

TÀI XẾ GRABBIKE TRONG NỀN KINH TẾ CHIA SẼ: NGHIÊN CỨU TRƯỜNG HỢP THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH - VIỆT NAM

ĐỖ LÝ HOÀI TÂN*

Bài viết tìm hiểu một cách khái quát công việc của những nhà cung cấp độc lập, cụ thể là những tài xế Grabbike, trong nền kinh tế chia sẻ. Thông qua những cuộc phỏng vấn sâu tài xế Grabbike tại TPHCM, bài viết chỉ ra vai trò của Grab trong việc tạo ra nhiều việc làm mới và cải thiện tình trạng thất nghiệp. Tuy nhiên, kết quả cuộc khảo sát cũng cho thấy các tài xế Grabbike có thể đối mặt nhiều rủi ro trong quá trình làm việc. Vì vậy, bài viết đề xuất cơ quan chức năng cần có thể chế pháp lý sớm xác định tính chính thức trong hoạt động nghề nghiệp của tài xế Grabbike; đồng thời để họ được đảm bảo các quyền lợi và có trách nhiệm hơn trong hoạt động dịch vụ vận tải.

Từ khóa: kinh tế chia sẻ, tài xế Grabbike, TPHCM

Nhận bài ngày: 14/9/2019; *đưa vào biên tập:* 16/9/2019; *phản biện:* 22/9/2019; *duyet đăng:* 7/11/2019

1. GIỚI THIỆU

Sự phổ biến, tính đa dụng và chất lượng của những chiếc điện thoại di động hiện nay cùng với sự phát triển của nhận thức kinh tế, xã hội và môi trường đã thúc đẩy sự ra đời của những công nghệ mới. Những công nghệ này ngoài việc hỗ trợ các phương thức giao tiếp mới, cung cấp dịch vụ trao đổi thông tin tương tác hai chiều, thì còn tạo ra công cụ để hình thành các nền tảng công nghệ số để trao đổi tài nguyên, cả kỹ thuật số lẫn vật chất (Brzozowska, Bubel, 2015). Trong số các ứng dụng công nghệ mới này, mô hình kinh tế chia sẻ hiện

đang nổi lên như một hệ thống mới có mức tăng trưởng mạnh mẽ và đang ảnh hưởng đến nền kinh tế của nhiều quốc gia trên thế giới. Tại Việt Nam, các hoạt động kinh tế chia sẻ cũng đã được biết đến trong thời gian gần đây. Dịch vụ Grab và Uber xuất hiện vào khoảng cuối năm 2014 ở hai thành phố Hà Nội và TPHCM, đã nhanh chóng chiếm lĩnh thị trường và tác động lớn đến thị trường lao động xã hội.

Vì lý do đó, các vấn đề liên quan đến các công ty cung cấp nền tảng kinh tế chia sẻ bắt đầu nhận được sự quan tâm từ giới nghiên cứu trong nước. Trong đó, nhiều nghiên cứu bắt đầu tìm hiểu tổng quan về mô hình và khái niệm “kinh tế chia sẻ” (Đào Đăng Kiên,

* Viện Khoa học xã hội vùng Nam Bộ.

2016; Đỗ Lý Hoài Tân, 2018), tìm hiểu về hành vi chấp nhận sử dụng nền tảng công nghệ mới từ khách hàng (Nguyễn Duy Thanh và các cộng sự, 2015), thực trạng hoạt động của doanh nghiệp taxi truyền thống trước sự phát triển mạnh mẽ của Uber và Grab (Nguyễn Thị Thu Trang, 2018). Tuy nhiên, các nghiên cứu tập trung về nhóm “nhà cung cấp độc lập” (independent providers) hay những “đối tác” (partner) của những công ty cung cấp nền tảng kinh tế chia sẻ như Grab nhìn chung vẫn chưa được thực hiện rộng rãi và phổ biến. Nghiên cứu này tìm hiểu tổng quát hơn về công việc của những nhà cung cấp độc lập trong nền kinh tế chia sẻ, mà cụ thể là trường hợp của những tài xế Grabbike tại TPHCM, Việt Nam.

2. KHÁI NIỆM “CHIA SẺ” TRONG NỀN KINH TẾ CHIA SẺ

“Chia sẻ” không phải là một khái niệm xa lạ. Về mặt định nghĩa, “chia sẻ” (sharing) có thể được hiểu đơn giản là hành động đưa tài sản⁽¹⁾ mà mình đang sở hữu cho người khác để cùng sử dụng tính năng của tài sản đó, mục đích của hành động này nhằm mục đích duy trì mối quan hệ cá nhân giữa người chia sẻ và người nhận (Bird-David, 1990). Ngoài ra, tùy theo bản chất của tài sản và mối quan hệ với người chia sẻ, người nhận sẽ không cần phải chi trả hoặc phải chi trả một khoản chi phí tương ứng với tài sản mà họ được chia sẻ (Belk, 2007). Hình thức chia sẻ này chủ yếu bị giới

hạn trong các nhóm bạn bè, thành viên trong gia đình hoặc giữa những người hàng xóm với nhau (Botsman, 2010).

Tuy nhiên, sự phát triển của khoa học công nghệ giúp cho việc kết nối thông tin của con người trở nên hiệu quả, việc chia sẻ và phân phối sản phẩm giữa người có và người cần cũng trở nên dễ dàng và rẻ hơn rất nhiều so với việc chi tiêu để sở hữu sản phẩm muốn có thông qua thương mại ngang hàng. Đây cũng là tiền đề cho sự ra đời và lớn mạnh nhanh chóng của các công ty phân phối dịch vụ/sản phẩm theo nền tảng chia sẻ mà ở đó “các công nghệ mạng cho phép chia sẻ và trao đổi tài sản từ không gian đến kỹ năng và xe cộ theo cách và trên quy mô không bao giờ có thể có trước đây” (Botsman, 2010: 38).

Khái niệm “chia sẻ” trong nền kinh tế chia sẻ từ đó cũng được hiểu rộng hơn trước. Theo đó, quá trình chia sẻ không còn chỉ giới hạn giữa các nhóm nhỏ mà đã trở thành hoạt động trao đổi một thứ gì đó, có thể là hàng hóa (commodity) hay dịch vụ (service), giữa những đối tượng hoàn toàn xa lạ dựa trên nền tảng công nghệ số được cung cấp bởi các công ty cung cấp nền tảng kinh tế chia sẻ (Lessig, 2008; Petrie, 2016).

Có thể thấy rằng, bất kỳ ai cũng có cơ hội kiếm tiền từ món tài sản mà họ không cần đến trong thời điểm đó thông qua việc “chia sẻ” cho một người khác để đổi lấy một khoản chi phí nhỏ thông qua nền tảng kinh tế

chia sẻ (Valente, 2017). Những người này trở thành “những nhà cung cấp độc lập” hay “những đối tác” kinh doanh tạm thời hay toàn thời gian của các công ty cung cấp nền tảng kinh tế chia sẻ.

Hiện nay, trong lĩnh vực giao thông - vận tải, sự chuyển dịch từ loại hình nghề nghiệp truyền thống sang hình thức công việc mới linh hoạt và tự do hơn là một xu hướng tất yếu. Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu về các khía cạnh trong công việc “chia sẻ” đều tỏ ra bi quan về tình trạng bất ổn định của loại hình nghề nghiệp mới này (Leighton, 2015). Ngoài ra, các nhà cung cấp, đặc biệt là các tài xế hoạt động trong nền tảng chia sẻ phương tiện giao thông vận tải như Uber, Lyft, Grab, còn phải đối mặt với nhiều vấn đề khác như: sự linh động trong công việc và rủi ro (Malin và Chandler, 2016); sự thiếu ổn định trong nguồn thu nhập tăng thêm (Burtch và các cộng sự, 2018); khó khăn trong việc nhận diện bản dạng cá thể và tình trạng việc làm của họ trong nền kinh tế chia sẻ (Carr và các cộng sự, 2017); tương lai bấp bênh của loại nghề nghiệp mới này (Foresight Alliance, 2016). Tương tự, kết quả của cuộc khảo sát trong báo cáo *Sweated Labour: Uber and the Gig Economy* (Lao động bị bóc lột: Uber và nền kinh tế tạm bợ) cũng chỉ ra những điều kiện làm việc rất khắc nghiệt của các tài xế Uber – thời gian làm việc dài, thu nhập thấp, môi trường làm việc không đảm bảo... (Frank Field MP, 2016).

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Bài viết sử dụng phương pháp phân tích định tính với dữ liệu chính từ 20 mẫu phỏng vấn sâu với các tài xế Grabbike tại TPHCM được thực hiện từ tháng 5 đến tháng 9 năm 2019. Các tài xế Grabbike được lựa chọn ngẫu nhiên để phỏng vấn. Người nghiên cứu sử dụng ứng dụng Grab để đặt xe, sau đó đề nghị tài xế tham gia một cuộc phỏng vấn sâu trong quá trình di chuyển hay sau khi kết thúc chuyến đi. Các câu hỏi phỏng vấn được đặt ra với tài xế Grabbike nhằm tìm hiểu: đặc điểm nhân khẩu học; quyền sở hữu các phương tiện làm việc (xe máy); lý do chủ yếu trở thành tài xế Grabbike; những rủi ro phải đối mặt trong quá trình làm việc.

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

4.1. Đặc điểm nhân khẩu học

Mặc dù số lượng thu thập còn nhỏ có thể chưa đủ để phản ánh toàn cục bức tranh về tài xế Grabbike nhưng kết quả khảo sát cũng phần nào cho thấy sự đa dạng trong các đặc điểm nhân khẩu học của các tài xế Grabbike đang hoạt động trên địa bàn TPHCM (Bảng 1). Cụ thể:

Về giới tính, nam giới chiếm ưu thế vượt trội. Điều này phần nào phản ánh được bản chất nặng nhọc và khắc nghiệt của công việc chạy Grabbike, vốn chỉ phù hợp với thể trạng của nam giới.

Với nữ tài xế Grabbike, do điều kiện làm việc khắc nghiệt, họ phải đáp ứng

yêu cầu công việc, đồng thời chăm sóc gia đình, nên công việc này hầu như chỉ mang tính tạm thời.

“Nghề này coi vậy mà cực lắm em. Nhiều ngày chị phải chờ vài ba tiếng để được 2 - 3 cuộc khách. Còn lại toàn phải cố tìm một góc nào đó để tránh nắng, không thì chịu trận có mà chết... Vì lo chạy để mong kiếm đủ tiền cho một ngày nên nhiều lúc cũng về trễ lắm. Dù rằng ông chồng của chị cũng làm công nhân nên cũng hiểu cho nhưng mà đôi khi ông cũng hơi khó chịu vì mình về trễ, không làm đồ ăn cho ông... Mai mốt có con chắc chị không chạy nữa (cười)” (Tài xế 3, trước đây thất nghiệp).

Ngoài yếu tố cơ bản là bản chất công việc thì tác động và ảnh hưởng từ văn hóa gia đình truyền thống, trong đó người vợ chủ yếu làm nội trợ, chăm sóc con cái trong khi người chồng kiếm tiền nuôi sống gia đình, cũng có thể được xem là một trong những nguyên nhân dẫn đến sự vượt trội về số lượng của tài xế Grabbike nam so với tài xế Grabbike nữ hiện nay.

Về độ tuổi, phần lớn các tài xế Grabbike được phỏng vấn trong độ tuổi từ 18 đến 34. Ngoài ra, có sự phân bố khá cân bằng giữa hai nhóm đã kết hôn và chưa kết hôn. Trong đó, nhóm chưa kết hôn chủ yếu là những sinh viên còn đang học và những sinh viên mới ra trường (dưới 1 năm).

Về tình trạng hộ khẩu, nhóm đối tượng không có hộ khẩu ở TPHCM chiếm số đông. Khi được hỏi sâu hơn,

phần lớn đối tượng không có hộ khẩu ở TPHCM là những người vừa mới đến TPHCM (trong khoảng từ 2 đến 3 năm) để tìm kiếm cơ hội việc làm.

“Em hồi đó lên TPHCM làm công nhân ở Công ty X nhưng bên đó không nhận nữa. Tính về lại Bình Phước rồi, thì mấy thằng bạn nó có giới thiệu đi làm tài xế Grab đang ‘hot’ lắm nên cũng đăng ký thử thì thấy thủ tục đăng ký rất nhanh chóng và dễ dàng. Trong ngày là đã có thể làm luôn rồi, thu nhập thì cũng ổn nên em làm luôn đến giờ cũng được 1 năm ròi” (Tài xế 2, trước đây thất nghiệp).

Cuối cùng, sự đa dạng trong trình độ học vấn và các loại nghề nghiệp mà họ từng làm trước khi trở thành tài xế Grabbike cũng cho thấy khả năng tiếp cận dễ dàng của loại hình công việc này so với các loại hình nghề nghiệp khác. Thực tế cho thấy, bất kỳ ai, không kể tuổi đời, giới tính, trình độ học vấn hay nghề nghiệp, chỉ cần một chiếc xe máy đủ tiêu chuẩn là có thể đăng ký để trở thành tài xế Grabbike, tham gia vào nền tảng kinh tế chia sẻ mà Grab xây dựng để nâng cao thu nhập cho bản thân.

4.2. Đặc điểm về quyền sở hữu các phương tiện làm việc

Phần lớn tài xế Grabbike được hỏi (13 người) đã trả lời rằng các xe máy, phương tiện làm việc mà họ sử dụng, là thuộc quyền sở hữu của họ. Thêm vào đó, đây cũng là những chiếc xe mà họ đang sử dụng cho việc đi lại hằng ngày trước khi trở thành phương

Bảng 1. Đặc điểm nhân khẩu học của tài xế Grabbike

Các đặc điểm		Số lượng (người)
Giới tính	Nam	16
	Nữ	4
Độ tuổi	Từ 18-24 tuổi	6
	Từ 25-34 tuổi	9
	Trên 35 tuổi	5
Tình trạng hôn nhân	Chưa kết hôn	8
	Đã kết hôn	12
Tình trạng hộ khẩu	Có hộ khẩu ở TPHCM	5
	Không có hộ khẩu ở TPHCM	15
Trình độ học vấn	Dưới cấp 3	3
	Tốt nghiệp cấp 3	8
	Đại học/cao đẳng	4
	Đã tốt nghiệp đại học/cao đẳng	5
Nghề nghiệp trước khi làm tài xế Grabbike	Chạy xe ôm	7
	Sinh viên	2
	Sinh viên mới ra trường (dưới 1 năm)	3
	Nhân viên, công nhân	2
	Thất nghiệp	6

Nguồn: Đỗ Lý Hoài Tân, 2019.

tiện chạy Grab để làm việc. Ngoài ra, tất cả các tài xế đều cho rằng chi phí phải chi trả cho việc bảo trì, tiền xăng dầu... thực tế cao hơn mức mà họ dự định trước khi quyết định trở thành tài xế Grabbike.

“Chiếc xe này anh mua cũng được 3 năm rồi... Mà chiếc xe này chạy được thời gian anh thấy hợp thì để đi lại bình thường thôi chứ để chạy Grab thì thấy không ổn lắm, nội tiền xăng dầu là thấy mất khoảng 30-40% tiền chạy rồi còn gì, đã vậy còn phải bảo trì này nọ, rồi lâu lâu bể bánh xe nữa nên tính ra cũng chả được lời nhiều...” (Tài xế 6, trước đây thất nghiệp).

Trong số tài xế Grab được hỏi (3 người) đã vay mượn tiền từ bạn bè, người thân để mua xe máy tham gia Grabbike, thì có một trường hợp tài xế vốn đã có một chiếc xe máy, nhưng do chiếc xe này cũ và không phù hợp để chạy Grabbike nên anh mượn tiền của người thân để mua xe mới.

“Chú có 1 chiếc xe để chạy xe ôm cũng được gần chục năm nay. Giờ nó đã cũ rồi nên để chuyển qua chạy xe Grab thì phải mua xe mới... Chạy xe ôm thì làm gì có dư nhiều tiền để mua xe mới nên phải mượn tiền của mấy thằng em trong nhà mỗi đứa một ít để mua chiếc này đăng ký

chạy, sau này có dư được thì trả dần cho tụi nó...” (Tài xế 8, trước đây chạy xe ôm).

Số còn lại cho biết họ sử dụng những chiếc xe được mượn từ người thân trong gia đình:

“Em với vợ em trước đều làm công nhân nhưng sau đó thất nghiệp, trong khi nhà lúc đó con mới có 5 tháng tuổi. Ông bà già nhà em thấy thế nên cho mượn xe máy để chạy Grab đến giờ” (Tài xế 10, trước đây thất nghiệp).

Một trường hợp khác được con trai “cho mượn” xe máy để đăng ký làm tài xế Grabbike.

“Xe này là xe chú tích cóp tiền mua cho con trai để mừng con đậu đại học. Nhưng khi con biết là xe mà bác đang chạy (đã được sử dụng để chạy xe ôm trước đó) không phù hợp để đăng ký với Grab nên con đưa chiếc mới này cho bác rồi lấy chiếc kia để đi học...” (Tài xế 15, trước đây chạy xe ôm).

Như vậy, có thể thấy rằng bên cạnh các trường hợp sử dụng những chiếc xe sẵn có, không ít trường hợp tài xế Grabbike phải chuẩn bị những khoản đầu tư nhất định, từ việc mua xe mới hay vay mượn từ người khác, để đáp ứng được những tiêu chuẩn mà Grab đặt ra, từ đó vô hình tạo ra những rào cản nhất định cho việc tiếp cận nền tảng kinh tế chia sẻ của Grab (Cannon và Chung, 2014).

4.3. Lý do trở thành tài xế Grabbike

Việc lựa chọn trở thành tài xế Grabbike chủ yếu bởi yếu tố kinh tế và những lý do cá nhân. Trong đó, không ít trường hợp trong cuộc khảo sát (chạy xe ôm) xem việc trở thành tài xế Grabbike là “phao cứu sinh” để kiếm thu nhập trang trải cuộc sống hằng ngày và xem đó như là một nghề nghiệp chính thức của mình.

“Từ lúc có Uber với Grab thì việc chạy xe ôm của anh ế quá. Lúc này cũng không muốn làm nhưng mà không làm thì làm gì có tiền để ăn cơm nên đành phải đi theo thời đại, thành tài xế xe ôm công nghệ thôi... Ngoài anh ra thì mấy ông bạn xe ôm khác của anh phần lớn cũng đăng ký chạy Grab hết” (Tài xế 7, trước đây chạy xe ôm).

Bên cạnh đó, một số trường hợp (thất nghiệp, sinh viên, sinh viên mới ra trường) lại xem việc trở thành tài xế Grabbike như là một công việc tạm thời trong lúc tìm kiếm việc làm khác hấp dẫn hơn:

“... Hồi đó dùng để đi lại làm việc nhưng công ty cắt giảm biên chế hồi mấy tháng trước thì anh lấy xe để chạy Grab để kiếm đồng ra đồng vào trước...” (Tài xế 6, trước đây thất nghiệp).

“Sau khi tốt nghiệp đại học thì em chạy xe Grab được khoảng 5 tháng nay. Trong thời gian đó em cũng đi tìm việc và thử việc một chỗ nhưng cuối cùng bên đó không nhận... Tiền chạy Grab (cùng với tiền ba mẹ dưới quê gửi lên) vừa đủ tiền thuê phòng trọ, ăn uống” (Tài xế 7, sinh viên mới ra trường).

Thực tế, khó có thể phủ nhận rằng sự xuất hiện của Grab (và Uber trước đó) đã tạo ra nhiều cơ hội việc làm, góp phần không nhỏ làm giảm mức thất nghiệp tại TPHCM và nhiều khu vực khác trên cả nước. Mối quan hệ giữa tỷ lệ thất nghiệp và sự phát triển của các công ty cung cấp nền tảng kinh tế chia sẻ đã được trình bày trong nhiều nghiên cứu khác nhau (Cheng, 2016; Watanabe và các cộng sự, 2017). Cheng (2016) chỉ ra rằng nền kinh tế chia sẻ đã góp phần không nhỏ giúp giải quyết vấn đề thất nghiệp ở nhiều quốc gia trên thế giới. Tuy nhiên, các tác giả cũng cho rằng điểm tích cực này chỉ thật sự được thể hiện khi chính quyền giám sát và quản lý hoạt động của các doanh nghiệp này một cách hiệu quả.

Ngoài ra, việc trở thành tài xế Grabbike đối với một số trường hợp trong cuộc khảo sát (sinh viên, nhân viên văn phòng) là cơ hội để họ nâng cao thu nhập bên cạnh nguồn thu từ công việc sẵn có. Với họ, sự linh hoạt trong công việc này là lý do hấp dẫn để họ đăng ký trở thành tài xế Grabbike.

“Em cũng từng làm mấy chỗ làm thêm như làm bồi bàn ở một quán café quận 10. Sau đó em đăng ký chạy Grab thử và vẫn làm tiếp bồi bàn nhưng rồi bỏ hẳn việc kia để chỉ chạy Grab thôi... Chạy Grab này được cái là em có thể chủ động lúc nào làm cũng được, hôm nào rảnh thì chạy nhiều chút hay hôm nào có việc thì khỏi chạy, chứ không phải theo ca hay phải gọi điện xin phép như làm bồi bàn trước đó” (Tài xế 18, sinh viên).

Hay một trường hợp khác chạy Grab để kiếm thêm thu nhập bên cạnh công việc hành chính ở một công ty viễn thông, cũng tỏ ra thích thú với sự linh hoạt này:

“Sau giờ hành chính thì anh hay bật ứng dụng Grab để chạy kiếm thêm đến tầm tối, hôm nào có việc hay đi công tác thì không bật ứng dụng để chạy cũng chả sao cả. Nói chung chạy cái này không bị gò bó mà kiếm được thêm ít tiền để mua sữa cho con nên anh thấy cũng không tệ...” (Tài xế 5, nhân viên văn phòng).

Ngoài ra, phần lớn các tài xế Grabbike là những tài xế “không chuyên”, vốn làm những nghề khác không liên quan đến ngành vận chuyển trước khi tham gia Grab (sinh viên, nhân viên văn

phòng, người thất nghiệp...) nên việc trở thành tài xế Grabbike là cơ hội để họ trải nghiệm những điều mới mẻ. Chẳng hạn như trường hợp một nữ tài xế Grabbike 32 tuổi, chị đã kể lại kỷ niệm của mình trong một lần chở khách đến bệnh viện:

“Hôm đó chị có chở một khách đi kiểm tra phụ sản. Thấy chị cũng là nữ nên chị đó mới bắt chuyện hỏi han về gia đình với con cái của chị, rồi lại kể chuyện nhà mình suốt. Đến lúc xuống xe còn đưa thêm tiền xe cho chị nữa”.

Có thể thấy rằng, những cuộc gặp gỡ ngẫu nhiên từ việc chạy Grab giúp họ có cơ hội để tiếp xúc với những người khác nhau trong xã hội, chia sẻ những câu chuyện hàng ngày, làm giàu thêm kinh nghiệm ứng xử của bản thân (Fontenelle, 2015; Malin và Chandler, 2016).

4.4. Những rủi ro phát sinh trong quá trình làm việc

Sự linh hoạt và trải nghiệm tương tác trong công việc đang là xu hướng xây dựng môi trường làm việc ở nhiều công ty trong thời đại kỹ thuật số hiện nay. Theo Ross (2003: 17), “những công ty này trao quyền tự chủ bên cạnh môi trường làm việc không gò bó, khuyến khích sự tự lập trong công việc, cùng với tất cả những đãi ngộ và lương bổng thông thường mỗi tháng”. Lấy trường hợp của Google làm ví dụ, các nhà sáng lập Google đã thành lập công ty này xoay quanh ý tưởng rằng công việc sẽ nhiều thử thách và thử thách sẽ tạo nên sự thú vị (google.com). Vì vậy, tại nơi làm việc

của Google, nhân viên được quyền chọn cho mình phương pháp làm việc, vui chơi và hưởng thụ cuộc sống miễn sao công việc hoàn thành và ý tưởng mới được đưa ra. Tuy nhiên, Ross (2003: 18) cũng cảnh báo về việc “những tính năng cấp tiến này tuy phát triển tính dân chủ trong doanh nghiệp nhưng cũng có thể trở thành bẫy tăng thời gian công việc lên hơn 75 giờ một tuần”.

Nhận định này được củng cố hơn qua nghiên cứu của Weeks (2011). Theo đó, sự mở rộng của hình thức làm việc bán thời gian, tạm thời trong nền kinh tế chia sẻ đang dần bó hẹp người lao động hiện nay vào những công việc tuy “linh hoạt” nhưng thu nhập tùy thuộc vào mức đóng góp hay thời gian làm việc, từ đó buộc những người lao động làm việc nhiều hơn và đối mặt với nhiều vấn đề phát sinh trong quá trình làm việc. Nhận định này cũng đúng với trường hợp của các tài xế Grabbike. Thật vậy, khi Grab bắt đầu thắt chặt quản lý và thay đổi công thức trả thưởng và hỗ trợ, nhiều tài xế Grabbike (chủ yếu là chạy xe ôm) buộc phải bắt đầu công việc của mình từ sáng sớm đến tối mịt để có được khoảng thu nhập như mong muốn nhằm trang trải cho cuộc sống gia đình.

Ngoài ra, việc những công ty cung cấp nền tảng kinh tế chia sẻ như Grab áp dụng phương pháp “định giá nhảy cóc” (surge pricing), mặc dù có thể giúp tài xế Grabbike tăng thu nhập trong giờ cao điểm nhưng đồng thời

cũng khiến họ gặp phải nhiều vấn đề phát sinh. Trước hết, việc định giá này “có thể khiến nhiều phương tiện di chuyển hơn trên đường, nhưng nó lại không dành cho những ai không đủ khả năng chi trả cho mức giá đó...” (Slee, 2015: 143), từ đó dẫn đến việc số lượng người đặt xe trong giờ cao điểm là không cao và ảnh hưởng đến thu nhập của tài xế Grabbike trong thời điểm đó. Trong khi đó, những người đặt xe trong giờ cao điểm dù đồng ý mức giá mà Grab đưa ra nhưng do phải trả mức phí cao hơn so với thông thường nên họ thường mang tâm lý bức bối và dễ gây hấn với tài xế Grabbike.

“Sợ nhất là chạy lúc 5 đến 7 giờ chiều... có hôm gặp mấy khách... Dù mình đã đến đón nhanh mà vẫn cần nhằn, suốt chuyến thì cứ nói là phải trả nhiều tiền hơn bình thường, đã vậy cuối cùng còn chửi ‘sao’ thấp nữa chứ...” (Tài xế 11, trước đây chạy xe ôm).

Như vậy, mặc dù kiếm được khoảng thu nhập cao hơn (trong trường hợp có được cuộc xe để chạy) so với những thời điểm khác trong ngày nhưng tài xế Grabbike phải đánh đổi bằng việc bị đánh giá chất lượng phục vụ thấp một cách không đáng có khiến họ bị Grab phạt (giảm số cước được thông báo, tài khoản bị khóa trong 1 ngày...) và mất đi những đặc quyền nhất định.

Trong nghiên cứu về lịch sử xã hội của các tài xế taxi tại New York, Hodges (2007) cho rằng việc phải giữ

thái độ chuyên nghiệp đôi khi dẫn đến tình trạng căng thẳng và kiệt sức của các tài xế taxi sau một ngày làm việc. Các tài xế Grabbike, vốn cũng hoạt động trong lĩnh vực vận tải hành khách, cũng sẽ đối mặt với vấn đề tương tự.

“Chạy đến chiều là mệt lắm rồi. Cả ngày phải chạy gần chục chuyến, gặp đủ kiểu khách, có người thì vui vẻ, có người thì ‘nổ’ tung trời, có người đến nơi đón rồi kêu mình hủy chuyến... Nhưng vì mong họ chấm 5 sao cho mình nên phải chuyên nghiệp (đến đón nhanh, lái xe cẩn thận, chạy lộ trình theo ý của khách, trò chuyện trả lời câu hỏi của khách...) nên cảm thấy đuối và căng thẳng lắm... Thấy còn áp lực hơn cả hồi đó chạy xe ôm” (Tài xế 11, trước đây chạy xe ôm).

Hơn nữa, do đặc trưng của công việc phải sử dụng điện thoại ngoài đường và làm việc về đêm, nhiều tài xế Grabbike đã phải đối mặt với nhiều tình huống nguy hiểm, bao gồm trở thành “con mồi” của các thành phần cướp giật, tai nạn giao thông và bị quấy rối tình dục... Đặc biệt với những tài xế là nữ thì điều này càng phổ biến hơn.

“Mất đồ thì chạy trong 2 năm nay mình bị mất 1 cái điện thoại rồi. Đợt đó chở khách về đến nơi đang bấm nút trả khách thì nó chạy tới giật phăng mất cái điện thoại, lúc đó mình chỉ biết đờ người đứng đó... còn sàm sỡ thì lâu lâu cũng có gặp phải mấy ông xin hay nói bậy bạ trong suốt chuyến đi, cũng có ông mất kiểm soát

đụng chạm thì mình cho ông xuống xe và hủy chuyến đó luôn” (Tài xế 19, trước đây thất nghiệp).

Những rủi ro được đề cập ở trên có thể ảnh hưởng lớn đến tâm lý và điều kiện làm việc của tài xế Grabbike. Tuy nhiên, khả năng nhận được sự hỗ trợ từ Grab trong những trường hợp này lại là rất hiếm.

“Sau khi hủy chuyến thì hồi trước mình có thông báo cho Grab biết lý do. Cũng chẳng mong đợi gì nhiều, chỉ nghĩ bên họ có thể gửi 1 tin nhắn hỏi thăm, xin lỗi hay khóa tài khoản của ông khách đó chẳng hạn, nhưng cuối cùng thì chả thấy gì cả...” (Tài xế 19, trước đây thất nghiệp).

Điều đó cho thấy sự im lặng và thờ ơ của Grab trong việc hỗ trợ những tình huống nguy hiểm. Việc tài xế Grabbike phải chịu trách nhiệm cho việc bảo trì xe, bảo hiểm tai nạn xe cộ, những vấn đề pháp lý khác như trả thuế thu nhập cá nhân cũng như phải trả một khoản chi phí nhất định để đổi lấy việc được sử dụng ứng dụng tài xế Grabbike của Grab là bằng chứng rõ nét nhất cho chiến lược kinh doanh chuyển giao rủi ro (risk transference) mà Grab và các công ty cung cấp nền tảng chia sẻ khác trên thế giới đang áp dụng. Chiến dịch này giúp Công ty Grab giảm bớt trách nhiệm xã hội đối với những tài xế Grabbike, qua đó họ xem các tài xế như những “đối tác” hay những nhà cung cấp độc lập hơn là người lao động, nhân viên chính thức của công ty và tránh những rắc rối có thể ảnh hưởng đến hoạt động

kinh doanh trong tương lai (Cannon và Summers, 2014; Malin và Chandler, 2016). Mặc dù vậy, bất kể những rủi ro có thể phát sinh khi Grab thoái thác trách nhiệm đối với họ, phần lớn tài xế Grabbike được hỏi trong khảo sát này vẫn chấp nhận các quy định của Grab như là điều hiển nhiên và “không quan tâm lắm chuyện đó” bởi lẽ:

“Grab cũng là một công ty thôi mà anh, phải có tiền lợi nhuận thì mới sống được chứ... Ở đây, em thấy Grab hay Uber trước đó nữa không hề nợ ai điều gì cả. Họ xây dựng được ứng dụng tốt và mọi người sử dụng ứng dụng đó có thể kiếm được tiền hàng hoàng. Coi như có qua có lại rồi” (Tài xế 18, sinh viên).

5. KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ

Bài viết đã chỉ ra được những điểm tích cực của các công ty cung cấp nền tảng kinh tế chia sẻ, cụ thể là Grab, khi góp phần cải thiện tình trạng thất nghiệp và tạo nhiều cơ hội việc làm cho người lao động.

Thông qua phân tích các cuộc phỏng vấn sâu, bài viết phần nào khắc họa được bức tranh sơ nét về những tài xế Grabbike tại TPHCM, bao gồm đặc điểm nhân khẩu học, về quyền sở hữu

phương tiện làm việc, những lý do hành nghề và những rủi ro trong quá trình làm việc của họ. Theo đó, phương tiện làm việc của họ đến từ 3 nguồn chính: từ chính bản thân, mua từ tiền vay mượn và mượn xe trực tiếp từ người thân. Lý do hành nghề và duy trì nghề của các tài xế Grabbike chủ yếu là để tăng thêm thu nhập và tận dụng được sự linh hoạt của loại hình công việc này. Ngoài ra, việc được tương tác với nhiều người khác trong xã hội cũng là một yếu tố hấp dẫn khiến họ duy trì công việc.

Bên cạnh đó, bài viết cũng trình bày những vấn đề mà tài xế Grabbike có thể đối mặt trong quá trình làm việc, bao gồm: thời gian làm việc nhiều, dễ bị căng thẳng, kiệt sức, là đối tượng dễ bị cướp giật, tai nạn giao thông và quấy rối tình dục. Để giải quyết vấn đề này, bài viết khuyến nghị: cơ quan quản lý nhà nước cần có thể chế quy định về nghề nghiệp và hoạt động nghề nghiệp của tài xế Grabbike để đảm bảo quyền và nghĩa vụ của tài xế Grabbike theo luật định. Bên cạnh nghĩa vụ họ phải bảo đảm với khách hàng qua dịch vụ thì tài xế Grabbike sẽ được pháp luật bảo đảm về bảo hiểm lao động và bảo hiểm xã hội. □

CHÚ THÍCH

⁽¹⁾ Gồm tài sản hữu hình (một cuốn sách, một cây bút...) hay vô hình (giúp sức làm một việc gì đó).

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN

1. Belk, R. 2007. “Why not Share Rather Than Own?”. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*. No 611(1), pp. 126-140.

2. Bird-David, N. 1990. "The Giving Environment: Another Perspective on the Economic System of Gatherer-Hunters". *Current Anthropology*. No 31(2), pp. 189-196.
3. Botsman, R., Rodgers, R. 2010. *What's Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: HarperCollins.
4. Brzozowska, A. and Bubel, D. 2015. "E-business as a New Trend in the Economy". *Procedia Computer Science*. No 65.
5. Burtch, G., Carnahan, S. & Greenwood, B.N. 2018. "Can you Gig it? An Empirical Examination of the Gig Economy and Entrepreneurial Activity". *Management Science*. No 64(44).
6. Cannon, B. & Chung, H. 2014. "Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology-Facilitated Sharing Economies". *Santa Clara Computer & High Technology Law Journal*. No 31(1), pp. 23-96.
7. Cannon, S., Summers, L.H. 2014. "How Uber and the Sharing Economy Can Win Over Regulators". *Harvard Business Review*. No 13(10), pp. 24-28.
8. Carr, C.T., Hall, R.D., Mason, A.J. & Varney, E.J. 2017. "Cueing Employability in the Gig Economy: Effects of Task-Relevant and Task-Irrelevant Information on Fiverr". *Management Communication Quarterly*. No 31(3), pp. 409-428.
9. Cheng, M. 2016. "Sharing Economy: a Review and Agenda for Future Research". *International Journal of Hospitality Management*. No 57, pp. 60-70.
10. Đào Đăng Kiên. 2016. "Phát triển kinh tế chia sẻ và một số giải pháp áp dụng kinh tế chia sẻ ở Việt Nam". *Tạp chí Phát triển Nhân lực*. No 1(50), pp. 2-6.
11. Đỗ Lý Hoài Tân. 2018. "Kinh tế chia sẻ và những vấn đề đặt ra". *Tạp chí Khoa học Xã hội*, số 5, tr. 10-23.
12. Fontenelle, I.A. 2015. "Organisations as Producers of Consumers". *Organization*. No 22(5), pp. 644-660.
13. Foresight Alliance. 2016. "The Future of Work", www.foresightalliance.com, truy cập ngày 2/9/2019.
14. Frank Field M.P. 2016. "Sweated Labour: Uber and the Gig Economy", <http://www.frankfield.co.uk/>, truy cập ngày 1/10/2019.
15. Google. "Ten Things we Know to be True", <http://www.google.com/about/company/philosophy/>, truy cập ngày 2/9/2019.
16. Hodges, G.R. 2007. *Taxi!: A Social History of the New York City Cabdriver*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
17. Lessig, L. 2008. *Remix: Making art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy*. London: Penguin.
18. Malin, B.J. & Chandler, C. 2016. "Free to Work Anxiously: Splintering Precarity Among Drivers for Uber and Lyft". *Communication. Culture & Critique*. No 10(2), pp. 382-400.
19. Nguyễn Duy Thanh, Huỳnh Thị Minh Châu, Nguyễn Mạnh Tuân. 2015. "Chấp nhận và sử dụng công nghệ: một nghiên cứu về dịch vụ taxi Uber". *Tạp chí Phát triển Khoa học và Công nghệ*. Số 18(4), tr. 84-93.

20. Nguyễn Thị Thu Trang. 2018. “Thực trạng hoạt động của Taxi Vinasun trước sự phát triển mạnh mẽ của Uber và Grab”. *Tạp chí Công Thương*, số 2, tr. 220-223.
21. Petrie, C. 2016. “Emergent Collectives Redux: the Sharing Economy”. *IEEE Internet Computing*. 20(4), pp. 84-86.
22. Ross, A. 2003. *No-Collar: the Humane Workplace and its Hidden Costs*. New York, NY: Basic Books.
23. Slee, T. 2015. *What Is Yours is Mine: Against the Sharing Economy*. Toronto: Between the Lines.
24. Valente, E. - Patrus, R. 2019. “On the Sharing Economy and the Sharing Market: an Aanalysis of Uber as Pseudo-Sharing”. *Management & Technology Magazine*. No 19(1), pp. 225-244.
25. Watanabe, C. - Naveed, K. - Neittaanmaki, P. - Fox, B. 2017. “Consolidated Challenge to Social Demand for Resilient Platforms-Lessons from Uber’s Global Expansion”. *Technology in Society*. No 48, pp. 33-53.
26. Weeks, K. 2011. *The Problem With Work: Feminism, Marxism, Antiwork Politics, and Postwork Imaginaries*. Durham, NC: Duke University Press.