

# 京東「給兄弟交社保」後，外賣騎手的困境解決了嗎？

和身邊騎手偶爾聊起「社保」的話題，大家只有一個反應：「你都跑外賣了，還想著社保呢？」



2025 5 26

Cheng Xin/Getty Images

## 京東開了個「好頭」？

跑去京東的騎手們，陸續又回來了。

在上海送了兩年美團外賣的趙雲豪聽站長聊起這事，絲毫不意外，手機裏的幾個騎手微信群早就預測到了這個走向：京東入局外賣業帶來的紅利，持續不了太久。

今年2月19日，京東宣布，自3月1日起為全職騎手繳納「五險一金」，為兼職騎手提供意外險和健康醫療險。這一打破行業慣例的決定一舉登上熱搜，也讓「京東外賣」這一早在去年3月就鑲嵌在京東APP主頁的不起眼業務為大眾熟知。

過去，平台會通過眾包、勞務外包、個體工商戶註冊等模式與旗下眾百萬騎手們切割勞動關係，對於常年處於無保障狀態的零工群體而言，京東「繳納社保」的承諾無疑是一份具有吸引力的邀請。

為了應來自京東的競爭，美團很快推出了針對騎手的「激勵」計劃：當日送單達到一定數量，可解鎖50元至100元不等的獎金。但站裏還是有很多人離開。除了社保，另一個吸引大家紛紛跳槽京東的原因，是直接收益：在「京東眾包」配送一單的收入，是「美團眾包」的1.5倍。

在大陸外賣平台，騎手往往被分為「全職」與「眾包」，「眾包」特指兼職外賣員。

北京某站點的騎手楊文傑就在這當口去了京東。11個小時、52單、460元，若在美團，最後一個數字會縮減到大概350元。「新的平台加入，對誰都是好事。」楊文傑滑著收入頁面說。

2023年，楊文傑來到美團做全職騎手。「眾包你可以拒單，自主選擇工作時間，但是單價低。全職不能拒單，還要接受站點管理，但拿得多。」楊文傑總結。今年截至5月，他在美團只申請到半天休息時間。「京東眾包」則結合了兩者優點，工作時間、形式自由，收入也高。

算上此前在餓了麼的兩年、閃送的一年，楊文傑已在北京送了五年外賣。他今年31歲，也想穩定下來，在京東跑了兩天眾包後，提交了「全職騎手」的申請信。隨後就進入了漫長的等待。



和他一樣等待的，還有深圳的達達騎手張國健。去年5月，達達宣布「業務全面融入京東生態」，「京東小時達」和「京東到家」等配送業務亦統一整合為「秒送」。現在，京東外賣的訂單主要由達達騎手配送。

最開始看到新聞，張國健和周圍的達達騎手內心都恍惚了一下，深入了解，才明白「京東給騎手交社保」這一精簡過的熱搜詞條下藏著一個大多數人都邁不過去的門檻：有社保的只有「京東全職騎手」這一崗位；名額有限，能加入的，基本都是各地區的「單王」。



2025 3 5  
Images

Luan Lan/Zhejiang Daily Press Group/VCG via Getty

「一天跑十二三個小時，接七十單。」張國健咂嘴，「這得拿命跑。」等了幾天，沒收到線下面試的通知，他就不再惦記了。過了兩天，一些晉升為全職的騎手們帶來了最新的消息，卻讓張國健不由慶幸，好在，他沒通過。

大家發現，全職騎手的單價竟一反常態地比「眾包」的單價還低，而且，他們不能拒絕。「四五塊的單子也要跑。」熟悉的騎手向張國健抱怨。幾個人一聊，拼湊出了一個早被猜想過的可能。

中國的社保分為城鎮職工保險與城鄉居民保險兩部分，職工保險通常適用於企業職工或靈活就業人員。居民保險則主要覆蓋無工作單位的城鄉居民，包括學生、兒童、老年人及未就業人員等。

職工保險按月繳納，由單位與個人共同承擔，單位承擔約2/3，佔「大頭」。因此，繳納社保後到手工資會變少，但一些騎手還是願意給自己求個保障，「畢竟整體還是賺了。」張國健說。

平台顯然也注意到了騎手群體對繳納社保後的擔憂，京東2月24日宣稱，騎手現金收入「絕不會」因為繳納五險一金而減少。可現在看來，京東並沒像老板劉強東所承諾的「對兄弟負責」，而是用壓低全職騎手單價的方式，來填補為他們繳納社保的支出。

「羊毛出在羊身上。」很多騎手這樣表示。

奔著「直接收益」而來的京東眾包騎手們也覺出了不對。加入京東後，有幾天「新手保護期」，派的單子好接送、單價高，還有「免罰券」。保護期過去後，就要繳納押金，解鎖不同檔次的接單待遇。楊文傑交了「500元」，是第二高的檔次，能接的單子卻越來越少，收入也直線變低。不到兩週，跑11小時賺到的錢就從460降到了310。

「因為整體單子少了，好單子給全職，下雨天他們接不過來了就給眾包。」河南一名眾包騎手說。上個月大雨，系統同時給他派了六單，他不敢騎快，導致外賣全部超時，最終扣了錢。他憤憤不平道：「我用命在跑的，平台是不幹人事。」



單量減少的原因之一，可能和平台優惠力度的降低有關。北京一名居家工作者稱：「最早聽說京東外賣的確是因為社保那個新聞，但真的讓我選擇它，還是因為有優惠券。」他平時的午餐預算在30元左右，那幾天，僅用一半的價格就能點到同品質的外賣。

這沒能持續多久。5月13日，央視新聞報道，市場監管總局同四個部門，針對當前外賣行業競爭中存在的「突出問題」，約談京東、美團、餓了麼等平台。

「價格戰」告終後，京東作為新平台的問題也暴露了出來。「它根本就不想讓人吃到飯。」楊文傑罵，京東的接送順序、導航遠不如美團合理，但騎手若因此送餐延誤，仍會被平台處罰。他明顯感覺到，最近點京東外賣的人變少了。

趙雲豪的站長沒有為難這些去了京東又想回來的騎手，「哪裏好幹去哪裏，大家都一樣。」趙雲豪說。而且，「外賣這行業流動性太大了，站長也缺人。」

今年2月，緊隨京東，美團和餓了麼也先後發布聲明，美團稱，將於今年二季度為全國範圍內的全職及穩定兼職騎手繳納社保，但截至發稿，兩家平台均未公布進一步的舉措。

「因為京東外賣不行了，（其他外賣平台）也就沒必要和你演了。」一名美團騎手說。



2024 1 14

Costfoto/NurPhoto via Getty Images

## 「你都跑外賣了，還想著社保呢？」

和「平台是否承擔起了責任」一同走入「騎手社保」話題中心的，是騎手「自己的意願」。

一些觀點認為，騎手往往只想賺快錢，社保會影響到手工資，因此大多人是「不想交」的。上海某美團站點負責人肯定了這個說法，他直言：「站裏50%的人都背著債，等著錢還，沒心思考慮社保。」海南一名有負債的騎手表示，當地兩三千元的工作遍地都是，想多賺點，只有跑外賣。

以北京社保繳費標準（2024年7月至2025年6月）為例，職工最低繳費為每月每人2526.78元，其中單位繳費為1807.57元，個人為719.21元；如果以「靈活就業人員」身份自主參保，僅「基本養老保險費」和「基本醫療保險費」兩項，就已達到1940.52元。隨著繳費基數逐年上調，這個數字每年還會增長。

「這已經差不多是將近一週的工資了。」一名北京騎手說。

外賣配送工作的「短工齡」和中國社保要求的「長年限」之間的矛盾，是騎手在社保繳納問題上的另一個痛點。



受身邊一些已經成家騎手的影響，楊文傑也猶豫過是否要交社保，但想了想未來的出路，簡單查了下法規，最後又放棄了。「誰也不會跑幾十年外賣，這兩年交了，過兩年呢？是不是就沒用了？」他計劃，這兩年攢些錢，35歲以後回四川老家做點小買賣。

和楊文傑一樣，將跑外賣視為人生「過渡」的騎手不在少數。北京大學國家發展研究院副院長張丹丹2024年底對某頭部外賣平台3萬餘名騎手的調研顯示，騎手的平均留任時間僅約6個月，近一半（49.3%）不足一年。南開大學社會學院課題組基於4.1萬份樣本數據撰寫的《外賣騎手生活世界研究報告》中提到，近八成（79.76%）騎手都是跨區域流動。

按照規定，中國養老保險的最低繳費年限是15年。漸進式延遲法定退休年齡實施後，從2030年開始，養老保險最低繳費年限每年延長6個月，2039年時最低繳費年限達到20年。

對於「騎手」這一流動性極大的工作而言，即使願意維持長年限的社保，但還要面對社保異地轉移的麻煩。

武漢大學社會保障教研室負責人王增文接受《界面新聞》採訪時提到，目前各地政策在繳費基數、參保門檻、待遇銜接方面有顯著差別。現行養老保險全國統籌仍處於「省級統籌+中央調劑」過渡階段，騎手在流動時會面臨轉移困難。「以浙江騎手轉至北京為例，需辦理社保關係轉移手續，期間可能損失3-6個月繳費記錄。」

「主要還是現在的社保制度讓人不敢相信，到時候取不出來咋整？」張國健擔憂。



2025 4 12

Cheng Xin/Getty Images

2013年起，張國健先後在蘇州工業園和深圳富士康工作過幾年，這些工廠按最低繳費基準為員工繳納五險一金。但他受不了流水線「兩班倒」的作息，2017年，跟著朋友成為沒有夜班也沒有社保的騎手大軍的一員。社保剛斷繳時，他也有過猶豫，但學生時的經歷，讓他很快按下了雜想。

張國健在東北一個資源型城市長大，1997年他讀高中時，這裏正經歷國企改制引發的下崗潮。學校和「礦里」挨得近，今天喝了老鼠藥自殺的是哪個雙職工家庭的消息，總此起彼伏地穿過牆壁；放學回家，從來繁榮的道路上擠滿一排排修自行車的小攤位，騎自行車的都沒這麼多。這慘淡的場景給當時的他註入一連串對未來的迷茫。

「國企鐵飯碗這麼穩定的工作都靠不住，沒有什麼能靠得住的。」張國健從記憶中回過神。跑外賣一個月的工資比在富士康要多兩千，對他來說，多出來的錢與其交社保，還不如握在手裏實在。尤其是前段時間，在微信視頻號刷到「延遲退休」「醫保涵蓋種類變少」的新聞後，他更加肯定了自己的推斷。現在，他給自己設立的保障措施就是早起早睡、多鍛煉、送單別太急，不要像前兩年一樣，為了不超時，不得不闖紅燈。



趙雲豪今年21歲，在一些已成家老騎手的眼裏，他有些「鋪張、無規劃」：幾千塊的電動車，說換就換；三十多元的午餐，吃起來從不心疼；對於社保，卻是滿不在乎。

但趙雲豪覺得，比起在不在乎，社保這個概念更像是天生和他「無關」的。

趙雲豪在河南鄉村長大，父母能交的只有「新農合」（註：新型農村合作醫療）。新農合只是醫保，繳費低、報銷比例也低。至於養老保險、失業保險等屬於城鎮居民的社保種類，他很少感受過它們的作用。

初中畢業，趙雲豪來到江浙打工，美髮、餐飲等沒有學歷門檻也不交社保的工作都試了個遍，最後來到美團，暫時穩定了下來。根據美團研究院的數據，和他一樣來自鄉縣地區的騎手佔到全國81.6%。

「這是我們這個層次的人，能找到的最好的工作。」趙雲豪自嘲地說。和身邊騎手偶爾聊起「社保」的話題，大家也只有一個反應：「你都跑外賣了，還想著社保呢？」

一名在上海送了兩年外賣的騎手說：「大家心裏就覺得，這好像就是人下人的工作。」

「其實我們大家心裏都知道，交社保一個月會多很多錢，除了醫療、養老，還會有失業保障，以後買房補貼啥的也都會有。」趙雲豪喃喃，「我們其實都知道。」



2025 3 22 DESCENTE Cheng Xin/Getty Images

## 外賣業的系統性歧視

「被排擠」的感受，出現在送每一單外賣的路上。

張國健有時會害怕接到送往某個方向的訂單，通往那裏的道路似乎沒給騎手留下任何空間。馬路牙子是機動車道，馬路牙子上是人行道和開著門的底商。他在哪裏騎都不對。

深圳早期的道路規劃並未給非機動車留出太多空間，而是通過設置「人非共板」，讓非機動車與行人在同一板塊通行。2024年起，深圳才陸續在重點道路機動車道隔出一小塊區域，供自行車、電動車通行。不只深圳，濟南、廣州等一些城市都存在「非機動車道缺少」的問題。

在這「歷史遺留問題」的解決尚未趕上新交通形態的時間空檔，執法者的嚴格，會讓騎手進一步陷入兩難境地。

幸運時，遇到老交警，對方會把張國健攔下，讓他注意安全，不要在機動車道上開，但大多時候遇到的都是年輕交警，上來直接開罰單。



「深圳這個地方，沒有人情味。」張國健咂嘴。

即使是正常行駛，騎手們也常面臨安全風險。去年九月，林樂奕所在的小隊，有名騎手被小車撞倒，搶救無效去世，有人把現場視頻發到了小隊群裏，反覆確定他並未違反交通規則；趙雲豪的堂哥也在上海送外賣，前幾天，他行到路口處等紅燈，綠燈一到剛要通行，就被一輛飛馳而來猛然右轉的奔馳別倒在地。「上海這邊的大車也是不守規則，看不到你，不會讓著你的。」趙雲豪說。

「美團」和「餓了麼」的報告顯示，截至2023年，這樣穿梭在城市間的靈活就業人群有將近1200萬人。根據公開數據，當年全國發生的外賣騎手交通事故達到1.2萬宗。而平台提供的保障，只有每天2元到3元不等的保險，錢也要騎手自己出。

「其實要不到賠償。」趙雲豪扶著堂哥坐在宿舍下鋪，說：「賠付規則很複雜，標準很高。」堂哥想申請平台的補償，發現需要到與之合作的檢定中心驗傷，「到骨折的程度才行。」這每天三元的支出，更大的作用是，能免除因出車禍導致的送餐延誤賠償。

在許多騎手看來，本應為員工提供庇護和保障的平台才是最「沒有人情味」的。

楊文傑在北京五年，熟悉了這裏的幾乎每一條道路，但有一個目的地，他仍有些抗拒：城中村。這裏擠滿了和他一樣從外地來務工的人員，每月支付較低的房租，就能在工作地點附近有個遮風擋雨的地方。

城中村的道路歪歪繞繞，每棟樓的編號沒有規則，導航也找不準它的位置；一幢三層高的樓裏，不知道藏著多少個找不上門的門牌號，每次來，都要提前打電話確認交接地點。耗時耗力，配送費卻沒增加半點。

類似這樣發生在配送「最後一公裏」的「無效勞動」對於騎手而言是常態。

去年11月，四川騎手林樂奕接了一單商超外賣：兩箱水，要送到9層。當天小區電梯停電，她只能一層層爬上去。系統在計算配送費時，考慮更多的是天氣狀況、路線長短以及配送難度，對於「爬樓」這類在老舊小區及停電時的額外勞動，只能在配送結束後，由騎手自己申請補貼。



2023 12 16

Costfoto/NurPhoto via Getty Images

「難度很高，」林樂奕說，「你要量好重量，把照片上傳，確定超重了才能通過申請。」如果商家沒有秤，中途又找不到稱重的地方，爬樓只能是「白爬」，不爬，則會倒扣錢。

類似的事件在網上多次引發討論，網民分為兩派，一派認為，騎手既然接了配送費，就有義務爬樓送餐，一派認為，這是「系統」在轉移矛盾，以壓榨騎手的方式討好顧客。



一名騎手試圖為自己辯駁，但他說不出「漂亮話」，一開口，就被罵聲評論了幾十層。在「消費者」明顯佔據上風的小紅書上，外賣騎手也因此和美甲師、私房烘焙店、寶媽一同被蓋上帶有調侃性質的「最不能惹四大群體」的標籤。

歧視來自於方方面面。2023年，林樂奕所在的電商公司倒閉，準備送外賣過渡。她做了許多心理建設，告訴自己：賺錢面前，人人平等。但真的跑在路上，不對勁的感受還是接連冒出。有次，她穿著「阿迪達斯」的衣服送餐，小區保安態度友善地將她迎進，後來，在平台要求下穿上了美團制服，保安再看到她時立刻將她喝住。

平台犧牲騎手的正當權益來「討好」顧客，是一些騎手的共識。

兩年前，張國健在美團送餐，到了地點，才收到顧客的電話，說寫錯了地址，要求張國健把訂單送到新的地方。張國健手裏還壓著幾個單子，系統規劃好了每個單子的派送路線和送達時間，他沒法冒著扣錢的風險，答應對方這「不合理」的要求。

他和對方說明了緣由，建議對方找「美團跑腿」來送，結束了這一單。當天，他就收到了顧客的投訴和平台罰款500的處罰決定。「這也不是我的錯啊。」張國健當即氣憤地從美團離職，來到餓了麼。一年後，在餓了麼，他又一次遇到了類似的狀況，這次罰得更多——算上這筆投訴，小站當月的投訴訂單數量超過了限定額度，張國健只能「倒霉」地多交一份罰金。

類似的問題，騎手們也曾反映過、上報過，但平台並未推出任何有利於騎手的針對措施。一些人發覺了這個漏洞，甚至利用規則，下單時填寫近一些的地址，少付配送費，騎手快到時，才告訴他們真正的地址。趙雲豪前兩天遇到了這樣一單，多跑了十幾公里。「他如果是無意寫錯，我們也能接受，畢竟幹這行，但故意這樣就真的很惡心了。」趙雲豪說。

現在，趙雲豪加入的美團小站每兩天召集全部全職騎手開會，交流他們遇到的新問題：導航不準、定位有誤……接著提出解決方案。至於將這些普遍性的問題上報給平台，讓平台優化規劃，他們對此已經不抱希望了。



2025 2 20

Images

Zhao Wenyu/China News Service/VCG via Getty

## 月入過萬口號下的現實

楊文傑有時候覺得，好像他們只是一批工具，不被尊重，也沒法有自我。5月底，楊文傑不想在京東眾包幹下去了，提交了辭呈後，有了半天休息時間。待在屋子裏，他心裏一陣空虛和無措，不知道自己要幹什麼，能幹什麼。



「你不能在太年輕的時候就送外賣，不然就出不來了。」楊文傑說。他做騎手是個巧合，2020年，他在老家幹不下去，想到北京這個大城市找找機會，當時正值疫情，落地即要隔離14天，但若加入餓了麼，當天就能工作。剛開始，楊文傑覺得這工作簡直給他們帶來了新的可能，自由、錢多。前兩年他做服務員時，連看一眼手機都會被罰款。

送久了，他才意識到，自己好像完全全被送單佔據了。九點起床，九點下班，除了送外賣，沒有任何個人生活，沒有人際關係，談戀愛更是別想；幾年下來，除了混個路熟，再沒掌握到半點技能。最讓楊文傑後怕的是，他覺得自己沒有別的出路了，在這個行業做過，就不願回到錢少事多的其他服務業。

他加了幾個騎手群，現在懶得再點開，一旦有一個騎手吐槽，群裏的戾氣立刻就會升級，止也止不住，連帶著影響他。

張國健今年45歲，現有的社交圈還是十年前在富士康時積累的那一批人。他沒有結婚，也沒談戀愛，在深圳城中村租了個80平米的房子，有空了大家就會來這裏聚聚，他很少覺得孤單。直到有次做手術，獨自躺在手術台的那一刻，他心裏不住唸到：還是有個人陪著好。

如果自行調整工作時間，讓出一部分給生活，會怎樣？張國健的答案是：會越來越接不到單。

北京某商場附近，幾個騎手將車停靠在路邊，坐在車上，百無聊賴刷著手機。每年春天，是外賣的淡季，一整個下午，可能都接不到幾個高價單，但他們只能等，一但有單子到來，就要立刻恢復工作狀態。楊文傑說：「這很磨人，一天下來也是11個小時，賺不到什麼錢。」

也有騎手能豁免於這項季節規律。「有單子就接，無論幾塊錢的，系統後台看到你單子多了，就會給你派更多單子。」張國健說。



2024 12 29

Cheng Xin/Getty Images

這兩年，美團和京東等平台在「全職」和「眾包」之間有加入了幾種派送模式，例如「眾包小隊」，將騎手類型分得更具體。林樂奕解釋：「眾包小隊還是隸屬於眾包，不像全職一樣完全聽平台管控，但是要聽小隊的安排，比起普通眾包，會更不自由一點。」

去年年底，林樂奕找到了工作，但下班之後，她還是會跑眾包，賺些外快。和她一樣把送外賣當作兼職的人不在少數。根據美團2024年發布的數據，全年接單天數超過260天的高頻騎手僅佔11%，低頻騎手和業餘騎手分別為41%和48%。

安徽一名白天坐辦公室、晚上送外賣的眾包騎手說，這份兼職門檻低，不用線下培訓，工作內容也輕鬆，用不著和同事內卷、勾心鬥角。



「業餘騎手」的名單在不斷豐富，大學生群體也擠入其中。今年剛大一的王濤就趁著課後時間跑起了眾包，高峰時間跑三個小時，也能賺個百來塊。「現在就業環境不好，不知道畢業之後能做什么，還不如現在出來歷練一下咯。」王濤說。

年輕群體的湧入，無形之間，也抬高了平台招人的門檻。雖然美團曾發布聲明，不會依據年齡招募、辭退騎手，但趙雲豪很清楚記得，站長選人時，會優先選年輕些的，年紀大一些的這兩年就會被拒之門外。

一些年長些的騎手抱怨：「你們這些高學歷、有社保的人，放著好好的工作不去做，為什麼還要來搶我們的飯碗呢？」

一名河南眾包騎手無奈：這兩年公司效益不好，降本增效，他剛買的房子還需要換房貸，只能跑外賣來填；一名海口騎手清晰記得，兩個月前，他還給一家美髮店的老闆娘送過餐，前幾天再看到她，已經和他是同行。

林樂奕曾刷到過不少騎手「月入過萬」的新聞，現在，再看到這類消息時，她只會快速滑過去。她所在的小隊有一個出名的「單王」，為了家裏生病的女兒，每天從六點跑到晚上十一點。算下來，一個月到手七千多塊。根據美團2025年第一季度的數據，只有一線城市（北上廣深）的高頻騎手，平均月收入才將將過萬（10010）。

「這還是整月無休，拼命搶單，一天幹十二個小時才能掙到的。」一名騎手說。

如今已「退役」的雲南騎手王偉習慣在社交平台上關注和外賣有關的帖子，接著在評論區留言，奉勸大家趁早遠離這一行。前兩年為了多賺錢，王偉總會風雨無阻地接單，尤其是下雪、寒冷的天氣，單子格外多。他在褲腿膝蓋的位置墊了電熱毯，寒風一鑽，幾年下來還是得了「老寒腿」。「現在疼得上廁所都困難。」王偉說，「看似賺了很多錢，但是一無所得。」

「價格戰」被官方叫停後，美團的激勵計劃也陸續「降級」了。「越來越難達到拿錢的標準。」趙雲豪說。



2023 9 11 Costfoto/NurPhoto via Getty Images

2020年，自《人物》的報道《外賣騎手，困在系統裏》讓騎手權益走入輿論中心後，騎手相關的報道泉湧一樣噴發，美團等平台也陸續做出了一些改變。但在趙雲豪看來，都只是應付輿論的形式主義。

「比如超過一定工作時間就會強制下線，看似保障騎手安全，但是呢，他給設置的是14個小時。」趙雲豪說，「而且，站點也會幫你上線。」



楊文傑偶爾閑下來會刷抖音，看到外國騎手的待遇，心裏一陣羨慕，他不明白，為何在國外，藍領這類讓人瞧不起的工作，賺得竟會很多。他把這歸結於「中國人口太多」。「如果中國人都不生，過幾十年少一半，你看他們重不重視，會不會對騎手待遇好一點。」楊文傑說。

中國社會科學院大學孫萍在《過渡勞動：平台經濟下的外賣騎手》一書中提到：隨著平台零工的到來，「僱傭關係」這一在過去維持勞動持久感最重要的契約正在日漸失效。而騎手這樣一群由「巨大互聯網紅利」和「加速城鎮化」催生的勞動者，仍充滿了不確定性。第九次中國職工隊伍狀況調查結果顯示，騎手在內的中國新就業形態勞動者已達8400萬人，佔職工總數的21%。

2021年，人社部等八部門聯文將新業態從業人員分為符合確立勞動關係情形、不完全符合確定勞動關係情形、以及不符合勞動關係情形（民事法律關係）三類。對於符合確立勞動關係情形的，「企業應當依法與勞動者訂立勞動合同」。但關於分類細則，以及怎樣與騎手這一以「網約配送員」之名被官方認定的職業適配，目前仍只存在於民間討論中。

張國健不再關注全職申請是否有通過了，父母今年已經七十歲，有一身老年病，上個月他們做了手術，需要人照顧。弟弟同樣在外打工，他有自己的小家要顧。

剛跑外賣那兩年，家人不太接受，他們早年的設想是，讓家裏這個大學生進入體制，和他姑父一樣，退休金都能拿到5000，不再重蹈他們每月只領150的覆轍。隨著張國健每月按時往家打錢，類似的嘮叨也少了。張國健一直覺得，想真正給騎手提高待遇、保障，不能是由平台牽頭，而是要國家層面出台相關法規。「企業向善的可能性不大，我們的法律層面一定要做出改變。否則即使京東佔了很大的外賣份額，那京東很可能會變成下一個美團。」

（文中受訪者為化名）