

被凝视与被忽视的“劳工神圣”

——对外卖骑手研究的人类学比较与反思

郑少雄

【摘要】与民国人力车夫、当代中国卡车司机、全球“幽灵工作”者的既有研究相比，外部对外卖骑手群体异乎寻常的关注已经形成了一种堪称“凝视”的氛围，外卖骑手成为知识分子和大众投射其学术理念、社会思潮和自身困境的载体。“并接结构”及“阈限”两个概念从主位视角指出骑手是根据自身的经济和文化理性，主动并接平台经济，从中建立过渡性的职业身份，并为生命周期内的未来转型打下基础。因为阈限状态内在的两义性，骑手职业的文化形象和对它的社会期待存在一些相互矛盾的评价。外卖骑手研究不但应该回到对劳工社会学的反思上来，还要进一步重申广义劳动者的主体性及实践空间。

【关键词】外卖骑手；凝视；阈限；并接结构；商业人类学

【作者简介】郑少雄，中国社会科学院社会学研究所副研究员，人类学博士（北京 100732）。

【原文出处】《新视野》（京），2021.6.77~83

自外卖经济兴起以来，外卖骑手群体就持续成为公共舆论、学术研究和社会治理领域的重要关注对象。2020年起某杂志发布外卖骑手特稿、北大博士“卧底”某平台担任骑手并发表学术论文、北京市人力资源和社会保障局干部体验外卖小哥工作等热点事件，更是将对骑手群体的关注推向异乎寻常的程度。基于上述事件的公共讨论，进一步强化了社会舆论对外卖骑手职业身份不明、劳动过程艰辛、福利保障缺失等客位印象。2020年起，笔者参与主持一项外卖骑手研究课题，课题组在全国42个城市收集到228份访谈个案，形成访谈整理资料近350万字。在阅读这些访谈材料的过程中，笔者发现绝大部分骑手对自身职业同时存在两种心态：一方面是积极主动的拥抱态度，另一方面是若隐若现的疏离心态。从主位认知来看，骑手职业值得从事却未必可以持久。

上述两种主客位认知间的冲突呈现了骑手问题

中的不同面向，提醒我们深入探究骑手研究中的视角和解释路径，以及它们所呈现的不同结果。从客位视角出发，叠加上历史性及跨文化比较，将呈现出不同的认知后果；从主位视角出发，将引导我们切实理解骑手群体自身的心态和认知，并精确提炼其背后的理论意涵。本文所凭借的一方面是对既有学术文献的回顾，这些文献并非一般意义上的理论综述对象，毋宁说是作为比较、分析的材料加以使用。另一方面主要基于前述个案访谈资料，以及同年课题组部分成员另行组织的涉及6196份问卷的全国新职业青年调查，后者已经发表了一批研究成果，^[1]本文数据主要来自定量分析结果，尝试从商业人类学研究方法进行探索和实践，为外卖骑手研究引入一些在其他学科中常常被遮蔽的人类学洞见和替代性问题意识。

一、被凝视的外卖骑手

外部对外卖骑手群体异乎寻常的关注已经形成

了一种堪称“凝视”的氛围。福柯把凝视这一观看形式看作现代社会一种有形、具体和无处不在的权力形式和软暴力来讨论。^[2]厄里在旅游人类学中提出的“游客凝视”概念即源自福柯“医学凝视”的启发,并指出“凝视指的是社会建构而成的观看或‘审视方式’”,“当我们在凝视特定的景致时,会受制于个人的经验与记忆,而各种规则、风格,还有在全世界四处流转的各地影像与文本,也都会形成我们凝视的框架”。^[3]此外,还有研究者提出,凝视的内涵和外延也在不断扩展:凝视导致了凝视对象的行为和自我认知改变,凝视对象也逐渐开始发挥其主体能动性,与凝视主体共同形成了多重凝视的网络空间。^[4]这些论述使我们意识到:首先,凝视是一种权力制度的生产与再生产;其次,凝视主体凝视什么对象、关注哪些内容反映了自身的真实状况和心态;再次,凝视是主观的,凝视对象往往被建构符合凝视主体期待、甚至可能失真的形象;最后,凝视对象会因为被凝视而改变自身。以下我们以“凝视”为透镜来纵向比较人力车夫、横向比较卡车司机和“幽灵工作”者。

(一)学术史上的比较:民国时期的人力车夫

外卖骑手话题的生产与热议,与民国早期知识界对人力车夫的关注十分相似,首先是文学界出现了“人力车夫诗歌/小说”这样专门的类型文学,鲁迅、郁达夫、胡适以及许多不知名的作者都创作过与人力车夫有关的文学作品;其次,当时的青年学生乃至摩登女性为了表达自己关心劳工命运,流行把自己扮作黄包车夫拍照,取名“劳工神圣”;最后,对人力车夫的关注也迅速进入新兴的社会科学领域,出现了大量针对人力车夫的社会学调查,如李景汉1925年发表了《北京人力车夫现状的调查》,陶孟和1929年出版的《北平生活费之分析》以人力车夫家庭为主要研究对象。^[5]

知识界及大众广泛关注人力车夫这一母题,与主客观两方面的因素相关。客观方面,其一,人力车夫群体极为庞大。1927年、1934年、1936年北平人

力车夫总数分别为5.5万、8万、10万人,分别占当时北平人口总数的4.1%、5.3%、6.5%。其二,人力车夫的境况十分凄惨。人力车夫半年内平均工作时间达174天,部分甚至完全无休,每日平均工作时间达10小时以上。高负荷劳动带来的却是高昂的剥削和低廉的收入,“生活状况真与奴隶相若也”。^[6]

但更为重要的是主观方面,如闻翔所指出的,其一,社会可见度及对知识分子而言的接触便利性。茅盾曾批评知识分子和城市劳动者隔膜得厉害,不但没有自身经历劳动者的生活,连接触也很少。因此这有限的见闻和接触,最有可能正是发生在人力车夫身上,并非人力车夫的劳工代表性超过了其他行业。其二,知识界自身正在发生社会思想转型。1918年蔡元培提出“劳工神圣”概念,这里的“劳工”指的是包括士农工商在内的广义劳动者,但是到了1920年代,劳工已经逐渐专指工人群体,且由于其现实生活中的不堪命运而逐渐成为需要被认识和研究的“劳工问题”,因此在文学作品中,人力车夫就被构建为“劳工神圣”与“劳工问题”的双重载体。随着新兴社会科学的引入,加上反思社会达尔文主义、同情弱者的倾向和“到民间去”的平民史观的影响,知识界开始尝试以规范知识和科学方法来研究包括人力车夫在内的劳工问题,且其背后当然还有更多关于社会治理或革命的复杂期待。^[7]

近年来对外卖骑手的关注,从社会知识情境来看与对人力车夫的关注几乎如出一辙。客观方面,第一,数量庞大。2020年数据显示骑手数量超过700万,未来五年可能超过3000万。第二,状况不容乐观。主要指的是算法控制和考评体系导致的劳动负荷大、工作风险高、隐性剥削、收入下降,以及劳动关系不明确带来的福利保障缺失等。但尤其值得重视的同样是主观方面,第一,决定性因素在于社会可见度,这一点在下文与卡车司机以及“幽灵工作”者的对比中将获得进一步的反向说明。第二,当代中国文化景观及社会思想急剧转

型,使得外卖骑手成为知识分子和大众系统化地投射其目光的最佳载体。外卖骑手被关注的近十年,同时也是诸如“资本垄断”“内卷”“996”“打工人”“KPI考核”“非升即走”以及与之对反的“共享经济”“丧”“佛系”“躺平”(财务)自由“诗与远方”等流行词兴起的阶段,风险社会、转型社会及后现代社会的特征同时呈现。这样的社会境况,当然也为学者、媒体人以及大众所共同亲历,当凝视主体寻找具体的载体来承担这一复杂现象时,恰好奇妙地综合了上述矛盾二重性的外卖骑手群体于是“雀屏中选”。

知识分子关注骑手的另一个主观目标是启蒙。某学术平台组织了一场研究者、社工行动者和外卖骑手代表(维权型人士)之间的公开对话。主持人和提问者多次提及骑手被压榨、剥削、监控以及无视的现实,骑手代表却一再表示,骑手工作很大程度上是一份收入可观,给付及时,工作清闲,自由度高的工作,并且骑手偏好恶劣天气,主动放弃社会保障来换取更高现金收入。他还提道:

我举一个很尴尬的例子。有一次我去一个商场取餐,当我拿着那份餐走到扶梯口的时候,扶梯上面有三个年轻人。他们本来站得挺乱的,突然间就站成一排了,然后看了我一下。我真的很尴尬,我不着急,但他给我的印象就是“兄弟,快,我让开,你快走,你快跑”。我不想跑!我只想慢慢地走,我不着急,我就拿着一个订单。但是我很尴尬,没办法,就提着外卖跑了。^[8]

连续三次“尴尬”用词反映了外部凝视之下建构的骑手形象与骑手自我认知的内在矛盾性,还体现了骑手对形象建构的不满与反启蒙姿态。这是一个意味深长的隐喻:凝视导致失真,凝视也改变了凝视对象的行为,被改变的行为(提着外卖跑了)又进一步固化了扭曲的刻板印象。

(二)横向比较:卡车司机及“幽灵工作”者

1. 沉默的卡车司机群体

卡车司机群体在2016年底已经达到了惊人的

3000万人之巨。与外卖骑手相比,卡车司机在如下几个方面的困境尤为突出:第一,由于贷款购车,自雇卡车司机劳动强度高、时间长,疲劳驾驶带来更高的社会风险;第二,业务、线路的不确定性,使得卡车司机的焦虑程度更高;第三,异地流动性特征更明显,工作和生活边界不清,带来更大的心理挑战;第四,原子化的工作环境使卡车司机的组织化程度、社会支持力度相应较低;第五,与高昂的投入成本相比,卡车司机的收入不高,普遍认为自己处于社会下层。^[9]

同属流通领域,工作特征相似,且数量更庞大,面临更为极端的劳动环境,但在“卡车司机三部曲”出版之前,卡车司机群体并没有为舆论和学术研究真正关注。究其原因,以常识来理解,主要在于卡车司机的劳动场景存在于B2B领域而非外卖骑手的B2C领域,使得卡车司机无法有效进入普通大众的视野,反向说明外卖骑手被“凝视”的事实以及由“凝视”引发的放大效应。

2. 不为人知的全球“幽灵工作”者

按照人类学家玛丽·格雷及其合作者的定义,“真正驱动许多手机应用程序、网站和人工智能系统运行的竟是人类的劳动力,但我们很难发现——事实上,这些劳动力往往是被故意隐藏起来的。这是个不透明的雇佣世界,我们称之为‘幽灵工作’”。^[10]幽灵工作者指的是在互联网尤其是平台经济下的自由职业者,分布在全世界,独立于任何雇主,完全依赖在线平台随机地获得及开展工作,因此也被称为“零工”。他们在人工智能力所不及的环节介入系统,完成只有真正的人工才能完成的工作。但这些人工作不为人所知,甚至在线平台使用者也完全觉察不到他们提供或享受的服务已经经过了人工的中介和干预。作者举例说,一个美国用户呼叫网约车,当天上线的某位司机刮掉了胡子,与之前在平台上注册的照片不同,有可能导致账户被冻结,这时一位远在印度的零工通过肉眼为数秒之内判断他的新形象与原照片匹配并且

按下了“同意”按钮。^[11]

全球互联网零工与中国外卖骑手都依托于互联网平台,数量都极为庞大,忍受临时性工作的种种不利条款。其中尤为值得注意的是,在劳动关系法律比较完善的美国,按需零工的工作也同样缺乏工作福利和劳动保障,甚至发生了数次有名的法律诉讼。对二者受关注程度差异的解释或在于,外卖骑手工作是幽灵工作的外显化形式,它将技术突破所承诺的好处(冒着热气的食物)通过具体的打工人生生地送到消费者手里,在这个意义上,中国的外卖骑手职业更应该被称为“田螺姑娘”工作。七百万勤勤恳恳的“田螺姑娘”奔波于途,其被凝视也就顺理成章。

不管是民国时期的人力车夫,还是当代中国卡车司机或全球幽灵工作者,从工作特征而言与外卖骑手都具有高度的家族相似性。由于卡车司机处于B2B领域,幽灵工作者藏身于屏幕背后,因此导致了与外卖骑手完全不同的社会能见度;人力车夫与外卖骑手共同被凝视,不仅是因为他们深度卷入日常生活,更源于他们契合了各自时代的文化景观和社会思潮,充分证明外卖骑手是一个被选择、被建构的议题。骑手议题是历史上劳工问题的当代再现。

二、被忽视的主位视角

与被凝视相伴而来的是被忽视的主位视角。既有以骑手为中心的社会科学研究已经就新业态特征、算法控制机制、劳动安全、就业质量、社会保障等方面展开了许多有价值的探讨,但较为缺乏从主位视角探究外卖骑手的自我认同和人生定位的研究,尤其缺失用清晰的概念化工具来指明其自我认同和人生定位背后所隐含的理论意涵。

(一)骑手群体与平台企业:并接结构视角

骑手对于自己所从事的职业表现出了为我所用、积极拥抱的主动性。第一,职业进入容易。首先是地域友好。骑手超过8成留在本省、接近7成留在本市工作,地域流动比例远低于其他行业。^[12]

其次是技能友好。约4成骑手没有接受过任何劳动技能培训,几乎所有受访者都表示目前从事的骑手工作与自己此前的劳动技能培训不相关。最后是性别友好。越来越多的女性在照顾家庭的同时正在加入众包乃至专职骑手工作,这项工作给她们带来的自主性、灵活性和成就感,是其他工作很难提供的。

第二,为未来积累经验、知识和人脉。Y曾经在济南开炸鸡店,但是生意中遇到一些障碍,尤其是包装成本过高。他的妻子在北京化妆培训行业工作,两年前为了结束两地分居他也来到北京,把炸鸡店交给合伙人打理。他加入骑手队伍的目的是真正了解行业情况,“去打听人家也不一定说,还不如通过送外卖来偷师”,后来妻子又被派到成都工作,但北京的外卖行业比较成熟,加上要随时回山东照顾双方父母,于是他留在北京改为众包骑手,平时高强度工作挣钱,每月可以自由地拿出几天时间飞去成都团聚。现在他不但掌握了包装的改进方法,还了解到外卖饺子和果饮比炸鸡更好操作、利润也更高,已经通过合伙人在济南进入新生意的筹备阶段(北京20210622)。

第三,自由的工作状态。对于选择骑手工作的原因,个案访谈的受访骑手几乎都提到了工作过程中的自由。这一面向的主观认知是最为学术研究所争论和质疑的部分,论者指出骑手工作过程中受到的控制从直接转为间接、实体转为虚拟,但控制监督的主体更为多元,时间控制形式更为细密、全面、即时,时间紧迫感被内化,因此平台劳动提供的是一种“虚假自由”。^[13]尽管如此,对照当下进入门槛同样较低的制造业工资逐渐提高而用工荒却逐渐严重,骑手自主选择真实性并无疑问。我们在访谈中遇到留在本村照顾贫困患病家人、随机工作的中年男性骑手(腾冲20200801),骑摩托车在全国各地边旅行边送外卖的青年(北京20200901,某平台研究员转述),以及前述夫妻备孕阶段却异地工作、每月从北京飞去成都团聚的青年(北京20210622)等,尽管是个

案,但是骑手职业所体现出来的自由意涵——既指履行无可回避的社会责任时具有选择余地的自由,更是掌控个人生命节奏和进程的自由——却是具有典型性的。

第四,满意的收入。相比于2020年城镇居民人均可支配月收入中位数的3365元,月收入4000~5999元的外卖员比例占44.3%,高于6000元的为26%,进入中产阶级收入水准的合计超过7成。基于上述四点原因,外卖骑手对当前职业选择非常认同或比较认同的占87%,工作满意度平均打分7.1分(分值范围为1~10分),^[14]反映出骑手加入平台经济的主观满意程度较高。

骑手与平台的关系可以视为人类学家萨林斯所提出的并接结构(structure of the conjuncture)。就像骑手无法对抗平台经济的支配一样,萨林斯基于丰富的案例明确指出,小规模土著社会虽然无力拒绝全球资本主义和世界体系的入侵,但却善于用自己既定的文化图式和历史意识来接纳并转化外部力量,从而维持或创造出多样化、地方性的意义世界,小地方、小群体自有其内在的文化转译能力。^[15]同样,可以观察到,骑手善于与平台企业维持着一种若即若离的辩证关系。尽管骑手从服装到装备都具有显著的平台标志,每天在工作中重复无数遍“某某外卖”,但几乎所有受访者都不认为自己与其他平台的骑手之间存在竞争关系,至少8成以上受访者不认为自己与平台正式员工是同事关系,也不认为平台企业的辉煌是否与自己相关,说明具体平台企业之间的差异在骑手认知中被淡化,骑手是基于自身独特的经济理性和文化理性来实践与整体平台经济的并接。这一并接结构的观念,不但对于我们理解骑手从事其职业的主体性和能动性具有重要启发作用,其实也解释了在各平台企业展开补贴大战时,包括骑手在内的大量从业者、包括研究者在内的大量消费者积极卷入,在各平台之间来回切换且自称“资本家的羊毛不薅白不薅”的行为。

(二)骑手工作与生命周期:阈限视角

从我们的调查来看,骑手职业是一份临时性、缓冲性的工作。第一,职业进入。不管是出于主动还是被动加入骑手队伍,9成以上骑手此前拥有明确的职业身份。从事骑手工作对于54.7%的人来说是实现了阶层上升,比2000-2015年全国代内向上流动率平均水平(64.3%)低;从事骑手职业对于22.6%的人是向下流动,比全国的向下流动率(16.1%)高。简单化的数据对比表明,骑手从事该工作相当程度上是无奈之举,且阶层上升效应相对偏低。第二,社会经济地位自我评价。以1~10分代表社会经济地位等级,外卖骑手对当前的自评平均分为4.86,对五年后的自评平均分为5.94,这是因为近半骑手计划五年后转行,说明更乐观的未来预期指向的是其他职业。第三,职业退出。约3成问卷调查对象表示未来一年里不会继续从事当前的工作,但在未来五年这一比例就提高到近5成。第四,5成骑手认为自己在未来六个月内有可能失业,而2019年中国社会状况综合调查中仅有2成有工作的青年群体认为自己可能如此。可见不管导致失业的原因是在骑手侧还是平台侧,表明在自我认知中骑手是一份不稳定的职业,骑手职业适宜当作生命周期中的过渡阶段来规划。^[16]换言之,骑手是一个阈限型(liminal)的职业。

人们都生活在结构化的社会世界里。人类学经典理论表明,在从一个旧结构向新结构转变的过程中,必然存在一个摆脱了日常时空约束的无结构的阈限阶段(liminality)。一方面,社会规范、评价体系不再起作用,身份、地位被倒转,处于一种同质、原子化、模棱两可的含混状态,具有某种两义性;另一方面,阈限状态往往也是生成、集聚非凡力量的阶段,经过阈限阶段洗礼之后的人将以更强大的状态进入新的结构化状态。^[17]

具体到外卖骑手群体,普通人的生命周期中势必会遭遇大量困境或转折,病痛、意外、失败或仅仅是试图转换轨道,在新的人生状态得以展开之前,必

然都要面临或长或短的阈限阶段。但生活仍然需要维持,房贷、医疗、教育费用的支付并不能停止,甚至需要付出更大的努力。在这种情况下,许多人不约而同乃至迫不及待地选择了门槛较低、用工灵活、报酬可观、给付及时的骑手职业,尤其是成为众包骑手,几乎是从做出决定的那一刻起,就可以立即获得持续、稳定的收入。骑手工作给了普通人等待重启、但不必停下脚步的缓冲空间,在这个意义上,零工职业被称为“就业蓄水池”。骑手职业是骑手生命周期中的“过渡礼仪”。^[18]

正因为骑手是以阈限视角来看待自己的职业,基于阈限阶段本身的两义性和过渡特征,骑手认知和实践中的内在矛盾都能够得以解释。其一,主动入行却不打算长久:对职业的认同度较高,工作满意度较高,但社会经济地位评价却较低,未来职业规划是转行,对未来社会经济地位的评价明显提升。其二,追逐自我剥削和忍受劳动困境,骑手一方面通过“赶工游戏”拼命工作,享受“挣快钱”的好处,另一方面,对于严苛的算法控制、劳动关系排斥和社会保障缺失表现出较大的忍耐度。其三,既挑企业也跳企业,却与平台企业保持若即若离的关系。其四,较弱的社会团结需求,全国卡车司机通过社交软件建立了为数众多的卡车司机组织,一部分还展开线下活动,^[19]“幽灵工作”者也寻求重建半虚拟的“茶水间2.0”来获得社会连接,^[20]而同一区域或站点的骑手虽然有共同的微信群,但除了必要的工作需求如转单外,绝大部分骑手并不热衷于寻求实质性的社会连带,也很少基于共同身份展开线下接触。由于投入购车成本,卡车司机职业具有较高的稳定性,由于彻底隐身的工作状态,幽灵工作者具有较大的真实社交需求,与此相反,外卖骑手职业既是过渡性的,又是具身性劳动的,因而比较容易接受原子化的工作和生活场景,也更易于接受下载劳动本身所带来的整体性改造和规训。

三、总结和讨论

骑手职业是当代兼具风险社会、转型社会以及

后现代社会特征的隐喻。闻翔曾指出,中国劳工社会学有深刻的底层关怀,但却不一定能形成有效的问题意识,反而可能造成分析视角上的失衡;有对劳动过程中的控制与反抗的细致考察,但却缺乏对总体社会的分析视野和观照。^[21]沈原在回顾中国劳工研究三十年历程时也指出,在把社会品格返回到劳工本身、也即从“抽象劳工上升到具体劳工”时,发现了将劳工形象局限在被支配、被剥削位置时的不足。劳工的群体意识和自我心态并非仅仅在劳动过程中产生,而是与其背后更为宏大的文化、社会、政治、经济背景及日常生活政治相关。^[22]笔者试图进一步指出,当代对骑手群体的学术关怀和治理焦虑,本身都内含将劳动就业与社会文化脱嵌的思路。学者和政策的初衷是为了改善和提高劳动者的工作环境及福利保障,2020年外卖骑手正式以“网约配送员”名称纳入职业分类目录,也表明国家将这一阈限型职业纳入规范化管理的目标。但个人和社会生命周期中困境的出现是不可预测的,困境之下的选择也不总是实践理性的,个人及社会的挣扎和维持,也正是劳动者发挥主体能动性的关键节点,恰恰需要阈限型工作(意味着“脆弱性”和“非规范”)来提供兜底性的实践空间。在这个意义上,我们不妨也可以重构从局限在工人阶层身上的“劳工问题”回到包括士农工商在内的“劳工神圣”的整体性思路,劳工神圣意味着所有广义劳动者都得以自主地实现蔡元培所说的“用自己的劳力作成有益他人的事业”,^[23]哪怕仅仅是送出一份外卖。

参考文献:

- [1]朱迪、王卡:《网约配送员的社会认同研究:兼论“新服务工人”的兴起》,《山东社会科学》2021年第5期;崔岩:《就业质量视角下的外卖骑手就业脆弱性研究》,《山东社会科学》2021年第5期;高文珺:《新就业形态下外卖骑手社会流动特点和影响因素》,《山东社会科学》2021年第5期。

- [2]刘丹萍:《旅游凝视:从福柯到厄里》,《旅游学刊》2007年第6期。
- [3]约翰·厄里、乔纳斯·拉森:《游客的凝视》,黄宛瑜译,上海:格致出版社、上海人民出版社,2016年,第2-3页。
- [4]朱煜杰:《旅游中的多重凝视:从静止到流动》,《旅游学刊》2012年第11期。
- [5]闻翔:《劳工神圣:中国早期社会学的视野》,北京:商务印书馆,2018年,第21-27页。
- [6]杜丽红:《20世纪30年代北平人力车夫管理与救济》,《中国社会科学院近代史研究所青年学术论坛》2002年卷,北京:社会科学文献出版社,2004年,第408-410页。
- [7]闻翔:《劳工神圣:中国早期社会学的视野》,第17-33页。
- [8]《平台内外的外送江湖骑士联盟》,2021年2月10日, https://mp.weixin.qq.com/s/lvfpDC6LKOYomvc_MKn7Qw, 2021年10月19日。
- [9]传化慈善公益研究院“中国卡车司机调研课题组”:《中国卡车司机调查报告NO.1——卡车司机的群体特征与劳动过程》,北京:社会科学文献出版社,2018年,第1-5页。
- [10]玛丽·格雷、西达尔特·苏里:《销声匿迹:数字化工作的真正未来》,左安浦译,上海:上海人民出版社,2020年,第1页。
- [11]玛丽·格雷、西达尔特·苏里:《销声匿迹:数字化工作的真正未来》,第8-9页。
- [12]高文珺:《新就业形态下外卖骑手社会流动特点和影响因素》,《山东社会科学》2021年第5期。
- [13]李胜蓝、江立华:《新型劳动时间控制与虚假自由——外卖骑手的劳动过程研究》,《社会学研究》2020年第6期;陈龙:《“数字控制”下的劳动秩序——外卖骑手的劳动控制研究》,《社会学研究》2020年第6期。
- [14]朱迪、王卡:《网约配送员的社会认同研究:兼论“新服务工人”的兴起》,《山东社会科学》2021年第5期。
- [15]萨林斯:《历史之岛》,蓝达居等译,上海:上海人民出版社,2003年,第4-12页。
- [16]高文珺:《新就业形态下外卖骑手社会流动特点和影响因素》,《山东社会科学》2021年第5期;朱迪、王卡:《网约配送员的社会认同研究:兼论“新服务工人”的兴起》,《山东社会科学》2021年第5期。
- [17]特纳:《仪式过程:结构与反结构》,黄剑波、柳博赞译,北京:中国人民大学出版社,2006年,第94-131页;道格拉斯:《洁净与危险》,黄剑波等译,北京:民族出版社,2008年,第119-141页。
- [18]范热内普:《过渡礼仪》,张举文译,北京:商务印书馆,2010年。
- [19]传化慈善基金会公益研究院“中国卡车司机调研课题组”:《中国卡车司机调查报告NO.2——他雇、卡嫂、组织化》,北京:社会科学文献出版社,2018年,第226-342页。
- [20]玛丽·格雷、西达尔特·苏里:《销声匿迹:数字化工作的真正未来》,第159-178页。
- [21]闻翔:《“双重危机”与劳工研究再出发:以〈中国卡车司机调查报告〉三部曲为例》,应星主编:《清华社会科学》第2卷第1辑,北京:商务印书馆,2020年。
- [22]沈原:《劳工社会学三十年》,《社会学评论》2020年第5期。
- [23]闻翔:《劳工神圣:中国早期社会学的视野》,第16页。