

උබර් අයිපීඕ: ආයෝජකයින් සඳහා බිලියන ගනනින්, කම්කරුවන් සඳහා සුරාකෑම ඉහල දැමෙයි

The Uber IPO: Billions for investors, increased exploitation for workers

2019 මැයි 11

මුහුණු පොතට පසු එක්සත් ජනපදයේ විශාලතම මූලික මහජන නිකුතු (අයිපීඕ) සමාගමක් වන උබර් ධාවන හවුල් සමාගමේ වටිනාකම බ්‍රහස්පතින්දා ට ඩොලර් බිලියන 82.4 ක් ව තිබේ. සමාගමේ අලෙවිය තවත් ඩොලර් බිලියන 8 කින් පමණ ඉහල නංවමින් ආයෝජකයින් ව තවදුරටත් ධනවත් කරවනු ලැබ ඇත.

ගෝල්ඩ්මන් සැච්ස් සහ මෝර්ගන් ස්ටැන්ලි ඇතුළු ප්‍රධාන ආයෝජන ආයතන අයිපීඕ ව අනුමත කර ඇත. අනෙකුත් ධනවත් ආයෝජකයින් දැවැන්ත මුදලක් ලබාගැනීමට නියමිත අතර සමහරක් ගෝල්ඩ්මන් සැච්ස් හතුවනුකරුවන් ඩොලර් බිලියන 1 ක මුදලක් ගරාග නිමින් සිටිති. උබර් නිර්මාතෘ ගැරට් කැම්ප් ගේ වත්කම දැන් ඩොලර් බිලියන 3.7 ක් වන අතර සම නිර්මාතෘ ටවර්ස් කලනික් ට උබර් කොටස් ඩොලර් බිලියන 5.3 ක් හිමි වේ.

උබර් වල වර්තමාන ඩොලර් බිලියන 82.4 ක වෙලඳ පොල ප්‍රාග්ධනීකරනය ජනරල් මෝටර්ස් වල ඩොලර් බිලියන 52 ක සහ ෆෝර්ඩ් වල ඩොලර් බිලියන 41 ක වෙලඳපල ආවරනයට සීමාව සමග සැසඳේ. ජපානයේ සොෆ්ට්බැන්ක් බැංකුව විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන සවුදි අරාබියේ ස්වෙට් වත්කම් අරමුදල ගුගල්හි මව් සමාගම වන අල්ෆාබෙට්; රථවාහන කර්මාන්තයේ දැවැන්තයා වන වොයෝටා; ජේ පැල්; ප්‍රකෝට්පති ඇමසෝන් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ජෙෆ් බෙසෝස් ප්‍රධාන උබර් ආයෝජකයින්ය.

උබර් අයිපීඕව අනුගමනය කරනුයේ ඩොලර් බිලියන 2.3 ක් රැස් කර ගෙන ඇති, ඩොලර් බිලියන 16 ක් පමණ වන සමස්ත වෙලඳපොල ප්‍රාග්ධනීකරනයකින් යුක්ත තරගකරු ලයිස්ට් ය.

උබර් සහ ලයිස්ට් වල කොටස් විකිණීම මගින් මෙම සමාගම් දැන් ලාභ ලබන බවට ඉල්ලා සිටින වෙලඳ පොල ආයෝජකයින්ගේ සෘජු පීඩනයට යටත්වනු ඇත. උබර් සහ ලයිස්ට් යන දෙකම වර්තමානයේදී ලාභ නොලබයි. පසුගිය වසරේදී උබර් ඩොලර් බිලියන 1.8 ක පාඩුවක් ලබා ඇති අතර ඒ අයිපීඕ ට පෙර වසර තුළ සමාගමක් ලද ඉහලම පාඩුවයි.

උබර් අයිපීඕ මත මූල්‍ය සමපේක්ෂනය අනුව, ගාස්තු වැඩි කිරීම හා දැනටමත් බෙහෙවින් අඩු

ආදායමක් ලබන රියදුරන් මත තව දුරටත් පහර එල්ල කිරීම සඳහා ආයෝජකයින්ගෙන් ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කෙරී ඇත. එක්සත් ජනපදයේ සුරැකුම්පත් හා විනිමය කොමිෂන් සභාව ට මැනදී යවන ලද උබර් කලමනාකරන ලිපි ගොනුවක මෙය අමු අමුවේ සඳහන් විය. ඔවුන් මෙසේ ලියයි "අපගේ මූල්‍ය කාර්යසාධනය වැඩිදියුණු කිරීමෙහි දී රියදුරු දිරි දීමනා අඩුකිරීමට අපි අරමුණු කරන බැවින්, රියදුරු අතෘප්තිය සාමාන්‍යයෙන් වැඩිවේ යයි අපි අපේක්ෂා කරමු."

උබර් රියදුරන් ස්වාධීන කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ලෙස වර්ග කර තිබේ. එබැවින් සෞඛ්‍ය ප්‍රතිලාභ, අසනීප නිවාඩු හෝ විවේක නිවාඩු කාල සඳහා සුදුසුකම් නොලබයි. අවම වැටුප් රෙගුලාසි හා අතිකාල දීමනා නීති වලින් ද සමාජ ආරක්ෂණ සහ වෛද්‍ය ආරක්ෂණ බදු සහ විරැකියා රක්ෂණ දායක මුදල් ගෙවීමෙන් ද සේවා යෝජකයන් නිදහස් කර ඇත.

පසුගිය වසරේ ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති ආයතනයේ ලැරි මිස්ෂෙල්ගේ අධ්‍යයනයකින් හෙළි වූයේ උබර් රියදුරෙකුගේ ඵලදායී පැයක වැටුප එක්සත් ජනපද කම්කරුවන් ගෙන් සියයට 90 ක ආදායමට වඩා අඩු බවය. වෙනත් වචනවලින් කියනවා නම්, ඔවුන් උපයන්නේ දරිද්‍රතා මට්ටමේ ආදායමක්ය.

උබර් සහ ලයිස්ට් රියදුරන් බලමුළු ගැන්වී ආපසු සටන් කිරීමට පටන් ගෙන තිබේ. බදාදා ලෝකය පුරා සිටින උබර් රියදුරන් දහස් ගනනක් විධායකයින් විසින් තම සාක්කු මුදලින් පුරවා ගන්නා තත්වයන් යටතේ අඩු වැටුප් ගෙවීමට එරෙහි වර්ජන හා විරෝධතාවන් පවත්වා ගෙන ගියහ.

"අස්ථාවර රැකියා (ගිග්) ආර්ථිකයක්" තුලට තල්ලු කර ඇති ශ්‍රම බලකායේ දැකිය හැකි වැඩිවන ප්‍රතිශතයක් තුළින් ඇතිවන ශ්‍රමය අනියම්කරනයට එරෙහිව උබර් සහ ලයිස්ට් රියදුරන් ස්ථාවරයක් ගනිමින් විරෝධය දක්වයි.

එක්සත් ජනපද කම්කරුවන්ගෙන් සියයට 36 ක් ඒ හෝ මේ ආකාරයකින් "අස්ථාවර රැකියා ආර්ථිකයක්" කොටසක් වේ. එක්කෝ ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගය අනියම් වේ නැතිනම් කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් නැති අර්ධකාලීන ශ්‍රමය වැගිරීමකට හෝ සාමාන්‍ය රැකියා වල වැටුප් හා ප්‍රතිලාභ පහත වැටීම ට හිලවී වන ලෙස වෙනත් ආදායම් ප්‍රභවයන් සොයා ගැනීමකට බල

කෙරෙයි.

සැන් ෆ්‍රැන්සිස්කෝහි ෮9බර් රියදුරකු ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවියට පැවසුවේ, “සීරීම් ට වසරකට ඩොලර් මිලියන 45 ක් ලබා ගන්න හැකිවෙලා තියෙන්නේ මම මගේ කාර් එකෙන් ජීවත්වන අතර, සැන් ෆ්‍රැන්සිස්කෝ වල තාක්ෂණික සොයුරන් මම දවසටම භොයන ගන්න ට වඩා වැය කරලා රැ කැමට පිටකට යනව, ඔවුන් දාන සපත්තුවල මිල මම සතියකට භොයන ගන්නට වැඩියි, ඔවුන් ජීවත් වෙන්නේ මගේ මුදු ආදායමට වඩා මාසිකව වැය වන මහල් නිවාසවල මම කියන්නේ මේක මට දැන් ඇති වෙලා.... ”

මෙය ආර්ථිකයේ නිෂ්පාදන හා අනෙකුත් ක්ෂේත්‍රවලට ව්‍යාප්තව ඇති අර්ධකාලීන හා පොරත්තු රැකියා නියුක්තියේ පුලුල් ප්‍රවණතාවක කොටසකි. රථ වාහන කම්කරුවන් ගෙන් වැඩෙන ප්‍රතිගතයක් තාවකාලික හෝ අර්ධ කාලීන වශයෙන් වර්ගීකරනය කර ඇති අතර, රැකියාවේ ආරක්ෂාව හා මූලික ප්‍රතිලාභ අහිමි කර තිබේ. එක්සත් ජනපදයේ, ඇමසොන් විසින් වැඩිපුරම වයසින් මුහුකුරා ගිය සංක්‍රමනික සේවකයින් කුලියට ගැනීම සඳහා කඳවුරුගත බලකායක් පිහිටුවා ඇති අතර ඔවුන්ට කාලයෙන් කාලයට ලැබෙන රැකියා සඳහා ජංගම නිවාසවල ජීවත් වීමට බල කෙරී ඇත.

යෙදවුම් (ඇප්ස්) පදනම් කරගත් රැකියා පැතිරීම සඳහා ඇති අන්තර්ජාල සහ පරිගනක තාක්ෂණය ද ෆෙස්බුක් වැනි වේදිකා හරහා සමාජ විරෝධය සංවිධානය කිරීම ද පහසු කර තිබේ.

එක්සත් ජනපදය, එක්සත් රාජධානිය, බ්‍රසීලය, කෙන්යාව, නයිජීරියාව, කොස්ටාරිකා, පැනමාව, චිලී, ප්‍රන්සය, ජපානය සහ ඉන්දියාව යන රටවල ලොව පුරා ක්‍රියාත්මක වන ෮9බර් සහ ලයිෆ්ටි සේවකයින්ගේ ලෝක ව්‍යාප්ත ක්‍රියාකාරිත්වය අනාගතය පිලිබඳ සංඥාවක් ලෙස සැලකිය හැකිය. එය ගෝලීය ආර්ථික ජාලයක් තුළ කිසි විටෙකත් නොවූ ලෙස එකට බැඳී තිබෙන ජාත්‍යන්තර කම්කරු පන්තියේ වෛෂයික එක්සත්කම පෙන්නුම් කරයි. සෑම රටකම කම්කරුවෝ එකම ධනපති ආර්ථික ක්‍රමයෙන් සහ බොහෝ අවස්ථාවන්හි දී එකම සේවා යෝජකයන් විසින් සුරාකනු ලබයි.

෮9බර් සහ ලයිෆ්ටි රියදුරන්ගේ ක්‍රියාකාරිත්වය, එක්සත් ජනපදයේ ගුරුවරුන් ද, මෙක්සිකෝවේ මැකිලඩෝරා කම්කරුවන්, ප්‍රන්සයේ “කහ කබා” සහ ඇල්ජීරියාවේ මහා කම්කරු විරෝධතා පෙලපාලිවල ඇතුළු ජාත්‍යන්තර කම්කරු පන්තියේ වර්ධනය වන ව්‍යාපාරයක කොටසකි. මෙම අරගල බොහෝ දුරට පවත්නා වෘත්තීය සමිතිවලින් ස්වාධීනව හා ඒවාට විරුද්ධ ව වර්ධනය වී තිබේ.

මෙය හතර වන ජාත්‍යන්තරයේ ජාත්‍යන්තර කම්වුව විසින් සටන් වදින ඉදිරිදර්ශනය වන නිෂ්පාදනයේ වැඩි වැඩියෙන් ගෝලීය ස්වභාවයට අනුව පන්ති අරගලයේ

අන්තර්ගතය පමනක් නොව, එහි ආකෘතිය ද, ගෝලීය ස්වරූපයක් ගත යුතු ය යන්න සනාථ වීමකි.

රටකට පසු රටක කම්කරුවන්ගේ සටන් වැදීම් වල ගෙල සිර කිරීමට මැදිහත්වීමට වෘත්තීය සමිති විසින් දරන ප්‍රයත්නයන්, ජාතික රාජ්‍ය පද්ධතියේ හා ධනවාදයේ ආරක්ෂාවට මුල්බැස ඇති මෙම සංවිධානවල ප්‍රතිගාමී ස්වාභාවය අවධාරනය කරයි. කම්කරු පන්තියේ ගෝලීය එක්සත්කම සඳහා වන අනිවාර්ය අවශ්‍යතාව සඳහා ඔවුහු බාධකයක් ලෙස පෙනී සිටියි. ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ කම්කරු පන්තියේ විවිධ කොටස්වල අරගල ඒකාබද්ධ කිරීම සඳහා නව සංවිධාන, කර්මාන්ත ශාලා හා සේවා ස්ථාන වල ක්‍රියාකාරී කම්වූ, වෘත්තීය සමිතිවලින් ස්වාධීනව ගොඩ නැගීම අවශ්‍ය වේ. ෮9බර් සහ ලයිෆ්ටි රියදුරන්ට ස්වාධීනව සංවිධානය වීමට පටන් ගත හැකි නම්, රථවාහන කම්කරුවන්ට ඇමසොන් කම්කරුවන්ට හා කම්කරු පන්තියේ සියලු කොටස් වලටද එසේ කල හැකිය.

ඒ සමගම, කම්කරු පන්තිය සංගත කතිපයාධිකාරයන්ගේ ග්‍රහනයෙන් නිෂ්පාදන බලවේග නිදහස් කර ගැනීම මත පදනම් වූ ඉදිරිදර්ශනයක් මත සිය අරගලය දියත් කල යුතුය.

ධනවාදය යටතේ, අන්තර්ජාලය, ජංගම දුරකථන වල ප්‍රගමනය ජීපීඑස් සහ රියදුරන් නැති වාහන තාක්ෂණය වැනි විද්‍යාවේ හා තාක්ෂණයේ දියුණුව, ආයතනික අයිතිකරුවන් හා ආයෝජකයින්ගේ පන්තිය පොහොසත් කිරීමට මිස බහුතරයේ ජීවන තත්ත්වය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා යොදා නොගනී. මේ අතර, ජාතික රාජ්‍යයන් අතර ප්‍රතිමල්ලතාව ගෝලීය ආර්ථිකයේ යථාරූපී සංවර්ධනයේ සෑම නැම්මක දීම, වෙළඳ යුද්ධයේ හා ලෝක යුද්ධයේ අවතාරය මතු කරමින් ගැටුම් කාරිත්වයකට පැමිණේ.

මානව වර්ගයාගේ දැනුමේ විශ්මයජනක ජයග්‍රහන වල ප්‍රගතිශීලී විභවය ඉෂ්ට සිද්ධ කර ගත හැකි වන්නේ සමාජයේ අතිවිශාල බහුතරයක් වන කම්කරු පන්තිය, නිෂ්පාදන බලවේගයන් ගේ පාලනය සියතට ගෙන ගෝලීය පරිමානයෙන්, තාර්කික හා සැලසුම්ගත ආකාරයකින් ඒවා සංවිධානය කිරීමෙන් පමනි.

මෙම පරිවර්තනය සිදු කිරීම සඳහා කම්කරු පන්තිය තමන්ගේම අතට බලය පවරා ගැනීම අරමුණු කරගත් සමාජවාදී වැඩපිලිවෙලක් මත පදනම් වූ ජාත්‍යන්තර දේශපාලන ව්‍යාපාරයක් අවශ්‍ය ය. හතරවන ජාත්‍යන්තරයේ ජාත්‍යන්තර කම්වුව, එහි අනුබද්ධ අංශ හා ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවිය සටන් වදිමින් සිටින අරගලය මෙයයි.

මැනන් ජෝන්ස්