

**Właśnie tak
wygląda
wyżyjsk**



'ZENTRALE

Gdy Algorytm jest Twoim szefem

Zacznijmy od sprawy podstawowej: jak działają Platformy Dostaw? W dużym skrócie jest to ogromna aplikacja internetowa, stworzona (i ciągle zmieniana) przez dużą firmę, o międzynarodowym charakterze i ogromnym kapitale. Aplikacja służy do trzech rzeczy. Po pierwsze pozwala klientom na zamawianie gotowych posiłków (oraz innych towarów lub produktów) z natychmiastową dostawą do domu lub innego wskazanego miejsca w obszarze dostaw. Po drugie pozwala sprzedawcom (restauracjom, sklepom itp.) na oferowanie swoich produktów klientom. Po trzecie pozwala Platformie na koordynowanie samym procesem dostaw. Ta trzecia funkcja jest bardzo skomplikowana, ponieważ wymaga błyskawicznego działania i reagowania na przebieg procesu dostaw w czasie rzeczywistym (czyli natychmiast). Musi ona planować pracę dostawców, optymalizować ich przejazdy, wyceniać je, rozwiązywać nietypowe sytuacje. Wszystko to pod presją czasu. Dostawa powinna być „natychmiastowa“, ale ponieważ mamy do czynienia z ludźmi a nie robotami, to zadanie skoordynowania tego jest wręcz niemożliwe. No i do tego wszystkiego, aplikacja nadzoruje przepływ pieniądza i zysk Platformy.

Podstawowym źródłem dochodu dla Platformy są prowizje. Pobierane są one od sprzedawców, od opłat za dostawę (czasem sięgając nawet 40% tego co płaci klient). Np klient płaci za zamówienie 50pln oraz za dostawę 20pln. Z tego restauracja dostanie np. 30pln a dostawca 10pln. Platforma ma też inne narzędzia do zarabiania. Może np. uruchomić kampanie reklamową z siecią restauracji, za którą zapłaci sieć, ale zyski wygeneruje obu stronom.

Platforma ma też ogromne koszty. Po pierwsze są to koszty marketingowe. Ponieważ

musi być rozpoznawalna powszechnie w obszarze swojego działania, musi nieustannie wydawać krocie na reklamę. To w zasadzie niekończące się wydatki. Sky is the limit. Drugi koszt to niekończące się modyfikacje oprogramowania. Ciągłe aktualizacje i dostosowywanie się do nowych technologii. A do tego dochodzi też, typowy dla współczesnej ekonomii wyścig z konkurencją i konieczność osiągnięcia efektu skali (biznes opłacać się będzie tylko jeśli zamówień będzie 100 tys dziennie, a nie tysiąc). Panuje przekonanie, że w przypadku biznesów korzystających z nowoczesnych technologii zysk uzyska tylko ta firma, która zdobędzie dominację na rynku. I wtedy, po „przepaleniu“ ogromnych kwot (niezbędnych na etapie wyścigu), kiedy pojawi się zysk, to dzięki efektowi skali, będzie on ogromny.

Oczywiste więc jest, że aby funkcjonować, Platforma potrzebuje sprzedawców, którzy umieszczą na niej swoją ofertę. Im ich jest więcej, tym dla Platformy lepiej. No i oczywiście Platforma potrzebuje też osób, które będą te zamówienia błyskawicznie dostarczać. W interesie Platformy jest aby pracowali oni za jak najmniejszą stawkę, oraz aby było ich jak najwięcej, tak aby zapewnić Platformie ciągłość realizacji zamówień (nawet w sytuacji nieprzewidywalnego wysypu zamówień). Nadwyżka Dostawców zapewnia też Platformie ich wyższą wydajność - zwiększa u nich poczucie wyścigu po zarobek.

Ale podstawowym narzędziem dla Platformy jest Algorytm. To on pełni kluczową rolę w tym biznesie. Zasadniczo to nic innego niż bardzo skomplikowany program komputerowy, który posiada instrukcje w milionach wariantów: jeśli zdarzy się to - zrób to, a potem to. Ale jeśli się zdarzy tamto, to zrób to, ale nie rób tego.

Niby proste, ale jednocześnie bardzo, bardzo złożone. Od tego jak Algorytm jest zbudowany zależy wszystko w Platformie. Najważniejsze: zależą od niego przychody Platformy. Dobrze skonstruowany Algorytm może je maksymalizować, równocześnie minimalizując koszty (ekonomiści lubią to nazywać „optymalizacją“). Z tego względu, Algorytm jest też największą tajemnicą Platformy.

Zastosowanie Algorytmu pozwala praktycznie na automatyzację pracy Platformy. Bez automatyzacji nie możliwy byłby do osiągnięcia efekt skali. Koszty funkcjonowania Platformy byłyby gigantyczne.

Algorytm działa na wielu etapach funkcjonowania Platformy. Np. zarządza zamówieniami klienta: może manipulować jego wyborami sugerując tych sprzedawców (restauracje), u których Platforma ma największe prowizje oraz namawiać do zakupu dodatkowych produktów czy usług. Algorytm zarządza też kontaktami między klientem a Platformą, i może na tej podstawie obniżać lub podwyższać ceny i prowizje. Jeśli np. klienci byli wielokrotnie niezadowoleni z jakości posiłków, może obniżyć ocenę knajpy w wewnętrznym systemie ocen, a to może spowodować mniejszą ilość zamówień dla niej (bo będzie „ukrywana“ przed klientami).

Algorytm zarządza też pracą osób pracujących jako Dostawcy. Po zarejestrowaniu się w systemie, pracownicy i pracownice praktycznie całkowicie podlegają decyzjom Algorytmu. To on układa harmonogram pracy¹ oraz decyduje o miejscu pracy (strefa bądź dzielnica). Oznacza to, że już na tym etapie decyduje ile ktoś będzie pracował i czy w atrakcyjnym miejscu (np. z dużą ilością łatwych i szybkich zamówień). Algorytm też, na podstawie wielu kryteriów, automatycznie wycenia pracę dostawcy. Nie ma tu mowy o stałym, przewidywalnym wynagrodzeniu. Najczęściej Dostawcy są wynagradzani „od zlecenia“. Zazwyczaj nie ma stawek minimalnych, nie ma stawek godzinowych. A o zarobkach decyduje właśnie Algorytm. Jednego

¹ - choć nie zawsze, w niektórych Platformach jest kalendarz z tzw. „slotami“ na które pracownicy zapisują się samodzielnie, ale to Algorytm decyduje komu najpierw zostanie udostępniony kalendarz

dnia takie samo zlecenie Algorytm wyceni na 10pln, drugiego na 12pln. Ponieważ też ocenia jakość pracy Dostawcy, jednej osobie może zaproponować to samo zlecenie za mniejsze wynagrodzenie, innej za większe. Niestety, sami Dostawcy nie wiedzą co o tym decyduje - Algorytm jest przecież tajny².

Rola Algorytmu w stosunku do Dostawców nie ogranicza się tylko do bieżącego zarządzania pracą. Jak już wspominaliśmy: decyduje o ich zarobkach, o miejscu i czasie pracy. Ale co ważne, decyduje w ogóle o tym czy Dostawca może pracować. Tak jak w Platformach Społecznościowych (typu Facebook, czy Tiktok) Algorytm może też po prostu zawiesić konto użytkownika - czyli pracownika. O ile w Social Mediach konsekwencją jest po prostu ograniczenie tej formy kontaktów społecznych³, to tutaj, w pracy dla Platform, zawieszenie oznacza po prostu zwolnienie z pracy. A ponieważ mamy maksymalizację procesu automatyzacji, pracownicy i pracownice nie mają możliwości odwołania się.

Oczywiście, Platforma zapewnia tzw. Support - czyli grupę ludzi (zazwyczaj pracujących w firmach typu callcenter), którzy mają wyjaśniać bardziej złożone sytuacje, wymagające zastosowania „czynnika ludzkiego“. Ale dobrze wiemy, jak trudno jest cokolwiek załatwić na infoliniach.

Kolejną cechą w funkcjonowaniu Platform jest tzw. „niski próg wejścia“ dla osób, które chcą dla nich pracować. Oznacza to, że aby pracować dla Platform⁴ nie są wymagane specjalne umiejętności, wykształcenie lub doświadczenie. Co więcej, nie ma też skomplikowanych procedur zatrudnienia. Nie trzeba mieć jakichkolwiek więzi społecznych - nie potrzeba koleżanki, która poleci swojemu koledze. Aby być dostawcą potrzebny jest tylko smartfon. Pobiera się aplikację dla Dostawcy, wypełnia formularze i czeka na otwarcie konta Dostawcy. Nawet znajomość lokalnego języka nie jest wymagana: aplikacje działają

² - w niektórych Platformach, aktualna ocena pracy wydaje się być jawna. Aplikacja wyświetla tzw. Punkty Doskonałości, ale nadal nie wiadomo jak się je zdobywa

³ - czasem konsekwencje są większe, jeśli konto to służyło do zarabiania

⁴ - oczywiście jako realizator głównej usługi, a nie na zapleczu technicznym czy biurowym

w wielu językach. Znajomość miasta nie jest potrzebna: aplikacja pokazuje mapę i trasę dojazdu: tu jesteś, stąd oberzesz, tam dostarczysz. Nawet jeśli nie masz środka transportu, w ostateczności można dostarczać też pieszo. Z tego „nieskomplikowanego procesu rekrutacji” korzystają Platformy. Przywykliśmy do tego, że prosta, nieskomplikowana praca oraz niskie wymagania co do niezbędnych umiejętności, oznaczają niskie zarobki. A czasem nawet bardzo niskie. A jeśli przesuniemy granicę wymagań co do pracownika jeszcze bardziej w dół, oraz wynagrodzenie również obniżymy, spowodujemy, że każdy, ale to naprawdę każdy będzie mógł ją wykonywać. I tak się dzieje: osoby, które mają jakiegokolwiek umiejętności, wykształcenie lub kontakty będą szukać pracy lepiej płatnej. Dla Platform będą pracować najbardziej zdesperowani - np. wyalienowani społecznie migranci.

Platformy dostrzegły też dziurę w systemie prawa pracy: nie przewidziano w nim opcji, gdy Pracodawcą jest Platforma z siedzibą na drugim końcu świata. To znów pozwala na kolejną optymalizację: brak jakichkolwiek świadczeń socjalnych. Platformy uznały, że ich Pracownicy nie są Pracownikami - są „podwykonawcami”. I jeśli nie płacą obowiązkowych ubezpieczeń czy należnych podatków to oni są temu winni.

Ta koncepcja „podwykonawcy” i pustka prawna, jest wspaniałym polem do funkcjonowania systemu pośredników, którzy za prowizję od zarobków zajmują się rejestracją Dostawców w Platformach w zamian za rozwiązanie problemów podatkowych. Ten system dominuje na rynku w Polsce, w której pośrednicy nazywają się Partnerami Flotowymi. A ponieważ, najczęściej mamy do czynienia z pracownikami naprawdę zdesperowanymi⁵, są oni wspaniałymi obiektami do wyciskania pieniędzy. Można im zaoferować dodatkowe usługi: wypożyczenie roweru, prywatne ubezpieczenie czy np. opłatę za wysłanie emaila. Albo wypłatę zarobków codziennie w gotówce, w zamian za większą prowizję. W ekstremalnych przypadkach, pośrednicy po prostu „importują” pracowników z odległych krajów korzystając z wyspecjalizowanych agencji pracy.

Platformy swoje działanie wspierają wielo-

ma różnymi sztuczkami oraz „manipulacjami”, które wykorzystują wiedzę o funkcjonowaniu człowieka w społeczeństwie i jego psychologii. Np. niektóre platformy proponują Dostawcom zwiększenie wynagrodzenia w określonych godzinach pracy poprzez „wyzwania” lub „mnożniki”. Wyzwania, to nic innego jak rodzaj zakładu: „zrealizuj 5 zleceń w 2 godziny, zarobisz dodatkowe 10 pln”. W pierwszej chwili, odruchowo myślimy: ok, zrobię to! Ale tu rzeczywistość jest brutalna: zlecenia przydziela (lub proponuje, zależnie od Platformy) Algorytm, z którym właśnie zawarliśmy ten „zakład”. Po drugie, nie wiadomo co oznacza podana kwota: netto, brutto? tyle dostanie pośrednik?

Ok, ale jak to wszystko jest możliwe? Skoro dramatycznie złe warunki pracy są tak oczywiste, to dlaczego to funkcjonuje?

Składa się na to wiele czynników: po pierwsze alienacja. W każdym społeczeństwie są ludzie w zdesperowani, w ekstremalnej sytuacji życiowej. I najczęściej nie mają oparcia społecznego, poczucia elementarnego bezpieczeństwa życiowego, a do tego nieznanomość lokalnego języka to pogłębia. Po drugie: poczucie tymczasowości. Większość osób podejmująca tą pracę zdaje sobie sprawę z tych warunków. Akceptuje je, uznając, że jest to praca naprawdę tymczasowa, i ma ona swoje wady, ale jest „tylko na teraz”, bo muszę dziś coś zarobić⁶. Po trzecie, bardzo trudno jest się buntować samotnie. Charakter pracy Dostawcy (rozproszenie wielu osób na bardzo dużym obszarze) nie ułatwia kontaktów między Pracownikami. No i po czwarte, rzecz oczywista: brak znajomości swoich praw. Nikt nie będzie domagał się czegoś o czym nie wie, że to coś istnieje (no chyba że jest wizjonerem).

W Polsce dodatkowo sytuację utrudnia apatyczny aparat Państwa i jego brak patrzenia systemowego. Z punktu widzenia prawnego: wszystko jest legalne (paradoksalnie tak właśnie jest, przecież nikt nie łamie prawa pracy). A dla instytucji typu ZUS czy Urząd Skarbowy także wszystko jest ok, jeśli daniny są zapłacone. A jeśli nie są, to ściaga się je od pojedynczych osób, nie oglądając się na to czy coś te osoby łączy i czy może zostały zmuszone do oszukiwania Państwa.

⁵ - a takimi najczęściej są migranci, a szczególnie Ci „nieudokumentowani”

⁶ - dlatego są Partnerzy Flotowi, którzy zapewniają pracownikom codzienne wypłaty w gotówce



Tak właśnie wygląda wyzysk

Cześć Ömer, może na początek powiedz nam kim jesteś?

Cześć, hej! Mam 25 lat, jestem studentem, przyjechałem do Polski w 2018 roku. Pracowałem w różnych miejscach, ale najwięcej jako dostawca w restauracji na Wilanowie w Warszawie. Rok temu pracowałem w logistyce przez 3 miesiące, jako tłumacz i spedytor. Zajmowałem się dokumentami, na przykład zaświadczeniami dla kierowców, czy pozwoleniami dla tirów. Niestety nie mogłem się dogadać z szefem, więc za ostatnią wypłatę kupiłem golfika czwórkę (z gazem!), żeby jeździć na dostawach.

Wtedy zacząłeś pracować dla Platformy Glovo?

Zacząłem pracować dla Glovo w zeszłym roku, konkretnie we wrześniu. Po trzech miesiącach dostałem bana, bo za często anulowałem sloty. Wtedy zarejestrowałem się na innych apkach. Później dowiedziałem się że można odwoływać się od bana. Więc w kwietniu odblokowali moje konto, następnego dnia jeździłem bez problemu, ale już kolejnego dnia znowu dostałem bana - powód ten sam. Więc teraz jestem chyba światowego rekordu na najszybciej otrzymany ban (po 15 godzinach! Wtedy jeszcze raz poszedłem do hub'a na Woli i znowu mi odblokowali konto. Teraz mam aktywne konto.

A jak pracujesz? Bezpośrednio dla Glovo czy masz umowę z Partnerem?

Pracuję przez partnera (Natviol), ale wolałbym pracować bezpośrednio dla Glovo czy innych Platform."City guardian" tzn, osoba która znajduje się w hubie Glovo, powiedziała mi, że kiedyś praca bezpośrednio dla Glovo była możliwa, ale teraz już tylko przez Partnerów Flotowych można pracować, także lipa. Z Partnerem Flotowym mam umowę zlecenia. Uważam że Partnerzy to oszuści, od jednej osoby, pobierają miesięcznie 120 złotych albo więcej. To zależy jak się rozliczają z kurierem. Można np. codziennie, wtedy partner pobiera 15zł za dzień, czyli 450zł miesięcznie. Uważam że każdy jest w stanie rozliczyć swój PIT, Partner nie jest potrzebny, to tylko strata pieniędzy. Oni na nic nigdzie nie mają wpływu, w niczym nie pomagają. Przy pierwszej wypłacie pobierają 50zł jako opłatę aktywacyjną. Ale nikt nie wie co oni aktywują. Jeśli zamierzasz pracować jako dostawca, najpierw musisz zarabiać dla nich. Czyli pierwsze ileś zleceń będzie dla nich, dopiero później może zaczniesz zarabiać dla siebie. W całym kraju pracuje kilka tysięcy osób dla takich partnerów. Jeśli to policzysz, to wychodzi astronomiczna kwota. Osobiście to mnie wkurwia, zarabiali na mojej pracy ponad 1000 zł, także..., nie chcę przeklinać ale nie znam innego określenia.

A zanim zacząłeś pracować co jeszcze musiałeś zrobić? Musiałeś mieć jakiś sprzęt?

No poza autem, musiałem kupić jeszcze torbę termiczną. Ona kosztowała 50zł. Jeżdżę samochodem więc tylko torba wchodziła w grę.

A Jak wyglądają Twoje zarobki w Glovo? To się jakoś zmieniało w czasie?

Teraz zarobki nie zachęcają. Od początku tej przygody, we wrześniu i w październiku, byłem w stanie wyciągać 1300 zł tygodniowo. To się opłacało, naprawdę było fajnie. Generalnie jeździłem po 18ej lub po 20ej do północy. Stawka godzinowa, zawsze (tak, zawsze) ponad 40zł/h. Więc nie miałem żadnego problemu.

Ale teraz, to mogę nazywać tę pracę jako nowoczesne niewolnictwo. Rano wstaje, mam chęć do pracy, bloki czasowe mam zarezerwowane, planowana jazda to 5 godzin. Myślę sobie, dzisiaj zarobię 200zł. Dostaję pierwsze zlecenie za 8 złotych. Mówię: no dobra, może następna będzie fajna. Ale następne jest za 12zł, później zlecenie z Biedronki, widać że klient zrobił sobie miesięcznie zakupy, ponad 20 kilogramów (nigdy, ale to nigdy nie mam pretensji do klienta, bo też zamawiam przez apkę). Za takie zlecenie dostanę 13zł. Jeśli nie rozdzieliś zamówienia, to wtedy masz 1zł (jedna złotóweczka!) bonusu za ciężkie zamówienie. To jest śmiech na sali. Później człowiek się zastanawia, bo z poprzedniego zlecenia dostałeś tipa 7 złotych. No i po trzech godzinach pracy masz zarobione 58zł. Musisz od tego odjąć paliwo (zakładałam, że nie zgłodniałeś i nic nie jadłeś). Więc stawka godzinowa wychodzi 20zł, albo jak masz farta to 25zł. Denerwując się na siebie i na aplikację, korzystam z wyjścia awaryjnego: klikam "zepsuł mi się transport, nie mogę jeździć", i nara. Ta praca by była opłacalna, gdybym jeździł na rowerze od samego rana do wieczora, ale nie nadaję się, nie urodziłem się do tego.

I naprawdę nie zmyślam tego wszystkiego. Jestem na discordzie Dexterowskiego, tam wszyscy mają prawie takie same wyniki jak ja, sprawdzam codziennie z ciekawości. Wieksość osób pracuje na Glovo, bo tylko tam tak naprawdę nie czeka się między kolejnymi zleceniami. Gdy doręczysz, to nowe zlecenie już na ciebie czeka. Dlatego Bolt, Uber i Wolt odpadają.

Dodatkowo: po rejestracji w aplikacji, pracownik nie ma żadnego przeszkolenia czy jakiegolwiek wprowadzenia. Pamiętam, że pierwsze zlecenie, które miałem było płatne gotówką, klient mi zapłacił za zakupy z Biedronki. Nie wiedziałem co mam zrobić z tym banknotem, więc jeszcze raz pojechałem do

tej samej Biedronki i tam pytam czy mam im to oddać. Jakiś pan mi wytłumaczył, że mam saldo w aplikacji, że mam mieć gotówkę przy sobie. No i też nie wiedziałem, że można ciężkie zamówienia rozdzielać.

A jak oceniasz pracę jako dostawca? Łatwa i przyjemna? Trudna?

Ogólnie praca jest naprawdę przyjemna (zakładając, że jesteś zadowolony z zarobków). Jedyny problem to zamówienia, które ważą ponad 15kg. Nie jestem silny, więc za każdym razem, staram się rozdzielić te zamówienia (tak, dosłownie za każdym razem), nie chcę uszkodzić swojego kręgosłupa dla piętnastu złotych.

A miałeś jakieś trudności, kłopoty w pracy? Chwile zawachania, zwątpienia w jej sens?

Nie miałem trudności. Taką pracę, że nawet język polski nie jest potrzebny. Jeździsz od punktu A do punktu B, każdy to może robić. No, ale oczywiście pojawiało się jedno pytanie w głowie: czy nie urodziłem się do czegoś większego?

Czy miałeś jakieś sytuacje, gdy potrzebowałeś wsparcia od Platformy?

Raz tak, to było zamówienie do akademika, do którego nie było podjazdu. Jest ochrona i szlabany, ale nie wpuszczają kurierów. Deszcz pada, i żeby dojść do klienta trzeba było pół kilometra iść i wracać. Napisałem klientowi, że są kłopoty, opisałem o co chodzi. I wtedy inny dostawca z pizzerii przyjechał. I jego klient do niego przyszedł. No i jeśli dobrze pamiętam, w aplikacji była opcja: klient nie odbiera zamówienia. Naciskam i po kilku minutach ktoś z Glovo do mnie dzwoni. Tłumaczę co i jak. No i zamówienie zostało anulowane. Ale kebabik do kosza poszedł, niestety nie był dobry.

Pracujesz autem. Są jakieś plusy i minusy pracy samochodem? Robisz więcej zleceń? Ile zajmuje ci średnio jedno zlecenie?

Zawsze muszę znaleźć miejsce do zaparkowania. Przez to tracę czas. Jeśli zamówienie jest z restauracji, zajmie około 20-25 minut. Jeśli to Biedronka, to tak jak mówiłem, różnie bywa. Tak średnio 20-30 minut na jedno zlecenie. Muszę dodać, że jeżdżę w Warszawie na Pradze-Południe i Wawrze. Wolę być jak

najdalej od strefy płatnego parkowania, bo jak dostanę mandat to jestem trzy dniówki w plecy - bo tyle wynosi mandat za brak opłaty. Mandaty to tylko i wyłącznie moja sprawa, moje zmartwienie, Glovo w tym nie wspiera. Jeśli dobrze pamiętam, jeśli umrzesz w pracy to chyba wtedy pokrywają koszt transportu ciała do Twojego państwa. Ale nie jestem tego pewien. Jeśli to prawda, to wielki plus ode mnie. Jest też jakieś ubezpieczenie, ale niechciałbym musieć z niego skorzystać. Na stronie oczywiście napisali też, że walczą z dyskryminacją, że wspierają multikulturowość. Ale tylko na tym się to kończy.

Czekaj, a o co chodzi z tymi Biedronkami? Czemu te zamówienia robisz dłużej?

Bo zdarza się czekać na zamówienie: czasami minutę, ale czasami ponad pół godziny. Ja osobiście staram się nie zbliżać się do Biedronek. Ludzie tego nie wiedzą, że są ich dwa rodzaje: jedna to przeciętny sklep na osiedlu, a drugi to sklep tylko dla kurierów, tzw. Biedronka Express. Unikam ich, bo doskonale wiem, że tam stracę czas. Obsługa sklepu musi najpierw obsługiwać zwykłych klientów, a dopiero w drugiej kolejności zamówienia zewnętrzne. Oczywiście, jeśli chcą albo uważają, że jest zamówienie do przygotowania. Może teraz ktoś powie "ale za oczekiwanie dostajecie pieniądze". Tak, to prawda. 60 minut oczekiwania to 6 zł, ale ten czas zaczyna się liczyć dopiero po dziesięciu minutach od przyjechania na miejsce. Przecież to jest nic. Są jeszcze takie specjalne zlecenia, że aplikacja rezerwuje je specjalnie dla Ciebie. Jedziesz do punktu i masz poczekać, aż się wyświetlą dane tego zamówienia. Więc ten punkt nawet jeszcze nie otrzymał tego zlecenia, ale ty tam

masz jechać i pod punktem czekać. A do tego, zarobki za ten kurs albo się zwiększą (jesteś szczęściarzem) albo się zmniejszą (no cóż). Zaakceptowałeś zamówienie za 10 złotych, ale zrobisz za 8. Ale to nie koniec! Czasem, np. po dwudziestu minutach czekania, anulują zamówienie, i dostajemy tyle ile przyjechalibyśmy do punktu odbioru. Zazwyczaj 5 zł i cześć, i nara.

No i jeszcze te bonusy za duże zamówienia. Taki przykład: gdy miałem zamówienie, które miało 17 kilogramów (6 reklamówek), to otrzymałem bonus: jedną złotówkę! Akurat w tym przypadku miły pan dorzucił mi napiwek, dzięki temu miałem sensowną kwotę.

A co na to wszystko inne osoby pracujące dla Platform? Rozmawiałeś z kimś?

Rozmowy pod Biedronką czy Mc Donaldem to złoto. Gdy czekamy na zamówienia, często zaczynam rozmowy z innymi, bo naprawdę lubię to. Po prostu pytam, jak tam, co słychać, jak Ci idzie itd. Rozmawiam z innymi, bo chcę się dowiedzieć i potwierdzić czy tylko ja mam przejebane (przepraszam, ale nie znam bardziej pasującego słowa). Trudno znaleźć zadowolonego człowieka, może 1 na 10. Zawsze jakieś kłopoty albo inne problemy. Dogaduję się po polsku, trochę po ukraińsku, a jak ktoś jest z innego państwa to tylko przekleństwa rozumiem. No cóż, wszyscy jesteśmy podobni, więc słyszę podobne rzeczy. Jeszcze są tacy, które mają wszystko gdzieś, jak robot, robią tylko to co mają robić. Ja nie jestem robotem i czuję emocje.

No więc, moim zdaniem, tak właśnie wygląda wyzysk, tak właśnie się wykorzystuje człowieka. Dzięki Bogu, że mam teraz inne źródło dochodu i na Glovo mi już nie zależy. Ale mega mi szkoda tych ludzi, którzy MUSZĄ to robić.



Lubie jak dzieje się w pracy

Cześć! Dziękujemy, że znalazłeś czas by odpowiedzieć na kilka naszych pytań. Łukasz, śledzimy Twoje publikacje w internecie (www.dostawca-jedzenia.pl), i jesteśmy pod wrażeniem solidności i systematyczności. Od jak dawna pracujesz jako Dostawca dla Platform? W jaki sposób trafiłeś do tej pracy?

Przed pandemią przez 12 lat współprowadziłem restaurację. Jak łatwo się domyślić początki pandemii to był masakryczny czas dla restauratorów. Poziom stresu jaki nam towarzyszył jest w zasadzie nie do opisanía. Udało nam się przetrwać pierwszy lockdown, ale ja już byłem w zasadzie pewny, że to nie koniec i że podobne sytuacje zapewne będą się powtarzać. Postanowiłem więc wymiksować się z tego biznesu. Zrobiłem sobie parę miesięcy przerwy, żeby odpocząć i w lutym 2021 założyłem zupełnie inny biznes. W związku z tym, że prowadzenie go nie zajmowało mi za dużo czasu naturalnym było poszukiwanie sobie dodatkowego zajęcia. W czasie pandemii osobiście rozwodziłem zamówienia z naszej restauracji i podobało mi się to, więc uznałem, że Uber Eats może być fajnym sposobem na dodatkowe finansowanie nowego biznesu.

Niestety po roku okazało się, że mój pomysł nie wypalił. Zawiesiłem więc działanie w tym zakresie i postanowiłem skupić się na deliverce. Założyłem bloga i wtedy zapisałem się do Wolta, a po kolejnym roku dodatkowo do Stuart, Bolt Food i Szama Express.

A czym pracowałeś kiedyś a czym pracujesz teraz: skuterem, rowerem, autem?

Jeśli chodzi o pojazdy to od początku założenie nie było takie, że kiedy jest to bezpieczne jeżdżę rowerem, a kiedy jest za mokro, lub jest mróz to samochodem. Przez te 3 lata zmieniło się tylko to, że ze zwykłego roweru przesiałem się na elektryka.

Jak pracujesz: pod Partnerem czy masz działalność?

Dalej mam działalność. Niestety obecnie tylko Uber Eats rozlicza się bezpośrednio na JDG [Jednoosobowa Działalność Gospodarcza], więc Wolta i Bolta mam przez Partnera, ale też przez moją JDG.

Pracujesz już długo jako Dostawca, to pewnie masz jakieś porównanie: jak wyglądała praca gdy zaczynałeś, a jak teraz? Co się zmieniło na lepsze a co na gorsze?

Przede wszystkim wtedy zarobki były relatywnie wyższe. Obecnie powiedzmy na Uberze zarabia się nieco więcej niż wtedy, ale biorąc pod uwagę inflację to nie wychodzi to za korzystnie. Na Wolt zarobki są niższe już nawet abstrahując od inflacji. Wszystko zmieniła oczywiście wojna na Ukrainie. Nagle stało się nas dużo więcej.

Myszę, że to co też się zmieniło, to kwestia pracy na kilku apkach. Te 3 lata temu robili tak nieliczni, aplikacje też – powiedzmy – dopiero zaczynały brać pod uwagę taką opcję. Obecnie, jak sądzę, większość kurierów w dużych miastach – pomijając tych z Pyszne.pl – pracuje na więcej niż jednej apce.

Z takich bardziej prozaicznych kwestii, to na pewno obecnie dużo krócej czeka się na

zamówienia w restauracjach. Te 3 lata temu sytuacja, w której przyjeżdżało się do knajpy a zamówienie było już gotowe do odbioru, to była raczej miła niespodzianka. Teraz zwykle zamówienie już czeka.

A czy zdarzyło Ci się, że Platforma zawiesiła Ci konto?

Teoretycznie Stuart zawiesił mi konto, bo zwyczajnie nie zacząłem z niego korzystać. Kiedy przyszedł czas, że już chciałem dla nich jeździć, to okazało się, że konto nie było jednak zawieszone. W innych appkach nie miałem tego rodzaju problemów.

Co lubisz w tej pracy? Jakie są jej plusy?

Najbardziej lubię to, że w przeciwieństwie do zwykłych etatów, gdzie niejako życie prywatne dostosowuje się do godzin pracy, w delivery jest odwrotnie, to pracę możemy dostosować do innych aspektów życia. Wpadam na pomysł, że jadę wypocząć do lasu, to po prostu ładuję rodzinę w samochód i jadę. Chcę umówić wizytę do lekarza, pójść do barbera, pójść na zakupy i mogę to zrobić o dowolnej porze. Potrzeba żebym był w domu powiedzmy o 13? Spoko - jestem. Zmęczyłem się w pracy? Wylogowuję się z apek i jadę do domu. Dla kogoś kto przez 12 lat pracował w niewygodnych godzinach, czasem w nocy i czasem przez miesiąc bez wolnego dnia, taki komfort jest niesamowity. Żona też jest tym zachwycona, spędzamy ze sobą nieporównywalnie więcej czasu niż dawniej.

Poza tym nie jestem typem człowieka od długotrwałych projektów. Lubię jak dzieje się w pracy. Kiedy poszczególne zadania mogę realizować szybko na tu i teraz. Delivery dokładnie tak jest. Lubię też nieprzewidywalność tej pracy. Od ponad 3 lat praktycznie mi się ona nie nudzi.

Czy zdarzyło się, że miałeś jakieś nieprzyjemne, niebezpieczne sytuacje? Czy ktoś Ci wtedy pomógł?

Pomijając wypadek na rowerze, gdy uszkodziłem sobie rękę - to nie miałem żadnych niebezpiecznych opcji. Niestety, wtedy nie czytałem się dostatecznie w zasady ubezpieczenia jakie mamy na Wolicie i nie wystąpiłem o odszkodowanie, które teoretycznie mógłbym dostać.

Pytasz zapewne jednak o zagrożenie prze-

mocą. Ja takich opcji nie miałem, ale słyszałem o sytuacji, w której support Wolt podejrzewając potencjalnie agresywnego klienta zalecił kurierowi aby przerwał realizację zamówienia.

Gdybyś mógł coś poradzić tym osobom, które właśnie zaczynają, co byś im powiedział? Na co powinni zwrócić uwagę, a czego powinni unikać?

Zaleciłbym przeczytanie mojego bloga :) Po to go założyłem, żeby właśnie ułatwić ludzi wejście w tę branżę. Dopiero w dalszej kolejności miało to być miejsce do publicystyki. Wiem, że nie jest to odpowiedź na jaką liczyliście, ale prawda jest taka, że takich rad miałbym tak wiele, że trudno to ująć podczas wywiadu. Na pewno zaleciłbym podejście do tej pracy na luzie. Oczywiście starajcie się robić to najlepiej jak potraficie, ale nie przejmujcie się tym za bardzo. Jeśli coś się nie uda, trudno przed Wami jeszcze tysiące dostaw, które możecie wykonać lepiej. Oczywiście warto wyciągać wnioski z błędów, żeby nie popełniać ich w przyszłości.

Na swojej stronie regularnie publikujesz zestawienia stawek wynagrodzenia w różnych Platformach i robisz to od dość dawna. Na pewno zauważyłeś jakieś prawidłowości. Od czego wg Ciebie zależą wynagrodzenia i stawki?

Branża delivery to najbardziej kapitalistyczny rynek pracy. Aplikacje (pomijając Pyszne.pl), płacą nam dokładnie tyle ile muszą, aby zapewnić sobie pożądaną płynność realizacji usług. Zimą więc, kiedy klienci zamawiają więcej, i jest zdecydowanie mniej kurierów, stawki są wysokie. W listopadzie i grudniu, kiedy na rowerach jeżdżą już tylko najwięksi hardcorowcy, a i skuterów jest mniej, można zarobić naprawdę solidnie. Sytuacja odwraca się na wiosnę kiedy wracają dostawcy sezonowi, głównie rowerowi. Aplikacje mają taki komfort, że mogą obniżyć stawki niemal do minimum. Co gorsza dla nas kurierów, mimo że te kursy są mało płacone to coraz trudniej je otrzymać. W wakacje, kiedy do gry wchodzi też uczniowie, praca na delivery (pomijając Pyszne i ewentualnie Glovo) w zasadzie nie ma już sensu. Zażartowałem sobie kiedyś, że w tym okresie to praca dla pasjonatów i desperatów i teraz często to powtarzam. Doświadczeni do-

stawcy różnie z tym sobie radzą. Znam takich, którzy zimą spinają się tak, żeby mogli sobie latem zrobić wolne. Inni szukają na ten okres innej roboty (sam zresztą skorzystałem w tym roku z propozycji dodatkowej pracy i to jej obecnie poświęcam więcej czasu). Oczywiście jeszcze inni zaciskają zęby i jeżdżą za drobne.

Znaczenie ma też pojazd. Od jakiegoś czasu Platformy wyraźnie faworyzują dostawców na skuterach i kurierom pracującym w ten sposób zapewne jest najłatwiej przetrwać ten okres.

Ale też wiadomo, że Platformy stosują dynamicznie ustalane wynagrodzenie. Jednego dnia za takie samo zlecenie jeden Dostawca dostanie 10 zł, drugi 12 zł. Jeśli tak jest, to po co Platformy stosują jeszcze różnego rodzaju „mnożniki”?

To, że jednego dnia ten sam kurs kosztuje 12 zł a innego 10 (a konkretnie może tak się zdarzyć nawet w kursach oddalonych od siebie czasowo o minutę) wynika właśnie z mnożników. Platformy podają konkretne obowiązujące stawki bazowe, które zmieniają się bardzo rzadko (na przykład w Uberze zmieniły się raz przez 3,5 roku). Mnożniki podnoszą bazę o dany procent i stąd różnica w wycenie teoretycznie takich samych kursów. W podanym przykładzie kurs za 10 zł jest więc kursem z mnożnikiem X1.0, a ten drugi z mnożnikiem x1.2.

Wyjątkiem - od listopada - jest Wolt, w którym nie jest już znana stawka bazowa. Ta zmiana w Woltcie była bardzo krytykowana przez kurierów. Takie kwestie jak stawki bazowe powinny być obowiązkowo publikowane przez platformy. Ostatnio też Bolt trochę mieszał w bazie i o ile wciąż wiadomo, ile wynosi podstawa jako całość, to nie wiadomo już ile wynoszą poszczególne składniki tej kwoty.

A co myślisz o „wyzwaniach” i „bonusach”. Dlaczego często wydają się one wręcz abstrakcyjne lub zachęcające do niebezpiecznych zachowań na drodze., np.: "zrób 10 dostaw w 2h - gwarantujemy bonus 50pln"

Nigdy nie spotkałem się z bonusem 10 dostaw w 2 godziny. To byłoby bezsensowne, bo nie ma fizycznej możliwości, żeby tyle kursów wykonać. Jedyną platformą, której bonusy powodowały, że próby ich wykonania mogły powodować niebezpieczne zachowania był

Wolt. Problemem był nie tylko wysoki próg (tam było to 8-9 kursów w 3 godziny) ale przede wszystkim moment naliczania bonusu. We wszystkich appkach, na których jeżdżę jest to moment zaakceptowania ostatniego kursu, a w Wolt był to moment zakończenia tej dostawy. Z tego powodu tę ostatnią często robiło się na „złamanie karku”. Zgłaszaliśmy to Centrali i ostatecznie jakiś czas temu to poprawili i jest tak jak wszędzie. A przynajmniej było, bo Wolt formalnie zrezygnował z bonusów i trudno powiedzieć, czy wróci do nich zimą.

W Uberze, Bolcie i Stuarcie bonusy są czasowo ogarnięte tak, że fizycznie dałoby się je wykonać bez problemu. Byłoby to możliwe, o ile oczywiście w ogóle dostanie się taką liczbę kursów. Zimą zwykle łatwo jest je zrobić, a latem albo bonusów nie ma, albo i tak trudno liczyć na odpowiednią liczbę dostaw.

Jesteś jedną z nielicznych osób, które mają tak długi staż w tej pracy. Badania wskazują, że większość osób rzuca tę pracę po około 3 miesiącach. Jak myślisz, dlaczego tak się dzieje?

Myślę, że jeśli ten okres wypada na aż 3 miesiące to wynika to z tego, że zawayżają go tacy zapaleńcy jak ja, czy koledzy którzy pracują w branży nawet dużo dłużej. Myślę, że tak naprawdę większość osób rezygnuje po pierwszym lub drugim rozliczeniu. Niesamowicie dużo osób kompletnie nie rozumie podatków. Na początku pracy myślą, że dostaną kwoty jakie widzą w aplikacji, a potem okazuje się, że wychodzi dużo mniej. Pojawia się rozczarowanie, poczucie, że zostało się oszukany. Wiele osób nie rozumie też sezonowości tej pracy, o której mówiłem wcześniej.

Oczywiście dla wielu osób to tylko praca na start, albo na dorobienie. Dla uczniów czy studentów często jest to tylko praca na wakacje, to z pewnością też wpływa na takie statystyki.

No właśnie, wiele osób nie rozumie, dlaczego Platformy nie podają zarobków netto, tylko podają (wg nich) dość abstrakcyjne kwoty wynagrodzenia za zlecenie. Twierdzisz, że to dlatego, że nie umieją liczyć podatków. A może Platformy robią to celowo, żeby mydlić oczy?

Nie ma możliwości, żeby platformy podawały kwotę netto w rozumieniu „na rękę”. Wynika to z tego, że różne osoby – w zależności od sytuacji – zobowiązane są płacić różne podatki i ZUS oczywiście. Inaczej rozliczam się ja na JDG z Vat, inaczej ktoś z JDG, ale bez Vat. Oczywiście zupełnie inaczej Ci, którzy nie mają działalności, ale tu znowu dochodzi kwestia takie jak to, czy ktoś jest uczniem lub studentem do 26 roku życia, czy też nie ma spełnionych tych kryteriów. Dalej dochodzi kwestia tego, jaką ma podpisaną umowę z Partnerem - czy jest to 100% umowa zlecenie, czy umowę zlecenia plus umowa najmu. Idąc na rozmowę o pracę w normalnej firmie (w każdym razie nie januszowej), też rozmawiasz o pensji brutto, a nie netto – w dużej mierze z tych samych powodów zresztą.

Stuart, Wolt i Glovo (z tego co słyszałem) pokazują tę kwotę najłatwiej jak to jest możliwe. Czyli kwota jaką wypłaca Partnerowi za dostawę bez kwoty podatku VAT. Ta kwota jest potem pomniejszana o opłatę za rozliczenie, a także właśnie adekwatne do sytuacji danego kuriera podatki i ZUS.

Trudniej jest z Uberem, bo oni od 3 lat pokazują kurierowi kwotę z doliczonym VATem, co moim zdaniem nie ma uzasadnienia. Pomijając Watowców na JDG - takich jak ja - to całe reszty VAT przecież nie dotyczą. To podatek, w którym kurier nie jest stroną – są nimi Uber, Partner i Urząd Skarbowy. Tu jestem mocno przekonany, że jest to zagrywka psychologiczna. Sam się łapię, na tym, że patrząc przychylniejszym okiem na kursy z Ubera, bo wyglądają na lepiej płatne niż są w rzeczywistości. Niemniej trzeba im oddać sprawiedliwość, że obecnie nawet po odjęciu tego VAT-u Uber płaci relatywnie przyzwoicie.

Najbardziej skomplikowana sprawa jest z Boltem. W tej firmie część naszych zarobków wypłacane jest z Estonii, a część z Polski. Dlatego częściowo kwota danej dostawy jest z VATem 0%. Dodatkowo, z jakiegoś powodu różni Partnerzy, różnie ten VAT wypłacają (lub nie). Nie mam pojęcia z czego to wynika. Podejrzewam, że może być o kwestia tego jaką mają podpisaną umowę z Bolt.

Unia Europejska uchwaliła Dyrektywę o Pracy dla Platform, w ciągu dwóch lat ma być wdrożona w Polsce. Masz wobec niej jakieś oczekiwania albo obawy?

Pierwszy raz czytałem treść tej dyrektywy 1,5 roku temu i wtedy byłem bardzo optymistycznie nastawiony. Wbrew temu co pojawiało się w mediach, dyrektywa w tamtej formie wcale nie wymuszała wprowadzenia etatów w naszej pracy. W tamtej wersji wyglądałoby to zapewne tak, że Platformy rzeczywiście miałyby szanse dostosować się do przepisów tak, że mogłyby racjonalnie udowodnić, że nie są naszymi pracodawcami. Ja zresztą nie mam takiego stosunku do żadnej z tych firm. Dla mnie to raczej partnerzy biznesowi. W poszczególnych firmach musiałyby zająć mniejsze lub większe zmiany, dające nam jeszcze większą swobodę i zdecydowanie większą przejrzystość odnośnie algorytmów, które o naszej pracy decydują.

Niestety przez ten rok przepisy zostały zaostrome i teraz nie mam już pewności jak to będzie wyglądać. Na pierwszy rzut oka może być im już teraz ciężko zmienić się na naszą korzyść, po to by nie stać się naszym pracodawcą. Taka sytuacja moim zdaniem byłaby bardzo niekorzystna dla osób, które mają takie podejście do tej pracy jak ja (a wierzę, że jest nas większość). Skończy się tym, że będziemy tyrać po 8 godzin dziennie za najniższą krajową, nie mając wpływu w zasadzie na nic. To „będziemy“, mówię zresztą w cudzysłowie, bo ja na pewno w takiej sytuacji skończyłbym tę przygodę.

Aplikacje należą jednak do potężnych światowych korporacji i podejrzewam, że ich lobbysty i prawnicy nie dopuszczą do takiej sytuacji. Nawiasem mówiąc nie kojarzę zresztą innej branży w której prywatni przedsiębiorcy mieliby narzucone zatrudnianie na umowę o pracę akurat. Być może stanie na tym, że będzie to jedna z form dostępnych dla kurierów, którzy staną przed wyborem pracy za najniższą krajową na etat, lub pozostaniem przy dotychczasowej formie współpracy. Realia jednak tak czy siak by się zmieniły. Platformy oczywiście starałyby się jak najbardziej wykorzystać tych kurierów na godzinówkach, a tym którym trzeba byłoby płacić za dany kurs więcej pozostałyby ochłapy.

Osobiście życzyłbym sobie raczej aby przy pracach nad nowymi przepisami w naszym kraju zajęto się tematem importu kurierów, ściąganych tu najczęściej w ramach wiz studentek na lewych uczelniach. Nie mam nic przeciwko tym chłopakom, ale wydaje mi

się, że w kraju jest wystarczająca liczba osób (czy to Polaków, czy Ukraińców i innych ludzi znajdujących się w Polsce nie z samego faktu zostania dostawcą jedzenia, czy kierowcą w przewozach osób), żeby to wszystko działało. Oczywiście wiązałoby się to z większym kosztem dla tych aplikacji. Być może jednak wymusiłoby to na nich racjonalizację działań kosztem innych stron całego biznesu, niż akurat naszym. Na temat importu kurierów nie ma nic w Dyrektywie, ale mam dziwne przeczucie, że nasza branża miała spory udział w będącej obecnie na świetniku aferze wizowej, więc kto wie... może nasze władze zwrócić oczekanie także w tym kierunku.

Czy słyszałeś coś o tworzonych Związkach Zawodowych zrzeszających Dostawców?

Wiem o istnieniu związku kurierów Pyszne.pl. Nie jest przypadkiem, że to akurat oni mają taką organizację, bo jest to już jedyna obecnie firma, która zatrudnia kurierów (część z nich) bezpośrednio. Z pozostałymi platformami jest ten problem, że nie wiadomo w zasadzie

w ramach jakiego zakładu miałyby te związki działać. Wyszło to przy okazji wprowadzenia bardzo niekorzystnych dla kurierów zmian w Wolt. Padł pomysł założenia związku. Okazało się to jednak bardzo problematyczne i ostatecznie raczej do tego nie doszło.

W każdym razie gdyby pozostali kurierzy mieli założyć związek to w ramach czego? Zapewne partnerów, bo to oni są najczęściej bezpośrednimi pracodawcami dostawców. Tu się pojawia taki problem, że tych partnerów jest ileś tam i pracują pod nimi kurierzy z różnych apek, którzy de facto mają różne problemy i postulaty.

Pomijając Pyszne.pl trudno zresztą o jakieś poczucie wspólnoty między kurierami. Organizacja, która dbałaby o nasze interesy byłaby teraz niezwykle potrzebna. Sęk w tym, że podejrzewam że ciężko byłoby nawet znaleźć jakiś wspólny przekaz. Różni kurierzy, pracują dla innych apek, mają inne potrzeby i pomysły jak ta praca powinna wyglądać. Najczęściej wręcz stoją one do siebie w kompletnej opozycji.

Tutaj nudy nie ma

Cześć Ivan. Powiedz nam coś o sobie. Wiemy że jesteś przewodniczącym Związku Zawodowego Inicjatywa Pracownicza Kurierów, pracujesz dla Platformy Glovo. A jak znalazłeś się w tej pracy?

Nazywam się Ivan Strzelbicki. Przyjechałem do Polski 3 lata temu, mam polskie korzenie. Jestem filmowcem, w Polsce skończyłem szkołę na kierunku "asystent reżysera". Teraz pracuję nad swoim pierwszym filmem fabularnym krótkometrażowym.

Wybrałem tę pracę bo ma bardzo elastyczny grafik, i wybieram kiedy chcę pracować. Mając swoje hobby, na które poświęcam dużo czasu, dla mnie to jest idealna opcja.

Lubisz pracować jako Dostawca? Coś w tej pracy jest ciekawego?

Lubię, tym bardziej gdy długo nie pracowałem. Pojeździć miastem na skuterze, obserwując co się dzieje, porozmawiać z ludźmi, to jest zawsze dobry klimacik, jeżeli oczywiście masz w sobie tę harmonię i dobry nastrój. Dla mnie czas leci szybko w tej pracy, nudy nie ma.

A czy są jakieś ciemne strony tego zawodu?

Ciemna strona tego zawodu, a dokładnie pracy platformowej, to jest system zatrudnienia. Większość nie ma normalnych umów zlecenia, a z podatkami i składkami mamy

bałagan. Oczywiście to jest wina "pracodawcy", bo on musi to zorganizować i odprowadzać składki.

Co się stało, że zająłeś się kwestiami związkowymi?

To, jak firma traktuje pracowników, wiele różnych nie sprawiedliwości, to wszystko stało się powodem do przeciwdziałań. Nie jesteśmy niewolnikami i należy się z nami liczyć.

Jak wygląda rzeczywistość związkowa? Na czym polega Wasza działalność?

Przede wszystkim my mówimy o naszych problemach publicznie. Żebyśmy byli zauważeni w społeczeństwie. To w pewnym sensie pomaga nam cisnąć na firmę. Również spotkania z przedstawicielami różnych organów państwa jest naszym priorytetem, bo wkrótce oni się włączą w procesy zmian w naszej branży. Spotkania z przedstawicielami Platformy Glovo też dla nas są bardzo ważne. W tych kierunkach działamy.

Jeżeli chodzi o nasz związek, to mam nadzieję że kurierzy uświadomią sobie, że warto się jednoczyć, przede wszystkim ze względu na nadchodzące fundamentalne zmiany w naszej branży. Ich nie minąć, bo dyrektywa tak czy inaczej będzie wdrożona. Jest szereg ważnych pytań, gdzie kurierom warto wyrazić swoje zdanie, żądania, i nawet bronić swój interes przed potencjalnymi konsekwencjami za obecne, nie doskonałe warunki zatrudnienia. Związek to jest super ważna sprawa i siła. Ale czy potrafią kurierzy się zjednoczyć? Zobaczmy

Gdybyś miał wskazać trzy najpilniejsze sprawy do załatwienia w pracy jako Dostawca dla Platform, to co by to byłyby?

Najważniejsze to adekwatne, zgodne z prawem warunki zatrudnienia, które nie wykluczają elastycznego grafiku.

Po drugie to godne stawki i kompensacje za korzystanie z własnych pojazdów.

No i po trzecie: Programiści, którzy na bieżąco udoskonalali by aplikację i dla których zdanie i uwagi kurierów byłyby ważne.

Wasz największy sukces?

Na razie naszym największym sukcesem są spotkania z przedstawicielami Ministerstwa Pracy, oraz z przedstawicielami Platformy Glovo. To wskazuje na to, że idziemy dobrą drogą.

A co utrudnia działalność związkową?

Utrudnia działania związkowe, na przykład to, że do głównej grupy na Facebooku, "Kurierzy Glovo Polska", nas, jako grupę związkową, nie dodają. A to jest grupa gdzie jest ponad 16 tys. kurierów z całej Polski. I my nie możemy do nich dotrzeć ze swoimi informacjami. Administratorem tej grupy jest jeden z partnerów flotowych CityDrive. My nawet pisaliśmy do nich list w tej sprawie, ale oni nas ignorują. To jest niedopuszczalne.

Unia Europejska uchwaliła Dyrektywę o Pracy dla Platform, co o niej myślisz?

Myślę że kurierzy muszą w jakimś stopniu uczestniczyć w tym procesie, wyrazić swoje zdania i żądania, bo to my będziemy pracować w tych warunkach które nam wkrótce stworzą.

No i na koniec: gdybyś mógł coś poradzić osobom, które właśnie zaczynają pracę jako Dostawca, co byś im powiedział?

Przede wszystkim warto zainwestować w swój pojazd, on ma być wygodny i oszczędny. Najlepiej rower elektryczny, najwygodniej skuter. Wynajmowanie pojazdu się nie opłaca.



Nie znam powodów, dlaczego ten zawód jest zdominowany przez mężczyzn

Cześć Julia, dziękujemy, że zgodziłaś porozmawiać z nami. Zależało nam, żeby poznać punkt widzenia na pracę dostawcy kobiet, ale nie było łatwo znaleźć takiej osoby. Powiedz nam coś o sobie, jak znalazłaś się w pracy dla Platform?

Może to zabrzmie nietypowo, ale zachęcił mnie... Dexterowski. Gość, który nagrywa na YouTube czy na Tiktoku właśnie deliwerkę. Z początku obawiałam się tej pracy. Dzisiaj nie wiem, dlaczego miałam obawy i cieszę się, że pokonałam strach. Same filmiki, które można znaleźć z tej branży, trochę mnie nauczyły i dały kilka wskazówek. Pierwszy wyjazd na Glovo miałam we wrześniu.

Czego się obawiałaś?

Bałam się, że sobie nie poradzę. Nie oszukujmy się niektóre adresy klientów są skomplikowane. Że będę się gubić po Poznaniu, że dostawy będą przeze mnie opóźnione. Z czasem nawet klienci chwalili, że przyjechałam bardzo szybko, a nawet, że potrafiłam dotrzeć do nich bez potrzeby dzwonienia do nich. To daje motywację do dalszej pracy.

A jak pracujesz: rower, skuter, może auto? Masz działalność czy przez Partnera?

Jeżdżę autem. Wiem, że to nie jest najlepszy środek transportu dla deliwerki, ale po prostu uwielbiam jeździć autem. Osobiście myśla-

łam, aby spróbować sił też na taxi, ale jeszcze nie podjęłam ostatecznej decyzji. Moim partnerem rozliczeniowym jest Evelstar. Nie mam z nimi żadnych problemów. Poprzednim był AppJobs, który już nie istnieje o ile dobrze wiem, przez wpływ danych osobowych. Było chwilę głośno o tym partnerze, ale udało mi się odejść stamtąd przed tą aferą.

Z jaką umową jesteś u Partnera?

Mam częściowo umowę zlecenie i umowę najmu samochodu, dzięki której płacę mniej składek, ale nadal są odprowadzane. To wydaje się skomplikowane, ale partner, o którym wspominałam wszystko przejrzysto pokazuje, jakie kwoty za co itd. Dodatkowo ta firma jest też na platformie Discord, co ułatwia szybszy dostęp do porozmawiania z supportem w razie problemów.

A dla której platformy pracujesz? Ile godzin tygodniowo?

Pracuję na Glovo. Grafik jest tak dostosowany, że mam ciągłość zamówień praktycznie do tego stopnia, że nie muszę używać innych aplikacji. Posiadam też Uber Driver, ale stamtąd nie miałam własnie ciągłości zamówień. Tygodniowo staram się pracować około 40 godzin. Tak jakby na cały etat, można to tak określić.

Lubisz tę pracę? Jest w niej coś ciekawego?

Lubię swobodę. W Glovo jest grafik, sama decyduję kiedy idę do pracy. Nikt z góry nie mówi ile mam jeździć itd., sama to ustalam wedle swoich potrzeb.

Lubię pracę na swój rachunek – poprzednio pracowałam w handlu. Gdy ktoś wypadł z zmiany, obowiązki tej osoby trzeba było zrobić. Uwierzcie mi, kto nie przepracował jednego dnia w markecie ten nie zrozumie, dlaczego czasem na zakupy np. z biedronki czeka się nawet i godzinę. W deliwerce natomiast pracujesz dla samego siebie, można by tak rzec.

Podoba mi się to, że sama ustalam jak będę pracować danego tygodnia. Najczęściej jeżdżę 16-2, czyli w nocy. Godziny wieczorne to u mnie standard. Do tego stopnia, że kilka stacji BP czy kebabownie, znają mnie na wylot. Ciekawe to są niektóre zamówienia klientów, szczególnie na Glovo. Platforma oferuje nie tylko jedzenie, ale też np. apteki, kwiaty czy zakupy spożywcze. Dzięki temu

jest różnorodność tego co wozimy. Kilka razy miałam specjalne prośby od klientów, aby kupić papieroski itp.

No i napiwki – nie wiem czy przez płec, ale dostaje je. Kolega kiedyś się mnie spytał ile – to mniej więcej miesięcznie potrafię dostać 200-300zł (tylko te do ręki, z aplikacji to odrębny temat, ale jeżeli liczyć razem to nawet i dwa razy więcej). Oczywiście plus-minus, wszystko zależy od hojności klientów.

A czy są jakieś ciemne strony tego zawodu? Coś Ci przeszkadza w pracy? Co byś zmieniła?

Brak stawki gwarantowanej. Gdy są przestoje, to nie masz za to zapłacone. I gdy aplikacja da zamówienie daleko od centrum i trzeba czasem wracać na własny rachunek. Mogłaby przydzielać zamówienie z jakiegos tam punktu. Tutaj często wspominałam o Glovo, ale dla niej najwięcej pracuje i mam największe doświadczenie. Są dni kiedy nie mam przestoju, a są czasem takie, co nie ma się zamówienia przez 20-30 minut. Może nie wydaje się to dużo, ale w skali tygodnia czy miesiąca może się nzbierać kilka godzin, a co za tym idzie mniejsze wynagrodzenie.

Support na Glovo – uważam, że są tam ludzie którzy powinni być zamienieni na kogoś bardziej kompetentnego. Miałam sytuację, w której support skasował mi 2h pracy - za „karę”. Dlaczego? Bo napisałam prawdę. Miałam problem z rozmiennieniem pieniędzy – to było zamówienie gotówkowe. Support wtedy kazał mi zwrócić zamówienie do restauracji! A ja na to, że co? Klient ma dostać zimne jedzenie? Rozłączyłam się z nim. Połączyłam się z innym i od razu załatwił sprawę jak należy. Ale bloki godzinowe zostały usunięte. Zgłosiłam tą sprawę dalej, ale nie wiem czy jakieś konsekwencje zostały wyciągnięte. To nie jest jednorazowa sytuacja. Jestem na grupie Telegram kurierów, czy na grupce na FB i takie sytuacje też przeżywali inni kurierzy. Wiem, że support to osobna firma, która nawet nie ma nic wspólnego z deliwerką. Ale na szczęście ostatnimi czasy trafiam na dobrych ludzi, jak jest jakiś problem.

Co do klientów, to na swojej drodze nie spotkałam wielu agresywnych. Niedawno miałam taką sytuację: klient bulwersował się, że za późno przyjechałam, bo zamawiał godzinę temu. Ale nie miałam wielu takich sytuacji.

Patrząc na to, że mam zrealizowane 2600 dostaw, to myślę, że mam niezłego farta z tym. Tym bardziej, że jak wspominałam, jeżdżę po nocach.

No i dodatek za duże zamówienie na Glovo – to są dosłownie grosze. Nie rozumiem idei Glovo, dlaczego nie da np. 10-15 zł jednemu kurierowi za przeniesienie całych ciężkich zakupów, a woli dać hmm 1zł? Przy takim standardowym kursie. Woli zapłacić innemu kurierowi za pomoc w przywiezieniu zamówienia. To jest dla mnie niezrozumiałe i dlatego jak można to je rozdzielać.

Aaa, i czas oczekiwania w restauracjach! Są dni, kiedy się czeka w tych punktach dość długo – i wtedy fakt, mamy zapłacone za czas czekania, ale to są groszowe sprawy. 1h czekania to 6zł w Glovo. Ale np taki Uber nic nie płaci za czekanie.

Wspominasz grupy na Telegramie i FB. A jak wyglądają kontakty z Dostawcami w realu?

W realu rzadko kiedy do mnie się odzywają. Wielu jest też innej narodowości niż polskiej. Potrafię komunikować się po angielsku, z ukraińskim zdecydowanie gorzej. Nie spotkałam się nigdy na żywo z agresją słowną czy fizyczną w związku z moją pracą. Bardzo dobry kontakt mam z ambasadorem oraz opiekunem Poznania. To między innymi ambasador zaproponował, abym udzieliła Wam wywiadu. Spotykam też kobiety, które pracują na różnych aplikacjach. Jest ich zdecydowanie mniej, to prawda, ale mam wrażenie, że z roku na rok jest coraz więcej. Mogę się mylić, może dane statystycznie się różnią.

Dlaczego, Twoim zdaniem, ten zawód jest tak zdominowany przez facetów?

Przez stereotyp, że kobiety nie umieją jeździć autem. Myślę, że to jest jeden z powodów. Moi znajomi, jeżdżąc ze mną gdzieś autem, nie boją się. Wręcz przeciwnie. Oni wiedzą, że zachowam zimną krew w różnych sytuacjach. Jazda po centrum i w ogóle po Poznaniu nauczyła mnie cierpliwości. Czasami obserwuje kurierów, co jeżdżą szybko i nieostrożnie. Ja staram się jeździć przepisowo, bo nie chce płacić mandatów.

Kolejny powód, to przez ciężar zamówień, że jak to kobieta uniesie tyle i tyle. Jeżeli jest takie zlecenie, które jest trochę większe wa-

gowo, i nie mogę rozdzielić na innego kuriera, to wtedy je po prostu biorę. Nie jest łatwo momentami, ale taka praca. W każdej pracy są lepsze i gorsze dni.

Szczerze nie znam innych powodów, dlaczego ten zawód jest zdominowany przez mężczyzn. Uważam, że praca w handlu, w którym pracowałam jak wspominałam jest cięższa fizycznie od deliwerki.

No a czy spotkałaś się wprost z komentarzami typu: kobieta na Dostawach? Ciekawe jak daje radę z ciężkimi zamówieniami...

Dzisiaj czytałam o tym na telegramie i powiem tak: w ciągu całego dnia potrafię mieć kilka razy 4 piętro bez windy, a czasem zero razy. Jeżeli chodzi o zakupy to jeżeli spełniają warunki, to rozdzielałam to na innego kuriera, aby też nie niszczyć swojego zdrowia. Mówię też o tym innym facetom: rozdzielać! Bo każdy ma jedno zdrowe plecy czy ręce. Ale najczęściej to widzę spojrzenia. Nie wiem czy nacechowane negatywnie czy pozytywnie. Czasami spotykałam się z tym, że kurierzy „odpychali mnie”, bo myśleli, że jestem zwykłym klientem w restauracji. Dlatego zaczęłam nosić firmową czapkę czy bluzę, aby się wyróżniać. Miałam jedną sytuację, kiedy inny kurier zaproponował mi randkę, nie zgodziłam się, ale podziwiam, że z marszu spytał mi się o to. Ale były też sytuacje, kiedy ja sama radziłam innym co mają zrobić itd., albo dawałam wskazówki. Do dzisiaj to robię. Udzielam się dość często na Telegramie. Lubię pomagać.

Unia Europejska uchwaliła Dyrektywę o Pracy dla Platform, w ciągu dwóch lat ma być wdrożona w Polsce. Co o niej myślisz?

Czytałam o tym. Na ten moment nie potrafię określić, jak duży będzie miało to wpływ. Jeżeli współpraca z aplikacjami nie będzie szła po mojej myśli albo po prostu nie będzie na mnie działać pozytywnie, to po prostu nasze drogi się rozejdą. Wiele osób z tej branży dużo mówi i narzeka, jak to jest źle na tej i tamtej platformie itd., a nadal mimo wszystko pracują tam. Są ludzie, którym podoba się jak jest teraz, a będą też ludzie, którym spodoba się warunki jakie wkrótce spotkamy. Jeszcze nie są wdrożone w naszym kraju, dlatego też nie potrafię powiedzieć, czy to będzie rzeczywiście dobra zmiana.

Na koniec pytanie praktyczne: Gdybyś miała coś poradzić osobom, które właśnie zaczynają pracę jako Dostawca, to co byś im powiedziała? Na co powinni zwrócić uwagę, a czego powinni unikać?

Kto pyta ten nie błądzi – pytajcie się osobom, które mają doświadczenie. Nie bójcie się zadawać pytań nawet tych najbardziej oczywistych. Każdy zaczynał od zera.

Nie sugerujcie się zawsze pinezkami na mapie, jeżeli chodzi o adres klienta. Często jest w innym miejscu niż w rzeczywistości. Pole-

cam mapy Yanosika, są lepsze od google maps wg mnie.

Bądźcie uprzejmi dla pracowników restauracji czy innych punktów. To też są ludzie. Wiadomo, że zdarzają się nieuprzejme osoby, ale uważam, że spokój i opanowanie w tej pracy jest ważne.

Jeżeli ma się gorszy dzień, to nie poddawajcie się. Są też te lepsze momenty. Aczkolwiek każdy sam decyduje czy to jest fajna praca czy nie.

No i pijcie wodę

Działalnością związkowa zmieniłaśmy standardy

Powiedz coś nam o sobie: Jak długo pracowałeś jako dostawca dla Platform? W jaki sposób trafiłeś do tej pracy? Czym pracowałeś kiedyś a czym pracujesz teraz: Skuterkem? Rowerem? Autem? W jakich platformach i miastach?

Na początku 2017 roku przeprowadziłem się do Berlina i musiałem szybko znaleźć jakieś źródło dochodu. W Niemczech trwał wtedy pierwszy boom platform dostarczających jedzenie. Mój znajomy pracował dla Deliveroo, które było główną firmą w tej branży i zatrudniało na potęgę. Zgłosiłem się i zatrudnili mnie z marszu. Planowałem popracować tam kilka miesięcy, zostałem prawie trzy lata. Później pracowałem jeszcze na rowerze jako

dostawca jedzenia w kolektynie kurierskim i w innym kolektynie na rowerze cargo, jeździłem też vanem jako dostawca napojów, ale to już nie była praca dla platform.

Jak pracowałeś? Miałeś umowę, działalność czy pośrednika?

Działalność. Deliveroo na samym początku zatrudniało na umowy o pracę, ale to się szybko skończyło i po jakimś czasie prawie wszyscy kurierzy byli już wypchnięci na samozatrudnienie, a nowi pracownicy nie mieli już w ogóle możliwości pracy na etat. Założenie działalności trwało kilka tygodni i nie było specjalnie skomplikowane, ale wiązało się z kosztami, o których nie wiedzieliśmy. W Niemczech pra-

cownicy branży logistycznej, czyli np. kierowcy tirów i autobusów są objęci dodatkowym, przymusowym ubezpieczeniem wypadkowym. Okazało się, że kurierzy rowerowi też są zaliczani do tej grupy.

W normalnych warunkach firmy odprowadzają te składki za swoich pracowników, ale my oficjalnie nie byliśmy pracownikami, więc musieliśmy odprowadzać je sami. To było 80 € miesięcznie, ale nikt w Deliveroo, ani w urzędach nas o tym nie informował, a Branżowa Kasa Ubezpieczeń zaczyna zgłaszać się po składki po ponad roku od założenia działalności. To praktyce oznaczało, że po ponad roku nagle dostałem rachunek na ponad 1000 € zaległych składek. Zarabialiśmy mało i te składki wpędziły mnie w kłopoty finansowe.

Poza tym teoretycznie wszyscy powinniśmy opłacać sobie zwykle ubezpieczenie zdrowotne. W normalnej pracy składka dzieli się na pół między firmę i pracownika, ale u nas na samozatrudnieniu musieliśmy opłacać całość sami. To było od 250 € miesięcznie wzwyz, więc migranci z krajów Unii zazwyczaj kombinowali, ubezpieczali się tanio u siebie w kraju, nie płacili tej składki i pracowali na EKUZ. Pracowanie na niemieckiej działalności gospodarczej na polskim, albo włoskim czy fińskim EKUZ jest oczywiście nielegalne, ale kasy chorych nie radzą sobie z kontrolowaniem tego i można było tak pracować latami. Składki emerytalne nie są obowiązkowe na działalności i ich to już w ogóle nikt nie płacił, bo by nam zjadały jedną trzecią wypłaty.

Pracowałeś dość długo jako dostawca, to pewnie masz jakieś porównanie: jak wyglądała praca gdy zaczynałeś? Co się zmieniło na lepsze a co na gorsze?

Pensje zmieniały się na gorsze. Deliveroo płać od kursu i z czasem obniżało stawki. Jak zaczynaliśmy, to dzięki niepłaceniu tych wszystkich składek można było zarobić z napiwkami średnio jakieś 10 € czy czasem 12 € za godzinę na rękę i w miarę normalnie z tego żyć. Potem firma zaczęła zmieniać algorytmy tak, żeby płacić coraz mniej od kursu i coraz trudniej było utrzymywać zarobki na stałym poziomie. Zaczęła się też konkurencja między kurierami o najlepsze strefy w mieście. W niektórych dzielnicach można było zarobić trzy razy więcej niż w innych, ale miejsca były limitowane i trudno było się tam dostać.

Poza tym od pewnego momentu zaczęliśmy dostawać coraz mniej kursów. Nie jestem pewien z czego to wynikało, być może Deliveroo zatrudniło za dużo kurierów, a może za bardzo podwyższało ceny dla klientów, albo przegrywało z konkurencją. W każdym razie coraz częściej się zdarzało, że siedzieliśmy na ławkach, czekaliśmy na kursy i nie zarabialiśmy ani grosza. Zimą można było strasznie zmarznąć od tego czekania.

Co lubisz w tej pracy? Jakie są jej plusy?

To była bardzo migrancka robota, Niemców prawie tam nie było, za to można było spotkać ciekawych ludzi z przeróżnych miejsc, nawiązałam tam znajomości, które utrzymuję do dziś. Wykształciło się dużo przyjaźni, ludzie się wspierali, było sporo solidarności. Poza tym lubiłem pracę na dworze, na powietrzu i na lekkim rowerze. Później pracowałem trochę na rowerach cargo i to nie dla mnie, wolę szybkie szosówki i lekkie ładunki.

Czy zdarza się, że miałeś jakieś nieprzyjemne, niebezpieczne sytuacje? Czy ktoś Ci wtedy pomógł?

Miałem kilka wypadków, w tym jeden poważniejszy kiedy wjechał we mnie samochód i karetka zabrała mnie do szpitala ze wstrząsem mózgu i połamanyimi żebrami. Lekarze byli mili i przytknęli oko na to, że pracuję w Niemczech na polskim EKUZ. Oczywiście na samozatrudnieniu nie było mowy o żadnym L4, firma się w ogóle nie interesowała takimi przypadkami, a ja straciłem źródło dochodu na kilka tygodni. Pomogli koledzy kurierzy i związek zawodowy. Wypadki zdarzały się regularnie i w związku staraliśmy się pomagać połamanyim kurierom, głównie zbieraliśmy pieniądze, żeby mieli na czynsz i jedzenie kiedy nie mogli pracować. Firma się tymi wypadkami nie interesowała.

Gdybyś mógł coś poradzić tym osobom, które właśnie zaczynają, co byś im powiedział? Na co powinni zwrócić uwagę, a czego powinni unikać?

Zastanowić się dwa razy zanim pójdą na samozatrudnienie. Wychodzi więcej na rękę i może na krótki okres to ma jakiś sens, ale na dłuższą metę jest z tego masa problemów z ubezpieczeniami, latami składkowymi i tak dalej. No i wszystkie koszty są po stronie pra-

cownika, a sprzęt się psuje, szczególnie zimą. Ja raz przytrzasnąłem sobie u klienta moją starą szosówkę ciężkimi drzwiami na klatkę schodowej, pękł mi widelec i musiałem zainwestować w nowy rower. Albo po moim wypadku okazało się, że EKUZ pokrywa koszty szpitala, ale już nie karetki i dostałem za nią rachunek 600 €. Zarobki wydają się ok tylko dopóki takie rzeczy się nie przytrafiają. Poza tym jak nie ma L4, to każda grypa powoduje utratę jednej trzeciej miesięcznego dochodu. Ogólnie rzecz biorąc to jest ryzykowna praca, która ciągle generuje jakieś koszty sprzętowe i zdrowotne i jeśli pracodawca nie chce brać części z nich na siebie, to chyba lepiej sobie odpuścić.

Unia Europejska uchwaliła Dyrektywę o Pracy dla Platform, w ciągu dwóch lat ma być wdrożona w Polsce. Co o tym myślisz?

W Niemczech państwo przycisnęło w ostatnim czasie platformy i obecnie większość z nich albo zatrudnia na umowę o pracę, albo przynajmniej oferuje taką możliwość. Ale to dobrze, że wchodzi dyrektywa, bo inaczej w Polsce prawdopodobnie nic by się w tej sprawie nie zmieniło.

Czy angażowałeś się w działalność związkową? Co o tym myślisz?

Tak, byliśmy uzwiązkowieni w FAU, to jest syndykalistyczny związek zawodowy, odpowiednik Inicjatywy Pracowniczej. Kiedy zdecydowaliśmy, że chcemy się zorganizować, to tylko FAU zgodził się nas przyjąć, bo my oficjalnie nie byliśmy pracownikami i duże związki nie chciały z nami rozmawiać. W związku zbieraliśmy podpisy pracowników pod petycjami np. o dodatek na ubezpieczenie wypadkowe, o zwrot części kosztów sprzętu itp. Firma odmawiała negocjacji, my organizowaliśmy pikety pod ich siedzibą i lokalne dzikie strajki. Problem z działalnością związkową w tej branży jest taki, że kurierów są setki, ludzie się nie znają i trzeba ich dosłownie łąpać na ulicy i informować o istnieniu i działalności związku. To zupełnie inny grunt niż zakład pracy, w którym ludzie widują się codziennie, jedzą razem obiady i spędzają razem przerwy. W platformie organizacja pracowników zajmuje nieporównywalnie więcej czasu i energii, a ludzie często pracują tylko kilka miesięcy, więc raz stworzona or-

ganizacja może szybko się rozpaść i trzeba ją ciągle tworzyć na nowo.

Dłatego my w pewnym momencie skupiliśmy się na działalności medialnej, nagłaśnianiu nielegalnych działań firmy, współpracy z aktywistami i badaczami z uniwersytetów i lokalnymi politykami, żeby w ten sposób wywierać nacisk na firmę. Udało się nagłośnić wiele problemów. Związkowi nie udało się przepchnąć głównych postulatów, ale odnieśliśmy kilka pomniejszych sukcesów, na przykład firma wprowadziła mały ryczałt na koszty sprzętu. Związek był też po prostu siecią wsparcia dla kurierów i to stanowiło jedną z jego głównych wartości.

Czy na koniec sam zrezygnowałeś z pracy, czy padłeś ofiarą nagłego wycofania się Deliveroo z Niemiec?

Pod koniec lata 2019 roku Deliveroo nagle przestało istnieć. Ogłosili, że kończą działalność w Niemczech. Dosłownie w poniedziałek wysłali nam maila, że w piątek zwijają interes. Ponad 2000 kurierów w całym kraju straciło pracę. Zaoferowali nam po dwieście czy trzysta euro, żebyśmy rzekli się jakichkolwiek potencjalnych roszczeń wobec nich. Razem z trzema kolegami ze związku zdecydowaliśmy, że nie weźmiemy tych pieniędzy, tylko pójdziemy do sądu. Chodziło o to, żeby sąd sprawdził czy my przez ten cały czas nie powinniśmy byli być zatrudnieni na etacie. W takich sprawach sąd nie sprawdza jaką umowę pracownik podpisał z pracodawcą, bo wiadomo, że taka ogromna platforma jak Deliveroo może ludziom podsuwać jakiekolwiek śmieciowe umowy, a ludzie je podpiszą, bo muszą coś jeść. Więc sąd sprawdza czy praca spełniała definicję umowy o pracę czy nie. Jeśli spełniała, to znaczy, że zaszedł stosunek pracy i umowy na samozatrudnienie były wadliwe, bo to powinny być etaty.

My chcieliśmy iść do sądu już wcześniej, ale baliśmy się, że nas za to zwolnią, więc poszliśmy dopiero, jak firma ogłosiła, że się zwiija. Nas w sądzie reprezentował prawnik związkowy, a Deliveroo prawniczka, która próbowała między innymi przekonać sędziego, że byliśmy złymi pracownikami. Miała nasze dane z aplikacji i pokazywała na przykład kto się kiedy spóźnił do pracy. W każdym razie sprawa niestety zakończyła się na wstępnym etapie. Deliveroo nam w pewnym momencie zaproponowało po kilka tysięcy euro, żeby-

śmy się od nich odczepili, a my byliśmy bez pracy i bez dochodu, a musieliśmy płacić czynsze i coś jeść, więc wzięliśmy pieniądze. Jeden kolega, który akurat miał za co żyć, nie poszedł na tę ugodę i pomysł był taki, żeby go dalej wspierać w procesie. W tym momencie sprawa zrobiła się już polityczna, chodziło o stworzenie precedensu i uzyskanie oficjalnej wykładni sądu na temat tego czy platformy muszą dawać kurierom etaty czy nie. Niestety sprawa się skończyła kiedy ten ostatni kolega zatrudnił się w innej firmie kurierskiej na samozatrudnieniu, połamiał się na rowerze, trafił do szpitala i zbankrutował. Deliveroo

zaproponowało mu wtedy dość dużą kwotę, której on potrzebował, a my ani związek nie byliśmy już w stanie zapewnić takiego wsparcia finansowego. Więc ta ostatnia sprawa też się zakończyła ugodą. Żałuję, że nie udało się tego wtedy dociągnąć do końca i wygrać z korporacją. Ale z drugiej strony Deliveroo było ostatnią platformą z takim modelem zatrudnienia w Niemczech. Te, które przyszły potem, Gorillaz, Flink, Wolt, Uber Eats itd. oferowały już etaty i opłacały ubezpieczenia. Myślę, że naszą działalnością związkową i tym procesem przyczyniliśmy się trochę do zmiany standardów na lepsze.

Normalne warunki pracy

Cześć Stanisław. Jesteś kurierem, ale też przewodniczącym Konfederacji Pracy Kurierów Pyszne.pl. Ale zanim Cię o to zapytamy, zacznijmy od początku: jak znalazłeś się w pracy dla Platform? Kiedy?

Pracować w Pyszne zacząłem w lutym 2022 roku. Szukałem wtedy dodatkowego zajęcia i kurierka wydała mi się ciekawą opcją.

Lubisz tę pracę? W ogóle to jest w niej jest ciekawego?

Lubię, fajnie jest pokręcić się po mieście, zwiedzić nowe miejsca i poznać nowych ludzi. Ogólnie sędzę, że sama praca jest naprawdę bardzo spoko.

A czy są jakieś ciemne strony tego zawodu?

Branża kurierska jest obecnie strefą chaosu. Brakuje jasnych reguł, które gwarantowałyby minimalne standardy. Powoduje to wyścig w dół - firmy systematycznie pogarszają warunki pracy.

Czy miałes w pracy jakas sytuację, gdy inne osoby (dostawcy) Ci pomogli? Czy była jakas sytuacja gdy naprawdę sie bałeś?

Wiele razy pomogli mi inni dostawcy, szczególnie na początku pracy musiałem się wiele nauczyć i koleżanki i koledzy chętnie służyli mi radą. Nie miałem sytuacji, w której czułbym się zagrożony, jednak zdarzały

mi się niebezpieczne sytuacje na drodze - na szczęście obyło się bez obrażeń.

Co się stało, że zająłeś się kwestiami związkowymi?

Dość szybko po rozpoczęciu pracy zauważyłem wiele rzeczy, które uznałem za nieakceptowalne, wynikały one z ogromnej przewagi, jaką ma firma względem poszczególnych pracowników. Związek zawodowy daje nam narzędzie to zredukowania tej dysproporcji sił. Pracownicy, którzy trzymają się razem mogą więcej.

Jak wygląda rzeczywistość związkowa? Na czym polega Wasza działalność?

Prowadzimy negocjacje z firmą, przedstawiamy nasze postulaty, zbieramy informacje, interweniujemy w indywidualnych sprawach naszych członków. Staramy się pomóc każdemu kurierowi, który się do nas zgłosi. Pracy bywa czasem sporo, na szczęście mamy zaangażowanych członków, którzy pomagają pisać pisma, przygotowują grafiki czy materiały wideo.

Gdybyś miał wskazać 3 najpilniejsze sprawy do załatwienia w pracy jako Dostawcy dla Platform, to co by to byłyby?

Normalne warunki zatrudnienia - czyli koniec z pośrednikami, ryzykownymi schematami optymalizacji podatkowej, brakiem standardowych uprawnień takich jak płatny urlop.

Jasne i przejrzyste zasady dotyczące wykonywania pracy, działania algorytmu, kontaktów z dyspo/supportem itp.

Stabilność warunków pracy i wynagrodzeń. Koniec z pogarszaniem sytuacji kurierów metodą gotowania żaby.

Wasz największy sukces?

Rok temu w zimę odbył się strajk kurierów Pyszne.pl, głównym powodem był fakt, że firma wprowadziła bonus za pracę w warunkach zimowych jedynie w trzech miastach w Polsce. Pogoda daje się we znaki wszystkim jednakowo, więc powszechnie uznano to za niesprawiedliwe. Dzięki mobilizacji strajkujących w tym roku bonus zimowy był we wszystkich miastach w kraju.

A co utrudnia działalność związkową?

Prawo regulujące działalność związków w Polsce nie jest dostosowane do współczesnej rzeczywistości. Brakuje uwzględnienia

choćby specyfiki zatrudnienia na umowie zlecenie. Skandalem jest naszym zdaniem brak upoważnienia związków do prowadzenia bezpośredniej komunikacji elektronicznej z pracownikami, np. za pomocą listy mailingowej.

Jako związkowcy zajmujecie się tylko sytuacją na styku pracownik-Platforma? A czy zdarzyło się Wam podejmować interwencje w sytuacji konfliktu między Pracownikiem a Klientem?

Nie było jeszcze takiej sytuacji. Poruszaliśmy temat stosunku niektórych resto do kurierów, uważamy, że nie powinny zdarzać się sytuacje, gdy kurier zmuszony jest czekać na odbiór na zewnątrz w złej pogodzie (a resto ma miejsce w środku) bądź np. odmawia się mu możliwości skorzystania z toalety. Szczęśliwie są to sytuacje bardzo rzadkie.

Unia Europejska uchwaliła Dyrektywę o Pracy dla Platform, w ciągu dwóch lat ma być wdrożona w Polsce. Co o niej myślisz?

Widzę dużą szansę na poprawę sytuacji ale też mam wiele obaw. Powiem tak: obserwujemy od paru lat systematyczne pogarszanie warunków pracy w branży kurierskiej, dyrektywa daje nadzieję na zatrzymanie tego procesu. Nie za bardzo widać alternatywę, nie możemy biernie czekać. Uważamy, że trzeba spróbować zawalczyć w rządzie prawo, które będzie możliwie korzystne dla pracowników. Lobbyści platform działają na tym polu od dawna, nie powinniśmy oddawać im go walkowerem.

Na koniec pytanie praktyczne: Gdybyś mógł coś poradzić osobom, które właśnie zaczynają pracę jako Dostawca, co byś im powiedział? Na co powinni zwrócić uwagę, a czego powinni unikać?

Wszystkie reklamy i obietnice platform i partnerów należy traktować ostrożnie. Warto mieć na uwadze sezonowe zmiany w branży, zimą łatwiej o zamówienia czy godziny pracy ale latem mogą być z tym problemy - niestety stabilność i przewidywalność zarobków jest bardzo ograniczona, co nie powinno mieć miejsca. Strategia firm polega często na braku jasnych reguł i informacji, warto porozmawiać z innymi kurierami i dowiedzieć się, jak wygląda sytuacja na konkretnej platformie czy w konkretnym mieście.

Blokada za wypadek

Cześć Angelika, dziękujemy, że znalazłaś dla nas czas. Powiedz nam coś o sobie, jak znalazłaś się w pracy jako Dostawca dla Platform?

Mam na imię Angelika, lat 34. Pracować na platformach delivery zaczęłam w marcu tego roku, skuszona zarobkami, gdyż Krzysiek, mój parter z którym jestem już 10 lat, zarabiał całkiem duże pieniądze na delivery.

Na jakich Platformach pracujesz? Rower, skuter, może auto? Masz działalność czy przez Partnera?

Obecnie pracuję na Glovo i Uber Eats. Jeżdżę na rowerze, zatrudniona jestem jak wszyscy inni poprzez Partnera Flotowego na umowę zlecenie lub użyczenia pojazdu.

Lubisz tę pracę? Jest w niej coś ciekawego?

Czy lubię tą pracę? Myślę, że na swój sposób lubię. Mogę wyjść z domu, wsiąść na rower i sama „być swoim szefem”. Sprawia mi również satysfakcję, gdy klient dostanie swoje jedzenie, bo wiem, że to pewnego rodzaju pomoc a jestem osobą, która lubi pomagać.

W ogóle to masz inną pracę, czy Dostawy to jedyne Twoje źródło utrzymania?

To moje jedyne źródło utrzymania, jednak patrząc na to co się dzieje, będę zmuszona szukać innej pracy.

Rozmawiamy, bo wiemy, że niedawno miałaś wypadek w pracy. Co się stało?

Tak, miałam mały wypadek. Wypożyczony rower miał awarię hamulców, nie dałam rady wyhamować i kołem uderzyłam w krawężnik przewracając się razem z rowerem na rękę,

czego konsekwencją było zwichnięcie lewej ręki. A to uniemożliwiło mi dalszą pracę - prowadzenie roweru mając spuchniętą rękę i uszkodzoną jest niebezpieczne.

Zgłaszałaś to do Supportu Glovo? Coś pomogli?

Support Glovo poinformowałam następnego dnia, gdy nie mogłam odwołać godzin a ręka bolała mocniej i niestety też była mocniej napuchnięta. Poinformowałam również Partnera Rozliczeniowego o kontuzji. Hmm, Support Glovo nie zrobił nic. Dostałam tylko skopiowaną formulkę, jak zawsze gdy piszemy do Supportu - dostajemy „kopiuj - wklej” jako odpowiedź.

Jak zdrowie po wypadku? Jak sprzęt? Jakie „straty”?

Po wypadku jest lepiej, jednak nie do końca sprawność wróciła. Straty były takie, że przez 2 dni miałam zablokowane konto przez Glovo, bo godzin nie udało się „usunąć”, tak stwierdził pracownik supportu Glovo.

A jak z Twoim ubezpieczeniem zdrowotnym? Masz jakiegokolwiek? Byłaś u lekarza?

Ogólnie to wiem, że ubezpieczenie powinienam mieć, ale u lekarza nie byłam. W poniedziałek muszę zgłosić się do lekarza, gdyż ja choruję na astmę oskrzelową i potrzebuje recepty, wtedy będę na 100% wiedziała jak z ubezpieczeniem.

Jeszcze Cię dopytamy o postawę Glovo. Platforma twierdzi, że wszyscy Dostawcy są przez nich objęci dodatkowym ubezpieczeniem wypadkowym. Nie mają opłaconego normal-

nie ZUSu, ale mają opłacone prywatne ubezpieczenie. Ktoś Ci coś zasugerował w tej sprawie? W ogóle poinformowali Cię o tym?

O tym ubezpieczeniu wypadkowym dowiedziałam się w dniu zgłoszenia wypadku do Supportu Glovo. Jednak i tak nie działało, gdy tylko weszłam w link podesłany przez pracownika Supportu. Więc nie ma to żadnego realnego działania.

Czekaj, bo tu nam coś umknęło, coś bardzo ważnego. Chcemy się upewnić: po wypadku, zostałeś ukarana blokadą konta na dwa dni i nikt się nie zainteresował Twoim losem?

Tak, zostałam ukarana blokadą na dwa dni. Bo ani ja nie mogłam zrezygnować z godzin na tamten dzień (było za późno) ani Support tego nie zrobił po zgłoszeniu zdarzenia. A żeby się skontaktować z supportem musiałam się zalogować, czyli być online (tak

zwana sesja), żeby zgłosić kontuzję/wypadek, nie akceptowałam zleceń i dostałam blokadę konta na dwa dni.

W rowerze nie zadziałały hamulce, a Ty masz wynajmowany rower, tak? Jakie w ogóle masz warunki wynajmu? Rower jest objęty serwisem?

Tak, rower był serwisowany. Wynajmowałam go od firmy nie będącej częścią ani Glovo ani innych Platform. Problem z hamulcami miałam wcześniej i zgłaszałam to. Ponoć naprawili ale po naprawie, 2 dni i znów hamulec był do naprawy. Zmieniłam firmę od wynajmu roweru i teraz jest dobrze.

I co dalej? Będiesz dalej pracować?

Co dalej? Teraz dalej pracuję na Delivery na Platformie Uber Eats. Póki co dalej planuję pracować na Delivery, ale nie wiem czy wrócę do Glovo.

Nieustanna manipulacja

Powiedz nam coś o sobie, jak znalazłeś się w pracy jako dostawca dla Platform?

Mam na imię Franek, mam 28 lat, jako dostawca dla Platform pracuję od 2020 roku, a jako dostawca zacząłem wcześniej, bo już w 2019. Jako kurier zacząłem pracować w czasie studiów aby się utrzymywać. Wybrałem pracę dostawcy, bo wówczas chętnie zatrudniali studentów, a do tego od zawsze bardzo lubiłem jeździć na rowerze – przez pewien okres rower był moją pasją.

Pierwszą firmą dla której dostarczałem była PizzaPortal, działająca w ramach przedsiębiorstwa restauracyjnego Amrest. Dostarczaliśmy zamówienia z restauracji Amrestu – KFC, Bur-

ger King, PizzaHut. Na start oferowano umowę zlecenie na pensji minimalnej i wszystkie potrzebne narzędzia – telefon, torbę, ciuchy i rower. Amrest sprzedał PizzaPortal Platformie Glovo, a oni natychmiast ją zamknęli.

Pierwszą strictę platformową pracę kurierską wykonywałem dla Wolta. Zatrudniłem się jako student w 2020 roku. Wolt wtedy dopiero wchodził na polski rynek i warunki jakie oferowali były, w porównaniu do dzisiejszych, naprawdę niezłe – umowa zlecenia z gwarantowaną stawką godzinową, bonusy. W tamtym czasie za dostarczone zamówienie płacili nam połowę gwarantowanej stawki godzinowej, to znaczy że od trze-

ciego zamówienia zrealizowanego w ciągu godziny naliczałeś te kwotę jako bonus. Do tego plecak i ubrania. Pracowałem dla nich z przerwami jakieś dwa lata. Zrezygnowałem, kiedy zaczęli wypychać nas na umowy partnerskie i działalność gospodarczą.

Poza Woltem, czy pracowałeś też na innych Platformach? Pracujesz rowerem? A może skuter lub auto? Teraz masz działalność czy przez Partnera?

Pracowałem zawsze i pracuję nadal na rowerze. Odkąd jest to konieczne mam umowę z Partnerem. Pracowałem już na wielu platformach: Wolt, Glovo, Uber Eats, Bolt, Stuart, SzamaExpres. Miałem okres zatrudnienia we wspomnianej już PizzyPortal, a także Pyszne.pl i norweskiej Foodorze.

Ile dni i godzin pracujesz w tygodniu?

W okresach, w których kurierka była moim głównym źródłem zarobku pracowałem między 1/2 a 3/4 etatu. Najdłużej pracowałem w ten sposób około roku. Od ostatniej zimy jeżdżę jednak bardzo mało, ponieważ zaczęły odzywać się moje plecy. Na dłuższą metę ta praca nie jest zdrowa.

Wspomniałeś, że pracowałeś w Norwegii. Powiedz: czym różni się praca w Norwegii od pracy w Polsce? Wiadomo, że zarobkami, ale chodzi też o inne kwestie: warunki pracy (szczególnie zimą), poszanowanie praw pracowniczych, w jaki sposób byłeś tam zatrudniany? Istnieje tam partnerzy flotowi?

Pracowałem latem, więc nie doświadczyłem srogich skandynawskich zim. Oslo, gdzie stacjonowałem jest pagórkowate, więc korzysta się tam raczej z rowerów elektrycznych - własnych lub wypożyczanych. Foodora nie oferowała rowerów pracownikom. Był Hub, w którym można się było potencjalnie ogrzać lub zjeść coś w trakcie przerwy. Odbływały się tam dyżury serwisowe, więc mogłeś za darmo wyregulować rower lub naprawić jakąś drobną usterkę. Każdy pracownik otrzymywał plecak, kask, pokrowiec na telefon oraz powerbank. Wszystko należało zwrócić po skończeniu umowy. Widać było, że w deliwerce pracowali głównie migranci, Norwegowie pracowali w restauracjach jako kelnerzy i wydawali nam jedzenie. Sądzę, że głównie z powodu różnic w statusie symbolicznym tych dwóch zawo-

dów. To było ciekawe do obserwacji kilka lat temu, choć jest dla mnie mniej zaskakujące teraz, kiedy w Polsce odtworzyliśmy ten sam podział.

Jeśli chodzi o umowy, to istniały trzy możliwości. Zatrudnienie bezpośrednio przez Foodorę, zatrudnienie jako freelancer (przez foodorę lub na własnej działalności). No i zatrudnienie przez partnera. Z pierwszej nie mogły korzystać osoby z tymczasowym pozwoleniem na pracę - jak ja. To było oferowane pracownikom z dłuższym stażem i te osoby mogą należeć do związków zawodowych. Kolejna forma, jako freelancer zatrudniony przez foodorę, była najpopularniejszą formą zatrudnienia. Zaś opcja zatrudnienia przez partnera była marginalna i pozwalała przede wszystkim odliczyć od podatku niektóre koszty uzyskania przychodu - czyli np. paliwo. Jednak rynek partnerów taki jaki znamy w Polsce praktycznie nie istnieje, bo o ile wiem istnieją tylko dwie firmy oferujące taką usługę.

Ja pracowałem jako freelancer. Na tej umowie płaciłem składkę zdrowotną i byłem ubezpieczony, nie wiem jednak czy miałem prawo do płatnego urlopu zdrowotnego. Po strajkach w 2019 wprowadzono system minimalnego wynagrodzenia godzinowego za prace wraz z dodatkowymi bonusami od ilości zamówień. Ale dotyczy on tylko pracowników zatrudnionych bezpośrednio w Foodorze. Ja jako freelancer mogłem wybrać między dwoma rodzajami rozliczeń - albo sztywną stawką godzinową (w okolicy pensji minimalnej) albo płatność od zamówienia, bez jakichkolwiek gwarancji.

Generalnie dało się odczuć, że istnieją dwa światy w tej Platformie - pracowników zatrudnionych bezpośrednio i freelancerów. Ten podział w typie oferowanej umowy akumulował wiele innych, przede wszystkim etnicznych i kulturowych podziałów, a różnice w statusie były widoczne. To z pewnością okoliczność, która mogła wpływać na kierunek działań związku, jako, że mogły do niego należeć tylko te osoby, które zostały w pewnym sensie wyróżnione.

Ale to wątek, który zdaje się powraca dosyć często w kontekście związków zawodowych, i który na pewno warto przemysleć na naszym podwórku, gdzie bardzo duża ilość pracowników platform nie jest obywatelami Polski.

A dla Ciebie samego, to ta praca była koniecznością czy wyborem? Jest w niej coś fajnego?

To był wybór. Ja bardzo lubiłem (i nadal lubię, choć nie w tym stopniu co kiedyś), jeździć na rowerze. Niesamowitą przyjemność sprawiało mi, że mogłem spędzać dzień aktywnie fizycznie. Po paru tygodniach wchodziłem w rodzaj transu, a pracę traktowałem trochę jak trening. Do tego w tamtym czasie ceniłem sobie to, że mogę pracować sam, bo jestem osobą nieśmiałą. Jeśli ktoś kocha rower, a jazdę na rowerze, naprawdę można kochać – to ta robota sama w sobie wydaje się być niezwykłym przywilejem. Zarabiać pieniądze za jazdę rowerem. Wyobrazasz to sobie?

W emailu do nas, napisałeś dużo krytycznych uwag o pracy dla Platform. A gdybyś wskazał trzy najważniejsze problemy w tej pracy?

Jest całe mnóstwo problemów związanych przede wszystkim z tym co trafnie nazywacie „algorytmizacją pracy”, czyli możliwością nieustannej manipulacji warunkami zatrudnienia, jakiej mogą dokonywać platformy przy pomocy algorytmów.

W rezultacie pierwszym i głównym problem są w mojej opinii wciąż zmieniające się sposoby wyliczania stawki wynagrodzeń za pracę i w rezultacie zmieniające się pensje, czas pracy potrzebny dla uzyskania podobnego wynagrodzenia itd.

Ala chodzi również o algorytmizację pewnych funkcji, które dotychczas pełnili ludzie, i które moim zdaniem, nadal powinny być wykonywane przez ludzi – jak na przykład pomoc techniczna, tzw support, z którym kontaktujesz się w przypadku nagłych problemów.

W tym momencie, na niektórych platformach pracownik nie może otrzymać informacji inaczej niż poprzez rozmowę z chat botem – również informacji związanych z warunkami wyliczania pensji itd. To niezwykle deprymujące i pozbawiające sprawczości. I zagadnieniem nie jest tu jedynie dostęp do informacji, a w rezultacie możliwość podejmowania racjonalnych decyzji, ale też możliwość wymiany afektywnej i poznawczej w obrębie relacji międzyludzkich, które są kluczowym elementem potrzebnym w każdej zdrowej kooperacji. I tego nie ma, gdyż na najbardziej elementarnym poziomie jest zastępowane kodem. W rezultacie coraz trud-

niej jest samoorganizować się pracownikom, podnosić wspólne postulaty itd. Jako pracownik masz poczucie pracy w społecznej próżni, w której jedynie otrzymujesz polecenia od szefa-widmo. Generalnie na platformach funkcją algorytmu jest alienacja i to się świetnie udaje.

Trzecim problemem, który obserwuję od kiedy pracuję platformowo, jest niemal wykładnicze pogarszanie się warunków zatrudnienia. To naprawdę oburzające: obserwować jak rynek, który rośnie i zatrudnia wciąż więcej pracowników, obniża warunki proporcjonalnie do swojego rozwoju. Od wypychania pracowników na umowy flotowe, przez przenoszenie na pracownika niektórych kosztów np. poprzez obowiązek zakupu od pracodawcy narzędzi pracy w postaci torby termicznej, kończąc na co raz to mniejszych stawkach za przejazd. Zatem nie chodzi tylko o to, że warunki na platformach są złe, ale że są co raz gorsze. I uważam to za cechę systemowa zatrudnienia platformowego.

Czy rozmawiałeś o tym z innymi osobami pracującymi dla Platform? Co one na to?

Otóż tak, ale nie za dużo. Oczywiście wszyscy chętnie narzekają, ale realnie łatwiej jest tę robotę rzucić niż próbować coś zmieniać. Zaś wspomnianie o instytucji związku zawodowego zazwyczaj kończy się sarkastycznymi uwagami na temat ustrojów totalitarnych.

Jak myślisz, jak możnaby uzdrowić tą sytuację?

Część patologii, o których pisałem dotyczy mechanizmów maksymalizowania zysku, który na rynku pozbawionym regulacji jest jedyną wykładnią działania. Właśnie dlatego stworzyliśmy prawo, które ma zabezpieczać racje pracownika, a nie jedynie przedsiębiorstwa. Chodzi po prostu o umowy, które właściwie opisują zachodzące stosunki pracy między podmiotami oraz określają minimalne wynagrodzenie należne za każdą przepracowaną godzinę. Tymczasem według mojej obecnej umowy „praca”, którą wykonuje polega na wynajmowaniu roweru partnerowi flotowemu, któremu to platformy płacą arbitralne stawki za przewóz towarów w ich imieniu. To absurd. Na najbardziej podstawowym poziomie chodziłoby więc o odpowiednią regulację zatrudnienia, zaczynając od wprowadzenia pensji minimalnej.

Natomiast problem algorytmizacji jest bardziej złożony i nie zostanie rozwiązany poprzez samo uregulowanie pensji i jak sądzę, będzie dotyczył co raz większej ilości zawodów. Izolowanie pracowników za pomocą kodu jest opłacalne w każdym wymiarze, zaczynając od tego że algorytm jest tańszy niż praca człowieka i będzie implementowany wszędzie tam gdzie jest to możliwe. Jako sposób przeciwdziałania widzę po prostu oddolną samoorganizację, tak aby kod znajdował odbicie w postaci ludzkiej kooperacji, najlepiej zinstytucjonalizowanej, a w rezultacie mającej największe szanse wpływu na tworzenie prawa i kontrolę jego egzekwowania. Uważam, że nie znamy jeszcze w pełni potencjalnych kosztów jakie mogą ponosić pracownicy za sprawą algorytmizacji. Chodzi o to by tworzyć skuteczne formy przeciwdziałania tym zmianom, które będą negatywnie odbijać się na warunkach pracy.

A czy sam kiedykolwiek spotkałeś się z jakąś aktywnością Związków Zawodowych w tym sektorze? Miałeś jakiekolwiek kontakty ze Związkami?

Działalność związków szczególnie rzuciła mi się w oczy w Norwegii. Foodora ma za sobą okres potężnych strajków, w tym sześciotygodniowy strajk w 2019 roku, po których doszło do uzwiązkowienia. Pracownikom udało się wywalczyć bardzo dużo, bo oprócz spełnionych postulatów o podwyżki i prowizje do wcześniejszej emerytury, stworzyli bardzo mocną organizację pracowniczą, która jest w dialogu z zarządem Foodory do dzisiaj.

Ja trafiłem do Foodory w kilka lat po owych strajkach. Z mojej perspektywy wyglądało to tak, że około raz w tygodniu odbywały się otwarte spotkania online z przedstawicielami związku, na które mógł dołączyć każdy pracownik. W trakcie informowano o przebiegu ostatnich rozmów z Foodorą, można też było wnieść postulaty, które powinny zostać wniesione w trakcie kolejnych rozmów przez przedstawicieli związku. Bardzo mi to imponowało.

Co do Polski, to wiedziałem, że powstał związek w Pyszne.pl, jednak tam pracowałem tylko przez kilka miesięcy. Wiem, że niedawno powstała inicjatywa pracowników kurierów przy OZZIP, i to kurierów zatrudnionych platformowo. To ogromny krok naprzód, bo stanowi chyba stu procentowy przyrost organizacji pracowniczych na platformach w Polsce.

Na koniec jeszcze pytanie o unijną Dyrektywę o Pracy dla Platform? Myślisz, że jej wdrożenie w Polsce może zmienić sytuację?

Tak, słyszałem o tej Dyrektywie i uważam, że wprowadzenie proponowanych w niej zmian za oczywistą konieczność, z wymogiem uregulowania stawki minimalnej na czele. Równocześnie wiem, że większość dużych platform jest ogromnie zadłużona i te zmiany mogą mocno wpłynąć na ich „stabilność”. Dlatego po cichu liczę, że zmiany te przyniosą rodzaj resetu monopolu na rynku, który pozwoliłby wejść do gry bardziej oddolnym, kto wie, może nawet spółdzielczym inicjatywom.



Do naszych Koleżanek i Kolegów, Kurierów i Kurierek

W ostatnich latach dostarczanie produktów za pośrednictwem kurierów stało się w naszym kraju masowe. Coraz więcej osób posiadających rower, skuter lub samochód decyduje się na pracę w jako kurier lub dostawca. Traktują to jako podstawowe źródło utrzymania, albo jako pracę dodatkową. Ofert pracy dla kurierów, dostawców jest mnóstwo, ich ilość jest chyba niespotykana w żadnym innym zawodzie. Jednocześnie, wymagania dotyczące wykształcenia, doświadczenia są niewielkie. Doręczyciele wydają się bardzo ważni dla gospodarki kraju, a pandemia i trwające lockdowny jeszcze bardziej to uwioczniły. Jednocześnie coraz więcej firm decyduje się na sprzedaż swoich towarów i produktów z dostawą do domów, biur, paczkomatów. Wraz z tym pojawiają się nowe modele pracy i nowe sposoby wyzysku pracowników i pracowniczek.

Takie firmy jak Wolt, Uber, Pyszne.pl, Stuart, Glovo, to dzieci ewolucji na rynku dostaw, ale jednocześnie nowa forma wyzysku. To rodzaj pracy, stosunkowo nowa w naszym kraju, ale wcale nie nowa na świecie. Opiera się on na tzw sharing economy (gig economy) i funk-

cjonowaniu wszystkich usług, świadczonych przez firmę, za pośrednictwem platformy elektronicznej o zasięgu globalnym.

Firmy te pojawiły się w kraju około 10 lat temu i zaoferowały pracownikom „wolny wybór godzin” oraz pensję z dużymi bonusami. Jednocześnie nie stawiały zbyt wygórowanych oczekiwań wobec pracowników. W zasadzie każdy, jeśli tylko chciał mógł dla nich pracować.

Dla wielu osób taka praca wydaje się idealna: decyduję kiedy pracuję, wynagrodzenie jest zależne tylko od mojego zaangażowania, poza podstawowym narzędziem pracy (rower, skuter, auto) w zasadzie nie ma innych wymagań. A jeśli nawet i tego nie posiadam, istnieją firmy (tzw Partnerzy) którzy pomogą mi w organizacji dokumentów i pojazdu.

Jednak to co początkowo wydaje się wspinałą inicjatywą, z czasem okazuje się po prostu wyzyskiem. Platformy to mgliste środowisko pracy, które ciągle się zmienia i nie zapewnia jakichkolwiek standardów pracy. Nie jesteśmy pracownikami, jesteśmy „współpracownikami”, „podwykonawcami” ewentualnie „partnerami”. Platformy nicze-

go nie gwarantują, za nic nie odpowiadają. Nie zapewniają minimalnego wynagrodzenia, ubezpieczenia socjalnego i zdrowotnego, nie dbają o bezpieczeństwo pracowników, nie pokrywają jakichkolwiek wydatków związanych z wykonywaniem pracy. Nawet za odzież do pracy musimy płacić sami - i to pracodawcy! Przerzucili na nas całą odpowiedzialność za warunki. Jednocześnie manipulują nami, nie stosując jasnych i przewidywalnych kryteriów wynagradzania. Nasza pozycja nie zależy od naszego zaangażowania, ale od ocen otrzymywanych przez odbiorców przesyłek oraz od algorytmu stosowanego przez firmy. Algorytmu, który oczywiście jest największą tajemnicą firmy. Najlepszym przykładem tej manipulacji jest zastosowanie słynnego „mnożnika“. Rekrutując nowego pracownika firmy deklarują wynagrodzenie np. 15 pln za dostarczone zlecenie oraz wyjątkowe atrakcyjne „mnożniki“. Ale kiedy jednego dnia mnożnik może wynieść np. 150%, to drugiego dnia może wręcz obniżyć stawkę! Kto i kiedy ustala wysokość mnożnika? Algorytm! Pracownicy nigdy nie wiedzą kiedy i jaki mnożnik zostanie zastosowany.

Jak widzicie, platformy sprytnie unikają jakichkolwiek zobowiązań wobec nas jako pracowników. Wszystkie koszty, wszystkie ryzyka (zarówno dotyczące zarobków, jak i naszego bezpieczeństwa i zdrowia) są ponoszone przez nas, przez pracowników. Platformy niczym nie ryzykują, my ryzykujemy wszystkim: pieniędzmi, bezpieczeństwem, zdrowiem.

Platformy są w pełni świadome tego, że sprytnie uciekły od jakichkolwiek zobowiązań wobec nas. Dlatego nazywają nas „współpracownikami“, „samozatrudnionymi“, „podwykonawcami“, i podkreślają, że ten charakter współpracy jest dla nas korzystny: daje wolność i swobodę! Ale czy naprawdę jesteśmy „współpracownikami“? Czy jeśli bylibyśmy równym partnerem dla Platform mieliśmy możliwość własnego ustalania swojego wynagrodzenia (lub je negocjować), wspólnie ponosilibyśmy ryzyka. Jeśli zaś bylibyśmy „podwykonawcami“ sami moglibyśmy dokonywać wyboru klientów, godzin pracy, stawek, itp. A tak nie jest. O wszystkim decyduje algorytm a my mamy kontakt tylko z botem z aplikacji!

Platformy są też świadome tego, że naruszają prawo. Oraz tego, że praca dla nich wcale nie jest atrakcyjna. Dlatego wymyśliły system „Partnerów“. To nic innego, jak sieć firm, działających na lokalnych rynkach, które są pośrednikami między pracownikami a platformami, pijawkami, które żyją z procentu od naszych zarobków. Jeśli nie masz dokumentów pozwalających na pracę, jeśli nie masz pieniędzy na rower, wszystko to „załatwi“ ci Partner. Firmy te oczywiście też nie zatrudniają legalnie pracowników, a dzięki sieci spółek często nawet nie płacą podatków, mimo że pobierają je od pracowników.

W ten sposób platformy po raz kolejny umyślają rękę: gdy media ujawnią jakieś nieprawidłowości to zrzucąją winę na konkretnego Partnera, a ten natychmiast zamyka swoją firmę i w jej miejsce uruchamia następną.

Platformy mają też świadomość, że praca u nich nie jest wcale atrakcyjna finansowo. Potwierdzają to też badania socjologiczne przeprowadzone wśród pracowników: stanowcza większość z nich nie pracuje dłużej niż 3 miesiące!

Ale i na to platformy znalazły rozwiązanie: wspomnieni Partnerzy korzystają często

KIEDY PRACUJĘ I ILE ZAROBIE?

Platformy robią wiele aby utrzymywać kurierów w niepewności i zmusić do ślepej pogoni. Otwierając zapisy do harmonogramu pracy, udostępniają go najpierw tym, którzy realizują wszystkie zlecenia. Platformy manipulują czasem i rejonem pracy: specjalnie zatrudniają za dużo kurierów, aby zmusić ich do niezdrowej konkurencji i ograniczyć ich zarobki.

Do tego dochodzą manipulacje przy wyliczaniu wynagrodzenia kuriera. Np. jeśli miejsce dostawy jest po drugiej stronie rzeki, Platforma wylicza dystans (wg niego może być wyliczane wynagrodzenie) nie wg faktycznej przebytej drogi (dojazd do mostu) tylko wg linii prostej!

Jak w takich warunkach mamy planować nasze życie i codzienne wydatki?

z agencji pośrednictwa pracy w odległych, uboższych krajach, gdzie werbują młodych ludzi, obiecując im atrakcyjne (z ich punktu widzenia) zarobki w Polsce (czyli bogatej Unii Europejskiej). Partnerzy wyrabiają im wizy studenckie (we współpracy z prywatnymi uczelniami), wynajmują im mieszkania, wynajmują im rowery, a gdy ci pracownicy orientują się że zostali bezwzględnie wykorzystani, nie mają jakiegolwiek pomocy aby dochodzić swoich praw. I znów platformy mówią: to nie my! proszę zwrócić się do Partnera!

Oczywiście, pojawiają się zaraz wątpliwości: czy to wszystko jest możliwe? Czy to naprawde może się dziać w XXI wieku, w środku Unii Europejskiej?

Tak, i nie tylko w Polsce, ale wszędzie na świecie gdzie działają Platformy. Bo ten wyzysk jest ich modelem biznesowym, to jest warunek powodzenia ich biznes planu.

W niektórych krajach kurierom udało się jednak wywalczyć swoje prawa!

Hiszpania, wrzesień 2020 - Sąd Najwyższy wydaje wyrok, w którym potwierdza: pracownicy platform internetowych to po prostu pracownicy. Mają zostać objęci wszystkimi prawami pracowniczymi. W styczniu 2021 po innym, długotrwałym procesie sąd w Barcelonie orzekł, że 748 kurierów posiadało nieprawdziwy status „samozatrudnieni”, powinni mieć zwykłe umowy o pracę. Platforma

została zobowiązana do zapłacenia 1,3 mln euro zaległych składek ubezpieczeniowych za lata 2016-2018.

Dwa miesiące po tym zwycięstwie, 11.03.2021 w Hiszpanii ustawa zmieniła się status kurierów pracujących dla Platform. Od tej pory będą oni traktowani jako pełnoprawni pracownicy.

We Włoszech, po orzeczeniu sądu wydanym na początku 2021, 60 tys. kurierów musiało zostać zatrudnionych jako pracownicy i podpisać umowę o pracę z obowiązkiem badań lekarskich, szkoleń i zapewnienia odpowiedniego sprzętu.

To tylko niektóre przykłady.

Także Parlament Europejski dostrzegł ten problem. W grudniu 2021 przedstawił propozycję dyrektywy (druk 2021/0414) mającą uregulować status pracowników Platform. Wg dokumentów unijnych, ponad 4 mln pracowników w UE powinno natychmiast mieć pełnoprawny status pracowników a nie „samozatrudnionych“.

W Polsce mieliśmy już kilka akcji protestacyjnych. W maju 2021 kurierzy w kilku miastach, po kolejnym obcieciu „przelicznika“ zastrajkowali. W konsekwencji platformach wszystkich ich zablokowała.

Jesienią 2022 roku przy Ogólnopolskim Porozumieniu Związków Zawodowych powstał związek zawodowy kurierów pracujących dla jednej z platform. Ogłosili strajk domagając się dodatku zimowego.

ZYSKI FIRMY NASZA STRATA

Ponieważ rynek dostaw za pośrednictwem platform jest wyjątkowo konkurencyjny trwa na nim nieustająca wojna na wyniszczenie pomiędzy największymi graczami. Firmy walczą o każdy fragment rynku, ciągle organizując różne promocje dla klientów. Często obniżając koszty dostawy. To sprawia, że nasze wynagrodzenie za dostawę spada, i spada, i spada. Jednocześnie podnosi się nam wymagania: musisz zrealizować co najmniej 90% otrzymanych zleceń aby dalej dla nas pracować!

I co wtedy?

Zyski platform to nasza praca, nasze zdrowie i nasze bezpieczeństwo.

A CO Z BEZPIECZEŃSTWEM I ZDROWIEM PRACOWNIKÓW?

Czy praca dostawcy jest bezpieczna? Czy poruszanie się rowerem, pod presją czasu, gdy przez pół roku temperaturą są poniżej zera, a na drogach często leży śnieg jest bezpieczne?

Praca dla platform wymaga też od nas ciągłego skupienia uwagi również na telefonie komórkowym! Wszystkie informacje dotyczące naszej pracy są ciągle wyświetlane na ekranie. Platformy więc nie tylko narażają nas na wypadki (chwila nieuwagi), odmrożeniami (obsługa ekranu dotykowego na mrozie) ale również na łamanie prawa (korzystanie z telefonu w trakcie jazdy)!

Więc teraz zwracamy się do Was, Koledzy Kurierzy i Koleżanki Kurierki.

Pracujemy aby żyć. Nie żyjemy po to, by pracować. Postulat ośmiu godzin pracy, ośmiu godzin wolnego czasu i ośmiu godzin odpoczynku nadal jest aktualny. Postulat, który ogłoszono w XIX wieku dobrze pokazuje jak ważne jest zachowanie zdrowych proporcji w codziennym życiu. Pięć dni ośmiogodzinnej pracy z pełnym ubezpieczeniem i prawem do wynagrodzenia nie może być uważane za relikw prehistorii.

Czy pracujemy w szklarniach, na polach, w fabrykach, w sklepach, w biurze, w domu, na ulicy czy na siodełku motocykla lub roweru, potrzeba godnego życia jest wspólna dla wszystkich pracujących i niepracujących. Platformy oferują pracę tak samo jak każda inna firma. Zaczynając pracę rano, zamiast przechodzić przez drzwi budynku, przechodzimy przez bramę cyfrowej aplikacji. Ale nadal pracujemy dla firm i wypracowujemy im zyski. Praca to praca, a my pracownicy pozostajemy pracownikami. Nie ma znaczenia, czy pracujemy trzy, cztery czy osiem godzin. Nie ma znaczenia, gdzie i ile godzin zdecydujemy się pracować. Ważne jest, aby pracować z pełnym wynagrodzeniem i prawem do ubezpieczenia. Abyśmy mogli zorganizować swój czas i nie gonili za kolejnymi wymaganiami i ciągłymi mutacjami cyfrowych aplikacji.

Mamy nie tylko obowiązki. Mamy również prawa. Prawa, które odziedziczyliśmy po poprzednich pokoleniach. Prawo do wy-

grodzienia i ubezpieczenia. Prawo do publicznej służby zdrowia, do publicznej edukacji. Prawo do strajku. Prawo do wstępowania do związków zawodowych. Prawo do poprawy warunków pracy. To są cele, które dotyczą każdego z nas osobiście, ale jednocześnie dotyczą społeczeństwa jako całości. Ale rzeczy, które zostały wywalczone przez poprzednie pokolenia nigdy nie należy uważać za dane nam na zawsze. Musimy o nie dbać. Rozumieemy, że okres, który przeżywamy, jest trudny. Ale każda epoka była i pewnie będzie trudna. I dlatego każdy z nas powinien pomyśleć: czy będę działał dla swojej indywidualnej korzyści, czy dla większej perspektywy, która obejmuje również innych? Czy poświęcę te wywalczone prawa dla chwilowych korzyści, czy też zabezpieczę swoje i innych prawa.

Codzienna rzeczywistość rodzi szereg uzasadnionych pytań. Czy istnieją firmy, które przestały być zainteresowane obniżaniem kosztów pracy, które przestały prowadzić strategię nastawioną na zysk i postanowiły podzielić się z nami swoimi zyskami? Z drugiej strony, dla tych, którzy widzą tą pułapkę, dla tych, którzy nie wierzą, że szef zwariował i rozdaje pieniądze: czy w naszym interesie jako pracowników leży wspieranie firmy, które wykorzystując luki prawne na poziomie krajowym, europejskim i globalnym a przez to radykalnie pogorsza nasze warunki pracy?

Reklamy, slogany i sprytnie sztuczki są skuteczne, ale nie ma pracodawcy czy przedsiębiorstwa, które chcą dzielić się zyskami. Nie ma szefa, który zamierza uczynić nas bogatymi. Ważne, żebyśmy potrafili dostrzec tę pułapkę. Rozumiemy, że wielu nie chce jej widzieć. I wiemy, że mamy różne oceny, różne podejścia. Każdy analizuje fakty, kierując się zdrowym rozsądkiem i wyciąga własne wnioski. Nie jesteśmy mądrzejsi od innych, ale mamy pamięć poprzednich pokoleń i ich walk o nasz dobrobyt. Bo praca była, jest i będzie zawsze pracą. Niezależnie od tego, jaką etykietkę do niej przypniemy. Dlatego zagłębiamy co się za nią kryje. Uważamy, że byłoby szkoda dla wszystkich by pozwolić, aby wykozystali nasze dobre serce, nasz apetyt na pracę, naszą potrzebę życia a w zamian dali nam tylko paciorki i błyskotki.

PRACA CZY ZABAWA?

Platformy starają się odwrócić uwagę od realiów pracy. Często ogłaszają „wyzwania” dla pracowników: Zrealizuj 10 zamówień w 2 dni a otrzymasz 50pln premii! Otrzymaj ocenę od klientów co najmniej 4.9 a otrzymasz przelicznik wynagrodzenia 2.0!

Ale, czy ktokolwiek zrealizował te „wyzwania”? Gdy tylko zrealizujesz 9 zamówień, algorytm nagle nie proponuje Ci zleceń... Albo okazuje się, że musisz pracować w zupełnie innym rejonie miasta, niż robiłeś to dotychczas, i dojazd na miejsce „zje” Ci całą ewentualną premię.

Dlatego domagamy się natychmiast:

- uznania Dostawców za pełnoprawnych pracowników pracujących dla Platform
- umów o pracę z należnym nam ubezpieczeniem zdrowotnym i społecznym
- przejrzystego i jawnego systemu wynagradzania
- pokrywania przez Platformy kosztów wykonywanych pracy: ubioru roboczego, narzędzi niezbędnych do pracy, paliwa

CO DALEJ?

- jeśli chcesz zaangażować się w obronę praw pracowniczych, skontaktuj się np. z Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Inicjatywa Pracownicza (www.ozzip.pl)
- chcesz zadbać o swoje bezpieczeństwo? Ubezpiecz się na wypadek przerwy w pracy. Jeśli pracujesz w Warszawie skontaktuj się z Warszawskim Funduszem Kurierskim (www.warszawskifunduszkurierski.wordpress.com)
- masz inne pomysły, pytania, sugestie? napisz do nas: centrala@zentrale.pl

JESTEŚMY ZENTRALE

Jesteśmy grupą kurierów i kurierek, pracujących w różnych firmach i spółdzielniach kurierskich, w różnych miastach.

Początkowo Zentrale było spółdzielnią kurierską, która działała w trakcie pandemii w 2020 roku w Warszawie. Teraz działamy na rzecz praw pracowniczych. Domagamy się natychmiastowego zakończenia wyzysku pracowników przez różnego rodzaju platformy internetowe, które żyją z naszej pracy, nie przestrzegając żadnych praw pracowniczych.

Chcemy również uświadomić klientom korzystającym z platform, że uczestniczą w wyzysku, że przykładają się do jego istnienia

www.zentrale.pl, centrala@zentrale.pl

WŁAŚNIE TAK WYGLĄDA WYZYSK

redakcja: kolektyw, wydanie II zmienione, Warszawa 2025

	UMOWA O PRACĘ	UMOWA ZLECENIE	PLATFORMY INTERNETOWE
WYNAGRODZENIE	ustalone przed rozpoczęciem pracy, kodeks pracy gwarantuje wynagrodzenie minimalne	ustalone przed rozpoczęciem pracy, gwarantowane godzinowe wynagrodzenie minimalne	nigdzie nie jest ustalone, w całości zależne od „algorytmu”, dowiadujesz się na końcu okresu rozliczeniowego (np. po tygodniu, po miesiącu)
GODZINY I MIEJSCE PRACY	określone	określone	nie określone
DODATKOWE WYNAGRODZENIE ZA PRACĘ W NOCY, W DNI WOLNE	tak	określa umowa	nie
UBEZPIECZENIE SPOŁECZNE (EMERYTALNE)	obowiązkowe (z niewielkimi wyjątkami)	obowiązkowe (z wyjątkami)	nie
PRAWO DO URLOPU PŁATNEGO	tak	brak	nie
URLOP BEZPŁATNY	tak	brak	nie
UBEZPIECZENIE ZDROWOTNE	tak	tak (z wyjątkami)	nie
ODZIEŻ I NARZĘDZIA DO PRACY, ZWROT KOSZTÓW PONIESIONYCH PRZY WYKONYWANIU PRACY	tak	zależnie od umowy	koszt pokrywa pracownik, firma sprzedaje mu odzież (która jest obowiązkowa)
KONSEKWENCJE DLA PRACODAWCY ZA NIEPRZESTRZEGANIE BHP I WYPADKI W PRACY	tak	tak	nie
PRAWO DO UZWIĄZKOWIENIA	tak	w szczególnych sytuacjach	nie
SYTEM PREMII MOTYWACYJNYCH	wynika z regulaminu pracy i umowy o prace	wynika z umowy	nie znany pracownikowi
DODATKOWE WARUNKI WYMAGANE PRZEZ PRACODAWCĘ			wpłata kaucji (czasem weksel inblanco)

'ZENTRALE