

تحلیل واقع‌گرایانه انتقادی مقاومت پلتفرم‌ها در برابر مداخلات تنظیمگری (مطالعه موردی حذف گزینه «عجله دارم» از پلتفرم‌های حمل‌ونقل هوشمند)

20.1001.1.24767220.1405.16.1.3.6

محمود نقوی دشت‌بیاض^۱

محمدتقی پیربابایی^۲

مرتضی میرغلامی^۳

چکیده

با گسترش سکوها‌های دیجیتال سیاست‌گذاران با مشکلات جدیدی در تنظیمگری مواجه شده‌اند که چهارچوب‌های سنتی قادر به مواجهه مؤثر با آن‌ها نیستند. این پژوهش با تحلیل ماجرای حذف و بازگشت گزینه «عجله دارم» در سکوها‌های تاکسی اینترنتی ایران چگونگی مقاومت سازوکار این سکوها را در برابر مداخلات تنظیمگری تبیین می‌کند. چهارچوب نظری پژوهش بر تلفیق نظریه مورفونیتیک آرچر و رویکرد ارزیابی واقع‌گرایانه با منطق «زمینه، سازوکار، پیامد» در قالب واقع‌گرایی انتقادی استوار است. با بهره‌گیری از تحلیل محتوای کیفی هدایت‌شده بر روی ۳۶۰ خبر رسانه‌ای، ۳۰۰۰ پیام تلگرامی رانندگان و بیش از هزار توییت کاربران در دوره ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۴ داده‌ها بر اساس چرخه چهار مرحله‌ای مورفونیتیک تحلیل شدند. یافته‌ها نشان می‌دهد علی‌رغم مداخله قاطع سیاست‌گذار پیامدهای نامطلوب اولیه (افزایش قیمت‌ها، استثمار رانندگان، وابستگی عمومی) با شدت بیشتری بازتولید شدند. در این میان، سه سازوکار اصلی شناسایی شدند: قیمت‌گذاری پویا و کنترل الگوریتمی که فعالانه مقاومت تولید می‌کند، وابستگی چندبعدی کاربران که مانع مقاومت مؤثر می‌شود و عاملیت «غایب» الگوریتم‌ها که قدرتمندترین عامل تصمیم‌گیری است، اما در هیچ فرایند پاسخ‌گویی لحاظ نمی‌شود. همچنین، این پژوهش مفهوم «مورفواستاسیس الگوریتمی» را معرفی می‌کند که برخلاف مورفواستاسیس سنتی فعال یادگیرنده و تولیدکننده است. یافته‌ها ضرورت تغییر پارادایم را از تنظیمگری دستوری به تنظیمگری تطبیقی آشکار می‌کنند و نشان می‌دهند نظام‌های خودتطبیق‌یافته با قابلیت یادگیری ذاتاً در برابر تنظیمگری سنتی مقاوم‌اند.

واژگان کلیدی: اقتصاد پلتفرمی، مورفواستاسیس الگوریتمی، تنظیمگری دیجیتال، نظریه مورفونیتیک، واقع‌گرایی انتقادی

تاریخ دریافت: ۳ خرداد ۱۴۰۴ تاریخ بازنگری: ۲۱ شهریور ۱۴۰۴ تاریخ پذیرش: ۲۶ شهریور ۱۴۰۴

۱. دانشجوی دکتری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، ایران (نویسنده مسئول)؛ m.naghavi@tabriziau.ac.ir

۲. استاد، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، ایران.

۳. استاد، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، ایران.

مقدمه

در سال‌های اخیر سکوهای دیجیتال با سرعتی خیره‌کننده از استارت‌آپ‌های کوچک گارازی به امپراتوری‌های تریلیون‌دلاری تبدیل شده‌اند که در زندگی میلیاردها انسان تأثیر می‌گذارند. همچنین، حرکت آن‌ها به سوی هزاران سکویی (Van Doorn and Badger, 2021) که تمام شئون زندگی را کنترل می‌کنند با شتاب ادامه دارد.

سکوها با وعده «همگانی کردن» دسترسی به کالاها و خدمات شروع به کار کردند. گام‌های نخست نوید شکلی جدید از اقتصاد اشتراکی را می‌دادند (Schor, 2020)، اما در عمل تمرکز قدرت بی‌سابقه‌ای پدید آوردند. در دهه اخیر، صدها پژوهش پیامدهای اقتصاد مبتنی بر سکوها و اثر سکوها را بر شئون مختلف جامعه مستند کردند و در خصوص عواقب آن هشدار داده‌اند، عواقبی مانند تعمیق نابرابری‌های اجتماعی (Webster and Zhang, 2021)، استثمار نیروی کار (Snider, 2018)، سلب مالکیت (Boy, 2022)، اشکال مختلف رانت‌جویی و انحصارطلبی (Sadowski, 2020)، بیگانگی و انزوا (Attoh et al., 2019)، کنترل رفتارها (Frappporti, 2024)، نوسازی شهری، جابه‌جایی جمعیت (Wachsmuth and Weisler, 2018) و عمل در جایگاه کنشگری جدید در شکل‌دهی به شهرها (Barns, 2020). این پیامدها و تنوع و پویایی آن‌ها در بسترها و ساختارهای اقتصادی و اجتماعی مختلف عمق مشکلات تنظیمگری و سیاست‌گذاری را در مواجهه با این پدیده پیچیده نشان می‌دهد.

در میان انواع مختلف سکوها، سکوهای حمل‌ونقل هوشمند تأثیر ملموس و فوری در زندگی روزمره شهروندان گذاشته‌اند. مطالعات متعددی در جهان نشان داده‌اند که در پس هر سفر آسان و راحت با سکوهای حمل‌ونقل شبکه پیچیده‌ای از استثمار نیروی کار، دست‌کاری قیمت‌ها و تخریب سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی نهفته است (Rosenblat and Stark, 2016). روند رشد این سکوها در کشورهای مختلف الگوی مشابهی را آشکار می‌کند که بر دامپینگ یا قیمت‌گذاری ترجیحی زیرهزینه، بهره‌گیری از آثار شبکه‌ای و داده‌ها برای حذف رقبا و در نهایت امکان جبران زیان‌ها از طریق افزایش قیمت و کاهش سهم راننده‌ها متکی است (Carballa Smichowski, 2018). چنین تشابهی در عرصه تنظیمگری نیز در بسیاری از شهرها مشاهده می‌شود: ورود پرشور سکوها با وعده تحول در حمل‌ونقل، دوره‌ای از رشد سریع و محبوبیت عمومی، بروز تدریجی مشکلات و نارضایتی‌ها، تلاش برای مداخله تنظیمگری، مقاومت شدید سکوها و سرانجام نوعی تسلیم یا سازش ناخوشایند (Joshi et al., 2019; Thelen, 2018).

در ایران سرعت و مقیاس پذیرش سکوهای حمل‌ونقل

بی‌سابقه بوده است. اسنپ که در ۱۳۹۳ با الهام از اوبر^۱ تأسیس شد، در ۱۴۰۳ به چنان سطحی از رشد رسید که تعداد رانندگان و راکبان این سکوی ایرانی (۷/۳ میلیون نفر) (Snapp Group, 2024) تقریباً برابر با کل رانندگان و راکبان سکوی اوبر در ۷۱ کشور جهان (۸ میلیون نفر) شد (Uber Investor, 2024). اگر یکی از عوامل این رشد شتابان بافت اجتماعی-اقتصادی ایران به‌ویژه در حوزه اشتغال (نرخ بیکاری، قوانین کار، حداقل دستمزد) باشد، همان‌گونه که بورچرت^۲ و همکاران (2018) نشان می‌دهند بیکاری ساختاری و دسترسی آسان به نیروی کار فراوان در گسترش اقتصادهای مبتنی بر سکوها اینترنتی تعیین‌کننده است، آنگاه نحوه تنظیمگری و سیاست‌های مواجهه با این سکوها نیز بر شدت و کیفیت این رشد و پیامدهای آن اثر می‌گذارد. در حالی که مالکان اوبر در امریکا و اروپا ناگزیر بودند شهر به شهر برای دریافت مجوز و انطباق با قوانین و مقررات خاص هر شهر اقدام کنند (Thelen, 2018) و یا سال‌ها در دادگاه‌ها پاسخ‌گوی مسائل پیچیده حقوقی باشند (Uber BV and Ors v Aslam and Ors, 2021)، سکوها در ایران به علت فضای خاکستری تنظیمگری و نیز گفتمان توسعه اقتصاد دیجیتال با آزادی نسبی به سرعت گسترش یافتند و بازارها و حوزه‌های جدید را تصرف کردند.

این خلأ تنظیمگری با فقر مطلق پژوهش در فضای دانشگاهی ایران در زمینه مطالعه سکوها همراه بوده است. مطالعه علم‌سنجی باتمونخ^۳ و همکاران (2022) درباره اقتصاد مبتنی بر سکوها به وضوح نشان می‌دهد از میان بیش از ۶۸۶ تولید علمی معتبر در زمینه اقتصاد گیگ از سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۲ در دنیا، سهم ایران از مطالعات صفر بوده است. همچنین، مطالعات کم‌تعداد درباره سکوها در ایران، عموماً کسب‌وکار محور و ناظر به کارکرد تجاری آن‌ها بوده است، مانند رضایت مشتریان (Tamizi and Nahavandi, 2023)، عوامل مؤثر در پذیرش خدمات سکوها (Ghasemi Hamedani et al., 2024) و ماهیت حقوقی شرکت‌ها (Amini and Sayyadi, 2022). یکی از آثار این شکاف علمی شکل‌گیری مداخلات سیاست‌گذارانه و تنظیمگرانه واکنشی و کوتاه‌مدت بوده است.

در شرایطی که ماهیت پویا و مقررات گریز سکوها و نیز آثار و پیامدهای رو به گسترش و پیچیده آن‌ها در ساختارهای اقتصادی و اجتماعی الگوهای سنتی تنظیمگری را با شکست مواجه کرده است، نیاز به پژوهش‌ها و مطالعات عمیق که نوری بر «جعبه سیاه سکویی» (Fields et al., 2020) بتاباند و سیاست مواجهه

1. Uber

2. Borchert

3. Batmunkh

استوار است. داده‌های پژوهش از سه منبع اصلی گردآوری شده‌اند: اخبار رسانه‌ای (که نمایانگر نگاه نهادی و رسمی و بازتاب‌دهنده صدای مردم‌اند)، پیام‌های گروه‌های تلگرامی رانندگان (که تجربه زیسته و مقاومت روزمره را نشان می‌دهند) و توییت‌های کاربران (که واکنش‌های عمومی و گفتمان‌های اجتماعی را منعکس می‌کنند). فرایند تحلیل یافته‌ها بر اساس منطق ریتروداکتی^۴ طراحی شده است. منطقی که از پدیده‌های مشاهده‌شده (شکست یک سیاست) آغاز می‌کند و به سوی شناسایی سازوکارهای احتمالی تولیدکننده آن‌ها حرکت می‌کند. این پژوهش نه مدعی ارائه پاسخ‌های قطعی است و نه در پی تجویز راه‌حل‌های ساده برای مسائل پیچیده، بلکه تلاشی است برای آغاز گفت‌وگویی عمیق‌تر درباره مشکلات حکمرانی در لحظه ظهور متاپلتفرم‌ها.

۱. چهارچوب نظری

ماهیت پیچیده و چندلایه سکوها ضرورت بهره‌گیری از نظریه را برای مواجهه با آن‌ها آشکار می‌کند. سیاست‌گذاری در عصر دیجیتال با پدیده‌هایی روبه‌روست که از منظر هستی‌شناختی تفاوتی بنیادین با موضوع‌های سنتی حکمرانی دارند. سکوهای دیجیتال نه صرفاً شرکت‌هایی با الگوی کسب‌وکار جدید، بلکه موجودیت‌هایی با ویژگی‌های هستی‌شناختی منحصر به فردند که قدرت‌های علی خاص خود را دارند و به شکل‌هایی عمل می‌کنند که با نهادهای اقتصادی سنتی قیاس‌پذیر نیستند (Keney and Zysman, 2020; Srnicek, 2017). این تمایز پرسش‌های پیچیده‌ای را درباره عاملیت، مسئولیت و مشروعیت در تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر الگوریتم برمی‌انگیزد. برای نمونه، در فرایند قیمت‌گذاری پویا می‌توان تصمیم را به کدام عامل نسبت داد: مدیران ارشد، هیئت‌مدیره، الگوریتم‌های خودکار یا حتی رانندگان؟ این ابهام‌ها صرفاً مسائل نظری نیستند، بلکه در کانون مسائل عملی تنظیمگری و سیاست‌گذاری قرار دارند که ضرورت توسعه زبان تحلیلی تازه، بازاندیشی مفاهیم و طراحی چهارچوب‌هایی را نشان می‌دهند که هم‌زمان از استحکام نظری و قابلیت کاربرد عملی برخوردار باشند.

۱-۱. هستی‌شناسی نوظهور: بازاندیشی در ماهیت واقعیت دیجیتال

به منظور درک این موجودیت‌های ترکیبی به هستی‌شناسی جدیدی نیاز داریم که از دوگانه‌های سنتی فراتر رود. مفهوم مجمع‌های اجتماعی - تکنیکی^۵ که ریشه در آثار دلوژ و گتاری^۶ دارد و در

با این پدیده را در مسیر درست قرار دهد دوچندان شده است. پژوهش حاضر با درک این شکاف علمی و ضرورت و فوریت عملی در خور توجه و با هدف توسعه چهارچوب‌های تحلیلی نو برای درک پیچیدگی پدیده‌های نوظهور دیجیتال در محیط سیاست‌گذاری به دنبال تحلیل روند مواجهه سیاست‌گذار با سکوها و چگونگی شکل‌گیری نتایج نهایی مداخلات است. این هدف از رهگذر مطالعه نمونه موردی حذف گزینه «عجله دارم» از سکوهای تاکسی اینترنتی دنبال می‌شود. در این پژوهش تلاش شده است فراتر از ارزیابی شکست یا موفقیت یک سیاست نشان دهد سیاست چگونه با واقعیت‌های میدانی ادغام می‌شود و در عمل چه مسیری را طی می‌کند.

ماجرای گزینه «عجله دارم» از بهار ۱۴۰۰ (ابداع این گزینه در اسنپ) آغاز شد. در زمستان ۱۴۰۲، با شدت گرفتن اعتراض‌های مردمی و رسانه‌ای با دستور سازمان تعزیرات حکومتی ایران این گزینه حذف شد؛ اما در بهار ۱۴۰۳، دوباره هیئت مقررات زدایی آن را قانونی دانست و از زمستان ۱۴۰۳ تا امروز با نامی دیگر به سکوها بازگشت. ماجرای که فراتر از مناقشه‌ای ساده نشان‌دهنده عمق لایه‌های پنهان و سرشت خاص سکوهاست که در مواجهه با مداخلات تنظیمگرانه فرصت بروز می‌یابند. تجربه «عجله دارم» فراتر از رویدادی منفرد نمودی از مسئله‌ای بنیادین‌تر است که نظام‌های تنظیمگری در مواجهه با اقتصادهای سکومحور با آن روبه‌رو هستند. خوانش این ماجرا عمق درک سیاست‌گذار را از پیچیدگی سکوها در طراحی سیاست می‌آزماید و نه تنها برای فهم گذشته، بلکه برای آماده‌سازی نظام سیاست‌گذاری کشور در مواجهه با ابهام‌های آینده اقتصاد دیجیتال نیز حیاتی است.

پژوهش حاضر مبتنی بر فرانظریه واقع‌گرایی انتقادی رویکردی میان‌رشته‌ای اتخاذ کرده است، رویکردی که از منظر هستی‌شناختی امکاناتی برای مواجهه با پدیده‌های پیچیده فراهم می‌کند. انتخاب نظریه مورفوننتیک مارگارت آرچر^۱ (۱۹۹۵) به‌منزله چهارچوب اصلی پژوهش بر این ایده استوار است که تحولات اجتماعی نه محصول جبر ساختاری‌اند و نه نتیجه اراده آزاد عاملان، بلکه برآیند تعامل پیچیده ساختار و عاملیت در بستر زمان‌اند. تلفیق این چهارچوب با رویکرد «ارزیابی واقع‌گرایانه سیاست» پائوسون و تیلی^۲ (۱۹۹۷) و صورت‌بندی «زمینه، سازوکار، پیامد»^۳ که آن نیز ریشه در مبانی هستی‌شناختی واقع‌گرایی انتقادی دارد، ابزاری توانمند برای کشف سازوکارهای علی پنهان ارائه می‌کند.

از منظر روش‌شناختی، این پژوهش بر تحلیل محتوای هدایت‌شده و مبتنی بر چهارچوب نظری پیشنهادی پژوهشگر

4. Retroductive

5. Socio-Technical Zssemblages

6. Deleuze and Guattari

1. Margaret Archer

2. Pawson and Tilley

3. Context-Mechanism-Outcome (CMO)

سازوکارها و قدرت‌هایی است که مستقرند اما لزوماً فعال نیستند؛ سطح بالفعل شامل رویدادهایی است که از فعال شدن این قدرت‌ها حاصل می‌شوند و سطح تجربی دربرگیرنده آن چیزی است که مستقیم مشاهده و تجربه می‌کنیم (Sayer, 2000). این تمایز سه‌گانه امکان شناسایی سازوکارهای مولد^۹ را فراهم می‌کند. سازوکارهایی که در عمق پدیده‌ها قرار دارند و رویدادهای قابل‌مشاهده را پدید می‌آورند. از این منظر، این رویکرد امکان پاسخ به پرسش «چرا» را فراهم می‌کند، نه صرفاً توصیف اینکه چه چیزی رخ داده است.

مفهوم دوگانگی تحلیلی^{۱۰} یکی از مهم‌ترین بنیان‌های واقع‌گرایی انتقادی است (Archer, 1995). این مفهوم امکان بررسی هم‌زمان ساختار و عاملیت را بدون تقلیل یکی به دیگری فراهم می‌کند. در واقع‌گرایی انتقادی ساختارها از «پیش‌موجود» هستند و شرایطی مهیا می‌کنند که کنشگران در آن عمل می‌کنند؛ کنش‌هایی که ممکن است ساختارها را بازتولید یا تغییر دهند. در هستی‌شناسی واقع‌گرایی انتقادی می‌توان فناوری‌ها را همچون «میانجی‌های مادی» با قدرت علی مستقل نیز در نظر گرفت (Elder-Vass, 2012). بر این اساس، الگوریتم‌ها، داده‌ها و زیرساخت‌های دیجیتال نه صرفاً ابزارهایی منفعل، بلکه عاملانی فعال‌اند که بر روابط اجتماعی، شکل‌دهی به انتظارات و حتی مقاومت در برابر تغییر تأثیرگذارند.

۱-۳. رویکرد مورفوژنتیک: تحلیل پویایی‌های تحول و مقاومت

این بنیان هستی‌شناختی مبتنی بر واقع‌گرایی انتقادی نیازمند چهارچوب‌های تحلیلی سازگار با خود است؛ چهارچوب‌هایی که روند مداخلات سیاستی اعمال‌شده بر سکوها را تحلیل و بازنمایی کنند. رویکرد مورفوژنتیک مارگارت آرچر یکی از برجسته‌ترین تلاش‌ها برای عملیاتی کردن ادعاهای هستی‌شناختی واقع‌گرایی انتقادی در تحقیقات اجتماعی است (Archer, 1995). این رویکرد با هدف درک چگونگی تحول یا حفظ ساختارهای اجتماعی در طول زمان توسعه یافته و بر دوگانگی تحلیلی ساختار و عاملیت استوار است. کاربرد این رویکرد در تحلیل‌های عمیق سیاست نشان داده است که چگونه می‌توان تعامل میان ساختارهای نهادی، قدرت‌های علی و مداخلات سیاستی را به شیوه‌ای نظام‌مند و مقیاس‌پذیر بررسی کرد (Lusted, 2018). آرچر فرایند تحول اجتماعی را در قالب چرخه‌ای سه‌مرحله‌ای توصیف می‌کند:

T1 - شرطی‌سازی ساختاری: در این مرحله ساختارهای موجود (اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، فناورانه) شرایطی را فراهم می‌کنند که کنشگران در آن قرار می‌گیرند.

ادامه، محققانی نظیر لاتور و کالون^۱ در مطالعات علم و فناوری آن را توسعه دادند، یکی از تلاش‌های جدی برای قالب‌بندی ماهیت سیال سکوهاست (Caprotti et al., 2022; Kitchin, 2014; Maury et al., 2024; Stabrowski, 2017). مجموعه‌ای از عناصر ناهمگن (انسان‌ها، ماشین‌ها، قوانین، کدها، داده‌ها، سرمایه‌ها و زیرساخت‌ها) است که در کنار یکدیگر کلیتی می‌سازند که قدرت‌ها و ویژگی‌هایی فراتر از مجموع اجزا دارد. مجمع یا به تعبیری موجودیت نوظهور خاصیت‌های نوظهوری^۲ دارد، ویژگی‌هایی که از تعامل اجزا و سازمان‌دهی میان آن‌ها پدید می‌آیند، اما به هیچ‌کدام از اجزا فروکاستنی نیستند (Elder-Vass, 2010). قدرت تعیین قیمت، کنترل رفتار، شکل‌دهی به انتظارات و حتی تغییر ساختار شهری خاصیت‌های نوظهوری‌اند که از مجمع سکویی برمی‌خیزند. همچنین، در هم تنیده شدن این موجودیت‌ها با الگوریتم‌های پیچیده یادگیری و تصمیم‌گیری آنی پلاستیسیته^۳ زیادی به آن‌ها می‌بخشد، به گونه‌ای که قادرند به سرعت تطبیق یابند، مداوم یاد بگیرند و در پاسخ به تغییرات محیطی خود را بازسازی کنند (Wang et al., 2023). این ویژگی‌های هستی‌شناختی مسئله‌ای اساسی برای چهارچوب‌های سنتی تحلیل سیاست پدید می‌آورند. چهارچوب‌هایی که عمدتاً بر فرض موجودیت ثابت و تعریف‌پذیر استوارند. وقتی خود موضوع سیاست‌گذاری دارای قدرت تطبیق، یادگیری و بازسازی است، رویکردهای متعارف ارزیابی که بر الگوی ورودی - فرایند - خروجی متکی‌اند، ناکافی می‌شوند. ازاین‌رو، ضرورت رویکردی پدید می‌آید که قادر به درک لایه‌های مختلف واقعیت، شناسایی قدرت‌های پنهان و تحلیل فرایندهای پیچیده تعامل میان ساختار و عاملیت باشد.

۱-۲. واقع‌گرایی انتقادی: کشف لایه‌های عمیق واقعیت

واقع‌گرایی انتقادی که ریشه در آرای بنیادین روی باسکار^۴ دارد، ظرفیت بسیاری برای ارائه پاسخ نظام‌مند به این نیاز ارائه می‌دهد (Bhaskar, 1998, 2008). این فلسفه علم بر مبنای هستی‌شناسی طبقه‌بندی‌شده^۵ استوار است. هستی‌شناسی‌ای که واقعیت را در سه سطح مجزا اما مرتبط تصور می‌کند: سطح واقعی^۶، بالفعل^۷ و تجربی^۸. سطح واقعی شامل ساختارها،

1. Latour and Callon
2. Emergent Properties
3. Plasticity
4. Roy Bhaskar
5. Stratified Ontology
6. Real
7. Actual
8. Empirical

9. Generative Mechanisms

10. Analytical Dualism

۵-۱. تلفیق چهارچوب‌ها: ساخت ابزار تحلیلی یکپارچه

هر کدام از چهارچوب‌های مورفوژنتیک و زمینه، سازوکار، پیامد قدرت‌ها و محدودیت‌های خاص خود را دارند. مورفوژنتیک در تحلیل پویایی‌های بلندمدت و فرایندهای تحول یا ثبات قدرتمند است، اما در تبیین سازوکارهای دقیق علی ضعیف‌تر عمل می‌کند. در مقابل، چهارچوب زمینه، سازوکار، پیامد در کشف سازوکارهای علی توانمند است، اما بُعد زمانی و فرایندی را کمتر در نظر می‌گیرد. تلفیق این دو امکان بهره‌گیری از قدرت‌های هر دو را در پاسخ به اهداف این پژوهش فراهم می‌کند. چهارچوب ترکیبی توسعه‌یافته در این پژوهش بر سه سطح تحلیلی استوار است (شکل ۱). در سطح نخست، تحلیل مورفوژنتیک با تقسیم دوره مطالعه به چرخه‌های T1 تا T4 انجام می‌شود. در هر مرحله، ساختارهای موجود و نحوه شرطی‌سازی آن‌ها، کنشگران فعال و کنش‌های آن‌ها، الگوی تعاملات و جهت‌گیری آن‌ها بررسی می‌شود تا مشخص شود روند غالب به سوی مورفوژنز حرکت می‌کند یا مورفواستاسیس. در سطح دوم، تحلیل زمینه، سازوکار، پیامد در هر مرحله از چرخه مورفوژنتیک انجام می‌شود تا زمینه‌های خاص آن مرحله شناسایی شود، سازوکارهای فعال‌شده و پیامدهای حاصل تبیین و روابط علی میان این سه مؤلفه روشن شود. در سطح سوم، تحلیل تعاملی بر بررسی پویایی‌های بین‌مرحله‌ای متمرکز است. به این معنا که پیامدهای هر مرحله چگونه زمینه مرحله بعدی را شکل می‌دهند، سازوکارها چگونه در طول زمان تکامل می‌یابند، فرایندهای یادگیری و انطباق چگونه رخ می‌دهند و چرا الگوی کلی به سمت مورفواستاسیس یا مورفوژنز گرایش پیدا می‌کند. این معماری سه‌سطحی امکان تحلیل جامع و نظام‌مند پدیده‌های پیچیده را فراهم می‌کند. بر مبنای این چهارچوب نظری، پژوهش حاضر بر اساس منطق استدلال پس‌کاوانه^۴ انجام می‌شود که یکی از مشخصه‌های اصلی واقع‌گرایی انتقادی است (Bhaskar, 1975, 2008). پس‌کاوی^۵ فرایندی است که از رویدادهای مشاهده‌شده آغاز می‌شود و به سوی شناسایی سازوکارهایی پیش می‌رود که احتمالاً آن رویدادها را پدید آورده‌اند.

- T2-T3 تعامل اجتماعی: در این مرحله عاملان مختلف

در واکنش به شرایط ساختاری و در تعامل با یکدیگر کنش‌های متفاوتی انجام می‌دهند.

- T4 تطبیق ساختاری: نتیجه تعاملات در مرحله قبل در این

مرحله به صورت تغییر یا بازتولید ساختارها متبلور می‌شود. اگر نیروهای تغییر غالب باشند، ساختارهای جدیدی شکل می‌گیرند (مورفوژنز). اگر نیروهای حفظ وضع موجود قوی‌تر باشند، ساختارها بازتولید می‌شوند (مورفواستاسیس).

مفاهیم کلیدی مورفوژنز و مورفواستاسیس قلب نظریه آرچر را تشکیل می‌دهند. آنچه این مفاهیم را توانمند می‌کند، درک دیالکتیکی آن‌هاست؛ یعنی تغییر و ثبات دو روی یک فرایندند و هر دو فرایندهایی فعال‌اند. در تحلیل روند مداخلات سیاستی و تنظیم‌گرانه، T1 مرحله‌ای است که در آن پیامدها و آثاری پدید آمده‌اند و سیاست‌گذار در خصوص کنترل و اثرگذاری در آن‌ها حساس می‌شود. سپس، در پی اعمال و اجرای مداخلات تغییراتی در ساختارها پدید می‌آورد که در طول دوره T2-T3 به تعاملات و واکنش‌های مختلف کنشگران درگیر منجر می‌شود. در نهایت، نتایج مداخلات تحت‌تأثیر این واکنش‌ها در مرحله T4 با حفظ وضع موجود و یا تغییر آن نمایان می‌شوند. با این حال، حتی در صورت وقوع تغییر نیز ممکن است پیامدها دقیقاً مطابق اهداف سیاست‌های اعمال‌شده نباشند و وضعیتی متفاوت را رقم بزنند.

۴-۱. رویکرد ارزیابی واقع‌گرایانه سیاست و چهارچوب

زمینه، سازوکار، پیامد

جایگاه هستی‌شناختی سکوها به‌مثابه میانجی‌های مادی فناورانه که در کنار ساختارها و کنشگران انسانی واجد قدرت علی‌اند ایجاب می‌کند تا در کنار رویکرد مورفوژنتیک از لنزی دقیق‌تر نیز برای تحلیل سازوکارهای علی در هر مرحله استفاده شود.

ارزیابی واقع‌گرایانه پائوسون و تیلی (1997) که تلاشی برای به‌کارگیری عملی اصول واقع‌گرایی انتقادی در ارزیابی سیاست‌ها و برنامه‌هاست، بر این اصل استوار است که برنامه‌ها و سیاست‌ها خود علت نتایج نیستند، بلکه منابعی‌اند که «سازوکارهایی» را در «زمینه‌های» مشخص فعال می‌کنند و این ترکیب به «پیامدهای» مشخصی منجر می‌شود. چهارچوب $C+M=O$ هسته این رویکرد را تشکیل می‌دهد. زمینه^۱ شرایط پیش‌موجودی است که سازوکارها در آن فعال می‌شوند؛ سازوکار^۲ فرایندهای زیربنایی است که تغییر را تولید می‌کنند و پیامد^۳ نتایج مشاهده‌شده از فعال شدن سازوکارها در زمینه‌های مشخص است (Pawson, 2006).

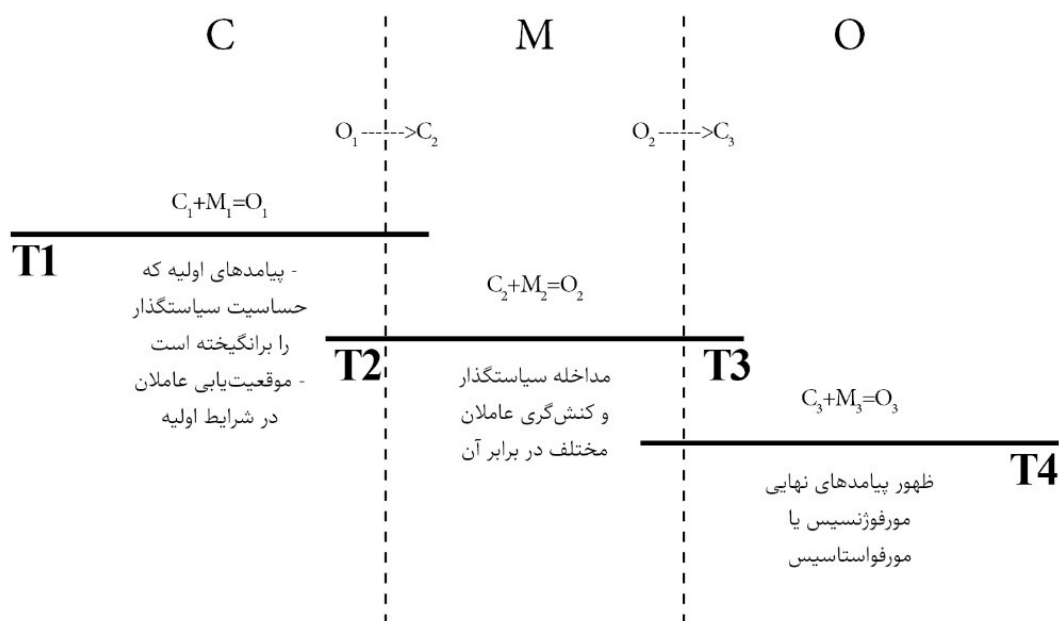
1. Context

2. Mechanism

3. Outcome

4. Retroductive Reasoning

5. Retroduction



شکل ۱: الگوی نظری پژوهش: چهارچوب مورفونسیس و زمینه، سازوکار، پیامد در تحلیل پویایی‌های مورفواستاتیک

۲. روش‌شناسی

اینترنتی در ایران (۱۴۰۱-۱۴۰۴) است، نمونه‌ای از شکست سیاست‌گذاری در مواجهه با پدیده‌های سکومحور. این نمونه مطالعاتی بر اساس معیارهای رایج در پژوهش‌های نمونه‌موردی نظیر غنای نظری، وجود مرزهای مشخص (شامل دوره زمانی مشخص، عاملان شناخته‌شده و نتایج سنجش‌پذیر)، امکان تعمیم تحلیلی، دسترسی به داده و در نهایت نمودن نظری انتخاب شده است (Yin, 2017).

۲-۲. انتخاب منابع داده

در این پژوهش، انتخاب منابع داده با اتکا به رویکرد واقع‌گرایی انتقادی و با هدف دسترسی به سطوح مختلف واقعیت، گردآوری داده‌های طبیعی و غیرمداخله‌گرانه و مشاهده واکنش‌های خودجوش کنشگران بدون تأثیر حضور پژوهشگر بوده است. سه منبع اصلی داده عبارت‌اند از: ۱. اخبار و گزارش‌های رسانه‌ای برای بررسی سطح «فعلی» و گفتمان‌های غالب؛ ۲. پیام‌های رانندگان در گروه‌های تلگرامی برای سطح «تجربی» و مشاهده واکنش‌های زیسته و هویت‌سازی جمعی؛ ۳. توییت‌ها برای بازنمایی فضای عمومی و تعاملات غیررسمی. این ترکیب امکان تحلیل هم‌زمان گفتمان‌های رسمی، تجربه‌های فردی و تعاملات اجتماعی را فراهم کرد. داده‌ها شرایط واقعی و لحظه‌های بحرانی را بازتاب می‌دهند. امری که برای شناسایی سازوکارهای فعال ضروری است. افزون بر این، تنوع منابع داده امکان مثلث‌سازی را

این پژوهش بر اساس رویکرد تحلیل محتوای کیفی هدایت‌شده و در چهارچوب فلسفی واقع‌گرایی انتقادی انجام شده است (Hsieh and Shannon, 2005). انتخاب این رویکرد منطبق با ادعاهای هستی‌شناختی واقع‌گرایی انتقادی است. رویکردی که واقعیت را در لایه‌های گوناگون تصور می‌کند و ضرورت کشف سازوکارهای زیربنایی تولیدکننده پدیده‌های مشاهده‌شده را برجسته می‌کند (Sayer, 2000). انطباق این رویکرد با چهارچوب نظری ترکیبی مورفونسیس و زمینه، سازوکار، پیامد در انتخاب منابع داده، روش گردآوری داده‌ها و شیوه تحلیل آن‌ها مشهود است. بر اساس منطق پس‌کاوانه واقع‌گرایی انتقادی، پژوهش حاضر از پدیده مشاهده‌شده (ناکامی سیاست تنظیمگری) آغاز می‌شود و به دنبال شناسایی ساختارها و سازوکارهایی است که احتمالاً این پدیده را تولید کرده‌اند (Bhaskar, 2008). تحقق این هدف مستلزم دسترسی به داده‌هایی است که نه تنها سطح تجربی، بلکه لایه‌های عمیق‌تر فرایندهای اجتماعی را نیز آشکار می‌کند.

۲-۱. طراحی پژوهش: رویکرد مطالعه موردی

این پژوهش بر اساس مطالعه موردی تفسیری طراحی شده است؛ رویکردی که هدف آن درک عمیق پدیده‌ای خاص در بستر طبیعی وقوع آن است (Stake, 1995; Yin, 2003). مورد مطالعه این پژوهش، ماجرای تنظیمگری قیمت‌گذاری سکوهای تاکسی

برای کشف سازوکارهای پیچیده مهیا کرد.

۳-۲. جمع‌آوری داده‌ها: اخبار و گزارش‌های رسانه‌ای

راهبرد گردآوری اخبار با توجه به ضرورت پوشش جامع طیف گفتمان‌های موجود در فضای عمومی طراحی شد. بر این اساس، رسانه‌ها در چهار دسته طبقه‌بندی شدند: ۱. عمومی (خبرگزاری‌هایی همچون ایرنا، ایسنا، خبرآنلاین، تسنیم، همشهری، شرق)؛ ۲. تخصصی فناوری (دیجیاتو، زومیت، پیوست، گجت‌نیوز)؛ ۳. تخصصی حمل‌ونقل (تین‌نیوز و روزگارخودرو)؛ ۴. اقتصادی (اقتصادآنلاین، تجارت‌نیوز، دنیای اقتصاد). هدف این طبقه‌بندی درک گفتمان‌های متنوع و احتمالاً متضاد درباره تنظیمگری و قیمت‌گذاری سکوها تاکسی اینترنتی بود. جست‌وجوی هدفمند با مجموعه‌ای از کلیدواژه‌های متنوع انجام شد، از جمله کرایه اسنپ، قیمت‌گذاری اسنپ، نرخ‌گذاری، افزایش کرایه، نارضایتی مسافران و عجله دارم. این کلیدواژه‌ها بر اساس مفاهیم اصلی چهارچوب نظری و همچنین بررسی اولیه محتوا انتخاب شدند تا طیف وسیعی از جنبه‌های مسئله پوشش داده شوند. در نهایت، ۳۶۰ خبر غیرتکراری در قالب یک خط زمانی چهارساله برای تحلیل نهایی انتخاب شدند.

۳-۲. جمع‌آوری داده‌ها: گفت‌وگوهای گروه تلگرامی

به منظور تحلیل واکنش‌ها و شناسایی سازوکارهای نهفته در رویدادها از منظر رانندگان سکو، یکی از کلیدی‌ترین ذی‌نفعان و نیروهای مؤثر، رجوع به گفت‌وگوها و واکنش‌های این گروه در فضای مجازی راهبرد اصلی جمع‌آوری داده‌ها تعیین شد. این منبع داده به‌ویژه برای تحلیل مرحله T2-T3 چرخه مورفوژنتیک ضروری بود، زیرا در آن کنش‌عاملان در مواجهه با مداخلات مطالعه می‌شود. بدین منظور، یک گروه تلگرامی صنفی رانندگانی که در سکوها ایرانی کار می‌کردند شناسایی و انتخاب شد که ویژگی بارز آن عمومی بودن (از نظر امکان عضویت و مشاهده محتوا) و تخصصی بودن (از نظر مرتبط بودن کامل گفت‌وگوها با مسائل رانندگان شاغل در سکو) بود. این گروه با حدود ۷ هزار عضو یکی از بزرگ‌ترین فضاهای مجازی مرتبط با رانندگان است. برای نزدیک شدن به داده‌های موردنیاز از رویکرد نتنوگرافی زمان‌بندی‌شده^۱ استفاده شد. این انتخاب بر اساس ضرورت تمرکز بر لحظه‌های «بحرانی» انجام شد، لحظه‌هایی که در آن سازوکارهای معمولاً پنهان احتمالاً فعال و آشکار می‌شوند (Kozinets, 2019). دوره زمانی ۱۶ تا ۲۸ اسفند ۱۴۰۲ که مصادف با حذف ویژگی «عجله دارم» از اسنپ بود برای مشاهده و یادداشت‌برداری از پیام‌ها انتخاب شد. در گروه، روزانه بیش از ۲ هزار پیام میان کاربران متعدد ردوبدل می‌شد. یادداشت‌برداری

روزانه در دوره ۱۲ روزه به استخراج ۳ هزار پیام یکتای اولیه مرتبط با موضوع شد که حجم چشمگیری از داده‌های غنی و متنوع را تشکیل می‌دهد.

۴-۲. جمع‌آوری داده‌ها: توییت‌های شبکه اجتماعی

راهبرد جمع‌آوری توییت‌ها بر اساس نیاز پژوهش به دسترسی به گفت‌وگوهای عمومی و واکنش‌های کاربران در فضای باز شبکه‌های اجتماعی طراحی شد. انتخاب هشتگ #اسنپ به‌منزله کلیدواژه اصلی، بر پایه بررسی اولیه فضای توییت و شناسایی پرکاربردترین هشتگ مرتبط با موضوع انجام شد. بازه زمانی اسفند ۱۴۰۲ تا تیر ۱۴۰۳ دوره اوج مباحث عمومی درباره موضوع «عجله دارم» را در بر می‌گیرد و با مرحله T2-T3 در چهارچوب مورفوژنتیک منطبق است. با استفاده از ابزار ای‌پی‌آی توییت^۲ در این بازه زمانی، ۱۱۳۸ توییت استخراج شد.

۵-۲. فرایند کدگذاری و تحلیل محتوا

تحلیل داده‌ها با منطق ریتروداکتیو واقع‌گرایی انتقادی در چند مرحله انجام شد. ابتدا، مرحله غوطه‌وری کامل در داده‌ها با هدف درک کلی محتوا و شناسایی الگوهای اولیه انجام شد. این مرحله به استخراج حدود ۲۰ کلیدواژه اصلی بدون اتکا به پیش‌فرض نظری انجامید. این رویکرد با تحلیل محتوای هدایت‌شده هم‌راستا بود و امکان ظهور مفاهیم جدید را فراهم کرد (Elo and Kyngäs, 2008). سپس، به منظور مدیریت حجم داده و دستیابی به اشباع نظری نمونه‌گیری هدفمند نظری بر اساس این کلیدواژه‌ها انجام شد (Patton, 2015). در داده‌های رسانه‌ای، اخبار به سه چرخه زمانی تقسیم شدند و پاراگراف‌های با دست‌کم یک کلیدواژه و حداقل ۳۰ کلمه انتخاب شدند. در گروه‌های تلگرامی نیز از میان ۳ هزار پیام اولیه، ۲ هزار پیام بر اساس همین معیارها انتخاب شدند که نشان‌دهنده گستره کلیدواژه‌ها بودند.

فرایند کدگذاری بر اساس چهارچوب ترکیبی مورفوژنتیک و چهارچوب زمینه، سازوکار، پیامد طراحی و در سه سطح تدوین شد. در سطح اول، کدگذاری توصیفی برای شناسایی مؤلفه‌های اساسی انجام شد: نوع منبع (رسانه، تلگرام، توییت)، کنشگران اصلی (سیاست‌گذار، پلتفرم، راننده، مسافر، رسانه) و تعیین دوره زمانی مورفوژنتیک بر اساس تاریخ انتشار.

در سطح دوم، کدگذاری مفهومی بر اساس چهارچوب نظری انجام و هر متن از منظر زمینه‌ها، سازوکارها و پیامدها تحلیل شد. در سطح سوم، کدگذاری تفسیری بر اساس مفاهیم مورفوژنتیک انجام شد که شامل شناسایی دقیق عاملان و تفکیک انواع کنش‌ها (گفتمانی، مادی و راهبردی) بود. در فرایند تحلیل، ذیل هر کد مجموعه‌ای از مضامین استخراج شد. با توجه به حجم

شد، زیرا بدون انتخاب آن احتمال یافتن راننده به‌شدت کاهش می‌یافت. در ادامه، این وضعیت به موج گسترده‌ای از اعتراضات منجر شد، به گونه‌ای که موضوع در دستور کار برخی مسئولان دولتی قرار گرفت.

۲-۶-۳. مداخله تعزیرات و حذف اجباری (دی ۱۴۰۲ - اسفند ۱۴۰۲)

سازمان تعزیرات حکومتی از دی ۱۴۰۲ این موضوع را که «گزینه عجله دارم مصداق گران‌فروشی است» در فضای عمومی طرح کرد (Tazirat, 2024). این موضع‌گیری در بهمن ۱۴۰۲ به صدور دستوری قاطع همراه با تهدید قضایی شدن پرونده انجامید. سرانجام اسنپ در ۱۷ اسفند ۱۴۰۲ گزینه «عجله دارم» را از نرم‌افزار خود حذف کرد (Yousefnejad, 2024).

۲-۶-۴. تلاش برای برگشت و مقاومت نهادی (اردیبهشت - خرداد ۱۴۰۳)

در اردیبهشت ۱۴۰۳، معاونت حقوقی ریاست جمهوری تفسیری ارائه داد مبنی بر اینکه گزینه «عجله دارم» خلاف قانون نیست و در چهارچوب دستورالعمل ۱۳۹۸ توجیه‌پذیر است (Es-lamieh, 2024). مبتنی بر همین تفسیر، در خرداد ۱۴۰۳ هیئت مقررات‌زدایی وزارت اقتصاد در جلسه‌ای بدون حضور نماینده سازمان تعزیرات مصوب کرد که بازگشت این گزینه بلامانع است (Sayyah, 2024).

۲-۶-۵. بازگشت با نام جدید (زمستان ۱۴۰۳)

در زمستان ۱۴۰۳، گزینه «عجله دارم» با نام جدید «درخواست پیش‌تاز» ابتدا برای سرویس اسنپ‌بایک و سپس برای سرویس تاکسی احیا شد (Parsapour, 2025).

۲-۶-۶. مواضع پراکنده شورای رقابت (۱۴۰۰-۱۴۰۴)

شورای رقابت در جایگاه مرجع تنظیم‌گری رقابت در ایران و بر اساس فصل نهم اجرای قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴، یکی از کنشگران اصلی در بازار تاکسی‌های اینترنتی بوده است. با این حال، علی‌رغم انطباق موضوع با مأموریت‌های قانونی این شورا (مانند بازار انحصاری اسنپ و تپسی یا رویه‌های که به حذف تاکسی‌تلفنی‌ها شد)، هیچ‌گاه این شورا در مواجهه با این اتفاقات اقدام عملی انجام نداد و آنچه دیده می‌شود نه صدور احکام بازدارنده، بلکه موضع‌گیری‌های کلی و تشکیل جلسه‌هایی صرفاً برای بررسی مسئله بوده است (Hamshahri Online, 2023; Nouri, 2025).

زیاد مضامین در گزارش نهایی صرفاً مضامینی ارائه شدند که یا پرتکرارتر بودند یا از نظر محتوایی در تبیین پدیده مورد مطالعه اثرگذارتر بودند. سایر مضامین کمتر تکرار شده در آرشیو تحلیل نگهداری شده‌اند تا شفافیت و قابلیت پیگیری فرایند حفظ شود.

به منظور تضمین اعتبار و پایایی تحلیل، از چندین راهبرد استفاده شد. مثلث‌سازی منابع امکان مقایسه و تأیید یافته‌ها را از طریق سه منبع متفاوت فراهم کرد (Denzin, 2017). همچنین، فرایند تحلیل تا رسیدن به اشباع نظری ادامه یافت. این وضعیت پس از بررسی ۲۰۰ پیام تلگرامی، ۳۰ درصد از داده‌های خبری و ۲۰۰ توییت حاصل شد.

۲-۶-۶. نمونه مورد مطالعه

ورود به نمونه موردی این پژوهش مستلزم بازسازی دقیق توالی تاریخی رویدادها و تحولاتی است که زمینه‌ساز وضعیت کنونی بوده‌اند. این بخش با اتکا به گزارش‌های رسمی تحولات کلیدی را در حوزه تاکسی‌های اینترنتی به ترتیب زمانی وقوع آن‌ها بررسی می‌کند تا بستر لازم برای تحلیل عمیق‌تر فراهم شود.

۲-۶-۱. دستورالعمل ۱۳۹۸: نقطه عطف آزادسازی افراطی

نقطه آغاز تحولات به دستورالعمل مصوب ۳ مهر ۱۳۹۸ وزارت صنعت، معدن و تجارت (2019) با عنوان «نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر» بازمی‌گردد. ماده شش این دستورالعمل با به رسمیت شناختن سازوکار آزادانه قیمت‌گذاری پویا تحولی بنیادی در چهارچوب قانونی قیمت‌گذاری پدید آورد. تحولی که با قوانین فرادستی نظیر قانون وظایف و اختیارات شوراهای شهر (در تصویب کرایه انواع حمل‌ونقل شهری) و با قانون تعزیرات حکومتی ایران در تعارض بود. همچنین، بر خلاف تجربه جهانی که در آن آزادی عمل الگوریتم‌های قیمت‌گذاری به اشکال مختلف مانند ضرورت تعیین کف و سقف، محدودیت در شرایط اضطراری (مانند همه‌گیری و جنگ) و شفافیت و مشخص بودن معیارها محدود می‌شوند (Li et al., 2022; MacKay and Weinstein, 2022; Spivack, 2025; Tan, 2025; Zhang, 2019)، این دستورالعمل رویکردی افراطی به آزادسازی قیمت اتخاذ کرد و امکان هر میزان افزایش یا کاهش قیمت و دخالت دادن هر عاملی را در الگوریتم قیمت‌گذاری فراهم کرد.

۲-۶-۲. ظهور «عجله دارم» و تشدید بحران (۱۴۰۰-۱۴۰۲)

در اوایل سال ۱۴۰۰، سکوی اسنپ گزینه «عجله دارم» را به نرم‌افزار خود افزود. گزینه‌ای که امکان افزایش کرایه را در ازای دریافت سریع‌تر سرویس فراهم می‌کرد (Masoumpour, 2021). این قابلیت پس از مدتی به گزینه‌ای ضروری تبدیل

۳. یافته‌ها

مرحله ویژگی‌ها، سازوکارها و پیامدهای خاص خود را داشته که در قالب مضامین کلیدی استخراج و تحلیل شده‌اند. جدول ۱ مضامین اصلی هر مرحله را در سطح نخست چهارچوب زمینه، سازوکار، پیامد ارائه می‌دهد.

تحلیل داده‌های جمع‌آوری‌شده از مطبوعات، شبکه‌های اجتماعی و گروه‌های تلگرامی رانندگان طی دوره زمانی ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد تحولات مرتبط با گزینه «عجله دارم» در تاکسی‌های اینترنتی در سه مرحله متمایز رخ داده است. هر

جدول ۱: مضامین کلیدی استخراج‌شده در سطح اول (زمینه، سازوکار، پیامد)

کد اصلی	مضامین	مثال‌های متنی
T1- شرطی سازی ساختاری اولیه (شهریور ۱۴۰۰ تا دی ماه ۱۴۰۲)		
زمینه‌ها	خلاً نظارتی و ابهام قانونی: نبود شفافیت در تعیین مرجع تنظیمگری و تداخل صلاحیت‌های نهادهای مختلف. فشارهای اقتصاد کلان: تورم عمومی، بیکاری و سایر مسائل اقتصادی. انحصار ساختاری بازار: ناپدید شدن تاکسی‌های سنتی و وابستگی اجباری کاربران به سکوها. نبود شفافیت الگوریتمی: ناآگاهی کاربران و رانندگان از نحوه محاسبه قیمت‌ها و تخصیص سفرها.	به علت جدی نگرفتن استارت‌آپ‌ها و عقب ماندگی شهرداری‌ها و نبود درک دقیق از پیامدها مشکلات جدی ایجاد شده‌اند. (همشهری، ۲۵ دی ۱۴۰۲) با وجود این هزینه‌ها و کم بودن کرایه‌ها کار در تاکسی‌های اینترنتی اصلاً به‌صرفه نیست. (تجارت نیوز، ۲۹ مهر ۱۴۰۰) رشد سریع متکی بر انحصار به ایجاد تجربه تلخ میان مردم می‌انجامد. (همشهری، ۱۰ تیر ۱۴۰۱) شفافیت در تعیین نرخ‌گذاری مطالبه‌ای عمومی است. (مشرق نیوز، ۲۸ خرداد ۱۴۰۲)
سازوکارها	قیمت‌گذاری پویا و کنترل الگوریتمی: استفاده از الگوریتم‌هایی که قیمت را بر اساس متغیرهای متعدد و به صورت لحظه‌ای تنظیم می‌کردند. نبود تقارن اطلاعاتی: ناآگاهی کاربران، مسافران و حتی دولت از نحوه محاسبه کرایه در برابر اشراف اطلاعاتی سکوها به تمام جزئیات رفتار کاربران. رفتار انحصاری و کنترل بازار: استفاده از قیمت‌گذاری زیر قیمت تمام‌شده در دوره‌های اولیه برای حذف رقبا. مقاومت پراکنده رانندگان: نپذیرفتن سفرهایی با کرایه کم و تلاش‌های اولیه برای سازمان‌دهی اعتراض.	الگوریتم هوشمند اسنپ قیمت را کمی افزایش می‌دهد تا درخواست‌های بیشتری به سفر تبدیل شوند. (زومیت، ۱۷ مهر ۱۴۰۰) من نمی‌دانم اسنپ سر چه حساب کمیسیون را ۱۷ درصد کرده که بعضی وقت‌ها ۲۰ درصد هم است. (تجارت نیوز، یک آبان ۱۴۰۰) اتخاذ اقدامات ضد رقابتی از سوی اسنپ مسبوق به سابقه است. (شرق، ۲۲ فروردین ۱۴۰۱) یکی از دلایلی که رانندگان سفری را نمی‌پذیرند، کم بودن کرایه‌هاست. (تجارت نیوز، ۲۹ آذر ۱۴۰۰)
پیامدها	نارضایتی از افزایش شدید کرایه‌ها: کرایه‌های زیاد که مورد اعتراض مسافران قرار گرفت. نارضایتی رانندگان از درآمد کم: هم‌زمان با ادراک افزایش کرایه‌ها در طرف مسافر، رانندگان از کم بودن کرایه شکایت کردند. اجبار عملی به انتخاب گزینه «عجله دارم»: کاربران برای دریافت خدمات به طور ضمنی مجبور به انتخاب گزینه عجله دارم شده بودند.	افزایش وحشتناک قیمت اسنپ روی دلار را کم کرد. (آی‌تی‌سان، ۱۳ دی ۱۴۰۱) رانندگان اسنپ از کرایه کم گلایه‌مندند. (خبرگزاری صداوسیما، ۱۵ فروردین ۱۴۰۲) فقط زمانی که گزینه عجله دارم را انتخاب کنید، راننده اسنپ به شما پاسخ می‌دهد. (نفت ما، ۴ شهریور ۱۴۰۱)

کد اصلی	مضامین	مثال‌های متنی
T2-T3- اعمال مداخله حذف عجله دارم و واکنش‌ها (دی ۱۴۰۲ تا خرداد ۱۴۰۳)		
زمینه‌ها	آشفتگی نهادی تشدیدشده: تناقض میان نظر نهادها در موضوع عجله دارم به اوج خود رسیده است. فشارهای اقتصادی تشدیدشده: روزهای پایانی سال، رانندگان و مسافران ادراک عمیق‌تری از مشکلات اقتصادی و ارتباط آن با مسئله کرایه‌ها را بروز داده‌اند. تحول عادات اجتماعی: تبدیل استفاده از نرم‌افزارها به عادت اجتماعی و انتظار دریافت خدمات سریع به هنجار عمومی.	سازمان تعزیرات حکومتی: گزینه «عجله دارم» مصداق بارز گران‌فروشی است. (استارت‌آپ ۳۶۰، ۱۶ بهمن ۱۴۰۲) رئیس مرکز بهبود محیط کسب‌وکار: «عجله دارم» تخلف نیست و در تاکسی‌های اینترنتی باقی می‌ماند. (جوان، ۱۸ اسفند ۱۴۰۲) کاربران تاکسی‌های اینترنتی که از ایستادن کنار خیابان دست کشیده و به سفرهای اینترنتی عادت کرده‌اند. (مهر، ۱۲ اسفند ۱۴۰۲) کمبود کار باعث شده تا جمعیت کثیری به سراغ کار در سکوها بروند. (گجت نیوز، ۲۶ اسفند ۱۴۰۲) نزدیک به ۶ میلیون نفر از مردم زندگیشون به اسنپ وابسته هست. (گروه تلگرامی) وقتی با این هزینه‌های زیاد ما راننده‌ها لِه می‌شدیم کسی صدایش در نمی‌آمد. (گروه تلگرامی) دو عامل جدی شکل‌گیری #اسنپ: ۱. یارانه انرژی ۲. فقر گسترده. (توییت)
سازوکارها	دور زدن خلافتان محدودیت‌ها: ابداع روش‌هایی به وسیله رانندگان و مسافران برای خنثی کردن اثر مداخله در کاهش کرایه‌ها. تصمیم‌گیری نوسانی نهادی: موضع متفاوت بخش‌های مختلف دولت که در لایه پنهان سازوکاری برای توزیع مسئولیت و تغییر تصمیم‌ها بود. کنترل الگوریتمی تشدیدشده: در غیاب گزینه «عجله دارم» الگوریتم‌های پیچیده عرضه و تقاضا قیمت‌ها را کنترل می‌کنند.	گزینه «توقف دارم» تبدیل به شگردی برای افزایش کرایه شده است تا شاید رانندگان درخواست را قبول کنند. (اقتصاد آنلاین، ۲۰ اسفند ۱۴۰۲) با توجه به عرضه و تقاضا، قبول نکنید که قیمت‌ها برود بالا. (گروه تلگرامی) راه‌حل مشکل این است که از گزینه «مقصد دوم» در همان محل مقصد اول استفاده کنید. (توییت) تقریباً یک هفته بعد از طرح این تذکر، امیر سیاح، رئیس مرکز بهبود محیط کسب‌وکار وزارت اقتصاد، از این اظهار نظر انتقاد کرد. (ایسنا، ۱۹ اسفند ۱۴۰۲) اسنپ آن‌قدر قیمت را آورده پایین تا راننده‌ها کار نکنند، تا خود مسافرها مجبور بشوند زنگ بزنند تعزیرات بگویند «عجله دارم» برگردد. (گروه تلگرامی) بعد از حذف گزینه «عجله دارم» در صورتی که راننده‌ها سفری را تأیید نکنند قیمت‌ها مجدد افزایش پیدا می‌کند. یک الگوریتم جدید را جایگزین «عجله دارم» کرده‌اند. (فرارو، ۲۱ آبان ۱۴۰۳)

کد اصلی	مضامین	مثال‌های متنی
پیامدها	آشفته‌گی سیستمی پس از مداخله: حذف گزینه به انتظارهای طولانی و افزایش غیرشفاف قیمت‌ها بدون بهبود وضعیت منجر شد. تشدید تنش‌های چندجانبه: تشدید تنش میان رانندگان و مسافران، رانندگان حرفه‌ای با سایر رانندگان، هر دو گروه با سکوها و میان نهادهای دولتی. بحران شفافیت در قیمت‌گذاری: منطق قیمت‌گذاری حتی از قبل غیرشفاف‌تر و پنهان‌تر شده بود. تعمیق بحران معیشتی رانندگان: کاهش بسیار زیاد درآمد و اجبار به ادامه کار علی‌رغم نبود صرفه اقتصادی. ظهور مضامین جدید رسانه‌ای: مطرح شدن موضوعاتی مانند قیمت‌گذاری دستوری، چهارچوب‌های تنظیمگری و موانع توسعه اقتصاد دیجیتال.	اسنپ از تهران به کرج ۶۰۰ تومان، پرواز استانبول به تهران ۷۰۰ تومان. (توییت) الان نیم ساعت در سرما منتظر اسنپ هستم. (توییت) سال‌هاست دارند زیر قیمت تعرفه‌های شورای شهر نرخ می‌دهند، ولی چون این بدعت را گذاشتند حالا تعزیرات هم یقه‌شان را گرفته است. (گروه تلگرامی) بگذار اسنپ بماند و پرایدهای پلاک شهرستان و ماشین‌های کثیف و داغون و راننده‌های مفت‌بر و غیرمتحد. (گروه تلگرامی) این مسافرها بعضی‌هاشان این قدر متوقع هستند که می‌گویند هر راننده که سفر قبول نمی‌کند باید مسدود بشود. (گروه تلگرامی) چرا یکی نمی‌آید بنشیند پای درددل راننده، مشکلات راننده را ببیند چه جوری دارند مثل برده‌داری رفتار می‌کنند. (گروه تلگرامی) همه اجناس گران شدند، دلار رفته بالا، شب عید است و کلی خرج و مخارج، ولی کرایه‌های ما آمده پایین. (گروه تلگرامی) فکر می‌کنم بد نباشد به خاطر گزینه #عجله دارم #اسنپ و #تپسی به فکر یک تحریم باشیم، این چه وضعی است آخر؟ (توییت) قیمت دستوری باعث ناکارآمدی تاکسی‌های اینترنتی می‌شود. (استارت‌آپ ۳۶۰، ۹ بهمن ۱۴۰۲)
T4- تطبیق یا بازتولید ساختاری پس از تغییرات سیاستی (تیر ۱۴۰۳ تا مرداد ۱۴۰۴)		
زمینه‌ها	امتداد خلأ نظارتی و ابهام قانونی: کماکان بسیاری از موضوعات در خلأ نظارتی به سر می‌برند. تعمیق وابستگی سیستمی و انحصار: با وجود مداخلات، بازگشت به روش‌های سنتی دیگر حتی مطرح نبود. سکوها می‌دانستند همواره افرادی مجبور به کار تحت هر شرایطی هستند. فشارهای اقتصادی تشدیدشده: افزایش تعداد رانندگان، کاهش سهم هر فرد و تبدیل کار با سکو به شغل اصلی بدون جایگزین.	خودروهای شخصی اینترنتی نه در نوع فعالیت و نه در نرخ‌گذاری، هیچ مجوز قانونی از شهرداری تهران ندارند. (ایرنا، ۲۷ فروردین ۱۴۰۴) سکوها، برخلاف دیگر بخش‌های سیستم حمل‌ونقل عمومی، نرخ کرایه را خودشان تعیین می‌کنند. (شرق، ۹ تیر ۱۴۰۳) بدون ارائه توضیحی، موضوع رانندگان تاکسی اینترنتی از دستور کار کمیسیون عمران مجلس حذف شد. (مهر، ۷ مرداد ۱۴۰۴) اگر در گذشته مسافرکشی شخصی یک شغل دوم یا موقت تلقی می‌شد، امروز برای میلیون‌ها ایرانی به اصلی‌ترین منبع درآمد بدل شده. (تابناک، ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۴) روند فزاینده تورم موجب شده تا رانندگان برای ادامه فعالیت نیازمند درآمد بیشتری باشند. (دیدبان اقتصاد، ۱۲ تیر ۱۴۰۴) ضنر شرکت به قدری ناچیز است که کار نکردن راننده‌هايش تأثیر آن‌چنانی در درآمدش ندارد. (فرارو، ۲۱ آبان ۱۴۰۳)
سازوکارها	قیمت‌گذاری الگوریتمی پیشرفته‌تر: در شرایط بحرانی نرخ‌ها فراتر از هر مصوبه‌ای صرفاً بر اساس الگوریتم‌های توسعه‌یافته و جدید عرضه و تقاضا تعیین می‌شدند. مقاومت سازمان‌یافته اما ناکارآمد: رانندگان کارزارهای آنلاین با هزاران امضا ایجاد کردند، اما این سازمان‌دهی به کنش مؤثر منجر نشد. مشروعیت‌بخشی نهادی ضمنی: نهادهای تنظیمگری با برگزاری نشست‌هایی که بیشتر جنبه مذاکره داشت، مشروعیت به عملکرد سکوها می‌بخشیدند.	افزایش چشمگیر کرایه‌ها تحت‌تأثیر مجموعه‌ای از عوامل چون گرمای تابستان و الگوریتم جدید قیمت‌گذاری رخ داده است. (دیدبان اقتصاد، ۱۲ تیر ۱۴۰۴) این افزایش ناگهانی به نظر می‌رسد تابع الگوریتم‌های عرضه و تقاضا در شرایط بحرانی هستند. (تین نیوز، ۱ تیر ۱۴۰۴) شورای رقابت در جلسه ۶ خرداد ۱۴۰۴ موضوع «شکایت جمعی از رانندگان و مسافران از شرکت‌های تاکسی اینترنتی مبنی بر اعتراض به نرخ کمیسیون و کرایه سفر» را بررسی کرد. (دیجیاتو، ۱۱ خرداد ۱۴۰۴)

کد اصلی	مضامین	مثال‌های متنی
پیامدها	نارضایتی در خصوص گرانی کرایه‌ها: همانند دوره اولیه با تناوب زیاد نارضایتی از گرانی و افسارگسختگی کرایه‌ها مطرح می‌شود. امتداد نارضایتی رانندگان: با فقدان نمایندگی صنفی رانندگان قدرت دفاع از حقوق خود را نداشتند و هر روز با مسائل جدیدتر مواجه می‌شدند. پرداخت نکردن کرایه به وسیله مسافران: پدیده جدیدی که نشان‌دهنده تشدید تنش‌ها در اشکال جدید بود. کاهش شفافیت سکوها: کمیسیون‌ها همچنان با الگویی ناعادلانه محاسبه می‌شد. مواردی نظیر اخذ کمیسیون برای سفرهای لغوشده نیز اضافه شده بود. بازگشت گزینه «عجله دارم»: بازگشت در قالب عنوان جدید «درخواست پیش‌تاز» که حاکی از بازگشت صریح به شرایط پیش از مداخله بود.	هم‌زمان با موج هم‌بستگی ملی پس از حملات اخیر، افزایش ۲ تا ۳ برابری کرایه تاکسی‌های اینترنتی در تهران باعث خشم گسترده کاربران شده است. (۴ تیر ۱۴۰۴) نه مسافران راضی‌اند نه رانندگان. (شرق، ۹ تیر ۱۴۰۳) کاربران اسنپ با گزینه «درخواست پیش‌تاز» مواجه می‌شوند که با تأیید مسافر هزینه سفر بیشتر می‌شود تا رانندگان درخواست را زودتر بپذیرند. (زومیت، ۱۸ بهمن ۱۴۰۳) رانندگان با توجه به پرداخت نکردن کرایه از سوی مسافران، از مدیران مجموعه خود خواسته‌اند یا مسافران بدحساب را محدود و یا گزینه پرداخت کرایه در ابتدای سفر را راه‌اندازی کنند. (تین نیوز، ۶ اردیبهشت ۱۴۰۴) برخی اوقات کمیسیون‌هایی از آن‌ها کسر می‌شود که سفر آن را نرفته‌اند و کرایه‌ای دریافت نکرده‌اند. (تین نیوز، ۹ مرداد ۱۴۰۴)

تحلیل عمیق‌تر داده‌ها در سطح دوم (مورفوژنتیک) نشان می‌دهد هر یک از عاملان اصلی این فرایند (رانندگان، سکوها، مسافران، مسئولان و رسانه‌ها) واکنش‌ها و راهبردهای متفاوتی در طول این چهار مرحله در پیش گرفته‌اند. این واکنش‌ها از مقاومت

جدول ۲: مضامین کلیدی استخراج‌شده در سطح دوم (مورفوژنتیک)

دوره	عامل	مضامین	مثال‌های متنی
T1	رانندگان	امتناع انتخابی از پذیرش سفرها و سازمان‌دهی اولیه اعتصاب	احتمالاً یکی دیگر از دلایلی که رانندگان سفری را نمی‌پذیرند، پایین بودن کرایه‌هاست. (تجارت نیوز، ۲۴ آذر ۱۴۰۰)
	سکوها	راهبرد فراقتنی و توجیه‌سازی با تأکید بر عرضه و تقاضا و خودداری از ارائه اطلاعات شفاف	رانندگان اسنپ اخیراً با انتشار فراخوانی در فضای مجازی اعلام کردند طی بازه ۱ تا ۵ خرداد به دلیل پایین بودن دستمزد خود اعتصاب خواهند کرد. (گجت نیوز، ۱ خرداد ۱۴۰۱)
	مسافران	انطباق اجباری و پرداخت هزینه‌های بیشتر	مسافران می‌گویند گاهی تنها راه پیدا کردن خودرو افزایش کرایه و زدن گزینه «عجله دارم» است. (تجارت نیوز، ۲۵ آذر ۱۴۰۰)
	مسئولان	واکنش تردیدآمیز با ادعای مطالعه بازار و تمایل نداشتن به ایجاد اختلال	شورای رقابت اصلاً بازارش را در حال مطالعه است که اگر اختلالی وجود دارد رسیدگی بکند. (خبرگزاری صداوسیما، ۲۵ اردیبهشت ۱۴۰۲)
	رسانه‌ها	قاب‌بندی رسانه‌ای مسئله	گزینه «عجله دارم» کلاه‌گشادی که اسنپ بر سر مسافران می‌گذارد. (خبر فوری، ۱ خرداد ۱۴۰۲)

دوره	عامل	مضامین	مثال‌های متنی
T2-T3	رانندگان	ابداع روش‌های جایگزین، سازمان‌دهی مقاومت هماهنگ، ساخت روایت قربانی و انتقاد از تبعیض نهادی	همکاران، مرد باشید، اتحاد داشته باشید و با اسنپ یک هفته کار نکنید. (گروه تلگرامی) اگر اتحاد داشتیم، در دسته و گروه‌های چند نفری می‌شدیم و کاری راه می‌انداختیم و دست از این برده‌داری اعتیادآور می‌کشیدیم. (گروه تلگرامی) بچه‌ها اگر دیدید یک سفر دومقصد هست و هر دو مقصد خیلی به هم نزدیک است، بدانید جای عجله دارم دومقصد کردن. (گروه تلگرامی)
	سکوها	تسلیم ظاهری با احترام به قانون همراه با مقاومت پنهان، تنظیم الگوریتمی جایگزین و لابی برای تغییر تصمیم	علی‌رغم حذف «عجله دارم» به واسطه کاربردی بودن و نفع این گزینه برای هر دو گروه کاربران، همچنان از طریق مذاکرات، جلسات و گفت‌وگوها به دنبال اثبات کارکرد این گزینه به دستگاه‌های مربوطه هستیم (عصر ایران، ۱۸ اسفند ۱۴۰۲)
	مسافران	همکاری با رانندگان در دور زدن محدودیت‌ها از سر اجبار، ابراز نارضایتی دوسویه و انتقاد از ناکارآمدی سیاست	گیریم «عجله دارم» را برداشتید، با توقف در مسیر چه می‌کنید؟! (توییت)
	مسئولان	مداخله قاطع اولیه، اظهارنظرهای غیررسمی، تغییر موضع تدریجی	بر اساس نظریه معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری، گزینه «عجله دارم» مصداق گران‌فروشی نیست. این در حالی است که تعزیرات گزینه «عجله دارم» را مصداق گران‌فروشی اعلام کرده بود. (خبرآنلاین، ۱۵ خرداد ۱۴۰۳)
	رسانه‌ها	هم‌صدایی رسانه‌های تخصصی حول محور مخالفت با مداخلات دولت	رگولاتور ما باید متوجه باشد فرایند قیمت‌گذاری شرکت‌های نوآور مبتنی بر داده و شفاف است و دربرگیرنده یک بازی برد برد برای طرفین است. (پپوست، ۲۲ اسفند ۱۴۰۲)
T4	رانندگان	آزمودن اشکال جدید اعتراض، اما عمدتاً پذیرش وضعیت و بازتولید گفتمان اعتراضی بدون کنش مؤثر	در طول سه ماهی که برای نوشتن این گزارش با رانندگان یا همان سفیران تاکسی‌های اینترنتی همراه بودم و صحبت کردم، فقط یکی از آن‌ها کاملاً رضایت داشت و از اینکه مشغول این کار است. (تابناک، ۲۶ آذر ۱۴۰۳)
	سکوها	بازگرداندن گزینه افزایش قیمت با نام‌های جدید، معرفی سازوکارهای کنترلی جدید مانند سازوکار جریمه و مذاکره از موضع قدرت	اسنپ با شروع فصل گرما امکان ثبت بازخورد درباره تهاوی هوا را از طریق دو الگوی نظرسنجی در اختیار کاربران مسافر قرار داده است. (تین‌نیوز، ۷ خرداد ۱۴۰۴) کاربران اسنپ با گزینه «درخواست پیشتاز» مواجه می‌شوند که با تأیید مسافر هزینه سفر بیشتر می‌شود تا رانندگان درخواست را زودتر بپذیرند. (زومیت، ۱۸ بهمن ۱۴۰۳) مدیرعامل تپسی: از جمله نهادهایی که در این مدت برای رشد این صنعت تلاش کرده‌اند، معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری است که جای تشکر دارد. (روزگار خودرو، ۶ آذر ۱۴۰۳)
	مسافران	نبود مقاومت سازمان‌یافته جز واکنش‌های پراکنده و موردی	کاربران شبکه‌های اجتماعی در خصوص تداوم نرخ‌های بالا در شرایط عادی انتقاد دارند و خواستار شفاف‌سازی سازوکار قیمت‌گذاری شده‌اند. (عصر ایران، ۱۱ تیر ۱۴۰۴) روزهای زمستانی و تکرار سرگردانی مسافران در سطح شهر. (ایرنا، ۳۰ دی ۱۴۰۳)
	مسئولان	پذیرش واقعیت و تنظیمگری نمادین از طریق برگزاری نشست‌ها و صدور بیانیه‌های بدون اقدام عملی	نشست اخیر شورای رقابت با حضور مدیرعامل‌های تپسی و اسنپ فرصتی برای بررسی چالش‌های موجود و ایجاد راهکارهای منصفانه در حوزه تاکسی‌های اینترنتی بود. (اقتصاد آنلاین، ۲۳ دی ۱۴۰۳)
	رسانه‌ها	پیگیری مجدد مسائل پیشین و طرح صورت‌مسئله‌های جدید	تاکسی‌های اینترنتی با افزایش ۲ تا ۳ برابری نرخ‌ها، شهروندان را غافلگیر کردند. (تین نیوز، ۱ تیر ۱۴۰۴) مسافران بدون پرداخت کرایه خودرو را ترک می‌کنند. (تین نیوز، ۳۱ فروردین ۱۴۰۳)

داده‌های استخراج‌شده از این دو سطح تحلیل تصویری جامع از تعامل قدرت، مقاومت و انطباق در نظامی اجتماعی - فناورانه و پیچیده ترسیم می‌کنند. این یافته‌ها نشان می‌دهند علی‌رغم مداخلات نهادی و اعتراضات مکرر، ساختارهای قدرت اولیه نه تنها حفظ، بلکه در اشکال جدید و پیچیده‌تری بازتولید شده‌اند. موضوعی که در بخش «بحث» بررسی خواهند شد.

۴. بحث و تحلیل یافته‌ها

یافته‌های این پژوهش تصویری پیچیده از شکست ساختاری سیاست‌گذاری در مواجهه با اقتصاد سکومحور ارائه می‌دهند. در دوره T1، پیامدهای نامطلوبی نظیر افزایش قیمت‌ها، استثمار رانندگان و وابستگی عمومی به سکوها مشاهده شد و همین امر مداخله سیاست‌گذار را در دوره T2-T3 در پی داشت. با این حال، پس از چرخه‌ای پیچیده از تعاملات، مقاومت‌ها و بازسازی روابط قدرت در دوره T4 شاهد بازگشت همان پیامدهای اولیه با شدت و پیچیدگی بیشتر هستیم. این الگو سؤال بنیادینی را مطرح می‌کند: چرا مداخله سیاستی که به ظاهر منطقی و ضروری بود، نه تنها به اهداف خود نرسید، بلکه همان مشکلاتی را تشدید کرد که قرار بود برطرف کند؟

۴-۱. تحلیل مورفوتیک: کشف الگوهای تحول و مقاومت

تحلیل یافته‌ها از منظر چهارچوب مورفوتیک آرچر حضور دو دسته نیروی متضاد را آشکار می‌کند. نیروهای مورفوتیک که خواستار تغییر ساختار موجود بودند، بیشتر از سوی سیاست‌گذاران و بخشی از افکار عمومی ناراضی شکل گرفتند. این نیروها بر اساس ادراک گران‌فروشی پدید آمدند و مداخله دولت برای کنترل قیمت‌ها را مطالبه کردند. در مقابل، نیروهای مورفواستاتیک طیف وسیع‌تری از عاملان را شامل می‌شدند: از سکوها و تلاش‌های آنان برای مقابله با تغییراتی که به کاهش کارایی و یا افزایش هزینه‌های آنان منجر می‌شد، تا نیروهای پنهان‌تری مانند وابستگی عمیق رانندگان به درآمدزایی از سکوها، عادت‌سازی مسافران به خدمات آنلاین، هژمونی گفتمانی اقتصاد بازار و فناوری و سازوکارهای الگوریتمی خودتطبیق‌یافته. در این میان، عملکرد رسانه‌های تخصصی فناوری در جایگاه نیرویی مکمل در شکل‌دهی به گفتمان ضرورت مقررات‌زدایی نیز حائز اهمیت است. این اتفاق در حالی رخ داد که موضوع گزینه «عجله دارم» ارتباطی با قیمت‌گذاری دستوری نداشت. این گزینه بیش از آنکه سازوکاری برای قیمت‌گذاری پویا باشد، نوعی سازوکار روان‌شناختی برای انتقال پیامد گرانی به کاربران بود. سازوکاری که سکو از طریق آن مسئولیت خود را در افزایش قیمت‌ها انکار می‌کرد.

غلبه نیروهای مورفواستاتیک نتیجه ترکیبی پیچیده از عوامل ساختاری و عاملیتی بود. وابستگی اقتصادی و اجتماعی به سکوها به حدی رسیده بود که هرگونه تغییر بنیادین تهدیدی برای

بقای روزمره میلیون‌ها کاربر محسوب می‌شد. این وابستگی که محصول سال‌ها قیمت‌گذاری زیر نرخ هزینه اولیه، حذف رقبای سنتی و شکل‌گیری انحصار عملی بود، زمینه‌ای فراهم کرده بود که حتی قربانیان اصلی سیستم (رانندگان و مسافران) نیز ناچار به دفاع از آن بودند. همان‌طور که یافته‌ها نشان می‌دهند رانندگان علی‌رغم اعتراض شدید به شرایط کاری خود در عمل با کاهش کارایی سکوها مخالفت کردند و راه‌های خلاقانه‌ای برای دور زدن محدودیت‌ها ابداع کردند. تناقض نهفته در نارضایتی هم‌زمان رانندگان و مسافران از کرایه‌ها حکایت از پیچیدگی وضعیتی دارد که در آن سکوها به ماشین تولید نارضایتی در میان افرادی تبدیل شده که به عملکرد آن وابسته‌اند. کارایی این سیستم حاصل انتقال بار هزینه‌ها، فشارهای روانی مداوم و سازوکارهای روان‌شناختی است که نارضایتی پیوسته و دوسویه ایجاد می‌کند. کارایی سکو نه در ایجاد رضایت، بلکه در بیشینه کردن سفرهای موفق است و هر چه این موفقیت بیشتر باشد، مجموع نارضایتی نیز بیشتر می‌شود. همین تناقض مضامینی مانند برده‌داری، استثمار و ظلم را در گفت‌وگوهای کاربران برجسته کرده است.

۴-۲. تحلیل عمیق در چهارچوب زمینه، سازوکار، پیامد:

کشف الگوی طراحی شکست سیاست

از منظر رویکرد ارزیابی واقع‌گرایانه، سیاست‌گذار با درک پیامدهای نامطلوب اولیه (O) اولیه در لحظه T1 برای دستیابی به پیامدهای مورد انتظار (O) نهایی در لحظه T4 باید مداخله را به گونه‌ای طراحی می‌کرد که سازوکارهای لازم را برای تحقق آن پیامدها در زمینه اولیه (C) فعال کند. در این چهارچوب، طراحی سیاست به معنای شناخت زمینه، شناسایی سازوکارهای مولد پیامدهای منفی و طراحی مداخله‌ای برای تغییر یا دگرگونی این سازوکارهاست. اگر هر یک از این مراحل به‌درستی انجام نشده باشد، به طراحی نامناسبی می‌انجامد که پیامد مورد انتظار را محقق نمی‌کند.

۴-۳. فقدان درک جامع از پیامدهای اولیه

نخستین مسئله، فقدان درک توصیفی جامع و یکپارچه از پیامدها در لحظه نخست (O1) است. مضامین استخراج‌شده نشان می‌دهد سیاست‌گذار به مسئله گرانی کرایه‌ها حساس شده، اما به سایر پیامدهای پلتفرمی بی‌توجه مانده است. مداخله درکی از میزان وابستگی درآمدی رانندگان به سکو ندارد. سیاست‌گذار خود را مسئول کنترل کرایه می‌داند، اما در خصوص نرخ کمیسیون خدمات سکو توجهی نمی‌کند. حتی سازمان تعزیرات نیز موضع‌گیری شفافی در برابر افزایش‌های تا ۱۰۰ درصدی ناشی از قیمت‌گذاری پویا نداشته و فقط به گزینه «عجله دارم» تمرکز می‌کند. گزینه‌ای که نهایتاً تا ۲۰ درصد در قیمت سفر مؤثر بوده است. یکی از دلایل این وضعیت نگاه هستی‌شناختی سطحی سیاست‌گذار

باید تحت کنترل قیمت قرار گیرند. از سوی دیگر، کارایی آن‌ها به آزادی در قیمت‌گذاری وابسته است. نتیجه، شکل‌گیری وضعیتی است که در آن تنظیمگری ضدانحصار خود به بازتولید انحصار منجر شده است. وقتی سیاست‌گذار تلاش کرد مداخله کند، با مقاومت شدیدی مواجه شد، زیرا کل نظام اقتصادی و اجتماعی به این انحصار وابسته شده بود. هرگونه تلاش برای بازگرداندن رقابت مستلزم فروپاشی کل نظام حمل‌ونقل شهری و حتی اشتغال بود. پیامدی که هیچ عامل سیاسی حاضر به پذیرش مسئولیت آن نبود. در نتیجه، سیاست‌گذار در تله‌ای گرفتار شد که خود در شکل‌گیری آن مؤثر بود و ناچار شد شرایط سکوها را بپذیرد.

۴-۵. غفلت از سازوکارهای مولد

سیاست‌گذار مداخله را بر اساس این فرض طراحی کرد که بازار تاکسی‌های اینترنتی مشابه بازارهای سنتی عمل می‌کند. اما این تحلیل در موجودیت پیچیده سکوها عمل نکرد، زیرا سیاست‌گذار با نادیده گرفتن این واقعیت که سکوها بر پایه شبکه‌سازی، تأثیرات خارجی و سازوکارهای پیچیده قیمت‌گذاری پویا متکی‌اند، از این واقعیت چشم‌پوشی کرد که گزینه «عجله دارم» فقط اضافه کردن هزینه به یک قیمت ثابت نبود و قیمت پیش از آن نیز به وسیله الگوریتم‌های مبتنی بر عرضه و تقاضا تعیین می‌شد و ماهیتی سیال داشت. در گفت‌وگوهای رانندگان، این مضمون به طور مکرر مشاهده شد که گاهی کرایه‌ها حتی با لحاظ گزینه «عجله دارم» کمتر از نرخ همان مسیرها در ساعت‌های اوج تقاضا و بدون انتخاب این گزینه بوده است. علاوه بر فقدان شناخت از سازوکارهای مولد وضع موجود، طراحی مداخله بدون توجه به سازوکارهای جایگزین انجام شد. این امر سبب شد سیاست از همان ساعت‌های اولیه در برابر سازوکارهای اساسی مربوط به ماهیت سکو مقهور شود و پس از حذف گزینه «عجله دارم» افزایش چشمگیری در نرخ‌ها رخ دهد. همچنین، یافته‌ها نشان می‌دهند سیاست‌گذار علاوه بر سازوکارهای قیمت‌گذاری که در قانون منطق پلتفرمی قرار دارند، طیف وسیعی از سازوکارهای مؤثر در تولید پیامدهای نهایی را نیز نادیده گرفته است؛ از جمله نظام‌های الگوریتمی کنترل رفتار، تولید وابستگی و آثار قفل‌شدگی که سکوها به صورت نظام‌مند ایجاد می‌کنند.

۵. بینش‌های جدید

۵-۱. الگوریتم عامل غایب تغییر

یکی از مهم‌ترین بینش‌های این پژوهش شناسایی عاملیت مستقل الگوریتم‌ها در شکل‌دهی به تعاملات اجتماعی و اقتصادی است. یافته‌ها نشان می‌دهند الگوریتم‌های سکوها از مرحله ابزارهای محاسباتی ساده فراتر رفته و به عاملان فعالی تبدیل شده‌اند که توان تحلیل، تصمیم‌گیری و حتی یادگیری دارند. با حذف گزینه

به موجودیت نوظهور سکوهاست. موجودیتی که ویژگی‌ها و پیامدهای تازه‌ای تولید می‌کند و درک آن‌ها نیازمند چهارچوب هستی‌شناختی به‌روزشده‌ای است. پراکندگی پیامدهای سکوها و توزیع مسئولیت رسیدگی میان نهادهای مختلف باعث می‌شود وقتی برای کنترل پیامدی مداخله‌ای طراحی می‌شود، تأثیر آن در سایر وجوه نادیده گرفته شود. همچنین، نبود تشکلهای صنفی که دغدغه‌های رانندگان را نیز از حاشیه به متن مطالبات و پیگیری‌های رسانه‌ای منتقل کنند به تعمیق این شکاف انجامیده است. در مجموع، چشم‌پوشی از درهم‌تنیدگی پیامدهای پلتفرمی یکی از دلایل شکست سیاست بوده است.

۴-۴. فقدان درک زمینه‌ای و زمینه‌سازی برای بحران

شواهد برآمده از تحلیل داده‌ها نشان می‌دهد سازمان تعزیرات و دولت نه تنها به زمینه‌های C1 بی‌اعتنا بوده، بلکه در شکل‌گیری آن‌ها نیز سهمیم بوده است. دولت با چشم‌پوشی از مغایرت صریح آیین‌نامه سال ۱۳۹۸ و پذیرفتن قیمت‌گذاری پویا در خدماتی که دارای نرخ‌گذاری مصوب‌اند، زمینه افزایش نوسانی قیمت‌ها (حتی تا ۱۰۰ درصد بیشتر از نرخ مصوب) را قانونی جلوه داد. همچنین، با چشم‌پوشی از قیمت‌شکنی و کاهش‌های افراطی قیمت در مرحله اولیه فعالیت سکوها وابستگی هر چه بیشتر جامعه، شکل‌گیری انحصار و فقدان شفافیت را فراهم کرد. این وضعیت در نهایت زمینه‌ساز ابداعاتی مانند گزینه «عجله دارم» شد.

این بی‌توجهی به رویه‌های ضدرقابتی سکوها در سال‌های اولیه، به نحوه تعریف دامنه بازاری بازمی‌گردد که رقابت در آن تعریف می‌شود. در روایت دلخواه سکوها، آن‌ها کسب‌وکارهایی جدید فناورانه‌اند که نهایتاً با یکدیگر رقابت می‌کنند و فقط باید در قبال رویه‌های ضدرقابتی در برابر هم پاسخگو باشند. با این حال، مفهوم سنتی رقابت برای توضیح این وضعیت ناکافی است. سکوها از یک سو با کسب‌وکارهای سنتی رقابت کردند و آن‌ها را از میدان به در کردند. موضوعی که هیچ‌گاه از سوی شورای رقابت رسیدگی نشد. از سوی دیگر، سکوها در جذب نیروی کار با بهره‌گیری از رویه‌های ضدرقابتی و برخورداری از خلأهای نظارتی (مانند مکلف نبودن سکوها به ارائه حمایت‌های شغلی نظیر بیمه و ساعات کار استاندارد که تحت حمایت گفتمان توسعه اقتصاد دیجیتال شکل گرفته بود) زمینه جابه‌جایی نیروی کار از سایر بخش‌ها به سکوها را فراهم کردند. همچنین، سازوکارهای روان‌شناختی اسنپ نشان دادن درآمدهای عالی و مافوق تصور برای کار از طریق سکوها - که رانندگان در گفت‌وگوهای تلگرامی بارها به توخالی بودن آن اشاره کرده بودند - بخشی از روندی بود که زمینه‌های شکل‌گیری بحران در لحظه نخست (O1) را خلق کرد. در این شرایط، مواجهه دولت با سکوها به تناقضی بنیادین منجر شد: از یک سو، سکوها از انحصار آشکاری برخوردارند و

«عجله دارم» الگوریتم‌ها نه تنها با شرایط جدید سازگار شدند، بلکه راه‌های نوآورانه‌ای برای دستیابی به همان اهداف قبلی ابداع کردند. این امر نشان‌دهنده نوعی «خلاقیت محاسباتی» است؛ پدیده‌ای که با گسترش کاربرد هوش مصنوعی در سکوها روندی فزاینده یافته است.

آنچه وضعیت را پیچیده‌تر می‌کند، ماهیت ضدونقیض‌گونه حضور الگوریتم‌ها در فضای اجتماعی-سیاسی است. قدرتمندترین عامل در این تعاملات هم‌زمان کاملاً غایب و کاملاً حاضر است: الگوریتم‌ها همه چیز را کنترل می‌کنند، اما هیچ‌جا حضور ندارند؛ در همه تصمیم‌ها تأثیر می‌گذارند، اما در هیچ مذاکره‌ای شرکت نمی‌کنند؛ در تولید پیام‌ها عاملیت محوری دارند، اما واجد مسئولیت‌پذیری نیستند. در حالی که تلاش‌های سیاست‌گذار بیشتر بر تغییر رفتار عاملان انسانی متمرکز بود، عامل اصلی قدرت (الگوریتم) دست‌نخورده باقی ماند. از این منظر، مداخلات سیاستی شبیه تلاش برای کنترل سایه‌ای بود که از منبع نوری نامرئی تولید می‌شود. هر تغییری در سایه فقط موجب تطبیق منبع نور می‌شد. این وضعیت معضلی عمیق برای مفاهیم سنتی حاکمیت، پاسخ‌گویی و تنظیم‌گری پدید می‌آورد. با این حال، عاملیت الگوریتمی مبتنی بر هستی‌شناسی تک‌بعدی و فنی از الگوریتم‌ها بنا نمی‌شود؛ بلکه همسو با طیفی از مطالعات جدید در سنت رئالیستی انتقادی که ظرفیت‌های علمی فناوری را برجسته کرده‌اند (Anderson et al., 2024; Kemp-ton, 2022)، در قالب مجموعه‌ای اجتماعی-فنی که فناوری در آن تعبیه شده است عمل می‌کنند نه خود فناوری.

۵-۲. مورفواستاسیس الگوریتمی و ضرورت مواجهه با آن

بر اساس یافته‌های این پژوهش، می‌توان مفهوم جدیدی با عنوان «مورفواستاسیس الگوریتمی» معرفی کرد. مفهومی که تفاوتی کیفی با مورفواستاسیس سنتی در چهارچوب آرچر دارد. مورفواستاسیس سنتی عمدتاً منفعل است و از طریق اینرسی، عادت و مقاومت در برابر تغییر عمل می‌کند. در مقابل، مورفواستاسیس الگوریتمی پدیده‌ای فعال، خلاق و تولیدکننده است. این نوع مورفواستاسیس نه تنها در برابر تغییر مقاومت می‌کند، بلکه فعالانه شرایط بازتولید وضعیت مطلوب خود را پدید می‌آورد و حتی از تهدیدهای بیرونی برای تقویت خود استفاده می‌کند. ویژگی کلیدی این مفهوم قابلیت یادگیری و تطبیق است. الگوریتم‌ها از هر مداخله‌ای یاد می‌گیرند، نقاط ضعف خود را شناسایی می‌کنند و سازوکارهای دفاعی جدیدی توسعه می‌دهند. سازوکارهایی که مداخلات بعدی را ناکارآمدتر می‌کند. مورفواستاسیس الگوریتمی از طریق چند سازوکار هم‌زمان عمل می‌کند: تولید وابستگی نظام‌مند، اثر واکسیناسیون - به این معنا که هر مداخله ناموفق ساختار را مقاوم‌تر می‌کند - و تولید مداوم نوآوری‌های دفاعی که امکان دور زدن قوانین جدید را فراهم می‌کند.

با این حال، مورفواستاسیس الگوریتمی برخلاف نظریه سامانه‌های تطبیق‌پذیر که بر ویژگی‌های فنی متمرکز است، بر عاملیت اجتماعی الگوریتم‌ها تأکید می‌کند. این مفهوم تاب‌آوری فنی نیست، بلکه نشان می‌دهد الگوریتم‌ها مانند نیروهای اجتماعی مستقل در برابر تغییرات ساختاری مقاومت می‌کنند و در روابط قدرت و ساختارهای اجتماعی اثرگذار می‌شوند. پیامدهای این سازوکار برای تنظیم‌گری عمیق است. سامانه‌های خودتطبیق‌یافته‌ای که قابلیت یادگیری دارند، روش‌های سنتی کنترل را کاملاً ناکارآمد می‌سازند. در چنین وضعیتی، هر قانون جدید صرفاً مشکل جدیدی برای سامانه تبدیل می‌شود. این وضعیت به تناقض منجر می‌شود: هر چه تنظیم‌گری افزایش یابد، سامانه‌هایی که قرار است کنترل شوند توانمندتر و مقاوم‌تر می‌شوند.

جمع‌بندی

تحلیل جامع داده‌ها نشان می‌دهد شکست سیاست حذف گزینه «عجله دارم» محصول تعامل پیچیده سه عامل بوده است: نخست، خطای بنیادین در تشخیص ماهیت اقتصاد مبتنی بر سکوها که به اعمال چهارچوب‌های تنظیم‌گری سنتی بر پدیده‌ای متفاوت منجر شد. دوم، نادیده گرفتن سازوکارهای مورفواستاتیک سکوها شامل سامانه‌های الگوریتمی کنترل رفتار، فرایندهای تولید وابستگی چندبعدی و قابلیت تطبیق سریع که شبکه مقاومت فعال در برابر تغییر ایجاد کردند. سوم، تناقضات ساختاری در نظام تنظیم‌گری شامل تعدد مراکز تصمیم‌گیری با منافع متضاد، فقدان دانش تخصصی و ناسازگاری ابزارهای قانونی که به ناهماهنگی و تضعیف موضع دولت انجامید.

پژوهش حاضر الگویی برای شناسایی و تبیین شکست‌های سیاست‌گذاری در محیط‌های پیچیده ارائه می‌دهد. این الگو شامل چهار مرحله کلیدی است: ۱. شناسایی عوامل مورفواستاتیک که مانع تغییر می‌شوند؛ ۲. تشخیص سازوکارهای نادیده گرفته شده که پیامدهای واقعی را تولید می‌کنند؛ ۳. کشف عاملان غایب که قدرت اصلی را در اختیار دارند؛ ۴. تحلیل چرخه بازگشت که نشان می‌دهد چگونه مداخلات ناموفق وضعیت را بدتر می‌کنند. این چهارچوب کاربرد گسترده‌ای فراتر از حوزه تاکسی‌های اینترنتی دارد و برای تحلیل شکست سیاست‌گذاری در سایر حوزه‌های دیجیتال نظیر رسانه‌های اجتماعی، تجارت الکترونیک، فین‌تک و اقتصاد اشتراکی به کار گرفته می‌شود. همچنین، برای سیاست‌گذاران ابزاری پیشگیرانه فراهم می‌کند تا پیش از طراحی مداخلات، نیروهای مقاوم و سازوکارهای پنهان را شناسایی کنند و احتمال موفقیت را افزایش دهند.

پیشنهاد‌های سیاستی

مسائل مطرح‌شده در این پژوهش صرفاً محدود به گزینه «عجله دارم» نیستند. بحران‌های اخیر در زمینه بیمه رانندگان (بودجه

۱۴۰۴)، تناقض‌های حول صدور مجوز به وسیله شهرداری‌ها (بهار و تابستان ۱۴۰۴) و مسائل امنیتی ناشی از فعالیت رانندگان با پلاک شهرستان (پس از قتل مرحوم الهه حسین‌نژاد) همگی نشان‌دهنده تکرار همان الگوی ناکارآمد سیاست‌گذاری‌اند. بدون تغییر رویکرد

بنیادین هر یک از این مسائل نیز احتمالاً به همان سرنوشت مداخله ناموفق قبلی دچار خواهند شد. بر اساس یافته‌های پژوهش، مجموعه‌ای از پیشنهادها در سه سطح ارائه می‌شود:

جدول ۳: خلاصه پیشنهادهای سیاستی پژوهش

سطح	پیشنهاد	جزئیات اجرایی
ساختاری - نهادی	تأسیس نهاد تخصصی تنظیمگری	تأسیس نهاد مستقل با اختیارات کافی و استقلال عملیاتی که قادر به هماهنگ‌سازی اقدام‌های نهادهای مختلف و اتخاذ تصمیم‌های سریع متناسب با پویایی‌های بازار باشد. ترکیبی از متخصصان فناوری، اقتصاد، حقوق، علوم اجتماعی.
	اصلاح چهارچوب قانونی	بازنگری قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ به‌ویژه فصول مربوط به رقابت آن قانون ناظر به ویژگی‌های نوظهور اقتصاد دیجیتال، فضاهاى خاکستری بالاتکلیف و مفاهیم جدیدی نظیر انحصار پلتفرمی، قیمت‌گذاری الگوریتمی و حقوق داده، کمیسیون خدمات مربوط به سکوها و سازوکارهای روان‌شناختی و کنترل رفتاری.
عملیاتی - اجرایی	ایجاد سازوکار بازرسی الگوریتمی	الزام توضیح منطق تصمیم‌ها، دسترسی نهادهای نظارتی به کدها یا داده‌های کلیدی، آزمون‌های دوره‌ای عدالت با استفاده از ظرفیت مرکز ملی و شورای رقابت.
	رفع تناقض‌های آیین‌نامه حمل‌ونقل هوشمند	هماهنگی آیین‌نامه ۱۳۹۸ وزارت صمت با قوانین فرداستی، تعیین معیارهای شفاف قیمت‌گذاری پویا، محدودسازی نرخ تغییرات و ممنوعیت تبعیض قیمتی.
	حمایت از تشکلهای صنفی	تسهیل راه‌اندازی اتحادیه رانندگان با هدف تقویت ظرفیت چانه‌زنی جمعی و پیگیری ساختارمند مطالبات.
راهبردی - بلندمدت	تنظیم نرخ کمیسیون سکوها	ورود فوری نهادهای تنظیمگر به موضوع کمیسیون امور سکوها برای تعیین چهارچوب‌های شفاف، منصفانه و نظارت‌پذیر، با توجه به اهمیت آن در معیشت رانندگان و هزینه سفر و ابهام مسئولیت در وضعیت موجود.
	تنظیمگری تطبیقی	جایگزینی قوانین ثابت با فرایندهای مستمر پایش، ارزیابی، تعدیل و قابلیت یادگیری و تطبیق سریع.
	توسعه مطالعات بومی	انجام پژوهش‌های کیفی و کمی درباره ابعاد اجتماعی سکوها دیجیتال در تمام حوزه‌ها (نظیر حمل‌ونقل، اقامت کوتاه‌مدت، خدمات درمانی، خدمات بازار کار خرد و...) و...

محدودیت‌ها و پژوهش‌های آینده

محدودیت‌های اصلی شامل محدودیت زمانی داده‌های تلگرامی، تمرکز بر یک مطالعه خاص و نبود دسترسی به داده‌های داخلی سکوهاست. پژوهش‌های آینده می‌توانند به بررسی تطبیقی تجربه کشورها، توسعه روش‌های کمی اندازه‌گیری مورفواستاتیس الگوریتمی، مطالعه طولی راهبردهای مقاومت سکوها و امکان توسعه سکوهاى جایگزین تعاونی بپردازد.

ملاحظات اخلاقی

با توجه به نبود دستورالعمل‌های بومی برای پژوهش‌های نتنوگرافیک، پژوهش در بخش مرتبط با پیام‌های گروه تلگرامی،

بر اساس راهنمای اخلاق در پژوهش‌های اینترنتی، نسخه ۳.۰ انجام شد (Franzke et al., 2020). در این فرایند سه اصل کلیدی رعایت شد: ۱. حداقل‌سازی آسیب: حذف تمام اطلاعات شناسایی و ویرایش نقل‌قول‌ها برای جلوگیری از ردیابی افراد؛ ۲. تفسیر مسئولانه: تحلیل مضامین با در نظر گرفتن زمینه و موقعیت اجتماعی کاربران؛ ۳. انتظار معقول حریم خصوصی: استفاده از محتوای گروه‌های عمومی با توجه به ماهیت داوطلبانه مشارکت به‌مثابه داده پژوهشی موجه تلقی شد.

منابع

- Urbanism". *Urban Transformations*, 4(1), Article 1.
- Carballa Smichowski, B. (2018). "Is Ride-Hailing Doomed to Monopoly? Theory and Evidence from the Main U.S. Markets". *Revue d'économie Industrielle*, 162, Article 162.
- Denzin, N. K. (2017). *Sociological Methods: A Sourcebook*. Routledge.
- Elder-Vass, D. (2010). *The Causal Power of Social Structures: Emergence, Structure and Agency*. Cambridge University Press.
- Elder-Vass, D. (2012). *The Reality of Social Construction*. Cambridge University Press.
- Elo, S., and Kyngäs, H. (2008). "The Qualitative Content Analysis Process". *Journal of Advanced Nursing*, 62(1), pp. 107–115.
- Eslamieh, S. (2024). "Legal Deputy of the Presidency: Online Taxis Can Bring Back the 'I'm in a Hurry' Option". *Zoomit*. {In Persian}
- Fields, D., Bissell, D., and Macrorie, R. (2020). "Platform Methods: Studying Platform Urbanism Outside the Black Box". *Urban Geography*, 41(3), Article 3.
- Franzke, A. S., Bechmann, A., Zimmer, M., Ess, C., and Association of Internet Researchers. (2020). *Internet Research: Ethical Guidelines 3.0*.
- Frapporti, M. (2024). "The Politics of Platforms. Exploring Platforms' Infrastructural Role and Power. In S. Mezzadra, N. Cuppini, M. Frapporti, and M. Pirone (Eds)". *Capitalism in the Platform Age: Emerging Assemblages of Labour and Welfare in Urban Spaces*, pp. 81–95. Springer International Publishing.
- Ghasemi Hamedani, I., Bashokouh Ajirlo, M., Rahimi Kolour, H., and Seifollahi Anar, N. (2024). "Providing a Peer-to-Peer Accommodation Service Acceptance Model Based on Blockchain in the Tourism Industry". *Science and Technology Policy Letters*, 14(3), pp. 28–53. {In Persian}
- Hamshahri Online. (2023). *Competition Council Explanations about Online Taxi Tariffs*. Hamshahrionline. {In Persian}
- Hsieh, H.-F., and Shannon, S. E. (2005). "Three Approaches to Qualitative Content Analysis". Amini, M., and Sayyadi, S. (2022). "A Comparative Study of the Legal Nature of Companies Providing Intelligent Transportation Services (Snapp and Uber) in the Legal Systems of Iran, United States and European Union". *Science and Technology Policy Letters*, 12(1), pp. 79–98. {In Persian}
- Anderson, K. C., Hansen, H., and Laverie, D. (2024). "Technology Has Agency Too! Disentangling Technology's Causal and Structural Agency in a Service System". *Journal of Macromarketing*, 44(2), pp. 510–533.
- Archer, M. S. (1995). *Realist Social Theory: The Morphogenetic Approach*. Cambridge University Press.
- Attoh, K., Wells, K., and Cullen, D. (2019). "We're Building Their Data": Labor, Alienation, and Idiocy in the Smart City". *Environment and Planning D: Society and Space*, 37(6), Article 6.
- Barns, S. (2020). *Platform Urbanism: Negotiating Platform Ecosystems in Connected Cities*. Springer Singapore.
- Batmunkh, A., Fekete-Farkas, M., and Lakner, Z. (2022). "Bibliometric Analysis of Gig Economy". *Administrative Sciences*, 12(2), Article 2.
- Bhaskar, R. (1998). *The Possibility of Naturalism: A Philosophical Critique of the Contemporary Human Sciences*. Psychology Press.
- Bhaskar, R. (2008). *A realist theory of science*. Routledge.
- Borchert, K., Hirth, M., Kummer, M. E., Laitenberger, U., Slivko, O., and Viete, S. (2018). *Unemployment and online labor* (ZEW Discussion Paper Nos 18–023). ZEW - Leibniz Centre for European Economic Research.
- Boy, J. D. (2022). "Smart Enough or Too Smart? Territorial Platforms, Social Reproduction, and the Limits to Digital Circuits of Dispossession". *Computing within Limits*. Eighth Workshop on Computing within Limits 2022.
- Caprotti, F., Chang, I.-C. C., and Joss, S. (2022). "Beyond the Smart City: A Typology of Platform

- Qualitative Health Research*, 15(9), pp. 1277–1288.
- Joshi, M., Cowan, N., Limone, O., McGuinness, K., and Rao, R. (2019). *E-Hail Regulation in Global Cities*.
- Kempton, A. M. (2022). “The Digital is Different: Emergence and Relationality in Critical Realist Research”. *Information and Organization*, 32(2).
- Kenney, M., and Zysman, J. (2020). “The Platform Economy: Restructuring the Space of Capitalist Accumulation”. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 13(1), Article 1.
- Kitchin, R. (2014). *The data revolution: Big data, open data, data infrastructures and their consequences*. SAGE Publications.
- Kozinets, R. V. (2019). *Netnography: The Essential Guide to Qualitative Social Media Research*. SAGE.
- Li, X., Zhang, S., Liu, D., Cheng, T., and Zhang, Z. (2022). “Policy Evaluation and Policy Style Analysis of Ride-Hailing in China from the Perspective of Policy Instruments: The Introduction of a TOE Three-Dimensional Framework”. *Processes*, 10(10), p. 2035.
- Lusted, J. (2018). “A Critical Realist Morphogenetic Approach to Researching Sport Policy: Reflections on a Large-Scale Study of Policy Implementation in Grassroots English football”. *International Journal of Sport Policy and Politics*.
- MacKay, A., and Weinstein, S. (2022). “Dynamic Pricing Algorithms, Consumer Harm, and Regulatory Response”. *Washington University Law Review*, 100(1), pp. 111–174.
- Masoumpour, M. (2021). “I’m in a Hurry Option in Snapp; A New Way to Receive More Fare from Passengers”. *Gadgetnews*. {In Persian}
- Maury, O., Hakala, O., and Näre, L. (2024). “Migrant Workers within the Platform Assemblage: Entwined Temporalities of Gig Work and the Border Regime”. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 50(15), pp. 3768–3785.
- Nouri, S. (2025). *Digiato*. <https://digiato.com/iran-technology-news/prices-for-online-taxis-tapsi-and-snap> {In Persian}
- Parsapour, A. (2025). “Return of ‘I’m in a Hurry’ Option in Snapp; ‘Priority Request’ for Snappbike”. *Zoomit*. {In Persian}
- Patton, M. Q. (2015). Sampling, Qualitative (Purposeful). In *The Blackwell Encyclopedia of Sociology*. John Wiley and Sons, Ltd. <https://doi.org/10.1002/9781405165518.wbeoss012.pub2>
- Pawson, R. (2006). *Evidence-Based Policy: A Realist Perspective*. SAGE.
- Pawson, R., and Tilley, N. (1997). *Realistic Evaluation*. SAGE.
- Regulation on Monitoring the Activities of Smart Passenger Service Providers Subject to the Country’s Guild System Law (Islamic Republic of Iran 25 September 2019).
- Rosenblat, A., and Stark, L. (2016). “Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber’s Drivers”. *International Journal of Communication*, 10(0), Article 0.
- Sadowski, J. (2020). “The Internet of Landlords: Digital Platforms and New Mechanisms of Rentier Capitalism”. *Antipode*, 52(2), Article 2.
- Sayer, A. (2000). *Realism and Social Science*. SAGE.
- Sayyah, A. (2024). *Results of the Meeting on 2024-05-29 Regarding the Removal of the ‘I Have a Discount’ Option from Online Platforms* (Official Letter No. 4083481). Ministry of Economic Affairs and Finance of Iran, National Center for Regulatory Studies and Business Environment Improvement. <https://www.mefa.ir> {In Persian}
- Schor, J. (2020). *After theGig: How the Sharing Economy Got Hijacked and How to Win it Back*. University of California Press.
- Snapp Group. (2024). *Snapp Group Annual Report 2023/24*. Snapp Group. <https://snapp.ir/1402-annual-report>
- Snider, L. (2018). “Enabling Exploitation: Law in the Gig Economy”. *Critical Criminology*, 26(4), pp. 563–577.
- Spivack, J. (2025.). “A Price to Pay: U.S. Lawmaker Efforts to Regulate Algorithmic and Data-Driven Pricing”. <https://Fpf.Org/>. Retrieved 24 August

- 2025, from <https://fpf.org/blog/a-price-to-pay-u-s-lawmaker-efforts-to-regulate-algorithmic-and-data-driven-pricing/>
- Srnicek, N. (2017). *Platform Capitalism* (L. De Sutter, Ed.). Polity.
- Stabrowski, F. (2017). "People as Businesses": Airbnb and Urban Micro-Entrepreneurialism in New York City". *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 10(2), Article 2.
- Stake, R. E. (1995). *The Art of Case Study Research*. SAGE.
- Tamizi, A., and Nahavandi, S. (2023). "Investigating the Factors Affecting Customer Satisfaction with Snap Internet Taxi Services (Case study: Tabriz)". *Journal of Transportation Research*, 20(2), pp. 161–174. {In Persian}
- Tan, C. (2025). "How U.S. States are Tackling Algorithmic Pricing: 2025 Bill Tracker and Analysis". *Innovation at Consumer Reports*.
- Tazirat. (2024). "I'm in a Hurry in Online Taxis is a Penalty Violation". *Iranian Organization for Governmental Penalties*. {In Persian}
- Thelen, K. (2018). "Regulating Uber: The Politics of the Platform Economy in Europe and the United States". *Perspectives on Politics*, 16(4), pp. 938–953.
- Uber BV and Ors v Aslam and Ors (United Kingdom Supreme Court 19 February 2021). <http://www.bailii.org/uk/cases/UKSC/2021/5.html>
- Uber Investor. (2024). *Uber Announces Results for First Quarter 2024*. *Uber Investor*. <https://investor.uber.com/news-events/news/press-release-details/2024/Uber-Announces-Results-for-First-Quarter-2024/default.aspx>
- Van Doorn, N., and Badger, A. (2021). "Dual Value Production as Key to the Gig Economy Puzzle". In *Platform Economy Puzzles*, pp. 123–139. Edward Elgar Publishing.
- Wachsmuth, D., and Weisler, A. (2018). "Airbnb and the Tent Gap: Gentrification through the Sharing Economy". *Environment and Planning A: Economy and Space*, 50(6), Article 6.
- Wang, X., Ma, G. Q., Eden, A., Li, C., Trott, A., Zheng, S., and Parkes, D. (2023). "Platform Behavior under Market Shocks: A Simulation Framework and Reinforcement-Learning Based Study". *Proceedings of the ACM Web Conference 2023*, pp. 3592–3602.
- Webster, N. A., and Zhang, Q. (2021). "Centering Social-Technical Relations in Studying Platform Urbanism: Intersectionality for Just Futures in European Cities". *Urban Transformations*, 3(1), Article 1.
- Yin, R. K. (2003). *Case Study Research: Design and Methods*. SAGE.
- Yin, R. K. (2017). *Case Study Research and Applications: Design and Methods*. SAGE Publications.
- Yousefnejad, M. (2024). "Snapp's Explanations about Removing 'I'm in a Hurry' Option". *Zoomit*. <https://www.zoomit.ir/tech-iran/417859-snapp-explanation-removing-iminahurry/> {In Persian}
- Zhang, C. (2019). *China's New Regulatory Regime Tailored for Sharing Economy – The Case of Uber under Chinese Local Government Regulation in Comparison to EU, US and UK* (SSRN Scholarly Paper No. 3529040). Social Science Research Network.



Critical Realist Analysis of Platform Systems' Resistance to Regulatory Interventions: A Case Study of the "I'm in a Hurry" Feature in Iranian Ride-hailing Platforms

Mahmoud Naqavi Dashtbayaz¹
Mohammadtaghi Pirbabaei²
Morteza Mirgholami³

Abstract

With the rapid expansion of digital platforms, policymakers face new regulatory challenges that traditional frameworks cannot effectively address. This study analyzes the removal and reinstatement of the «rush mode» feature in Iranian ride-hailing platforms to explore the mechanisms of platform system resistance to regulatory intervention. The theoretical framework integrates Archer's morphogenetic theory with the realist evaluation CMO approach within a critical realist paradigm. Using directed qualitative content analysis of 360 news articles, 3,000 Telegram messages from drivers, and over a thousand user tweets spanning 2022-2025, data were analyzed through a four-phase morphogenetic cycle. Findings reveal that despite decisive regulatory intervention, the initial adverse outcomes (price increases, driver exploitation, and public dependency) were reproduced with even greater intensity. Three key mechanisms were identified: dynamic pricing and algorithmic control that actively generate resistance, multidimensional user dependency that forecloses effective resistance, and the «absent» agency of algorithms, which constitute the most powerful decision-making agent in the system yet remain outside any accountability process. The study introduces the concept of «algorithmic morphostasis,» which, unlike traditional morphostasis, is active, learning, and generative. The findings underscore the necessity of shifting from command-style regulation to adaptive regulation, demonstrating that self-adapting systems with learning capabilities are inherently resistant to traditional regulatory approaches.

Keywords: Platform Economy, Algorithmic Morphostasis, Digital Regulation, Morphogenetic Theory, Critical Realism

1. PhD Candidate, Faculty of Architecture and Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran .m.naghavi@tabriziau.ac.ir

2. Professor, Faculty of Architecture and Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran

3. Professor, Faculty of Architecture and Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran

نقش نامه و فرم تعارض منافع

الف) نقش نامه

پدیدآورندگان	محمود نقوی دشت بیاض	محمدتقی پیربابایی	مرتضی میرغلامی
نقش	نویسنده مسئول	نویسنده	نویسنده
نگارش متن	نگارش متن اصلی و بازنگری	-	-
ویرایش متن و ...	ویرایش متن و پاسخ به داوران	کامنت‌دهی روی متن	کامنت‌دهی روی متن
طراحی / مفهوم‌پردازی	طراحی و مفهوم‌پردازی	طراحی و مفهوم‌پردازی	طراحی و مفهوم‌پردازی
گردآوری داده	گردآوری داده‌ها	-	-
تحلیل / تفسیر داده	تحلیل و تفسیر داده‌ها	-	-
سایر نقش‌ها	-	نظارت بر رساله	نظارت بر رساله

ب) اعلام تعارض منافع

در جریان انتشار مقالات علمی تعارض منافع به این معنی است که نویسنده یا نویسندگان، داوران و یا حتی سردبیران مجلات دارای ارتباطات شخصی و یا اقتصادی می‌باشند که ممکن است به طور ناعادلانه‌ای بر تصمیم‌گیری آن‌ها در چاپ یک مقاله تأثیرگذار باشد. تعارض منافع به خودی خود مشکلی ندارد بلکه عدم اظهار آن است که مسئله‌ساز می‌شود.

بدین وسیله نویسندگان اعلام می‌کنند که رابطه مالی یا غیرمالی با سازمان، نهاد یا اشخاصی که موضوع یا مفاد این تحقیق هستند ندارند، اعم از رابطه و انتساب رسمی یا غیررسمی. منظور از رابطه و انتفاع مالی از جمله عبارت است از دریافت پژوهانه، گرنت آموزشی، ایراد سخنرانی، عضویت سازمانی، افتخاری

یا غیررسمی، اشتغال، مالکیت سهام، و دریافت حق اختراع، و البته محدود به این موارد نیست. منظور از رابطه و انتفاع غیرمالی عبارت است از روابط شخصی، خانوادگی یا حرفه‌ای، اندیشه‌ای یا باورمندانه، و غیره.

چنانچه هر یک از نویسندگان تعارض منافع داشته باشد (و یا نداشته باشد) در فرم زیر تصریح و اعلام خواهد کرد:

مثال: نویسنده الف هیچ‌گونه تعارض منافع ندارد. نویسنده ب از شرکت فلان که موضوع تحقیق بوده است گرنت دریافت کرده است. نویسندگان ج و د در سازمان فلان که موضوع تحقیق بوده است سخنرانی افتخاری داشته‌اند و در شرکت فلان که موضوع تحقیق بوده است سهامدارند.

اظهار (عدم) تعارض منافع: با سلام و احترام؛ به استحضار می‌رساند نویسندگان مقاله هیچ‌گونه تعارض منافع ندارد.

نویسنده مسئول: محمود نقوی دشت بیاض

تاریخ: ۱۴۰۵/۰۴/۰۹