

فلا ختن ۱۹۰



تعاونی برای رهایی از یوغ «اوبر» و «لیفت»

(یک تجربه جهانی)



کیت کانگر

مترجم: بدون نام

تعماری برای رهنمایی از پیوند

«اوپر» و «کیفیت»

(یک تجربه جهانی)

کیت کانگر

مترجم: بدون نام

من پون

مقدمه

روشن است که «نیویورک تایمز»، یعنی منبع انتشار این گزارش به هیچ ترتیبی رسانه‌ای چپ محسوب نمی‌شود و به این اعتبار جستجوی ردی از «آلترناتیوی برای سرمایه‌داری» در آن دشوار است. اما وضعیت انبوه کارگران بی‌ثبات‌کار شاغل در این بخش از بنگاه‌های خدماتی در ایران، از جمله در اوبر و انواع اسنپ‌ها، اوج گرفتن اعتراضات آنها و چند اعتصاب اخیر در میان این کارگران، موجب شد تصمیم به ترجمه و انتشار این تجربه‌ی کارگران اوبر و لیفت در نیویورک بگیریم. قاعدتاً این تجربه نیز مانند دیگر تجارب معرفی شده در پروژه‌های «یک تجربه‌ی جهانی» و «کارگران جهان» تنها می‌تواند الهام‌بخش کارگرانی باشد که به طور واقعی در حال مبارزه با روابط استثمارگرانه‌ی سرمایه‌داری در این بنگاه‌ها هستند یا ما امیدواریم بتواند چنین کارکردی داشته باشد. روشن است که این تجربه به معنای خروج از روابط سرمایه‌دارانه نیست و چنین ادعایی هم ندارد اما در ضمن حاوی اشکال نوینی از خودگردانی و کنترل کار از سوی کارگرانی است که به دلیل واقع نشدن در یک محیط کار مشترک امکان اشغال محل کار را ندارند اما می‌توانند با اتکا به چنین تجاربی به سوی کنترل و خودگردانی قدم بردارند.

نزدیک به ۲۵۰۰ راننده در نیویورک در حال شکل دادن چیزی هستند که به گفته‌ی آنها در نسبت با آنچه که غول‌های تاکسی‌رانی پیش روی رانندگان می‌گذارند، پیشنهاد بهتری است. در چند سال [گذشته] اوبر و دیگر شرکت‌های تاکسی‌رانی با وعده‌ی خویش‌فرمایی به راننده‌ها پیشنهاد کاری می‌دادند. شمار زیادی از رانندگانی

که مشتاق بودند خود برنامه‌ی کاری‌شان را تنظیم کنند، [برای کار در این شرکت‌ها] ثبت‌نام کرده و این اقتصاد گیگ^۱ را به سمتی پیش بردند که به صنعتی چندمیلیارد دلاری بدل شود. ولی برخی از رانندگان هرگز به آزادی عمل و کنترل [بر شغلی] که انتظار داشتند، نرسیدند. با هزینه‌های نگهداری ماشین، وام و بیمه دست‌وپنجه نرم می‌کردند و [از خود] می‌پرسیدند آیا حقوق پرداختی توسط اوبر و لیفت منصفانه است یا نه. تلاش‌های حقوقی این رانندگان برای برخوردار شدن از مزایای کاری [نیز] بی‌نتیجه ماند. حالا رانندگان ناراضی و خشمگین و نیز مدافعان کارگران به منظور تلاش برای گرفتن مبالغی پول- و همچنین قدرت- از کمپانی‌های گیگ، در حال شکل‌دهی تعاونی‌های متعلق به کارگران هستند.

«تعاونی رانندگان»، که این هفته در نیویورک فعالیت تجاری خود را آغاز کرد، متاخرترین تلاش [در این زمینه] است. این گروه که توسط یک کارمند اوبر، یک سازمانده کارگری و یک راننده‌ی لیموزین پایه‌گذاری شده، از اوایل ماه مه تخصیص سهام مالکیت به رانندگان را آغاز کرده و از روز شنبه خدمات خود را از طریق اپلیکیشن در اختیار [مشتریان] خواهد گذاشت.

این تعاونی تاکنون حدود ۲۵۰۰ راننده را به استخدام درآورده و قصد دارد نسبت به [شرکت] اوبر یا لیفت هم کمیسیون کمتری از مشتری دریافت کند، هم سهم پایین‌تری از راننده بگیرد. این برنامه برای به چالش کشیدن غول‌های تاکسی‌رانی، برنامه‌ای بلندپروازانه است، و تعاونی را با همان موانعی روبرو می‌سازد که سد راه دیگر نقش‌آفرینان نوظهور در این صنعت شده است: شرکت‌های کمی هستند که از مهارت فنی، سرمایه‌ی آماده‌ی خطرپذیری یا تعداد کافی راننده‌ی آماده و در دسترس برخوردار باشند تا بتوانند شرکت جافتاده‌ای همچون اوبر را زمین بزنند. با این وجود، رانندگانی که با این حرکت همراه شده‌اند، می‌گویند حتی یک تعاونی کوچک می‌تواند تغییر بزرگی در کارشان ایجاد کند، به آنها اجازه دهد پول بیشتری دریافت کنند و در مورد شیوه‌ی اداره کردن شرکت [حق] اظهارنظر داشته باشند.

«تعاونی رانندگان» می‌گوید برنامه‌ی تعاونی بر این است که ده درصد بیشتر از حداقل دستمزد تعیین شده توسط «کمیسیون تاکسی و لیموزین» شهر [نیویورک] را به رانندگان پرداخت کرده و همچنین سود بازگشتی [به تعاونی] را در قالب سهام به رانندگان بدهد.

در اوقات عادی، ممکن است [پیشنهاد] حقوق بالاتر رانندگان را جذب تعاونی کند. ولی این زمان، زمان عادی‌ای

۱. اقتصاد گیگ به بخشی از بازار کار اشاره می‌کند که بر شغل‌های کوتاه‌مدت، موقت و قراردادهای متمرکز می‌شود. اغلب در این اقتصاد، کارکنان می‌توانند بیش از یک شغل داشته باشند. برای مثال یک راننده تاکسی می‌تواند هم در یک شرکت تاکسی‌رانی و هم در شرکت اوبر مشغول کار باشد. بنابراین اقتصاد گیگ به کارگرانی اشاره می‌کند که دارای اشتغال ثابت نیستند بلکه به شکل خوداشتغالی و موقتی کار می‌کنند.

نیست. به دلیل شیوع [کرونا] بسیاری از رانندگان در مورد بازگشت به کار تردید دارند و این امر سبب کمبود راننده در سطح کشور شده است. اوبر، در گزارش میزان درآمد این ماه، اعلام کرده که در طول سه ماهه‌ی اول سال ۲۰۲۰، ۳٫۵ میلیون راننده و پیک فعال داشته، که این رقم نسبت به سال گذشته با کاهشی ۲۲ درصدی همراه بوده است. پاسخ شرکت [به این کمبود] افزایش شدید پاداش‌ها و تشویقی‌های پرداختی بوده و این حرکت را «انگیزه‌سازی» نام‌گذاری کرده است. در ماه مارس، اوبر اعلام کرد که رانندگان نیویورکی به‌طور میانگین ساعتی ۳۷٫۴۴ دلار دریافت کرده‌اند. ولی به محض اینکه مشکل کمبود راننده برطرف شود، به احتمال زیاد حقوق پرداختی اوبر کاهش خواهد یافت.

بنیان‌گذاران «تعاونی رانندگان» می‌گویند اعضای گروه در زمانی که دستمزد معمول دریافت می‌کرده‌اند، برای پرداخت هزینه‌های خود با دشواری مواجه بوده‌اند. جولی وود^۲، یکی از سخنگویان شرکت لیفت می‌گوید: «ما در سازمان خود به‌طور مداوم در تلاشیم که تجربه‌ی رانندگان را افزایش داده و این هدف را دنبال می‌کنیم که به رانندگان اجازه دهیم کارآمد و مستقل کار کنند.»

سخنگوی اوبر [اما] از اظهارنظر در مورد تعاونی‌ها خودداری کرد. به گفته‌ی آریانا آر. لوینسون^۳، پروفیسور دانشکده‌ی حقوق "لویی ویلز برندایز"^۴ که روی [حق] مالکیت کارمندان تحقیق می‌کند، فشار اقتصادی ناشی از شیوع کرونا کارگران را ترغیب کرده است که از تعاونی‌ها به‌عنوان اهرمی برای مقابله با شرکت‌های موجود بهره‌برند و امیدوارند که حقوق‌شان افزایش پیدا کند.

خانم لوینسون می‌گوید، اگرچه سازمان‌دهی برای کارکنان شرکت‌های گیگ با چالش‌هایی روبروست، اما توانسته‌اند تعاونی‌های کوچک ارسال غذا و خدمات تاکسی‌رانی به‌راه بیاورند.

او می‌گوید: «کارکنان مستقل به خوبی از مدل تعاونی برای سازمان‌دهی خود و رقابت به‌منظور کسب درآمد کافی برای امرار معاش استفاده می‌کنند.»

اریک فورمن^۵، سازمانده کارگری و از بنیانگذاران «تعاونی رانندگان» می‌گوید: «من هرگز این ولع و اشتیاق به تغییر را بین راننده‌ها ندیده بودم. احساس می‌کنند یک راه به دست آوردن کنترل [روی کارشان]، داشتن کنترل روی سازمان و داشتن مالکیت آن است.»

۲. Julie Wood

۳. Ariana R. Levinson

۴. Louisville's Brandeis School of Law

۵. Erik Forman

آقای فورمن این تعاونی را با آلیسا اورلاندو^۶، رییس سابق بخش عملیات‌های تجاری شرکت اوبر در شرق آفریقا، و کن لويس، راننده‌ی لیموزین در نیویورک به راه انداخته است. خانم اورلاندو می‌گوید پس از اینکه شاهد خشم رانندگان به دلیل کاهش دستمزدها بوده، شرکت اوبر را ترک کرده است.

در طول دوران شیوع کرونا، وقتی که رانندگان اوبر و لیفت در تلاش بودند بیمه‌ی بیکاری و تجهیزات بهداشتی کافی دریافت کنند، خانم اورلاندو شروع به تحقیق در مورد تعاونی‌ها کرده است. آقای لويس و برادرش در صنعت تاکسی و رانندگی لیموزین مشغول به کار بوده‌اند، اما می‌گوید همواره این رویا را داشته‌اند که کسب و کار خودشان را به راه بیاندازند. به گفته‌ی خانم اورلاندو «تعاونی رانندگان» از داوطلبین فعال در صنعت فناوری، کمک‌های تجاری و فنی دریافت می‌کند. هدف تعاونی افزایش پرداختی به رانندگان و رفع سایر نگرانی‌های جمعی آنها، نظیر بهره‌ی سرسام‌آور وام و غیرفعال‌سازی [حساب‌های اینترنتی] آنها بدون هشدار قبلی است که ارتباط آنها با مسافرین خود از طریق اپلیکیشن را قطع می‌کند. این گروه از طریق همکاری با «اتحادیه‌ی اعتباری فدرال ساکنین محله‌ی لوئر ایست ساید» به رانندگان کمک می‌کند وام‌هایی که برای خودروی خود گرفته‌اند را بازپرداخت کنند، اقدامی که گروه امیدوار است به واسطه‌ی آن مخارج رانندگان را کاهش دهد.

در ۲۰۱۷ اوبر پذیرفت که ۲۰ میلیون دلار جریمه به کمیسیون تجارت فدرال بدهد تا پرونده‌ی حساب‌سازی در دریافتی راننده‌ها و شرایط وام‌ها را مختومه کند. این شرکت دیگر وام خودرو ارائه نمی‌دهد.

رانندگان می‌گویند به احتمال زیاد در کنار کار در تعاونی، به کار برای شرکت‌های گیگ یا اجاره‌ی لیموزین ادامه خواهند داد و اپلیکیشن تعاونی را به اپلیکیشن‌های تاکسی‌رانی یا ارسال غذا روی تلفن‌های خود اضافه می‌کنند. مایکل اوگوو، که شش سال است برای اوبر رانندگی می‌کند، می‌گوید: «کار کردن با اوبر، کاری است که انجامش می‌دهی، چون گزینه‌ی دیگری نداری.» او می‌گوید به کار در اوبر ادامه می‌دهد، ولی مشتریانی که از طریق اپلیکیشن تعاونی درخواست راننده می‌کنند را در اولویت قرار خواهد داد.

به گفته‌ی او: «اینکه آدم کسب و کار خودش را داشته باشد، راهی رو به پیش و رو به بیرون است. حتی اگر پول کمتری در بیاورم، تمرکز را روی تعاونی می‌گذارم که مطمئن باشم موفق می‌شویم.»

کارگران دیگری نیز [در آمریکا] برای اعمال فشار روی اقتصاد گیگ به تعاونی‌ها روی آورده‌اند. «تعاونی درایورز سیت»^۷ که در سال ۲۰۱۹ تشکیل شده و در وهله‌ی اول در دنور، لس‌آنجلس، پورتلند و اورسیتی فعالیت دارد، به

۶. Alissa Orlando

۷. Driver's Seat Cooperative

رانندگان کمک می‌کند در مورد اینکه کدام اپلیکیشن‌های تاکسی‌رانی و ارسال غذا بیشترین سودآوری را داشته‌اند، داده استخراج کرده و سابقه‌ی میزان درآمد آنها را به طور مستقل نگاه می‌دارد.

هیز ویت^۸، مدیر اجرایی "دراپورز سیت" می‌گوید: «نقطه‌ی شروع این کار گوش دادن به ناامیدی راننده‌ها بود و این که الگوریتم در حال فریب آنهاست. داده‌ها به طرق مختلف روی هر پلتفرم به راننده‌ها گزارش می‌شود. و فهمیدن اینکه کدام اپلیکیشن بهتر است، برای آنها کار سختی محسوب می‌شود.»

به گفته‌ی آقای ویت، «دراپورز سیت» قصد دارد داده‌های مربوط به تراکم و ترافیک شهری را به شهرهایی که اطلاعات شفاف چندانی در مورد اثرات محیط‌زیستی [ترافیک] بر شهر، از شرکت‌های گیگ دریافت نمی‌کنند، بفروشد. در عین حال، برنامه‌ی تعاونی بر این است که امسال امکان عضویت برای راننده‌ها را نیز فراهم کند. او می‌گوید: «آدم‌ها می‌خواهند بفهمند چطور می‌توانند ارزشی که تولید می‌کنند را برای خودشان نگاه دارند و از این مدل بیش از حد بهره‌کشانه دور بمانند. این مشکل دارد خودش را نشان می‌دهد، چون یک مشکل واقعی است. و تعاونی‌ها هم برای آن راه‌حل واقعی ارائه می‌دهند.»

آقای لویس، بنیانگذار «تعاونی رانندگان»، می‌گوید که از زمان آغاز به کار اوبر، رانندگانی نظیر خود او می‌خواستند اپلیکیشنی مانند آن به راه بیاندازند، اما نمی‌دانستند از کجا باید شروع کرد. اگرچه، در گوشه‌وکنار کشور حرکت‌هایی نظیر تعاونی ارسال غذای «لوکو»^۹ شکل گرفت، اما در نیویورک چنین چیزی وجود نداشت.

او می‌گوید: «راننده‌ها باید بگویند چرا خودمان نتوانیم این کار را انجام دهیم؟». وقتی فرصت پیوستن به تعاونی فراهم شده، او با خود فکر کرده: «ما جنگیدیم بی‌اینکه تغییری به وجود بیاوریم. حالا بگذار آخرین تلاشمان را هم بکنیم.»

منبع: نیویورک تایمز

۸. Hays Witt

۹. LoCo

منڙپوڻ
Manjanigh

