

# **Что Государство знает о нашей работе?**

**Государственные  
административные  
органы в Польше  
и работа  
на Платформе  
Доставки**

**отчет 2025**



# Резюме отчёта

Отчёт состоит из двух частей. Первая носит аналитический характер — содержит результаты нашего исследования о том, предпринимает ли государственный аппарат Польши какие-либо действия, связанные с соблюдением трудового права интернет-Платформ Доставки. Во второй части мы представляем наши беседы с людьми, работающими в качестве Доставщиков.

## ЦЕЛЬ ОТЧЁТА

Мы решили проверить, осознаёт ли государственная администрация Польши проблемы, связанные с соблюдением трудового права интернет-Платформ Доставки, и предпринимает ли в этой сфере какие-либо действия. С этой целью мы отправили 35 запросов о доступе к публичной информации в министерства, инспекции, ведомства, профсоюзы и организации работодателей.

## РЕЗУЛЬТАТЫ И ТИПЫ ОТВЕТОВ

Полученные ответы мы разделили на восемь категорий:

**1. Отсутствие ответа** — мы не получили реакции, в том числе от Конфедерации Левиатан (Konfederacja Lewiatan) и NSZZ Solidarność.

**2. Отказ из-за „отсутствия характера публичной информации”** — так ответили несколько отделений Государственной Инспекции Труда (Варшава, Ополе, Познань, Кельце, Люблин, Вроцлав).

**3. Это нас не касается** — некоторые учреждения, такие как ZUS, GITD или CIOP, сочли, что тема не входит в сферу их компетенции.

**4. Без номеров NIP мы не предоставим информацию** — такие ответы мы получили от PIP в Катовице, Щецине и Гданьске; мы расценили это как проявление бюрократической высокомерности.

**5. Не поступало жалоб о нарушениях** — это самая частая категория, включающая ответы от пяти министерств, UKE, PIP в Жешуве, Федерации Польских Предпринимателей, UODO и OPZZ. Особенно нас удивила позиция UODO, чьи представи-

тели публично декларировали мониторинг ситуации, но при этом сообщили, что не зафиксировали ни одной жалобы.

**6. Мы знаем о нарушениях, но...** — PIP в Лодзи и Кракове, а также UOKiK признали, что имели отдельные случаи или сигналы, но не предприняли эффективных действий.

**7. Да, мы знаем о проблеме** — только PIP в Белостоке признала, что проводила проверки деятельности Платформ, включая Bolt Service PL. Было вынесено несколько решений, однако все они касались вопросов охраны труда, а не трудоустройства Доставщиков.

**8. Да, мы контролируем Платформы (но...)** — PIP в Быдгоще предоставила нам документацию по проверкам Bolt Services, но оказалось, что она касалась склада самокатов, а не курьеров.

## ВЫВОДЫ

Собранные ответы показывают, что большинство государственных учреждений избегает ответственности и не предпринимает действий по собственной инициативе. Видно, что администрация действует реактивно, только после получения жалоб — а они поступают редко.

Кроме того, Государственная Инспекция Труда имеет ограниченные полномочия, что делает её практически бессильной перед проблемами лиц, работающих по гражданско-правовым договорам или B2B. Но нам кажется, что даже обладая полномочиями, инспекция всё равно вела бы себя реактивно и консервативно.

Единственным исключением была PIP в Белостоке, которая проявила реальный интерес к проблеме, несмотря на правовые ограничения.

К сожалению, общий образ негативен — государство имитирует действия, а учреждения, ответственные за защиту работников, не предпринимают реальных шагов против патологий рынка труда Платформ. Нам кажется, что такая ситуация просто дискредитирует государственный аппарат, который на это позволяет.

# Кто есть кто

## ПЛАТФОРМА ДОСТАВКИ

Крупная международная компания, обычно с глобальным охватом. Предоставляет услуги посредничества в продаже товаров и услуг через интернет-приложение. Как правило, предлагает продукты из ресторанов, кафе и магазинов, одновременно обеспечивая услугу доставки этих товаров напрямую клиентам в относительно короткие сроки (обычно до 2 часов). Продажа осуществляется через приложение, а доставку выполняют люди, работающие в качестве Доставщиков.

Прибыль Платформы обеспечивают комиссии, взимаемые как с ресторанов и магазинов (до 40% от чистой цены), так и разница между платой за доставку и вознаграждением, выплачиваемым Доставщикам. Дополнительные источники дохода включают, среди прочего, продажу оборудования, необходимого Доставщикам для работы (например, рюкзаков, шлемов, одежды), рекламные контракты с ресторанами и комиссии банков, посредничающих в выплате зарплат. Платформы также могут продавать собственные продукты (так называемые *dark restaurants* и *dark shops*).

Бизнес-модель в кратком виде основана на продаже как можно большего количества как можно более дорогих товаров при минимальных затратах на труд Доставщиков.

Деятельность Платформ сосредоточена на постоянном совершенствовании интернет-приложения и его непрерывном продвижении — как среди конечных клиентов, продавцов товаров и услуг, так и потенциальных работников. Функционированием приложения управляет Алгоритм.

С экономической точки зрения Платформы являются типичным примером современного капитализма. С одной стороны, они получают огромные доходы (например, Uber в 2024 году имел около 178 млрд PLN выручки — столько же, сколько

составляет годовой бюджет всего NFZ в Польше), с другой — официально не генерируют прибыли и не платят налоги.

Платформы могут действовать в разных странах под разными брендами, в зависимости от местных условий.

## АЛГОРИТМ

Ключевой инструмент функционирования Платформы. Это очень сложная компьютерная программа, которая с помощью миллионов инструкций определяет её работу. В общих чертах отвечает за продажи продуктов и управление трудом Доставщиков. Абсолютно ключевой для Платформы — грамотно спроектированный позволяет минимизировать расходы и максимизировать прибыль (например, решает, какие продукты сильнее продвигать среди клиентов — это могут быть те, с которых Платформа получает наибольшую прибыль).

С точки зрения Доставщика Алгоритм имеет ключевое значение: принимает на работу (подтверждает аккаунт Доставщика в приложении), распределяет задания, устанавливает вознаграждение, мотивирует на более эффективную работу и может завершить это сотрудничество (путём блокировки аккаунта).

По очевидным причинам его работа является конфиденциальной. При этом, из-за сложности и постоянных изменений, Алгоритм полон ошибок, которые часто затрудняют или делают невозможной работу Доставщиков.

## ПАРТНЁР ПО ФЛОТУ

Локальная (национальная) компания, выступающая посредником между Доставщиками и Платформой. Введение Партнёров по флоту сняло с Платформы обязанность напрямую нанимать Доставщиков и связанные с этим правовые и налоговые обязательства. Партнёр по флоту нанимает Доставщика,

получая доход от комиссии с его вознаграждения. Формально занимается регистрацией Доставщика в приложении Платформы и предоставляет (часто продавая) оборудование, необходимое для работы.

Часто действует в „серой зоне” — бывает, что под одним названием функционируют несколько компаний, которые быстро создаются и так же быстро закрываются. Деятельность Партнёров по флоту основана на жесткой налоговой оптимизации: Партнёры по флоту — это пустые компании, появляющиеся и исчезающие.

В то же время они играют важную роль, усложняя юридическую ответственность перед работником: вроде бы Доставщик работает на Платформу (выполняет её указания), но договор подписан с Партнёром, и именно от него получает вознаграждение.

## ДОСТАВЩИК

Человек, который выполняет работу для интернет-Платформ. Однако по мнению самих Платформ он не является работником, а лишь „подрядчиком” или „партнёром”.

## ДИРЕКТИВА О ПЛАТФОРМЕННОЙ РАБОТЕ

Директива о платформенной работе — это нормы Европейского Союза, направленные на улучшение условий труда людей, работающих через Цифровые Платформы. Этот документ касается не только Доставщиков, но всех людей, чья работа управляется или контролируется Алгоритмами (например, перевозки людей, клининговые услуги, уход за больными, ИТ-услуги и т.д.).

Оценивается, что в Европейском Союзе около 45 млн человек работает таким образом (из общей численности примерно 200 млн занятых).

Основные цели Директивы:

### 1. Правильное определение статуса занятости.

Вводится юридическое презумпция существования трудового договора между работником (в настоящее время эвфемистически называемым Платформами „подрядчиком” и Платформой). На практике это означает, что если выполняются определённые признаки подчинённости работодателю, Платформа должна доказать, что трудовой договор не существует.

### 2. Прозрачность Алгоритмов.

Будет урегулировано использование Алгоритмов для управления работниками. Вводится обязанность обеспечивать человеческий надзор за ключевыми решениями (например, увольнениями) и информировать работников о применяемых системах.

### 3. Защита от увольнения.

Работники не могут быть уволены на основании решения, принятого исключительно Алгоритмом.

Государства-члены, включая Польшу, должны внедрить Директиву в национальное законодательство до 2 декабря 2026 года. Однако из-за политических действий и лоббирования со стороны Платформ Директивы имеет достаточно высокий уровень общей формулировки, что означает, что каждое государство-член самостоятельно определит, например, критерии установления статуса занятости. Эти критерии могут быть очень простыми или настолько сложными, что на практике никогда не будут выполнены.

Полное название правового акта:

Директива Европейского Парламента и Совета (EU) 2024/2831 от 23 октября 2024 года о совершенствовании условий труда через Платформы.

# Платформы доставки и права отрудников

Вопреки распространённому мнению, Платформы Доставки функционируют уже достаточно давно, чтобы для поколения, вступающего сейчас на рынок труда, стать постоянным элементом его структуры. Платформа Uber работает уже 17 лет (в Польше с 2015 года), Pyszne.pl действует в Польше уже 15 лет. Хотя услуги, предлагаемые этими и другими Платформами, завоевали огромную популярность среди потребителей, всё чаще звучит критика в отношении того, как компании обращаются со своими работниками.

Выделяются следующие наиболее серьёзные нарушения:

## 1. ОТСУТСТВИЕ ПРИЗНАНИЯ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

Наиболее серьёзное обвинение касается фиктивного самозанятости. Большинство курьеров и Доставщиков не являются работниками в юридическом смысле, а оформлены как „сотрудники“ или „подрядчики“ — часто через так называемых Партнёров Флотов. Такое решение фактически делает невозможным признание их сотрудниками. Партнёры обычно предлагают сотрудничество в рамках предпринимательской деятельности или договоров возмездного оказания услуг. Распространённой практикой также является курьёзная „налоговая оптимизация“, заключающаяся в выплате вознаграждения на основании договора аренды транспортного средства. Кроме того, встречаются случаи работы без какого-либо договора („на чёрную“).

На практике же Доставщики выполняют все обязанности, типичные для работника:

- работают по строго определённой системе,
- подлежат оценке работодателя (через Алгоритм),
- находятся под контролем (отслеживание GPS и оценки кли-

ентов),

- обязаны следовать инструкциям, правилам и стандартам, навязанным приложением.

Такая модель соответствует признакам трудовых отношений в понимании Трудового кодекса (ст. 22 §1 ТК), однако Платформы систематически избегают признания этих отношений, чтобы избежать обязанностей работодателя. И, что самое важное, это позволяет удерживать заработную плату ниже минимальной часовой ставки, установленной в Польше. Система с участием Партнёров Флотов дополнительно облегчает это. Работник часто не знает, кто фактически является его работодателем — Платформа (действующая через Алгоритм) или Партнёр Флотов (с которым подписан договор и который выплачивает вознаграждение).

## 2. ОТСУТСТВИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ И СТРАХОВАНИЯ ОТ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

Доставщики, работающие на основе гражданско-правовых договоров или в модели B2B, не имеют обеспеченных социальных гарантий, таких как:

- оплачиваемый отпуск,
- больничные,
- пенсионные и медицинские взносы (если только они не оплачиваются самостоятельно).

В результате многие Доставщики — включая многочисленных мигрантов, работающих в этом секторе — остаются без реальной защиты в случае болезни или несчастного случая, хотя выполняют физически тяжёлую и рискованную работу. По данным отчётов Муниципалитета Нью-Йорка, сектор доставки характеризуется более высокой травматичностью, чем строительство, которое традиционно считается одним из самых рискованных секторов.

### **3. ОТСУТСТВИЕ ПРОЗРАЧНОСТИ АЛГОРИТМИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ**

Следующее обвинение касается отсутствия прозрачности в работе Алгоритмов, которые принимают решения о:

- трудоустройстве (активации аккаунта),
- распределении заказов,
- размере вознаграждения,
- штрафах и блокировках аккаунтов.

Работа на Платформах на самом деле означает постоянную неопределенность и отсутствие стабильности. Доставщики часто не знают, почему их аккаунт был заблокирован и как можно оспорить это решение. Блокировка может быть временной (например, на несколько дней) или постоянной — что в традиционной реальности означало бы „дисциплинарное увольнение”.

Масштабы проблемы подтверждаются многочисленными публикациями в социальных сетях и группах для Доставщиков, полными вопросов: „Кто может объяснить, почему меня заблокировали и что с этим делать?” или „Где лучше ждать заказов, чтобы получать их чаще?”.

### **4. НЕЯСНЫЕ ПРАВИЛА ОПЛАТЫ ТРУДА**

Система оплаты на Платформах динамичная и непрозрачная — ставки за доставки меняются в зависимости от времени суток, местоположения, погоды, спроса или оценок клиентов. Платформы целенаправленно вводят путаницу, объявляя промо-”множители вознаграждений” и „челленджи”.

Ставки могут быть в одностороннем порядке снижены, а премии и бонусы вводятся и отменяются без предупреждения. Кроме того, приложения часто показывают суммы „брутто”, чтобы создать эффект большей заработной платы, хотя на самом деле вознаграждение уменьшается за счёт многочисленных вычетов: налоги (НДС, подоходный налог), комиссия для Партнёра, взносы в социальное и медицинское страхование, расходы на топливо, аренду транспортного средства и т. д.

Всё это делает невозможным планирование работы и прогнозирование заработка, а значит — стабильную жизнь.

### **5. СОЗДАНИЕ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ПРОФСОЮЗНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОТСУТСТВИЕ СОЦИАЛЬНОГО ДИАЛОГА**

Платформы избегают диалога с представителями работников и затрудняют профсоюзную деятельность, ссылаясь на отсут-

ствие формального трудового договора. Непризнание статуса работника лишает Доставщиков права на профсоюзную защиту и участие в коллективных переговорах.

Ситуацию усугубляет географическая рассредоточенность работы и чувство изоляции. Многие работники рассматривают эту форму занятости как временную, поэтому сами не склонны активно участвовать в профсоюзной деятельности.

### **6. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПАРТНЁРОВ ФЛОТОВЫХ В КАЧЕСТВЕ ПОСРЕДНИКОВ**

Практически все Платформы, действующие в Польше, вынуждают Доставщиков сотрудничать с Партнёрами Флотовыми. В этой модели часто происходит:

- неправильный расчёт вознаграждений,
- уклонение от уплаты взносов на социальное и медицинское страхование,
- злоупотребления по отношению к иностранцам, плохо знающим язык и законодательство.

### **7. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРУДНОГО ПОЛОЖЕНИЯ МИГРАНТОВ**

Характер работы Доставщиков делает её с очень низким „порогом входа”: не требуется знание языка, контакты в местном сообществе, образование или специализированные навыки. Поэтому её часто используют лица из маргинализованных социальных групп, в том числе мигранты.

Дополнительно существующая в обществе атмосфера недоброжелательности к мигрантам усиливает их страх потерять работу и затрудняет отстаивание своих прав.

### **8. НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ОХРАНЫ ТРУДА (ВНР)**

Хотя Доставщики работают на улицах и часто в тяжёлых погодных условиях, Платформы не обеспечивают обучение и средства защиты. Дорожные происшествия не учитываются как „несчастные случаи на работе”, что делает невозможным получение компенсации.

Отсутствие перерывов и давление по времени способствуют переутомлению и увеличивают риск несчастных случаев. Также обычной практикой является перекладывание на Доставщиков затрат на приобретение оборудования, требуемого Платформой (например, рюкзак, шлем, куртка).

Часто это оборудование вообще не соответствует характеру работы — в одной и той же зимней куртке ездят как водитель автомобиля, так и Доставщик на велосипеде.

# Государственная администрация и Платформы Доставки

Создавая настоящий отчёт, мы исходили из того, что общественность уже неоднократно информировалась о проблемах, связанных с соблюдением трудового законодательства (а также других действующих в Польше кодексов). Поэтому мы решили проверить, осознаёт ли государственная администрация эти проблемы и предпринимает ли какие-либо действия в этом направлении.

Мы обратились в 35 различных учреждений и организаций с просьбой предоставить информацию в этой сфере. Сделано это было в рамках законодательства о доступе к публичной информации, подав отдельный запрос в каждое учреждение.

Список учреждений включал:

- пять министерств: Министерство Цифровизации (Ministerstwo Cyfryzacji), Министерство Финансов (Ministerstwo Finansów), Министерство Промышленности (Ministerstwo Przemysłu), Министерство Развития (Ministerstwo Rozwoju) и Министерство Семьи, Труда и Социальной Политики (Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej),
- Государственную Инспекцию Труда - Państwowa Inspekcja Pracy (Главный инспекторат труда и все областные отделения)
- учреждения: Управление Электронной Коммуникации (Urząd Komunikacji Elektronicznej, UKE), Управление по защите персональных данных (Urząd Ochrony Danych Osobowych, UODO), Управление по защите конкуренции и потребителей (Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, UOKiK),
- Главный Инспекторат Дорожного Транспорта (Główny Inspektorat Transportu Drogowego, GITD),
- Центральный Институт Охраны Труда (Centralny Instytut Ochrony Pracy, CIOP),
- Фонд социального страхования (Zakład Ubezpieczeń Społecznych, ZUS).

Ответы нас в основном не удивили. В зависимости от их содержания их можно разделить на семь групп.

## 1. ПОЛНОЕ ОТСУТСТВИЕ ОТВЕТА

Несмотря на установленную законом обязанность, мы не получили ответа на запрос, поданный в Najwyższa Izba Kontroli (Верховная контрольная палата Польши). На наше письмо не ответили также Konfederacja Lewiatan (Конфедерация „Левитан“) и NSZZ „Solidarność“ (Независимый самоуправляющийся профсоюз „Солидарность“).

Если отсутствие реакции со стороны Левитана не является сюрпризом, то позиция „Солидарности“ заставляет задуматься. Действительно ли эта организация сегодня представляет работников?

## 2. ОТКАЗ В ОТВЕТЕ – „ЭТО НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПУБЛИЧНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ“

Такой ответ мы получили от шести региональных отделений Państwowa Inspekcja Pracy (Государственная инспекция труда) — в Варшаве, Ополе, Познани, Кельцах и Люблине. Примечательно, что все ответы имели одинаковый текст — явно подготовленный методом „копировать-вставить“ по одному шаблону.

Отделение PIP во Вроцлаве немного смягчило позицию, отказав в доступе к информации по причине „конфиденциальности дела“. Однако мы не знаем, было ли это реальным обоснованием или лишь предлогом.

## 3. ЭТОТ ВОПРОС НАС НЕ КАСАЕТСЯ

Эта категория частично возникла по нашей вине. Например, Centralny Instytut Ochrony Pracy (Центральный институт охра-

ны труда) действительно не занимается контрольной деятельностью.

Однако нас удивило, что аналогичный ответ мы получили от Główny Inspektorat Transportu Drogowego (Главная инспекция автомобильного транспорта).

Действительно ли массовые доставки еды не являются частью автомобильного транспорта? Разве они не касаются вопросов безопасности в транспортной сфере?

#### **4. БЕЗ НОМЕРОВ NIP МЫ НЕ ПРЕДОСТАВИМ ИНФОРМАЦИЮ**

Такой ответ мы получили от двух региональных отделений Państwowa Inspekcja Pracy (Государственная инспекция труда) — в Катовице и Щецине. Мы расцениваем его как проявление обычной чиновничьей высокомерности. Если на стройке происходит несчастный случай, инспектор тоже сначала спрашивает номер NIP работодателя, прежде чем предпринять действия?

В похожем тоне была выдержана и реакция гданьского отделения PIP: работодатели „Uber Eats”, „Glovo”, „Wolt” и „Bolt” не числятся в регистрах Окружной инспекции труда в Гданьске.

Такие ответы прекрасно показывают, как государство умеет имитировать деятельность — под любым предлогом игнорирует граждан, одновременно ведя медиакампанию под лозунгом „нам не всё равно”.

#### **5. НЕ ПОСТУПАЛО СООБЩЕНИЙ О НАРУШЕНИЯХ**

Это самая многочисленная категория ответов. Учреждения лаконично информировали, что „за последние два года не поступало никаких сообщений о нарушениях”.

Мы не знаем, действительно ли не было сигналов или же учреждения не проявляют инициативы и действуют исключительно реактивно — только после официальных уведомлений.

Такие ответы мы получили, в частности, от:

Министерство Финансов, Министерство Промышленности, Министерство Развития, Министерство Цифровизации, Министерство Семьи, Труда и Социальной Политики, ря - шовского отделения PIP, Urząd Komunikacji Elektronicznej (Управление электронной коммуникации) и Federacja Polskich Przedsiębiorców (Федерация польских предпринимателей).

Особого внимания заслуживают две институции: Urząd Ochrony Danych Osobowych (Управление по защите персональных данных — UODO) и Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych (Общепольское соглашение профсоюзов — OPZZ).

Позиция UODO вызывает удивление. Всего за несколько дней до того, как мы получили их официальный ответ, представитель управления участвовал в научной конференции в Варшаве, посвящённой защите данных лиц, работающих на платформах. Результаты исследований были тревожными: платформы нарушают частную жизнь работников не только во время работы, но и вне её — были зафиксированы случаи записи частных телефонных разговоров. На той же

конференции заместитель председателя UODO, пан Конрад Коморницкий, уверял, что управление „тщательно мониторит ситуацию”.

Ответ OPZZ также вызывает недоумение. С одной стороны, они сообщают, что не получали никаких сигналов о нарушениях, с другой — указывают, że в платформе Ryszne.pl действует профсоюзная организация „Konfederacja Pracy” (член OPZZ). Вероятно, это единственная действительно активная профсоюзная комиссия, объединяющая лиц, работающих на платформах в Польше.

#### **6. МЫ ЗНАЕМ О НАРУШЕНИЯХ, НО...**

Эта группа ответов требует отдельного, подробного рассмотрения.

Отделение Państwowa Inspekcja Pracy (Государственная инспекция труда — PIP) в Лодзи сообщило о двух обращениях, которые находятся „на стадии анализа” — однако неизвестно, чего именно они касаются и когда были поданы.

PIP в Кракове признала, что получала обращения, касающиеся найма водителей платформами, однако из-за формы договоров (договоры подряда или индивидуальная предпринимательская деятельность) не могла провести проверку работодателя. Примечательно, что сама институция признала: она не использует термин „platform work” („платформенная работа”) как отдельную категорию, поэтому не в состоянии идентифицировать подобные случаи.

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Управление по защите конкуренции и прав потребителей — UOKiK), в свою очередь, сообщил, что получал единичные сигналы о спорах между курьерами и платформами, однако „не предпринял действий ввиду отсутствия оснований, указывающих на практики, ограничивающие конкуренцию”.

Неизвестно, были ли эти сигналы куда-то перенаправлены и получили ли заявители какие-то рекомендации.

#### **7. ДА, НАМ ИЗВЕСТНО О ПРОБЛЕМЕ**

Отделение PIP в Бялимстоке стало единственным, которое признало: оно получало сигналы о нарушениях, связанных с трудом на платформах, действующих в Польше под брендами Uber Eats, Glovo, Wolt и Bolt.

В 2025 году PIP Бялимсток провела проверку на складе компании BOLT SERVICE PL Sp. z o.o. в Бялимстоке. В результате было вынесено семь устных решений и один письменный приказ, содержащий два решения. Все они касались норм охраны труда и безопасности, поскольку компания не нанимает водителей, а только складских работников.

В том же году PIP Бялимсток попыталась провести проверку в компании GLCO Sp. z o.o., однако выяснилось, что данное юридическое лицо не нанимает сотрудников по тру - довому договору (там работал один человек по договору подряда), поэтому не подпадает под контроль Инспекции труда. Скорее всего, речь идёт об одном из так называемых флотовых партнёров. Показательно, что связаться с представителем этой фирмы оказалось невозможн.

PIP также прямо заявила:

„В случае поручения работы на иной основе, чем трудовой договор, инспектор труда может контролировать предпринимателя только в рамках проверки легальности занятости и правильности выплаты минимальной почасовой ставки”.

Это означает, что Инспекция труда фактически бессильна и не может эффективно обеспечивать соблюдение трудовых прав.

Тем не менее позиция отделения в Бялимстоке выглядит ярким исключением на фоне скорее мрачной картины, которую создают остальные учреждения. Это, однако, печальный вывод — совсем не такой работы следует ожидать от администрации государства, претендующего на место в числе наиболее развитых стран мира.

#### **8. ДА, МЫ КОНТРОЛИРУЕМ ПЛАТФОРМЫ (НО!)**

Особого внимания заслуживает ответ быдгощского отделения PIP. С одной стороны, учреждение признало, что не имеет

prawności, czy действительно контролировало Платформы, поскольку „вероятно, субъекты, оказывающие услуги в рамках указанных Платформ, выступают под другими названиями”. Одновременно инспекция передала нам документацию по проверке компании Bolt Services Sp. z o.o. (филиал в Быдгоще).

В результате этой проверки было вынесено три устных решения и три письменных.

К сожалению, анализ документов разрушил наши надежды — проверка касалась склада электросамокатов, сдаваемых в аренду по минутам. Большинство решений касалось соблюдения норм охраны труда и безопасности, и только одно — вопросов трудового права (изменения временного договора на полный рабочий день для сотрудника склада).

Можно, с долей иронии, сказать, что мы имеем первый в Польше случай вынесения Платформе решения о переводе на трудовой договор — только вот касается оно вовсе не курьера, а человека, который уже и так работал по трудовому договору.

# Вот так и выглядит эксплуатация

## Привет Ёгер, может, для начала расскажешь, кто ты?

Привет, хай! Мне 25 лет, я студент, приехал в Польшу в 2018 году. Работал в разных местах, но больше всего — как доставщик в ресторане в Виланове в Варшаве. Год назад три месяца работал в логистике — переводчиком и экспедитором. Занимался документами: справками для водителей, разрешениями для грузовиков. К сожалению, с начальником мы не нашли общего языка, поэтому на последнюю зарплату я купил гольфика чётвёрку (на газу!), чтобы ездить на доставках.

## Тогда ты начал работать на Платформе Glovo?

Я начал работать для Glovo в прошлом году, конкретно в сентябре. Через три месяца получил бан, потому что слишком часто отменял слоты. Тогда я зарегистрировался в других приложениях. Позже узнал, что можно подать апелляцию на бан. В апреле мне разблокировали аккаунт, на следующий день я работал без проблем, но уже на второй день снова получил бан — по той же причине. Так что теперь я, наверное, мировой рекордсмен по самому быстрому бану (через 15 часов!). Тогда я ещё раз пошёл в hub на Воле, и мне снова разблокировали аккаунт. Сейчас мой аккаунт активен.

## А как ты работаешь? Прямо для Glovo или у тебя есть договор с Партнером?

Я работаю через Партнёра (Natviol), но я бы предпочёл работать напрямую для Glovo или других Платформ. „City guardian”, то есть человек, который находится в хабе Glovo, сказал мне, что когда-то можно было работать напрямую для Glovo, а сейчас только через Партнёров Флотовых — так что полная жопа.

С Партнёром Флотовым у меня договор поручения. Я считаю, что Партнёры — это мошенники: с одного человека они берут 120 злотых в месяц или даже больше. Это зависит от того, как они рассчитываются с Курьером. Можно, например, каждый день — тогда Партнёр берёт 15 злотых в день, то есть 450 злотых в месяц. Я считаю, что каждый человек в состоянии сам подать свой PIT, Партнёр не нужен, это просто потеря денег. Они ни на что не влияют и ни в чём не помогают. При первой выплате они берут 50 злотых как „активационный сбор”. Но никто не знает, что именно они активируют. Если собираешься работать как доставщик, сначала ты должен зарабатывать для них. То есть первые несколько заказов идут им, а только потом, возможно, начнёшь зарабатывать для себя. По всей стране несколько тысяч людей работают для таких Партнёров. Если это посчитать, выходит астрономическая сумма. Лично меня это бесит как хрен знает что — они зарабатывали на моей работе больше тысячи злотых. Честно говоря, другого слова у меня нет.

## А прежде чем ты начал работать, что ещё нужно было сделать? Нужно было купить какое-то оборудование?

Ну, кроме машины, мне нужно было купить ещё термосумку. Она стоила 50 злотых. Я езжу на машине, так что мне нужна была только сумка.

## А как выглядят твои заработки в Glovo? Они как-то менялись со временем?

Сейчас заработки вообще не радуют. В самом начале этой истории, в сентябре и октябре, я мог спокойно вытягивать 1300 злотых в неделю. Это было выгодно, реально круто. Обычно я ездил после 18:00 или после 20:00 до полуночи. Почасовая

ставка всегда (да, всегда) была больше 40 злотых в час. Так что никаких проблем не было.

Но сейчас... Сейчас я могу назвать эту работу современным рабством. Утром встаю, у меня есть желание работать, тайм-слоты забронированы, планирую катать 5 часов. Думаю: ну, сегодня сделаю 200 злотых. Получаю первый заказ — 8 злотых. Думаю: ладно, может следующий будет нормальный. Но следующий — 12 злотых. Потом заказ из Biedronka, видно, что клиент сделал закупку на месяц — больше 20 килограммов (никогда, вообще никогда я не имею претензий к клиентам, потому что сам тоже заказываю через приложение). За такой заказ я получу 13 злотых. Если не разделишь заказ, то получаешь 1 злотый (одну золотушечку!) бонуса за тяжёлый заказ. Ну это же цирк просто.

Потом начинаешь задумываться: за предыдущий заказ ты получил чаевые — 7 злотых. И вот спустя три часа работы у тебя 58 злотых. От этого нужно отнять бензин (предполагаем, что ты не проголодался и ничего не ел). Так что почасовая ставка выходит 20 злотых, ну или если повезёт — 25. Злюсь на себя и на приложение, включаю аварийный выход: жму „мой транспорт сломался, не могу ездить” — и всё, до свидания.

Эта работа была бы выгодной, если бы я ездил на велосипеде с самого утра до вечера, но я не подхожу, я не рождён для этого.

И я правда ничего не придумываю. Я сижу на Discord Декстеровского, там у всех почти такие же результаты, я каждый день проверяю из любопытства. Большинство людей работают в Glovo, потому что только там действительно не приходится ждать между заказами. Когда вы доставите заказ, вас уже будет ждать новый заказ. Поэтому Bolt, Uber и Wolt отпадают.

Кроме того: после регистрации в приложении работник не проходит никакого обучения, никакого введения. Помню, что мой первый заказ был наличный — клиент заплатил мне за покупки из Biedronka. Я вообще не знал, что делать с этой банкнотой, поэтому поехал обратно в ту же Biedronka и спросил, должен ли я вернуть им эти деньги. Какой-то мужчина объяснил мне, что у меня есть saldo в приложении, что я должен иметь наличку при себе. И я тоже не знал, что можно разделять тяжёлые заказы.

**А как ты оцениваешь работу доставщиком? Лёгкая и приятная? Трудная?**

В целом работа реально приятная (если предположить, что ты доволен заработкаами). Единственная проблема — заказы тяжелее 15 кг. Я не сильный, поэтому каждый раз стараюсь разделить такие заказы (да, буквально каждый раз), я не хочу угробить себе спину за пятнадцать злотых.

**А были у тебя какие-то трудности, проблемы на работе? Моменты сомнения, когда терял смысл в этой работе?**

Трудностей у меня не было. Такая работа, что даже польский язык не нужен. Ездишь от точки А до точки Б — каждый это может. Но, конечно, один вопрос всё время появлялся в голове: а вдруг я родился для чего-то большего?

**Были у тебя ситуации, когда тебе нужна была поддержка от Платформы?**

Один раз да, это был заказ в общежитие, куда нельзя было подъехать. Там охрана и шлагбаумы, но курьеров не пускают. Дождь льёт, и чтобы дойти до клиента, нужно пройти полкилометра туда и обратно. Я написал клиенту, что есть проблемы, объяснил, в чём дело. И в этот момент приехал другой доставщик из пиццерии. И его клиент вышел к нему сам. Ну и, если правильно помню, в приложении была опция: „клиент не отвечает”. Я нажал, и через несколько минут мне позвонили из Glovo. Объяснил, что и как. Ну и заказ аннулировали. Но кебаб ушёл в мусорку — к сожалению, он уже был никакой.

**Ты работаешь на машине. Есть какие-то плюсы и минусы? Делаешь больше заказов? Сколько у тебя занимает одно задание?**

Мне всегда нужно искать место для парковки. На это уходит время. Если заказ из ресторана — займёт примерно 20–25 минут. Если из Biedronki, то, как я говорил, бывает по-разному. В среднем одно задание — 20–30 минут.

Надо добавить, что я езжу в Варшаве — Прага-Полудне и Вавер. Я предпочитаю быть как можно дальше от платной парковки, потому что если получу штраф, то это минус три рабочих дня — столько стоит штраф за неоплаченную парковку. Штрафы — это полностью моя проблема, мой геморрой, Glovo в этом никак не помогает.

Если правильно помню, если ты умрешь на работе, то вроде они покрывают расходы на транспортировку тела в твою страну. Но я не уверен. Если это правда — от меня большой плюс. Есть ещё какая-то страховка, но я бы очень не хотел ею пользоваться. На сайте, конечно, написано, что они борются с дискриминацией, поддерживают мультикультурность. Но на этом всё и заканчивается.

**Подожди, а что там с этими Бедронками? Почему заказы оттуда у тебя дольше?**

Потому что иногда приходится ждать заказ: бывает минуту, но бывает и больше получаса. Я лично стараюсь не приближаться к Бедронкам. Люди не знают, что их два вида: обычный магазин во дворе, и второй — магазин только для курьеров, так называемая „Biedronka Express”. Я их избегаю, потому что прекрасно знаю, что потеряю там время.

Сотрудники магазина сначала должны обслужить обычных покупателей, и только потом — внешние заказы. Если, конечно, они захотят или заметят, что заказ нужно собрать.

И кто-то может сказать: „Но ведь за ожидание вам платят”. Да, это правда. За 60 минут ожидания — 6 злотых. Но время начинает считаться только спустя десять минут после приезда. Это же смешно.

Есть ещё такие специальные задания, когда приложение резервирует заказ специально для тебя. Ты едешь в точку и должен ждать, пока появятся детали заказа. То есть точка даже ещё не получила этот заказ, а ты уже должен туда ехать и ждать под дверью. И при этом оплата за заказ либо увеличится (по-

везло), либо уменьшится (ну бывает). Ты принял заказ за 10 золотых, а выполнишь за 8. Но это ещё не всё! Иногда, например после двадцати минут ожидания, заказ просто отменяют, и мы получаем ровно столько, сколько дают за приезд на точку — обычно 5 золотых. И всё, пока, до свидания. Ну и ещё эти бонусы за большие заказы. Пример: у меня был заказ весом 17 килограммов (6 пакетов). И я получил бонус — один золотой! Хорошо, что в этом случае приятный мужчина дал мне чаевые — благодаря этому вышла нормальная сумма.

**А что обо всём этом говорят другие люди, которые работают на Платформу? Ты с кем-нибудь разговаривал?**

Есть ещё такие, которым вообще всё пофиг — как роботы, делают только то, что должны делать. А я не робот, я чувствую эмоции. Так что, по моему мнению, вот так и выглядит экс-

плуатация, вот так и используется человек. Слава Богу, что у меня сейчас есть другой источник дохода, и на Glovo мне уже всё равно. Но мне чертовски жаль тех людей, которые ДОЛЖНЫ это делать.

# Люблю, когда на работе что-то происходит

**Привет! Спасибо, что нашёл время ответить на несколько наших вопросов. Лукаш, мы следим за твоими публикациями в интернете ([www.dostawca-jedzenia.pl](http://www.dostawca-jedzenia.pl)) и впечатлены твоей основательностью и систематичностью.**

**Как давно ты работаешь как Доставщик для Платформ? Как ты попал в эту работу?**

До пандемии я 12 лет вместе с партнёркой управлял рестораном. Как нетрудно догадаться, начало пандемии было ужасным временем для рестораторов. Уровень стресса, который нас сопровождал, просто невозможно описать. Нам удалось

пережить первый локдаун, но я уже тогда был уверен, что это не конец и что подобные ситуации, скорее всего, будут повторяться. Поэтому я решил выйти из этого бизнеса. Сделал себе несколько месяцев перерыва, чтобы отдохнуть, а в феврале 2021 года открыл совершенно другой бизнес. Поскольку его ведение не занимало у меня много времени, естественным стало найти себе дополнительное занятие. Во время пандемии я лично развозил заказы из нашего ресторана, и мне это нравилось, поэтому я решил, что Uber Eats может быть хорошим способом дополнительного финансирования нового дела.

К сожалению, через год оказалось, что мой замысел не сработал. Тогда я приостановил деятельность в той сфере и решил сосредоточиться на доставках. Я завёл блог, и тогда зарегистрировался в Wolt, а ещё через год добавил Stuart, Bolt Food и Szama Express.

**А раньше и сейчас ты работаешь на чём: на скутере, велосипеде, машине?**

Что касается транспорта, то с самого начала установка была такая: когда безопасно – езжу на велосипеде, а когда слишком мокро или мороз – на машине. За эти три года изменилось только то, что я пересел с обычного велосипеда на электрический.

**Как ты работаешь: под Партнёром или у тебя своя деятельность?**

У меня до сих пор своя деятельность. К сожалению, сейчас только Uber Eats рассчитывается напрямую на ИП [индивидуальное предпринимательство], поэтому Wolt и Bolt я веду через Партнёра, но тоже через своё ИП.

**Ты уже давно работаешь как Доставщик, наверное, у тебя есть сравнение: как выглядела работа, когда ты начинал, и как сейчас? Что изменилось к лучшему, а что к худшему?**

Прежде всего, тогда заработки были относительно выше. Сейчас, скажем, в Uber зарабатываешь немного больше, чем тогда, но если учитывать инфляцию – выходит не так уж выгодно. В Wolt заработка ниже даже безотносительно инфляции. Всё, конечно, изменила война в Украине. Вдруг нас стало гораздо больше.

Думаю, что ещё изменилось – это вопрос работы на нескольких приложениях. Три года назад так делали немногие, приложения тоже – скажем так – только начинали рассматривать такую возможность. Сейчас, как я думаю, большинство курьеров в крупных городах – кроме тех, кто из Pyszne.pl – работают более чем на одной аппке.

Из более прозаических вещей – сейчас значительно меньше ждёшь заказы в ресторанах. Три года назад ситуация, когда приезжаешь в заведение, а заказ уже готов к выдаче, была скорее приятным сюрпризом. Теперь обычно заказ уже ждёт.

**А случалось ли тебе, что Платформа заблокировала твой аккаунт?**

Теоретически Stuart заблокировал мой аккаунт, просто потому что я так и не начал им пользоваться. Когда пришло время, и я уже хотел для них работать, оказалось, что аккаунт всё-таки не был заблокирован. В других приложениях у меня таких проблем не было.

**Что тебе нравится в этой работе? Какие у неё плюсы?**

Больше всего мне нравится то, что, в отличие от обычной работы по найму, где, так сказать, личная жизнь подстраивается под рабочие часы, в доставке всё наоборот – работу можно подстроить под другие аспекты жизни. Захотел съездить от-

дохнуть в лес – просто сажаю семью в машину и еду. Нужно записаться к врачу, сходить к барберу, за покупками – могу сделать это в любое время. Нужно быть дома, скажем, к часу дня? Без проблем – я там. Устал на работе? Выхожу из приложений и еду домой. Для человека, который 12 лет работал в неудобные часы, иногда ночами, а порой месяцами без выходных, такой комфорт – невероятная вещь. Жена тоже в восторге: проводим вместе несравненно больше времени, чем раньше.

Кроме того, я не тот человек, который любит долгосрочные проекты. Люблю, когда на работе что-то происходит. Когда отдельные задачи можно выполнять быстро, здесь и сейчас. Delivery именно такая работа. Мне также нравится непредсказуемость этой работы. За более чем три года она мне практически не надоела.

**Бывали ли у тебя неприятные или опасные ситуации? Кто-нибудь помог тебе тогда?**

Если не считать аварии на велосипеде, когда я повредил руку, то опасных ситуаций у меня не было. К сожалению, тогда я недостаточно внимательно прочитал условия страховки, которую у нас предоставляет Wolt, и не подал заявление на компенсацию, которую теоретически мог бы получить.

Ты, наверное, спрашиваешь о риске насилия. У меня таких случаев не было, но я слышал о ситуации, когда служба поддержки Wolt, заподозрив потенциально агрессивного клиента, посоветовала курьеру прекратить выполнение заказа.

**Если бы ты мог что-то посоветовать людям, которые только начинают, что бы ты им сказал? На что им стоит обратить внимание, а чего следует избегать?**

Посоветовал бы прочитать мой блог :) Я создал его именно для того, чтобы облегчить людям вход в эту сферу. Уже потом он стал местом для публистики. Понимаю, что это, возможно, не тот ответ, на который вы рассчитывали, но правда в том, что у меня так много советов, что трудно изложить их все в одном интервью.

Определённо посоветовал бы относиться к этой работе спокойно. Конечно, старайтесь делать всё как можно лучше, но не переживайте слишком сильно. Если что-то не получится – ничего страшного, впереди у вас ещё тысячи доставок, которые можно выполнить лучше. Разумеется, стоит извлекать уроки из ошибок, чтобы не повторять их в будущем.

**На своём сайте ты регулярно публикуешь сводки ставок вознаграждения в разных Платформах и делаешь это уже довольно давно. Наверняка ты заметил какие-то закономерности. От чего, по твоему мнению, зависят вознаграждения и ставки?**

Отрасль доставки – это самый капиталистический рынок труда. Приложения (если не считать Pyszne.pl) платят нам ровно столько, сколько нужно, чтобы обеспечить желаемую скорость выполнения заказов. Зимой, когда клиентов больше, а курьеров значительно меньше, ставки высокие. В ноябре и декабре, когда на велосипедах катаются только самые зака-

лённые, да и скутеров становится меньше, можно заработать действительно хорошо. Весной ситуация переворачивается — возвращаются сезонные Доставщики, в основном велосипедисты. У Платформ есть роскошь снижать ставки почти до минимума. Что хуже для нас, курьеров, — даже несмотря на низкие расценки, получить заказы становится всё труднее. Летом, когда подключаются ещё и школьники, работа в delivery (если не считать Pyszne и, возможно, Glovo) по сути теряет смысл. Я как-то пошутил, что в этот период это работа для энтузиастов и отчаянных — и теперь часто это повторяю.

Опытные Доставщики справляются с этим по-разному. Знаю тех, кто зимой работает так интенсивно, чтобы летом позволить себе отпуск. Другие ищут в этот период другую работу (сам, кстати, в этом году воспользовался предложением подработки и сейчас уделяю ей больше времени). Ну а третья просто сжимают зубы и катаются за копейки.

Имеет значение и транспорт. Уже некоторое время Платформы явно благоволят Доставщикам на скутерах — им, вероятно, проще всего пережить этот период.

**Но ведь известно, что Платформы применяют динамически устанавливаемое вознаграждение. В один день за тот же заказ один Доставщик получает 10 зл, другой — 12 зл. Если это так, то зачем Платформы используют ещё и разные „множители”?**

То, что в один день один и тот же курс стоит 12 зл, а в другой — 10 (а иногда разница может быть даже между заказами, сделанными с разницей в минуту), как раз и связано с множителями. Платформы публикуют конкретные базовые ставки, которые меняются очень редко (например, в Uber они изменились всего один раз за 3,5 года). Множители повышают базу на определённый процент, отсюда и разница в оценке теоретически одинаковых заказов. В приведённом примере курс за 10 зл — это курс с множителем X1.0, а тот, что за 12 зл — с множителем X1.2.

Исключением — с ноября — стал Wolt, где больше не указана базовая ставка. Это изменение в Wolt было сильно раскритиковано курьерами. Такие вещи, как базовые ставки, по-хорошему должны публиковаться Платформами обязательно. Недавно и Bolt немного „путал” с базой, и если всё ещё известно, сколько составляет общая ставка, то уже непонятно, из каких именно частей она складывается.

**А что ты думаешь о „челленджах” и „бонусах”? Почему они часто кажутся абсурдными или даже поощряющими опасное поведение на дороге, например: „сделай 10 доставок за 2 часа — гарантируем бонус 50 зл”?**

Никогда не встречал бонуса „10 доставок за 2 часа”. Это было бы бессмысленно, ведь физически столько сделать невозможно. Единственной Платформой, у которой бонусы действительно могли провоцировать опасное поведение, был Wolt. Проблема заключалась не только в высоком пороге (там требовалось 8–9 заказов за 3 часа), но и в моменте начисления бонуса. Во всех приложениях, на которых я работаю, бонус засчитывается в

момент принятия последнего заказа, а в Wolt — в момент завершения этой доставки. Из-за этого последнюю часто выполняли буквально „сломя голову”. Мы сообщали об этом в Центр, и какое-то время назад это исправили — теперь всё как везде. По крайней мере, так было, ведь Wolt официально отказался от бонусов, и трудно сказать, вернётся ли он к ним зимой.

В Uber, Bolt и Stuart бонусы организованы по времени так, что их физически можно выполнить без проблем. Конечно, если вообще получится получить такое количество заказов. Зимой обычно сделать это легко, а летом либо бонусов нет, либо и так сложно рассчитывать на нужное количество доставок.

**Ты одна из немногих людей, кто работает в этой сфере так долго. Исследования показывают, что большинство бросает эту работу примерно через три месяца. Как ты думаешь, почему так происходит?**

Думаю, если этот срок составляет аж три месяца, то только потому, что его завышают такие энтузиасты, как я, или коллеги, которые работают в отрасли даже намного дольше. На самом деле, я считаю, что большинство людей уходит после первого или второго расчёта. Очень многие абсолютно не понимают налогов. В начале работы они думают, что получат суммы, которые видят в приложении, а потом оказывается, что выходит гораздо меньше. Возникает разочарование, ощущение, что тебя обманули. Многие также не понимают сезонности этой работы, о которой я уже говорил.

Конечно, для многих это просто стартовая работа или способ подзаработать. Для школьников или студентов это часто просто работа на лето — и это, безусловно, тоже влияет на статистику.

**Именно, многие не понимают, почему Платформы не указывают заработок „на руки”, а показывают (по их мнению) довольно абстрактные суммы вознаграждения за заказ. Ты утверждаешь, что это потому, что они не умеют считать налоги. А может быть, Платформы делают это специально, чтобы пускать пыль в глаза?**

Нет возможности, чтобы Платформы указывали сумму нетто в понимании „на руки”. Это связано с тем, что разные люди — в зависимости от ситуации — обязаны платить разные налоги и, конечно, взносы в ZUS. Я, например, рассчитываюсь как JDG с НДС, кто-то — как JDG без НДС. А те, у кого вообще нет деятельности, рассчитываются иначе — тут тоже играет роль, является ли человек студентом или учащимся до 26 лет, или нет. Далее — вопрос, какой у него договор с Партнёром: это 100% договор подряда, или договор подряда плюс договор аренды. Когда идёшь на собеседование в нормальную фирму (по крайней мере, не „янушевскую”), ты ведь тоже говоришь о зарплате брутто, а не нетто — в значительной степени по тем же причинам.

Stuart, Wolt и Glovo (насколько я слышал) показывают сумму максимально простым способом: это сумма, которую Партнёр получает за доставку без НДС. Потом из этой суммы вычитается плата за бухгалтерию, а также соответствующие налоги и

взносы ZUS в зависимости от ситуации конкретного Доставщика.

С Uber'ом сложнее, потому что уже три года они показывают Доставщику сумму с включённым НДС, что, на мой взгляд, неоправданно. Если не считать JDG с НДС — таких, как я — то для всех остальных этот налог вообще не имеет значения. Это налог, в котором Доставщик не является стороной — стороны здесь Uber, Партнёр и Налоговая служба. Я абсолютно уверен, что это психологический ход. Сам ловлю себя на мысли, что смотрю на заказы Uber'a более благосклонно, потому что они выглядят более выгодными, чем есть на самом деле. Тем не менее, нужно отдать им должное — даже после вычета НДС Uber сейчас платит относительно прилично.

Самая запутанная ситуация с Bolt. В этой компании часть нашего заработка выплачивается из Эстонии, а часть — из Польши. Поэтому часть суммы за заказ облагается НДС 0%. Кроме того, по какой-то причине разные Партнёры по-разному выплачивают этот НДС (или не выплачивают вообще). Понятия не имею, почему так. Подозреваю, что это зависит от того, какой у них договор с Bolt.

Европейский Союз принял Директиву о Труде на Платформах, которая в течение двух лет должна быть внедрена в Польше. Есть ли у тебя по этому поводу ожидания или опасения?

Впервые я читал текст этой директивы полтора года назад и тогда был очень оптимистично настроен. Вопреки тому, что писали СМИ, в той форме директивы вовсе не обязывала бы вводить трудовые договоры в нашей сфере. Тогда это выглядело бы так, что Платформы действительно могли бы адаптироваться к нормам и доказать, что не являются нашими работодателями. Я, кстати, и сам не воспринимаю ни одну из этих компаний как работодателя. Для меня это скорее деловые партнёры. В отдельных фирмах пришлось бы внести некоторые изменения, дающие нам больше свободы и прозрачности в отношении Алгоритмов, которые управляют нашей работой.

К сожалению, за этот год нормы ужесточили, и теперь я уже не уверен, как всё будет. На первый взгляд, Платформам может быть трудно изменить систему в нашу пользу, чтобы не стать нашими работодателями. Такая ситуация, на мой взгляд, была бы крайне невыгодной для тех, кто относится к этой работе, как я (я верю, что таких большинство). Всё закончится тем, что мы будем вкалывать по восемь часов в день за минимальную зарплату, не имея никакого влияния ни на что. Говорю „мы“ в кавычках, потому что я в таком случае точно бы закончил с этой работой.

Однако приложения принадлежат мощным международным корпорациям, и я подозреваю, что их лобисты и юристы не допустят такого исхода. К слову, я вообще не знаю других отраслей, где частных предпринимателей бы обязали нанимать

сотрудников по трудовому договору. Возможно, всё закончится тем, что это будет лишь одна из форм, доступных для Доставщиков: выбор между трудовым договором с минимальной ставкой или сохранением нынешней формы сотрудничества. Но в любом случае реальность изменится. Платформы, конечно, постараются максимально использовать Доставщиков с почасовой оплатой, а тем, кому придётся платить больше за заказ, останутся крохи.

Лично я бы хотел, чтобы при разработке новых норм в нашей стране занялись вопросом импорта Доставщиков — тех, кого чаще всего привозят по студенческим визам на фиктивные Вузы. У меня нет ничего против этих ребят, но мне кажется, что в стране достаточно людей (будь то поляки, украинцы или другие, кто находится в Польше не ради того, чтобы быть только Доставщиком еды или водителем), чтобы всё это работало. Конечно, это означало бы больше расходов для Платформ. Возможно, это заставило бы их оптимизировать расходы за счёт других сторон бизнеса, а не за счёт нас. В Директиве о Доставщиках-мигрантах ничего нет, но у меня есть странное ощущение, что наша отрасль сыграла немалую роль в визовом скандале, который сейчас на слуху, так что кто знает... может, власти обратят внимание и на это.

#### **Слышали ли вы что-нибудь о создаваемых Профессиональных Союзах, объединяющих Доставщиков?**

Я знаю о существовании Профессиональных Союзов курьеров Pyszne.pl. Не случайно именно у них есть такая организация, ведь это сейчас единственная компания, которая (часть Доставщиков) нанимает напрямую. С остальными Платформами проблема в том, что непонятно, в рамках какого предприятия могли бы действовать такие союзы. Это всплыло во время крайне невыгодных для Доставщиков изменений в Wolt. Появилась идея создать союз, но оказалось, что это очень проблематично, и, в итоге, скорее всего, до этого не дошло.

В любом случае, если бы другие Доставщики хотели создать союз — то в рамках чего? Наверное, в рамках Партнёров, ведь именно они чаще всего являются прямыми работодателями Доставщиков. Проблема в том, что таких Партнёров много, и под каждым из них работают Доставщики из разных Платформ, у которых фактически разные проблемы и требования.

Кроме того, помимо Pyszne.pl, трудно говорить о каком-то чувстве общности среди Доставщиков. Организация, которая защищала бы наши интересы, сейчас крайне необходима. Проблема в том, что, думаю, даже общий месседж сформулировать было бы тяжело. Разные Доставщики работают в разных Платформах, имеют разные потребности и представления о том, какой эта работа должна быть. Часто эти взгляды прямо противоположны.

# Здесь скучно не бывает

**Привет, Иван. Расскажи немного о себе. Мы знаем, что ты председатель Звязку Завадового Инициатыва Працownica Kuryerow (Związk Zawodowego Inicjatywa Pracownicza Kuriérów) и работаешь для Платформы Glovo. А как ты попал в эту работу?**

Меня зовут Иван Стжелбицки. Я приехал в Польшу 3 года назад, у меня польские корни. Я кинематографист, в Польше окончил школу по специальности „ассистент режиссёра“. Сейчас работаю над своим первым короткометражным художественным фильмом.

Я выбрал эту работу, потому что у неё очень гибкий график, и я сам выбираю, когда хочу работать. Имея своё хобби, на которое я трачу много времени, для меня это идеальный вариант.

**Тебе нравится работать как Доставщик? Есть ли что-то интересное в этой работе?**

Нравится, тем более после длительного перерыва в работе. Покататься по городу на скутере, наблюдать, что происходит, пообщаться с людьми — это всегда приятная атмосфера, если у тебя есть гармония и хорошее настроение. Для меня время в этой работе летит быстро, скучно не бывает.

**А есть ли тёмные стороны этой профессии?**

Тёмная сторона этой профессии, а точнее работы на Платформе, — это система трудоустройства. Большинство не имеют нормальных договоров подряда, а с налогами и взносами полный хаос. Конечно, это вина „работодателя“, ведь именно он должен это организовать и отчислять взносы.

**Что заставило тебя заняться вопросами профсоюзной деятельности?**

То, как компания относится к работникам, множество различных несправедливостей — всё это стало поводом к противодействию. Мы не рабы, и с нами нужно считаться.

**Какова реальность работы в профсоюзе? В чём заключается ваша деятельность?**

Прежде всего, мы публично говорим о наших проблемах. Чтобы нас заметило общество. Это в определённой степени помогает давить на компанию. Также встречи с представителями разных государственных органов — наш приоритет, потому что вскоре они будут вовлечены в процессы изменений в нашей отрасли. Встречи с представителями Платформы Glovo тоже очень важны для нас. В этих направлениях мы работаем.

Что касается нашего Звязку, я надеюсь, что Доставщики осознают, что стоит объединяться, прежде всего из-за надвигающихся фундаментальных изменений в нашей отрасли. Их не миновать, потому что Директива так или иначе будет внедрена. Есть ряд важных вопросов, по которым Доставщикам стоит выражать своё мнение, требования и даже защищать свои интересы перед потенциальными последствиями текущих, неидеальных условий труда. Związek — это очень важное дело и сила. Но смогут ли Доставщики объединиться? Посмотрим.

**Если бы тебе нужно было назвать три самых приоритетных вопроса для работы Доставщика на Платформах, что бы это было?**

Самое важное — адекватные, законные условия труда, которые не исключают гибкий график.

Во-вторых — достойные ставки и компенсации за использование личных транспортных средств.

И, в-третьих — Программисты, которые постоянно улучша-

ли бы приложение, и для которых мнение и замечания Доставщиков были бы важны.

#### **Ваш крупнейший успех?**

Пока наш крупнейший успех — это встречи с представителями Министерства Труда и с представителями Платформы Glovo. Это показывает, что мы движемся в правильном направлении.

#### **А что затрудняет деятельность профсоюза?**

Трудности профсоюзной деятельности, например, в том, что в основную группу на Facebook, „Kurierzy Glovo Polska”, нас как группу Związkę не добавляют. А это группа с более чем 16 тыс. Доставщиков со всей Польши. И мы не можем донести до них свою информацию. Администратором этой группы является

один из партнёров флота CityDrive. Мы даже писали им письмо по этому поводу, но они игнорируют нас. Это недопустимо.

#### **Европейский Союз принял Директиву о Труде на Платформах. Что ты о ней думаешь?**

Думаю, Доставщики должны в какой-то степени участвовать в этом процессе, выражать свои мнения и требования, потому что мы будем работать в условиях, которые нам вскоре создадут.

#### **И наконец: если бы ты мог дать совет тем, кто только начинает работать как Доставщик, что бы ты сказал?**

Прежде всего стоит инвестировать в своё транспортное средство — оно должно быть удобным и экономичным. Лучше всего электрический велосипед, удобнее всего — скутер. Аренда транспортного средства невыгодна.

# **Я не знаю причин, по которым эта профессия является преимущественно мужской.**

**Привет, Юлия, спасибо, что согласилась поговорить с нами. Нам было важно узнать точку зрения женщины на работу Доставщика, но было нелегко найти такую личность. Расскажи немного о себе, как ты попала на работу для Платформы?**

Может этоозвучит необычно, но меня вдохновил... Dexterowski. Человек, который снимает на YouTube или TikTok именно деливерку. Сначала я боялась этой работы. Сегодня не понимаю, почему у меня были эти опасения, и я рада, что преодолела страх. Сами видео, которые можно найти по этой отрасли, немного меня научили и дали несколько советов. Первый выезд на Glovo у меня был в сентябре.

## **Чего ты боялась?**

Боялась, что не справлюсь. Не будем обманывать себя, некоторые адреса клиентов сложные. Что я буду теряться по Познанию, что доставки будут задержаны по моей вине. Со временем даже клиенты хвалили, что я приехала очень быстро, а иногда даже без необходимости звонить им. Это даёт мотивацию для дальнейшей работы.

## **А как ты работаешь: велосипед, скутер или может авто? У тебя есть своя деятельность или через Партнера?**

Я езжу на авто. Я знаю, что это не лучший транспорт для деливерки, но я просто обожаю ездить на машине. Лично я думала попробовать силы и в такси, но пока не приняла окончательного решения. Моим партнёром по расчётом является Evelstar. С ними у меня нет никаких проблем. Ранее был AppJobs, которого уже нет, насколько я знаю, из-за утечки персональных данных. Про этого партнёра было немного шума, но мне удалось уйти оттуда до скандала.

## **С каким договором ты у Партнера?**

У меня частично договор подряда и договор аренды автомобиля, благодаря которому ячу меньше взносов, но они всё равно отчисляются. Это кажется сложным, но партнёр, о котором я говорила, всё прозрачно показывает, какие суммы за что и т.д. Дополнительно эта фирма есть на платформе Discord, что облегчает быстрый доступ к поддержке в случае проблем.

## **А для какой Платформы ты работаешь? Сколько часов в неделю?**

Работаю на Glovo. График устроен так, что у меня есть постоянный поток заказов практически до такой степени, что мне не нужно использовать другие приложения. У меня есть также Uber Driver, но там у меня не было такой постоянности заказов. В неделю стараюсь работать около 40 часов. Можно сказать, как полный рабочий день.

## **Тебе нравится эта работа? Есть что-то интересное в ней?**

Мне нравится свобода. На Glovo есть график, я сама решаю, когда иду на работу. Никто сверху не говорит, сколько мне ездить и т.д., я сама решаю по своим потребностям.

Мне нравится работать на себя — ранее я работала в торговле. Когда кто-то выпадал из смены, обязанности этого человека приходилось выполнять самой. Поверьте, кто не работал хотя бы один день в супермаркете, не поймёт, почему иногда на покупки, например в Biedronka, приходится ждать даже час. В деливерке же работаешь для себя, можно так сказать.

Мне нравится, что сама планирую, как буду работать на этой неделе. Чаще всего я езжу с 16 до 2, то есть ночью. Вечерние часы — это у меня стандарт. До такой степени, что несколько заправок ВР или кафе с кебабом знают меня наизусть. Интересно, что я могу работать в любое время суток.

ресные бывают заказы клиентов, особенно на Glovo. Платформа предлагает не только еду, но и, например, аптеки, цветы или продукты. Благодаря этому разнообразие того, что мы перевозим. Несколько раз были специальные просьбы от клиентов купить сигареты и т.п.

И чаевые — не знаю, связано ли это с полом, но я их получаю. Один коллега как-то спросил, сколько — примерно 200–300 золотых в месяц (только наличными, из приложения это отдельная тема, но если считать вместе, то даже в два раза больше). Конечно, плюс-минус, всё зависит от щедрости клиентов.

**Есть ли какие-то тёмные стороны этой профессии? Что тебя раздражает в работе? Что бы ты изменила?**

Отсутствие гарантированной ставки. Когда бывают простои, за это не платят. И когда приложение даёт заказ далеко от центра, иногда приходится возвращаться за свой счёт. Можно было бы распределять заказы от какого-то пункта. Тут я часто упоминаю Glovo, но на ней я работаю больше всего и у меня наибольший опыт. Бывают дни, когда у меня нет простоев, а бывают такие, что нет заказа 20–30 минут. Может показаться, что это немного, но в недельном или месячном масштабе может набежать несколько часов, а значит, меньшее вознаграждение.

Support в Glovo — я считаю, там есть люди, которых следовало бы заменить на более компетентных. У меня была ситуация, когда support удалил 2 часа моей работы — „в наказание“. Почему? Потому что я написала правду. У меня была проблема с разменом денег — это был заказ наличными. Support тогда сказал вернуть заказ в ресторан! А я на это: что? Клиент получит холодную еду? Я отключилась. Подключилась к другому оператору, и он сразу решил вопрос как нужно. Но блоки часов были удалены. Я сообщила об этом дальше, но не знаю, были ли последствия. Это не единичная ситуация. Я состою в группе Доставщиков в Telegram, и на группе в FB, и такие ситуации переживали и другие Доставщики. Я знаю, что support — отдельная компания, которая вообще не связана с деливеркой. Но к счастью в последнее время я сталкиваюсь с хорошими людьми, когда возникает какая-то проблема.

Что касается клиентов, то на своём пути я встретила немногих агрессивных. Недавно была ситуация: клиент расстроился, что я приехала поздно, потому что заказ был сделан час назад. Но таких ситуаций было не много. Учитывая, что у меня выполнено 2600 доставок, думаю, что мне повезло. Тем более, что я езжу по ночам.

И бонус за большой заказ на Glovo — это буквально копейки. Я не понимаю идею Glovo, почему они не дают, например, 10–15 золотых одному Доставщику за перенос всех тяжёлых покупок, а предпочитают дать, мmm, 1 золотый? При стандартном курсе. Они предпочитают заплатить другому Доставщику за помочь в доставке заказа. Для меня это непонятно, поэтому когда можно, я распределяю заказы.

А ещё ожидание в ресторанах! Бывают дни, когда приходится ждать довольно долго — и тогда, конечно, платят за время ожидания, но это копейки. 1 час ожидания — 6 золотых в Glovo. А, например, Uber ничего не платит за ожидание.

**Ты упоминала группы в Telegram и FB. А как выглядит контакт с Доставщиками в реале?**

В реале редко кто со мной связывается. Многие из них другой национальности, не польской. Я могу общаться на английском, на украинском явно хуже. Я никогда не сталкивалась с агрессией в словесной или физической форме в связи с моей работой. У меня очень хороший контакт с амбассадором и куратором Познани. Именно амбассадор предложил мне дать вам интервью. Я также встречаю женщин, которые работают на разных приложениях. Их значительно меньше, это правда, но мне кажется, что из года в год их становится больше. Могу ошибаться, возможно статистические данные отличаются.

**Почему, по твоему мнению, эта профессия так доминируется мужчинами?**

Из-за стереотипа, что женщины не умеют водить авто. Думаю, это одна из причин. Мои знакомые, катаясь со мной в машине, не боятся. Наоборот. Они знают, что я сохраняю хладнокровие в разных ситуациях. Езда по центру и вообще по Познани научила меня терпению. Иногда наблюдаю Доставщиков, которые ездят быстро и неосторожно. Я стараюсь ездить по правилам, потому что не хочу платить штрафы.

Ещё одна причина — вес заказов, что как женщина она сможет поднять столько-то. Если заказ немного больше по весу и я не могу разделить на другого Доставщика, тогда беру его сама. Не всегда легко, но такая работа. В любой работе есть лучшие и худшие дни.

Честно говоря, других причин, почему эта профессия доминируется мужчинами, я не знаю. Считаю, что работа в торговле, в которой я работала, как я упоминала, физически тяжелее, чем деливерка.

**А сталкивалась ли ты напрямую с комментариями типа: женщина на Доставках? Интересно, как справляется с тяжёлыми заказами...**

Сегодня читала об этом в Telegram и скажу так: за день могу несколько раз поднять заказ на 4 этаж без лифта, а иногда ни разу. Если речь о покупках, которые соответствуют условиям, я распределяю их на другого Доставщика, чтобы не портить своё здоровье. Я также говорю об этом другим мужчинам: распределите! У каждого есть здоровая спина и руки. Но чаще всего я вижу взгляды. Не знаю, негативные они или позитивные. Иногда сталкивалась с тем, что Доставщики „отталкивали меня“, думая, что я обычный клиент в ресторане. Поэтому я начала носить фирменную кепку или толстовку, чтобы выделяться. Была одна ситуация, когда другой Доставщик предложил мне свидание, я не согласилась, но восхищаюсь, что он сразу спросил. Но были и ситуации, когда я сама подсказывала другим, что делать, или давала советы. До сих пор так делаю. Я достаточно часто помогаю на Telegram. Мне нравится помогать.

**Европейский Союз принял Директиву о Работе для Платформ, в течение двух лет она должна быть внедрена в Польше. Что ты об этом думаешь?**

Я читала об этом. На данный момент не могу сказать, насколько сильно это повлияет. Если сотрудничество с приложениями не пойдёт по моему плану или просто не будет на меня влиять положительно, наши пути просто разойдутся. Многие люди из этой отрасли много говорят и жалуются, как плохо на той или этой платформе, и всё равно продолжают там работать. Есть люди, которым нравится, как сейчас, а будут и такие, которым понравятся условия, которые вскоре встретятся. Ещё не внедрено в нашей стране, поэтому я не могу сказать, будет ли это действительно хорошая перемена.

**И на конец практический вопрос. Если бы ты могла что-то посоветовать людям, которые только начинают работать Доставщиками, что бы ты им сказала? На что стоит обратить внимание, а чего избегать?**

Кто спрашивает — тот не ошибается — спрашивайте у людей, которые имеют опыт. Не бойтесь задавать вопросы, даже самые очевидные. Каждый начинал с нуля.

Не всегда ориентируйтесь на пины на карте, когда речь идёт о адресе клиента. Часто он находится в другом месте, чем на самом деле. Рекомендую карты Яносика, на мой взгляд, они лучше, чем Google Maps.

Будьте вежливы с сотрудниками ресторанов и других точек. Это тоже люди. Конечно, встречаются грубые люди, но считаю, что спокойствие и сдержанность в этой работе важны.

Если у вас плохой день, не сдавайтесь. Есть и лучшие моменты. Хотя каждый сам решает, является ли эта работа для него приятной или нет.

И пейте воду.

# **Профсоюзной деятельностью мы изменили стандарты**

**Расскажи немного о себе: как долго ты работал Доставщиком для Платформ? Как ты попал в эту работу? На чём ты работал раньше, а на чём сейчас: на скутере, велосипеде или машине? В каких Платформах и городах?**

В начале 2017 года я переехал в Берлин и должен был быстро найти какой-то источник дохода. В Германии тогда был первый бум Платформ, доставляющих еду. Мой знакомый работал на Deliveroo, которая была главной компанией в этой отрасли и нанимала курьеров массово. Я подал заявку - и меня приняли сразу. Планировал поработать там несколько месяцев, а остался почти на три года. Позже я ещё работал на велосипеде как Доставщик еды в курьерском коллективе и в другом коллективе на грузовом велосипеде, ездил также на фургоне как доставщик напитков, но это уже не была работа для Платформ.

**Как ты работал? У тебя был трудовой договор, своя деятельность или посредник?**

Своя деятельность. Deliveroo в самом начале нанимала по трудовым договорам, но это быстро закончилось, и через какое-то время почти всех курьеров вытеснили на самозанятость, а новые сотрудники вообще уже не имели возможности работать по найму.

Оформление деятельности заняло несколько недель и не было особенно сложным, но оказалось связано с расходами, о которых мы не знали.

В Германии работники логистической отрасли - например, водители грузовиков и автобусов - подпадают под дополнительное обязательное страхование от несчастных случаев. Оказалось, что велосипедные курьеры тоже входят в эту категорию.

В нормальных условиях компании платят эти взносы за

своих работников, но мы официально не были работниками, поэтому должны были платить сами. Это стоило 80 € в месяц, но никто в Deliveroo или в государственных учреждениях нас об этом не информировал, а Отраслевая Страховая Касса начала требовать взносы более чем через год после регистрации деятельности.

На практике это означало, что через год я вдруг получил счёт на более чем 1000 € задолженности. Мы зарабатывали мало, и эти взносы вогнали меня в финансовые трудности.

Кроме того, теоретически все мы должны были платить себе обычное медицинское страхование. В нормальной работе взнос делится пополам между компанией и работником, а на самозанятости мы должны были платить всю сумму сами. Это было от 250 € в месяц и выше, поэтому мигранты из стран ЕС обычно выкручивались: страховали себя дёшево у себя дома, не платили немецкие взносы и работали по ЕКУС.

Работать на немецкой деятельности с польским, итальянским или финским ЕКУС, конечно, незаконно, но больничные кассы не справляются с контролем, и так можно было работать годами. Пенсионные взносы на самозанятости не обязательны, и их вообще никто не платил, потому что они съедали бы треть зарплаты.

**Ты работал довольно долго как доставщик, наверное, у тебя есть с чем сравнивать. Как выглядела работа, когда ты начинал? Что изменилось к лучшему, а что — к худшему?**

Зарплаты менялись к худшему. Deliveroo платила за каждый заказ, и со временем ставки снижались. Когда мы начинали, то благодаря тому, что не платили все эти взносы, можно было зарабатывать с чаевыми в среднем 10 €, иногда даже 12 € в час чистыми — и как-то нормально жить. Потом компания начала

менять алгоритмы так, чтобы платить всё меньше за заказ, и всё труднее было удерживать стабильный доход.

Появилась конкуренция между курьерами за лучшие районы города. В некоторых районах можно было заработать в три раза больше, чем в других, но мест было ограниченное количество, и попасть туда было сложно. Кроме того, с какого-то момента мы начали получать всё меньше заказов. Не уверен, из-за чего это было - может, Deliveroo наняла слишком много курьеров, а может, слишком подняла цены для клиентов или проигрывала конкуренцию. В любом случае, всё чаще бывало, что мы сидели на скамейках, ждали заказов и не зарабатывали ни цента. Зимой от такого ожидания можно было сильно замёрзнуть.

#### **Что тебе нравилось в этой работе? Какие у неё плюсы?**

Это была очень мигрантская работа - немцев там почти не было, зато можно было встретить интересных людей из самых разных мест. Я завёл там знакомства, которые сохраняю до сих пор. Возникло много дружбы, люди поддерживали друг друга, было много солидарности.

Кроме того, мне нравилась работа на улице, на свежем воздухе и на лёгком велосипеде. Позже я немного работал на грузовых велосипедах, но это не моё - я предпочитаю быстрые шоссейные велосипеды и лёгкие грузы.

#### **Случалось ли у тебя что-то неприятное или опасное? Помогли тебе кто-нибудь тогда?**

У меня было несколько аварий, включая одну серьёзную, когда в меня врезалась машина, и скорая увезла меня в больницу с сотрясением мозга и переломанными ребрами. Врачи были добры и закрыли глаза на то, что я работаю в Германии по польскому ЕКУС.

Разумеется, при самозанятости не было никакого оплачиваемого больничного, компания вообще не интересовалась такими случаями, а я потерял источник дохода на несколько недель.

Помогли коллеги-курьеры и профсоюз. Аварии случались регулярно, и в профсоюзе мы старались помогать пострадавшим курьерам - в основном собирали деньги, чтобы у них были средства на аренду и еду, пока они не могли работать. Компания такими случаями не интересовалась вообще.

#### **Европейский союз принял Директиву о работе для Платформ, и в течение двух лет она должна быть внедрена в Польше. Что ты об этом думаешь?**

В Германии государство в последнее время прижало Платформы, и теперь большинство из них либо нанимают по трудовому договору, либо, по крайней мере, предлагают такую возможность. Но это хорошо, что директива вступает в силу, потому что иначе в Польше, вероятно, ничего бы не изменилось.

#### **Ты участвовал в профсоюзной деятельности? Что ты об этом думаешь?**

Да, мы состояли в профсоюзе FAU, это синдикалистский профсоюз, аналог Inicjatywy Pracowniczej. Когда мы решили, что хотим организоваться, только FAU согласился нас принять, потому что официально мы не были работниками, и большие профсоюзы не хотели с нами разговаривать.

В профсоюзе мы собирали подписи работников под петициями - например, за доплату на страхование от несчастных случаев, за компенсацию части расходов на оборудование и т.д. Компания отказывалась вести переговоры, а мы организовывали пикеты у их офиса и местные дикие забастовки.

Проблема профсоюзной деятельности в этой отрасли в том, что курьеров сотни, люди не знают друг друга, и их приходится буквально ловить на улице и рассказывать им о существовании и деятельности профсоюза. Это совсем не то, что фабрика или офис, где люди видятся каждый день, обедают вместе и проводят перерывы. В Платформе организация работников требует несоизмеримо больше времени и энергии, а люди часто работают только несколько месяцев, поэтому однажды созданная организация может быстро распасться, и её приходится всё время строить заново.

Поэтому в какой-то момент мы сосредоточились на медийной деятельности - на огласке незаконных действий компании, сотрудничестве с активистами, университетскими исследователями и местными политиками, чтобы таким образом оказывать давление на фирму. Нам удалось привлечь внимание к множеству проблем. Профсоюзу не удалось добиться основных требований, но были несколько мелких побед: например, компания ввела небольшую фиксированную компенсацию на оборудование.

Кроме того, профсоюз был просто сетью взаимопомощи для курьеров, и это составляло одну из его главных ценностей.

#### **В конце концов ты сам уволился или стал жертвой внезапного ухода Deliveroo из Германии?**

В конце лета 2019 года Deliveroo внезапно перестала существовать. Они объявили, что сворачивают деятельность в Германии. Буквально в понедельник прислали нам письмо, что в пятницу всё заканчивают. Более 2000 курьеров по всей стране потеряли работу.

Нам предложили по двести или триста евро, если мы откажемся от любых возможных претензий к компании. Вместе с тремя коллегами из профсоюза мы решили, что не возьмём эти деньги, а подадим в суд. Речь шла о том, чтобы суд проверил, не должны ли мы были всё это время работать по трудовому договору.

В таких делах суд не смотрит, какой договор подписал человек с компанией, потому что понятно, что такая огромная Платформа, как Deliveroo, может подсовывать людям любые мусорные контракты, а они подпишут, потому что им нужно что-то есть. Поэтому суд проверяет, соответствовала ли работа определению трудового договора. Если да - значит, имел место трудовой найм, и договоры о самозанятости были недействительными, потому что это должны были быть именно рабочие места.

Мы хотели подать в суд раньше, но боялись, что нас за это уволят, поэтому решились только после того, как компания объявила о закрытии. В суде нас представлял юрист из профсоюза, а Deliveroo - юристка, которая пыталась, в частности, убедить судью, что мы были плохими работниками. У неё были наши данные из приложения, и она показывала, кто когда опоздал на работу и т.д.

В любом случае, дело, к сожалению, закончилось на предварительной стадии. Deliveroo в какой-то момент предложила нам по несколько тысяч евро, чтобы мы просто отстали, а мы были без работы, без дохода, нужно было платить аренду и что-то есть - поэтому мы взяли деньги. Один коллега, у которого были сбережения, не согласился на мировое соглашение, и идея была в том, чтобы поддерживать его в процессе.

На этом этапе дело уже стало политическим - речь шла о создании precedента и получении официального судебного толкования, должны ли Платформы предоставлять курьерам

трудовые договоры. К сожалению, дело закончилось, когда тот коллега устроился в другую курьерскую компанию как самозанятый, попал в аварию, оказался в больнице и обанкротился. Deliveroo тогда предложила ему довольно большую сумму, в которой он нуждался, а мы и профсоюз уже не могли оказать ему такую финансовую поддержку.

Так что и это последнее дело закончилось мировым соглашением.

Жаль, что не удалось довести всё до конца и выиграть у корпорации. Но, с другой стороны, Deliveroo была последней Платформой с такой моделью занятости в Германии. Те, кто пришёл после - Gorillaz, Flink, Wolt, Uber Eats и другие - уже предлагали трудовые договоры и оплачивали страхование.

Думаю, что своей профсоюзной деятельностью и этим процессом мы немного способствовали изменению стандартов к лучшему.

# Нормальные условия труда

Привет, Станислав. Ты курьер, но также председатель Конфедерации труда курьеров Pyszne.pl. Но прежде чем мы поговорим об этом, начнём с самого начала: как ты оказался на работе для платформ? Когда это было?

Работать в Pyszne я начал в феврале 2022 года. Тогда я искал подработку, и работа курьера показалась мне интересным вариантом.

## Тебе нравится эта работа? Что вообще в ней интересного?

Да, мне нравится. Классно покататься по городу, открыть новые места, познакомиться с разными людьми. В целом, считаю, что сама работа очень даже неплохая.

## А есть ли у этой профессии тёмные стороны?

Сфера курьерских услуг сейчас - это зона хаоса. Нет чётких правил, которые гарантировали бы минимальные стандарты. Это создаёт „гонку на дно” - компании систематически ухудшают условия труда.

## Бывали ли у тебя ситуации, когда другие доставщики тебе помогали? Или, может, случаи, когда тебе было страшно?

Да, много раз коллеги помогали мне, особенно в начале работы, когда я только учился. Курьеры и курьерки с удовольствием давали советы. Ситуаций, в которых я чувствовал бы угрозу, не было, но опасные моменты на дороге случались — к счастью, без травм.

## Что побудило тебя заняться профсоюзной деятельностью?

Довольно быстро после начала работы я заметил много вещей, которые счёл неприемлемыми. Всё это происходило из-за огромного преимущества компании перед отдельными работ

никами. Профсоюз даёт инструмент, чтобы уменьшить этот дисбаланс сил. Когда работники держатся вместе - они могут больше.

## Как выглядит профсоюзная реальность? Чем вы занимаетесь?

Мы ведём переговоры с компанией, представляем наши требования, собираем информацию, вмешиваемся в индивидуальные дела наших членов. Стаемся помочь каждому курьеру, который к нам обращается. Работы порой много, но, к счастью, у нас есть активные члены - они помогают писать обращения, готовят графику и видео-материалы.

## Если бы ты мог назвать три самые срочные задачи, которые нужно решить в работе доставщиков платформ, что бы это было?

Нормальные условия занятости - конец посредникам, сомнительным схемам налоговой „оптимизации”, отсутствие стандартных прав вроде оплачиваемого отпуска.

Прозрачные и понятные правила работы - как действует алгоритм, как устроены контакты с диспетчерами и саппортом и т.д.

Стабильность условий труда и зарплат. Конец постоянному ухудшению ситуации - эффекту „лягушки в кипятке”.

## Ваш самый большой успех?

Зимой прошлого года прошла забастовка курьеров Pyszne.pl. Основной причиной было то, что компания ввела зимний бонус только в трёхпольских городах. Но ведь погода тяжёлая для всех одинаково, и это все посчитали несправедливым. Благодаря мобилизации бастующих, в этом году зимний бонус действует уже во всех городах страны.

### **А что мешает профсоюзной деятельности?**

Законодательство, регулирующее деятельность профсоюзов в Польше, не соответствует современной реальности. Например, не учитывает специфику занятости по гражданско-правовым договорам. Скандално, что профсоюзы не имеют права на прямую электронную коммуникацию с работниками - например, через рассылку.

### **Как профсоюз, вы занимаетесь только вопросами на линии работник-платформа? Или случалось вмешиваться в конфликты между курьером и клиентом?**

Пока таких ситуаций не было. Мы поднимали тему отношения некоторых ресторанов к курьерам. Считаем, что недопустимо, когда курьера заставляют ждать заказ снаружи в плохую погоду (хотя в ресторане есть место внутри) или, например, отказывают ему в доступе к туалету. К счастью, это довольно редкие случаи.

### **Европейский союз принял Директиву о работе на платформах, и в течение двух лет она должна быть внедрена в Польше. Что ты о ней думаешь?**

Я вижу в этом большую возможность для улучшения ситу-

ации, но также и много опасений. Скажу так: уже несколько лет мы наблюдаем систематическое ухудшение условий труда в курьерской сфере. Директива даёт надежду остановить этот процесс. Альтернативы особо нет - нельзя просто сидеть сложа руки. Мы считаем, что нужно попытаться добиться в правительстве закона, максимально выгодного для работников. Лоббисты платформ действуют на этом поле уже давно, и мы не должны отдавать им его без борьбы.

### **И напоследок практический вопрос: если бы ты мог посоветовать что-то людям, которые только начинают работу доставщиком, что бы ты им сказал? На что стоит обратить внимание, а чего избегать?**

Ко всем обещаниям и рекламе платформ и их партнёров нужно относиться с осторожностью. Следует помнить о сезонных изменениях: зимой заказов и часов работы много, а летом с этим могут быть проблемы - к сожалению, стабильность и предсказуемость доходов очень ограничены, а так быть не должно.

Стратегия компаний часто основана на отсутствии ясных правил и информации, поэтому стоит поговорить с другими курьерами и узнать, как обстоят дела на конкретной платформе или в конкретном городе.

# Блокировка за несчастный случай

**Привет, Анжелика, спасибо, что нашла для нас время.  
Расскажи немного о себе: как ты попала на работу как  
Доставщик для Платформ?**

Меня зовут Анжелика, мне 34 года. Работать на Платформах Деливери я начала в марте этого года, соблазнившись доходами, потому что Кшишек, мой партнёр, с которым мы вместе уже 10 лет, зарабатывал довольно хорошие деньги на Деливери.

**На каких Платформах ты работаешь? Велосипед, скутер или  
авто? У тебя своя деятельность или через Партнёра?**

Сейчас я работаю на Glovo и Uber Eats. Езжу на велосипеде. Я трудоустроена, как и все остальные, через Флотового Партнёра на договор подряда (zlecenie) либо договор аренды транспортного средства.

**Тебе нравится эта работа? Есть в ней что-то интересное?**

Нравится ли мне эта работа? Думаю, что в своём роде — да. Я могу выйти из дома, сесть на велосипед и „быть своей собственной начальницей”. Мне также доставляет удовольствие, когда Клиент получает свою еду — я понимаю, что это своего рода помощь, а я человек, который любит помогать.

**У тебя есть другая работа или Деливери — это единственный источник дохода?**

Это моё единственное средство к существованию, но, глядя на происходящее, мне, возможно, придётся искать другую работу.

**Мы знаем, что недавно у тебя был несчастный случай на работе. Что случилось?**

Да, у меня был небольшой инцидент. Арендованный вело-

сипед имел неисправность тормозов: я не смогла затормозить и колесом врезалась в бордюр, упала вместе с велосипедом на руку — в результате случился вывих левой руки. Это сделало невозможной дальнейшую работу: управлять велосипедом с опухшей и повреждённой рукой было бы опасно.

**Сообщала ли ты об этом в Суппорт Glovo? Они чем-то помогли?**

Я уведомила Суппорт Glovo на следующий день, когда не смогла отменить свои часы, и рука болела сильнее и сильнее опухала. Я также сообщила об этом Партнёру по расчётам. Хм — Суппорт Glovo ничего не сделал. Мне прислали только шаблонный ответ — как обычно при обращениях в Суппорт: „копировать-вставить”.

**Как здоровье после инцидента? Как насчёт оборудования?  
Какие убытки/потери?**

Состояние улучшилось, но полностью подвижность ещё не вернулась. Потери: аккаунт был заблокирован Glovo на два дня, потому что часы не удалось „удалить”, — так сказал сотрудник Суппорта Glovo.

**А как насчёт медицинского страхования? Есть ли у тебя страховка? Обращалась ли ты к врачу?**

В целом я знаю, что страхование у меня должно быть, но к врачу я пока не ходила. В понедельник мне нужно обратиться к врачу, потому что у меня бронхиальная астма и мне нужен рецепт; тогда я точно узнаю про страховое покрытие.

**Дополнительно: Платформа утверждает, что все Доставщики  
охвачены дополнительным страхованием от несчастных**

**случаев. Тебе что-то говорили об этом? Тебя об этом информировали?**

Об этом страховании я узнала в день подачи обращения в Суппорт Glovo. Но оно фактически не работало — когда я перешла по ссылке, присланной сотрудником Суппорта, сервис не функционировал. Так что реального эффекта от этого страхования не было.

**Подожди — это важно: после аварии тебя наказали блокировкой аккаунта на два дня и никто не интересовался твоим состоянием?**

Да, меня наказали двухдневной блокировкой. Я не смогла отменить часы за тот день (было слишком поздно), Суппорт не сделал этого после моего сообщения. Причём, чтобы связаться с Суппортом, нужно было залогиниться — то есть быть онлайн

(т.н. „сессия“). Я не принимала заказы и всё равно получила блокировку аккаунта на два дня.

**Тебе арендовали велосипед, и тормоза не работали — каковы условия аренды? Велосипед обслуживался?**

Да, велосипед обслуживался. Я арендовала его у фирмы, не связанной с Glovo или другими Платформами. Проблемы с тормозами я уже отмечала и сообщала — якобы они починили, но через два дня тормоза снова вышли из строя. Я сменила сервис аренды велосипеда, и теперь всё в порядке.

**И что дальше? Будешь продолжать работать?**

Что дальше? Сейчас я продолжаю работать в Деливери на Платформе Uber Eats. Пока планирую дальше работать в Деливери, но не уверена, вернуться ли в Glovo.

# Непрерывная манипуляция

**Расскажи нам что-нибудь о себе. Как ты оказался работать Поставщиком для Платформ?**

Меня зовут Франек, мне 28 лет. Поставщиком для Платформ я работаю с 2020 года, а курьером начал работать раньше — ещё в 2019 году. Курьером я стал во время учёбы, чтобы обеспечивать себе проживание. Я выбрал работу Поставщика, потому что тогда охотно нанимали студентов, а ещё я всегда очень любил ездить на велосипеде — какое-то время велосипед был моей страстью.

Первой фирмой, для которой я доставлял, была PizzaPortal, работающая в рамках ресторанных предприятий Amrest. Мы доставляли заказы из ресторанов Amrest — KFC, Burger King, PizzaHut. В начале предлагали договор подряда на минимальной ставке и все необходимые инструменты — телефон, сумку, одежду и велосипед. Amrest продал PizzaPortal Платформе Glovo, и они сразу же её закрыли.

Моя первая строго платформенная курьерская работа была на Wolt. Я устроился как студент в 2020 году. Wolt тогда только входил на польский рынок, и условия, которые они предлагали, были по сравнению с сегодняшними действительно неплохими — договор подряда с гарантированной почасовой ставкой, бонусы. Тогда за выполненный заказ нам платили половину гарантированной почасовой ставки, то есть начиная с третьего заказа в час ты получал эту сумму как бонус. Ещё давали рюкзак и одежду. Я работал у них с перерывами около двух лет. Я уволился, когда они начали вытеснять нас на партнёрские договоры и индивидуальную деятельность.

**Кроме Wolt, ты работал на других Платформах? Работаешь на велосипеде? Или на скутере или машине? Сейчас у тебя деятельность или работаешь через Партнёра?**

Я всегда работал и продолжаю работать на велосипеде. С тех

пор, как это стало необходимым, у меня договор с Партнёром. Я работал уже на многих Платформах: Wolt, Glovo, Uber Eats, Bolt, Stuart, SzamaExpress. У меня был период работы уже упомянутой PizzaPortal, а также в Pyszne.pl и норвежской Foodora.

#### **Сколько дней и часов ты работаешь в неделю?**

В периоды, когда курьерская работа была моим основным источником дохода, я работал от половины до трёх четвертей ставки. Дольше всего я работал так около года. Но с прошлой зимы я езжу очень мало, потому что начали давать о себе знать мои спина. В долгосрочной перспективе эта работа нездорова.

**Ты упомянул, что работал в Норвегии. Чем отличается работа в Норвегии от работы в Польше? Понятно, что зарплатами, но если говорить о других вопросах: условиях работы (особенно зимой), уважении трудовых прав, форме найма? Есть ли там партнёры-флотоводы?**

Я работал летом, поэтому не испытывал суровых скандинавских зим. Осло, где я работал, холмистый город, поэтому там обычно используют электровелосипеды — свои или арендованные. Foodora не предоставляла велосипеды работникам. Был хаб, где можно было согреться или перекусить во время перерыва. Там проводились сервисные дежурства, так что можно было бесплатно настроить велосипед или устраниить мелкую поломку. Каждый работник получал рюкзак, шлем, чехол на телефон и павербанк. Всё нужно было вернуть после окончания договора.

Было видно, что в доставке в основном работали мигранты, а норвежцы работали в ресторанах официантами и выдавали нам еду. Думаю, это было связано с различиями в символическом статусе этих профессий. Это было интересно наблюдать несколько лет назад, хотя теперь меня это меньше удивляет — ведь в Польше мы воссоздали такую же стратификацию.

Что касается договоров, то существовало три варианта. Трудоустройство напрямую в Foodora, работа как фрилансер (через Foodora или на собственной деятельности) и работа через Партнёра. Первым вариантом не могли пользоваться люди с временным разрешением на работу — как я. Он был доступен сотрудникам с более долгим стажем, и такие люди могли состоять в профсоюзах. Следующая форма, как фрилансер, нанятый Foodora, была самой популярной. А вариант найма через Партнёра был маргинальным — он позволял прежде всего списывать некоторые расходы, например топливо. Но рынка Партнёров в том виде, как мы знаем его в Польше, практически не существует — насколько мне известно, есть только две фирмы, предлагающие такую услугу.

Я работал как фрилансер. По этому договору я платил медицинский взнос и был застрахован, но не знаю, имел ли я право на оплачиваемый больничный. После забастовок 2019 года был введён минимальный почасовой тариф за работу с дополнительными бонусами за количество заказов — но он касается только работников, нанятых напрямую Foodora. Как фрилансер я мог выбрать между двумя системами расчётов — либо фиксированной почасовой ставкой (примерно на уровне ми-

нимальной), либо оплатой за заказ без каких-либо гарантий.

В целом чувствовалось, что в этой Платформе существуют два мира — работников напрямую нанятых и фрилансеров. Это разделение по типу договора аккумулировало множество других — прежде всего этнических и культурных — различий, а различия в статусе были заметны. Это, несомненно, фактор, который мог влиять на направление действий профсоюза, так как в него могли входить только те, кто был в определённом смысле выделен.

Но это тема, которая довольно часто возвращается в контексте профсоюзов и которую однозначно стоит обдумать и у нас, где очень большая часть работников Платформ не являются гражданами Польши.

#### **А лично для тебя эта работа была необходимостью или выбором? Есть ли в ней что-то приятное?**

Это был выбор. Я очень любил (и всё ещё люблю, хотя не так сильно как раньше) ездить на велосипеде. Мне доставляло невероятное удовольствие, что я мог проводить день физически активно. Спустя несколько недель я входил в своего рода транс, а работу воспринимал как тренировку. Кроме того, в то время мне нравилось, что я могу работать один — я человек застенчивый. Если кто-то любит велосипед, а ездить на велосипеде действительно можно любить, то эта работа кажется невероятной привилегией. Зарабатывать деньги ездой на велосипеде. Можешь себе это представить?

#### **В письме ты написал много критических замечаний о работе для Платформ. А если бы ты выделил три главные проблемы?**

Проблем море, и прежде всего они связаны с тем, что вы справедливо называете „алгоритмизацией труда”, то есть возможностью непрерывно манипулировать условиями занятости, чем Платформы занимаются при помощи Алгоритмов.

В результате первой и главной проблемой являются, на мой взгляд, постоянно меняющиеся способы расчёта вознаграждения за труд и, как следствие, меняющиеся зарплаты, рабочее время, необходимое для получения тех же доходов, и так далее.

Но речь также идёт об алгоритмизации функций, которые раньше выполняли люди и которые, на мой взгляд, всё ещё должны выполняться людьми — например техподдержка, так называемый support, с которым ты связываешься в случае проблем.

Сейчас на некоторых Платформах работник не может получить информацию иначе, чем через чат-бот — даже если речь идёт об условиях расчёта зарплаты и тому подобных вопросах. Это невероятно подавляющее и лишает чувства агентности. И дело не только в доступе к информации и в возможности принимать рациональные решения, но и в возможности аффективного и когнитивного обмена в рамках человеческих отношений, которые являются ключевым элементом в любой здоровой кооперации. А этого нет, потому что на самом элементарном уровне это заменяется

кодом. В результате всё труднее самоорганизовываться работникам, выдвигать общие требования и так далее. Как работник ты ощущаешь, что трудишься в социальной пустоте, где лишь получаешь указания от шефа-призрака. Вообще на Платформах функцией Алгоритма является отчуждение, и это прекрасно удаётся.

Третья проблема, которую я наблюдаю с самого начала платформенной работы, — почти экспоненциальное ухудшение условий занятости. Это действительно возмутительно: наблюдать, как рынок, который растёт и нанимает всё больше людей, одновременно пропорционально ухудшает условия. От вытеснения работников на партнёрские договоры, через перекладывание некоторых расходов на работника — например через обязанность покупать у работодателя рабочие инструменты вроде термосумки — заканчивая всё более низкими ставками за поездку. Так что дело не только в том, что условия на Платформах плохие — они становятся всё хуже. И я считаю это системной чертой платформенной занятости.

#### **Ты говорил об этом с другими работниками Платформ? Как они это видят?**

Говорил, но не слишком много. Конечно, все охотно жалуются, но реально проще бросить эту работу, чем пытаться что-то менять. А упоминание о профсоюзе обычно заканчивается саркастическими комментариями о тоталитарных системах.

#### **Как ты думаешь, как можно исправить эту ситуацию?**

Часть патологий, о которых я писал, касается механизмов максимизации прибыли, которая на рынке без регулирования является единственным критерием действия. Именно поэтому мы создали законы, которые должны защищать интересы работника, а не только предприятия. Речь идёт просто о договорах, которые корректно описывают существующие трудовые отношения между сторонами и определяют минимальное вознаграждение за каждый отработанный час.

Тем временем согласно моему текущему договору „работа”, которую я выполняю, якобы заключается в аренде велосипеда Партнёру-флотоводу, которому Платформы платят произвольные ставки за перевозку товаров от их имени. Это абсурд. На самом базовом уровне речь идёт об адекватном регулировании занятости, начиная с введения минимальной почасовой оплаты.

Но проблема алгоритмизации более сложная и не будет решена просто регулированием зарплат. Я думаю, она будет охватывать всё больше профессий. Изоляция работников при помощи кода выгодна во всех измерениях, начиная с того, что Алгоритм дешевле человеческого труда, и будет внедряться везде, где это возможно. В качестве противодействия я вижу

просто горизонтальную самоорганизацию, чтобы коду противостояла человеческая кооперация — лучше институционализированная, а значит имеющая шанс влиять на законодательство и контроль за его исполнением.

Я считаю, что мы ещё не знаем всех потенциальных издержек, которые могут нести работники из-за алгоритмизации. Нужно создавать эффективные формы сопротивления этим изменениям, которые будут негативно влиять на условия труда.

#### **А встречался ли ты лично с какой-то активностью Профсоюзов в этом секторе? Был ли у тебя какой-то контакт с Профсоюзами?**

Деятельность профсоюзов особенно бросилась мне в глаза в Норвегии. Foodora пережила период мощных забастовок, включая шестинедельную забастовку в 2019 году, после которых произошло профсоюзное объединение. Работникам удалось добиться многого — кроме повышения ставок и комиссий в пользу более ранней пенсии, они создали очень сильную рабочую организацию, которая и сегодня находится в диалоге с руководством Foodora.

Я попал в Foodora спустя несколько лет после этих забастовок. С моей перспективы это выглядело так: примерно раз в неделю проходили открытые онлайн-встречи с представителями профсоюза, на которые мог подключиться каждый работник. На них сообщали о ходе последних переговоров с Foodora, а также можно было внести требования, которые профсоюз должен был поднять на следующих встречах. Это меня очень впечатлило.

Что касается Польши, то я знал, что в Pyszne.pl был создан профсоюз, однако там я работал только несколько месяцев. Знаю, что недавно при OZZIP возникла профсоюзная инициатива курьеров — именно курьеров платформенного сектора. Это огромный шаг вперёд, потому что означает фактически стопроцентный рост профсоюзной активности на Платформах в Польше.

#### **И напоследок вопрос о европейской Директиве о Труде для Платформ. Думаешь, её внедрение в Польше может что-то изменить?**

Да, я слышал об этой Директиве и считаю введение предлагаемых ею изменений абсолютно необходимым — в первую очередь требование регулирования минимальной оплаты. В то же время я знаю, что большинство крупных Платформ сильно задолжали, и эти изменения могут сильно повлиять на их „стабильность”. Поэтому я тихо надеюсь, что эти изменения приведут к своего рода перезагрузке монополии на рынке, которая позволила бы появиться более горизонтальным, кто знает — возможно даже кооперативным инициативам.

# Мы говорим об этом постоянно

**Расскажи нам что-нибудь о себе — как ты оказался в работе для платформ?**

Привет, я Доминик. В повседневной жизни я учусь, очень люблю ездить на машине — тогда я лучше всего отдыхаю. И, как у большинства людей моего возраста, мне нравится слушать хорошую музыку и иногда играть на компьютере.

Как я оказался в работе для платформ? Почти два с половиной месяца я искал работу. Когда я приехал домой на выходные, встретился со знакомой, которая сказала мне, что у неё есть друг, который может помочь мне устроиться на такую работу.

**На каких платформах ты работаешь или работал? Только для Stava или ещё где-то? Давно уже работаешь?**

Я работаю для Платформы Pyszne.pl — мы являемся подрядчиком фирмы Stava. Никогда раньше я не работал в такой фирме и ни в чём подобном. Я устроился в конце прошлого года.

**А как ты работаешь — на велосипеде, скутере или на машине?**

У нас служебные машины. Сейчас большинство — это Skoda Fabia. Заправлять их мы должны топливными картами. К сожалению, эти карты в последнее время вообще не работают, поэтому нам приходится платить из собственного кармана. Вроде бы нам потом возвращают деньги, но... всё равно неприятно. Может, на велосипеде или самокате было бы лучше.

**С формальной стороны — у тебя есть какой-то договор? Какой и с кем?**

Что касается типа договора, все мы работаем по договорам подряда (хотя я знаю, что они принимают также договоры типа B2B). Он заключён на год, насколько я помню. Недавно название компании изменилось, и нам пришлось подписывать новый договор — с фирмой Asperiks... или Asterix, как-то так это произносится.

**Это твоя единственная работа или ты работаешь ещё где-то?**

К сожалению, другой работы у меня нет. Это мой единственный источник средств к существованию, единственный источник дохода. Так что можно сказать, что я от них завишу.

**Тебе нравится эта работа? Есть в ней что-то интересное?**

Нравится ли мне эта работа? Да, должен признать, что очень. Мне нравится то, что я делаю — я каждый день езжу на машине, и притом не на своей, за чужое топливо, и мне за это платят. Это приятная часть работы.

А что в ней интересного? Честно говоря — самые интересные это люди, которых мы встречаем каждый день: клиенты, разные странные ситуации, ну и коллеги по работе. Часто, когда заказов нет, мы встречаемся, болтаем о глупостях, обсуждаем клиентов, фирму — всё что угодно.

**Мы разговариваем, потому что ты описал ситуацию с твоей зарплатой. Расскажи, в чём дело.**

Да, я написал из-за моей зарплаты. У меня договор подряда, в котором предусмотрена почасовая ставка 21,17 зл плюс 2,51 зл за каждый выполненный заказ. В среднем за 8–9 часов работы я делаю около 20–22 заказов — и это не только я. Это не так, что я избегаю работы. Просто заказов нет.

Когда я устраивался, спокойно делал тридцать, тридцать с лишним заказов в день. Последний раз, когда я вышел на смену, у меня было меньше двух заказов в час. Моя почасовая ставка вышла 25–26 зл.

Кроме того, недавно у меня была смена в воскресенье на 10:30. Я приехал вовремя, а первый заказ пришёл только в 12:00. Я стоял полтора часа на парковке, ожидая хоть чего-нибудь, и боролся с приложением, потому что в нашем договоре есть пункт, что если у нас нет соединения с GPS (мы работаем на служебных телефонах), то они могут остановить начисление оплаты.

За эти полтора часа, если я правильно помню, каждые пять минут мне приходилось обновлять приложение, потому что пропадал GPS. В итоге мне бы заплатили только за первые пять минут.

#### **Ты говорил об этом с кем-то на работе?**

Мы всё время об этом говорим и всё время жалуемся — с ребятами на работе. Мы уже обсудили всё, что только можно. Даже пытались писать в государственные учреждения, в Государственную инспекцию труда. Нам сказали, что проверка не выявила никаких нарушений.

Недавно я сделал таблицу в Excel с моей почасовой ставкой, количеством часов, числом заказов и оплатой за заказы. В

сравнении с минимальной зарплатой у меня вышла разница почти две с половиной тысячи злотых.

Так что… да. Мы разговариваем об этом всё время.

#### **А как вы связывались с Инспекцией Труда? Звонили? Ходили к ним? Ты говоришь, что ещё написал им письмо?**

С Инспекцией Труда мы связывались письменно. Я сам написал в познаньский инспекторат труда, и примерно через две недели получил ответное письмо с информацией, что я был недостаточно конкретным — не указал точную причину и предмет проверки.

Честно говоря, меня это удивило, потому что я прямо написал, что не согласен с такой низкой почасовой оплатой и что мы получаем меньше, чем предусмотрено правилами о минимальной зарплате.

#### **И что было дальше?**

На это письмо я не ответил, потому что Государственная инспекция труда потребовала от меня предоставить работодателю мои персональные данные.

А по рассказам других ребят я знаю, что те, кто это сделал, уже через неделю или две перестали работать. Фирма таким образом карала их за то, что они пытались что-то изменить.

# Это работа, а значит действует трудовое право

**Для начала расскажи что-нибудь о себе. Каким образом ты связан с работой для Платформ?**

Меня зовут Роберт Валасиньски, я живу в Вене, в Австрии. С Платформами я столкнулся как работник — сам работал на одной из них в 2016 году, то есть почти десять лет назад. После учёбы я искал какое-то занятие, что-то временное, чтобы немного заработать. Тогда как раз появились Платформы, в том числе Foodora, принадлежащая группе Delivery Hero.

**Каким образом ты тогда был трудоустроен в Foodora?**

После первых двух недель я получил обычный контракт. Я был обычным работником, без какой-либо особой формы занятости. Как работник я, конечно, имел определённые права, которых другие группы не имели.

**Какие группы ты имеешь в виду?**

Например, самозанятые лица или так называемые „free service contractors”. Если ты самозанятый, ты ведёшь собственную фирму, и в таком случае трудовое право тебя не защищает — на тебя не распространяются никакие нормы, регулирующие занятость.

**А как это выглядит в случае „free service contractors”?**

Это что-то между самозанятостью и штатной работой. У тебя есть медицинская страховка, как у работника, но ничего больше. Никакие нормы трудового права на тебя не распространяются. Формально ты не являешься частью компании, поэтому ты не имеешь права, например, требовать гарантированного количества часов. Компания просто может сказать: „Нет заказов, ищи что-нибудь другое”. Всё риски лежат на работнике.

**То есть тогда у тебя нет стабильного дохода.**

Именно. Всё зависит от количества заказов и от того, сколько работников компания в данный момент нанимает. У тебя нет никакого контроля над тем, сколько ты заработкаешь. Ты можешь ездить быстрее, но это мало что изменит — в конце концов компания решает, сколько работы тебе достанется.

**А чем отличается оплата труда штатных работников от этих „свободных контракторов”?**

Штатный работник получает оплату за рабочее время, за часы. А контрактор или самозанятый зарабатывает только за выполненные заказы. Всё риски лежат на нём. И у него нет никаких прав на организацию на рабочем месте.

**То есть в Австрии только штатные работники могут организовываться?**

Да. У нас была такая возможность, и мы ею воспользовались. В Австрии и Германии существует такая вещь, как „work council”, то есть совет работников — что-то вроде заводского Профсоюза.

**Как работает такой совет?**

У Совета есть конкретные права. Компания обязана консультироваться с ним по многим вопросам — например, при увольнении работника она должна обосновать своё решение. Работники сами выбирают членов Совета, а те представляют их интересы перед компанией.

**Трудно ли создать такой „work council”?**

В Австрии достаточно, чтобы в компании было как минимум пять нанятых работников. Нужно также проработать в компании минимум полгода. Тогда можно создать Совет. Его размер

зависит от количества сотрудников.

#### **А обязательно ли, чтобы в компании существовал профсоюз, чтобы создать Совет работников?**

Нет. Вот что интересно — не нужно существование профсоюзной организации, и нет формального членства в Совете. Достаточно, чтобы были работники. Если есть пять человек, и один из них решит создать Совет, он уже может это сделать. Тогда это будет одночленный „work council“.

#### **И этого достаточно, чтобы компания должна была считаться с таким человеком?**

Да. Конечно, лучше, когда другие работники его поддерживают. Обычно Совет создаётся при помощи Профсоюза, который знает процедуры и помогает организовать выборы, сформировать избирательный комитет и пройти всю бюрократию.

#### **Как компания реагирует, когда кто-то хочет создать Совет работников?**

Компания часто пытается от этого избавиться — например, уволить инициатора. Но в Австрии это в определённом смысле юридически запрещено. Если кто-то хочет тебя уволить за попытку организоваться, Профсоюз подаёт иск в суд. Это один из самых частых типов дел в трудовых судах. Просто так рассторгнуть договор нельзя.

#### **То есть компания обязана считаться с Советом.**

Да, именно так. У Совета есть свои права, и его членов нельзя так просто уволить. Это возможно только через суд и только в случае серьёзного нарушения закона.

#### **Вернёмся к 2016 году. Тогда ты работал в Foodora.**

Да. Тогда мы начали говорить между собой, что нужно что-то делать, потому что видели, что компания меняет политику в худшую сторону — всё меньше штатных работников, всё больше контракторов, более низкие ставки, закрытие гаражей. Мы решили организоваться и создать Совет работников, чтобы иметь возможность вести переговоры с руководством.

#### **Потому что без этого работу можно было легко потерять?**

Да. Если кто-то критиковал решения компании, его быстро увольняли. А когда ты принадлежал к Совету, тебя защищало право — тебя не могли просто так выбросить. Благодаря этому у нас была более сильная позиция в переговорах с менеджментом.

#### **Сколько из вас тогда решило создать Совет?**

Около восьми человек — четверо или пятеро активно вовлечённых и несколько поддерживающих.

#### **Сколько работников тогда нанимала Foodora?**

Около трёхсот, но это зависело от формы договора. Официально Совет мог представлять только тех, кто имел штатный контракт, потому что только они являлись формально частью

компании. Остальные выполняли ту же работу, но юридически работниками не были.

#### **То есть вы создали Совет работников. Что было дальше?**

Мы сотрудничали с традиционным Профсоюзом, что было очень полезно. Благодаря этому у нас был не только голос внутри компании, но и контакт с более широкой организационной структурой. Профсоюз мог вести переговоры от нашего имени, и мы стали частью большего рабочего движения.

#### **Как долго ты тогда работал в Foodora?**

До середины 2019 года. Но ключевые события начались чуть раньше, когда Совет работников получил определённые права. Одно из них заключалось в том, что если компания — в данном случае головная структура Delivery Hero — планирует крупные изменения, она обязана проинформировать нас и провести переговоры.

#### **Что это были за изменения?**

Delivery Hero решила преобразоваться в так называемую Societas Europaea — это особая форма европейской компании, деятельность которой охватывает разные страны Европейского Союза. В их случае это означало объединение главных офисов в Берлине и Амстердаме.

#### **И вы, как Совет работников Foodora, должны были участвовать в этих переговорах?**

Да, именно так. Это было даже забавно — внезапно мы, обычные курьеры, стали партнёрами по переговорам с членами правления и финансовыми директорами в Берлине. Они были обязаны вести с нами переговоры, потому что так требовало европейское право. И мы сидели там и думали: „Что происходит? Это на самом деле?“

#### **То есть тогда у вас не было стабильного дохода.**

Именно. Всё зависело от количества заказов и от того, сколько работников компания нанимает в данный момент. У тебя нет никакого контроля над тем, сколько ты зарабатываешь. Ты можешь ездить быстрее, но это мало что меняет — в конечном счёте именно компания решает, сколько работы ты получишь. **А как отличается оплата труда штатных работников от этих „свободных контракторов“?**

Штатный работник получает оплату за рабочее время, за часы. А контрактор или самозанятый зарабатывает только за выполненные заказы. Весь риск лежит на нём. И у него нет никаких прав на организацию на рабочем месте.

#### **То есть в Австрии только штатные работники могут объединяться?**

Да. У нас была такая возможность, и мы ей воспользовались. В Австрии и Германии существует так называемый „work council“ — совет работников, что-то вроде профсоюзной организации на уровне предприятия.

## **Могли ли вы тогда сказать „нет”? Заблокировать их решение о преобразовании компании?**

Да, теоретически могли. Конечно, мы были не одни — в этом участвовали представители работников из Германии, Норвегии, Италии и нескольких других стран. Но формально у нас был голос, и нас должны были включить в процесс переговоров.

## **У вас было реальное влияние на ход изменений?**

Да. Это было требование европейского права. Если компания создаёт такую структуру, как Societas Europaea, она обязана включить представителей работников в процесс переговоров. Каждая страна в Европейском союзе, в которой компания действует, имеет на это право.

## **Как проходили эти переговоры?**

Сначала нас пригласили в Берлин. Организовали встречу в четырёхзвездочном отеле, с полным питанием — выглядело это как попытка нас подкупить. Но мы сразу сказали: „Мы ещё не понимаем, о чём вы говорите. Сначала хотим обучение, чтобы разобраться в ваших планах”.

## **И что на это сказала дирекция?**

Они были в ярости, потому что рассчитывали решить всё за три дня. А мы напомнили им, что имеем право на полгода переговоров. В итоге следующая встреча уже была посвящена обучению для нас. Отели со временем становились всё хуже, но переговоры продолжались.

## **И вам удалось что-то выторговать?**

Да. Мы добились места для представителей работников в структуре новой компании. Это было то, чего компания очень не хотела, но была вынуждена согласиться, иначе процесс затянулся бы.

## **То есть на практике вы получили влияние на функционирование всего концерна.**

Именно. Более того, поскольку они были обязаны приглашать нас на эти встречи и оплачивать поездки, мы встречались там с работниками из других стран — из Германии, Норвегии, Франции и Италии. Так и появилась наша международная сеть работников Платформ.

## **То есть эти встречи породили что-то вроде европейского сотрудничества?**

Да, именно так. Благодаря этим переговорам мы начали организовываться как сеть курьеров и работников Платформ по всей Европе. Это стало огромным изменением: из небольшой группы в Вене мы превратились в часть европейского движения.

## **В каком году это было?**

В 2018 году. Тогда мы начали действовать уже в более широком контексте, а не только локально.

## **Ты упомянул, что после 2018 года вы начали действовать шире. Что происходило дальше?**

Тогда мы начали обсуждать совместные действия, связанные с коллективными договорами в Австрии. У нас уже была

создана международная сеть работников Платформ — людей, которые работали для таких компаний, как Foodora, Deliveroo, Uber Eats или Glovo.

## **То есть речь шла о коллективном договоре для всего сектора, а не только для одной компании?**

Да, именно. В Австрии сейчас ведутся переговоры по коллективным договорам для целых секторов, а не отдельных компаний. Это позволяет установить минимальные стандарты занятости в отрасли, независимо от того, кто является работодателем.

## **То есть это что-то вроде минимальных прав для всех курьеров и Поставщиков?**

Да. Речь о том, чтобы каждый человек, работающий в этом секторе, имел базовые гарантии — страховку, минимальную оплату труда, защиту от увольнения.

## **Как выглядела твоя ситуация после ухода из Foodora?**

После 2019 года я работал в небольшой курьерской фирме, уже как обычный сотрудник. Но я по-прежнему поддерживал контакт с профсоюзом, участвовал в обучениях и был одним из представителей на переговорах о коллективное соглашение.

## **Ты остался активным в профсоюзном движении?**

Да. Профсоюз тогда начал замечать, что работа на Платформах становится все более серьёзной проблемой. Это уже не была какая-то редкость или подработка для студентов — это начинало касаться тысяч людей по всей Европе.

## **И вы начали действовать на европейском уровне?**

Да. Мы начали сотрудничать с евродепутатами, в основном из левых групп, которые заинтересовались темой работы на Платформах. Нас приглашали в Брюссель, чтобы мы рассказывали о своём опыте и о том, какие правовые решения нужны.

## **Какое главное послание вы хотели донести политикам?**

Что работники Платформ — такие же работники, как и все остальные. Мы не являемся „новой формой труда” — мы выполняем обычную работу, просто через приложение. А раз так, мы должны иметь такие же права, как и другие.

## **Речь шла о равенстве трудовых прав.**

Именно. Платформы пытаются внушить всем, что они создали „новую, гибкую модель труда”, которая является будущим. Это чепуха. Доставка еды из точки А в точку Б существовала всегда. Единственное новое — это маркетинг и уровень эксплуатации.

## **Что, по твоему мнению, нужно сделать сейчас в первую очередь?**

Просто дать этим людям права, которые им положены. Мы не изобретаем ничего нового. Мы хотим только того, за что рабочие боролись последние сто лет — стабильности, страховки,

безопасности.

**В Польше Платформы часто повторяют, что „гибкость” — это большая ценность для „подрядчиков”. И многие работники действительно это ценят: могут работать две часа сегодня, три — завтра. В Австрии тоже так?**

Да, но всё зависит от ситуации. Если у тебя обычный контракт, ты можешь работать максимум 40 часов в неделю, и это логично — каждому нужен отдых. Но если кто-то хочет работать только 2–3 часа, никто ему не запрещает. Однако в таком случае человек не может считаться работником Платформы, а лишь настоящим самозанятым. Проблема в том, что у большинства таких людей нет никакой реальной свободы — они работают тогда, когда Платформа им это позволяет.

**То есть знаменитая гибкость — миф?**

Именно. Платформы говорят: „Работаешь, когда хочешь”. Но на практике ты работаешь тогда, когда есть работа. Ты не можешь просто выбрать, что сейчас хочешь выполнить заказ — если нет заявок, ты ничего не заработкаешь. Это не свобода.

**Почему же тогда многие люди всё ещё верят, что нельзя одновременно иметь и гибкость, и безопасность труда?**

Потому что компании им это внушают. Они дают иллюзию выбора. Например, в Foodora теоретически можно было выбрать, хочешь ли ты быть работником или контрактором. Но на самом деле именно компания решала, сколько часов ты получишь. Они говорили: „Хочешь 40 часов? Мы дадим тебе 20. Больше работы нет”. А потом наоборот — когда было много заказов, они навязывали 40 часов. Это не была никакая свобода — всё зависело от компании.

**А австрийское законодательство определяет, насколько гибким может быть работник?**

Нет. Это зависит от воли компании. Закон лишь даёт возможность ввести некоторую гибкость. Но то, как Работодатель этим пользуется, — совсем другая история.

Многие считают, что Платформенная работа — это что-то совершенно новое, современная модель экономики. Но Платформы существуют уже больше 15 лет. И за это время они систематически демонтируют трудовые права. Как ты считаешь, общество уже привыкло к этой системе? Почему за все эти годы никто не реагировал? Ни правительства, ни Профсоюзы, ни общественное мнение? Почему так произошло?

Потому что работа на платформе воспринималась как что-то временное, дополнительное. Что-то, чем занимаешься для удовольствия или после основной работы. Говорили: „Это не настоящая работа, поэтому она не требует защиты”. Но это изменилось. Сегодня тысячи людей живут исключительно за счет этого.

**То есть то, что должно было быть „подработкой”, стало основным источником дохода?**

Именно. В Австрии у нас шесть тысяч человек, которые ежедневно доставляют еду. Это никакой не „gig”, а полноценный экономический сектор.

**Но ведь правительства и политические партии должны это видеть.**

Должны, но многие из них были захвачены нарративом технологических компаний. Корпорации вложили огромные деньги в имиджевые кампании и лоббизм. Они убеждали, что создают рабочие места для мигрантов и людей, которые нигде больше не найдут работы. Они также пугали правительства тем, что если изменить правила, они уйдут с рынка.

**То есть правительства их просто боятся?**

Да. Это компании с колоссальными бюджетами. В США была так называемая Proposition 25 — правительство хотело ввести тест ABC, который чётко определял бы, кто является Работником, а кто Самозанятым. Технологические компании потратили более 200 миллионов долларов на кампанию против этого закона. И победили.

**Это показывает масштаб влияния этих корпораций.**

Именно. Они способны формировать законодательство. И делают это очень продуманно — под прикрытием современности, инноваций и свободы. А на самом деле речь идёт об одном: максимальной прибыли при минимальной ответственности.

**То есть всё сводится к эксплуатации?**

Да. Это эксплуатация в современной упаковке. Компании говорят об „гибкости”, „партнёрстве” и „новых возможностях”, а на практике перекладывают весь риск и все расходы на Работника. Даже инструменты труда — велосипеды, сумки, футбольки — мы должны покупать сами. Они продают нам образ независимости, а в реальности мы полностью зависимы от Приложения и Алгоритма.

**Звучит как возвращение к капитализму девятнадцатого века.**

Именно. Только сегодня вместо фабрик у нас Приложения, а вместо надсмотрщиков — Алгоритмы. Но логика та же: труд без защиты, без прав, без стабильности.

**Видишь ли ты какой-то свет в конце туннеля?**

Да. Всё больше стран начинает реагировать. В Испании, например, введён так называемый Ley Rider, который признаёт курьеров Платформ Работниками. В Италии тоже появляются локальные регуляции. Это медленный процесс, но изменения возможны.

**Что, по твоему мнению, должно произойти, чтобы эти изменения ускорились?**

Мы должны перестать верить, что эти компании „современные” и „особенные”. Это обычные Работодатели, которые пыта-

таются обойти Закон. Пока мы будем повторять их нарратив, ничего не изменится. Нужно просто сказать им: „У вас есть Работники? Тогда применяйте Трудовое законодательство”. Всё.

**Ключом является признание того, что Платформенная работа — это просто работа.**

Да. Это самое важное предложение во всей этой дискуссии: это работа, а значит, действует Трудовое право.

# **ZENTRALE**

## **Мы - ZENTRALE**

Мы - группа курьеров и курьерок, работающих в разных курьерских фирмах и кооперативах, в разных городах. Изначально Zentrale был курьерским кооперативом, который работал в период пандемии в 2020 году в Варшаве. Сейчас мы боремся за права трудящихся.

Мы добиваемся немедленного прекращения эксплуатации работников различными онлайн-платформами, которые живут за счет нашего труда, не соблюдая никаких трудовых прав.

Мы также хотим, чтобы клиенты, использующие эти платформы, осознали, что они участвуют в эксплуатации и содействуют ее существованию

[www.zentrale.pl](http://www.zentrale.pl), centrala@zentrale.pl

Что Государство знает о нашей работе?  
редактор: коллектив, 1-е издание, Варшава 2025





SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM  
ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU  
FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030