农民工周刊

责任编辑：甘暂
E-mail:grrbnmgzk@163.com

打工前沿

典型案例为新就业形态劳动者权益保障提供司法指引

张菁

最高人民法院近日发布了新就业形态劳动者权益保障典型案例，聚焦网约货车领域新就业形态劳动关系认定标准、新就业形态劳动者受到损害和致人损害的责任承担规则等问题，为数字经济时代劳动者权益保护提供了明确的司法指引。发布典型案例不仅能够回应社会关切，更通过规则创新与灵活适用，为平台经济健康发展注入新动能。

此次发布的典型案例没有拘泥于传统的劳动关系认定标准，而是发挥能动司法的作用，在劳动关系认定、职业伤害保障、责任风险分担等方面实现了实践创新。例如，案例1中，法院综合考量企业是否通过制定奖惩规则等实施劳动管理，司机是否自主决定运输任务、运输价格，劳动报酬是否构成司机主要收入来源等要素，最终认定劳动关系成立。明确了企业与网约货车司机之间存在用工事实、构成支配性劳动管理的，应当认定存在劳动关系，这对于统一裁判尺度、保障劳动者合法权益具有重要意义。

在权益保障层面，典型案例展现了司法实践在应对复杂情形时对法律规范的灵活适用。尤其是在处理劳动者职业伤害与第三人致人损害并存的情形中，司法机关创新性地构建了涵盖社会保险、商业保险与侵权责任的复合性“保障网”——一方面，通过职业伤害保障机制强化制度兜底功能，确保基本权益不受侵害；另一方面，明确商业保险赔付与侵权赔偿责任可以并行适用。同时，在程序上允许受害劳动者直接向商业保险公司主张赔付，从而提升救济效率，降低维权成本。这种多元保障模式实现了劳动者、用人单位与社会三方责任的合理分担，为平台经济背景下劳动保障制度的优化提供了实践范式与路径启示。

而此次典型案例的公布，更深层的意义在于，通过司法的能动性推动了劳动法治的不断完善。面对新就业形态复杂用工现实的新挑战，司法实践没有被动等待立法完善，而是将“支配性劳动管理”等概念引入实践，以个案裁判提炼规则，通过发布典型案例发挥指导作用，减少类似劳动争议案件的裁判分歧，强化劳动者权益的司法保障，也为后续立法积累有益经验。

未来在实践中，各方都应将典型案例真正学起来、用起来，切实发挥好其指导、示范、引领作用，更好保障新就业形态劳动者合法权益。

四部门开展专项行动强化新就业形态劳动者权益保障

本报讯（记者李丹青）近日，人社部联合交通运输部、市场监管总局、国家邮政局、全国总工会召开会议，部署开展新就业形态劳动者劳动权益保障水平提升专项行动。

据悉，专项行动拟用半年时间，集中解决一批新就业形态劳动者权益保障方面的突出问题。以头部平台企业、快递企业和规模较大的平台用工合作企业为重点，通过健全基础用工信息台账，组织开展政策培训、协商恳谈、行政指导、用工体检、人力资源市场秩序整治、职业伤害保障试点扩围等，完善服务保障措施，推动企业积极履行社会责任，提高用工管理水平，有效维护新就业形态劳动者就业、劳动报酬、休息、劳动安全、职业伤害保障等权益。

会议要求，各地要加强组织领导，强化部门协同，进一步健全新就业形态劳动者权益保障工作机制，全力以赴抓好专项行动各项任务的落实。

集中整治保安全

近日，中国铁路太原局集团有限公司原平工务段在北同蒲线开展为期半个月的集中修施工。此次施工聚焦线路设备老化、道床板结等季节性病害，组织600余名施工人员、调配10余台大型养路机械，对沿线167公里线路展开立体化整治。通过机械化、标准化作业，全面提升线路几何尺寸精度和道床承载能力，为即将到来的暑期运输高峰筑牢设备保障，切实守护旅客出行的安全与平稳。 本报通讯员 杨红星 摄

技术门槛高，开出数倍于油车汽修工的薪资也难招到人——

新能源汽车维修工短缺如何破解？

传统汽修师徒培养模式难以满足需求，专家呼吁搭建多方协同的资源整合平台，打破技术藩篱

本报记者 姜雨晴

阅读提示

我国新能源汽车保有量已突破3140万辆，专业维修人才短缺问题日益凸显。技术门槛高、行业授权限制、培训成本高等因素制约人才供给，部分车主面临“买车容易修车难”的问题。专家呼吁构建多维激励机制，搭建“主机厂—电池企业—教育院校”三方协同的资源整合平台，为产业可持续发展提供人才支撑。

“买车时看中了新能源汽车节能省钱、科技感强、使用便利等优势，没想到却被售后的问题难住了。”日前，河南新能源汽车车主李先生的车子出现了故障，然而家门口没有该品牌的售后中心，也找不到可以维修的汽修店，最终由厂家从400多公里外调派了一名维修师傅，才解决了问题。

近年来，我国新能源汽车发展进入快车道。截至2024年底，全国新能源汽车保有量达3140万辆。但在行业蓬勃发展的背后，专业维保服务却存在巨大的人才缺口。在社交平台上，常有“新能源汽车维修店少见”的声音。面对巨大市场需求，传统燃油车维修从业人员迎来转型升级窗口期。然而，现实中要想实现转型却存在层层壁垒。

小修易得，三电难求

“我们只能修修底盘、减震、刹车盘片这些‘小问题’，涉及电池、电机、电路这种‘大问题’就修不了了。”北京市某汽修店的一名燃油车维修技师栗师傅向记者坦言：小修易得，三电难求。

根据工业和信息化部等三部门发布的《制造业人才发展规划指南》，2025年，节能与新能源汽车的人才总量预计达到120万人，但人才缺口预计有103万人。中国汽车维修行业协会会长张延华表示，在汽修业超百万的人才缺口中，新能源汽车售后服务人才缺口占了80%，相当于82.4万人。

新能源汽车维修人才的大量缺口，也催生了高薪市场，部分新能源汽车维修技师的薪资甚至可以达到燃油车维修技师的两三倍。栗师傅告诉记者，现在油车维修工平均薪资是5000元～8000元，而新能源汽车维修工薪资则达到8000元～1.5万元，甚至更高。

“这两年新能源行业发展迅速，培训机构也很多，刚入行1～2年的维修技师较多，但是技术顶尖、全面、维修速度快的技师较少。”北京市顺义区某新能源汽车维修店负责人张女士告诉记者，目前能够完全掌握整车和电池、电机、电控三电维修的技师较少，大多是掌握其中一两种维修方向，掌握全部技能的技师薪资要求也很高。

根据中国汽车维修行业协会对维修企业技能人员情况的抽样调查，目前仅有24.7%的技能人员能够胜任电池检测和维修工作。其中，大部分侧重于电池的检测与维护，而能够对电池、电机及电控数据进行分析的从业者寥寥无几。

多重壁垒致使新能源汽修工短缺

新能源汽车维修人才短缺有多方原因。首先摆在维修技师面前的就是技术门槛——要想上岗，必须持证。

“电工证不好考啊！不然谁不想去修电车，电车又干净、挣钱又多，对不对？”栗师傅告诉记者，修电车需要考电工证，不仅考察实操技能，还要考理论，技术门槛比传统燃油汽修高。

“新能源汽车维修具有机电、软件技术融合的特征，传统的师徒传承培养模式已难以满足其跨学科、复合型技能培养需求，亟须构建‘产—教—研’三位一体的协同育人机制。”首都经济贸易大学劳动经济系副主任徐凤辉介绍，相较于传统汽车行业，新能源汽车领域技术迭代速度呈指数化增长趋势，如智能驾驶系统平均每6个月完成一次算法升级。这种技术迭代速率，使得产业链后端维修服务易出现能力断层，维修人员需要不断快速掌握多项新技术标准。

行业垄断是另一层壁垒。有业内人士表示，目前电池维修还属于垄断性行业。此外，经第三方维修过的车，往往不再享受车企的质保和保修，这使得车主谨慎选择独立的汽修门店，从而挤压了门店经营者的生存空间。

张女士所运营的门店作为电池厂商授权维修店，也存在技师修不了车需要寻求外协帮助的情况，因此抬高了客单价，进而影响顾客评价和满意度。“4S店输出的维修工数量很多，但是技师接触到的车型较为单一。核心矛盾在于整车厂和电池厂授权限制，维修工能接触到的维修案例有限。”张女士说。

此外，徐凤辉提到，新能源汽修人才培养面临多重成本制约：高压实训设备购置费超传统设备5倍，智能诊断工具年维护成本高，技术迭代推升课程更新压力，叠加电池拆解等专利授权费用，致使单人次培养成本达传统维修工的数倍。

打破技术藩篱，加快人才培养

随着市场需求的增长，全国新能源汽车维修网点不断增加，产教融合随之发展。记者从广东东莞某新能源汽车维修厂了解到，该维修网点采用“培训—认证—就业”的闭环模式培养维修人才，日均维保量达到三四十台。

李师傅就是在这里经过了两三个月的学习与实践后，从家电维修成功转行至新能源汽车维修。他表示，除了从传统燃油汽修转行来的，像他这样从家电维修转行过来的从业者也不在少数，主要原因在于修家电对电路知识懂得比较多，因此相比传统燃油车维修师傅转型也会简单一些。

“加快新能源汽车维修服务技能人才培养，不仅是汽车维修行业转型发展的内在要求，更是确保我国新能源汽车产业持续健康发展的重要保障。”张延华呼吁，加快建立多元化的人才评价体系，深化产教融合，建立校企常态化对接交流机制，支持传统汽车维修业向新能源汽车及智能网联汽车维修业务转型，为行业技能人才资源开发搭建平台。

破解新能源汽车高端维修人才供给难题，需构建多维激励机制，搭建“主机厂—电池企业—教育院校”三方协同的资源整合平台。对此，徐凤辉认为，需要进行技术扩散基础设施建设，包括推动开源车辆接口协议库建立、实施关键技术模块化解耦工程等，使第三方诊断设备可兼容更多新能源车型。

针对教育院校，徐凤辉认为，可通过实训资源共享模式，提升实训设备利用率。同时，搭建国家新能源汽车诊断数据平台，将培训内容分解为基础模块、动态模块与企业定制模块，借助AR远程指导系统提升实操培训效率等方案，降低新能源汽修培训成本。

“村T”秀盛装

近日，在贵州省黔东南苗族侗族自治州榕江县忠诚镇乐乡村，村民身着民族盛装参加“村T”走秀，通过秀盛装、唱侗歌等活动吸引了众多游客前来感受独特的民族风情。

“村T”全称“贵州省乡村非遗民族服饰T台秀”，是以贵州少数民族非遗服饰为核心、村民为主角的公益性文化展示活动。通过T台走秀形式，推动非遗文化的传承与乡村振兴的结合。此次活动也成为当地展示榕江少数民族文化的新窗口。

本报通讯员 李长华 摄

重庆启动促进农民工就近就业三年行动

力促每年新增就业30万人以上

本报讯（记者黄仕强）近日，重庆市人民政府办公厅印发《重庆市促进农民工就近就业三年行动实施方案（2025～2027年）》（以下简称《方案》），明确实施就业容量拓展、就近岗位开发、劳务品牌培育等十大专项行动精准促进农民工就近就业，力促每年新增农民工就近就业30万人以上。

《方案》要求，大力发展生产性和生活性服务业，做大做强现代制造业集群，推动房地产和建筑业回升，并发展现代农业产业，每年计划新吸纳大量农民工就业。此外，针对用工需求大的行业，将开展专项供需对接活动。

在项目载体方面，重庆将通过实施以工代赈，挖掘农业农村基础设施等项目用工潜力，建设劳动密集型就业帮扶车间，对新认定的就业帮扶车间给予最高50万元/个的一次性建设补助。同时，加大政府购买基层社会服务投入，拓展乡村公益性岗位，每年公益性岗位数量将保持在10万个以上。

同时，重庆市计划每年新培育市级劳务品牌10个以上，并给予最高50万元/个奖补。各区域将根据自身特色打造不同类型的劳务品牌，如中高端技能型、高品质服务型和文旅类等。此外，还将实施家政品牌培育计划，每年新增家政从业人员2万人以上。

《方案》明确，重庆将开展技能素质提升行动完善终身职业技能培训体系，每年开展农民工职业技能培训3万人次以上，确保培训后总体就业率达60%以上。通过调整紧缺职业（工种）目录，开展项目制培训，实施企业职工学历技能双提升计划等措施，提升农民工就业能力。

灵活就业支持行动将推动数字经济与实体经济融合，支持新业态发展，每年新打造30家以上零工市场（驿站），并为符合条件的从业者提供灵活就业社会保险补贴。

与此同时，重庆将实施困难农民工帮扶行动、劳动权益维护行动，以及公共服务保障行动。健全大龄农民工就业帮扶机制，积极筹集适合大龄农民工的保安保洁、仓库管理、工厂物料整理等岗位，开展送岗上门活动，帮助大龄农民工实现就近就业；推进社保高质量扩面和治理欠薪工作。每年开展新市民培训10万人次，把农民工公共服务纳入“15分钟高品质生活服务圈”，为农民工落户提供便利，保障其随迁子女就学权益。

此外，重庆市还将开展返乡创业扶持行动。符合条件的返乡创业个人、小微企业可分别申领最高30万元、400万元的创业担保贷款。对符合条件的返乡创业农民工，给予最高8000元/户的一次性创业补贴等。

2024年农民工总量近3亿人，月均收入4961元

进城农民工居住条件整体改善，随迁儿童受教育得到较好保障

本报讯（记者时斓娜）国家统计局近日发布2024年农民工监测调查报告。报告显示，2024年，农民工月均收入4961元，比上年增加181元，增长3.8%。其中，外出农民工月均收入5634元，增长3.5%；本地农民工月均收入4291元，增长3.9%。

2024年，全国农民工总量29973万人，比上年增加220万人，增长0.7%。其中，本地农民工12102万人，比上年增加7万人，增长0.1%；外出农民工17871万人，比上年增加213万人，增长1.2%。在外出农民工中，跨省流动6840万人，占比38.3%；省内流动11031万人，占比61.7%。年末在城镇居住的进城农民工13207万人。

从年龄上看，2024年，农民工平均年龄略有提高。农民工平均年龄43.2岁，比上年提高0.1岁。其中，本地农民工平均年龄46.8岁，外出农民工平均年龄39岁。从年龄结构看，农民工中40岁及以下占43.7%，41～50岁占24.7%，50岁以上占31.6%。

分产业看，在第三产业就业的农民工比重继续提高。2024年，农民工中从事第三产业的占54.6%，比上年提高0.8个百分点；从事第二产业的占44.7%，比上年下降0.8个百分点。

从六个主要行业看，从事制造业的农民工占27.9%，从事建筑业占14.3%，从事批发和零售业占13.6%，从事交通运输仓储和邮政业占7.2%，从事住宿餐饮业占7.1%，从事居民服务修理和其他服务业占12.3%。

根据统计，六大行业农民工收入均保持增长。从事制造业农民工月均收入4978元，增长4.1%；从事建筑业农民工月均收入5743元，增长4.6%；从事批发和零售业农民工月均收入4362元，增长4.3%；从事交通运输仓储和邮政业农民工月均收入5635元，增长3%；从事住宿餐饮业农民工月均收入4141元，增长3.6%；从事居民服务修理和其他服务业农民工月均收入4023元，增长1.5%。

进城农民工生活状况方面，2024年，进城农民工居住条件整体改善，人均居住面积24.7平方米，比上年提高0.7平方米。500万人以上城市人均居住面积20.4平方米，50万人以下城市人均居住面积27.9平方米。

同时，随迁儿童受教育得到较好保障。从在校率（入园率）看，3～5岁随迁儿童入园率（含学前班）为94.5%，比上年提高3.6个百分点；义务教育年龄段随迁儿童的在校率为99.8%，比上年提高0.1个百分点。