

快递新政频发 惠及千万“快递小哥”

随着基于互联网的平台经济迅速发展,我国“快递小哥”“配送小哥”数量日趋庞大。粗略估算,目前各类骑手总数已突破千万。激烈竞争下,“准时必达”成为重要考核因素,“配送小哥”在公路上“舍命狂奔”场景普遍。与此同时,涉及快递、外卖行业各类道路交通事故高发。有数据显示,目前快递员劳动合同的总体签约率不到八成,不少处于劳务灰色地带。

8月以来,关于建立物流业“黑名单”,大规模开展快递从业人员职业技能培训,引导更多平台从业人员参保、开展职业伤害保障试点等多个新政频发。在专家看来,这些政策在提升从业人员整体素质的同时,将更好地保障其个人权益。同时,也有利于营造良好的市场环境,适应产业转型升级需要,助力行业更高质量发展。



“配送小哥”遭遇权益之痛

随着各种互联网平台的迅速发展,“快递小哥”“配送小哥”成为一个庞大的群体。

饿了么蜂鸟配送发布的《2018 外卖骑手群体洞察报告》显示,仅蜂鸟配送就在全国范围内拥有超 300 万名注册骑手。美团外卖旗下美团研究院发布的《城市新青年:2018 外卖骑手就业报告》显示,2018 年美团外卖有单骑手数量达 270 多万人。如果再加上 EMS、顺丰、申通、中通等传统快递公司,骑手总数可能突破千万。

在各大平台的激烈竞争之下,配送效率成为重要考核因素,由此导致交通事故频发。在中国裁判文书公开网,以“骑手”为关键词进行搜索,至少有 473 起交通事故,167 起劳动合同纠纷,137 起保险合同纠纷,还有 380 多起人身损害赔偿以及 210 多起残疾赔偿。

上海市交警总队数据显示,2019 年上半年,上海市共发生涉及快递、外卖行业各类道路交通事故 325 起,造成 5 人死亡,324 人受伤。其中,饿了么公司发生 111 起,占比 34.2%;美团公司发生 109 起,占比 33.5%;盒马公司 29 起,占比 8.9%;顺丰快

递公司 11 起,占比 3.4%。

中国财政科学研究院应用经济学博士后、盘古智库高级研究员盘和林对记者表示,与传统快递行业不同,一些同城配送如餐饮外卖,配送平台会将“准时送达”作为公司一项竞争力指标,配送几乎相对集中在一个很短的时间里,平台对配送小哥制定了非常严格的考核标准。从配送小哥的角度来说,基本上是采取计件工资制度,而且每个单子的价格压得很低,必须“舍命狂奔”才能获得相对高的报酬。

值得注意的是,目前仅有顺丰、德邦等直营快递公司员工拥有较为齐全的养老保险、医疗保险、失业保险、工伤保险和生育保险及住房公积金保障;在一些加盟快递公司,有的员工有“五险”无“一金”;而以零工形式上岗的员工则多数每天自购 3 元工伤保险,没有其他保障,甚至没有签订一份正式的劳动合同。

来自共青团中央维护青少年权益部、国家邮政局机关党委的调研报告显示,快递员劳动合同的总体签约率仅为 78.7%。加盟制运营模式下,网点作为承包方要自负盈亏,为了节约成本和规避风险,大多不与

快递员签订劳动合同,便于随时解聘;外卖平台也只与第三方人力资源公司达成劳务派遣输出协议。

盘和林指出,快递平台最大的成本来源为人工成本,是劳动力密集行业,一旦缴纳社保,工资总成本就会上升。因此,在这个行业,快递网点大多不是快递公司直营,快递员往往处于劳务的灰色地带。快递员大多来自于农村,没有一技之长,在劳动力市场上没有竞争力。快递员与快递网点通常只是口头上的劳务合作关系,快递员的流动性也非常大,缴纳社保的意识也较淡薄。

厦门大学经济学院副教授孙传旺对记者指出,我国快递行业在人才需求方面存在着明显的“潮汐式”用工的结构性特点,一方面,在春节假期或互联网电商集中促销时期,经常出现从业人员缺口,另一方面,由于就业门槛较低且缺乏统一标准,又容易造成快递从业人员素质良莠不齐。逐利驱动下的企业主体的大量同质化需求,往往会导致劳动力市场出现“劣币驱逐良币”,由此引起损害“快递小哥”合法权益的事件也不断发生。

强化权益保障 完善监管法规



在业内看来,在物流和快递行业高质量发展趋势下,从业人员的素质、能力以及权益保障应得到更多重视。政府相关部门应在更高层次上不断完善监管法规。

有业内人士指出,在平台之间大打价格战、恶性杀价的激烈竞争环境下,要求配送平台在短期内主动放弃“准时必达”,可能并不现实。中国商业经济学会副会长宋向清说,外卖小哥“舍命狂奔”背后,是该岗位大多采取单一计件工资的事实,只有改变外卖小哥的工作待遇和薪酬计算方式,将他们纳入社保体系,让他们不至于为了一个单子“舍命狂奔”。

中国社会科学院社会发展战略研究院研究员戈艳霞建议,平台可在不降低当前每单报酬的前提下,为骑手们提供每单一定比例的社保补贴,再由骑手本人按照个人意愿去购买自己需要的商业性保险。或者由实力雄厚的几家平台为骑手们缴纳社保。但在执行中需要法律强制才能有所保障。“目前骑手流动性很强,在一定程度上会影响平台为他们缴纳社保。此外,平台上的骑手处于供大于求状况,也欠缺提高骑手社保福利的积极性。”

专家指出,政府相关部门应在更高层次上不断完善监管法规,一方面要加强对配送人员的交通法规意识的培训引导,另一方面要加强对配送平台的监管与处罚力度。

不过,盘和林也表示,提升从业人员素质、保障从业人员利益方面不能一蹴而就,要遵从快递行业用工的现实情况,避免导致从业人员的失业或者利益变相受损。比如,国办明确提出,研究完善平台企业用工和灵活就业等从业人员社保政策,这就是务实的政策导向。(班娟娟)

行业新政倒逼合规性管理

以上的不合规情景或许将被改变。8月以来,物流、快递行业多个新政频发,在给行业发展带来新的机遇和挑战的同时,也将在很大程度上影响千万“快递小哥”,倒逼从业人员提升整体素质的同时,将更好地保障其个人权益。

其中,超速行驶或者交通事故多发者或被列入“黑名单”。8月1日,国家发改委发布《运输物流行业失信联合惩戒对象名单管理工作实施意见(征求意见稿)》(以下简称《意见》)。《意见》指出,将依法依规建立健全失信联合惩戒对象名单(“黑名单”)管理制度。其中,驾驶营运机动车1年内行驶速度超过规定时速 20%情形超过 3 次,或者 1 年内驾驶机动车行驶速度超过规定时速 50%情形超过 2 次的驾驶人,以及 6 个月内 2 次发生一次死亡 3 人以上的交通事故,且单位或者车辆驾驶人对事故承担

全部责任或者主要责任的专业运输单位,均将按规定程序列入“黑名单”。

在提升快递从业人员素质方面,8月6日,国家邮政局和人社部联合印发《关于加强快递从业人员职业技能培训的通知》。通知强调,大规模开展快递从业人员职业技能培训,加快建设知识型、技能型、创新型劳动者大军。通知提出,加快快递员、快件处理员等快递业国家职业标准颁布及制修订,探索专项职业能力考核。

在保障平台经济上从业人员权益方面,国务院办公厅 8 月 8 日印发的《关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》明确,切实保护平台经济参与者合法权益,强化平台经济发展法治保障。抓紧研究完善平台企业用工和灵活就业等从业人员社保政策,开展职业伤害保障试点。积极推进全民参保计划,引导更多平台从业人员参保。

盘和林认为,在相关政策推动下,从业人员的合规性管理将大大提高,比如类似于快递员“舍命狂奔”等现象将被列入“黑名单”,引导更多平台人员参保,从而在政策层面遏制行业的野蛮生长,倒逼整个行业在从业人员管理方面实现规范化、合法化。“这对于行业从业人员要求更高了、更严了,但个人利益也将得到有效保障,从而有利于整个行业健康良性发展。”

此外,孙传旺指出,在数字经济快速发展的背景下,快递行业也将面临信息化升级与转型,精准分拣、智能投递、安检识别等业务都需要加快建立快递人员从业资格与技能等级标准。大规模开展快递从业人员职业技能培训,提升快递技能人才队伍素质,既有利于营造良好的市场环境,提升从业者工作效率与劳动报酬,更有利于适应产业转型升级需要。