

2022 年货车司机从业状况调查报告

中国物流与采购联合会

2023 年 4 月

第一章 调查概况

2021 年 10 月份，交通运输部等十八个部门出台了《关于加强货车司机权益保障工作的意见》。货车司机权益保障和从业环境得到社会各方面广泛重视，政府部门、物流企业、互联网平台等多方纷纷推出了关心关爱货车司机的政策和举措。为了解政策落实情况和举措实施效果，进一步改善货车司机从业环境，关爱服务货车司机群体，切实维护货车司机合法权益，推动道路货运行业高质量发展，我会受有关部门委托，联合有关单位组织了本次问卷调查。

本次调查得到了满帮集团、卡友地带、货车宝、中交兴路、中储智运、传化智联、卡车之家、道路运输网、掌链传媒、中国卡车网等有关单位和会员企业的大力支持，得到了广大司机朋友的积极参与，在此一并感谢。

本次调查主要为网上问卷调查，共收到有效问卷 5627 份。采用单选及多选题形式，对货车司机的基本情况、经营情况、政策获得感、社会保障四个方面进行了调查。调查分析结果如下。

第二章 基本情况

调查显示，货车“司机大哥”较为普遍。本次调查数据显示，货车司机年龄集中在36-45岁之间，占被调查货车司机的48.68%，占比与上年持平；46岁以上司机占比为33.84%，占比增加较多。而35岁以下司机占比有所减少。除样本选取差异外，总体反映货车司机从业群体“大龄化”问题逐步加深。

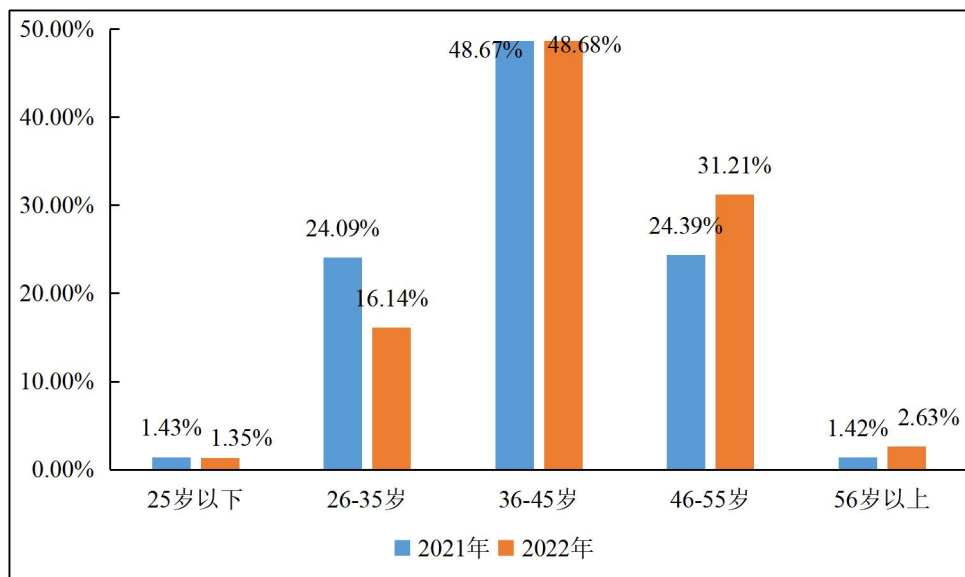


图1 2021年与2022年调查司机年龄对比情况

货车司机中“女司机”有所增加。调查数据显示，被调查货车司机以男性为主，占比为97.99%。但是，女性货车司机从业者占比较上年有较大幅度增加。

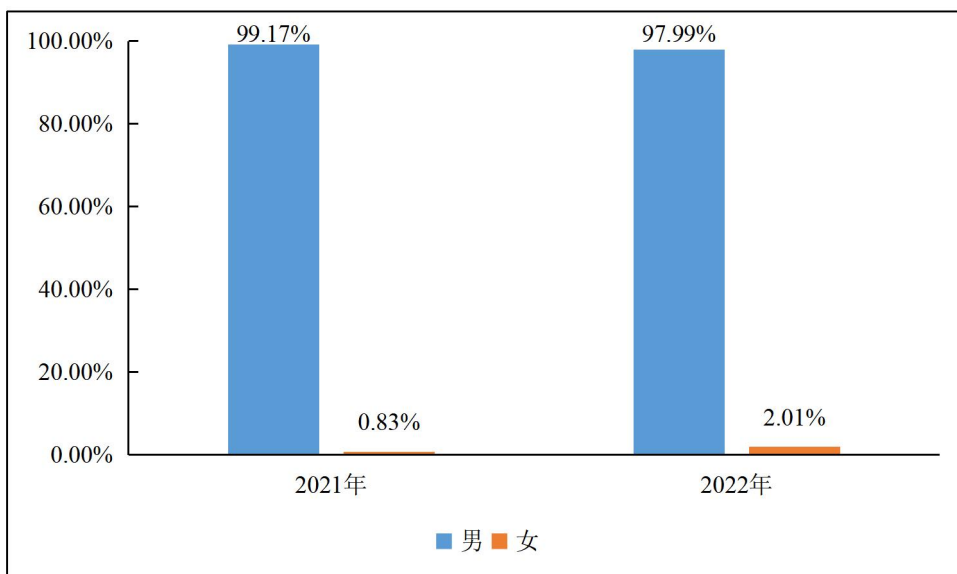


图2 2021年与2022年调查司机性别对比情况

货车司机中“老司机”占比较为稳定。调查数据显示，从事道路货运5年以上的货车司机占比为79.01%；10年以上的占比为58.11%；15年以上的35.95%；20年以上的19.23%。“老司机”仍然是主要就业群体。同时，调查显示，从事道路货运5年以下的司机占比为20.98%，较上年调查有所增加，一批“新手”涌入市场。

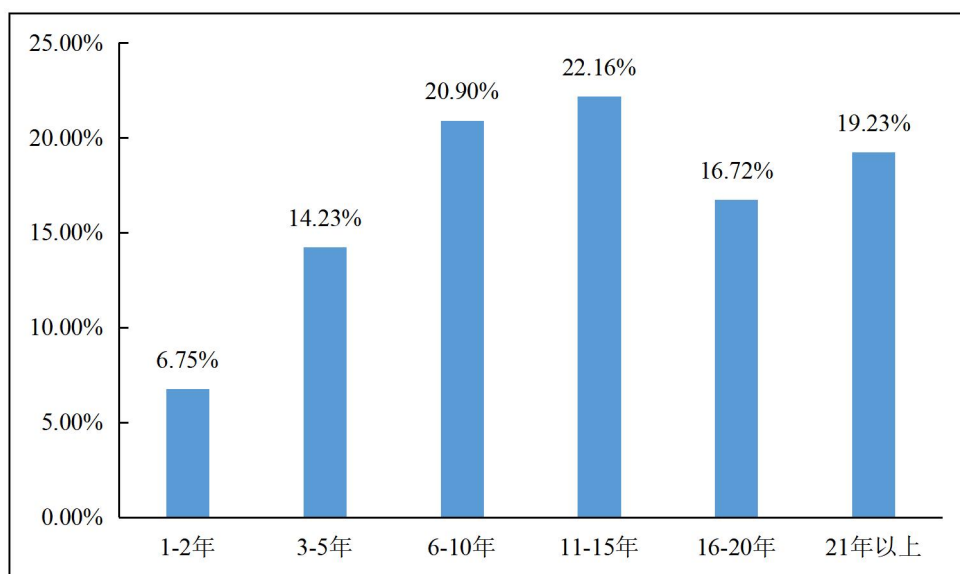


图3 调查司机从事道路货运年限分布情况

调查司机以“大车司机”为主。调查数据显示，被调查货

车司机取得驾照类型以 A2 为主，占比为 62.89%；其次为 B2 驾照类型占比为 19.07%，均为“大车司机”。C 类驾照类型为 9.17%。随着车辆大型化、牵引化趋势，持有 A2 驾照的货车司机日益成为主流。自 2021 年《机动车驾驶证申领和使用规定》（公安部令第 162 号）实施以来，申请重型牵引挂车准驾车型，年龄被放宽至 22 周岁以上-60 周岁以下，增驾 A2 的年龄要求 在 24 周岁以上-50 周岁以下，进一步放宽了“大车司机”的从业年限。

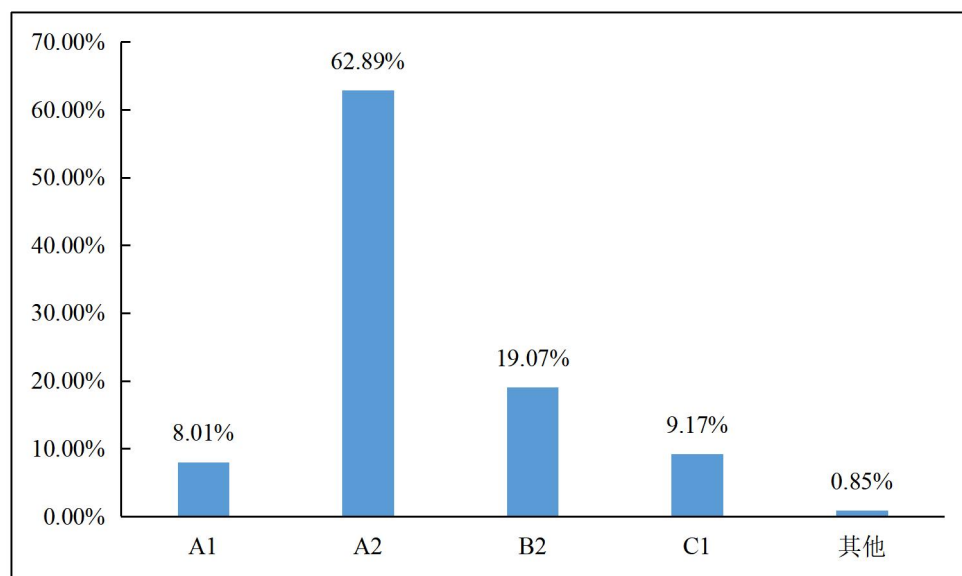


图 4 调查司机驾照类型分布情况

参与调查的车辆类型以重型货车为主。调查数据显示，司机驾驶车辆中，重型货车占比为 71.96%，其次为黄牌中型货车占比为 12.03%，蓝牌轻型货车占比为 10.66%。

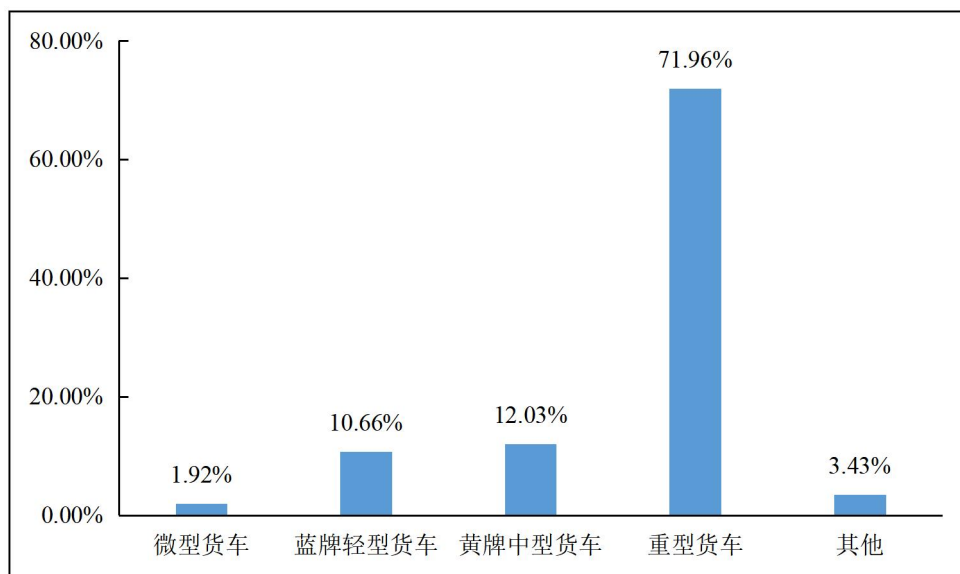


图5 调查司机驾驶车辆类型分布情况

普货运输仍然货运物流主要市场。调查显示，被调查货车司机主要以普货运输为主，占比为 40.06%。

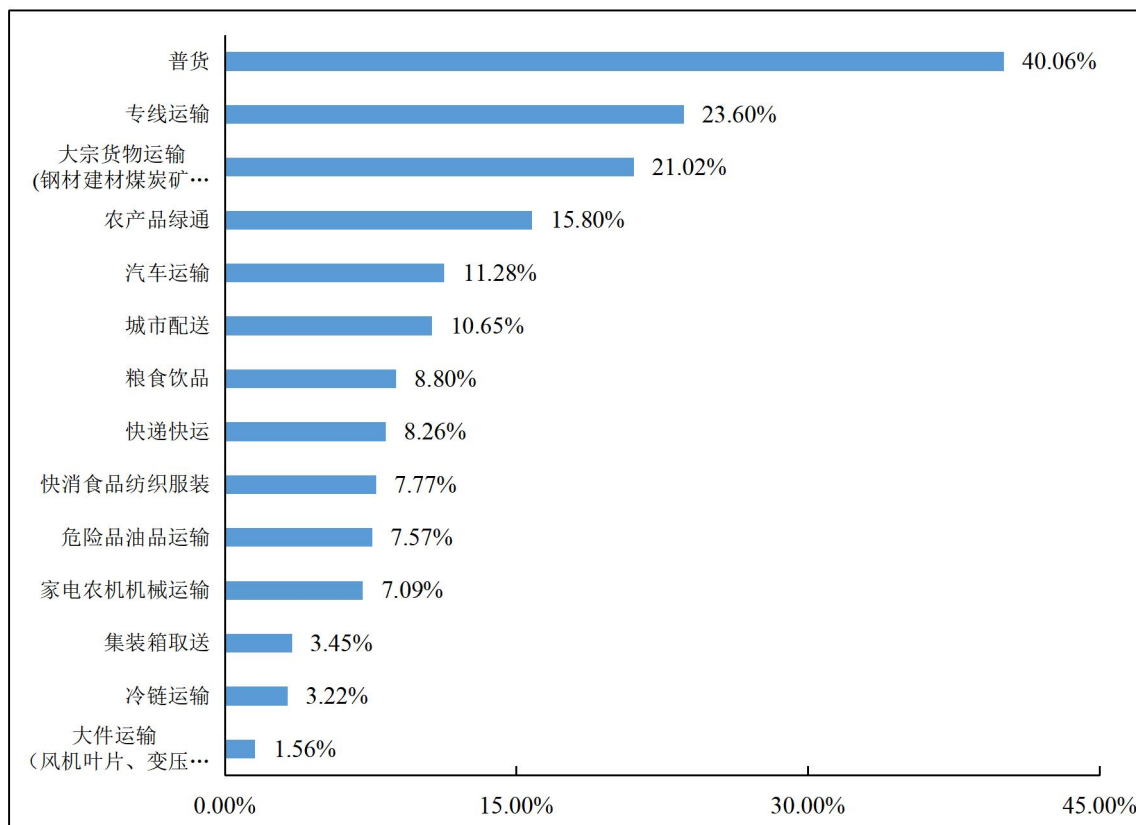


图6 调查司机主要运输货物分布情况

司机自有车辆居多、背负车贷较为普遍。调查数据显示，74.92%的货车司机驾驶的车辆为自有车辆，其中 41.53%的司机

表示车辆目前仍处于偿还贷款的阶段。25.08%的调查司机驾驶车辆属于受雇企业或车队所有，较上年占比增加较多。表明部分司机考虑到经营风险选择成为受雇驾驶的职业司机。

司机“挂靠经营”较为普遍。调查数据显示，在自有车辆中，57.49%的车辆属于挂靠经营。相比于独立经营，挂靠司机相关经营成本较低，但是也面临一定责权分离风险。

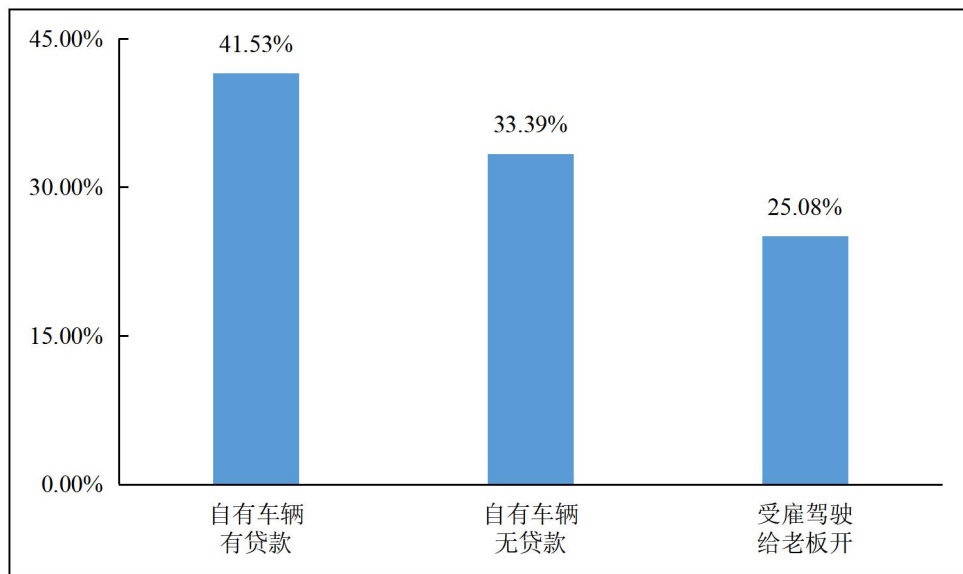


图7 调查司机驾驶货车所有权分布情况

货车司机存在房贷压力。调查数据显示，74.02%的货车司机表示有自有住房，其中一半以上的司机存在偿还房贷的压力，22.69%的货车司机目前租房居住。

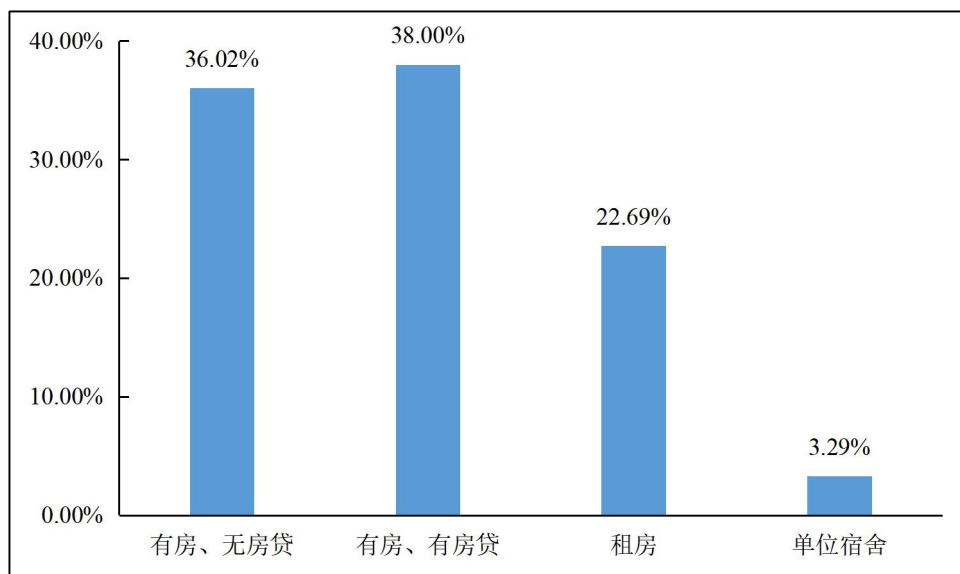


图 8 调查司机住房分布情况

第三章 经营情况

1. 大量货车司机没有稳定货源

调查数据显示，一半以上（50.15%）货车司机表示没有稳定的货源；36.02%的货车司机有单边稳定货源；仅有11.36%的货车司机有双边稳定货源。在没有稳定货源的司机中，79.86%为自有车辆。其中60.68%的自有车辆仍在还贷过程中，84.87%为个体司机。在双边稳定货源的司机中，接近一半（48.7%）的司机为受雇司机，说明组织化的企业货源相对稳定。

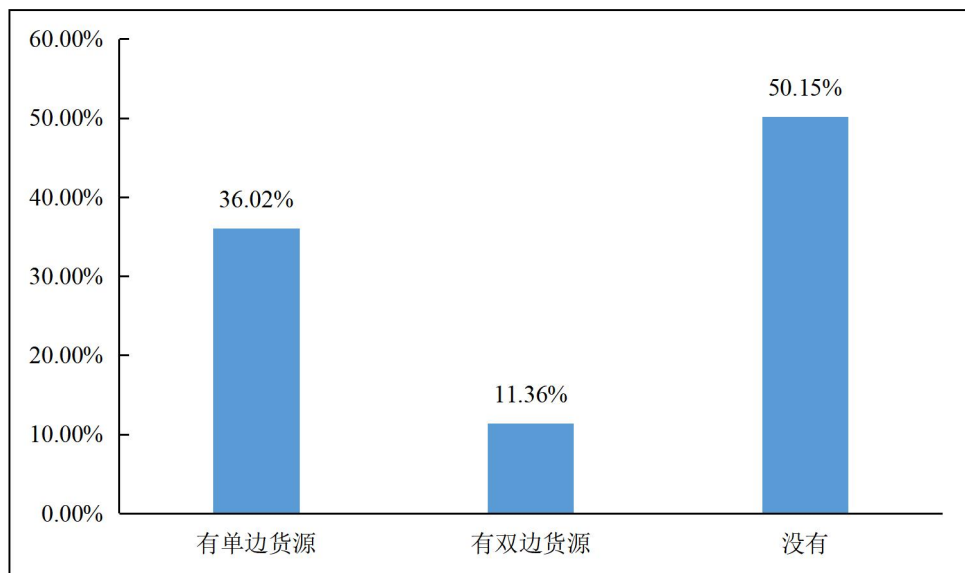


图9 调查司机稳定货源分布情况

2. 货车司机货源线上线下结合

调查数据显示，通过固定的货主企业/货运公司、互联网平台（网络货运平台和交易撮合平台）两个渠道的货车司机占比相当，均为43%左右。货车司机货源渠道逐步分化，线上揽货日益普遍。还有25%左右的货车司机通过到配货站/货运中介、朋友/微信圈介绍方式获取货源。

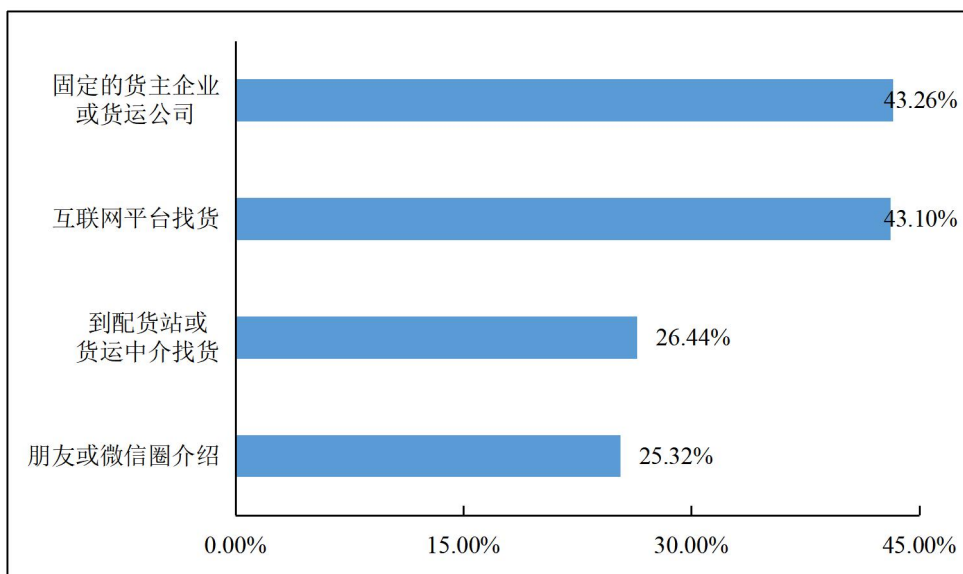


图 10 调查司机货源渠道分布情况

3. 货车司机劳动强度总体较大

调查数据显示，被调查货车司机中，28.45%的货车司机日均工作时长在 12 小时及以上；日均工作时长在 8 小时和 10 小时的货车司机占比分别为 24.28%和 23.48%。综合来看，超过四分之三（76.21%）的司机日均工作时长在 8 小时及以上，劳动强度总体较大。

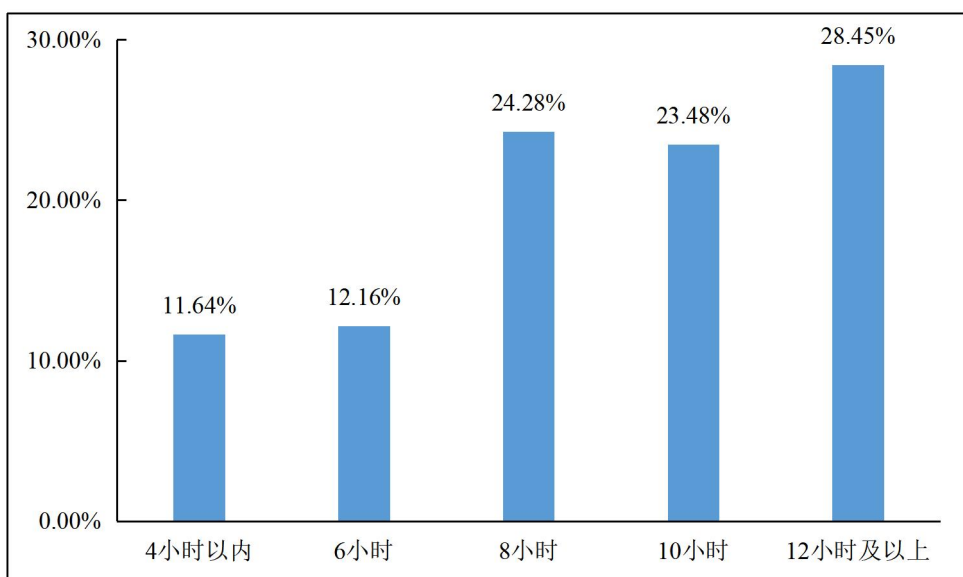


图 11 调查司机日均工作时长分布情况

4. 道路货运经营成本上涨较多

调查数据显示，一半以上（55.78%）的货车司机反映 2022 年车辆行驶单位成本较上年有所上涨；24.56%的货车司机表示车辆行驶与上年相比基本一致；仅有 19.66%的货车司机反映车辆行驶单位成本出现下降。

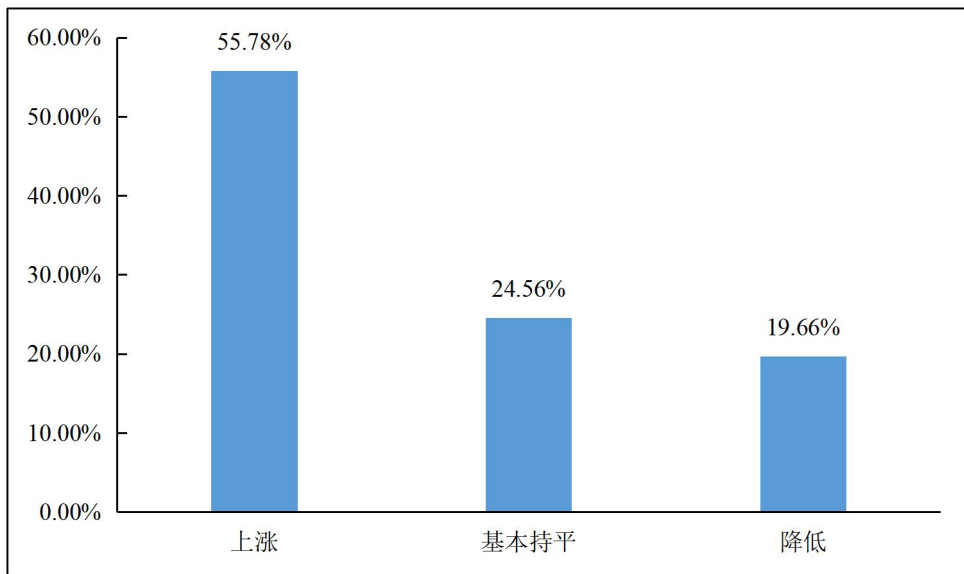


图 12 2022 年车辆行驶单位成本与上年同期变化情况

分析车辆行驶单位成本变化的原因，87.56%的货车司机表示最主要原因是燃油成本。受国际能源供应紧张影响，2022 年上半年油价快速上涨，全年均价较上年上涨将近三成，大幅推高车辆行驶成本。其次，认为防疫相关成本推高成本的货车司机占比为 49.51%。疫情期间，车辆停驶、仓库封闭、人员隔离、防疫投入等情况较为普遍，大大增加了疫情防控相关的成本消耗。33.66%的货车司机认为通行费成本推动单位成本增加。由于货源不稳定增加车辆空驶，随着高速公路通行费按车型（轴）收费，空车运输以及单程运输导致通行费用增加。

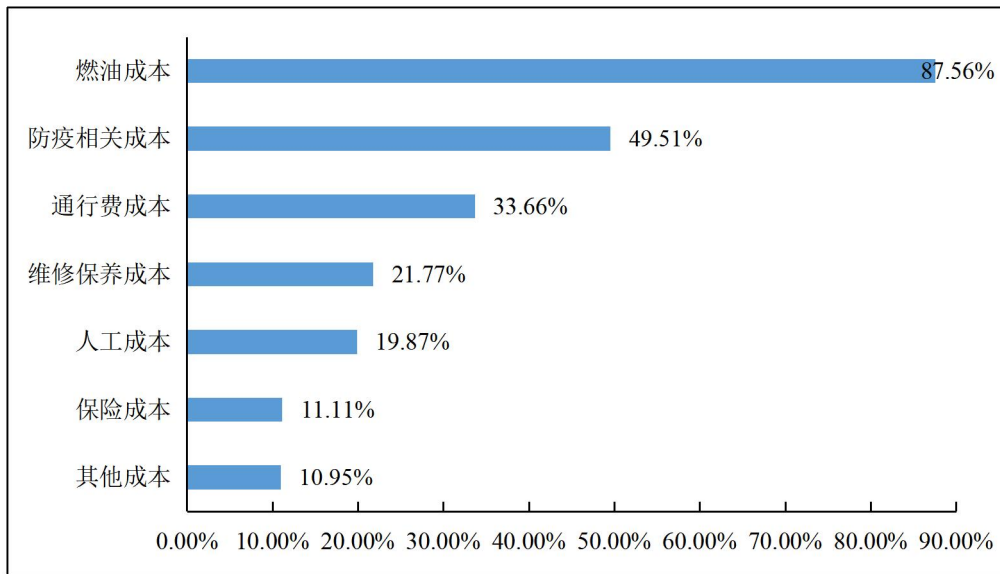


图 13 2022 年车辆单位行驶成本变化的主要原因分布情况

价格仍然是货车司机选择燃油的最主要关注点。调查数据显示，70.39%的货车司机对于燃油（柴油）消费选择最关注的是价格，价格越便宜越好。同时，关注燃油品质的货车司机占比较大。59.05%的货车司机选择的关注点在于燃油（柴油）的品质上，要求燃油经烧。29.38%的货车司机会关注燃油（柴油）品牌，认为大品牌更加可信。还有部分货车司机在选择燃油（柴油）时更加关注其周边增值服务以及使用的便利性。

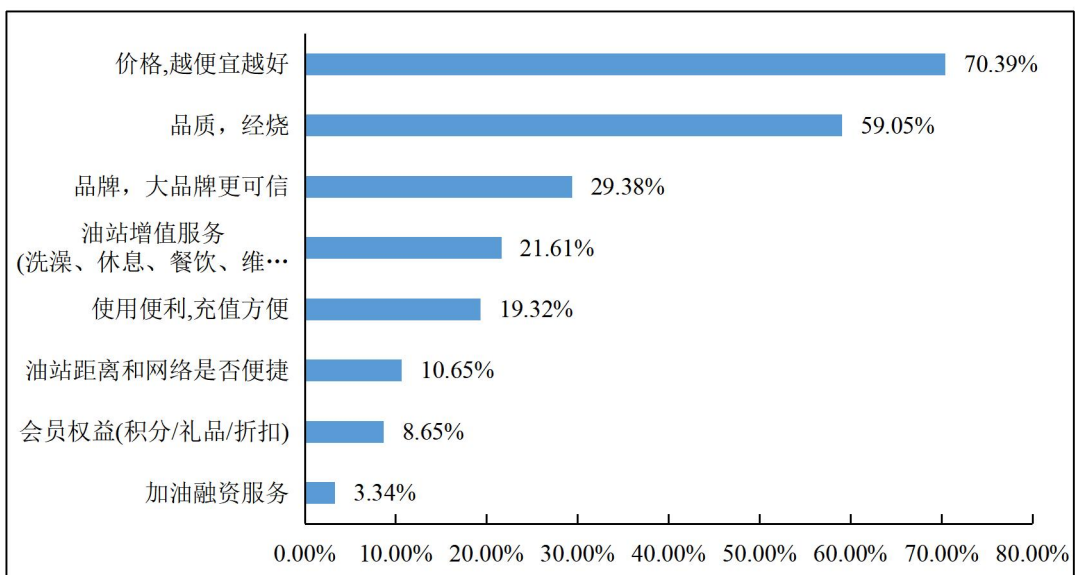


图 14 调查司机对于燃油（柴油）消费选择的主要关注点分布情况

5. 道路货运降价压力持续加大

调查数据显示，70.39%的货车司机反映2022年运价相比上年总体降低，主要是受货运需求不足、运力供大于求的影响，拉低市场总体运价。仅有4%左右的货车司机反馈2022年运价相比上年出现增长。

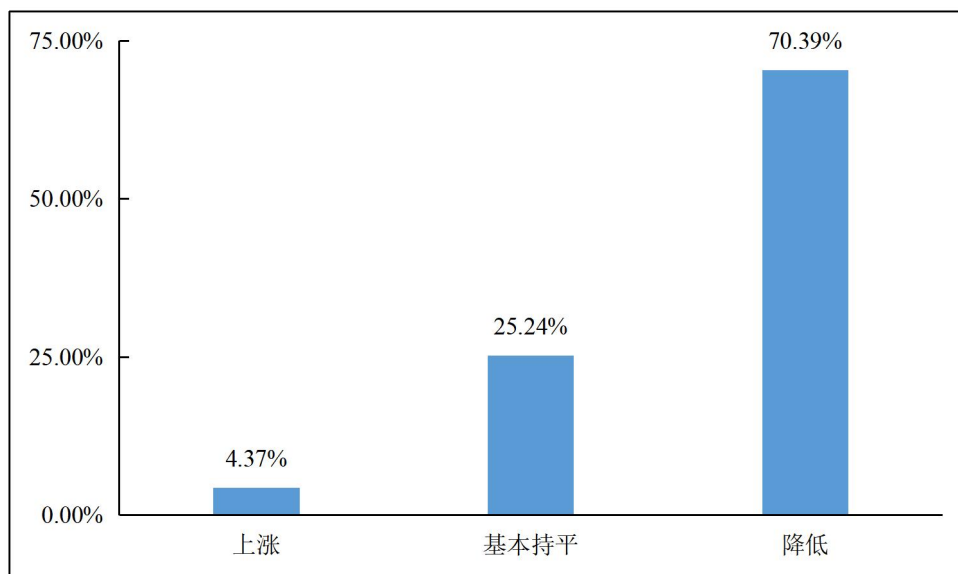


图 15 2022 年运价与上年同期相比变化情况

调查数据显示，运价变化的主要原因：一是油价上涨成为最大成本推手。69.01%的货车司机反映2022年造成运价变化的主要原因为油价上涨。油价上涨而运价没有相应上涨乃至下跌，司机收益受到严重影响。2022年平均油价上涨幅度约3成，如果按照燃油成本占物流企业运输总成本30%计算，总运输成本上涨了约10%。由于大部分企业签订运输合同没有涉及油价联动条款，在供过于求的市场环境下运输企业、个体司机缺乏议价权。二是车辆过剩加剧市场低价竞争，61.93%的货运司机反映2022年运价变化的主要原因为车辆过剩。三是货源不足拉低

整体价格。60.39%的货车司机反映运价变化的主要原因是货源不足。以上三个原因是运价变化最主要的原因。此外，40%左右的货车司机反映存在货主、企业和中介压价问题，但是根本原因仍然是市场供过于求导致价格下降。

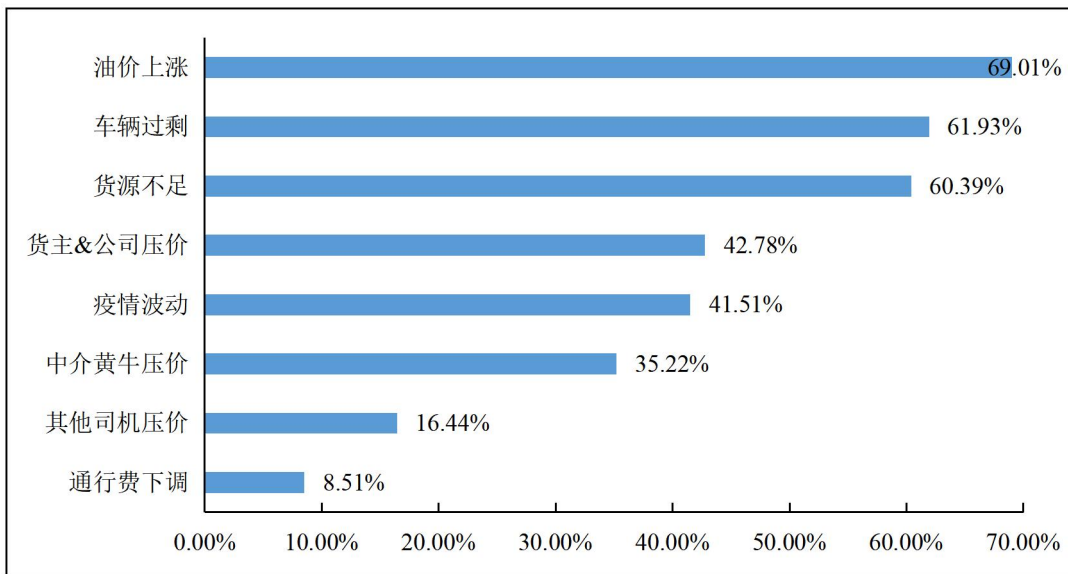


图 16 2022 年运价变化的主要原因分布情况

大部分司机没有承运过低于成本价的货物。调查显示，56.25%的货车司机表示没有以低于成本价承运货物，但也有43.75%的货车司机表示以低于成本价的价格承运过货物。在以低于成本价承运过货物的司机中有一半以上（54.22%）没有稳定货源，有接近一半（48.09%）的司机所驾驶车辆仍有贷款，有40.94%的货车司机仍然背负房贷，经济压力迫使司机不得不承运低于成本价的货物来抵减固定支出成本的压力。

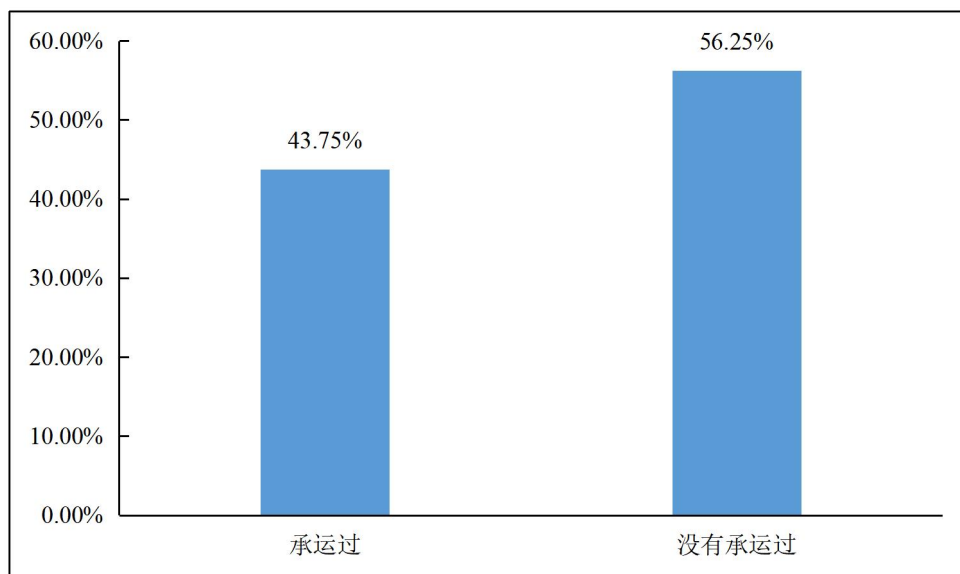


图 17 调查司机低于成本价承运货物分布情况

对于以低于成本价承运货物的货车司机调查显示，主要原因仍然是行业竞争激烈、市场供过于求。调查显示，61.62%的货车司机认为司机竞争激烈，压低运价；57.23%的货车司机认为是货运市场供过于求，供需决定价格。同时，45.98%的货车司机认为部分新手司机贷款买车面临车贷压力，只要能支付贷款有货就拉，从而压低运价。还有44.64%的司机认为货主无序报价，压低运价。总体来看，车多货少、供过于求、无法退出是运价低于成本价的主要原因。

部分货车司机也反映，当去程运价较高的情况下，回程只要不放空车，有货就拉，即使低于成本价，只要能够覆盖油费、通行费等基本成本支出，总体还是能够实现盈利。调查显示，36.35%的货车司机认为回程只要不放空车，有货就拉。还有17.06%的司机认为去程运价可以覆盖回程低价，往返程总体可以盈利。还有一些司机并没有把折旧、工资等纳入成本管理而

亏本接单。但是，也有司机反映，由于车辆超载严重，整体拉低运费，导致合规车辆往返程运费都低于成本，严重挤压了合规车辆生存空间。

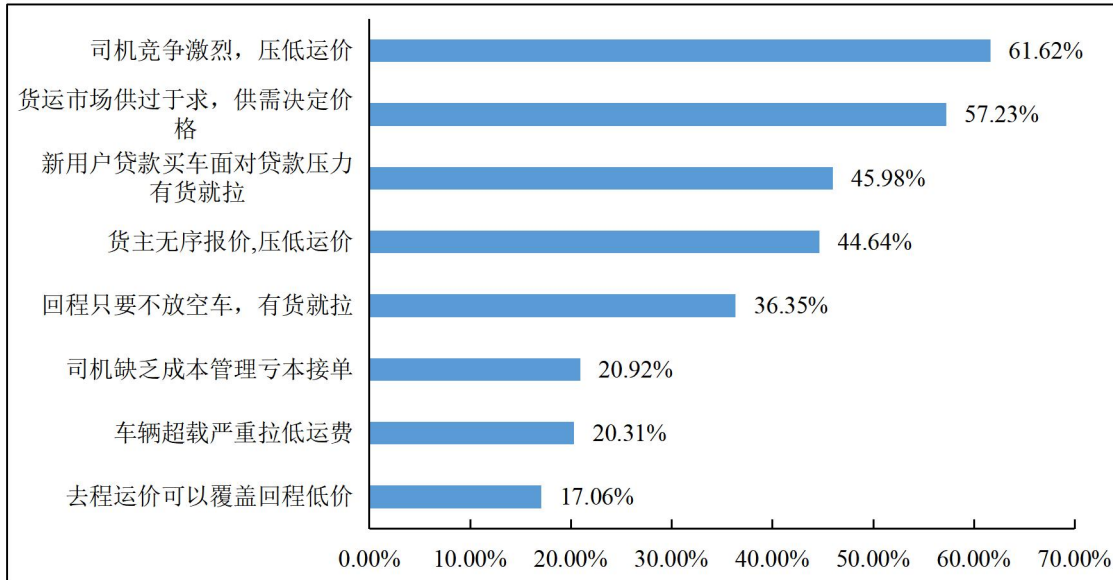


图 18 货运价格低于成本价的主要原因分布情况

大部分司机认为应该干预运价低于成本的订单。调查数据显示，64.17%的货车司机认为应该禁止此种情况的订单出现，28.01%的货车司机反映应该对订单进行干预。目前，部分数字货运平台陆续推出多种措施，例如满帮等平台推出的多重机制引导货主合理报价、异常低价阻断功能等来提示或纠正货源发布方发出的运价，进而干预过低运价订单进入市场。

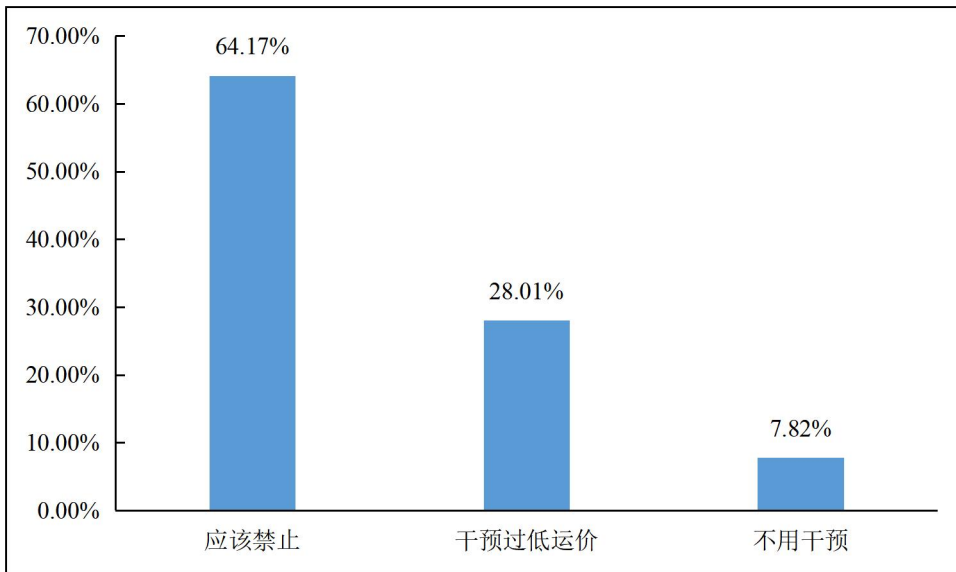


图 19 对于干预运价低于成本订单意愿反馈分布情况

6. 货车司机对收入满意度不高

货车司机扣除通行费、油费等成本的收入总体处于中等水平。调查数据显示，货车司机月均纯收入集中在 5000-8000 元，占比为 28.13%；纯收入 8000-10000 元之间的占比为 23.05%，两者合计约为 51.18%。月均纯收入在 10000 元以上的货车司机占比为 21.42%。月均纯收入在 5000 元以下的占比为 27.4%，接近三成。目前来看，收入来源为线下和平台较为平衡的司机收入水平较高，平台找货增加了收入来源。

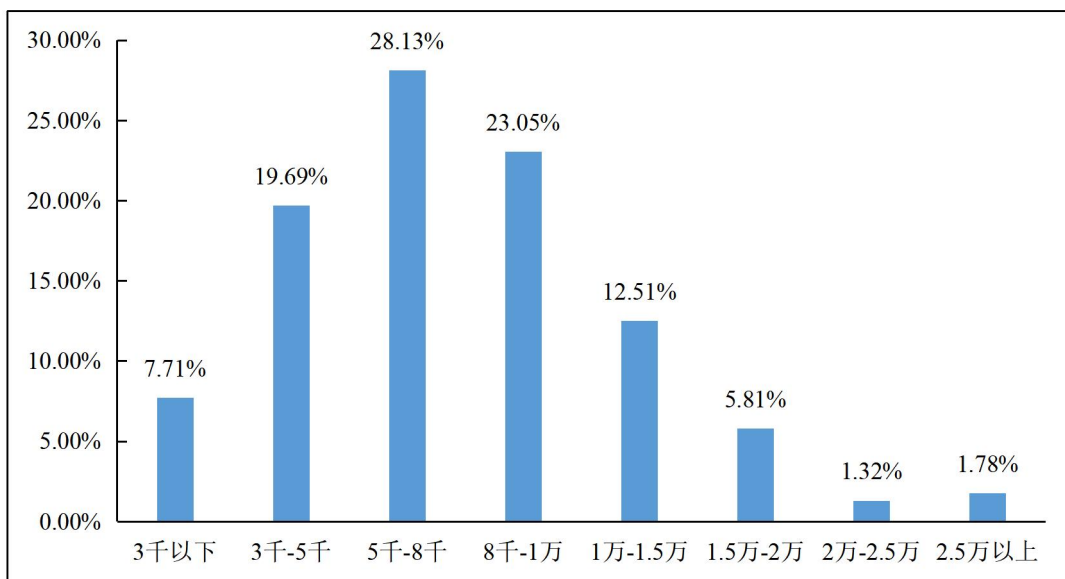


图 20 调查司机月均纯收入（扣除通行费、油费等成本）水平分布情况

货车司机收入大部分出现减少。调查数据显示，74.91%的货车司机反映 2022 年收入与上年同期相比明显减少，仅有 22.14%的货车司机反映收入相较上年基本持平或是出现增长。这主要是受疫情不确定性影响，司机群体抗风险能力较低。

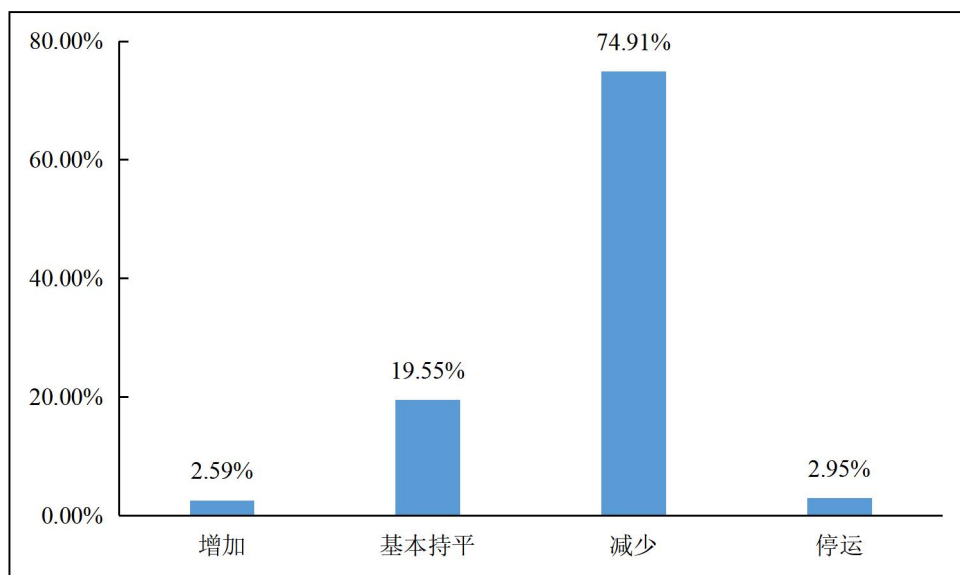


图 21 2022 年货车司机收入与上年同期相比变化情况

调查数据显示，63.82%的货车司机对其收入状况不满意，相较 2021 年有所增加；31.28%的货车司机对目前的收入满意度一般；仅有 4.9%的货车司机对目前的收入情况表示满意。与较

强的劳动负荷相比，货车司机单位时间收入水平偏低，导致司机对收入水平总体满意度不高。

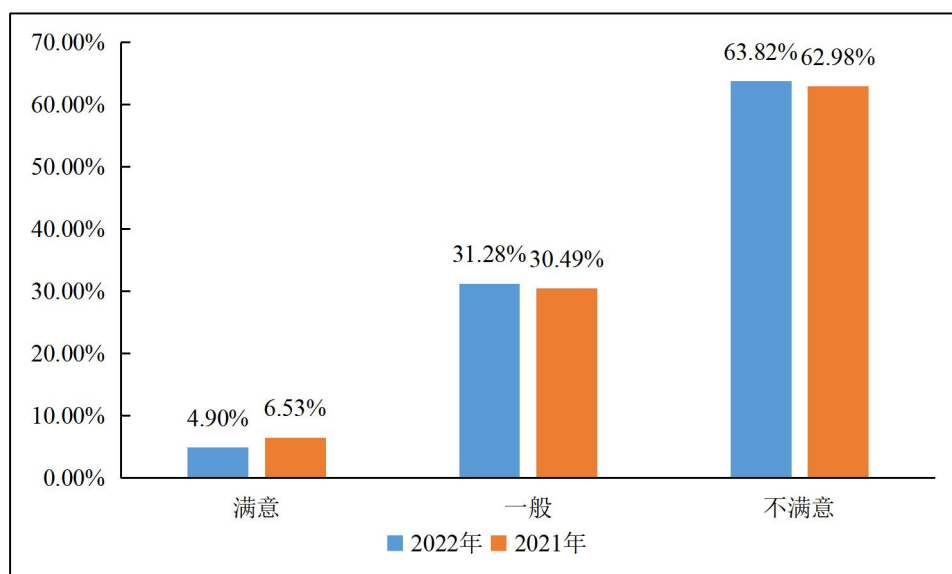


图 22 2022 年调查司机收入满意度与 2021 年对比情况

第四章 数字货运平台专项调查情况

近年来，数字经济深刻影响货运物流行业。截止到 2022 年底，全国网络货运平台超过 2500 家，还有各类撮合交易平台，货运互联网平台快速发展。调查数据显示，76.01%的货车司机使用过货运互联网平台，市场普及率较高。本专题调查部分均是在使用过货运互联网平台的司机中开展。

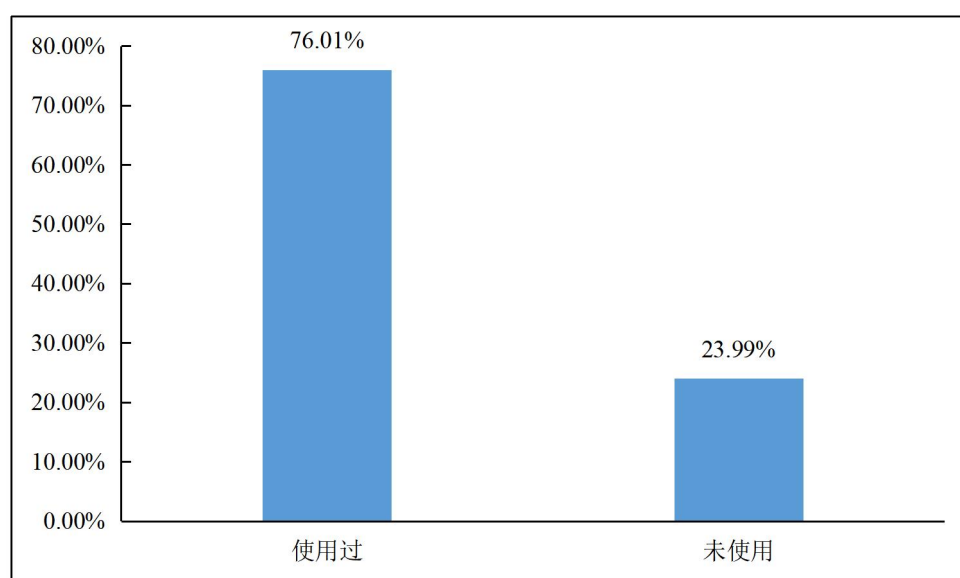


图 23 货运互联网平台使用分布情况

1. 平台找货成为重要需求来源

调查数据显示，在使用过货运互联网平台的货车司机中，近三成（29.23%）的货车司机反映货源基本来自货运互联网平台，超过七成（70.15%）的货车司机有一半以上的货源来自货运互联网平台。

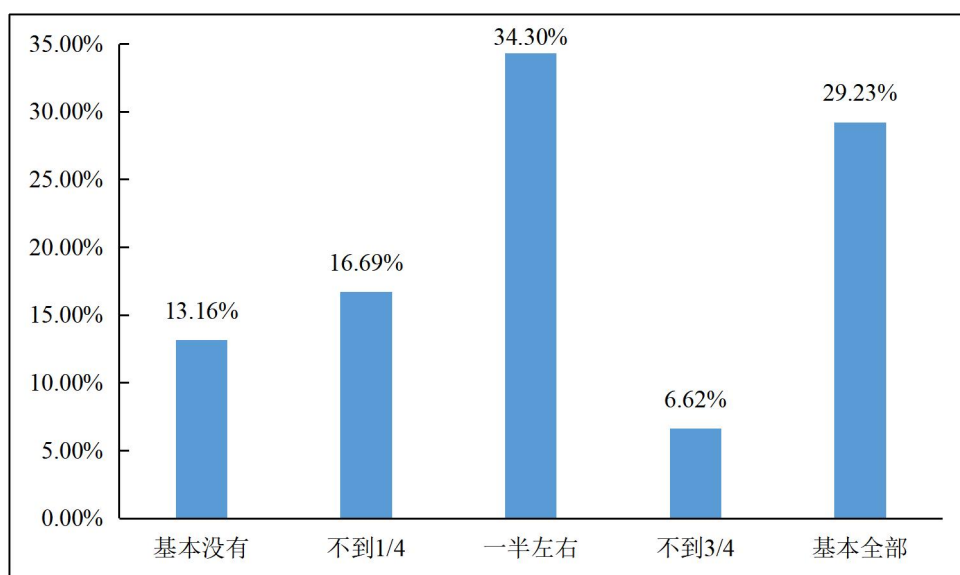


图 24 货运互联网平台货源占比分布情况

调查数据显示，2022 年以来，32.66%的货车司机反映通过货运互联网平台找货比重与上年同期相比有所增加，35.56%的货车司机反馈通过平台找货比重与上年基本持平。

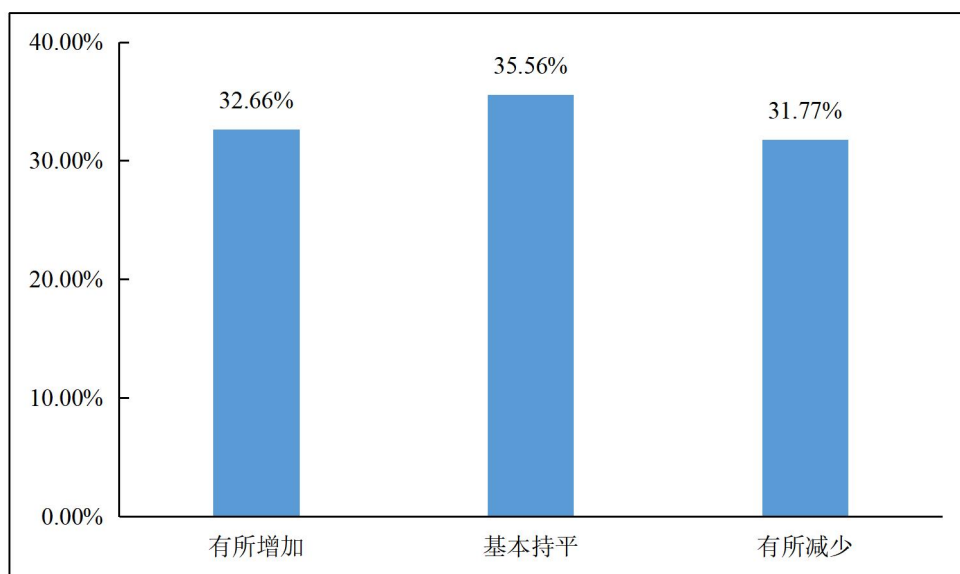


图 25 2022 年货运互联网平台货源比重与上年相比变化情况

2. 平台服务逐步向多样化拓展

货源提供仍是平台提供的最主要服务。调查数据显示，87%的货车司机反映使用货运互联网平台的服务是货源提供。随着司机逐步养成使用平台的习惯，平台数字化服务逐步拓展。包

括加油加气、ETC 服务、维修保养等服务分别有 28.74%、26.51%、10.45%的司机反映已经享受。

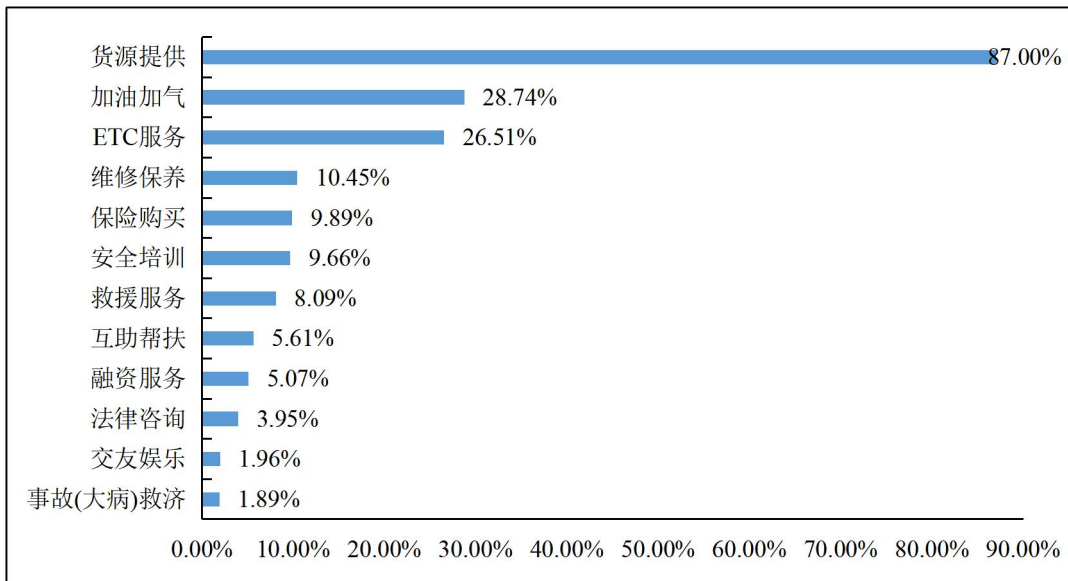


图 26 货运互联网平台提供的服务使用分布情况

找货更快捷是通过平台找货的最主要优势。75.17%的货车司机反映使用货运互联网平台找货更加快捷。通过使用互联网平台找货也降低了入行门槛。29.27%的货车司机表示利用平台工具进入行业更加轻松。还有 20.67%的货车司机反映通过使用货运互联网平台寻找货源费用更低。此外，通过平台找货，也为司机独立开展业务提供了工作帮手。通过平台服务，司机权益也更有保障。一些平台还实行了对于司机帮扶的措施。

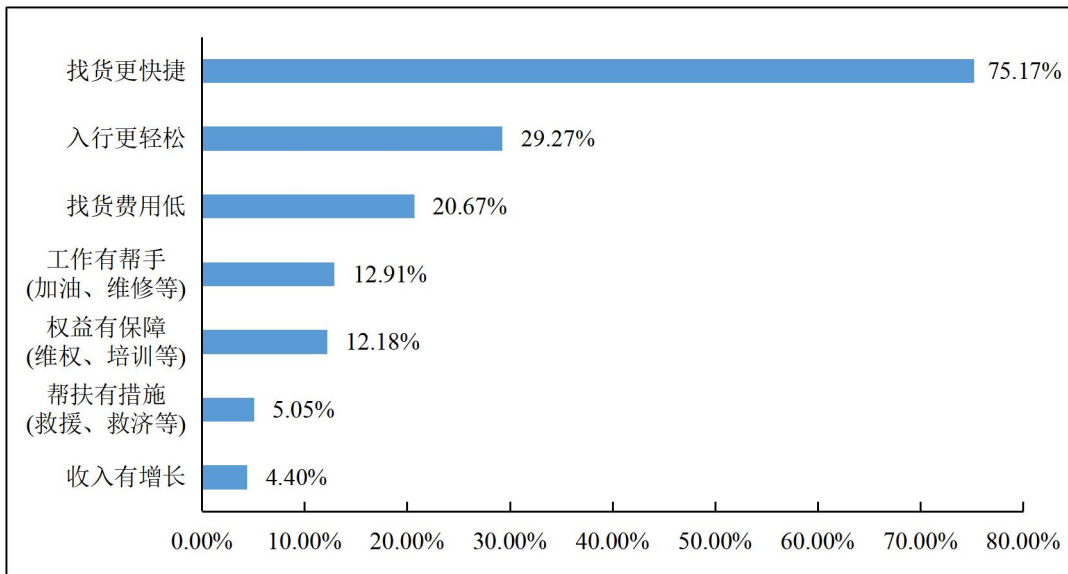


图 27 货运互联网平台使用优势分布情况

货车司机对平台提供服务要求深化与业务结合。调查数据显示，对于货运互联网平台应该增加的服务，货车司机希望与实际业务结合。包括提供运费托管保障、诚信货主推荐、真实业务验证、全程线上交易等四个方面，分别占比 65.40%、59.20%、41.03%和 37.60%。其中占比最多的是运费托管保障服务需求，货车司机希望通过平台进行运费托管，降低双方违约风险。为了约束双方关系，23.36%的货车司机希望制定制式合同，17.33%的货车司机希望增加货物查验制度，14.38%的货车司机希望平台增加司机级别显示，13.23%的货车司机希望制定交接规则，避免不必要的冲突和争议。

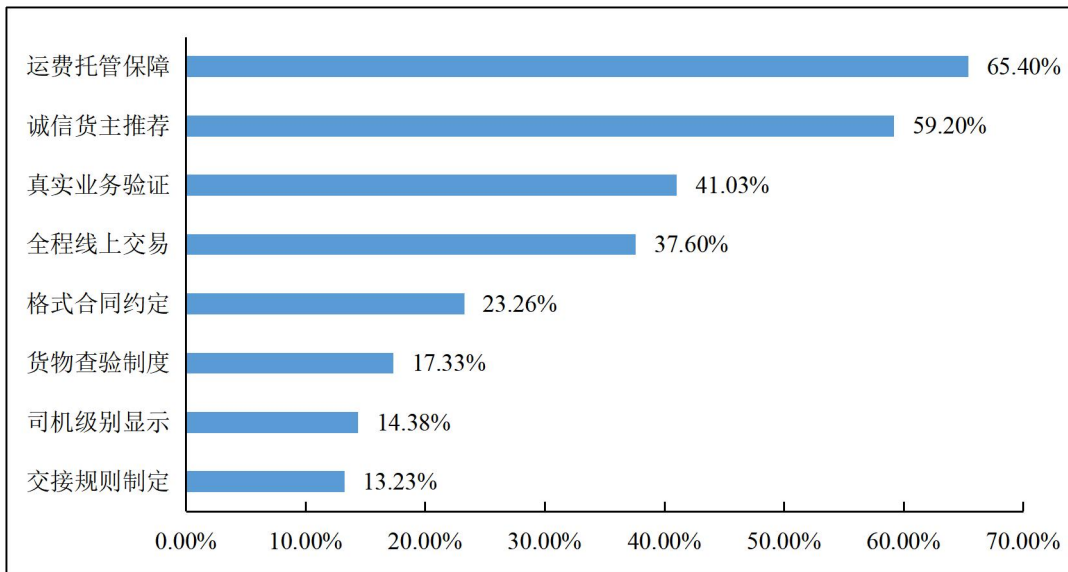


图 28 货运互联网平台应增加的服务分布情况

3. 货主报价过低仍是主要问题

调查数据显示，76.67%的货车司机认为存在货源报价过低，定价不合理问题，这仍是平台面临的最主要问题。其次是供需不平衡问题，58.71%的司机反映平台上车辆太多、抢单难。再次是托运人诚信问题，48.02%的货车司机反映平台上货源信息重复，有些信息与真实情况并不相符；35.52%的货车司机反映托运人以各种理由拖欠运费；35.33%的司机反映押车、放空、迟到等行为没有行规约束；33.36%的司机反映托运人存在随意取消订单行为。

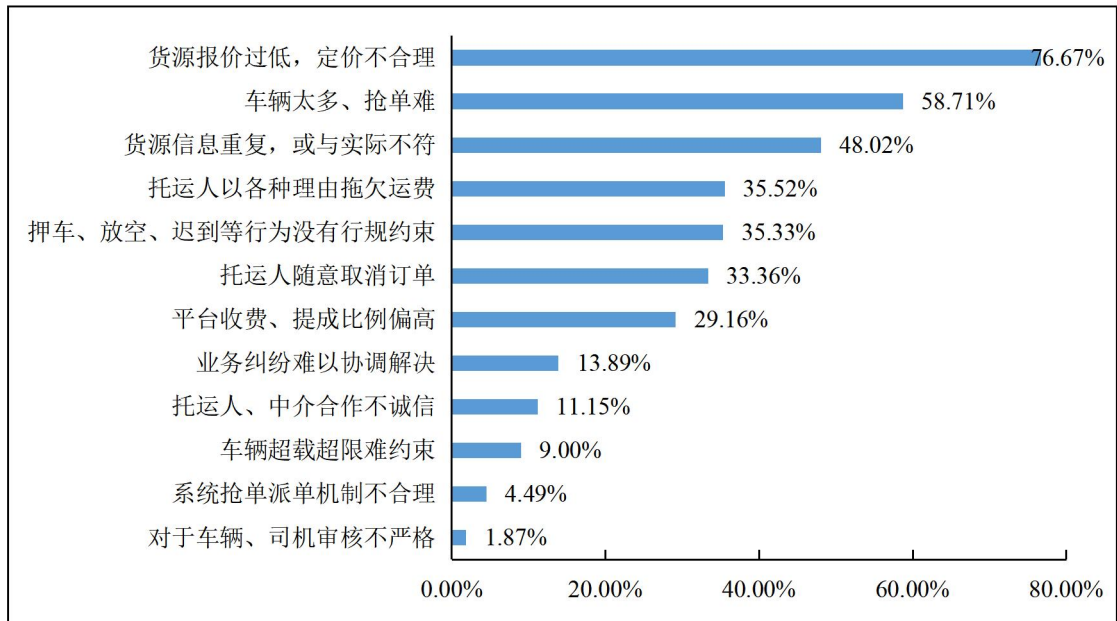


图 29 货运互联网平台使用中存在的问题

4. 平台纠纷总体能够得到解决

托运人诚信问题是平台发生纠纷的主要原因。其中，68.65%的司机反映平台纠纷主要原因是货主拖欠运费，58.75%的司机纠纷原因主要是停车等待和押车时间过长。51.62%的司机反映主要是货源信息不真实导致纠纷发生。44.47%的司机反映托运人随意取消订单导致车辆放空的纠纷。此外，还有部分货车司机反馈还存在平台处罚不合理、车辆超载超限导致罚款难处理、事故赔付导致纠纷争议发生。

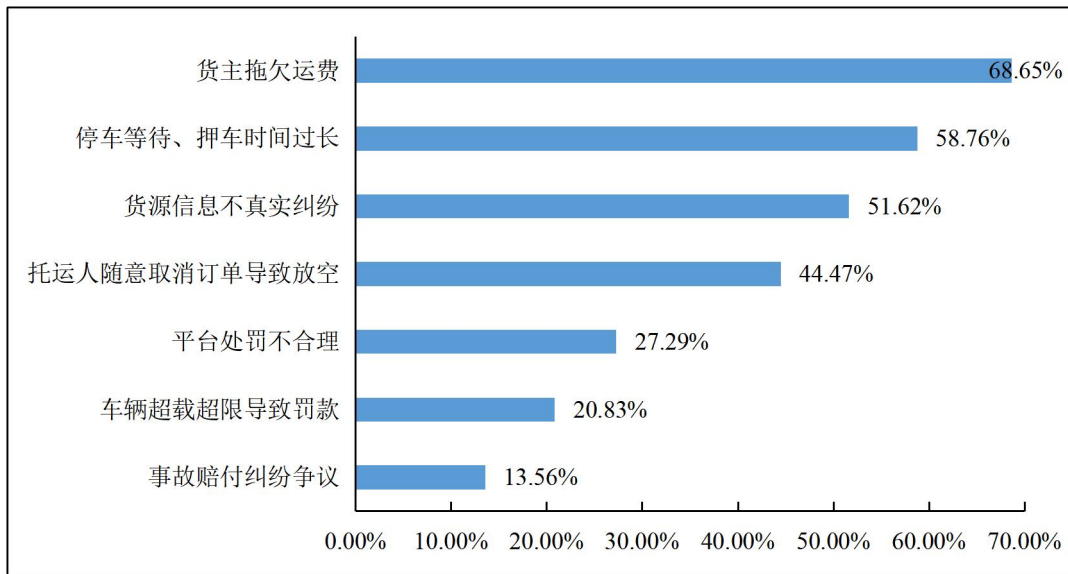


图 30 货运互联网平台发生纠纷/争议的主要原因分布情况

向平台投诉是司机最主要的纠纷处理方式。75.15%的货车司机发生纠纷后选择通过平台客服渠道进行投诉。大部分平台也建立了完整的客户纠纷解决机制，平台协调纠纷解决能力逐步提升。也有部分司机会选择向加入的司机微信群、司机互助组织等自组织求助。选择法律程序、政府部门、工会组织投诉的占比较低，分别为 9.38%、8.67%和 3.06%。

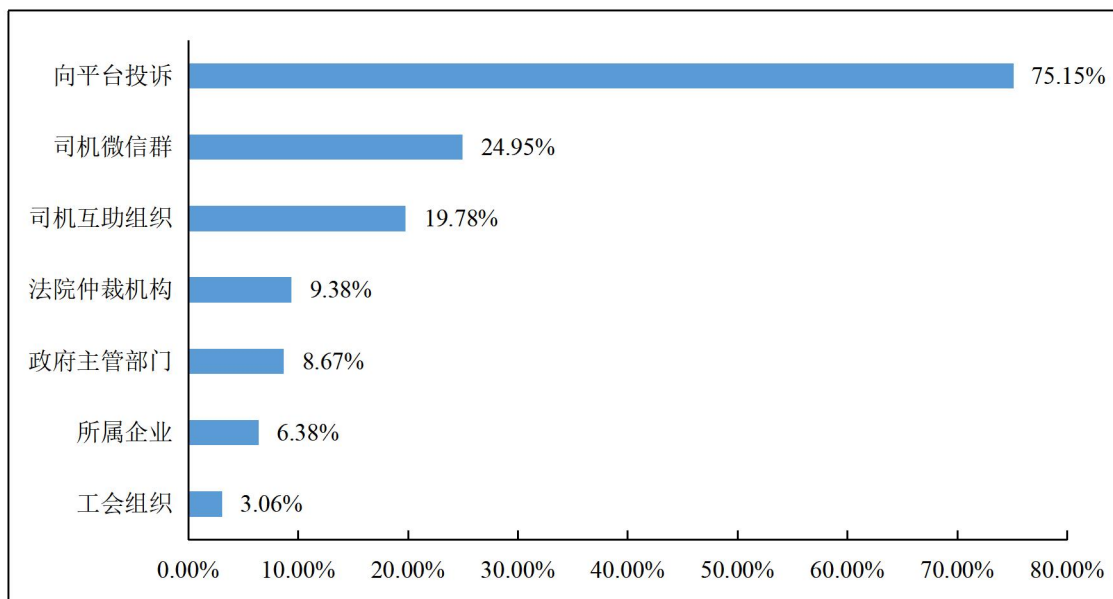


图 31 货运互联网平台争议发生后处理方式分布情况

调查数据显示，24.06%的货车司机反映向平台投诉争议基本能够解决，31.42%的货车司机反映向平台投诉后争议部分能够解决，两者合计55.48%。还有33.55%的货车司机反映纠纷很难解决。进一步分析，这类纠纷主要是行业规则模糊的问题引发，如，停车、押车、放空等，尚待行业加强规范约束。

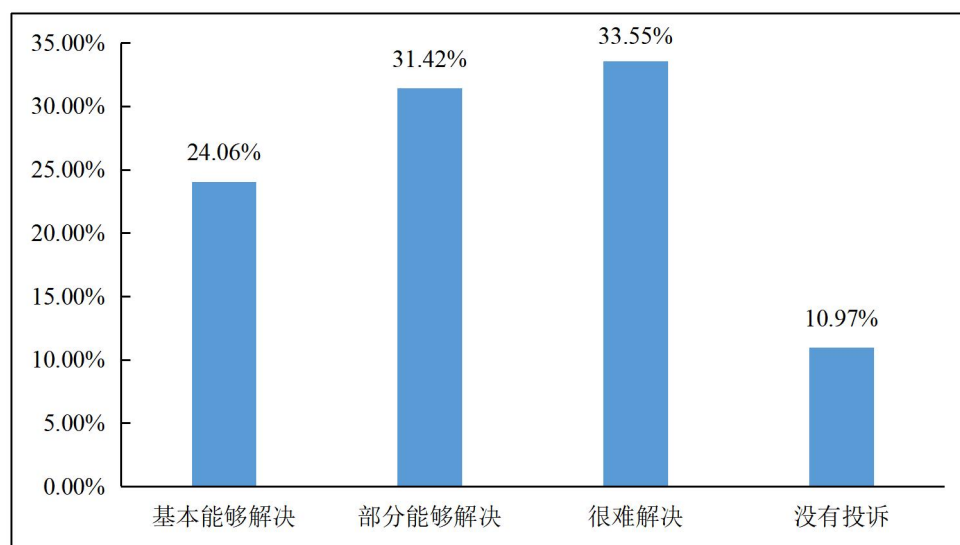


图 32 向平台投诉后，争议解决的结果分布情况

第五章 政策获得感

1. 乱收费、乱罚款现象明显好转

近年来，有关部门大力开展公路规范执法治理取得成效。调查数据显示，43.63%的货车司机感到公路乱收费、乱罚款现象得到好转，较上年占比增加。

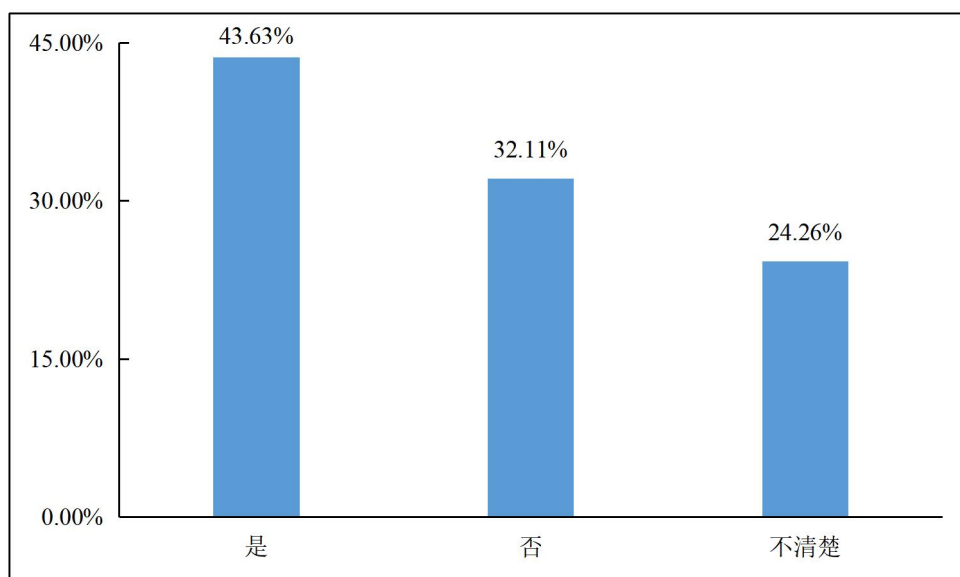


图 33 2022 年以来，公路“乱收费、乱罚款”现象好转情况

2. 三检合一政策全面实施

2021 年 4 月 1 日以来，货运车辆“三检合一”全面实施。据调查数据显示，73.91%的货车司机表示车辆年检年审“三检合一”政策已落实，占比超过七成。

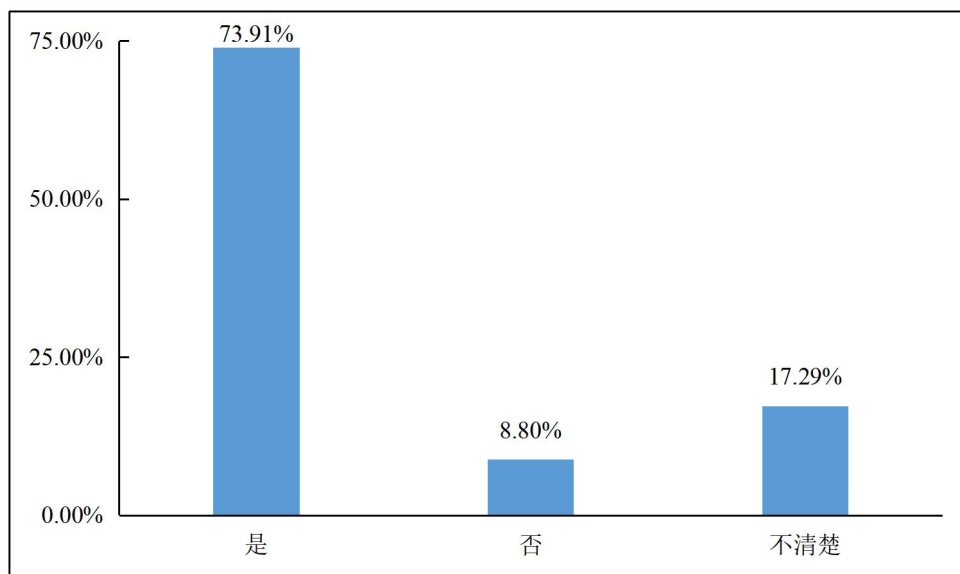


图 34 车辆年检年审“三检合一”政策落实情况

3. 货车进城通行仍待改善

2022 年 10 月 15 日《第十次全国深化“放管服”改革电视电话会议重点任务分工方案》中指出，延长允许货车在城市道路上通行的时间，放宽通行吨位限制，推动取消皮卡车进城限制，对新能源配送货车扩大通行范围、延长通行时间，进一步便利货车在城市道路通行。据调查数据显示，37.57%的货车司机表示货车进城通行状况明显改善，但受限于各地政策落实推进速度，有 44.7%的货车司机表示目前货车进城通行政策仍然有待进一步落实。

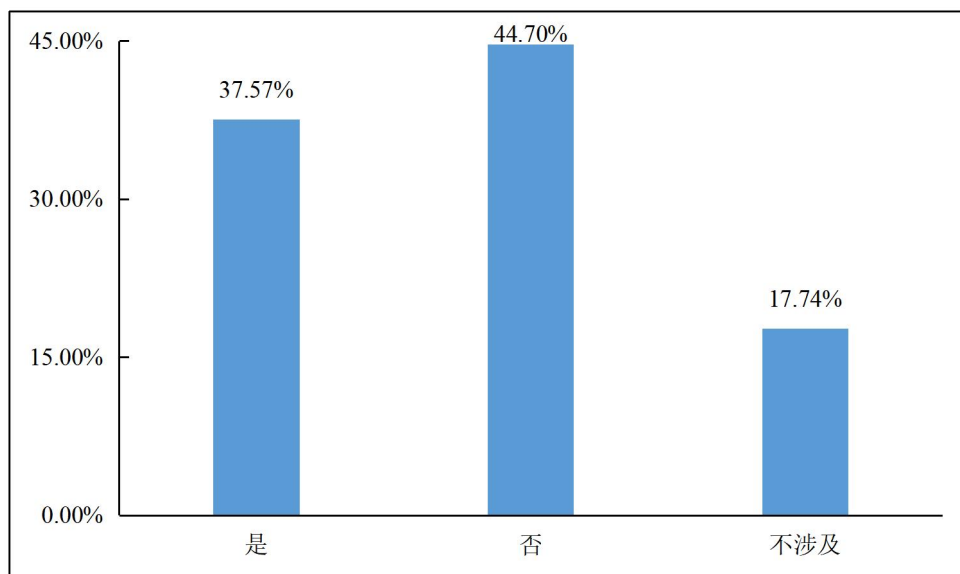


图 35 货车进城通行政策改善好转情况

4. 网上通行证申领更加便利

据调查数据显示，53.05%的货车司机表示网上申请办理货车通行证更加便利，但是，司机反映还有一些城市没有完全实现网上申领通行证。

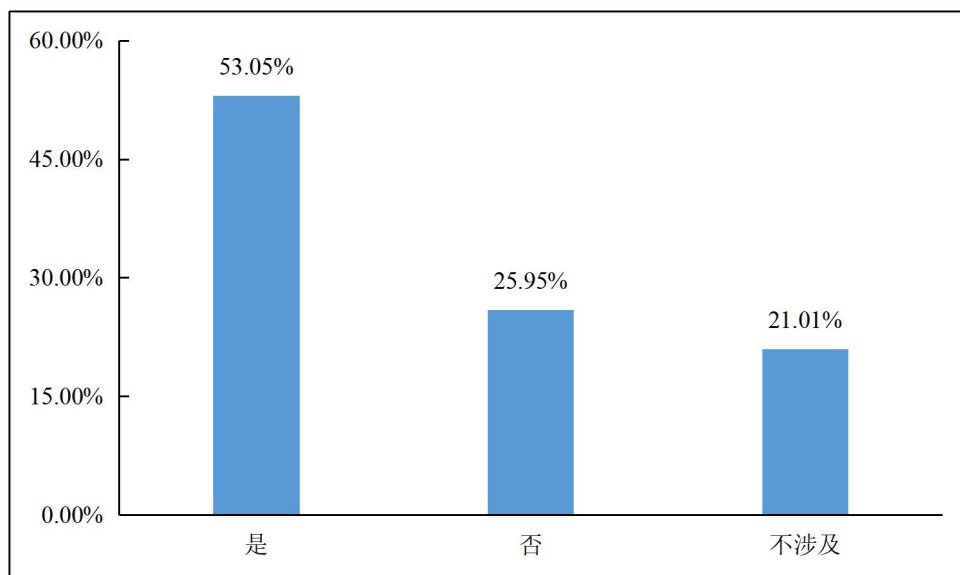


图 36 网上申请办理货车通行证便利程度变化情况

5. 大吨小标治理有待改善

2022 年工业和信息化部、公安部《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知》（工信部联

通装〔2022〕3号)进一步规范车辆生产和登记管理。目前新注册车辆“大吨小标”问题基本杜绝，市场上仍有大批存量“大吨小标”车辆有待治理。调查数据显示，有30.1%的轻型货车“大吨小标”治理情况有所改善。43.31%的货车司机表示轻型货车“大吨小标”的治理情况并没有更好的改善。

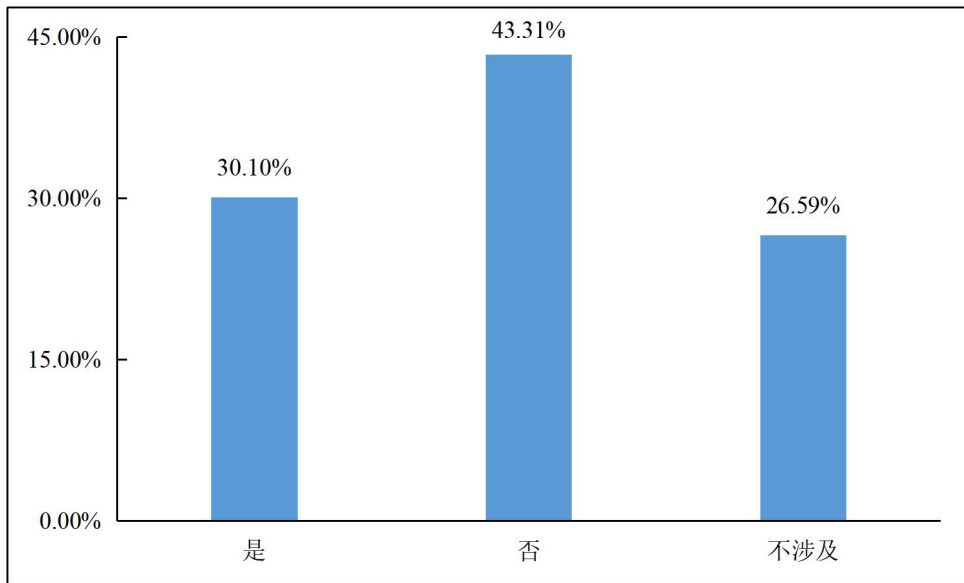


图 37 轻型货车“大吨小标”治理改善变化情况

6. 服务区停车位仍待改善

据调查数据显示，目前公路服务区货车停车位改善情况不容乐观，46.47%的货车司机表示公路服务区货车停车位没有改善，32.95%的货车司机表示公路服务区货车停车位有所改善。

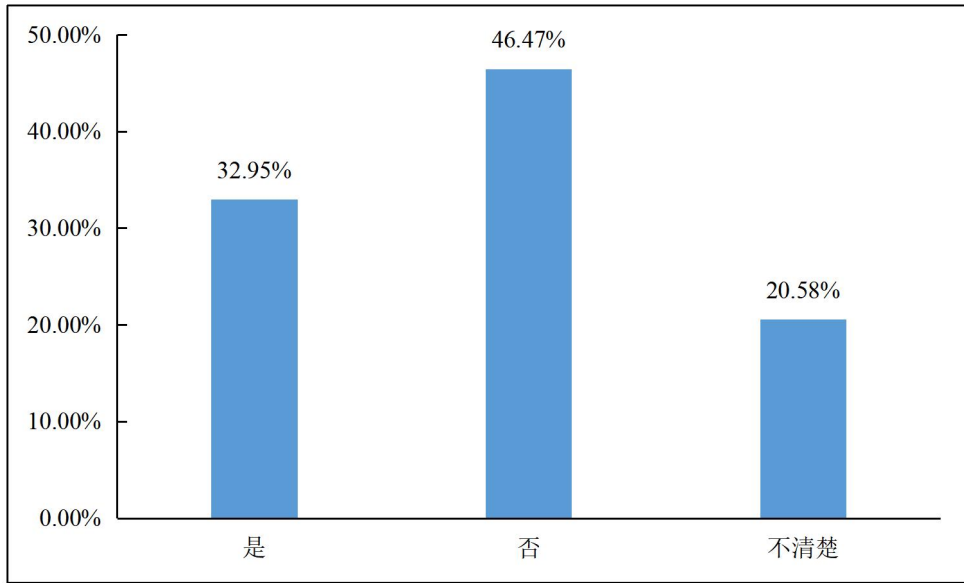


图 38 公路服务区货车停车位改善变化情况

7. 货车偷油治理取得效果

近年来，多省市地区出台服务区停车区域高清监控设施全覆盖，落实 24 小时值班巡逻等多项措施整治偷油、收保护费等不法行为，据调查数据显示，41.09%的货车司机表示偷油、收保护费现象得到改善，但仍有 32.29%的货车司机表示仍待加强长效机制建设。

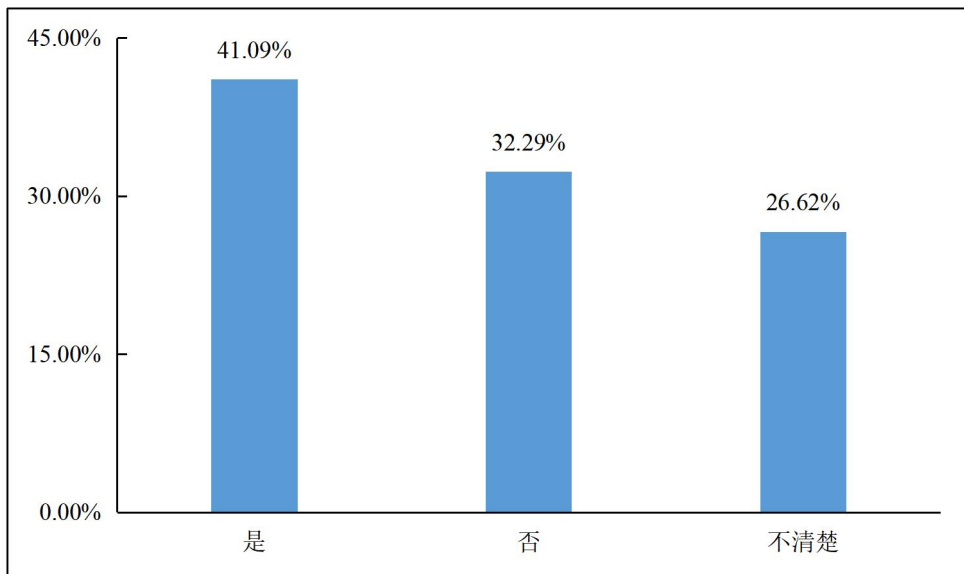


图 39 偷油、收保护费现象改善分布情况

8. 车贷延期还本付息实施

国务院常务会议在研究部署 6 方面 33 项稳经济一揽子措施中明确“汽车央企发放的 900 亿元商用货车贷款，要银企联动延期半年还本付息”。国务院国资委印发《关于中央企业助力中小企业纾困解难 促进协同发展有关事项的通知》（国资发财评〔2022〕40 号），明确中央汽车企业“对 2022 年 6 月 30 日前发放的商用货车消费贷款给予 6 个月延期还本付息政策支持”。随之多家汽车和金融企业正式实行延期还款政策。据调查数据显示，仅有 16.46% 的货车司机反馈享受到了货车贷款延期付款政策，仍有 47.22% 的货车司机并未享受该金融政策。主要是很多司机车贷并没有直接从相关中央汽车企业及其金融企业办理。

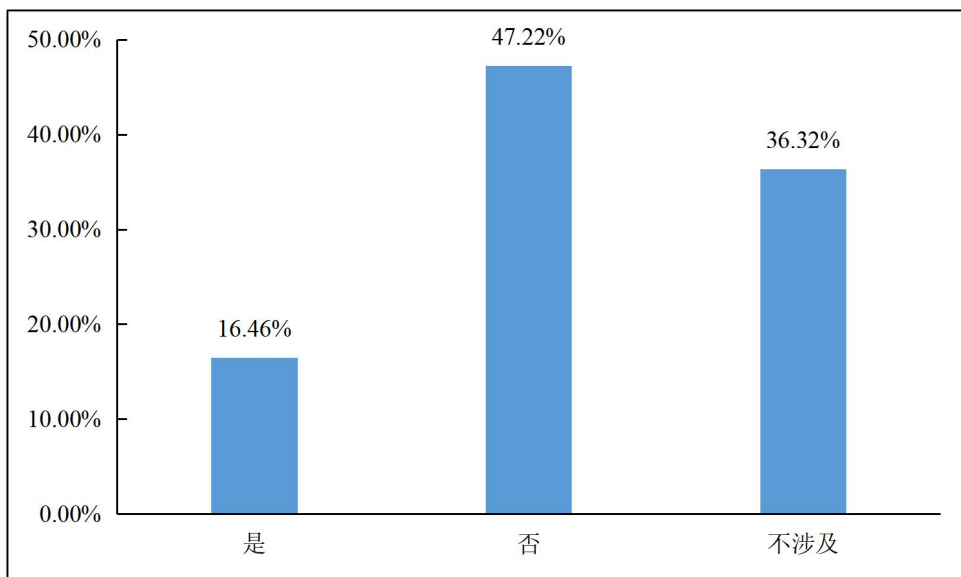


图 40 货车贷款延期付款政策享受情况

9. 货车通行费减免真受益

2022 年四季度，全国收费公路统一对货车通行费减免 10%。据调查数据显示，54.45% 的货车司机反馈享受了高速公路通行费减免的政策优惠。部分司机反映，在合同运输市场，部分货

主、托运人话语权较大，与司机分享了通行费减免红利。由于四季度司机供应紧缺，在即期运输市场司机享受大部分红利。

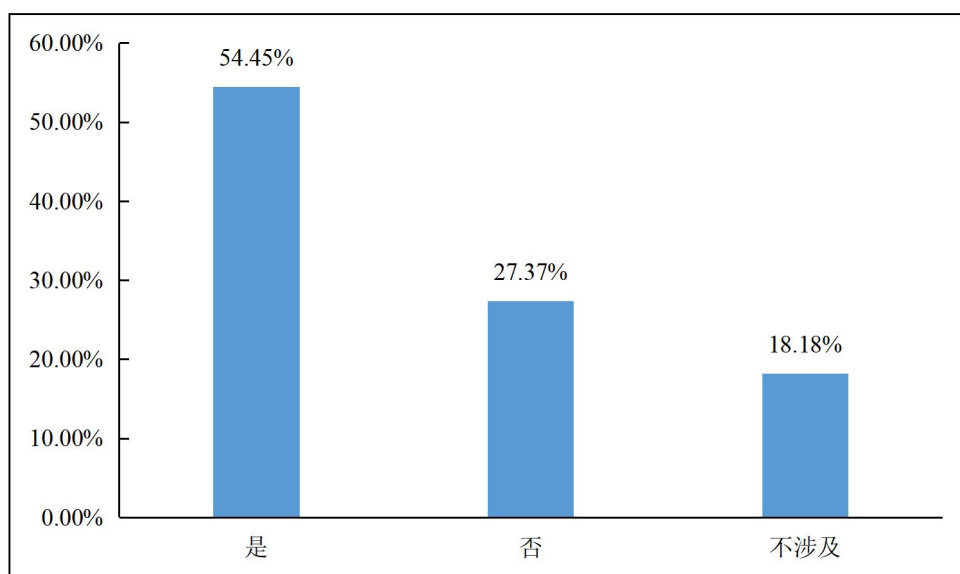


图 41 高速公路通行费减免政策享受情况

10. 司机政策诉求较为集中

在对未来政策诉求方面，诉求最大的是降低高速公路收费水平，占比为 80.84%；其次是规范托运人拖欠运费等侵犯司机权益行为，占比为 54.77%；再次是制定公平竞争运输格式合同，占比为 50.68%；第四是加强司机权益保障协议，占比为 44.34%；第五是放宽黄牌货车城市通行，占比为 39.06%；第六是加强国道省道治超，占比为 29.31%。超过两成的还有：希望在货运行业加强价格指导、优化货车司机疲劳驾驶制度、网上货车通行证申报、高速公路货车超限运输以及加大高速公路货车停车位建设。

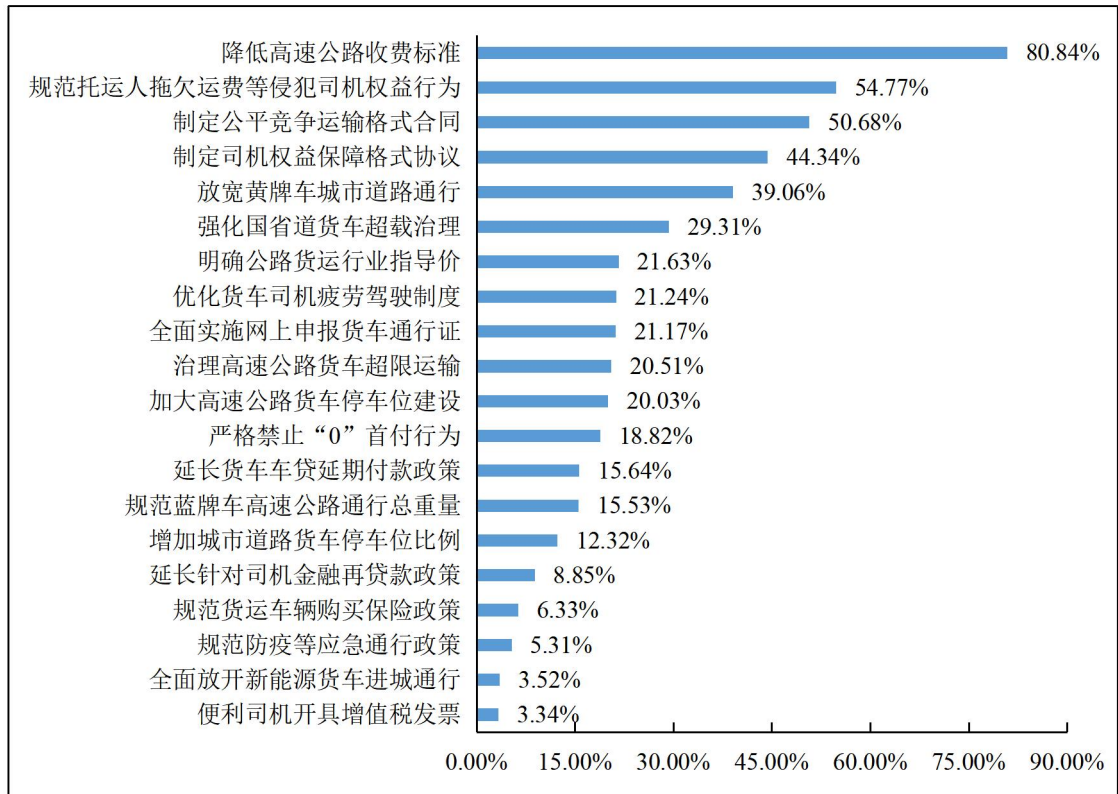


图 42 未来政策调整分布情况

第六章 社会保障

1. 司机行业培训仍待加强

据调查数据显示，71%的货车司机参加过各类单位组织的培训活动。其中35.45%的货车司机参加所在公司&货主组织的培训活动；31.03%的货车司机参加政府部门组织的培训活动；13.88%的货车司机参加了平台组织的培训活动；5%左右的货车司机参与了协会和所在园区组织的培训活动。

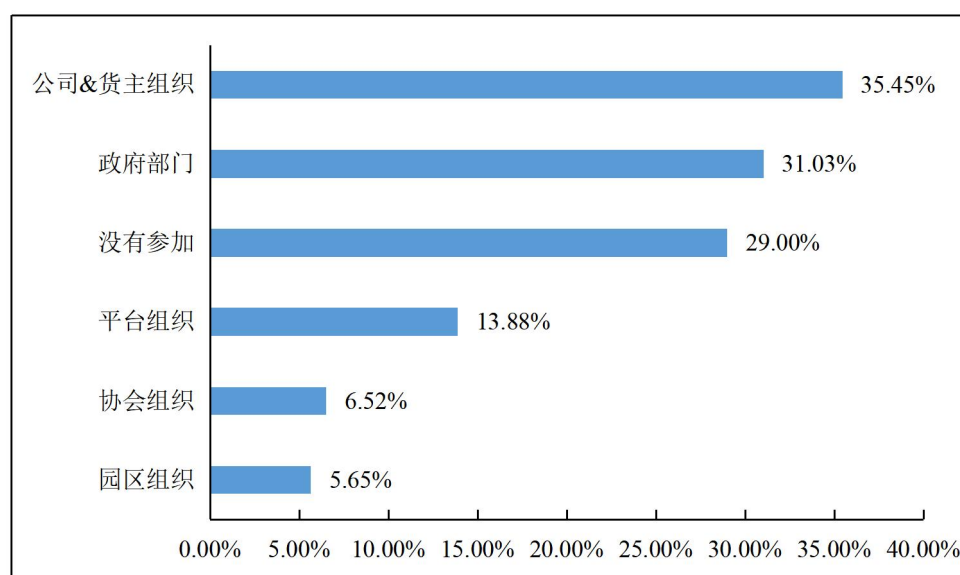


图 43 货车司机参加培训分布情况

据调查数据显示，86.37%的货车司机参与了不同单位组织的不同内容的培训活动。其中，参加交通安全培训的货车司机占比最多，达到78.32%。其次，有59.98%的货车司机参加关于交通法规的培训，42.03%的货车司机参与驾驶技术方面的培训，另外还有少部分货车司机参与了车辆维修和客服方面相关内容的培训。

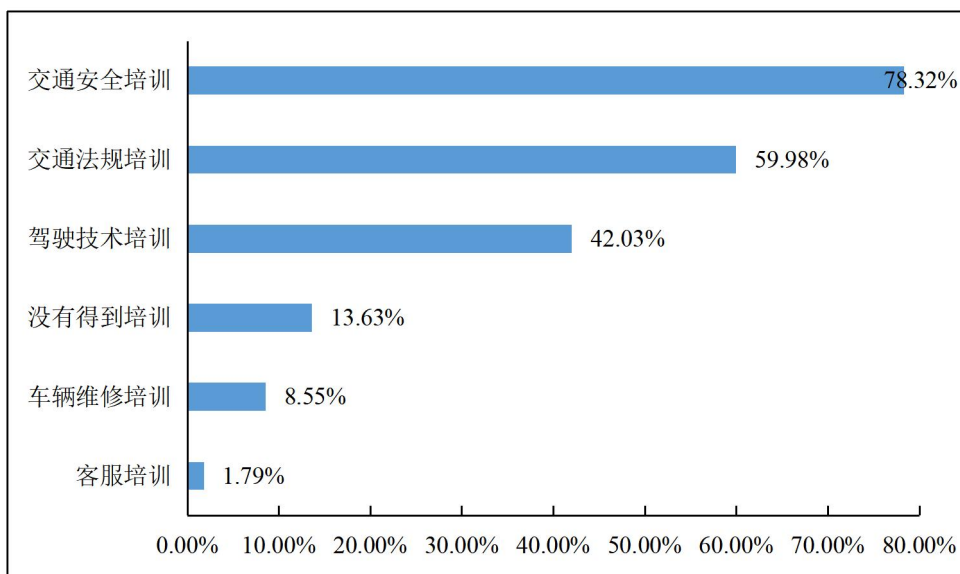


图 44 货车司机参加培训内容分布情况

2. 司机健康保障亟待提升

大部分司机患有职业病。据调查数据显示，72.37%的货车司机因为开车患有胃病、颈椎病、高血压等职业病，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，且从事货运行业在 11-15 年之间。仅有 27.63%的货车司机表示没有出现上述健康问题。

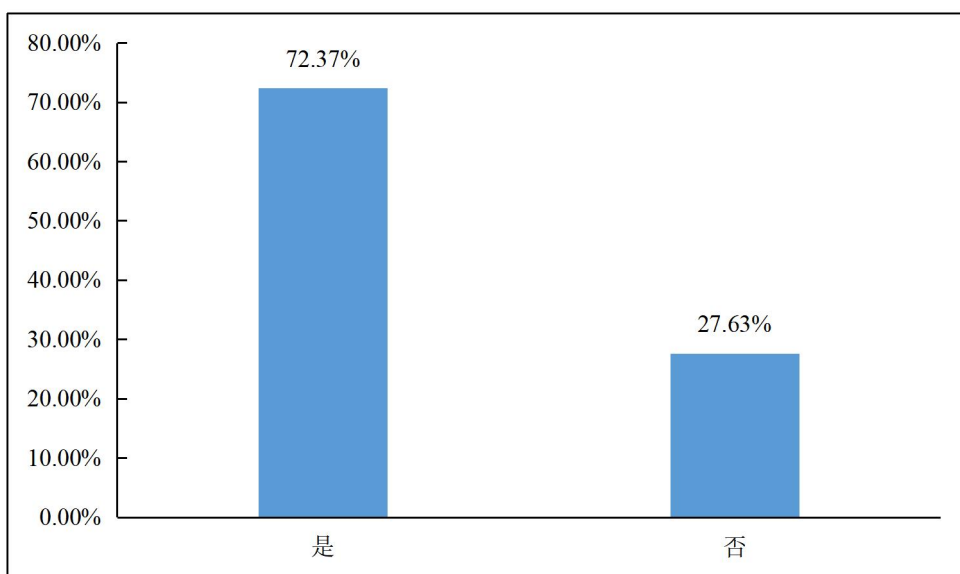


图 45 货车司机职业病分布情况

据调查数据显示，35.13%的货车司机未参加过体检。48.29%

的货车司机自费进行体检，仅有 16.58%的货车司机参加所在单位或是平台、园区组织的体检。

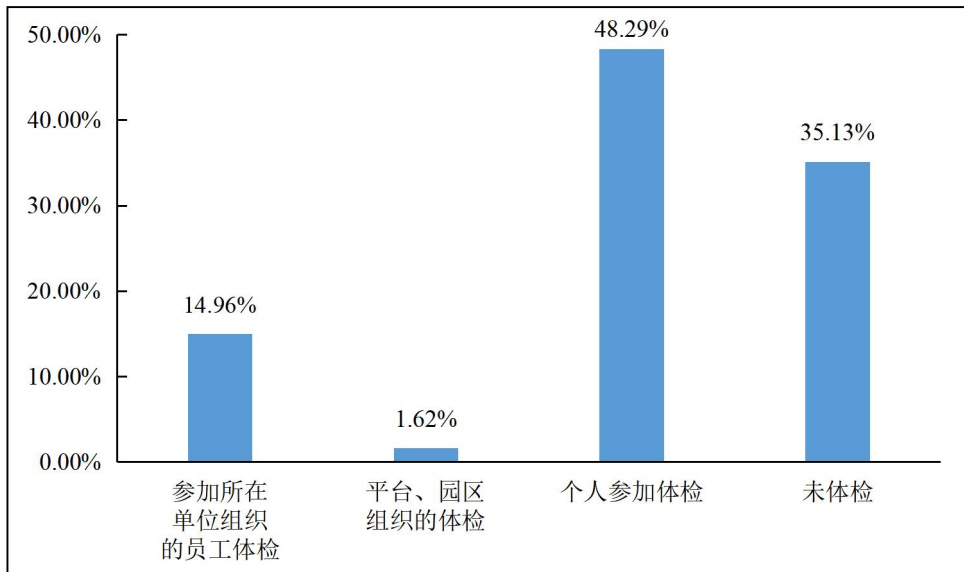


图 46 货车司机体检分布情况

3. 货车司机权益保障需求强烈

据调查数据显示，目前参与调查的货车司机中有 22.71%已加入工会，还有 77.29%的货车司机尚未加入工会组织，其中 35.47%的货车司机表示未来有意愿加入工会组织。

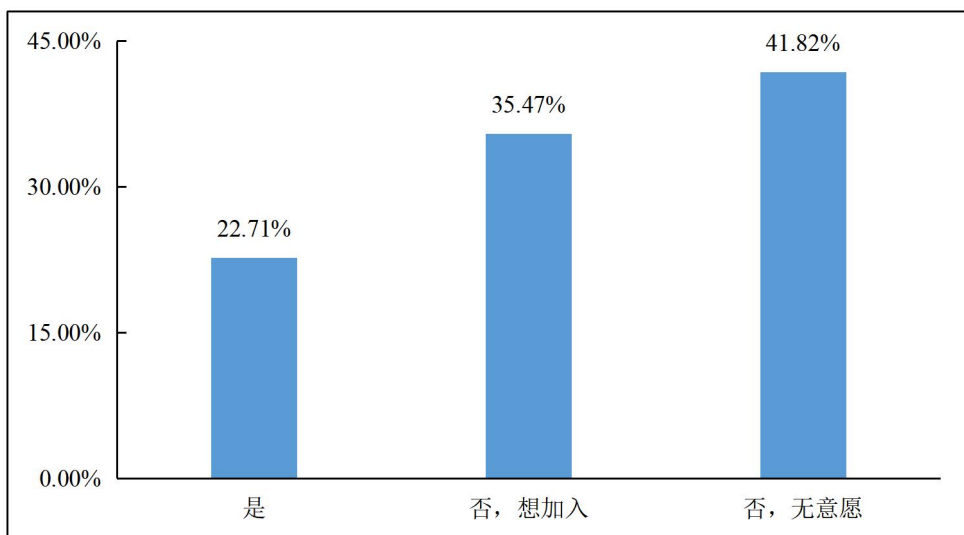


图 47 货车司机加入工会分布情况

据调查数据显示，货车司机希望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、救济性服务、价监类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 67.69%；其次为纠纷协调和维护权益两类维权服务分别占比为 44.34%、30.64%；再次为救援类服务，主要集中在应急救援需求方面占比为 51.48%，也是较为普遍的服务需求。在救济性服务中，困难帮扶、事故救济占比较多，均在 20%以上。在价监类服务中，占比最多的为价格指导方面的服务，需求占比为 28.9%。在社保类服务中，安全教育类服务占比较大，达到 22.46%，其次为公益体检、子女就学和就业培训。

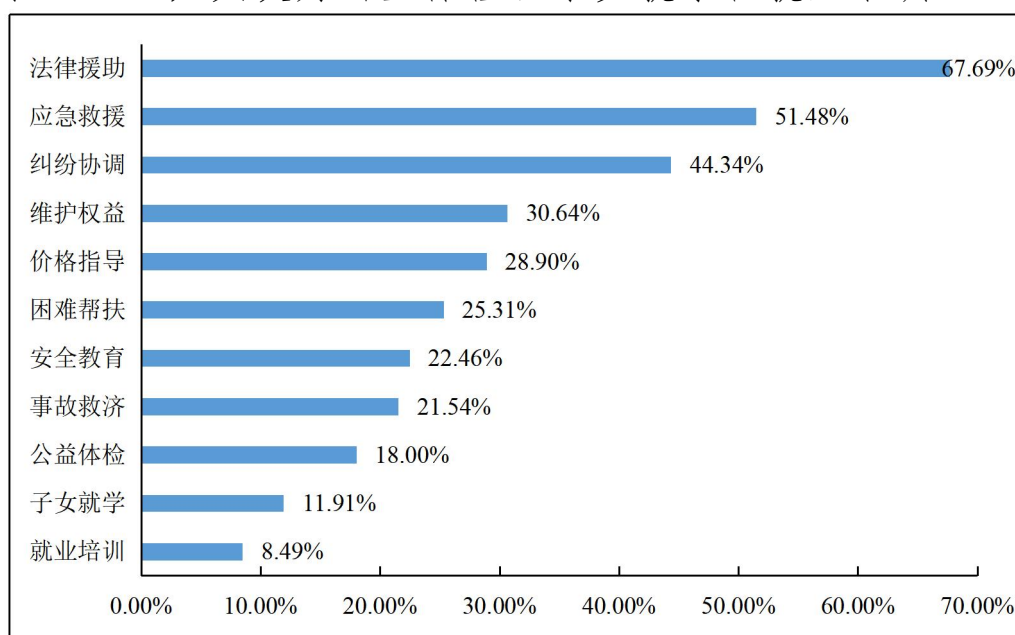


图 48 货车司机希望社会组织提供公共性的服务分布情况

第七章 问题与挑战

收入水平难以提高是货车司机面临的主要问题，79.01%的货车司机认为存在车多货少、收入不足；其次是市场竞争激烈，61.47%的司机认为供过于求，成交价低；第三是工作时间过长，41.98%的司机反映休息少，和家人聚少离多；第四是成本持续上涨，41.75%的司机反映成本上涨，难以保本；第五是社会地位低，39.27%的司机反映货车司机不受尊重。

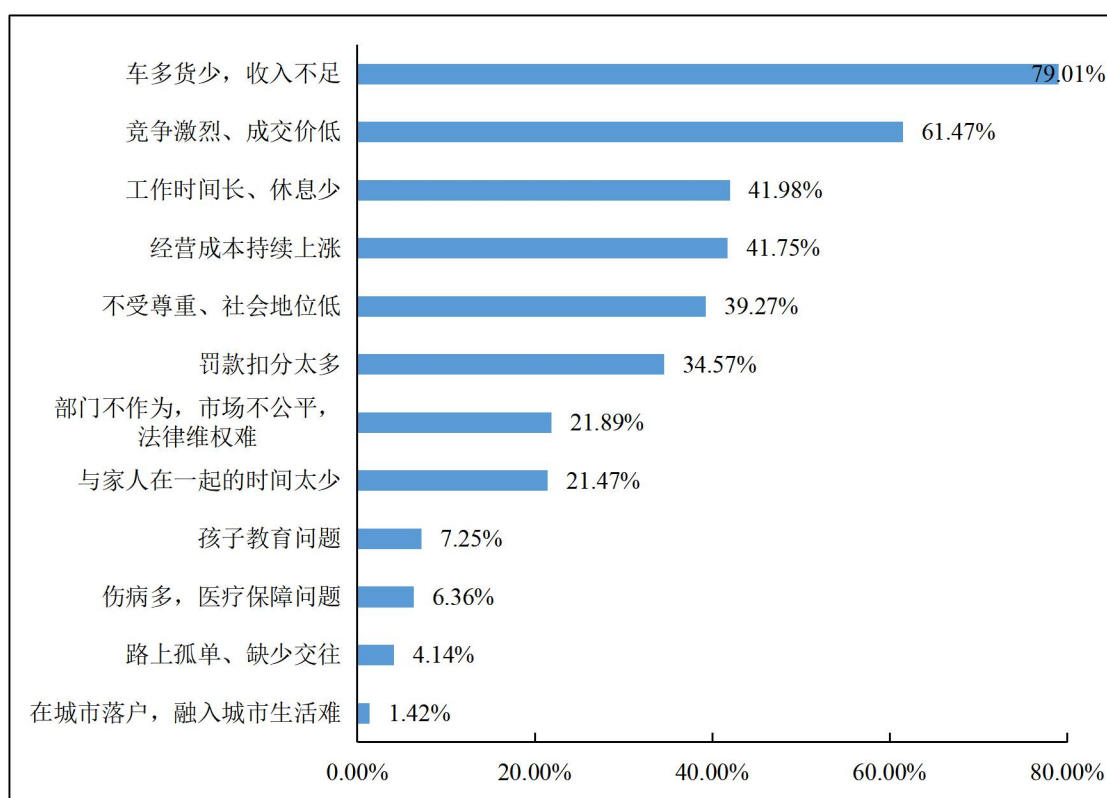


图 49 货车司机目前面临的主要问题分布情况

据调查数据显示，67.53%的货车司机仍然会继续从事司机行业，货车司机职业稳定性总体较强。但是，继续从事司机行业的货车司机中，年龄逐步偏大。其中 47.92%的货车司机年龄在 36-45 岁之间，34.47%的货车司机在 46-55 岁之间。

有 18.94%的货车司机表示在 2023 年将会考虑转行，其中 35 岁以下的货车司机占比为 21.2%。部分司机反映，将会停车歇业等待市场恢复再进入市场。

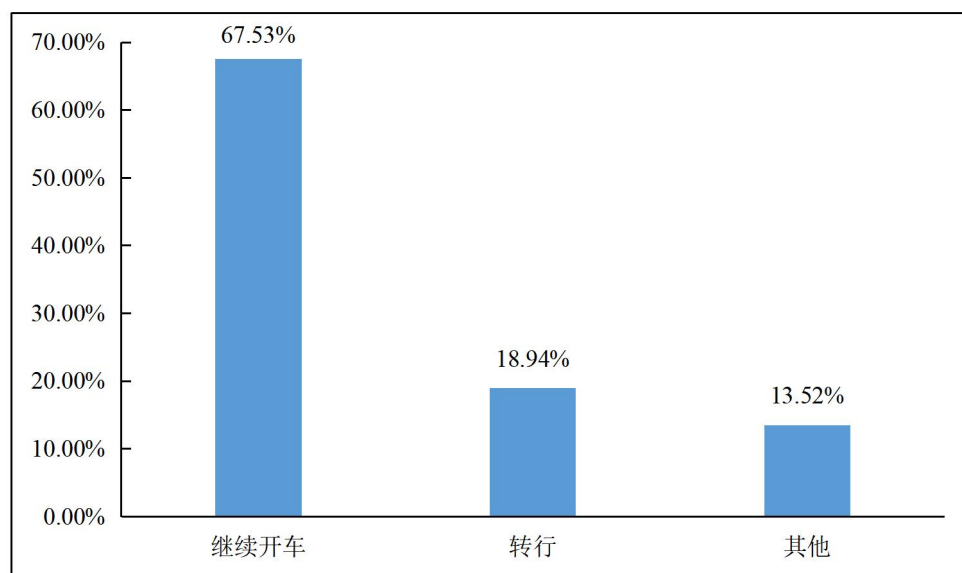


图 50 2023 年货车司机开车意愿分布情况

第八章 相关建议

2021 年底，经国务院同意，交通运输部会同中央网信办、国家发改委等 16 个部门建立了道路货运高质量发展部际联席会议制度。旨在加强部门协同联动，共同推动解决道路货运行业面临的突出问题，切实保障广大货车司机合法权益，维护公平有序的市场竞争环境，促进道路货运行业健康稳定高质量发展。

疫情期间，广大货车司机冲锋在前、迎难而上，成为物流保通保畅的“主力军”。随着疫情平稳转段，2023 年开年以来，货车司机又投入复工复产的热潮。但是，受三年疫情影响，整个产业链供应链恢复仍需要时间。由于个体司机抗风险能力弱，增加了行业稳定风险，更加需要强化权益保障，营造良好市场环境。

为切实保障货车司机合法权益，创造公平有序的市场环境，推动道路货运行业高质量发展，提出以下政策建议：

（一）切实减轻司机经营压力

1. 延续货车通行费纾困优惠政策

延续高速公路货车通行费减免政策，支持高速公路对于合法装载的模块化汽车列车、新能源货车、邮政快递货车、多式联运接驳车辆等高效清洁运输收费优惠。研究高速公路对空车运输收费优惠政策，吸引“空车回流高速公路”。

2. 延续货车车贷延期还本付息政策

延续货运车辆车贷延期还本付息政策，并将适用范围扩大到地方国有车企和民营车企的金融公司。对于其他非银行金融机构开展汽车金融业务的，包括通过企业进行汽车金融业务的，也可以享受交通物流专项再贷款政策支持。禁止“0”首付其他不符合金融政策的市场刺激手段。严禁保险公司对货运车辆拒保交强险。

3. 合理分担消化油价上涨成本

通过国家降低燃油消费税、货主企业运价与油价联动和运输企业挖潜三方共同承担油价上涨成本。建议鼓励支持规模企业发展撬装加油模式，帮助带车加盟司机降低燃油采购成本。

4. 切实减轻司机税收负担

降低道路运输业增值税税率到6%，延续个体司机相关税收优惠政策，优化网络货运税收代开政策，充分利用电子税务局，全面推广道路运输业增值税电子专用发票，便利个体司机或司机临时纳税人代开发票。明确承运人代个体司机采购的油费抵扣规则，合理分担增值税进项。将承运人代个体司机采购的充电费、加气费等能源费用纳入增值税抵扣范围。

5. 加大就业稳岗补贴力度

鼓励企业稳定就业，加大企业稳岗补贴、以工代训补贴、职业技能补贴等返还力度。

（二）营造公平竞争市场环境

1. 明确违法违规车辆治理时间表、路线图

尽快开展超长平板半挂车、超长集装箱半挂车治理工作，参考高速公路超载治理的办法，尽快明确超限车辆严禁驶入高速公路。今年是 17.5 米低平板半挂车使用年限的最后一年，尽快明确该类车辆退出路线图，稳定司机市场预期。根据扩大内需的战略要求，研究适用于内陆运输、符合大型化趋势的厢式半挂车车型，推出全长 20 米的合规汽车列车，疏堵结合，引导违规车型替代。开展车辆运输车治理回头看行动，严厉打击超限反弹车辆。

对于悬挂临时牌照的低平板半挂车运输散货的，取消临时牌照，推动低平板挂车退出散货运输市场。二轴货车驶入高速公路，车货总重应当不超过《行驶证》标明的总质量。通过科技治超手段，引导车辆合法装置，加大国省道车辆超载治理工作。加大超限超载源头治理，严禁超限超载车辆驶出重点园区、场站和企业。

2. 科学监管和干预疲劳驾驶行为

完善驾驶员工作日志制度，依托交管 12123APP，建立货车司机网上日志系统，引导司机做好驾驶时间日志登记，督促所属企业做好运输安全生产管理。加大路面执法力度，严厉查处严重疲劳驾驶等违法行为。深化与平台企业信息共享，对于疲劳驾驶的司机协同开展预警和干预。

3. 合理引导和调节运力供需均衡

充分利用平台优势，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。

（三）优化完善行业规则制度

1. 推广公路货运格式合同

制定推广公路货运格式合同，规范托运人和承运人责任义务，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。

2. 合理引导市场运价预期

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，严禁货主或货代低于成本价支付运费导致司机超载超限运输。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。

3. 强化平台交易诚信保障

引导平台全面推行线上交易，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。开展诚信货主、诚信司机推荐，引导双方规范履约。

4. 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”。在网上便民行政许可系统中增加个体运输业户许可申报通道，简化办证、审验程序，便利个体司机获得道路运输经营许可，争取实现全国范围异地办理。

5. 转变道路运输挂靠经营

明确挂靠企业和司机签署的免除自身责任的挂靠合同不具法律效力。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。

（四）增强司机政策获得感

1. 落实配套货运车辆专用停车位

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。在城市内部道路科学设置货车停车位，便利货车停靠装卸作业。

2. 优化城市道路货车通行政策

全面实行网上申请货车通行证，开放长期有效通行证网上申领，规范进入退出机制。全面推行中型货车与轻型货车享受同等城市通行权，提高城市配送效率。通过技术手段在部分城市开展取消通行证试点。加大与平台企业共享交通执法数据，督促司机和配送员安全驾驶，提高城市通行安全水平。

3. 完善灵活用工保险制度

研究制定道路运输业工伤保险制度，对于无雇工的个体工商户和未在用人单位参保的非全日制从业人员以及道路运输行业灵活就业的货车司机群体，完善工伤保险费计缴方式和确保缴费资金来源。依托货运互联网平台开展新业态工伤保险推广，在不增加双方总体负担的基础上，按一定比例计算缴纳工伤保险费。

4. 优化货车司机法律援助

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，开放司机服务热线，为货车司机提供法律咨询、心理咨询、纠纷调节、法律仲裁、事故救济等公益服务。

5. 开展货车司机技能培训

开展货车司机技能提升工程，充分利用社会资源，提升司机安全驾驶、节能驾驶、维修驾驶等素质能力。

6. 强化货车司机职业体检

将货车司机职业体检纳入从业资格要求，增加吸食毒品等检查项目。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。

7. 规范高速公路应急救援

明确高速公路故障车辆由高速公路公司负责免费拖曳，对于确需维修单位拖拽的，不得指定具体单位。允许非指定的维修服务公司在高速公路开展应急救援。鼓励开展公益性应急救援项目，提供互助救援前、中、后的全链条、一体化

的货车司机互助救援项目。

（五）鼓励行业技术改造升级

1. 鼓励支持新能源车辆替代

鼓励支持新能源和国六等清洁能源货车城市通行，全面取消城市通行限制。支持鼓励新能源重卡投入商业化应用，加大充电桩、加氢站、换电站等配套设施建设。

2. 支持行业发展智能驾驶

开展智能驾驶试点示范，鼓励物流企业和智能驾驶企业开展战略合作，重点推进高速公路场景试点，切实解决车辆路权问题，出台措施降低车辆通行成本。

近年来，一批有社会责任的企业纷纷开展货车司机关爱行动。比如，满帮司机节，卡友地带司机互助、中交兴路司机关怀计划等，形成了关爱货车司机的良好氛围。中国物流与采购联合会将继续配合有关部门推进“关爱货车司机倡议”、“最美货车司机”推选、“货车司机职业发展与保障行动”、推进货车司机加入工会等工作，表彰货车司机先进事迹、传播行业正能量，吸引社会各界加入，搭建关爱货车司机的公益平台，多方联动关爱货车司机，提高货车司机的社会地位，使道路货运行业成为受人尊敬的行业，货车司机成为令年轻人羡慕的职业，让货车司机体面工作，幸福生活。

送：中央财经委员会办公室，全国人大财政经济委员会，全国政协经济委员会，国务院办公厅（秘书二局、研究室、职转办、督查室），发展改革委（办公厅、规划司、综合司、运行局、体改司、投资司、基础司、产业司、高技术司、环资司、经贸司、价格司），国资委（办公厅、协会党建局、研究局、规划局、法规局、科创局），工业和信息化部（办公厅、政法司、运行局、装备一司、信发司、中小企业局），公安部（办公厅、交管局），民政部（社会组织管理局），财政部（办公厅、经建司、税政司），人力资源社会保障部（办公厅），自然资源部（办公厅、开发利用司），生态环境部（办公厅，大气环境司），住房城乡建设部（办公厅、标准定额司），交通运输部（办公厅、政策研究室、法制司、综合规划司、公路局、水运局、运输服务司、科技司），农业农村部（办公厅，市场与信息化司），商务部（办公厅、政研室、市场建设司、流通发展司、外贸司），应急部（办公厅，安全生产综合协调司），人民银行，海关总署（办公厅、口岸监管司），税务总局（政策法规司、货物和劳务税司、所得税司、财产和行为税司），市场监管总局（办公厅、标准技术管理司、标准创新管理司），统计局，参事室，国研室，网信办，铁路局，民航局，邮政局，银保监会，证监会，国务院发展研究中心，中国社科院（财经战略研究院），国铁集团；各地物流工作主管部门；
