

از خودبیگانگی در عصر دیجیتال؛ بازخوانی مارکس در مواجهه با اقتصاد گیگ در ایران

عباس صالح‌نژاد^۱، مریم مختاری^۲۱- دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی، گروه علوم اجتماعی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه یاسوج، یاسوج، ایران. رایانه: Rozebeh@gmail.com۲- نویسنده مسئول*، دانشیار گروه علوم اجتماعی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه یاسوج، یاسوج، ایران. رایانه: Mmokhtari@yu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: پژوهشی تاریخچه مقاله: دریافت: ۱۴۰۴/۰۵/۰۵ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۰/۰۲ انتشار: ۱۴۰۴/۱۰/۰۶ کلید واژه‌ها: از خودبیگانگی، اقتصاد گیگ، کار پلتفرمی، مدیریت الگوریتمی، نظریه مارکس	هدف پژوهش: ظهور اقتصاد گیگ در ایران، به واسطه پلتفرم‌های دیجیتال، الگوی جدیدی از کار را معرفی کرده است. این پژوهش با تحلیل انتقادی، به بازخوانی نظریه از خودبیگانگی کارل مارکس در بستر اقتصاد گیگ ایران می‌پردازد. اینکه ابعاد چهارگانه از خودبیگانگی، چگونه در شرایط کار پلتفرمی بازتولید یا دگرگون می‌شوند و خلاءهای قانونی و نظارتی چه نقشی در تشدید این تجربیات ایفا می‌کنند. روش پژوهش: این تحقیق با رویکرد کیفی و با استفاده از روش تحلیل اسنادی انجام شده است. برای گردآوری داده‌ها، اسناد حقوقی و قراردادهای کاربری پلتفرم‌های کلیدی ایرانی (اسنپ، تپسی و آچاره)، گزارش‌های رسانه‌ای و پژوهش‌های علمی مرتبط به صورت هدفمند انتخاب شدند. داده‌های مستخرج، با بهره‌گیری از تحلیل محتوای کیفی تحلیل شدند. یافته‌ها: یافته‌ها نشان می‌دهد که ساختار حقوقی و عملیاتی پلتفرم‌ها به‌طور نظام‌مند به تشدید از خودبیگانگی دامن می‌زنند. بیگانگی از محصول از طریق سلب اختیار کارگران گیگ در قیمت‌گذاری و مصادره قانونی داده‌های تولیدی به عنوان دارایی شرکت رخ می‌دهد. بیگانگی از فرآیند کار، محصول کنترل الگوریتمی فراگیر، نظارت دائمی و مجازات‌های خودکار است که فعالیت کاری را به انقیادی بی‌اختیار تقلیل می‌دهد. بیگانگی از ذات انسانی، با سلب حقوق بنیادین کار (مانند بیمه و امنیت شغلی)، کار را به ابزاری صرفاً برای بقا بدل می‌کند. در نهایت، اتومیزه شدن نیروی کار و تضعیف همبستگی از طریق رقابت الگوریتمی، به بیگانگی از دیگران منجر می‌شود. خلاءهای قانونی و نظارتی، به ویژه در تعریف رابطه استخدامی و حکمرانی داده، به عنوان بستر اصلی این مناسبات استثمارگرانه عمل می‌کنند. نتیجه‌گیری: اقتصاد گیگ در ایران، نه یک گسست، بلکه تداوم و تشدید منطق سرمایه‌داری در عصر دیجیتال است که با بهره‌گیری از ابزارهای فناورانه و خلاءهای حقوقی، اشکال نوینی از بیگانگی را بر کارگران تحمیل می‌کند.

استناد: صالح‌نژاد، ع. مختاری، م. (۱۴۰۴). از خودبیگانگی در عصر دیجیتال؛ بازخوانی مارکس در مواجهه با اقتصاد گیگ در ایران،

جامعه‌شناسی اقتصادی و توسعه، ۱۴(۲)، ۱۹۱-۲۱۸.

تمامی حقوق انتشار این اثر، متعلق به نشریه جامعه‌شناسی اقتصادی و توسعه دانشگاه تبریز می‌باشد.

این مجله تابع سیاست دسترسی باز از نوع CC BY: 4 است.

doi [10.22034/jeds.2025.68330.1882](https://doi.org/10.22034/jeds.2025.68330.1882)

مقدمه

تحولات اقتصادی قرن بیست و یکم، تحت تأثیر دو نیروی کلیدی جهانی‌سازی و انقلاب دیجیتال، شکل جدیدی از سازماندهی کار را پدید آورده است. سیاست‌های اقتصادی دهه ۱۹۸۰ مبتنی بر آزادسازی بازار، خصوصی‌سازی و تضعیف نهادهای حمایتی کارگران، بستری برای ظهور الگوهای کاری غیرمتمرکز و بی‌ثبات فراهم کرد (هاروی^۱، ۲۰۰۵). چارچوب نظری او توضیح می‌دهد که چگونه سرمایه‌داری با تمرکز بر انعطاف‌پذیری بازار کار، راه را برای مدل‌های دیجیتال‌محور امروزی هموار کرد که از آن تحت عنوان اقتصاد گیگ می‌توان یاد کرد. منظور از اقتصاد گیگ با تکیه بر پلتفرم‌های آنلاین، قراردادهای موقت و حذف رابطه سنتی کارفرما-کارگر، ادامه منطقی پروژه سرمایه‌داری است (سرنیسک^۲، ۲۰۱۷).

اقتصاد گیگ با تکیه بر پلتفرم‌های دیجیتال و الگوریتم‌ها، الگویی نوین از کار را در قرن بیست و یکم شکل داده است. این مدل اقتصادی، که بر پایه قراردادهای موقت، انعطاف‌پذیری ظاهری و حذف رابطه سنتی کارفرما-کارگر استوار است؛ به سرعت، در حال تبدیل شدن به بخشی جدایی‌ناپذیر از بازار کار جهانی است (والاس و اسکوار^۳، ۲۰۲۰). با این حال، پیامدهای روانشناختی و اجتماعی این تحول، به‌ویژه در قالب ازخودبیگانگی^۴، کمتر مورد توجه پژوهش‌های علمی قرار گرفته است. در حالی که پلتفرم‌هایی مانند اوبر، فایور و آمازون مکانیکال ترک، میلیون‌ها کارگر را به خدمت گرفته‌اند؛ ماهیت غیرشفاف، ناپایدار و کنترل‌شده این مشاغل، سؤالات جدی درباره تأثیر آن بر هویت، رفاه و کرامت انسانی کارگران ایجاد می‌کند (وود، گراهام، لهدونویرتا و هجورث^۵، ۲۰۱۹). بر اساس گزارش گروه بوستون^۶ (۲۰۲۲)، بیش از ۲۰۰ میلیون نفر در سطح جهانی در این بخش فعال هستند و پیش‌بینی می‌شود که سهم اقتصاد گیگ از بازار کار تا سال ۲۰۳۰ به ۳۰ درصد برسد.

در ایران، اقتصاد گیگ از اواسط دهه ۱۳۹۰ با ظهور پلتفرم‌هایی مانند اسنپ (۱۳۹۳) و تپسی (۱۳۹۴) در حوزه حمل‌ونقل و تحویل غذا وارد ایران شد و با سرعت رشد یافته و در بخش‌های مختلف همچون ارائه خدمات در پلتفرم‌هایی مانند آچاره و سنجاق گسترش یافته است. با توجه به اعلام پلتفرم اسنپ در سال ۱۴۰۲ تعداد کاربران راننده اسنپ ۶،۱۵۲،۵۰۹ نفر و تعداد کاربران راننده فعال در سال گذشته ۳،۳۰۵،۱۴۷ نفر بیان شده است (اسنپ، ۱۴۰۲) و پلتفرم تپسی تعداد رانندگان ثبت نام شده خود را بیشتر از ۱،۴۰۰،۰۰۰ نفر ذکر کرده است (سایت تپسی، بازیابی ۱۴۰۴)، پلتفرم آچاره نیز به‌عنوان یک پلتفرم ارائه‌دهنده خدمات تا دی ماه سال ۱۴۰۲ تعداد کاربر ارائه‌دهنده خدمات را ۱۲۰ هزار نفر اعلام کرده است (دنیای اقتصاد، ۱۴۰۲). این آمار، خود، بیانگر رشد سریع این اقتصاد در ایران بوده است. این اقتصاد بر پایه پلتفرم‌ها رشد یافته است و کارگران در آن، کارگر و یا کارمند به‌شمار نمی‌آیند، بلکه کاربر محسوب می‌شوند؛ در نتیجه، پلتفرم (شرکت ارائه‌دهنده خدمات) مسئولیت کمی بر عهده دارد. همچنین، مقررات حاکم بر این پلتفرم‌ها غالباً غیرشفاف است. برای مثال، رانندگان اسنپ از مزایایی مانند بیمه، مرخصی با حقوق، یا امنیت شغلی دائمی محروم هستند و به‌عنوان کاربران طبقه‌بندی می‌شوند، نه کارمند. همچنین تحت نظارت دائمی سکوی دیجیتال قرار دارند و عملکردشان توسط الگوریتم‌ها رصد می‌شود که استقلال آنان را کاهش می‌دهد (حسنی، ۱۴۰۰). کارگر یا کارمند محسوب نشدن، گسست از کار را نشان می‌دهد که یادآور مفهوم ازخودبیگانگی مارکس است.

مارکس در قرن نوزدهم، بیگانگی را به مثابه گسست کارگر از ماهیت انسانی کار تعریف کرد. او استدلال می‌کرد که در سرمایه‌داری صنعتی، کارگران از چهار جنبه بیگانه می‌شوند: از محصول کارشان، از فرآیند کار، از ذات انسانی خود و از دیگران (مارکس^۷، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). در حالی که این مفاهیم به زمان خاصی مربوط می‌شوند، همچنان به‌ویژه در تحلیل

1. Harvey
2. Srnicek
3. Vallas & Schor
4. Alienation
5. Wood, Graham, Lehdonvirta & Hjorth
6. Boston Consulting Group
7. Marx

پدیده‌های اقتصادی معاصر مانند اقتصاد گیگ، قابلیت بازخوانی دارند. در این راستا، اقتصاد گیگ نه تنها اشکال کلاسیک بیگانگی را بازتولید می‌کند، بلکه این پدیده را در قالبی پیچیده‌تر و نوین‌تری بازسازی می‌کند. این سوال پیش می‌آید که آیا سازوکارهایی نظیر کنترل الگوریتمی، عدم امنیت شغلی و انزوای اجتماعی در دنیای معاصر، شیوه‌های نوینی از بیگانگی را ایجاد می‌کنند؟ به عنوان مثال، رانندگان اوبر نه تنها از تعیین دستمزد خود محروم‌اند، بلکه از طریق سیستم امتیازدهی مشتریان و نظارت مستمر الگوریتمی، دائماً تحت ارزیابی قرار می‌گیرند (روزنبلات^۱، ۲۰۱۸). این شرایط، که به‌ویژه در کارگران پلتفرمی به شدت احساس بی‌قدرتی و ناامنی را تقویت می‌کند، آن‌ها را از هرگونه همبستگی جمعی و مقاومتی که ممکن است در محیط‌های شغلی سنتی وجود داشته باشد، محروم می‌سازد (گری و سوری^۲، ۲۰۱۹). کنترل‌های الگوریتمی و ساختارهای شغلی ناپایدار، باعث می‌شوند که کارگران پلتفرم‌ها تنها ابزارهایی قابل تعویض در چرخه تولید شوند (اسکور و همکاران^۳، ۲۰۲۰). در همین راستا، تحلیل این سازوکارها در اقتصاد گیگ همچنان ابهاماتی به دنبال دارد: آیا این‌ها تنها همان الگوهای بیگانگی کلاسیک مارکس را در بستر جدیدی بازتولید می‌کنند یا تفاوت‌های بنیادی در این فرآیند مشاهده می‌شود؟ با در نظر گرفتن این که حکمرانی مستقیم سرمایه‌داری صنعتی در حال جایگزینی با حکمرانی الگوریتمی است، باید به دقت ویژگی‌های جدید بیگانگی در اقتصاد گیگ را تحلیل کرد و فهمید که چگونه پیچیدگی‌های نوین این پدیده به مفاهیم کلاسیک مارکس افزوده می‌شود. در سال‌های اخیر، وضعیت اقتصاد گیگ در ایران و پیامدهای آن برای نیروی کار، به موضوعی کانونی در پژوهش‌های داخلی تبدیل شده است. در بستر ایران، این مسئله جهانی ابعاد ویژه‌ای به خود می‌گیرد که ریشه در خلاءهای قانونی و سازوکارهای مدیریتی خاص پلتفرم‌های داخلی دارد، پژوهش‌های اخیر در ایران، وجوه نگران‌کننده‌ای از این وضعیت را آشکار ساخته‌اند که ضرورت تحلیل عمیق‌تر آن را دوچندان می‌کند، یکی از وجوه اصلی این مسئله؛ وجود یک بن‌بست تنظیم‌گری است، همانطور که سلطان‌زاده، الیاسی و نریمانی (۱۴۰۰) نشان داده‌اند، تعارض میان نهادهای سنتی و بازیگران جدید، فضایی مبهم و فاقد نظارت مؤثر بر روابط کار ایجاد کرده است. تمرکز این منازعات بر کارایی اقتصادی به جای عدالت توزیعی، عملاً نیروی کار را در برابر قدرت یک‌جانبه پلتفرم‌ها بی‌دفاع گذاشته و بستر را برای استثمار فراهم می‌کند (سلطان‌زاده و همکاران، ۱۴۰۰). این خلاء قانونی، که به تعبیر انوری و همکاران (۱۴۰۴) ضرورت بازنگری فوری در قوانین کار را نمایان می‌سازد، تنها بخشی از مسئله است. مسئله با سازوکار مدیریت الگوریتمی به عنوان هسته کنترلی جدید، تشدید می‌شود. باباشاهی، گل‌وردی و عابدینی (۱۴۰۳) به خوبی نشان داده‌اند که چگونه نظارت مستمر، امتیازدهی و نظام پاداش و جزا، به کاهش استقلال و افزایش فشار شغلی برای کارگران منجر می‌شود، وضعیت با ابزارهای ایدئولوژیک نیز تقویت می‌شود؛ همانطور که نصرتی، آتش‌فراز و برومند (۱۴۰۲) تحلیل کرده‌اند، مفاهیمی چون کار انعطاف‌پذیر به گفتمانی برای عادی‌سازی شرایط کار ناامن و سرپوش گذاشتن بر استثمار ناشی از ماده‌زدایی کار در عصر دیجیتال تبدیل شده است.

بنابراین، مسئله اصلی که این پژوهش به آن می‌پردازد، این است که اگرچه مطالعات پیشین به درستی ابعاد حقوقی، مدیریتی و گفتمانی اقتصاد گیگ در ایران را شناسایی کرده‌اند، اما این پدیده‌ها را به صورت یکپارچه و در چارچوب یک نظریه انتقادی کلان تحلیل نکرده‌اند. شکاف موجود عدم وجود تحلیلی است که نشان دهد چگونه این خلاءهای قانونی و سازوکارهای کنترلی به مثابه اجزای یک سیستم منسجم، به بازتولید نظام‌مند ابعاد چهارگانه از خودبیگانگی مارکسی در میان کارگران پلتفرمی ایران منجر می‌شوند. این پژوهش در صدد است تا با پر کردن این شکاف، درک عمیق‌تری از ماهیت استثمار در سرمایه‌داری دیجیتال ایران ارائه دهد.

با توجه به مقدمات فوق و اهمیت بررسی این پدیده از نگاه مارکس در ایران که هدف اصلی این مقاله است، این پژوهش به دنبال پاسخگویی به پرسش‌های محوری زیر است:

- ۱) چگونه می‌توان نظریه ازخودیگانگی کارل مارکس را برای تحلیل تجربیات کارگران در اقتصاد گیگ معاصر، به‌ویژه در بستر ایران، بازخوانی و بکار گرفت؟
- ۲) ابعاد چهارگانه ازخودیگانگی (از محصول، فرآیند، ذات انسانی و دیگران) چگونه در کار پلتفرمی در ایران، با توجه به ویژگی‌هایی مانند مدیریت الگوریتمی، قراردادهای مبهم و ماهیت کار، بازتولید یا دگرگون می‌شوند؟
- ۳) ابهامات و خلاءهای قانونی و نظارتی موجود در ایران چه نقشی در تشدید یا شکل‌دهی به تجربیات بیگانگی کارگران گیگ ایفا می‌کند؟ (با ارجاع به اسناد و قوانین مرتبط یا فقدان آنها و شرایط خاص پلتفرم‌های ایرانی).

پیشینه تجربی

تحلیل اقتصاد گیگ از منظر نظریه ازخودیگانگی مارکس، حوزه پژوهشی نسبتاً جدید، اما رو به رشدی است. محققان متعددی تلاش کرده‌اند تا نشان دهند چگونه ویژگی‌های منحصربه‌فرد کار پلتفرمی، به‌ویژه مدیریت الگوریتمی و ساختارهای شغلی ناپایدار، می‌تواند اشکال جدیدی از ازخودیگانگی را ایجاد یا تشدید کند. بخش قابل‌توجهی از پژوهش‌ها بر نقش مدیریت الگوریتمی در کنترل شدید فرآیند کار و کاهش استقلال کارگران متمرکز شده‌اند. روزنبات (۲۰۱۸) و گری و سوری (۲۰۱۹) در مطالعات خود بر روی رانندگان اوبر نشان دادند که چگونه این نظارت و کنترل الگوریتمی، استقلال و اختیار عمل کارگران را سلب کرده و آن‌ها را از فرآیند کار بیگانه می‌سازد. اسکولار و والاس^۱ (۲۰۱۹) و وود و همکاران (۲۰۱۹) نیز تأکید کرده‌اند که چگونه پلتفرم‌ها با استفاده از الگوریتم‌ها، کنترل بر جزئیات کار را افزایش داده و استقلال کارگر را محدود می‌کنند، که این امر مستقیماً به ازخودیگانگی از فعالیت مولد (فرآیند کار) منجر می‌شود. دلفانتی و آلیماهومد-ویلسون^۲ (۲۰۲۳) نشان دادند که چگونه مدیریت الگوریتمی، نظارت بی‌وقفه و تجزیه کار به وظایف خرد و مکانیکی، تعاملات انسانی را حذف کرده و ازخودیگانگی گسترده‌ای را در میان کارگران موجب می‌شود. این سیستم، کارگر را به زائده‌ای برای ماشین تبدیل می‌کند و استقلال او را سلب می‌نماید. علاوه بر آن، کاظم^۳ (۲۰۲۳) در مطالعه خود بر روی کارگران آمازون نشان داد که چگونه مدیریت الگوریتمی و حذف ارتباط انسانی، منجر به ازخودیگانگی فراگیر در میان کارکنان می‌شود.

ویژگی بنیادین دیگر اقتصاد گیگ، طبقه‌بندی کارگران به‌عنوان «پیمانکار مستقل» است که پیامدهای عمیقی بر امنیت شغلی و دسترسی آن‌ها به حقوق و مزایای کار دارد. داناوان و همکاران^۴ (۲۰۱۶) نشان دادند که این طبقه‌بندی حقوقی، مانع اصلی دسترسی کارگران گیگ به حمایت‌های قانون کار می‌شود. تیلور و همکاران^۵ (۲۰۲۳) در یک بررسی نظام‌مند، خطرات متعددی مانند ناامنی شغلی، فقدان مزایا (بیمه، بازنشستگی)، ساعات کاری نامنظم و دستمزدهای نوسانی (ناشی از قیمت‌گذاری پویا) را برجسته کردند. اسکور و همکاران^۶ (۲۰۲۰) و والاس و اسکور^۷ (۲۰۲۰) استدلال می‌کنند که این ناامنی و وابستگی به پلتفرم برای کسب درآمد، همراه با رقابت شدید بین کارگران که توسط پلتفرم تشویق می‌شود، قدرت چانه‌زنی کارگران را کاهش داده و آن‌ها را از محصول کار خود بیگانه می‌سازد. مطالعه فاسکو و همکاران^۸ (۲۰۲۱) در کانادا نیز نشان

1. Scolare and Vallas

2. Delfanti & Alimahomed-Wilson

3. Kassem

4. Donovan & et al.

5. Taylor & et al.

6. Schor & et al.

7. Vallas & Schor

8. Fusco & et al.

داد که کارگران پلتفرمی به دلیل ماهیت ناپایدار کار خود، سطوح بالاتری از ناامنی اقتصادی، استرس مالی و احساسات منفی مرتبط با شغل را تجربه می‌کنند. این وضعیت، آن‌ها را در موقعیتی آسیب‌پذیر قرار می‌دهد که با ازخودبیگانگی از محصول کارشان (عدم کنترل بر درآمد) تشدید می‌شود. علاوه بر آن، مطالعه مروس^۱ (۲۰۲۱) در کانادا با تحلیل تجربیات رانندگان اوبر نشان داد که مدیریت الگوریتمی و ساختار کاری فردی، منجر به احساس عمیق بی‌قدرتی در برابر پلتفرم و انزوای اجتماعی از همکاران می‌شود، که این دو از نشانه‌های کلیدی ازخودبیگانگی هستند.

فراتر از کنترل و ناامنی، پژوهش‌ها به تأثیرات اجتماعی و روانی کار گیگ نیز پرداخته‌اند. حسنی (۱۴۰۰) اشاره می‌کند که فقدان تعاملات انسانی معنادار در محیط کار مجازی پلتفرم‌ها و تمرکز بر وظایف امتیزه و مکانیکی، می‌تواند به انزوای اجتماعی و تنهایی روانی منجر شود (ازخودبیگانگی از دیگران). اوزلیک و بارساده^۲ (۲۰۱۸) نیز تنهایی در محیط کار را عاملی مهم در کاهش عملکرد و تشدید بیگانگی می‌داند. علاوه بر این، وود و همکاران (۲۰۱۹) در پژوهشی گسترده بر روی کارگران پلتفرمی در اروپا، به بررسی احساس کسالت و یکنواختی در کارهای گیگ پرداخته‌اند. آن‌ها نشان دادند که چگونه وظایف ساده، تکراری و مدیریت الگوریتمی منجر به فرسودگی عاطفی و بیگانگی روان‌شناختی از کار می‌شود. این وضعیت، که در آن کارگر احساس می‌کند فعالیتش بی‌معنا و تهی از خلاقیت است، مستقیماً با مفهوم مارکسی ازخودبیگانگی از ذات انسانی (کار خلاق) ارتباط می‌یابد. علاوه بر این، استروگن و بیسل^۳ (۲۰۲۲) با بررسی احساس کسالت و یکنواختی ناشی از وظایف ساده و تکراری در اقتصاد گیگ، نشان داد که این امر منجر به خستگی روانی و نوعی ازخودبیگانگی از فعالیت کاری می‌شود که می‌تواند با مفهوم ازخودبیگانگی از ذات انسانی در ارتباط باشد.

در مقابل این شرایط، برخی پژوهش‌ها به اشکال مقاومت کارگران در برابر کنترل الگوریتمی و شرایط کاری نامناسب پرداخته‌اند. وودکاک^۴ (۲۰۲۰) در مطالعه کارگران دلیورو، نشان داد که چگونه اعتصابات و دیگر اشکال مقاومت جمعی و فردی به‌عنوان تلاشی برای بازپس‌گیری کنترل و مقابله با ازخودبیگانگی ظهور می‌کنند.

پژوهش‌های موجود به‌خوبی نشان می‌دهند که چگونه سازوکارهای اصلی اقتصاد گیگ، به‌ویژه مدیریت الگوریتمی و مدل کسب‌وکار مبتنی بر پیشکارگی^۵، می‌تواند به اشکال مختلف ازخودبیگانگی مارکسی (از محصول کار، فرآیند کار، دیگران و ذات انسانی) دامن بزند. این مطالعات عمدتاً بر پلتفرم‌های بین‌المللی در کشورهای توسعه‌یافته متمرکز بوده‌اند. اگرچه یافته‌های آن‌ها بسیار روشن‌گر است، اما نیاز به بررسی این پدیده‌ها در بسترهای ملی و فرهنگی متفاوت، مانند ایران، احساس می‌شود. تحلیل مشخص قوانین و سازوکارهای پلتفرم‌های ایرانی و تجربه زیسته کارگران آن‌ها در چارچوب نظریه ازخودبیگانگی، می‌تواند به درک عمیق‌تری از این پدیده در زمینه خاص ایران کمک کند.

چارچوب مفهومی

مطالعه از خودبیگانگی در اقتصاد گیگ با استعانت از بازخوانی نظریه مارکس و مطالعه اسناد مرتبط با مکانیزم فعالیت در اقتصاد گیگ، نگاه انتقادی را موجب می‌شود. چرا که ازخودبیگانگی، صرفاً یک حالت روان‌شناختی فردی نیست، بلکه بیانگر یک وضعیت عینی و ساختاری ناشی از روابط تولیدی خاص در نظام سرمایه‌داری است (اولمن^۶، ۱۹۷۶). برای درک کامل ابعاد آن و کاربردش در تحلیل اقتصاد گیگ، لازم است، ریشه‌ها، ابعاد و پیامدهای آن، به تفصیل بررسی شود.

مارکس استدلال می‌کند که نظام سرمایه‌داری، به‌واسطه ساختارهای بنیادین خود، ماهیت انسانی کار را واژگون و آن را به منبع بیگانگی تبدیل می‌کند. عامل اصلی این واژگونی، «مالکیت خصوصی بر ابزار تولید» است. در این نظام، اکثریت جامعه (پرولتاریا یا طبقه کارگر) از مالکیت بر ابزار تولید (زمین، کارخانه، ماشین‌آلات و امروزه پلتفرم‌های دیجیتال و داده‌ها)

1. Mrvos

2. Ozelik & Barsadeh

3. Straughan & Bissell,

4. Woodcock

5. precarity

6. Ollman

محروم هستند و برای بقای خود مجبورند تنها کالایی را که در اختیار دارند، یعنی «نیروی کار» خود را، به صاحبان ابزار تولید (بورژوازی یا طبقه سرمایه‌دار) بفروشند. این رابطه، یعنی «کار مزدی»^۱، قلب نظام سرمایه‌داری و منشأ اصلی ازخودیگانگی است (مارکس، ۱۹۹۰/۱۸۶۷). در این شرایط؛ کار به کالا تبدیل می‌شود. بنابراین، نیروی کار کارگر به یک کالا در بازار تبدیل می‌شود که ارزش آن (دستمزد) نه بر اساس ارزش محصولی که خلق می‌کند، بلکه بر اساس هزینه بازتولید خود کارگر (یعنی هزینه‌های لازم برای زنده ماندن و توانایی ادامه کار) تعیین می‌شود. هدف کار تغییر می‌کند؛ هدف اصلی کار دیگر نه شکوفایی انسان و عینیت بخشیدن به ذات او، بلکه تولید ارزش اضافی^۲ برای سرمایه‌دار است. کار به ابزاری صرفاً برای کسب درآمد و تأمین معاش تقلیل می‌یابد. باعث جدایی کارگر از ابزار و محصول می‌شود؛ کارگر کنترلی بر ابزار کاری که با آن کار می‌کند و محصولی که تولید می‌کند، ندارد. هر دو به‌عنوان مایملک سرمایه‌دار، نیرویی خارجی و بیگانه نسبت به او هستند. رقابت و تضاد ایجاد می‌شود؛ روابط اجتماعی تولید در سرمایه‌داری مبتنی بر رقابت (بین کارگران برای شغل و بین سرمایه‌داران برای سود) و تضاد طبقاتی ذاتی بین کار و سرمایه است. این ساختار، زمینه را برای ظهور ابعاد مختلف ازخودیگانگی فراهم می‌کند (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴).

مارکس (۲۰۰۹/۱۸۴۴) چهار بعد اصلی و مرتبط به‌هم ازخودیگانگی کارگر در نظام سرمایه‌داری را تشریح می‌کند؛ «بیگانگی از محصول کار»^۳؛ کارگر محصولی را تولید می‌کند که به او تعلق ندارد، بلکه متعلق به سرمایه‌دار است. این محصول، که حاصل عینیت یافتن نیروی کار کارگر است، به‌محض تولید، از او جدا شده و به‌عنوان یک «ابژه بیگانه»^۴ و نیرویی مستقل در برابر او قرار می‌گیرد. «کارگر هرچه بیشتر ثروت تولید می‌کند، هرچه تولیدش از نظر قدرت و کمیت افزایش می‌یابد، فقیرتر می‌شود...» عینیت یافتن کار به‌مثابه از دست دادن ابژه و بندگی نسبت به آن ظاهر می‌شود؛ تملک [محصول توسط سرمایه‌دار] به‌مثابه بیگانگی، به‌مثابه از خودجدایی^۵ (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). این بیگانگی در اقتصاد گیگ می‌تواند در جدایی کارگر از داده‌هایی که تولید می‌کند، رتبه‌ای که در رتبه‌بندی دریافت می‌کند و حتی سرویسی که ارائه می‌دهد (که مالکیت و کنترل نهایی آن با پلتفرم است) مشاهده شود. «بیگانگی از فرآیند کار»^۶؛ بیگانگی تنها در نتیجه کار (محصول) رخ نمی‌دهد، بلکه در خود فعالیت تولید نیز وجود دارد. از آنجا که کار تحت کنترل کارگر نیست، خود فرآیند کار به فعالیتی بیگانه، اجباری و تحمیلی تبدیل می‌شود. کارگر در کارش احساس رضایت نمی‌کند، بلکه احساس بیزاری، فرسودگی جسمی و روحی می‌کند. کار برای او «کار اجباری»^۷ است؛ فعالیتی است که تنها در خارج از آن احساس راحتی و تعلق به خود می‌کند. «بیگانگی از فعالیت تولیدی در این واقعیت نهفته است که کار برای کارگر امری بیرونی است، یعنی به ذات درونی او تعلق ندارد؛ در این که او در کارش خود را تصدیق نمی‌کند بلکه نفی می‌کند، احساس خرسندی نمی‌کند بلکه احساس بدبختی می‌کند، انرژی جسمی و روحی خود را آزادانه توسعه نمی‌دهد بلکه جسم خود را فرسوده و روح خود را ویران می‌سازد» (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). این بعد از بیگانگی در اقتصاد گیگ با کنترل شدید الگوریتمی بر نحوه انجام کار، ساعات کار نامنظم و اغلب طولانی، ماهیت تکراری و بی‌روح بسیاری از وظایف پلتفرمی (مانند رانندگی مداوم یا انجام میکروتسک‌ها) تشدید می‌شود. «بیگانگی از ذات انسانی یا وجود نوعی»^۸؛ این بعد از بیگانگی، نتیجه دو بعد قبلی است. از آنجا که کار (فعالیت تولیدی آگاهانه و خلاق) وجه تمایز اساسی انسان از حیوان و عرصه تحقق «ذات انسانی» یا «وجود نوعی» اوست، بیگانه شدن کار به معنای بیگانه شدن انسان از ماهیت انسانی خویش است. کار در سرمایه‌داری، به جای آن که فعالیتی برای ابراز خلاقیت، آزادی و ارتباط با طبیعت و جامعه باشد، به ابزاری صرف برای حفظ بقای فیزیکی تقلیل

1. Wage Labor

2. Surplus Value

3. Alienation from the product of labor

4. Alien Object

5. Entäußerung

6. Alienation from the act of production / process of labor

7. Forced Labor

8. Alienation from Gattungswesen / species-being

می‌یابد. انسان از توانایی خود برای تولید آزادانه، جهانی و مطابق با معیارهای زیبایی بیگانه می‌شود و زندگی نوعی‌اش (زندگی اجتماعی و خلاق) به ابزاری برای زندگی فردی (بقا) بدل می‌گردد. «کار بیگانه شده، انسان را از زندگی نوعی‌اش بیگانه می‌سازد... طبیعت انسانی او را به چیزی بیگانه با او، به وسیله‌ای برای وجود فردی‌اش، تبدیل می‌کند» (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). در اقتصاد گیگ، ماهیت ناپایدار، متمیزه و ابزاری کار، فقدان فرصت برای رشد مهارت‌ها و خلاقیت در بسیاری از مشاغل پلتفرمی و تبدیل شدن کار به یک ضرورت صرف برای کسب درآمد روزانه، این بعد از بیگانگی را تقویت می‌کند. «بیگانگی از دیگران»^۱: پیامد نهایی بیگانگی از محصول، فرآیند و ذات انسانی، بیگانگی انسان از انسان‌های دیگر است. اگر انسان از فعالیت حیاتی خود و از ذات نوعی خود بیگانه است، پس لاجرم از دیگران نیز بیگانه می‌شود. روابط انسانی در محیط کار و جامعه تحت‌الشعاع روابط کالایی و رقابت قرار می‌گیرد. دیگران یا به‌عنوان رقیب (سایر کارگران در رقابت برای شغل یا دستمزد بهتر) یا به‌عنوان نیروی بیگانه و مسلط (سرمایه‌دار یا نماینده او) ظاهر می‌شوند. «پیامد بی‌واسطه این واقعیت که انسان از محصول کارش، از فعالیت حیاتی‌اش، از وجود نوعی‌اش بیگانه شده است، بیگانگی انسان از انسان است. هنگامی که انسان در برابر خود قرار می‌گیرد، در برابر انسان دیگر نیز قرار می‌گیرد» (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). در اقتصاد گیگ، متمیزه شدن کارگران (کار در انزوا)، فقدان فضای کار مشترک، رقابت الگوریتمی برای کسب امتیاز و وظایف بهتر و تعاملات عمدتاً غیرشخصی و واسطه‌مند از طریق پلتفرم، به تشدید این بعد از بیگانگی کمک می‌کند.

اگرچه نظریه بیگانگی مارکس در پاسخ به شرایط سرمایه‌داری صنعتی قرن نوزدهم توسعه یافت، اما قدرت تحلیلی آن فراتر از آن دوران است و می‌تواند برای فهم اشکال نوین کار در سرمایه‌داری معاصر، به‌ویژه در اقتصاد گیگ، بسیار راهگشا باشد. همان‌طور که پژوهشگران متعددی استدلال کرده‌اند (کلنر^۲، ۲۰۱۹؛ شولز^۳، ۲۰۱۷؛ فوجز^۴، ۲۰۱۴؛ وود و همکاران، ۲۰۱۷) سازوکارهای اصلی سرمایه‌داری که مارکس نقد می‌کرد (مالکیت خصوصی، کار مزدی، استخراج ارزش اضافی، کالایی شدن) همچنان در اقتصاد دیجیتال و پلتفرمی حضور دارند، هرچند اشکال و سازوکارهای آن‌ها ممکن است تغییر کرده باشد در ادامه به مبانی اقتصاد گیگ پرداخته و توانایی آن برای به بند کشیدن طبقه کارگر عصر نوین پرداخته می‌شود. برای اتخاذ یک موضع نظری استوار، باید از این پرسش فراتر رویم که آیا ابعاد بیگانگی مارکس در اقتصاد گیگ «حضور» دارند یا خیر، و در عوض بر این گزاره تحلیلی تمرکز کنیم که اقتصاد گیگ، بیانگر مرحله‌ای نوین و تشدید یافته از انقیاد کار ذیل سرمایه است که از طریق سازوکارهای فناورانه و ایدئولوژیک، بیگانگی را به سطحی عمیق‌تر سوق می‌دهد (مارکس، ۱۹۹۰/۱۸۶۷) این موضع نظری بر سه ستون استوار است:

۱. گذار از انقیاد صوری به انقیاد واقعی کار از طریق مدیریت الگوریتمی

مارکس میان انقیاد صوری و انقیاد واقعی کار تمایز قائل می‌شود (مارکس، ۱۹۹۰/۱۸۶۷) در انقیاد صوری، سرمایه یک فرآیند کار موجود (مانند مسافرشکی سنتی) را بدون تغییر در ماهیت فنی آن، صرفاً تحت کنترل خود درمی‌آورد. اما در انقیاد واقعی، سرمایه خود فرآیند کار را با استفاده از علم و فناوری دگرگون می‌سازد تا بهره‌وری و کنترل را به حداکثر برساند. اقتصاد پلتفرمی، جهشی تمام‌عیار به سوی انقیاد واقعی کار است (سرنیک، ۲۰۱۷) در اینجا الگوریتم صرفاً یک ابزار نیست، بلکه تجسد اراده‌ی سرمایه و یک سرکارگر دیجیتال نامرئی اما همه‌جا حاضر است (روزنبلات و استارک، ۲۰۱۸). این سرکارگر، قیمت، مسیر، زمان، استاندارد عملکرد و حتی رفتار کارگر را در لحظه مدیریت می‌کند. این امر، بیگانگی از فرآیند کار را به نهایت می‌رساند، زیرا کارگر نه فقط تحت سلطه یک انسان، بلکه مقهور منطقی تکنولوژیک، مبهم و غیرقابل مذاکره قرار می‌گیرد که او را به زائده‌ای قابل تعویض در یک سیستم نرم‌افزاری تقلیل می‌دهد.

1. Alienation from other human beings
2. Kellner
3. Scholz
4. Fuchs

۲. ایدئولوژی کارآفرینی

این کنترل شدید، در پس یک ایدئولوژی قدرتمند یعنی انعطاف‌پذیری، استقلال و رئیس خود بودن پنهان می‌شود. پلتفرم‌ها با طبقه‌بندی کارگران به عنوان پیمانکار مستقل، خود را از تمام مسئولیت‌های قانونی یک کارفرما (بیمه، امنیت شغلی، حداقل دستمزد) مبرا می‌کنند، در حالی که کنترل عملیاتی کامل را از طریق الگوریتم حفظ کرده‌اند (دی استفانو، ۲۰۱۶). این مانور ایدئولوژیک، کارگر را وامی‌دارد تا فشارهای بازار را درونی کرده و بی‌ثباتی^۱ را آزادی و استثمار الگوریتمی را فرصت تلقی کند (وود و همکاران، ۲۰۱۹) این فرآیند، بیگانگی از ذات انسانی (وجود نوعی) را عمیق‌تر می‌سازد، زیرا خود آرمان استقلال و خلاقیت، به ابزاری برای انقیاد بیشتر تبدیل می‌شود و کارگر، ناآگاهانه، در از خود بیگانگی خویش مشارکت می‌کند (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴)

۳. مصادره داده به مثابه شکل نوین بیگانگی از محصول

در اقتصاد گیگ، بیگانگی از محصول کار یک بعد دوگانه پیدا می‌کند (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). کارگر نه تنها از خدمت نهایی (سفر، تحویل کالا) که ارائه می‌دهد بیگانه است، بلکه مهم‌تر از آن، از محصول اصلی و ناملموسی که دائماً تولید می‌کند یعنی داده نیز بیگانه می‌شود (سادوسکی^۲، ۲۰۲۰) هر کلیک، هر مسیر طی‌شده، هر امتیاز و هر دقیقه فعالیت، داده‌ای است که بی‌وقفه توسط کارگر تولید و بلافاصله توسط پلتفرم مصادره می‌شود. این داده‌ها به ماده خام اصلی سرمایه‌داری دیجیتال تبدیل شده و ارزشمندترین دارایی پلتفرم برای بهینه‌سازی الگوریتم‌ها، انحصار بازار و در نهایت، تحکیم همان سیستمی است که کارگر را تحت کنترل دارد. کارگر نادانسته سرمایه‌ای را تولید می‌کند که ضامن انقیاد آتی خود اوست. این پلتفرم‌ها از طریق اپلیکیشن‌های موبایل یا وبسایت‌ها، بازار کار جدیدی را ایجاد کرده‌اند که دسترسی به نیروی کار و خدمات را تسهیل می‌کند. دامنه اقتصاد گیگ بسیار گسترده است و شامل انواع مختلفی از کار می‌شود: «کار گیگ مبتنی بر مکان»^۳: کارهایی که نیاز به حضور فیزیکی کارگر در مکان خاصی دارند، مانند رانندگی تاکسی آنلاین (اوبر، لیفت، اسنپ و تپسی)، تحویل غذا و کالا (اسنپ باکس، اسنپ فود، دورداش^۴ و دلیورو^۵)، خدمات نظافت و تعمیرات منزل (سنجاق، آچاره، هندی^۶، تسک رابیت^۷) و مراقبت و پرستاری. «کار گیگ مبتنی بر وب»^۸: کارهایی که می‌توانند از راه دور و به‌صورت آنلاین انجام شوند، مانند فریلنسینگ در حوزه‌های ترجمه، نویسندگی، طراحی گرافیک، برنامه‌نویسی (آپورک^۹ و فایور^{۱۰})، انجام وظایف خرد یا میکروتسک‌ها^{۱۱} و تولید محتوا.

پلتفرم‌های دیجیتال، قلب تپنده اقتصاد گیگ هستند. آن‌ها صرفاً واسطه‌های خنثی نیستند، بلکه بازیگران قدرتمندی هستند که قوانین بازار کار خود را تعیین می‌کنند، قیمت‌ها را تنظیم می‌کنند، کیفیت خدمات را کنترل می‌کنند و بر روابط بین کارگران و مشتریان نظارت دارند (سرنیسک، ۲۰۱۷؛ گلیسپ^{۱۲}، ۲۰۱۰). پلتفرم‌ها از طریق جمع‌آوری و تحلیل حجم عظیمی از داده‌ها^{۱۳} در مورد کارگران، مشتریان و تراکنش‌ها، به قدرت قابل توجهی دست می‌یابند. این داده‌ها نه تنها برای بهینه‌سازی

1. precarity
2. Sadowski
3. Location-based / Locally-traded
4. DoorDash
5. Deliveroo
6. Handy
7. TaskRabbit
8. Web-based / Globally-traded
9. Upwork
10. Fiverr
11. Amazon Mechanical Turk
12. Gillespie
13. Big Data

عملیات و افزایش سود استفاده می‌شوند، بلکه خود به یک دارایی ارزشمند و منبع اصلی قدرت اقتصادی پلتفرم تبدیل می‌شوند (زوبوف^۱، ۲۰۱۹). مدل کسب‌وکار اکثر پلتفرم‌های گیگ مبتنی بر دریافت کمیسیون از هر تراکنش، دریافت هزینه اشتراک، فروش داده‌ها و تحلیل‌ها است. آن‌ها با ارائه یک رابط کاربری ساده و دسترسی آسان، توانسته‌اند بازارهای سنتی را مختل کرده و میلیون‌ها نفر را به اکوسیستم خود جذب کنند. با این حال، این سهولت ظاهری، اغلب با پیچیدگی و عدم شفافیت در قوانین، الگوریتم‌ها و ساختار قدرت همراه است (ون دورن^۲، ۲۰۱۷).

می‌توان گفت که اقتصاد گیگ، به‌عنوان بخشی از بازار کار مبتنی بر مشاغل موقت و انعطاف‌پذیر با واسطه‌گری پلتفرم‌های دیجیتال، بازتابی از ساختارهای استثمارگرانه سرمایه‌داری معاصر است. مارکس، بیگانگی را در چهار بعد (بیگانگی از محصول، فرآیند کار، ذات انسانی، و دیگران) ناشی از مالکیت خصوصی بر ابزار تولید و تبدیل کار به کالا در نظام کار مزدی می‌داند که در اقتصاد گیگ نیز از طریق کنترل الگوریتمی (کالبرگ و لنتینو^۳، ۲۰۱۵)، اتمیزه شدن کار (وود و همکاران، ۲۰۱۹)، و فقدان امنیت شغلی (کالبرگ و والاس^۴، ۲۰۱۸) تشدید می‌شود. پلتفرم‌های دیجیتال، به‌عنوان ابزارهای نوین سرمایه، با ایجاد روابط قراردادی مبهم و طبقه‌بندی کارگران به‌عنوان پیمانکاران مستقل، از تعهدات قانونی کارفرمایی شانه خالی می‌کنند (پراسل^۵، ۲۰۱۸؛ دی‌استفانو^۶، ۲۰۱۶)، در حالی که مدیریت الگوریتمی و نظارت فراگیر، کارگران را در شرایطی از بی‌ثباتی و رقابت دائمی قرار می‌دهد (کریستین^۷، ۲۰۲۰). انعطاف‌پذیری ظاهری این اقتصاد اغلب به نفع پلتفرم‌ها عمل کرده و برای کارگران به معنای ناامنی درآمد و فقدان همبستگی اجتماعی است (اسکور و همکاران^۸، ۲۰۲۰). از این رو، اقتصاد گیگ نه تنها ابعاد بیگانگی مارکسی را بازتولید می‌کند، بلکه با سازوکارهای دیجیتال، اشکال نوینی از سلطه و استثمار را بر کارگران تحمیل می‌نماید.

روش‌شناسی

این پژوهش با استفاده از روش اسنادی انجام شده است. روش تحلیل اسنادی یکی از روش‌های کیفی پژوهش است که در آن پژوهشگر به بررسی، تفسیر و تحلیل اسناد و مدارک موجود می‌پردازد (کرسول^۹، ۲۰۱۴). سند را می‌توان حاوی اطلاعاتی درباره یک موضوع دانست که اقسام ۵ گانه دارد: شخصی/ غیرشخصی، دست اول/ دست دوم، اولیه/ ثانویه، محرمانه/ عادی و دیداری/ شنیداری (صادقی فسایی و عرفان‌منش، ۱۳۹۴). در این پژوهش، اسناد مورد بررسی شامل قوانین، مقررات و اساسنامه‌های پلتفرم‌های اقتصاد گیگ در ایران است.

برای گردآوری داده‌ها، اساسنامه‌ها، شرایط و ضوابط، و توافقات‌های کاربری سه پلتفرم اصلی فعال در اقتصاد گیگ ایران (اسنپ، تپسی و آپار) مورد بررسی قرار گرفتند. این اسناد از وبسایت‌های رسمی این پلتفرم‌ها استخراج شدند. همچنین، مصاحبه‌های مدیران این پلتفرم‌ها با رسانه‌ها و گزارش‌های منتشرشده توسط این شرکت‌ها نیز به عنوان منابع ثانویه مورد استفاده قرار گرفتند. نمونه‌گیری در این پژوهش به صورت عمدی و در دسترس است که با توجه به محورهای هدف‌های پژوهش، تمام اسناد مرتبط مورد بررسی قرار می‌گیرند. برای تحلیل داده‌ها، از تحلیل محتوای کیفی استفاده شد. برای تحلیل داده‌ها، از روش تحلیل محتوای کیفی جهت‌دار استفاده شد. این رویکرد زمانی به کار می‌رود که یک نظریه یا چارچوب مفهومی معتبر برای هدایت فرآیند تحلیل داده‌ها وجود داشته باشد (شانون و هیش، ۲۰۰۵)^{۱۰} در این پژوهش، نظریه چهاربعدی از خودبیگانگی کارل مارکس به عنوان چارچوب راهنما عمل کرد. فرآیند تحلیل شامل مراحل زیر بود:

1. Zuboff
2. Van Doorn
3. Kalleberg & Lentino
4. Kalleberg & Vallas
5. Purcell
6. De Stefano
7. Christine
8. Schor & et al.
9. Creswell
10. Hsieh & Shannon

۱. ایجاد مقولات اولیه: بر اساس چارچوب نظری، چهار مقوله اصلی پیشینی تعریف شد: الف) بیگانگی از محصول کار، ب) بیگانگی از فرآیند کار، ج) بیگانگی از ذات انسانی، و د) بیگانگی از دیگران.

۲. کدگذاری هدفمند: تمامی اسناد گردآوری‌شده (اساسنامه‌ها، قوانین پلتفرم‌ها و گزارش‌های مرتبط) با دقت مطالعه و بخش‌هایی از متن که به هر یک از این چهار مقوله مرتبط بودند، شناسایی و کدگذاری شدند.

۳. تحلیل داده‌های باقی‌مانده: بخش‌هایی از متن که مستقیماً در این مقولات قرار نمی‌گرفتند، به صورت جداگانه تحلیل شدند تا مشخص شود آیا می‌توانند به عنوان یک زیرمجموعه جدید به مقولات موجود اضافه شوند یا خیر.

این روش به پژوهشگر اجازه داد تا شواهد موجود در اسناد را به صورت نظام‌مند با ابعاد نظریه مارکس تطبیق داده و عمق مفهومی یافته‌ها را افزایش دهد. جهت دستیابی به اعتبار از سویه‌سازی^۱ استفاده می‌شود که همان استفاده از منابع معتبر و ایجاد تنوع در منابع، مشورت از متخصصان و رعایت موازین اخلاقی است (قائدی و گلشنی، ۱۳۹۵). در این پژوهش متخصصان علوم اجتماعی در مقام داور و تنوع در منابع مرتبط با اقتصاد گیگ، سویه‌های اعتباریابی می‌باشند.

فرآیند تحلیل داده‌ها و استخراج مضامین در این پژوهش طی سه مرحله اصلی انجام شد تا مسیر روش‌شناختی از داده تا نظریه شفاف گردد:

مرحله اول: کدگذاری باز و اولیه: در این مرحله، تمامی اسناد به دقت مطالعه شدند و واحدهای تحلیل (مانند بندهای مشخص در قراردادهای، جملات کلیدی در گزارش‌ها) مشخص گردید. هر واحد تحلیل که به تجربه کارگران گیگ در ارتباط با ابعاد از خودبیگانگی اشاره داشت، یک کد اولیه توصیفی دریافت کرد. برای مثال، بند «هزینه خدمات از طریق نرم‌افزار اسنپ مشخص و محاسبه می‌شود» کد «سلب اختیار در قیمت‌گذاری» را دریافت کرد.

مرحله دوم: کدگذاری محوری و ایجاد مقولات: کدهای اولیه مشابه و مرتبط، در مقولات فرعی سازماندهی شدند. به عنوان مثال، کدهایی مانند «سلب اختیار در قیمت‌گذاری»، «مالکیت داده‌ها توسط شرکت» و «تصاحب کمیسیون» همگی در مقوله فرعی «مصادره محصول مادی و غیرمادی کار» قرار گرفتند. این مقولات فرعی سپس ذیل چهارچوب اصلی نظریه مارکس (چهار بعد بیگانگی) جای گرفتند.

مرحله سوم: استخراج و تعریف مضامین نهایی: در نهایت، با بررسی ارتباط میان مقولات، مضامین اصلی هر یک از ابعاد چهارگانه بیگانگی صورت‌بندی شد. برای مثال، در «بعد اول: بیگانگی از محصول کار»، سه مضمون کلیدی شناسایی شد: (۱) سلب اختیار در قیمت‌گذاری و تصاحب ارزش مالی، (۲) مصادره محصول ناملموس (داده) و (۳) تبدیل محصول جمعی به سرمایه. یافته‌های پژوهش که در ادامه می‌آید، بر اساس همین مضامین استخراج‌شده ساختاربندی شده است.

یافته‌های پژوهش

مارکس در نظریه از خودبیگانگی خود، بیگانگی را به‌عنوان گسست کارگر از جنبه‌های مختلف کار و زندگی انسانی تعریف می‌کند (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). او معتقد است که در نظام سرمایه‌داری، کارگر نه تنها از محصول کار خود جدا می‌شود، بلکه از فرآیند کار، ذات انسانی و روابط اجتماعی با دیگران نیز بیگانه می‌گردد. در ادامه، این چهار بعد از خودبیگانگی با اقتصاد گیگ در ایران به صورت تفصیلی و روایت‌گونه انطباق داده می‌شود.

بعد اول: بیگانگی از محصول کار

در ساختار اقتصاد گیگ ایران، «بیگانگی از محصول کار» یک فرآیند سیستماتیک است که ریشه در قوانین و رویه‌های خود پلتفرم‌ها دارد. رانندگان، با سرمایه و نیروی کار شخصی، محصولی (خدمت، داده و ارزش مالی) خلق می‌کنند که به محض تولید، مالکیت و کنترل آن از طریق سازوکارهای حقوقی و الگوریتمی از آن‌ها سلب می‌شود. تحلیل دقیق قوانین داخلی پلتفرم‌ها و تطبیق آن با شواهد علمی و میدانی، سه مکانیسم کلیدی این بیگانگی را روشن می‌سازد.

الف. سلب اختیار در قیمت‌گذاری و تصاحب ارزش مالی محصول

این مکانیسم، با جداسازی کامل راننده از ارزش‌گذاری محصول اصلی‌اش (خدمت حمل‌ونقل) آغاز می‌شود. این سلب اختیار، محصول کار را به یک «شیء» با ارزش متغیر و غیرقابل کنترل تبدیل می‌کند که مالکیت نهایی آن در اختیار پلتفرم است. مبنای قانونی (شواهدی از آیین‌نامه‌های) موجود در برخی پلتفرم‌های اقتصاد گیگ در ایران از جمله؛ اسنپ: قوانین خود صراحتاً اعلام می‌کند: «هزینه خدمات از طریق نرم‌افزار اسنپ مشخص و محاسبه می‌شود و کاربر راننده حق دریافت وجه اضافه را ندارد» (ماده ۵-۱)، تپسی: در ماده ۲-۲، اختیار مطلق را برای خود محفوظ می‌دارد: «قیمت‌گذاری سفر، کاملاً برعهده سیستم تپسی بوده»، آچاره: مشابه همین رویکرد در ماده ۴-۸ دیده می‌شود: «هزینه انجام خدمات از طریق نرم‌افزار آچاره مشخص می‌شود». این بندهای حقوقی، سنگ بنای بیگانگی مالی راننده از محصول کارش هستند.

این قوانین، زمینه‌ساز یک استثمار الگوریتمی می‌شوند. مقالات علمی این وضعیت را «فناوری‌ای که کاربر راننده در برابر اعمال قدرت آن برای تعیین سطح درآمد هیچ اهرم قانونی در اختیار ندارد» توصیف می‌کنند (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۵). این بی‌قدرتی در گزارش‌های خبری به یک واقعیت تلخ تبدیل می‌شود. یک فعال صنفی می‌گوید: «قیمت‌گذاری این شرکت‌ها اصلاً شفاف نیست... امروز اصلاً هیچ ابزاری برای شفاف‌سازی تعرفه‌های قیمتی وجود ندارد» (ایلنا، ۱۴۰۴). نتیجه این وضعیت، به قول یک راننده، این است که «ماشین برای همه نون داره غیر از راننده» (نقل از نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۲)، زیرا محصول کار (درآمد) در برابر «افزایش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات خودرو» (باباشاهی و همکاران، ۱۴۰۳: ۵۰) کفایت نمی‌کند و عملاً به نیرویی تبدیل می‌شود که سرمایه راننده را مستهلک می‌کند. این بندهای آیین‌نامه‌ها پایه‌ای برای بیگانگی کارگر از محصول کارش هستند. محصولی که راننده با سرمایه و نیروی کار خود خلق می‌کند (سفر)، به محض تولید از او جدا شده و به یک ایژه‌ی بیگانه تبدیل می‌شود که ارزش آن توسط نیرویی بیرونی (الگوریتم پلتفرم) تعیین می‌گردد. این همان وضعیتی است که مارکس در *دست‌نوشته‌های اقتصادی و فلسفی ۱۸۴۴* از آن با عنوان *عینیت یافتن کار به مثابه از دست دادن/بهره* یاد می‌کند؛ جایی که کارگر، در فرآیند تولید، محصول خویش را از دست می‌دهد و آن محصول، در برابر او به عنوان نیرویی بیگانه و مستقل قرار می‌گیرد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). در چنین شرایطی، هرچه کارگر بیشتر کار می‌کند و محصول بیشتری تولید می‌کند، جهان بیگانه‌ای که خود آفریده، قدرتمندتر می‌شود و خود او، درونی‌تر فقیر و تهی‌دست می‌گردد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). محصول کار او در اینجا درآمد حاصل از سفر یا داده‌های عملکردی دیگر در اختیارش نیست، بلکه به نیرویی مستقل و حتی متخاصم بدل می‌شود که بر زندگی و معیشت او سلطه می‌یابد. مارکس این فرآیند را «وارونگی رابطه میان انسان و محصول کارش» می‌نامد؛ جایی که کار عینیت یافته در قالب کالا یا سرمایه، به عامل سلطه بر کارگر تبدیل می‌شود.

ب. مصادره محصول ناملموس (داده) و تبدیل آن به ابزار کنترل

محصول کار راننده در اقتصاد دیجیتال، ابعاد ناملموس اما بسیار ارزشمندی دارد: داده‌های مربوط به سفر، عملکرد و رفتار. پلتفرم‌ها با زیرکی حقوقی، مالکیت این محصول استراتژیک را از تولیدکننده واقعی آن (راننده) سلب کرده و آن را به ابزاری برای نظارت و مجازات تبدیل می‌کنند. سوپر اپ اسنپ: در ماده ۱-۱۷ به صراحت «اطلاعاتی که به صورت خودکار و در نتیجه بهره‌برداری از خدمات اسنپ تولید می‌شود» را دارایی خود می‌داند. آچاره: در ماده ۱-۱۰ پا را فراتر گذاشته و اعلام می‌کند: «تمامی محتوایی که متخصص در پلتفرم آچاره تولید می‌کند، متعلق به آچاره بوده و شرکت حق انتقال و انتشار آن‌ها را دارد». این بندها، محصول داده‌ای کارگر را به طور کامل به مالکیت شرکت درمی‌آورند.

این مالکیت داده به پلتفرم اجازه می‌دهد تا محصول کار راننده (عملکرد او که به «امتیاز» تقلیل یافته) را علیه خودش به کار گیرد. همانطور که مقاله انوری و همکاران (۱۴۰۴) نشان می‌دهد، پلتفرم‌ها «تنها بر اساس امتیاز کم مسافران و بدون بررسی شکایت مسافر به سرعت راننده را اخراج می‌نمایند» (ص. ۵۶). این موضوع، محصول کار (سفر) را به یک پرونده قضایی دائمی علیه راننده تبدیل می‌کند. این بی‌احساسی الگوریتمی باعث ایجاد حس «ماشینی بودن» و «استثمار» در رانندگان می‌شود، زیرا جنبه‌های «انسانی و خلاقانه کار» نادیده گرفته شده (باباشاهی و همکاران، ۱۴۰۳: ۵۲) و محصول عملکردشان به یک ابزار کنترلی سرد و بی‌رحم تبدیل می‌شود. این بندها و شواهد نشان دهنده مرحله دوم بیگانگی از محصول هستند. در مرحله؛ محصول کار (داده‌ها) از کارگر جدا می‌شود و به ابزاری برای کنترل و انقیاد او تبدیل می‌گردد. داده‌های عملکردی و امتیازها که محصول مستقیم فعالیت کارگر هستند به یک نیروی بیگانه بدل می‌شوند که بر او سلطه دارند و می‌توانند منجر به تعلیق یا اخراج او شوند در نتیجه کارگر محصولی را تولید می‌کند که علیه خودش به کار گرفته می‌شود. این فرآیند نمایشگر بیگانگی است؛ جایی که محصول کار از دست رفته و حتی به شکلی فعالانه به نیروی متخاصم در برابر خالق خود تبدیل می‌شود و استقلال و امنیت شغلی او را تهدید می‌کند. این وضعیت مصداق روشنی از آن چیزی است که مارکس در «دست‌نوشته‌های اقتصادی و فلسفی ۱۸۴۴» به عنوان بیگانگی/از محصول کار تشریح می‌کند؛ محصول کار، که عینیت‌یافتن کار انسان است، به محض تولید از او جدا می‌شود و در برابر او، همچون یک نیروی مستقل و بیگانه قد علم می‌کند. هرچه کارگر خود را در کارش بیشتر صرف می‌کند، جهان خارجی ابژه‌ها که در برابر او پدید می‌آورد، قدرتمندتر می‌شود و خود درونی او فقیرتر می‌گردد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴).

ج: تبدیل محصول جمعی به سرمایه و اعمال قدرت بر بازار و نیروی کار

سود حاصل از کار میلیون‌ها راننده (محصول کار جمعی) به سرمایه‌ای عظیم برای پلتفرم‌ها تبدیل می‌شود. این سرمایه انباشت‌شده، به یک نیروی اجتماعی بیگانه بدل می‌شود که هم برای حذف رقبا و هم برای تشدید فشار بر خود رانندگان به کار می‌رود. اگرچه آئین‌نامه‌ها مستقیماً به این موضوع اشاره نمی‌کنند، اما آن‌ها با تضمین «پرداخت مبلغ کمیسیون به شرکت» (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۹۴) و «لغو مسئولیت‌های سنتی کارفرما» (حسینی، ۱۴۰۰: ۵۴)، مکانیزم قانونی برای انباشت این سرمایه را فراهم می‌کنند. آن‌ها سود را تصاحب می‌کنند، بدون آن‌که هزینه‌های تولید و ریسک را بپذیرند.

پژوهش حسینی (۱۴۰۰) این فرآیند را به دقت «انبوه شدن فزاینده‌ی ماحصل نیروی کار کارکنان به شکل سرمایه در اختیار تعداد معدودی» توصیف می‌کند (ص. ۷۴). این سرمایه به پلتفرم‌ها قدرت «قیمت‌گذاری تهاجمی» (انوری و همکاران، ۱۴۰۴: ۵۵) را می‌دهد تا رقبا را حذف کنند و انحصار خود را تقویت نمایند. مهم‌تر از آن، این قدرت اقتصادی که از محصول کار خود رانندگان به دست آمده، به یک اهرم فشار سیاسی تبدیل می‌شود. همان‌طور که در گزارش ایلنا (۱۴۰۴) آمده، «مقاومت گسترده‌ای» در برابر مطالبات کارگران مانند بیمه از سوی پلتفرم‌ها صورت می‌گیرد. در این نقطه، چرخه بیگانگی کامل می‌شود: محصول کار رانندگان به سرمایه‌ای تبدیل شده که نه تنها در اختیارشان نیست، بلکه به قدرتی بدل گشته که از حقوق بنیادین آن‌ها جلوگیری می‌کند. این فرآیند، تجسم روشن مفهوم سرمایه در نزد مارکس است. از دید او، سرمایه چیزی نیست جز کار مرده که در شکل ابزاری، فناورانه یا نهادی انباشت شده و اکنون بر کار زنده سلطه می‌ورزد. مارکس در سرمایه تصریح می‌کند: سرمایه، کار انباشته‌ای است که همچون نیروی مستقل و مسلط در برابر کار زنده می‌ایستد و آن را می‌مکد (مارکس، ۱۹۷۶/۱۸۶۷). در این چارچوب، محصول کار جمعی رانندگان به شکل سرمایه‌ای عظیم در دست پلتفرم متمرکز می‌شود و به قدرتی اجتماعی بیگانه بدل می‌گردد که نه فقط در بازار، بلکه بر خود تولیدکنندگان نیز اعمال سلطه می‌کند. این سرمایه، که از استثمار نیروی کار آنان برآمده است، به اهرمی برای کنترل بازار، سرکوب دستمزدها و مقاومت در برابر مطالبات صنفی نظیر بیمه و امنیت شغلی تبدیل می‌شود. به تعبیر مارکس، این وضعیت بیانگر آن است که کارگران در برابر محصول کار خود قرار گرفته‌اند؛ محصولی که اکنون به صورت نیروی ساختاری و بیرونی عمل می‌کند و شرایط

استثمارشان را بازتولید و تشدید می‌نماید. به این ترتیب، چرخه‌ی بیگانگی کامل می‌شود: کارگر، جهانی را که خود آفریده است، در برابر خویش می‌بیند؛ جهانی که او را فرمانبردار می‌خواهد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴)

بعد دوم: بیگانگی از فرآیند کار در اقتصاد پلتفرمی ایران

در اقتصاد پلتفرمی ایران، «بیگانگی از فرآیند کار» به معنای سلب کامل اختیار و خلاقیت از فعالیت کاری و تبدیل راننده به یک مجری منفعل در یک سیستم الگوریتمی است. فرآیند کار، که باید فعالیتی انسانی و ارادی باشد، به مجموعه‌ای از دستورالعمل‌های دیکته‌شده توسط نرم‌افزار تقلیل می‌یابد. راننده دیگر بر «چگونه»، «کجا»، و «تحت چه شرایطی» کار کردن خود حاکم نیست. تحلیل قوانین پلتفرم در کنار شواهد تکان‌دهنده میدانی، سه مکانیسم اصلی را در این نوع بیگانگی آشکار می‌کند.

الف. کنترل فرآیند کار از طریق نظارت، مجازات و استرس دائمی

هسته اصلی بیگانگی از فرآیند کار، انتقال کامل کنترل از کارگر به پلتفرم است. این کنترل از طریق ترکیبی از قوانین الزام‌آور قراردادی و نظارت فناوریانه دائمی اعمال می‌شود که فرآیند کار را به یک تجربه پراسترس و اجباری تبدیل می‌کند. اسنپ: کد تخلف ۳۱ (درصد قبول درخواست کم) که می‌تواند منجر به «جریمه، غیرفعالی موقتی و نهایتاً قطع همکاری» شود، اختیار راننده برای رد کردن سفرها را از او سلب می‌کند (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۵-۴۸۶). قدرت پلتفرم برای «فسخ یک طرفه قرارداد با غیر فعال نمودن کاربر بدون هیچگونه تبعات حقوقی برای شرکت» (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۴)، راننده را در یک وضعیت انقیاد دائمی قرار می‌دهد که مجبور است برای حفظ شغل خود، از تمام فرآیندهای دیکته‌شده پیروی کند.

این کنترل قانونی در تجربه روزمره رانندگان به شکل نظارت و استرس مداوم تجلی می‌یابد. یک مقام مسئول در مصاحبه‌ای این فرآیند را این‌گونه خلاصه می‌کند: «شرکت‌ها بر آن‌ها نظارت، امتیازبندی و جریمه می‌کنند و همه این‌ها باعث استرس بر آن‌ها می‌شود» (انوری و همکاران، ۱۴۰۴: ۵۷). خود رانندگان نیز این وضعیت را با حسی از ناچاری پذیرفته‌اند. یکی از رانندگان می‌گوید: «دیگه پذیرفتم که شرکت همه اطلاعات ما را زیر نظر بگیره... دیگه چاره‌ای جز این مگه داریم وقتی برای اسنپ کار می‌کنی» (راننده م، به نقل از حسنی، ۱۴۰۰: ۷۲). این حس تسلیم در برابر یک «زندان سراسرین» (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۵) که هر لحظه بر فرآیند کار نظارت می‌کند، جوهره‌ی بیگانگی از یک فعالیت آزاد و انسانی است. این قوانین، فرآیند کار را از یک فعالیت حیاتی و آزاد به یک کار اجباری و تحمیلی تبدیل می‌کنند. به تعبیر مارکس در *دست‌نوشته‌های اقتصادی و فلسفی ۱۸۴۴*، کار بیگانه‌شده آن کاری است که در آن کارگر دیگر به خود تعلق ندارد، بلکه به دیگری تعلق دارد؛ «در کار خود احساس رنج می‌کند و تنها زمانی احساس آزادی می‌یابد که کار نمی‌کند» (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). در چنین شرایطی، راننده بر چگونگی، زمان و مکان کار خود کنترل واقعی ندارد؛ این الگوریتم است که درباره‌ی همه چیز تصمیم می‌گیرد. بنابراین، فرآیند کار دیگر عرصه‌ای برای بروز توانایی‌های انسانی و خلاقیت آزاد نیست، بلکه به فعالیتی صرفاً برای بقا تقلیل می‌یابد که تحت نظارت و تهدید دائمی انجام می‌شود. کارگر در حین کار احساس آرامش و رضایت نمی‌کند و ذهن و بدن خود را تحلیل می‌برد؛ او فقط زمانی احساس آزادی می‌کند که از کار فاصله می‌گیرد و دقیقاً به همین دلیل است که، به گفته مارکس، زندگی در کار به مرگ بدل می‌شود، و انسان تنها در هنگام بیکاری زنده است (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴).

ب. واسپاری مهارت و تفکر به الگوریتم

بیگانگی از فرآیند کار زمانی عمیق‌تر می‌شود که نه تنها کنترل، بلکه مهارت، دانش و خلاقیت انسانی نیز از فرآیند حذف و به ماشین واگذار می‌شود. کار از یک فعالیت مبتنی بر تخصص به یک عمل مکانیکی و دنبال کردن صرف دستورات یک سیستم تقلیل می‌یابد.

پلتفرم‌ها با تعریف خود به عنوان یک «کارافزار یا اپلیکیشن خدماتی» (حسنی، ۱۴۰۰: ۶۱)، به‌طور ضمنی نقش راننده را از یک «متخصص حمل‌ونقل» به یک «کاربر نرم‌افزار» تقلیل می‌دهند. فرآیند کار در این چارچوب، دیگر رانندگی ماهرانه

نیست، بلکه صرفاً «استفاده از اپلیکیشن» است. این واسپاری مهارت به بهترین شکل در کلام حسرت‌بار یک راننده باسابقه نمایان می‌شود: «من تهرانو مثل کف دست می‌شناختم... اما حالا می‌زنم رو ویز می‌برم درست سر مقصد. قبلاً پز می‌دادم به بقیه اما حالا دیگه مسیریاب می‌بره مسافرو سر مقصدش. انگار دیگه حافظه ما به درد نمی‌خوره» (راننده م، به نقل از حسنی، ۱۴۰۰: ۷۱-۷۲). این اعتراف، گویای فرآیند دردناک «زوال مهارت» است. فرآیند مسیریابی، که قبلاً منبع غرور و تخصص بود، اکنون به فعالیتی بیگانه و کنترل‌شده توسط الگوریتم تبدیل شده است. کار، دیگر ابراز توانایی‌های انسانی نیست، بلکه اطاعت از دستورات ماشینی است که حافظه و مهارت راننده را بی‌فایده کرده است. این فرآیند، مصداق دقیق جدایی کار فکری از کار یدی در نظام سرمایه‌داری است. دانشی که زمانی بخشی از توانایی درونی و خلاقیت فردی کارگر بود مانند شناخت مسیرها، تخمین زمان یا مدیریت مشتری از او جدا شده و در الگوریتم، یعنی بخشی از سرمایه ثابت، جای‌گیر می‌شود. بدین ترتیب، دانش و تجربه‌ی کارگر به شکلی عینی در درون سیستم فناورانه تثبیت می‌شود و خود کارگر از مالکیت ذهنی و شناختی‌اش بر فرآیند کار محروم می‌گردد. مارکس در *گروندریسه* این پدیده را جدایی عقل عام از کارگر و استقرار آن در ماشین می‌نامد؛ جایی که می‌نویسد: «تمام نیروهای دانش و مهارت، در برابر کارگر به قدرتی بیگانه و مستقل در قالب ماشین ظاهر می‌شوند» (مارکس، ۱۸۵۷/۶۹۳: ۱۹۷۳). به همین ترتیب، در سرمایه نیز تأکید می‌کند که ماشین، مهارت کارگر را از او می‌گیرد و او را به زائده‌ای از خود بدل می‌کند (مارکس، ۱۸۶۷/۱۹۷۶). در نتیجه، کارگر از توانایی‌های ذهنی و خلاقانه‌ی خود تهی می‌شود و فعالیت کاری‌اش به یک حرکت فیزیکی، تکراری و انتزاعی تقلیل می‌یابد. این زوال مهارت، فرآیند کار را ملال‌آور و غیرانسانی کرده و کارگر را به پیوندی قابل تعویض در زنجیره‌ی ماشین (نرم‌افزار) تبدیل می‌سازد همان‌گونه که مارکس آن را اوج بیگانگی در شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری می‌داند.

ج. تبدیل فرآیند کار به یک جعبه سیاه غیرشفاف و غیرپاسخگو

نهایی‌ترین مرحله بیگانگی از فرآیند، زمانی است که کارگر نه تنها کنترلی بر فرآیند ندارد، بلکه منطق حاکم بر آن را نیز درک نمی‌کند. فرآیند کار توسط یک «جعبه سیاه» الگوریتمی مدیریت می‌شود که مبهم، غیرقابل مذاکره و غیرپاسخگو است. سکوت کامل آئین‌نامه‌ها در مورد نحوه عملکرد الگوریتم‌ها (در تخصیص سفر، ارزیابی و جریمه)، این جعبه سیاه را قانونی می‌کند. هیچ بندی در قوانین به راننده حق نمی‌دهد که منطق یک تصمیم الگوریتمی را به چالش بکشد یا درخواست بازبینی انسانی کند. این عدم شفافیت قانونی، اساس بیگانگی از منطق کار است.

این عدم شفافیت در عمل به یک معضل اساسی برای رانندگان تبدیل شده است. گزارش‌ها تأیید می‌کنند که «راننده هیچ دخل و تصرفی در مسیرها و قیمت‌ها ندارد» (ایلنا، ۱۴۰۴) و «اصلاً هیچ ابزاری برای شفاف‌سازی تعرفه‌های قیمتی ارائه شده از سوی پلتفرم‌ها وجود ندارد» (ایلنا، ۱۴۰۴). این وضعیت توسط مقاله باباشاهی و همکاران (۱۴۰۳) به عنوان یک سیستم ارزیابی «ناعدالانه، مبهم و بدون شفافیت» توصیف می‌شود که «اجازه دخالت انسان را نمی‌دهد» (ص. ۴۹ و ۵۱). فرآیند کار به یک فعالیت تحت سلطه «اقدامات هدفمند مستقل از شما» (امینی و صیادی، ۱۴۰۲: ۹۳) تبدیل شده است. وقتی فرآیند کار شما توسط منطقی که نه آن را می‌فهمید و نه می‌توانید در آن دخالت کنید کنترل می‌شود، آن فرآیند دیگر متعلق به شما نیست. این عدم شفافیت، بیگانگی از فرآیند کار را به اوج خود می‌رساند. کارگر نه تنها کنترلی بر فرآیند کار ندارد، بلکه حتی از درک منطق حاکم بر آن نیز ناتوان است. او تحت سلطه‌ی نیرویی عمل می‌کند که نه آن را می‌بیند و نه می‌شناسد نیرویی بی‌چهره و غیرشخصی که بر اساس قواعدی رازآلود تصمیم می‌گیرد. این وضعیت، او را در موقعیت انفعال مطلق قرار می‌دهد. فرآیند کار به قدرتی رازآمیز و ماورایی تبدیل می‌شود که سرنوشت شغلی او را رقم می‌زند، بدون آن که کارگر بداند چرا سفری به او اختصاص یافته یا امتیازش کاهش یافته است. این همان مکانیسمی است که مارکس آن را سلطه‌ی روابط انتزاعی و شیئی‌شده بر انسان‌ها می‌نامد؛ روابطی که در آن اشیاء بر انسان‌ها حکم می‌رانند و انسان‌ها در برابر محصولات خود بی‌قدرت می‌شوند (مارکس، ۱۸۶۷/۱۹۷۶) در جامعه‌ی سرمایه‌داری به تعبیر او، ارتباطات اجتماعی میان انسان‌ها به روابط میان اشیاء تبدیل می‌شود؛ این وارونگی یا فетиشیسم کالایی همان وضعیتی است که در اقتصاد پلتفرمی

به شکل سلطه‌ی الگوریتم بر کارگر تکرار می‌شود (مارکس، ۱۹۷۶/۱۸۶۷). در نتیجه، کارگر در برابر منطق فنی و غیرشفاف سیستم، احساس ناتوانی مطلق می‌کند. فرآیند کار، که باید عرصه‌ی بیان آگاهی و تولید اجتماعی باشد، به نیرویی مستقل و بیرونی بدل می‌شود که بر زیست روزمره‌ی او سلطه دارد. به بیان مارکس، حرکت خودکار و خودگستران سرمایه که انسان را به تابع خویش بدل کرده است (مارکس، ۱۹۷۳/۱۸۵۷).

بعد سوم: بیگانگی از ذات انسانی (سرشت نوعی) در اقتصاد پلتفرمی ایران

در نظریه مارکس، ذات انسانی یا سرشت نوعی به توانایی منحصر به فرد انسان برای کار خلاق، آگاهانه، آزادانه و هدفمند اشاره دارد. کار قرار است فعالیتی برای تحقق پتانسیل‌های انسانی و ابراز وجود باشد، نه صرفاً وسیله‌ای برای زنده ماندن. اقتصاد پلتفرمی، با تهی کردن کار از معنا و خلاقیت، این ذات انسانی را هدف قرار می‌دهد و آن را از طریق سه مکانیسم اصلی از کارگر بیگانه می‌سازد.

الف. تقلیل کار به ابزار بقا و سلب هرگونه چشم‌انداز انسانی

مکانیسم اصلی بیگانگی از ذات انسانی، تبدیل کار از یک فعالیت زندگی^۱ به یک وسیله برای زندگی است. کار دیگر هدف فی‌نفسه و عرصه‌ای برای شکوفایی نیست، بلکه به یک ضرورت طاقت‌فرسا و موقتی برای تأمین هزینه‌های روزمره تقلیل می‌یابد.

قوانین پلتفرم‌ها با تعریف راننده به عنوان «کاربر» یا «پیمانکار مستقل» (ماده ۱ تپسی؛ ماده ۳ آچاره) و سلب تمام حقوق اجتماعی مانند بیمه، بازنشستگی و امنیت شغلی، کار را از یک هویت پایدار شغلی تهی می‌کنند. این امر که توسط انوری و همکاران (۱۴۰۴: ۵۹) به عنوان «فرسایش اساس ترتیبات سیاست اجتماعی» توصیف شده، هرگونه چشم‌انداز بلندمدت را از کار می‌گیرد و آن را به مجموعه‌ای از کارهای پراکنده (گیگ) تبدیل می‌کند.

این بی‌چشم‌اندازی در کلام رانندگان به وضوح دیده می‌شود. یکی از آن‌ها می‌گوید: «من فقط چند وقت برای اسنپ کار می‌کنم بعدش می‌خوام برای خودم یک شغل دائمی دست و پا کنم... فکر نکنم کسی فکر کنه تا آخر عمرش برای اسنپ کار می‌کنه» (راننده ز، به نقل از حسنی، ۱۴۰۰: ۷۰). این نگاه به کار به عنوان یک مرحله گذار و موقتی، نشان می‌دهد که کار فاقد هرگونه ارزش ذاتی برای رشد و تحقق انسانی است. باباشاهی و همکاران (۱۴۰۳: ۵۲) این وضعیت را این‌گونه تأیید می‌کنند: «شور و علاقه جزء برای تأمین هزینه‌های روزمره برای ادامه شغل در کارکنان وجود ندارد». وقتی کار صرفاً برای بقا باشد، از ذات خلاق و انسانی خود بیگانه شده است. این ساختار حقوقی، کار را از یک هویت پایدار و اجتماعی تهی کرده و آن را به مجموعه‌ای از گیگ‌های پراکنده و ناپایدار تبدیل می‌کند. در چنین وضعیتی، کار دیگر نه عرصه‌ای برای رشد و برنامه‌ریزی بلندمدت است و نه مجالی برای تحقق وجود انسانی. به تعبیر مارکس، کار بیگانه‌شده، انسان را از زندگی نوعی‌اش بیگانه می‌سازد و زندگی نوعی‌اش را به وسیله‌ای برای زندگی فردی بدل می‌کند (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). راننده برای پلتفرم کار نمی‌کند تا به عنوان انسان شکوفا شود یا معنا و خلاقیت بیافریند؛ او کار می‌کند تا بتواند فردای آن روز نیز زنده بماند و دوباره کار کند. این چرخه‌ی بسته‌ی بقا، کار را به سطح فعالیت حیوانی و غیرآگاهانه پایین می‌کشد؛ فعالیتی که صرفاً برای ارضای نیازهای فیزیکی فوری انجام می‌شود. در این وضعیت، کارگر از اصلی‌ترین ویژگی انسانی خود یعنی توانایی تولید آزادانه، آگاهانه و هدفمند بیگانه می‌شود. در نگاه مارکس، این دقیقاً لحظه‌ای است که ذات انسانی انسان در اثر سلطه‌ی مناسبات سرمایه‌داری از خود جدا می‌گردد و کار به جای آنکه تجلی خلاقیت انسان باشد، به ابزاری بی‌روح برای بازتولید بقای فیزیکی فروکاسته می‌شود (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). اقتصاد پلتفرمی با تأکید بر استقلال صوری و حذف حمایت‌های اجتماعی، این جدایی را از طریق انزوای ساختاری، بی‌ثباتی شغلی و حذف پیوندهای جمعی، به صورت نظام‌مند بازتولید می‌کند.

ب. کالایی‌سازی و شخصیت‌زدایی از هویت انسانی راننده

این مکانیسم، هویت پیچیده و انسانی راننده را به یک «پروفایل دیجیتال» یا یک «داده آماری» قابل اندازه‌گیری و کنترل تقلیل می‌دهد. فرد دیگر یک انسان با نام و شخصیت مستقل نیست، بلکه به زائده‌ای قابل تعویض از برند شرکت تبدیل می‌شود.

قوانین اسنپ بر لزوم «داشتن تصویر پروفایل واضح» و «مغایرت نداشتن اطلاعات هویتی» (ماده ۳، بند ۹ و ۱۰) تأکید می‌کنند. این نشان می‌دهد که هویت انسانی راننده تنها تا جایی معتبر است که با «داده‌های ثبت‌شده» در سیستم مطابقت داشته باشد. او از یک سوژه انسانی به یک ابژه اطلاعاتی تبدیل می‌شود. در سطحی عمیق‌تر، شرکت با اطلاق عنوان «کاربر» به راننده و مسافر به طور یکسان، «بین راننده و مسافر هیچ نوع تمایزی ایجاد نمی‌شود» (حسنی، ۱۴۰۰: ۶۱) و بدین ترتیب، هویت شغلی و انسانی راننده را عامدانه پاک می‌کند. این شخصیت‌زدایی در زبان روزمره به شکلی تکان‌دهنده خود را نشان می‌دهد. مسافران، راننده را «اسنپ» خطاب می‌کنند «اسنپ هستی‌د آقا؟» و خود راننده نیز هنگام تماس، هویت فردی خود را کنار گذاشته و خود را «اسنپ» معرفی می‌کند (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۴). این حل شدن هویت فردی در هویت برند، اوج بیگانگی از خویش‌ن است. سیستم حتی پا را فراتر گذاشته و راننده را در کنار پدیده‌های غیرانسانی قرار می‌دهد؛ در منطق الگوریتم، «تعداد رانندگان در حالت خدمت» صرفاً یک شاخص در کنار «تقاضای بازار»، «ترافیک» و «آب و هوا» برای تعیین قیمت است (امینی و صیادی، ۱۴۰۲: ۹۱). این تقلیل انسان به یک داده کمی، نفی کامل ذات انسانی اوست. این فرآیند مصداق دقیق شیء‌وارگی است. سوژه انسانی به یک ابژه قابل مدیریت و کنترل شده تقلیل می‌یابد. تکان‌دهنده‌ترین تجلی این بیگانگی، زمانی است که هویت فردی راننده در هویت برند حل می‌شود؛ مسافران او را «اسنپ» خطاب می‌کنند و خود او نیز هویتش را با نام شرکت معرفی می‌کند. این انحلال هویت اوج بیگانگی از خویش‌ن است. سیستم پا را فراتر گذاشته و در منطق الگوریتمی خود، «تعداد رانندگان» را صرفاً یک متغیر کمی در کنار متغیرهای غیرانسانی مانند ترافیک و آب و هوا برای تعیین قیمت قرار می‌دهد. این تقلیل انسان به یک داده آماری، نفی کامل ذات انسانی او به عنوان یک موجود آگاه و دارای اراده است. او دیگر یک «شخص» نیست، بلکه یک منبع در سیستم است. مارکس در سرمایه این وضعیت را وارونگی اجتماعی می‌نامد، جایی که روابط انسانی میان افراد، به روابط میان چیزها بدل می‌شود و محصولات کار انسان، قدرتی مستقل و سلطه‌گر بر او می‌یابند (مارکس، ۱۸۶۷/۱۹۷۶). در نتیجه، انسان در برابر سرمایه و فناوری‌ای که خود آفریده است، چون ابژه‌ای مطیع و بی‌اراده ظاهر می‌شود همان چیزی که مارکس آن را بت‌وارگی کالا و بیگانگی کامل انسان از خویش‌ن واقعی‌اش می‌داند.

ج. سلب آگاهی و اراده انسانی از طریق کنترل الگوریتمی و آگاهی کاذب

نهایی‌ترین و شاید موزیان‌ترین مکانیسم، سلب توانایی انسان برای کار آگاهانه و بااراده و جایگزینی آن با منطق یک الگوریتم غیرشفاف و ایجاد «آگاهی کاذب» در راننده است. آیین‌نامه‌ها با انتقال کامل ریسک و مسئولیت به راننده (ماده ۶-۱ آچاره؛ ماده ۷-۱ تپسی)، در حالی که کنترل کامل فرآیند را در دست دارند، یک تضاد بنیادین ایجاد می‌کنند. این ساختار قانونی، راننده را در موقعیت ناامنی مطلق قرار می‌دهد که با کار آزاد و آگاهانه در تضاد است.

رانندگان خود را در برابر یک نیروی غیرقابل درک و کنترل ناپذیر می‌بینند. آن‌ها در برابر «فناوری‌ای که کاربر راننده در برابر اعمال قدرت آن برای تعیین سطح درآمد هیچ اهرم قانونی در اختیار ندارد» (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۵) کاملاً منفعل هستند. این وضعیت به یک «احساس ماشینی‌بودن، احساس ناچاری، احساس استثمار و بیگاری» منجر می‌شود (باباشاهی و همکاران، ۱۴۰۳: ۵۲).

خطرناک‌تر از آن، ایجاد «آگاهی کاذب» است. راننده‌ای که می‌گوید «آقای خودتی، هروقت می‌خواهی میری میای...» در حالی که تحت کنترل کامل الگوریتم است، نمونه‌ای از این آگاهی کاذب است (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۷). او کنترل بیرونی را به عنوان اراده آزاد خود درونی‌سازی کرده و حتی از وضعیت بیگانگی خود نیز بیگانه شده است. این وضعیت که

انوری و همکاران (۱۴۰۴: ۵۹) آن را «شکل جدیدی از بیگاری، استثمار و بردگی» می‌نامند، به معنای واقعی کلمه، سلب جوهره انسانیت از فعالیت کاری است. کنترل الگوریتمی، جوهره اصلی سرشت نوعی انسان یعنی فعالیت آزاد و آگاهانه را هدف می‌گیرد و کار را به فعالیتی بیگانه، اجباری و از خودبیگانه تقلیل می‌دهد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). ایجاد آگاهی کاذب توسط پلتفرم‌ها، کارگر را وامی‌دارد تا سلطه بیرونی الگوریتم (شکل جدید بیگاری و استثمار) را به عنوان اراده آزاد خود درونی‌سازی کند و حتی از وضعیت بیگانگی خود نیز بیگانه شود، وقتی الگوریتم به جای راننده تصمیم می‌گیرد، اراده انسانی از فرآیند کار حذف می‌شود. کارگر به مجری دستورات یک منطق ماشینی تبدیل می‌شود که نه آن را می‌فهمد و نه می‌تواند در آن دخالت کند. این وضعیت به یک احساس ماشینی‌بودن و ناچاری منجر می‌شود. خطرناک‌تر از آن ایجاد آگاهی کاذب است. ایدئولوژی «آقای خودتی، هروقت می‌خواهی میری میای...» که توسط پلتفرم‌ها ترویج می‌شود، یک نمونه کلاسیک از آگاهی کاذب است. کارگر، کنترل بیرونی و سلطه الگوریتمی را به عنوان اراده آزاد خود درونی‌سازی می‌کند و حتی از وضعیت بیگانگی خود نیز بیگانه می‌شود. او به تعبیر مارکس، زنجیرهای خود را نه تنها حمل می‌کند، بلکه آن‌ها را به عنوان نماد آزادی خود می‌ستاید. این وضعیت که شکل جدیدی از بیگاری و استثمار است به معنای واقعی کلمه سلب جوهره انسانیت از فعالیت کاری است زیرا کارگر دیگر حتی به بیگانگی خود نیز آگاه نیست.

بعد چهارم: بیگانگی از دیگر انسان‌ها در اقتصاد پلتفرمی ایران

در نظریه مارکس، بیگانگی از دیگران، پیامد منطقی سه بُعد دیگر بیگانگی است. وقتی فرد از محصول کارش، از فرآیند کار و از ذات انسانی خود بیگانه می‌شود، رابطه‌اش با دیگر انسان‌ها نیز ناگزیر مخدوش می‌گردد. دیگران یا به عنوان رقبایی برای بقا یا به عنوان ابزاری برای رسیدن به هدف یا به عنوان قدرتی بیگانه و سرکوب‌گر دیده می‌شوند. اقتصاد پلتفرمی، این بیگانگی اجتماعی را از طریق سه مکانیسم اصلی مهندسی و تشدید می‌کند.

الف. نابودی سیستماتیک همبستگی کارگری از طریق اتمیزه‌سازی و رقابت

مکانیسم اصلی بیگانگی از دیگران، طراحی عامدانه ساختاری است که هرگونه «ارتباط افقی» و حس «منافع مشترک» بین رانندگان را از بین برده و آن‌ها را به رقبای مستقیم یکدیگر تبدیل می‌کند. استراتژی پلتفرم‌ها؛ انوری و همکاران (۱۴۰۴: ۵۹) این استراتژی را به شکلی درخشان فاش می‌کنند. پلتفرم‌ها با جمع‌آوری «مجموعه‌ای عمیقاً ناهمگن از کارگران»، نیاز به «همگن‌سازی فضایی و ذهنی آن‌ها را دور می‌زنند». این «دور زدن» یک اقدام فعال و عامدانه برای جلوگیری از شکل‌گیری آگاهی جمعی است. در حالی که در محیط‌های سنتی (مثل کارخانه یا آژانس)، کارگران در یک فضا و زمان مشترک، به درکی مشترک از وضعیت خود می‌رسیدند، پلتفرم این امکان را به طور کامل از بین می‌برد. این استراتژی در عمل به نابودی مفهوم «همکار» منجر می‌شود. نصرتی و همکاران (۱۴۰۲: ۴۸۴) این وضعیت را چنین توصیف می‌کنند: «فرد راننده ارتباط عمودی با مدیریت و افقی با همکاران را که در تعاریف رایج اشتغال قابل شناسایی است از دست می‌دهد... رابطه با همکاران و احساس اشتراک در منافع، با رقابتی گسترده بین او و دیگر رانندگان جایگزین شده است.»

این رقابت، یک پیامد اتفاقی نیست، بلکه هسته اصلی مدل کسب‌وکار است. همان‌طور که امینی و صیادی (۱۴۰۱: ۹۳) تأکید می‌کنند، کل سیستم بر اساس یک «بازار رقابتی» بین رانندگان عمل می‌کند. هر راننده در خودروی خود یک «اتم» جدا افتاده است که برای بقا با دیگر «اتم‌ها» می‌جنگد. این وضعیت که توکل و همکاران (۱۳۹۹: ۵۹۴) آن را شکل‌گیری «توده‌های تنها، از خودبیگانه و اتمیزه» می‌نامند، دقیقاً همان بیگانگی کارگر از کارگر است. این فرآیند، استراتژی کلاسیک سرمایه برای جلوگیری از شکل‌گیری آگاهی طبقاتی است. به تعبیر مارکس (۲۰۰۹/۱۸۴۴)، کارگران از یک طبقه در خود یعنی گروهی که به لحاظ عینی در موقعیت اقتصادی مشابهی قرار دارند به یک طبقه برای خود یعنی طبقه‌ای که به منافع مشترک خود آگاه است و برای آن مبارزه می‌کند، تبدیل نمی‌شوند. رقابت الگوریتمی، کارگران را در برابر یکدیگر قرار می‌دهد و باعث می‌شود که آن‌ها منشأ استثمار خود را نه در ساختار عمودی (رابطه با پلتفرم)، بلکه در رقابت افقی با همکاران خود ببینند. در این وضعیت، «دیگری» نه یک همکار و متحد بالقوه، بلکه یک رقیب برای کسب یک گیگ محدود او است.

مارکس در دست‌نوشته‌های ۱۸۴۴ توضیح می‌دهد که افزایش تعداد کارگران، رقابت میان آن‌ها را تشدید می‌کند و قیمت کارشان را پایین می‌آورد، به گونه‌ای که این رقابت شدید، غیرطبیعی و خشونت‌آمیز می‌شود. در واقع، کل سیستم اقتصادی بر پایه حرص و جنگ میان حریصان یعنی رقابت تنظیم شده است و این جنگ همه علیه همه در میان طبقه کارگر ت در نهایت به نفع سرمایه تمام می‌شود.

ب. ابزاری‌سازی رابطه با مسافر از طریق نظارت و کالایی‌سازی

رابطه انسانی و بالقوه همدلانه بین راننده و مسافر نیز از طریق مکانیسم‌های پلتفرم، به یک تراکنش سرد، کنترل‌شده و مبتنی بر ارزیابی تقلیل می‌یابد. قوانین پلتفرم‌ها به شدت هرگونه امکان شکل‌گیری یک رابطه پایدار و انسانی را سرکوب می‌کنند. ممنوعیت «تماس یا ارسال پیام به مسافر پس از پایان سفر» (ماده ۳، بند ۱۸ اسنپ) و ممنوعیت «ذخیره اطلاعات مشتریان و ارتباط خارج از پلتفرم» (ماده ۳-۱۲ آچاره)، دقیقاً برای این طراحی شده‌اند که رابطه را به یک «تراکنش یک‌باره» محدود کنند.

این ساختار، رابطه انسانی را به یک رابطه ابزاری تبدیل می‌کند. به گفته نصرتی و همکاران (۱۴۰۲: ۴۸۳-۴۸۴)، روابطی که پیش‌تر می‌توانست «سطحی از احساس همدلی و احترام متقابل» را در خود داشته باشد (مانند رابطه با راننده ثابت آژانس)، اکنون جای خود را به یک رابطه گذرا داده است که در آن مسافر احساس می‌کند «فرد راننده را تنها یکبار در طول زندگی خود خواهد دید».

این رابطه با سیستم امتیازدهی، مسموم‌تر نیز می‌شود. به تعبیر امینی و صیادی (۱۴۰۱: ۷۹)، مسافر به «ابزاری برای ارزیابی» راننده تبدیل می‌شود. مشتری دیگر یک هم‌نوع نیست، بلکه یک «قاضی» یا «داور» بالقوه تهدیدآمیز است که می‌تواند با یک امتیاز منفی، معیشت راننده را به خطر بیندازد (باباشاهی و همکاران، ۱۴۰۳: ۵۳). این نظارت دائمی، هرگونه اصالت را از رابطه انسانی می‌زداید. این مکانیسم، تجلی بت‌وارگی کالایی است زیرا روابط اجتماعی بین کارگر و مسافر، در قالب اشیاء (امتیاز عددی و قیمت) پنهان و بیگانه می‌شوند، به گونه‌ای که یک انتزاع (امتیاز) بر تعامل انسانی سلطه می‌یابد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴) علاوه بر این، پلتفرم با هوشمندی، مشتری را به بخشی از دستگاه انضباطی خود تبدیل می‌کند. مشتری، بدون آنکه خود بداند، نقش ناظر را برای سرمایه ایفا کرده و در فرآیند کنترل و مجازات کارگر مشارکت می‌کند. این امر بیگانگی را دوجندان می‌کند زیرا کارگر هم از مشتری بیگانه است و هم او را به عنوان یک تهدید بالقوه برای امنیت شغلی خود می‌بیند. تشدید بیگانگی از دیگران از آنجا ناشی می‌شود که پلتفرم مشتری را به بخشی از دستگاه انضباطی سرمایه تبدیل می‌کند تا کارگر هم از نیروی کار خود و هم از انسان دیگر بیگانه باشد و او را تهدید بالقوه برای امنیت شغلی خود ببیند.

ج. بیگانگی از جامعه از طریق سلب مسئولیت ساختاری و فردی‌سازی ریسک

در نهایت، راننده نه تنها از همکاران و مشتریان، بلکه از کل ساختار اجتماعی و حمایتی (که توسط شرکت و دولت نمایندگی می‌شود) نیز بیگانه می‌شود. ستون فقرات این بیگانگی، انکار رسمی هرگونه تعهد اجتماعی از سوی شرکت است. با این بند کلیدی که «هیچ‌گونه رابطه‌ی استخدامی و کاری، مشمول قانون کار با شرکت نداشته و ندارد» (قرارداد اسنپ، به نقل از حسنی، ۱۴۰۰: ۶۹)، شرکت خود را از تمام مسئولیت‌های اجتماعی (بیمه، امنیت شغلی، حمایت قانونی) مبرا می‌کند. در سطحی دیگر، با تعریف سفر به عنوان یک «قرارداد بین راننده و مسافر» که شرکت در قبال آن «هیچ مسئولیت حقوقی و کیفری» ندارد (حسنی، ۱۴۰۰: ۶۲-۶۳)، پلتفرم خود را از معادله خارج کرده و راننده را در برابر تمام خطرات، تنها رها می‌کند. این رهاشدگی، احساس بیگانگی از جامعه را در رانندگان ایجاد می‌کند. آن‌ها نه تنها از شرکت، بلکه از دولت نیز احساس بی‌پناهی می‌کنند: «دولت کاری به کارشون نداره... دولت باید مداخله کنه از ما حمایت کنه» (راننده م، به نقل از حسنی، ۱۴۰۰: ۷۱). این «فردی‌سازی ریسک» (نبود بیمه، امنیت شغلی و بازنشستگی) که توسط فاضلی (۱۳۹۹: ۴) به عنوان

«حمایت اجتماعی پایین» شناسایی شده، آخرین پیوندهای همبستگی اجتماعی را قطع می‌کند. کارگر در یک خلأ قانونی و اجتماعی، به تنهایی با تمام مشکلات زندگی کاری خود روبرو است و این اوج بیگانگی انسان از جامعه و هموعانش است. این وضعیت، تحقق سلطه انتزاعی سرمایه در خالص‌ترین شکل آن است. در سرمایه‌داری صنعتی، کارگر حداقل با یک کارفرمای انسانی (یک شخص) روبرو بود که می‌توانست با او مذاکره یا مجادله کند. اما در اقتصاد پلتفرمی، قدرت حاکم بر کارگر، یک نیروی غیرشخصی، نامرئی و به ظاهر عینی (الگوریتم) است. این قدرت، خود را نه به‌عنوان اراده یک طبقه استثمارگر، بلکه به‌عنوان یک منطق ریاضیاتی یا بهینه‌سازی فنی بی‌طرف جا می‌زند. کارگر در برابر این قدرت احساس ناتوانی مطلق می‌کند، زیرا نمی‌توان با یک الگوریتم وارد دیالوگ شد. این بیگانگی از مرکز قدرت، کارگر را در انزوای کامل قرار می‌دهد و هرگونه امکانی برای مقاومت یا چانه‌زنی را از بین می‌برد، چرا که دشمن او دیگر یک انسان یا گروهی از انسان‌ها نیست، بلکه یک سیستم انتزاعی و فراگیر است. این وضعیت، تحقق سلطه انتزاعی سرمایه در خالص‌ترین شکل آن است و بازتاب بیگانگی کارگر از محصول کار خود است که در آن کارگر هرچه بیشتر تولید می‌کند، دنیایی بیگانه و متخاصم از ابژه‌ها (الگوریتم/سرمایه) را می‌آفریند که بر او سلطه می‌یابد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). این قدرت غیرشخصی، تجسم فرمانروایی سرمایه بر کار است که در آن ابزار تولید (الگوریتم) کارگر را به کار می‌گمارد و او را در انزوای کامل قرار می‌دهد، شکلی از استبداد که از استبداد سرمایه‌داری کلاسیک فراتر می‌رود (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴؛ مارکس، ۱۹۹۰/۱۸۶۷).

بحث و نتیجه‌گیری

این پژوهش با هدف بازخوانی نظریه از خودبیگانگی مارکس در بستر اقتصاد گیگ ایران آغاز شد و به دنبال پاسخ به این پرسش بود که چگونه ابعاد چهارگانه بیگانگی در کار پلتفرمی، با ویژگی‌های منحصربه‌فرد خود مانند مدیریت الگوریتمی و قراردادهای مبهم، بازتولید یا دگرگون می‌شوند. تحلیل اسنادی و تطبیق آن با چارچوب نظری مارکس نشان می‌دهد که اقتصاد پلتفرمی نه تنها اشکال کلاسیک بیگانگی را حذف نکرده، بلکه آن‌ها را در قالبی فناورانه، حقوقی و ایدئولوژیک بازتولید و تشدید کرده است. در این مدل، «کارخانه» به یک اپلیکیشن غیرمتمرکز تبدیل شده و «سرکارگر» جای خود را به یک «الگوریتم» نامرئی اما همه‌جا حاضر داده است. مکانیزم‌های چهارگانه بیگانگی در رژیم کار پلتفرمی به شرح ذیل قابل بحث است. دیدگاه مارکس استدلال می‌کند که بیگانگی یک وضعیت ساختاری است که ریشه در «مالکیت خصوصی بر ابزار تولید» و رابطه «کار مزدی» دارد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). در این نظام، کارگر خود به یک کالا تبدیل می‌شود و هدف اصلی کار، «تولید ارزش اضافی برای سرمایه‌دار» است.

۱. کارگر پلتفرمی به مثابه کالا و سرمایه زنده

مارکس صریحاً بیان می‌کند که در اقتصاد سیاسی، «کارگر تا سطح کالا تنزل می‌یابد و در واقع به پست‌ترین کالاها تبدیل می‌شود» (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). وضعیت کارگران در اقتصاد گیگ ایران، این دیدگاه را به شکلی مدرن بازتاب می‌دهد: کالایی شدن وجود کارگر؛ مارکس توضیح می‌دهد که نیروی کار، کالایی است که ارزش آن «نه بر اساس ارزش محصولی که خلق می‌کند، بلکه بر اساس هزینه بازتولید خود کارگر» تعیین می‌شود (مارکس، ۱۹۹۰/۱۸۶۷). در اقتصاد گیگ، درآمد راننده اسنپ چنان به حداقل بقا (هزینه‌های نگهداری خودرو و معیشت) محدود می‌شود که «در برابر افزایش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات خودرو» کفایت نمی‌کند. به تعبیر مارکس، «پایین‌ترین و تنها نرخ دستمزد لازم آن است که هزینه معیشت کارگر را برای طول مدت کارش و مقداری بیش از آن را که برای تأمین معاش خانواده و جلوگیری از انقراض نسل کارگران لازم است، فراهم کند (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴).

سرمایه تهی‌دست^۱: انگلس در خلاصه‌ای از مارکس بیان می‌کند که کارگر بدبختی یک سرمایه زنده بودن و بنابراین یک سرمایه تهی‌دست را دارد (انگلس^۲، ۱۸۶۸)، این سرمایه در هر لحظه که کار نمی‌کند، سود خود (درآمدش) و در نتیجه معیشت خود را از دست می‌دهد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). برای کارگران پلتفرمی، نبود امنیت شغلی، بیمه یا مرخصی و وابستگی مطلق به کار دائمی برای بقا، دقیقاً همان ویژگی «سرمایه تهی‌دست» است: او هیچ کاری ندارد، از این رو دستمزدی ندارد، و از آنجایی که او به عنوان یک انسان وجود ندارد، بلکه فقط به عنوان یک کارگر وجود دارد، می‌تواند برود و خود را دفن کند، از گرسنگی بمیرد، و غیره (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). همانطور که گفته شد در ایران، این امر از طریق ترفندهای حقوقی صورت می‌گیرد. با طبقه‌بندی راننده به عنوان «کاربر» یا «پیمانکار مستقل»، پلتفرم خود را از تمام تعهدات اجتماعی (بیمه، بازنشستگی، امنیت شغلی) مبرا می‌کند. این اقدام، کار را از هرگونه چشم‌انداز بلندمدت و معنای وجودی تهی کرده و به یک ضرورت طاقت‌فرسا برای «تأمین هزینه‌های روزمره» تقلیل می‌دهد. علاوه بر این، گفتمان «آقای خودت بودن» که توسط پلتفرم‌ها ترویج می‌شود، یک آگاهی کاذب ایجاد می‌کند. این ایدئولوژی، وضعیت انقیاد و استثمار را در لفافه آزادی و کارآفرینی پنهان کرده و مسئولیت ریسک‌های ساختاری را بر دوش فرد می‌اندازد. در این فرآیند، هویت انسانی راننده به یک پروفایل دیجیتال قابل تعویض و یک عدد در سیستم رتبه‌بندی تقلیل می‌یابد که این اوج کالایی‌سازی و بیگانگی از سرشت نوعی است.

۲. عینیت یافتن بیگانه و محصول متخاصم (داده‌ها)

مفهوم بیگانگی از محصول در قلب تحلیل مارکس قرار دارد: «محصول کار، که ابژه‌وارگی کار است، به محض تولید از او سلب شده و به عنوان یک «ابژه بیگانه» و قدرت مستقل در برابر او قرار می‌گیرد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). تبدیل محصول به قدرت متخاصم: مارکس تأکید می‌کند که هرچه کارگر خود را بیشتر صرف می‌کند، دنیای بیگانه ابژه‌هایی که در برابر خود خلق کرده است قدرتمندتر می‌شود، خود او دنیای درونی‌اش فقیرتر می‌شود و کمتر متعلق به او می‌گردد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). در اقتصاد گیگ ایران، این ابژه بیگانه نه تنها خدمات حمل‌ونقل، بلکه داده‌های ناملموس است. پلتفرم‌ها (مانند اسنپ) این داده‌های عملکردی و امتیازات را دارایی خود می‌دانند و سپس از این محصول کارگر (امتیاز و داده)، برای نظارت و مجازات او استفاده می‌کنند. به این ترتیب، محصول کار، به نیرویی تبدیل می‌شود که فعالانه علیه خالق خود به کار گرفته می‌شود. سلطه الگوریتمی به مثابه سلطه سرمایه مرده شکل می‌گیرد؛ مارکس در سرمایه، به سلطه کار مرده (سرمایه انباشته‌شده) بر «کار زنده» می‌پردازد. او می‌گوید: ابزار کار... در برابر کارگر... به عنوان سرمایه در هیبت کار مرده‌ای که بر نیروی کار زنده مسلط می‌شود و آن را می‌مکد، ظاهر می‌شود (مارکس، ۱۹۷۶/۱۸۶۷). الگوریتم‌های پلتفرم‌ها، که در واقع دانش، مهارت و داده‌های انباشته‌شده هستند، کار مرده‌ای هستند که بر فعالیت روزانه و معیشت کارگران فرمان می‌رانند.

۳. فرایند کار به مثابه فعالیت تحمیلی و فرسایش ذات انسانی

بیگانگی مارکس نه تنها در محصول، بلکه در «خود فعالیت تولید» یا فرآیند کار نهفته است، کار بیگانه شده «به ذات درونی او تعلق ندارد؛ کارگر در کارش خود را تصدیق نمی‌کند بلکه نفی می‌کند، احساس خرسندی نمی‌کند بلکه احساس بدبختی می‌کند (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). در اقتصاد گیگ، کارگران گیگ به دلیل ترس از جریمه یا اخراج (مانند کد تخلف ۳۱ اسنپ)،

ناگزیر به پذیرش درخواست‌ها هستند. این وضعیت، کار را به «کار اجباری» تقلیل می‌دهد که «فقط وسیله‌ای برای ارضای نیازهای بیرونی به آن است. همچنین با تقسیم کار، کارگر «از نظر روحی و جسمی به وضعیت یک ماشین تنزل می‌یابد» (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). پلتفرم‌ها این امر را با واگذاری مهارت‌ها به الگوریتم (مسیریابی و قیمت‌گذاری) تشدید می‌کنند. کارگر از یک «متخصص حمل‌ونقل» به یک «کاربر نرم‌افزار» تبدیل می‌شود که تنها از دستورات ماشینی اطاعت می‌کند. این امر با بیگانگی از ذات انسانی (سرشت نوعی) مرتبط است، زیرا کارگر از توانایی «تولید خلاقانه و آگاهانه» خود بیگانه می‌شود.

۴. رقابت و تمرکز سرمایه: انحصار دیجیتال

مارکس و انگلس تأکید می‌کنند که رقابت در نهایت به انحصار می‌انجامد: نتیجه ضروری رقابت، انباشت سرمایه در دست عده‌ای اندک، و بدین ترتیب استقرار انحصار به شکلی هولناک‌تر است (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴).

له شدن سرمایه‌های کوچک: مارکس توضیح می‌دهد که با افزایش رقابت میان سرمایه‌داران، «سرمایه‌داران بزرگ، سرمایه‌داران کوچک را نابود می‌کنند» (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). این فرآیند «تمرکز سرمایه» را افزایش می‌دهد. در اقتصاد گیگ، شرکت‌هایی مانند اسنپ یا تپسی، با استفاده از «قیمت‌گذاری تهاجمی» و بهره‌گیری از کار جمعی میلیون‌ها راننده (محصول جمعی کار)، به انحصارات دیجیتال تبدیل می‌شوند.

رقابت میان کارگران: در شرایط رشد اقتصادی، رقابت بین سرمایه‌داران کم و رقابت «شدیدتر، غیرطبیعی‌تر و خشونت‌آمیزتر» میان کارگران افزایش می‌یابد (مارکس، ۲۰۰۹/۱۸۴۴). پلتفرم‌ها با اتمیزه کردن کارگران و «نابودی سیستماتیک همبستگی» از طریق الگوریتم‌ها، این رقابت را تشدید می‌کنند. در نتیجه، کارگران یکدیگر را نه به عنوان همکار، بلکه به عنوان «رقیب» برای کسب یک گیگ می‌بینند. این امر بیگانگی از دیگران را به اوج می‌رساند.

در نتیجه، تحلیل پلتفرم‌های دیجیتال ایرانی (مانند اسنپ، تپسی و آپاره) در امتداد نظریه مارکس نشان می‌دهد که سازوکارهای سرمایه‌داری در عصر دیجیتال، نه تنها مفاهیم کلاسیک بیگانگی (کالایی شدن نیروی کار، سلب محصول، و کار اجباری) را حفظ کرده‌اند، بلکه با ابزار الگوریتم و خلاءهای حقوقی، آن‌ها را در شکلی غیرشخصی، نامرئی و فراگیر تشدید کرده‌اند. این امر، سلطه سرمایه مرده بر کار زنده را به فنی‌ترین و عینی‌ترین شکل خود ممکن می‌سازد.

این پژوهش نشان داد که نظریه از خودبیگانگی مارکس، با گذشت نزدیک به دو قرن، همچنان چارچوبی قدرتمند برای تحلیل انتقادی روابط کار در پیشرفته‌ترین اشکال سرمایه‌داری دیجیتال است. اقتصاد گیگ در ایران، با بهره‌گیری هوشمندانه از فناوری، ابهامات قانونی و گفتمان‌های ایدئولوژیک، توانسته است یک رژیم استثمار کارآمد را بنا نهد که در آن، بیگانگی نه یک پیامد ناخواسته، بلکه شرط لازم برای انباشت سرمایه است.

یافته‌ها حاکی از آن است که خلاءهای قانونی و نظارتی در ایران، نقشی حیاتی در تشدید این بیگانگی ایفا می‌کنند. عدم به رسمیت شناختن رانندگان به عنوان «کارگر» و فقدان قوانین شفاف برای تنظیم‌گری فعالیت پلتفرم‌ها، زمینه‌ای حاصل‌خیز برای سلب مسئولیت شرکت‌ها و تضییع حقوق نیروی کار فراهم کرده است. در چشم‌انداز اقتصاد گیگ ایران، ابهامات و خلاءهای قانونی و نظارتی، صرفاً یک نقص حاشیه‌ای نیستند، بلکه زمین حاصل‌خیزی را تشکیل می‌دهند که ریشه‌های از خودبیگانگی در آن به شکلی نظام‌مند رشد می‌کند. این فقدان چارچوب حقوقی شفاف، به مثابه یک نیروی توانمندساز عمل کرده و به پلتفرم‌ها اجازه می‌دهد تا با بهره‌برداری هوشمندانه، ساختارهای استثمار الگوریتمی را بر نیروی کار خود تحميل کنند. سنگ بنای این فرآیند، ابهام در تعریف هویت حقوقی راننده است. پلتفرم‌ها با طبقه‌بندی رانندگان به عنوان «کاربر» یا «پیمانکار مستقل»، آن‌ها را از چتر حمایتی قانون کار خارج می‌کنند (امینی و صیادی، ۱۴۰۱: ۹۲). این اقدام، که به صراحت در قراردادهایی مانند قرارداد اسنپ با عبارت «هیچ‌گونه رابطه‌ی استخدامی و کاری، مشمول قانون کار... ندارد» تجلی می‌یابد (حسنی، ۱۴۰۰: ۶۹)، پیامدهای ویرانگری دارد. با سلب عنوان «کارگر»، راننده از تمام حقوق اجتماعی

که کرامت انسانی را در محیط کار تضمین می‌کند مانند بیمه، امنیت شغلی و بازنشستگی محروم می‌شود (ایلنا، ۱۴۰۴). این وضعیت که به «فرسایش اساس ترتیبات سیاست اجتماعی» تعبیر شده است (انوری و همکاران، ۱۴۰۴: ۵۹)، کار را از یک فعالیت هویتی و پایدار، به تلاشی بی‌ثبات و طاقت‌فرسا برای بقای صرف تقلیل می‌دهد و بدین ترتیب، بیگانگی از ذات انسانی را در هسته خود نهاده می‌کند. همزمان، این تعریف‌زدایی حقوقی، با از بین بردن بستر قانونی برای «ایجاد تشکلهای پلتفرمی در طرف کارگر»، به تضعیف قدرت چانه‌زنی جمعی منجر شده (انوری و همکاران، ۱۴۰۴: ۵۵) و با تبدیل رانندگان به اتم‌های منزوی، بیگانگی از دیگران را تشدید می‌کند.

این خلاء حقوقی با فقدان هرگونه قانون‌گذاری بر فرآیندهای اقتصادی کلیدی یعنی قیمت‌گذاری و مالکیت داده، عمیق‌تر می‌شود. پلتفرم‌ها در یک فضای بی‌قانون، اختیار مطلق برای تعیین قیمت خدمات را در دست می‌گیرند و راننده در برابر منطق الگوریتمی که درآمد او را تعیین می‌کند، فاقد هرگونه «اهرم قانونی» است (نصرتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۸۵). این سلب اختیار، محصول کار راننده را به شیئی بیگانه با ارزشی متغیر و خارج از کنترل او تبدیل می‌کند. مهم‌تر آن‌که، داده‌های تولید شده توسط راننده که محصول ناملموس اما استراتژیک کار اوست به طور کامل به مالکیت شرکت درآمد و به ابزاری برای کنترل و مجازات خود او بدل می‌شود (ماده ۱-۱۷ قرارداد اسنپ، به نقل از یافته‌ها). این مصادره قانونی محصول، چرخه بیگانگی را کامل می‌کند؛ حاصل کار کارگر به قدرتی مستقل تبدیل می‌شود که بر سرنوشت او حکمرانی می‌کند.

در ادامه، نبود هیچ‌گونه نظارت بر مدیریت الگوریتمی، بیگانگی از فرآیند کار را به اوج می‌رساند. منطق الگوریتم‌ها که تخصیص سفر، ارزیابی عملکرد و اعمال جریمه‌ها را مدیریت می‌کند، به مثابه یک «جعبه سیاه» غیرشفاف عمل می‌کند. راننده نه تنها کنترلی بر فرآیند کار خود ندارد، بلکه از درک منطق حاکم بر آن نیز عاجز است و این امر به دلیل وجود یک سیستم ارزیابی «ناعادلانه، مبهم و بدون شفافیت» تشدید می‌شود (باباشاهی و همکاران، ۱۴۰۳: ۴۹). این وضعیت، کار را از یک فعالیت انسانی و ارادی به اطاعت محض از دستورالعمل‌های ماشینی تقلیل می‌دهد و فرد را در یک وضعیت انقیاد دائمی قرار می‌دهد.

در نهایت، این خلاءها با یک بن‌بست ساختاری و تعارض صلاحیت‌ها میان نهادهای مسئول تداوم می‌یابند. در منازعات میان «بازیگران تنظیمی» چون شهرداری‌ها و نهادهای فناوری، صدای رانندگان و نهادهای حامی کارگر غایب است (سلطان‌زاده و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۵۳). تمرکز این نهادها بر «کارایی اقتصادی» به جای «عدالت توزیعی»، رانندگان را در یک برزخ قانونی رها کرده و احساس بی‌دفاعی و رهاشدگی را در آنان تقویت می‌کند. در مجموع، ساختار قانونی و نظارتی موجود در ایران، به جای آن‌که سپری برای محافظت از کارگر باشد، خود به یک معماری پیچیده برای مشروعیت‌بخشی و تشدید هر چهار بعد از خودبیگانگی در عصر سرمایه‌داری دیجیتال تبدیل شده است. این وضعیت، یک ضرورت فوری برای بازنگری در قوانین کار و تأمین اجتماعی را برجسته می‌سازد تا بتواند واقعیت‌های نوین بازار کار دیجیتال را پوشش دهد.

از منظر نظری، این مطالعه نشان می‌دهد که بیگانگی در عصر دیجیتال، با بیگانگی در عصر صنعتی تفاوت‌های ظریفی دارد. کنترل، دیگر شخصی و مستقیم نیست، بلکه غیرشخصی، الگوریتمی و فراگیر است. مقاومت نیز دشوارتر شده، زیرا دشمن، یک کارفرمای مشخص نیست، بلکه یک سیستم غیرشفاف و به ظاهر خنثی است. این پژوهش می‌تواند نقطه آغازی برای مطالعات تجربی و پیمایشی گسترده‌تر باشد تا تجربه زیسته بیگانگی در میان کارگران پلتفرمی ایران به شکلی عمیق‌تر کاویده شود. در نهایت، تا زمانی که روابط تولید مبتنی بر جدایی کارگر از ابزار تولید (و در اینجا، ابزار مدیریت و ارزش‌گذاری) باشد، پدیده بیگانگی، صرف‌نظر از شکل فناورانه‌اش، همچنان قلب تپنده نظام سرمایه‌داری باقی خواهد ماند.

این پژوهش، علی‌رغم تلاش برای ارائه تحلیلی عمیق و ساختاری از پدیده از خودبیگانگی در اقتصاد گیگ ایران، با محدودیت‌های ذاتی مواجه است که اذعان به آن‌ها برای درک صحیح چارچوب و دامنه یافته‌ها ضروری است.

محدودیت در روش‌شناسی و منابع داده: این تحقیق بر اساس تحلیل اسنادی بنا شده است. داده‌های اصلی شامل اسناد حقوقی (قراردادهای کاربری)، گزارش‌های رسانه‌ای و پژوهش‌های پیشین بوده‌اند. هرچند این اسناد تصویری کلان و ساختاری از مناسبات حاکم بر پلتفرم‌ها ارائه می‌دهند، اما پژوهش فاقد داده‌های حاصل از میدان، مانند مصاحبه عمیق با کارگران گیگ یا مشاهده مشارکتی، است. در نتیجه، تحلیل حاضر لزوماً بازتاب‌دهنده تجربه زیسته فردی و تفاوت‌های ظریف در درک و تفسیر کارگران از شرایط خود نیست. تجربیات افراد ممکن است بسته به عواملی چون سابقه شغلی، سطح درآمد، و استراتژی‌های فردی مقاومت، بسیار متنوع باشد که این تنوع در چارچوب تحلیل اسنادی به طور کامل قابل ردیابی نیست. محدودیت در دامنه تعمیم‌پذیری: تمرکز این پژوهش بر سه پلتفرم برجسته ایرانی (اسنپ، تپسی و آپاره) بوده است. اگرچه این پلتفرم‌ها بخش بزرگی از اقتصاد گیگ در ایران را نمایندگی می‌کنند، اما یافته‌ها ممکن است به طور کامل به سایر بخش‌های این اقتصاد (مانند فریلنسرها، فعالان در پلتفرم‌های تخصصی، تولیدکنندگان محتوا یا فروشندگان در پلتفرم‌های بازارگاهی) قابل تعمیم نباشد. هر بخش از اقتصاد گیگ، دینامیک‌ها، ساختارهای قراردادی و مدل‌های مدیریتی خاص خود را دارد که می‌تواند اشکال متفاوتی از از خودبیگانگی را ایجاد کند.

منابع

- اسنپ (بدون تاریخ-a). شرایط و قوانین استفاده از خدمات اسنپ. بازیابی شده در ۱۴۰۴، از <https://snapp.ir/corporate/terms/>
- اسنپ (بدون تاریخ-b). آئین‌نامه انضباطی کاربران راننده اسنپ. بازیابی شده در ۱۴۰۴، از https://snapp.ir/landings/driver_terms/
- امینی، م. و صیادی، ص. (۱۴۰۱). بررسی تطبیقی ماهیت حقوقی شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل (اسنپ و اوبر) در نظام‌های حقوقی ایران، ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا. *سیاست‌نامه علم و فناوری*، ۱۲(۱)، ۷۹-۹۸.
- امینی، م. و صیادی، ص. (۱۴۰۲). بررسی حقوقی استراتژی قیمت‌گذاری پویا در شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل با تأکید بر اپلیکیشن اسنپ. *رشد فناوری*، ۱۸(۷۴)، ۸۸-۹۹.
- انوری، ف.، سیدنقوی، ع.م.، اصلی‌پور، ح.، و زرنی، س. (۱۴۰۴). راه‌حل‌های تنظیم روابط کار در اقتصاد پلتفرمی: کسب‌وکارهای پلتفرمی حمل‌ونقل اینترنتی در ایران. *مطالعات مدیریت در توسعه و تحول*، ۳۴(۱۱۵)، ۶۸-۸۱. <https://doi.org/10.22054/jmsd.2024.76179.4381>
- آپاره. (بدون تاریخ). شرایط و مقررات استفاده از خدمات آپاره. بازیابی شده در ۱۴۰۴، از <https://achareh.co/terms>
- باباشاهی، ج.، گل‌وردی، م.، و عابدینی، ا.ح. (۱۴۰۳). تحلیل پیامدهای رفتاری کاربست مدیریت الگوریتمی در کسب‌وکارهای پلتفرمی (مورد مطالعه: تاکسی‌های اینترنتی). *پژوهش‌های مدیریت منابع سازمانی*، ۱۴(۲)، ۳۱-۵۸.
- تپسی. (بدون تاریخ). شرایط و قوانین استفاده از تپسی برای رانندگان. بازیابی شده در ۱۴۰۴، از <https://tapsi.ir/terms/drivers>
- تپسی. (بدون تاریخ). درباره تپسی. بازیابی شده در ۱۴۰۴، از <https://tapsi.ir/about>
- توکل، م.، ابادری، ی.، و خائفی، م. (۱۳۹۹). نقد دوگانه‌های متعارف جامعه‌شناختی با تحلیل ساختار اقتصادی- اجتماعی شرکت‌های استارت‌آپی. *مطالعات و تحقیقات اجتماعی در ایران*، ۹(۳)، ۵۸۷-۶۱۴.
- حسینی، ح. (۱۴۰۰). سکوهاي فعالیت مجازی و اقتصاد اشتراک‌گذاری: چالش‌ها و نویدها برای کارکنان گیگ. *مجله جهانی رسانه*، ۱۶(۱)، ۵۳-۷۶.
- خبرگزاری ایلنا. (۱۴۰۴). گفتگو با رئیس صنف رانندگان اینترنتی استان قم. <https://www.ilna.ir/fa/tiny/news-1626079>
- دنیای اقتصاد. (۱۴۰۲، ۲۳ دی). با سرمایه‌گذاری ۷۲ میلیارد تومانی «کیسون»؛ «آپاره» خدمات آنلاین تخصصی ساختمان می‌دهد. شماره خبر: ۴۰۳۶۸۶۳. <https://donya-e-eqtasad.com/> بخش-بازار-دیجیتال-۴۰۳۶۸۶۳/۱۹-آپاره-خدمات-آنلاین-تخصصی-ساختمان-می-دهد
- سلطان‌زاده، ج.، الیاسی، م.، و نریمانی، م. (۱۴۰۰). تحلیل بن‌بست‌های تنظیم‌گری کسب‌وکارهای پلتفرمی حمل‌ونقل در ایران با چارچوب ائتلاف مدافع. *مدیریت نوآوری*، ۱۰(۳)، ۱۵۳-۱۸۰.

گروه اسنپ. (۱۴۰۲). گزارش عملکرد ۱۴۰۲ گروه اسنپ. گروه اسنپ. <https://web-cdn.snapp.ir/snapp-website/reports/snapp-annual-report-2024.pdf>

صادقی فسایی، س.، و عرفان‌منش، ا. (۱۳۹۴). مبانی روش‌شناختی پژوهش اسنادی در علوم اجتماعی. *راهبرد فرهنگ*، ۷(۲۹)، ۶۱-۹۱.

فاضلی، م.، صفری، م.، نجات‌خواه، م. و علیزاده‌ثانی، م. (۱۳۹۹). *شناسایی و اولویت‌بندی چالش‌های قانون کار در اقتصاد گیگ*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده اقتصاد و علوم اداری، دانشگاه مازندران، مازندران، ایران.

قائدی، م.ر.، و گلشنی، ع.ر. (۱۳۹۵). روش تحلیل محتوا، از کمی تا کیفی‌گرایی. *روش‌ها و مدل‌های روانشناختی*، ۷(۲۰)، ۵۷-۸۲.

نصرتی، ر.ا.، آتش‌فراز، آ. و برومند، ت. (۱۴۰۲). تحلیل گفتمان انتقادی استارت‌آپ اسنپ با تأکید بر دو مقوله کار انعطاف‌پذیر و ماده‌زدایی عصر اقتصاد دیجیتال. *مطالعات جامعه‌شناختی (نامه علوم اجتماعی)*، ۳۰(۱)، ۴۷۱-۵۰۴.

References

- Alimahomed-Wilson, J., & Reese, E. (2021). Surveilling Amazon's Warehouse Workers: Racism, Retaliation, and Worker Resistance Amid the Pandemic. *Work in the Global Economy*, 1(1), 55-73.
- Amini, M., & Sayyadi, S. (2022). Comparative study of the legal nature of intelligent transportation service providers (Snapp and Uber) in the legal systems of Iran, the United States of America, and the European Union. *Science and Technology Policy Letters*, 12(1), 79-98. [In Persian].
- Amini, M., & Sayyadi, S. (2023). *Legal review of dynamic pricing strategy in intelligent transportation service provider companies with emphasis on Snapp application*. *Quarterly Journal of Technology Development*, 18(74), 88-99 [In Persian].
- Anvari, F., Seyednagavi, M., Aslipour, H., & Zarandi, S. (2025). Solutions for Regulating Labor Relations in the Platform Economy: Iranian Ride-hailing Platform Businesses. *Management Studies in Development and Evolution*, 34(115), 1-68. <https://doi.org/10.22054/jmsd.2024.76179.4381> [In Persian].
- Babashahi, J., Golverdi, M., & Abedini, A. (2024). Analysis of the behavioral consequences of applying algorithmic management in platform businesses (Case: Internet taxis). *Organizational Resources Management Research*, 14(2), 31-58. [In Persian].
- Berg, J., Furrer, M., Harmon, E., Rani, U., & Silberman, M. S. (2018). *Digital labour platforms and the future of work: Towards decent work in the online world*. International Labour Organization (ILO).
- Boston Consulting Group. (2022). *The gig economy: A \$455 billion industry in 2022*. <https://www.bcg.com/publications/2022/the-gig-economy>
- Burawoy, M. (1982). *Manufacturing Consent: Changes in the Labor Process under Monopoly Capitalism*. University of Chicago Press.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches (4th ed.)*. SAGE Publications.
- De Stefano, V. (2016). The Rise of the "Just-in-Time Workforce": On-Demand Work, Crowdsourcing, and Labor Protection in the "Gig-Economy". *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 37(3), 471-504.
- De Stefano, V., Aloisi, A., & Bales, K. (2021). Crowdsourcing, the Gig Economy and the Law. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 42(3), 323-332.
- Deakin, S. (2000). *The Many Futures of the Contract of Employment*. Centre For Business Research, University of Cambridge.
- Delfanti, A., & Alimahomed-Wilson, J. (2023). *Amazon's Unruly Logics: Worker Resistance and Deviant Logistics*. Pluto Press.
- Donovan, S. A., Bradley, D. H., & Shimabukuro, J. O. (2016). *What does the gig economy mean for workers?*. Congressional Research Service Report.
- Dubal, V. B. (2020). *A Brief History of the Gig*. UC Berkeley: Center for Labor Research and Education.
- Eskelund, A., Nierling, L., & Zhou, Y. (2019). Gig Work and Employment Relations. *Work, Employment and Society*, 33(1), 3-13.

- Engels, F. (1868). *Synopsis of Capital*. [Marxists Internet Archive](https://www.marxists.org/archive/marx/works/download/pdf/Synopsis_of_Capital.pdf). Retrieved from https://www.marxists.org/archive/marx/works/download/pdf/Synopsis_of_Capital.pdf
- Fazeli, M., Safari, M., Nejatkhah, M., & Alizadeh-Sani, M. (2020). *Identification and prioritization of labor law challenges in the gig economy master's thesis*, Msc Thesis, Faculty of Economics and Administrative Sciences, University of Mazandaran, Mazandaran, Iran. [In Persian].
- Gandini, A. (2019). Labour process theory and the gig economy. *Human Relations*, 72(2), 341–359.
- Ghaedi, M. R., & Golshani, A. R. (2016). Content Analysis Method: from Quantity-Oriented to Quality-Oriented. *Psychological Models and Methods*, 7(23), 57-82. [In Persian]
- Glavin, P., & Schieman, S. (2021). Über-Alienated: Powerless and Alone in the Gig Economy. *Work and Occupations*, 48(4), 450-481.
- Gray, M. L., & Suri, S. (2019). *Ghost Work: How to Stop Silicon Valley from Building a New Global Underclass*. Houghton Mifflin Harcourt.
- Han, S., & Zhou, Y. (2021). Labor and Capital in the Digital Workplace. *Sociology Compass*, 15(7), e12891.
- Hara, K., Adams, A., Milland, K., Savage, S., Callison-Burch, C., & Bigham, J. P. (2018). A Data-Driven Analysis of Workers' Earnings on Amazon Mechanical Turk. *In Proceedings of the 2018 CHI Conference on Human Factors in Computing Systems*, 1-12.
- Haraway, D. (1991). *Simians, Cyborgs, and Women: The Reinvention of Nature*. Routledge.
- Harvey, D. (2005). *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford University Press.
- Hassani, H. (2021). Online Platforms and Sharing Economy: Promises and Challenges for Gig Workers. *The Global of Network of Communication Scholars*, 16(1), 53-76. [In Persian]
- Hassani, H. (2021). Online platforms and sharing economy: Promises and challenges for gig workers. *Global Media Journal - Persian Edition*, 16(1), 53-71 [In Persian].
- Hyman, R. (1987). *Theoretical Reflections on Industrial Relations in Europe*. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions Research Report.
- ILNA News Agency. (2025, June). *Interview with the head of the Qom province internet taxi drivers' union*. <https://www.ilna.ir/fa/tiny/news-1626079> [In Persian].
- Irani, L. (2015, January 15). Justice for "Data Janitors". *Public Books*.
- Kalleberg, A. L. (2018). *Precarious Lives: Job Insecurity and Well-Being in Rich Democracies*. Polity.
- Kassem, S. (2023). *Work and Alienation in the Platform Economy*. Bristol University Press.
- Kenney, M., & Zysman, J. (2016). The Rise of the Platform Economy. *Issues in Science and Technology*, 32(3), 61–69.
- Lehdonvirta, V. (2018). Flexibility in the gig economy: serving time and serving the customer. *New Technology, Work and Employment*, 33(1), 71-85.
- Lei, Y.-W. (2021). Delivering Solidarity: Platform Architecture and Collective Contention in China's Platform Economy. *American Sociological Review*, 86(2), 279–309.
- Marx, K. (1990). *Capital: A Critique of Political Economy (Vol. 1)*. (B. Fowkes, Trans.). Penguin Classics. (Original work published 1867).
- Marx, K. (2009). *Economic and Philosophic Manuscripts of 1844*. (M. Milligan, Trans.). Dover Publications. (Original work published 1844).
- Mishel, L. (2018). *Uber and the labor market: Uber drivers' pay, wages, and the scale of Uber and the gig economy*. Economic Policy Institute (EPI) Report.
- Mrvos, D. (2021). Illusioned and Alienated: Can Gig Workers Organise Collectively?. *tripleC: Communication, Capitalism & Critique*, 19(2), 273-288.
- Nosrati, R., Atashfaraz, A., & Boromand, T. (2023). A critical study of Snapp Startup with emphasis on two major claims flexible work and dematerialization of the digital economic era. *Sociological Review*, 30(1), 471-504. [In Persian]
- Nosrati, R., Atashfaraz, A., & Boromand, T. (2023). A critical study of Snapp Startup with emphasis on two major claims flexible work and dematerialization of the digital economic era. *Sociological Research*, 14(3), 1–25. <https://doi.org/10.22059/jsr.2023.359653.1855> [In Persian].

- Øversveen, E. (2021). Capitalism and alienation: Towards a Marxist theory of alienation for the 21st century. *European Journal of Social Theory*, 24(4), 519-536.
- Ozcelik, H., & Barsade, S. G. (2018). No employee an island: Workplace loneliness and job performance. *Academy of Management Journal*, 61(6), 2343-2366.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. University of California Press.
- Rosenblat, A., & Stark, L. (2016). Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber. *International Journal of Communication*, 10, 3758-3784.
- Sadeqi Fasai, S., & Erfanmanesh, I. (2015). Methodological Principles of Documentary Research in Social Sciences; Case of Study: Impacts of Modernization on Iranian Family. *The Culture Strategy Quarterly*, 8(29), 61-91. [In Persian]
- Sadowski, J. (2020). The data-commodity: A Marxian analysis of the digital platform. *Antipode*, 52(1), 214-232.
- Scholz, T. (2016). *Platform Cooperativism: Challenging the Corporate Sharing Economy*. Rosa Luxemburg Stiftung.
- Scholz, T. (2017). *Überworked and Underpaid: How Workers Are Disrupting the Gig Economy*. Polity Press.
- Schor, J. B., Attwood-Charles, W., Cansoy, M., Ladegaard, I., & Wengronowitz, R. (2020). Dependence and precarity in the platform economy. *Theory and Society*, 49(5-6), 833-861.
- Silvia, S. (2013). Industrial Relations in Germany: Balancing Flexibility and Co-Determination. *European Journal of Industrial Relations*, 19(3), 221-230.
- Snapp. (n.d.-a). Terms and conditions for using Snapp services. Retrieved in 2025, from <https://snapp.ir/corporate/terms/> [In Persian].
- Snapp. (n.d.-b). Disciplinary regulations for Snapp driver users. Retrieved in 2025, from https://snapp.ir/landings/driver_terms/ [In Persian].
- Soltanzadeh, J., Elyasi, M., & Narimani, M. (2021). Analyzing the regulatory deadlocks of platform-based transportation businesses in Iran using the advocacy coalition framework. *Innovation Management Journal*, 10(3), 153-180 [In Persian].
- Srnicek, N. (2017). *Platform Capitalism*. Polity Press.
- Straughan, E., & Bissell, D. (2022). Working in the gig economy is boring: Non-encounters and the politics of detachment in platform capitalism. *Geographical Journal*, 188(4). <https://doi.org/10.1111/geoj.12453>
- Tapsi. (n.d.). *Terms and conditions for using Tapsi for drivers*. Retrieved in 2025, from <https://tapsi.ir/terms/drivers> [In Persian].
- Tassinari, A., & Maccarrone, V. (2020). Riders on the Storm: Workplace Solidarity Among Gig Economy Couriers in Italy and the UK. *Work, Employment and Society*, 34(1), 35-54.
- Tavakkol, M., Abazari, Y., & Khaefi, M. (2020). A criticism of conventional sociological dualities through analysis on socioeconomic structure of startup companies. *Journal of Iranian Social Studies*, 9(3), 587-614. [In Persian].
- Taylor, M., Brophy, M., Loades, M., Dawson, S., Morton, K., & Hinton, E. (2023). A systematic review of the risks posed to workers in the gig economy. *PloS one*, 18(4), e0284085.
- Tirole, J. (2017). *Economics for the Common Good*. Princeton University Press.
- Vallas, S., & Schor, J. B. (2020). What do platforms do? Understanding the gig economy. *Annual Review of Sociology*, 46, 273-294.
- Vosko, L. F., Grundy, J., & Casey, R. (2021). *Closing the Gaps: A Scoping Review of the Gaps in Decent Work for Platform-Mediated Workers in Canada*. York University.
- Wood, A. J., Graham, M., Lehdonvirta, V., & Hjorth, I. (2019). Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy. *Work, Employment and Society*, 33(1), 56-75.

- Wood, E. M. (2002). *The Origin of Capitalism: A Longer View*. Verso.
- Woodcock, J. (2020). The algorithmic panopticon at Deliveroo: Measurement, precarity, and the illusion of control. *Ephemera: Theory & Politics in Organization*, 20(3), 67–95.
- Woodcock, J. (2020). *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Polity Press.
- Woodcock, J. (2021). *The Fight Against Platform Capitalism*. University of Westminster Press.
- Zuboff, S. (2019). *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*. PublicAffairs.

Alienation in the Digital Age: Rereading Marx in the Face of the Gig Economy in Iran

Abbas Saleh Nezhad¹  | Maryam Mokhtari^{2*} 

1. Department of Social Sciences, Faculty of Literature and Human sciences, University of Yasouj, Yasouj, Iran. Email: Rozebeh@gmail.com
2. Corresponding Author*, Corresponding Author, Department of Social Sciences, Faculty of Literature and Human sciences, University of Yasouj, Yasouj, Iran. Email: mmokhtari@yu.ac.ir

ARTICLE INFO

Article type:

Research Paper

Article History:

Received: 03 August 2025

Accepted: 23 December 2025

Published: 27 December 2025

Keywords:

Contemporary Handmade Carpet, Cultural Sociology, Namira Exhibition, Conceptual Art.

ABSTRACT

Introduction: Throughout its history, the art of handmade carpet has embodied both functional and aesthetic dimensions, serving various roles across different social domains. However, in contemporary times, this art form has undergone significant transformations in both function and meaning, shifting from a utilitarian-aesthetic craft to an object of pure aesthetic appreciation within the realm of *art* proper. As a result, the handmade carpet now transcends its traditional function and is increasingly represented as a form of conceptual art in the contemporary cultural context. The central question of this study is: from a cultural sociology perspective, what factors contribute to the transformation of the handmade carpet's status and function, turning it into a conceptual subject?

Methodology: This research employs a descriptive-analytical approach and is based on qualitative content analysis. The theoretical framework is grounded in cultural sociology, and the study analyzes conceptual patterns in handmade carpets using indicators derived from this framework. The purposive sample includes eight artworks from the *Namira* collection, created by contemporary artist Mohsen Mousavi Seirat. These works serve as case studies for examining the handmade carpet as a conceptual subject, allowing for broader generalization within this field. Data were collected from written and visual sources, along with semi-structured interviews conducted with 13 experts in the field to identify the key factors influencing the changing function of handmade carpet in contemporary Iranian society.

Results: The findings reveal six principal components, from the perspective of cultural sociology, that impact the transformation of the carpet's function: identity, technology, power, institutions, cultural confrontation and resistance, and cultural innovation and change.

Conclusions: These factors, operating at both individual and collective levels, play a pivotal role in redefining the handmade carpet as a conceptual subject. The conscious utilization of these factors by stakeholders in this field may contribute to elevating the global status of this art form.

Cite this article: Saleh Nezhad, A., Mokhtari, M. (2025). Alienation in the Digital Age: Rereading Marx in the Face of the Gig Economy in Iran. *Journal of Economic & Developmental Sociology*, 14 (2), 191-218.



© The Author(s). Publisher: University of Tabriz Press.



[10.22034/jeds.2025.68330.1882](https://doi.org/10.22034/jeds.2025.68330.1882)