

# 道路货车司机思想动态实证分析及对策研究

——以江苏省道路货车司机群体为例

郭煜

(江苏省交通行业宣传教育中心 教研部, 江苏 南京 210032)

**摘要:**新冠疫情以来,交通运输行业从业职工生产经营受到巨大影响,从业群体中的货车司机收入下滑,而成本却居高不下,生存压力骤增,成为受影响最大的群体之一,货运司机群体的思想动态和生存状况引发社会广泛关注。有关部门开展了江苏省货车司机思想动态情况调查研究,旨在了解江苏省货车司机群体总体情况,初步掌握群体的年龄结构、学历、家庭、身心健康和政治面貌等情况,摸排货车司机群体在生产经营、家庭生活等方面存在的“急难愁盼”问题,以及行业主管部门在行业治理方面存在的薄弱环节。通过对调查情况的实证分析和研究,提出了夯实货运行业党建工作基础、解决货车司机的“急难愁盼”问题、营造货运平台良好生态环境、持续改善货车司机工作生活环境等措施,促进道路货运行业健康稳定发展。

**关键词:**货车司机;思想动态;实证分析;对策研究

**中图分类号:**U471.3

**文献标志码:**A

**文章编号:**2097-0358(2023)1-0015-05

## 0 引言

畅通经济大循环,货运物流连万家。道路货运行业是国家基础性、战略性产业,也是保障产业供应链稳定的关键环节。货运行业连接起生产企业与消费市场,是保证我国经济“大动脉”运转的重要力量。当前,我国的 2 000 多万货车司机是交通运输行业规模最大的职工群体,为支撑社会经济发展,保障和改善民生做出了重要贡献。新冠疫情以来,货车司机收入下滑,而成本却居高不下,生存压力骤增,成为遭受影响最大的群体之一,货运司机群体的思想动态和生存状况引发社会广泛关注。货车司机的思想动态情况和生存现状不仅关系货运行业发展和经济运行,而且连接着民生福祉和社会稳定。习近平总书记对货车司机等从业人员的生产生活高度重视,并多次做出重要指示,强调要维护好货车司机等就业群体合法权益。在此背景下,为深入了解广大货车司机思想动态情况,了解和掌握货车司机生产经营、家庭生活等方面存在的“急难愁盼”问题,以及行业主管部门在行业治理方面存在的薄弱环节,江苏省货运行业主管部门开展了道路货运领域货车司机思想动态问卷调查与分析工作,通过问卷调查和实地走访调研,利用 4 316 份有效反馈问卷分析货运司机的基本情况、工作状况、运营情况和身心健康状况,考察江苏省货车司机群体的思想动态与诉求建议,以期促进道路货运行业健康稳定发展。

## 1 江苏省道路货车司机群体当前总体情况

### 1.1 货车司机群体基本情况

从调查的数据来看,男性占比高达 97.82%;女性仅占比 2.18%,说明货车司机队伍中以男性群体为主。货车司机的年龄 40~59 岁的,占比为 75.21%;39 岁以下的占比为 24.79%。高中及以下学历人员占比为 91.24%,大学专科及以上人员的占比不足 9%。已婚并育有子女的人员占比为 90.66%,未婚的占比为 1.85%。货车司机中政治面貌为中共党员(含预备党员)的占比为 19.62%;政治面貌为群众的占比为 80.38%。总体来看,货车司机群体以男性司机为主,大多数司机年龄在 40 岁以上,同时也发现大部分货车司机的学历为高中及以下,主要婚姻状况为已婚,大部分货车司机群体的政治面貌为群众。

收稿日期:2023-02-01

作者简介:郭煜(1983—),男,江苏南京人,江苏省交通行业宣传教育中心教研部政工师。

## 1.2 货车司机群体工作状况

项目组走访调查发现,在工作效率方面,疫情防控以来货车司机有效工作时间即开车时间受到不同因素制约,一定程度上影响了运输时效稳定,主要表现为疫情防控检查、装卸货物效率低、各种检查以及禁行规定限制等,导致经济收入下降。在执行“4小时休息一次”政策方面,货车司机能够做到4小时休息一次的占比为91.40%,8.60%的货车司机难以做到“4小时休息一次”。在货车所有权方面,大部分车辆为公司所有,有贷款自有车辆和无贷款自有车辆的占比分别为14.37%和12.51%。总体来看,货运市场公司化运营程度较高,货车司机工作有相关法律法规保障,休息权益能够得到有效保障,工作时间、工作量、劳动强度等可控。

## 1.3 货车司机收入及货运运营情况

在月收入方面,大部分货车司机的收入水平在5000~8000元和8000~10000元两个区间,分别占比为46%和28%。15%的货车司机月收入低于5000元;9%的货车司机月收入为10000~15000元;2%的货车司机月收入超过1.5万。货车司机的货源主要来自于固定的货主企业或货运公司的占比为68.95%,通过网络货运平台找货的占比为20.23%,少部分货车司机通过熟悉的货运中介联系或到相熟的配货站找货,占比分别为7.34%和3.48%。调查发现,有少数互联网货运平台存在压价竞争、多重收费、违规运营等损害货车司机合法权益的现象,造成货车司机维权艰难,这需要主管部门不断提升党组织在货车司机群体的组织力和号召力,切实做好关心关爱货车司机工作。

## 1.4 货车司机的心理与身体健康状况

(1)调查对象的心理健康状况。调查显示,个人收入是影响货车司机情绪的最主要因素,占比为47.45%;其次是工作压力,占比为38.32%。相比之下,认为家庭因素影响个人情绪的占比最低,为4.91%;认为身体健康状况影响到个人情绪的占比为9.31%(由于该问题为多选题,同一调查对象存在多种选择,导致上述百分比相加并非为100%)。总体而言,大部分货车司机认为自己的心理非常健康、很乐观,占比为54.47%;其次是认为自己的心理比较健康,占比为29.38%。相比之下,认为自身心理状况不佳的占比较低,约为16%。这表明,大部分货车司机心理十分健康乐观,能够及时缓解压力并保持乐观积极的心态。

(2)调查对象的身体健康状况。大多数货车司机能够保证每年体检一次,占比为71.15%。从身体状况的自我评价看,大多数货车司机认为自己的身体健康状况处于健康与亚健康状态,分别占比为54.43%和41.98%,仅有3.6%的货车司机认为自己的身体健康状况并不佳。从调查统计的具体的症状看,超过半数的货车司机患有颈椎病、腰椎病、肩周炎等职业病,占比为56.72%,患有高血压、胃病等基础病的占比为25.88%。

## 1.5 货车司机的主要问题和现实诉求

货车司机在日常工作中所遇到的“急难愁盼”问题和现实诉求是影响其思想的重要因素。货运市场环境、社会治安环境以及行业主管部门的行业治理水平、个别行政执法人员执法行为等,给货运司机正常工作带来了一定困扰和烦恼。

本次调查统计了货车司机的现实诉求情况。一方面,对于高速公路收费而言,大多数货车司机希望按称重收费;少部分货车司机希望高速公路能够按车轴收费。另一方面,关于货车是否存在为了减少过桥过路费支出而绕行的情况的调查统计中,67.1%的货车司机为了减少过桥过路费支出会选择绕行,而32.9%的货车司机并不会选择绕行。在货车司机关于“司机之家”或货车司机党群服务中心(站)的了解情况调查统计中,不足半数的货车司机知道或者了解“司机之家”或货车司机党群服务中心(站);同时,59.62%的货车司机并不知道或者不了解“司机之家”或货车司机党群服务中心(站)。此外,货车司机在停车休息服务、经济快餐服务、洗漱服务以及上网服务等方面也有一定的需求。

## 2 货车司机思想动态问题归因分析

### 2.1 货运行业的党群服务辐射力不足

一是党支部疏于对货车司机党员的联系、教育和管理。党员货车司机与党组织联系并不密切,党员荣誉感不强。二是部分货车司机对所在党支部运行情况评价一般。调查显示,在对所在党支部运行情况评价中,近三分之一的货车司机认为自己所在党支部运行情况一般、较差,或不了解。三是货车司机党群服务中心工作能力亟待提高。党组织对货车司机的帮扶作用体现不够,货车司机党群服务中心宣传不足、覆盖面不全,

致使多数货车司机并不知道或者不了解“司机之家”或货车司机党群服务中心(站)。

## 2.2 货车司机的身心健康存在隐患

一是货车司机的心理健康状况存在隐患。由于个人收入及工作压力等因素,一部分司机的心理状况不佳,然而缺少解压方式,只能顺其自然。二是货车司机的身体健康状况存在风险。从调查对象的身体健康状况统计结果来看,部分货车司机的身体状况不佳,存在风险,对道路交通安全留下了一定的隐患。另外,货车司机的身心健康问题呈现年轻化趋势,要引起相关部门的重视。

## 2.3 货车司机的从业环境相对恶劣

一是货车司机背负经济压力较大。货运司机生活成本、车辆运行成本以及车辆贷款等给其带来很大的压力,在经济方面有着较重的负担。二是货车司机的休息场地难以得到保障。目前,货车司机对于停车休息的场地需求较大,但可以停车休息的场地较少,因此,加大停车休息场地建设对于保证司机能够得到充分休息、减少因疲劳驾驶所引发的道路安全事故意义重大。三是货车司机的风险保障水平较低。个体营运货车司机风险保障力度不足,医疗保险、养老保险、工伤保险、失业保险等覆盖率较低,保险投保意识较弱。

## 2.4 货运平台运营不规范

一是货运平台在功能和管理上存在缺失。为增加城市覆盖率和提高驾驶人注册数量,网络货运平台追求快速扩张,未严格落实安全主体责任,出现人车准入门槛低、安全管理不完善、货物监管不到位等问题。二是货运平台存在不正当低价竞争行为。大多数货车司机认为互联网货运平台存在垄断压低运价行为,主要存在货运平台压低运费、诱导司机低价竞争、垄断货运市场等问题。三是货运平台佣金费用规则不透明。在影响货车司机收入水平的主要因素中,部分货运司机认为互联网平台收取的各种费用是影响收入水平的重要因素,个别货运平台收取了货车司机的技术服务费但服务不到位,造成货车司机不满。

# 3 改善货车司机思想状况的基本路径

## 3.1 夯实货运行业党建工作基础

(1)将党支部建设作为深化货车司机群体党建工作的核心来抓。流动党支部是“行业党委+网格化党支部”架构的基础和关键。党支部要加强组织体系建设,动态更新党员货车司机数据,让更多的党员货车司机在党支部“安家”,并通过线上与线下相结合的方式,因地制宜、因人施教地开展流动党员货车司机的学习教育管理,让党员货车司机的党组织生活恢复常态,推动党的路线、方针、政策更有效地深入党员货车司机群体。

(2)切实发挥好党支部书记龙头带动作用。流动党支部书记是支委的核心和关键,支部书记强则支委强,支委强则支部强,要努力提高支部书记的工作能力水平。党组织要强化支部书记的“领头雁”意识,重点就党支部基本工作制度、主要工作职责、支部工作方法等进行培训,全面提高支部书记担当履职能力。同时,党组织要深入探索实行支部书记工作津贴制度,对符合持证上岗要求以及履职合格的支部书记,以适当方式发放一定的工作津贴,所需经费可从上级或同级组织部门划拨的党费、党建专项经费等渠道列支。

(3)把提升服务作为党支部建设的重要抓手。党支部要充分认识流动党员党支部是收集办理反馈货车司机诉求的主渠道,是关心关爱货车司机、为货车司机排忧解难的服务站,要聚焦这一群体的内在需求和实际困难,充分发挥宣传党的政策、联系服务群众、收集反映诉求的重要作用,不断扩大党在货运领域中的号召力凝聚力影响力。党支部还要充分发挥“货车司机—党员司机—流动党员党支部—行业党委”诉求直通机制作用,推动货车司机群体合法权益维护走深走实,让货车司机时刻感受到党组织的温暖和关怀,落实问需于民问计于民<sup>[1]</sup>。

## 3.2 解决货车司机的“急难愁盼”问题

(1)凝聚部门合力。党支部要推动领导干部率先垂范,带头为货车司机办实事、解难题,根据各自分管业务和熟悉领域,紧盯货车司机反映最强烈、最急需、最难办的一批“诉求清单”;要坚持分级负责制,将流动党员党支部收集的诉求由支部办理并及时反馈,发挥县级行业主管部门作用,确保货车司机诉求“小事不出县”,对于解决不了的问题上报至市级和省级行业主管部门办理并及时反馈,实现货车司机诉求快办、办好、“网”打尽。

(2)增强攻坚克难意识。针对货车司机诉求的共性问题,特别是涉及交通部门以外其他部门和一些政策

法规类的问题,党支部要联系协调多部门共同解决,履行好应有的责任,主动承担起货车司机诉求办理的牵头人,杜绝避重就轻现象,敢于较真碰硬、勇于探索尝试,推动困难的解决。

(3)加强跟踪问责。党支部要按照“谁办理,谁答复”的原则,将货车司机诉求办理情况及时反馈本人并做好反馈记录,听取诉求司机意见和建议,做好解释疏导工作,实现司机诉求事事有回音,件件有着落,并探索建立诉求回访机制,回访群众满意后,再进行系统办结。

### 3.3 营造货运平台良好生态环境

(1)规范货运平台经营管理模式。在“互联网+”新业态发展模式下,针对货运平台在功能管理上存在缺失的情况,交通主管部门需加快制定和完善网络货运许可规范制度,规范网络货运平台经营行为,做到网络货运企业数据全部上传信息监测平台;建立舆情信息共享和会商机制,按职责及时跟踪、约谈互联网货运平台,鼓励货运平台推出司机权益保障计划,督促平台维护货车司机合法权益和行业稳定。针对拖欠司机货款的行为,建立健全货运行业信用体系。鼓励运输组织模式创新,积极引导道路货运企业参与开通铁路班列等多式联运业务。

(2)构建完善的货运市场价格保护机制。针对货运平台存在的压价竞争、损害货车司机利益的问题,交通主管部门应进一步加强货运市场价格调控,加快健全完善道路货运市场运行监测体系。科学研判市场运行状况,定期发布道路货运价格指数,积极引导市场运价预期,合理调节市场供需,推动货主、物流企业、平台企业、货车司机之间形成合理利益链条,促进道路货运市场健康规范有序发展<sup>[2]</sup>。

(3)督促货运平台收费信息公开。针对货运平台收费规则不透明、损害司机利益的现象,交通主管部门应根据交通运输部开展交通运输新业态平台企业抽成“阳光行动”工作方案,实施交通运输新业态平台企业抽成“阳光行动”,督促道路货运新业态平台公司向社会公开计价规则,合理设定本平台抽成比例或会员费上限并向社会公开发布,在驾驶员端实时显示每单抽成比例。

### 3.4 持续改善司机工作生活环境

(1)规范货车司机路面执法监督检查。交通主管部门要研究制定货车司机定时休息监督管理和动态抽查管理细则,严格防止疲劳驾驶;规范路面执法,纠正司机疲劳驾驶行为,纳入路面执法监督检查范围;充分利用货运车辆电子动态监控系统,实时监控司机连续驾驶时间,违规记录作为司机和企业安全考核的重要依据。

(2)优化货车司机工作环境。交通主管部门应结合货车司机群体党建试点工作,建设一批更好满足货车司机需求的党群服务阵地,补齐“司机之家”和服务区建设短板,加强安保设施投入,切实解决司机停车休息、车货安全保障等问题<sup>[3]</sup>;推进公路服务区实施停车位的改扩建,增加停车位数量,设置货车专用停车区,科学调整客货车位比例,加强电子引导服务。

(3)强化货车司机社会保障。交通主管部门要切实保障从业人员合法权益,切实维护依托互联网平台从业的货车司机等从业群体的合法权益<sup>[4]</sup>;推行货车司机工伤保险制度,根据货车司机的职业特点和企业用工方式,制定工伤保险参保缴费政策;开展货车司机职业病专项保险,设立关爱基金开展货车司机医疗大病和重大事故专项扶贫项目;加强社会化救援机制建设,降低货车司机事故风险。

(4)提升货车司机职业素质。交通主管部门要以需求为导向,及时解答驾驶员的咨询和建议,进一步优化网络继续教育报名和学习流程,提供良好的网络环境和用户体验;以继续教育内容为根本,指导服务单位重点更新新冠肺炎疫情防控、典型事故案例警示教育、危险源辨识、防御性驾驶、恶劣天气和复杂道路常识、紧急避险、应急救援处置等课件内容,提升网络继续教育水平。

## 4 结束语

货车司机作为交通运输行业职工队伍中的重要组成部分,在保障经济社会有序发展和平稳运行方面发挥了不可替代的作用。重视和正视货车司机群体思想状况,帮助他们解决实际困难和问题,是社会和行业主管部门应尽的责任。货车司机思想状况一定程度上也反映了交通运输行业从业人员职工队伍的思想状况,有些情况是个性的,但大部分情况是共性的,对于了解掌握交通运输行业从业人员职工队伍思想状况,深入研究内在原因、解决问题,提供了有益的实证和参考。当前,随着经济社会发展和行业变革,交通运输行业从

业群体中的网约车司机、客运司机、快递小哥、个体船舶运输工作人员以及工程领域产业工人等,不同程度地存在着各种各样的心理变化和现实诉求,这亟待主管部门掌握和了解,并予以帮助解决。交通主管部门应深入贯彻落实习近平总书记关于维护货车司机等就业群体合法权益的重要指示精神,以管理学和心理学相关理论为支撑,融合心理学和大数据分析理念,进一步优化交通运输行业职工思想动态调研机制,系统设计基于心理学和大数据应用的职工思想动态调研分析项目,及时了解从业人员诉求和期盼,通过行业联动、加强行业治理和社会关怀等举措,切实为交通运输行业职工群体办实事解难题,为交通强国试点和现代化示范区建设提供有力支撑。

#### 参考文献:

- [1]施科,王燕.江苏交通开展货车司机关爱行动[N].中国交通报,2022-05-11(2).
- [2]王志宏,王鑫,戴家宏.竞争环境下货运共享平台定价策略研究[J].东华大学学报(自然科学版),2022(5):107-115.
- [3]交通运输部办公厅 中华全国总工会办公厅.关于进一步推进“司机之家”建设 切实改善货车司机停车休息环境的通知[EB/OL].(2022-09-14)[2023-01-03].[https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/ysfws/202209/t20220914\\_3680247.html](https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/ysfws/202209/t20220914_3680247.html).
- [4]交通运输部.关于进一步深化交通运输法治政府部门建设的意见[EB/OL].(2021-12-01)[2023-01-05].[https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202112/t20211201\\_3628964.html](https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202112/t20211201_3628964.html).

(责任编辑:范可旭)

## Empirical Analysis of the Thought Situation of Road Truck Drivers and Countermeasures Research

—Taking Road Truck Drivers in Jiangsu Province as an Example

GUO Yu

(Teaching and Research Department, Transportation Industry Propaganda and Education Center of Jiangsu Province, Nanjing 210032, China)

**Abstract:** Since the coronavirus epidemic, the production and operation of employees in the transportation industry has been greatly affected, the income of truck drivers in the workforce has declined. While the cost remains high, the pressure of living has increased sharply, becoming one of the most affected groups, and the ideological situation and living status of the group of truck drivers has aroused widespread concern in society. The relevant departments have carried out a study of the thought situation of truck drivers in Jiangsu Province, in order to understand the overall condition of the truck driver group in Jiangsu Province. A preliminary grasp of the age structure of the group, education, family, physical and mental health and political status has been achieved, following up clues of “urgent difficulties, worries and expectations” that exist among the truck driver group in the production and operation, their family lives and so on, as well as the weak link in the industry governance by industrial regulatory authorities. Through the empirical analysis and research of the survey, consolidating the foundation of the party building work in the freight industry, solving the problems of “urgent difficulties, worries and expectations” that exist among the truck drivers, creating a favorite ecological environment for freight platform, and continuing to improve the working and living environment of drivers are put forward to promote the healthy and stable development of the road freight industry.

**Key words:** truck drivers; thought situation; empirical analysis; countermeasures research