-

Research Report on the Employment Status of Truck Drivers

货车司机从业状况调查报告

2023

中国物流与采购联合会

2024年8月

# 2023年货车司机从业状况调查报告

中国物流与采购联合会

二〇二四年八月

**摘 要**

本报告由中国物流与采购联合会组织编写，旨在了解广大货车司机从业基本情况，反映制约货车司机权益保障的主要问题，支持政府有关部门决策，引导会员企业和平台，关心关爱货车司机群体，改善货车司机从业环境，切实维护货车司机权益，推动道路货运行业高质量发展。

本次调查通过问卷方式进行，共收到有效问卷3770份，调查内容覆盖了货车司机基本情况、经营状况、未来展望等，并就货车司机使用平台和货车司机权益保障开展了专题调查。同时，报告对货车司机面临的主要问题和挑战进行了分析。最后，报告从政府规制、平台自治、协会自律三个层面提出了具体政策建议。

本报告有以下几点主要发现：

一是货车司机全面迈入中年期，就业稳定性较强。调查报告发现货车司机主要就业年龄集中分布在36-45岁之间，占比为45.44%，其次是46-55岁的从业人数占比为33.24%。两者合计36-55岁的从业人数占比达78.68%。同时，货车司机从业年限在6年及以上占比达到81.08%，从业11年及以上的占59.44%，从业16年及以上的占38.01%，21年以上有20.34%。无论是从业年龄还是从业年限，司机群体中“老司机”占比较高。

二是货车司机使用平台找货更快捷，平台成为重要货源来源。调查报告发现，在个体司机中，通过互联网平台找货成为重要货源渠道，占比达59.55%，较上年调查增加16个百分点。在使用平台的司机中，38.5%的货车司机反映货源基本全部来自货运互联网平台，45.11%的司机反映有3/4及以上的货源来自平台。通过互联网平台找货日益成为重要货源来源渠道，交易线上化趋势显现。

三是货车司机权益保障仍待加强。在政策保障方面，城市车辆通行、高速公路服务、超限超载车辆治理等政策问题仍然是货车司机关注的热点问题。在健康保障方面，货车司机患有职业病的占比较多，社会保险覆盖面仍待扩大。在社会与公共服务保障方面，货车司机对于法律援助、应急救援、纠纷协调、价格指导、困难帮扶等需求较为强烈。

总体来看，货车司机从业环境与上年调查相比有所改善，但是仍然面临供需失衡、市场分散、工作辛苦、收入承压和保障不足等问题。下一步，希望通过建立政府、协会、企业和平台协同共治机制，多方共同参与、协同治理，优化公路货运市场环境，防止“内卷式”恶性竞争，深化保障货车司机权益。

**目 录**

[摘 要 I](#_Toc29034)

[第一篇 货车司机总体从业状况 4](#_Toc24421)

[一、基本情况 4](#_Toc5985)

[1、货车司机“大”哥较为普遍 4](#_Toc19987)

[2、男性司机是货车司机主力军 5](#_Toc8382)

[3、“老司机”就业年限较长 6](#_Toc19560)

[4、个体司机仍为市场运力主体 7](#_Toc1686)

[5、普货运输仍然是主流市场 8](#_Toc26619)

[二、经营情况 8](#_Toc32176)

[1、个体司机货源不稳定、不均衡 8](#_Toc4564)

[2、线上线下货源渠道此消彼长 9](#_Toc3277)

[3、货车司机工作时间较长 10](#_Toc4133)

[4、货车司机运输效率差异大 11](#_Toc6657)

[5、货车司机排队等待时间较长 12](#_Toc11958)

[6、个体司机停驶闲置时间偏长 13](#_Toc20462)

[7、货车司机收入满意度分化 14](#_Toc11179)

[三、未来展望 18](#_Toc498)

[1、司机收入预期总体偏弱 18](#_Toc2965)

[2、大部分司机仍会继续开车 18](#_Toc11893)

[第二篇 货车司机使用平台情况 20](#_Toc5866)

[1、平台线上找货比例有所增加 20](#_Toc30974)

[2、平台找货更快捷是主要优势 21](#_Toc5206)

[3、货源价格低是存在的主要问题 22](#_Toc453)

[4、平台纠纷解决面临现实挑战 22](#_Toc11910)

[5、平台保障服务需求较为强烈 23](#_Toc28360)

[6、平台保障措施诉求较为集中 24](#_Toc10589)

[第三篇 货车司机权益保障情况 25](#_Toc23230)

[1、政策保障仍是司机关注焦点 25](#_Toc27055)

[2、司机健康保障总体仍有差距 28](#_Toc16467)

[3、司机社会保险逐步得到加强 30](#_Toc11253)

[4、司机安全技能培训有序推进 31](#_Toc27793)

[5、货车司机入会意愿较为强烈 32](#_Toc27042)

[6、货车司机普遍愿意参与党建 32](#_Toc6513)

[7、货车司机社会保障问题集中 33](#_Toc10738)

[第四篇 有关结论和建议 35](#_Toc6611)

[（一）货车司机总体从业方面 35](#_Toc8818)

[（二）货车司机平台使用方面 36](#_Toc2686)

[（三）货车司机权益保障方面 36](#_Toc27797)

[（一）在政府规制方面 38](#_Toc22481)

[（二）在平台自治方面 40](#_Toc264)

[（三）在行业自律方面 41](#_Toc9805)

近年来，货车司机权益保障受到政府部门和社会各界重视，有关部门、工会组织、物流企业、平台企业、装备企业、行业协会和媒体等纷纷推出货车司机权益保障的政策和举措，形成了关爱货车司机的良好氛围。

为了解相关政策落实情况和举措实施效果，关爱货车司机群体，维护货车司机权益，进一步改善货车司机从业环境，中国物流与采购联合会公路货运分会联合有关单位组织开展了“2023年货车司机从业状况调查”。

此次调查得到满帮集团、福佑卡车、中交兴路、卡友地带、卡车之家、货车宝、滴滴货运、日日顺、传化智联、安能物流、鹏飞集团、中国物流与采购网、掌链传媒、中国物流与采购杂志、现代物流报等多家会员单位和有关媒体的支持。

此次调查共收集有效问卷3770份，其中，驾驶中重型货车的司机占81.22%，轻微型货车（含面的）为18.78%。

调查内容涵盖了货车司机基本情况、经营状况、未来展望等，并就对货车司机使用平台和货车司机权益保障开展了专题调查。现将有关情况汇总如下：

## 第一篇 货车司机总体从业状况

### 一、基本情况

#### **1、货车司机“大”哥较为普遍**

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岁的从业人数占比为33.24%。两者合计36-55岁的从业人数占比达78.68%，与上年调查基本相同，司机“大”哥较为普遍。

其中，35岁以下货车司机占比不到两成，年轻司机进入市场积极性不足。56岁以上货车司机占比较上年小幅上涨，越来越多司机“大”哥即将步入退休年龄。

**图1 2023年与2022年司机从业年龄对比情况**

#### **2、男性司机是货车司机主力军**

调查数据显示，货车司机中男性占比高达98.22%，而女性货车司机占比仅为1.78%，司机大哥名副其实。

**图2 2023年与2022年从业司机性别对比情况**

#### **3、“老司机”就业年限较长**

调查数据显示，货车司机从业年限在6年及以上占比达到81.08%，从业11年及以上的占59.44%，从业16年及以上的占38.01%，21年以上有20.34%，司机群体中“老司机”占比较高，货车司机就业具有较强稳定性。

需要注意的是，从业5年以内的货车司机占比18.91%，2年以内的仅占5.65%，较上年调查有所下滑，显示行业对于年轻从业者吸引力不足。

**图3 调查司机从事道路货运年限分布情况**

#### **4、个体司机仍为市场运力主体**

调查数据显示，货车司机中自有车辆占75.14%。受雇驾驶司机占比为21.78%。今年新增了租赁车辆司机，占比3.08%。租赁车辆基本为司机自主经营，和自有车辆一样视同为个体司机，个体司机合计占比78.22%，仍然是市场运力供给主体。在自有车辆中，有一半左右个体司机有车贷。

**图4 调查司机货车所有权分布情况**

在个体司机中，挂靠经营仍然较为普遍，54.43%的个体司机属于挂靠经营。

调查数据显示，在个体司机中，中重型货车司机挂靠经营较为普遍，占比为96.24%，轻微型货车司机由于取消车辆营运证，挂靠经营占比较低，仅为3.76%。

#### **5、普货运输仍然是主流市场**

调查数据显示，货车司机主要运输的货物类型分布与上年调查类似，占比最高的仍为普货运输，占比达到48.25%。其次为专线运输，占比为24.91%。快递快运运输的占比为21.25%，农产品绿通运输的占比为20.08%。大宗货物运输和城市配送均占17%左右。

**图5 调查从事货物运输分布情况**

### 二、经营情况

#### **1、个体司机货源不稳定、不均衡**

调查数据显示，在个体司机中，62.63%的司机没有稳定货源，29.87%的司机有单边货源，仅有7.49%的司机有双边货源。与上年调查相比，没有稳定货源的货车司机占比增加12个百分点以上。司机货源不稳定、不均衡，存在分散化趋势。

**图6 个体司机中货源稳定性分布情况**

#### **2、线上线下货源渠道此消彼长**

调查数据显示，在个体司机中，通过互联网平台找货成为重要货源渠道，占比达59.55%，较上年调查增加16个百分点。其次是朋友或微信圈介绍，占比35.54%，再次是固定的货主企业、货运公司，占比为33.91%。还有26.52%的司机到配货站或货运中介找货，线下方式找货均较上年有所下滑。线上线下货源来源渠道此消彼长，互联网平台日益成为重要货源来源。

**图7 个体司机货源来源渠道分布情况**

调查数据显示，没有稳定货源的货车司机中，近一半更偏向通过互联网平台找货。对于有单边或双边货源的司机，主要仍然是以固定的货主企业或货运公司为主。

**图8 个体司机中货源稳定性与货源渠道分布情况**

#### **3、货车司机工作时间较长**

调查数据显示，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个小时及以上的分别占52.89%、43.36%，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。

分车型看，轻微型货车司机驾驶时长集中在8—10小时，占比为27.12%，而中重型货车司机多长距离运输，其驾驶时长集中在12小时以上，占比为37.72%。

**图9 调查司机平均每天开车时间分布情况**

**图10 不同车型司机平均每天开车时间分布情况**

#### **4、货车司机运输效率差异大**

总体来看，货车司机的月均行驶里程集中分布在8000-12000公里之间，个体司机与受雇司机占比分别为36.90%、30.57%。随着距离运输延长，特别是月均里程在1.8万公里以上，受雇驾驶司机占比明显增加，显示在长途运输效率方面，受雇驾驶司机总体高于个体司机。

分车型看，中重型货车司机月均行驶里程集中在8000-12000公里之间，占38.14%。轻微型货车司机月均行驶里程集中在4000公里以内，占比为26.13%，4000-6000公里的车辆占比为22.03%，两者合计48.16%。

**图11 调查司机月均行驶里程分布情况**

#### **5、货车司机排队等待时间较长**

调查数据显示，货车司机平均每天排队、等待装卸货时间较长。排队、等待装卸货时间在4小时及以上的占比较高，个体司机和受雇驾驶司机分别为36.76%、25.58%。排队等待在1小时以内的个体司机和受雇驾驶司机分别为8.88%、18.51%。个体司机排队、等待卸货时间总体高于受雇驾驶司机。

**图12 调查司机每天平均排队、等待装卸货时间分布情况**

分车型看，轻微型货车司机排队等待时间较短，超过三成的轻微型货车司机排队等待时间在1小时以内，六成以上排队等待时间在2小时以内。相较而言，中重型货车司机需要更长的排队等待时间。排队等待时间在4个小时及以上的占比超过四成，3个小时及以上的超过六成。

**图13 不同车型车辆每天平均排队、等待装卸货时间分布情况**

#### **6、个体司机停驶闲置时间偏长**

调查数据显示，个体司机月均停驶时间占比最多的在2—4天，占25.30%，但是月均停驶时间在10天以上为22.79%，停驶在8天以上为35.27%，个体司机月均停驶闲置时间总体偏长。

**图14 个体司机月均停驶时长分布情况**

对比来看，受雇驾驶司机月均停驶休息时间较少，38.12%的受雇驾驶司机表示每个月基本不会休息，两成左右的司机表示每月休息1-2天或2-4天。

**图15 雇佣司机月均休息时长分布情况**

#### **7、货车司机收入满意度分化**

调查数据显示，个体司机反映收入减少的占比较多，达到86.47%。受雇驾驶司机反映收入减少的占比54.28%，收入差不多的占42.50%，收入抗压性稍强。

**图16 雇佣司机2023年收入变化分布情况**

调查数据显示，个体司机月均纯收入（扣除通行费和油费等成本）在5000-8000元/月的占比最高，达到27.47%。其次为8000-10000元/月，占比为24.25%，两者合计个体司机月均收入在5000-10000元/月水平的占比达51.72%。收入在10000元以上的司机占比25.5%，收入在15000万元/月及以上的司机占比10.14%，个体司机高收入群体占有一定比重。

分车型看，中重型个体司机整体月均纯收入相对较高，收入在8000-10000元/月的占比26.28%，10000-15000元/月的占17.16%，两者合计，收入在8000-15000元/月的占43.44%，收入水平在15000元/月以上的占11.61%。轻微型货车司机收入相对偏低。收入在5000-8000元/月的占比34.14%。8000-10000元/月的占14.14%。收入在10000元/月以上的占9.28%。

**图17 个体司机月均纯收入分布情况**

**（注：月均纯收入是指收入中扣除通行费和油费后的收入）**

对比来看，受雇驾驶司机税后月均收入在5000-8000元/月的同样占比最多，为43.36%，收入在8000-10000元/月占比28.14%，两者合计，受雇驾驶司机收入水平在5000-10000元/月的占比71.50%，总体较为集中。收入在10000-15000万元/月的占9.62%，收入在15000万元以上的占比0.85%。相对个体司机，受雇驾驶司机高收入群体占比较少。

分车型看，中重型货车受雇驾驶司机收入集中在5000-10000元/月，占比为75.50%。轻微型货车司机月均纯收入多集中在5000-8000元/月，占比56.34%。

**图18 雇佣司机月均纯收入（税后）分布情况**

调查数据显示，对于2023年收入水平，受雇驾驶车辆司机相对一般和满意的占比超过六成，不满意的占三分之一。个体司机相对一般和满意的占比三分之一以上，但是反映不满意的占比超过七成，司机收入满意度出现分化。

**图19 司机2023年收入满意度分布情况**

### 三、未来展望

#### **1、司机收入预期总体偏弱**

调查数据显示，货车司机对2024年收入的预期减少的占比最多，达37.64%，也有28.22%的司机预期收入会增加。还有近两成的司机不清楚，对于收入变化不确定。

其中，个体司机中有41.98%的司机预期2024年收入呈现下降趋势，受雇驾驶司机对于未来预期相对乐观，41.41%的司机预期2024年收入将会增加。

**图20 调查司机对2024年收入预期分布情况**

#### **2、大部分司机仍会继续开车**

调查数据显示，2024年货车司机选择继续开车的占比38.17%。48.89%的司机边开边看，想转行。两者合计会继续开车的占87.06%。计划转行的占比仅12.94%。

对于转行后收入预期，有近五成的调查司机对于未来是否有收入相当的工作表示不确定，近三成的表示转行后没有与货车司机收入相当的工作。

**图21 2024年调查司机开车意愿分布情况**

## 第二篇 货车司机使用平台情况

近年来，以网络货运为代表的数字货运平台对货运物流行业影响深远。截至2023年12月底，全国共有3069家网络货运企业，接入社会运力798.9万辆车、驾驶员647.6万人。

调查数据显示，有近八成的司机使用过数字货运平台，市场渗透率较高。针对使用过平台的司机调查显示：

**图22 调查司机平台使用分布情况**

#### **1、平台线上找货比例有所增加**

据调查数据显示，使用平台的司机中，38.5%的货车司机反映货源基本全部来自货运互联网平台，45.11%的司机反映有3/4及以上的货源来自平台。

**图23 调查司机货运互联网平台货源占比分布对比情况**

#### **2、平台找货更快捷是主要优势**

调查数据显示，货车司机认为使用平台最主要的优势是找货更快捷，达到68.01%，远高于其他优势考虑占比。有28.50%的司机表示使用平台入行更轻松，降低了司机进入市场门槛。13.76%的司机认为使用平台货源更充足。

在权益保障、交易费用、工作支持、经营规范、收入保障、帮扶救济等其他方面货运平台仍有待提升。

**图24 货运互联网平台使用优势分布情况**

#### **3、货源价格低是存在的主要问题**

调查数据显示，货车司机对平台使用过程中存在的问题，反映最多的是货源报价较低，占到87.05%。第二是车辆进入门槛低、司机抢单难，占59.15%，第三是货源信息重复或与实际不符，占38.47%，较去年调查下降10个百分点。

排名第四、第五的是计费里程与实际运输里程不符、平台抽成比例偏高，分别占35.34%和33.56%。

占比在三成左右的还有托运人随意取消订单、中介黄牛提成过多，押车、放空、迟到等行为没有约束。反映拖欠运费的在两成左右，较上年调查占比大幅下调。

**图25 调查司机对货运互联网平台使用中存在问题反馈情况**

#### **4、平台纠纷解决面临现实挑战**

调查数据显示，货车司机反映通过平台调解机制可以一定程度上解决纠纷的占45.39%。但是也有39.66%的司机表示部分纠纷通过平台调解仍难以获得满意的结果。同时，有14.96%的司机反映没有遇到过纠纷。

在纠纷难以解决的司机中，反映的主要是货源信息不符、托运人随意取消订单、托运人拖欠运费等问题。

**图26 司机对通过平台调解机制解决纠纷反馈情况**

#### **5、平台保障服务需求较为强烈**

调查数据显示，货车司机认为平台应该加强的保障服务，最需要加强的是运费托管保障，占比60.34%。其次是货主资质管理，包括治理违规货主和诚信货主推荐，分别占56.4%和44.79%。第三是法律纠纷协调，包括解决交易纠纷、协助打击诈骗、真实业务验证，分别占43.45%、40.63%和32.51%。

此外，关于平台机制设计，如，货车司机对于赔偿先付机制、交易合规机制、线上交易机制等均有一定需求，分别占比32.14%、25.74%和22.84%。

**图27 调查司机认为货运互联网平台应该加强的保障服务分布情况**

#### **6、平台保障措施诉求较为集中**

调查数据显示，货车司机认为相关监管部门应出台相关的政策、规范等保障平台的规范化经营。其中，司机认为监管部门最应该加强的保障措施是打击运费诈骗，占比55.65%，其次是打击超载超限，占比53.35%，第三是规范交易制度，占比49.55%，第四是打击不正当竞争，占比47.47%，第五是提供投诉渠道和发布“黑名单”，占比在三分之一以上。

**图28 调查司机认为监管部门应该加强保障支持措施分布情况**

## 第三篇 货车司机权益保障情况

近年来，国家和地方相关部门和组织针对货车司机权益保障出台了一系列政策举措，包括各项便民措施、健康保障、社会保险、党建工作、工会服务等取得了积极成效。

针对货车司机权益保障调查显示：

#### **1、政策保障仍是司机关注焦点**

调查数据显示，对于目前损害货车司机合法权益的政策保障问题，司机反映最多的是货车进城相关问题，包括限行时间长，限行区域大、货车城市停车难装卸难、货车进城通行证申领难，占比分别为67.03%、36.90%、30.95%。

第二是与高速公路相关政策问题，包括高速公路收费偏高、高速公路救援成本高、公路服务区停车难，占比分别为61.41%、40.34%、39.05%。

第三是公路“乱收费、乱罚款”问题，占比46.34%。其中，对于疲劳驾驶监管问题，司机反映存在监管不统一问题的占25.94%。

分车型看，轻微型货车司机更为关注公路“乱收费、乱罚款”的问题，中重型货车司机则更加关注高速公路收费偏高的问题。

**图29 调查司机认为目前损害司机合法权益的政策保障问题分布情况**

货运车辆治理涉及部门多、管理难度大，是保障公路货运市场公平竞争，维护司机合法权益的重要基础。调查数据显示，对于目前损害货车司机合法权益的车辆治理问题，反映最多的是超长低平板半挂车上路行驶问题，占比达53.53%。

其次占比近五成的问题还有重型货车“百吨王”、大件临牌车辆进入普货市场、超长集装箱半挂车上路行驶，分别占48.44%、47.35%、46.71%。

第三是关于引导货车司机入市方面问题，包括货车“0”首付、虚假宣传货源或招募司机卖车，分别占45.65%、41.30%。

第四是公路休息区偷盗车辆燃油，占比38.81%。

第五是轻型货车“大吨小标”，占36.95%。

分车型看，轻微型货车司机对于虚假宣传货源或招募司机卖车问题反映最为强烈，占比为53.95%，而中重型货车司机对于超长低平板半挂车上路行驶反映强烈，占比为59.05%。

**图30 调查司机认为目前损害司机合法权益的车辆治理问题分布情况**

对于货车司机未来希望出台权益保障的政策诉求，反映诉求最多的是明确公路罚款清单事项，轻微违法行为不予处罚，占比达66.21%。

其次是关于货车治超方面，包括货运车辆超长超宽超高禁止上高速、深化源头治理，压实“百吨王”货车责任、规范临牌发放，禁止进入普货市场，占比分别为55.76%、47.80%、37.48%。

第三是关于城市货车通行，包括全面实施网上申请通行证、允许中型货车城市道路通行、规范蓝牌车高速公路通行总重量，占比分别为37.27%、28.57%、27.45%。

第四是禁止“0”首付、虚假宣传货源或招募司机卖车，占34.83%。

第五是关于高速公路方面诉求，包括提供免费高速公路救援服务、优化货车司机疲劳驾驶制度、加强停车区安保，打击偷盗车辆燃油、降低高速公路收费标准、延长收费年限，布局高速公路及国省道货车停车位、货车临时停车区，分别占34.62%、33.82%、32.73%、30.72%和29.31%。

分车型看，除了明确公路罚款清单事项，轻微违法行为不予处罚的诉求外，中重型货车司机普遍关注货运车辆超长超宽超高禁止上高速，占比为60.42%，轻微型货车司机关注规范蓝牌车高速公路通行总重量，占比为33.76%。

**图31 调查司机未来希望出台的权益保障政策分布情况**

#### **2、司机健康保障总体仍有差距**

调查数据显示，77.14%的货车司机患有职业病，较上年调查小幅上升，货车司机健康问题仍值得引起关注。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。其中，中重型货车司机患有职业病情况明显高于轻微型货车司机。

**图32 调查司机患有职业病分布情况**

**图33 驾驶不同车型司机患有职业病分布情况**

在患有职业病的货车司机中，患有颈椎病、腰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。

**图34 调查司机职业病分布情况**

定期体检是健康保障的重要基础。调查数据显示，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。

**图35 调查司机参加体检渠道分布情况**

#### **3、司机社会保险逐步得到加强**

调查数据显示，调查司机参加社会保险最多的是新农合养老和医疗保险，占比达67.72%，其次是参加城镇职工基本养老和医疗保险，占比24.22%，还有23.21%的司机自己购买商业保险、12.71%的司机购买灵活就业人员的养老和医疗保险，部分司机参加平台试点的职业伤害保险。货车司机社会保险较上年调查有所好转，仍有13.77%的司机未参加任何形式的保险。

**图36 调查司机参加社会保险分布情况**

#### **4、司机安全技能培训有序推进**

调查数据显示，近七成的货车司机参加过安全技能培训，其中54.11%的司机参加其所属公司的组织培训，29.56%的司机参加政府部门组织的培训，还有部分司机参与了平台、园区和协会组织的安全技能培训。

**图37 调查司机参与安全技能培训分布情况**

#### **5、货车司机入会意愿较为强烈**

2018年中华全国总工会办公厅印发《推进货车司机等群体入会工作方案》（总工办发〔2018〕9号），文件要求开展货车司机入会集中行动试点，最大限度地把货车司机等群体组织到工会中。调查数据显示，22.92%的调查司机已经加入各级工会。44.88%的司机表示有意愿加入工会，较上年调查有所增加。

**图38 调查司机加入工会分布情况**

#### **6、货车司机普遍愿意参与党建**

调查数据显示，45.04%的货车司机参与过党建活动，有28.78%的调查司机表示愿意参与党建活动。近年来，货车司机参与党建活动的情况呈现出多样化和积极的趋势。

**图39 调查司机参与党建分布情况**

#### **7、货车司机社会保障问题集中**

调查数据显示，困扰货车司机的社会保障问题最大的是工作时间长、休息少，占比70.85%；其次是不受尊重、社会地位低，占比60.50%；第三是职业风险大、社会保障难，占比57.06%，第四是伤病多，医疗保障存在问题，占比42.55%，第五是孩子教育问题难以解决，占比24.11%。

**图40 最困扰调查司机的社会保障问题分布情况**

调查数据显示，货车司机希望各类社会组织提供的公共性服务主要集中在维权类服务、救援类服务、价格类服务、救济性服务和社保类服务五个方面。在维权类服务中，法律援助占比最高，达到58.83%；其次为纠纷协调占比为39.97%；在救援类服务，主要集中在应急救援需求方面占比为42.39%，也是较为普遍的服务需求。在价格类服务中，占比最多的为价格指导方面的服务，需求占比为33.93%。在救济性服务中，困难帮扶、事故救济占比较多，均在20%以上。在社保类服务中，公益体检服务占比较大，达到27.19%，其次为安全教育、子女就学和就业培训。

**图41 调查司机希望社会组织提供公共性的服务分布情况**

## 第四篇 有关结论和建议

货车司机是公路货运行业的从业主体。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，为支撑经济社会发展作出了重要贡献。习近平总书记指出，要维护好卡车司机等就业群体合法权益。货车司机从业环境是权益保障的重要体现，也是公路货运行业高质量发展的本质要求。

#### **有关结论：**

#### **（一）货车司机总体从业方面**

货车司机全面迈入中年期，男性为主，司机大哥较为普遍，部分司机进入中年后期。货车司机就业年限较长，“老司机”占比较高，就业稳定性强。但是，年轻司机占比偏低，货车司机职业对于年轻从业者吸引力有待提升。

个体司机仍为市场运力主体，挂靠经营较为普遍，区别于受雇驾驶司机，实质上是自主经营、自负盈亏的个体经营人。个体司机货源不稳定、不均衡，存在分散化趋势，通过互联网平台找货日益成为重要货源来源渠道，交易线上化趋势显现。

货车司机工作时间普遍较长，劳动强度大。同时，货车司机排队等待时间较长，存在时间效率浪费。司机停驶休息时间分化，个体司机每月停驶时间偏长。

货车司机收入满意度分化，个体司机中高收入群体占比较多，但是对于收入满意度较受雇司机要低。货车司机对于未来收入预期总体偏弱，信心稍显不足。但是，大部分货车司机仍然会继续选择开车，显示就业稳定性较强。

#### **（二）货车司机平台使用方面**

货车司机最为认同的平台优势是找货更快捷，通过高效车货匹配降低了找货的时间精力耗费。其次是入市更轻松，降低了新手司机入行门槛。权益保障、交易费用、工作支持、经营规范、帮扶救济等其他优势尚不明显。

货车司机认为平台上货源价格低仍是平台使用中存在的最主要问题，远高于对其他问题的关注。其次是车辆进入门槛低、司机抢单难。第三是货源信息重复或与实际不符，都涉及平台治理问题。反映拖欠运费的司机较上年调查有所下调，显示通过平台加强治理，一些问题正在得到解决。

货车司机认为平台最应该加强的保障服务是运费托管保障，以降低双方交易风险，其次是货主资质管理，第三是法律纠纷协调，还有关于平台机制设计方面，都对平台深化治理、规范市场提出了更高要求。

货车司机认为政府部门最应该加强的保障措施是打击运费诈骗，其次是打击超载超限，第三是规范交易制度，第四是打击不正当竞争，第五是提供投诉渠道和发布“黑名单”。

#### **（三）货车司机权益保障方面**

政策保障仍是司机权益保障关注的焦点，反映最多的问题是货车进城相关问题，其次是高速公路相关的问题，第三是公路“乱收费、乱罚款”问题。对于车辆治理货车司机反映强烈。

对于未来希望出台的权益保障政策措施，司机诉求最多的是明确公路罚款清单事项，轻微违法行为不予处罚，其次是规范货车超限超载治理，第三是便利城市货车通行，第四是禁止“0”首付和虚假宣传，第五是畅通高速公路通行。

货车司机患有职业病的占比较多，体检仍以个体自发为主，健康保障仍有差距。货车司机社会保险覆盖面有所扩大，生活保障稳步加强。货车司机安全技能培训有序推进，安全保障持续加强。

货车司机反映社会保障问题最大的是工作时间长、休息少，其次是不受尊重、社会地位低。第三是职业风险大，社会保障难。第四是伤病多，医疗保障难。第五是孩子教育问题。

货车司机最希望得到的公共性服务依次包括法律援助、应急救援、纠纷协调、价格指导、困难帮扶等。货车司机对于加入工会和参加党建活动反映积极。

总体来看，货车司机从业环境与上年调查相比有所改善，但是仍然面临供需失衡、市场分散、工作辛苦、收入承压和保障不足等问题。平台经济的发展对于货车司机寻找货源、入市从业提供了便利，但是也暴露了公路货运市场治理存在的问题。

下一步，亟待建立政府、协会、企业和平台协同共治机制，通过多方共同参与、协同治理，优化公路货运市场环境，防止“内卷式”恶性竞争，更切实、更系统、更有效地保障货车司机权益。

#### **有关建议：**

#### **（一）在政府规制方面**

1、进一步便利货车进城通行。扩大城市货车通行时长和区域范围。全面实行货车城市通行证网上申领。对于确需高峰时段通行的车辆提供城市货车通行通道，保障货车顺畅进出禁限行区域内的物流园区、工业园区。全面推行中型货车与轻型货车享受同等城市通行权。开展取消通行证试点，允许符合标准的货运车辆进城通行。鼓励支持新能源、国六等清洁能源货车和冷链配送等服务民生的配送车辆城市通行。完善城市货车临时停靠制度，加大货车专用停车位和货车充电桩布局。

2、深化高速公路收费改革。尽快启动修订《收费公路管理条例》，延长高速公路收费年限、降低高速公路收费标准。推进高速公路差异化收费，支持对于合法装载的厢式化货车、新能源货车收费优惠。研究高速公路对空车运输收费优惠政策。在高速公路服务区、国省道服务区合理设置和增加配套建设货车专用停车位。在高速公路沿线科学设置货车临时停车区域，便利货车临时停车休息。加强公路服务区安保措施，打击偷盗燃油行为。

3、规范公路监管和执法。制定道路货运行业综合监管事项清单，实现监管标准全国统一和部门协同，对于轻微违法行为不予处罚。深化公路综合执法和联合执法，实现从职能部门“单打独斗”转变为多部门“协同监管”。完善驾驶员工作日志制度，科学调整和人性优化货车司机疲劳驾驶规则。优化营运货车动态监控制度，完善司机上路打卡和提醒功能模块，推动部门间数据共享共用。

4、强化货运车辆规范治理。进一步完善超限超载联合执法常态化机制，尽快开展车辆运输车治理“回头看”行动。加大区域动态监测和政务数据共享，深化货运源头超限超载治理。尽快开展超长低平板半挂车和超长集装箱半挂车治理行动，公布时间表和路线图。清理大件运输临时号牌车辆，完善号牌申领规则。加强路面通行查验，禁止套牌临牌车辆进入普货市场。推出更大容积的合规汽车列车，引导违规车型替代。禁止“0”首付等不符合要求的营销金融手段和虚假宣传货源或招募司机卖车手段。

5、助力平台健康规范发展。坚持包容审慎理念，适应平台经济特性，推进监管制度改革，尽快修订出台《网络平台道路货物运输经营管理办法》，明确各方权利责任和责任边界。充分利用技术手段加强事中事后监管，加强部门间分工协作和数据共享。引导平台合理制定交易相关规则，建立信息公示制度。打击超限超载等不正当竞争，协同有关部门打击运费诈骗，畅通投诉反映渠道，助力行业诚信体系建设。

6、便利个体司机申请资质。允许个体司机直接申请个体车辆营运证获取经营资质，或者对于个体司机实行经营许可和营运证“两证合一”，转变道路货运挂靠经营行为。明确4.5吨及以下货运车辆申请经营许可规则。合理引导货运互联网平台等主体，逐步增加货车代办服务，充分利用互联网优势，为个体司机代办工商登记、证照申请、账务处理和年检年审等事宜。

#### **（二）在平台自治方面**

1、合理制定运营规制，规范和约束平台参与者的经营行为，审慎制定或调整计价规则、派单规则、会费调整、准入规则、标准合同、纠纷解决机制等与行业从业人员和利益相关者相关的经营规则。全面推行线上交易，杜绝重复发单，虚假发单。开展运费托管保障，交易完成后运费在一定周期内直接支付给司机，并逐步向线下交易全面推广，减少线下运费拖欠风险。

2、强化平台诚信建设。充分利用大数据等手段完善平台信用机制，加大优胜劣汰，创造良好的生态环境。开展诚信货主、诚信司机推荐，引导双方规范履约。治理货源信息不符、随意取消订单、超时押车、拖欠运费等违规货主行为。对于存在超限超载、恶意报价等问题的车辆和司机禁止进入平台。积极协助政府部门打击诈骗行为，切实维护司机合法权益。

3、加强协商协调机制。通过平台企业发起成立平台共同治理委员会，吸引利益相关方参加，定期召开会议，反映各自诉求，协调各方利益。建立平台利益相关方对话机制，在平台制定或调整计价规则、派单规则、会费调整、准入规则、纠纷解决机制等与行业从业人员和利益相关者相关的经营策略时，提前进行沟通。建立完善交易纠纷协调解决机制，提高交易纠纷解决水平。

4、推动平台价格引导。引导货运互联网平台加强公平运价干预，通过多种措施提示或纠正货主托运人发布过低运价，对于明显低于成本价，存在明显导致超限超载运输的予以禁止。充分利用平台优势，发挥价格导向作用，合理调节市场供需，科学引导运力流动，纾解过热地区过剩运力，平衡市场供需余缺。

5、加大就业保障力度。创新保险保障机制和模式，实施全民参保计划，促进数字货运劳动者参加社会保险。开展灵活就业人员职业伤害保障试点。建立拖欠运费支付保障制度，保障劳动者获得合理劳动报酬。

#### **（三）在行业自律方面**

1、加强行业自律规范。充分发挥行业组织等社会第三方力量，对于政府部门一时看不准的、暂时没法干，平台企业有共识、社会有需要的自律规范工作要“先行一步”，通过行业标准、行业倡议、职业守则等方式加强行业自律。

2、合理引导价格预期。加强行业价格引导，依托行业协会发布运价指数和标准运价表，加强行业公平价格引导，严禁以低于成本的价格倾销。

3、推动行业规则制定。研究制定公路货运格式合同，明确运费支付条款、油价联动条款、货物交接规则、低于成本价竞争排挤对手、应收账款账期约定、供需双方权益保障等合规条款，加大在行业推广力度。

4、强化司机保障服务。依托互联网平台等社会力量，搭建货车司机法律援助公共服务平台和纠纷解决平台，开通司机服务热线，为货车司机提供法律咨询、纠纷调解、法律仲裁、事故救济等公益服务。将货车司机职业体检纳入从业资格要求，将货车司机职业体检纳入各地工会保障项目，加强货车司机职业病防治。开展货车司机技能提升和安全驾驶工程，充分利用社会资源，提升司机安全驾驶、节能驾驶、维修保养等素质能力。

5、建立行业协商机制。依托行业协会和工会组织，逐步完善互联网平台与司机、运输企业平等协商机制，就双方关心的服务条款、运输责任、交接规则等进行协商约定。推动司机加入工会和参与党建活动，完善新就业形态工会组织建设，提供各类公共性服务，保障从业人员合法权益。