

Cicha walka dostawców jedzenia w Chinach

17 marca 2021

28 lutego „China Digital Times” poinformował, że organizator sieci wzajemnej pomocy dla pracowników zajmujących się dostawą żywności – Xiong Yan, znany również jako Chen Sheng – mógł zostać zatrzymany przez policję w Pekinie. W dniu 1 marca informator z Ele.me, platformy internetowej, z której Xiong Yan otrzymuje zamówienia na dostawy, potwierdził, że on i kilku innych członków jego organizacji rzeczywiście zostało aresztowanych. W chwili pisania tego tekstu miejsce pobytu i sytuacja Xiong Yana pozostają nieznane, a spekulacje na ten temat są bardzo liczne.

Bezpośrednią przyczyną aresztowania Xiong Yana wydaje się być film, który niedawno umieścił w Internecie. Ujawnił w nim negatywny wpływ niedawnej „korekty” opłat za dostawę żywności na warunki pracy pracowników dostarczających żywność (zwanym w Chinach „jeźdźcami”, z angielskiego riders), dokonanej przez największe platformy dostarczania żywności Ele.me i Meituan. Wideo Xiong Yana ujawniło również, w jaki sposób Ele.me oszukiwała pracowników, zmuszając ich do nadmiernej pracy podczas chińskiego Nowego Roku.

W swoim wideo Xiong Yan tłumaczy, że przed „korektą” dostawcy otrzymywali około 5 juanów niezależnie od odległości, którą przebyli za każde zamówienie. Korekta powiązała wynagrodzenie z dystansem, który przebyli jeźdźcy, który może zostać przeliczony na od 3 do 10 juanów. W praktyce, film wyjaśnia, że jest to równoznaczne z ogólnym obniżeniem wynagrodzenia pracowników, a każdy pracownik dostawczy straciłby co najmniej 1000 juanów miesięcznie, chociaż nakład wykonanej pracy wcale się nie zmniejsza.

Xiong Yan zwrócił również uwagę na inny skandaliczny czyn

Ele.me. Platforma obiecała jeźdźcom, że otrzymają duży bonus w wysokości 8000 juanów, jeśli zrealizują określoną ilość zamówień podczas świąt chińskiego Nowego Roku. To suma porównywalna z miesięcznym dochodem większości kierowców. Wielu pracowników pracowało z całego serca dla tej premii, jednakże Ele.me w ostatniej godzinie pracy wymaganej do osiągnięcia wymaganej ilości dostaw zmieniała nagle adresy zamówień, by w efekcie pozbawić dostawców premii. Xiong Yan ujawnił to 18 lutego w filmie, który uzyskał ponad 9 milionów wyświetleń. Powiązane tematy na Weibo osiągnęły 200 milionów reakcji. Chociaż państwo wkrótce stłumiło wszelkie dyskusje na temat tego oszustwa, prawda nie mogła już zostać ukryta.

Xiong Yan jest liderem i twórcą podziemnej sieci wzajemnej pomocy wśród pracowników zajmujących się dostawą żywności w Pekinie, znanej jako Liga Jeźdźców. Sieć ta od 2018 roku funkcjonuje niemal jak niezależny związek zawodowy poza oficjalną jurysdykcją państwa. Liga Jeźdźców, jak opowiadał Xiong Yan, powstała dzięki jego wysiłkom z przekształcenia 16 grup czatowych na Wechat, zrzeszających 14 tys. czynnych lub byłych dostawców. Yan był już dobrze znany wśród jeźdźców w Pekinie, w momencie kiedy pojawił się jego najnowszy film, który ma na celu ujawnienie, w jaki sposób Ele.me zmusza kolarzy do pracy za pusty czek i jak próbuje obniżyć ich płace w całych Chinach.

To nie jest pierwszy konflikt Xionga z chińskimi władzami. W 2019 r. został uwięziony na 26 dni za zorganizowanie strajku podczas wydarzenia sprzedażowego Alibaba Singles Day, podczas którego doszło do prawdziwej gorączki zamówień online w całych Chinach. W tym czasie te platformy dostawcze próbowały również obniżyć płace jeźdźców, co skłoniło Xionga do zorganizowania oporu. Jego aresztowanie jest prawdopodobnie środkiem mającym na celu uniemożliwienie mu ponownego przewodzenia pracownikom.

Liczbę pracowników w branży dostaw żywności w Chinach liczy się w milionach.

Meituan, inny potentat branży, tylko w 2019 roku miał na liście płac ponad 4 miliony pracowników. Wraz z wybuchem pandemii, w okresie od 20 stycznia do 18 marca 2020 r. firma zatrudniła kolejnych 336 tys. pracowników. Główny konkurent Meituan, Ele.me zatrudnia 3 miliony pracowników, powiększając te liczbę o kilkaset tysięcy w czasie pandemii.

Ostatnio nasilają się głosy sprzeciwu wobec wyzysku pracowników dostarczających żywność. Wiąże się to z faktem, że cała branża zatrudnia dużą liczbę młodych, wykształconych ludzi. W Meituan, 87,3 proc. pracowników to ludzie w wieku 20-40 lat; w Ele.me, 47 proc. pracowników urodziło się w latach 90., a średnia wieku wynosi 31 lat. Oba raporty podkreślają, że około 20 proc. pracowników posiada dyplom ukończenia szkoły wyższej. Ta młoda i dobrze wykształcona warstwa klasy robotniczej jest, co zrozumiałe, wzburzona z powodu warunków, w jakich musi pracować, aby przeżyć w tych niepewnych czasach.

Nic więc dziwnego, że publikacja raportu zatytułowanego „Food Delivery Riders, Trapped in the System” we wrześniu ubiegłego roku zainspirowała ożywioną dyskusję na temat trudnej sytuacji pracowników dostawczych w dzisiejszych Chinach. W artykule skatalogowano kilka naprawdę przerażających danych liczbowych dotyczących urazów i wypadków, ofiarami których padali kierowcy. Z banalnie prostej przyczyny – są zmuszeni do ciągłego zwiększania prędkości w celu skutecznej realizacji zamówień.

W 2017 roku średnio co 2,5 dnia jeden kierowca w Szanghaju doznawał obrażeń. W tym samym roku w Shenzhen co kwartał 12 kierowców dostawczych było ofiarami wypadków drogowych. W 2018 roku policja drogowa w Chengdu odnotowała 10 000 naruszeń przepisów ruchu drogowego przez kierowców dostawczych, 196 wypadków drogowych i 155 ofiar śmiertelnych.

Ta kompilacja danych liczbowych sama stała się przyczynkiem do dyskusji. W momencie powstawania tego artykułu filmik lidera

Ligi Jeźdźców, otrzymał prawie 10 000 polubień i ponad 1000 komentarzy na samym Zhihu oraz 3 miliony wyświetleń na WeChat. Ele.me, Meituan, a nawet rząd zostały zmuszone do odpowiedzi. Film był sensacją przez ponad miesiąc, potęgując siłę fermentu społecznego, którego chiński kapitalizm i reżim nie są w stanie powstrzymać.

Po oburzeniu związanym z aresztowaniem Xiong Yan, państwo natychmiast rozprawiło się z wszelkimi dyskusjami na ten temat. Tysiące wątków dyskusyjnych na popularnych forach, takich jak Zhihu, Weibo itd. zostało usuniętych. Niemniej jednak w chwili obecnej cenzura ta wydaje się być daremna.

Nawet bez aresztowania Xiong Yana wśród chińskich pracowników panuje już gorąca atmosfera.

Na początku tego miesiąca miały miejsce dwa oddzielne strajki pracowników dostarczających żywność: w Shenzhen na południu i Tongxiang na wschodzie. Równolegle trwa również strajk kierowców Didi (aplikacji taksówkarskiej podobnej do Ubera), w ramach którego ponad 1000 kierowców przestało pracować. Akcja ta trwa od 1 marca. Kiedy wśród tych wszystkich wydarzeń pojawiła się wiadomość o aresztowaniu Xiong Yana, wywołała ona ogólnokrajową uwagę, która doprowadziła do powszechnego wezwania do ogólnokrajowego strajku kierowców w dniu 8 marca. Pojawiają się – i przebijają przez blokady informacyjne – kolejne wiadomości, że taki strajk jest już organizowany przez innych liderów Ligi Jeźdźców.

Nie trzeba dodawać, że państwo rządzone przez Komunistyczną Partię Chin robi wszystko, co w jego mocy, aby przerwać strajk. Państwo jest zdecydowane zapobiec jakimkolwiek masowym akcjom: Narodowe Zgromadzenie Ludowe (NPC) i Narodowy Komitet Ludowy Politycznej Konferencji Konsultatywnej Chin (CPPCC) są teraz w trakcie sesji. KPCh planowała wykorzystać tę okazję do przechwalania się swoim względnym sukcesem w kontrolowaniu pandemii w minionym okresie. Nie może więc tolerować żadnych ruchów oddolnych, które ujawnią brutalną rzeczywistość, w

jakiej żyje chińska klasa robotnicza.

Tłumaczenie: Wojciech Łobodziński

Na podstawie: Chinadigitaltimes.net, Chuangcn.org, Zhihu.com

Źródło oryginalne: Marxist.com

Źródło polskie: Strajk.eu