

外卖骑手，一度成为“陷进去”的短工。

那么，到底是什么困住了外卖骑手？中国社会科学院学者孙萍和她的调研小组从2017年开始，持续关注外卖骑手。在7年跑了19个城市，访谈200多名骑手，体验跑单的过程中，她发现，技术之外，更应该关注这个群体“候鸟”式的劳动形态。近日，孙萍的研究专著《过渡劳动：平台经济下的外卖骑手》一书出版，记者就此对孙萍老师进行了专访，通过她的讲述，还原外卖骑手的“过渡”人生。

记者 李静 济南报道

关于“过渡”——

超八成的骑手表示自己会在两年之内换工作

记者：您将书名定为《过渡劳动》，它试图回答什么问题？

孙萍：其实，不只一个读者在拿到这本书的时候，会产生误解，认为我写的是“过度”的“度”，意思就是做了太多工作，但确实就是“过渡”的“渡”。

这其中有三层意思。第一，这是我在田野调查中慢慢涌现的一个词，我希望贴近劳动者的本土语境。我问过很多人为什么做骑手，很多骑手说找不到别的活，跑单过渡一下。

第二，我跟踪调查七年，很多骑手说过渡一两年就走，但好多人一直在干，相当于一直处于过渡状态。因为这个工作相对自由，一旦跳入，他们很难再回到工厂的流水线上工作。

第三，英国经济学家盖伊·斯坦丁曾提出“朝不保夕者”这一概念，指的是无保障的，具有依附性的、灵活的劳动人民。外卖骑手也是如此，他们没有福利，处于不安全不稳定的状态，努力抓住生存的机会，来养家糊口。我想通过这个词去展现劳动者的韧性、主体性和能动性。

记者：是什么“制造”了外卖骑手行业的过渡感？

孙萍：社会保障和基本工资的缺失是骑手过渡劳动形成的重要原因。对于一个普通劳动者而言，这份看似灵活自由的工作带有过强的自我计算和自我消耗。一旦卷入送外卖这样的零工劳动，不稳定性朝不保夕的状态就要求个体劳动者迅速地“支棱起来”，通过不停地算计、计算、安排、筹划、竞争来挣得收入。

记者：外卖骑手选择留下和离开的原因都是什么？他们会转行到哪些行业？其成功率如何？

孙萍：多数骑手加入外卖的想法可能只有一两个，无外乎“相对更高的收入”或“更低的门槛”，但是导致他们离开外卖行业的原因却有很多，包括做生意失利、受够了不平等的待遇、无法对抗污名化、工作的消耗感过于严重。

就像书中写的，大部分骑手过渡会变成永久的零工状态。也就是说，他不会去找别的工作，而是在平台的零工之间跳来跳去，比如说从A平台跳到B平台，再跳到C平台。

在2023年我与调研小组作的一项北京地区外卖员劳动状况的调查中，仅有12.9%的外卖员表示愿意一直送外卖，而超过八成的外卖员表示自己会在两年之内换工作。但针对站点骑手的调查中，我们发现一年内站点中骑手的流转率达到七成以上，有的甚至达到九成。

至于成功的比率，我们没有测算过。根据观察，有骑手去当了加油站的加油员，有骑手去做了家政工，



孙萍(中)采访外卖骑手。受访者供图

女社会学者持续七年追踪研究推出专著，接受记者专访畅谈研究心得——

# 外卖骑手的「过渡」人生

还有的回老家带孩子，还有的回老家开小卖部。

记者：阻碍外卖骑手成功“过渡”的原因有哪些？有没有让您印象深刻的案例？

孙萍：骑手大部分的回答，第一是学历，第二是见识，还有一些说社会技能。有个骑手，他在上海疫情期间刚干了两天，后来居家，不得不谋求别的设计方式。

记者：在您看来，骑手如何实现过渡？个人、平台、社会能做什么？

孙萍：外卖骑手老了之后，跟现在老一代没有社保的农民工一样，目前是一个很难解决的问题。我觉得，社会可以探索给予外卖骑手更多的职业技能培训或创业课程培训。

关于调研——

从算法技术到劳动形态，持续7年研究外卖骑手

记者：2020年，一篇《外卖骑手，困在系统里》的文章，成为当年极具代表性的媒体事件。其中采访了您，并援引您的学术研究。当时，对您有什么影响？

孙萍：这篇文章当时影响力很大，平台和政策层面出现了很多可喜的变化。这相当于一个循环系统，有一个点变了之后，所有的齿轮都转动起来了。

对我来说，最大的影响是我的研究被看见了。以前我觉得外卖骑手在很多情况下是被人忽视的，这篇文章发布后，学界成果第一次以这么广泛的形式在社会上传播，这是我没想到的。在某种程度上，我算是比较幸运的。

记者：当时您的研究到了什么程度？后来方向有变化吗？为什么选择走出“象牙塔”，将这个�项目持续了7年之久？

孙萍：我原本计划追踪10年，到2020年时，项目可能完成了百分之三四十。作为一项学术研究，它的体量是比较大的。

这也见证了我从一个学术小白，逐渐成长为有一定田野经验的分析师。起初，我关注的重点毫无疑问是算法，算法是怎么倒逼骑手缩短劳动时间，同时把他们困在系统里。但后来，随着调研的深入和视野的打开，我发现这其中没有那么简单，这也是为什么我这本书里没有单纯地只讲技术。

我的研究方向源于我在博士期间受到的学术训练，我对技术和劳动很感兴趣。劳动形态在中国发展过程中不断发生变化，在互联网时代，又出现数字化劳动，比如网约车、外卖、代驾、快递等。

大街上的骑手不停地看手机接单，平台方告诉我，他们的算法很先进，能同时处理上亿个订单。我感觉

一个新世界的大门徐徐打开，智能世界正在操控我们周边的劳动，而平台经济的劳动形态与工厂里的流水线完全不一样，我就想研究一下。

记者：7年跑19个城市，您是如何走近200多个骑手的？

孙萍：做田野调查，是每个学者都会面临的问题。这不像采访单位和企业，我们递上采访函或介绍信就可以顺利沟通。有一次，我让学生到街上去“抓”骑手，有学生介绍自己是某大学的研究生，有个骑手慌得从椅子上跌到了地上。

田野中，很多事情比较“江湖”。我一般采取的方式是“无缝衔接”，直接聊天。有个地方聚集了一群骑手，我就天天去。开始，他们会躲着我，后来，他们躲不过我，就不说话。

什么时候真正是一个好时机呢？就是当你再去的时候，没有人在意你了，大家都把你当熟人，说什么无所谓，你在或者不在。

我们会给他们劳务费，可能比他们跑一小时单稍微多块钱。对他们来讲，这是一笔很好的“买卖”，坐在阴凉地聊天，还能赚点钱，何乐而不为呢。

记者：您实际体验跑单能赚多少钱？相比访谈来说，有哪些新发现？

孙萍：我没有像临沂大学邢斌老师或者北大博士生陈龙那样，一次持续跑几个月，我只能利用零星的时间去，而且只能跑众包。我每次都去一些新地方做调研，有时，我根本分不清东西南北，手里握着两单就紧张得不行。我一天赚几十块钱，最多的时候一天赚200多元。

新骑手其实很难，尤其前三个月是最难的时期，也是离职率最高的时候。在这个过程中，要与自己作斗争，去克服紧张情绪，去和商家与顾客打交道，去向陌生人问路，等不了电梯的时候爬楼梯……这些给人的心理负担很重，要不停地去克服。

体验跑单，我将它称作参与式调查，而深度访谈相当于直接地做骑手情感感知上的一些调查，我觉得两者是互补的。做访谈的话，骑手会说他自己觉得有趣的事情，有时会自觉或不自觉地隐藏一些。自己跑单，是切切实实地去感受，可能跟骑手说的不太一样。

记者：在书中，您提到“逆算法”，在体验跑单的过程中，系统给您什么感觉？

孙萍：在田野调查中，你会发现很多实战策略。比如，怎么下订单，怎么安装抢单软件，也就是怎么和算法玩这个游戏，我把它称作对于算法理解的民间理论。骑手的民间智慧，有一些有用，有一些没用，有的被后台发现，又补上了漏洞。

我不太会被算法裹挟，因为我跑

单没有那么着急，不像别人挂十来个单子，感觉马上要超时，但我在时间和路线规划上会有压迫感。

关于未来——

社会和平台介入，推动改善骑手处境

记者：在书中，您提到作为学者与外卖骑手似乎被职业和社会身份区隔。后来走进外卖江湖，跟您之前看到的世界一样吗？

孙萍：总体而言，我感觉骑手群体经历了一段时间的污名化。很多骑手说，他不会让家人知道他在跑外卖，只说在城市打工。有的骑手会有一种心理负担，好像一个人走投无路的时候，才会来跑外卖。所以很多骑手走上街头，本身是需要勇气的。

现在，这种污名化逐渐减轻，随之改变的还有社会大众的认知。骑手人群更加多元化，农民工、个体户、白领甚至学生都来跑外卖。在某种程度上，跑外卖变成体验生活的一种方式。

至于区隔，体现在很多面相。空间上的区隔，一些电梯或一些空间是不允许骑手进的。时间上的区隔，骑手和顾客在服务与被服务的过程中，顾客始终是主动端，但对于骑手来说，需要通过“等待”获取订单，处于随时随地要工作的状态。外卖骑手的劳动形态，会带来很多身份上的区隔，这也导致有时会遭人白眼。我觉得算法对骑手的控制是颠覆我认知的。

记者：这7年时间，外卖骑手与平台的关系发生了怎样的变化？

孙萍：我觉得疫情应该算是一个转折点。

在前期，外卖平台是一个大熔炉，不停地有人进去，有人出来，流动性非常高。在某种意义上，我觉得平台扮演了就业缓冲带的作用。疫情后，很多劳动者在找不到工作的情况下，会跑去送外卖，甚至开始出现站点人满为患的情况。

总体来看，这7年时间里，我觉得骑手和平台之间的黏性越来越强。外卖骑手对于平台的依赖程度不断增强，劳动时长，劳动强度在增加，单价在降低。而需要注意的是，各项制度规范和基本保障其实也在逐渐建立。

记者：经过这样大量的调研，您有什么建议改善骑手的处境，让留下的愿意留下，离开的有能力离开？

孙萍：这个问题对我来讲依然很难回答。

从骑手方来讲，他对于平台是又爱又恨的，一方面我要依赖你养家糊口，但另一方面，我觉得你压榨我，这是骑手可能面临的心理状态。

从平台方讲，骑手正在形成一个非常庞大的劳动群体，在这个过程中，平台方开始逐渐意识到需要完善各种兜底保障机制。

政府这一端也在积极介入。这其中有些千头万绪的内容，需要用长时间去思考，而不能短时间内一刀切。

我觉得，现在处于多方博弈的状态，不过至少我们看到了改变。比如，2021年，要求外卖平台不得将“最严算法”作为考核要求。2024年，人社部发文称，将外卖员、网约车司机等纳入最低工资保障等。

建议平台和社会可以助推解决外卖人员的社保问题，按层级逐步形成社会社保机制。建议建立工会完善上传下达机制，提升骑手的话语权。现在已经进入“深水期”，每往前走一步都很难，希望真正有一些干预性策略来推动改善骑手处境。