2025 年货车司机从业状况调查报告

中国物流与采购联合会

2025 年 7 月

目　录

第一篇　货车司机从业基本情况 2

1、从业年龄总体较大、从业经验较为丰富 2

2、个体经营依然较为普遍 4

3、平台找货日益普遍，线上线下相互结合 5

4、工作强度总体偏高 6

5、运费水平整体偏低 8

6、收入水平相对较高、收入满意度较低 9

7、社会保障和参保比例稳步提升 11

8、司机职业病现象较为普遍 12

9、安全技能培训有序推进 13

10、司机入会和党建意愿比较强烈 14

11、社会保障服务需求较强 16

12、收入预期相对谨慎，大部分司机仍会继续开车 17

第二篇　货车司机货运纠纷专题 19

1、司机运费纠纷最为常见 19

2、优化交易规则诉求明显 21

3、纠纷解决渠道以协商为主 24

4、纠纷解决完成度有待提高 24

5、货运保险有待进一步普及 25

第三篇　数字货运平台使用专题 26

1、平台使用频率差异较大 26

2、平台货源占比稳步增长.....26
3、平台使用功能相对集中.....27
4、平台核心优势较为突出.....28
5、市场交易中多方矛盾交织.....29
6、司机保障服务需求多样.....30
7、防止恶性竞争诉求强烈.....31
第四篇　司机之家使用专题.....33
1、高速公路服务区是主要使用地点.....33
2、司机之家服务使用频率较高.....33
3、救援、维保和医疗服务需求较强.....34
4、基础生活服务接受收费.....35
第五篇　公路货运营商环境专题.....36
1、公路执法和规范治理问题突出.....36
2、货车通行依旧难以满足需求.....37
3、打击“套路贷”诉求强烈.....37
4、行业期待规范治理和防范“内卷式”竞争.....38

当前，我国是全球最大的公路货运市场，公路货运承担了全国七成以上的货运量，保障了我国经济命脉的畅通稳定。我国3800万货车司机是公路货运市场的就业主体，货车司机的从业状况和权益保障是行业高质量发展的重要体现。各部门出台各项政策措施，切实维护货车司机合法权益。会员单位、行业企业推出公益服务项目，关心关爱货车司机群体。

为了解政策落实情况和项目实施效果，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，中国物流与采购联合会联合有关单位组织开展了“2025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、货拉拉、传化智联、物泊科技、赤湾东方、狮桥物流、上海申丝、运友物流、电动物流世界、中国物流与采购网、《中国物流与采购》杂志、现代物流报、掌链传媒等多家会员单位和有关媒体支持，共回收有效问卷5936份。

此次调查对货车司机从业基本情况进行数据分析，反映货车司机从业真实面貌和就业变化情况，为政府部门制定相关政策措施、行业组织提供针对性服务以及各类企业优化运营管理提供参考。同时，本次调查对货运纠纷解决、数字货运平台、“司机之家”服务、市场营商环境进行了专题调查：

第一篇　货车司机从业基本情况

1、从业年龄总体较大、从业经验较为丰富

调查数据显示，36-45 岁的货车司机占比最高，为 42.30%。其次是 46-55 岁的司机，占比为 42.08%。两者合计 36-55 岁的司机占比 84.38%，超过八成，显示货车司机从业年龄总体偏大。

与上年调查相比，46 岁以上货车司机占比增加，35 岁以下货车司机占比进一步下滑，显示行业对年轻从业者吸引力不足。

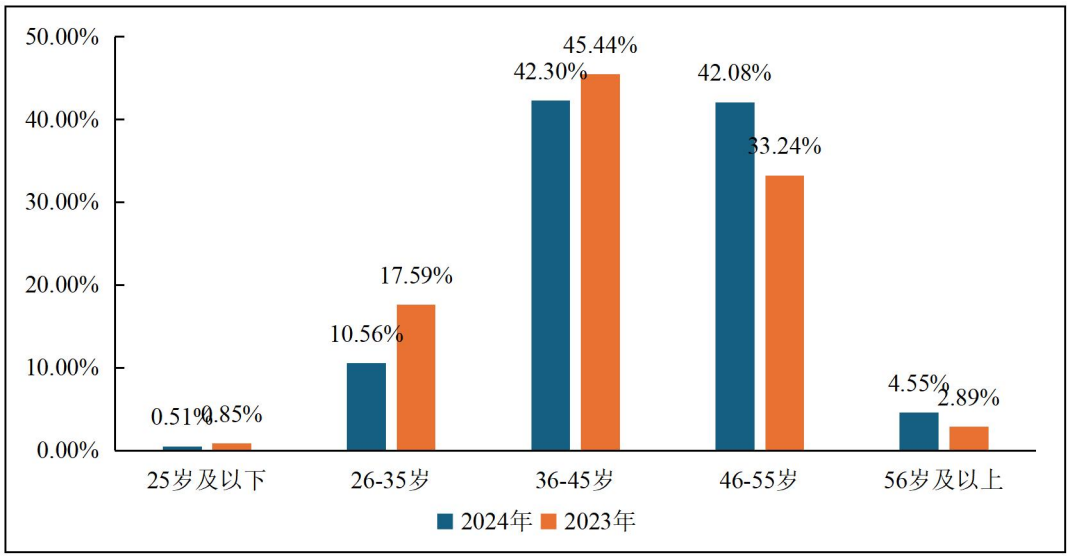

图 1　调查司机从业年龄对比情况

调查数据显示，从业年限在 21 年以上的货车司机占比最高，达 28.02%。其次是从业年限在 11-15 年、16-20 年的司机占比分别为 20.64%和 20.75%。三者合计，从业年限在 11 年以上的货车司机占比 69.41%，接近七成，显示货车司机职业稳定性较高。

从业年限在 5 年以下的货车司机占比为 13.04%，较上年调查下降近 6 个百分点，显示新进入市场的货车司机有所减少。

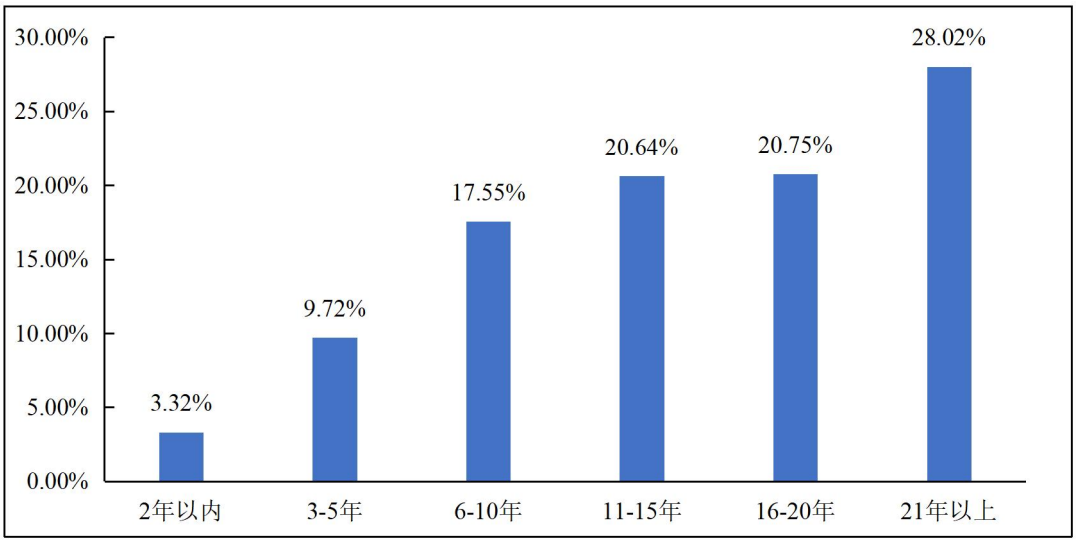

图 2 调查司机从业年限分布情况

调查数据显示，64.52%的货车司机持有 A2 驾照，占比最高。持有 B2 驾照的货车司机占比为 24.19%，位居第二。货车司机普遍具有驾驶中重型货车专业技能。

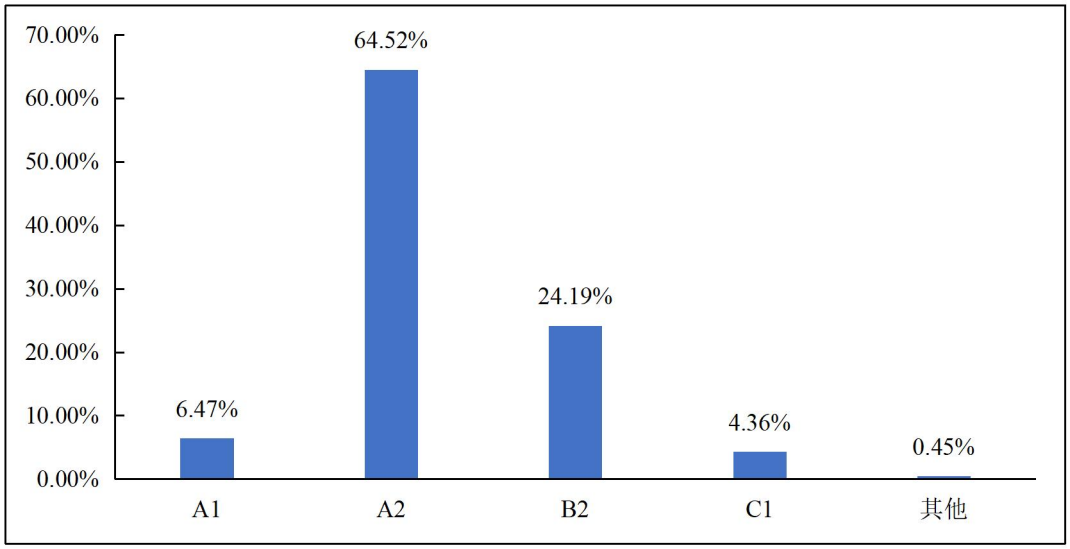

图 3 调查司机驾照分布情况

调查数据显示，近一半的货车司机主要从事长途运输，近四成左右的货车司机以省内运输为准，一成左右的司机主要从事城市配送。

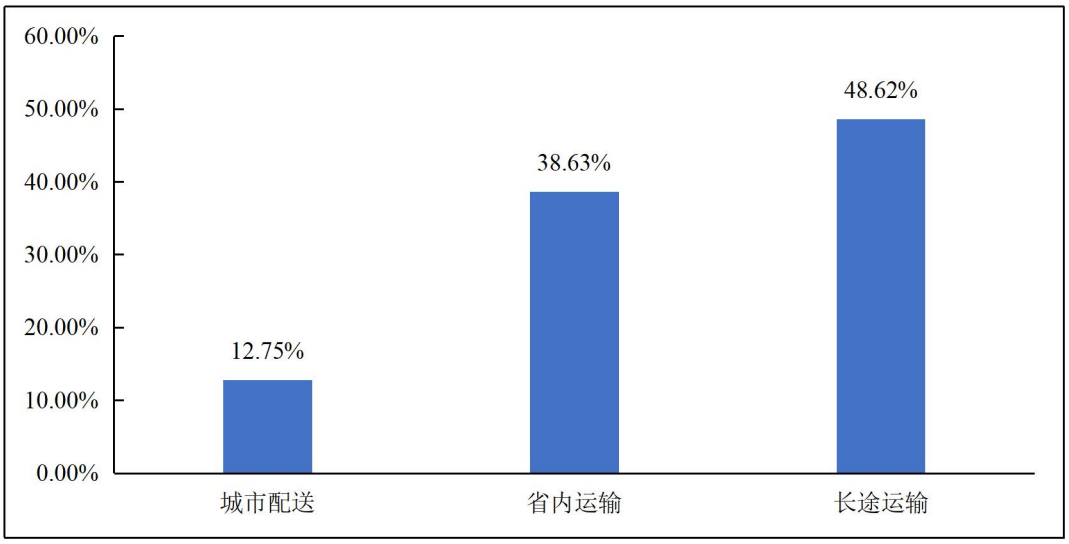

图 4 调查司机主要从事运输类型分布情况

2、个体经营依然较为普遍

调查数据显示，个体经营的货车司机占比 60.83%，超过六成，市场抗风险能力较弱。在个体司机中，超过三成的有车贷。挂靠经营的占比 55.58%，仍然较为普遍，存在合规经营风险。

受雇驾驶的司机占比 35.16%，超过三分之一。受雇驾驶司机主要受雇于车队，获取工资而不是运费收入。受雇驾驶司机较上年调查有所增加，从业稳定性有所增强。

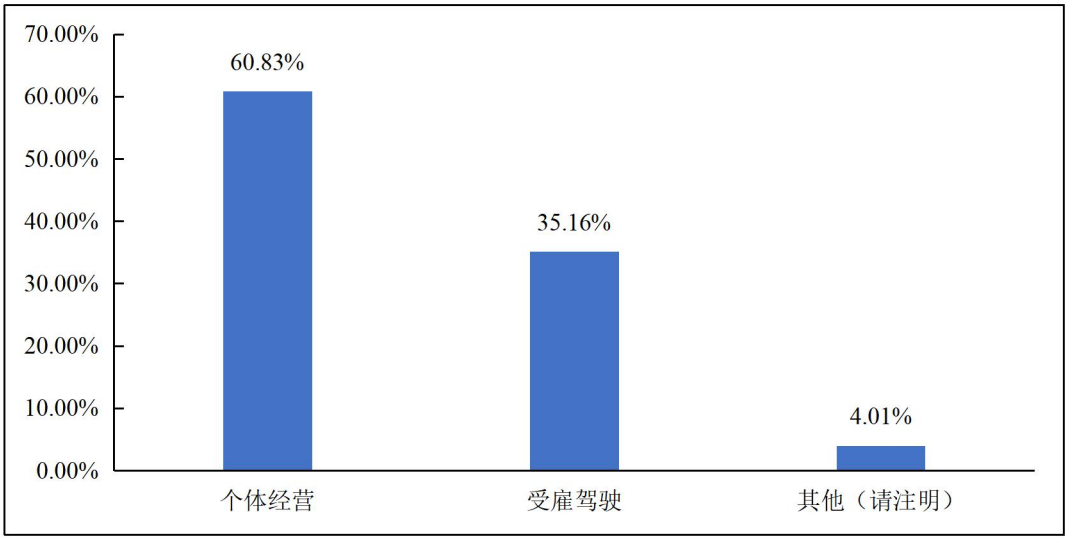

图 5 调查司机经营属性分布情况

3、平台找货日益普遍，线上线下相互结合

调查数据显示，在个体经营的货车司机中，65.55%的没有稳定的货源，较上年调查出现小幅上升。28.88%的有单边货源。仅有5.57%的个体经营司机拥有双边稳定货源，与上年调查基本持平。显示个体经营司机货源不太稳定，经营风险有所加大。

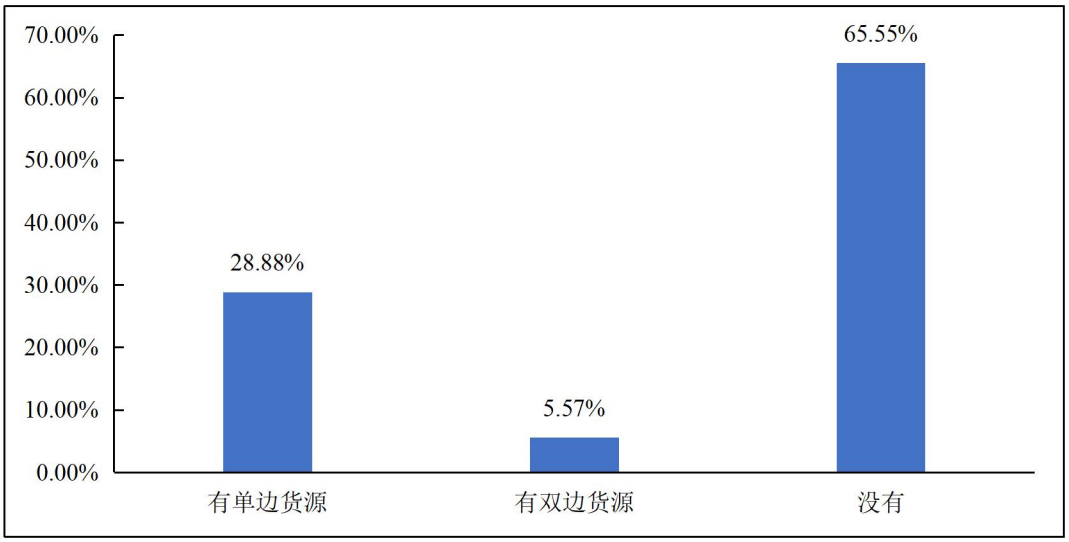

图 6 个体经营司机货源稳定性分布情况

调查数据显示，货车司机借助多渠道寻找货源，57.44%的个体经营司机通过数字货运平台找货。其次是通过朋友或微信圈介绍获取货源的，占比为 46.28%，再次是通过固定的货主企业或货运公司来寻找货源的，占比为 35.75%。最后是通过到配货站或货运中介找货的个体经营司机，占比为 29.30%。调查数据显示，65.06%的货车司机通过线下多渠道找货。

线上货源渠道被广大司机接受，传统线下货源渠道仍是重要来源，线上线下相结合拓宽了货源，正在成为市场常态。

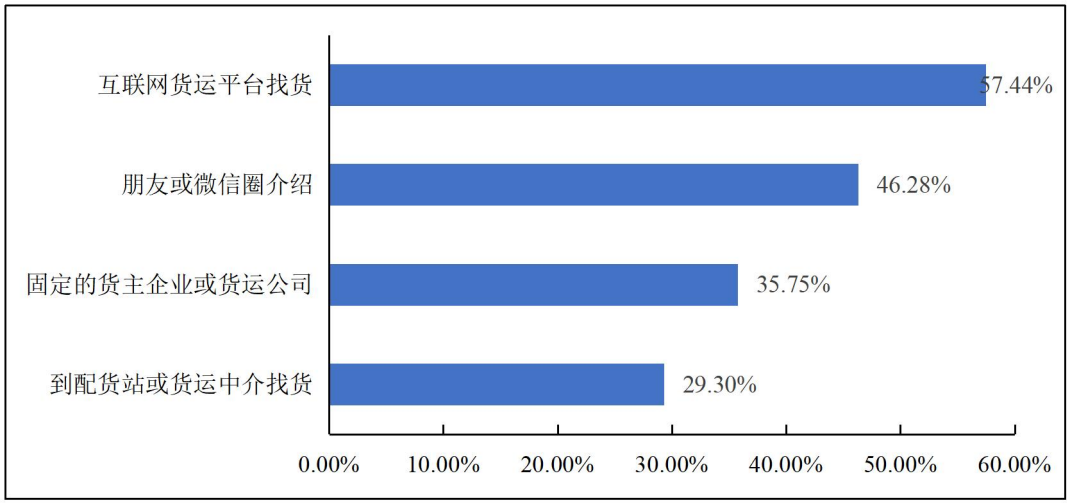

图 7 个体经营司机货源来源分布情况

4、工作强度总体偏高

调查数据显示，近四成的货车司机月均出车天数在 26 天及以上，近三成司机月均出车天数在 21-25 天，工作强度普遍偏高。

对比个体经营司机和受雇驾驶司机的数据显示，近六成的受雇驾驶司机月均出车时间在 26 天及以上，而仅有不足三成的个体经营司机月均出车天数在 26 天以上。近三成的个体经营司机月均出车天数在 11-20 天，还有一成的个体经营司机月均出车天数在 10 天以下，明显高于受雇驾驶司机。显示个体经营司机相比受雇驾驶司机工作灵活性和自由度更强，同时也反映个体司机工作稳定性偏弱。

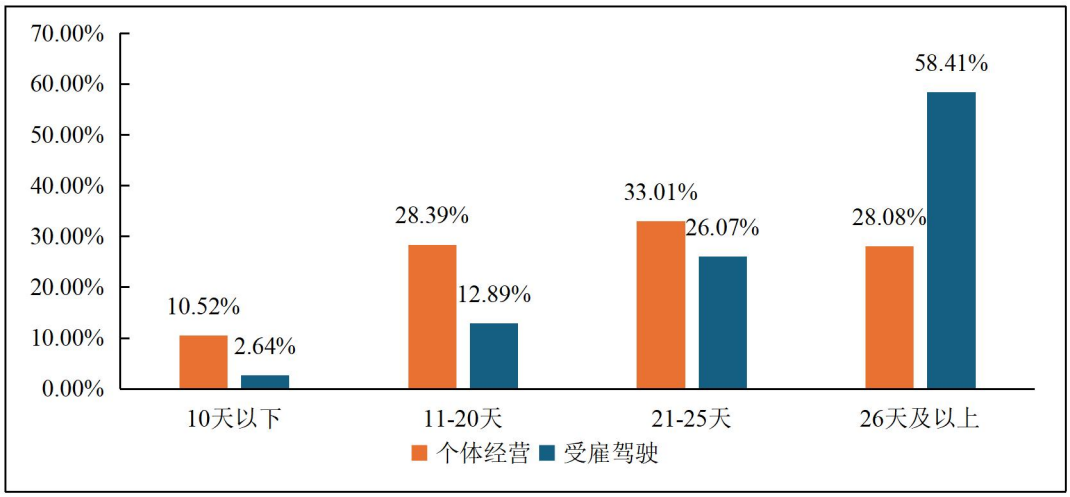

图 8 调查司机月均出车天数分布情况

从每天工作时间来看，调查数据显示，超过三分之一的货车司机工作时间在 12 小时以上。其中，个体经营货车司机占比 41.46%、受雇驾驶司机占比 34.93%。一半以上的货车司机工作时间在 10 小时以上，其中，个体经营司机占比为 62.31%、受雇驾驶司机占比为 54.43%。货车司机工作时间普遍超过 8 小时，个体经营司机相比受雇驾驶司机工作强度更大。

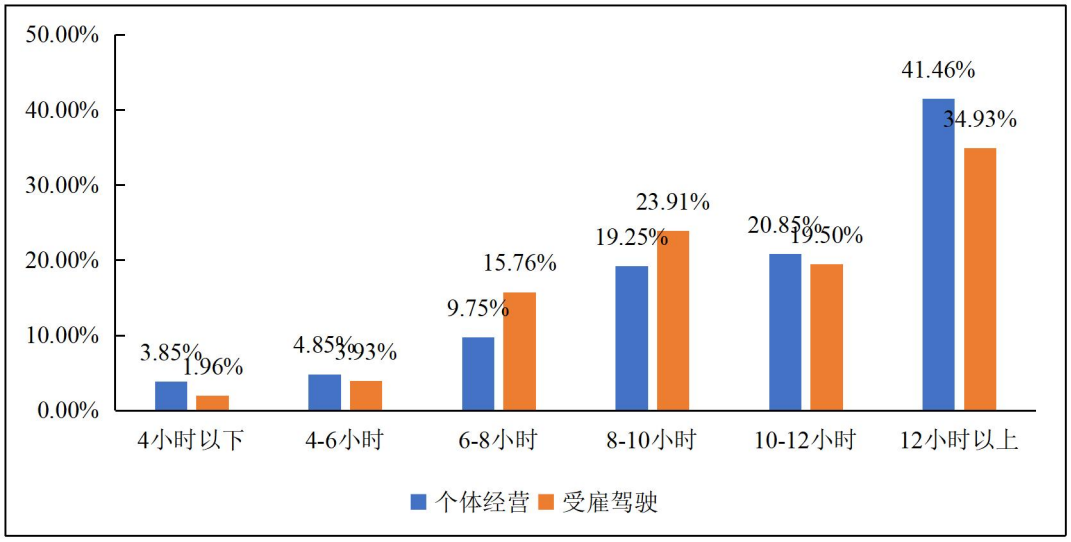

图 9 调查司机每天工作时间分布情况

调查数据显示，货车司机每日无效等待时间偏长。其中，个体经营司机相比受雇驾驶司机等待时间更长。55.11%的个体经营司机等待时间在 5 小时以上，78.82%的个体司机等待时间在 3 小时以上，占用了大量有效工作时间。这也在一定程度上解释了个体经营司机工作时间更长的原因。

相比之下，受雇驾驶司机等待时间在 8 小时、5 小时以上的分别占 31.53%和 53.43%。还有 46.57%的受雇驾驶司机等待时间在 3 小时以内。受雇驾驶司机相比个体经营司机等待时间更短，主要受益于车队运输的组织化和集约化。

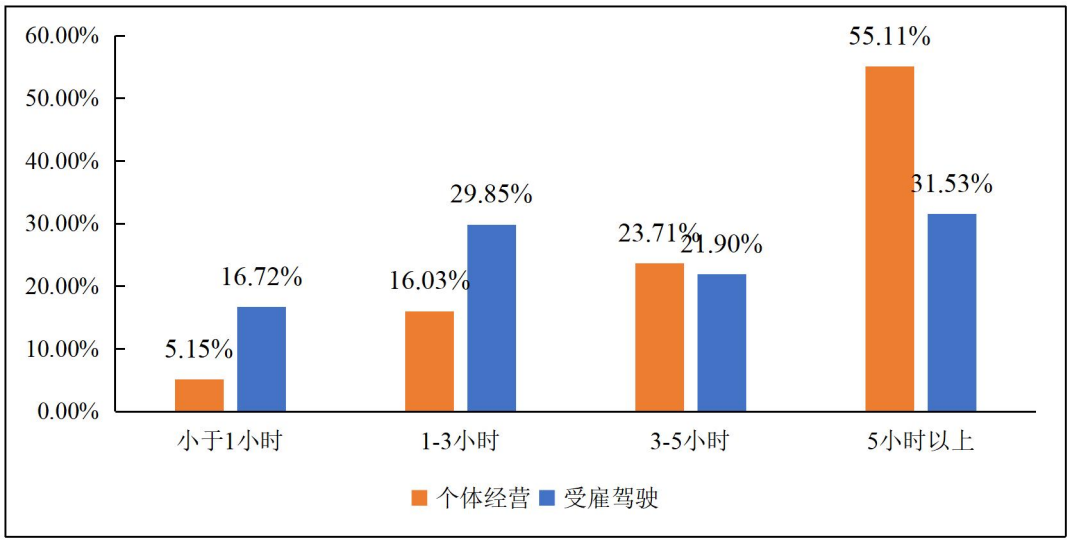

图 10 调查司机每天货源等待时间分布情况

5、运费水平整体偏低

调查数据显示，绝大多数货车司机认为目前的运费水平普遍偏低。其中，个体经营货车司机反映更加强烈，占比高达 94.05%，超过九成。受雇驾驶货车司机虽然不直接参与运费磋商，但仍有77.48%的认为运价偏低。

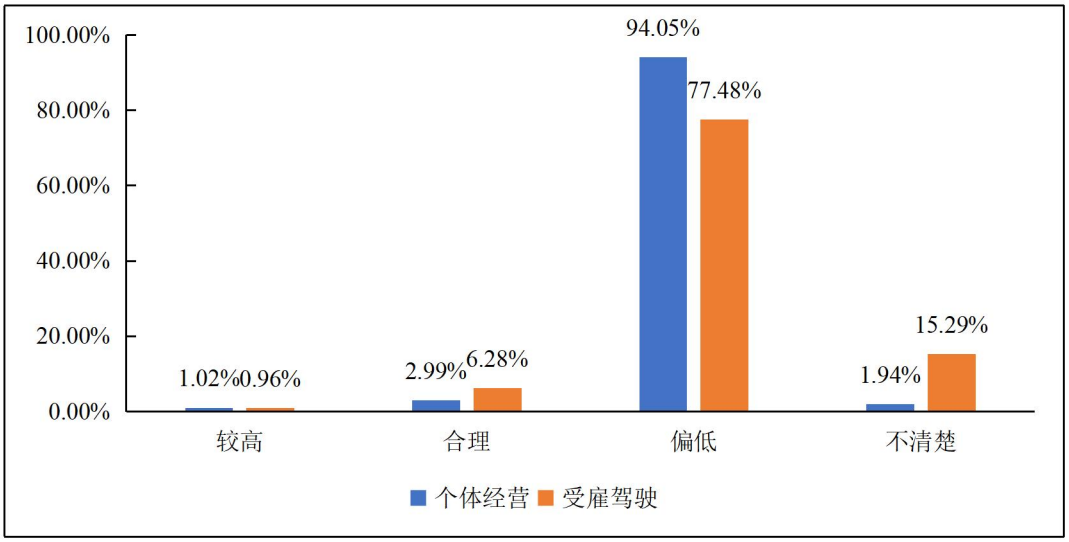

图 11 调查司机对目前运费水平反馈情况

调查数据显示，货车司机遇到的货运纠纷主要集中在拖欠运费，占比 75.77%，远高于其他纠纷。装卸车等待超时、押车纠纷、放空纠纷、禁区行驶等合同约定纠纷也较为普遍。

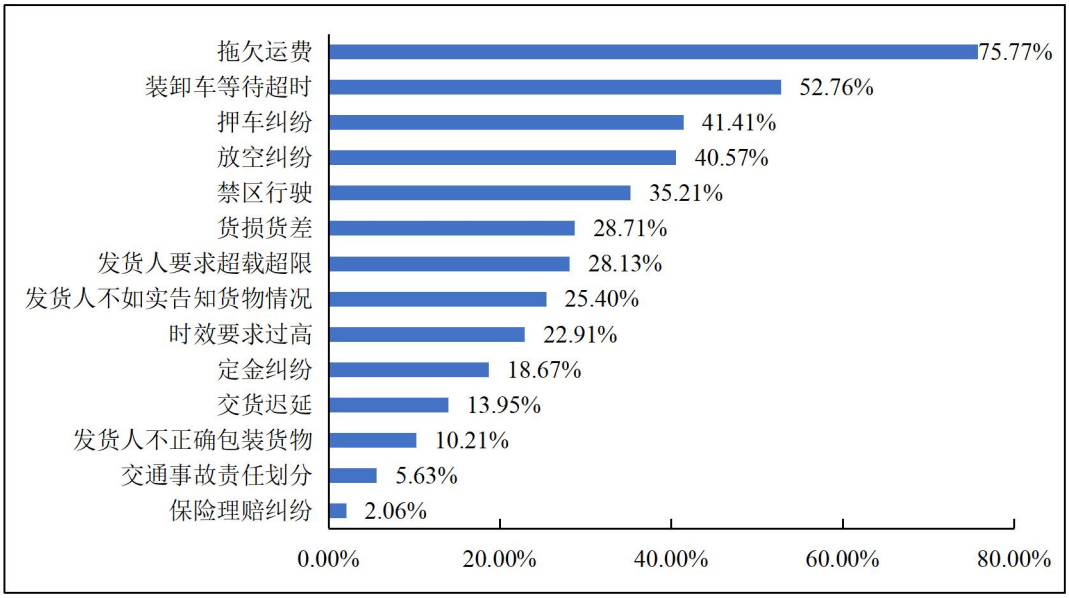

图 12 调查司机遇到的货运纠纷类型分布情况

6、收入水平相对较高、收入满意度较低

调查数据显示，货车司机月均收入集中在 5000-8000 元，在蓝领群体中处于中等偏上水平。其中，受雇驾驶货车司机的收入主要集中在 5000-8000 元，占比 37.09%，其次是 8000-10000 元，占比 29.80%，两者合计收入在 5000-10000 元的受雇驾驶司机占比 66.89%。

个体经营司机收入相对分散，收入在 5000-8000 元的，占比 25.89%，其次是 8000-10000 元的，占比 22.54%，第三是 3000-5000 元的，占比 19.22%，还有 10000-15000 元的较高收入水平，占比 14.76%。

总体来看，受雇驾驶货车司机收入相对集中，个体经营货车司机收入更加分散。高收入水平的个体经营司机占比更多。但是个体司机为获取更多的收入付出了更多的工作时间和等待时间，劳动强度进一步加大。

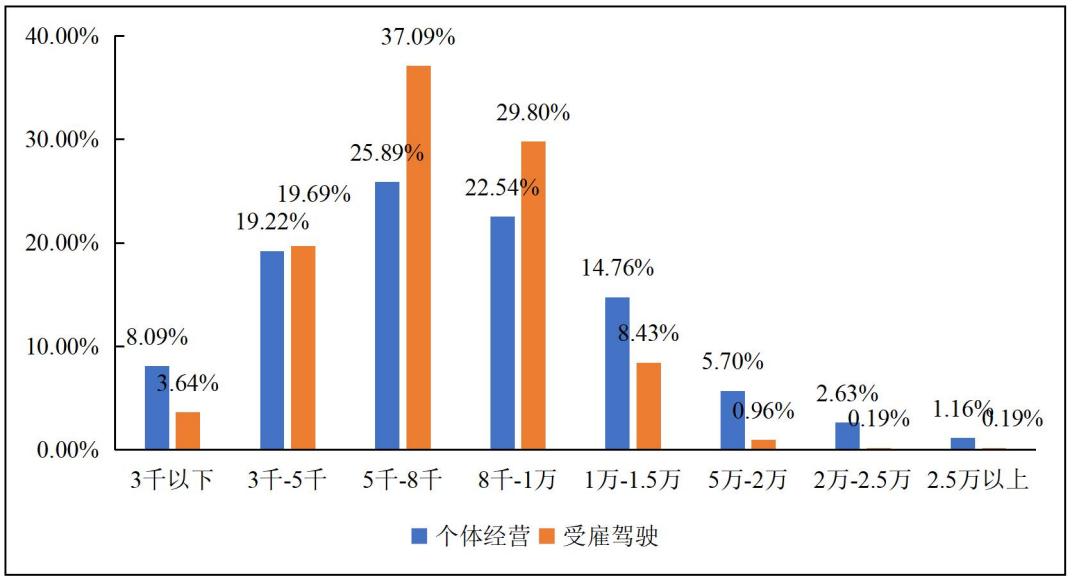

图 13 调查司机月均收入水平分布情况

（注：个体经营要扣除路桥费、燃料费、维修、轮胎等主要成本）

调查数据显示，货车司机普遍反映 2024 年整体收入较 2023 年出现下降。其中，个体经营司机反馈收入减少的接近八成，受雇驾驶司机在一半左右。

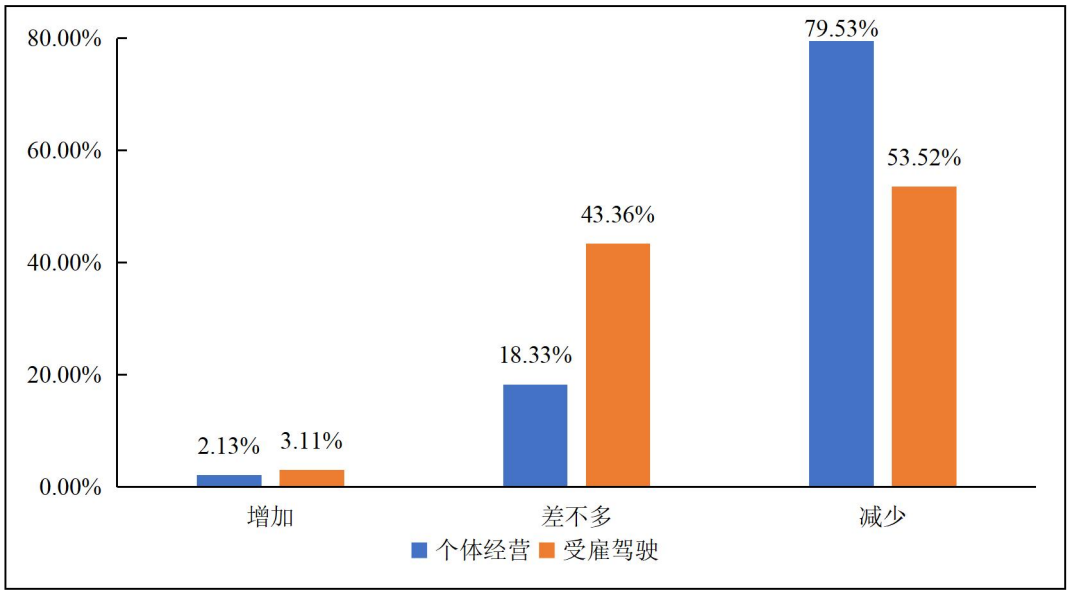

图 14 调查司机 2024 年收入较去年变化情况

调查数据显示，货车司机对于 2024 年的整体收入总体不满意。其中，60.45%的个体经营货车司机对于收入水平不满意，远高于受雇驾驶货车司机，显示个体经营司机相比受雇驾驶司机对于收入满

意度更低。

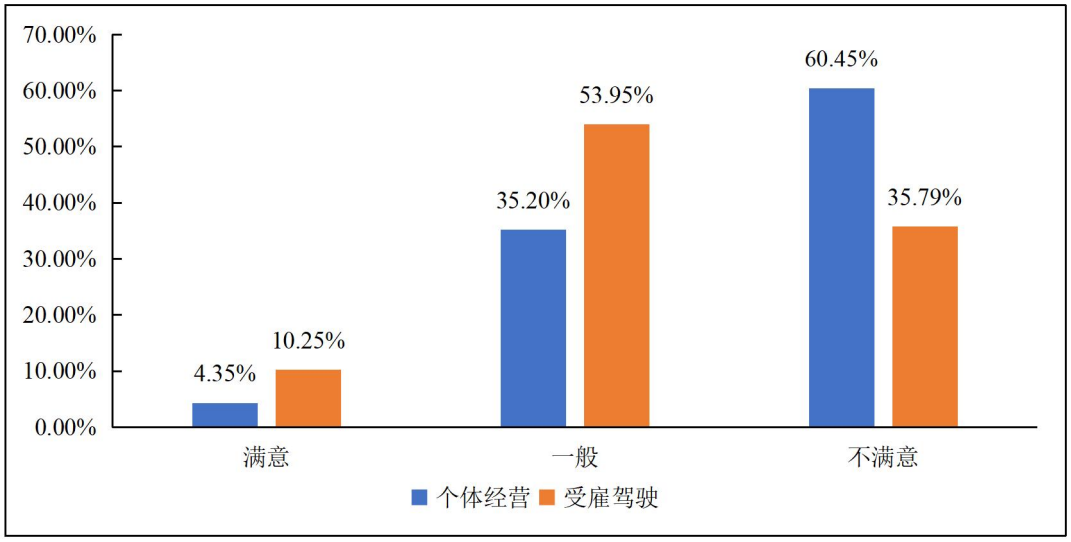

图 15 调查司机 2024 年收入满意度分布情况

7、社会保障和参保比例稳步提升

调查数据显示，货车司机参加社会保险以新农合养老和医疗保险为主，达到 52.63%。32.24%的货车司机参与了城镇职工基本养老和医疗保险。22.02%的货车司机选择以灵活就业人员身份自行购买养老和医疗保险，19.39%的货车司机选择自己购买商业保险。还有少部分货车司机参加平台试点的职业伤害保险。仍有 15.08%的货车司机未参加任何形式的社会保险，社会保障覆盖面仍待提升。

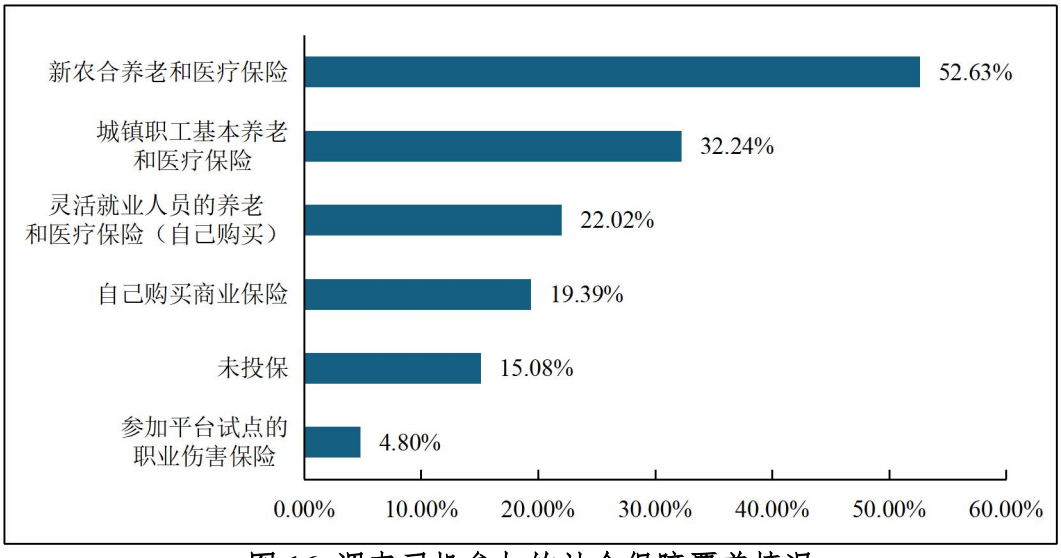

图 16 调查司机参加的社会保障覆盖情况

8、司机职业病现象较为普遍

调查数据显示，七成以上的货车司机患有职业病。在患病司机中，九成以上货车司机因长时间驾驶，患有颈椎病、腰椎病，近七成的货车司机因饮食不规律等，患有胃病。三成左右的货车司机患有不同程度的高血压和噪音性耳聋等其他职业疾病。

随着货车司机年龄的增长，职业病的危害日益显现，司机“因病致贫”乃至“因病猝死”风险加大。

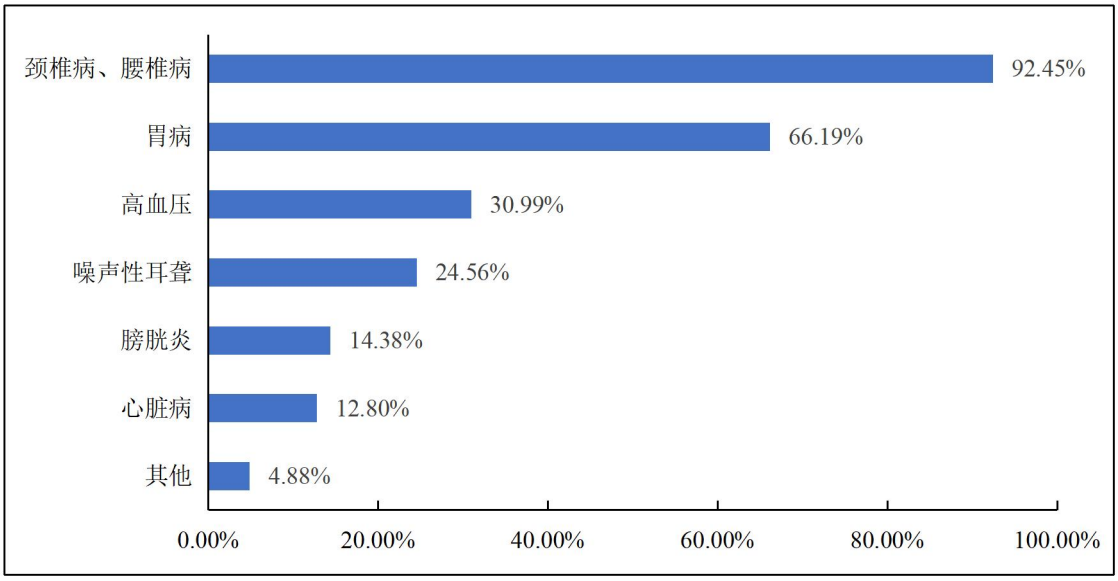

图 17 调查司机患有职业病的分布情况

调查数据显示，六成左右的货车司机做过体检，但仍有四成的货车司机没有做过体检，在个体司机中，48.55%的没有做过体检，需要加大体检普及力度。

在体检司机中，66.06%的货车司机为个人自发体检，27.41%的参加所在单位组织的员工体检。其中，受雇驾驶司机基本参加了所在单位组织的员工体检或者个人自发的体检。

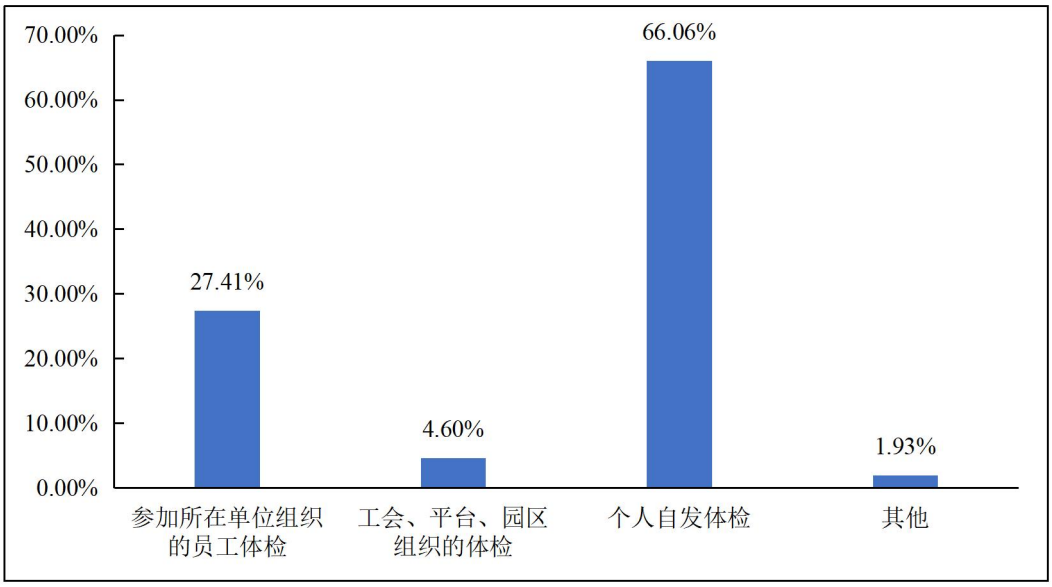

图 18 调查司机体检渠道分布情况

9、安全技能培训有序推进

调查数据显示，七成以上的货车司机参加过安全技能培训。其中，近六成的货车司机参加其所属公司组织的安全技能培训，四分之一的货车司机参加政府部门组织的安全技能培训，还有不足一成的货车司机参加园区、平台和协会组织的安全技能培训。在个体司机中，参加过安全技能培训的占比为 65.22%，明显低于受雇驾驶司机的 86%。

在参加过培训的司机中，40.77%的货车司机表示安全技能培训很有用。25.77%的司机表示对工作技能提升略有作用，13.95%的司机表示安全技能培训没太大作用，安全技能培训工作有待加强。

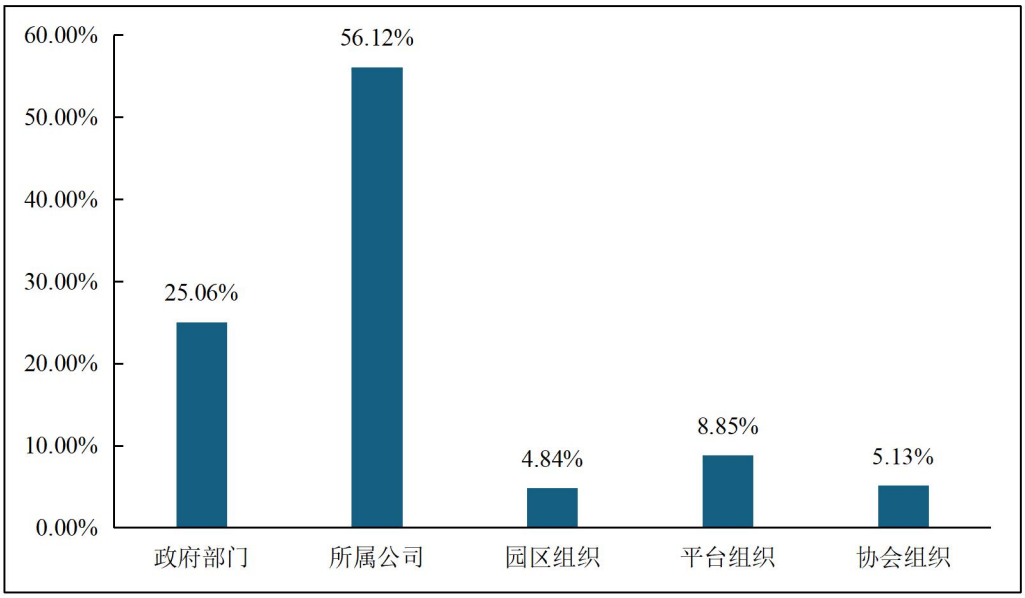

图 19 调查司机参加安全技能培训分布情况

10、司机入会和党建意愿比较强烈

调查数据显示，32.8%的调查司机已经加入各级工会，较上年调查增加近 10 个百分点。33.14%的调查司机表示有意愿加入工会，两者合计，超过六成的货车司机已加入或愿意加入工会，司机入会意愿较为强烈。

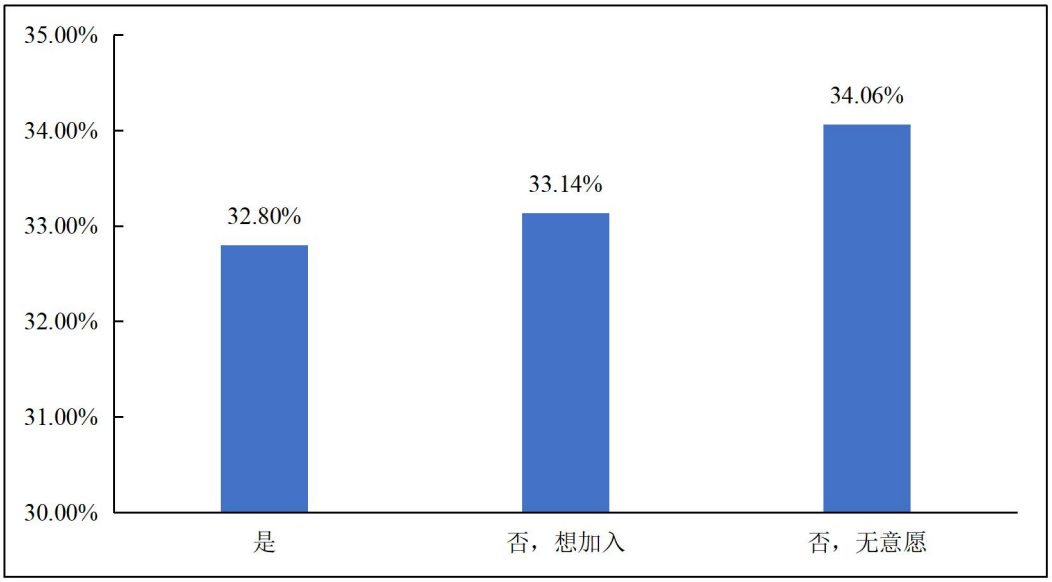

图 20 调查司机加入工会意愿分布情况

调查数据显示，59.29%的货车司机参加过党建活动，较上年调

查增长 14 个百分点，29.18%的货车司机愿意参加党建活动，较上年有所增长。货车司机参与党建较为积极。

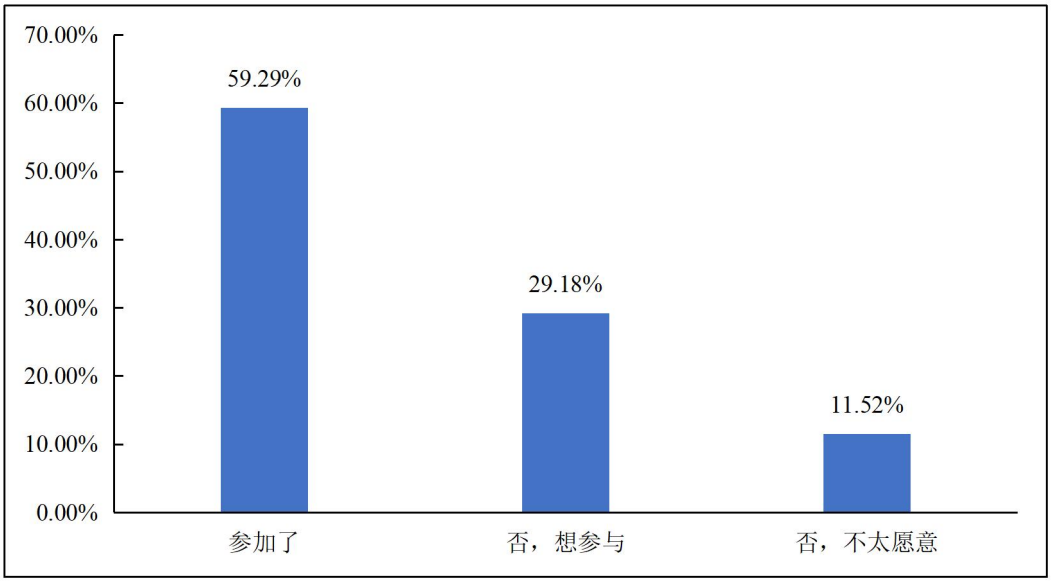

图 21 调查司机参加党建情况

11、社会保障服务需求较强

调查数据显示，对最困扰货车司机的社会保障问题，反映最多的是工作时间长、休息少，占比 70.27%，其次是职业风险大、社会保障难，占比 59.50%，第三是不受尊重、社会地位低，占比 57.93%。困扰货车司机的社会保障问题相对集中，是影响货车司机职业吸引力的重要因素。

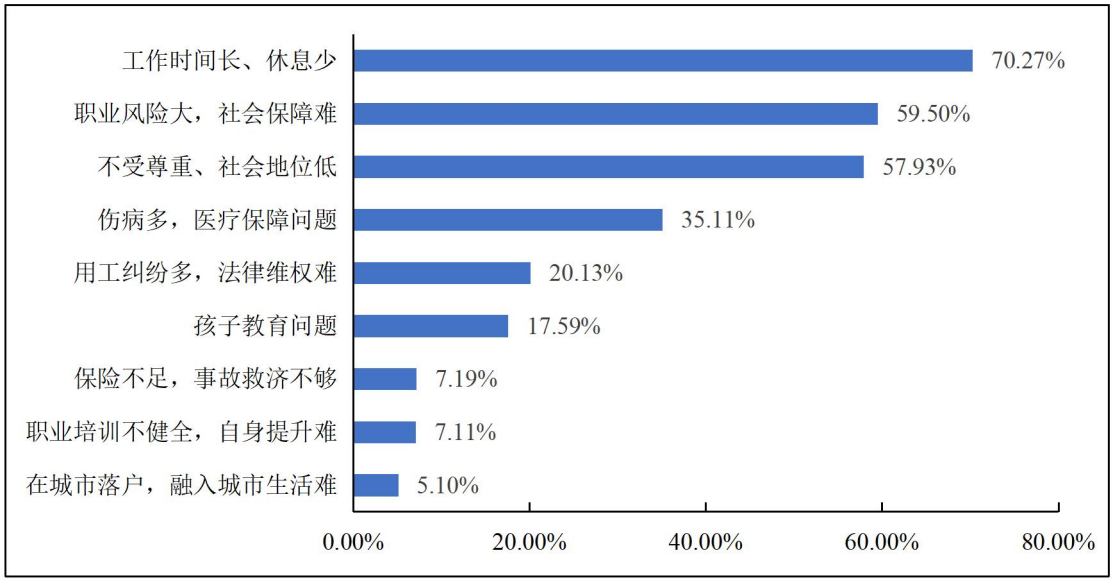

图 22 调查司机目前最困扰的社会保障问题分布情况

调查数据显示，货车司机需要的社会保障服务，需求最迫切的是法律援助服务，占比达到 50.49%，远高于其他服务需求，反映货车司机特别是个体司机对于法律援助需求强烈。其次是纠纷协调服务和应急救援服务，分别占比 35.70%、34.27%，均超过三分之一。第三是公益体检服务、困难帮扶服务，分别占比 28.07%和 27.96%，均接近三成。

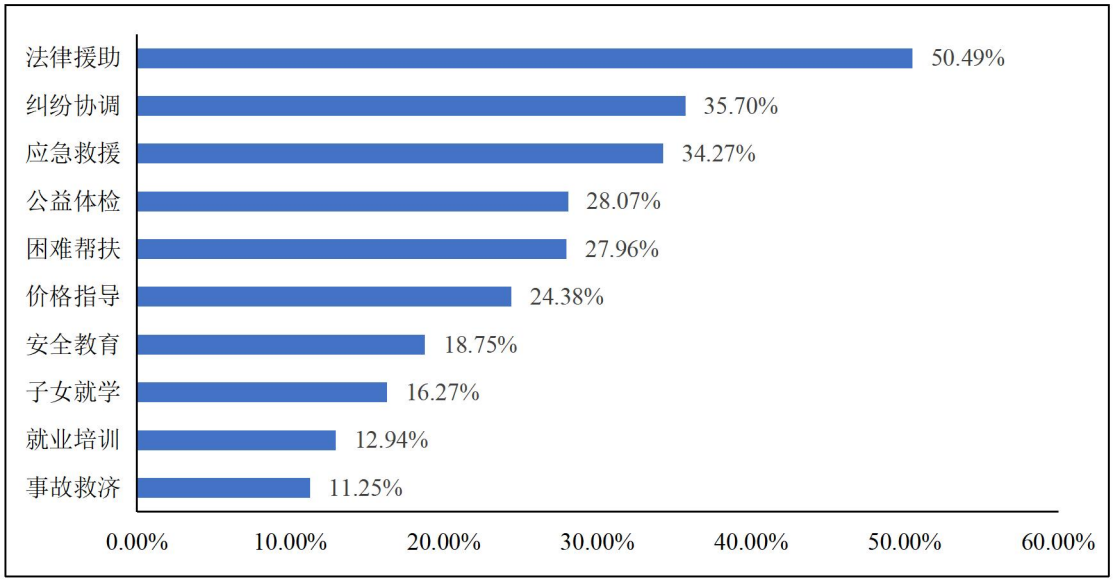

图 23 调查司机需要的社会保障服务分布情况

12、收入预期相对谨慎，大部分司机仍会继续开车

调查数据显示，对于 2025 年的收入预期，货车司机保持相对谨慎态度，61.22%的司机表示收入预期会减少。其中，71.42%的个体经营货车司机预期收入会减少，远高于受雇驾驶货车司机的 46.38%，显示个体经营货车司机相比于受雇驾驶司机，对于未来收入预期更加不乐观。

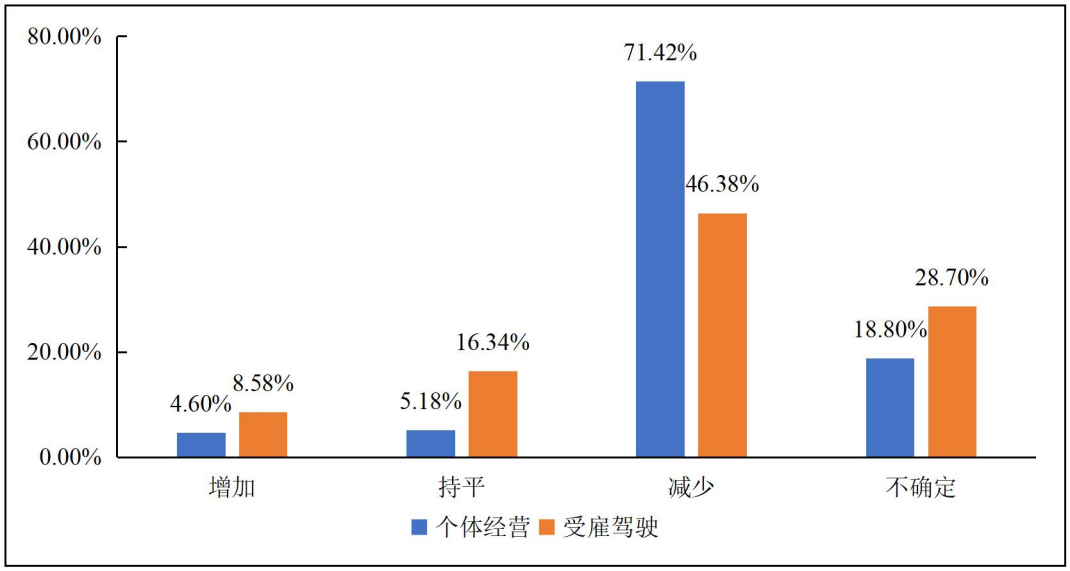

图 24 调查司机对 2025 年收入预期分布情况

调查数据显示，半数左右的货车司机未来仍希望继续开车，四

成货车司机表示未来边开边看，不足一成的货车司机正在计划转行。在有意愿或计划转行的货车司机中，46.32%的货车司机不清楚是否会有和当前收入相当的就业机会。

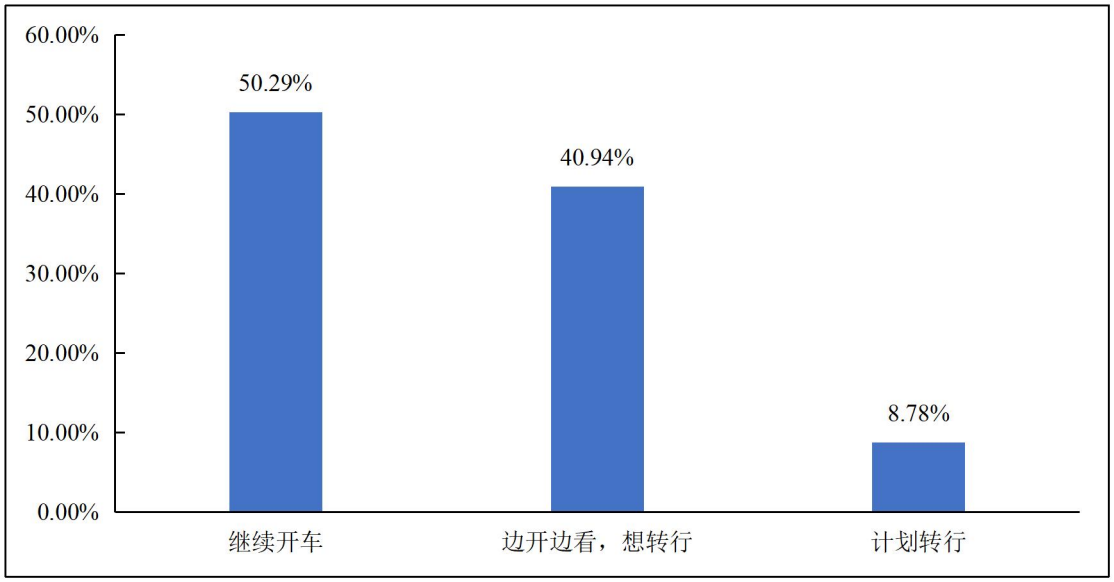

图 25 调查司机未来开车意愿分布情况

第二篇　货车司机货运纠纷专题

当前，拖欠运费等货运纠纷是影响货车司机权益的重要问题。调查数据显示，有半数左右的货车司机遇到过各类货运纠纷。为此，本次调查就遇到过货运纠纷的货车司机进行专题调查。

1、司机运费纠纷最为常见

调查数据显示，货车司机的货运纠纷最主要的是拖欠运费导致的纠纷，占比达到75.77%，显示这一问题较为普遍。调查显示，货源主要来自数字货运平台的司机反映拖欠运费的占比为65.97%，低于市场总体水平。

合同约定纠纷也是较为普遍的问题。其中，一是超过一半的司机遇到过装卸车等待超时纠纷，占比52.76%，货车司机反映，往往等待一天还没有装完货物，影响了司机正常经营。二是超过四成的货车司机反映遇到过押车纠纷和放空纠纷，收货人往往把货车当成临时仓库，卖完货才让司机离开。发货人等司机到达又无故取消订单导致司机放空。三是三成左右的货车司机反映存在禁区行驶纠纷、货损货差纠纷和超限超载纠纷，由于没有明确合同约定，出现这些违章或损失时司机往往需要额外支付罚款，由于各方责任不清导致出现纠纷。综合各类货运纠纷来看，纠纷的发生往往与合同约定的不规范有关。

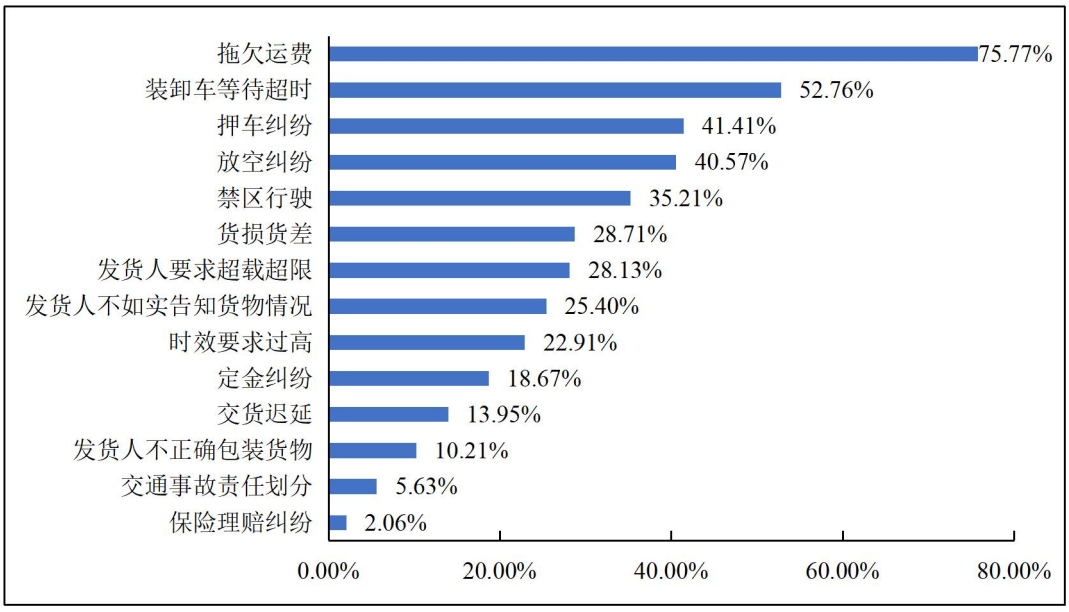

图 26 调查司机遇到的货运纠纷类型分布情况

对于拖欠运费的主要原因，一是货主账期与司机支付周期错位。调查数据显示，反映货主为占用资金无理由拖欠的占比最多，达到54.73%；其次是货物送达后拒不支付运费，占比 45.97%；第三是货主因经营困难拖欠运费，占比 43.73%。据货主反映，与运输企业的运费往往有 15-30 天的账期，有的账期在 30-60 天。个体经营货车司机的运费中有大量的垫付资金，如油费、通行费等，司机作为个体经营，资金垫付压力较大，往往需要尽快收到运费。司机可接受的支付周期与企业账期出现差距，这也是司机认为运费被拖欠的重要原因。

二是在运输过程中出现问题扯皮而导致的运费拖欠也较为常见，如以货物破损、时效没有达到等理由拖欠运费，占比 27.38%。此外，由于合同缺失导致的运费拖欠，如司机与货主间没有正式的合同，口头约定不承认导致拖欠，占比 22.27%。三是因超载超限或出现事故等被罚款或出现损失，对于罚款和损失谁来承担没有明确，出现转嫁司机导致的运费拖欠。

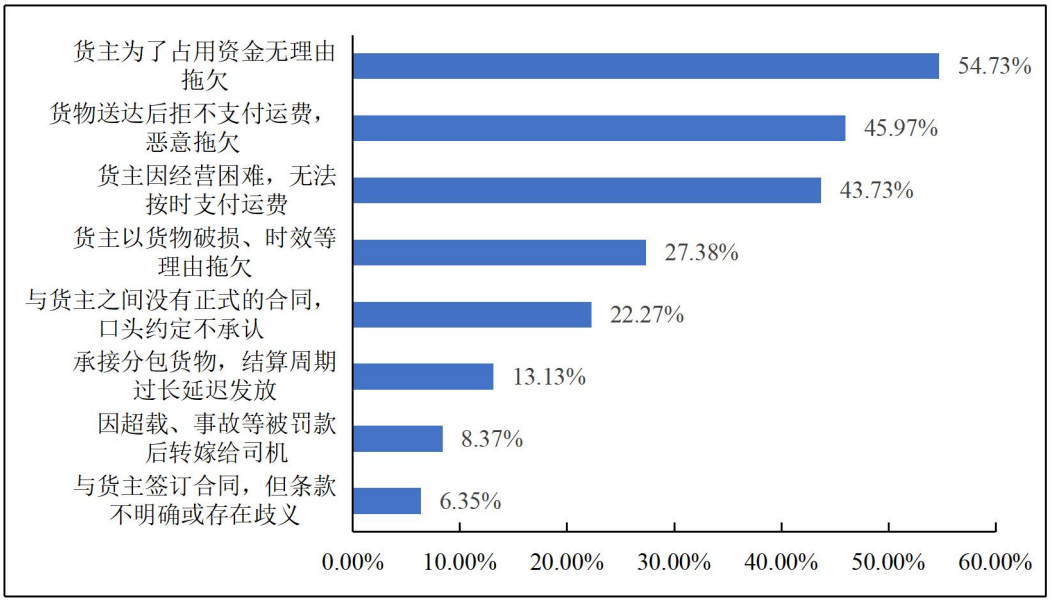

图 27 调查司机遇拖欠运费纠纷的原因分布情况

2、优化交易规则诉求明显

（1）运费支付周期诉求集中

调查数据显示，81.4%的货车司机可接受 7 个工作日以内的运费支付周期，运费支付周期诉求相对集中。主要是个体经营货车司机的运费中有大量的垫付资金，如油费、通行费等，司机作为个体经营，资金垫付压力较大。

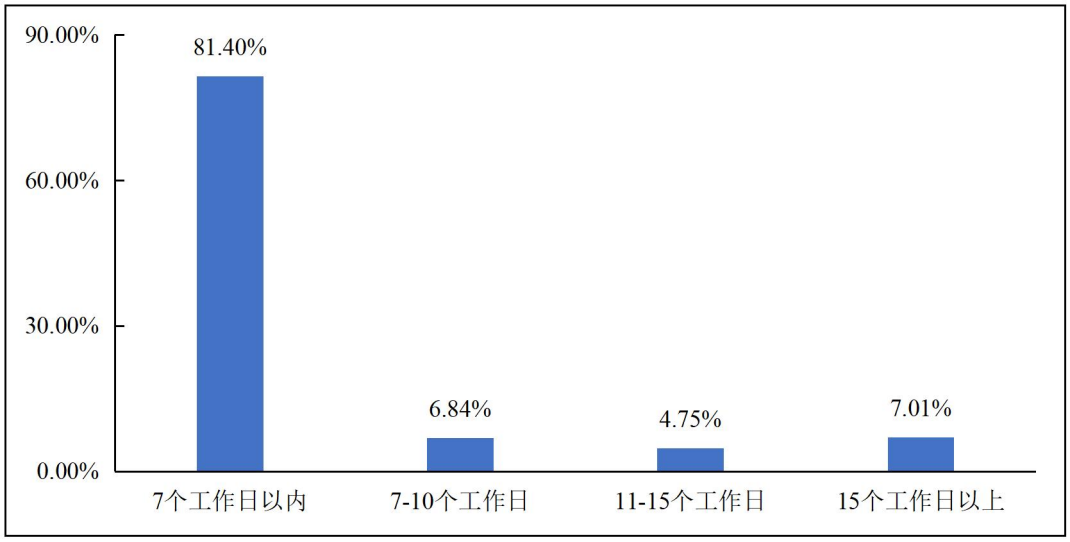

图 28 调查司机可接受的运费支付周期分布情况

（2）免费等待时间相对集中

调查数据显示，货车司机可接受的免费等待时间主要集中在2个小时以内，占比达到47.07%。三成左右的货车司机接受2-4个小时的免费等待时间，两者合计累计占比达到了77.12%。表明大部分司机会希望缩短等待装卸时间，这一方面可以增加司机有效工作时间，另一方面有利于社会运力的有效利用，提高车辆利用率和单车收益，达到降低运输成本的目的。

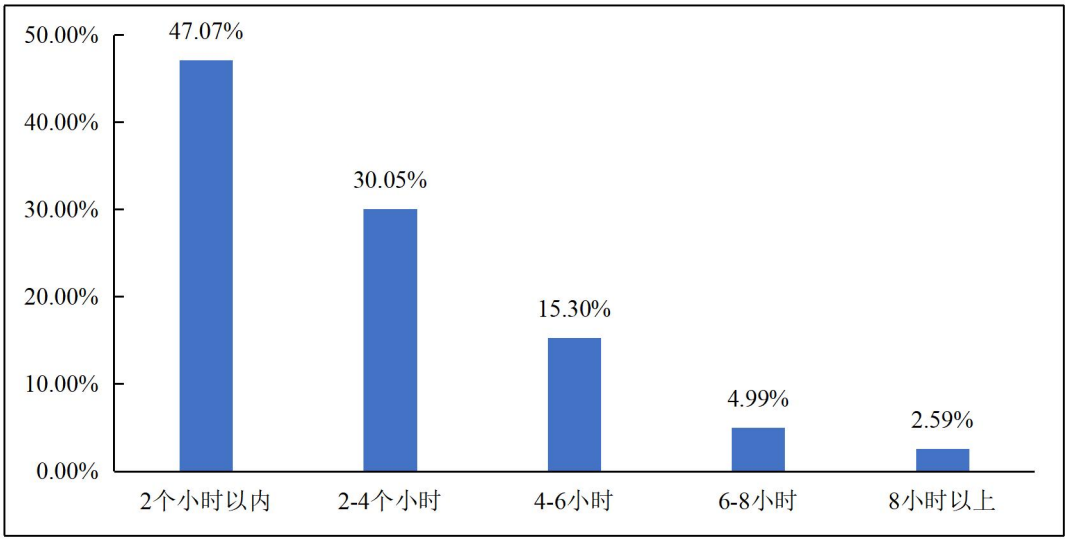

图 29 调查司机可接受的免费等待装卸车时间分布情况

（3）交付延迟免责存在合理性

调查数据显示，货车司机认为出现恶劣天气、自然灾害等突发事件无法正常履行合同，应该免于承担交货延迟责任的，占比分别58.05%和46.16%;50%和28.61%的货车司机认为交通拥堵和交通管控等交通突发情况，限制货车通行，提供相关证明材料后，应该免于承担交货延迟责任。

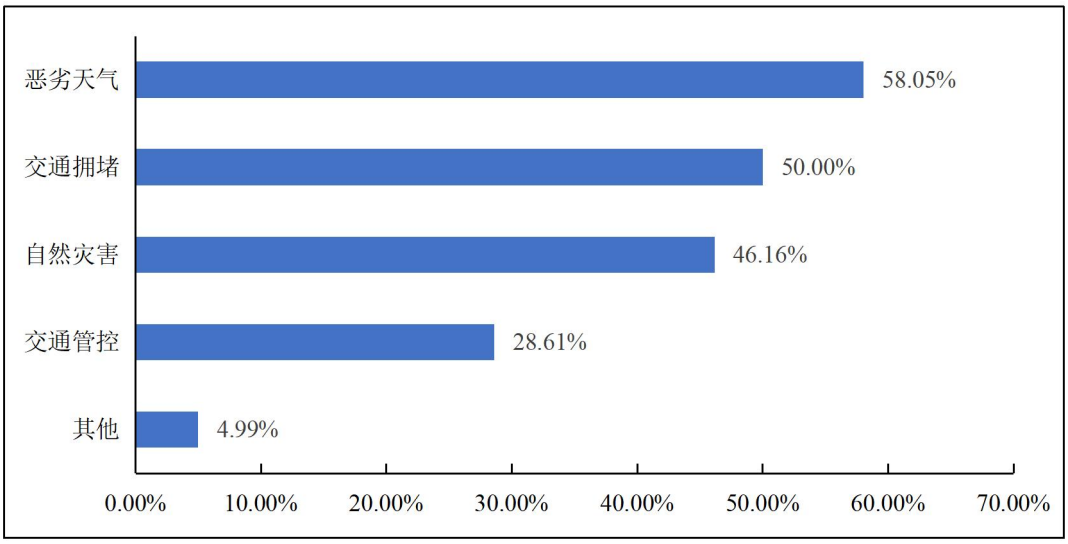

图 30 调查司机认为可免责的货物交付情况

（4）司机“拉跑货”问题有待规范

调查数据显示，近五成的货车司机认为可以接受遇到货运纠纷而扣押货物的情形，三成左右的货车司机认为该行为不合理，两成左右的货车司机不清楚该行为的合理性。近年来，司机因为各类纠纷“拉跑货”问题时有发生，严重影响了货物正常交付，部分行为涉及违法。货物留滞问题亟待予以规范和明确，以避免司机因不懂法出现违规留置的违法行为。

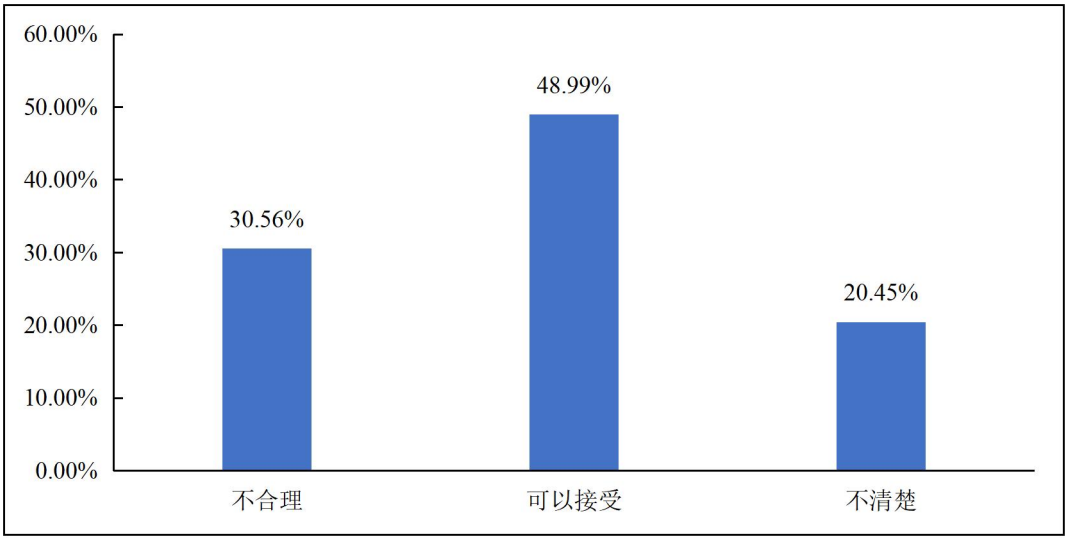

图 31 调查司机对遇纠纷就拉跑货的合理性分布情况

3、纠纷解决渠道以协商为主

调查数据显示，货车司机在解决货运纠纷时，大部分直接找发货人或收货人，占比达 80.73%。随着数字货运平台使用的普及，找平台协商也是较为常见的渠道，占比 45.92%。对于部分协商不了的货运纠纷货车司机会找朋友帮忙协调，占比 15.80%。不到十分之一的司机会找律师和法院的正式法律渠道解决。

由于货运纠纷标的金额较小，而法律程序复杂耗费精力，大部分司机还是寻求协商的方式解决纠纷。还有少部分司机会找行业主管部门、工会组织和行业协会，占比总体不高。

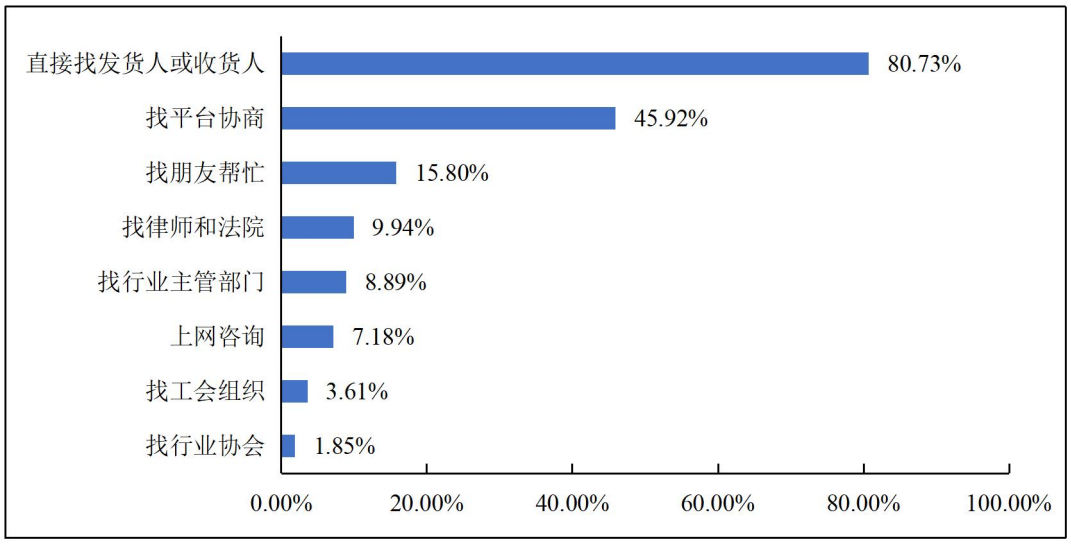

图 32 调查司机常用货运纠纷解决渠道分布情况

4、纠纷解决完成度有待提高

调查数据显示，超过半数的货车司机反馈通过多渠道协商之后，货运纠纷得到部分解决，近三成的货车司机反馈货运纠纷完全解决，两者合计超过八成的司机反映货运纠纷得到解决或部分解决。但仍有近两成的货车司机反馈，经多方协调之后，货运纠纷仍然未得到有效解决。

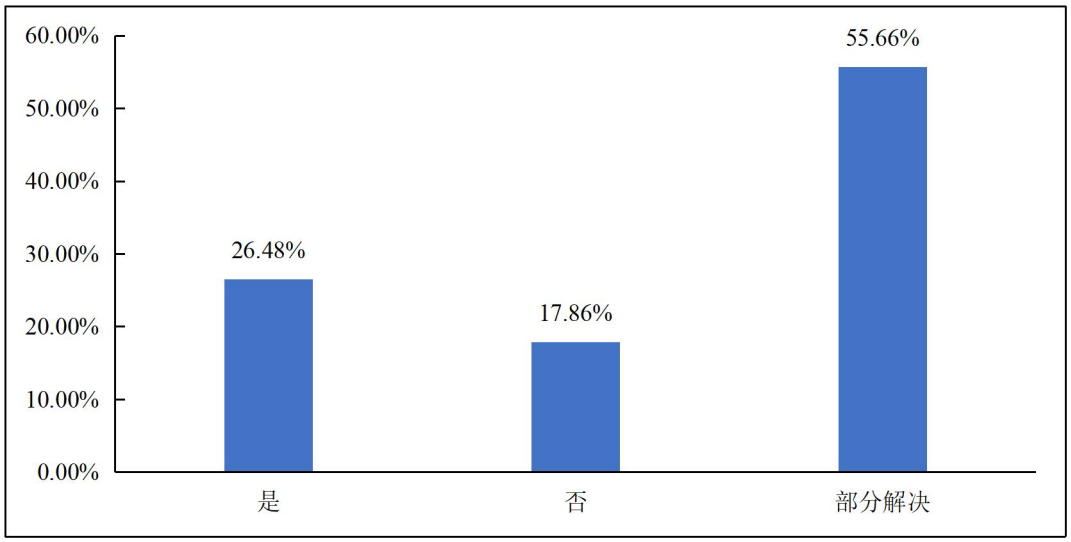

图 33 调查司机货运纠纷解决结果分布情况

5、货运保险有待进一步普及

调查数据显示，94.44%的货车司机购买了车险，54.58%的货车司机购买了货运险，36.39%的货车司机购买了运费险，另有 53.27%的货车司机在运输过程中支付了货运押金。进一步调查支付货运押金的货车司机发现，近三成的货车司机表示可以接受通过购买货运险来替代货运押金。

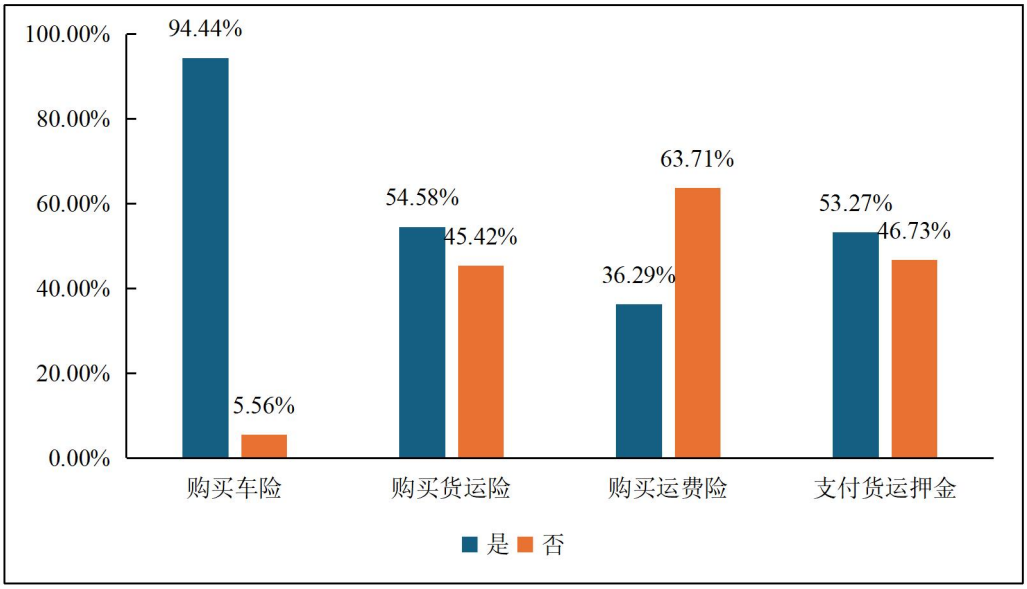

图 34 调查司机保险购买分布情况

第三篇　数字货运平台使用专题

近年来，数字经济与公路货运深化融合成效显著，调查数据显示，有近六成的货车司机使用数字货运平台找货。为此，本次调查对使用过数字货运平台的货车司机进行专题调查。

1、平台使用频率差异较大

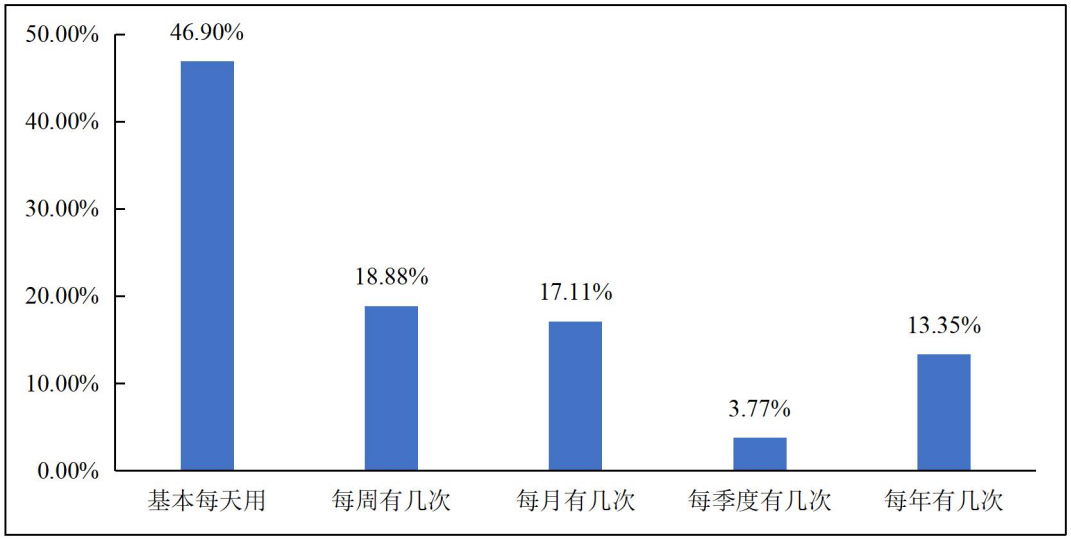

图 35 调查司机使用数字货运平台的频率

调查数据显示，在使用数字货运平台的货车司机中，近半数的司机基本每天使用数字货运平台，近两成的货车司机表示每周用几次，两者合计 65.78%。其中，主要从事城市配送业务的司机基本每天都会使用数字货运平台。

有近两成的司机每月使用几次，还有部分货车司机仅每季度或每年仅几次使用数字货运平台，主要是从事跨省长途运输业务司机。

2、平台货源占比稳步增长

调查数据显示，司机基本全部通过数字货运平台找货的占 27.36%，接近三成。货源占比一半左右的占 52.62%，两者合计主要通过数字货运平台找货的占比在八成左右。

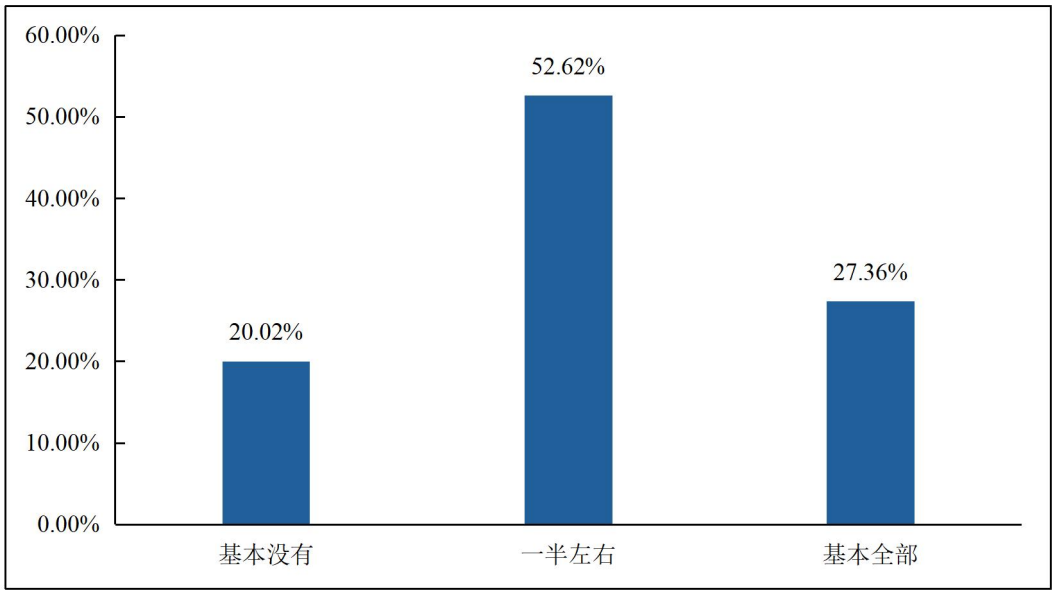

图 36 调查司机数字货运平台货源比重分布情况

调查数据显示，六成以上的货车司机通过数字平台找货比重较上年基本持平或有所增加，近四成的货车司机通过数字货运平台找货比重较上年有所减少。

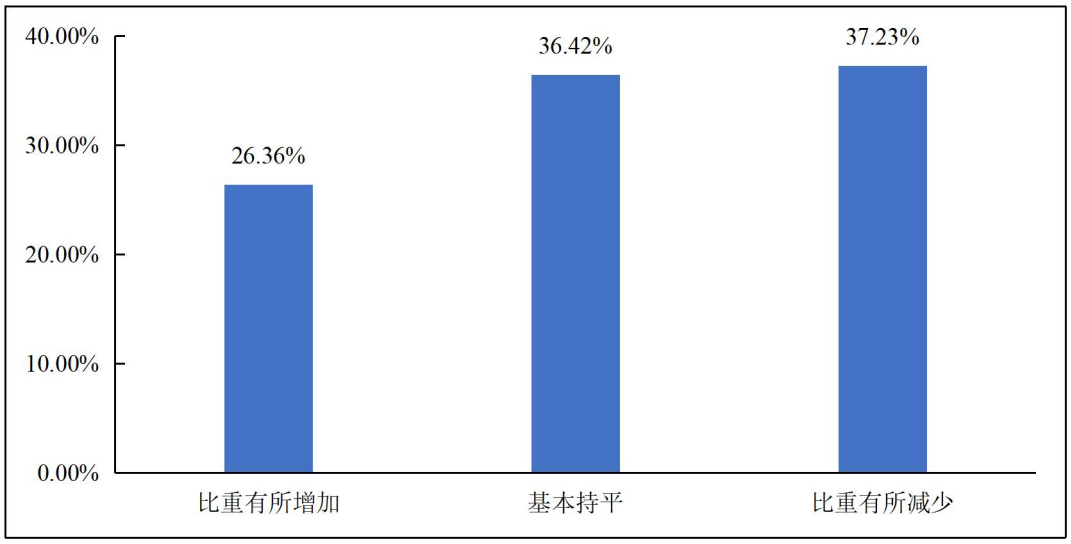

图 37 调查司机 2024 年通过数字货运平台找货较去年变化情况

3、平台使用功能相对集中

调查数据显示，货车司机除了使用数字货运平台找货功能外，较为高频的功能是运费结算服务和加油服务，占比分别为 47.43%和 43.47%。维修、救援、保险、开票等其他平台服务功能使用频率总

体不高，有待进一步完善和推广。

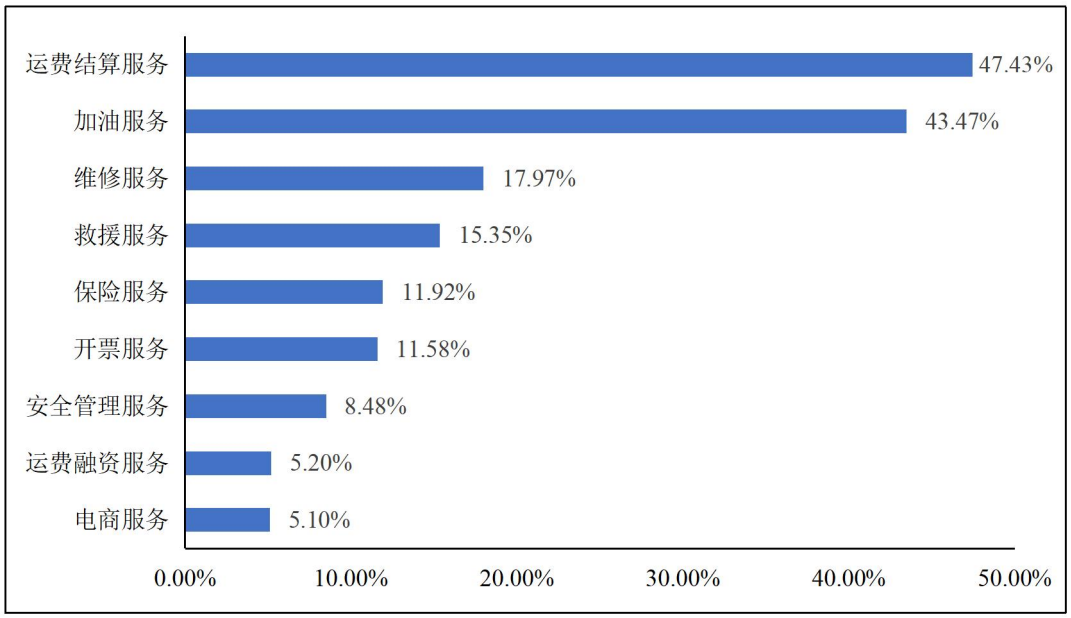

图 38 调查司机使用数字货运平台其他功能分布情况

4、平台核心优势较为突出

调查数据显示，数字货运平台的主要优势集中在找货更便捷，占比高达 72.12%，超过七成的司机认为这是平台最大优势，较上年调查比例有所增长。此外，选择入行更轻松、交易有保障和货源更充足等优势的司机占比也相对较高，分别为 28.17%、26.88%和 21.73%，较上年调查有所增长，显示货车司机对于数字货运平台接受度日益增长。

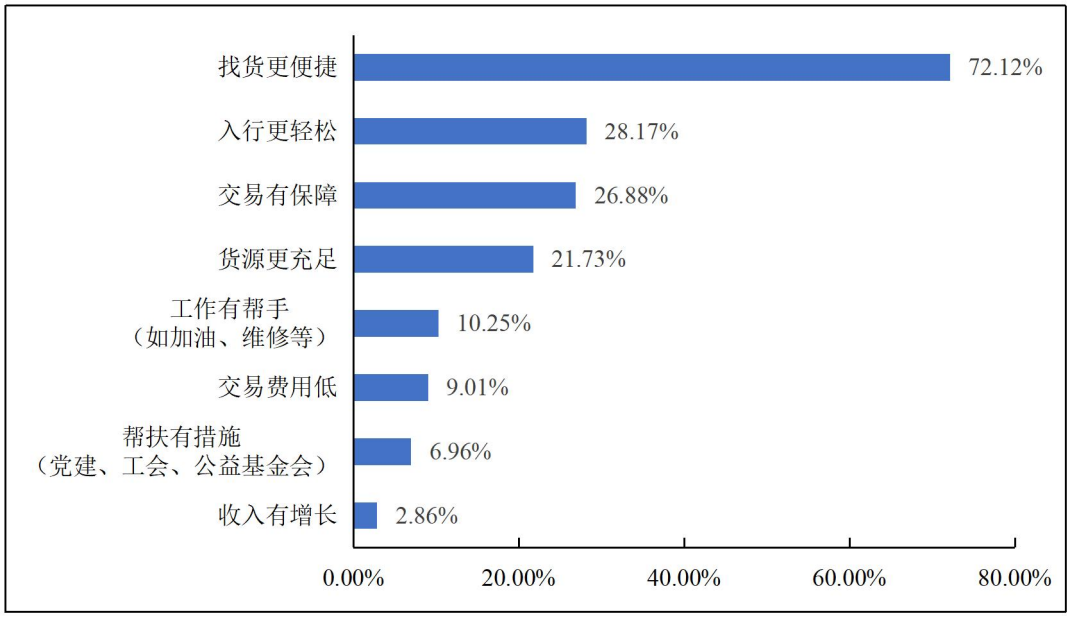

图 39 调查司机认为数字货运平台主要优势分布情况

5、市场交易中多方矛盾交织

调查数据显示，货车司机认为数字货运平台主要存在问题是货主出价偏低，占比 82.32%，根本原因在于当前车多货少的市场格局，货源需求不足，运力供给过剩，拉低了市场总体运价水平。超过五成的司机认为平台存在中介黄牛提成高、车辆太多司机抢单难。超过四成的司机认为平台收费不合理，包括过高的抽成比例、巧立名目重复收费、强制或变相强制购买会员、不合理的惩罚性收费等。近三成的司机认为使用过程中货源信息重复或与实际不符。还有两成左右司机反映纠纷处理不及时、托运人随意取消订单等，显示平台在规则制定和交易保障方面还有待完善。

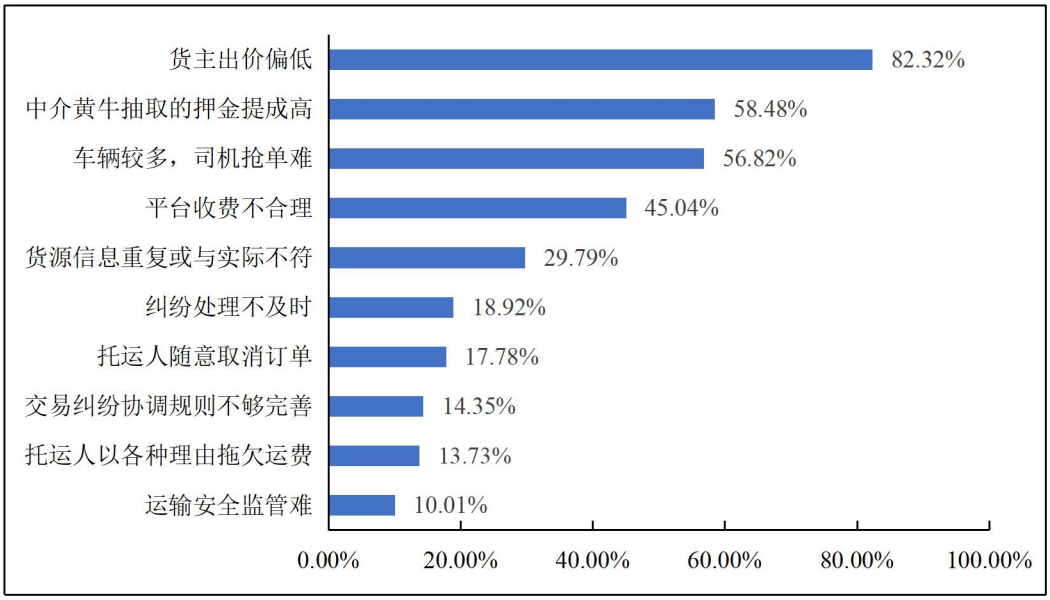

图 40 调查司机认为数字货运平台使用过程中主要存在问题分布情况

6、司机保障服务需求多样

调查数据显示，货车司机认为数字货运平台最应加强的保障服务是运费险保障，占比高达 59.91%；其次是诚信货主推荐，占比 50.67%，超过一半的司机希望减少与不诚信货主的交易风险；第三是治理违规货主和保障真实业务，占比都在四成左右，还有协助打击诈骗。第四是希望全程线上交易，占比超过四分之一，有利于减少线下交易带来的违约风险。此外，司机对于平台合理制定交易规则和规范平台管理诉求较多，包括制定赔偿先付机制、完善合同条款、制定合规规则、司机级别显示、货物查验上传等。因此，数字货运平台还需要提供更多的保障服务。

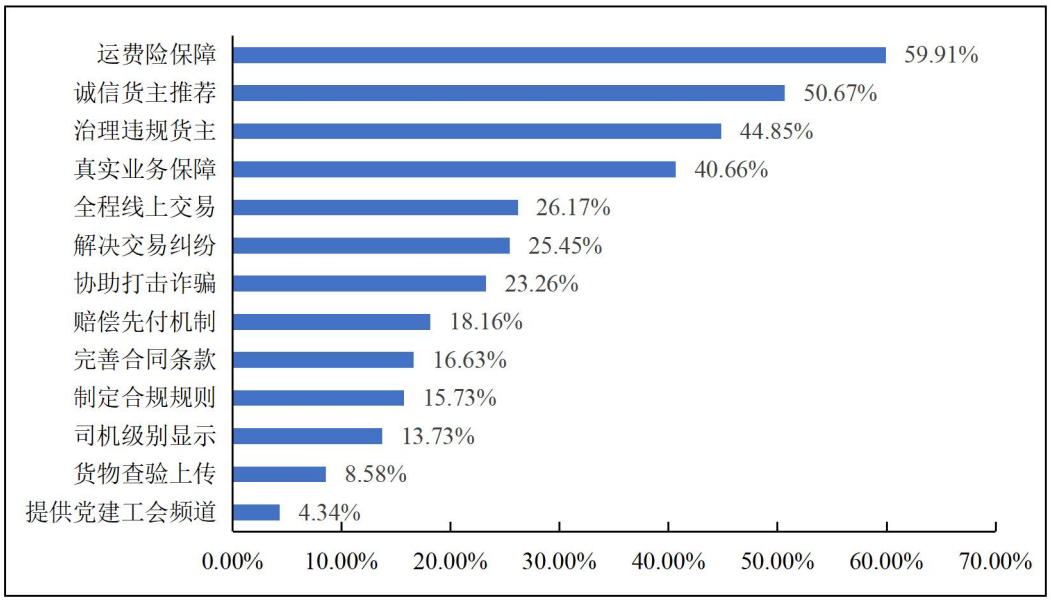

图 41 调查司机认为数字货运平台应加强的保障服务分布情况

7、防止恶性竞争诉求强烈

调查数据显示，货车司机最希望监管部门对数字货运平台出台的支持措施，第一是加强价格引导，占比为 68.59%，近七成的司机认为低价竞争需要合理引导。其次是规范交易制度，占比 49.24%，明确平台及平台上各类主体的责任义务。第三是打击运费诈骗和打击超载超限，这些违法违规行为严重影响了市场竞争环境，侵害了平台上司机的合法权益。第四是发布“黑名单”，包括货主和司机“黑名单”，通过联合惩戒引导规范经营。还有畅通投诉渠道，便利司机反映和解决各类纠纷。

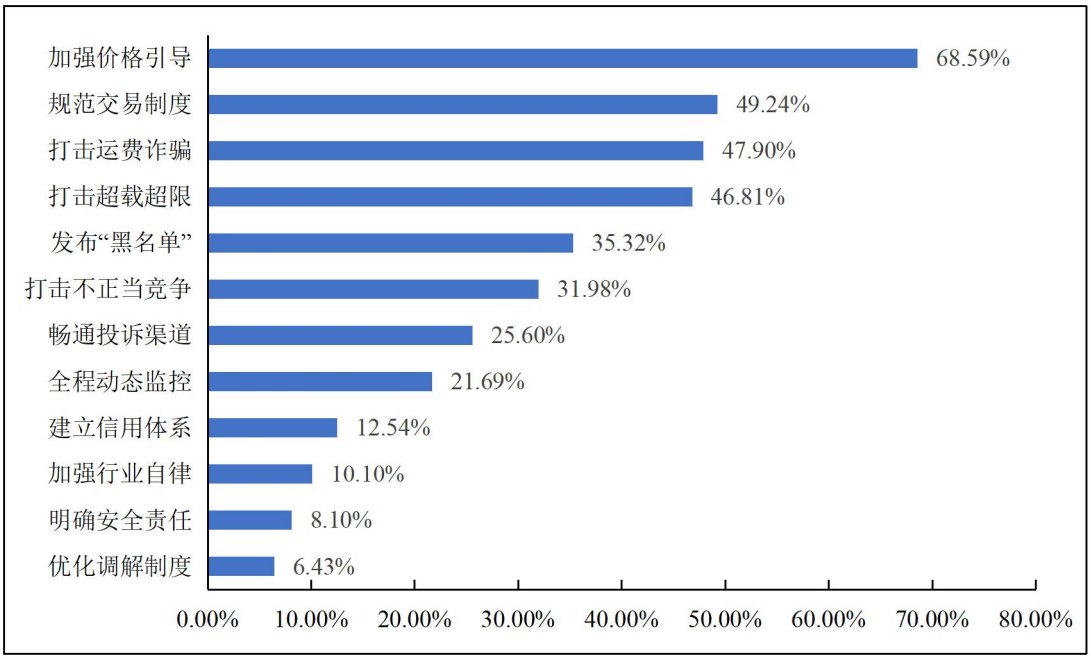

图 42 调查司机认为监管部门对数字货运平台的支持措施分布情况

第四篇　司机之家使用专题

近年来，交通运输部、全国总工会在全国推广“司机之家”建设，让货车司机能够“吃口热饭、喝口热水、洗个热水澡、停个放心车”。调查数据，有27.08%使用过司机之家。为此，本次调查对使用过司机之家的货车司机进行专题调查。

1、高速公路服务区是主要使用地点

调查数据显示，货车司机使用司机之家主要集中在高速公路服务区，占比75.11%，这是货车司机使用频率最高的地点。排名第二的是在加油站的司机之家，占比38.77%，除了提供加油服务外，越来越多的加油站为货车司机提供工作生活便利服务。第三是在物流园区，占比29.68%，这也是货车司机较为集中的区域。

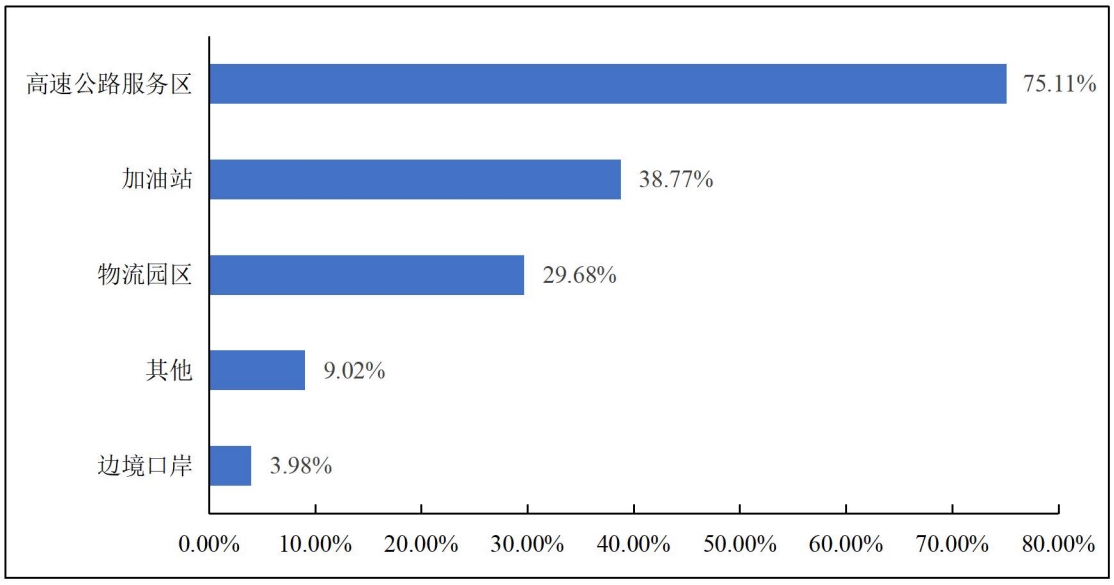

图 43 调查司机使用司机之家的分布情况

2、司机之家服务使用频率较高

调查数据显示，在使用司机之家的服务中，货车司机使用车辆停放、热水和淋浴服务的比例都超过了60%，显示货车司机对这些基础服务的频率相对较高。短时休息服务的使用比例超过50%，货

车司机劳动强度大、范围广，司机之家为货车司机提供短暂休息服务以缓解疲劳，保障驾驶安全。洗衣服务的使用比例为 36.22%，为长途离家司机提供了生活便利，提高了生活质量。

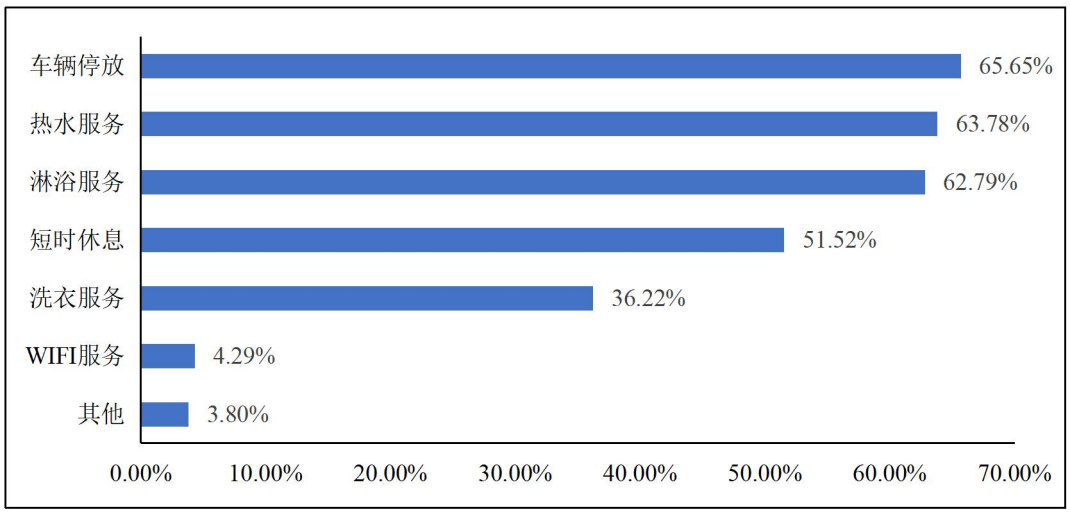

图 44 调查司机常用司机之家服务的分布情况

3、救援、维保和医疗服务需求较强

调查数据显示，货车司机希望“司机之家”进一步增加的服务中，货车司机最希望增加的服务有应急救援服务、维保检修服务和医疗救助服务，占比分别为 57.87%、56.57%和 52.96%，占比均超过一半，显示服务需求较为强烈。还有三成左右的司机希望提供休闲娱乐和车辆保险等服务。

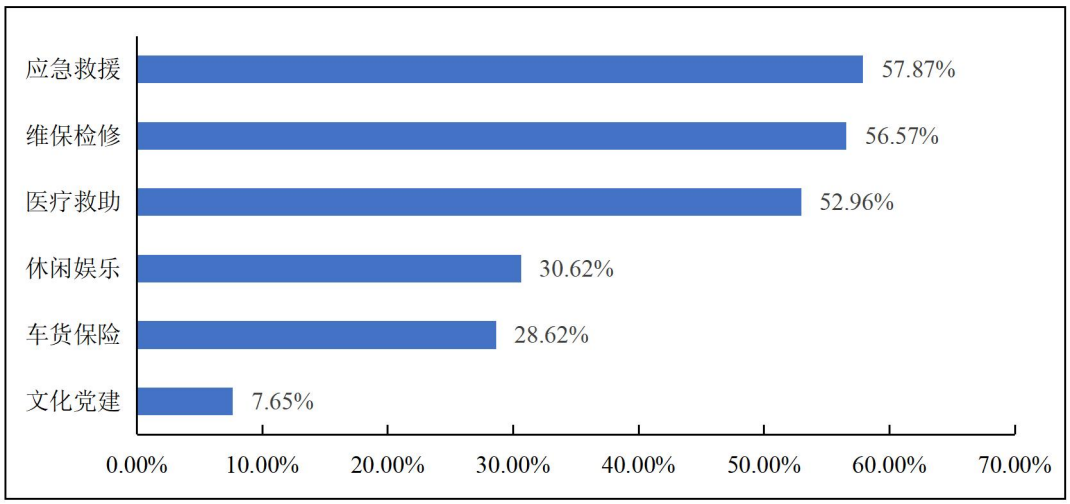

图 45 调查司机希望司机之家增加的服务类型分布情况

4、基础生活服务接受收费

调查数据显示，货车司机对“司机之家”收费服务项目的接受程度，56.88%的货车司机可接受餐饮服务收费，49.66%的司机可接受住宿服务收费，46.11%的货车司机可接受维保检修收费。对于一些公共性服务，如车辆停放、医疗救助、淋浴、热水和洗衣服务等基础服务，服务收费接受度偏低。

对于接受洗浴和洗衣服务收费的司机中，45%的货车司机认为可采取限时免费，超时收费的方式，33%的货车司机可接受按次收费的方式。

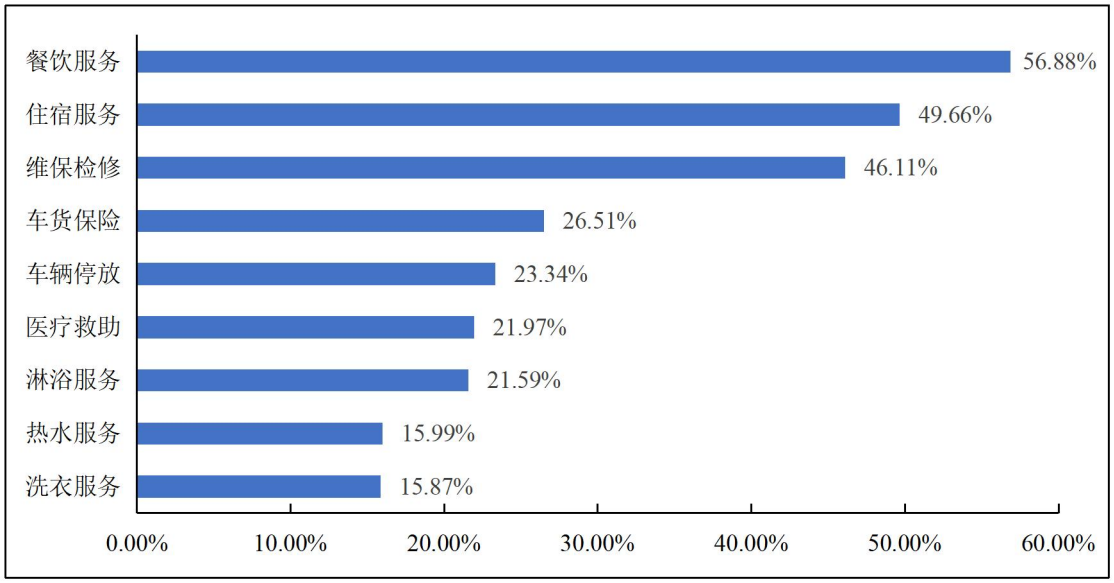

图 46 调查司机对司机之家收费服务反馈情况

第五篇　公路货运营商环境专题

调查数据显示，近四成的货车司机认为当前营商环境不利于公路货运发展，两成左右的货车司机认为营商环境不太友好。两者合计近六成的货车司机认为营商环境有待改善。为此，本次调查对公路货运市场营商环境进行专题调查。

1、公路执法和规范治理问题突出

调查数据显示，货车司机认为公路执法和规范治理方面最突出的三大问题是，公路“乱收费、乱罚款”、货车超长超宽超高“三超”运输和重型货车“百吨王”问题，分别占比 55.78%、51.45 和 50.15%，占比均超过半数，反映货车司机对于公路执法和规范治理的主要问题形成共识。

此外，反映比较集中的公路执法和规范治理问题还有，大件临牌车辆进入普货市场、轻型货车“大吨小标”和疲劳驾驶监管标准不标准，分别占比 41.22%、36.29%和 35.04%，均超过了三分之一，反映货车司机规范治理的迫切诉求。

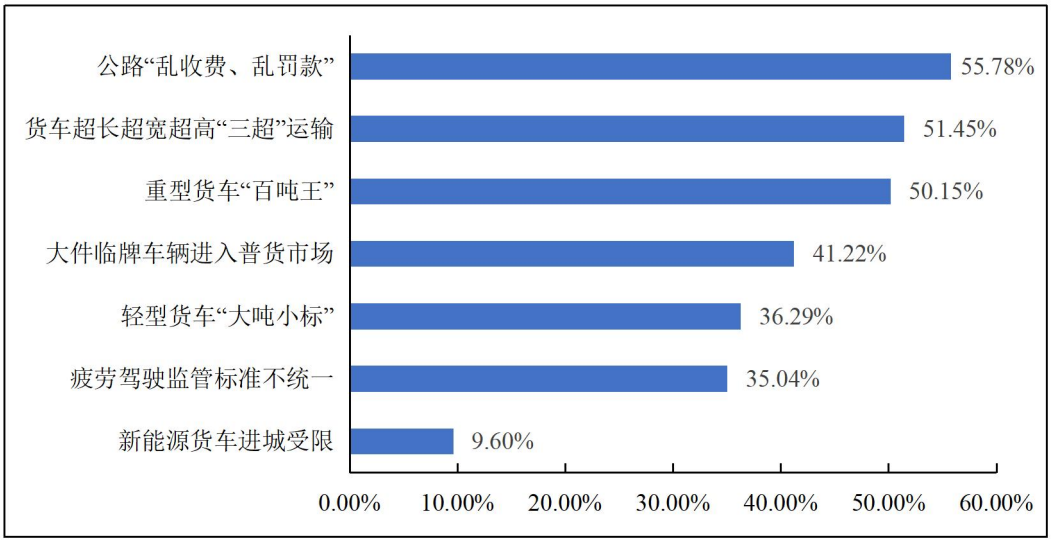

图 47 调查司机认为公路执法和规范治理方面损害司机合法权益的政策问题分布情况

2、货车通行依旧难以满足需求

调查数据显示，对于目前在公路通行停靠方面存在的三大问题集中在货车进城限行时间长、高速公路收费偏高和公路服务区停车难休息难，占比分别为59.40%、56.89%和52.02%，超过一半的司机反映存在这些问题。还有超过四成的货车司机反映货车城市内停车难、装卸难问题，货车通行难仍然有待解决。

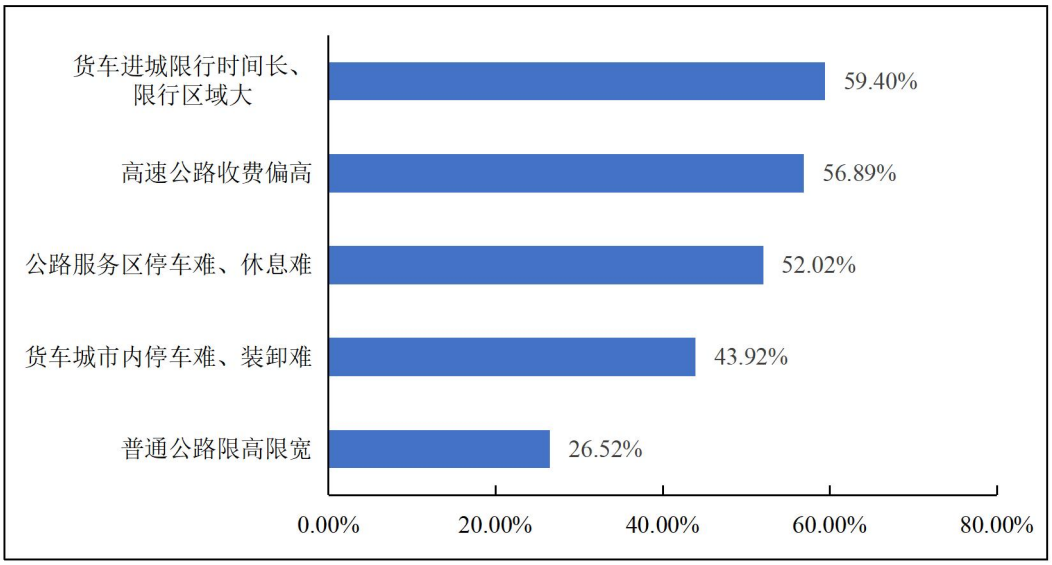

图 48 调查司机认为公路通行停靠方面损害司机合法权益的政策问题分布情况

3、打击“套路贷”诉求强烈

调查数据显示，目前在司机配套服务保障方面存在的问题最主要的是虚假宣传货源或招募司机来诱导司机购买车辆，俗称“套路贷”或“套路运”，占比达59.35%。部分企业为吸引司机购车，夸大或虚构货源信息、固定合同及运费收益等，导致司机购车后发现实际情况与宣传不符，造成经济损失。其次是货车保险购买难问题，占比33.14%，部分保险公司对货车投保设置较高门槛或收取高额保费，货车司机难以承担，特别是新能源物流车，导致部分货车司机选择不投保或寻找不合规渠道；还有两成以上的货车司机反馈货车

“0”首付问题，运费、油费发票获取难。

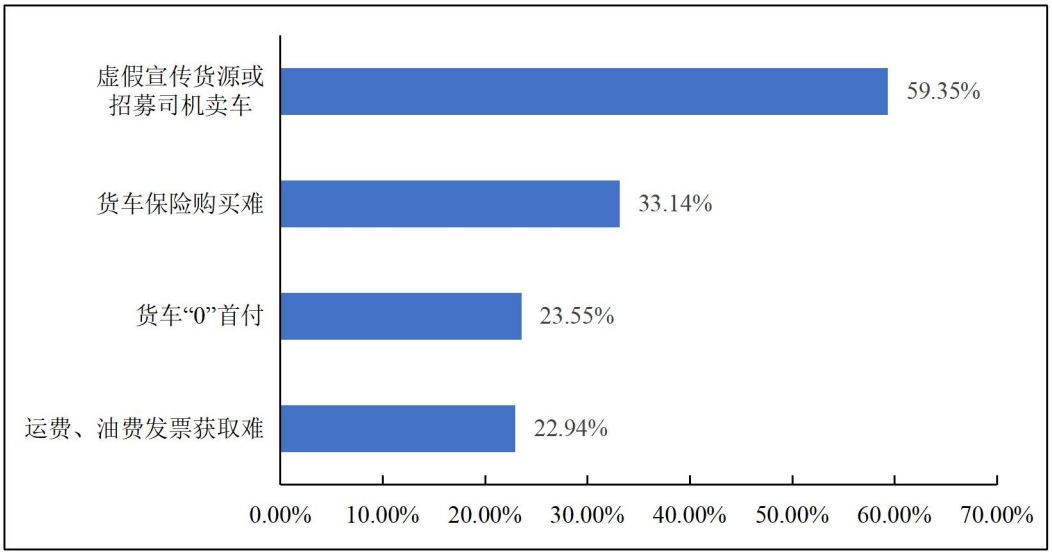

图 49 调查司机认为司机权益保障方面损害司机合法权益的政策问题分布情况

4、行业期待规范治理和防范“内卷式”竞争

调查数据显示，货车司机希望出台的司机权益保障政策：首先是明确公路罚款清单事项，轻微违法行为不予处罚，占比达 67.99%；其次是明确禁止违规尺寸的货运车辆上高速，占比 51.99%，超过半数的货运司机希望借鉴超载治理的“入口称重、超载禁入”的做法，还有半数左右的司机希望深化源头治理，压实“百吨位”货主责任，防范“内卷式”恶性竞争。部分司机反映希望设计或恢复符合市场需求的大型化车辆，以应对车型替换压力。第三是优化货车司机疲劳驾驶制度，占比 44.34%，超过四成的货车司机希望结合实际情况，推动疲劳驾驶治理的人性化。还有 32.02%的货车司机希望规范临时牌照发放，禁止大件运输车辆进入普货市场。

在基础设施补短板方面，37.85%的货车司机希望布局高速公路及国省道货车停车位或临时停车区。还有 29.48%的司机希望明确城市道路货车停车位比例，允许超时间占道装卸。

在便利货车城市通行方面，37.37%的货车司机希望允许中型货车城市道路通行。

在公路收费调整方面，35.51%的货车司机希望降低高速公路收费标准、适当延长收费年限。还有24.85%的货车司机希望打击“大吨小标”，规范两轴蓝牌轻卡高速公路通行总重量。

在配套权益保障方面，32.50%的货车司机希望禁止“0”首付、虚假宣传货源或招募司机的“套路贷”。超过两成的司机希望规范货运车辆购买保险政策。

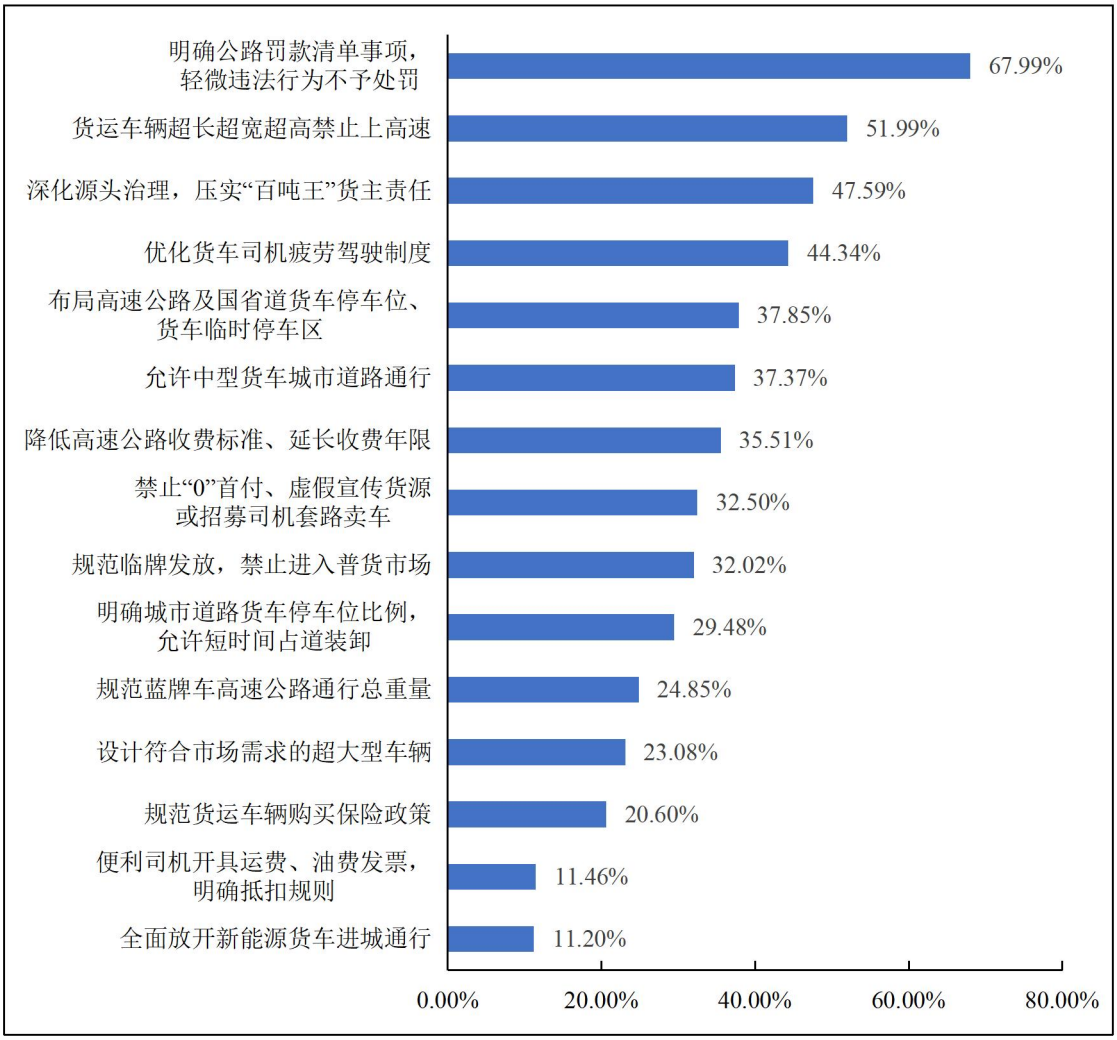

图 50 调查司机希望未来出台的权益保障政策问题分布情况

针对货车司机急难愁盼问题，建议进一步完善运费保障机制，建立公平市场运价机制，加强数字货运平台规范治理，完善行业交易规则制度。持续推进“司机之家”标准化建设，降低高速公路通行成本，便利货车城市通行停靠，加大司机社会就业保障力度。推动建立社会协同共治机制，在党建引领下，充分发挥行业组织、工会、企业、平台等多方力量，切实维护货车司机合法权益，防范“内卷式”恶性竞争，增强行业归属感和凝聚力，促进物流行业健康可持续发展。