

## 澳大利亚华裔送餐员：疫情时用命搏，疫情后却被新移民取代

刚开始做送餐时，他很拼命。但现在，他只会天气好的时候才做，一天做够八小时就算了。



2020年8月9日，澳大利亚悉尼，一名戴著口罩的外卖送餐员。摄：James D. Morgan/Getty Images

特约撰稿人 Wing Kuang 发自悉尼

刊登于 2023-09-28

[# 外卖 # 澳洲 # 移民](#)



### 送餐英雄，昔日辉煌

文叔从阿德莱德搬悉尼当骑手的第八天，就被车撞了。

那是今年四月一个早晨的11点，正是外卖接单的高峰。63岁的文叔在澳大利亚阿德莱德时就是个老骑手，做送餐已经三年多。但初到悉尼，文叔还是花了点时间找地方“落脚”，熟悉当地路况和送餐市场。等他好不容易“可以开始赚钱了”，却在路上和一辆的士相撞。待文叔回过神，他已被路人拖到路边，救护车就停在一旁。到医院检查得知，他的腕关节软骨撕裂，需要手术。

从此，生活变了天。文叔是马来西亚华人，2019年生意失败后，在移民中介的介绍下，他决定去澳大利亚阿德莱德闯一闯。落地第一份工就是送餐。文叔说流利的普通话、广东话、福建话、潮州话甚至客家话，唯独英文不行。因此，他在阿德莱德送餐的三年，先后给两家主打华人餐饮的送餐平台打工。

那时候，文叔从早上10点做到凌晨2点，无论刮风下雨，从不误工。做到第八个月，澳大利亚迎来第一例新冠确诊病例，疫情随即席卷全国，多州封城，人们被迫居家上班，送餐员是少数能外出上路的职业。

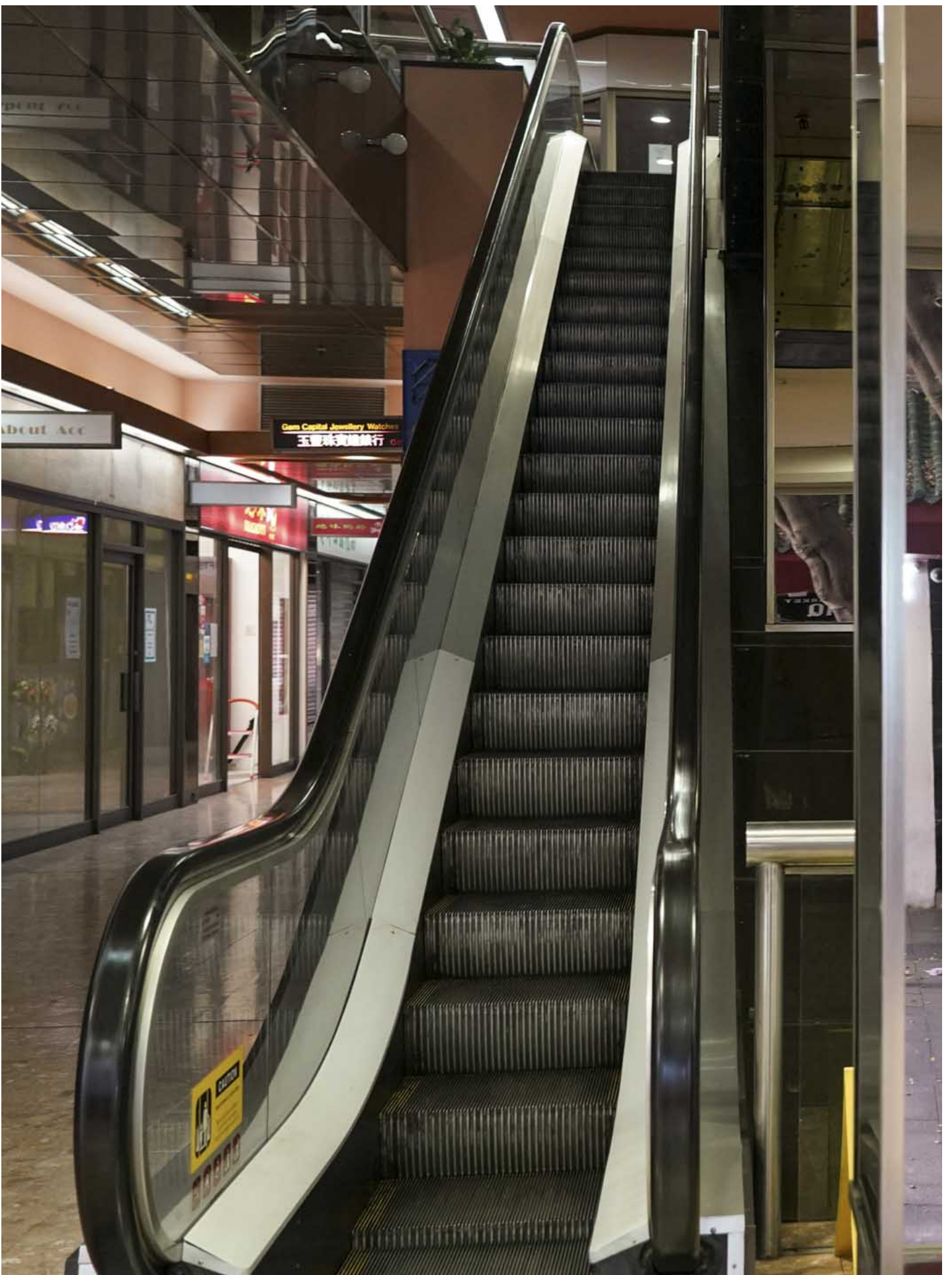
因为封城，澳大利亚送餐需求急剧上涨。据澳大利亚独立调查公司[Roy Morgan统计](#)，在疫情初始的2020年，澳大利亚全国有360万人使用送餐服务；到疫情尾声的2022年8月，这个数字已经翻了一倍。不过，送餐员以移民群体为主，澳大利亚因疫情关闭国门后，流失大量移民，骑手人数也受影响。尽管各大平台推出补贴措施，鼓励人们注册骑手，但骑手与订单数仍不成正比。

也有赖于此，吃苦耐劳的文叔成为他服务的送餐平台的“英雄”。送餐员习惯躲避“垃圾单”，那是指地点远且偏僻、时间又长的订单。遇上一张“垃圾单”，意味着一趟只能送这一张单，来回时间与收入不成正比，许多送餐员会选择拒绝不送，苦恼的后台人员会向文叔求助。文叔很讲义气，无论多晚，只要收到后台人员的求助电话，他立马披上黄色外卖“战衣”，拿起外卖箱和头盔，头也不回从家往外走。久而久之，文叔深受后台和当地送餐员的尊重，大家见了，都尊称一声“大爷”。

在澳大利亚，送餐员不是外卖平台的正式员工。他们更像自由职业者，与平台签约，通过平台接单。缴税的时候，他们也不像公司职员那样工资税直接从收入扣，而要自行额外申报。此外，澳大利亚法律规定雇主为正式员工缴交退休金，也规定雇主保障雇员身心健康的措施，但送餐员和平台没有正式的雇佣关系，被排除在这些社会保障之外。

尽管是“非正式员工”，文叔一心一意向着公司。“我做人就是这样，认了一家公司，就会一心一意给你卖命。”遇上同平台新入行的送餐员，文叔叫他们“要勤力”；被问起对平台的评价，他从未说过一句坏话。文叔的付出有所回报。在阿德莱德，他创下了一天102张单的记录，日收入499澳元；有时一周他能赚将近两千澳元，扣去日常花销和房租，还能寄钱给在马来西亚的家人。

然而，悉尼的车祸，不仅让他的生活天翻地覆，还让他看到送餐行业最为灰暗的一面。



2021年6月26日，澳大利亚悉尼，为期两周封锁的第一天，一名戴著口罩的外卖送餐员穿过平时繁忙的唐人街中心。摄：Loren Elliott/Reuters/达志影像

受伤后，文叔重新阅读自己在外卖平台app上签的合同。合同上面写着：公司委托的工伤保险会补偿骑手一周收入的百分之八十五。但等他滑到合同文字的最下端，看到一行条款：骑手最多只能获赔500澳元；若骑手出现骨折等重伤症状，赔1000澳元。

文叔懵了，他找平台咨询，但平台让他联络保险公司。文叔又去找保险公司，对方说，这是和平台商谈好的结果。文叔的华人同事建议他去找工会。在澳大利亚，工会的历史可以追溯到18世纪，各行各业都有自己的工会，遇到薪酬谈判、工伤理赔等情况时，员工可以找工会介入，工会派代表协助谈判。文叔找了代表送餐员的澳大利亚运输工人工会，对方随即要求与平台会面。会议上，平台答应文叔会跟进他的个案。

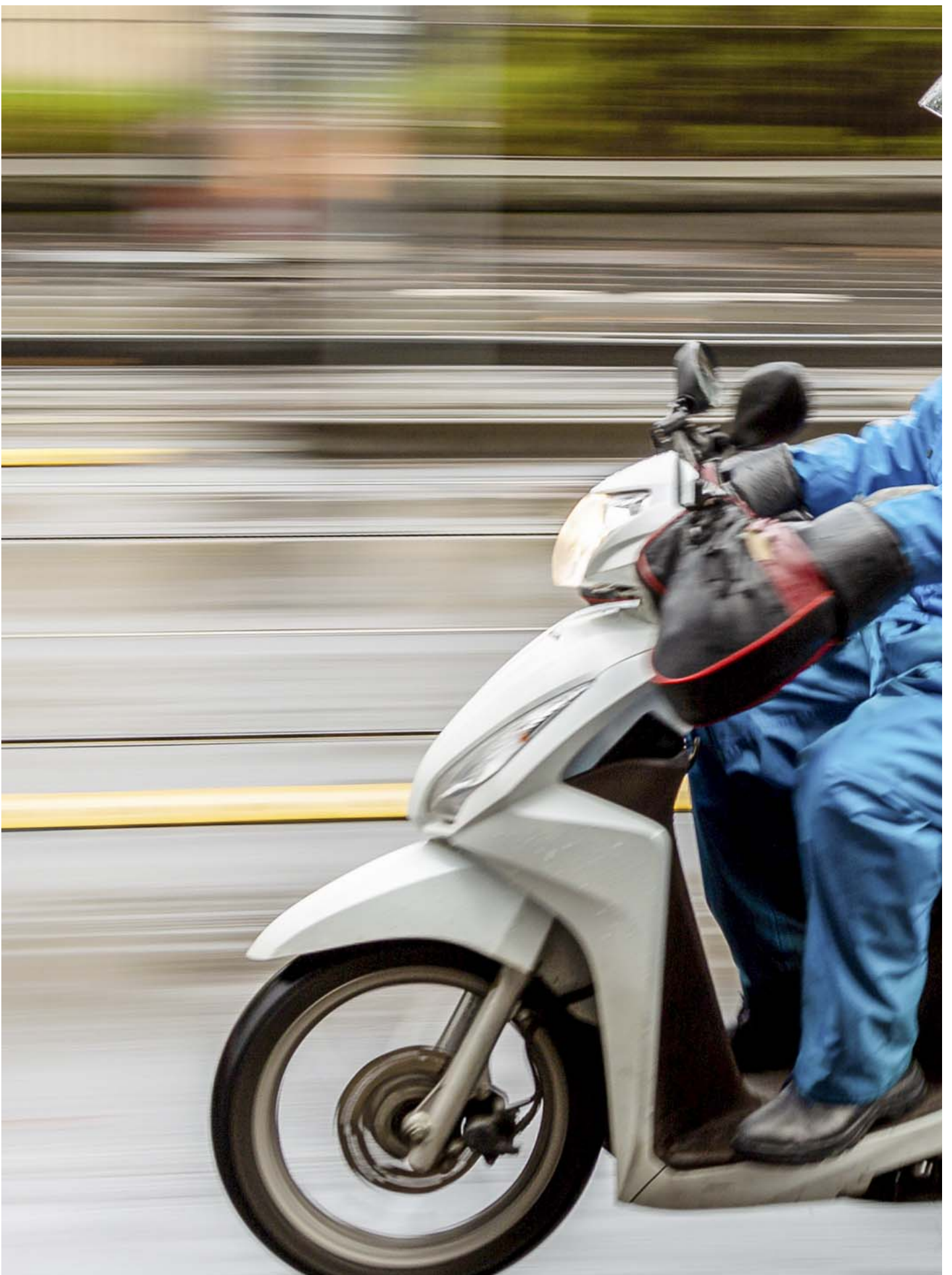
“但到现在，我还没收到他们的消息，”文叔说。

文叔现在拿的补偿金，来自悉尼所在的新南威尔士州政府旗下的“强制第三方保险”，是政府用来保障在新州道路上出事故的人们获得医疗协助与赔偿，所有车辆上路之前，都必须购买该保险。文叔说，首13周，他能拿到每日收入的95%；从第14周起，他能拿到80%。他并没有拿平台为他购买的工伤保险，因为根据合同规定，他只能拿保险方的赔偿。

无法送餐的文叔，每日呆在家里，“吃饭、买菜、睡觉”，等手术排期，时间久了，觉得自己开始“发疯”，“感觉得了抑郁症”。以往自给自足的他，只能靠工伤赔偿金度日，还得面对疫情后澳大利亚通货膨胀、生活成本上涨的经济压力，只能向在马来西亚的家人要钱。

与端传媒记者见面的那天，文叔穿着灰色的连帽衣，外穿黑色羽绒，颈上戴着电子烟与老花镜，头发灰白，神情忧郁。

“如果不是平台这么不公平的话，我都不会出来（和你们记者）说话，”文叔说。但公平又在哪里？这个问题不仅困扰着文叔，许多在澳大利亚的送餐员对这个问题也没有答案。



2020年5月9日，澳大利亚墨尔本，一名戴著口罩的外卖送餐员。摄：Speed Media/Icon Sportswire

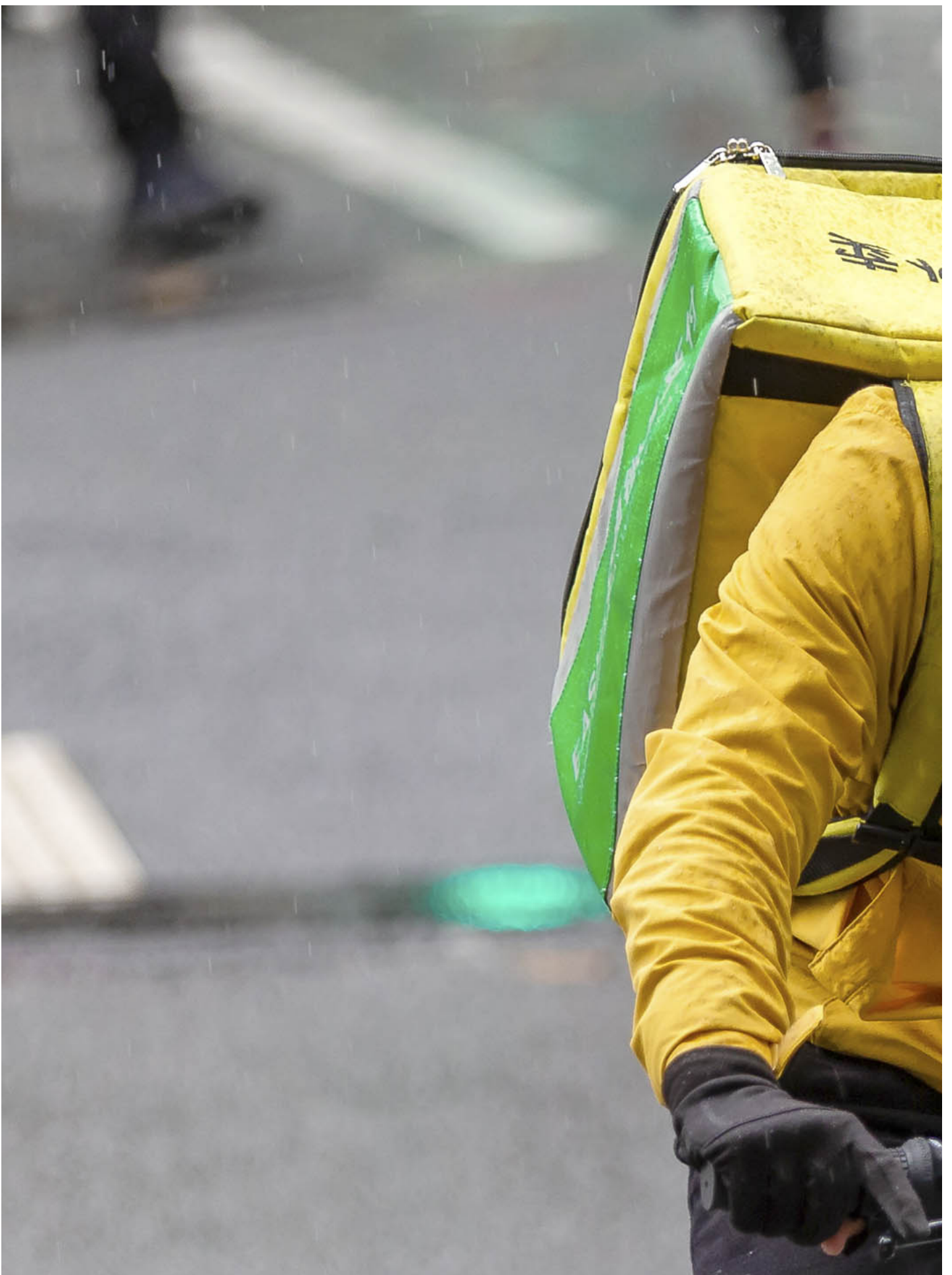
## 饼大了，收入少了

悉尼西区的宝活区（Burwood），一家香港茶餐厅，强哥给自己叫了一杯热奶茶。50岁的他穿一身黑衣，斜揸着一个小包，身材结实，皮肤黝黑，两鬓发白。坐在强哥旁的是他的同乡阿清。阿清比强哥大三岁，但看上去要年轻些许。他穿着黄色的送餐员风衣，刘海整齐地后梳，黑发中杂着白发。与强哥相比，阿清腼腆寡语，在强哥催促下，点了一杯柠檬茶。

和文叔一样，强哥和阿清都是来自马来西亚，2017年先后到澳大利亚打工赚钱。然而，根据目前澳大利亚技术移民政策，并无和送餐员直接相关的技术移民担保和工作签证。澳大利亚不允许旅游签证持有人在地工作，所以持临时签证从事送餐员，有部分是持学生签证、打工度假签证等合法签证、但工作条件收到限制的人员，也有人利用移民系统审理难民签证时间可长达十年的漏洞，申请难民签证获得过桥签证。澳大利亚媒体时有报道，在中国、马来西亚、台湾等地，有中介利用这一漏洞，误导想出国打工、但教育程度和技术较低的人员，向他们收取高额移民中介费。

强哥刚到澳大利亚时，在农场呆了一段时间，后来改在墨尔本做全职送餐。“马来西亚华人来澳大利亚打工，不是在农场，就是在送餐，”强哥介绍。六年送餐生涯，他遇到不少马来西亚同乡：“疫情前，送餐的马华多。我们价钱好（注：指人工便宜），也没什么技术。”强哥和阿清的英文不好，也都是做主打华人市场的华人送餐平台。

疫情影响下，澳大利亚送餐行业迅速发展，澳大利亚送餐平台的饼越变越大；同时，争饼“战争”也随着参战品牌的增加，变得愈加激烈。去年11月，在全球送餐平台拥有一席之地之位的deliveroo宣布退出澳大利亚市场，其在澳大利亚的市场份额，很快被UberEats、Munulog、Doordash等大型英文送餐平台瓜分。针对华人市场的送餐大饼也不分秋色，2014年在澳大利亚墨尔本发家的本地华人送餐平台EASI坐拥超过2万5千家餐馆、150多万用户，以及2万5千名骑手。EASI后来被其长期竞争对手、在英国发家的熊猫外卖以五千万澳元收购。去年年底，在北美深有知名度的饭团外卖也进驻澳大利亚。



2020年5月9日，澳大利亚墨尔本，一名戴著口罩骑自行车的外卖送餐员。摄：Speed Media/Icon Sportswire

这些平台的市场竞争，也与强哥和阿清的送餐历史互相映衬：强哥一开始在墨尔本做的就是EASI，后来搬到宝活，转到熊猫外卖；2020年，强哥因病做手术，休息三个月后发现因为有一段时间没有登陆账户，被熊猫外卖注销了账号，于是就改做UberEats。阿清则一直做熊猫外卖，就连访问这天在茶餐厅穿的黄色外衣，也是熊猫标配的送餐员外套。

目前，除了传统送餐外，多家平台也发展起“代购”等业务，以UberEats为例，今年4月，UberEats就和澳大利亚两大超市商之一的Coles签订合约，开展超市代购业务。根据德国数据平台Statista的预测，2023年澳大利亚的送餐行业预计营收29亿美元，比起去年要多11亿美元。

行业欣欣向荣，但对于强哥和阿清这样的老骑手来说，现实却危机四伏。

强哥首先留意到的，是赚的钱变少了。行外人以为，送餐员和Uber、滴滴等代驾司机一样，全程到处跑，跑到哪里单接到哪里，但实际上，每个送餐员都有自己的“送餐区”。以强哥和文叔为例，两人均是以宝活为中心送餐，赚的是平台计算出的运费以及平台送单的奖励和补贴措施。

疫情期间，强哥粗略算过，大概一周能赚一千多；但疫情过后，他发现接到的订单数量和送餐时间不变，但赚的钱却少了。“比如说以前可以一天赚300块，现在就只有200块。”钱之所以变少，一方面是平台调整运费，另一方面，是鼓励和补贴幅度大幅减少：“从以前100单奖300块，到现在100单可能只有15块。”

另一个原因，是送餐员的数量变多了。

宝活是悉尼知名的华人区，不仅吸引众多新移民与留学生前来居住，还有远外闻名、主打各式亚洲菜肴的“宝活中国城（Burwood Chinatown）”。以中国城为中心，外围又有一圈中式菜馆，因此无论任何平台，该区的送餐员均是以华人居多，而且大多像强哥和阿清一样，全职送餐。

强哥留意到，自从三月开学季以来，宝活区的送餐员面貌发生了变化：从以前以中年华人为主，到现在多了许多尼泊尔、印度裔的留学生甚至本地人加入送餐队列，“现在甚至还多了很多女孩子送餐，以前都是男生的多，”强哥说。



2021年10月11日，澳大利亚悉尼市西区的宝活区（Burwood）的购物市民。摄：Brook Mitchell/Getty Images

送餐员数量猛增，自然与澳大利亚国门重开有关——据统计，到2023年3月为止，澳大利亚新增68万移民人口，到8月为止，每天新增2000个移民。移民到澳大利亚找工作，最快能找到的就是送餐：只要下载app，注册，接受培训，就可以上岗。

此外，澳大利亚现时严峻的经济形势，也迫使越来越多人在现有工作外寻找“兼职”，以减轻经济负担。为控制通货膨胀，从去年5月到今年9月，澳大利亚央行共加息了12次，利率从原本接近零升到现在的4.1%，令许多背负房贷的澳大利亚人面临巨大的经济压力。一系列的经济冲击也让澳大利亚在今年第二季度仅录得0.4%的上升。[经济学家Issac Gross指出](#)，澳大利亚在后疫情时期进入了“人均经济衰退（Per Capita Recession）”，即因为通货膨胀和生活成本上升，人均消费量大减。强哥和一些新来的送餐员聊过几句，发现对方都是因为生活成本上涨和通货膨胀的原因，被迫在正职和读书之外“打零工”，而送餐员这份工作时间灵活，成了不少人的选择。

22岁的尼泊尔学生Rajun就是这些靠送餐打零工的一员。端传媒记者在宝活遇到Rajun时，他正忙着在餐馆外停摩托车。Rajun今年二月来到澳大利亚学习信息工程，家境一般的他需要打工赚取学费和日常开支。一开始，他尝试寻求兼职，但一直找不到工作，于是注册了UberEats做送餐。澳大利亚在疫情期间放松了对留学生签证的工作限制，于是Rajun在这段时间一直“全职”送餐，直到今年七月开始，政府重新对留学生工作时数设每两周48小时的限制，Rajun减少工作时间。

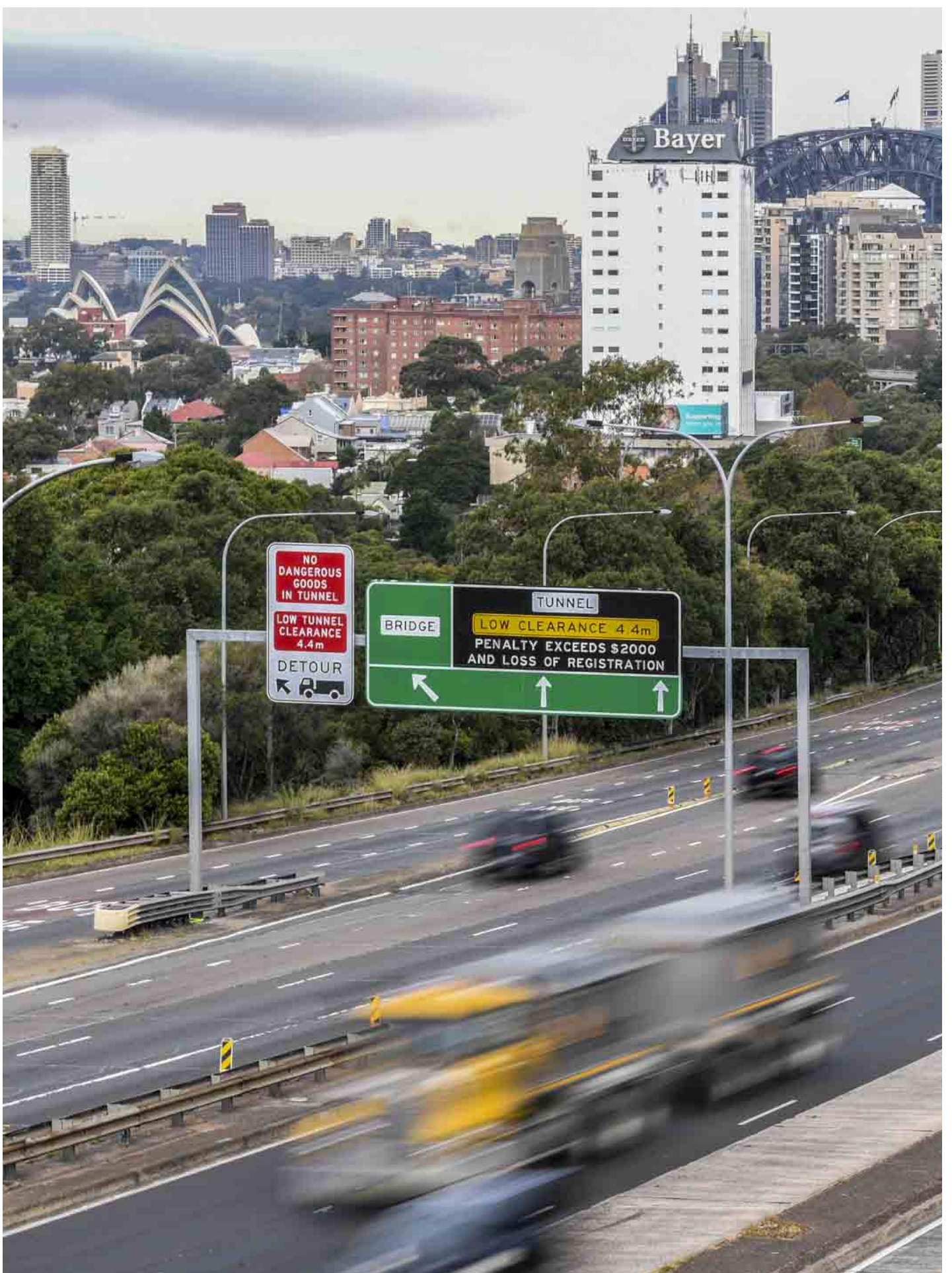
Rajun的摩托车是租来的，每周要交100澳元。他告诉记者，做送餐这一行，秘诀在于掌握如何在最短时间内拿到最多的单。“就像是，如果你送10张单，你会收到一次奖励，大概就是20、30澳元这样，这样你很容易就能赚1000到1500澳元一周，”Rajun说。

自从工作时数重新受限，Rajun的赚钱重心也不在送餐上了：他在当地一家连锁超市找到了一份合同工，每周按雇主需求上班，若一周在超市工作少于24小时，那么他就会将剩下的时数花在送餐上。“这有点像自由工作，”Rajun说。“我只会在我想送餐的时候，才送餐；如果我累了，那第二天我就不去送餐。”

但对于强哥和阿清这样的全职送餐员来说，不做送餐就意味着没有收入。如今，饼还是一样大，但来分的人多了，最终落到手上的收入就少了，面对通货膨胀的压力也更大了。强哥在宝活住了四年多，搬了七次家，2021年，他的房租才600块一周，到2023年，就涨到1200块一周。

“平台为了表面好看，当然觉得越多骑手越好，这样显得送餐快嘛，”强哥说。但比起收入减少，强哥更加担心的是另一件事：道路安全。

今年7月，19岁的阿迪尔·阿巴斯从巴基斯坦来到悉尼，准备学习信息技术专业。到达悉尼后，他凭借在巴基斯坦的驾驶证，注册成为UberEats的送餐员。三周后，他在送餐过程中与一辆小卡车相撞，成为自2017年起，第13名死亡的送餐员。



2020年5月13日，澳大利亚悉尼北的高速公路。摄：James D. Morgan/Getty Images

阿迪尔之死引起大众对新南威尔士州交通法的讨论，包括：当局是否应该允许刚到澳大利亚、其国家与澳大利亚的交通法规不同的移民在短期内上路，以及送餐平台对骑手的道路安全培训等问题。

端传媒了解到，2020年起，在工会和媒体的推动下，UberEats、熊猫外卖等平台都推出道路安全训练，新骑手注册平台后，被要求要通过一系列测试，才能上路。此外，部分平台app也多了提醒道路安全的功能，会向骑手发放荧光色的外套和送餐箱，让他们在夜间行车时更显眼。

“但问题是，谁会认真看呢？”强哥说。在他看来，这些训练和注册后骑手要签的合同一样，内容长、字又多，没有人会认真看。但只要骑手在app上按了确认，之后想再找平台理论，就没有理据可依，一如文叔的案例，虽然平台的确提供了保险，但合同前后条文的出入，文叔却是在事故后才认真看清。

强哥、阿清和文叔这代送餐员，是从数千次“抢单”中“熬”过来的人。顾客在平台下单成功后，平台根据骑手位置等信息派单，收到单的骑手有权利拒绝配送这张订单。该订单随后就会被放置到送餐员“公海”里，附近的送餐员谁先看到这张单，谁就能选择配送这张单，是为“抢单”。为了尽可能一趟行程送最多的单，许多骑手一边骑车一边看手机，不时在屏幕上划单，造成严重的安全隐患。

“骑手只要一多，平台和骑手就会一起内卷，”强哥说。有的送餐员注册了好几家平台，走一程送好几家；有的一拿就拿三到四张单，但他不可以慢悠悠送完四张单，而是要在平台计算的时间内送出。若没有按时送出餐食，平台会对送餐员“降单”。如此一来，抢道、超速、在人行道乱停车等违规行为就会发生。

“我有朋友在饭团做，六月他拿了五张罚单，都是因为停车问题，”强哥说。“本来宝活的停车位就不够多，你（送餐员）赶时间，会随便停。”

谈到送餐时间，强哥和阿清都提高声音。他们表示，相比起西餐，中餐的准备时间长，因此整个准备和送餐时间会稍长，但不是每个顾客都能明白和理解。此外，他们也抱怨，平台预留的时间太短，甚至不实际，明明骑车10分钟才会到的路，平台却偏偏说6分钟就可以到。

“平台就是压榨你的时间，”强哥说。“跟刀郎唱的歌一样：表面功夫做的好，背地却一套。”



2022年12月26日，澳大利亚悉尼，一名熊猫外卖的外卖送餐员在路上等待。摄：Brent Lewin/Bloomberg via Getty Images

## 当中餐“痛点”遇上平台算法

接受端传媒采访前，熊猫外卖的品牌公关总监Kitty Lu正忙于为公司的新宣传活动奔走：就在采访前一周，熊猫外卖推出“送餐员感谢日”的市场宣传视频。视频中，身穿黄色外套的熊猫送餐员在各大中餐厅奔走。

Kitty Lu有着对送餐行业发展最为直观的认知和数据。尽管目前通货膨胀、人们消费欲望减低，但熊猫外卖今年接收到的订单不减反增。收购EASI后，它的骑手数量翻了一倍，也多了非中文骑手注册，Kitty Lu认为，这是送餐行业在澳大利亚蒸蒸日上，从而吸引更多人加入行业，想分一杯羹。

“其实我觉得社会大众并非对送餐这份工作完全理解，因为很多人还是把送餐员这个行业看作是低收入行业，但其实并不是这样的，比如说，我们的送餐员基本上工资每一天都能达到300到350以上一天，有的送餐员甚至能达到600、700、800一天，”

“我们的优势是，我们解决的是吃饭的问题，这个问题无论在什么情况下，都是刚需，所以在通货膨胀的情况下，这个对我们的影响是比较少的。”她认为，疫情改变了人们的餐饮消费习惯，无接触送餐的需求增大，这让送餐行业在后疫情时期继续蓬勃发展。

然而，熊猫外卖在澳大利亚的发展并非一帆风顺。2020年，中国籍送餐员陈小军在悉尼车祸身亡，陈小军与熊猫外卖的非正式雇佣关系以及赔偿成为澳大利亚媒体和政坛焦点。2022年，历经两年的法律诉讼后，陈小军的遗孀获得83万澳元赔偿。2021年，两名中国籍送餐员因对熊猫外卖推行的新薪资计算方式不满，组织抗议，反被平台通知其骑手账号冻结，这又引发另一场抗议。这两名骑手在熊猫外卖的账号随后被恢复。

Kitty Lu表示，如今公司对骑手道路安全极为重视，不仅会在骑手注册后为他们提供培训，他们接受道路安全培训也会被记录在案；此外，她表示在收到骑手们的反馈后，熊猫外卖已经取消了“抢单”的功能。

而面对强哥和阿清就平台自行缩减送餐时间、营造送餐快的质疑，Kitty Lu并不同意，指平台采用智能调度，只有出现撤销订单或者濒临超时的时候，才会有人工介入，“所以在这之前，我们所有的操作都是由系统来完成的，过程中不存在人工把10分钟调成6分钟的情况。”

Kitty Lu指，平台坚持使用智能系统、由智能系统来调度，是为了避免人工操作时可能会产生的“情感上的attachment”，从而让分单过程更公平化——“我们的系统分单后，我们的骑手也是可以选择不接受，如果你不要，它就会跳到另一个人的身上。”

Kitty Lu还不同意强哥用的“压榨”这个概念。她认为，熊猫外卖作为华人创业公司，当初看中的就是海外中餐在华人社区中流行，但海外中餐因烹饪和打包都需要较长时间，因而在外送平台发展遇上瓶颈的“痛点”：“我们作为华人我们理解自身的优势和自身的劣势，所以我们才有这样的一个能力和毅力去做这样一个服务。”



2021年6月26日，澳大利亚悉尼，为期两周封锁的第一天，一名戴著口罩的外卖送餐员穿过平时繁忙的唐人街中心。摄：Loren Elliott/Reuters/达志影像

她说，因为熟知中餐的制作、打包的时间和工序繁杂，熊猫外卖在app的设计上会分开商家准备菜品的时间与送餐时间；计算送餐员的效率时，也不会将在商家所耗的时间算入。“我们的配送时间是给一个时段的，不会告诉你预计几时几分到，我会给你增加一个十到十五分钟的延长期，这个并不是说我们觉得我们送得慢，我们希望客户能在心理预期上给到送餐员一定的弹性的时间，”

在Kitty Lu看来，熊猫外卖在某种形式上扮演了“机会的提供者”的角色：“有很多新的、高知的移民——很多甚至是博士——刚移民到澳大利亚，他们在短期之内可能没有办法找到很好的工作，那么可能熊猫外卖的这个送餐员（的工作）是他们第一块跳板，因为他们需要支撑他们的生活，他们需要不断地有收入。”

“我觉得平台是海纳百川的，”Kitty Lu说。“只要有这个能力，只要有签证，你都可以到熊猫来看我们是不是能够为你的生活提供一定的支持和帮助。”

端传媒记者在宝活走了一圈，发现只有少数餐厅没有与送餐平台合作；走进宝活中国城，各大送餐平台的标签贴满一路。对于这些餐馆来说，疫情期间，外卖平台是“救命草”；然而疫情过后，餐馆对外卖的需求也随之减少。在宝活中国城内经营越南粉店的Anh告诉端传媒记者，她的餐厅与四家外卖平台合作，但目前仍以来参观宝活中国城、顺便堂食的客人为主；一家烤串店的店员则表示，客人多是晚上来店吃烤串，外带的比较少。

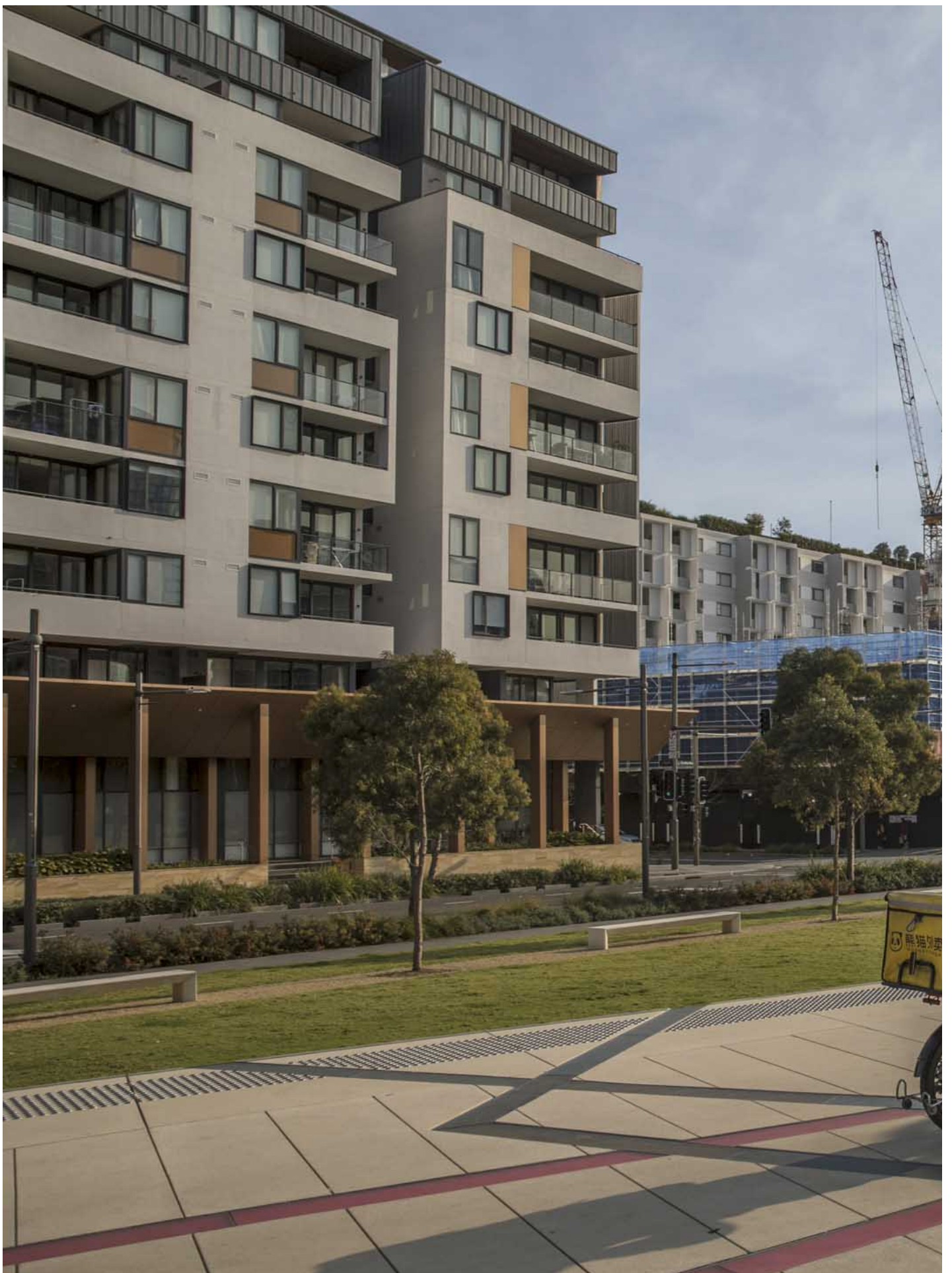
在宝活中国城另一侧的一条幽静小巷中，送餐员的车辆却不断出入。小巷里，名为“香港冰室”的茶餐厅门外，停了三四辆送餐自行车和摩托车。正值周末午餐时段，香港冰室内坐满了人，但吧台也摆满了外卖，每10分钟就会有一名送餐员进入餐厅取餐。

Jessica是香港冰室的老板娘，她与先生九年前从香港回流悉尼，七年前在宝活开了香港冰室。夫妇亲力亲为，从入货到菜单设计，都是自己一手做，求的是客人来到茶餐厅后，能在异国感受到一份真切的“香港味道”。Jessica的先生是第三代餐饮人，因此一开始，两夫妇拒绝外卖平台进驻的邀请。他们觉得，外卖和堂食，始终是两回事。

然而，一场疫情和封城，让香港冰室不得不进驻送餐平台，得以在乱世中生存。为了保证员工继续有工开、有钱赚，Jessica两夫妇又想到推出“真空包”——将煮好的食品真空处理，然后亲自开车送货，顺便看望一下老顾客。“其实现在想起疫情那段时间，最珍惜的还是开车送货和老顾客们见面时，大家互相打招呼、互相鼓励的那份感动，”Jessica说。

对于香港冰室来说，外卖固然提供了可观收入，也为顾客带来便利，但却取代不了堂食才能形成的主客情谊；这段情谊在来来去去的移民社区中，更为真切。

“现在来我们茶餐厅吃饭的那批客人，和疫情前的已经不一样了，因为很多学生都已经回家了；但我们也看到刚下飞机的客人，还拖着行李箱，就来吃饭。”后来一问，Jessica才知道，原来是那些回到香港的老顾客，在听闻亲朋好友要去悉尼时，特意向他们交代，“你到悉尼一定要去吃香港冰室”。



2023年9月11日，一名外卖送餐员骑著单车经过澳大利亚悉尼 Green Square 地区的高层住宅大楼。摄：Brent Lewin/Bloomberg via Getty Images

## 疫情后，他们更孤独了

疫情前，在悉尼和墨尔本的街头，人们总能看到在下午看到许多华人送餐员三五成群地聚在一起，休息聊天；如今，这样的场景变少了。强哥说，这是因为在EASI运营时期，平台采用了小组制运营，每一个区的骑手组成一个组，当中有个组长。为了熟悉彼此，组长会将骑手拉入群组，或召集大家聚在一起休息。“那时候我们就叫他老大，如果我有跌倒、车祸这些问题，我们会联系老大大去处理。”

“但现在无论是熊猫还是Uber、DoorDash，他们都没有了这项制度了，”强哥说。“这个制度有好有不好。好就是之前的送餐员就会比较亲切，之后就是各自做各自，比较没有那个感情，最多见到面就会打招呼，没有像以前那样会一起吃饭。”不过，送餐员之间还是有微信群。强哥向端传媒记者展示其中一个微信群，里面的骑手分享着在公众号看到的各类新闻。

送餐员们彼此隔绝的状态，对于协助骑手们维权的工会来说，也是难题。运输工会的秘书长迈克尔·凯恩向端传媒表示，尽管近年来越来越多移民骑手加入工会，但出于职业性质，这些骑手分散在各地，而有些平台直接拒绝在其公司成立工会，令工会在联络和组织骑手时难上加难。2021年熊猫外卖减薪抗议期间，有超过80名华人送餐员参与了工会组织的抗议，强哥和阿清均在其中。“我们在微信群看到说组织抗议支持同事，我们就去了，”强哥说。

随后，强哥和阿清加入工会，也参与了今年八月工会组织的一场全国动员大会，跟随大部队从新州坐车到堪培拉国会大厦，还带上了自己的送餐箱以示身份象征。该场动员大会超过百人参与，“不过华人就去了那么几个，大部分都是马来西亚的，”强哥说。“在（微信）群里说工会要搞活动，群里中国来的都说好，但真的去就没几个。”

运输工会的秘书长迈克尔·凯恩表示，送餐员受到减薪、工伤保险保障不到位等问题的困扰，原因在于这些平台并没有将送餐员当成员工，而是当作是合同工处理；要作出根本性的改变，就要先从雇佣关系开始改变。Kitty Lu则强调，除了熊猫外卖以外，多家外卖平台均是采用合同制机制。她也希望看到更多政府对平台的指引。

澳大利亚政府也在推动着改变。今年，联邦政府雇佣关系部长的托尼·伯克推出雇佣关系法改革草案，当中包括为送餐员提供最低工资保障。该法案将会在明年审理。

强哥希望看到法案落成，但他也开始考虑退休生活了。当初他选择来澳大利亚，就是为了赚钱供孩子读书；如今他的儿子已大学毕业，在马来西亚做工程师。强哥感觉到身体上的吃力，多年送餐让他落下胃病，两年前还进了医院做了手术。刚开始做送餐时，他很拼命；但现在，只在天气好的时候才做送餐，一天做够八小时就算了。

不过，更让他担心的还是即将迎来的酷暑。他看到北半球的人们在刚过去的夏天被晒得通红，而澳大利亚当局已警告，今年的夏天将会格外炎热干燥。“我前几年夏天的时候，已经满脸涂了防晒霜，还包得紧紧的，送完餐回家一看，脸还是被晒通红了，”强哥一边回忆，一边皱紧眉头，最终也只是重重地叹了一口气。

(应受访者要求，文叔、强哥、阿清均为化名)

[#外賣](#) [#澳洲](#) [#移民](#)

本刊登內容版權為端傳媒或相關單位所有，未經[端傳媒編輯部](#)授權，請勿轉載或複製，否則即為侵權。

端傳媒八週年 | 另一個世界仍然有可能

訂閱端傳媒，期待改變的你，  
與亟待突破的我們，共同撐起另一個世界。

8週年尊享會員 特別優惠 **20%OFF**

[立即訂閱 →](#)

端傳媒的下一程，需要你的守護。今天就成為訂閱會員，支持我們走下去，支持華文世界不可或缺的深度報導和多元聲音。點擊了解更多[會員計畫](#)