خارج می‌شوند و ما هم از گردونه خارج شدیم و افتادیم در اسنپ!

■ **یعنی از کار در اسنپ راضی نیستید؟**

راضی نه، مجبورم؛ یعنی همه مجبوریم با این شرایط کار بکنیم و خب شرکت هم که می‌بیند ما مجبوریم همه جوره فشار می‌آورد.

■ **چه فشاری؟**

ببینید! ما هیچ امکانات و مزایایی نداریم؛ بیمه نداریم، خدمات به ما تعلق نمی‌گیرد و در همه مسائلی که بین ما و مشتری ایجاد می‌شود شرکت طرف مسافر است. شرکت حقوق راننده و مسافر را متناسب لحاظ نمی‌کند. ۸۰ درصد حق را به مسافر می‌دهد و شاید در برخی موارد ۲۰ درصد حق را به راننده بدهد.

■ **درباره این مسأله به صورت مصداقی صحبت می‌کنید.**

مثلا همین اتفاقی که اخیرا برای خودم افتاد. خانمی ماشین خواست و من تایید کردم، ۱۰ دقیقه زیر آفتاب در نقطه مبدأ منتظر ماندم ولی در نهایت مسافر، سفر را لغو کرد و زمانی که تماس گرفتم تا علت لغو سفر را بپرسم، رد تماس کرد. دوباره تماس گرفتم و گفتم این کار شما باعث اتلاف وقت بنده شد؛ گفت‌وگوی ساده‌ای داشتم اما مسافر با شرکت تماس گرفته و از بنده شکایت کرد و در نهایت من که ۱۰ دقیقه هم منتظر مانده بودم، مقصر شناخته شدم و شرکت به‌راحتی حسابم را مسدود کرد.

اسنپ سرویس‌دهی به رانندگان ندارد اما طبق شرایطی که برای رانندگان تعیین می‌کند، ما باید کار کنیم. مثلا من راننده الان می‌خواهم بروم خودم را بیمه کنم، هیچ جا نیست که به من معرفی‌نامه بدهد که من راننده‌ام! اسنپ خودش که نمی‌دهد، اتحادیه هم که نداریم؛ زیر نظر تاکسیرانی هم که نیستیم

■ **شما این مسأله را به شرکت اطلاع ندادید؟**

اطلاع دادم اما شرکت می‌گوید مبنا حرف مسافر است و مسافر هم گفته من به او بی‌احترامی کرده‌ام و چون نمی‌توان مسأله را اثبات کرد، شرکت مسافر را محق می‌داند. بالاخره می‌گوید مسافر برای من حکم پول و سرمایه است.

■ **اسنپ قبل، حین و بعد از سفر نسبت به شما و مسافر مسؤولیتی را می‌پذیرد؟**

خیر! هیچگونه مسؤولیتی را قبول نمی‌کند.

■ **زمانی که شما با شرکت قرارداد بستید، مفاد قرارداد چگونه بوده است؟**

قرارداد مبهمی را جلوی رانندگان می‌گذارند و شما از هر راننده‌ای بپرسید که ۲ بند از قرارداد را برای شما بگوید، نمی‌تواند این کار را انجام دهد؛ چون اصلا نمی‌داند مفاد قرارداد چه بوده است. مفاد یک‌طرفه به نفع شرکت است، مثلا ما متعهد می‌شویم «هیچ رابطه کاری و استخدامی مشمول قانون کار با شرکت نداریم». این یعنی ما شما را استثمار می‌کنیم و بیمه و خدمات قانون کار به شما تعلق نمی‌گیرد. طبق قرارداد حتی گواهی اشتغال هم به ما نمی‌دهند. اسنپ مجموعه‌ای است که ۵۰۰ هزار نیرو دارد و بیش از ۹۵ درصد آنها نیز راننده هستند و در فراخوان جدیدی که برای امضای قراردادها اعلام کرد، از این ۹۵ درصد رانندگان حتی به یک نفر نگفته بر قرارداد جدیدی که در حال تدوین است، نظارت داشته باشد تا نظر رانندگان را هم لحاظ کند.

■ **اسنپ خدمات و امکاناتی برای رانندگان لحاظ می‌کند؟**

به هیچ عنوان اینگونه نیست. سرویس‌دهی به رانندگان ندارد اما طبق شرایطی که برای رانندگان تعیین می‌کند، ما باید کار کنیم. مثلا من راننده الان می‌خواهم بروم خودم را بیمه کنم، هیچ جا نیست که به من معرفی‌نامه بدهد که من راننده‌ام! اسنپ خودش که نمی‌دهد، اتحادیه هم که نداریم؛ زیر نظر تاکسیرانی هم که نیستیم.

■ **شرایط فعالیت در اسنپ به چه شکلی است؟**

مسأله این است که کلا خط قرمزها، تعرفه‌ها، کرایه‌ها، هزینه‌ها و کمیسیون‌ها و همه چیز را خود اسنپ تعیین می‌کند و حق اعتراض نیز وجود ندارد. محترمانه به رانندگان می‌گوید حرف مسافر بر حرف آنها ارجحیت دارد و در صورتی که مشکلی ایجاد شود، برای شرکت مسافر اولویت است.

■ **شرکت اسنپ کمیسیون دریافتی از رانندگان را افزایش داده است؟**

بله! در قرارداد جدید ۱۵ درصد کمیسیون لحاظ کرده است و از رانندگان می‌خواهد حتی اگر این میزان به ۲۰ درصد هم رسید، کسی اعتراض نکند. به عبارت دیگر، این ذهنیت را برای رانندگان ایجاد کرده که هرگاه صلاح دید، می‌تواند کمیسیون را به ۲۰ درصد هم افزایش دهد.

■ **شغل‌تان پیش از اینکه وارد اسنپ شوید، چه بود؟**

شغل آزاد داشتم و در حوزه خرید و فروش لوازم خانگی در سفراه امین‌حضور فعالیت می‌کردم اما زمانی که قیمت‌ها ناگهان افزایش پیدا کرد، ما که جزو خرده‌فروش‌ها محسوب می‌شدیم، مجبور شدیم از این شغل کناره‌گیری کنیم، البته خیلی از همکارانم مانند من این شغل را کنار گذاشتند. ما کانال تلگرامی در اسنپ داریم که ۸ هزار عضو دارد و افرادی با تحصیلات دانشگاهی فوق‌لیسانس و ... در آن عضو هستند که جزو رانندگان اسنپ محسوب می‌شوند، چرا که مجبور هستند. همه از این شرایط ناراضی‌اند اما چاره‌ای هم ندارند.

■ **اتحادیه‌ای ندارید که خواسته‌های‌تان را پیگیری کند؟**

یکی از خواسته‌های رانندگان اسنپ این است که نه یک اتحادیه، بلکه حداقل مرکزی باشد که بتواند هر گاه مشکلات حاد شد، از حق‌شان دفاع کند ولی چون اسنپ ارتباطی با رانندگان ندارد، خودش شرایط را تعیین می‌کند.

■ **بر اساس قانون جدید شرکت‌هایی مانند اسنپ و تپسی باید ذیل خدمات شهری قرار بگیرند، به نظرتان این مسأله از طرف رانندگان مورد استقبال قرار می‌گیرد؟**

قطعا این کار باعث می‌شود اسنپ از جنبه شخصی خارج شود؛ شاید الان بتوانم به دیدار رئیس تاکسیرانی تهران بروم اما نه‌تنها مدیر اسنپ، بلکه رده‌های پایین‌تر از مدیریت را هم ما نمی‌توانیم ببینیم. قطعا با نظارت دولت بر اسنپ می‌توان از کانال‌های مختلف به آن فشار آورد و از آنجایی که تعداد رانندگان اسنپ نیز کم نیست، می‌توان اتحادیه‌ای برای آنها ایجاد کرد تا از این طریق حق رانندگان پیگیری شود. اگر ژوبین علاقبند در مصاحبه‌هایش عنوان می‌کند اسنپ خدمات خوبی انجام می‌دهد، باید یادی هم از رانندگان کند، چرا که اگر کار خوبی هم در اسنپ انجام می‌شود به‌خاطر شرافت رانندگان است. ما فراموش‌شدگان هستیم و شما نمی‌دانید اسنپ چگونه با رانندگان برخورد می‌کند تا رضایت مسافران را جلب کند اما چون رانندگان مجبور هستند، تحمل می‌کنند.

■ **آیا در پایان سفر نرم‌افزار از راننده هم سؤالاتی می‌پرسد؟**

بله! شما بیا سوالات پایان سفر را ببین. از راننده تنها یک سوال می‌شود؛ آیا از مسافر راضی بوده یا خیر؟ ولی در مقابل برای مسافر از رضایت او درباره پخش موزیک تا نحوه رانندگی، بوع مطبوع یا نامطبوع، اخلاق راننده و... سوال می‌شود؛ با کمترین نمره منفی مسافر یا حتی تماس دروغین، راننده مسدود می‌شود اما ما همان یک پاسخ را داریم و از آن طرف اگر هم شکایتی داشته باشیم باید با پشتیبان تماس بگیریم. این در حالی است که اگر مسافر زودتر تماس بگیرد حق را به مسافر می‌دهند و اما اگر ما زودتر هم زنگ بزنیم ترتیب اثری نمی‌دهند چون در نهایت مسافر پول می‌دهد! اسنپ برای اینکه قضاوت درست‌تری نسبت به تماس مسافر یا راننده خود داشته باشد، باید پس از پایان سفر از راننده نیز سوالات بیشتری بپرسد؛ مسافری که در ماشین مخدر می‌کشد، مسافری که با حیوان سوار ماشین می‌شود، مسافری که بر سر راننده داد و بیداد می‌کند و اعصاب راننده را خرد می‌کند و موارد دیگر؛ این حقوق باید دوطرفه باشد.

■■■

«وطن‌امروز» هیچ‌گونه قضاوتی درباره انتقادات این راننده اسنپ ندارد و آمادگی این را دارد که توضیحات شرکت اسنپ را نیز در این‌باره منتشر کند.

اسنپ برای اینکه قضاوت درست‌تری نسبت به تماس مسافر یا راننده خود داشته باشد، باید پس از پایان سفر از راننده نیز سوالات بیشتری بپرسد؛ مسافری که در ماشین مخدر می‌کشد، مسافری که با حیوان سوار ماشین می‌شود، مسافری که بر سر راننده داد و بیداد می‌کند و اعصاب راننده را خرد می‌کند و موارد دیگر؛ این حقوق باید دوطرفه باشد

گزارشی درباره مسؤولیت‌هایی که تاکسی‌های اینترنتی در جهان بر عهده دارند

دنیای تاکسی‌های اینترنتی

ادامه از صفحه اول

در هند و دوبی در امارات، تعداد راننده‌هایی که برای شرکت اوبر کار می‌کنند، محدود شده است و این شرکت و شرکت‌های مشابه، ملزم هستند تعداد خاصی راننده را به کار بگیرند و امکان گسترش خدمات خود را ندارند. در عربستان سعودی نیز سرویس‌های تاکسی‌های اینترنتی از سوار کردن مسافران در محدوده فرودگاه‌ها منع شده‌اند تا امکان فعالیت برای تاکسی‌های ویژه فرودگاه فراهم باشد.

در تایوان دولت فعالیت اوبر را ممنوع اعلام نکرده اما قوانین سختگیرانه‌ای وضع و بشدت آنها را اعمال کرده است؛ این سختگیری‌ها به علت استفاده از راننده‌های غیرحرفه‌ای برای حمل‌ونقل عمومی بوده است، در حالی که قوانین این کشور می‌گوید تنها کسانی که گواهینامه رانندگی ویژه تاکسی دارند و دوره‌های مربوط را گذرانده‌اند مجاز به حمل مسافر هستند. شرکت اوبر به‌خاطر جریمه‌های زیادی که شامل حالش شده، از فوریه ۲۰۱۷، فعالیت خود در این کشور را به حالت تعلیق درآورد، هر چند پس از ۲ ماه رایزنی، مجبور شد قوانین تایوان را بپذیرد و در همکاری با موسسات تاکسیرانی دیگر، از رانندگان آنها که دارای گواهینامه تاکسیرانی هستند، استفاده کند.

در پرتغال هم بر اثر اعتراضات گسترده رانندگان تاکسی به دلیل «رقابت نابرابر» این سیستم‌ها با تاکسی‌های سنتی، این سرویس ممنوع اعلام و شرکت اوبر موظف شد وب‌سایت و نرم‌افزار خود را در این کشور غیرفعال کند و در ازای هر روزی که در این کار هم تاخیر داشته باشد، بیش از ۱۰ هزار یورو جریمه شامل حالش می‌شد.

در یکی دیگر از این موارد در کشور ایتالیا شرکت اوبر ملزم شد مانند فرانسه و آلمان، فقط از تاکسی‌های موجود استفاده کند. اوایل سال ۲۰۱۷، در این کشور هم این سرویس‌ها به‌خاطر شکایت شرکت‌های تاکسیرانی و به دلیل چیزی که آنها، «رقابت نابرابر» می‌نامیدند، به‌طور کلی ممنوع اعلام شد.

در انگلیس و لهستان شرطی که گذاشته شده است آن است که راننده‌هایی که با این شرکت‌ها کار می‌کنند باید ابتدا تست‌های معمول برای تایید صلاحیت رانندگی را بگذرانند؛ این تست‌ها شامل تست‌های سلامتی، اعتیاد، سواد عمومی، شهرشناسی و چند تست عمومی دیگر است. این کشورها با این کار می‌خواهند از صلاحیت این راننده‌ها و عدم سوءپیشینه آنها جهت حفظ امنیت مسافران مطمئن شوند.

در انگلستان قانون دیگری هم گذاشته شده است که شرکت‌های تاکسی اینترنتی موظف شده‌اند برای راننده‌هایی که به‌طور تمام وقت برای این شرکت‌ها کار می‌کنند، حقوق و مزایای یک کارمند تمام وقت مانند حق بیکاری، حقوق دوره بیماری و باقی حقوقی را که یک کارمند معمولی دارد لحاظ کنند

در ایالت بریتیش کلمبیا در کشور کانادا، دولت ایالتی که در ونکوور مستقر است، به هیچ عنوان اجازه فعالیت این شرکت‌ها را نداده است! البته آنها گفته‌اند این محدودیت همیشگی نیست، فقط می‌خواهند شتاب‌زده رفتار نکنند تا مشکلاتی را که برای باقی نقاط دنیا پیش آمده است نداشته باشند. آنها گفته‌اند در حال مطالعه تجربه دیگران و تدوین قانونی جامع هستند تا این شرکت‌ها بتوانند به صورت قانونی و به نفع همه مردم، فعالیت خود را آغاز کنند.

در بعضی کشورها هم کاری که انجام شده این است که قوانین حاکم بر تاکسی‌های سنتی را آسان‌تر کرده‌اند که هزینه‌های جانبی آنها کاهش پیدا کند تا بتوانند در این بازار، رقابتی عادلانه‌تر با تاکسی‌های اینترنتی داشته باشند.

محدودیت‌های این سرویس‌ها در ایالات متحده به‌عنوان مهد اصلی چنین سرویس‌هایی نیز به این صورت است:

ایالت آلاسکا: در این ایالت، به علت تناقض با حقوق کارمندی، که از اعتراضات راننده‌های این سرویس‌ها بوده است، این سرویس به طور کلی ممنوع است. به‌طور خلاصه راننده‌ها مدعی هستند حقوقی که برای یک کارمند تمام وقت در نظر گرفته می‌شود، شامل حال راننده‌های اوبر نمی‌شود.

ایالت کالیفرنیا: در موارد زیادی از سرویس‌های تاکسی‌های اینترنتی به علت تبلیغاتی که باعث برداشت غلط از امنیت و نوع خدمات این سرویس‌ها می‌شد، توسط مسؤولان دولت ایالتی شکایت شد که این شرکت‌ها ملزم به پرداخت جریمه‌های زیادی شدند.

ایالت اورِگن: خدمات این شرکت‌ها در شهر پرتلند، بزرگ‌ترین شهر این ایالت به علت نقض قوانین و آنچه ممنوعیت حمل مسافر توسط افراد معمولی نامیده شده، ممنوع شده است و همچنان منتظر قانونگذاری‌های بیشتر در این منطقه هستند.

ایالت تگزاس: در شهر آستین این ایالت، مسؤولان محلی شرکت‌ها را ملزم به دریافت گواهی عدم سوءپیشینه از راننده‌ها و انگشت‌نگاری از آنان کرده بودند و شرکت‌ها با این موضوع مخالفت کردند که در نهایت انتخاباتی بر سر این موضوع انجام شد و مردم طی رای‌گیری، به عدم فعالیت شرکت‌ها در صورت قبول نکردن این قانون رای دادند و باعث ممنوعیت فعالیت اوبر و دیگر شرکت‌ها در این شهر شدند. در شهر هیوستون هم به‌خاطر سختگیری‌های زیادی مانند گرفتن گواهی عدم سوءپیشینه برای راننده‌ها و تست اعتیاد و... که توسط دولت محلی انجام شد، اوبر فعالیت در این شهر را تعلیق کرد.

ایالت پنسیلوانیا: درصدی از این شرکت‌ها دریافت می‌شود و صرف حوزه آموزش عمومی در مدارس دولتی می‌شود.

ایالت ماساچوست: از هر مسافرتی که با این سرویس‌ها انجام می‌شود، ۲۰ سنت به دولت داده می‌شود که ۵ سنت از آن به تاکسی‌های سنتی اختصاص داده می‌شود، ۱۰ سنت برای مصارف عمومی شهر استفاده می‌شود و ۵ سنت هم برای توسعه سیستم حمل‌ونقل شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ایالت نیوهمپشایر: علاوه بر موارد اینچنینی، شرکت‌ها باید بیمه ویژه تاکسی را برای راننده‌های خود تهیه کنند و همچنین تاریخچه وضعیت رانندگی هر کدام از رانندگان را در اختیار دولت قرار دهند.

■ **کلام آخر**

در مجموع با مطالعه دقیق تجربه تاکسی‌های اینترنتی در دیگر کشورهای دنیا، به وضوح مشخص است کشورهایی که دست صاحبان این شرکت‌ها را بدون هیچ ضابطه خاصی باز گذاشته‌اند، آسیب‌های زیادی را از لحاظ اجتماعی و اقتصادی متحمل شده‌اند که این موضوع باعث هوشیاری باقی نقاط دنیا شده و آنها را محتاط‌تر کرده است. به طور کلی وجود چنین سیستمی می‌تواند منشأ خدمات زیادی برای جامعه باشد به شرط آنکه با نظارت دقیق و رفتار حساب‌شده با آنها، از گسترش بی‌حد و حصرشان جلوگیری و مانع از آسیب رساندن به دیگر بخش‌ها شود؛ آسیب‌هایی که می‌تواند تبعات اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و حتی سیاسی نیز داشته باشد.

درباره این ادعا که «دولت نباید بر بخش خصوصی کنترل و نظارت داشته باشد»

افسانه بی‌دولتی!

◆ صادق فرامرزی ◆

۱- دخالت یا عدم دخالت دولت در روند تحولات بازار را می‌توان از مناقشه‌برانگیزترین مباحث معاصر در فلسفه سیاسی و اقتصاد سیاسی دانست. دیو و دلبر ساختن از نهادی غیرقابل انکار به نام «دولت» باعث شده در عمده مباحثی که پیرامون مفاهیم توسعه، پیشرفت، نوسازی و... مطرح می‌شود، دولت به‌عنوان دیوی که مانع به وقوع پیوستن این مفاهیم یا دلبری که باعث به وقوع پیوستن آن است، لقب گیرد. برخی دولت را به‌عنوان مزاحمی که روند «خودتنظیم‌گر» بازار را به چالش می‌کشاند نکوهیده‌اند و شاهد مثال خود را از کارآمدی برخی اقتصادهای بازار آزاد آورده‌اند و گروه دیگر نیز این استدلال را می‌آورند که دولت همچون قدرتی مبتنی بر مصلحت عمومی باید به سامان سیاسی و اقتصادی هر جامعه‌ای برسد و زمانی که طفل نوپای خود را به سن بلوغ رسانید، کم‌کم ردپای خود را در زندگی او کم کرده و برای استقلال عمل آماده‌اش کند. طرفداران اقتصاد بازار آزاد همواره دولت را همانند نگهبانی شبانه که مانع از به یغما رفتن ثروت اندوخته مردمش در روز است تعریف می‌کنند و معتقدند اگر نگهبان خود وارد عرصه رقابت شود امنیت ثروت عمومی به مخاطره می‌افتد و در مقابل، طرفداران دخالت و نظارت دولت بر امور اقتصادی، این نهاد را چیزی فراتر از یک نگهبان صرف می‌دانند و برای آن نقشی تعیین‌کننده قائل هستند.

۲- پروسه شکل‌گیری بنگاه‌های دانش‌بنیان و کارآفرینی‌های اینترنتی بار دیگر قصه دیو و دلبری ورود و نظارت دولت را به شکلی جدی مطرح کرده است؛ یک دوگانه که در سویی از آن دولت به‌عنوان مزاحمی ناکارآمد شناخته شده و در سوی دیگر از دولت به‌عنوان پدری مجرب و قدرتمند که می‌تواند استعدادهای فرزند مستعد خود را شکوفا کند یاد می‌شود.

فارغ از تایید و رد هرکدام از این دو پیش‌فرض، آنچه می‌تواند خود صورت‌مساله‌ای جدی‌تر و حیاتی‌تر محسوب شود آن است که عمده مواجهاتی که با مفهوم نظارت دولت می‌شود، نشأت گرفته از دید ناقص نسبت به پروسه شکل‌گیری منطق بازار آزاد و دولت حداقلی است. برای مثال در حالی عمده طرفداران این مکتب و منطق اقتصادی صحبت از مزاحمت دولت به میان می‌آورند که پیش‌فرض‌های‌شان مبتنی بر الگوهای امتحان‌شده در خود کشورهای نظام سرمایه‌داری است. عدم دقت به این مهم که لیبرالیسم سیاسی و اقتصادی به‌عنوان برون‌دادی از دولت‌های مطلقه در اروپا به ثمر رسیده، گویای نگاه ناقص بخش عمده سیاست‌گذاران اقتصادی در کشورمان است.

۳- با این فرض به پروسه آزادی سیاسی در قالب جامعه مدنی فعال و آزادی اقتصادی در قالب کاهش نقش‌آفرینی دولت و قدرت‌گیری بخش خصوصی نگاه کنیم که نسبت این نقش‌آفرینی با اقتدار نهاد دولت چگونه بوده است؛ آیا استقلال عمل این فرزند نشأت گرفته از رسیدن او به بلوغ عقلانی و طی کردن پروسه‌ای تربیتی بوده یا ناشی از فلج بودن پدری در خانه فارغ از هرگونه دامنه اقتدار؟

قطع به یقین الگوی موفق در این دو حالت آن است که پدری در عین داشتن اقتدار، حوزه عمل بالایی به فرزند خود اهدا کند تا او رشد بیشتری پیدا کند. تفاوت آزادسازی امر سیاسی و اقتصادی نیز در جوامع مختلف جدا از این مساله نیست؛ لیبرالیسم سیاسی و اقتصادی خود زاییده دولت‌های مقتدری بود که پس از فراهم کردن بستر ثبات راه را برای استقلال عمل بازیگران باز گذاشتند. رسیدن به آزادی سیاسی و اقتصادی نیز زمانی می‌تواند واجد ارزش باشد که در سایه یک دولت مقتدر ایجاد شود، آزادی امر سیاسی و اقتصادی در سایه «بی دولتی» همانقدر بر ضد هدف اولیه توسعه سیاسی و اقتصادی عمل می‌کند که بی‌ثباتی به‌عنوان نخستین مانع ایفای نقش می‌کند.

۴- افسانه بی‌دولتی، توهمی رایج در میان سیاست‌گذارانی است که با نگاه به معلول‌های پیشرفت دیگر جوامع به دنبال علتی برای عدم پیشرفت در جامعه خود می‌گردند. فرض داشتن این امر که بی‌هیچ نظارت و نقش‌آفرینی دولتی می‌توان بنگاه‌های جدید را به میدان رقابت اقتصادی فرستاد و سرانجام مصلحت جمعی را به گونه‌ای ترتیب داد تا خیراتش به تمام طبقات برسد از جمله مهم‌ترین اوهامی است که در این باره وجود دارد. به استقلال عمل رساندن یک فرزند با پدرکشی همانقدر منطقی است که پنهان کردن امر اقتصادی چنین بنگاه‌هایی از دولت منطقی است. افسانه بی‌دولتی و قطع ید دولت در امور اقتصادی از جمله مباحث حیاتی در روند اشتغال‌زایی محسوب می‌شود و نبود شفافیت مالی و حرکت در مسیر سوداگری از مهم‌ترین عواقب چنین امری محسوب می‌شود. شعار عمده طرفداران منطق بازار آزاد در نفی لزوم نظارت دولت بر فعالیت‌های اقتصادی بنگاه‌های اقتصادی در حالی است که عمده کشورهای پیشرفته نظام سرمایه‌داری نیز وظیفه نظارتی دولت را هیچ‌گاه طرد نکرده‌اند و واگذاری مطلق تصمیم‌گیری را به این بنگاه‌ها به‌عنوان عاملی در جهت تضعیف منافع طبقات فاقد سرمایه دانسته‌اند.

۵- ظهور فعالان جدید اقتصادی که عمده فعالیت‌شان معطوف به فضای مجازی است، در چند سال اخیر از مهم‌ترین سوژه‌ها در جریان سیاست‌گذاری امور اقتصادی و کارآفرینی شده است. برای مثال در زمینه تاکسی‌های اینترنتی که به‌علت ماهیت هوشمندشان و حذف نیمی از هزینه جابه‌جایی با استقبال گسترده‌ای نیز مواجه شد، لزوم نظارت یا نبود نظارت دولت بار دیگر مطرح شد. در حالی که در چنین اموری عمده کشورهای متعهد به اصول اقتصاد بازار آزاد نیز بر لزوم وظیفه نظارتی دولت صحه گذاشته‌اند اما بار دیگر یک جریان خود را متعهد به «افسانه بی‌دولتی» دانسته و هرگونه نظارت دولت بر سیاست‌های مالی این شرکت‌ها را نفی می‌کند. طبیعی است که اصرار بیجا ورزیدن به طی کردن پروسه‌ای با پیش‌فرض‌های معیوب می‌تواند فرصت اشتغال‌زایی این شرکت‌ها را تبدیل به تهدیدی در جهت منافع سوداگران کند.