

超1000万! 飞奔的外卖骑手

新华社记者 姜琳 周圆

戴着头盔、身着工装,穿行在大街小巷,高峰时如潮水般涌动……
1000多万外卖骑手,已经成为城市的日常风景,形成了一个规模庞大的新就业群体。包括外卖骑手在内的网约配送员,正式成为新职业。
日前,新华社“民生直通车”栏目记者走近他们展开调研。

1月隆冬,北京,崇文门搜秀商城外。

忙过早上八九点那一阵,身着蓝色、黄色等不同工服的十几名骑手,坐在电动车上一字排开,低头划着手机。

此时户外气温只有零摄氏度左右,寒风阵阵、地面冰冷。有骑手冷得待不住了,就搓搓手进商城暖和一会儿。

等到11点来钟,骑手们像拧上了发条,陆续冲进商城的不同店铺,然后各自拎着餐袋放进箱子,一脚蹬上电动车,向四面八方飞奔而去。

随着外卖等即时配送市场规模持续扩大,从业人员数量也在不断增加。数据显示,目前全国外卖骑手已超1000万人。

从平台数据看,饿了么活跃骑手超过400万人;美团的骑手以年均近

深夜的北京街头,小王下线“美团骑手”,然后打开“蜂鸟众包”,以饿了么众包骑手身份接单。第二天早上,他又继续以美团专送骑手的身份开始新一天的工作。

小王说,尽管平台设置了“防疲劳”提示,但不少骑手完成固定排班后,会以切换平台等方式绕开限制,再去干众包骑手。“没人逼你加班,但不加班挣不到足够的钱。”

眼见着身边的骑手越来越多、订单越来越难抢,骑手们表示,要维持收入不减,只有干得更久、跑得更快。

小顾算了一笔账:2023年平均每天跑45单,每月能拿到8500元左右。2024年平均每天只有30至35单,平均单价还从8元左右降到了7元左右。众

包括外卖骑手在内的新就业形态劳动者,全国已有8400万人。

与传统的直接聘用关系不同,平台企业使用的骑手等都属于第三方合作间接用工。而这一点,一直是劳动者遭遇职业伤害或猝死时部分平台拒绝赔偿的关键。

“保障骑手权益,核心在于破解平台用工与传统法律法规不相适应问题。”黄才华认为。

2021年,八部门联合发布《关于维护新就业形态劳动者劳动保障权益的指导意见》,首次明确平台责任、报酬

新特点:骑手成为就业“中转站”

20%增速攀升至745万人,2024年数量依然快速增长。

另据统计,2024年1月至6月,北京市从事餐饮配送服务和外卖配餐服务的人员为1.7万人,同比增长49.7%。

这个行业为何能持续吸引劳动者加入?多名骑手告诉记者,一是收入还可以,二是自由度较大。

来自河南的29岁外卖骑手小张,曾在江苏昆山一家电子厂打工,流水线上工资不高、压抑枯燥。旺季订单多的时候,连续一两个月每天工作多达14个小时。

“我更愿意送外卖,一个月能跑八九千块钱,挣得比以前多,还自由,不想

接单的时候关闭系统就行。”小张说。

入职快、工资日结、进退自由等特点,让外卖骑手成为了许多人弹性就业的优先选项。

33岁的小顾,是为数不多的女性骑手,也是少数已经干了快三年的老骑手。

她告诉记者,为了给姐姐挣钱治病,自己辞掉了辽宁老家每月3000多元的商场销售工作。现在虽然风吹日晒受点罪,但收入撑起了整个家庭。“能让这么多人有工作、有钱赚,就这一点,这个行业还是挺了不起的。”

根据国家统计局发布的规模以上企业分岗位就业人员年平均工资情

况,2023年,制造业普通工人月均收入6100多元,建筑业、批发零售业一线人员约5600元,住宿餐饮、居民服务等其他服务业一线人员为4000元左右。相比之下,这些行业的收入缺乏吸引力,难以留住年轻人。

“美团的骑手主要来自服务业、制造业和建筑业,大部分是兼职,或作为工作调整期间的临时救急和‘中转站’。近半数累计工作不满3个月,只有11%的骑手累计工作满260天。”美团研究院副院长厉基巍介绍。

“某种意义上,平台扮演了就业缓冲带的作用。”中国社科院新闻与传播研究所副研究员孙萍认为,随着业务的扩大,平台更需要稳定运力,在现阶段会通过定向激励、精细化管理,鼓励更多骑手稳定就业。

新挑战:持续推动“算法向善”

包的单价就更低了,每单才4元左右。

“我现在几乎不休息,每天从早上干到晚上,只能熬时间。”她搓着手说,“看看春节期间能不能多挣点。”

有数据显示,2018年劳动时间超过10小时的骑手占比为36.5%,2021年这个数字上升到了62.6%。多名骑手告诉记者,一个站点近百名专送骑手中,也就两三个人能实现月薪过万。

面对行业压力,一些外卖骑手想尽办法加快送餐、增加单量,包括逆行、超速、闯红灯等。而这些“优化”的行为和数据,又会生成新的标准和游戏规则,

驱使骑手们跑得更快、干得更多。

“对骑手来说,30分钟根本不是送一单的时间。”小顾告诉记者,配送高峰期系统往往前后派来好几单,需要等餐全部出完再一起配送。而这时第一单已经快要超时。如果拒单损失更重,平台会大幅减少派单。

曾体验过一个月送外卖的临沂大学教师邢斌,对这种压力深有体会:“外卖骑手也知道有风险,他们之所以冒险,就是因为背后的算法让你不得不那样干。如同一个金箍,越来越紧。”

“骑手的劳动风险不仅仅是一个群

体、一个行业内部的问题。比如交通事故风险、疲劳送单隐患等等,企业和相关参与方应该承担相应责任、及时化解。”北京金问律师事务所主任黄才华说。

一方面要将外卖尽快送达,另一方面需保护好骑手的劳动安全,二者如何做到平衡与科学?在各方推动下,平台也开始改进和调整。

继“防疲劳试点”“骑手协商恳谈会”等举措后,2025年元旦前夕,美团发布公告称,将建立算法公开机制,在2025年底前逐步取消骑手超时扣款,推动从负向处罚向正向激励的转变。

美团表示,改进算法是一个持续的过程,将认真听取来自各方面的意见,持之以恒地不断努力,完善规则。

新趋势:“权益伞”正在张开

等多个焦点问题。意见提出,对采取外包等其他合作用工方式,劳动者权益受到损害的,平台企业依法承担相应责任。

对骑手们反映最迫切的劳动安全风险问题,自2022年7月起,在北京、上海等7省市的7家平台企业开展新就业形态就业人员职业伤害保障试点,为外卖骑手、网约车司机等建立新型工伤保险制度。

作为受益人,南京的外卖骑手戚建忠深有体会。因

在送餐途中不慎摔倒骨折,他申报职业伤害保障后,不仅约1000元医药费报销了875元,还收到了41900元一次性伤残补助金。

“过去受伤了真不知道该找谁,也很难拿到赔付。”戚建忠说,自己当外卖骑手已有6年。现在有了保障心里踏实多了,所以休养4个月康复后,又回来继续送外卖。

记者从人力资源社会保障部了解到,截至目前,试点地区参保的几类新就业形态就业人员已超过1000万人,下一步将扩大职业伤害保障实施范围。

为进一步补齐权益保障短板,2024年2月,人力资源社会保障部办公

厅发布多项指引、服务指南,将新就业形态人员纳入最低工资保障;

2024年11月,中央网信办等四部门开展“清朗·网络平台算法典型问题治理”专项行动,要求“详细公示时间预估、费用计算、路线规划等算法规则”……

一项项举措相继推出,为新业态劳动者加快撑起一把把“保护伞”。

社会环境的改善,也让外卖骑手们感受到更多暖意。仅全国各级工会,就为户外劳动者建立超过18万个驿站。

“未来将继续积极探索,完善政策措施,不断加强灵活就业和新就业形态劳动者权益保障。”人力资源社会保障部相关负责人表示。

新华社北京1月16日电



民生直通车