

**Платформенная занятость в начале XXI века: марксистский
политэкономический анализ**

Научный руководитель – Галеев Антон Владиславович

Провадкина Маргарита Андреевна

Студент (бакалавр)

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Факультет
экономических наук, Москва, Россия

E-mail: margaritka_feya@mail.ru

Согласно определению, платформы — это «организационная форма, использующая цифровые технологии для позиционирования компании (или “платформы”) между работником и потребителем» [7, с. 6]. Действительно, платформенная экономика стала очередным витком развития современного капитализма. В то время как мейнстримная литература фокусируется на более традиционных вопросах экономической теории в отношении платформ (напр., вопросам ценообразования, мэтчинга и проч.) [1], данная работа представляет попытку проанализировать актуальное состояние платформенной экономики с гетеродоксальной точки зрения, политической экономии марксизма.

В рамках исследования мы сфокусируемся на примере платформенного рынка услуг перевозок (напр., такси). В производственных отношениях этой отрасли постоянным капиталом выступают платформа и автомобили, а переменным капиталом являются затраты на рабочую силу — водителей. Прибавочная стоимость присваивается и распределяется между владельцами средств производства — платформы и транспортных средств.

Во-первых, при рассмотрении труда, как фактора производства, в работе платформ прослеживается аналогия с рассеянной мануфактурой. Водитель использует личное (или арендуемое) средство производства, автомобиль, для выполнения заказа платформы по оказанию транспортных услуг. В своих отношениях с платформой водители действуют обособленно друг от друга, что выгодно платформам: ввиду отсутствия тесной коммуникации водителям сложнее организовываться, бороться за свои права [2], как это делает пролетариат на крупных производствах, что описано в трудах Маркса [3].

В свою очередь водителей можно разделить на две основные категории — «традиционный» пролетариат (наёмные работники, не являющиеся собственниками средств производства, т.е. автомобиля) и мелкая буржуазия (владельцы собственных автомобилей). Так, водители, владеющие личным автомобилем, являются одновременно и наёмными работниками, получающими зарплату, и мелкими буржуа, владеющими собственными средствами производства, а значит, получающими и часть прибавочной стоимости.

Однако современное развитие капитализма отнюдь не фиксирует классовую принадлежность индивида. Так, водитель-пролетарий имеет шанс накопить деньги и вложиться в собственное средство производства — автомобиль — и стать мелким буржуа. В свою очередь, мелкий буржуа, собственник одного или нескольких автомобилей, может в результате воспроизводства капитала в расширенном объёме со временем создать свой автопарк и стать уже более крупным буржуа. Однако, водители — владельцы собственных транспортных средств, осознают свою классовую принадлежность к мелким буржуа, что мешает им осознать близость их положения и классовых интересов к пролетариату [2, с. 67].

Самозанятый водитель, имеющий личный автомобиль, эксплуатирует сам себя как наёмного работника, но при этом как собственник средств производства присваивает часть прибавочной стоимости, что соответствует ситуации сдельного рабочего. Несмотря на аргументы, отстаивающие позицию, что «сдельные рабочие фактически сами себе хозяева»

[6, с. 52–53], сам Маркс отвергал подобную интерпретацию, подчеркивая возможность капиталиста контролировать качество и интенсивность труда, не уменьшая степень эксплуатации [3, 692].

Во-вторых, анализируя капитал, следует подчеркнуть, что платформа контролирует как средства производства, так и труд непосредственных перевозчиков, стремясь с одной стороны повысить степень эффективности использования транспортных средств и производительность труда, а с другой – интенсивность и степень эксплуатации труда. Кроме того, платформы в попытке радикально снизить расходы стремятся исключить любое непродуктивное время, оплачиваемое работнику [6; 7, с. 32]. Соответственно постоянный капитал (автомобиль) интенсивно задействуется в производстве услуг, быстро переносит свою стоимость на оказываемые услуги, благодаря чему создаётся больше прибавочной стоимости для его владельцев, удовлетворяется спрос большего количества клиентов, а также снижаются удельные издержки на топливо, несмотря на больший износ самого средства производства.

Отдельно следует выделить и промежуточное звено между крупным капиталом, платформой, и пролетариями — автопарки. Предоставляя автомобили в аренду, данный тип капиталистов обеспечивают постоянный объём рабочей силы. При этом если человек арендует машину, он становится полностью отчуждённым от результатов своего труда — вся прибавочная стоимость присваивается капиталистами (оператором платформы и автопарком).

С одной стороны, внедрение платформ в оказание транспортных услуг повышает степень отчуждения труда водителя, работник становится придатком машины, требования к профессии значительно снижаются [7, с. 46]. С другой стороны, платформы предоставляют рабочие места более широкому кругу работников, вовлекают в отрасль новую рабочую силу, снижая уровень безработицы, радикально расширяют рынок транспортных услуг, сделав их доступнее, тем самым благотворно влияя на экономику в целом.

Однако, платформы стремятся избежать вовлечения в процесс непосредственного оказания услуг. Традиционно платформы работают по модели гипераутсорсинга, перекладывая издержки на основной и переменный капитал на конечных исполнителей. Также платформы стремятся уклониться от исполнения обязательств работодателя и предоставления социальных гарантий, что позволяет платформе получать ещё большую прибыль за счёт работников [5]. Таким образом, «все, что остается, — это контроль над платформой, позволяющий получать монопольную ренту» [4, с. 76].

Источники и литература

- 1) Казакова Е. А., Сандомирская М. С., Суворов А. Д., Хажгериева А. И., Шавшин Р. К. Платформы, онлайн-рынки труда и краудсорсинг. Часть 1. Традиционные онлайн-рынки труда // Журнал Новой экономической ассоциации. 2023. Т. 60. № 3. С. 120–148.
- 2) Cant C. Riding for Deliveroo: Resistance in the new economy. – John Wiley & Sons, 2019.
- 3) Marx K. Capital: A Critique of Political Economy, Volume 1. – London: Penguin, 1867 [1977].
- 4) Srnicek N. Platform Capitalism. – Cambridge: Polity, 2017.
- 5) Watts J. Trade Societies and Strikes, Machinery and Co-operative Societies. – Manchester, 1865.
- 6) Wells K. J., Atttoh K., Cullen D. “Just-in-Place” labor: Driver organizing in the Uber workplace // Environment and Planning A: Economy and Space. – 2020.

- 7) Woodcock J. The fight against platform capitalism: An inquiry into the global struggles of the gig economy. – University of Westminster Press, 2021.