

1728萬貨車司機的“疫情歷險記”，三年了還沒到頭

4月，對許多卡車司機而言，將是接近停滯的一個月。

卡車司機朱文強已經在蘇州境內的一處服務區滯留18天了。每年的11月到第二年清明，是他從湖南運送水果到上海的時段。3月31日，他在上海嘉定卸完一車橙子後，想趕在上海封閉前夕連夜出城，沒想到，江蘇境內各個高速公路都不允許經過上海車輛下車。無奈之下，他停在了蘇州的一個服務區。

同樣滯留的還有在上海閔行區的孟勇。他常年跑浙江—上海專線，由於沒有通行證無法離開上海，他已經在車裏待了20天。而常年跑福建至上海一綫的卡車司機張莉、吉林司機楊清華，都遇到了因為行程碼帶星無法下高速、被勒返的情況。疫情三年，卡車司機群體面臨的不僅是持續的運價下跌、油價上漲、過路費增加等問題，還有“不被尊重”的心理感受。多名卡車司機說，收入相比疫情前下降明顯，因為防疫風險更有着“過街老鼠人人喊打”的耻辱感。

“2020年全行業1728萬貨車司機完成了全社會74%的貨運量和31%的周轉量。”2021年11月，交通運輸部公開了這組數據。中國勞動關係學院教師周瀟說，根據今年3月“中國卡車司機調研課題組”對1801位卡車司機的問卷調查，卡車司機面臨着淨收入低谷的困境，因疫情導致的行程碼帶星、核酸檢測不便、滯留等問題也嚴重影響着卡車司機的工作和生活。

在“世界工廠”不斷擴張的背景下，流通環節的意義越來越凸顯。一輛輛晝夜奔波在路上的載貨卡車，連接起生產企業與消費市場。作為經濟運轉的“大動脈”，卡車司機反映的不只是物流體系的狀態，也是觀察中國經濟的一個切面。

“上海求生”

今年51歲的孟勇已經開了十五六年卡車。他是陝西人，本世紀初到浙江務工，以前開客車，後來覺得卡車更自由，就轉行到現在的物流公司。

他常年跑溫州到上海的專線。上海封城前，他行程碼已經帶星，但當時祇要48小時核酸正常、行程碼正常，仍然可以在溫州下高速裝貨。3月29日，他裝着貨到達上海，就再也沒離開過，以往三四天一趟的行程變成了一個月至更久。

“原本以為幾天就解封了。”孟勇說，到目前為止，他的車從沒動過，停在上海閔行區公司附近，靠方便面和同事偶爾接濟維持生活。

他養的一條名叫“哈密”的小狗，一直跟隨他跑車。哈密以前祇吃狗糧，連麵包都不吃，“現在餓急了，餅乾吃了，方便面也吃了。”

距離孟勇幾十公裏的上海金山區，90後貨車司機丁剛也滯留了二十來天。他以前送快遞，去年自己買了一輛4米2的輕卡貨車，現在每月要還車貸2800元。

往常，丁剛主要跑浙江到上海的城際配送，在貨運平臺上接單。3月28日，他從杭州拉了一批貨到上海。“當時以為浦東封4天，浦西封4天，封幾天也無所謂。”他說，沒想到在上海奉賢困了十幾天，拉了一車貨到金山後，又繼續困在金山。

根據周瀟所在的“中國卡車司機調研課題組”的研究，約一半的卡車司機今年3月在路上滯留了1至3次，8%的人滯留了10次以上。9.4%的人聲稱最長一次滯留達到7天以上。在滯留時間上，4%的受訪者說自己滯留了7天以上。滯留面臨的第一個困難是吃飯。丁剛遇到了一批同樣滯留的司機，他們一行七人把這次經歷稱為“上海求生”，用磚頭砌成柴火竈，放上鐵鍋炒雞蛋、煮方便

面，視頻發到網上，有9萬多個贊。“苦中作樂，”他說。

同樣在“苦中作樂”的還有1984年生的朱文強。他在每年6月到11月從老家徐州拉花生到上海，11月中旬從湖南拉水果到上海，每年，他都有8個月會在上海停留。

3月28日，他從湖南拉了一車橙子，跑了1500公裏到上海，價錢是3000元一趟，比以前2000塊一趟的市場價高了一些，但直到現在，他已經在蘇州的服務區滯留18天了。服務區每天會給滯留的人免費發一瓶水、四個包子。一開始，服務區內盒飯賣40元，菜色也不太好，朱文強便從附近的村民那裏買來番茄、黃瓜、肉等物資，和其他滯留的司機一起做飯。

除了吃飯，收入中斷對卡車司機來說也是難以承受的負擔。朱文強的車貸已經在2019年還清，不過每月需要還房貸，撫養還在上中學的兒子。孟勇在公司每月拿10000元的薪水，妻子女兒都在工作，壓力相對小。即便4月拿不到薪水，至少公司給在上海的司機發的一天50元補貼能拿到，他想“就當這個月休息”。

丁剛的卡車車型小，還貸金額也相對較低，但每月要還2800元車貸，他依然覺得不那麼輕鬆。滯留上海後，他已經跑了兩單貨，一次從奉賢送到金山，現在又從金山送到其他地區。他的通行證在10天內有效，10天後，他會再次面臨沒單子、收入中斷的處境。等到上海解封，他回到杭州，還會隔離14+7天，“上半年差不多就這樣了”。

根據周瀟小組的調研，卡車司機普遍面臨着經濟壓力大的問題。在他們調研的自雇卡車司機群體中，22.7%的司機每月還卡車貸款金額在9000~12000元之間，綜合下來每個月還貸在6000元以上的占比達62%。

調研發現，在自有卡車的司機中，祇有16.3%是用存款買車，向銀行貸款的則超過40%。貸款的特點是門檻低，祇需首付3萬~10萬元，但是還貸期相對較短，一般為2年，這意味着卡車司機剛開始進入這個行業時就需要每月背負五六千元（輕卡）到一兩萬元（重卡）的還貸壓力。

周瀟所在的這個調研小組是由清華大學社會學系沈原教授領銜的學術團隊，自2018年以來接連推出了三部《中國卡車司機調查報告》。學術團隊在三年時間裏先後在北京、四川、山東、河南、安徽等十幾個省市輾轉調查，共訪談包括卡車司機、卡嫂、物流商、裝卸工以及卡車司機組織相關工作人員在內近300人。總訪談時長將近300個小時，此外還對超過1.5萬份問卷進行了統計分析。

很多卡車司機在訪談中都表達了“今不如昔”“越來越難幹”的感覺，他們普遍懷念過去的“好時光”。市場化改革以後，卡車司機是收入較高的藍領職業之一，不少司機說“那個時候收入20萬以上，現在呢也就十來萬”。

沈原等人用“貨運機器人”來形容卡車司機的“趕工遊戲”：卡車司機以車為家，常年在路上，“除了睡覺都在駕駛”，“像機器人一樣拼命趕路或者趕趟數”，“看似自由，實際上却被牢牢捆綁於生產過程，像機器一樣無法停止運轉”。但2000多萬人的“趕工遊戲”，却因為疫情防控被迫停了下來。

“產生了很多‘五星上將’”

除了長時間滯留的駕駛員，仍在運轉的卡車司機也不同程度的遭遇過由於行程碼帶星被勒返、下不了高速等導致效率降低的問題。

吉林司機楊清華今年一直為長春、白城、通遼等地運輸救災物資。在通遼，他跑了4個高速路口才被允許通行。“因為行程卡上有長春和沈陽，其他市區不讓我們進去。”被勒返、無法到達目的地卸貨對於卡車司機來說是一筆不小的損失。這不僅意味着交易未完成、收不了運費，還有一路上的過路費、油費等成本開支。就算是需要滯留在高速路上，也會有卡車司機選擇等待。

在通遼，他找到第四個交通路口才通行，而這還是因為“工作人員太忙，沒有仔細看行程碼”。當時，貨主拿着承諾書進行登記，并把證件押在高速路口。防疫部門把卡車車門貼上封條，再派工作人員全程護送，監督司機全程不下車。

“說白了就是把防疫責任落實到貨主身上，一旦司機下車導致傳染，就會追究貨主的責任。”楊清華說，由於長期處於封控狀態，當時他有種求助無門的緊張感，擔心吃了這頓沒下頓，心裏壓力特別大。最後，他拜托防疫工作人員買了一些食物，才重新出發。

“空車壓力是最大的。”楊清華說，車上有貨時，司機和貨主是拴到一起的，貨主也

會幫忙想辦法，但沒貨時，司機就是孤立的個體，面對防疫政策時更加孤立無援。

2000多萬卡車司機，一旦遇到風險事件，就像一個個孤島。這與卡車司機的群體特點密切相關，中國卡車司機最大的群體特點是“自雇體制”。《中國卡車司機調查報告》指出，絕大多數（71.2%）卡車司機既是小私有者，又是勞動者。“在很多地方，舉債、借貸成為卡車司機要掛靠公司的一個非常重要的動因，因為需要通過公司來借貸，由此造成的後果，就是償債的壓力，是驅動卡車司機超時工作最重要原因之一。”

中國人民大學社會與人口學院副教授閻翔2020年撰文指出，“掛靠僅僅是一種形式上的隸屬關係，卡車司機實際上仍然是自主運營的個體戶。根據沈原等人的調查，卡車司機掛靠公司的比例為55.1%。掛靠之所以成為一種支配性的行業制度，是因為國家政策傾向於運輸業的集約化、規模化經營，因而大部分地方政府明確要求貨運車輛掛靠公司。”

他認為，“掛靠”制度一方面造成了貨運市場準入門檻過低，卡車司機通過掛靠公司可以很方便地取得運營資格，這反過來又導致貨運市場上形成車多貨少的惡性競爭格局。

楊清華發現，行程碼帶星的貨車司機，在貨運市場的議價能力很低。由於不能在城裏裝貨，祇能空車返回，回到高速路口後，需要重新找貨。貨車收入是全家唯一的收入來源，妻子是“卡嫂”，跟他一起跑車。在聯系貨主時，“貨主不願擔風險，車多的是，也覺得帶星的車弄到廠子裏裝貨是很危險的。”楊清華說，最後他空放了400多公裏，找了一車非常廉價的貨，目的地是廣州，“為了去管控更人性化的地方。”

根據周瀟所在課題組的調研，60%的司機目前行程碼處於帶星狀態。由於行程碼帶星要14天後或者中高风险地区降級之後才消失，加上卡車不斷流動，常常出現一個星號消失、另一個星號出現的問題，一些卡車司機戲稱自己是“五星上將”。

遇到同樣情況的還有90後卡車司機張莉，她在物流公司工作，長期從福建送貨至江蘇。她開一輛16米9的掛車，原本3天的行程走了6天，一半時間堵在了高速上。

張莉4月9日晚從福建出發，第二天中午就抵達無錫，但當地由於疫情封控，4個高速路口都封閉了。“高速路口勸返，但我不能回去，公司也不會讓我回去。”她說，繞着江蘇跑了一圈，最遠的一天繞了300來公裏，都沒有高速口放行駕駛員。

從浙江嘉興一直到江蘇無錫，張莉發現一路上有6個服務區都是封閉的。這段時間，她常常在路邊停車休息。有卡車司機認為，按照交通管理規定，司機不能疲勞駕駛，連續行駛4小時後要休息20分鐘，但目前服務區關閉，導致司機沒有地方休息，這和交通管理規定是矛盾的。由於各地防疫政策不同，通行證、核酸證明也互不相認，張莉每次過高速路口都會做核酸。“在高速路口排隊幾個小時做核酸，我說我已經做過核酸，工作人員也不認可。最多的一天我捅了5回鼻子，包括抗原和核酸檢測。”

核酸檢測報告也面臨着時效性不足的問題。“前天中午做的核酸檢測，今天早上才出，但是都要48小時內的，已經過期了。”她說，為了避免核酸檢測報告失效的問題，司機都是盡量多做核酸檢測，也經常給檢測人員打電話提前要核酸證明。

直到新政策出臺，要求地方保證通行，無錫才重新開放高速口。“堵車很嚴重，無錫祇開放了兩個高速口，一個小時祇放6臺車。”張莉說，行程碼帶星的司機還要做抗原檢測，一次15分鐘，也耽擱時間。

等輪到她時，由貨主帶着營業執照和通行證來接應，她的身份證、行駛證都押在高速路口，車門貼上封條，整個過程都由防疫人員視頻錄像。之後，她由防疫部門的工作人員護送進城卸貨，第二天封條完好才能拿回證件。“目前江蘇一些市區重新開放了高速路口。”張莉說，即便行程碼帶星，但持有48小時陰性核酸檢測報告，也可以下高速，通過封條封住車門的方式，保證閉環運輸。

而對於滯留在服務區的朱文強來說，通行證顯得至關重要。“現在行程碼祇有蘇州，也有陰性核酸報告，但接單後和貨主申請蘇貨通（蘇州運輸通行證）還是被拒絕了，目前應該是選擇性批准的。”

“現在是一家人養一臺卡車”

多名卡車司機說，貨運市場近年來一直面臨着運價走低、油價上漲、收入減少的處境。“根據1801份調查結果，35.7%的自雇卡

車司機今年3月份淨收入在3000元以下。”周瀟說，造成收入如此低迷的原因包括運價降低、跑車趟數減少、油價上漲等。

“今年初，可能是貨運行業最低迷的時候。”朱文強說，他從2014年開始跑貨車，今年的收入相比去年同期少了20%，相比前年少了40%。孟勇給公司開車，也同樣面臨着困難的局面，他所在的物流公司從最早的6個搬運工，裁員到現在祇剩2個搬運工。以前他跑7趟能賺1萬元底薪，後來貨運平臺占領市場，價格透明化、競爭激烈、運費降低，跑8趟才能賺1萬塊。

運價在持續走低。“以前（運價）220~230元一噸，現在150元都是高的了。”孟勇說，公司以前有6個老板，現在祇剩下三個，老板都退股了。

跑車效率也在降低。“16.2%的人說3月份相對於2月份跑車趟數減少80%以上。也就是以前一個月跑10趟，現在可能就跑2趟。”周瀟說。對於有穩定客源的朱文強來說，趟數也減少了。2019年，朱文強從湖南到上海每個月能跑5趟，這一兩年每個月都祇能跑三趟半。

武漢司機張濤也有同樣的感受。他在湖北省內跑，以前一個月能跑40多趟，現在勉強跑夠25趟才能保本。以前從武漢到宜昌，一趟單價在1600元左右，現在降到了800~900元。

油價和過路費却在持續走高。“今年油價漲到了7元多，而在2020年，油價才接近5元。”朱文強說，疫情之前卡車司機會選擇以國道為主、高速為輔，節省過路費。現在由於疫情管控，行程碼不符合規定就無法下高速，祇能一直開高速路，過路費就增加了。

“大家都說，以前是一臺卡車養一家人，現在是一家人養一臺卡車。”張濤說，過去他是跑長途跨省運輸，但由於長途收入逐漸降低，他已經祇跑省內運輸。

根據2020年《“疫情下的卡車司機”調查報告》，疫情發生後從事長途運輸的司機相比於疫情發生前下降5.1%。長途卡車司機將運輸方式轉變為短途運輸，而運輸距離的變化同時意味着貨源渠道與工作節奏的改變，這勢必會對卡車司機的工作與生計造成重要影響。

在過去，一輛卡車往往有兩個駕駛員，輪流開車，每個人工資7000~7500元。現在由於養不起兩個駕駛員，“祇留一個駕駛員，工資給你加點”。

根據2021年《疫情一周來卡車司機的工作與生活狀況調查報告》，超過七成的自雇卡車司機認為“運價低”是當時跑車遇到的最主要的困難。孟勇認為，隨着貨運平臺的出現，卡車司機在找貨更便利的同時，也面臨着信息透明、平臺壟斷、運價下跌的問題。

“公路貨運業其實是受技術變遷影響特別大的一個行業。”中國人民大學社會與人口學院副教授閻翔指出，對於今天的卡車司機來說，不管是拉活、接活，還是彼此之間溝通聯繫，以及尋求或組織援助，都是通過各種App、微信群完成的。“互聯網與智能手機在很大程度上重塑了這個行業的組織與運作模式。”尤其是自2014年以來，物聯網、雲計算和大數據技術被大規模引入公路貨運業，互聯網物流平臺崛起，且成為自雇卡車司機尋找貨源的主要渠道。而最大的兩個互聯網物流平臺已經在2018年實現合併，從而占據了平臺市場90%的份額。

從總量上看，互聯網平臺交易祇占整個貨運市場的兩成，但是沈原團隊的《中國卡車司機調查報告》指出，互聯網平臺的興起及其壟斷趨勢已然改變了整個市場的遊戲規則，使得貨運環節的利潤趨於透明，且利潤分配向平臺傾斜。互聯網平臺雖然提高了司機尋找貨源的效率，却壓縮了司機的議價空間，在平臺上多個卡車司機競爭同一個訂單的“搶單”模式，使得運價被不斷壓低。“由此，處於公路貨運體系最底層的卡車司機承擔了行業整體利潤下降的終端壓力。”

“以前沒有貨運平臺的時候，談價格會考慮返程空單，現在接單更方便，返程空單的情況少了，價格自然下降了。”朱文強說，由於以前找貨慢，當時還流行物流停車場，駕駛員在返程找貨途中可以在裏面的賓館、飯店休息。“現在物流停車場都倒閉了，大家都在網上接單，卸完貨隨便找個地方休息，生活質量下去了，錢也沒有多掙。”

不過，朱文強說，4月以來，運價有所上浮，“因為不少司機被滯留或是被隔離，市面上暫時出現了車輛緊張的情況。”

（應受訪者要求，朱文強、張莉、孟勇、丁剛、楊清華為化名）

