

【差异与分层】

从有产者游戏到互联网劳工

—— 一项关于共享经济与劳动形式变迁的定性研究

杜 鹃 张 锋 刘 上 裴逸礼

内容提要:近年来,以网约车为代表的共享经济的出现不仅改变了传统行业的商业格局,也对传统的就业形式产生了巨大影响。本文采用定性研究的方法,从马克思,布若威等人的理论议题出发,勾勒出共享经济对劳动形式、劳动过程和雇佣关系产生的影响,得出如下结论:网约车从最初的顺风车到快专车的发展和蜕变,亦即本文所说的从有产者游戏到互联网劳工的产生,一定程度上验证了马克思的经典剩余价值理论在互联网经济环境中的解释力。平台通过抢单和补贴,隐藏由超额劳动带来的剩余价值,通过极精瘦的管理模式和彻底的外包将核心数据加工以外的劳动彻底推向外部劳动力市场,利用外部劳动力市场的竞争和以互联网为基础的信用机制实现有效管理,带来劳动者议价能力和劳动保障水平的降低。这些新的趋势及其可能带来的对网络社会的劳动形式、职业结构甚至新阶层体系的影响值得我们充分认识和积极应对。

关键词:共享经济;劳动形式;雇佣;劳动过程;网络劳工

近年来,随着信息技术尤其是移动互联网的成熟,“互联网+”在各行各业产生了革命性的影响。在这样的背景下,共享经济的理念蓬勃发展,点对点租车租房、基于社交网络的商品共享和服务交易、网约车、共享单车等新型业务模式层出不穷。共享经济的出现不仅改变了传统行业的商业格局,也对传统的就业形式产生了巨大影响。在中国,伴随着互联网的发展以及“新常态”“供给侧改革”等经济结构转型战略的提出,当前的经济发展模式和用工模式已悄然发生着深刻的变化。

一、问题的提出

近年来互联网与社会变迁的关系已经成为学术研究的重要课题。王迪和王汉生提出:“中国社会的高流动性、急剧的社会分化,以及特有的文化传统和制度结构是中国移动互联网崛起的重要背景。技术的进步与替代也在重塑社会结构与社会生活。”(王迪等,2016:104)刘少杰也从时空拓展、时空矛盾、交往形式变迁、传递经验地位的提升和社会认同的改变等角度分析了网络社会对社会结构造成的影响及其对社会治理创新的

作者简介:杜鹃,中共北京市委党校社会学教研部讲师,研究方向为定性研究方法、疾病社会史、医学社会学;张锋,中共北京市委党校社会学教研部硕士研究生,研究方向为人口流动;刘上,中共北京市委党校社会学教研部硕士研究生,研究方向为社区治理;裴逸礼,中共北京市委党校社会学教研部硕士研究生,研究方向为社会理论。

挑战(刘少杰,2016:23)。然而主流研究仍然停留在社会学的核心领域和关键概念在网络社会的中的调试和变迁。关于网络社会所催生的劳动问题的并没有赢得学者的广泛关注,少数研究主要关注知识工人的概念、传统和新问题,如梁萌关于知识生产中的技术、资本和劳动过程的研究(梁萌,2016:82;梁萌,2014:111)。传播学背景的学者以媒介研究和文化研究为切入点,为网络劳工问题提供了全新的视角,如吴鼎铭从政治经济学的批判视角出发发现,互联网产业的发展高度依赖网民的“参与”,并因此形成了以网民为中心的新型产业增值模式:通过传播技术的结构设计与商业意识形态的运作,互联网产业企图将网民的传播行为转化为商业资本增值的数字劳动,由此完成网民时间的殖民化与社会空间的工厂化(吴鼎铭,2017:124)。此类研究对虚拟空间里的生产性消费行为给予了关注,对于解释目前互联网经济中的一些新特征很有意义。

邱林川对网络社会中的劳工问题有比较系统的分析和思考,他通过对电子制造业、信息服务业、Web2.0“参与式”网络媒体中的各种劳工现象进行讨论,提出“网络劳工”概念。他将“网络劳工”概念分解为“网络化劳工”和“网络即劳工”两个类别,前者也就是传统制造业和服务业的劳动过程随信息技术普及和全球化程度的提高,而被日益网络化;后者将网络看作一种技术组织手段,一种新的生产工具,一种可以把非物质劳动集腋成裘,再转化为资本积累的生产活动(邱林川,2009:128)。邱林川在概念上的拓展对于本研究有极大的启发意义,但是他的结论仍然难以赶上互联网经济瞬息万变的新形态。如何解释共享经济——这一以互联网大数据为平台和动力的新经济模式所引发的就业和劳动问题,正是本文意欲从一般的“网络劳工”问题中识别的新动向。

共享经济作为互联网发展作用于经济和社会生活的一种新现象在国内的研究尚不深入,更鲜有从社会学的视角进行探讨的专门研究。具体而言国内关于共享经济的研究从范式上讲主要集中在经济学、法学和管理学的范畴,内容上主要包括从共享经济的概念界定、商业模式、规制路径和管理方式的角度进行探讨。从概念上讲,共享经济的概念最早可以追溯到1978年,经济学家马科斯·费尔逊所讲到的合作消费(Collaborative Consumption)。尤查·本科勒认为“共享或分享的经济生产模式将成为介于市场和科层等级制(比如企业、政府等)之间的一种新的经济生产模式”(Benkler,2004:276)。共享经济概念最大的特点是其能够减少搜索成本与交易成本并增加便利性,正如雷切尔·博茨曼对合作消费进行的定义指出的,是由“信息技术驱动下,空间、技能、车辆等资产能够凭借新平台进行共享与交换的新的社会与经济系统,这些新的系统使得以前难以得到或者不方便得到的资产变得更加容易获取。”(Botsman etc. 2010:88)笔者认为以往关于合作消费和共享经济的定义都侧重于资产的共享而忽视或者淡化了劳动的共享,或者说在资产的共享过程中或多或少会涉及的劳动问题。这是以往在定义和研究中的明显不足。

最近有学者开始关注互联网经济下的劳动问题,如尼克·斯尔尼切克结合当下一些互联网公司遭遇的困境提出“最普遍的平台类型——共享经济相关的平台——也是最不可持续的。这些公司,如Uber, Airbnb和Deliveroo,通过外包出去尽可能多的成本来运营。工人承担了Uber的燃料、维护和保险等费用,而房屋主人则承担了Airbnb的清洁和保险费用。对于大多数这样公司,员工也被高度剥削。与此同时,这些平台只是简化每一笔交易中的佣金”(Nick Srnicek,2017)。实际上,这种观点只是回应了卡斯特10年前就已经提出的网络社会中“精瘦生产”的模型,即“许多组织的变革是为了重新界定劳动过程及雇佣行为,引入‘精瘦生产’(lean production)的模型,以借助劳动自动化、削减工作以及缩减管理阶层来节省劳力”引用。而国内对于共享经济中劳动的作用和变迁还没有这样犀利的关注,这正是本文关注的重点。

目前国内关于共享经济中劳动问题的研究有两个主要路径,一是从人力资源利用的角度讨论共享经

济对新兴人力资源管理模式的发展问题,比较典型的研究包括程熙镞、李朋波等人围绕 Airbnb 在人力资源管理领域的成功经验,从甄选与招募、上岗与培训、考核与绩效、保障与激励四大方面加以总结和概括,为共享经济时代下人力资源管理提供理论参考和实践启示(程熙镞等,2016:20)。

二是对共享经济平台中出现的各种劳务关系的认定和法律规制问题。比如,李峰以网约车平台和司机之间的关系为例,探讨分享经济与传统劳动法律体系的冲突就是比较典型的类型。当前比较前沿的研究展示了以 Uber 为代表的公司在美国的判例,如陆胤、李盛楠通过引用了美国加利福尼亚州和俄勒冈州对 Uber 司机劳动者身份的判例,提出从制定独立承包人制度、改革社会保障体系以及创新行业自律和监管等可能的方案和措施以应对这种新型劳动关系的产生。

笔者认为目前只是从人力资源管理或劳动关系认定的操作层面认识互联网经济背景下劳动以及劳动者的变化过于流于表面,现有研究忽视了这个问题的在劳动力市场和雇佣关系问题上引发的充满争议的问题域和理论空间。互联网经济抑或新兴的平台资本主义在中国的意外勃兴所带来的劳动领域的变迁远远超乎以往学者的想象,而迫使我们去思考和回答,在新的背景下资本与劳动的关系问题,雇佣劳动的条件和形式问题,剩余价值的存在和产生问题等由马克思开创并为一代代学者所继承的经典且关键的问题。同时,作为移动互联网发展最为迅速的国家之一,中国也可能为这一新的经济现象提供更广阔的理论和实践的空间。

因此,本文旨在通过定性访谈中呈现的问题在马克思、卡斯特等人的理论框架中进行定位,以此粗略地勾勒共享经济对劳动形式变迁所产生的影响,以及那些传统问题在新经济背景下的变体。因此本文的目的是围绕经验研究所得到的材料提出新问题,并回应旧有的关切,丰富对网络经济尤其是共享经济的认识维度。

二、研究方法和资料的来源

本研究采用扎根理论的研究设计,不带过多理论前设对与网约车有关的六种不同主体进行了个别访谈和焦点组访谈,分别有2位顺风车司机,1位快车司机妻子,9位快车司机,7位黑车司机,2位出租车司机还有一个出租车公司,共22个访谈对象接受了访谈。被访者的选取也本着信息饱和的原则进行,被访者具体情况如下表:

表1 被访者信息

| 代号 | 类型 | 访谈地点 | 备注 |
|---------|------------|----------------|--|
| 顺风车司机1 | 顺风车司机 | 车上 | 35岁左右,保定人,全职专车司机,偶尔接顺风车订单。 |
| 顺风车司机2 | 顺风车司机 | 办公室 | 35岁左右,北京户籍,北京某高校教师。 |
| 出租车公司 | 出租车公司代表 | 公司办公室 | 北京市通州区某中小型规模出租车公司,共有900多辆出租车。 |
| DD司机妻子 | 快车司机妻子 | 后厂村居民家中 | 30多岁,期间有另一个女孩儿插话。 |
| DD司机1 | 快车司机 | 车上 | 包工头,兼职开快车。 |
| DD司机2 | 快车司机 | 车上 | 山东人,1996年来京,开DD大概有两年的时间。 |
| DD司机3 | 快车司机 | 车上 | 非京籍非京牌兼职快车司机。 |
| 出租车司机1 | 出租司机 | 车上 | 北京B汽出租车公司老员工。 |
| 出租车司机2 | 出租司机 | 车上 | 北京某著名出租汽车公司正式员工。 |
| 出租车司机3 | 出租司机兼职快车司机 | 车上 | 双班出租司机,一天跑快车一天跑出租。用他自己的话说,他有两个孩子上大学还有房子贷款,没有办法。 |
| 黑车司机焦点组 | 黑车司机 | 昌平回龙观地区黑车司机聚集处 | 7人参与。其中大部分人曾经是注册的快车司机,现在也有一部分人偶尔接单,主要都已经回到原来的黑车行业。 |
| DD司机焦点组 | 快车司机 | 后厂村一居民家中 | 前后共有6-8个人参与。 |

三、网约车的诞生与劳动形式的变迁

(一)从传统行业的福音到始乱终弃

网约车一度是出行领域的共享经济在中国的代表。在互联网信息平台进入出租车这个传统行业之初,呈现出来的几乎是皆大欢喜的局面。2013年,DD公司首先推出信息匹配平台服务,近80%的出租车加入DD,完成了出租车与乘客的联结。2014年1月开始,DD、快的补贴烧钱大战开始,以这两家公司为主的数十个打车平台为了争夺用户接入,投入数亿元跑马圈地,抢占市场。很多出租车司机,包括出租汽车公司都把那个时期当作黄金时期。

出租车司机1:前两年那真是好跑啊,那时候DD刚开始的时候,有DD还有快的,我们有司机就同时开两个手机,让乘客同时下两个单,那时候平台监督啊还都不成呢,他们就是为了抢占市场么,就是补贴。那时候真好干啊!每接一单快的补贴10块,DD补11;DD补贴11(块),快的补12(块),而且抢得越多还有奖励,一天抢20单还有奖励。一个月加上补贴弄个一两万不成问题。而且空驶也少了,那时候活儿真是好干!

出租车公司代表:DD平台最早是通过与出租车合作,来进行开拓市场。刚开始双方利益一致。从节能减排等各方面,还是起到了一定作用。

出租汽车公司和司机在开始的蜜月期合作异常愉快。作为传统的特许经营领域,互联网平台并没有改变出租车行业的格局,反而通过技术手段和大数据平台的接入将乘客出行需求和出租车的运力合理对接,实现了空驶率的降低。这对出租车这个传统行业来讲无疑是有益的技术创新。

出租汽车公司:后来随着网约车平台的进一步发展。不满足于仅有出租车的这个运营收入,开始纳入社会车辆。社会车辆包括黑车,私家车等。DD公司的早期发展:就是拿我们当成试验品,早先鼓励下单,还有一些奖励,我们帮着把平台搭建起来,后来他们不给我派单了,先给私家车派,我们拉不着就不干了。现在再找我们也懒得搭理他们,过河拆桥留他干嘛!

随着业态的创新和补贴政策的变化,越来越多的私家车主以顺风车、快专车的形式加入了平台,随后便出现了后来司机和公司抱怨的降低补贴和差异派单的情况,出租车原有一家垄断的出行市场被越来越多接入平台的私家车主抢占,造成出租车司机从开始的收入增加变为收入降低,这也造成了部分小型企业的司机流失,尤其是双班司机的流失造成这些企业的利润率下降。

出租汽车公司代表:在双班制方面,出DD平台之前是五五开。现在是一比九,因为收入减少出租车司机流失40%。原因,一方面是因为DD有前景。新事物刚出现的新鲜感。同时也有可能是有司机因素在,他们没有进行成本核算:一方面没有考虑车的损耗,同时也没有想过平台服务费是不是太高?因为平台并不负责他们的各类社会保障……而当前出租车公司的一个利润情况呢?是从三年前的10%下降到3%左右^①,基本上是很难继续的。

① 北京市交通委、物价局等相关机关规定北京市出租车单班车辆承包金(俗称份子钱)5175元,双班承包金8280元。因此对于出租汽车公司,双班承租能扩大车辆的使用率提高利润,如果公司负责人所言不虚,双班单班比尤原来的1:1变为现在的1:9,那么大量双班的司机流失造成公司利润率降低是可信的。

的确如出租车司机和公司表达的情况一样,早期平台通过出租车这个传统渠道顺利实现了用户的接入,但是对平台来说司机用户的接入只是手段,真正的目的是吸引更多有出行需求的乘客用户接入。“所谓平台,基本上是将不同的群体聚集在一起的新兴商业模式——表明资本主义更广泛的转变——是数据的中心。数据是驱动这些公司的基本资源。平台被设计为提取和使用该数据的机制:通过为不同群体提供基础设施和中介。平台将自己置于可以监视和提取这些群体之间的所有交互作用的中心。这种动态是通过垄断的逆向趋势来平衡的。平台的主要特点之一就是依赖(和产生能力)网络效应。用户使用平台越多,平台对于每个人而言就越有价值。结果形成一个良性循环,赢家通吃的市场。”(Nick Srnicek:2017)尼克·斯尔尼切克关于平台资本主义的洞见可以帮助我们解释,为什么平台对出租汽车行业采取“始乱终弃”“过河拆桥”的抛弃行为,毕竟出租汽车的接入能带来的是平台用户而不是盈利模式,他们在为出租车和乘客提供服务的时候是不收取任何信息服务费的,因此出租车和用户的接入只是互联网平台对出行领域进行改造的开端。平台资本主义对于盈利的渴求是无法被出租车这样一个封闭的特许经营行业满足的。作为依赖数据驱动和网络效应的新型商业模式,吸引更多用户的接入是实现赢家通吃的必然手段。因此平台需要尽可能地将原有出行需求的参与者开发为出行服务的提供者。

(二)有产者的游戏

2014年开始,DD公司正式开通互联网用车服务,旨在通过分享非专职司机的空余时间、闲置资源来实现“人人帮助人人”,并解决高峰期叫车难的问题,随后又陆续推出了快车、拼车、顺风车、跨城顺风车等业务。随着网约车平台竞争日益白热化,为了抢占市场,投入了大量资金进行补贴,这种“烧钱”行为带来的是市场份额的不断扩张和平台用户的大量激增。

早期加入的非专职车主往往具有一定的经济实力,起码他们拥有一辆汽车,他们并不是一无所有的劳动者,被迫出卖劳力。这不同于传统劳动力商品化的路径,如马克思所描述的早期工业化时代,将农民驱赶出农田,让他们一无所有而不得不投入到工厂中出卖劳力。在马克思的理论中劳动力的商品化意指在一个社会经济中,直接生产者的劳动力使用权普遍地成为交易的对象。而且,直接生产者的生存资料也主要是依靠其出卖劳动力而取得的。因此马克思的劳动力商品化理论总是和他的作为“双重自由”的雇佣工人放在一起讨论的,其中一个很重要的自由就是直接生产者丧失了一切生产资料,即自由的一无所有。而我们在共享经济发展过程中发现了新的隐藏在资产资本化过程中的劳务变现过程,劳动者并不是一无所有的无产者而恰恰需要是资本的持有者才能同时实现资产的增值与劳务的变现。对早期加入的非专职司机就是这样的一群人,对他们来说首先需要拥有一辆车才能参与到网约车平台中。而赚取补贴、分担出行成本是他们加入的主要动机,开车只是无聊生活的调剂品。

顺风车司机2:一开始我并没有想到注册顺风车,就是因为看到各种补贴,后来就说注册一下试试……这个过程当中,其实钱并不是我们关注的第一要素,在过程当中有人在路上陪你说话,这个应该是很大的一个方面,这个就是共享经济的特点。其实物质方面可能只占一部分,并不是全部,我并不是简单为了挣那40多块钱,可能就是说这个过程当中,大家也存在一种社交上的考虑,我当时也是这样的。后来类似的又这样拉了好多次,有一段时间刚开始注册之后,感觉这样挺好,挺有意思,当时就特别积极地去拉,应该拉了有十几次,那时候DD上面都是电话能显示出来的,现在不能显示出来。之后大家还有事没事,比如说他哪一天有别的事,会给你打电话,正好顺路还可以载你一块走,这样的话其实也交了朋友,所以我觉得这跟单纯挣钱是不一样的。

早期的共享经济实践者——顺风车司机和一部分专车快车司机其实是在从事一种变相的有产者游戏,主要是因为运营过程中盈利不是主要目的,分担成本和社交需求才是重要考量。艾瑞咨询和Trustdata发布的《2016年中国移动端出行服务市场研究报告》数据显示,73.7%的顺风车司机选择拼车平台的原因是“能找到顺路的乘客分担油费”;51.7%的司机是为了“能认识新的朋友”;另有37.9%的司机是因为“平时空闲时间多,比较无聊”选择拼车的。在访谈中我们发现,一些顺风车司机甚至会因为和乘客“谈得来”而免单,这就明显与单纯为了盈利目的而出现的职业快车司机出现了区别。这种区别也是早期顺风车司机非常在意的问题。比如同一位被访者告诉我们“拉了几次之后我就不再做这个工作了”。

顺风车司机2:因为有好几次这人上了车之后,他坐到后排,然后他就说师傅,我到哪,你给我停到什么地方,他说我时间很紧,我很着急,顾客开始有一种要当雇主的感觉,把我们当成出租车了,所以这种感觉让我不太适应。就是有好几次,有的人会抱怨你,你当初要是走什么什么路,咱们早就到了,就这样的,他会变相抱怨你。比如在路上接到电话,他们接到电话会跟朋友说,我刚才打了一个车,在多长时间就可以到,然后他说师傅你能不能快一点,就是类似这样的说法,这种说法,你可以想想,当一个人上车,你这个车前排的副驾驶是空的,他上去就坐到后边,我就觉得我是个职业司机,而且他不断地叫你师傅。

可见,顺风车司机非常介意自己被当作职业司机来对待,因此随着越来越多的快车、专车司机进入这个行业,顺风车司机就开始迅速退出。然而值得一提的是,共享经济对闲置劳务的共享性质最为纯粹。司机几乎不为运营行为多付出任何劳务的成本,在共享行程过程中取得的收入更多是对油费和车损的成本分担,而且由于限制接单数量(通常每天两单)所以就更不具备盈利的可能。司机和乘客在分享行程的过程中甚至可能建立起私人友谊。这一切甚至让我们感受到出行领域的共享经济简直就是新经济社会的田园牧歌,充满了因大数据而缔结的缘分和温情脉脉,对劳动力的出卖和商品化被拒斥在这种分享经济的帷幕之外。但是这一切存在的前提是这一行为背后的逻辑本身就不是劳动力的出卖,而是有产者的游戏。前者对后者规则的侵犯挑战着作为游戏参与者的敏感神经,所以才会有人因为被称为“师傅”而退出顺风车司机的行列。这似乎对传统的劳动力商品化的理论提出了现实的质疑,但事实上验证了这种理论仍然是互联网经济无法规避的逻辑。

顺风车司机的共享劳动看似是裹挟在资本增值中的劳务变现,或者说这种不以营利为目的,甚至拒斥商品化的劳动看似会成为未来劳动力告别商品化的一种途径,但是在劳动力高度商品化的当今社会,由于顺风车主出卖劳动力的意愿不够强烈和持久,这种“任性”的劳动不足以实现资本的增值的需求,因此无法逃脱被资本边缘化的命运。事实证明马克思所说的“以劳动力的买卖为基础的货币向资本的转化”(马克思,1975:219)并没有因为共享劳动的出现而走向穷途?而是在信息化时代找到了新的、更加经济的转化方式。正如我们看到的,无论是传统的出租车还是以共享劳动为特征的顺风车,都没有成为网约车行业的主流,前者是因为传统的特许经营模式没有给网约车平台留下任何利益空间,后者是由于顺风车主的共享劳动又过于任性;他们一个已经有了东家,而另一个不愿意或不必要成为合格的自雇佣者,因此平台在有足够充分的用户接入之后,便开始表现出它真正热衷的事业——培育和鼓励专职司机,也就是我们即将要讨论的出行领域的网络劳工加入到网约车大军。这一定程度上印证了马克思1847年在布鲁塞尔德意志工人协会上所做的演讲中的重要论断:“资本增值的秘密就在于资本和雇佣劳动的交换后面。”只是“雇佣”的方式在互联网经济的背景下产生了新的变化。

(三)出行领域网络劳工的产生

2014年1月开始的补贴大战是很多人认识打车软件的开始,也是很多人投入网约车平台的起点。除了之前提到的顺风车司机以外,更多的还是所谓的“快车”和“专车”司机。专快车司机与顺风车司机最大的不同是他们的的主要目的是赚钱而不是分担成本。正如据DD公司官方报告所言,截至2016年4月,DD出行平台已为1330万司机提供了就业机会,其中不乏下岗工人、退役军人及艰苦创业者。专快车司机中自由职业占56%,其次为普通公司员工,占比26.6%,而代驾司机身份以物流司机、公司司机、小生意经营者(当前不景气)为多^①。因此他们选择这个行业往往是职业平移和挤压的结果,由于原有行业收入有限,网约车刚开始门槛较低补贴较高,迅速吸引他们进入这个行业谋生。起初吸引他们走入这个行业的重要动力就是补贴。补贴的多少也决定了他们在线的时间和是否全职运营。

DD司机焦点组:最早有2014年开始干的吧,那时候补贴最多,大多数人是今年(2016年)过完年吧,三四月份吧,基本上都是那个时候开始跑吧。(收入)看那个单数吧,开始每单有两倍,2.5倍的补贴,除了每单补贴以外,跑完20单,奖励100块,一天跑完20单,就给这100块。最好的时候补贴也有10000左右。但是跑满20单,开始100,后来80,再后来60,48,现在就没啦。

调查者:那你们一天要跑多久这个?

DD司机焦点组:你要是想跑满20单就得从早上六点到晚上六点。

单量是快专车司机与顺风车司机表面上最大的不同,顺风车司机不以盈利为重要目的,而且每天接单有数量限制,而快专车司机则主要靠完成计件承运任务获得收入。本质上,快专车司机让渡的不仅仅是车辆和人的闲暇,而是劳动力,这一得到劳资双方默认为的劳动与资本的交易,使得快专车司机成为共享经济下的新型网络劳工。

之所以称之为新型网络劳工,是因为虽然快专车司机是通过互联网平台来从事是非常传统的运营服务的,但是在现有关于网络劳工的认识框架中却很难精确地找到他们的定位。比如卡斯特就认为,全球网络社会里的劳工有两大基本种类:“自我程控劳工”(self-programmable labor)和“原始劳工”(generic labor),区分这两种劳工的关键是教育,以及获得更高层次教育的能力,即体现的知识和信息。教育的概念必须区别于技能。通过技术和组织变革,技能很快就会过时。但是教育是一个过程,即人可以持续不断的根据给定目标重新定义达成目标所必要的技能,并获得学习这些技能的资源。而原始劳工则因为不具备这样的自我程控的能力,则被认为是那些琐碎的任务的指令执行者(Castells,2010:377; Castells,2009:22)。而网约车司机则很难被放置在教育和技能的分类框架中被简单认识,他们既是互联网的使用者同时也是大数据的提供者,在使用平台、完成运营和提升信用的过程中则需要一定的自我程控能力。前文所提及的邱林川提出的“网络化劳工”和“网络即劳工”概念对网约车司机的现象则更有解释力,但在他的分类里,前者更适用于传统的制造业和服务业,后者则更适用于包括“玩工”“声优”“网络写手”在内的非物质劳动从业者(邱林川,2009:138)。在本研究中,快专车司机更像是这两个连续谱系的过渡,既是通过互联网技术日益网络化的传统服务业从业者,同时也生产着数据本身,毕竟共享经济这种以大数据为驱动和可能性的新经济模式其核心是算法更是数据,因此所有参与其中的生产者(司机、网约车平台)和消费者(乘客),同时也是数据的生产者,即生产资料的所有者。这就是在共享经济的背景下讨论劳动问题的意义所在。

①《凤凰财经:移动出行就业促进报告》, http://finance.ifeng.com/a/20160623/14518993_0.shtml。

但是网约车司机作为一种新型网络劳工之新的意义是现象性的,其本质则完全没有脱离劳工以出卖劳动获取报酬的本质。这正是本文讨论的重点。为了能够得到奖励补贴和理想的收入,司机们甚至付出了超出法定工作时间的的工作时长来投入到运营工作中。12小时的工作时间在另一位同时兼职快车司机的出租车司机身上也得到了印证。^①

出租车司机3:(跑出租)我是双班,我跑大班的,因为跑双班时间能自由点儿,跑一天歇一天,但是你跑的那天就得跑12个小时。然后我休息那天我就踏踏实实在家睡觉,睡醒了到下午了我就出去接几个快车的活儿,干到晚上八九点,还能整点儿钱。以前补贴多的时候一个月也能弄个四五千。在家闲着也是闲着。

补贴这个词带有明显的“补偿”和“津贴”的性质,这个词巧妙地隐藏了快车司机在运营过程中所投入的劳动。似乎这一切看起来是额外的获得,而不是劳动的报酬。在从事过快车行业的司机回忆收入的时候也能透露到这种强烈的意外之财的感受。但事实上超高的回报实际上是与超额劳动结合在一起的。对补贴和满额奖励的期待诱导司机进行超时劳动,这无一例外发生在各种类型的从事快车运营的司机中。大家都在以往未有的超额收入中忽略了自己超时劳动的事实。而被司机和乘客揣进口袋的亿元补贴也掩盖了这样两个事实,一是DD平台每单收取的20%的平台服务费,二是平台为了购买市场份额所必须投入的对用户进行“市场教育”的成本。因此,2016年以后当DD在中国专车市场上占据的份额已超过87%,网约出租车市场份额近乎100%,DD平台的网络效应越来越强劲的时候,补贴便不再是重点了。正如DD总裁L女士所说的那样:“市场领袖无须购买份额,只有规模较小、较低效的企业才被迫去这样做,这是常识。”^②在补贴时代终结之后,司机们开始意识到自己收入的明显下降,甚至入不敷出。

2016年8月开始,DD补贴时代彻底终结,计费方式也发生了很大变化。调整之前,DD平台实行的是司乘一套价格体系。每笔交易,DD收取20%的提成、0.5元信息费和1.77%管理费。调整之后,司机和乘客端采用两套价格体系,平台仍然收取20%的平台提成。而司机实际上经常把信息费、保险费等费用全部加到平台提成中,在访谈中普遍反映提成达到23%—27%。由于补贴的降低,司机的收入明显降低。原本掩盖在高额补贴之下并不为人注意的20%左右的平台服务费开始浮出水面。

DD司机焦点组:现在单子也少了,也挣不了多少钱,只能说基本生活是没有问题的。一天整个有二三百块钱差不多。就是这个样子。

调查者:如果没有奖励(补助)的话,还能挣到二三百么?

DD司机焦点组:没有补助的话,把油钱除了,你白天跑一会晚上跑一会,挣个二百块钱吧。你说自己弄个车,一个月就挣个五六千块钱,也不值得。

黑色司机焦点组:“最初进DD的时候,抽成就是27%,但先前挣得多,就是抽30%也愿意干。现在不行了,懒得在DD上接单了。”“现在本来就挣不着钱,还抽成这么多。”

① 根据DD出行发布的《2015-2016年移动出行就业促进报告》:2016年3月的专快车司机在线时长平均每周14小时以下的占72.8%,这说明绝大多数DD平台上的专快车司机不属于兼职性质。我们访谈到的全职司机可能并不属于普遍现象,但是不可否认他们作为一个群体的存在。

② 人民网6月2日讯北京时间今天早上,DD总裁柳青在Recode举办的Code Conference大会上透露,DD本轮融资仍未结束,已经募集到的资金总额远超Uber刚刚宣布的新一轮35亿美元的融资金额。柳青同时认为,市场领袖无须购买份额,只有规模较小、较低效的企业才被迫这样做。<http://www.didichuxing.com/20161114/963.html>。

20%的平台提成到底是什么性质的存在?究竟是平台提供信息服务的合理报酬还是平台与司机确立合作关系的佣金?正因为如此模糊的定义,才使得网约车平台可以利用现有劳动立法的模棱和劳务派遣制度,将快专车司机隔绝在内部劳动力市场以外,将他们定义为合作者或者承包商,而非雇工。毫无疑问,20%的信息服务费中包含着网约车平台对数据进行抓取、分析和加工所必需的运营成本,这背后是平台经营者利用互联网经济的特点、挖掘和发挥网络经济的流动性和空间扩展性等诸多便利对运营模式进行的优化,但是这不能掩盖网约车司机通过出卖劳动而获取收入并为平台赢得利润的事实。因此,笔者认为这20%的平台服务费除却经营成本,必然包含着—部分隐藏在互联网信息服务背后的,对快专车司机劳动产出的无偿占有,即信息时代的剩余价值。

而剩余价值是如何实现的呢?我们可以套用布雷弗曼对机械化时代的“概念”与“执行”相分离的理论路径去分析,通过将信息技术纳入到劳动过程中,网约车在大数据的驱动下与平台和客户产生松散而非特定的雇佣关系,每一次运营的发生都被隔绝在信息技术的帷幕之外,算法越精密、越复杂,司机就越难以理解这个过程,而只能被动接受抢单过程中所发生的一切(不确定的路程、用时、客户等),这就造成了卡斯特所说的“工作的区隔化以及社会的片段化”(卡斯特,2003:320),这样的区隔化不仅进一步分解了工作本身也将工作场所彻底解构,使得原有依靠工作场所才能展开的抗议和议价行为不再可能。

司机唯一能做的就是让自己的驾驶技术更加娴熟,对于路况更加烂熟于心以免遭到客户的差评。除了退出,司机几乎没有和平台讨价还价的余地,几次传说中的网约车司机围攻DD总部行为也都无疾而终。毕竟面对赢家通吃,一家独大的互联网出行市场,个体司机的议价能力会被残酷的外部劳动力市场竞争吞噬。

网约车从最初的顺风车到快专车的发展和蜕变,亦即本文所说的从有产者游戏到网络劳工的产生,其实一定程度上验证了马克思的经典剩余价值理论——剩余价值隐藏在资本与劳动的差额之间。在共享光环下的平台经济并没有违背资本的逐利本性,大数据驱动的城市出行新模式不仅仅挑战的是传统出租车行业的格局,更是传统的雇佣经济模式。平台通过彻底的外包将核心数据加工以外的外围劳动推向外部劳动力市场,利用外部劳动力市场的竞争和以互联网为基础的信用机制实现有效管理。车辆、燃油、保险和劳动力成本完全由参与运营的车主承担,平台仅在不得已时承担一定的连带责任。这种极精瘦的管理模式恐怕是连卡斯特也无法想象的,人们在看到出行领域的共享经济带来方便和变革的同时,不应忽视它在劳动和就业领域产生的影响。平台所新“制造”出来的1300多万就业岗位背后实际上继承并强化了非正规就业的所有问题,而且可能带来更加复杂的社会治理风险。

四、启示与展望

哈里森曾经预言:“通向信息化社会与全球经济的历史转化过程,其特性是有相当比例的劳工的生活与工作条件恶化。”(Harrison, 1994:72)的确,正如卡斯特所说:“新信息技术正在重新界定劳动过程与劳工,并因此界定了就业和职业结构。降级的劳工,特别是妇女、少数族裔、移民和青年组成的劳工队伍,处在刚进入就业位置的新世代劳工都集中在低技术、低薪资的活动以及临时工作及(或)杂务服务。”(卡斯特,2003:302)在卡斯特著作发表时的不久的过去,他尚无法预测如今的网络信息产业规模之空前,维度之深入,其参与面不再仅限于智识阶层,而越来越依赖普通用户;其重心向中国、印度这样的新兴发展中国家

转移,并带来了数量庞大且待遇低下的工作机会。这是出现“网络劳工”的社会环境和物质基础。

中国正处于网络经济勃兴的阶段,中国互联网协会发布的《中国互联网发展报告(2016)》指出:“截至2015年底,我国网民规模达6.8826亿,网络经济规模达11218.7亿元。”这其中有多少是由近年来新兴的共享经济尤其是网约车所贡献的我们不得而知,但是以网约车平台为例萌生的各种雇佣和劳动形式值得我们高度重视。这些新兴的弹性工作和不同以往的非正规就业到底是会为劳动者带来更多的自由,进而解放劳动还是会加剧劳动者的弱势地位?面对这样的变局,荷兰及北欧国家曾经的应对策略值得我们借鉴。“荷兰的工会同意在劳动力的边缘扩张新的弹性就业形式,主要是兼职工作与临时性契约,政府也同时提出方案,鼓励小型企业的创业。这个模型的关键因素是兼职工作者与临时工仍然纳入国家的医疗、残障、失业与年金方案的保护,女性作为新的兼职工作的主要来源,可以获得孩子日间照顾的补助。这项策略的结果是:在密集技术创新的时期,荷兰的失业率从80年代的平均9%下降为1999年年底的3%。”(Car-
noy, 200:26)劳动市场与工作条件经过协调的弹性化模型伴随着社会福利体系里制度与财政责任的界定,似乎也是瑞典、丹麦和挪威维持均衡的经济增长与低失业率的正面经验之基础。

更广泛地说,我们不能通过无视法规和工人而获得商业模式的“成功”。国家在进行经济转型和升级过程中应该充分意识到这一变局对原有职业结构的影响,以及可能产生的信息化社会的新阶层体系。当前各地政府毫无疑问采取的不是类似于法国和德国一类的对网约车进行绞杀、保护原有特许经营模式的保守思路,但开放的同时政府更要通过进一步健全社会保障制度和强化企业责任来规避学者所预言的“巨额资金流向拥有软件的公司,工人得到的只是残羹冷炙”(Reich, 2015:312)的局面。如何在充分发挥互联网优势的同时,有效遏制资本的野蛮增长,重新反思劳动价值、尊重劳工权益,是中国网络经济蓬勃发展过程中不能规避的问题。

参考文献:

- 陈静怡, 2017,《“互联网+”时代“被合理化”的网约车新政下的责任承担》,《法制与社会》第9期。
- 程熙镕、李朋波、梁晗, 2016,《共享经济与新兴人力资源管理模式——以Airbnb为例》,《中国人力资源开发》第6期。
- 卡斯特, 2003,《网络社会的崛起》,夏铸九等译,北京:社会科学文献出版社。
- 李峰, 2017,《分享经济背景下劳动关系探析——以网约车为例》,《中国劳动》第1期。
- 梁萌, 2016,《技术变迁视角下的劳动过程研究——以互联网虚拟团队为例》,《社会学研究》第2期。
- , 2014,《互联网领域中的知识工人》,《学术探索》第3期。
- 刘少杰, 2016,《网络社会的时空扩展、时空矛盾与社会治理》,《社会科学战线》第11期。
- , 2012,《网络化时代的社会结构变迁》,《学术月刊》第10期。
- 陆胤、李盛楠, 2016,《分享经济模式对传统劳动关系的挑战——美国Uber案和解的一些借鉴》,《中国劳动》第16期。
- , 2009,《新型网络社会的劳工问题》,《开放时代》第12期。
- , 2013,《信息时代世界工厂——新工人阶级的网络社会》,桂林:广西师范大学出版社。
- 邱林川, 2014,《告别i奴:富士康、数字资本主义与网络劳工抵抗》,《社会》第4期。
- 王迪、王汉生等, 2016,《“互联网与社会变迁”笔谈——移动互联网的崛起与社会变迁》,《中国社会科学》第7期。
- 吴鼎铭, 2017,《网络“受众”的劳工化:传播政治经济学视角下网络“受众”的产业地位研究》,《国际新闻界》第6期。
- 马克思, 2004,《资本论》第一卷,北京:人民出版社。
- 中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局, 1974,《马克思恩格斯全集》第六卷,北京:人民出版社。
- Benkler Y. 2004. “Sharing Nicely: On Shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production.” *Yale Law Journal* 114(2):273-358.

- Botsman, R., & Rogers, R. 2010. "Beyond zipcar: collaborative consumption". *Harvard Business Review*, 88(10).
- Carnoy, M. 2003. *Sustaining the New Economy: Work, Family, and Community in the Information Age*. New York: Russell Sage Foundation. 转引自卡斯特, 2003, 《网络社会的崛起》, 夏铸九等译, 北京: 社会科学文献出版社。
- Castells M. 1989. *The informational city*. Oxford: Blackwell.
- Castells M. 2009. *The Rise of the Network Society*. Volume I. Second edition With a new preface. Oxford: Willey-blackwell Publishers, Inc.
- Castells M. 2010. *End of Millennium: The Information Age: Economy, Society and Culture*. Oxford: Blackwell Publishers, Inc.
- Harrison B. 1994. *Lean and mean: The Changing Landscape of Corporate Power in the Age of Flexibility*. New York: Basic Books.
- Hamari J, Sjöklint M, Ukkonen A. 2016. "The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption." *Journal of the Association for Information Science & Technology* 67(9):2047-2059.
- Srnicek, N. 2017. "The Challenges of Platform Capitalism: Understanding the Logic of a New Business Model." *Juncture* 23(4), 254-257.
- Sundararajan, Arun. 2016. *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-based Capitalism*. Cambridge, MA: The MIT Press.

From the Game of Property Owners to Digital Labor: A Qualitative Study on the Sharing Economy and the Change of Labor

DU Juan ZHANG Feng LIU Shang PEI Yi-li

Abstract: The emergence of a sharing economy represented by Uber has not only changed the traditional business pattern, but also has a great impact on the traditional forms of employment. In this paper, the qualitative method had been used to outlined the impact of sharing economy on labor process and employment relations. Conclusion: The shift from the game of property owners to digital Labor in certain extent, verify the Marxist theory of surplus value in the Internet economic environment. The platform hid the surplus value from excess labor by subsidizing; the platform also achieved effective and lean management through outsourcing external labor and Internet-based credit mechanism, which weakened the bargaining power of workers and the level of labor security. These new trends and their possible impact on the social form of labor, career structure and even the new class system should be highly concerned.

Key words: Shareing Economy; Employment; Labor process; Digital Labor; Platform Capitalism

(责任编辑:王水雄)