

## ■延伸阅读

物流是经济的命脉，货运物流一头连着百姓生活，关乎民生保供；一头连着企业生产，关乎经济发展。滚滚车轮承载着的不仅仅是一个群体，更是拉动社会发展的引擎。数据显示，全国1600多万货车司机完成了全社会四分之三的营业性货运量。

长期以来，货车司机以车为家、与路为伴，但是由于货运卡车流动性大、配套设施不完善等问题，停车难、吃饭难、休息难一度成为制约市场发展、影响货运安全的难点和堵点。如何加强包括货车司机在内的劳动者权益保障，成为需要细致解答的一道民生考题。

近年来，各地陆续推进“司机之家”建设，为货车司机提供功能实用、经济实惠、安全便捷的全方位服务。连霍高速公路甘肃定西服务区“司机之家”实现油品盗损先行赔付，解决了货车司机停车休息时被偷油偷货的“烦心事”；沈海高速公路广东江门圣堂服务区“司机之家”设有货车专属停车位，加油维修设施配套齐全，一网通办便捷办理，让司机赶路途中更轻松；浙江省宁波市北仑区霞浦街道物流工业社区集卡“司机之家”提供平价住宿、免费淋浴服务……各地打造“司机之家”，提供精准服务和专属关怀，让货车司机在长途跋涉中也能感受到家的温暖。

上述报告同时提到，49.88%的司机认为如果不使用数字货运平台，他们的收入将会降低1000元以上。虽然货运行业数字化程度不断提升，但是这两年来，数字货运市场竞争激烈，货车司机数量在增加，平台规则也在变化。这也让不少货车司机反映：在新的竞争环境下，想要一份高收入越来越难。

### 货车司机体检主要靠个人自发

货车司机的健康问题同样值得关注。

《2023年货车司机从业状况调查报告》显示，77.14%的货车司机患有职业病，较2022年度的调查小幅上升。反馈有职业病的货车司机中主要年龄分布在36—45岁之间，从事货运行业在11—15年之间且平均开车时间在12小时及以上。

在患有职业病的货车司机中，患有颈椎病的司机占比最多，达到92.54%，主要是由于长时间驾驶行为导致。患有胃病的司机排名第二，达到65.92%，主要是因为饮食不规律和饮食不健康对胃部造成负担。排第三的是高血压，占比24.72%。另外还有一些司机不同程度地患有噪声性耳聋、膀胱炎和心脏病等职业疾病。

货车司机参加体检最主要的仍是个人自发体检，占比60.13%，远高于其他体检渠道，还有超过三成的司机未参加任何体检。

整体来看，货车司机群体面临着工作强度大、收入不稳定、健康风险高等多重挑战，这些现实问题亟待社会各界的关注与解决。

综合纵览新闻、三联生活周刊、极目新闻等

## 关爱货车司机群体，各地陆续推进“司机之家”建设

8月17日上午，沪昆高速杭州萧山服务区，一名货车司机被发现在车内叫不醒。18日，辖区派出所工作人员回应称，这名司机已经去世。8月13日凌晨，山西太原货车司机牛先生在向福建三明某厂送货途中，在武汉新洲服务区突发疾病不幸去世。更早之前的5月25日，四川成都青白江区仁新路也发生了一起类似事件，一名货车司机被发现死于车内，经过警方现场处理，证实了其不幸离世的事实。

上述几起，只是见诸媒体的案例。行业竞争激烈，超时劳动和疲劳驾驶，健康风险高……货车司机群体的工作状况日益引起社会的广泛关注。

# 货车司机在车中去世背后

## 速度越来越快，运费却越来越便宜

### 半数个体司机日均驾驶超10小时

每次有大货车司机去世，总会在网络上引起较大的关注。一个顶梁柱途中倒下，这是谁家的父亲？谁家的儿子？又或是谁家的丈夫？

8月14日，中国物流与采购联合会货运分会发布《2023年货车司机从业状况调查报告》。调查数据显示，货车司机从业年龄集中分布在36—45岁之间，占比为45.44%。其次是46—55岁的区间，占比为33.24%。35岁以下的货车司机占比不到两成。

全国货车司机群体较大，当下最有代表性的生存困境就是超载和劳动强度大。

上述报告还显示，货车司机工作时间普遍较长，个体司机和受雇司机每天开车10小时及以上的分别占比52.89%、43.36%，其中开车时间12小时及以上的分别占34.99%、24.24%。个体司机较受雇司机驾驶时间总体更长，劳动强度大。

此前，《三联生活周刊》发表了一篇引发热议的文章：《“次日达”背后，快递货车司机已经“卷”不动了》，揭示的不少问题都是长期性的。

“怎么把货物周转速度压到极致，一直是快递竞争的核心。”文章提及，近五年，在业务量高速增长的同时，时效“互卷”几乎成了快递业的常态。2016年中国快递全程时限59.2小时，到去年第二季度已经缩短至54.2小时，尤其是2018年后，年缩短幅度达到1.5小时。在揽收投递等全程4个环节中，运输环节的平均时限缩短幅度每年都占最大头。

货车司机运输不得不快，不卷就挣不到钱，不快就会被市场边缘化。据说，有的公司规定，行程2000公里，限时32个小时，迟到一小时就罚款500元。

速度越卷越快，运费却越卷越便宜。这两年，司机们普遍感觉到运价低迷，以青藏线为例，有司机称，以前格尔木到拉萨的运费是一吨



货车司机劳动强度大 图源：中物联公路货运分会微信公众号

290元左右，现在变成一吨220元。

### 经年累月工作收入却未达预期

根据监管规定，每连续驾车4小时就要强制司机停车休息不少于20分钟。这些公开接受采访的司机自然都遵守这一规定，但大部分司机真的就是踩着20分钟来，一分钟不多一分钟不少，与其利用这20分钟睡觉，不如去个厕所或者刷手机抢下一单，真正休息的时间进一步被压缩。

有的司机疲劳驾驶时为了不让自己睡着，还会抽自己耳光或掐自己以保持清醒。这种“疲劳”不仅是由于连续开多少小时而一点不休息，还有经年累月地踩着最少休息时间工作，不给自己放假。

另外，很多货车司机其实是背负车贷的，一辆大货车的价格得大几十万元。车贷没还完之前，这些货车司

机很难抽身，也成了压在他们身上的一座大山。

货车司机的收入如何？《2023年货车司机从业状况调查报告》数据显示：个体司机月纯收入（扣除通行费和油费等成本）在5000—8000元/月的占比最高，达27.47%。其次为8000—10000元/月，占比为24.25%。收入在10000元/月以上的司机占比25.5%，其中收入1.5万元/月及以上的占比10.14%。相对而言，受雇司机的收入相对低一些。该群体税后月均收入在5000—8000元/月的占比最多，为43.36%。收入在8000—10000元/月占比28.14%。收入在10000—15000元/月的占比9.62%，收入在15000元/月及以上的占比只有0.85%。

不过，可能因为调查样本不同，相关数据也会有所差异。

今年7月24日，中国人民大学中国就业与民生研究院发布了《数字货运平台司机就业与收入研究报告》。该报告显示，在剔除油（电、气）