

一些白天工厂上班、晚上兼职配送的“斜杠青年”表示——

骑手不愿离厂，这里依然“很香”

本报记者 刘友婷

3月9日晚7点半，刚刚结束工厂加班的胡军穿上电动车外卖箱里的骑手服，然后开启外卖接单，骑车往广东省深圳市龙华区观澜街道商圈开去。根据3月3日发布的《2021年度美团骑手权益保障社会责任报告》，由于时间灵活、多劳多得、允许兼职取酬等特点，骑手职业对于蓝领群体有着明显的吸引力。然而，记者采访深圳工业区的兼职骑手了解到，送外卖可以增加额外收入，但工厂的固有吸引力让他们仍然不愿离厂。

工厂工人下班送外卖 短视频博主、头条写手、外卖骑手……80后胡军是一名拥有多重职业身份的“斜杠青年”，而他的主职则是深圳某知名制造业公司电子元件相关产品线的线长，管理着50余人的生产团队。

2005年，胡军入职工厂时被分配到冲压部研磨岗，每天工作12个小时，要研磨上百桶物料，月收入稳定在1000多元。7年来，工厂生产工艺改进，胡军也升职为线长，他每天的工作时间明显缩短。

“躺平很容易，但奋斗才能真正改变生活”，有了更多可支配时间的胡军开始尝试更多增收方式。2020年7月，从外卖行业发展中看到新商机的胡军，应聘成为一名兼职外卖骑手，每天从工厂下班后就送去外卖。30岁的程林文(化名)10年前还是深圳某制造业公司的普工，后来努力成长为领班，负责管理现场安全、处理异常等工作。2020年9月，程林文经同事介绍开始兼职送外卖挣钱，在美团、饿了么等平台同时接单。他告诉记者，其所在的工厂小组有近一半员工将送外卖作为兼职工作。

根据美团研究院发布的《2020上半年骑手就业报告》，2020年上半年，美团平台上近四成骑手有其他工作，其中28%为工厂工人。此前，阿里本地生活服务公司发布的《2020饿了么蓝骑士调研报告》也提到，饿了么骑手数据显示，56%骑手有第二职业，其中21%为技术工人。

全职骑手期待回流工厂

谈及兼职外卖配送的缘由，“增加收入”是被工人们最多提及的关键词。程林文告诉记者，妻子在家专门照顾3个孩子，

阅读提示 数据显示，由于时间灵活、多劳多得、允许兼职取酬等特点，骑手职业对于蓝领群体有着明显的吸引力。然而，记者采访深圳工业区的兼职骑手了解到，送外卖可以增加额外收入，但工厂的固有吸引力让他们仍然不愿离厂。

一家5口人仅靠工厂工资养活，压力比较大。“每天下班后跑单4小时，每月能增加3000多元的收入。”程林文算了一笔账，这份兼职缓解了家庭的经济压力，有时还能存上几千元。然而，这样的工作强度让程林文一度感觉很疲惫。“以前从工厂回家，还能和老婆孩子多相处一段时间，偶尔也打打游戏，现在几乎是洗漱完倒头就睡”，程林文坦言，现在的打拼都是为了保障家人的生活，也很愧疚不能给他们更多的陪伴。

回流到工厂也是“候鸟骑手”张力均(化名)最近考虑的事情。春节后工厂生产进入旺季，订单多、工人需求量大，他特意前来应聘为工厂的临时工。

张力均说，“我和劳务公司签订3个月的用工期，每天工作10个小时能挣300多元，工厂还提供宿舍。”像张力均这样在工厂

生产淡季送外卖、旺季再回来的，也被称为“候鸟骑手”。据张力均介绍，工厂在生产淡季会限制加班，工人的平均收入降低，做临时工并不划算。等到秋季订单增加，工厂不仅放松加班时间限制，还会扩大临时工招聘。张力均介绍道，“我已经是手机屏幕生产线的熟练工，安装、测试等流程都很熟悉，附近工厂的招聘基本都能通过，旺季的临时工月收入能挣到七八千元甚至上万元。”

随着兼职接单的人数不断增多，每位骑手的接单量也会出现一定程度的下降。对此，张力均也有回流至工厂当正式工的想法。“工厂的稳定收入和福利保障吸引力比较大，将送外卖作为兼职，应该是更稳妥的安排。”张力均坦言，工作模式的选择，核心是通过灵活安排工作时



3月9日晚，在深圳龙华区观光路上，从工厂下班的胡军换上了骑手服，骑着电动车在商家处取完餐，正在客户地址赶去。 受访者供图

间，使收入实现最大化。

兼职工作更要注意劳动保障

新业态形态蓬勃发展，各种灵活就业模式让更多劳动力实现在各行业间流动。《2020上半年骑手就业报告》提到，疫情期间骑手工作吸纳了大量二产、三产从业人员，其中，35.2%的骑手曾是工厂工人。

“跑外卖也要有经验。”程林文告诉记者，送外卖可以增加额外收入，但这份兼职没有想象中那么简单。他回忆道，“曾经在送餐时忘记锁外卖箱，导致外卖被偷，也遭遇过送餐路上爆胎，导致送餐超时。”有过这些教训后，他给自己的外卖箱单独加锁，每次出发前都要做好充分检查，这样才能放心出发。

对此，业内人士分析认为，外卖配送行业由于门槛低、时间灵活，成为许多工厂工人的兼职选择，但行业本身发展并不成熟。骑手不愿离厂，说明了工厂工作在职工劳动保障、技能培养等方面的优势，这也是外卖配送行业需要完善的地方。同时，工人也需要注意长时间劳动带来的疲劳和潜藏的安全隐患。



数字化车间助工人高效生产

3月9日，在位于诸暨市暨阳街道的汇隆服装有限公司数字化车间内，工人在自动化流水线上生产出口服装。该企业数字化车间配备自动拉布机、自动裁床、工业物联网PAD等设备，实现多系统应用集成、生产车间高效协同。

新华社记者 徐昱摄

气象预警传播至快递“最后一公里” 青海快递员将享受直通式气象信息服务

本报(记者邢生祥)近日，青海省邮政管理局、省气象局联合印发《关于做好快递员气象信息服务的通知》，在全省快递员群体中开展直通式气象信息服务。快递行业运行高度依赖天气情况，尤其在青藏高原快递员所处的“末端投递”环节，随时可能出现的雷雨、冰雹、大雪、大风、强沙尘暴等灾害性天气，将造成一定范围道路通行不畅，不仅直接影响邮(快)件配送效率，甚至危及快递员人身安全。

“以往在灾害性天气来临前，面向快递员的安全提示等信息需要层层通知与传递，及时性和提前量都较为有限，让气象预警传播至快递行业‘最后一公里’显得更加重要。”青海省邮政管理局相关负责人表示，今年将及时、准确地向气象部门提供快递员有关信息，打通信息平台对接渠道，协调推进快递员直通式气象信息服务工作尽快实施，并密切关注快递员使用气象信息情况，动态调整快递员信息数据，确保气象信息服务全覆盖、长效化。

“当快递员所处区域出现黄色及以上等级气象预警时，全体快递员将及时收到气象灾害预警信息提醒。”青海省气象局相关负责人介绍，全省各县级气象局通过10620121手机短信发布平台、微信群，为本地区全体快递员适时发布灾害性天气预报、短时临近天气预报、重大节假日天气预报及高级别的气象灾害预警信息。今年，青海各地区气象、邮政管理部门将做好快递员气象信息服务作为巩固拓展党史学习教育“我为群众办实事”实践活动成果的重要途径，做到监测精密、预报精准、服务精细，不断增强快递员对气象服务的获得感、幸福感和安全感。

“算法取中”新举措为骑手预留更多容错空间

外卖骑手收到差评从扣款改扣分

本报(记者甘哲)近日，美团外卖发布“骑手服务评价规则”，宣布正推动合作商试点“服务星级”阶梯化激励机制。新机制将骑手的月度奖励与月度积分挂钩，对差评、超时等情况的处理从扣款改为扣分，骑手后续可通过加分项弥补。

去年7月部门联合印发的《关于落实网络餐饮平台责任切实维护外卖送餐员权益的指导意见》提出，以“算法取中”等方式替代“最严算法”的考核要求，合理确定订单数量、准时率、在线率等考核要素，适当放宽配送时限。此后，各外卖平台纷纷对外卖员的考评制度进行改革。

此次“服务星级”机制下，骑手每月的“服务星级”越高，单均奖励越多，星级根据骑手月度积分在本站点的排名确定。加分项包括安全培训、模范事迹等，针对差评、超时等情况的处理，则从原来合作商制定的扣款改为扣分。对于跑单时间较短的骑手，新机制还设置了一定次数的免扣分机会。

针对非骑手原因的差评，相关规则的优化也在推进中，骑手遇到较难定责的差评时，如其过往服务质量记录优异，将有机会被免责。

在申诉流程方面，去年以来，美团外卖将骑手在送餐途中可能遇到的共性问题前置，为骑手提供实时上报申诉的通道，消除非骑手原因的差评，减少后续沟通成本。通过调研和实地走访，目前美团外卖已迭代梳理出联系不上用户、天气恶劣、商品超重等30多个异常场景，供骑手在APP中便捷申报。

北京科技大学文法学院副教授张凌寒认为，“在算法规则中给骑手预留更多容错空间，引导骑手提高服务质量，这种尝试的方向值得肯定。”

数据显示，“服务星级”试点期间，骑手满意度体验显著改善。

“一对一”服务，“点对点”辅导 “春风行动”助力农民工享受退税红利

本报(通讯员赵志伟)近日，河北邢台经济开发区税务局开展“便民办税春风行动”。个人所得税2021年度汇算已于3月1日正式开始办理，针对部分农民工年龄较大、未使用智能手机、不了解个税政策等情况，该局组织专人进行宣传辅导，与扣缴单位积极沟通，确保农民工及时填报，享受政策红利。

同时，该局组建税收专家顾问团队，深入企业了解生产经营情况，讲解最新优惠政策和涉税服务新举措，切实保障企业及享受政策“红利”，并建立“一对一”“点对点”进行政策解读辅导，确保企业用足用好政策。据悉，该局不断完善“远程帮办中心”建设，实现业务办理事前咨询、自助办税终端和现场业务操作辅导、线上服务窗口业务办理、纳税人缴费人诉求收集响应、办理结果反馈等业务，极大推动了高效、便捷办税，进一步拓展“非接触式办税”。下一步，还将探索运用新型信息化技术，不断加强智慧税务建设，力争实现办税服务由窗口式向自助式、非接触式跨越转变，进一步提升纳税服务网络化、信息化、智能化水平。

建立健全与金融机构对接机制

重庆融资 800 亿元建设保障性租赁住房

解决新市民、青年人住房困难问题。同时，此项融资将充分发挥金融机构资源禀赋优势，推动重庆加快完善以公租房、保障性租赁住房和共有产权住房为主体的住房保障体系，让“房子是用来住的、不是用来炒的”政策掷地有声、持续发力。为进一步完善重庆住房保障体系，加快发展保障性租赁住房，解决外来人口的住房问题，今年2月，重庆还出台了《关于加快发展保障性租赁住房的实施意见》，引导市场主体积极参与保障性租赁住房建设，以盘活存量为主，优先利用公租房、公房、安置房、居民住房等，重点在轨道站点、商业商务区、产业园区、校区、院区及周边布局。截至目前，重

本报(记者黄仕强)近日，重庆市住房和城乡建设委员会与国家开发银行重庆分行、中国建设银行重庆分行签订保障性租赁住房战略合作协议。“十四五”期间，这两家银行将对重庆市保障性租赁住房项目分别提供不低于400亿元的融资总量，利率可根据具体项目按照基准利率上浮。

重庆市住房和城乡建设委员会相关负责人表示，重庆通过签订贷款和授信协议，强化政、银、企合作，建立健全与金融机构对接机制，形成金融支持保障性租赁住房建设运营的合作模式，将有利于增加保障性租赁住房供给，缓解住房租赁市场结构性供给不足，有效提升租赁住房品质，保持租金平稳健康，吸引人才创新创业，提升住房保障水平，进一步

跟车时，她们是司机的得力帮手；留守时，她们是家人的坚实后盾

“卡嫂”：货运行业里的特殊女性

本报记者 刘小燕

3月9日上午，卢晓芳坐在货车副驾驶上刷着手机，一边浏览着网络社区里的卡友提问，一边向正在开车的丈夫陈子金分享。从找货配货到洗车、盖篷布，再到洗衣、做饭……跟车至今近10年，50岁的“卡嫂”卢晓芳，是丈夫跑车上最得力的帮手。

在货运行业，货车司机的妻子常被亲切地称呼为“卡嫂”。不论跟车或留守，全能“卡嫂”们充分施展自己的技能，在奔向美好生活的道路上勇敢前行。

其他的我来操心”。卢晓芳和丈夫来自河南省南阳市镇平县，2010年购入自家的第一辆13米长高栏半挂车。长途货车运输对司机陈子金来说强度大、风险高，必须有跟车人员陪同。最初两年，夫妻俩专门花钱请人跟车。2012年，为提高配合度、节省开支，卢晓芳决定亲自“上车”，加入“卡嫂”这个特殊的货运群体。“刚开始很不习惯，驾驶室空间小，长时间下来让人腰酸腿痛，吃饭也不定时，洗澡、上厕所更不方便。”这些生活上的不便，卢晓芳凭借自己的生活智慧都一一克服，还把丈夫的起居日常照料得十分周全。问及10年的跟车生涯，卢晓芳总是乐呵呵地回答“习惯就好”。轻描淡写的四个字，包含的却是运输路途中的无数的劳累和委屈。“两个人长期在一个小空间里生活，还要忍受艰苦的工作环境，难免会有矛盾，但通常我都会等到不跑车的时候再沟通”，卢晓芳始终认

为开车上路，安全为大。

有人留下，也有人选择回家

对卢晓芳而言，跟车过程中最难的是给货车盖篷布。为了防止超高超重、保证货物不掉，卢晓芳要爬上四米多高的货车顶，配合丈夫把篷布展开铺开，然后压住篷布，拉紧边角、捆绑拴绳。她说：“每次盖完都是一身汗，卸货的时候还得再来一遍，手上早已布满老茧。”为了生计，卢晓芳远离了家乡和孩子，义无反顾地陪着丈夫日夜兼程。同样为了家庭，来自山西晋中的冀晓丽选择结束5年的“卡嫂”生活，留在老家照顾老人和孩子。2013年至2018年期间，冀晓丽曾跟着丈夫在外跑运输。她不仅要干爬车、盖篷布等体力活，有时为了防范偷油贼还得整宿熬夜盯着。这些艰难时刻，冀晓丽都能咬牙硬撑过去，但最难熬的还是对孩子的思念。“特别想孩子的时候只能打电话，有时候电话也不敢打，

就怕说着说着我和孩子一起哭。”冀晓丽说。

2018年，小女儿上一年级之后，冀晓丽便不再跟车，回到老家精心照顾家人的饮食起居，尤其是监督孩子的教育。跟车难，不跟车也难，在家的冀晓丽时常牵挂着丈夫的出车安全，“每天都要亲自电话叮嘱才安心，告诉他少操心都行，晚上一定要休息好”。

不论在哪，都能施展自己的技能

正是因为常年在路上，卢晓芳深知货车司机的不易。2016年，她注册成为货车司机专属社区“卡友地带”的一员。丈夫开车时，她就刷刷社区里的帖子，分享跑路上的见闻。如今，身为资深“卡嫂”的卢晓芳还会咨询经验丰富的丈夫，主动回复卡友的求助信息，夫妻俩实际投入参与的救援事件已有70余起。

和卢晓芳一样，冀晓丽也是活跃在网络社区的一员。“我们照顾好一家老小，让他们能心无旁骛地行车，愿每位卡友都能开开心心出车，平平安安回家。”2021年8月22日，冀晓丽在社区里发布的这条帖子，道出了无数留守“卡嫂”的心声。

冀晓丽的另一个身份，是晋中市红十字博爱应急救援队队员。防疫时期，她和同伴山西洪灾，她积极捐款筹募、卸货救援，联系车辆免费运送物资；日常生活中，她主动参加无偿献血、高考护航、急救知识宣传等活动，为身边的人持续带来温暖。