



VNU Journal of Science: Legal Studies

Journal homepage: <https://js.vnu.edu.vn/LS>



Original Article

Reshaping Labor Relations in Vietnam's Platform-Based Transport Sharing Economy: A Marxist Perspective

Ho Thi Thanh Truc*

University of Finance - Marketing, Nguyen Kiem Street, Duc Nhuan Ward, HCM City, Vietnam

Received 29th September 2025

Revised 19th February 2026; Accepted 25th September 2026

Abstract: The rapid expansion of the sharing economy in Vietnam, particularly in the transportation sector through digital platforms such as Grab, Gojek, and Be, has given rise to new, informal yet highly regulated forms of labor relations. In this context, Karl Marx's labor process theory, which emphasises the control of the means of production, the extraction of surplus value, and the alienation of labor, has re-emerged as a critical analytical tool for uncovering contemporary mechanisms of labor control obscured by narratives of entrepreneurial freedom or flexible work. This study examines how digital platforms restructure labor power through algorithmic management, thereby blurring the boundary between dependent and independent labor. These developments highlight the urgent need to reform existing legal frameworks to adequately address the unique characteristics of platform-based labor. Re-engaging with Marxist theory is not only theoretically significant but also essential for informing policy interventions aimed at protecting platform workers in Vietnam's rapidly evolving digital economy.

Keywords: Labor process theory; platform economy; algorithmic control; informal labor relations; sharing economy.

* Corresponding author.

E-mail address: hotruc@ufm.edu.vn

<https://doi.org/10.25073/2588-1167/vnuls.4818>

Tái định hình quan hệ lao động trong kinh tế chia sẻ trong lĩnh vực vận tải tại Việt Nam qua lăng kính Marxist

Hồ Thị Thanh Trúc *

*Trường Đại học Tài chính - Marketing, đường Nguyễn Kiệm, phường Đức Thuận,
Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam*

Nhận ngày 29 tháng 9 năm 2025

Chỉnh sửa ngày 19 tháng 2 năm 2026; Chấp nhận đăng ngày 20 tháng 9 năm 2026

Tóm tắt: Sự phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế chia sẻ tại Việt Nam, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải thông qua các nền tảng số như Grab, Gojek hay Be, đang làm xuất hiện những hình thái quan hệ lao động mới, phi chính thức nhưng đầy ràng buộc. Trong bối cảnh đó, học thuyết Quá trình lao động (Labor process theory) của Karl Marx, vốn nhấn mạnh quyền kiểm soát tư liệu sản xuất, cơ chế bóc lột giá trị thặng dư và sự tha hóa của người lao động, đang trở lại như một công cụ lý luận sắc bén để nhận diện các hình thái kiểm soát lao động hiện đại vốn được che giấu dưới vỏ bọc tự do làm chủ hay lao động linh hoạt. Nghiên cứu này phân tích cách các nền tảng số tái cấu trúc quyền lực lao động thông qua kiểm soát bằng thuật toán, đồng thời làm lu mờ ranh giới giữa lao động phụ thuộc và lao động độc lập, từ đó đặt ra yêu cầu cấp thiết phải xây dựng lại khuôn khổ pháp lý phù hợp. Việc vận dụng học thuyết Marx không chỉ mang ý nghĩa học thuật, mà còn góp phần định hướng chính sách nhằm bảo vệ người lao động nền tảng trong điều kiện kinh tế số đang mở rộng nhanh chóng tại Việt Nam hiện nay.

Từ khóa: Học thuyết quá trình lao động; nền kinh tế nền tảng; kiểm soát bằng thuật toán quan hệ lao động phi chính thức; kinh tế chia sẻ.

1. Đặt vấn đề

Sự nổi lên của nền kinh tế chia sẻ trong vài năm trở lại đây đã làm thay đổi sâu sắc cấu trúc của thị trường lao động trên phạm vi toàn cầu. Tại Việt Nam, quá trình này diễn ra nhanh chóng và rõ nét nhất trong lĩnh vực vận tải hành khách, thông qua các nền tảng số như Grab, Gojek, Be,... Những nền tảng này không sở hữu phương tiện, cũng không ký kết hợp đồng lao động với tài xế, nhưng vẫn duy trì một cơ chế kiểm soát chặt chẽ thông qua hệ thống thuật toán, đánh giá và phân phối cuộc xe. Mô hình lao động không chính thức nhưng bị kiểm soát cao này đang đặt ra thách thức lớn đối với hệ thống pháp luật lao

động hiện hành, vốn được xây dựng dựa trên khái niệm lao động phụ thuộc truyền thống.

Trong bối cảnh đó, việc xác định tính chất pháp lý của quan hệ giữa tài xế xe công nghệ và nền tảng trở nên đặc biệt cấp thiết. Việc nền tảng né tránh trách nhiệm pháp lý của người sử dụng lao động đã khiến hàng nghìn tài xế rơi vào tình trạng lao động không được bảo vệ. Họ không có hợp đồng, không có bảo hiểm xã hội, không có cơ chế thương lượng tập thể. Thực tiễn này đặt ra yêu cầu phải thay đổi tư duy về khung lý luận để có thể nhận diện đúng bản chất của các mối quan hệ sản xuất mới đang hình thành.

Trong quá trình tìm kiếm công cụ lý luận thích hợp, học thuyết Quá trình lao động của

* Tác giả liên hệ.

Địa chỉ email: hotruc@ufm.edu.vn

<https://doi.org/10.25073/2588-1167/vnuls.4818>

Karl Marx đang được giới học thuật quốc tế phục hồi và khai thác trở lại như một cách tiếp cận có sức gợi mở lớn. Nhiều nghiên cứu quốc tế gần đây đã vận dụng học thuyết này để làm rõ cơ chế bóc lột giá trị thặng dư, sự kiểm soát vô hình của thuật toán, cũng như sự tha hóa của người lao động trong mô hình kinh tế nền tảng. Khác với các lý thuyết thị trường tự do vốn coi người lao động là chủ thể tự chủ, học thuyết Marx nhìn thẳng vào cấu trúc quyền lực và sự lệ thuộc giữa các bên trong quá trình sản xuất, điều này đặc biệt phù hợp để lý giải bản chất quan hệ lao động trong nền kinh tế chia sẻ hiện nay.

Tại Việt Nam, việc trở lại với học thuyết Marx không chỉ có giá trị học thuật, mà còn mang ý nghĩa chính trị - pháp lý sâu sắc. Với tư cách là học thuyết nền tảng của hệ thống chính trị và pháp luật Việt Nam, học thuyết Marx cần được vận dụng một cách sáng tạo để nhận diện, phân tích và điều chỉnh các hình thức quan hệ lao động hiện đại. Trong bối cảnh nền kinh tế số đang phát triển nhanh chóng, việc tiếp tục duy trì khoảng trống pháp lý đối với người lao động nền tảng sẽ dẫn đến sự bất bình đẳng gia tăng và nguy cơ hình thành một tầng lớp lao động mới không được pháp luật bảo vệ.

Bài viết này nhằm góp phần làm rõ tính chất của quan hệ giữa tài xế xe công nghệ và nền tảng thông qua lăng kính của học thuyết Quá trình lao động của Marx. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số định hướng lập pháp nhằm xây dựng và hoàn thiện khung pháp luật bảo vệ quyền lợi chính đáng của tài xế xe công nghệ, những người lao động đang giữ vai trò quan trọng trong cấu trúc vận hành của nền kinh tế chia sẻ tại Việt Nam.

2. Khái quát về quan hệ lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ

Karl Marx không định nghĩa khái niệm quan hệ lao động một cách kỹ thuật, nhưng toàn bộ tư tưởng của ông xoay quanh bản chất lịch sử - xã hội của mối quan hệ này trong chủ nghĩa tư bản. Trong Tư bản luận năm 1867, Marx mô tả người lao động như một chủ thể bị buộc phải bán sức

lao động như hàng hóa, trong khi người sở hữu tư liệu sản xuất tìm cách chiếm đoạt giá trị thặng dư mà lao động tạo ra [1]. Theo đó, quan hệ lao động là một hình thái của quan hệ sản xuất có tính bóc lột, được nguy trang dưới hình thức hợp đồng tự do và bình đẳng về mặt pháp lý. Cách tiếp cận này đặt nền tảng cho việc hiểu quan hệ lao động như một quan hệ giai cấp, mang tính xung đột, không thể trung lập về mặt pháp lý hay đạo đức.

Trái ngược với Marx, Freedland và các học giả pháp lý hiện đại lại tiếp cận khái niệm quan hệ lao động từ góc độ pháp lý - hành chính. Trong công trình của mình, Freedland định nghĩa quan hệ lao động là một trong nhiều dạng quan hệ việc làm cá nhân, tức mỗi quan hệ mà trong đó một cá nhân cung cấp lao động cho người khác theo các ràng buộc về mặt cá nhân và pháp lý. Điểm trọng tâm không còn là quan hệ sở hữu tư liệu sản xuất, mà là mức độ kiểm soát, phụ thuộc và tính liên tục trong quan hệ làm việc. Mặc dù không phủ nhận yếu tố bất bình đẳng, Freedland thiên về việc phân loại và thiết kế các khuôn khổ pháp lý phù hợp với các loại hình quan hệ lao động đang thay đổi [2].

De Stefano tiếp nối tư tưởng của Freedland khi cho rằng khái niệm quan hệ lao động cần dựa trên thực chất của mối quan hệ lao động, chứ không phụ thuộc vào cách gọi tên hay hình thức hợp đồng. Trong bối cảnh nền kinh tế nền tảng làm lu mờ ranh giới giữa lao động phụ thuộc và độc lập, ông đề xuất sử dụng các tiêu chí như: 1) mức độ kiểm soát; 2) quyền từ chối công việc; 3) tính độc quyền; 4) sự phụ thuộc về kinh tế để xác định quan hệ lao động thực chất [3]. Quan điểm này không phủ nhận lý thuyết của Marx về kiểm soát và phụ thuộc, mà ngược lại, dịch chuyển sang một ngôn ngữ pháp lý hiện đại, nhấn mạnh yêu cầu cải cách hệ thống phân loại lao động.

Trong công trình có ảnh hưởng rộng rãi, Prassl và Risak (2015) cho rằng luật lao động hiện đại cần vượt qua mô hình nhị nguyên giữa lao động phụ thuộc và lao động độc lập, bằng cách tập trung vào mức độ phụ thuộc về kinh tế và chức năng của người lao động trong hệ thống sản xuất. Họ đề xuất mô hình sự lệ thuộc về mặt chức năng (functional subordination), mô hình

mà người lao động dù có vẻ ngoài là tự chủ, vẫn có thể bị chi phối hoàn toàn bởi nền tảng kỹ thuật [4]. Gọi mở này tạo cơ sở cho việc mở rộng phạm vi điều chỉnh của luật lao động tới các đối tượng lao động phi truyền thống như tài xế công nghệ, lao động tự do (freelancer) thông qua nền tảng kỹ thuật số, những người đang nằm ngoài hệ thống bảo vệ chính thức [4].

Trên phạm vi quốc tế, việc phân loại tài xế công nghệ là nhân viên (employee) hay nhà thầu độc lập (independent contractor) vẫn là nguồn bất đồng lớn trong cả học thuật lẫn chính sách. Theo Prassl và Risak (2015), nhiều nền tảng khởi đầu bằng mô hình thuê nhân viên rồi chuyển dần sang hình thức nhà thầu độc lập [4], hoặc áp dụng mô hình lai ghép như Hilfr ở Đan Mạch, nơi người lao động có thể chuyển sang dạng nhân viên sau khi đạt 100 giờ làm việc [5]. Tại Anh và New Zealand, tòa án đã bác bỏ những luận điểm dựa trên hợp đồng giả định để kết luận Uber drivers nên được công nhận là nhân viên, lưu ý rằng quyền kiểm soát thuật toán và sự lệ thuộc vào nền tảng phản ánh một mối quan hệ phụ thuộc thực chất [6].

Các nhà nghiên cứu bao gồm Friedman (2014) [7], Meijerink & Keegan (2019) [8] cũng ghi nhận rằng nhiều doanh nghiệp cung cấp nền tảng vẫn tiếp tục phân loại tài xế như nhà thầu độc lập nhằm né tránh trách nhiệm pháp lý.

Để làm rõ mối quan hệ giữa tài xế xe công nghệ và doanh nghiệp cung cấp nền tảng trong nền kinh tế chia sẻ, ta cần xác định những đặc điểm của quan hệ này xuất phát từ những đặc trưng trong mô hình kinh tế chia sẻ, cụ thể như sau: Thứ nhất, quan hệ lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ mang đặc trưng phi chính thức nhưng vẫn chịu sự kiểm soát chặt chẽ từ nền tảng số. Trong các mô hình truyền thống, quan hệ lao động thường được xác lập rõ ràng thông qua hợp đồng lao động và các chế định pháp lý cụ thể. Tuy nhiên, trong mô hình kinh tế chia sẻ, tài xế công nghệ không được công nhận là người lao động theo nghĩa pháp lý, mà thường bị xếp vào nhóm đối tác độc lập hoặc lao động tự do. Điều này tạo ra một hình thức quan hệ lao động không tên, không quy định rõ quyền lợi, nghĩa vụ, nhưng trên thực tế lại chịu sự

điều phối chặt chẽ thông qua các thuật toán do nền tảng kiểm soát [4].

Thứ hai, sự mờ hóa ranh giới giữa lao động phụ thuộc và độc lập là một trong những đặc điểm then chốt của mô hình lao động trong kinh tế chia sẻ. Các nền tảng số không can thiệp trực tiếp vào thời gian làm việc hay lương của tài xế, nhưng lại sử dụng hệ thống thuật toán để điều phối công việc, chấm điểm hiệu suất và thậm chí loại bỏ người lao động khỏi nền tảng. Điều này khiến người lao động vừa không có quyền thương lượng tập thể, vừa không được bảo vệ bởi các quy định về tiền lương tối thiểu, bảo hiểm xã hội hay thời giờ làm việc như lao động chính thức, dù trên thực tế họ chịu sự chi phối tương tự như trong một quan hệ lao động phụ thuộc [3].

Thứ ba, quan hệ lao động trong nền kinh tế chia sẻ có xu hướng cá nhân hóa và phi tập thể hóa, dẫn đến sự suy yếu của quyền lực thương lượng của người lao động. Theo Freedland (2007), các quan hệ lao động cá nhân (personal work relations) trong nền kinh tế số hiện đại có xu hướng cắt đứt tính tập thể vốn là nền tảng của quyền lợi lao động trong mô hình công nghiệp truyền thống [2].

Tài xế xe công nghệ hoạt động rải rác, bị chia tách bởi cơ chế chấm điểm cá nhân và cơ chế thưởng, phạt theo thuật toán, từ đó khó hình thành các tổ chức đại diện. Điều này khiến họ rơi vào tình trạng bị bóc lột giá trị thặng dư mà không có khả năng phản kháng hay đàm phán tập thể, đúng như Marx từng mô tả trong học thuyết về sự tha hóa và phân mảnh giai cấp công nhân.

3. Phân tích quan hệ lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ dưới góc nhìn học thuyết Marx

3.1. Quyền kiểm soát tư liệu sản xuất và sự phụ thuộc bị che giấu

Theo học thuyết của Karl Marx, mối quan hệ cơ bản giữa người lao động và tư bản được xác lập thông qua sự sở hữu tư liệu sản xuất. Trong mô hình kinh tế chia sẻ, tuy các nền tảng như Uber, Grab, Gojek, Be,... không sở hữu trực tiếp phương tiện vận tải, nhưng họ nắm toàn quyền

kiểm soát hạ tầng kỹ thuật số, một dạng tư liệu sản xuất mới trong nền kinh tế số. Chính nền tảng, với quyền kiểm soát dữ liệu, thuật toán và cơ sở hạ tầng kỹ thuật số, đã chi phối toàn bộ quá trình lao động, từ việc phân phối đơn hàng, đánh giá hiệu suất, cho đến việc duy trì hoặc loại bỏ người lao động khỏi hệ thống. Như Marx từng cảnh báo, sự phụ thuộc của người lao động vào chủ tư bản thường được nguy trang bằng các hình thức pháp lý tưởng chừng như tự do và điều này lặp lại trong kinh tế nền tảng qua hình thức đối tác độc lập, trong khi bản chất vẫn là lao động phụ thuộc bị kiểm soát chặt chẽ¹.

3.2 Giá trị thặng dư và hình thức bóc lột mới

Marx xác lập rằng bản chất của bóc lột nằm ở chỗ giá trị thặng dư do người lao động tạo ra bị chiếm đoạt mà không được trả công tương xứng. Trong mô hình kinh tế chia sẻ, điều này biểu hiện qua việc các nền tảng thu được lợi nhuận khổng lồ từ mỗi giao dịch, trong khi tài xế, người thực hiện dịch vụ trực tiếp, chỉ nhận một phần nhỏ giá trị tạo ra. Các nền tảng, với tư cách là nhà tổ chức ẩn danh, giảm thiểu chi phí bằng cách tránh nghĩa vụ lao động như bảo hiểm, nghỉ phép hay lương tối thiểu. Đây là một hình thức bóc lột tinh vi, khi giá trị thặng dư không bị chiếm đoạt tại công xưởng như trong thế kỷ XIX, mà thông qua thuật toán và cơ chế định giá phi minh bạch, tạo nên một dạng bóc lột không chủ đích [7]. Hệ quả là người lao động bị đẩy vào trạng thái làm việc kéo dài với thu nhập bấp bênh, trong khi nền tảng tích lũy lợi nhuận ở cấp độ toàn cầu.

3.3 Sự tha hóa và tự giám sát trong lao động số

¹ Nguyên văn: “This sphere... is the very Eden of the innate rights of man. There alone rule Freedom, Equality, Property and Bentham. Freedom because both buyer and seller of a commodity, say of labour-power, are constrained only by their own free will. They contract as free agents, and the agreement they come to, is but the form in which they give legal expression to their common will. Equality because each enters into relation with the other, as with a simple owner of commodities, and they exchange

Khái niệm tha hóa trong học thuyết Marx chỉ ra rằng người lao động, dưới chế độ tư bản, ngày càng xa rời sản phẩm lao động, quá trình lao động, bản chất con người và cộng đồng. Trong bối cảnh kinh tế chia sẻ, sự tha hóa không chỉ tiếp diễn mà còn sâu sắc hơn. Tài xế công nghệ không chỉ không làm chủ quá trình lao động, mà còn phải liên tục điều chỉnh hành vi theo các tiêu chí đánh giá vô hình như xếp hạng sao, tỷ lệ nhận đơn, hoặc các chỉ số ẩn trong thuật toán. Việc này dẫn đến cơ chế tự giám sát, trong đó người lao động trở thành người quản lý chính mình để phù hợp với logic vận hành của nền tảng. Như Foucault từng phân tích trong Panopticon, cơ chế quyền lực hiện đại không cần áp đặt từ bên ngoài mà được nội tại hóa trong hành vi cá nhân. Sự tự giám sát này là một biểu hiện mới của tha hóa lao động trong thời đại kỹ thuật số [9].

3.4 Tái cấu trúc quan hệ lao động: từ công xưởng sang nền tảng

Quan hệ lao động trong kinh tế chia sẻ đã chuyển dịch khỏi không gian công xưởng truyền thống sang một mô hình phi tập trung, nơi người lao động kết nối với nền tảng thông qua ứng dụng kỹ thuật số. Tuy nhiên, sự dịch chuyển này không đồng nghĩa với việc xóa bỏ quan hệ lao động phụ thuộc mà chỉ là sự tái cấu trúc về hình thức kiểm soát. Trong khi công xưởng biểu tượng cho sự giám sát vật lý và đồng bộ, thì nền tảng số biểu hiện quyền lực phân tán nhưng sâu rộng, thông qua dữ liệu, thuật toán và trí tuệ nhân tạo. Sự thay đổi không gian lao động đi kèm với sự thay đổi về cơ chế bóc lột và kiểm soát, nhưng

equivalent for equivalent. Property because each disposes only of what is his own. And Bentham because each looks only to himself.” Karl Marx, Capital Vol. I, Chapter 6: The Sale and Purchase of Labour-Power. Marx, K. (1990). Capital: A critique of political economy. Volume I (B. Fowkes, Trans.). Penguin Books. (Original work published 1867), nguồn: <https://www.marxists.org/archive/marx/works/1867-c1/ch06.htm>, truy cập ngày 27/07/2025.

vẫn giữ nguyên bản chất tư bản, nơi giá trị lao động bị trích ly phục vụ tích lũy tư bản. Đây là lý do vì sao các học giả như Srnicek (2017) gọi các nền tảng số là tư bản nền tảng, một giai đoạn mới trong lịch sử phát triển của chủ nghĩa tư bản [10].

Như vậy, trong học thuyết kinh tế - chính trị của Karl Marx, quan hệ lao động không được xác định chỉ dựa trên hình thức pháp lý như hợp đồng lao động mà phải được hiểu theo bản chất kinh tế - xã hội của quá trình sản xuất, tức là mối quan hệ giữa người sở hữu tư liệu sản xuất và người không sở hữu, phải bán sức lao động để sinh tồn². Áp dụng cách tiếp cận này vào mô hình kinh tế chia sẻ, có thể thấy rằng quan hệ giữa tài xế công nghệ và các nền tảng như Uber, Grab, Be, Xanh SM... mang đầy đủ đặc trưng của một quan hệ lao động theo nghĩa thực chất. Dù bị phân loại pháp lý là đối tác độc lập, tài xế không sở hữu nền tảng kỹ thuật số, tức tư liệu sản xuất hiện đại và hoàn toàn phụ thuộc vào nền tảng để có việc làm, thu nhập và khả năng tồn tại trong thị trường lao động.

Điểm mấu chốt trong lập luận Marxist là quyền kiểm soát quá trình lao động. Trong khi nền tảng không trực tiếp ra lệnh hay thiết lập lịch làm việc, thì quyền lực kiểm soát được thực hiện

thông qua thuật toán, định mức đánh giá, hệ thống chấm điểm và cơ chế thưởng, phạt tự động. Điều này cho phép nền tảng định hình hành vi lao động một cách gián tiếp nhưng hiệu quả hơn so với mô hình công xưởng truyền thống. Như Marx từng chỉ ra, lao động không chỉ bị tước đoạt sản phẩm mà còn bị kiểm soát trong chính quá trình sản xuất, khiến con người không còn là chủ thể sáng tạo mà trở thành công cụ cho mục tiêu tích lũy tư bản³. Tương tự, trong kinh tế nền tảng, tài xế không kiểm soát được khách hàng, giá cước, tuyến đường, hay điều kiện làm việc, tất cả đều do nền tảng quyết định qua hệ thống số hóa.

Hơn nữa, theo lý luận giá trị thặng dư, người lao động bị bóc lột khi phần lớn giá trị họ tạo ra bị chiếm đoạt bởi chủ thể sở hữu tư liệu sản xuất. Trong mô hình kinh tế chia sẻ, mỗi chuyến xe đều tạo ra giá trị cho nền tảng, không chỉ qua phí dịch vụ mà còn qua dữ liệu về hành vi, vị trí và thời gian làm việc của tài xế, được dùng để tối ưu hóa lợi nhuận cho nền tảng trong tương lai. Tức là, tài xế không chỉ bị khai thác về sức lao động thể chất mà còn bị khai thác về dữ liệu cá nhân, họ trở thành một loại lao động số mới trong chủ nghĩa tư bản nền tảng [10]. Do đó, nền tảng

² Nguyên văn: “For the conversion of his money into capital, therefore, the owner of money must meet in the market with the free labourer, free in the double sense, that as a free man he can dispose of his labour-power as his own commodity, and that on the other hand he has no other commodity for sale, is short of everything necessary for the realisation of his labour-power. The question why this free labourer confronts him in the market, has no interest for the owner of money, who regards the labour-market as a branch of the general market for commodities. And for the present it interests us just as little. We cling to the fact theoretically, as he does practically. One thing, however, is clear Nature does not produce on the one side owners of money or commodities, and on the other men possessing nothing but their own labour-power. This relation has no natural basis, neither is its social basis one that is common to all historical periods. It is clearly the result of a past historical development, the product of many economic revolutions, of the extinction of a whole series of older forms of social production”. Xem Marx, K.

(1990). *Capital: A critique of political economy. Volume I* (B. Fowkes, Trans.). London: Penguin Books. (Original work published 1867), pp. 274-275. <https://www.marxists.org/archive/marx/works/1867-c1/ch06.htm>, (accessed on October 07th, 2025)

³ Nguyên văn: “Labour is, first of all, a process between man and nature....” but under capitalism, “it is not the worker who employs the means of production, but the means of production that employ the worker” (p. 425). Consequently, “the worker becomes an appendage of the machine,” and is “ruled by the independent movement of the machinery” (p. 548). Hence, the worker is alienated not only from the product but also from the process itself, being reduced to a tool for capital accumulation.” Xem: Marx, K. (1990). *Capital: A critique of political economy. Volume I* (B. Fowkes, Trans.). Penguin Books. (Original work published 1867), <https://www.marxists.org/archive/marx/works/1844-manuscripts/labour.htm>, (accessed on October 07th, 2025).

không chỉ là công cụ trung gian như cách các công ty này tự định vị, mà thực chất là chủ tư bản thông qua nền tảng kỹ thuật số điều phối và kiểm soát quá trình lao động, chiếm đoạt phần lớn giá trị gia tăng, đồng thời phủ nhận nghĩa vụ đối với người lao động đúng như hình thức bóc lột mà Marx mô tả nhưng với một lớp vỏ nguy trang hiện đại.

Từ góc độ Marxist, việc xác định quan hệ bóc lột trong lao động nền tảng không phụ thuộc vào việc chứng minh đầy đủ mọi biểu hiện cổ điển của bóc lột, mà cốt lõi nằm ở cấu trúc sở hữu tư liệu sản xuất và cơ chế chiếm đoạt giá trị. Các nghiên cứu quốc tế chỉ ra rằng nền tảng số kiểm soát những tư liệu sản xuất then chốt như hạ tầng kỹ thuật số, dữ liệu và thuật toán, đồng thời điều phối lao động thông qua quản lý thuật toán, làm suy giảm quyền tự chủ thực chất của người lao động [17]. Phần giá trị kinh tế vượt quá thù lao mà người lao động nhận được là nền tảng tích lũy thông qua cơ chế trích khấu và độc quyền dữ liệu, phản ánh logic chiếm đoạt giá trị thặng dư trong chủ nghĩa tư bản nền tảng [10].

Do đó, quan hệ giữa tài xế công nghệ và nền tảng không thể bị giản lược thành hợp tác dân sự giữa hai chủ thể độc lập, mà phải được nhìn nhận là một quan hệ lao động bị che giấu, trong đó nền tảng là chủ thể kiểm soát tư liệu sản xuất, tổ chức quá trình lao động và chiếm đoạt giá trị thặng dư, còn tài xế là người lao động phụ thuộc dù không được công nhận về mặt pháp lý. Sự phủ định danh nghĩa người lao động chỉ là biểu hiện mới của hình thức tha hóa, khi người lao động bị cắt đứt quyền đại diện, đàm phán và bảo vệ pháp lý đúng như Marx đã cảnh báo về bản chất bóc lột trong mọi giai đoạn của chủ nghĩa tư bản.

4. Bối cảnh nền kinh tế chia sẻ ở Việt Nam và một số khuyến nghị vận dụng học thuyết Marx nhằm xác định chính xác quan hệ lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam

4.1. Bối cảnh kinh tế chia sẻ ở Việt Nam

Kinh tế chia sẻ tại Việt Nam phát triển nhanh chóng trong thập niên qua, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải hành khách với sự xuất hiện của các nền tảng như Grab, Gojek, Be hay FastGo. Các mô hình này ban đầu được chào đón như một biểu tượng của đổi mới sáng tạo và tiện ích số hóa, nhưng đồng thời cũng đặt ra nhiều thách thức pháp lý, nhất là trong việc xác định địa vị pháp lý của tài xế công nghệ. Theo Báo cáo của Bộ Giao thông Vận tải năm 2022, cả nước có hơn 210.000 tài xế đang hoạt động cho các nền tảng vận tải công nghệ, nhưng phần lớn đều không được ký hợp đồng lao động chính thức, không được tham gia bảo hiểm xã hội hay tiếp cận chế độ an sinh cơ bản [11]. Cơ quan quản lý hiện vẫn chưa đưa ra được một định nghĩa thống nhất về tư cách pháp lý của tài xế trong mô hình này, dẫn đến khoảng trống trong việc bảo vệ quyền lợi. Việc phân loại tài xế là đối tác kinh doanh độc lập như Grab thường nhấn mạnh đã phủ định hoàn toàn bản chất lao động phụ thuộc trong thực tiễn, tạo điều kiện cho các nền tảng né tránh trách nhiệm đối với việc sử dụng lao động. Từ đó, đặt ra nhu cầu cấp thiết phải xem xét lại bản chất quan hệ giữa tài xế và nền tảng dưới góc độ học thuật, thay vì chỉ dựa vào hình thức hợp đồng.

Quan hệ lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam hiện nay có thể tóm lược như sau:

Thứ nhất, quan hệ lao động trong kinh tế chia sẻ tại Việt Nam mang tính phi chính thức rõ rệt, song lại chịu sự kiểm soát chặt chẽ từ các nền tảng kỹ thuật số. Một khảo sát độc lập tại TP.HCM cho thấy tài xế toàn thời gian làm việc trung bình tới 75,6 giờ mỗi tuần, gần gấp đôi giới hạn 48 giờ/tuần quy định tại Điều 105 Bộ luật Lao động Việt Nam năm 2019 (Friedrich-Ebert-Stiftung Vietnam, 2022) [12]. Dù không có hợp đồng lao động chính thức, người lao động vẫn bị kiểm soát bởi các thuật toán phân phối cuộc xe, xếp hạng, thưởng phạt, tạo ra một cơ chế giám sát vô hình nhưng hiệu quả, tương tự khái niệm máy móc làm chủ lao động mà Marx từng phân tích trong Tư bản. Mô hình này khiến người lao động phải liên tục làm việc dưới áp lực hiệu suất và thời gian, dù trên danh nghĩa họ là người làm việc tự do.

Thứ hai, mô hình kinh tế nền tảng tại Việt Nam đang xóa nhòa ranh giới giữa lao động độc

lập và phụ thuộc, qua đó tạo ra một kiểu lao động phụ thuộc trá hình. Các tài xế công nghệ thường được gọi là đối tác độc lập, nhưng thực tế họ bị nền tảng chi phối hoàn toàn thông qua các thuật toán gán việc, định mức, chấm điểm và thưởng phạt. Theo báo cáo của Fairwork Vietnam và ISEAS–Yusof Ishak Institute, thu nhập ròng trung bình của tài xế xe máy công nghệ tại TP.HCM là khoảng 9.290.344 VND/tháng (tương đương 409 USD) sau khi trừ chi phí vận hành. Để đạt được mức thu nhập này, người lao động phải làm việc trung bình 11 giờ mỗi ngày, 28 ngày mỗi tháng [13]. Dù cao hơn mức lương tối thiểu vùng tại TP.HCM năm 2024 là 4.410.000 VND/tháng, mức thu nhập này chỉ vừa tiệm cận ngưỡng lương đủ sống được tính toán cho Khu vực 1 (TP.HCM) là 8.970.296 VND/tháng [14]. Điều này cho thấy người lao động trong nền kinh tế nền tảng tại Việt Nam, dù hoạt động toàn thời gian với cường độ cao, vẫn chỉ đảm bảo mức sống tối thiểu và không có nhiều dư địa để tích lũy hay phòng ngừa rủi ro.. Điều đáng nói là dù được gọi là đối tác, họ không được hưởng bảo hiểm xã hội, nghỉ phép hay lương tối thiểu, cho thấy họ thực sự phụ thuộc về kinh tế và kỹ thuật vào nền tảng đây là một hình thức lao động bị che giấu, mà Marx mô tả là lao động bị bóc lột dưới hình thức tự do giả tạo. Hình thức hợp đồng tự do chỉ là lớp vỏ pháp lý che giấu bản chất quan hệ lao động lệ thuộc.

Thứ ba, quan hệ lao động trong kinh tế chia sẻ tại Việt Nam bị cá nhân hóa và phi tập thể hóa, từ đó làm suy yếu quyền thương lượng và bảo vệ của người lao động. Theo nghiên cứu của Fulcrum (ISEAS–Yusof Ishak Institute), hiện có khoảng 200.000 tài xế app-based đang hoạt động tập trung tại Hà Nội và TP.HCM, nhưng không được công nhận là lao động chính thức, và cũng không có công đoàn đại diện. Theo nghiên cứu của ISEAS–Yusof Ishak Institute, hiện có nhiều tài xế xe công nghệ (app-based drivers) tại Hà Nội và TP.HCM hoạt động với vai trò là nhà thầu độc lập, không được công nhận là lao động chính thức và không có tổ chức công đoàn đại diện. Khi giá xăng tăng mạnh, các tài xế đã lựa chọn tắt app tập thể để phản đối, cho thấy các hình thức phản kháng lao động diễn ra một cách tự phát,

không thông qua bất kỳ hình thức đại diện pháp lý nào [15]. Việc cá nhân hóa môi trường làm việc và thuật toán hóa cơ chế giao tiếp khiến quyền lực thương lượng tập thể gần như không tồn tại, đưa người lao động về trạng thái con người bị phân tán trong guồng máy kỹ thuật số, như Marx từng cảnh báo về sự tha hóa con người trong sản xuất tư bản chủ nghĩa. Tình trạng này cho thấy sự mất cân bằng quyền lực trầm trọng giữa nền tảng và người lao động, đây có thể được xem là một dạng bóc lột kỹ thuật số (digital exploitation) mà pháp luật lao động hiện hành chưa kịp điều chỉnh.

4.2 Một số khuyến nghị vận dụng học thuyết Marx nhằm xác định chính xác quan hệ lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam

Từ những phân tích trên, tác giả đưa ra những khuyến nghị về vận dụng học thuyết Marx nhằm xác định chính xác quan hệ lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam như sau:

Thứ nhất, cần vận dụng quan điểm của Marx về quyền kiểm soát tư liệu sản xuất để xác định bản chất của mối quan hệ giữa tài xế và nền tảng. Theo Marx, người lao động không sở hữu tư liệu sản xuất và vì thế buộc phải bán sức lao động để sinh tồn, dẫn đến mối quan hệ phụ thuộc tất yếu. Trong mô hình kinh tế chia sẻ, nền tảng số như Grab hay Be chính là hình thái tư liệu sản xuất hiện đại, nơi tập trung quyền điều phối, phân bổ, kiểm soát hành vi làm việc thông qua hệ thống thuật toán. Dù tài xế sở hữu phương tiện, họ không thể tạo ra thu nhập nếu không được kết nối và điều phối bởi nền tảng, thể hiện mối quan hệ phụ thuộc tương tự như công nhân trong các nhà máy thời công nghiệp. Vì vậy, cần căn cứ vào mức độ kiểm soát của nền tảng đối với tài xế, cần tái định danh quan hệ giữa họ như một quan hệ lao động bản chất, thay vì hợp tác kinh doanh.

Thứ hai, nên áp dụng lý thuyết giá trị thặng dư của Marx để nhận diện cơ chế bóc lột lao động trên nền tảng kỹ thuật số. Theo đó, giá trị mà người lao động tạo ra luôn cao hơn giá trị họ được trả công, phần chênh lệch này tạo ra giá trị thặng dư cho nhà tư bản. Trong trường hợp này, tài xế công nghệ là người tạo ra giá trị dịch vụ

vận tải, nhưng nền tảng lại thu phần lớn lợi nhuận từ các khoản chiết khấu, phí nền tảng và cả dữ liệu hành vi người dùng. Phần giá trị thặng dư mà họ tạo ra bị nền tảng thu giữ một cách vô hình qua công nghệ, cho thấy rõ đặc điểm bóc lột theo đúng nghĩa Marxist, bất kể hợp đồng pháp lý ghi nhận họ là đối tác độc lập.

Thứ ba, nền vận dụng khái niệm sự tha hóa lao động để nhìn nhận những hậu quả xã hội của mô hình này. Marx cho rằng trong chế độ tư bản, người lao động bị tha hóa khỏi sản phẩm lao động, quá trình lao động, đồng loại và bản thân mình [16]. Tài xế công nghệ không kiểm soát được lịch trình, thu nhập hay định hướng công việc của mình, mà phải tuân thủ thuật toán vô hình và xếp hạng đánh giá của khách hàng. Chính việc này khiến họ đánh mất sự chủ động, trở thành một phần của cỗ máy nền tảng, dễ bị thay thế hoặc loại trừ. Hơn thế, khi nền tảng điều hành mọi thứ từ xa, tài xế không thể nhận diện rõ người sử dụng lao động thực sự, khiến cảm thức về quyền lợi và đấu tranh giai cấp ngày càng mai một.

Thứ tư, việc cá nhân hóa và phân tán quan hệ lao động trong nền tảng cần được nhìn nhận là một hình thức chia để trị kỹ thuật số, đúng như Marx từng cảnh báo về vai trò của sự phân công lao động và kiểm soát trong duy trì quyền lực của giai cấp tư bản. Vì vậy, cần khuyến nghị sửa đổi luật pháp để công nhận các đặc điểm cấu thành quan hệ lao động hiện đại, bao gồm kiểm soát qua thuật toán, phụ thuộc về thu nhập và tính thường xuyên của công việc. Từ đó, người lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ có thể được bảo vệ bởi các tiêu chuẩn tối thiểu về lương, thời giờ làm việc và an sinh xã hội thay vì bị xếp ngoài lề chỉ vì không có hợp đồng lao động truyền thống.

Dưới đây là các đề xuất cụ thể cho khung pháp lý nhằm bảo vệ tài xế xe công nghệ trong nền kinh tế chia sẻ tại Việt Nam, dựa trên phân tích học thuyết Marx và thực tiễn hiện nay:

Thứ nhất, cần xác lập một danh mục pháp lý trung gian giữa người lao động và nhà thầu độc lập dành riêng cho lao động nền tảng, tương tự như mô hình worker tại Vương quốc Anh. Danh

mục này cho phép thừa nhận bản chất lệ thuộc và dễ tổn thương của người lao động qua nền tảng, từ đó mở đường cho việc áp dụng các quyền cơ bản như lương tối thiểu, thời giờ làm việc hợp lý, nghỉ phép có lương và bảo hiểm xã hội bắt buộc. Đây là cách để khắc phục tình trạng lao động vô hình và bất bình đẳng cấu trúc vốn bị che giấu dưới danh nghĩa hợp đồng dân sự.

Thứ hai, việc cá nhân hóa và phân tán quan hệ lao động trong nền tảng cần được nhìn nhận là một hình thức chia để trị kỹ thuật số, đúng như Marx từng cảnh báo về vai trò của sự phân công lao động và kiểm soát trong việc duy trì quyền lực của giai cấp tư bản. Vì vậy, cần khuyến nghị sửa đổi luật pháp để công nhận các đặc điểm cấu thành quan hệ lao động hiện đại, bao gồm kiểm soát qua thuật toán, phụ thuộc về thu nhập và tính thường xuyên của công việc. Từ đó, người lao động trong mô hình kinh tế chia sẻ có thể được bảo vệ bởi các tiêu chuẩn tối thiểu về lương, thời giờ làm việc và an sinh xã hội thay vì bị xếp ngoài lề chỉ vì không có hợp đồng lao động truyền thống.

Thứ ba, cần quy định rõ nghĩa vụ của nền tảng kỹ thuật số như một người sử dụng lao động theo thực chất, thay vì để họ né tránh trách nhiệm bằng cách viện dẫn vai trò công nghệ trung gian. Dựa trên nguyên tắc kiểm soát trong Học thuyết Marx, trong đó ai kiểm soát quá trình lao động thì là chủ thể bóc lột, do đó, luật cần xác định các hành vi như phân phối công việc qua thuật toán, đánh giá hiệu suất, xử phạt tự động,... là dấu hiệu pháp lý của quan hệ lao động, từ đó làm cơ sở để áp dụng chế tài pháp luật lao động.

Thứ tư, cần thiết lập cơ chế đại diện tập thể dành cho lao động nền tảng. Điều này có thể thực hiện thông qua việc sửa đổi Luật Công đoàn và Luật Lao động để công nhận các hình thức hiệp hội nghề nghiệp độc lập hoặc liên minh tài xế có quyền thương lượng tập thể với nền tảng. Việc này nhằm tái cấu trúc quan hệ lao động vốn đang bị phi tập thể hóa, cô lập và dễ tổn thương, điều này không nằm ngoài cảnh báo của Marx về sự tha hóa trong lao động tư bản hiện đại.

Thứ năm, cần có cơ chế minh bạch hóa thuật toán và kiểm soát lao động kỹ thuật số. Nền tảng

phải công khai các tiêu chí phân bổ cước xe, chấm điểm và xử phạt; đồng thời, người lao động có quyền khiếu nại quyết định tự động. Đây là bước đi nhằm chống lại sự kiểm soát vô hình và tạo ra điều kiện cho người lao động tái chiếm quyền tự chủ, điều vốn bị đánh mất trong lao động số hóa ngày nay.

Thứ sáu, Nhà nước cần xây dựng hệ thống bảo hiểm xã hội linh hoạt, tích hợp với nền tảng, cho phép trích nộp tự động dựa trên thu nhập thực tế của tài xế. Điều này không chỉ mở rộng bao phủ an sinh xã hội mà còn thể chế hóa vai trò của nền tảng như chủ thể góp phần vào nghĩa vụ xã hội, thay vì chỉ là ứng dụng công nghệ đơn thuần. Những đề xuất này, nếu được thể chế hóa, sẽ giúp tái lập công bằng trong quan hệ lao động kỹ thuật số và khắc phục những bất cập về mặt pháp lý hiện nay, vốn đang cho phép bóc lột ẩn danh, né tránh trách nhiệm và làm xói mòn các chuẩn mực bảo vệ lao động mà pháp luật Việt Nam đã cam kết.

4. Kết luận

Dưới lăng kính học thuyết Marx, quan hệ giữa tài xế và nền tảng trong kinh tế chia sẻ tại Việt Nam không đơn thuần là hợp tác thương mại mà hàm chứa bản chất lao động lệ thuộc bị che giấu, với sự kiểm soát chặt chẽ thông qua thuật toán và sự tha hóa khỏi quá trình lao động. Việc tiếp tục coi họ là đối tác độc lập đã góp phần hợp pháp hóa cơ chế bóc lột kỹ thuật số mới, làm suy yếu khả năng thương lượng tập thể và tiếp cận quyền lợi lao động cơ bản. Do đó, cần thiết phải phân loại lại các đối tượng này như những người lao động thực thụ, từ đó thiết lập khung pháp lý bảo vệ phù hợp, góp phần khắc phục bất công trong cấu trúc lao động của nền kinh tế nền tảng hiện nay.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này là một phần kết quả của Luận án Tiến sĩ “Pháp luật về mô hình kinh tế chia sẻ trong lĩnh vực vận tải: Kinh nghiệm quốc tế và

bài học cho Việt Nam” do NCS. Hồ Thị Thanh Trúc thực hiện tại Trường Đại học Kinh tế - Luật, ĐHQGTP.HCM; Nghiên cứu này cũng là một phần kết quả của Đề tài cấp cơ sở về “Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng trong mô hình kinh tế chia sẻ trong lĩnh vực vận tải” do chủ nhiệm đề tài Hồ Thị Thanh Trúc thực hiện tại Trường Đại học Tài chính - Marketing.

Tài liệu tham khảo

- [1] K. Marx, *Capital: A critique of political economy*, Volume I, Translated by B. Fowkes, Penguin Books, London, (Originally published 1867), 1990, pp. 270.
- [2] P. Elias, *The Personal Employment Contract*. By Mark R. Freedland, *Cambridge Law Journal*, 2004, 63(3), pp. 774-75.
- [3] V. D. Stefano, *The Rise of the “Just-in-Time Workforce”: On-Demand Work, Crowd Work and Labour Protection in the “Gig-Economy”*. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 2016, 37(3), pp. 471-504.
- [4] J. Prassl, M. Risak, Uber, Taskrabbit, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 2015, 37(3), pp. 619-652.
- [5] N. Koutsimpogiorgos, J. V. Slageren, A. M. Herrmann, K. Frenken, Conceptualizing the gig economy and its regulatory problems. *Policy & Internet*, 2020 12(4), pp. 525-545. <https://doi.org/10.1002/poi3.237>.
- [6] L. N. Lata, Algorithmic Control and Resistance in the Gig Economy: A Case of Uber Drivers in Dhaka, *The Sociological Review*, 2025, <https://doi.org/10.1177/00380261251335371>.
- [7] G. Friedman, Workers without employers: Shadow corporations and the rise of the gig economy. *Review of Keynesian Economics*, 2024, 2(2), pp. 171-188. <https://doi.org/10.4337/roke.2014.02.03>.
- [8] J. Meijerink, A. Keegan, Conceptualizing human resource management in the gig economy: Toward a platform ecosystem perspective. *Journal of Managerial Psychology*, 2019, 34(4), pp. 214-232. <https://doi.org/10.1108/JMP-07-2018-0277>.
- [9] M. Foucault, *Discipline and punish: The birth of the prison* (A. Sheridan, Trans.). Pantheon Books. (Original work published 1975), 1977, <https://rollins.pressbooks.pub/app/uploads/sites/3/2024/08/Foucault-panopticon.pdf>, (accessed on October 7th, 2025).

- [10] N. Smicek, Platform Capitalism, Polity Press, 2017, <https://cdn.bookee.app/files/pdf/book/en/platform-capitalism.pdf>, (accessed on October 7th, 2025).
- [11] L. H. Hải, L. T. T. Hồng, V. A. Thư, N. T. Lý., T. T. Thu, V. T. Uyên, Mô hình kinh tế chia sẻ tại Việt Nam – nghiên cứu trường hợp xe công nghệ Grab, Tạp chí Quản lý Nhà nước điện tử, 2024. <https://www.quanlynhanuoc.vn/2024/05/14/mo-hinh-kinh-te-chia-se-tai-viet-nam-nghien-cuu-truong-hop-xe-cong-nghe-grab/>, (accessed on October 7th, 2025).
- [12] Friedrich-Ebert-Stiftung Vietnam, Benefits of platform work for workers need to be assessed with caution. FES Vietnam. <https://asia.fes.de/news/platform-economy-vietnam.html>, (accessed on October 7th, 2025).
- [13] Fairwork Vietnam & ISEAS-Yusof Ishak Institute, Fairwork Vietnam ratings 2023: Labour standards in the platform economy. <https://fair.work/en/fw/publications/vietnam-ratings-2023/>, (accessed on October 7th, 2025).
- [14] Global Living Wage Coalition & Anker Research Institute, Living wage update report 2024: Minimum Wage Region 1, Vietnam. Global Living Wage Coalition. <https://www.globallivingwage.org/living-wage-benchmarks/living-wage-for-minimum-wage-region-1-vietnam/>, (accessed on October 7th, 2025).
- [15] J. Buckley, The labour politics of app-based driving in Vietnam, Trends in Southeast Asia, 2023, No. 16/23. <https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/trends-in-southeast-asia/the-labour-politics-of-app-based-driving-in-vietnam-by-joe-buckley/>, (accessed on October 7th, 2025).
- [16] K. Marx, Economic and philosophical manuscripts of 1844. In R. C. Tucker (Ed.), The Marx-Engels reader (2nd ed., 1978, pp. 66-125). W. W. Norton. (Original work written 1844).
- [17] A. Rosenblat, L. Stark, Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers. International Journal of Communication, 10, 2016, 27. <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/4892/1739>.