'యాప్'లపై ఆధారపడిన టాక్సీ డ్రైవర్ల దుస్థితి

'గిగ్' (తాత్కాలిక కార్మికుల) ఆర్థికవ్యవస్థ మనదేశంలో విస్తరించటంతో, యాప్‌లపై ఆధారపడి పని చేసుకునే 'ప్లాట్‌ఫారం కార్మికుల' సంఖ్య ఇటీవలి సంవత్సరాలలో అనూహ్యంగా పెరిగింది. ఈ కార్మికులకు హక్కులు, రక్షణ సౌకర్యాలేమీ వుండవు. యాప్ ఆధారిత సర్వీస్ కంపెనీల క్రూరమైన దోపిడీకి వీరు గురవుతున్నారు. మనదేశంలో యాప్ ఆధారిత ఉబర్, ఓలా టాక్సీ డ్రైవర్లుగా పనిచేస్తున్నవారు క్రూరమైన దోపిడీకి గురవుతున్నారు.

ఇటీవల కొత్తగా చట్టంగా రూపొందించిన నూతన కార్మికకోడ్‌లో 'గిగ్' కార్మికుల అంశాన్ని పరిగణలోకి తీసుకున్నామని కేంద్రప్రభుత్వం గొప్పగా ప్రకటించుకుంటున్నప్పటికీ, గిగ్ కార్మికులను, ప్లాట్‌ఫాం కారి ్మకులను నూతన వృత్తుల శ్రేణిలో వారిగా మాత్రమే నూతన లేబర్‌కోడ్ గుర్తించింది. కానీ వీరికెలాం టి హక్కులూ కల్పించలేదు. వీరు నిర్దిష్ట సామాజిక సౌలభ్యాలకు అర్హులని, వీటికోసం ఈ కార్మికులు అడగ వచ్చునని మాత్రమే పేర్కొంది. ఈ ప్లాట్‌ఫాం లేదా గిగ్ కార్మికులు మెరుగైన, స్థిరమైన వేతనాల కోసం లేదా వారికి పనులను పురమాయించే 'అల్గారిథమ్స్' నియంత్రణకోసం న్యాయస్థానాలను ఆశ్రయించటా నికి ఈ నూతన లేబర్‌కోడ్ అనుమతించదు. దీని అర్థం న్యాయస్థానాలు లేదా ప్రభుత్వాలు - యాజమా న్యాల చిత్తానుసారం వేతనాలు చెల్లించే లేదా అధిక గంటలు పనిచేయించే స్థితి నుండి - వీరిని బయట ప డేయవు.

ఇటీవల అంతర్జాతీయ కార్మికసంస్థ యాప్ ఆధారిత టాక్సీడ్రైవర్ల గంటకు సగటు సంపాదన వివరాల ను పరిశీలిస్తే అభివృద్ధి చెందుతున్న దేశాలతో పోలిస్తే, మనదేశం అత్యంత దిగువన వుందని క నుగొంది.మనదేశంలో యాప్ ఆధారిత టాక్సీ డ్రైవర్లలో అత్యధికులు వారానికి సగటున 82 గంటలు పనిచేస్తారు. అభివృద్ధిచెందుతున్న దేశాలలో సాంప్రదాయకంగా టాక్సీలు నడిపే వారి యొక్క పనిగంట లకంటే, యాప్ ఆధారితంగా నడిపే టాక్సీ డ్రైవర్లయొక్క సగటు పనిగంటలు చాలా ఎక్కువ. ఈ అధ్య యనం ప్రకారం, మనదేశంలో యాప్ ఆధారిత టాక్సీడ్రైవర్లు రోజుకు సగటున 12 గంటలు పైగా పని చేస్తున్నప్పటికీ, వారికి తగిన వేతనం లభించటంలేదు.

ఎక్కువ సంపాదనకు లేదా బోనస్ పొందటానికి డ్రైవర్లకు కొన్ని ఉచిత కొనుగోళ్ళు, లేదా ప్రేరే పకాలు వంటి అవకాశాలు కల్పించటం ఊరించటం జరుగుతోంది. దీనితో, విరామం లేకుండా త్వరగ ా పనిపూర్తిచేయటానికి డ్రైవర్లు సిద్ధపడుతున్నారు. అలా త్వరపడకపోతే, ఒక 'క్లయింట్'నో, ఒక 'ఆర్డర్' నో కోల్పోవలసి వస్తుందనే తొందరలో డ్రైవర్లు తరచుగా అధిక పనివత్తిడికి లోనవుతున్నారు. ఈ అధ్యయ నం ప్రకారం, వేచివుండే సమయంతో సహా గంటల వారీగా మనదేశంలో డ్రైవర్ల సగటు సంపాదన- చిలీ, ఘనా, ఇండోనేషియా, కెన్యా, లెబనాన్, మెక్సికో, మొరాకో, యుక్రెయిన్ దేశాల డ్రైవర్ల సగటు సంపాదన కంటే అత్యంత తక్కువగా వుంది. మనదేశంలో గంటలవారీ సగటు సంపాదక 1.1. డాలర్లుకాగా, లె బనాన్‌లో అది 8.2 డాలర్లుగా వుంది.

వడ్డీ వ్యాపారుల నుండో లేదా బ్యాంకు నుండో అప్పుతీసుకొని అత్యధిక టాక్సీ డ్రైవర్లు వారి వాహనాలు కొనుగోలు చేస్తారు. పెరుగుతున్న ఇంధన ధరలు, వాహన నిర్వహణా ఖర్చులు, బ్యాంకులకు లేదా వ్యాపారులకు చెల్లించాల్సిన కిస్తీలు, వడ్డీలన్నీ కలిపితే ఖర్చులు భారమై రోజుకు 12, 13 గంటల పాటు పనిచేసి నప్పటికీ, ఆ ఖర్చులను అందుకోలేకపోతున్నారు.

క్యాబ్-అగ్రిగేటర్ ఫీజును ప్రస్తుతం వున్న 28 శాతం నుండి 10 శాతానికి తగ్గించాలని డ్రైవర్లు డిమాండ్ చేస్తున్నారు. అయితే, ఉబర్, ఓలా కంపెనీలు కార్మిక చట్టాలను ఎగవేసే తమ ఒప్పంద విధానాన్ని మార్చుకోవాలని భావించటంలేదు. యూనియన్లుగా సంఘటితమై తమ డిమాండ్లు పరిష్కరించాలని ఆందోళనలు చేసే డ్రైవర్లను ఈ యాజమాన్యాలు బెదిరిస్తూ, భయపెట్టే ఎత్తుగడలు అనుసరిస్తున్నాయి.

తమందరిని కార్మికులుగా గుర్తించాలని, తమ హక్కులను డిమాండ్ చేస్తూ అనేక దేశాలలో ఈ డ్రైవర్లు ఆందోళన సాగిస్తున్నారు. అయితే ఈ డ్రైవర్లందరూ తమకు వీలైన పనిగంటలను, పని ప్రదేశాన్ని వారే నిర్ణయించుకుంటూ స్వయం ఉపాధి పొందుతున్నారని ఈ కంపెనీలు నొక్కి చెపుతున్నాయి.

ఏమైనా, 2021 ఫిబ్రవరి 18న బ్రిటన్ సుప్రీంకోర్టు తన తీర్పులో, అమెరికా డ్రైవింగ్ కంపెనీ దిగ్గజం ఉబర్‌కు చెందిన డ్రైవర్లందరికీ కార్మికహక్కులు వర్తిస్తాయని పేర్కొంది. ఈ డ్రైవర్లు అందించే సేవలను 'అత్యంత సంక్లిష్టంగా నిర్వచించి, ఉబర్ అదుపు చేస్తోందని' అందువలన వారిని స్వయం ఉపాధి పొందుతున్న వారిగా పరిగణించజాలమని ఆ తీర్పులో పేర్కొంది. ఉబర్ యాప్ ఆధారిత సేవలందించే డ్రైవర్లను ఆ ఉద్యోగం చేస్తున్న వారిగానే పరిగణించాలని ఈ తీర్పు స్పష్టం చేసింది. కనీస వేతనాన్ని లెక్కగట్టటానికి, శలవుతో కూడిన వేతన చెల్లింపులకు ఈ తీర్పు తోడ్పడగలదు. భారతదేశంలోని యాప్ ఆధారిత డ్రైవర్లు తమ హక్కులకోసం పోరాడి, వాటిని సాధించుకోవటానికి ఈ తీర్పు దోహద పడుతుంది.