

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。

超1000万！ 飞奔的外卖骑手

新特点： 骑手成为就业“中转站”

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。

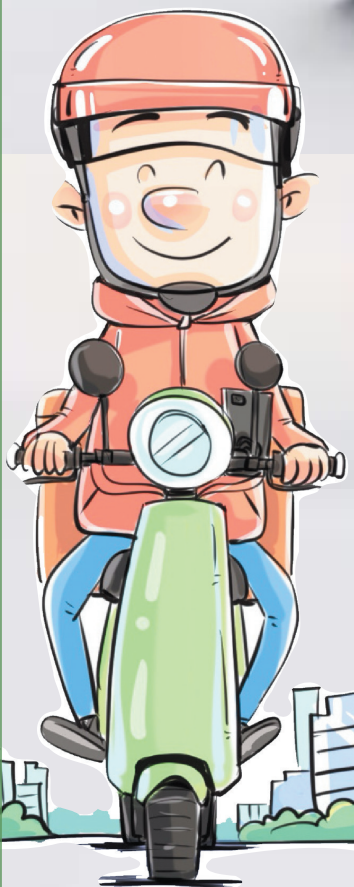
33岁的小顾，是为数不多的女性骑手，也是少数已经干了快三年的老骑手。

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。



▲2024年7月17日，北京市西城区什刹海街道辖区内的医疗单位为外卖员免费体检。新华社发

新挑战：持续推动“算法向善”

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、疲劳接单隐患等等，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律师黄才华说。

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

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