

Uber i inne iluzje postępu

9 maja 2019

W każdej dyskusji na temat Ubera prędzej czy później pojawia się opozycja między postępem a rozpaczliwym trzymaniem się starych rozwiązań. Najczęściej zostaje ona wprowadzona za pomocą metafory o dorożkach. Los taksówek jest podobno przesądzony tak, jak kiedyś był los dorożek. A ludzie, którzy tego nie rozumieją, wstrzymują postęp. Dobrym przykładem takiego podejścia jest felieton Jolanty Ojczyk dla „Rzeczpospolitej” zatytułowany „Spór o Ubera jest konfliktem starego świata z nowoczesnością”.



Na czym właściwie polega ta nowoczesność i postępowość Ubera? Ojczyk opisuje ją tak: „Mam w smartfonie aplikację Uber i jednym kliknięciem zamawiam przejazd. Mogę wybrać auto i kierowcę. Uber ściąga pieniądze z mojej karty płatniczej podpiętej do aplikacji. Nie muszę dzwonić po taksówkę, tłumaczyć, gdzie dokładnie ma podjechać, nie muszę mieć przy sobie gotówki, a przede wszystkim płacę mniej. Podstawą opłaty nie jest wskazanie taksometru, lecz długość trasy i czas przejazdu ustalane za pomocą GPS”.

Z perspektywy klienta postępowość Ubera polega zatem na wygodzie i poczuciu, że korzystamy z rozwiązań postrzeganych

jako nowoczesne – jak GPS czy aplikacja na komórkę. Ale drobne udogodnienia dla konsumentów nie wyczerpują przecież tematu, istnieje jeszcze perspektywa pracownicza i społeczna.

Jak więc wygląda Uber, gdy spojrzymy na niego okiem pracowników i obywateli zatroskanych o dobro wspólne, a nie okiem klientów cieszących się z apki na telefon? Już nie tak różowo. Istnieją nawet solidne podstawy do stwierdzenia, że Uber pod względem pracowniczo-społecznym jest nie tyle postępem, co cofnięciem się w rozwoju.

Trafnie ujmuje to Filip Konopczyński w swoim tekście dla „Przekroju” pod tytułem „Osobliwa przyszłość pracy”: „Póki co innowacyjność Ubera sprowadza się do kreatywnej księgowości, optymalizacji podatkowej i udawania, że nie jest firmą transportową. Dzięki temu odpowiedzialność prawna i finansowa spada na kierowców oraz podróżnych, a firma nie jest kontrolowana równie starannie jak tradycyjne taksówki”.

W podobnym duchu pisze Jan J. Zygmuntowski w książce „Technologie 4.0”. Uber konsekwentnie upiera się, że jest platformą świadczącą usługi informatyczne, a nie firmą przewozową, przez co „mimo jawnego zarządzania ceną, trasą i płatnością przejazdów, jest w świetle prawa zwolniona z zasad chroniących rynek przez zepsuciem, ustalających np. ceny minimalne, maksymalną podaż kierowców, obowiązkowe ubezpieczenie czy wymagania stawiane kierowcom”. Z tej perspektywy Uber stanowi krok w stronę świata, w którym pracownicy mają niewiele do powiedzenia, a korporacje mogą unikać zobowiązań społecznych.

Drobne udogodnienia dla klientów, dużo bajeru promocyjnego, popularność, lekceważenie praw pracowniczych i omijanie zobowiązań podatkowych oraz regulacji państwowych – czy to naprawdę wystarcza, aby potraktować Ubera jako symbol nowoczesności i postępu? Niestety tak, bo jak piszą Carl Rhodes i Peter Bloom w książce „CEO Society”, nasze myślenie o postępie jest silnie uzależnione od korporacyjnych interesów.

Kiedy spytamy jakiegoś polityka, jaki ma długofalowy pomysł na rozwój gospodarczy, to najpewniej odpowie, że jest nim wzrost PKB. A gdy zaczniemy dopytywać, jak ten wzrost ma zostać osiągnięty, to okaże się, że pomysły większości polityków sprawdzają się do pomagania korporacjom w osiągnięciu sukcesu. Czyli na przykład do podpisywania umów międzynarodowych, których najbardziej namacalnym skutkiem jest znoszenie kolejnych regulacji dla korporacji i przyznawanie im coraz większej władzy.

Wziąwszy to pod uwagę, nie powinno nas aż tak bardzo dziwić, że Uber – ze swoimi sprytnymi pomysłami na omijanie zobowiązań wobec pracowników i społeczeństwa – uchodzi za symbol nowoczesności. W społeczeństwie, które patrzy na świat oczami wielkich korporacji, to całkiem oczywiste podejście.

Warto zdać sobie jednak sprawę z tego, do czego prowadzi taka postawa. Arlie Russell Hochschild w książce „Obcy we własnym kraju” opisuje Boba Hardeya, burmistrza Westlake, miasteczka w stanie Luizjana. Okazuje się, że właściwie jedynym pomysłem Hardeya na rozwój miasta jest namawianie wielkiej korporacji petrochemicznej, aby otworzyła tam swoją siedzibę i zapewniła miejsca pracy. Jak przyciąga się potężną korporację? Trzeba zapewnić korporacyjnym bossów, że ich firma będzie płaciła tak niskie podatki i będzie podlegała tak ograniczonym regulacjom jak to tylko możliwe.

W przypadku Luizjany szczególnie zgubne jest ograniczanie regulacji, bo rozmawiamy o jednym z najbardziej zanieczyszczonych stanów w USA, naznaczonym wieloma katastrofami ekologicznymi, których przyczyną były często właśnie niedostateczne regulacje i zbyt mały nadzór nad działaniami korporacji paliwowych. Ale ludzie tacy jak burmistrz Westlake nie bardzo wiedzą jak inaczej rozwijać miasto. Tym bardziej, że Luizjana nie słynie ani z inwestycji w edukację, ani z finansowania publicznych projektów.

Sytuacja, którą opisuje w swojej książce Hochschild,

przypomina błędne koło. Władze Luizjany pod wpływem doktryny wolnorynkowej systematycznie obniżały budżet publiczny i cięły wydatki na instytucje publiczne. Im bardziej to robiły, tym bardziej jedyną perspektywą na rozwój tamtejszym miast było przyciąganie wielkich korporacji. Ale ponieważ korporacje wiedzą, że ludzie tacy jak burmistrz Hardey nie bardzo mają inne wyjście, to dyktują twarde warunki, co często prowadzi do dalszego kurczenia się sektora publicznego kosztem sektora prywatnego, bo firmy paliwowe nie lubią, gdy rząd zbyt bacznie przygląda się ich poczynaniom albo gdy muszą płacić zbyt wysokie podatki.

Tak wygląda nowy wspaniały świat, w którym korporacyjny punkt widzenia dominuje nad wszystkimi innymi perspektywami. W którym miarą innowacyjności i postępu jest to, jak bardzo z danych rozwiązań są zadowolone poszczególne korporacje. Konopczyński we wspomnianym już tekście opisuje, jak daleko były skłonne posunąć się władze Chicago, aby zachęcić Amazona do otwarcia w ich mieście swojej siedziby. Oprócz zwolnień podatkowych zaoferowano Amazonowi możliwość pobierania od pracowników danin, które ci przekazywali wcześniej do kasy publicznej. Konopczyński słusznie zauważa, że to rozwiązanie znane ze średniowiecza, gdzie lokalne władze lub Kościół mogły upoważnić lennika do pobierania podatków lub egzekwowania innych obowiązków.

To jest właśnie ten postęp, którym tak się zachwycamy. Cieszymy się z apki, która automatycznie wykona za nas opłatę, a nie zauważamy, że na naszych oczach powstają mołochy zdolne dyktować coraz bardziej absurdalne warunki i podlegające coraz mniejszej kontroli demokratycznej. Rozwój dostępnych możliwości konsumowania towarów i usług oznacza często regres demokracji i naszych praw. Ceną za niewielką poprawę wygody konsumenckiej jest ograniczenie naszych możliwości wpływania na kształt społeczeństw, które zamieszkujemy.

Autorstwo: dr Tomasz Markiewka

Zdjęcie: Wikimedia Commons

Źródło: NowyObywatel.pl