

众包骑手职业伤害保障政策研究

陈思嘉

新疆大学公共管理学院, 新疆 乌鲁木齐

收稿日期: 2026年9月8日; 录用日期: 2026年10月17日; 发布日期: 2026年10月30日

摘 要

众包骑手作为新业态就业人员, 其面临着较大的职业伤害风险, 对此我国高度重视新业态就业人员的职业伤害保障问题, 近年来我国一直在扩大试点范围, 探索职业伤害保障模式。基于此, 文章总结了我国职业伤害保障的探索过程及模式, 针对新业态从业人员职业伤害现状和各地地方试点政策, 提出职业伤害保障制度存在的一些问题, 如众包骑手的工作时间、地点还未被界定清晰、商业保险的保障能力有限及平台企业未制定合理用工规范等。并对此提出相应的政策建议, 为建立健全覆盖更广泛、保障水平更高的职业伤害保障体系提供参考。

关键词

众包骑手, 职业伤害保障, 新业态

Policy Research on Occupational Injury Protection for Crowd-Sourced Riders

Sijia Chen

School of Public Administration, Xinjiang University, Urumqi Xinjiang

Received: September 8, 2026; accepted: October 17, 2026; published: October 30, 2026

Abstract

As workers in the new forms of employment, crowd-sourced riders are exposed to considerable occupational injury risks. The Chinese government has attached great importance to the occupational injury protection of workers in new forms of employment, and has been expanding the scope of pilot programs and exploring occupational injury protection models in recent years. On this basis, this paper reviews the exploration process and models of occupational injury protection in China,

and identifies, in light of the current status of occupational injuries among workers in new forms of employment and the pilot policies of various localities, a number of problems in the occupational injury protection system, such as the unclear definition of crowd-sourced riders' working hours and workplaces, the limited protection capacity of commercial insurance, and the failure of platform enterprises to formulate reasonable employment rules. Accordingly, this paper puts forward corresponding policy recommendations, with a view to providing a reference for establishing and improving an occupational injury protection system with broader coverage and stronger protection capacity.

Keywords

Crowd-Sourced Riders, Occupational Injury Protection, New Forms of Employment

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

近年来,我国平台经济迅速发展,改变了传统劳动力市场的组织形式,带动了新业态就业人员群体的产生和发展,并推动该职业呈现规模化发展态势。“众包”模式在网约配送行业获得了更大的发展空间,第九次全国职工队伍状况调查结果显示,全国新就业形态劳动者约 8400 万人,占职工总数的 21%¹。根据美团平台发布的《美团骑手年度职业报告(2024-2025)》,2022~2024 年,美团平台月活骑手中众包骑手占比由 64.15% 上升至 71.52%,显示众包配送模式在平台骑手群体中占据较大比重²。众包骑手门槛低且具有较强的灵活性,是不少技能水平有限的劳动者的优先选择,同时也吸纳了许多失业人员。

众包骑手虽在缓解社会就业压力方面发挥着积极作用,但随着从业人数不断攀升其职业伤害保障不充分的问题也日益凸显[1]。众包骑手作为外卖新业态下的特殊从业群体,和传统企业职工存在明显区别,其劳动开展高度依托平台订单数据与移动网络,依靠自有交通工具完成接单配送的劳务匹配工作。该职业需要骑手长期在道路上作业,工作过程中还要时刻留意平台派单信息,致使其交通事故发生概率显著高于普通劳动者,交通事故也是众包骑手职业伤害的主要表现形式,事故极易造成骑手伤残乃至死亡的严重后果。骑手自身就业流动性强、原有社会保障基础薄弱,叠加群体规模庞大、职业伤害风险突出的现实状况,传统劳动法律保护机制已经难以适配现实需求,相关高危行业的社会舆论报道也印证了完善该群体职业伤害保障的现实紧迫性。造成骑手职业伤害多发的原因是多方面的:从劳动过程理论来看,在平台经济下算法已逐步取代了管理者,派单、限时、评分奖惩制度都在使骑手被动接受平台所规定的工资体系。收入直接和接单数量挂钩,使得骑手为提高经济收益容易采取危险作业行为。从风险社会理论来看,其后果则大部分被转嫁给了骑手个人,平台算法多侧重消费者体验与平台经营效益,测算的配送时长偏于理想化,超时还会面临限流、减少派单等处罚,驱使骑手超速、违反交规来追逐配送效率;同时,长期不规律作息与超负荷工作,也持续损害新业态骑手的身心健康,进一步放大职业伤害隐患。

长期以来,新就业形态从业者的职业伤害保障问题始终是我国完善多层次社会保障体系中的重要议题。2021 年 7 月,人社部发布《关于维护新就业形态劳动者劳动保障权益的指导意见》³,提出要开展新

¹https://www.xinhuanet.com/politics/2023-03/27/c_1129466522.htm

²<https://www.meituan.com/newsroom/couriers-protection>

³https://www.mohrss.gov.cn/SYrlzyhshbzb/laodongguanxi/zcwj/202107/t20210722_419091.html

就业形态人员职业伤害保障试点并厘清平台责任，为后续试点提供政策依据。2022年4月，人社部发布《人力资源社会保障部等九部门关于扩大新就业形态人员职业伤害保障试点的通知》，确定北京、上海、江苏、广东、海南、重庆、四川7省市先行试点，7家主流平台纳入，开启我国职业伤害保障制度实践，并于7月1日正式启动试点工作⁴。该政策意图打破传统工伤保险以劳动关系为参保前提的制度约束，主要针对网约车司机、外卖骑手等平台灵活就业群体，探索实行按订单参保、平台承担缴费责任的新模式，重点解决新业态从业者职业伤害认定难、待遇落实难等问题。在此基础上，2025年5月人社部再次发布《人力资源社会保障部等九部门关于扩大新就业形态人员职业伤害保障试点的通知》⁵，在总结前期试点成效与不足的前提下，将职业伤害保障试点逐步向全国范围推开，进一步细化参保范围、缴费规则与待遇标准。该政策文件在持续完善新就业形态从业者职业伤害社会保障体系的基础上，进一步建立了多层次的商业保障机制，明确支持平台企业配套购买人身意外险、雇主责任险等商业险种。国家层面也通过中长期发展规划对该项制度予以高度重视，《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》明确提出扩大失业、工伤等社会保险覆盖面，建立健全职业伤害保障制度，明晰平台企业缴费责任，为职业伤害保障由试点探索转向常态化制度构建提供规划指引⁶。

2. 众包骑手职业伤害保障现状

2.1. 众包骑手

零工经济伴随数字平台技术发展逐步兴起，衍生出劳务外包、业务承包等用工形式，众包便是其中代表，该模式依托线上平台对外发布工作任务，按照既定标准筛选承接任务的承包人，任务发包主体既可以是平台企业，也可以是个人^[2]。众包模式是指随着外卖行业的兴起以及外卖需求量的不断增加，外卖平台和商家为了有效运用限制劳动力、降低成本，高峰用餐时段，平台会把一部分配送订单派发给兼职骑手完成。众包模式最常见的形式是社会普通个体通过平台APP完成注册，不用受雇于特定用工单位，登录软件就能够抢单配送，其实际运营又分为两种模式：一是平台作为订单发布方，注册骑手自主选择承接配送任务；二是平台只负责供需信息对接，由商户在平台上自行发布订单，骑手接单后直接向商户提供配送服务^[3]。

众包骑手通过注册APP，例如蜂鸟众包、美团众包，随后便可按照系统提示接单派送，其相对于专职骑手具有以下几个特点：第一，参加门槛低。众包骑手只需在平台提交个人信息，并通过简易的线上安全培训与考核即可上岗。且其成本投入也较少，众包骑手只需配备配送时所需的交通工具即可，平台对带有平台标识的骑手服饰、保温箱等并不做强制要求^[4]。第二，工作时间灵活。众包骑手大部分并没有固定的工作时间限制，属于兼职身份，骑手可在主业之外的闲暇时间自行决定接单与否以及接单数量。骑手上线之后平台会开启自动抢单模式，系统会综合骑手的实时位置、配送距离等条件，智能推送最优订单。第三，采用计件工资制。众包骑手与专职骑手不同，劳动报酬采用的是计件工资的模式，每单报酬会根据天气、距离和时间段等因素有所浮动，不存在固定的底薪，收入水平取决于骑手的接单数量。平台虽然会制定积分规则进行利益引诱，但不存在直接的管理和控制^[5]。

2.2. 国内职业伤害保障试点发展现状

我国职业伤害保障模式的探索过程包括单工伤保险模式“1+1”模式和职业伤害保险模式。

单工伤保险模式曾是我国地方针对新业态群体的重要探索，允许用人单位突破劳动关系约束为从业

⁴https://shgz.nanjing.gov.cn/lqxs/zczxmk/202507/t20250717_5609455.html

⁵https://www.mohrss.gov.cn/xxgk2020/fdzdgknr/zcfg/gfxwj/shbx/202507/t20250708_548028.html

⁶https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202603/content_7062633.htm

者单独缴纳工伤保险。具体的代表城市有南通市和潍坊市，两地自开展试点以来虽参保人数不断增加但由于其与基本医疗保险、基本养老保险绑定，参保门槛较高，导致此阶段借鉴价值较为有限。随着全国推开新就业形态人员职业伤害保障试点，美团、淘宝闪购等纳入试点的主流平台众包骑手统一适用专项职业伤害保险模式，不再采用单工伤保险模式，仅少数未纳入国家试点的小型平台，可依据地方政策自愿为骑手参加单工伤保险。

“1+1”模式即单险种工伤保险加补充商业保险的模式，骑手可自愿参加补充商业保险形成三方共担机制，能在一定程度上分散风险。其典型试点城市为湖州市和衢州市，义乌市还发展出“1+1+X”模式，构建“工伤保险+补充工伤保险+其他商业责任险”的“1+1+X”综合保险模式。商业保险组合模式虽本质上依旧是对工伤保险制度的适应性拓展，但同时也是我国构建多层次灵活就业保障体系的一次创新实践，展现了制度的灵活性。其中，衢州市在2020年推出“1+1”社商结合模式，仅限在衢州注册营业执照的新业态企业自愿申报参保，该试点的参保人数在2022年达到2.7万人，前期呈现参保人数增长态势，但2023年出现参保人数下滑的情况。其自愿参保机制、工伤认定取证及社保与商业保险间责任边界不清等问题虽制约着制度的效能，但该实践表明新就业形态职业伤害保障制度应当跳出传统工伤保险框架，构建独立的多层次职业伤害保障体系，完善认定规则、费率机制与参保约束，形成更完善的职业伤害保障制度。随着2025年7月浙江省人社部发布《人力资源社会保障部等九部门关于扩大新就业形态人员职业伤害保障试点的通知》，浙江省整体纳入国家新就业形态职业伤害保障试点，美团、淘宝闪购、达达等纳入试点的主流平台众包骑手统一转为专项职业伤害保险模式，不再适用“1+1”模式，当前保留的“1+1”模式主要面向未纳入国家试点的小型平台从业者、家政人员、实习学生与超龄劳动者等按月参保群体，不再作为主流外卖众包骑手的保障方案。

职业伤害保险模式是当前国家层面推行的主流模式，是我国面向新就业形态群体设立的独立专项社会保障模式，其不再以劳动关系为参保前提，而是以平台执行订单作为参保触发依据，如同时执行多平台任务且难以确定责任的，以同一路程首接单认定平台责任，实行按单计费、每单必保，保费全部由平台承担，但针对同一事故伤害，工伤认定与职业伤害确认只能二选其一，两项待遇不得重复享受。2025年在总结首批试点经验基础上修订试行办法，扩大试点省份与平台覆盖范围，将劳动者自行申请职业伤害确认的时限由60日延长至90日，明确了职业伤害确认办理时限并强制平台落实一键报案功能。各地在经办模式上普遍采用“政府主导+社会保险经办与商业保险机构协同承办”，但各地在商保参与程度上仍具有差异，例如四川省商保参与程度较大，由省级统一招标委托商业保险机构参与职业伤害确认、劳动能力鉴定、待遇核定发放等全链条事务，人社部门履行复核监督职责，而北京市商保参与程度则较低，职业伤害确认、劳动能力鉴定、待遇核定的最终决定权保留在人社部门，商保仅做协助和初审。

2.3. 国外职业伤害保障试点发展现状

目前国外对外卖骑手等新业态劳动者进行职业伤害保障的方式大致分为3种。第一种是纳入工伤保险制度。以德国为例，现阶段对于新业态就业人员德国采取由工伤保险联合会主导的强制性工伤保险制度，其将平台从业者的身份定性为“类雇员”，平台从业者与平台企业存在雇佣关系，在这种情况下雇主将为他们缴纳工伤保险费，从而享受到工伤保险待遇[6]。就具体制度来看，德国的工伤认定标准相对宽松，并未对劳动时间、工作场所和因果联系作过多限制，而是结合因果关联及关键要素进行认定，这一做法对我国职业伤害保障制度的完善具有参考价值。第二种是与商业保险相结合，以荷兰为例。荷兰的新业态就业人员需自行承担商业保险费用才能享受到职业伤害的保障，商业保险机构会在劳动者受到职业伤害后，根据伤害程度的认定以及缴纳保费的金额及等级，对劳动者进行理赔[7]。但其参保意愿不高，职业伤害保障的效果并不好。第三种是建立专门的职业伤害保障法律，如马来西亚。2017年马来西

亚国会通过了《自雇人员社会保障法案》⁷，推行自雇人员工伤保险计划，保障范围包括网约车、外卖、快递等 19 个行业，主要特点包括：强制参保、自雇人员个人缴费、长期保障为主、基金独立运行等^[8]。其自雇保障计划在制度构造上基本沿袭雇员工伤保险，总体架构趋同，二者最显著的区别体现在保费负担上：雇员参保无需自行缴费，缴费基数依据实际工资确定、由雇主承担，而自雇者因缺乏雇主，须由本人缴纳费用，其缴费基数由政府核定，个人享有选择空间。由于历史文化与现实情境各异，各国在数字平台劳动者工伤保障的模式选择与费用承担主体上差异明显，三国的经验表明要因地制宜形成适合我国实际的职业伤害保障体系。对中国而言，应依托《工伤保险条例》⁸主干框架，通过单险种扩面吸纳新就业形态从业者，以补充商业保险提升保障层次，并优化职业伤害认定标准，扩大其覆盖范围。

3. 众包骑手职业伤害保障现存的问题

3.1. 众包骑手的工作时间、地点难以界定清晰

《新就业形态人员职业伤害保障办法（试行）》⁹中明确规定了“执行平台订单任务期间”指新就业形态人员从事与执行平台订单任务有关的工作，原则上应掌握自接单开始执行之时起，至该接单任务完成之时止^[9]。但在该确定原则下，实际执行仍存在模糊地带。例如，在工作时间层面，其具有工作时间与休息时间模糊不清的特点，众包骑手的接单等待时间和连续配送订单之间的间隙时间在实践中常常被认为是骑手的休息时间，因此在过程中如发生交通事故或意外情况是否能断定为职业伤害仍存在争议^[10]。在工作地点层面，因众包骑手的工作地点有较大的灵活性和自主性，尽管平台可借助卫星定位系统掌握骑手的实时配送位置，但实践中骑手更倾向于依据自身经验选择配送路线，而非完全遵循平台规划路径。当实际行驶路线与平台规划路线不一致时，判断骑手选择该路线是否出于工作原因，便会面临较大困难。以北京市顺义区人民法院(2026)京 0113 民初 965 号案件为例，众包骑手王某在完成上一笔配送订单十余分钟后，在返回商场等候接单途中与郭某发生交通事故。平台服务商主张事故发生时骑手无有效配送订单，属于非跑单期间而不属于执行工作任务，不应由平台承担赔偿责任。但法院则认为骑手送单结束后返回商圈候单属于配送业务的必要组成部分，候单途中属于工作时间与工作地点的延伸，不能仅以事故发生时无正在执行的订单，就直接排除职务行为认定，因此应由平台服务商对外承担用人单位侵权责任。

3.2. 商业保险保障能力有限

在商业保险层面，国家及地方政策均以鼓励、支持和引导为主要措辞，并未设定平台为众包骑手购买商业意外险、雇主责任险的强制性义务，商业保险属于平台自愿选择的补充保障手段。实践中，多数平台出于风险分散需要确实为骑手投保了商业意外伤害保险，但保费往往从骑手佣金中扣除(每天约 3 元，在当日首次接单后自动扣除，未接单不扣费)，且保额总体偏低、理赔纠纷频发。此外，商业保险常设置原因除外、期间除外、地点除外、项目除外等多项限制条件，导致被保险人在发生意外伤害时难以请求其理赔^[11]。例如，部分保险公司在意外伤害保险合同中设置“新职伤免赔”格式条款：“若被保险人符合《新就业形态就业人员职业伤害保障办法》¹⁰中约定的职业伤害情形，保险人不承担被保险人本人人身伤亡的保险金给付责任，包括死亡赔偿金、伤残赔偿金、医疗费用”，该条款规定当骑手已获得职业伤害保障赔付后商业意外险不再承担保险责任。其实质是保险公司试图将商业意外险定位为新职伤保障的

⁷<https://uniteddaily.my/zh/569ae3e5-2044-423b-a6aa-327c6c0681>

⁸<https://xzfg.moj.gov.cn/front/law/detail?LawID=610&utm>

⁹<https://scey.gov.cn/public/6598791/11846542.html>

¹⁰同上。

“补充”而非“并行”保障，其仅在新职伤保障不予赔付、赔付不足或保障范围之外的场景下进行给付，其目的在于压缩赔付范围、控制理赔成本与风险[12]。

3.3. 平台企业未制定合理用工规范

平台的智能派单系统可以根据骑手的位置情况、在途订单情况以及各种客观情况，比如商家的出单速度、天气情况和未来的订单情况等因素进行数据分析，将最优订单分配给骑手。且由于平台存在信息垄断，骑手只能依附于平台进行派单，所以平台制定出一系列定价体系、奖惩制度和派单规则时，骑手只能被动接受。奖励制度比如骑手的等级奖励，等级由活跃分、服务分、安全分等共同决定，平台一方面通过等级激励金、单单补贴等物质手段提高高等级骑手收益，另一方面平台普遍实行分级派单，优质订单优先分配给等级高、服务评分高的骑手，低等级骑手则更多承接偏远、低价值订单。平台通过此方法间接影响骑手的收入，客观上强化了平台算法对骑手劳动过程的控制力。在惩罚制度方面，外卖平台对骑手超时的惩戒机制虽然已经从直接扣钱逐步转变为积分制管理，但还是呈现出扣分从而影响派单然后间接影响骑手收入的传导路径。除此之外，平台为了提高配送速度和满足用户需要，平台算法对骑手的配送时间和送单效率极为苛刻，从业者只能尽力缩短配送时间来获得奖励、避免惩罚，且美团众包和蜂鸟众包都推出过准时宝的产品，这进一步加大了骑手的配送压力，使骑手甘愿冒闯红灯、逆行等交通违规的风险赶单，与此同时骑行过程中持续操作手机处理平台派单与指令，这也加剧了交通事故风险。

4. 众包骑手职业伤害保障的政策优化路径

4.1. 对职业伤害认定规则进行灵活修订

应根据众包骑手的工作性质进行适当的职业伤害认定修正，由于其工作时间及工作地点难以判定，应构建以其工作原因为核心的职业伤害认定标准，适当淡化工作时间和工作地点的硬性规定[13]。众包骑手的工作时间相较于传统行业劳动者呈现出明显的碎片化特征，尤其是在工作地点的认定上，由于同一骑手可能同时承接多个订单，取餐点与送餐点之间的地理跨度、配送距离、预计送达时限以及实时路况等因素都会对其行动路线产生影响，导致工作地点的认定面临较高的不确定性与分散性。工作原因的认定对外卖骑手而言更为直接，主要依赖平台订单状态即可作出判断[14]。当骑手发生交通事故后，平台可调取实时定位与轨迹数据，比对订单进度与事故发生时间的吻合程度并结合第三方证明材料，综合来判断骑手当时是否正在取件或送货途中。其次，对于猝死、中暑等具有潜伏期或损害结果滞后显现的事故类型，职业伤害认定还需引入医学专业判断，评估伤亡结果与近期劳动强度之间的因果关联程度。以骑手猝死为例，若其在连续多日高负荷接单后于住所内死亡，而医学经验表明此类猝死常与持续性过度疲劳、精神高压及身体机能透支存在密切关联，则不能简单认定事故发生于“接单时段之外”，平台 APP 的时间记录只能说明骑手的接单行为已经结束，却无法证明劳动带来的身体负荷已经消除。实质上，该情形属于连续劳动压力所衍生的延迟性风险在时间维度上的滞后爆发，无论从法律因果关系还是社会公平角度，均应纳入保险事故的覆盖范围。

4.2. 完善商业保险

鼓励从业人员和平台积极购买意外事故险和雇主责任险，尽量提高参保率。对于保险公司而言应根据新业态从业人员的工作特点开设专门性的保险，商业保险产品应从四个方面加以优化：一是降低投保门槛，简化投保流程，取消过长等待期和严苛健康告知，支持按日灵活参保，适应骑手高流动性特征；二是提高报销比例，降低免赔额，扩大医疗费用报销范围，减少骑手自付比例；三是扩大保障的范围，

将猝死、中暑等延迟性伤害及第三者责任纳入赔付，弥补社保型职业伤害保障的不足；四是推行不同档次的套餐，应根据骑手收入和需求设计不同档次产品，实现保障与保费的差异化匹配。如构建基础保障和可选增值产品包，其中基础保障以低费率覆盖职业伤害保障基金之外的缺口，包括超目录自费医疗费用、第三者人身财产赔偿责任等，主要适用低收入和低接单量的骑手，可选增值产品由骑手根据自身收入水平及保障需求自主选购，可设置夜间及恶劣天气作业保障、多平台接单综合保障等，高单量、高收入骑手可叠加选购以提升保障水平；五是应将“新职伤免赔”格式条款废止，此条款不仅在法理上存在效力瑕疵，在实践中也严重损害了骑手的合法权益。“新职伤免赔”格式条款虽尚未被监管部门明令废止，但2026年以来多地法院已形成一致裁判立场，或依《中华人民共和国保险法》¹¹第十七条认定其因未尽提示说明义务而不产生效力，或依第十九条认定其因不当免除保险人责任而自始无效。但个案裁判的效力范围有限，无法替代制度层面的统一规范，部分保险公司仍在保单中保留此类条款，骑手非经诉讼难以获得赔付，维权成本较高，为此应通过立法明确禁止，全面废止“新职伤免赔”条款，确保商业保险真正发挥补充保障功能。

4.3. 加强监管平台用工规范

首先，政府应构建平台企业用工责任监管和治理体系，建立平台企业的激励与约束双向机制，比如将足额缴费、积极承担社会保险责任的企业纳入白名单，运用公开表彰、政府补贴、加大税收优惠等方式正向激励；将拒缴、少缴职业伤害保障费、规避风险共担责任的企业列入惩戒名单，取消其优惠政策享受资格。与此同时相关部门应督促平台企业规范派单算法，合理设定配送时限与订单数量，从源头上减少交通事故的发生。平台也应加强对骑手的安全培训教育，当配送时间较为充裕且骑手安全意识充分时，其通常不会通过违规变道、超速、闯红灯等方式赶单，从而能够显著降低职业伤害风险，从源头减少交通事故的发生。其次，社会媒体应发挥其监管能力，通过曝光具有代表性的侵权案例，能够唤起社会关注并倒逼政策完善，同时可以与政府监管形成监管合力，进而凝聚起维护新就业形态劳动者权益的社会共识。

参考文献

- [1] Zhou, I. (2020) Digital Labour Platforms and Labour Protection in China. International Labour Organization.
- [2] 王宁. 零工经济的性质、问题与就业潜力[J]. 人民论坛, 2020(21): 39-41.
- [3] 北京市第一中级人民法院课题组, 单国钧, 李军, 等. 新就业形态下平台用工法律关系定性研究[J]. 人民司法, 2022(7): 11-19.
- [4] 王欣. 众包骑手职业伤害保障困境与对策研究[D]: [硕士学位论文]. 济南: 山东政法学院, 2025.
- [5] 田思路, 郑辰煜. 平台从业者职业伤害保障的困境与模式选择: 以外卖骑手为例[J]. 中国人力资源开发, 2022, 39(11): 74-89.
- [6] 赵奕鸿, 田向辉, 程五一, 等. 快递员职业伤害保障机制现状及对策研究[J]. 安全, 2024, 45(8): 68-75.
- [7] 魏巍, 凌亚如, 班小辉. 数字劳动平台劳动者职业伤害保障的借鉴与探索——基于四国职业伤害保障制度的国际比较[J]. 中国劳动, 2021(3): 80-92.
- [8] 翁仁木. 马来西亚自雇人员工伤保险制度研究[J]. 劳动保护, 2021(2): 57-59.
- [9] 王荟婷. 新就业形态人员职业伤害确认难题与应对[J]. 工会理论研究, 2025(5): 51-64.
- [10] 董保华. 社会法“非中心化”调整模式的思考——新业态下劳动者权益保障的观念更新与制度调整[J]. 浙江社会科学, 2021(12): 47-57, 156-157.
- [11] 黄华, 冯阔迪. 新业态从业人员职业伤害保障政策研究[J]. 合作经济与科技, 2025(23): 175-179.

¹¹https://www.samr.gov.cn/zw/zfxxgk/fdzdgknr/bgt/art/2023/art_4c715a53f3d4402c89f62ae77809f638.html

- [12] 吴昊, 胡鹏. 众包骑手意外伤害保险法律问题研究[J]. 上海保险, 2026(2): 28-33.
- [13] 苏炜杰. 我国新业态从业人员职业伤害保险制度: 模式选择与构建思路[J]. 中国人力资源开发, 2021, 38(3): 74-90.
- [14] 孙萍. “算法逻辑”下的数字劳动: 一项对平台经济下外卖送餐员的研究[J]. 思想战线, 2019, 45(6): 50-57.