บทความที่ : 13
Article :



บทบาทของเทคโนโลยีต่อความสัมพันธ์ทางชนชั้นในสังคมไทย ศึกษากรณีแกร็บแท็กซี่

Roles of Technology on Class relations in Thailand: A Case Study of Grab Taxi

[Received: March 13, 2020; Revised: June 6; Accepted: June 8]

ธนวิชย์ ถาวร* และ พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์*

Thanawit Thaworn* and Pitch Pongsawat*

*คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย [Faculty of Political Science, Chulalongkorn University];

Corresponding author e-mail: 6080609024@student.chula.ac.th

บทคัดย่อ

บทความชิ้นนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาสองประเด็นด้วยกันคือ (1) เพื่อศึกษาเทคโนโลยีที่ส่งผลต่อชนชั้นทางสังคม (2) ศึกษาลักษณะชนชั้นทางสังคมของแกร็บแท็กซี่ ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในลักษณะที่เป็นกรณีศึกษา (Case Study) ผู้เขียนรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) มาวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าวิจัยมาเชื่อมโยงและหาความสัมพันธ์ของข้อมูล เพื่อที่จะนำไปสู่การตีความ (hermeneutics) ซึ่งผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า เทคโนโลยีมีบทบาทต่อการให้บริการด้านขนส่งมวลชน และส่งผลให้แกร็บแท็กซี่ เป็นทั้งชนชั้นกลางและชนชั้นแรงงานในบางเวลา สอดคล้องกับงานของ Eric Olin Wright เรื่องตำแหน่งของชนชั้นที่ขัดแย้งกันเองภายใน (Contradictory Class Location) เนื่องจากเทคโนโลยีทำให้สามารถขับแกร็บแท็กซี่เป็นบางช่วงเวลาได้ไม่ต้องทำงานเต็มเวลา เป็นกลุ่มแรงงานที่มีการปรับตัวหลาย ๆ ด้าน เช่น การสมัครงาน ขั้นตอนในการทำงาน ระยะเวลาในการทำงาน ความเสี่ยงที่แรงงานต้องแบกรับและการถูกขูดรีดอย่างแนบเนียนมากขึ้น จึงส่งผลให้แกร็บแท็กซี่ถูกจัดว่าเป็นแรงงานรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นในสังคมไทย

คำสำคัญ: ความสัมพันธ์ทางชนชั้น; ชนชั้น; เทคโนโลยี

Abstract

The purposes of this study were (1) to examine how technology affects the social class (2) to examine the social class characteristics of Grab Taxi. The study was a qualitative research in term of case study. The author collects information from the document and participant observation and then relates and find the correlation of the data for conducing to hermeneutics. The results of the study revealed that technology influence transportation service and affected to Grab taxi's drivers who became a middle class or labor class sometimes. Refer to Eric Olin Wright's study about contradictory class location because Technology helps the driver has part-time worker. It is not necessary to become a full-time worker every day. Grab-taxi has adapted themselves form rapidly development of technology such as a job application, work procedures, length of work, the risks and being exploited. Resulting in these workers being classified as a new form of labor in Thai society.

Keyword: Relations of class, Class, Technology

บทนำ

นับตั้งแต่มนุษย์ใช้เครื่องจักรมาทำงานแทนมนุษย์ซึ่งเราเรียกยุคนั้นว่า “ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม” (Industrial Revolution) เป็นยุคที่มีการบีบเร่งให้เครื่องไม้เครื่องมือถูกผลิตออกมาอย่างรวดเร็วและก้าวหน้า (แมนเฟร็ด สเตเกอร์, 2553: 47-50) การปฏิวัติอุตสาหกรรมแบ่งออกเป็น 4 ช่วง ในช่วงแรกเริ่มต้นประมาณปี 1760 ถึงปี 1840 โดยเป็นการก่อสร้างทางรถไฟและการประดิษฐ์เครื่องยนต์ไอน้ำทำให้มีการผลิตเครื่องจักรกล ช่วงที่สองเรียกว่าการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่สอง เริ่มขึ้นในปลายศตวรรษที่ 19 และในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 ทำให้การผลิตเป็นไปได้มากขึ้นจากการถือกำเนิดขึ้นของกระแสไฟฟ้าและระบบสายพาน (Assembly line) ในช่วงที่สามเรียกว่าการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่สาม เริ่มขึ้นในทศวรรษที่ 1960 โดยปกติจะเรียกว่ายุคคอมพิวเตอร์หรือการปฏิวัติแบบดิจิทัล เนื่องจากมีการพัฒนาโดยใช้ตัวประมวลผลข้อมูลคอมพิวเตอร์และอินเทอร์เน็ต และช่วงที่สี่เรียกว่าการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่สี่เป็นการปฏิวัติแบบดิจิตอล มีลักษณะที่อินเทอร์เน็ตแพร่หลายมากขึ้น โทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟนมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมไปถึงการสร้างปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) ที่สามารถนำมาแทนแรงงานมนุษย์ได้ ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน จะเห็นได้ว่ามนุษย์สร้าง “เทคโนโลยี” อยู่ตลอดเวลาและมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่ปฏิวัติอุตสาหกรรม (Schwab, 2016: 12-16)

ภาษาไทยแปลความหมายของเทคโนโลยีว่าเป็น วิทยาการที่นำเอาความรู้ทางวิทยาศาสตร์มาใช้ให้เกิดประโยชน์ในทางปฏิบัติอุตสาหกรรม (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546) และเมื่อเราวิเคราะห์ไปถึงรากศัพท์ของกรีกโบราณ จะเห็นถึงความหมายของเทคโนโลยีว่า technology คือคำสองคำที่ประกอบจากคำว่า techne อันมีความหมายว่าเป็นงานศิลปะ งานฝีมือ และความสามารถ ประกอบกับคำว่า logia ที่อ้างอิงถึงที่มาจากแหล่งกำเนิดของพระเจ้า ดังนั้นเมื่อนำทั้งสองคำมารวมกันจะได้ความหมายว่าความสามารถที่ได้รับประทานมาจากพระเจ้า (Liddell, H. G., Scott, R. 1980) ซึ่ง

แตกต่างจากหลังยุคกลาง ที่เชื่อว่าเทคโนโลยีมิใช่สิ่งที่ถูกประทานจากพระเจ้าแต่เป็นสิ่งที่มนุษย์สะสมกรรมวิธีในการผลิตมาเป็นระยะเวลานาน ทำให้ความหมายของเทคโนโลยีเปลี่ยนไป เช่น ล้อรถ (Wheel) ถูกสร้างขึ้นมาจากองค์ความรู้ที่ต่อยอดจากการคิดค้นเรื่องยาง เกิดจากการต่อยอดเรื่องจุดหมุน ฯลฯ ดังนั้นการที่จะวิเคราะห์เทคโนโลยี มิได้วิเคราะห์เพียงตัวเทคโนโลยีที่ปฏิสัมพันธ์กับมนุษย์อย่างเดียวแต่ต้องวิเคราะห์ถึงกระบวนการสร้างเทคโนโลยีขึ้นมาด้วย

ไม่ว่าจะเป็น ทุนนิยม หรือ คอมมิวนิสต์ต่างก็ทุ่มเทเพื่อความเจริญเติบโตทางอุตสาหกรรม (สมเกียรติ วันทนะ, 2552) ความต้องการของมนุษย์ที่ต้องการความก้าวหน้าทางวัตถุนั้นถูกสะท้อนภาพโดยหนึ่งในนักคิดที่สำคัญของโลก อดัม สมิธ (Adam Smith) ซึ่งมีความเห็นว่าการสร้างความมั่งคั่งให้กับประชาชนและประเทศชาตินั้น นอกจากมาจากการสะสมเงินและการค้าระหว่างประเทศแบบรัฐพาณิชนิยมแล้วยังมีเรื่องการพัฒนาเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพเพื่อการแข่งขันในตลาดการค้าเสรีด้วย (ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร, 2557: 229-230) (Foray & Freeman, 1993: 1-5) ปฏิวัติอุตสาหกรรมจึงเป็นช่วงที่มีการพัฒนาของวัตถุมากมายและมีหลายนักคิดที่มีทัศนคติในการมองพัฒนาการนี้ที่แตกต่างกันไป เช่น มุมมองที่มีต่อเทคโนโลยีของสายมาร์กซิสต์ได้ให้ความหมายเทคโนโลยีเพิ่มเติมขึ้นมาว่าคือแรงงานที่ตายแล้ว (Dead labor) กล่าวคือแนวความคิดนี้ถูกจัดอยู่ในกลุ่มทฤษฎี Actor–Network Theory (ANT) ที่อยู่ในสายมาร์กซิสต์ ซึ่งเป็นการตีความต่อยอดออกมาจากงานเขียนของ Karl Marx ที่ได้เขียนไว้ว่า “Capital is dead labor which, vampire-like, lives only by sucking living labor, and lives the more, the more labor it sucks. — Karl Marx, Capital”

ดังนั้น เมื่อนายทุนคือแรงงานที่ตายแล้ว นักคิดเหล่านี้จึงตีความว่า แรงงานที่ตายแล้วคือเครื่องจักรหรือสิ่งประดิษฐ์อื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการทำงาน (Kirsch, Mitchell, 2004: 687-705) ดังนั้นจุดเน้นในการมองเทคโนโลยีในมุมมองของสำนัก

มาร์กซิสต์ จึงมุ่งเน้นไปที่ความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์และเทคโนโลยี นอกจากนี้แล้วยังมีกลุ่มของ Frankfurt school เป็นสำนักทฤษฎีวิพากษ์ มีแนวคิดที่ต้องลงไปทำความเข้าใจแล้วตีความ (Interpretation and understanding) ในสำนักนี้ได้วิเคราะห์ไปถึงเรื่องวัฒนธรรมที่ถูกทำให้กลายเป็นสินค้า (Commodification of culture) หรือมีไว้เพื่อขาย (culture for sell) ทำให้เวลาการดำเนินชีวิตส่วนใหญ่ของมนุษย์ถูกผูกติดกับอุตสาหกรรมทั้งโดยรู้ตัวและไม่รู้ตัว (Centralization of time) ด้วยเหตุนี้เองกลุ่มนี้จึงมีแนวคิดในการวิเคราะห์ที่เทคโนโลยี อันเป็นปัจจัยที่ลดคุณค่าความเป็นมนุษย์ (Dehumanization) อีกทั้งงานของมาร์คูเซ่ (Herbert Marcuse) ในเรื่องมนุษย์มิติเดียว (One Dimensional Man) จะชี้ให้เห็นว่าในสังคมอุตสาหกรรมแบบก้าวหน้านั้นมีกลไกทางเทคโนโลยีทั้งในการผลิต การกระจายทุนและความมั่งคั่ง เป็นกลไกสำคัญในการผนวกชนชั้นแรงงานเข้ามาสู่สังคมกระฎุมพีที่ถูกครอบงำด้วยวิธีคิดของเหตุผลเชิงเครื่องมือส่งผลให้เกิดการสลายความขัดแย้งทางชนชั้น (สมเกียรติ ตั้งนโม, 2545: 6-25) กล่าวคือหากเป็นสายที่ชื่นชมเทคโนโลยีก็จะมีแนวโน้มเชื่อว่าเทคโนโลยีจะนำมาซึ่งความก้าวหน้าแห่งอารยธรรมของมนุษย์ แต่หากเป็นกลุ่มที่วิพากษ์ก็จะตั้งข้อสงสัยว่าเทคโนโลยีอาจลดทอนความเป็นมนุษย์ลง เช่นการประดิษฐ์ระเบิดขึ้นมาทำลายล้างมนุษย์ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง แต่ในขณะเดียวกันเทคโนโลยีดังกล่าวก็อาจจะสร้างสรรค์ได้ ถ้ามนุษย์ใช้ไปในทิศทางเพื่อสันติภาพเช่น เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสาร อาจมองว่าเทคโนโลยีช่วยพัฒนาศักยภาพของมนุษย์ให้กว้างขึ้นแต่บางทัศนะก็จะมองว่าเทคโนโลยีการสื่อสารเป็นเครื่องมือครอบงำของคนบางกลุ่ม

จากมุมมองในการมองเทคโนโลยีของอดัม สมิธ มาสู่มาร์กซิสต์ ในช่วงนั้นไม่มีใครนึกฝันได้ว่าเทคโนโลยีจะพัฒนาจนกระทั่งเกิดชนชั้นแรงงานหุ่นยนต์ขึ้นในสังคมปัจจุบัน และค่อยๆแทนที่แรงงานมนุษย์มากขึ้นเรื่อยๆ คำถามที่สำคัญตามมาคือเทคโนโลยีนั้นส่งผลต่อแรงงานมนุษย์อย่างไร จากรายงานการสำรวจของ World economic forum ชี้ให้เห็นว่าผู้คนมองว่าเทคโนโลยีกำลังเข้ามามีบทบาทใน

ชีวิตประจำวันมากขึ้น ส่วนหนึ่งเชื่อว่าจะมีการนำหุ่นยนต์เข้ามาทำงานบริการมากขึ้น บางกลุ่มเชื่อว่าจะมีการใช้หุ่นยนต์เข้ามาเป็นผู้บริหารบริษัทยักษ์ใหญ่กลางกรุงลอนดอนได้ (World economic forum, 2015: 6-7) ความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบของเทคโนโลยีที่มีต่อแรงงานไม่ใช่เรื่องใหม่ ในปี 1931 นักเศรษฐศาสตร์ที่มีชื่อเสียง จอห์น เมย์นาร์ด เคนส์ ได้เตือนว่าเทคโนโลยีจะทำให้เกิดการว่างงานอย่างกว้างขวาง “Technological unemployment. This means unemployment due to our discovery of means of economising the use of labour outrunning the pace at which we can find new uses for labour.” (Keynes, 1930: 3)

การเข้ามามีบทบาทของเทคโนโลยีนอกจากจะทำให้สังคมต้องปรับตัวแล้ว การพัฒนาอย่างก้าวกระโดดกำลังปรับโฉมสังคมไทย แม้ว่าด้านเศรษฐกิจหรืออุตสาหกรรมจะเติบโต และมีระบบการผลิตที่ทันสมัย รวดเร็ว ลดขั้นตอนที่ซับซ้อนจากการใช้แรงงานคน เพราะเทคโนโลยีเหล่านั้นสามารถทำหน้าที่ และทำงานแทนคนจำนวนมากได้อย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพสูงกว่า ความก้าวหน้านี้ทำให้คนลดขั้นตอนในชีวิตลง ไม่ต้องเดินทาง ไม่ต้องเสียเวลา โดยที่เราสามารถทำอะไรหลายๆ อย่างได้ผ่านโทรศัพท์มือถือ หรือสมาร์ทโฟน ไม่ว่าจะทำธุรกรรมการเงิน งานสำนักงาน ประชุม ซื้อ-ขายกันก็ง่ายขึ้น ลดต้นทุน และประหยัดเวลาทั้งคนขายและคนซื้อ ทุกอย่างอยู่บนอากาศ นี่จึงเป็นความก้าวหน้าของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในเรื่องปัญญาประดิษฐ์ (กัลยา โสภณพนิช, 2561)

เทคโนโลยีได้ไหลเข้ามาสู่ระบบขนส่งในเมืองได้เป็นอย่างดี ดังบทความของพิชญ์ พงษ์สวัสดิ์ ได้ให้คำนิยามและความสัมพันธ์ระหว่างเมืองและมนุษย์ผ่านเทคโนโลยี ในการทำให้ขั้นตอนนั้นง่ายขึ้นผ่านแอปพลิเคชัน Grab-Taxi ทำให้ผู้คนเข้าถึงบริการง่ายขึ้นและเข้าถึงงานได้มากขึ้นเช่นเดียวกัน “เศรษฐกิจแบบอูเบอร์นี้มันช่วยในการหารายได้เสริม ทั้งในเมืองไทย และในต่างประเทศที่ผมเคยใช้ บางคนทำอูเบอร์เพิ่มในช่วงนอกเวลาทำงาน หาค่าขนมกลับบ้าน นักศึกษาทำงานในช่วงเวลาที่ไม่

ไปเรียน...ลดความเป็นตัวกลางแบบเดิมลง และสร้างความเป็นตัวกลางแบบใหม่แทน” (พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์, 2561) แกร็บแท็กซี่สะท้อนภาพการเข้ามาของเทคโนโลยีในระบบขนส่งแบบใหม่ที่เข้าถึงง่ายกว่าปกติ มีบทบาทในการให้บริการและเป็นทางเลือกนอกเหนือจากระบบขนส่งมวลชนรูปแบบเดิม ๆ ประกอบกับผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการก็ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังชี้ให้เห็นภาพของแรงงานแท็กซี่รูปแบบใหม่และเทคโนโลยีสมัยใหม่ผสมผสานกัน ส่งผลให้ภาพลักษณ์แกร็บแทกซี่มีความทันสมัย มีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนแรงงาน หรือจัดสรรเวลาในการทำงานได้เองเช่น ทำงานเป็นพาร์ทไทม์ (Part-time) ภาพลักษณ์ดังกล่าวนั้นมีลักษณะคล้ายคลึงกับชนชั้นกลาง ที่ถือครองปัจจัยการผลิตเองและเป็นเจ้าของธุรกิจ แตกต่างจากไรเดอร์ (Rider) ที่ส่วนใหญ่ทำงานเต็มเวลาและมีภาพลักษณ์เป็นชนชั้นแรงงานที่ทำงานบนความเสี่ยงและถูกขูดรีดตลอดเวลา แต่ในขณะเดียวกันนั้นเทคโนโลยีก็ทำให้แกร็บแท็กซี่ บางเวลาก็กลายเป็นแรงงานเหมือนไรเดอร์ที่มีแพลตฟอร์ม (Platform) และอัลกอริทึม (Algorithm) เป็นผู้จ้างงาน กำหนดราคา และกำหนดค่าจ้าง เช่นเดียวกัน จึงนำไปสู่การตั้งคำถามการวิจัยว่าเทคโนโลยีส่งผลต่อมุมมองทางชนชั้นทางสังคมอย่างไร และลักษณะทางชนชั้นทางสังคมของแกร็บแทกซี่มีลักษณะอย่างไร

วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาเทคโนโลยีที่ส่งผลต่อชนชั้นทางสังคม
2) เพื่อศึกษาลักษณะชนชั้นทางสังคมของแรงงานแกร็บ

แนวคิดและทฤษฎี

เนื่องจากการศึกษาเรื่องชนชั้นและเทคโนโลยีในปัจจุบันเริ่มมีนักวิชาการให้ความสนใจมากขึ้น ในฐานะที่เป็นมุมมองรูปแบบหนึ่งที่สะท้อนการวิเคราะห์และให้เข้าใจถึงพลวัตรทางสังคม ส่งผลให้เห็นถึงปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างมนุษย์ วัตถุ

และอวัตถุ ในปัจจุบันที่เทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทในการดำรงชีวิตประจำวัน ปฏิเสธไม่ได้ที่จะไม่ยอมรับเทคโนโลยีที่เกิดขึ้น ดังนั้นจึงต้องทำความเข้าใจเรื่องเทคโนโลยีให้กระจ่าง อีกทั้งการวิเคราะห์ชนชั้นในสังคมในปัจจุบันมีความซับซ้อน ทำให้เห็นอีกมุมมองของแรงงานแกร็บหรือแรงงานประเภทอื่นๆในฐานะที่เป็นหนึ่งในชนชั้นในสังคม เพื่อขยายขอบเขตเรื่องชนชั้นเชิงวิชาการ เพื่อหาทางออกให้กับเหล่าแรงงานให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและไม่ต้องแบกรับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วยทฤษฎีแนวคิดและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

คำว่าชนชั้นในสมัยโรมันได้มีการสำรวจประชากร (Roman censors) และบัญญัติคำว่า Classis เพื่อแบ่งแยกคนออกเป็นกลุ่มๆตามชนชั้นทางสังคมในโรมโบราณ ซึ่งแบ่งแยกตามการจ่ายภาษี โดยอย่างน้อยที่สุดในการแยกประเภทนี้ทำให้เราเห็นถึงสองกลุ่มที่เกิดขึ้นคือ assidui ซึ่งจัดว่าเป็นประชากรที่ต้องเสียภาษี และอีกกลุ่มก็คือ proletarii ที่มีทรัพย์สินเพียงน้อยนิดหรือไม่มีเลย (Dahrendorf, 1959: 8)

ต่อมาคำเหล่านี้ถูกนักสังคมวิทยาในศตวรรษที่ 18 อย่าง อดัม เฟอร์กูสัน (Adam Ferguson) เริ่มใช้คำว่าชนชั้น (Class) มาใช้ในการอธิบายสังคมที่เป็นชั้นๆและเป็นที่นิยมมากขึ้น การแผ่ขยายของคำว่าชนชั้นนั้นขยายในแถบยุโรปส่งผลให้คำว่าชนชั้นมีลักษณะในการอธิบายหลายเฉดมากยิ่งขึ้น ยกตัวอย่างงานของ อดัม สมิธ (Adam Smith) เริ่มใช้คำว่า คนจน (Poor) หรือ ชนชั้นแรงงาน (Labouring class) ซึ่งแน่นอนรวมไปถึงงานของ เฟรดเดอริค เองเกล (Friedrich Engels) และ คาล มาร์กซ์ (Karl Marx) ที่เริ่มพูดถึง ชนชั้นของทุนนิยม (Class of Capitalists) ซึ่งอธิบายถึงชนชั้นกลาง (Bourgeoisie) ชนชั้นกรรมาชีพ (Proletariat) โดยการอธิบายเรื่องของชนชั้นตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมานั้นจึงจะเริ่มต้นศึกษางานของคาล มาร์กซ์ ซึ่งเป็นผู้วางรากฐานเรื่องชนชั้นไว้ (Dahrendorf, 1959: 8)

การวิพากษ์ทฤษฎีทางชนชั้นสามารถแบ่งออกเป็น สองขั้วด้วยกันคือ กลุ่มที่กังวลเรื่องโครงสร้างทางชนชั้น (Class structure) และกลุ่มที่กังวลเรื่องความหมาย

ของโครงสร้างทางชนชั้น (Implications of that structure) (Fine, B., & Saad-Filho, A. 2016) ฉะนั้นจุดสนใจของการมองเรื่องชนชั้นในสังคมนั้น ไม่ได้มีจุดเริ่มต้นจากการวิเคราะห์สังคมว่าในสังคมนั้นมีชนชั้นหรือไม่ แต่ไปสนใจว่าในสังคมนั้นมีการเอารัดเอาเปรียบ (exploited) ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ของกลุ่มคนในสังคม 2 กลุ่มใหญ่ๆ ด้วยกันนั้นก็คือ ชนชั้นที่เอารัดเอาเปรียบ (exploiters) และชนชั้นที่ถูกเอารัดเอาเปรียบ (exploited) เพื่อเป็นรากฐานในการมองสังคมและวิเคราะห์ โดยก่อนหน้านี้มีการมองว่ามีชนชั้นมากมายหลายประเภท เช่น กรีกแบ่งชนชั้นตามทรัพย์สมบัติดูว่าใครมีหรือไม่มีสมบัติ หรือแบ่งแยกตามความร่ำรวยหรือยากจนก็ได้ หรือมีอีกแนวคิดหนึ่งว่าชนชั้นนั้นสามารถแบ่งได้ด้วยการวิเคราะห์เรื่องอำนาจ ชนชั้นที่มีอำนาจหรือชนชั้นปกครอง และชนชั้นที่ไม่มีอำนาจหรือถูกปกครองแต่มาร์กซ์ไม่ใช่ทั้งสมบัติหรืออำนาจ

ชนชั้นของมาร์กซ์มองไปที่กระบวนการแรงงาน (Labor process) กล่าวคือการใช้แรงงานมนุษย์ (ความคิด แรงงาน พละกำลัง ฯลฯ) ในการเปลี่ยนวัตถุดิบมาเป็นสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของมนุษย์ นอกจากแรงกายและวัตถุดิบแล้วนั้น กระบวนการแรงงานยังมีองค์ประกอบที่สำคัญอีกประการหนึ่งนั้นก็คือ เวลา (time) จะเห็นได้ว่าเมื่อมีการผลิตสินค้าหรือบริการ ในความเป็นจริงการผลิตสิ่งของออกมาต้องใช้เวลาในการผลิตด้วย ซึ่งแรงงานจะผลิตสินค้าและบริการได้มากกว่าจำนวนแรงงานเรียกว่า แรงงานส่วนเกิน

จะเห็นได้ว่ามาร์กซ์ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิต ซึ่งจะขึ้นอยู่ว่าในสังคมหนึ่งๆนั้นมีวิถีการผลิต (mode of production) อย่างไร ซึ่งแต่ละรูปแบบของวิถีการผลิตก็จะมีโครงสร้างทางชนชั้นแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้วิถีการผลิตมีความเกี่ยวข้องอย่างเห็นได้ชัดดังนี้

(1) จะมีสองชนชั้นแบ่งกันตามการครอบครองปัจจัยการผลิต

(2) ชนชั้นที่ผูกขาดปัจจัยการผลิตมักต่อต้านสิ่งที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีการผลิตแบบเก่า โดยทั้งสองอย่างดังกล่าวจะนำไปสู่การต่อสู้ทางชนชั้น

(class struggle) ทั้งนี้มาร์กซ์พยายามทำเรื่องของชนชั้นให้กลายเป็นประเด็นสำคัญในการวิเคราะห์ทางสังคม และพยายามนำมาเขียนในบทที่ 52 ของ Capital Vol.3 ซึ่งเป็นบทสุดท้ายในหนังสือที่แสดงให้เห็นถึงมโนทัศน์ของชนชั้นอย่างเป็นระบบ(กนกศักดิ์ แก้วเทพ. 2550: 13-28)เทคโนโลยีเป็นส่วนหนึ่งของสังคมและทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์เข้าด้วยกัน อีกทั้งความสัมพันธ์ระหว่างเทคโนโลยีและสังคมยังเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความมั่งคั่งในปัจจุบันด้วย (Landau et al. 1992: 1-5) แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นในอีกฟากฝั่งของการศึกษาด้านเทคโนโลยี ยังมีความเห็นที่สอดรับกันอยู่บางประการนั้นก็คือ การที่มาร์กซ์เห็นเครื่องจักรไอน้ำเข้ามาทำหน้าที่ในการผลิตแทนที่งานของแรงงานนั้นเป็นสิ่งที่ดูแย่ และเป็นคู่แข่งที่อันตรายของแรงงาน

มาร์กซ์มีมุมมองด้านเทคโนโลยีที่ไม่เหมือนคนอื่น ๆ เนื่องจากมาร์กซ์มองว่าเทคโนโลยีทำให้แรงงานแปลกแยกออกจากเครื่องมือ เครื่องจักร ทำให้แรงงานต่อต้านปัจจัยการผลิต (Mean of production) ซึ่งเป็นการบ่อนทำลายความมั่งคั่งอันยิ่งใหญ่และลบล้างวิทยาศาสตร์ที่สะสมไว้อันเป็นเครื่องหมายที่โดดเด่นของการพิชิตความก้าวหน้าทางธรรมชาติของเผ่าพันธุ์มนุษย์ (Wendling, 2009: 1-7) แนวคิดเกี่ยวกับ ความแปลกแยก (Alienation) ในภาษาไทยมีการแปลได้หลายความหมาย ไม่ว่าจะเป็น การลดคุณค่าความเป็นมนุษย์ ความแปลกแยก ภาวะแปลกแยก ภาวะความห่างเหิน ภาวะความออกห่าง ฯลฯ โดยความคิดเรื่องความแปลกแยกนั้น ได้มีปรากฏมาตั้งแต่งานของเฮเกล (Hegel) รุสโซ(Rousseau) จอน ล็อค (John Locke) สมิธ (Smith) และ ฟรอยเออบาร์ค (Feuerbach) แต่ถูกนำมาพัฒนาอย่างเป็นระบบวิทยาศาสตร์โดย คาล มาร์กซ์

ด้วยเหตุนี้เองทำให้มาร์กซ์ถูกมองว่าแนวคิดเข้าข่ายว่าเป็นกลุ่มเทคโนโลยีกำหนด (Technological determinism) เนื่องจากมาร์กซ์มองว่าเราสามารถแบ่งโครงสร้างออกเป็นสองโครงสร้างใหญ่ๆด้วยกัน คือ (1) โครงสร้างส่วนบน (super structure) เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของความคิด ปรัชญา ค่านิยม อุดมการณ์และ

กฎหมาย (2) โครงสร้างส่วนล่าง (infrastructure/ substructure) เป็นการผลิตทางเศรษฐกิจ ประกอบ ด้วยวิถีการผลิต (mode of production) ซึ่งเทคโนโลยีเป็นส่วนหนึ่งของพลังการผลิตเรียกว่าปัจจัยการผลิต (Mean of production) เช่นพวกเครื่องจักรสายพาน เครื่องจักรไอน้ำ โดยโครงสร้างส่วนล่างจะเป็นตัวกำหนดโครงสร้างส่วนบน ด้วยเหตุนี้เองมาร์กซ์อาจจะถูกมองว่าเทคโนโลยีเข้าไปมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงสังคมและมีบทบาทในการกำหนดความรู้สึก กำหนดให้คิด กำหนดให้ทำ แต่เราไม่สามารถละเลยที่จะพูดถึงปัจจัยอื่นนอกจากพลังทางการผลิตได้ ความสัมพันธ์ทางการผลิต (relations of production) ก็คือ ความสัมพันธ์ของชนชั้น ระหว่างเจ้าของปัจจัยการผลิตกับผู้ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของปัจจัยการผลิต หรือนายทุนกับแรงงาน (Smith, Merritt Roe and Leo Marx. 1994)

ฉะนั้นการเข้ามาของเทคโนโลยีส่งผลให้วิถีการผลิต ปัจจัยการผลิต ความสัมพันธ์ทางการผลิตเปลี่ยนไป และส่งผลให้การวิเคราะห์ชนชั้นเปลี่ยนตามไปด้วย คำถามที่สำคัญคือโครงสร้างส่วนล่างเปลี่ยนได้อย่างไรและส่งผลอย่างไรต่อการวิเคราะห์ชนชั้น เริ่มต้นจากแนวคิดการวิเคราะห์แบบ Orthodox Marxist ที่หันมาสนใจรูปแบบการผลิต (Mode of production) สนใจเรื่องของความขัดแย้งระหว่างชนชั้น มองสังคมผ่านวัตถุนิยมประวัติศาสตร์ (Historical Materialism) โดยทฤษฎีดังกล่าวนั้นมาร์กซ์ยืนยันว่ามีความเป็นไปได้ที่สังคมจะเปลี่ยนไปจากความขัดแย้ง กรณีที่ยกขึ้นมาก็คือดีเบตเรื่องสังคมกึ่งเมืองขึ้นกึ่งศักดินา ที่ชี้ให้เห็นว่าในการเปลี่ยนแปลงสังคมจากสังคมเดิมไปสู่สังคมใหม่นั้น จะต้องวิเคราะห์ที่วิถีการผลิต เมื่อวิถีการผลิตเปลี่ยนสังคมก็เปลี่ยน เช่น ศึกษาความเป็นมาของสังคมก่อนว่ามีลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางสังคมตามทฤษฎี เริ่มต้นจาก ยุคบุพกาล ยุคทาส ยุคศักดินา ทุนนิยม และสังคมนิยม ตามแนวคิดของมาร์กซ์ สังคมจะเปลี่ยนก็ต่อเมื่อวิถีการผลิตเปลี่ยน ซึ่งในปัจจุบันเทคโนโลยีมีบทบาทอย่างมากที่ทำให้ความสัมพันธ์ทางการผลิตและพลังการผลิตเปลี่ยนไปดังนั้นขอบเขตของการศึกษาเรื่องชนชั้นของมาร์ในปปัจจุบันก็ต้อง

เปลี่ยนไปด้วย ดังนั้นการศึกษาสังคมที่เปลี่ยนไป ต้องศึกษาที่วิถีการผลิต ความสัมพันธ์ทางการผลิต เกิดขึ้นระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เป็นความสัมพันธ์ที่มาร์กซ์บอกว่านายจ้างเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิต และลูกจ้างใช้แรงกาย แรงสมองเพื่อแลกค่าจ้างจากนายจ้าง ซึ่งในปัจจุบันเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทอย่างมากในการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ที่มีอยู่แล้ว เพราะเทคโนโลยีทำให้นายจ้างและลูกจ้างไม่ได้มีเพียงสองประเภทอีกต่อไป ลูกจ้างอาจมีปัจจัยการผลิตเองอยู่แล้วก็ได้ เช่น งานบริการต่างๆ หรือรวมไปถึงการทำงานที่ไม่รู้ตัวเช่นการนอนดูยูทูป (Youtube) อยู่ที่บ้านซึ่งผู้รับชมก็รู้สึกบันเทิงใจ แต่หารู้ไม่ว่าในขณะที่นั่งดูยูทูปนั้น ช่วงเวลานั้นได้กลายเป็นแรงงานเพื่อเพิ่มยอดเข้าดูให้เจ้าของวีดีโอไปแล้ว เป็นต้น

พลังทางการผลิต คือการใช้แรงกายของมนุษย์ (ซึ่งรวมถึงทักษะและความชำนาญ) รวมกับ "ปัจจัยการผลิต" เพื่อทำการผลิต ผลิตผลหรือบริการนั่นเอง โดยปัจจัยการผลิตได้แก่เครื่องมือการผลิต ที่ดิน ป่าไม้ แม่น้ำ ลำธาร แหล่งแร่ วัตถุดิบ สิ่งก่อสร้างเพื่อการผลิต เครื่องมือการสื่อสารคมนาคม เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันเทคโนโลยีมีการพัฒนาไปมากส่งผลให้แรงงานมนุษย์ถูกแทนที่ด้วยเทคโนโลยีมากยิ่งขึ้น

เทคโนโลยีมีบทบาทอย่างยิ่งต่อแรงงานถึงแม้ว่าแรงงานจะเป็นปัจจัยหลักของพลังการผลิตก็ตาม แต่เทคโนโลยีได้ทำให้ปัจจัยการผลิต ผลิตได้มากกว่าแรงงานมนุษย์ทำ ส่งผลให้ให้ทักษะของมนุษย์ถูกลดทอนเป็นเพียงการใช้แรงงานทั่วไป เปรียบเทียบง่ายๆคือ ปัจจัยการผลิตก็เปรียบเสมือนกับเครื่องถ่ายเอกสาร และแรงงานมนุษย์คือการกดปุ่มเปิดปิดเครื่องเพื่อถ่ายเอกสารนั้น หากมองในเชิงเศรษฐศาสตร์แล้วแรงงานเหล่านี้เป็นแรงงานที่ไม่เกิดผลผลิตอะไรขึ้นเป็นสิ่งที่เรียกว่า แรงงานบริการ และเทคโนโลยีได้สร้าง พลเมืองไซบอค (Citizen cyborgs) และพลเมืองเหล่านี้อยู่ภายใต้การควบคุมของอัลกอลิทึ่ม (Algorithms) ดังนั้นการขยายรูปแบบของทุนนิยมในปัจจุบันว่าจึงมีลักษณะที่เปลี่ยนไปดังนี้

ทุนนิยมจะมีลักษณะเป็นอย่างไร

(1) ทุนนิยมข่าวสาร (Informational Capitalism)

แนวคิดนี้แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นอย่างสำคัญของ ข้อมูล ภายใต้บริบทของโลกาภิวัตน์ และการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของการพัฒนาเทคโนโลยี ส่งผลให้เกิดข้อมูลข่าวสารที่มากล้นภายในระยะเวลาอันสั้น และข้อมูลสามารถไหลไปยังพื้นที่ส่วนตัวได้เช่นภายในครอบครัว สิ่งที่ตามมาคือเกิดความไม่เท่าเทียมกันในสังคม เกิดกลุ่มที่สามารถหาผลประโยชน์ได้จากข้อมูลข่าวสารเป็นผู้ที่รู้ และไม่รู้ข่าวสาร ทำให้เกิดกลุ่มแรงงานที่มีและไม่มีความสามารถใหม่ๆ ในการผลิตสินค้าและบริการได้ ทั้งนี้ข้อมูลที่เข้ามาอย่างรวดเร็วส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วมีกลุ่มแรงงานใหม่เกิดขึ้นในการวิเคราะห์ข้อมูล เกิดการผลิตเครื่องมือสื่อสารอันเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ซึ่งแนวคิดดังกล่าวมีลักษณะที่คล้ายคลึงแนวคิด เศรษฐกิจแห่งความรู้ (knowledge economy) ของ Drucker คล้ายกับ สังคมหลังอุตสาหกรรม (postindustrial society) ของ Touraine และ Bell คล้ายกับ สังคมข่าวสาร (information society) ของ (Webster และ สังคมเครือข่าย (network society) (Castells, 1996)

(2) ทุนนิยมความรับรู้ (cognitive capitalism)

เป็นทฤษฎีที่ให้ความสำคัญกับ อวัตถุ (immaterial) โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลหลักของการผลิต ไม่ว่าจะเป็นการขยาย แบรนด์ หรือการสร้างซอฟแวร์ของไมโครซอฟที่เก็บเกี่ยวมูลค่าส่วนเกินจากการผูกขาดค่าเช่า โดยสามารถวิเคราะห์ความหมายของทุนนิยมความรับรู้ได้ดังนี้ (Moulier-Boutang, 2012)

(3) communicative capitalism

ทุนนิยมการสื่อสารปรากฏอยู่ในรูปแบบเทคโนโลยีการสื่อสารแบบเครือข่าย การเข้าถึงแนวคิด การอภิปราย และการมีส่วนร่วม เกิดขึ้นได้จากการเชื่อมต่อระหว่าง

กันของโทรคมนาคมทั่วโลก และใช้ประโยชน์จากกระบวนการสื่อสาร แต่ไม่ได้หมายความว่าเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาแทนที่การผลิต

การสื่อสารไม่เพียงแต่เป็นตัวขับเคลื่อนอุตสาหกรรมที่หลากหลาย อีกทั้งระบบทุนนิยมได้ดึงการสื่อสารมาเป็นส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยม เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเชื่อมความสัมพันธ์ของมนุษย์ในที่ทำงานหรือการมีส่วนร่วมในวงจรสื่อที่แพร่หลาย (Dean, 2005: 51-74)

(4) Bio-capitalism

แนวคิดของ Bio-capitalism เกิดขึ้นจากการอภิปรายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมชีวภาพ (bio-industrial) ระดับโลก โดยมีการเน้นไปที่กระบวนการได้มาของวัตถุ (materials) จากร่างกายมนุษย์ และสิ่งมีชีวิตที่ไม่ใช่มนุษย์ การอธิบายแบบ Bio-capitalism ต้องการอธิบายว่ามีความเป็นไปได้ที่วัตถุ (materials) เช่น เซลล์ไข่ อสุจิ หรือเนื้อเยื่ออินทรีย์หมุนเวียน ซึ่งเป็นสิ่งที่ใช้แล้วทิ้งสามารถนำมาสร้างมูลค่าได้ ซึ่งมาร์กซ์ไม่ได้ให้ความสนใจตรงนี้เท่าไหร่ (Moroni & Fumagalli, 2010: 234-252)

(5) Platform Capitalism

ทุนนิยมในศตวรรษที่ยี่สิบเอ็ดได้ค้นพบวัตถุดิบใหม่ที่เหมาะสมในการสะสมทุนโดยสะสมทุนผ่าน ข้อมูล แพลตฟอร์มเข้ามามีบทบาทอย่างมากและกลายเป็นวิธีที่โดดเด่นมากขึ้นในการจัดระเบียบธุรกิจเพื่อผูกขาดข้อมูลที่เกิดขึ้น จากนั้นแยกวิเคราะห์ใช้และขาย โมเดลธุรกิจแบบเก่าของยุคฟอร์ดมีเพียงความสามารถพื้นฐานในการดึงข้อมูลจากกระบวนการผลิตหรือจากการใช้งานของลูกค้า (Srnicek, N. 2017)

(6) surveillance capitalism

เป็นระบบเศรษฐกิจที่มีศูนย์กลางอยู่ที่การจัดทำข้อมูลส่วนบุคคล โดยมีจุดประสงค์หลักในการทำกำไรจากข้อมูลส่วนบุคคล เนื่องจากข้อมูลส่วนบุคคลสามารถเปลี่ยนเป็นสินค้าได้จึงกลายเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่สุดแห่งหนึ่งในโลก ข้อมูลส่วนบุคคล

จึงมีมูลค่าเพิ่มขึ้นหลังจากทราบความเป็นไปได้ของการโฆษณาตามเป้าหมายด้วยเหตุนี้ ราคาของข้อมูลส่วนบุคคลจึงถูกจำกัดการเข้าถึง (Zuboff. S. 2019)

ดังนั้นหากเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทกับทุนนิยมมากขึ้นเฉกเช่นในปัจจุบัน เราสามารถเรียกระบบทุนนิยมในยุคใหม่รวมๆว่า ทุนนิยมดิจิตอล (digital capitalism) หรือในความเป็นจริงแล้ว ระบบเหล่านี้ไม่ได้เป็นระบบทุนนิยมดิจิทัลหากแต่เป็น post-capitalist อย่างไรก็ตามการเข้ามามีบทบาทของเทคโนโลยีส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและมีรูปแบบการขูดรีดที่แตกต่างกันออกไปแล้วระบบเศรษฐกิจรูปแบบใหม่ๆ มีลักษณะอย่างไร (Mason, P. 2015)

รูปแบบเศรษฐกิจเป็นอย่างไร

ระบบเศรษฐกิจแบบ แพตฟอร์ม (platform economy) ในปัจจุบันมีธุรกิจเพิ่มขึ้นอย่างมากที่มีจุดเริ่มต้นจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบบของธุรกิจแพตฟอร์ม และกลยุทธ์ทางดิจิทัลในการสร้างการแข่งขัน เช่นบริษัท Airbnb, Uber, Amazon, Google, Salesforce และ Facebook ซึ่งรูปแบบเศรษฐกิจของ แพลตฟอร์ม คือการสร้างเครือข่ายออนไลน์เพื่อส่งเสริมปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คน ซึ่งในปัจจุบันมีมากมายหลากหลายช่องทาง หลากหลายรูปแบบในการเข้าถึงตลาด ตั้งแต่ การบริการ (Uber and Airbnb) การผลิต (e.g. Amazon and eBay), การจ่าย (e.g., Square, PayPal) ไปจนถึงการพัฒนาซอฟต์แวร์ (e.g., Apple, Salesforce) และอื่น ๆ อีกมากมายเช่น เศรษฐกิจสร้างสรรค์ เศรษฐกิจแห่งการแบ่งปัน เศรษฐกิจก๊ิก หรือ เศรษฐกิจแบบเพียร์ (peer economy) (Kenney and Zysman. 2016)ความสัมพันธ์ระหว่างการบริโภคและการผลิตเปลี่ยนไปอย่างไร

(1) peer-to-peer (P2P) networking

P2P คือโครงสร้างพื้นฐานของ information technology ที่มีระบบคอมพิวเตอร์เชื่อมระบบมากกว่า 2 เครื่องขึ้นไปในการออกคำสั่งการแบ่งปันทรัพยากร อีกทั้งพื้นที่ทำงานอาจตั้งไว้ในรูปแบบเดียวกันคือใช้ระบบลิ๊ง (Link) โดยทรัพยากรที่ว่า

ก็คือ พื้นที่จัดเก็บข้อมูล bandwidth หรือหรือแม้กระทั่งระบบประมวลผล โดย P2P แตกต่างจาก client-server network แบบดั้งเดิมเนื่องจาก ในระบบเดิมนั้นจะมีเครื่อง server เป็นตัวแบ่งทรัพยากรให้กับ client ซึ่ง client ไม่ได้แบ่งปันทรัพยากรให้กับเครือข่าย เราสามารถสรุป P2P ว่าการเชื่อมต่อเครือข่ายระหว่าง 2 อุปกรณ์ขึ้นไป จะส่งผลให้เกิดการแบ่งปันข้อมูลเพื่อบริโภคของกันและกันในเครือข่าย เช่น การแชร์ไฟล์ใช้กัน หรือสามารถแชร์เครื่องมือ เช่น เครื่องปริ้น ให้หลายๆเครื่องใช้ได้พร้อมกัน

(2) play-bour

Playbour (บางครั้งสะกดว่า playbor) เป็นรูปแบบการเล่นและการใช้แรงงานแบบผสมผสานโดยเฉพาะในอุตสาหกรรมเกมดิจิทัล คำนี้ได้รับการประกาศเกียรติคุณโดย Julian Kücklich ในปี 2548 ในบทความของเขา Precarious playbour: Modders และอุตสาหกรรมเกมดิจิทัล Kücklich อธิบายว่า playbour เป็นแรงงานอิสระประเภทหนึ่งที่ไม่เหมาะกับคำจำกัดความดั้งเดิมของการทำงานหรือประเภทของการเล่นหรือการพักผ่อน อย่างไรก็ตามรูปแบบของ playbour มักถูกมองอย่างไม่ถูกต้องว่าเป็นเพียงส่วนเสริมของการเล่น

แรงงานมีลักษณะอย่างไร

The human cloud และ liquid labour เป็นคือคำที่ใช้กล่าวถึงกระบวนทัศน์ของการเปลี่ยนหรือเคลื่อนจาก อุตสาหกรรมแบบดั้งเดิม และการผลิตแรงงานสู่แรงงานที่มีความยืดหยุ่นที่ไม่ได้กำหนดเวลาและสถานที่ ทำลายขอบเขตของผู้คนที่ถูกจำกัดว่าต้องทำงานตลอดแบบดั้งเดิมไปกระบวนทัศน์เครือข่ายสังคม มีอิทธิพลต่อโลกที่เราอาศัยอยู่ ที่เราทุกคนล้วนใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่การเชื่อมต่อออนไลน์นั้นถักทอปะติดปะต่อตัวเองในทุกเวลาในชีวิตของเรา ทั้งเวลาทำงาน เวลาสังคมจนถึงเวลาที่เราใช้ที่บ้าน cyberspace ทำให้เราไม่มีขอบเขตในขณะที่สถานที่ทำงานกลายเป็นดิจิทัลมากขึ้น และผู้คนมากมายกลายเป็นแรงงานที่ไม่มีตัวตน สิ่งนี้ไม่ได้ทำให้จำนวนงานเท่าเดิมหรือน้อยลง ความจริงแล้วยังมีการโต้แย้งในทางตรงกันข้าม การที่ทุกคนยังคง

ออนไลน์อยู่เสมอ เวลาส่วนตัวก็จะยิ่งน้อยลง มากไปกว่านั้น ในขณะที่เทคโนโลยีดูเหมือนว่าจะเป็นพื้นที่อิสระ

การคัดเลือกแรงงานเข้าทำงานมีลักษณะอย่างไร

Crowd sourcing/ Cloud sourcing/ online talent platforms หมายถึงกระบวนการในรับจ้างหรือรับทุนสนับสนุนจากมวลชนผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ซึ่งมาจากการผสมของคำสองคำ นั่นก็คือ “Crowd” ที่แปลว่า คนเยอะๆ และ “Outsourcing” ที่แปลว่า การจ้างเป็นช่วง โดยแนวคิดของ Crowdsourcing ก็คือ การรับงานและกระจายงานไปยังกลุ่มคน ซึ่งเป็นการประยุกต์ใช้เพื่อขับเคลื่อนธุรกิจ พัฒนาสินค้า และแก้ไขปัญหาร่วมกัน ทั้งนี้ประสิทธิภาพขึ้นอยู่กับกลุ่มคนที่เข้ามาร่วมช่วยกัน

โดยผู้เขียนจาก dailycrowdsource.com ได้ตัวอย่างของ Crowdsourcing ที่เรารู้จักกันดีก็คือ Wikipedia แทนที่ Wikipedia จะสร้างสารานุกรมขึ้นมาเองด้วยการจ้างนักเขียนและบรรณาธิการ
แต่ Wikipedia เลือกที่จะให้มวลชนเป็นผู้สร้างข้อมูลแทน ซึ่งผลที่เกิดขึ้นก็คือ เราได้เห็นสารานุกรมที่มีความครอบคลุมและครบถ้วนแบบที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในโลก

วิธีการศึกษา

บทบาทของเทคโนโลยีต่อความสัมพันธ์ทางชนชั้นในสังคมไทย ศึกษากรณีแกร็บแท็กซี่เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในลักษณะที่เป็นกรณีศึกษา (Case Study) โดยมีกระบวนการดำเนินการวิจัยคือ เก็บรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาเอกสารและการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) โดยนำข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าวิจัยมาเชื่อมโยงและหาความสัมพันธ์ของข้อมูล เพื่อที่จะนำไปสู่การตีความ (Hermeneutic) ระยะเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 - ปัจจุบัน

ผลการศึกษา

ในปัจจุบันการใช้แกร็บแท็กซี่แทนการใช้ขนส่งมวลชน เป็นทางเลือกที่ดีกว่าขนส่งประเภทอื่นๆเนื่องจากการใช้แกร็บนั้นไม่มีความยุ่งยากในการเรียกใช้บริการ หรือต้องเดินทางไปขึ้นที่สถานีต่างๆ ส่งผลให้แกร็บได้รับความนิยมเป็นอย่างยิ่งสำหรับคนในกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองแห่งการสัญจรไปมา ก่อนที่บริษัทแกร็บแท็กซี่จะเข้ามามามีบทบาทในระบบการขนส่งในประเทศไทย แกร็บแท็กซี่มีจุดเริ่มต้นที่ประเทศสิงคโปร์ โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้บริการทางด้านขนส่งผ่านแอปพลิเคชัน ในปัจจุบันได้เปิดให้บริการทั่วเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ยกเว้นลาวกับ เนปาล) โดยการทำงานพื้นฐานของบริการนี้คือ ทางบริษัทจะสร้างแอปพลิเคชันขึ้นมาเพื่อระบุตำแหน่งของผู้ใช้บริการและให้บริการพาหนะขนส่งส่วนบุคคลที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงมาให้บริการ โดยทางบริษัทจะได้กำไรจากค่าจองยานพาหนะผ่านแอปพลิเคชัน โดยในปี 2562 ในประเทศไทยได้ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากกว่า 5 ล้านคน และตลอด 6 ปี ที่ผ่านมาจำนวนระยะทางรวมที่แกร็บได้ให้บริการผู้โดยสารสูงถึง 1,200,000 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินทางจากเหนือจรดใต้ของประเทศไทยได้ถึง 700,000 เที่ยว (Grab. 2020)

สัดส่วนของแรงงานแกร็บจำนวนกว่า 100,000 คนสามารถแบ่งออกได้ดังนี้ แกร็บที่เป็นมอเตอร์ไซค์ คิดเป็นร้อยละ 64 รถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 35 และไม่ใช้รถ คิดเป็นร้อยละ 1 โดยแบ่งออกเป็นการให้บริการในการเดินทางร้อยละ 23 และบริการจัดส่งอาหารร้อยละ 77 อีกทั้งลักษณะการทำงานของพาร์ทเนอร์ของแกร็บส่วนใหญ่เป็นการทำงานแบบ Part Time คือ น้อยกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน คิดเป็นสัดส่วนกว่า 71% แต่ก็ยังมีพาร์ทเนอร์ของแกร็บที่เลือกหารายได้จากแกร็บเป็นหลัก โดยทำงานแบบเต็มเวลา (Full Time) มากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวันขึ้นไปอีก 29% (Grab. 2020)

ด้วยความนิยมที่เพิ่มขึ้นแกร็บจึงต้องมีการปรับตัวให้ทันต่อความต้องการที่มากขึ้นด้วย แกร็บจึงเปิดรับสมัครพาร์ทเนอร์เพื่อเข้ามาสมทบกับความต้องการที่มาก

ขึ้น โดยเปิดรับสมัครจากผู้ที่สามารถขับรถได้ ผลที่เกิดขึ้นคือมีผู้สนใจเข้าร่วมสมัครเป็นจำนวนมาก แกร็บจึงเพิ่มช่องทางในการสมัครผ่านระบบอินเตอร์เน็ต และส่งข้อมูลประวัติส่วนตัวให้บริษัทโดยตรงโดยไม่ต้องมาที่บริษัทแม้แต่ครั้งเดียว โดยผู้สนใจเข้าร่วมกับบริษัทจะต้องกรอกรายละเอียดต่าง ๆ ลงไปในระบบเพื่อให้ข้อมูลการสมัครนั้นถูกจัดเป็นฐานข้อมูลการสมัคร และทางบริษัทจะเลือกผู้ที่เหมาะสมหรือพร้อมที่จะทำงานให้กับบริษัทเริ่มทำงานได้ภายหลังจากการอบรมระยะสั้น ผ่านอินเตอร์เน็ต จะเห็นได้ว่าระบบการคัดคนเข้าทำงาน (Recruitment) นั้นไม่ซับซ้อนไม่มีการสัมภาษณ์งาน มีเพียงแค่ให้พนักงานทางบริษัทได้คิดระบบที่สามารถตรวจดูประวัติของพนักงาน ประวัติการศึกษา การทำงานในอดีต รวมไปถึงการตรวจประวัติอาชญากรรม ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยกระบวนการกรอกข้อมูลประวัติต่าง ๆนั้น จะทำผ่านระบบอินเตอร์เน็ตและรวบรวมไว้ในคลังข้อมูลพนักงานของส่วนทรัพยากรบุคคล (Human resource) ด้วยข้อมูลที่เต็มไปด้วยประวัติส่วนตัวครบถ้วนส่งผลให้ทางบริษัทสามารถเลือกพนักงานเข้าทำงานโดยไม่ต้องสัมภาษณ์ได้

จะเห็นได้ว่าระบบการรับสมัครของบริษัทแกร็บเปิดโอกาสให้ทุกคนที่พร้อมทำงานสามารถสมัครเข้าทำงานได้โดยไม่ต้องรอตำแหน่งงานว่างเนื่องจากบริษัทต้องการขยายฐานการให้บริการไปทั่วประเทศและรองรับความต้องการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นกระบวนการพิจารณา อบรม จึงต้องมีความรวดเร็วและสามารถผลิตพนักงานที่พร้อมทำงานให้ไวที่สุด

ขั้นตอนในการผลิตพนักงานไม่มีความยุ่งยาก เมื่อพิจารณาเรียบร้อยทางบริษัทจะให้โหลดแอปพลิเคชัน Grab drive เพื่อเปิดการใช้งานทันที โดยมีขั้นตอนการอบรมการใช้แอปพลิเคชัน ประมาณ 10 นาทีและทำข้อสอบ ประมาณ 10 ข้อ เมื่อเสร็จสิ้นก็สามารถออกไปรับงานได้เลย เมื่อวิเคราะห์ว่าเพราะเหตุใดกระบวนการคัดพนักงานเข้าทำงานจึงมีความรวดเร็วถึงกับไม่ต้องมีการสัมภาษณ์งาน ไม่ต้องเข้าตัวบริษัท หรือแม้กระทั่งได้ยินเสียงของผู้คัดกรองพนักงานเข้าทำงานด้วยซ้ำไป พบว่า

พนักงานส่วนมากสามารถขับรถได้อยู่แล้ว โดยบริษัทไม่กังวลถึงความชำนาญเส้นทาง เนื่องจากใช้ Google map นำทางให้ พนักงานไม่ต้องคำนวณรายได้เอง มีระบบรองรับ และพนักงานส่วนใหญ่มีความชำนาญในการใช้ระบบอิเล็กโทนิค(ผู้เขียนอนุมานว่า แรงงานแกร็บส่วนใหญ่เป็นชนชั้นกลาง) ด้วยเหตุนี้เองส่งผลให้พนักงาน/ลูกจ้าง/ข้าราชการสามารถทำงานขับแกร็บควบคู่ไปกับการทำงานหลักได้

ในมุมมองของบริษัทการหากำไรให้บริษัทมีอย่างน้อย 2 ทางด้วยกันคือ หักค่าธรรมเนียมการใช้แอปพลิเคชัน ต่อรอบที่พนักงานแกร็บรับงานไป และสองคือการทำสัญญากับร้านค้า ห้างร้าน ต่างๆที่สามารถไปรับส่งสินค้าหรือลูกค้าผ่านบริการแอปพลิเคชัน ในกรณีที่เป็น

(1) แกร็บคาร์หรือแกร็บแท็กซี่ แกร็บจะทำการหักค่าธรรมเนียมการใช้แอปพลิเคชัน 20% ของค่าโดยสาร(ไม่รวมค่าทางด่วน) เช่น ค่าโดยสาร 110 บาท แกร็บจะหักค่าธรรมเนียม 110 x 20% = 22 บาท จากเครดิตรับงานของพาร์ทเนอร์

(2) แกร็บฟูดหรือแกร็บไบค์(พาร์ทเนอร์ขนส่ง) แกร็บจะทำการหักค่าธรรมเนียมการใช้แอปพลิเคชัน 10-15% ขึ้นอยู่กับประเภทของทะเบียนที่นำมาสมัครใช้ทำงาน

(2.1) หากลงทะเบียนด้วยทะเบียนส่วนบุคคล (ป้ายดำ) - พาร์ทเนอร์จะถูกหักค่าคอมมิชชัน 15%

(2.2) หากลงทะเบียนด้วยทะเบียนสาธารณะ (ป้ายเหลือง) - พาร์ทเนอร์จะถูกหักค่าคอมมิชชัน 10%

(3) แกร็บฟูด(ร้านค้า ฯลฯ) แกร็บจะมีการเก็บค่าบริการรายเดือน คิดเป็นเปอร์เซ็นจากยอดขายประมาณ 25 – 30% ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่างๆของทางบริษัท จากยอดขายผ่านแอปพลิเคชันเท่านั้น และไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมแรกเข้าแต่อย่างใด

นอกจากนี้แพลตฟอร์มสามารถกำหนดและเปลี่ยนแปลงค่าจ้างแล้ว อำนาจของแพลตฟอร์มยังสามารถกำหนดราคาสินค้าบริการเนื่องจาก ซึ่งแพลตฟอร์จะนำ

ระบบอัลกอริทึม สมองกล AI และระบบ machine learning ร่วมกันคำนวณราคาสินค้าบริการแบบเวลาจริง (real time) โดยใช้ฐานข้อมูลพฤติกรรมการบริโภคของลูกค้า ทำให้แพลตฟอร์มสามารถทำนายว่าควรเก็บค่าสินค้าบริการกับลูกค้าแต่ละคนในอัตราเท่าใด (เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร, 2563)

ประกอบกับในปัจจุบันการทำงานให้บริการของแกร็บนั้นค่อนข้างลดขั้นตอนการฝึกฝนการทำงาน (Job training) ทำให้บทบาทของแรงงานแกร็บมีความลื่นไหลมากขึ้นกล่าวคือแรงงานไม่จำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญก่อนที่จะทำงานเพราะเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทอย่างมากในการทำงานฉะนั้นใครก็สามารถทำงานประเภทนี้ได้ทำให้แรงงานแกร็บมาจากแต่ละอาชีพซึ่งสามารถแบ่งแรงงานออกเป็น 2 ประเภท ประเภทแรกคือแรงงานที่ทำในเวลาว่าง (Part time) ส่วนใหญ่มักมีอาชีพหลักหรือหน้าที่หลักอยู่แล้ว พอถึงเวลาว่างจากภาระหน้าที่ประจำจึงมาขับแกร็บเป็นอาชีพเสริม แรงงานเหล่านี้มาจากหลากหลายอาชีพ เช่น นักศึกษา พนักงานเอกชน ข้าราชการ ฯลฯ และประเภทที่สองคือแรงงานที่ขับแท็กซี่เป็นหลักอยู่แล้ว หมายความว่าแรงงานประเภทนี้คือผู้ที่ขับรถเป็นอาชีพหลักทำงานเต็มเวลา
(Full time) ในการทำงานอยู่แล้ว

แรงงานทั้งสองประเภทมีส่วนที่คล้ายกันก็คือมีหน้าที่ให้บริการเหมือนกัน ใช้แพลตฟอร์มในระบบเดียวกันได้เงินเท่ากัน และเสียค่าบริการเหมือนกัน แต่สิ่งที่แตกต่างของแรงงานทั้งสองประเภทก็คือ

(1) เวลาในการทำงาน (2) ความเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิต โดยแรงงานที่ทำงาน Part-time ส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของรถยนต์ที่ใช้ในการทำงาน Part-time อยู่แล้ว แต่แรงงานที่ทำงาน Full-time จะมีทั้ง เป็นเจ้าของรถยนต์เองและเช่าบริษัทในการขับขี่

ด้วยเหตุนี้เองส่งผลให้บทบาทของแกร็บแท็กซี่อยู่ในฐานะที่แยกได้ไม่แน่นอนระหว่าง “แรงงาน” และ “เจ้าของธุรกิจ” หรือแม้กระทั่งนายจ้างของแกร็บแท็กซี่คือ

ใคร ระหว่างลูกค้า (Client) และ Platform internet เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ ทำให้ฐานะเหล่านั้นมีความไม่แน่นอนซึ่งสามารถแยกอธิบายได้ดังนี้

(1) บทบาทของแรงงานแกร็บแท็กซี่ในฐานะของแรงงานทั่วไป เนื่องจากแรงงานแกร็บแท็กซี่ได้รับค่าจ้าง โดยแลกกับการขายบริการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง จบเป็นรอบต่อรอบ ไม่มีข้อผูกมัดจากลูกค้า ถ้าหากแรงงานปฏิเสธที่จะไม่จัดบริการขนส่งให้ ก็จะมีแกร็บคันอื่นมารับให้แทน แต่จะมีข้อผูกมัดกับ Platform internet เนื่องจากกฎที่ถูกตั้งขึ้นมาว่า หากแรงงานเลือกรับเฉพาะลูกค้าที่เดินทางไปยังสถานที่ ๆขับขี่ง่ายและปฏิเสธผู้โดยสายในแอพพลิเคชั่นบ่อย ๆจะถูกลงโทษ ทั้งนี้แรงงานแกร็บบางส่วนได้ใช้บริการเช่ารถยนต์จากบริษัทแกร็บเพื่อนำมาประกอบอาชีพ ทำให้แรงงานกลุ่มนี้ไม่มีปัจจัยการผลิตเป็นของตัวเอง

(2) บทบาทของแรงงานแกร็บในฐานะของเจ้าของธุรกิจ เนื่องจากแรงงานแกร็บต้องทำงานและให้บริการบนยานพาหนะตลอดเวลาซึ่งเป็นยานพาหนะของตัวเองหรือเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิต และใช้แรงกายในการผลิตบริการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งเพื่อแลกกับค่าจ้างจบเป็นรอบต่อรอบ ไม่มีข้อผูกมัดกับลูกค้าหากปฏิเสธที่จะไม่จัดบริการขนส่งให้ ก็จะมีแกร็บคันอื่นมารับให้แทน แต่จะมีข้อผูกมัดกับ Platform internet ในประเด็นการปฏิเสธการรับลูกค้า ซึ่งแรงงานเหล่านี้เป็นผู้ที่มียานพาหนะเป็นของตัวเอง

ไม่ว่าแกร็บแท็กซี่จะอยู่ในฐานะที่เป็นหรือไม่เป็นเจ้าของปัจจัยการผลิต หรือผู้จ้างจะเป็นผู้ใด แกร็บแท็กซี่ก็ถูกจัดว่าเป็นแรงงานประเภทหนึ่งซึ่งต้องทำงานบริการเพื่อแลกกับค่าจ้างเหมือนกัน อีกทั้งยังต้องแบกรับความเสี่ยงจากการไม่มีสวัสดิการอันพึงมีพึงได้ตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานอีกด้วย โดยความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับแรงงานแกร็บสามารถแยกวิเคราะห์ออกเป็นประเด็นต่างๆ โดยใช้ฐานข้อมูลจากการลงพื้นที่ได้ดังนี้

ความเสี่ยงจากเรื่องสุขภาพและสวัสดิภาพทางร่างกายของแรงงานแกร็บ จากการลงพื้นที่พบว่าการทำงานของแรงงานแกร็บต้องเผชิญกับปัญหาสุขภาพอันเนื่องมากจากการทำงานติดต่อกันเป็นเวลานานบนท้องถนน อันเป็นบ่อเกิดปัญหาสุขภาพตามมา เช่น ปัญหาปวดหลังเรื้อรัง ปัญหาข้อเท้าอักเสบ หรือปัญหาไมเกรน เป็นต้น ปัญหาดังกล่าวเป็นเพียงปัญหาด้านสุขภาพทั่วไปที่ไม่ว่าแรงงานประเภทไหนก็ต้องเผชิญ แต่แรงงานงานแกร็บจะต้องแบกรับความเสี่ยงทางสุขภาพเพิ่มมากขึ้นยกตัวอย่างเช่น ในปัจจุบันสังคมไทยกำลังเผชิญปัญหาการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 ซึ่งเป็นโรคติดต่อผ่านสารคัดหลั่งจากมนุษย์สู่มนุษย์ แรงงานเหล่านี้ต้องทำงานกับบุคคลแปลกหน้าในพื้นที่จำกัดเป็นเวลาอย่างน้อยที่สุด 30 นาทีซึ่งเป็นเวลาที่เพียงพอที่ไวรัสโควิด 19 จะเข้าไปอยู่ในแรงงานเหล่านี้เรียบร้อยแล้ว หากผู้โดยสารเป็นชาวต่างชาติซึ่งไม่ทราบที่ไปที่มาแน่ชัดว่าผู้ใช้บริการมีอาการหรือสุ่มเสี่ยงที่ติดเชื้อโรคโควิด 19 มาหรือไม่นั้น แรงงานแกร็บต้องแบกรับความเสี่ยงในด้านนี้แทนกระทรวงสาธารณะสุข ที่ไม่ตรวจโรคให้หากไม่มีอาการ แบกรับความเสี่ยงแทนกระทรวงแรงงานและสำนักงานประกันสังคม เพราะแกร็บไม่มีสิทธิในระบบประกันสุขภาพ แบกรับความเสี่ยงแทนกระทรวงการคลังจากนโยบายทางเศรษฐกิจเช่น นโยบายช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากไวรัสโควิด 19 แจกเงินอุดหนุนรายละ 5,000 บาทต่อเดือนเป็นเวลา 3 เดือน แรงงานแกร็บต้องแบกรับความเสี่ยงแทนบริษัทแกร็บเนื่องจากบริษัทไม่มีนโยบายสนับสนุนหรือช่วยเหลือพาร์ทเนอร์ จะเห็นได้ว่าการแบกรับความเสี่ยงทางสุขภาพของแรงงานแกร็บอยู่ในระดับที่สูงมากในสภาวะที่เกิดขึ้นในสังคมไทยในปัจจุบัน

จากปัจจัยความเสี่ยงทางสุขภาพของแรงงานแกร็บนำไปสู่การป้องกันหรือบริหารความเสี่ยงเองของแรงงานงานนั้นจะต้องมีต้นทุนในการป้องกันเสมอเช่น หน้ากากอนามัย แผ่นพลาสติกใสที่กั้นระหว่างผู้โดยสารและคนขับ สเปรแอลกอฮอร์ เจลล้างมือและการเข้าจุดล้างรถทุกวักวันเพื่อป้องกันเชื้อไวรัส โดยอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยนั้นมีราคาที่สูงมากกว่าปกติเป็น 10 เท่า เช่น หน้ากากอนามัยปกติขาย

กล่องละ 50 บาท แต่ราคาดีดไปอยู่ที่ 900 บาทต่อกล่อง ทั้งหมดนี้แรงงานแกร็บเป็นผู้แบกรับไว้ทั้งหมดเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับเองและเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารเพื่อความเชื่อมั่นของลูกค้าที่มีต่อบริษัทแกร็บโดยที่บริษัทมิได้ช่วยเหลืออะไรเลย

นอกจากปัญหาความเสี่ยงด้านสุขภาพแล้วความเสี่ยงที่แกร็บต้องแบกรับอีกคือความเสี่ยงด้านสวัสดิภาพทางร่างกายในปัจจุบันจากปัญหาทางเศรษฐกิจปัญหาความอดอยาก ตกงาน ทำให้เกิดมิจฉาชีพในรูปแบบต่างเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากไม่เว้นแต่มิจฉาชีพที่ มีความเป็นไปได้ที่ความเสี่ยงประเภทแบบนี้จะเกิดขึ้นบนท้องถนนอยู่ตลอดเวลา นอกจากเหตุการดังกล่าวผู้วิจัยได้ประสบเองจากการลงพื้นที่ในการขับแกร็บพอว่าในการรับงานในพื้นที่ที่มีกลุ่มอิทธิพลอยู่แล้วเช่นหน้าผับ หน้าปากซอยที่มีการสัญจรไปมาอยู่เป็นจำนวนมากจะเกิดความไม่พอใจเกิดขึ้นระหว่าง ผู้วิจัยและกลุ่มอิทธิพลเป็นต้น จากเหตุการณ์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าแรงงานแกร็บแบกรับความเสี่ยงทางด้านร่างกายอยู่ตลอดเวลาอันมาจากความไม่พอใจกับกฎหมายที่ไม่มีความชัดเจนว่ารถแกร็บสามารถรับผู้โดยสารได้โดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนทะเบียนรถเป็นสีเหลืองหรือไม่

นอกจากความเสี่ยงจากเรื่องสุขภาพและสวัสดิภาพทางร่างกายและจิตใจแกร็บต้องแบกรับความเสี่ยงเรื่องค่าบำรุงซ่อมแซมยานพาหนะ จากการสึกกร่อนด้วย ผู้วิจัยได้คิดคำนวนเรื่องการบริหารความเสี่ยงเริ่มต้นที่จะเกิดขึ้นกับกลุ่มแรงงานแกร็บตั้งแต่การสตาร์ทรถครั้งแรกโดยเอารายได้ต่อรอบ เฉลี่ยๆคือ 100 บาทต่อรอบซึ่งหนึ่งรอบจะใช้เวลารับส่งประมาณ 30 - 45 นาทีในกรณีที่รถไม่ติดมากและไม่รวมเวลาที่ต้องรอรับงานใหม่ เฉลี่ยวันละ 5 รอบ (พาร์ทไทม์) หรือในกรณีที่ทำเต็มเวลาก็จะสามารถเก็บรอบได้มากกว่านั้น หมายความว่าค่าแรงหลังจากหักการบริหารความเสี่ยงที่ต้องต้องแบกรับสามารถคำนวนได้ดังนี้

อัตรเฉลี่ยของความเสี่ยงที่แกร็บต้องเผชิญ

รายการ	ต่อปี	ต่อเดือน	ต่อวัน	ต่อรอบ
ค่าประกันสุขภาพ (กรณีไม่ใช้บัตร 30 บาท)	20,000.00	1,666.67	55.56	1.16
ค่าน้ำมัน (เต็มถัง)	43,200.00	3,600.00	120.00	2.50
ค่าประกันรถยนต์	18,000.00	1,500.00	50.00	1.04
ค่าซ่อมแซมส่วนที่สึกหรอ	11,400.00	950.00	31.67	0.66
ค่าต่อภาษีและพรบ	2,700.00	225.00	7.50	0.16
ค่าจอดรถ	6,000.00	500.00	16.67	0.35
ฯลฯ	12,000.00	1,000.00	33.33	0.69
รวม	**124,700.00**	**10,391.67**	**346.39**	**7.22**

จากตารางจะเห็นได้ว่ายังไม่ได้รวมกับ ค่าอาหาร ค่าเช่าบ้านที่พักอาศัย ค่าอินเตอร์เน็ตรายเดือนและค่าโทรศัพท์ หนี้สินที่ก่อขึ้นเพื่อให้ได้มาซึ่งเครื่องมือการทำมาหากิน เช่น ค่าผ่อนรถยนต์ส่วนบุคคล หรือค่าเช่ารถยนต์เพื่อประกอบอาชีพเป็นต้น โดยตารางดังกล่าวแสดงค่าเสื่อมสภาพของแกร็บแท็กซี่โดยอ้างอิงจากการลงพื้นที่ของผู้เขียน

และสุดท้ายความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในปี 2562 เปรียบเทียบย้อนหลังกลับไปจะเห็นว่ามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้ได้รับบาดเจ็บถึงขั้นเข้าโรงพยาบาลเฉลี่ยถึงปีละ 74,000 ครั้ง ประกอบกับสถิติในปี 2563 ในเขตกรุงเทพมหานครฯ มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นถึง 23,011 ครั้งด้วยเหตุนี้ชี้ให้เห็นถึงความเสี่ยงของแรงงานที่ต้องทำงานบนท้องถนนอยู่ตลอดเวลา

จากการอธิบายข้างต้นไม่ว่าจะเป็นบทบาทของแรงงานแกร็บและความเสี่ยงที่แกร็บจะต้องแบกรับในแต่ละวันชี้ให้เห็นถึงลักษณะการทำงานของแกร็บที่มีเส้นอันเลือนลางแบ่งแยกไม่ได้ว่าจริงๆแล้วแกร็บเป็นแรงงานประเภทใดในสังคมปัจจุบัน เนื่องจากการผลิตสินค้าออกมาเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสาร แกร็บเป็นแรงงานที่ใช้แรงกายผลิตบริการให้ผู้โดยสาร ผู้โดยสารเป็นนายจ้างรับบริการแลกกับค่าจ้าง แต่ในสังคมปัจจุบันแกร็บนอกจากทำงานให้ผู้โดยสารแกร็บยังต้องทำงานให้กับแอพเคชั่นแกร็บกล่าวง่ายๆคือแกร็บต้องทำงานบริการให้เป็นที่น่าพึงพอใจเพื่อเปลี่ยนแปลงเป็นค่าระดับความพึงพอใจให้อยู่ในระดับที่สูงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้และแปลงค่าออกมาเป็นตัวเลข คำถามที่สำคัญคือคือแกร็บเป็นแรงงานรูปแบบใดเป็นแรงงานงานรับจ้างหรือแรงงานงานที่เป็นเจ้านายตัวเอง

การที่แรงงานแกร็บจะต้องทำให้ลูกค้าพึงพอใจมิใช่เพื่อทำให้ลูกค้ากลับมาใช้บริการตัวเองแต่เป็นการทำให้ลูกค้าหันกลับมาใช้บริการของบริษัทแกร็บมากยิ่งขึ้น กลายเป็นว่าแรงงานแกร็บมีหน้าที่ขยายฐานลูกค้าให้บริษัทแกร็บด้วย โดยการทำงานให้กับบริษัทแกร็บเป็นอีกบทบาทหนึ่งที่แรงงานแกร็บต้องทำโดยได้รับค่าจ้างเป็น เงินสนับสนุน (incentive) เพื่อกระตุ้นในแรงงานแกร็บทำงานเป็นเวลานาน ๆหรือเพื่อต้องการให้แกร็บทำรอบให้ได้เยอะๆตามความต้องการของผู้โดยสารที่มากขึ้นเรื่อย ๆ ยิ่งแรงงานขยันทำงานฐานลูกค้าก็ขยายมากขึ้น บริษัทก็จะมีกำไรมากขึ้น โดยที่แรงงานต้องเป็นผู้แบกรับความเสี่ยงทั้งหมดเอง ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายข้างต้นแล้ว ยังมีเรื่องของการปฏิเสธการให้บริการ หรือความเสี่ยงจากการไม่มีลูกค้าใช้บริการด้วย แต่การทำงานให้บริษัทแกร็บนั้นแรงงานทำไปโดยไม่รู้สึกว่าบริษัทแกร็บเป็นนายจ้างด้วยซ้ำ เนื่องจากการทำงานของแรงงานแกร็บถูกหักเป็นเปอร์เซนต์ของรายได้ที่ได้รับมาทั้งหมด ตัวแรงงานเองมองว่าเป็นค่านายหน้าที่บริษัทแกร็บหาลูกค้ามาใช้บริการทั้งๆที่ลูกค้าที่มาใช้บริการนั้นมาจากการที่แรงงานงานแกร็บต้องให้บริการที่น่าพึงพอใจ ขยันวิ่งทำ

ความเร็วและทำงานได้เป็นเวลานานๆนั้นเอง แต่ความเสี่ยงนั้นบริษัทมิได้รับแต่กำไรมีตลอด

จากความเป็นมาและจุดกำเนิดของแรงงานแกร็บ บทบาทการทำงาน และความเสี่ยงที่เกิดขึ้นนั้น สามารถนำมาวิเคราะห์ในสังคมปัจจุบันอันเป็นระบบทุนนิยมรูปแบบใหม่โดยมีแพทฟอร์มในการป้อนงานให้กับแรงงานแกร็บ และผลิตสินค้าเพื่อขายให้กับตลาด (Community production) ทั้งนี้เพื่อชี้ให้เห็นว่าแรงงานในสังคมปัจจุบันไม่ได้มีความสัมพันธ์ทางชนชั้นและความสัมพันธ์ทางการผลิตเฉกเช่นเดิมเหมือนในอดีต ซึ่งจากการศึกษาสามารถแยกประเด็นข้อสังเกตได้ดังนี้

(1) แกร็บขายแรงงานตรงไปสู่ผู้โดยสารในรูปแบบการให้บริการทางการขนส่งในฐานะที่ลูกค้าเป็นนายจ้าง และมีแพตฟอร์มเป็นตัวกลางในการขายสินค้าในฐานะที่แพตฟอร์มเป็นนายจ้างดังนั้นรูปแบบการขูดรีดของนายทุนจะมีลักษณะที่เปลี่ยนไป

(2) แกร็บแท็กซี่นั้น แรงงานได้รับค่าจ้างเป็นรอบต่อรอบโดยไม่ยึดกับเรื่องของระยะเวลา เนื่องจากการคำนวนรายได้ของแรงงานประเภทนี้ไม่ได้นับรวมระยะเวลาที่ใช้ในการผลิตบริการออกมาแต่ละครั้ง เช่นของชิ้นหนึ่งใช้เวลาในการทำมากราคาสินค้าก็จะสูง ดังนั้นรูปแบบในการขูดรีดของนายทุนจึงมีลักษณะที่เปลี่ยนไปจากการที่ต้องจ้างแรงงาน 1 วันเพื่อผลิตสินค้าและบริการได้ประมาณ 100 ชิ้นแต่นายทุนสามารถนำไปขายได้มากว่าค่าจ้างแรงงานที่แรงงานงานได้รับใน 1 วัน ฉะนั้นการขูดรีดในลักษณะที่กดค่าแรงให้ต่ำลงแต่ใช้เวลาในการทำงานเท่าเดิมนั้นจึงเปลี่ยนไปเพราะแรงงานแกร็บต่อให้ใช้ระยะเวลานานแค่ไหนในการทำงานก็ได้รับค่าจ้างเท่าเดิม

จากข้อสังเกตที่ผ่านมาพบว่าลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างชนชั้นนายทุนและชนชั้นแรงงานมีลักษณะที่เปลี่ยนไปซึ่งแกร็บแท็กซี่เป็นภาพสะท้อนของการเปลี่ยนไปของแรงงานในยุคปัจจุบัน และอาจไม่สะท้อนภาพของแรงงานกรรมาชีพในอดีต เนื่องจากแกร็บแท็กซี่มีทรัพยากรอื่นๆที่นอกเหนือจาก มือ ร่างกาย และสมองที่ใช้ในการทำงาน ดังนั้นการจัดว่าแรงงานแกร็บเป็นชนชั้นกรรมาชีพ (Proletariat) หรือชน

ชั้นกระฎุมพี (Bourgeoisie) ไม่ได้สะท้อนความเป็นจริงในปัจจุบัน เพราะแก็รบแท็กไม่สอดคล้องทั้งสองชนชั้น แต่สอดคล้องกับมุมมองเรื่องกระฎุมพีน้อย (Petty Bourgeoisie หรือ middle class) มากกว่า เนื่องจากแรงงานแก็รบแท็กซี่มีลักษณะการทำงานแบ่งออกเป็น 2 ประเภทด้วยกันคือ

(1) แก็รบแท็กซี่มีปัจจัยการผลิตไว้บางส่วนหรือเป็นผู้ถือครองกรรมสิทธิ์แต่ไม่เพียงพอต่อการทำงานทั้งหมดโดย (2) แก็รบแท็กซี่มีฐานะเป็นแรงงานเฉกเช่นแรงงานกรรมาชีพ ในการอธิบายแก็รบแท็กซี่ผ่านแนวคิดเรื่องชนชั้นกลางของ อิริค โอลิน ไรท์ (Erik Olin Wright) มีประเด็นที่น่าสนใจคือ ไรท์มองชนชั้นกลางเป็นชนชั้นที่ขูดรีดชนชั้นกรรมาชีพ คือเป็นผู้ขูดรีด (Exploiter) โดยเป็นผู้ควบคุมทรัพยากรในการผลิตรวมถึงควบคุมแรงงานด้วย แต่ในขณะเดียวกัน ชนชั้นกลางเหล่านี้ก็ไม่ได้เป็นผู้ถือครองปัจจัยการผลิตแต่ขายแรงงานของตนเองให้กับนายทุนอีกทีหนึ่ง ชนชั้นกลางจึงมีลักษณะของการถูกขูดรีด (Exploited) ในเวลาเดียวกันด้วย เห็นได้ชัดเจนว่าความสัมพันธ์ทางชนชั้นระหว่างชนชั้นกรรมาชีพและนายทุนมีอีกชนชั้นหนึ่งอยู่ระหว่างนั้นก็คือแก็รบแท็กซี่

แก็รบแท็กซี่ในฐานะแรงงานชนชั้นกลาง เป็นแรงงานที่มีทักษะในระดับหนึ่งในการประกอบอาชีพเพราะแรงงานประเภทนี้จะต้องมีการติดตามข่าวสารอยู่ตลอดเวลา มีการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ตลอดเวลา อีกทั้งยังต้องทำความเข้าใจกับเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วด้วย โดยการการศึกษาพบว่าการทำงานของแรงงานแก็รบแท็กซี่ต้องประกอบได้ด้วย ทักษะด้านการใช้เทคโนโลยี ในการแข่งขันทางการตลาดแรงงานต้องมีโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Smart Phone) เพื่อความสะดวกในการติดต่องในการทำงาน ดังนั้นแรงงานประเภทนี้จึงต้องใช้โทรศัพท์เป็นอุปกรณ์หลักๆ ในการรับงาน อีกทั้งแรงงานต้องมีความเข้าใจในการใช้แพรตฟอร์มหรือการใช้แอปพลิเคชันในการตั้งค่าการรับงานหรือการสนทนาผ่านโปรแกรมแชท หรือแม้กระทั้งการโอนเงินผ่านบัญชีระหว่างสองบัญชีในระบบแอปพลิเคชัน เนื่องจากการแข่งขันในตลาด

มีความต้องการแรงงานที่มีกทักษะที่สูงขึ้นแต่ค่าแรงกลับสวนทางกับทักษะที่ต้องมีเพิ่มมากขึ้นในการทำงานแต่ละครั้ง เช่นทักษะการใช้ภาษาอังกฤษ เป็นต้น

ทั้งนี้การทำงานของแกร็บแท็กซี่ทักษะที่มีความจำเพาะ เช่นการจดจำเส้นทางการเดินทางในแต่ละพื้นที่ ก็ไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป เนื่องจากเทคโนโลยีในปัจจุบันสามารถนำทางให้ไปยังปลายทางได้โดยไม่จำเป็นต้องจดจำเส้นทางการเดินทางเฉกเช่นในอดีตโดยใช้โปรแกรม Google map

ประเด็นที่สำคัญหลังจากการมองว่าแรงงานแกร็บแท็กซี่เป็นแรงงานชนชั้นกลางก็คือ แกร็บแท็กซี่ส่วนใหญ่ก็มองตัวเองว่าเป็นชนชั้นกลาง เนื่องจากแกร็บแท็กซี่มีปัจจัยการผลิตส่วนหนึ่งในการประกอบอาชีพ หรือถ้าจะขยายความเพิ่มคือแรงงานประเภทนี้มีความพร้อมที่จะพัฒนาศักยภาพให้ตนเองให้ไปอยู่ในพื้นที่ๆดีกว่าเดิมได้ ประกอบกับลักษะงานของแกร็บแท็กซี่เอื้อให้มองได้ว่าเป็น “เจ้านายตัวเอง” เป็นผู้ประกอบการขนาดย่อมๆเลือกเวลาในการทำงานได้เหมาะกับค่านิยมของชนชั้นกลางว่าสามารถบริหารเวลาในการทำงานได้ไปใช่เรื่องแปลกที่แกร็บแท็กซี่มีทัศนคติแบบนั้น เนื่องจากงานวิจัยโดย ษัษฐรัมย์ ยกตัวอย่างงานวิจัยพบว่าคนไทย 80 เปอร์เซ็นต์รับรู้ว่าตนเองเป็นชนชั้นกลาง แต่ด้วยสถานะจริงๆ ทางเศรษฐกิจที่พอจะจัดได้ว่าเป็นชนชั้นกลางจริงๆ แล้วมีอยู่ ประมาณ 40 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น หมายความว่ามีคนไทยอีก 40 เปอร์เซ็นต์ที่จริงๆ แล้วเป็นชนชั้นล่างแต่เข้าใจว่าตัวเองสามารถจะไต่ระบบขึ้นไปได้ ประกอบกับ งานวิจัยจากคณะพาณิชยศาสตร์ฯ จุฬาฯ บอกว่าคนไทยมีเพียง 30 เปอร์เซ็นต์เท่านั้นเองที่จะปลอดภัยหลังเกษียณ อีก 70 เปอร์เซ็นต์ต้องทำงานจนตาย โดยใน 30 เปอร์เซ็นต์นั้น เงินเดือนตอนอายุ 25 ต้องอยู่ที่ 30,000 บาท ต้องมีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ 5-10 เปอร์เซ็นต์ มีการปรับเงินเดือนขึ้นอีกปีละ 8 เปอร์เซ็นต์ ถึงจะมีชีวิตที่ปลอดภัย มีคนที่อยู่ในกลุ่มเสี่ยงจำนวนมากเรียกว่า “แรงงานเสี่ยง” เป็นคนที่แบบรับความเสี่ยงแทนชนชั้นนายทุนทั้งหมด (ษัษฐรัมย์ ธรรมบุษดี, 2561)

ดังนั้นหมายความว่าแกร็บแท็กซี่ไม่ใช่ทุกคนที่สามารถเป็นชนชั้นกลางที่สามารถเลื่อนฐานะของตนเองได้และทำงานไปตลอดชีวิต และไม่ใช่ทุกคนที่สามารถส่งลูกตัวเองไปเรียนในโรงเรียนนานาชาติเพื่อขยับฐานะตัวเองได้ ด้วยเหตุนี้เองแกร็บแท็กซี่จึงเป็นกลุ่มที่อยู่ระหว่างกลางระหว่างทั้งสองชนชั้นเป็นไปได้ที่จะขยับฐานะขึ้นและสามารถไปรวมกับชนชั้นแรงงานได้ในเวลาเดียวกัน แต่ทั้งนี้การใช้ชีวิตของชนชั้นกลางส่วนใหญ่มีความต้องการที่จะเลื่อนฐานะจากชนชั้นกลางไปเป็นนายทุนมากกว่าที่จะไปนับรวมตนเองกับชนชั้นแรงงานอย่างไรก็ตามการมีอยู่ของแกร็บแท็กซี่สะท้อนให้เห็นมุมมองว่า แกร็บแท็กซี่เป็นชนชั้นกลางและในบางช่วงเวลาแกร็บแท็กซี่ก็ก็กลายเป็นชั้นชั้นแรงงานเหมือนไรเดอร์ หากจะชี้ให้ชัดเจน แพลตฟอร์มถูกออกแบบขึ้นเพื่อเก็บ “ค่าเช่า (rent) เพื่อนำผลกำไรกลับไปตอบสนองนักลงทุนหรือผู้ถือหุ้นที่อยู่นอกประเทศและกีดกันแรงงานออกจากการคุ้มครองทางกฎหมายที่เคยผูกติดอยู่กับความสัมพันธ์ของการจ้างงานที่ต้องมีนายจ้าง-ลูกจ้างแบบเก่าอีกทั้ง ดังนั้นจึงตีความว่าแกร็บแท็กซี่เป็นอาชีพอิสระไม่ได้เพราะแรงงานไม่ได้มีโอกาสในการตัดสินใจเรื่องค่าแรงด้วย (เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร, 2564)

สรุปและอภิปรายผล

บทความนี้พยายามทำความเข้าใจชนชั้นกลาง โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ 4 กลุ่มเพื่อจัดประเภทของแรงงานแกร็บ คือ (1) กลุ่มที่เชื่อว่าในสังคมสังคมหนึ่งมีเพียงสองชนชั้นเท่านั้นคือ ชนชั้นนายทุนและชนชั้นกรรมาชีพ ซึ่งในกลุ่มนี้ไม่ได้ให้ความสำคัญกับชนชั้นกลาง (2) กลุ่มของ Eric Olin Wright เป็นกลุ่มที่มองว่าในสังคมนั้น มีชนชั้นที่อยู่ตรงกลางระหว่าง ชนชั้นนายทุนและชนชั้นกรรมาชีพ เป็นชนชั้นที่ถูกขูดรีดและเป็นชนชั้นที่ขูดรีดในเวลาเดียวกัน (3) กลุ่มของ Braverman มีแนวคิดว่าระบบเทคโนโลยีส่งผลต่อสังคมทำให้เกิดการสร้างมาตรฐานใหม่ๆขึ้นมา มีอาชีพใหม่ๆเกิดขึ้นหรือแม้กระทั้งส่งผลให้อาชีพของชนชั้นกลางเปลี่ยนไป ทำให้แรงงานชนชั้นกลาง

ต้องมีการปรับตัวมากขึ้นส่งผลให้นักคิดกลุ่มนี้มองว่าชนชั้นกลางจะหายไปเหลือเพียงชนชั้นนายทุนและชนชั้นกรรมาชีพรูปแบบใหม่ (4) กลุ่มของ Poulantzas ที่มองว่ามีชนชั้นกลางและมิได้เป็นทั้งนายทุน และชนชั้นกรรมาชีพ นอกจากนี้ยังมีมุมมองของนักสังคมศาสตร์เช่น Max Weber มองว่าชนชั้นกลางมีความซับซ้อนมากกว่าเรื่องเศรษฐกิจในการแบ่งแยกชนชั้นไม่ว่าจะเป็นเรื่องสถานะภาพทางสังคม วัฒนธรรม และการเมือง ปัจจัยต่าง ๆเหล่านี้เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในการทำความเข้าใจชนชั้นกลางได้มาก และผลการศึกษายังชี้ประเด็นอื่นๆ

ให้เห็นการพัฒนาเทคโนโลยีที่ส่งผลให้วิถีการผลิตของทุนนิยมที่มีลักษณะที่เปลี่ยนไปหลายเฉดมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะแกร็บแท็กซี่ที่เป็นแรงงานรูปแบบใหม่ เป็นแรงงานที่มีลักษณะคล้ายชนชั้นกลางมีความชำนาญด้านเทคโนโลยี และไม่ถูกกำหนดเงื่อนไขของเวลาในการทำงาน ไม่มีทัศนคติว่าตัวเองเป็นชนชั้นกรรมาชีพหาเช้ากินค่ำ มีโอกาสที่จะขยับฐานะให้ไกลกว่าชนชั้นกรรมาชีพได้ มีกรรมสิทธิ์เป็นของตัวเองและขับแกร็บแท็กซี่เพื่ออุดช่องว่างของรายได้ที่มีอยู่เดิม แต่เทคโนโลยีส่งผลให้ชนชั้นกลางอย่าง

แกร็บแท็กซี่ บางเวลากลายเป็นชนชั้นแรงงานได้ เนื่องจากในการทำงานของแกร็บแท็กซี่มีแพลตฟอร์ม (Platform) และอัลกอริทึม (Algorithm) เป็นผู้จ้างงาน กำหนดราคา และกำหนดค่าจ้างให้ ดังนั้นอำนาจในการต่อรองราคาหรือการขายบริการสู่ตลาดเองจึงเป็นไปไม่ได้ แกร็บแท็กซี่เป็นแรงงานที่ได้รับผลกระทบจากความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการทำงานโดยที่บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบ ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายที่พัฒนาไม่ทันท่วงที เป็นแรงงานที่ถูกขูดรีดโดยบรรษัทข้ามชาติ ที่มาในรูปแบบของพาร์ทเนอร์ ดังนั้นแกร็บแท็กซี่จึงมีทั้งสองสถานะในเวลาเดียวกันคือ เป็นได้ทั้งชนชั้นกลาง และชนชั้นกรรมาชีพ เทคโนโลยีได้ผลิตลักษณะการขูดรีดที่แนบเนียนรูปแบบใหม่นี้ขึ้นมาและสามารถขยายพื้นพี่ไปยังพื้นที่อื่น ๆ ที่เทคโนโลยีสามารถขยายไปถึงได้ สอดคล้องกับงานของ Eric Olin Wright ที่มองว่าในสังคมนั้น มีชนชั้นที่อยู่ตรงกลาง

ระหว่าง ชนชั้นนายทุนและชนชั้นกรรมาชีพ เป็นชนชั้นที่ถูกขูดรีดและเป็นชนชั้นที่ขูดรีดในเวลาเดียวกัน หรือตำแหน่งของชนชั้นที่ขัดแย้งกันเองภายใน (Contradictory Class Location) มิได้มีการจ้างงานตามเวลา หรือมีสายการบังคับบัญชาชัดเจน ส่งผลให้แกร็บมีลักษณะเป็นการรับงานเป็นครั้งๆ (Gig worker) มีความชำนาญในการใช้เทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว มีการแบกรับความเสี่ยงเสมอเหมือนเป็นเจ้าของธุรกิจ หากแต่ไม่สามารถสะสมทุนและพัฒนาไปอยู่ในระดับที่เป็นนายทุนเพื่อขูดรีดแรงงานอื่นได้นอกจากขูดรีดตัวเอง

ข้อเสนอแนะ

- ข้อเสอนแนะเชิงนโยบาย: ควรมีการตั้งสหภาพแรงงานของกลุ่มแกร็บแท็กซี่เพื่อเรียกร้องให้เกิดการจัดสวัสดิการให้กับแรงงานแกร็บแท็กซี่ที่แบกรับความเสี่ยงจากการพัฒนากฎหมายที่ไม่ทันท่วงที ควรเสนอแก้ไขกฎหมายให้หรือไม่ให้แกร็บแท็กซี่ต้องเปลี่ยนเป็นทะเบียนสีเหลืองเพื่อลดการปะทะระหว่างแกร็บแท็กซี่และแท็กซี่ปกติทั่วไป

- ข้อเสนอแนะเชิงองค์กร: เพื่อลดช่องว่างของโอกาสของกลุ่มแรงงานจากช่องว่างแห่งกฎหมาย องค์กรที่มีบทบาทสำคัญควรหาช่องทางหรือมาตรการเพื่อให้แรงงานเหล่านี้เข้าถึงสิทธิได้อย่างเต็มที่ เช่น บริษัทแกร็บควรมีสวัสดิการให้กับพาร์ทเนอร์ไม่ให้พาร์ทเนอร์แบกรับความเสี่ยงเพียงฝ่ายเดียว กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ควรพิจารณาบทบาทของแกร็บแท็กซี่ให้ครอบคลุมถึง พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ด้วย

เอกสารอ้างอิง

กนกศักดิ์ แก้วเทพ. (2550). **มรรควิธีเศรษฐศาสตร์การเมือง**. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กัลยา โสภณพนิช. (2561). **วิกฤตแรงงานจากการแทนที่เทคโนโลยี**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก https://bit.ly/2PR6V2k.

เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร. (2563). **ถอดรหัสอำนาจตลาดของแพลตฟอร์ม vs. อำนาจต่อรองของไรเดอร์**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: https://decode.plus/20200907/.

เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร. (2564). **เหล้าเก่าในขวดใหม่ “งานอิสระ” ที่ไม่มีคำว่า... มั่นคง.** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: https://decode.plus/20201217/.

แกร็บ. (2563). [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก https://www.grabmerchantth.com/digital-disruption

ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. (2557). **รัฐศาสตร์แนววิพากษ์.** กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์. (2561). **อูเบอร์ภิวัฒน์.** [ออนไลน์]. เขาถึงได้จาก https://1th.me/3yXGJ.

แมนเฟร็ด สเตเกอร์. (2553). **โลกาภิวัตน์: ความรู้ฉบับพกพา.** กรุงเทพฯ: Open world.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). **พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542**. กรุงเทพฯ: นานมีบุคส์พับลิเคชั่นส์.

สมเกียรติ ตั้งนโม. (2545). **ข้อเสนอการประยุกต์แนวคิดทางปรัชญาของกลุ่มแฟรงค์เฟริทสคูล. มาใช้เป็นฐานคิดการสร้างสรรค์งานศิลปะหลังสมัยใหม่ในประเทศไทย.** เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

สมเกียรติ วันทะนะ. (2552). **อุดมการณ์ทางการเมืองร่วมสมัย**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์

อักษรข้าวสวย.

ษัษฐรัมย์ ธรรมบุษดี. (2561). **เราคือผู้ใช้แรงงาน ไม่ใช่ชนชั้นกลาง.** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: https://futureforwardparty.org/?p=5349.

Castells, M. (1996). **The Rise of the Network Society: The Information Age: Economy, Society, and Culture**, Volume I. Oxford: Blackwell.

Dahrendorf, R. (1959). **Class and class conflict in industrial society**. London: Routledge & Kegan Paul.

Dean, J. (2005). **Communicative Capitalism: Circulation and the Foreclosure of Politics. Cultural Politics**. London: Routledge.

Fine, B., & Saad-Filho, A. (2016). **Marx's Capital**. Chicago: University of Chicago Press.

Foray, D., & Freeman, C. (1993). T**echnology and the wealth of nations: The dynamics of constructed advantage**. London: Pinter.

Kenney, Martin, and John Zysman. (2016). The Rise of the Platform Economy. **Issues in Science and Technology** 32, no. 3: Spring

Keynes, John Maynard. (1930). **Economic Possibilities for our Grandchildren**. in Essays in Persuasion. New York: Harcourt Brace

Kirsch, S., & Mitchell, D. (2004). **The nature of things: Dead labor, nonhuman actors, and the persistence of Marxism**. Antipode

Landau, Ralph, Mowery, David C. and Rosenberg, Nathan. (1992). **Technology and the Wealth of Nations**. California: Stanford University Press

Liddell, H. G., Scott, R. (1980). **A Greek-English Lexicon** (Abridged Edition). United Kingdom: Oxford University Press.

Mason, P. (2015). **Post-Capitalism: A Guide to Our Future**, London: Penguin

Moroni, C. & Fumagalli, A. (2010). Life Put to Work: Towards a Life Theory of Value, **Ephemera**,10 (3/4).

Moulier-Boutang, Y. (2012) **Cognitive Capitalism**, Oxford: Polity Press.

Schwab, K. (2016). **The Fourth Industrial Revolution**. New York: Crown Business

Smith, Merritt Roe; and Leo Marx, eds. (1994). **Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism**. Cambridge: MIT Press.

Srnicek, N. (2017). **Platform Capitalism**, Cambridge: Polity Press.

Wendling, Amy Elizabeth. (2009). **Karl Marx on Technology and Alienation**. New York: Palgrave Macmillan

World economic forum. (2015). Deep Shift – Technology Tipping Points and Societal Impact, Global Agenda Council on the Future of Software and Society, **World Economic Forum**, September 2015.

Zuboff, S. (2019). **The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power**, London: Profile Books.

Translated Thai References

Charoensin-o-larn, C. (2014). **Critical Political Science**. Bangkok: Thammasat University.

Grab. (2020). (Online). Retrieved https://www.grabmerchantth.com/digital-disruption

Manfred Steger. (2010). **Globalization: A Very Short Introduction**. Bangkok: Open world.

Kaewthep K,. (2007). **Methodology of political economy**. Bangkok: Chulalongkorn University.

Pongsawat, P. (2018). **Uberlization**. (Online). Retrieved from https://1th.me/3yXGJ.

Sophonpanit, K. (2018). **Labor crisis from replacing technology**. (Online). Retrieved from https://bit.ly/2PR6V2k.

Thammaboosadee, S. (2018). **We are laborers Not middle class**. (Online). Retrieved from https://futureforwardparty.org/?p=5349.

The Royal Institute. (2003). **The Royal Institute Dictionary 1999** edition. Bangkok: Nanmeebooks Publications.

Teerakowitkajorn, K. (2020). **Deciphering the platform's market power vs. the rider's bargaining power**. (Online). Retrieved from https://decode.plus/20200907/.

Teerakowitkajorn, K. (2021). **Old liquor in new bottles, "independent work" without the word ... stable**. (Online). Retrieved from https://decode.plus/20201217/.

Tungnamo, S. (2002). **presentation of applied frankfurt school philosophy for a new platform of creativity in postmodern art in thailand**. Chiang Mai: Chiang Mai University

Wantana, S. (2009). **Contemporary Political Ideologies**. Bangkok: Aksorn khaosuay.