

抽成信息告知，规则协商，社保“兜底”——

# 网约车司机权益保障有新规

本报记者 龚文静

订单完成之后，司机轻点屏幕即可实时获取网约车平台抽成信息；工作遇到问题，由各级工会“搭桥”，司机与平台能展开一场有效的平等协商对话……这些设想，在不远的未来将成为现实。

为推动交通运输新业态规范健康持续高质量发展，着力解决交通运输新业态从业

员最为关心的权益保障问题，日前，交通运输部联合中宣部等八个部门出台《关于加强交通运输新业态从业人员权益保障工作的意见》（以下简称《意见》）。《意见》力求解决网约车行业面临的哪些痛点问题？未来又该如何进一步提升网约车从业人员的职业幸福感？

除了缴纳社保，网约车司机的职业伤害风险也是不容忽视的问题。

针对这一问题，《意见》强调，应强化网约车驾驶员职业伤害保障，鼓励网约车平台企业积极参加职业伤害保障试点，为网约车驾驶员在线服务期间劳动安全提供保障。

现有的工伤保险、工伤赔偿均建立在劳动关系的制度框架下，《意见》的出台有望为将来的制度创新提供方向。“未来有可能将这部分就业群体的工伤保险单独列出，这意味着驾驶员和平台之间虽然没有签订劳动合同，也可在政府建立的灵活就业人员职业伤害保障渠道中获得相应理赔。”黄艳说。

除了关注网约车司机的身体安全外，从细微处着手提升驾驶员的职业幸福感是推动行业高质量发展的题中应有之义。如交通运输部、中华全国总工会联合开展“2021年最美出租汽车司机”推选宣传活动，发现和推选身边最美；神州专车团队走上街头为坚守一线的司机发放拜年红包等。这些举措能有效提升从业人员的职业荣誉感和行业归属感。

“对网约车平台来说，司机才是最大的财富。”曾庆祝说。

## 各方形成合力 助推健康发展

“在大城市很难找到停车的地方，开车接单后也不太能按时吃饭。”有驾驶员反映，网约车司机群体普遍面临“就餐难、停车难、如厕难”等问题。

如何让《意见》的红利快速触达网约车司机群体？还应从社会的“神经末梢”着手，解决驾驶员“急难愁盼”的关键问题。

可喜的是，这些现象正被越来越多的人关注，汇聚起涓涓“暖流”。如北京市朝阳区八里庄街道总工会此前就整合辖区资源，打造新业态劳动者的临时“落脚点”，在“服务一条街”的商户门口张贴“八里庄骑手爱心服务点”标识，为包括网约车司机、快递员在内的新业态劳动者提供饮水、休息、紧急医疗等多项服务。此类举措不失为有益尝试。

要让《意见》中的美好愿景成为现实，还需压实各方主体责任，形成合力以助推行业健康发展。“在目前大部分网约车司机未与平台企业签订劳动合同的情况下，要充分保障司机权益，应进一步加强各部门协同监管的力度。”吴清军认为，应充分发挥交通运输新业态协同监管部际联席会议机制作用，及时协调解决交通运输新业态从业人员权益保障工作中遇到的各类问题。

《意见》为这一机制的建立划定了明确的时间线，提出应于2021年底前在省级和地市级层面建立或完善多部门协同监管联席会议机制。此规定进一步强调政府监管在保障劳动者权益中应发挥的关键作用。

黄艳对此表示赞同。她表示，政府还应加强对平台的监管，加快网约车合规化进程，不要让合法合规的司机反而“吃亏”，制止平台利用其优势地位进行肆意调价的行。

“他律”之外，仍需企业“自律”。作为用工主体，企业如何进一步保障劳动者的各项权益？曾庆祝表示，政策的出台对神州专车来说，正当其时，规范化的制度建设也能让平台持续健康发展。“《意见》提到的某些要求比我们当前的执行标准更高，比如司机端实时显示抽成比例。针对此类问题我们在学习政策的基础上，提高相关事项办理的优先级，加快产品研发进程。”

“保障从业人员的权益，正是践行坚持人民至上理念的重要举措，对于激发从业人员服务的主动性和积极性，提升行业服务质量，促进平台经济规范健康持续高质量发展，均具有重要意义。”交通运输部相关负责人表示。

# 保护好新就业形态劳动者的合法权益

张一琪

在路上飞驰的网约车、大街小巷穿梭的快递小哥、外卖员……随着移动互联网的深入发展，以网约车司机、快递小哥、外卖配送员为代表的新就业形态劳动者规模越来越庞大。这些新的就业形态不仅丰富了就业形式，同时也在更好地服务个人的日常生活。

我们现在难以想象没有网约车、快递小哥的生活会变成什么样子。如今，网约车覆盖全国超过300个城市，日均完成订单量达到2000万；快递行业更是迅猛发展，截至现在，2021年的快递件数已经突破了1000亿件。从家具、电器的大家具，到水果、禽肉等生鲜，无论目的地是城市还是乡村，几乎都可以配送……这些行业迅猛发展的背后是千千万万从业者的辛苦付出。据统计，我国现在灵活就业人数已经达到2亿人，外卖配送员的数量已经超过700万，网约车驾驶证发放数量超过350万。

但一段时间以来，这些新就业形态劳动者的合法权益没有得到有效保障的新闻不时见诸网络。比如外卖配送人员遇到配送时限紧、劳动强度大的问题，还有遇到交通事故等意外伤害后如何保障自己的权益；网约车司机遇到个别网约车平台抽成高、随意调价，导致驾驶员超时劳动、疲劳驾驶等问题；所有新就业形态劳动者如何更好地纳入整体社会保障体系等问题。这些都是急需解决的问题，不仅事关个人的生命健康和收入分配，更涉及相关行业能否健康、长远的发展。

现在，政府相关部门已经注意到这些问题。今年以来，不少文件出台，开始全面发力，保障新就业形态劳动者的合法权益。今年7月，人社部等八部门印发《关于维护新就业形态劳动者劳动保障权益的指导意见》，对新就业形态劳动者劳动保障权益制定了许多措施。《关于做好快递员群体合法权益保障工作的意见》《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》《关于加强交通运输新业态从业人员权益保障工作的意见》等相继出台，从细分领域提出了更多具体的举措。

保障劳动者的合理劳动报酬、完善社会保障体系、增加职业认同感……这些措施是对新就业形态劳动者的普遍性保障举措。同时针对不同领域，文件中的政策也在回应社会热点，比如社会关注的网约车平台的抽成比例不合理的问题。《关于加强交通运输新业态从业人员权益保障工作的意见》中就规定抽成比例不仅要合理设置、公开透明，还要在每一单结束后及时显示，让司机、乘客立即知晓。

一分部署，九分落实。好政策更要有强的执行力。政府部门应该加大执行力度，督促平台企业落实文件中的各项政策，压实企业的主体责任。同时政府也要完善执法、救济机制，能够在第一时间承担起维护劳动者合法权益的责任。平台企业更应该承担起主体责任，完善体制机制，为劳动者创造良好的工作环境，提供全方位的权益保障。

经济发展归根结底需要人的参与，保护好劳动者的合法权益，让劳动者能够安定、有序、幸福地劳动，经济才能持续、健康、稳定的发展。尤其是一些新的经济业态逐渐壮大，在劳动者权益保障上也会出现新的问题，这也难以避免。这需要我们加强研判，不断探索，坚持以人民为中心的发展思想，切实保障好这些新就业形态劳动者的合法权益。

## 新视角



程 硕作（新华社发）



11月30日，一名网约车司机在北京市丰台区南苑街道“工会服务站”的便民药箱取药。

新华社记者 李 欣摄

## 抽成比例全透明 规则制定多协商

“平台具体抽成多少，咱也看不到。反正每天就这么十来个小时在路上‘跑’。”今年是刘师傅来北京做网约车司机的第4个年头。

傍晚时分，刘师傅像往常一样在司机端接受网约车平台的派单。一直以来，他只能看到自己的收益，至于乘客支付了多少、每一单平台具体抽成多少，刘师傅并不知情。

在抽成比例的设定上，网约车平台相较于网约车司机而言往往具有更大的话语权。北京市京师（上海）律师事务所黄艳律师称：“实践中已经存在这样的维权案例，某些不规范的网约车平台随意调价、提高抽成比例，这种话语权的严重不对等容易引起司机申诉。”

交通运输部的数据显示，网约车覆盖全国300多个城市，日均完成订单量约2000万。截至2021年11月30日，各地共发放网约车驾驶员证386万本。然而，网约车司机的知情权和监督权并没有随着行业规模的扩大而得到更好的保障。

针对上述情况，《意见》指出，各地相关部门要督促网约车平台企业向驾驶员和乘客等相关方公告计价规则、收入分配规则，每次订单完成后，在驾驶员端应同时列明订单的乘客支付总金额、驾驶员劳动报酬，并显示乘客应支付总金额减去驾驶员劳动报酬后与乘客应支付总金额的比例（俗称“抽成”）。这一规定旨在完善平台和从业人员之间的利益分配机制，让千千万万个“刘师傅”对自己挣了多少钱做到心中有数。

有关抽成比例和计费规则的知情权保护只是从从业人员权益保障的开端。从网约车行业健康发展的角度来看，唯有让司机们真正平等地参与到规则的制定中，才能充分发挥他们的自主能动性，进而实现该行业的规则优化。

“《意见》的一大亮点在于强调网约车平台的经营策略由原来的平台单方制定改为协商制定。”中国人民大学劳动人事学院教授、首都发展与战略研究院研究员吴清军表示，《意见》在涉及平台利益分配及涉及劳动者切身利益的劳动报酬、劳动强度等事项时，强调工会组织、行业协会应与平台企业协商，探索建立一套劳动者与平台企业间的平等协商机制。

平等协商需要畅通对话渠道。在黄艳看来，各级工会组织应该发挥桥梁纽带的关键作用：“首先，工会在源头上代表驾驶员与网约车平台协商，参与到相关的权益制度设计中；其次在劳动者权益受到损害时，还能起到权益维护和困难帮扶的作用。”

自今年7月以来，交通运输部、人力资源社会保障部、市场监管总局等部门，密集出台了关于维护快递员、外卖送餐员、网约车司机等新就业形态劳动者劳动权益保障的指导意见。政府在延续以往对新业态采取包容审慎态度的基础上，正加大力度补齐劳动者权益保护的制度短板。

“这充分表明我国政府在积极推动新业态健康、高质量发展的同时，对新业态劳动者劳动权益保护的决心和态度。”吴清军说。

## 完善社保体系 保障劳动安全

在神州专车、阳光出行等网约车平台上，司机与平台的用工关系分为两种：一种是与平台企业签订劳动合同，按时缴纳社保的专职司机；另一种是与平台只是签订协议赚取收入的灵活就业人员。

这部分协议形式用工的网约车司机群体，对上线期间的劳动保障问题并不清晰。“我平时基本全天在线，但是没有和平台见过面，更谈不上缴纳社保，开车主要靠自己多注意。”长时间保持同一个姿势工作，刘师傅的腰椎病越发严重。

没有社保的司机不在少数，未来如何有针对性支持不同劳动情形的从业人员参加社会保险，为驾驶员做好“兜底”工作是一个需要抓紧解决的问题。

《意见》指明，应督促网约车平台企业依法为符合劳动关系情形的网约车驾驶员参加社会保险，引导和支持不完全符合确立劳动关系情形的网约车驾驶员参加相应的社会保险。

神州专车总经理曾庆祝在接受记者采访时表示，公司一直鼓励非劳动关系的驾驶员参保，未来也会根据各个地方的政策，引导灵活就业的网约车司机参加相应的社会保险。

“对这部分数量庞大且不符合劳动关系群体的关注、权益的保障恰恰是《意见》出台的目的所在。”黄艳认为，这一政策有助于新就业形态劳动者社会保障体系的建立和完善。

# 广西社科联：积极开展学术研究 为乡村振兴赋能

广西壮族自治区社会科学界联合会（简称“广西社科联”）是广西社会科学界学术性社会团体的联合组织，是繁荣发展哲学社会科学的重要社会力量。广西社科联积极开展学术研究、智库建设、社科普及、对外交流等工作，为广西哲学社会科学事业高质量发展、建设新时代中国特色社会主义壮美广西作出了积极贡献。

近年来，为加强对外交流、推动学术研究，广西社科联连续多年主办广西发展论坛、中国（广西）—东盟民族文化论坛等活动。



第六届中国（广西）—东盟民族文化论坛现场

广西发展论坛于2003年由广西社科联创办，每年举办1—2期，每期设置一个主题，至今已成功举办23期。论坛旨在组织有关专家学者、单位负责人围绕自治区党委、自治区人民政府中心工作，针对广西经济社会发展中的重点难点热点问题，进行一系列深入交流和探讨，为政府科学决策提供智力支持和决策参考。广西发展论坛现已成为广西社会智库的知名学术品牌。

10月29日，广西社科联在广西南宁举办了第二十三期广西发展论坛，来自区内专家学者150余人围绕“生态乡村建设与广西发展”主题开展深入交流和探讨，为推进乡村振兴建言献策。

与会专家表示，哲学社会科学界要勇于担当，立足地方经济发展，多组织开展社科研究和社科普及工作，切实发挥智囊团和思想库推动作用，努力为乡村振兴提供智力支持。

10月28日，由广西社科联、广西民族大学和桂林市人民政府联合主办的第六届中国（广西）—东盟民族文化论坛在广西桂林召开，来自全国各地的专家学者100余人出席会议，泰国、柬埔寨、菲律宾、越南等国10名学者线上参会。

共谋开放交流之道，共商创新发展之策。第六届中国（广西）—东盟



广西发展论坛现场

民族文化论坛以“中国—东盟民族文化与当代发展”为主题，开设“民族文化传承与乡村振兴”“民族文化传承与新时代经济社会发展”“民族文化发展的数字化发展”三个分论坛。专家学者开展深层次研讨，为推动中国（广西）—东盟文化交流互鉴实现高质量发展提供参考。

数据来源：广西壮族自治区社会科学界联合会