



การบริหารเมืองและเศรษฐกิจไม่แบ่งปัน ในเมืองอัจฉริยะ: การทบทวนความสัมพันธ์ ระหว่างโครงสร้างและตัวแสดง

Urban Governance and Unsharing Economy in the Smart City: Rethinking Structure-Agent Relationships

กฤษฎา วีระโกศลพงศ์¹

Kritsada Theerakosonphong

นิสิตปริญญาเอก สาขาวิชานโยบายสาธารณะและการจัดการภาครัฐ
คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล จังหวัดนครปฐม 73170

PhD Student, Public Administration Program in
Public Policy and Public Management, Faculty of Social Sciences and
Humanities, Mahidol University, Nakhon Pathom 73170 Thailand

*Corresponding author E-mail: Kritsadathe@outlook.com

Received: 25th October 2019 / Revised: 3rd December 2019 /

Accepted: 9th December 2019

บทคัดย่อ

บทความนี้อภิปรายประเด็นหลักในแนวคิดของการบริหารเมืองและเศรษฐกิจแบ่งปัน โดยมีสมมติฐานว่าเมืองอัจฉริยะไม่ส่งเสริมโอกาสการมีงานทำให้แก่กลุ่มคนชายขอบและผู้มีรายได้น้อย ทั้งนี้เศรษฐกิจแพลตฟอร์มเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกและให้เข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลในการดำรงชีวิต แต่ต้องเผชิญกับการจ้างงานที่มีความเสี่ยง ขณะเดียวกันเมืองอัจฉริยะเพิกเฉยต่อเศรษฐกิจไม่เป็นทางการ

และกลายเป็นการผลิตซ้ำความเหลื่อมล้ำของวาทกรรมเสรีนิยมใหม่ ดังนั้นกลุ่มอาชีพดั้งเดิมของแรงงานไม่เป็นทางการ เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะและผู้ค้าข้างทาง ประสบกับความสัมพันธ์เชิงอำนาจ ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดต่อการทำให้เป็นทางการและจัดสรรทรัพยากรอย่างเป็นธรรมให้กลุ่มคนที่หลากหลายที่สำคัญการทำให้เป็นเมืองควรคำนึงถึงคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา ไม่ใช่วัตถุหรือสิ่งก่อสร้างทางกายภาพต่าง ๆ

คำสำคัญ: การบริหารเมือง, เศรษฐกิจแบ่งปัน, เมืองอัจฉริยะ, เศรษฐกิจแพลตฟอร์ม, ความไม่เป็นทางการ

Abstract

This article discusses the main arguments in concepts of urban governance and sharing economy, who have assumed the smart city that is not an opportunity employment for marginalized groups and low-income people. Then, the platform economy is facilities and accesses to digital infrastructures in living people, but they have to face precarious employment. Meanwhile, the smart city ignores to informal economy and led to reproduced inequalities of neoliberal doctrines. Therefore, traditional occupations of informal workers, such as motorcycle taxi drivers and street vendors, who confronted with power relations affect limited to formalization and distributed fair resource allocation for diverse actors. Furthermore, urbanization should be considering human-centred development rather than objects or physical structures.

Keywords: Urban Governance, Sharing Economy, Smart City, Platform Economy, Informality

1. บทนำ

การศึกษานโยบายเมือง (Urban Policy) มีขอบเขตการครอบคลุมถึงสถาปัตยกรรม การวางแผนเมือง และนโยบายที่อยู่อาศัย โดยทั้งหมดนี้ไม่ใช่ประเด็นใหม่และเกิดขึ้นกว่าศตวรรษแล้ว ทั้งยังเกี่ยวข้องโดยตรงกับบทบาทของรัฐบาลและนโยบายสวัสดิการสังคม ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและบริการสังคม เช่น การศึกษา การขนส่งสาธารณะ และการให้บริการสุขภาพ โดยสามารถจัดให้เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายสังคม (Social Policy) (Cochrane, 2010) กล่าวได้ว่า เมืองเคยเป็นศูนย์กลางที่ใช้ในการเคลื่อนไหวภายหลังวิกฤติการณ์แฮมเบอร์เกอร์ โดยมีขบวนการยึดครองที่นี่ยอร์กสะท้อนให้เห็นความเหลื่อมล้ำของระบบทุนนิยม และจะมีความสำคัญมากขึ้นภายใต้การทำให้เป็นเมืองโดยเสรีนิยมใหม่ (Neoliberal Urbanization) (Fujita, 2013) ในกรณีของไทยพิจารณาจากภารกิจของกรมประชาสงเคราะห์ ที่ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1940 แต่ภารกิจเน้นที่การบริหารและปกครอง โดยครอบคลุมถึงการประชาสงเคราะห์ (Public Welfare) ถือเป็นการใช้อำนาจนี้โดยกระทรวงมหาดไทย จึงแตกต่างจากการสังคมสงเคราะห์ที่เน้นการช่วยเหลือและพัฒนา ทำให้เวลานั้นภารกิจของการสร้างอาชีพและนิคมสร้างตนเอง กลายเป็นส่วนหนึ่งของการประชาสงเคราะห์ เพราะยึดโยงกับการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและเข้าถึงบริการสาธารณะ

ต่อมาการทำความเข้าใจนโยบายเมือง ต้องทราบคุณลักษณะสำคัญที่ทำให้เมืองมีความสำคัญมากขึ้น โดยไม่เฉพาะนโยบายการจัดการโดยภาครัฐ แต่เมืองต้องอาศัยการวางแผนและใช้ความสัมพันธ์ทางสังคมที่เน้นการมีส่วนร่วมบนฐานชุมชน ไม่ว่าจะเป็นคนจน คนในทุกช่วงวัย และผู้รับบริการ เพื่อจัดการและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ บนความไม่เป็นระเบียบ อาชญากรรม และระบบนิเวศทางเศรษฐกิจ เพราะแม้แต่ประวัติศาสตร์ที่ผ่านมาก็เห็นแล้วว่าบทบาทของภาครัฐไม่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนสำหรับการจัดการ และบ่อยครั้งเป็นอำนาจการตัดสินใจภายใต้หน่วยการปกครอง ทั้งทางเท้า ตรอกซอย และพื้นที่สาธารณะอื่นๆ ตัวอย่างที่เห็นคือ การจัดการที่อยู่อาศัยสำหรับคนจนในเมือง แทบไม่ปรากฏเป็นรูปธรรม และให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัยในราคาถูก สะดวก และปลอดภัย

แต่กลับกลายเป็นว่าที่อยู่อาศัยในปัจจุบันเอื้อประโยชน์ให้ตามอาณานิคมบริเวณในศูนย์กลางของเมือง หรือตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยเป็นที่อยู่อาศัยที่มีราคาแพงและมีคนจำนวนมากต้องยอมจำนนต่อภาวะหนี้สินและไม่สามารถปฏิเสธการทำงานเพื่อขอใช้ค่าเช่าสินทรัพย์ในอนาคต

จากข้างต้น จึงย้อนแย้งกับแนวคิดเรื่องความสามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัย (Affordable Housing) เพราะบ่อยครั้งภาครัฐเลือกใช้แนวทางหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน (Public-Private Partnerships) ส่งผลให้ (1) ที่อยู่อาศัยไม่ได้เอื้อประโยชน์ต่อผู้มีรายได้น้อยและขาดโอกาสการใช้ทรัพยากรภายในเมือง (2) ที่อยู่อาศัยไม่ได้สนับสนุนให้เกิดความสะดวกต่อการใช้ประโยชน์ภายในเมือง เพราะภูมิศาสตร์กายภาพของที่อยู่ผันแปรไปกับระบบการขนส่งสาธารณะ (3) ที่อยู่อาศัยที่เข้าถึงได้สะดวก แต่สร้างภาระหนี้สินให้แก่ประชาชนที่เป็นข้อได้เปรียบสำคัญที่ทำให้ความเป็นหุ้นส่วนจำกัดเฉพาะผลประโยชน์สำหรับรัฐและเอกชน แทนที่จะตระหนักถึงทุนทางสังคมของชุมชนและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากอย่างแท้จริง (Davidson and Malloy, 2009) แม้ว่าประเทศไทยจะมียุทธศาสตร์การพัฒนาที่อยู่อาศัยระยะ 20 ปีก็ตาม แต่ยังเป็นรูปแบบของการสงเคราะห์ของกลุ่มคนเปราะบางและยากจน รวมถึงการสนับสนุนระบบการเงินให้สามารถซื้อที่อยู่อาศัยได้นั้น สะท้อนว่าไม่ใช่แนวทางที่สร้างความยั่งยืนให้แก่ประชาชน ขณะที่การพึ่งพาตนเองถือเป็นอีกวิธีการที่ภาครัฐผลักดันให้แต่ละปัจเจกบุคคลดำรงชีวิตอยู่บนความเสี่ยงและไม่มั่นคง แทนที่จะทำหน้าที่จัดสรรทรัพยากรบนความเป็นธรรม (สำนักงานปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, 2560) ที่สำคัญแทนที่จะยกระดับและทำความเข้าใจว่าที่อยู่อาศัยและที่ดิน ถือเป็นเรื่องพื้นฐานทางสิทธิมนุษยชน และทุกคนควรได้รับการคุ้มครอง ปฏิบัติอย่างเท่าเทียม และครอบคลุมถ้วนหน้า โดยไม่ควรทำให้เป็นวาทกรรมการพัฒนาที่ถกเถียงอยู่บนความเป็นไปได้หรือไม่ได้เท่านั้น (Kolocek, 2017)

โดยแรกเริ่มต้องเข้าใจว่า ‘พื้นที่สาธารณะไม่ใช่สินค้าสาธารณะ’ (Public Goods) ทั้งยังเป็นสินทรัพย์ (Commons) ที่ผูกขาดโดยผู้มีอำนาจที่เป็นอภิสิทธิ์ชน แน่แน่นอนว่าการเข้าถึงย่อมมีกฎเกณฑ์และข้อจำกัดให้ใช้ได้เฉพาะใครคนหนึ่งหรือกลุ่มหนึ่งเท่านั้น

โดยเฉพาะในระบบทุนเสรีนิยมใหม่กลับเอื้อให้ภาครัฐและเอกชนร่วมกันแสวงหาผลประโยชน์จากการจัดซื้อ รูปแบบสัมปทานต่าง ๆ ที่เลวร้ายกว่านั้นคือการใช้สินทรัพย์ส่วนรวมเพื่อสร้างเครื่องหมายการค้า ทรัพย์สินทางปัญญา และจดทะเบียนลิขสิทธิ์เพื่อให้แสวงหาผลกำไร ดังนั้นจึงเกิดความคิดที่ว่าสังคมไทยควรจัดสรรทรัพยากรทุกประเภทกันใหม่ ทั้งธรรมชาติ เศรษฐกิจ สังคม ความรู้ และอื่น ๆ ตามที่ Guy Standing นำเสนอไว้ แต่ผลที่ตามมาทำให้ช่วงชั้นอภิสิทธิ์ชนที่มีเพียง 0.001% ของพลเมืองโลกตกเป็นผู้เสียประโยชน์จากทัศนคตินี้ (Standing, 2016; 2019) ในเวลาเดียวกันมีเหล่าอภิสิทธิ์ชนสามารถสั่งสมทุน เพื่อใช้ขยายการลงทุนและสะสมความมั่งคั่งเป็นสมบัติมรดก แต่จะมีอีกกลุ่มที่เป็นคนขายขอบถูกถูกล้างและขัดขวางสำหรับการเข้าถึงทรัพยากรภายในเมือง ยิ่งกว่านี้เกิดการผูกขาดทำให้ทรัพยากรเหล่านั้นไม่ถูกใช้แบ่งปันและกระจายมูลค่าส่วนเกินลงมาถึงชุมชนและประชาชน (Pusey and Chatterton, 2016)

ขณะที่บทความนี้พยายามตั้งคำถามและพิจารณาลึกกว่าการเน้นเฉพาะที่อยู่อาศัย แต่แสดงให้เห็นความไม่เป็นทางการที่เกิดขึ้นในเมือง ซึ่งรวมถึงเมืองอัจฉริยะ โดยรัฐเป็นศูนย์กลางอธิปไตยและมีความชอบธรรมสำหรับการจัดการปัญหาและเกื้อหนุนให้เกิดการผูกขาดบนพื้นที่สาธารณะโดยเหล่าอภิสิทธิ์ชนหรือเรียกให้อ่อนอำนาจลงคือ 'ภาคเอกชน' (Private Sector) (Haid and Hilbrandt, 2019; Lombard, 2019) ทั้งนี้เน้นที่สองกรณีคือ ผู้ค้าข้างทางหรือหาบเร่แผงลอยและผู้ขับที่รดจักรยานยนต์สาธารณะ ภายใต้ความสัมพันธ์เชิงอำนาจ (Power Relations) ตามที่ Jeffrey Harrod จัดเป็นการต่อสู้ระหว่างอำนาจทางชนชั้นของรูปแบบงานชั่วคราว (Casual) ระหว่างผู้ซื้อหรือรับบริการและผู้ขายหรือแรงงาน (Harrod, 1987; 2014)

ทั้งนี้ครอบคลุมถึงงานค้าขายข้างทางและให้บริการต่าง ๆ ที่ไม่เป็นทางการหรือรวมถึงงานทางการ แต่มีสถานะของแรงงานไม่เป็นทางการโดยใช้แพลตฟอร์มเป็นเครื่องมือการทำงานภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) ในเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เพื่อให้เกิดการแบ่งปันเทคโนโลยีและคำนึงถึงเทคโนโลยีสารสนเทศได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพต่อการใช้ทรัพยากรร่วมกัน แต่จริงแล้วต้องคำนึงถึงผู้บริโภคในเมืองว่ากลุ่มนี้ได้รับประโยชน์หรือไม่ และสนับสนุน

ต่อเจ้าหน้าที่บริหารเมืองมากนักน้อยเพียงใด (Zvolaska and et al., 2019) อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะนี้เชื่อว่าความสัมพันธ์ทางสังคมตั้งอยู่บนอำนาจไม่เท่าเทียม และทำหน้าที่กดทับเชิงโครงสร้างให้มีฝ่ายหนึ่งได้เปรียบ แต่อีกฝ่ายเสียเปรียบ ส่งผลให้เกิดการต่อสู้ระหว่างกันโดยเน้นเจรจาต่อรองเพื่อให้ได้ผลลัพธ์มากกว่าให้แต่ละฝ่ายมีส่วนร่วม และเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือกัน ซึ่งแนวทางที่ใช้ศึกษานี้คือการวิเคราะห์เชิงวิพากษ์ (Critical Analysis) ภายใต้บริบทเฉพาะของเมืองที่ไม่เป็นทางการ โดยตั้งอยู่บนบริบททางประวัติศาสตร์และข้อเท็จจริงทางสังคม (Banks, Lombard and Mitlin, 2019)

2. วาทกรรมเสรีนิยมใหม่และช่องว่างความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ

เมืองที่บทความนี้เน้น ไม่จำกัดไว้เฉพาะสถาปัตยกรรมและพื้นที่ทางกายภาพที่สัมผัสได้ แต่ให้ความสำคัญที่แรงงานในสถานะของมนุษย์ที่มีชีวิต โดยมีความจำเป็นให้พิจารณาเริ่มต้นจากองค์ความรู้ทางสังคมวิทยาเพื่อทำความเข้าใจเมือง ตามที่หนังสืออ้างอิง 'A Dictionary of Sociology' ที่จัดทำโดยสำนักพิมพ์ Oxford ให้คำอธิบาย 'การทำให้เป็นเมือง' (Urbanization) รองรับการก่อรูปของเมืองและเกิดขึ้นภายใต้ความสัมพันธ์ทางการผลิตในรูปแบบต่างๆ แต่ภายใต้ระบบทุนนิยมเป็นผลสืบเนื่องมาจากการทำให้เป็นอุตสาหกรรม และเมืองเกิดขึ้นมาแล้วส่งผลให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและที่อยู่อาศัยเพื่อจัดเตรียมให้เพียงพอต่อกำลังแรงงาน (Scott, 2014: 779-780) ต่อมายังทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาสังคมให้รองรับต่อสถานการณ์ใหม่ๆ เช่น ในต้นศตวรรษ 21 เป็นยุคเทคโนโลยีสารสนเทศ นอกจากนี้ต้องพิจารณาถึงชีวิตความเป็นอยู่ภายในเมือง ทั้งการผลิตและการบริโภคตามวิถีชีวิตของผู้คน ขณะเดียวกันการทำความเข้าใจต่อความเป็นเมืองจึงครอบคลุมมาถึงการขนส่งสาธารณะ และประกอบไปด้วยผู้คนที่หลากหลายทางสังคมและวัฒนธรรม (Gottdiener and Budd, 2005: 183-188)

การทำความเข้าใจเมืองอัจฉริยะในบทความนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อสะท้อนให้เห็นการอยู่ร่วมกันได้ภายในเมืองและตระหนักถึงผลกระทบเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในเมืองเทคโนโลยีและเป็นอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ จัดแบ่งกรอบแนวคิดของเมืองอัจฉริยะออกอีกหลายแนวทาง จนมีการตั้งข้อสังเกตว่าเรื่องนี้มีวาทกรรมคลุมเครือของสถานะองค์ความรู้ ส่งผลให้เลือกวิธีการสังเคราะห์อภิमान โดยพบมิติของเมืองอัจฉริยะ ครอบคลุมถึงทรัพยากร การขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน คุณภาพชีวิต การบริหารเมือง เศรษฐกิจ และสังคม (Anthopoulos, 2015) ส่วนใหญ่แล้วเน้นที่เทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศ การมีส่วนร่วมพลเมือง และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลในเมืองอัจฉริยะ (Dameri, 2017: 7-9) ส่งผลให้เมืองไม่อาจหลีกเลี่ยงผลกระทบทางเทคโนโลยี จึงมีความจำเป็นต่อการพัฒนานวัตกรรมสังคม (Social Innovation) โดยประยุกต์ใช้เครื่องมือธุรกิจเพื่อสนับสนุนต่อการพัฒนาชุมชนและเศรษฐกิจฐานราก ครอบคลุมถึงการใช้ความรู้ ความสร้างสรรค์ และนวัตกรรมส่งเสริมความเจริญเติบโตในชุมชนอัจฉริยะ (Smart Community) เช่น การสร้างผู้ประกอบการทางสังคมและธุรกิจชุมชน การจัดแหล่งความรู้ที่เป็นพื้นที่ออนไลน์ เพื่อจัดสรรทรัพยากรภายในชุมชนให้กลายเป็นฐานการสร้างความเป็นหุ้นส่วนในการบริหารเมืองและกระจายผลประโยชน์สาธารณะ แต่จะมีความเป็นธรรมหรือไม่ เป็นอีกประเด็นที่ไม่ถูกกล่าวถึงในวิธีคิดแบบการบริหารจัดการนี้ (Anttiroiko, 2015)

ประเด็นแรก เมืองถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบสังคม (Social Systems) โดยมีการออกแบบโครงสร้างหน้าที่และจัดแบ่งแรงงานตามความเชี่ยวชาญเฉพาะ จะเห็นได้ว่าเมืองเป็นหน่วยการวิเคราะห์หรือตัวแสดงหนึ่งที่ใช้แทนที่มนุษย์และสิ่งมีชีวิตอื่น นอกจากนี้ยังมีความสัมพันธ์กับเทคโนโลยีโดยแพร่หลายอย่างมากขึ้นในเมืองของประเทศโลกใต้ แต่ต้องพิจารณาต่อไปว่าเมืองที่ขยายตัวโดยเทคโนโลยีนั้นเอื้อให้เกิดความสัมพันธ์แบบบนลงล่างหรือไม่ หรือยังเป็นเมืองที่โครงสร้างบังคับบัญชาและอำนาจการบริหารไม่ชัดเจน ที่สำคัญกว่านี้เมืองดิจิทัล (Digital City) จัดเป็นส่วนหนึ่งของเมืองอัจฉริยะ (Smart City) แสดงให้เห็นว่าดิจิทัลแพลตฟอร์ม โดยเฉพาะเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Platform Economy) ถือเป็นส่วนหนึ่งของเรื่องนี้ (Jucevicius, Patasiene and Patasius, 2014; Odendaal, 2016) เห็นได้จาก

แพลตฟอร์มของ Airbnb ใช้ตอบใจเรื่องนี้ เนื่องจากทำให้การวางแผนและบริหารเมืองต้องทบทวนไม่เฉพาะมิติของการท่องเที่ยว แต่ยังทำให้การจัดสรรพื้นที่ของเมืองต้องเน้นที่การแบ่งปันสินทรัพย์เพื่อแลกเปลี่ยนและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ กล่าวได้ว่า ธุรกิจดั้งเดิมที่ให้บริการห้องพักอย่างโรงพยาบาล นอกจากนี้ที่เกี่ยวข้อง เช่น การขนส่ง อุตสาหกรรมการบริการ และที่อยู่อาศัย จำเป็นต้องสนับสนุนให้รัฐผ่อนปรนมาตรการ เพื่อบังคับใช้กฎหมายและใช้ประโยชน์ทางธุรกิจมากกว่าจำกัดตามที่จดทะเบียนธุรกิจการค้าในปัจจุบัน จึงเกิดข้อถกเถียงและเห็นแย้งตามมาว่าอะไรดีกว่า ระหว่างการปกป้องสินค้าสาธารณะหรือควรส่งเสริมธุรกิจเหล่านี้ (Ferrell and Sanyal, 2018)

จากข้างต้น ปรากฏการณ์ของเมืองอัจฉริยะแผ่ขยายมาที่ประเทศโลกใต้และกลายเป็นวาทกรรมการพัฒนาเมือง แต่มีข้อจำกัดที่การพัฒนาต้องอาศัยทุนและเทคโนโลยี ทั้งยังเพิกเฉยที่จะกล่าวถึงการพัฒนาสังคม (Social Development) (Odendaal, 2016) จึงเป็นความคิดให้ผู้ถือกรรมสิทธิ์ในสินทรัพย์ต่างๆ ไม่พิจารณาสถานะของปัจเจกบุคคลเป็นแรงงาน แต่สนับสนุนเป็นผู้ประกอบการ โดยรูปแบบของการให้เช่าห้องพักเช่นนี้เรียกว่าแพลตฟอร์มทุน (Capital Platform) ซึ่งมีความแตกต่างจากแพลตฟอร์มแรงงาน (Labour Platform) ที่อาศัยตนเองเป็นผู้ทำงาน บ่อยครั้งเป็นงานอาศัยพื้นที่ทางกายภาพมากกว่าทำงานออนไลน์ผ่านซอฟต์แวร์ แต่ที่เหมือนกันคือ แพลตฟอร์มทำหน้าที่เป็นตัวแสดงสามฝ่าย (Third-Party Platform) ที่ประกอบด้วย ผู้ว่าจ้าง ผู้ให้บริการ และสื่อกลางที่เป็นผู้จัดเตรียมพื้นที่ ขณะเดียวกันส่งเสริมความเป็นอิสระของแรงงานที่ไม่ถูกควบคุมโดยการจ้างมาตรการ แต่อีกด้านแพลตฟอร์มไม่กล่าวถึงทักษะการทำงานและส่งเสริมความเป็นธรรมของแรงงาน เนื่องจากเน้นที่เทคโนโลยีจะสนับสนุนให้แบ่งปันสินทรัพย์เหล่านี้เพื่อสร้างมูลค่าได้อย่างไร และข้อเสนอนี้กลับก่อให้เกิดผู้ประกอบการรายใหม่ที่ไม่ต้องจดทะเบียนการค้าเป็นนิติบุคคลเพื่อให้บริการธุรกิจการโรงแรม ฉะนั้นเศรษฐกิจแบ่งปันสนับสนุนเมืองอัจฉริยะให้กลายเป็นเมืองแบ่งปัน (Urban Sharing) เป็นรูปแบบธุรกิจที่ให้บริการตามความต้องการ (On-Demand Economy) ส่งผลให้กำลังแรงงานเกิดความยึดหยุ่นตามวาทกรรมของการพัฒนาเศรษฐกิจที่ถูกครอบงำ

โดยเสรีนิยมใหม่ จึงไม่ความจริงเหมือนกับที่กล่าวว่า รัฐผ่อนปรนการควบคุมลง เพราะยังเกิดการขูดรีดแรงงาน และพลเมืองที่ยอมรับว่าตนเองเป็นทุนมนุษย์ ก็เน้นพัฒนาความรู้และทักษะตามแต่ละปัจเจกบุคคล แต่เพิกเฉยการรวมกลุ่ม และไม่มีอำนาจต่อรอง (Farrell, Greig and Hamoudi, 2018; Collier, Dubal and Carter, 2017; Cockayne, 2016)

ประเด็นสอง เมืองอัจฉริยะมีการกล่าวถึงบ่อยครั้งในทศวรรษนี้ โดยมีปรัชญาของแนวปฏิบัติที่แสดงถึงบริบทและสถานการณ์ที่ทำให้ประชาชนในเมืองยอมรับว่าเป็นเมืองที่ใช้เทคโนโลยีเพื่อขับเคลื่อนบริการส่งของ ลดต้นทุนต่างๆ เพื่อให้บริการ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปรับปรุงและพัฒนาเมืองให้ดีขึ้น จะเห็นได้ว่าเมืองอัจฉริยะพยายามเชื่อมโยงให้องค์การต่างๆ ของเมืองขับเคลื่อนด้วยระบบเทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศเพื่อรองรับให้รัฐบาลท้องถิ่น จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและส่งมอบบริการได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมกับสร้างความยั่งยืนให้กับเมืองมีการจัดการที่ดีขึ้น (Iyengar, 2017: 33-34) อย่างไรก็ตามในแต่ละประเทศต่างมีรูปแบบของเมืองอัจฉริยะที่แตกต่างตามบริบทและโอกาสการพัฒนา ขณะที่กรุงเทพมหานครจัดว่าเป็นหนึ่งในรูปแบบของเมืองดังกล่าว ถ้าพิจารณาการให้คำจำกัดความของเมืองอัจฉริยะแล้ว ครอบคลุมถึงการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมที่ทันสมัยและชาญฉลาดภายในเมือง โดยเน้นที่ประสิทธิภาพการบริหารและให้บริการสาธารณะ การลดค่าใช้จ่ายภาครัฐ และการมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนเพื่อร่วมพัฒนาเมือง โดยแบ่งหลักเกณฑ์ของเมืองอัจฉริยะออกเป็นเจ็ดประการ (สำนักงานเมืองอัจฉริยะประเทศไทย, 2562) คล้ายคลึงกับที่ Giffinger and et al. (2007: 10-12) นำเสนอหกประการ แตกต่างจากเมืองอัจฉริยะของไทยแบ่งพลังงานอัจฉริยะเพิ่มออกมาจากสิ่งแวดล้อมอัจฉริยะอีกหนึ่ง แต่ให้คำอธิบายครอบคลุมเหมือนกัน ทั้งนี้ภาพรวมเพื่อปรับปรุงผลกระทบภายในเมืองและทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีเกิดขึ้น โดยถือเป็นแกนหลักของข้อเสนอนี้ (Dameri, 2017: 16-17)

(1) สิ่งแวดล้อมอัจฉริยะ (Smart Environment) โดยคำนึงถึงผลกระทบของสิ่งแวดล้อม การจัดการน้ำเสีย และความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม

(2) เศรษฐกิจอัจฉริยะ (Smart Economy) อาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม เพื่อสร้างผลผลิตภาพและมูลค่าทางเศรษฐกิจให้เกิดการบริหารที่มีประสิทธิภาพ ทั้งยังครอบคลุมถึงความยืดหยุ่นของตลาดแรงงาน

(3) การขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) สนับสนุนให้การเดินทางสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย เชื่อมโยงระบบโดยโครงสร้างพื้นฐานของเทคโนโลยีสารสนเทศและคำนึงความยั่งยืนและนวัตกรรม

(4) พลังงานอัจฉริยะ (Smart Energy) คำนึงถึงธรรมชาติของสิ่งแวดล้อม เน้นที่การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ สร้างความสมดุลระหว่างการผลิตและใช้พลังงาน โดยลดการพึ่งพิงใช้งานจากระบบไฟฟ้า

(5) พลเมืองอัจฉริยะ (Smart People) เน้นที่เพิ่มระดับของสมรรถนะให้เกิดการเรียนรู้ตลอดช่วงชีวิต ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ส่งเสริมความยืดหยุ่น ความสร้างสรรค์ และเปิดความคิดให้กว้างขวางโดยเน้นการมีส่วนร่วมในพื้นที่สาธารณะ

(6) การดำรงชีวิตอัจฉริยะ (Smart Living) จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นวิถีทางวัฒนธรรม การดูแลสุขภาพ ความปลอดภัย การเตรียมที่อยู่อาศัย การเข้าถึงโอกาสทางการศึกษา การสร้างแรงจูงใจให้เกิดการท่องเที่ยว และการยอมรับความหลากหลายทางสังคม

(7) การบริหารอัจฉริยะ (Smart Governance) เป็นการเปิดโอกาสมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อร่วมกำหนดและตัดสินใจให้สามารถเข้าถึงบริการสังคมและสาธารณะได้ ขณะเดียวกันก็เป็นการปรับปรุงระบบการบริหารภาครัฐให้รองรับต่อเทคโนโลยีสารสนเทศ และจัดเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ทางการเมือง

ตัวอย่างของเมืองอัจฉริยะเป็นการพัฒนาให้เมืองขยายตัว และสร้างความไม่เป็นทางการลง เพื่อให้พลเมืองเข้าถึงสิทธิในพื้นที่สาธารณะของเมือง แต่อย่างไรก็ตามหลักเกณฑ์เจ็ดประการที่ออกแบบขึ้นมาโดยสำนักงานเมืองอัจฉริยะประเทศไทย ไม่ได้เป็นผู้คิดค้นและพัฒนาตัวชี้วัดเหล่านี้ แต่เป็นการประยุกต์ใช้มาจากแนวทางที่พัฒนาในต่างประเทศ โดยความสำคัญที่สนับสนุนเมืองอัจฉริยะคือการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ระบบลอจิสติกส์ การผลิตพลังงาน และอื่นๆ ส่งผลให้ภูมิศาสตร์ทางกายภาพกลายเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความกินดีอยู่ดีสำหรับทุกคนภายในเมือง (Sharama and Rajput, 2017) ฉะนั้น คำจำกัดความที่อธิบายถึงเมืองอัจฉริยะได้นั้น (1) ต้องทำความเข้าใจต่อเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (2) บทบาทของภาคเอกชนที่ยกระดับขึ้น กลายเป็นตัวแสดงหลักแทนที่ภาครัฐ (3) เมืองเน้นที่การแข่งขันประสิทธิภาพ และผลิตภาพ (4) การพัฒนาทุนมนุษย์และนวัตกรรม ซึ่งไม่จำกัดที่การสร้างสรรควัฒนธรรมและทำให้เกิดเมืองที่มีความยั่งยืน (Kumar, 2017)

ประเด็นสาม บัดนี้ไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าการบริหารเมือง (Urban Governance) ถูกจัดให้แยกส่วนออกจากอุดมการณ์เสรีนิยมใหม่ การกระจายอำนาจการทำให้เป็นประชาธิปไตย และการทำให้เป็นทางการ โดยมีความจำเป็นอย่างยิ่งถ้าจะพัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะต้องมีการวางแผนเมืองในระยะยาว แทนที่ดำเนินการโดยยกระดับผ่านเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นในสถานการณ์ร่วมสมัย ไม่ว่าเป็นการใช้ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ แอปพลิเคชัน โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างปัญญาทางธุรกิจ ฐานบริหารข้อมูลเมือง และอื่นๆ ส่งผลให้เกิดความเคลือบแคลงต่อเมืองอัจฉริยะว่าท้ายที่สุดคืออะไร และจะพัฒนาต่อไปอย่างไรโดยไม่ทอดทิ้งใครไว้ข้างหลัง จึงกลายเป็นวาระการพัฒนาและสะท้อนออกมาในเชิงวิพากษ์ต่อประเด็นเหล่านี้มากขึ้น แม้แต่สถานะองค์ความรู้ที่ใช้ศึกษาเมืองมีช่องว่างที่ขาดการบูรณาการระหว่างศาสตร์แขนงวิชา จึงไม่ปรากฏรูปธรรมที่แสดงออกอย่างประจักษ์ซึ่งภายในเมืองอัจฉริยะควรใช้กรอบแนวคิดที่เป็นสหวิทยาการระหว่างวิทยาศาสตร์และสังคมศาสตร์ รวมทั้งประเด็นเชิงวิชาชีพของการวางแผนเมืองก็ควรรองรับในการศึกษาเรื่องนี้ ที่สำคัญควรตั้งข้อสังเกตถึงปัจจัยสนับสนุนของเมืองอัจฉริยะ คือ เทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศกลายเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างความชอบธรรม

ในการพัฒนาเมืองหรือไม่ หรือควรจัดบริการสาธารณะที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสาธารณะ (Grossi and Pianezzi, 2017; Luque-Ayala and Marvin, 2019; Duminy, 2011)

อันที่จริงเมืองอัจฉริยะไม่ได้เป็นกระบวนการลดทอนความเป็นอุตสาหกรรม (Deindustrialization) ตามที่เข้าใจ มีหน้าซ้ำยังสนับสนุนให้ภาคเอกชนผูกขาดทรัพยากรและเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานภายในเมือง โดยเฉพาะอาศัยเทคโนโลยีและความยั่งยืนมาสร้างเป็นเงื่อนไขของการพัฒนาเมือง (Grossi and Pianezzi, 2017) ต่อมาการบริหารเมืองควรตั้งข้อสังเกตว่าทำไมจึงได้รับความสนใจและพัฒนาขึ้นเพื่อศึกษาและเป็นส่วนหนึ่งขององค์ประกอบของเมืองอัจฉริยะ ทั้งที่จริงแล้วเสรีนิยมใหม่ไม่ได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนผ่านโดยเทคโนโลยีสู่การกระจายอำนาจภายในเมือง (Decentralized Governance) (Morozov and Bria, 2018) พร้อมกับการพัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะแท้จริงแล้วเป็นวาระทางการเมืองที่แพร่หลายจนกลายเป็นวาทกรรมการพัฒนาระดับโลก กล่าวคือ การสร้างภาพลักษณ์ของเมือง (City Branding) โดยอาศัยกลวิธีการบริหาร (Governance Strategy) นอกจากนี้ไม่ได้ใช้เฉพาะระดับเมืองแต่ขยายมาสู่ระดับชุมชน รวมถึงการพัฒนาชุมชนแออัดกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว (Eshuis and Klijn, 2017) โดยประเด็นนี้สะท้อนให้เห็นว่า เสรีนิยมใหม่พยายามทำให้เมืองกลายเป็นวัตถุที่เสมือนมีชีวิต ขณะเดียวกันก็ลดทอนคุณค่าของอัตลักษณ์ดั้งเดิม ทั้งชีวิตแรงงานและวัฒนธรรมชุมชนให้กลายเป็นสินค้าทั้งหมด

ประเด็นสี่ แนวคิดของความเป็นเมืองที่ไม่เป็นทางการ (Informal Urbanism) เกิดขึ้นภายหลังการทำให้เป็นเมือง (Urbanization) ขณะเดียวกันการบริหารเมือง (Urban Governance) เกิดขึ้นมาในประเทศกำลังพัฒนา บ่อยครั้งพิจารณาจากคุณลักษณะทางกายภาพ คุณภาพ และสถานะทางกฎหมาย ส่งผลให้ความไม่เป็นทางการของเมืองได้ปรากฏมากขึ้น จนกลายเป็นช่องว่างจากการทำให้เป็นเมือง ซึ่งกระบวนการนี้ครอบคลุมทั้งแรงงานไม่เป็นทางการ งานไม่เป็นทางการ ภาคนิไม่เป็นทางการ และเศรษฐกิจไม่เป็นทางการ แต่แนวทางการพัฒนาเมืองนี้พิจารณาโดยแบ่งออกเป็นสองส่วนระหว่างระบบทางการและไม่เป็นทางการ รวมถึงการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งเกี่ยวข้องกับมิติของสถาบันที่มีการบริหารคำนึงถึง

โครงสร้างบัญชา ชุมชน กลุ่ม และเครือข่ายต่าง ๆ ขณะที่การออกแบบเมืองที่ไม่เป็นทางการ พบว่าขาดบริการพื้นฐาน สิ่งก่อสร้างที่อาศัยไม่เพียงพอ สภาพแวดล้อมเป็นอันตรายและกระทบต่อสุขภาพ ความไม่มั่นคงในที่ดิน และความยากจนที่เกิดขึ้นทุกระดับความสัมพันธ์ทางสังคม (Suhartini and Jones, 2019)

ข้อเสนอของการบริหารเมืองจึงเป็นทางเลือกของการพัฒนา โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น นอกจากนี้การบริหารจัดการเมืองที่ดี (Good Urban Governance) ก็ควรได้รับการกล่าวถึงมากขึ้น เพราะเป็นแนวคิดที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) เพื่อสร้างประโยชน์ต่อประชาชนและจัดเตรียมสภาพแวดล้อมที่ดีภายในเมือง บางครั้งถูกจัดให้เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารอัจฉริยะ (Smart Governance) หรือการบริหารเครือข่าย (Network Governance) โดยเป็นการบริหารร่วมกันที่ไม่เฉพาะตัวแสดง แต่ครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเมือง (Badach and Dymnicka, 2017) ทั้งนี้มีการศึกษาถึงแนวคิดมาตั้งแต่กลางทศวรรษ 1990 แต่ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารเมืองยังขาดความชัดเจนและตั้งอยู่บนความเคลือบแคลงกับขอบเขตของรัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) ส่งผลให้การบริหารเมืองขยายการมีส่วนร่วมเพื่อสนับสนุนสถาบันทางการเมืองร่วมจัดการกับภาคเอกชน (Pierre, 1999)

นอกจากนี้แนวทางของการบริหารเมืองยังมีประโยชน์ต่อการจัดการปัญหาใหม่ในศตวรรษ 21 เช่น วิกฤติภูมิอากาศ การย้ายถิ่น และความไม่มั่นคงรูปแบบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเศรษฐกิจโลก แต่พบได้ว่ามีส่วนน้อยที่งานวิจัยศึกษาในเรื่องนี้จะเน้นที่กลุ่มคนเปราะบางและปัญหาของพลเมืองในท้องถิ่นที่เข้าไม่ถึงสารัตถะของนโยบายและประโยชน์จากการบริการสาธารณะของภาครัฐ กล่าวได้ว่า สถานะขององค์ความรู้ยังมีความท้าทายต่อการนำไปปฏิบัติ (da Cruz, Rode and McQuarrie, 2019) โดยเฉพาะการวางแผนเมืองอย่างไรให้สอดคล้องกับปรากฏการณ์ จึงต้องเริ่มจากบทบาทศักยภาพของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ โดยพิจารณานโยบายการบริหารที่แสดงต่อสาธารณะ การส่งมอบบริการสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับต่อการขยายตัวของประชากร และปฏิบัติการกิจโดยส่วนงานบริหารเมืองท้องถิ่น (Chiweza, 2019) ทั้งนี้การบริหารเมืองเชื่อมโยงกับเมืองอัจฉริยะโดยเทคโนโลยี

การสื่อสารและสารสนเทศ ส่งผลให้การวางแผนเมืองไม่ควรเพิกเฉยต่อความไม่เป็นทางการ จึงต้องวางแผนและพัฒนาเมืองเพื่อจัดสรรทรัพยากร การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้เหมาะสม การส่งเสริมให้มีปฏิบัติการในระดับเขตและเมือง การมีส่วนร่วมพลเมืองและทุกภาคส่วน การแก้ไขภารกิจที่เหลื่อมซ้อนของหน่วยงานต่าง ๆ และกำหนดความรับผิดชอบระดับท้องถิ่นให้ชัดเจนขึ้น (Kumar, 2017)

ประเด็นท้ายสุด ความเป็นทางการของเมืองอัจฉริยะ โดยแท้จริงแล้วไม่สนับสนุนให้แรงงานและเศรษฐกิจไม่เป็นทางการ (Informal Work and Economy) สามารถดำรงอยู่ต่อไปได้ เนื่องจากสถาปัตยกรรมและพื้นที่สาธารณะของการศึกษาเมืองล้วนอาศัยอุดมการณ์และแนวทางเสรีนิยมใหม่มาใช้ศึกษาและให้คำอธิบายผ่านปรากฏการณ์ของความเป็นเมืองสมัยใหม่มาแทนที่ เมื่อทบทวนกลับไปทวาทกรรมเสรีนิยมใหม่ (Neoliberal Discourse) มีอิทธิพลต่อการวางแผนและพัฒนาเมือง โดยในปัจจุบันอาศัยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICTs) เพื่อสนับสนุนเมืองอัจฉริยะและทำให้โครงสร้างพื้นฐานไม่ใช่หน้าที่การจัดเตรียมโดยภาครัฐเหมือนเคย โดยเป็นวาทกรรมที่เกิดขึ้นโดยสัมพันธ์กับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพ และการขยายตัวของเมือง ที่สำคัญยังเปลี่ยนให้การบริหารเมืองโดยให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมหลักบนความร่วมมือแบบหุ้นส่วน เพราะมีเป้าหมายเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและให้ทุกคนสามารถเข้าถึงบริการของเมืองได้ แต่อีกด้านควรตั้งข้อสังเกตว่าเมืองอัจฉริยะเสรีนิยมใหม่ (Neoliberal Smart City) เอื้อประโยชน์ให้แก่ภาคเอกชนเพื่อแสวงหากำไรมากกว่าการกระจายผลประโยชน์สาธารณะ โดยคำนึงถึงความเป็นธรรมต่อประชาชนหรือไม่ (Grossi and Planezzi, 2017; Hollands, 2015; Cardullo and Kitchin, 2019)

แม้ว่าเมืองอัจฉริยะกลายเป็นแนวทางการพัฒนาเมืองที่สะท้อนถึงความเป็นสมัยใหม่และสอดคล้องกับโลกอุตสาหกรรม 4.0 แต่จะละเอียดถึงความเป็นไปได้ของการพัฒนาได้หรือไม่ เพราะมีเช่นนั้นจะคล้ายคลึงกับดินแดนแห่งอุดมคติที่เรียกว่ายูโทเปีย ด้วยเหตุนี้การสร้างเมืองอัจฉริยะต้องพิจารณาถึงการดำรงอยู่ร่วมกันได้ของทุกฝ่ายและไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างตัวแสดงฝ่ายต่าง ๆ เพราะเป้าหมายท้ายสุดแล้วคือการมีส่วนร่วมแบบหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและเอกชน แน่แน่นอนว่า

กลยุทธ์การบริหารนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการภาครัฐ (New Public Management: NPM) โดยเฉพาะ (1) เน้นให้เกิดการแปรรูปกิจการสาธารณะ (Privatization) ต่อสินทรัพย์ภาครัฐ (2) ผ่อนปรนมาตรการ (Deregulation) เพื่อให้เกิดตลาดการค้าเสรี และลดข้อจำกัดต่างๆ ทางการลงทุน และ (3) ว่าจ้างภายนอกและรับเหมาช่วง (Outsourcing and Subcontracting) เพื่อรองรับให้ภาคเอกชนดำเนินการแทน ขณะเดียวกันก็เพิ่มประสิทธิภาพภายในองค์กรและส่งมอบบริการให้แก่ประชาชน โดยเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของกลุ่มเป้าหมายเป็นลูกค้า แต่ประเด็นนี้เพิกเฉยต่อการจ้างงานไม่เป็นธรรมและถูกเอารัดเอาเปรียบ (4) ใช้เทคโนโลยีใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ภายในเมือง โดยเฉพาะกระตุ้นให้เกิดการแข่งขัน สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ และคำนึงถึงสิทธิการมีส่วนร่วมของพลเมือง แต่จริงแล้วเป็นวาทกรรมการพัฒนาของเมืองอัจฉริยะและเสรีนิยมใหม่หรือไม่ เนื่องจากการก้าวข้ามสู่สภาวะที่ไม่ถูกปกครองและมีอิสรภาพ ถือเป็นข้อสังเกตที่ทำลายต่อโครงสร้างอำนาจและเครือข่ายของตัวแสดงที่มากกว่าการถกเถียงถึงประโยชน์และการบริหารเมืองอัจฉริยะ (Grossi and Planezzi, 2017; Cardullo and Kitchin, 2019; Morozov and Bria, 2018)

ท้ายนี้ ต้องตั้งข้อสังเกตว่าโครงการขนาดใหญ่ของเมืองอัจฉริยะที่เกิดขึ้นมานั้น มีเป้าหมายเพื่ออะไร ขณะที่ความยั่งยืนของการพัฒนาเพื่อสร้างชีวิตความเป็นอยู่ที่ดี มีการปกป้องสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีและพัฒนาสังคม และให้เกิดการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่เป็นธรรม ทั้งหมดนี้ล้วนแล้วจริงหรือไม่ เนื่องจากการทำให้เป็นเมืองอัจฉริยะต้องตระหนักถึงสถานะของประชากรชนชั้นกลางในเมือง รวมถึงกลุ่มคนที่มิทักกะตา ทำงานได้รับค่าจ้างต่ำ และอยู่ภายใต้สภาวะของการจ้างงานเสี่ยง (Precarious Employment) ซึ่งแน่นอนว่าการวางแผนและพัฒนาเมืองไม่สามารถละเลยต่อการสร้างเมืองให้มีชีวิตพร้อมกับการมีส่วนร่วมของเศรษฐกิจไม่เป็นทางการ (Informal Economy) เพราะการสร้างงานอาชีพทำให้เกิดการผลิตภาพ และเศรษฐกิจก็เจริญเติบโต แต่การพัฒนาเมืองอัจฉริยะสวนทางกับข้อเสนอข้างต้น เพราะบริบทของประเทศพัฒนาแล้วเน้นที่งานอุตสาหกรรม และเปลี่ยนผ่านมาสู่ความเป็นทางการจากการผลิตและบริโภค จึงเห็นได้ว่าเมืองอัจฉริยะพยายามปกปิดเพื่อไม่สะท้อนให้เห็นถึงความไม่เป็นทางการ (Etezadzadeh, 2016: 7-10)

3. ความไม่เป็นทางการในเมืองอัจฉริยะและเศรษฐกิจแพลตฟอร์มที่ไม่แบ่งปัน

แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) ถือเป็นส่วนหนึ่งที่สนับสนุนความเข้มแข็งให้แก่เมืองอัจฉริยะโดยใช้แนวทางการจัดการ (Management) ถ้าพิจารณาตามองค์ประกอบเจ็ดประการ เห็นได้ว่าดิจิทัลแพลตฟอร์ม (Digital Platforms) เป็นโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล (Digital Infrastructure) โดยสนับสนุนให้ประชากรมีงานทำ และลดการว่างงานภายในเมือง เพื่อให้มีรายได้และกระตุ้นเศรษฐกิจให้เจริญเติบโต แม้มีประโยชน์สร้างความยืดหยุ่นการทำงานและสนับสนุนให้ใช้เวลาเรียนรู้มากขึ้นก็จริง แต่ตั้งข้อสังเกตต่อไปว่างานในแพลตฟอร์มสามารถลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมได้จริงหรือไม่ โดยส่วนนี้จะอธิบายถึงปฏิบัติการแพลตฟอร์มที่ใช้ในการทำงาน มีองค์ประกอบสองอย่างของเทคโนโลยี คือ อุปกรณ์การสื่อสารและแอปพลิเคชัน ส่งผลให้งานที่จ้างบนความสัมพันธ์หลายฝ่าย (Multi-Sided Platforms) ผลที่ตามมาแพลตฟอร์มทำหน้าที่เป็นคนกลางระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ขณะที่เงื่อนไขที่เกิดขึ้นไม่ใช่ความสัมพันธ์การจ้างงาน แต่เป็นการว่าจ้างระยะสั้นเรียกว่างานตามความต้องการ (On-Demand Work) นอกจากนี้ยังมีตัวแสดงอื่นที่ได้รับผลกระทบและเกี่ยวข้องแต่ไม่ค่อยได้รับการกล่าวถึง เช่น ภาครัฐ ชุมชน สหภาพแรงงาน องค์การภาคประชาสังคม เป็นต้น (มีงานศึกษาอธิบายเรื่องนี้จำนวนมาก เช่น Bajwa and et al., 2017: 9; Heerschap, Pouw and Atme, 2018: 8; Lenaertz and et al., 2018: 30-31; Codagnone, Karatzogianni and Matthews, 2018; Hagi and Wright, 2011; Risak, 2018: 3-5; Schmidt, 2017: 10; Staykova and Damsgaard, 2015: 2-3)

จากข้างต้น จึงเป็นสาเหตุให้การจ้างแรงงานในเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Platform Economy) ไม่เรียกสถานะเป็นแรงงานเป็นอิสระ (Freelancers) แต่ผู้เขียนเลือกเรียกว่าแรงงานแพลตฟอร์ม (Platform Workers) แม้ว่าบ่อยครั้งจะมีการเรียกคำอื่นอีกหลากหลายก็ตาม (Huws, 2019: 2-15) โดยประเด็นแรกชี้ให้เห็นว่างานแพลตฟอร์มที่ทำงานออนไลน์ยังไม่แพร่หลายในประเทศไทยเหมือนกับงานแพลตฟอร์มที่ใช้พื้นที่ทางกายภาพ โดยอ้างถึงงานวิจัยที่องค์การแรงงานระหว่าง

ประเทศ (International Labour Organization: ILO) สำรวจงานแพลตฟอร์มออนไลน์ แต่ไม่มีไทยเป็นหนึ่งในขอบเขตทางพื้นที่การศึกษา ดังที่ในปี ค.ศ. 2015 มี 50 ประเทศ และในปี ค.ศ. 2017 มี 75 ประเทศ (Berg and et al., 2018) ทั้งนี้ดัชนีแรงงานออนไลน์ (Online Labour Index)² แสดงให้เห็นว่าเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจและสถิติตลาดแรงงาน พบว่าไทยเริ่มมีการทำงานออนไลน์ในประเภท (1) งานเขียนและแปล (0.1-2.5%) (2) งานผลิตและสร้างสรรค์สื่อ (0.1-2.5%) (3) งานสนับสนุนการขายและตลาด (0.1-2.5%) ซึ่งเป็นประมาณการจากกำลังแรงงานโลก

ต่อมาที่ Schmidt (2017) จัดแบ่งเศรษฐกิจแพลตฟอร์มที่ทำงานโดยใช้พื้นที่สาธารณะพร้อมกับอาศัยเทคโนโลยีและแอปพลิเคชัน คือ งานที่ซื้อสังหาริมทรัพย์ โดย Airbnb งานขนส่งโดย Uber งานให้บริการส่งของโดย Deliveroo งานบริการทำความสะอาดโดย Taskrabbit และงานบริการช่วยซื้อของโดย Streetspotr ขณะที่ลักษณะงานเหล่านี้รองรับการจ้างงานที่มีทักษะการทำงานต่ำ จึงมีแรงงานประกอบอาชีพเหล่านี้มากขึ้นในไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานบริการเรียกรถโดยแอปพลิเคชัน (Ride-Hailing Applications) เพราะตามที่ Lenaertz and et al. (2018) แบ่งระดับของงานแพลตฟอร์มสามระดับ คือ (1) ทักษะต่ำ เน้นที่งานขนส่ง โดยมีลักษณะใช้แอปพลิเคชัน แต่ต้องทำงานโดยใช้พื้นที่ทางกายภาพ (2) ทักษะต่ำถึงปานกลาง เน้นที่งานบริการ โดยมีลักษณะใช้แอปพลิเคชันมากขึ้น (3) ทักษะปานกลางถึงสูง เน้นให้บริการวิชาชีพ โดยเป็นงานเสมือนจริงบนโลกออนไลน์และใช้แอปพลิเคชันค่อนข้างน้อย ขณะเดียวกัน Collier, Dubal and Carter (2017) แบ่งตามรูปแบบของงานแพลตฟอร์ม ได้แก่ งานอิสระตามชิ้นงานที่เน้นคุณภาพ (Crowdsourcing) และงานตามความต้องการ (On-Demand Work) โดยมีทั้งที่ใช้ทักษะสูงและต่ำ แต่ด้วยเศรษฐกิจแพลตฟอร์มเติบโตอย่างรวดเร็วทำให้มาตรการทางกฎหมายก็ไม่รองรับได้เท่าทันต่อรูปแบบการทำงานใหม่

ขณะที่แรงงานไม่เป็นทางการในกลุ่มพิเศษ (Specific Group) ตามที่ WIEGO แบ่งกรณีของประเทศไทยประกอบด้วย ผู้รับงานไปทำที่บ้าน ผู้ค้าข้างทาง ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะ และผู้เก็บขยะ (Orleans Reed and et al., 2017) โดยการแบ่งเช่นนี้ตามงานอาชีพไม่สอดคล้องกับอนาคตของงาน (Future of Work)

ที่เป็นพลวัตสูง นอกจากนี้อาชีพนี้แล้ว แพลตฟอร์มยังทำให้ความเปราะบางทางเศรษฐกิจแผ่ขยายปกคลุมเชิงโครงสร้างด้วยวาทกรรมเสรีนิยมใหม่ จึงเกิดข้อสังเกตตามมาว่า จะปรับตัวทางอาชีพอย่างไรภายใต้ความท้าทายของแพลตฟอร์มแรงงาน ยิ่งกว่านี้ การพิจารณาเฉพาะการพัฒนาทักษะให้รองรับต่องานใหม่และการประกอบอาชีพ แต่ยังไม่เพียงพอให้รับมือผลกระทบได้ รวมถึงการส่งเสริมให้เรียนรู้ตลอดชีวิต (Lifelong Learning) จึงควรขยายให้มีระบบการคุ้มครองทางสังคมและการจ้างงานที่มีความเป็นธรรมให้มากขึ้น ด้วยเหตุที่แรงงานแพลตฟอร์มเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และมีความเสี่ยงสูงกว่างานประเภทอื่นในภาคนอกทางการ (Behrendt and Nguyen, 2019)

อย่างไรก็ตาม การเลือกตีความให้แรงงานแพลตฟอร์มอยู่ในภาคไม่เป็นทางการ ต้องจำแนกตามประเภทของอุตสาหกรรมและธุรกิจแพลตฟอร์ม เช่น กรณีของการบริการส่งอาหารโดยแอปพลิเคชันเรียกรถ ผู้เขียนสนับสนุนว่าเป็นการรับจ้างและเข้าข่ายกับการรับจ้างเหมาช่วงตามสัญญาจ้างแรงงานในระยะสั้น จัดเป็นส่วนหนึ่งของแพลตฟอร์มแรงงาน (Labour Platform) และควรจัดอยู่ในภาคทางการ แตกต่างจากการแบ่งปันห้องให้เช่าในระยะสั้น ถือเป็นแพลตฟอร์มทุน (Capital Platform) ที่ผู้มีสินทรัพย์ไม่ทำงานโดยตรง แต่ทั้งแพลตฟอร์มแรงงานและทุนจัดเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Platform Economy) จึงมีความสลับซับซ้อนมากเกินกว่าจะศึกษาและกล่าวถึงภาพรวมโดยไม่จำแนกความเฉพาะของคุณลักษณะใด ๆ แม้แต่การแบ่งปันพาหนะซึ่งยังมีความแตกต่างระหว่างจักรยานที่ลงทุนโดยบริษัทเอง กับให้ผู้ขับขี่มาร่วมเป็นหุ้นส่วนในการแบ่งปันจักรยานยนต์ เป็นต้น (กฤษฎาธีระโกศลพงศ์, 2562)

ในลำดับถัดมาจะอภิปรายตามประเด็นที่สำคัญต่อแรงงานในเศรษฐกิจแบ่งปันและแพลตฟอร์มแรงงาน โดยมีความสัมพันธ์เกิดขึ้นกับภาคไม่เป็นทางการ ดังนี้

ประเด็นแรก เมืองอัจฉริยะที่อาศัยเศรษฐกิจแบ่งปันเป็นกลไกผลิตซ้ำวาทกรรมเสรีนิยมใหม่ เพราะแท้จริงแล้ว เมืองที่เป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจโลกเคยได้รับผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลกในปี ค.ศ. 2008 จนโครงสร้างอำนาจถูกท้าทายโดย

ขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคม (Fujita, 2013) จนกล่าวได้ว่าการเปลี่ยนรูปของอุตสาหกรรมที่บ่อยครั้งเรียกว่า 4.0 หรือเป็นผลจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4 ทำให้เกิดกลวิธีในการจัดการปัญหาทุกระดับความสัมพันธ์ ซึ่งตามที่ Zvolksa and et al. (2019) นำเสนอการแบ่งปันเมืองสะท้อนถึงความร่วมมือเพื่อใช้และจัดการทรัพยากรร่วมกันภายในเมืองโดยระบบเทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศ ผลที่ตามมาทำให้เมืองอัจฉริยะกลายเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาการบริหารเมือง (Urban Governance) แต่อีกด้านเป็นข้อที่ท้าทายปัญหาการจัดการเมืองที่ไม่เป็นระเบียบและขาดความเป็นมืออาชีพถูกจัดการร่วมกันโดยภาคเอกชนและประชาสังคม แต่ปัญหาทางปฏิบัติที่พบให้เห็นคืออำนาจการต่อรองของแต่ละฝ่ายมีไม่เท่าเทียมกัน ส่งผลให้ผู้บริหารและปฏิบัติการภายในเมืองไม่สามารถกำหนดและบังคับใช้มาตรการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ทุกฝ่ายต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สาธารณะของประชาชนเป็นตัวตั้ง

ความคลุมเครือที่เกิดขึ้นต่อการบริหารเมืองจะคำนึงถึงความเป็นธรรมและโอกาสของผู้ที่อยู่ชายขอบของเมืองอัจฉริยะหรือไม่ เพราะการแบ่งปันเป็นคำที่ก่อรูปขึ้นจากเศรษฐกิจตามความต้องการ (On-Demand Economy) โดยถือเป็นการปฏิบัติการของเศรษฐกิจเสรีนิยมใหม่ ทั้งที่จริงแล้วเศรษฐกิจแบ่งปันและเศรษฐกิจตามความต้องการไม่ควรใช้เรียกแทนที่กัน กล่าวได้ว่าเป็นวาทกรรมเสรีนิยมใหม่ที่ทำให้วิถีชีวิตประจำวันกลายเป็นความยืดหยุ่น (Flexibility) แต่กลับไม่ถูกกล่าวถึงงานที่มีความเสี่ยง (Precarious Work) จึงสะท้อนให้เห็นวาทกรรมถูกสร้างขึ้นจากปฏิบัติการทางเศรษฐกิจ (Economic Practice) พร้อมกับภาษา (Language) ผลที่ตามมาเกิดความเคลือบแคลงต่อการแบ่งปันจะก่อให้เกิดมูลค่าทางสังคมอย่างไร ซึ่งเมื่อเรียกว่าการแบ่งปันจึงดูเหมือนว่าเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ แต่ถ้าพิจารณาจากความเหมาะสมแล้วการเรียกว่าตามความต้องการจะสอดคล้องกับเศรษฐกิจแพลตฟอร์มที่ปฏิบัติการโดยเทคโนโลยีและแอปพลิเคชันในขณะนี้ เพราะจริงแล้วต้องการลดอำนาจของแรงงานและควบคุมโดยแพลตฟอร์ม (Cockayne, 2016) จึงเป็นสมมติฐานที่ผู้เขียนชี้ให้เห็นว่าเมืองอัจฉริยะสนับสนุนเมืองดิจิทัลและแพลตฟอร์ม แต่กลับเพิกเฉยต่อแรงงานที่เป็นมนุษย์ กรณีนี้ทำให้

การแบ่งปันทรัพยากรขับเคลื่อน (Ridesourcing) ตั้งอยู่บนความไม่สมเหตุสมผลที่จะกล่าวอ้างว่าทำให้เกิดประสิทธิภาพ ความเป็นธรรม และความยั่งยืนภายในเมือง และอาจไม่เป็นจริงที่ว่า การแบ่งปันรถยนต์และจักรยานยนต์จะช่วยลดวิกฤติภูมิอากาศลงได้ เนื่องจากไม่มีหลักฐานใดรับรองว่าจำนวนรถยนต์บนท้องถนนจะลดลง และหันมาใช้พลังงานทางเลือก (Jin and et al., 2018) จึงเป็นข้อสังเกตตามมาที่สององค์ประกอบของเมืองอัจฉริยะในด้านสิ่งแวดล้อม ขนส่งและพลังงานจะถูกแก้ไขภายใต้ความเป็นสมัยใหม่อย่างไร และมุ่งสู่การพัฒนาที่มีความยั่งยืนได้หรือไม่

ประเด็นสอง เศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) ที่เกิดขึ้นภายในเมืองอัจฉริยะจะสร้างความเป็นธรรมต่อประชาชนได้อย่างไร (เหตุผลที่ไม่อยากเรียกเป็นลูกค้าและพลเมือง เนื่องจากเป็นวาทกรรมเสรีนิยมใหม่ที่ครอบงำผ่านแนวทางของการจัดการภาครัฐใหม่และการบริการสาธารณะ) เพราะในเมื่อเทคโนโลยีแอปพลิเคชัน และความร่วมมือแบบหุ้นส่วนระหว่างรัฐและเอกชน ไม่ได้มุ่งเน้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก (Local Economic Development) ขณะเดียวกัน ช่องว่างของ Generation หรือช่วงอายุก็มีผลต่อการเข้าถึงแพลตฟอร์มแรงงาน มีตัวอย่างงานวิจัยของ European Union แสดงให้เห็นงานชั่วคราวครอบคลุมถึงแรงงานแพลตฟอร์ม ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 21-45 ปี โดยรวมแล้วมี 74% ขณะที่ต่ำกว่า 21 ปี มี 13% และมากกว่า 45 ปี มี 14% (Lenaertz and et al., 2018) ถัดมาที่ ILO สำรวจแรงงานทำงานออนไลน์ในประเทศกำลังพัฒนาพบว่า มีช่วงอายุเฉลี่ยที่ 28 ปี แต่มีกำลังแรงงานเพิ่มขึ้นต่อเนื่องมาตั้งแต่ 18 ปี และค่อย ๆ ลดลงหลังอายุ 35 ปี หมายความว่าช่วงวัยที่ทำงานแพลตฟอร์มออนไลน์ จะเผชิญความท้าทายหลัง 35 ปีไปแล้วแรงงานเหล่านี้ไปทำงานอะไร (Berg and et al., 2018) ท้ายสุดงานวิจัยที่ศึกษาในบริบทของประเทศภาคพื้นยุโรป พบว่างานแพลตฟอร์มเหล่านี้ อายุก็ไม่แตกต่างจากงานวิจัยที่กล่าวถึงชิ้นแรก และส่วนใหญ่ก็เพิ่มขึ้นระหว่างช่วงอายุ 25 ปี และลดลงหลังจากอายุ 45 ปี (Huws and et al., 2017) และความน่าสนใจกว่าคือแพลตฟอร์มลดทอนข้อเสนอของเศรษฐกิจแบ่งปัน ไม่เฉพาะแต่การทำงานบางเวลาเพื่อหารายได้เสริม ใช้เวลาว่างให้เกิดความสมดุลชีวิตการทำงาน หรือนำสินทรัพย์ที่มีอยู่มาสร้างมูลค่า (McKinsey Global Institute, 2016) ซึ่งอันที่จริงแล้ว

ประชากรที่ศึกษากลัพบว่าเป็นการทำงานเต็มเวลา ขณะเดียวกันยังเป็นสัญญาว่าจ้างชั่วคราว (Huws and et al., 2019) โดยสอดคล้องกับที่ ILO จัดแบ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทำงานที่ไม่มีมาตรฐาน (Non-Standard Employment) ที่งานรับทำเป็นครั้งปรากฏให้เห็นทั้งงานชั่วคราว งานบางเวลา และงานอิสระ (ILO, 2016)

จากข้างต้นทำให้เกิดสมมติฐานบางประการคือแพลตฟอร์มแรงงานที่สนับสนุนให้เกิดการแบ่งปัน เช่น การให้บริการขนส่งภายใต้การแบ่งปันพาหนะขับขี่ (Ridesharing) ก็มีความเป็นไปได้ว่ามีข้อจำกัดเรื่องของช่วงอายุและทักษะการทำงาน ส่งผลให้โอกาสการทำงานกลายเป็นข้อจำกัดต่อการเข้าถึงทรัพยากร ขณะที่การค้าออนไลน์ไม่สามารถเรียกว่าเศรษฐกิจแบ่งปัน เนื่องจากอาศัยช่องทางของแพลตฟอร์มเพื่อใช้ในการแลกเปลี่ยนเท่านั้น จึงไม่มีการให้ค่าสินทรัพย์เหมือนกับการขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะหรือให้เช่าห้องพัก อย่างไรก็ตามมีงานวิจัยของ นฤมล นิราทร (2560: 109) บ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ประกอบการค้าข้างทางที่เป็นหนึ่งอาชีพของแรงงานไม่เป็นทางการ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วช่วงอายุที่ปรากฏมากที่สุดคือ 40-49 ปี โดยมี 35% และ 50-59 ปี มี 24% จึงพิจารณาได้จากคำอธิบายของช่วงอายุที่ใช้ทำงานแพลตฟอร์ม เนื่องจากมีข้อจำกัดต่อการใช้งานเทคโนโลยีสำหรับการเข้าถึงพื้นที่ออนไลน์หรือเสมือนจริง (Virtual Space) ส่งผลให้ทางปฏิบัติการยกแวงลอยให้ไปขายออนไลน์อาจไม่ตอบโจทย์ผู้ที่ซื้อที่ใช้ในเวลาเร่งด่วนและราคาถูก เว้นแต่การขายอาหารที่ตอบโจทย์พฤติกรรมผู้บริโภค โดยทำให้เป็นทางการผ่านแพลตฟอร์มบริการส่งอาหาร แต่ยังคงคลุมเครือในกรณีประกอบกิจการขนาดเล็กผ่านแพลตฟอร์มจะเรียกว่าธุรกิจทางการแล้วหรือเป็นเพียงกึ่งทางการ ทั้งนี้อาจตั้งข้อสังเกตตามที่ Chacaltana, Leung and Lee (2018) นำเสนอการทำให้เป็นทางการ (Formalization) ในกรณีของไทยโดยใช้ระบบการชำระเงินพร้อมเพย์ (PromptPay) แต่จะทำให้ผู้ค้าออนไลน์หรือยกแวงลอยขึ้นระบบดิจิทัลได้มากน้อยเพียงใดเนื่องจากเกี่ยวข้องกับทักษะการใช้เทคโนโลยี อย่างไรก็ตามปัญหาเช่นนี้ รัฐบาลและภาครัฐต้องให้ความสนใจและศึกษาให้ลุ่มลึกมากกว่าพิจารณาความไม่เป็นทางการสามารถจัดการได้โดยใช้มาตรการควบคุมและผลักดันไปสู่ภาคไม่เป็นทางการ

ประเด็นสาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน ไม่จำกัดเฉพาะมิติหรือองค์ประกอบหนึ่งใดของการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ แต่ยึดโยงและเกี่ยวข้องกันทั้งหมด ทั้งนี้เริ่มต้นพิจารณาจากขนส่งที่แบ่งปัน (Shared Mobility) จัดแบ่งหมวดหมู่ไว้สองกลุ่มคือ (1) การแบ่งปันขนส่ง (Sharing Vehicle) ได้แก่ แบ่งปันรถยนต์ แบ่งปันจักรยานยนต์ แบ่งปันสกูตเตอร์ และแบ่งปันจักรยาน (2) การแบ่งปันผู้โดยสาร (Sharing Passenger Ride) ได้แก่ (2.1) การแบ่งปันพาหนะขับที่ (2.2) การบริการตามความต้องการ และการบริการเชื่อมโยงระหว่างเส้นทาง โดยรูปแบบธุรกิจนี้ขยายตัวอย่างรวดเร็วในภาคบริการอาหารเร่งด่วนและสนับสนุนเศรษฐกิจแบ่งปันภายในเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในเมืองอัจฉริยะ จะเห็นได้ว่างานแพลตฟอร์มเหล่านี้ไม่เฉพาะใช้อุปกรณ์การสื่อสารเท่านั้น ที่สำคัญคือการวางโครงข่ายเชื่อมโยงสถานที่ตั้งโดยตำแหน่ง GPS ครั้นที่กล่าวถึงเมืองแบ่งปัน จะเห็นถึงความไม่เป็นทางการถูกทำให้เป็นทางการ ทั้งที่บางงานอาชีพ กิจกรรม และวิถีปฏิบัติในชีวิตประจำวันดำรงอยู่มาเนิ่นนานและคล้ายคลึงกับเป็นธรรมชาติของสังคม แต่เมืองก่อให้เกิดช่องว่างของความไม่เป็นธรรม ทั้ง (1) การให้บริการที่ใช้ทักษะทางเทคโนโลยีทำให้รองรับต่อผู้ใช้งานที่มีการศึกษาและเป็นคนวัยหนุ่มสาว (2) การเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคล (3) การเลือกปฏิบัติทางเพศและเชื้อชาติ ทั้งผู้ให้และรับบริการ (Jin and et al., 2018)

กรณีของประเทศจีนมีการใช้แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปันเพื่อพัฒนาระบบจักรยานแบ่งปันอิสระ (Free-Floating bicycle sharing: FFBS) เป็นตัวแบบที่บริษัทจัดเตรียมแพลตฟอร์มยังจัดหาจักรยานไว้ให้บริการ ทำให้ความสัมพันธ์ตามรูปแบบของการบริหารที่มีส่วนร่วม (Collaborative Governance) ประกอบด้วย รัฐบาล บริษัท และผู้ใช้งาน ไม่เพียงพอต่อการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นของการให้บริการแพลตฟอร์มและการพัฒนาให้ระบบการแบ่งปันมีความยั่งยืนในอนาคต ต้องพิจารณาครอบคลุมสามมิติคือ “การขนส่ง พื้นที่ และแรงงาน” แต่จะเห็นได้ว่ารูปแบบธุรกิจของ FFBS อาศัยประเด็นของความยั่งยืนของสภาพแวดล้อมและเมืองสีเขียว เน้นที่ผู้ใช้บริการยานพาหนะและแสดงถึงความรับผิดชอบทางสังคมของธุรกิจ ทั้งยังทำให้ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนนและมลพิษทางอากาศ ทั้งที่จริงแล้วไม่ได้แก้ปัญหาที่รากฐาน

ปัญหาการเพิ่มขึ้นของก๊าซเรือนกระจก ขณะที่ธุรกิจแพลตฟอร์มเรียกรถและให้บริการส่งอาหารเน้นที่ผู้ให้และผู้รับบริการ ซึ่งทำหน้าที่คล้ายคลึงกับการว่าจ้างเหมาช่วง (Subcontracting) ดังนั้นการแบ่งปันจักรยานถือเป็นการเช่ารายครั้งเพื่อให้บริการโดยผู้ใช้งาน จึงไม่ตั้งอยู่บนความสัมพันธ์การจ้างงานใดๆ แต่กลับประสบปัญหาด้านการจัดการ เช่น การเพิ่มขึ้นของปริมาณยานพาหนะ สถานที่รองรับสำหรับการจอดจักรยาน การซ่อมบำรุงรถจักรยาน และทรัพยากรไม่ถูกกระจายตามการแบ่งปันอย่างแท้จริง เป็นต้น (Ma and et al., 2018; An and et al., 2019) ในทางกลับกัน การบริหารที่มีส่วนร่วมควรพิจารณาให้ครอบคลุมถึงตัวแสดงอื่นที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการ เช่น ชุมชน กลุ่มอุตสาหกรรมหรืออาชีพดั้งเดิม สหภาพแรงงาน และอื่นๆ เพื่อให้ทุกฝ่ายสามารถอยู่ร่วมกันได้และมุ่งสู่ความยั่งยืนตามที่กล่าวถึง (Bajwa and et al., 2017: 9)

จากปรากฏการณ์ของเมืองอัจฉริยะ จึงสะท้อนให้เห็นการทำให้เป็นเมืองที่ไม่เป็นทางการ (Informal Urbanization) โดยถือเป็นรูปแบบของการพัฒนาที่ละเลยความไม่เป็นทางการในเมือง (Urban Informality) เป็นแนวทางปฏิบัติที่ทำให้เกิดช่องว่างระหว่างอภิสิทธิ์และคนจน ขณะเดียวกันจะพิจารณาว่ารูปแบบของการพัฒนาเมืองตามวาทกรรมเสรีนิยมใหม่ ถือเป็นอำนาจนำ (Hegemony) และสนับสนุนความรุนแรงที่ซ่อนเร้นและเคลือบแคลงในความไม่เป็นทางการ จนเป็นที่มาให้เกิดข้อสังเกตว่าเมืองอัจฉริยะไม่มีความเป็นไปได้ที่จะทำให้พลเมืองอัจฉริยะเกิดขึ้น พร้อมกับลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมได้ในเวลาเดียวกัน ทั้งยังเป็นการพัฒนาตามแบบแผนตะวันตกของการทำให้เมืองเป็นสมัยใหม่ ทั้งนี้เมืองอัจฉริยะจำเป็นต้องเชื่อมโยงระหว่างการวางแผนเมืองควบคู่กับการยกระดับชุมชนแออัดเพื่อพัฒนาให้กลุ่มคนชายขอบ รวมถึงคนต่างสัญชาติมีโอกาสนและสิทธิความเป็นพลเมือง ด้วยเหตุนี้การทำให้เป็นเมืองเพื่อมุ่งสู่เมืองอัจฉริยะต้องพิจารณาความไม่เป็นทางการในเมืองเพราะมีคนจำนวนมากที่หลุดออกหรือไม่ได้รับประโยชน์จากระบบดิจิทัลและเทคโนโลยี เป็นข้อสังเกตต่อโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่จัดเตรียมให้เหล่านีเป็นการแทรกแซงอำนาจทางการเมืองจากประเทศโลกเหนือสู่โลกใต้หรือไม่ ขณะเดียวกันต้องทบทวนสถานะองค์ความรู้การบริหารเมือง (Urban Governance)

และวางแผนเมือง (Urban Planning) ให้ตระหนักถึงความไม่เป็นทางการโดยทำความเข้าใจมิติทางวัฒนธรรม สังคม และเศรษฐกิจพร้อมกับภูมิศาสตร์ทางกายภาพ ได้หรือไม่ (Narayanan, 2019; Roy, 2011; Pasquetti and Picker, 2017; Lutzoni, 2016)

ยิ่งกว่านี้ เมืองอัจฉริยะเข้าใจว่ายังเป็นภาพแทนของเมืองร่วมสมัย แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าความเป็นเมืองลดความไม่เป็นทางการลง ขณะเดียวกันปรากฏการณ์ของการทำให้เป็นแพลตฟอร์ม (Platformization) ที่แผ่ขยายมากขึ้นก็ทำให้เกิดการทำงานอิสระหรือเงื่อนไขการจ้างระยะสั้นเพิ่มมากขึ้น (Huws and et al., 2019) สอดคล้องกับที่ ILO พยายามทำให้ตระหนักถึงความเป็นทางการ แต่จริงแล้วโลกกำลังพลิกผันและผลักดันให้เกิด 'กระบวนการเปลี่ยนผ่านจากความเป็นทางการกลายเป็นความไม่เป็นทางการ' (ILO, 2014) จึงเป็นที่มาของเมืองที่มีการขยายตัวของเศรษฐกิจไม่เป็นทางการ (Informal Economy) และบ่อยครั้งเป็นหน่วยการผลิตทางเกษตรและผู้ผลิตรายย่อยในห่วงโซ่อุปทาน แท้จริงแล้วจึงมีความสำคัญโดยตรงกับเมือง ฉะนั้นการทำให้เป็นเมืองอัจฉริยะจำเป็นต้องพิจารณาและให้เป็นเมืองที่อยู่ร่วมกันได้ (Inclusive City) (Duminy, 2011) โดยแนวทางปฏิบัติของเมืองอัจฉริยะจะเปลี่ยนแปลงจากการเน้นสร้างและพัฒนาเมืองให้กลายเป็นมหานครโลก ต้องทบทวนกลับมาที่กระบวนการ วิธีการ รูปแบบ และเทคโนโลยีการจัดการ จึงเสนอว่าควรสำรวจทฤษฎีหรือแนวทางการศึกษาสำหรับการอธิบายปรากฏการณ์นี้ ซึ่งการรวมกลุ่ม (Assemblage) ถูกนำมาใช้ตัดข้ามเส้นพรมแดนที่สร้างเงื่อนไขต่อการเชื่อมความสัมพันธ์ทางสังคม เพื่อให้การปฏิบัติการเกิดความร่วมมือระหว่างตัวแสดงที่เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เครือข่ายนโยบาย และชุมชน สามารถผสมผสานกับวัตถุที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากร เพื่อถูกใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการควบคุมโดยภาคเอกชนที่แสวงหากำไรจากความเป็นหุ้นส่วนกับรัฐในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ทั้งที่ควรให้มีการจัดทำบรรษัทภิบาล (Private Governance) ในรูปแบบของหลักปฏิบัติทางจรรยาบรรณธุรกิจ (Code of Conduct) ท้ายที่สุดจะเสริมสร้างให้แก่แรงงานมีอำนาจเจรจาต่อรองหรือปรึกษาหารือร่วมกันบนพื้นที่สาธารณะ (McCann, Roy and Ward, 2013; McFarlane, 2011; Tafti, 2019; Kitchin, 2016)

4. ความสัมพันธ์เชิงอำนาจของแรงงานไม่เป็นทางการในเมืองอัจฉริยะ: กรณีของผู้ขับซึรรถจักรยานยนต์สาธารณะและผู้ค้าข้างทาง

บัดนี้ไม่สามารถปฏิเสธได้เลยว่าเป็นทางการและไม่เป็นทางการตั้งอยู่บนความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่ไม่เท่าเทียมระหว่างกัน ไม่เฉพาะตัวแสดงด้วยกัน แต่ยังเชื่อมช้อนกับโครงสร้าง ขณะที่สหราชอาณาจักรเผชิญความไม่เป็นทางการของสวัสดิการสังคมด้านที่อยู่อาศัย โดยภาครัฐกลับมีแนวนโยบายที่ผลิตซ้ำความไม่เท่าเทียมเชิงโครงสร้าง จนความไม่เป็นทางการกลายเป็นสินค้าทางวัฒนธรรม และการแก้ไขปัญหาให้ภาคเอกชนที่ดำเนินการด้านอสังหาริมทรัพย์ แต่ไม่เอื้อให้เป็นที่อยู่อาศัยราคาถูกและเกิดปัญหาตามมาคือ ประชากรรายได้ต่ำไม่สามารถเข้าถึงได้ จะเห็นได้ว่าความไม่เป็นทางการภายในเมืองเกิดขึ้นจากปฏิบัติการโดยรัฐที่ไม่คำนึงถึงความหลากหลายของกลุ่มคนและเอื้อประโยชน์ทางธุรกิจ ซึ่งปรากฏการณ์นี้จึงกล่าวได้ว่าประเทศโลกเหนือก็มีเช่นกัน (Lombard, 2019) หรืออีกกรณีเป็นไปได้หรือไม่ ที่รัฐบาลใช้กลวิธีของความไม่เป็นทางการเป็นเครื่องมือ เพื่อสร้างเงื่อนไขต่อตัวแสดงต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้ความสัมพันธ์นี้ เหมือนกับภาครัฐขาดมาตรการและแนวปฏิบัติเพื่อจัดการให้ความเป็นทางการที่อยู่ในเมืองกลายเป็นทางการ แม้แต่การให้องค์กรภาคประชาสังคมร่วมแก้ปัญหา ก็ยังชี้โดยนัยว่าภาครัฐไม่มีมาตรการที่ชัดเจน หรือไม่ก็ตั้งใจให้เป็นเช่นนี้เพื่ออาศัยกลวิธีจัดการโดยการไม่จัดการใด ๆ (Daniele, 2020)

การทำความเข้าใจต่อความไม่เป็นทางการในเมืองเป็นภูมิศาสตร์ทางการเมืองที่มีความสัมพันธ์แนบชิดกับรัฐ และเปิดพรมแดนใหม่ของความรู้ การวิเคราะห์ และทำความเข้าใจต่อรัฐ โดยพิจารณาจากห้องสี่ประกอบ คือ (1) การบริหาร (Governance) ที่ตระหนักถึงกระบวนการกำหนดและตัดสินใจนโยบายจากหุ้นส่วนความร่วมมือทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม (2) ตัวแสดง (Agency) จะทำความเข้าใจปฏิบัติการความไม่เป็นทางการบนระดับความสัมพันธ์จากล่างขึ้นบน หรือนอกความเป็นทางการที่รัฐกำหนดอาณาบริเวณไว้โดยตัวแสดงหลายภาคส่วน (3) ความชอบธรรม (Legitimacy) เกี่ยวข้องกับสิทธิการใช้อำนาจโดยตัวแสดงที่ได้รับมอบหมาย ไม่เฉพาะเจ้าหน้าที่รัฐ แต่ยังรวมถึงพลเมืองที่ได้รับการสนับสนุนให้สามารถ

เจรจาต่อรอง (4) อธิปไตย (Sovereignty) จะทำให้รัฐกำหนดสถานะของความเป็นทางการและไม่เป็นทางการ โดยอำนาจของรูปแบบของความไม่เป็นทางการ (Modes of Informality) ก็ถูกผลิตขึ้นเพื่อผูกขาดอำนาจให้รัฐเป็นตัวแสดงหลักในการแก้ปัญหา (5) กฎหมาย (Legality) โดยการทำให้เกิดผลขึ้นมา ต้องพิจารณาจากการนำไปปฏิบัติโดยเจ้าหน้าที่รัฐระดับปฏิบัติการ (Street-Level Bureaucrats) หรือตัวแสดงที่ได้รับความชอบธรรมจากรัฐ บ่อยครั้งพบอักษรที่เขียนขึ้นกับการปฏิบัตินั้นสวนทางกัน ด้วยเหตุนี้ต้องลดความชอบธรรมทางการปฏิบัติการภายในเมือง โดยเฉพาะความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่รัฐกดทับความไม่เป็นทางการ (Haid and Hilbrandt, 2019)

นอกจากนี้ในทางปฏิบัติของกรุงเทพมหานคร เน้นที่การแก้ปัญหาโดยใช้มาตรการทางกฎหมาย (Regulation) แทนที่จะส่งเสริมให้ร่วมแก้ปัญหาโดยบูรณาการจากผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย กล่าวได้ว่า ความไม่เป็นทางการในเมืองถูกผลิตซ้ำและกลายเป็นวาทกรรมการพัฒนาแบบเมืองคู่ขนานหรือทวิลักษณ์มาโดยตลอด เห็นได้จากกรุงเทพมหานครดำเนินการเรื่องนี้มาตลอดสี่ทศวรรษกว่า นฤมล นิราทร (2561) ชี้ให้เห็นว่าเป็นคือ ‘ความคงเส้นคงวาของความไม่เป็นทางการเกิดขึ้นภายในการบริหารเมือง’ ซึ่ง Mohan, Sekhani and Kaushik (2018: 72-73) แบ่งความไม่เป็นทางการเกิดขึ้นมาบนสองวาทกรรมในทางวิชาการคือ (1) วาทกรรมที่แบ่งออกระหว่างความเป็นทางการและไม่เป็นทางการ โดยกลายเป็นภาพสะท้อนแบบทวิลักษณ์ (2) วาทกรรมที่เป็นข้อค้นพบเชิงประจักษ์ว่ามีความแตกต่างทางเศรษฐกิจและสังคมในประเทศกำลังพัฒนา ทำให้แบ่งออกเป็นสองส่วน แต่ต้องดำรงอยู่ร่วมกันได้ โดยวาทกรรมนี้เริ่มทำความเข้าใจต่อความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างและตัวแสดง (Structure-Agent Relationships) ภายในตลาดแรงงานและสังคม

อย่างไรก็ตาม ความสัมพันธ์เชิงอำนาจของโครงสร้างและตัวแสดงไม่สามารถทำความเข้าใจต่อความเป็นทางการและไม่เป็นทางการแบบแยกออกจากกันได้ โดยบ่อยครั้งความไม่เป็นทางการในเมืองกลับเพิกเฉยต่อการกระจายทรัพยากรและระบุสถานะทางสังคมต่อความไม่เป็นทางการ ผลที่ตามมาเป็นไปได้ว่าจะเกิดทั้งการหลอมรวมหรือไม่ก็ชุดวิธีให้ฝ่ายหนึ่งได้ แต่อีกฝ่ายหนึ่งเสีย ทั้งที่จริงควรเน้น

การบูรณาการภาคทางการและไม่เป็นทางการ ทั้งให้มีการจัดเตรียมบริการ มาตรการ แรงงาน และการบริหารเมือง เพื่อรองรับต่อสถานะที่ไม่เป็นทางการ ผู้มีรายได้น้อย และความหลากหลายกลุ่มคน ด้วยเหตุนี้การศึกษาความไม่เป็นทางการที่ครอบคลุม ถึงงานในภาคไม่เป็นทางการ จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องกล่าวถึงอำนาจทางการเมือง วัฒนธรรม และการตีตราทางสังคมที่เกิดขึ้นในวิถีปฏิบัติและชีวิตประจำวัน ซึ่งต้องยอมรับปรากฏการณ์ที่เรียกความเป็นทางการและไม่เป็นทางการเกิดขึ้นจากการพัฒนาให้เป็นสมัยใหม่จากโลกเหนือสู่โลกใต้และการทำให้เป็นเมืองร่วมสมัย (Banks, Lombard and Mitlin, 2019; Narayanan, 2019; Lindell, 2019)

ข้อสังเกตที่เกิดขึ้นต่อเมืองอัจฉริยะในบทความนี้คือ กรุงเทพมหานครที่จัด อยู่ในอันดับที่ 75 ของเมืองอัจฉริยะ และภาพรวมการวัดผลดำเนินการ พบว่า ครอบคลุมถึง (1) ความปลอดภัยและสุขภาพ (2) การขนส่งในเมือง (3) กิจกรรมทาง วัฒนธรรมและพื้นที่สีเขียว (4) การส่งเสริมโอกาสทางการศึกษา การเรียนรู้ตลอด ช่วงชีวิต การทำงาน และสร้างธุรกิจ (5) การบริหารเมืองโดยส่วนการปกครองท้องถิ่น รวมถึงลดการคอร์รัปชัน การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และปรับปรุงเมืองให้มีชีวิต (IMD World Competitiveness Center 2019, 26-27) เพราะแม้แต่แนวทางการ ส่งเสริมเมืองอัจฉริยะของกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กรุงเทพมหานคร กลับแสดงบทบาทการบริหารเมืองไม่สอดคล้อง เพราะมองผิวเผินมีการ ใช้เทคโนโลยีมาสนับสนุนการขนส่ง การซื้อสินค้า และการบริโภค โดยเอื้อประโยชน์ ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้สะดวกและรวดเร็ว แต่ประเด็นนี้กลับไม่กล่าวถึงราคา ที่เพิ่มขึ้น ทั้งการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยรถไฟฟ้า การเรียกรถให้บริการ ส่งอาหารโดยแพลตฟอร์ม และการทดแทนพลังงานด้านหินโดยใช้แสงอาทิตย์ เพราะภายใต้ตัวอย่างเหล่านี้มีผู้มีส่วนได้เสีย เช่นในกรณี (1) องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเก็บค่ารถโดยสารแทนที่พนักงานเก็บเงิน (2) กรมการขนส่งทางบกสนับสนุนนโยบายและกฎหมายให้แพลตฟอร์มแบ่งปัน พาหนะขับเคลื่อนกับผู้ใช้บริการยานยนต์สาธารณะได้ ขณะเดียวกันอาหาร ข้างทางก็ได้รับผลกระทบ เพราะพฤติกรรมบริโภคเปลี่ยนแปลงไปซื้อร้านค้า ทางการมากขึ้น (3) กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงพลังงานเปลี่ยนมาใช้รถยนต์

พลังงานไฟฟ้าจะเกิดผลกระทบอย่างไรต่อการจ้างงานและลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

จากตัวอย่างเหล่านี้ ถือเป็นผลกระทบของเมืองอัจฉริยะหรือการเปลี่ยนรูปของอุตสาหกรรมและเทคโนโลยี แต่ไม่เห็นอำนาจการต่อรองใดที่ประชาชนจะตอบโต้กลับที่ภาครัฐและเอกชนในฐานะหุ้นส่วนความร่วมมือ ฉะนั้นบทความนี้ต้องการชี้ให้เห็นความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่เกิดขึ้นโครงสร้างและตัวแสดง ไม่เคยปรากฏอยู่บนความเท่าเทียมและสนทนาปรึกษาหารือกันได้ เพราะท้ายที่สุดการกำหนดและตัดสินใจนโยบายต้องมีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้ชนะและผู้แพ้เป็นปกติ แต่จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของการเจรจาต่อรอง ทั้งนี้จะพิจารณาสองกรณีของอาชีFdั้งเดิมในกรุงเทพมหานครที่มีความสัมพันธ์กับเมือง ทั้งผู้คน ถนน ขอย และชุมชน ดังนี้

กรณีแรก ‘ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ’ (Motorcycle Taxi Drivers) เป็นอีกกลุ่มหนึ่งที่เผชิญกับการพัฒนาเมืองอัจฉริยะและเศรษฐกิจแบ่งปัน ทำให้แรงงานกลุ่มนี้เกิดความขัดแย้งนอกจากผู้ขับขี่ที่ให้บริการโดยแพลตฟอร์ม ยังเกิดความไม่พึงพอใจจากผู้ใช้บริการและไม่มีจรรยาบรรณธุรกิจของผู้จัดเตรียมแพลตฟอร์ม จึงเป็นปัญหาหลักที่อาชีFนี้เห็นว่าไม่ได้รับความเป็นธรรมจากภาครัฐและกฎหมายที่ผู้ประกอบการธุรกิจไม่ต้องปฏิบัติตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ขณะเดียวกันก็ไม่มีแนวทางแก้ปัญหานี้ ทั้งนี้เมื่อทำความเข้าใจต่อความสัมพันธ์เชิงอำนาจของอาชีFนี้ พบว่ามีตัวแสดงที่สลับซับซ้อนดังที่ (1) ภาครัฐที่บังคับใช้มาตรการ ได้แก่ กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ (3) ผู้ใช้บริการ แต่ยังมี (4) ผู้ดูแลสถานที่จอดรถผู้โดยสารหรือวิน จึงเป็นไปได้ทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐ นักการเมือง ตำรวจ ทหาร และนักธุรกิจ หรือที่นิยมเรียกว่าผู้มีอิทธิพลท้องถิ่น ส่งผลให้มีปัญหาค่าเสียและจ่ายเงินค่าคุ้มครอง (5) สถานที่จอดรถผู้โดยสาร ที่ประกอบด้วยคณะกรรมการวิน และสมาชิกภายในวิน (6) สมาคมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทย (7) ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเรียกรถขนส่ง (Phun, Kato and Chalermpong, 2019)

การที่รัฐบาลและภาคีรัฐสนับสนุนเมืองอัจฉริยะและทำให้เกิดการเปลี่ยนผ่านทางอาชีพสู่ความเป็นทางการโดยแพลตฟอร์มแบ่งปันพาหนะขับเคลื่อนก็ยังไม่ใช่วางออกที่สุด เพราะในต่างประเทศก็ประสบปัญหาความขัดแย้งระหว่างกลุ่มอาชีพดั้งเดิมกับผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม โดยทางออกมีแนวทางทั้งการจ่ายเงินชดเชย การทำให้ถูกกฎหมาย ห้ามให้บริการโดยแพลตฟอร์ม หรืออื่นๆ (Wijayanto and et al., 2018) จึงเป็นช่องว่างทางกฎหมายและการผูกขาดทางตลาดของกลุ่มอาชีพดั้งเดิม โดยไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะที่ไทย แต่ยังปรากฏให้เห็นในประเทศอื่นของกลุ่มอาเซียน เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย เป็นต้น (Ramaiah, Sraat and Smith, 2019) และในเวลานี้อาชีพผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะ ถูกสะท้อนภาพเชิงลบโดยผู้ให้บริการมากกว่าที่จะเห็นความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับผู้คนและชุมชน จึงมีข้อเสนอให้ผู้ขับขี่ตามซอยและทางเท้าให้ทำหน้าที่เป็นผู้สอดส่องและรายงานในกรณีที่มีเหตุอันตรายหรือไม่ปลอดภัย โดยใช้แอปพลิเคชันเพื่อส่งให้เจ้าหน้าที่รัฐ ดังนั้นวิธีการนี้เป็นการขยายความร่วมมือให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะกลายเป็นหุ้นส่วนร่วมกันในการบริหารเมือง (Punnoi, 2018)

ขณะเดียวกันควรเสนอแนวทางให้แต่ละฝ่าย ไม่เสียมากหรือได้มากจนเกินไป เพราะโดยลักษณะพื้นที่ทางกายภาพ สถานีจอดรถต้องอยู่ตามซอย ทางเท้า และสถานที่สำคัญ มีการแบ่งอาณาบริเวณเพื่อป้องกันความขัดแย้งจากการให้บริการ เห็นได้ว่าการให้บริการมีระบบผูกขาดโดยพื้นที่ทางกายภาพ ค่าเช่าเสีย ราคา และเจ้าหน้าที่รัฐก็สนับสนุนแนวปฏิบัตินี้ (Ratanawaraha and Chalempong, 2015; Pongprasert and Kubota, 2016) ทั้งนี้รูปแบบการให้บริการดังกล่าว สวนทางกับเศรษฐกิจแบ่งปัน เสนอให้มีการเรียกใช้บริการตามความต้องการ ณ ที่แห่งใดและเมื่อไรก็ได้ ทำให้เกิดการแย่งลูกค้าจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะในบริเวณที่กำหนดไว้ ถ้าพิจารณากระบวนการจัดการ ดิจิทัลแพลตฟอร์มที่ปรากฏขึ้นเป็นรูปแบบธุรกิจใหม่ โดยจ่ายค่าเช่าเปลี่ยนจากพื้นที่ทางกายภาพกลายเป็นพื้นที่ออนไลน์หรือเสมือนจริง ที่สำคัญยังเปลี่ยนวิธีคิดใหม่ว่าปัจจัยการผลิตที่ต้องจ่ายค่าเช่าไม่เฉพาะที่ดินอีกต่อไป แต่แพลตฟอร์มสร้างพื้นที่ใหม่ที่ทุกคนต้องจ่ายค่าเช่าใช้แอปพลิเคชัน และพื้นที่เสมือนจริงของแพลตฟอร์ม นอกจากนี้การเปลี่ยนภาพลักษณ์ของอาชีพ

ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เคยมีการเสนอเมื่อทศวรรษก่อนให้จัดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ให้สถานีจอดรถผู้โดยสารมีโครงสร้างและการจัดการที่ทำให้เป็นหนึ่งในระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ จริงแล้วยังเกี่ยวข้องกับการวางแผนและพัฒนาเมือง แต่ตัวแบบนี้กลับไม่มีการนำไปจำลองเพื่อไปปฏิบัติ (Oshima and Fukuda, 2007)

กรณีสอง ‘ผู้ค้าข้างทาง’ (Street Vendors) ที่บ่อยครั้งเรียกว่าผู้ค้าหาบเร่แผงลอย (Street Hawkers) โดยตั้งประเด็นเริ่มจากการสร้างผู้ประกอบการหน้าใหม่ (Startup) นั้นมีความคล้ายคลึงกับหลังวิกฤติการเงินเอเชียในปี ค.ศ. 1997 ที่เกิดขึ้นผู้ค้าข้างทางกลุ่มใหม่ที่หลุดออกจากภาคทางการและผันอาชีพมาสู่ภาคไม่เป็นทางการ ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างกลุ่มดั้งเดิมและกลุ่มใหม่ พร้อมกับเกิดแนวความคิดการวางแผนและบริหารเมือง กลายเป็นกระบวนทัศน์ใหม่ที่ผู้ค้ากลุ่มดั้งเดิมต้องเผชิญกับความเสี่ยงและเปราะบางจากนโยบายรัฐ ทั้งที่รัฐบาลมีแนวทางส่งเสริมภาคไม่เป็นทางการ พร้อมกับลดความยากจนมาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (ค.ศ. 1982-1986) ซึ่งการปรับตัวทางอาชีพจึงเป็นประเด็นสำคัญและควรให้การช่วยเหลือ ทั้งการพัฒนาทักษะ เข้าถึงเงินทุน และการคุ้มครองทางสังคม (Maneepong and Walsh, 2013) ต่อมาผลสืบเนื่องจากโลกาภิวัตน์ทำให้ชีวิตของเมืองเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้อิทธิพลของชนชั้นกลางและกลุ่มคนใน Generation ใหม่ มีผลโดยตรงต่อพฤติกรรมกรรมการบริโภค และเทคโนโลยีที่อำนวยความสะดวกภายในเมือง ขณะที่กรุงเทพมหานครขยายตัวมากขึ้นหลังวิกฤติการเงินเอเชียเป็นหนึ่งในเมืองโลก (Global City) และมีภาคเอกชนขับเคลื่อนอุตสาหกรรมบริการ ประชกอบการ และท่องเที่ยว (Jongdeepaisai, 2019)

ทั้งนี้การนำเสนอมิติทางวัฒนธรรมอาหารขึ้นมาบนความไม่เป็นทางการในเมือง ทำให้นอกจากจะเน้นที่การบริหารเมืองแล้ว ยังเห็นความสัมพันธ์พร้อมกับอาหาร จึงกลายเป็นการบริหารอาหารข้างทาง (Street Food Governance) และบ่อยครั้งนิยมอ้างถึงตัวแบบการจัดการของสิงคโปร์ ทั้งที่การออกแบบเมือง ตรอกซอย ถนนไม่มีความเหมือนกัน ทั้งมุมมองทางประวัติศาสตร์ มานุษยวิทยา และสังคมวิทยาก็เห็นถึงความหลากหลายในกรุงเทพมหานคร ขณะนี้จึงเป็นความขัดแย้งระหว่างความสัมพันธ์เชิงอำนาจในการจัดการพื้นที่สาธารณะ ซึ่งไม่เกิดประโยชน์โดยตรงต่อผู้ค้าข้างทาง

ทั้งนี้การสนับสนุนให้อาหารข้างทางเป็นเมืองอาหารในแหล่งท่องเที่ยว สะท้อนเลยว่า นโยบายการบริหารจัดการการค้าข้างทางของกรุงเทพมหานครไม่ต้องการให้การค้าข้างทางเกิดขึ้นตามพื้นที่สาธารณะ บ่อยครั้งเลือกใช้วาทกรรมที่เกิดขึ้นจากกระบวนการผลิตและเปรียบเทียบความเป็นเมืองสมัยใหม่ ทั้งความปลอดภัยอาหาร การคอร์รัปชัน และอันตรายที่เกิดขึ้นบนทางเท้า (Isaacs, 2014) จนเกิดความขัดแย้งทางบนทางเท้าและอำนาจที่ไม่เกิดขึ้นบนดุลยภาพระหว่าง (1) ผู้ค้าข้างทางและเจ้าหน้าที่บริหารเมือง (2) ผู้ค้าข้างทางและผู้มีอิทธิพลท้องถิ่น (3) ระหว่างผู้ค้าข้างทางด้วยกัน นอกจากนี้ยังมีอำนาจทางการเมืองผ่านตรงมาจากรัฐบาลสู่กรุงเทพมหานคร และนโยบายการบริหารจัดการการค้าข้างทางที่ไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อนโยบายด้านอื่นๆ เช่น ที่อยู่อาศัยและแรงงาน (Boonjubun, 2017)

สืบเนื่องมาที่การจัดการความไม่เป็นทางของการค้าข้างทางภายในเมือง ไม่ควรพิจารณาเฉพาะความสัมพันธ์เชิงอำนาจ แต่ประเภทของพื้นที่ สิ้นค้า สถานะทางกฎหมาย กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และต้นทุนประกอบธุรกิจ ก็มีความสำคัญเช่นกัน ถึงอย่างไรผู้ค้าข้างทางก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงการปรับตัวทางอาชีพตามเทคโนโลยีและความคิดแบบผู้ประกอบการที่แพร่หลายมากขึ้น ที่สำคัญรัฐพยายามสร้างกลวิธีเพื่อทำให้เกิดความเป็นทางการแก่การค้าข้างทาง หรือเรียกง่าย ๆ คือ 'การจัดระเบียบแผงลอย' แต่ที่สนับสนุนล้วนเป็นพื้นที่สาธารณะแหล่งท่องเที่ยวและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศ แสดงให้เห็นรัฐบังคับใช้นโยบาย โดยเน้นเฉพาะมิติทางเศรษฐกิจ แต่เพิกเฉยผลกระทบทางสังคม กลายเป็นความเคลือบแคลงต่อการจัดการความไม่เป็นทางการที่สลับซับซ้อนมากกว่าพิจารณาตามวงจรนโยบาย นอกจากนี้ผู้เขียนเห็นว่าไม่ควรทำความเข้าใจเฉพาะความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างผู้ค้าข้างทาง กรุงเทพมหานคร การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย นักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ และผู้บริโภค เพราะอาจมีผลประโยชน์ทับซ้อนเกิดขึ้นกับโครงสร้างและตัวแสดงที่มองไม่เห็นและไม่อยู่ในสนามแห่งความขัดแย้งทางการเมือง เช่น ซูเปอร์มาร์เก็ตและร้านค้าทางการ เป็นต้น (Batreau and Bonnet, 2016; Boonjubun, 2017; Chawla, 2017; Jongdeepaisa, 2019)

ขณะที่เมืองอัจฉริยะกลายเป็นวาทกรรมเสรีนิยมใหม่ที่พัฒนาให้เมืองทันสมัย โดยระบบเทคโนโลยีและเชื่อมโยงทุกมิติให้ใกล้ชิดและรวดเร็วง่ายขึ้น ต้องพิจารณาว่าการยกแพลตฟอร์มตลาดการค้าออนไลน์ (Online Marketplace Platforms) จะเป็นไปได้หรือไม่ และก่อให้เกิดผลกระทบอย่างไรต่อผู้ค้าข้างทางยังไม่สามารถคาดการณ์ได้ ที่เห็นชัดเจนคือ Thaitrade.com แม้เป็นแพลตฟอร์มที่ลงทุนให้ผู้ประกอบการยกสินค้าจากแผงหรือร้านขึ้นมาค้าขายออนไลน์ แต่ปัญหาที่ผู้กำหนดนโยบายต้องพิจารณาก็คือการจับคู่ออนไลน์ (Online Matching) จะเกิดขึ้นได้หรือไม่ ถ้าเป็นเช่นนั้นจะไม่เกิดประโยชน์ใด ๆ ต่อผู้ค้าเพื่อทำให้ความไม่เป็นทางการกลายสู่ความเป็นทางการ รวมถึงการลงทุนในกรณีของแพลตฟอร์มบริการขนส่งโดยรัฐก็ไม่ประสบความสำเร็จถ้าผู้ให้บริการและรับบริการไม่ใช่แอปพลิเคชันนี้ แต่การต่อต้านความเป็นสมัยใหม่ถือว่าเป็นไปได้ยาก ส่งผลให้บทความนี้เสนอให้เห็นปัญหาและผลกระทบเพื่อพัฒนาทางออกกันต่อไป โดยสิ่งหนึ่งที่ขาดไม่ได้คือการออกแบบนโยบายใดก็ตาม ต้องตระหนักเสมอว่าความสัมพันธ์ของตัวแสดงต่าง ๆ ที่มีอำนาจไม่เท่ากัน มีหน้าซ้ำโครงสร้างยังคงกีดกันการแสดงออกทั้งการปรึกษาหารือและเจรจาต่อรอง

5. บทส่งท้าย

ในภาพรวม รัฐบาล กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเลือกหลีกเลี่ยงที่จะแก้ปัญหาให้แก่ผู้ขับซักรจักรยานยนต์สาธารณะและผู้ค้าข้างทาง โดยสังเกตได้ว่ามีความคล้ายคลึงของปัญหา (1) จึงใช้ความสัมพันธ์เชิงอำนาจของผู้ให้บริการหรือผู้บริหารโคตรสร้างดุลยภาพที่เลื่อมซ้อนต่อตรงกับสองกลุ่มอาชีพนี้ให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้รับและผู้ให้บริการ อีกด้านแนวทางการจัดการโดยไม่จัดการนั้น อาจเป็นกลวิธีที่มุ่งหวังผลประโยชน์ทางการเมืองในรูปแบบหนึ่ง ทั้งที่จริงแล้วควรผลักดันให้เกิดเป็นวาระทางการเมืองและร่วมแก้ปัญหาโดยทุกฝ่าย (2) ภาครัฐไม่สามารถจัดการปัญหาและจัดสรรทรัพยากรอยู่บนความเป็นธรรมของแต่ละฝ่าย และเมืองสมัยใหม่นี้ก็ไม่คำนึงถึงประชาชนผู้มียาได้น้อย คนจน

หรือขาดโอกาสทางสังคม โดย Guy Standing พิจารณาว่าช่วงชั้นที่จัดอยู่ในชนชั้นกลาง เป็นผู้ทำงานรับเงินเดือน ต่างก็เผชิญกับความเสี่ยง ไม่มั่นคง และคาดการณ์ได้ ๆ ไม่ได้ในกระแสเสรีนิยมใหม่ ทั้งไม่มีมรดกตั้งแต่แรกเกิด ทำงานแล้วไม่มีเงินออม มีหน้าซำยังตกอยู่ภายใต้กับดักหนี้สิน โดยเห็นได้ว่ารายได้ที่เป็นเงินเดือนก็ไม่เพียงพอต่อการดำรงชีวิตและสะสมความมั่งคั่งได้

ยิ่งกว่านั้น การทำให้เป็นเมืองอัจฉริยะต้องพิจารณาถึงความไม่เป็นทางการโดยตระหนักถึง (1) การดำรงอยู่ร่วมกันภายในเมืองต้องมีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเป็นธรรม ขณะที่การแบ่งปันที่ดินทรัพยากรเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจกลับไม่ได้ลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ มีหน้าซำทำให้แรงงานทำงานหนักขึ้นและมีเวลาพักผ่อนลดลง (2) การทบทวนตำแหน่งศูนย์กลางของเมืองว่าไม่ใช้วัตถุแต่เป็นคน นอกจากนี้เมืองอัจฉริยะยังทำให้คนกลายเป็นองค์ประกอบหนึ่งเหมือนกับเทคโนโลยีและการขนส่งภายในเมือง (3) เมืองที่เป็นทางการ ไม่เฉพาะการเน้นพัฒนาเทคโนโลยีและดิจิทัลแพลตฟอร์มเพื่อส่งเสริมความเจริญเติบโตเศรษฐกิจของเมือง แต่กลับละเลยประชากรสามกลุ่ม คือ คนที่มีทักษะต่ำ คนที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไป และคนที่มีรายได้น้อย ที่สำคัญกว่านี้ไม่เฉพาะกลุ่มเป้าหมายที่เป็นแรงงานไม่เป็นทางการ แต่อีกกลุ่มเสี่ยงที่ควรกล่าวถึงมากขึ้นเพราะเผชิญความยืดหยุ่นที่มาพร้อมความเสี่ยงและไม่มั่นคงจากการทำงานโดยแพลตฟอร์ม ก็ควรยกเป็นวาระทางการเมืองภายในเมืองที่มีทั้งความสัมพันธ์แบบเป็นทางการ ไม่เป็นทางการ และกึ่งทางการซ่อนเร้นด้วยกันอย่างแนบชิด กล่าวได้ว่าทุกคนไม่สามารถปฏิเสธความสัมพันธ์นี้ เพราะแท้จริงแล้วเป็นเนื้อเดียวกัน

ท้ายนี้ เมืองอัจฉริยะเป็นตัวแทนของการทำให้เป็นเมือง ทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยี แต่จริงแล้วเป็นความขัดแย้งที่เกิดขึ้น เนื่องจากนโยบายการบริหารจัดการภาครัฐขาดความชัดเจน ตั้งอยู่บนความคลุมเครือ และแนวทางปฏิบัติไม่ให้ความสำคัญแก่ตัวแสดงทุกฝ่าย ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากการจัดแบ่งความรับผิดชอบตามวิธีคิดของการพัฒนาเมืองแบบทวิลักษณ์ เหมือนกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศพัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา ประเทศโลกเหนือและโลกใต้ ขณะเดียวกันทำให้ความไม่เป็นทางการเกิดขึ้นมากับหลายอาชีพดั้งเดิมในสังคมเมือง โดยมี

แบบแผนชุดใหม่พร้อมมาตรการที่รัฐมอบหมายความชอบธรรมให้เจ้าหน้าที่รัฐใช้อำนาจเพื่อการบริหารเมือง แต่นโยบายการจัดระเบียบทางเท้ากลับไม่ทำให้ทุกฝ่ายอาศัยร่วมกันได้ จึงเป็นความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่ทำให้ผู้ค้าข้างทางและผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะ กลายเป็นกลุ่มเป้าหมายทางอาชีพที่ถูกทำให้สวนทางกับนโยบายการพัฒนาเมืองและความเป็นสมัยใหม่ของเมืองอัจฉริยะ จึงเป็นที่มาของบทความนี้ที่เรียกปรากฏการณ์ดังกล่าวว่าเศรษฐกิจไม่แบ่งปัน โดยเน้นที่การพัฒนารูปแบบธุรกิจของเศรษฐกิจแบ่งปันเพื่อจัดเตรียมบริการให้รองรับต่อความต้องการของผู้บริโภค โดยเฉพาะการอาศัยเทคโนโลยีมาเชื่อมโยงตัวแสดงทุกฝ่ายมาเป็นหุ้นส่วนของแพลตฟอร์ม แต่ผู้บริโภคก็ไม่มีส่วนร่วมต่อการกำหนดหลักปฏิบัติของการให้บริการ รวมถึงแรงงานก็ถูกเอารัดเอาเปรียบจากช่องว่างของกฎหมาย เกิดการจ้างงานที่ไม่เป็นธรรมเพราะไม่มีสถานะเป็นลูกจ้าง ยิ่งกว่านั้นเมืองอัจฉริยะยังทำให้สินค้าสาธารณะมีราคาและทุกฝ่ายไม่ได้รับการจัดสรรทรัพยากรที่เป็นธรรม จึงเป็นความสัมพันธ์ที่ขัดแย้งภายในเมืองอัจฉริยะและเศรษฐกิจแบ่งปันที่ไม่ได้กล่าวถึงและรับรู้ในสังคมมากนัก

เชิงอรรถท้ายบท

- 1 นักวิชาการอิสระ, E-mail: Kritsadathe@outlook.com
- 2 Oxford Internet Institute. (2019). Online Labour Index. Retrieved from <http://ilabour.oii.ox.ac.uk/online-labour-index/>

บรรณานุกรม

- กฤษฎา ธีระโกศลพงศ์. 2562. กรณีศึกษาการทำงานของเยาวชนโดยแอปพลิเคชันเรียกรถและบริการส่งอาหาร: ข้อเสนอเพื่อทบทวนนโยบายแรงงานและการกิจของกระทรวงแรงงาน. รายงานการศึกษาในรายวิชาการศึกษาดูงานด้านนโยบายสาธารณะ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล. <https://www.academia.edu/41093040> (สืบค้นเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2562)
- นฤมล นิราทร. 2560. การบริหารจัดการการค้าข้างทางในประเทศไทย: สถานการณ์และทิศทางนโยบายที่ควรจะเป็น. รายงานวิจัยสนับสนุนโดยกองทุนสนับสนุนการวิจัย. <http://knowledgefarm.in.th/wp-content/uploads/2017/11/street-vending-in-thailand.pdf> (สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2562)
- นฤมล นิราทร. 2561. ความคงเส้นคงวาของการจัดการการค้าแผงลอยในกรุงเทพมหานคร. รายงานสืบเนื่องจากการประชุมวิชาการระดับชาติ: การบริหารการพัฒนาสังคมและยุทธศาสตร์การบริหาร 2561 (14 กรกฎาคม 2561): 39-54. http://ssed.nida.ac.th/images/Academic/PDF_NationalConProceeding_2018.pdf (สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2562)
- สำนักงานปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์. 2560. ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่อยู่อาศัยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579). <http://ebooks.m-society.go.th/ebooks/download/325> (สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2562)
- สำนักงานเมืองอัจฉริยะประเทศไทย (สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล). 2562. กฎหมายระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง. สืบค้นจาก <https://smartcitythailand.or.th/web?law> (สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2562)
- An, Jingrui, Zhang, Linghao, Li, Rui and Yingjie Victor Chen. 2019. "Collaborative governance in the sharing economy. A case of free-floating bicycle sharing with visualized analyzation," *The Design Journal* 22(sup1): 777-788.
- Anthopoulos, Leonidas. G. 2015. "Understanding the Smart City Domain: A Literature Review". In *Transforming City Governments for Successful Smart Cities*, edited by Manuel Pedro Rodríguez Bolívar, 9-21. Cham: Springer.

- Anttiroiko, Ari-Veikko. 2015. "Smart Cities: Building Platforms for Innovative Local Economic Restructuring". In *Transforming City Governments for Successful Smart Cities*, edited by Manuel Pedro Rodríguez Bolívar, 23-41. Cham: Springer.
- Askita, Nikos, Bosc, Romain, de Groen, Willem Pieter, Eichhorst, Werner, Kilhoffer, Zachary, Lenaerts, Karolien, Meys, Nicolas, Ody, Margard and Nicolas Salez. 2018. "Online Talent Platforms, Labour Market Intermediaries and the Changing World of Work". Independent study prepared by CEPS and IZA for the World Employment Confederation-Europe and UNI Europa May 2018. Accessed October 15, 2019. http://aei.pitt.edu/93924/1/CEPS_IZA_OnlineTalentPlatforms.pdf
- Badach, Joanna and Malgorzata Dymnicka. 2017. Concept of 'Good Urban Governance' and Its Application in Sustainable Urban Planning. In IOP Conference Series: Materials Science and Engineering (Vol. 245, No. 8, p. 082017). IOP Publishing.
- Bajwa, Uttam, Knorr, Lillian, Di Ruggiero, Erica, Gastaldo, Denise and Adam Zendel. 2018. "Towards an Understanding of Workers' Experiences in the Global Gig Economy". Accessed October 15, 2019. https://www.giomhi.org/uploads/7/4/4/8/74483301/workers_in_the_global_gig_economy.pdf
- Banks, Nicola, Lombard, Melanie and Diana Mitlin. 2019. "Urban informality as a site of critical analysis". *The Journal of Development Studies* 1-16. DOI: <https://doi.org/10.1080/00220388.2019.1577384>
- Batréau, Quentin and François Bonnet. 2016. "Managed informality: Regulating street vendors in Bangkok," *City & Community* 15(1): 29-43.
- Behrendt, Christina and Quynh Anh Nguyen. 2019. "Ensuring universal social protection for the future of work," *Transfer: European Review of Labour and Research* 25(2): 205-219.
- Berg, Janine, Furrer, Marianne, Harmon, Ellie, Rani, Uma and M. Six Silberman. 2018. "Digital Labour Platforms and the Future of Work: Towards Decent Work in the Online World". Accessed October 15, 2019. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_645337.pdf

- Boonjubun, Chaitawat. 2017. "Conflicts over streets: The eviction of Bangkok street vendors," *Cities* 70: 22-31.
- Cardullo, Paolo and Rob Kitchin. 2019. "Being a 'citizen' in the smart city: up and down the scaffold of smart citizen participation in Dublin, Ireland," *GeoJournal* 84(1): 1-13.
- Chacaltana, Juan, Leung, Vicky and Miso Lee. 2018. "New technologies and the transition to formality the trend towards e-formality". Accessed October 15, 2019. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_635996.pdf
- Chawla, Suthida. 2017. *Informal yet Disciplined? Thai Government Policies on Street Food Vendors of Yaowarat Road, Bangkok*. Master of Arts in Development Studies, Institute of Social Studies, The Hague, Netherlands.
- Chiweza, Asiyati Lorraine. 2019. "Political Economy Analysis of Urban Governance and Management in Malawi: An Update Version". Accessed October 15, 2019. <http://tiltonsefoundation.org/storage/2019/05/Urban-Governance-Report-for-the-Website.pdf>
- Cochrane, Allan. 2010. "Urban Policy". In *Encyclopedia of Urban Studies*, edited by Ray Hutchison, 907-910. Los Angeles: SAGE.
- Cockayne, Daniel G. 2016. "Sharing and neoliberal discourse: The economic function of sharing in the digital on-demand economy," *Geoforum* 77: 73-82.
- Collier, Ruth Berins, V. B. Dubal, and Christopher Carter. 2017. "Labor platforms and gig work: the failure to regulate". Accessed October 15, 2019. <https://cloudfront.escholarship.org/dist/prd/content/qt4c8862zj/qt4c8862zj.pdf>
- da Cruz, Nuno F., Philipp Rode, and Michael McQuarrie. 2019. "New urban governance: A review of current themes and future priorities," *Journal of Urban Affairs* 41(1): 1-19.
- Daniele, Ulderico. 2020. "Informality and the governance of Roma housing through the lens of an NGO". *Cities* 96, DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102426>

- Demeri, Renata Paola. 2017. *Smart City Implementation: Creating Economic and Public Value in Innovative Urban Systems*. Cham: Springer.
- Duminy, James. 2011. "Literature survey: Informality and planning. Being literature survey compiled for the Urban Policies Programme of the policy-research network Women in informal Employment: Globalizing and Organizing (WIEGO)". Accessed October 15, 2019. http://www.inclusivecities.org/wp-content/uploads/2012/07/Duminy-Planning-Lit-Review_FINAL.pdf
- Eshuis, Jasper, and Erik-Hans Klijn. 2017. "City Branding as a Governance Strategy". In *The SAGE Handbook of New Urban Studies*, edited by John Hannigan and Greg Richards, 92-105. Los Angeles: SAGE.
- Etezadzadeh, Chirine. 2016. *Smart City – Future City?: Smart City 2.0 as a Livable City and Future Market*. Wiesbaden: Springer.
- Farrell, Diana, Fiona Greig, and Amar Hamoudi. 2018. "The Online Platform Economy in 2018: Drivers, Workers, Sellers, and Lessors". Accessed October 15, 2019. <https://www.jpmorganchase.com/corporate/institute/document/institute-ope-2018.pdf>
- Ferreri, Mara, and Romola Sanyal. 2018. "Platform economies and urban planning: Airbnb and regulated deregulation in London," *Urban Studies* 55(15): 3353-3368.
- Fujita, Kuniko. 2013. "Introduction: Cities and Crisis: Challenge for Urban Theory". In *Cities and Crisis: New Critical Urban Theory*, edited by Kuniko Fujita. Los Angeles: SAGE.
- Giffinger, Rudolf, Fertner, Christian, Kramar, Hans, and Evert Meijers. 2007. "City-ranking of European medium-sized cities". Accessed October 15, 2019. http://www.smartcity-ranking.eu/download/city_ranking_final.pdf
- Gottdiener, Mark and Leslie Budd. 2005. *Key Concept in Urban Studies*. London: SAGE.

- Grossi, Giuseppe, and Daniela Pianezzi. 2017. "Smart cities: Utopia or neoliberal ideology?," *Cities* 69: 79-85.
- Hagiu, Andrei and Julian Wright. 2011. "Multi-sided platforms". Harvard Business School. Accessed October 15, 2019. <https://web.archive.org/web/20111112093216/http://www.hbs.edu/research/pdf/12-024.pdf>
- Haid, Christian G., and Hanna Hilbrandt. 2019. "Urban informality and the state: geographical translations and conceptual alliances," *International Journal of Urban and Regional Research* 43(3): 551-562.
- Harrod, Jeffrey. 1987. *Power, production, and the unprotected worker*. New York: Columbia University Press.
- Harrod, Jeffrey. 2014. "Patterns of Power Relations: Sabotage, Organisation, Conformity and Adjustment," *Global Labour Journal* 5(2): 134-152.
- Heerschap, Nico, Pouw, Nicky. & Cybele Atme. 2018. "Measuring online platforms". Accessed October 15, 2019. https://www.cbs.nl/-/media/_pdf/2018/51/2018ep58%20measuring%20online%20platforms.pdf
- Hollands, Robert G. 2015. "Critical interventions into the corporate smart city," *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8(1): 61-77.
- Huws, Ursula, Spencer, Neil H, Coates, Matthew, Sverre Syrdal, Dag and Kaire Holts. 2019. "The Platformisation of Work in Europe: Results from research in 13 European Countries". Accessed October 15, 2019. <https://www.feps-europe.eu/attachments/publications/the%20platformisation%20of%20work%20in%20europe%20-%20final%20corrected.pdf>
- Huws, Ursula, Spencer, Neil, Sverre Syrdal, Dag, and Kaire Holts. 2017. "Work in the European gig economy: research results from the UK, Sweden, Germany, Austria, the Netherlands, Switzerland and Italy". Accessed October 15, 2019. http://uhra.herts.ac.uk/bitstream/handle/2299/19922/Huws_U_Spencer_N.H._Syrdal_D.S._Holt_K._2017_.pdf?sequence=2

- Huws, Ursula. 2019. *Labour in Contemporary Capitalism*. Hatfield: Palgrave Macmillan.
- IMD World Competitiveness Center. 2019. "IMD Smart City Index 2019". Accessed October 15, 2019. https://www.imd.org/globalassets/wcc/docs/smart_city/smart_city_index_digital.pdf
- International Labour Office. 2014. "Transitioning from the Informal to the Formal Economy". Accessed October 15, 2019. http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2013/113B09_153_engl.pdf
- International Labour Office. 2016. "Non-Standard Employment around the World: Understanding Challenge, Shaping Prospects". Accessed October 15, 2019. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_534326.pdf
- Issacs, Bronwyn. 2014. "The Tastiest Food is in the Small Streets: The Politics of Flavor and Nostalgia in Bangkok". In *Street food: Culture, economy, health and governance*, edited by Cardoso, Ryzia De Cássia Vieira, Michèle Companion, and Stefano Roberto Marras, 195-213. London: Routledge.
- Iyengar, Rupesh S. 2017. "Asia's Cities: Necessity, Challenges and Solutions for Going 'Smart'". In *Smart City Networks: Through the Internet of Things*, edited by Stamatina Rasia and Panos M. Pardalo, 25-41. Cham: Springer.
- Jin, Scarlett T, Kong, Hui, Wu, Rachel, and Daniel Z. Sui. 2018. "Ridesourcing, the sharing economy, and the future of cities," *Cities* 76: 96-104.
- Jongdeepaisal, Monnaphat. 2019. "Paving the Way Backward?: A Review of Bangkok's Street Vending Policy," *Political Review Journal* (รัฐศาสตร์นิเทศ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์) 5(1): 1-39.
- Jucevičius, Robertas, Irena Patašienė, and Martynas Patašius. 2014. "Digital dimension of smart city: critical analysis," *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 156: 146-150.

- Kitchin, Rob. 2016. "The ethics of smart cities and urban science," *Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences* 374(2083): 20160115.
- Kolocek, Michael. 2017. *The Human Right to Housing in the Face of Land Policy and Social Citizenship: A Global Discourse Analysis*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Kumar, Ashok. 2017. "Can the Smart City Allure Meet the Challenges of Indian Urbanization?". In *Sustainable Smart Cities in India: Challenges and Future Perspectives*, edited by Poonam Sharma and Swati Rajput, 17-39. Cham: Springer.
- Lindell, Ilda. 2019. "Introduction: re-spatialising urban informality: reconsidering the spatial politics of street work in the global South". Accessed October 15, 2019. <https://online.liverpooluniversitypress.co.uk/doi/pdf/10.3828/ldpr.2019.2>
- Lombard, Melanie. 2019. "Informality as structure or agency? Exploring shed housing in the UK as informal practice." *International Journal of Urban and Regional Research* 43(3): 569-575.
- Luque-Ayala, A., & Marvin, S. 2019. "Developing a critical understanding of smart urbanism". In *Handbook of Urban Geography*, edited by Tim Schwanen, and Ronald van Kempen, 210-224. Edward Elgar Publishing.
- Lutzoni, Laura. 2016. "In-formalised urban space design. Rethinking the relationship between formal and informal," *City, Territory and Architecture* 3(1): 20.
- Ma, Yuge, Lan, Jing, Thornton, Thomas, Mangalagiu, Diana and Dijian Zhu. 2018. "Challenges of Collaborative Governance in the Sharing Economy: The case of free-floating bike sharing in Shanghai," *Journal of cleaner production* 197: 356-365.
- Malloy, Robin Paul, and Nestor M. Davidson. 2009. *Affordable Housing and Public-Private Partnership*. Surrey: Ashgate.

- Maneepong, Chuthatip, and John Christopher Walsh. 2013. "A new generation of Bangkok Street vendors: Economic crisis as opportunity and threat," *Cities* 34: 37-43.
- McCann, Eugene, Ananya Roy, and Kevin Ward. 2013. "Assembling/worlding cities," *Urban Geography* 34(5): 581-589.
- McFarlane, Colin. 2011. "Assemblage and critical urbanism," *City* 15(2): 204-224.
- McKinsey Global Institute. 2016. "Independent Work: Choice, Necessity, and the Gig Economy". Accessed October 15, 2019. <https://www.scribd.com/document/339973839/Independent-Work-Choice-necessity-and-the-gig-economy-Full-report-pdf>
- Mohan, Deepanshu, Richa Sekhani and Arun Kaushik. 2018. "On the ways of knowing and understanding informality". Accessed October 15, 2019. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3179924
- Morozov, Evgeny, and Francesca Bria. 2018. "Rethinking the Smart City: Democratizing Urban Technology". Accessed October 15, 2019. https://onlineopen.org/media/article/583/open_essay_2018_morozov_rethinking.pdf
- Narayanan, Nipesh Palat. 2019. "The production of informality and everyday politics," *City* 23(1): 83-96.
- Odendaal, Nancy. 2016. "Smart City: Neoliberal Discourse or Urban Development Tool?". In *The Palgrave Handbook of International Development*, edited by Jean Grugel and Daniel Hammett, 615-633. New York: Palgrave Macmillan.
- Orleans Reed, Sarah, Ogando, Ann Carolina, Tulaphan, Poonsap Suanmuang, Samantrakul, Chidchanok and Pannee Towakulpanich. 2017. "Informal Workers in Bangkok, Thailand: Scan of Four Occupational Sectors". Accessed October 15, 2019. <https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/files/Reed-Infomal-Workers-Bangkok-Thailand-Four-Sectors-Eng.pdf>

- Oshima, Ryosuke, Fukuda, Atsushi, Fukuda, Tuenjai, and Thaned Satiennam. 2007. "Study on regulation of motorcycle taxi service in Bangkok," *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* 7: 1828-1843.
- Pasquetti, Silvia, and Giovanni Picker. 2017. "Urban informality and confinement: Toward a relational framework," *International Sociology* 32(4): 532-544.
- Phun, Veng Kheang, Hironori Kato, and Saksith Chalermpong. 2019. "Paratransit as a connective mode for mass transit systems in Asian developing cities: Case of Bangkok in the era of ride-hailing services," *Transport Policy* 75: 27-35.
- Pierre, Jon. 1999. "Models of urban governance: The institutional dimension of urban politics," *Urban affairs review* 34(3): 372-396.
- Pongprasert, Pomraht, and Hisashi Kubota. 2017. "Switching from motorcycle taxi to walking: A case study of transit station access in Bangkok," *Thailand. IATSS research* 41(4): 182-190.
- Punnoi, Nattapong. 2018. "The Motorcycle Taxi Driver as a Community Reporter: Guidelines for the Promotion of a Marginalized Group's Participation in the Improvement of Public Space by Using Information and Communication Technology," *Nakhara: Journal of Environmental Design and Planning* 14: 145-145.
- Pusey, Andre, and Paul Chatterton. 2016. "Commons". In *Urban Theory: New Critical Perspectives*, edited by Mark Jayne and Kevin Ward, 63-73, London: Routledge.
- Ramaiah, Angayar Kannu, Ningrum Natasya Sirait, and Nucharee Nuchkoom Smith. 2019. "Competition in Digital Economy: The State of Merger Control on Consumer Transportation in ASEAN," *International Journal* 2(7): 66-82.
- Ratanawaraha, Apiwat, and Saksith Chalermpong. 2015. "Monopoly Rents in Motorcycle Taxi Services in Bangkok, Thailand," *Transportation Research Record* 2512(1): 66-72.

- Risak, Martin. 2018. "Fair Working Conditions for Platform Workers: Possible Regulatory Approaches at the EU Level." Friedrich Ebert Stiftung. Accessed October 15, 2019. <https://library.fes.de/pdf-files/id/ipa/14055.pdf>
- Roy, Ananya. 2011. "Slumdog cities: Rethinking subaltern urbanism," *International journal of urban and regional research* 35(2): 223-238.
- Schmidt, Florian A. 2017. "Digital Labour Markets in the Platform Economy: Mapping the political challenges of crowd work and gig work." Friedrich Ebert Stiftung. Accessed October 15, 2019. <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/13164.pdf>
- Scott, John. 2014. *A Dictionary of Sociology*. 4th ed. Oxford University Press.
- Sharma, Poonam, and Swati Rajput. 2017. "Perspectives of Smart Cities: Introduction and Overview". In *Sustainable Smart Cities in India: Challenges and Future Perspectives*, edited by Poonam Sharma and Swati Rajput, 1-13, Cham: Springer.
- Standing, Guy. 2016. *The Corruption of Capitalism: Why Rentiers Thrive and Work Does Not Pay*. London: Biteback Publishing.
- Standing, Guy. 2019. *Plunder of the Commons: A Manifesto for Sharing Public Wealth*. Milton Keynes: Pelican Books.
- Staykova, Kalina Stefanova, and Jan Damsgaard. 2015. "A Typology of Multi-sided Platforms: The Core and the Periphery." Accessed October 15, 2019. https://research-api.cbs.dk/ws/portalfiles/portal/45496225/kalina_stefanova_staykova_a_typology_of_multi_sided_platforms_publishersversion.pdf
- Suhartini, Ninik, and Paul Jones. 2019. *Urban Governance and Informal Settlements: Lessons from the City of Jayapura, Indonesia*. Cham: Springer.
- Taheri Tafti, Mojgan. 2019. "Assembling street vending". *Urban Studies*, DOI: 10.1177/0042098019856864

- Wijayanto, Ichwan, Imam Bagus Sasami, Rino A. Nugroho, and Didik Gunawan Suharto. 2018. "Conflict Resolution of Online Transportation vs Conventional Transportation." In 5th International Conference on Social and Political Sciences (IcoSaPS 2018). Atlantis Press. Accessed October 15, 2019. <https://download.atlantis-press.com/article/25904118.pdf>
- Zvolska, Lucie, Lehner, Matthias, Palgan, Yuliya Voytenko, Mont, Oksana and Andrius Plepys. 2019. "Urban sharing in smart cities: the cases of Berlin and London," *Local Environment* 24(7): 628-645.