

# 2025年货车司机 就业与生活状况调查报告

中国人民大学中国就业与民生研究院  
2025年8月



# 摘要

目前，我国的公路货运仍然占据货物运输的主导地位，1700万名左右的货车司机<sup>1</sup>作为公路货运的就业主体，关系到整个货运行业的高质量发展与结构转型升级的成败。为此，中国人民大学中国就业与民生研究院开展了“2025年货车司机就业与生活状况调查”，并完成了本研究报告。报告系统梳理了货车司机的群体构成、收入水平与消费结构，评估了其就业质量与社会保障现状，深入分析了司机组织参与情况，刻画了其职业认同与发展轨迹。同时，报告还探讨了不同类型的互联网货运平台的发展趋势与新兴技术对司机工作方式和收入结构的深层影响。

首先，报告描绘了货车司机群体的基本画像。货车司机群体以中青年男性为主，整体教育程度不高，但大部分司机从业经验丰富。货运类型以中长途为主，个体经营是主要用工关系状态。司机所驾驶车辆以柴油车为主，新能源车占比逐渐增长。

其次，报告分析了货车司机的收入与消费情况。与其他新就业群体相比，货车司机的收入与消费水平均处于较高水平，尽管面临一定的收入下行压力，但职业回报优势依旧明显。从消费结构来看，货车司机食品支出较多，较为重视子女的教育支出，娱乐支出较为理性。

随后，报告探讨了货车司机的就业质量与社会保障状况。大部分司机独自驾驶车辆，整体劳动强度较大，且主动休息的情况较少。司机们的休闲娱乐活动仍以睡眠、刷短视频等为主，也有一定比例司机选择家庭聚餐、听音乐、体育运动等方式放松身心。货车司机社会保障基础较为薄弱，有一定比例司机处于未参保或低缴费状态，需要进一步提高货车司机的保障程度。

再次，报告揭示出货车司机对行业有一定认同感。货车司机从业前主要从事农民或蓝领工人等职业，货运行业的较高收入及灵活性是吸引其入行的主要原因。调查显示，部分司机愿意继续从事货车司机或相关岗位，且货运行业对年轻司机和女性司机的吸引力有一定提升。值得一提的是，部分货车司机在本岗位深耕后，实现了职业升级转型。

---

<sup>1</sup> 数据来源于中华人民共和国交通运输部。

随后，报告调研了货车司机的组织参与情况。党组织、工会、自组织三者在参与基础、服务功能与组织形态上各有侧重与特点，共同构成了货车司机组织参与的主要形态。

此外，报告强调了司机数字能力和互联网货运平台的重要作用。互联网货运平台已经逐渐从单一的信息工具升级为全流程运营系统，对货车司机工作的全流程均产生了深刻影响，但是需要注意区分不同类型互联网货运平台的差异性作用。司机们普遍具备良好的数字能力，能够熟练操作智能手机和平台应用程序。数字能力、平台使用情况均显著影响收入水平，数字能力越强，平台订单占比越高，司机的收入越高。

最后，报告探讨了新技术对货车司机的影响。货车司机对智能辅助驾驶技术接受度较好且对新能源技术接受度逐渐提升。保障行车安全和减轻驾驶疲劳是司机接受智能辅助技术的主要原因，同时他们也看重新能源货车运营成本低、环保性能高以及市场潜力好的优势。总体而言，智能辅助驾驶及新能源技术在货运领域带来了新的帮助，受到部分司机欢迎，但大范围的推广与应用还面临一定挑战。

基于以上分析，本报告提出了以下建议措施：一是提供覆盖新能源、智能驾驶和数字运营等内容的定向培训资源，帮助司机提升应对技术变革的能力；二是健全司机生活服务体系，改善休息环境与心理支持；三是联合多方推进灵活保障机制，增强货车司机职业安全感；四是进一步提高正式组织吸引力，引导自组织良性发展，拓展表达机制，促进平台与司机的沟通协商；五是充分发挥互联网货运平台稳就业、增收入功能，建立诚信交易机制，进行货主、司机诚信行为双重评价，保障货运交易安全；六是构建职业成长支持体系，助力司机向管理与运营岗位拓展，实现多元化职业发展；七是针对长短途货车司机运营特征差异，应分类施策，强化对长途货运司机在运费纠纷处理、跨区域保障与疲劳防控等方面的支持，优化短途货运司机的平台定价机制、派单规则和算法优化，提升运营效率，减轻司机负担。

## 引言

1

## 一 货车司机整体画像特征

6

- 1.1 年龄结构：中青年为主力 ..... 6
- 1.2 性别结构：男性司机为主，女性占比较低 ..... 6
- 1.3 教育程度：总体教育程度偏低，更注重实际技能 ..... 8
- 1.4 从业年限：有驾驶经验的货车司机占比高 ..... 9
- 1.5 主要货运类型：中长途货运为主，运输结构稳定 ..... 10
- 1.6 用工关系状态：个体经营占主导 ..... 10
- 1.7 动力来源：柴油车占据主流，新能源应用逐渐增长 ..... 11
- 小结 ..... 13

## 二 收入与消费

14

- 2.1 毛收入：有一定下行压力，职业回报仍然可观 ..... 14
- 2.2 净收入：月均净收入具备强劲竞争力 ..... 15
- 2.3 消费：消费能力较为突出 ..... 17
- 小结 ..... 22

## 三 就业质量与社会保障

23

- 3.1 休息情况：每月休息天数普遍偏少，反映行业高强度特征 ..... 23
- 3.2 工作时长：行驶时间长，高强度工作是常态 ..... 24
- 3.3 休息时间活动：休闲方式多样 ..... 24
- 3.4 工作模式：一人独行是常态 ..... 25
- 3.5 社会保障：保障水平差异大，参保意识待提升 ..... 26
- 小结 ..... 27

## 四 职业认同与发展潜力 ..... 28

- 4.1 入行背景：多元职业构成，以农民和个体经营户为主 ..... 28
- 4.2 入行动因：现实考量与兴趣认同并存 ..... 29
- 4.3 职业发展：原始积累到平台跃升 ..... 30
- 4.4 职业选择：行业留存意愿较高，职业发展存在上升空间 ..... 30
- 小结 ..... 33

## 五 组织参与与互助网络：职业支撑的现实路径 ..... 34

- 5.1 党组织参与：认同基础广泛，党建活动丰富 ..... 34
- 5.2 工会参与：成效显著，服务内容可持续优化 ..... 35
- 5.3 自组织参与：参与意愿较高，组织功能多样 ..... 38
- 小结 ..... 40

## 六 数字能力与平台作用 ..... 41

- 6.1 数字能力：水平较高，集中于中等偏上区间 ..... 41
- 6.2 能力差异：数字能力显著影响收入水平 ..... 42
- 6.3 平台依赖强化：使用频次提升、订单占比增多 ..... 43
- 6.4 平台订单与收入：占比越高，收益越稳 ..... 45
- 6.5 功能升级：平台向全流程运营系统演变 ..... 46
- 小结 ..... 48

## 七 新技术发展认知 ..... 49

- 7.1 智能辅助驾驶技术：接受度较好，年轻高学历群体更积极 ..... 49
- 7.2 新能源技术：接受度渐升，续航与成本仍需考量 ..... 53
- 小结 ..... 55

## 八 总结与建议 ..... 56

# 引言

目前，我国的公路货运仍然占据货物运输的主导地位，1700万名左右的货车司机作为公路货运的就业主体，关系到了整个货运行业的高质量发展与结构转型升级的成败。因此，深入研究货车司机的特征、收入与消费、就业质量与社会保障、职业认同与发展、社会组织参与等相关问题，对于推动货车司机的高质量充分就业具有十分重要的作用。尤其是在互联网货运平台、智能辅助驾驶、新能源汽车等相关技术飞速发展的今天，探究这些技术对货车司机的潜在影响也具有十分重要的现实意义。因此，中国人民大学中国就业与民生研究院开展了“2025年货车司机就业与生活状况调查”，旨在对上述问题进行客观研究与探讨，从而对改善司机就业质量、维护司机合法权益、提高司机生活水平、促进道路货运行业高质量发展起到重要推动作用。

在对货车司机相关调查问卷的结果分析之前，我们先就公路货运行业的一些发展趋势进行分析，希望大家能够在大的行业变动背景之下，来了解相关从业者就业与生活状况的变化。

近年来，公路货运行业的运价一直处于下跌的趋势中，从而在一定程度上压缩了公路货运行业的利润空间，并制约了货车司机的收入上涨。由于运价变动并非由某一因素单独决定，而是多重因素共同作用的结果，因此针对这一行业趋势，本报告从供需关系、运输结构、运营成本及新能源技术等多方面展开分析。

## （一）供需关系决定运价

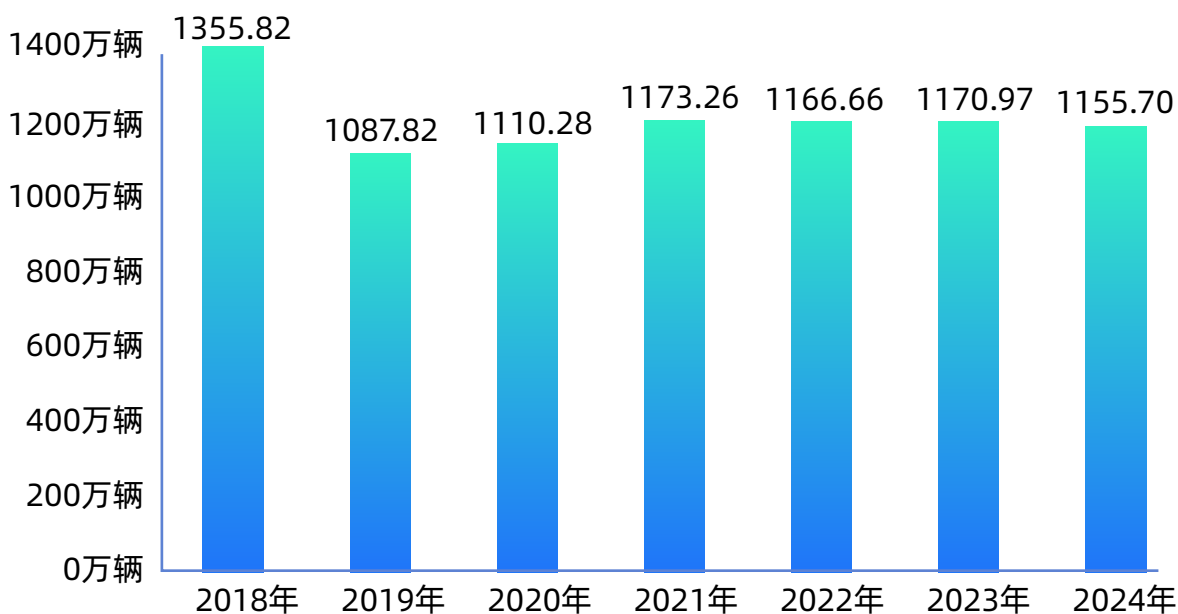
运输价格本质上由市场供需关系决定。在当前公路货运市场中，运输需求总量趋于平稳，而供给持续处于高位，因而呈现出明显的“供大于求”的市场格局。一方面，近年来货运车辆保有量保持高位水平。据博思数据研究中心数据，近20年来，我国民用载货汽车拥有量复合增长率达7.6%<sup>2</sup>。据下图相关数据显示，近年来，全国营运货车数量均超千万辆，部分地区甚至出现了运力冗余现象<sup>3</sup>。另一方面，受国际大环境变动、经济结构调整、产业链优化升级等因素影响，我国公路运输需求增速趋缓。据交通运输行业发展统计公报显示，2023年，我国公路全年完成营业性货运量

---

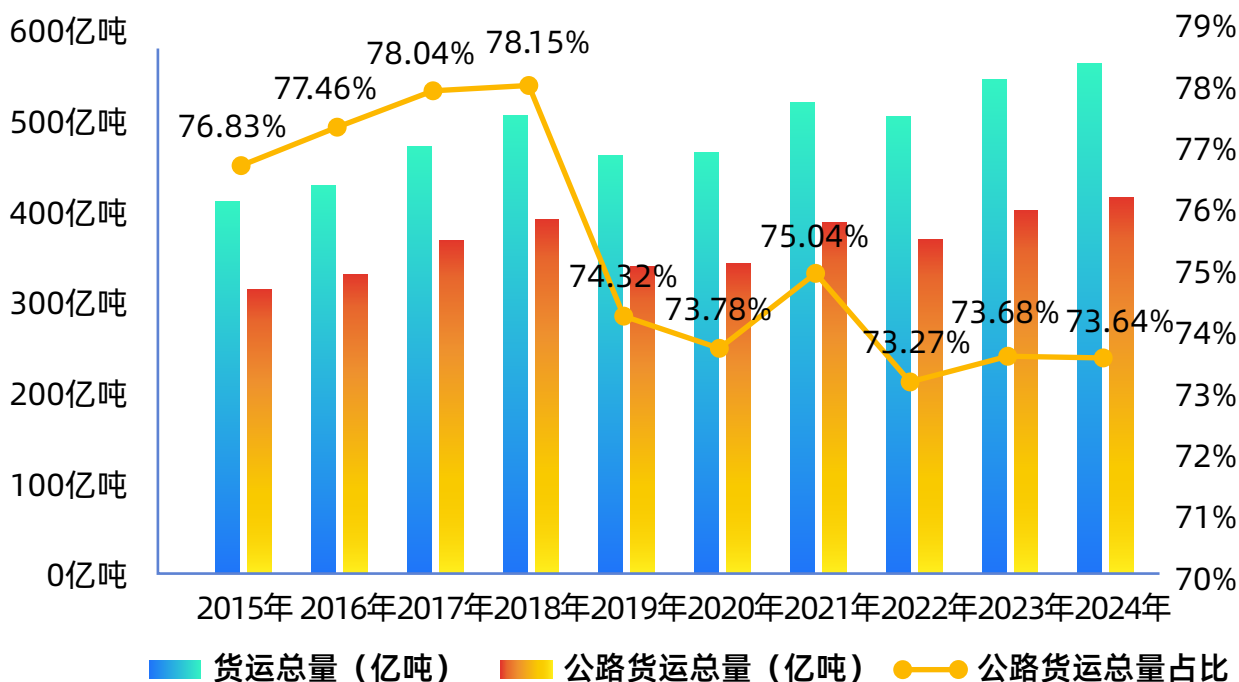
<sup>2</sup>数据来源：<https://www.bosidata.com/data/8319848MDE.html>

<sup>3</sup>数据来源于2020-2024年度的交通运输行业发展统计公报，可查阅中华人民共和国交通运输部官网。

403.37亿吨，比上年增长8.7%，完成货物周转量73950亿吨公里、增长6.9%。而2024年，全年完成营业性货运量418.80亿吨，比上年增长仅为3.8%，完成货物周转量76848亿吨公里、增长仅为3.9%<sup>4</sup>。此外，据历年交通运输行业发展统计公报，2015年以来公路货运总量占比总体呈下降趋势，可见公路运输需求确有放缓态势<sup>5</sup>。因此，“供给高位、需求放缓”的公路货运市场格局，形成了运输价格下压的基本态势。



图(引)1 2018-2024年我国货车保有量 (单位: 万辆)



图(引)2 2015-2024年我国公路货运总量 (单位: 亿吨) 及占比

<sup>4</sup> 数据来源: [https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202506/t20250610\\_4170228.html](https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202506/t20250610_4170228.html)

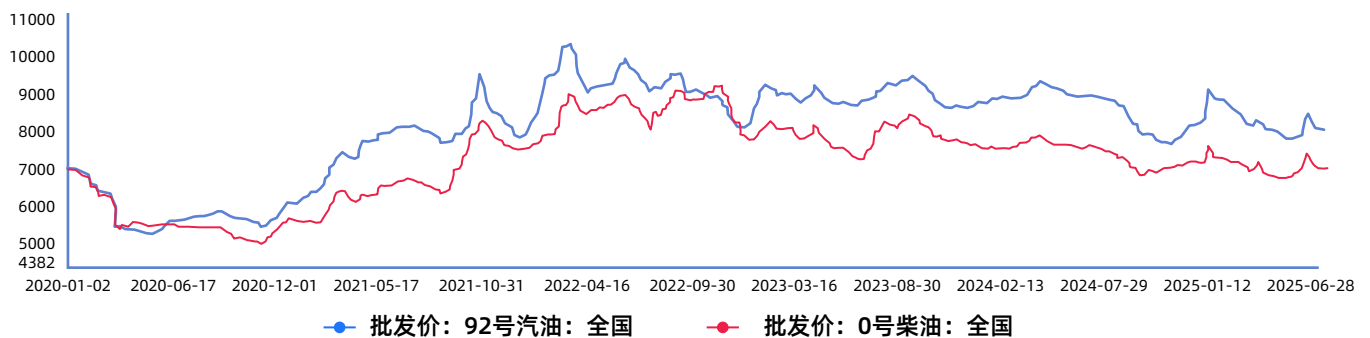
<sup>5</sup> 数据来源: [https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202506/t20250610\\_4170228.html](https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202506/t20250610_4170228.html)

## （二）运输结构调整引发运价重构

依据《国务院办公厅关于印发推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）的通知》<sup>6</sup>，国家大力推进大宗物资“公转铁”“公转水”战略，争取到2025年基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局，这一政策性转变很大程度上会直接分流公路货运需求，从而使得公路运力过剩的问题进一步凸显，最终导致公路货运运价下调。据“高质量完成‘十四五’规划”系列主题新闻发布会数据显示，截至2024年底，铁路、水路货运周转量分别比“十三五”末增加17.5%和33.6%<sup>7</sup>。此外，当前公路货运市场出现“加仓减路”的趋势，随着供应链“前置仓”模式普及，品牌企业仓库和网点的分布更加广泛，货物的运输距离变得更短，这减少了中长途货运车辆的行驶里程和运输时间，压缩了中长途货运车辆的生存空间。

## （三）运输成本刚性上升，压缩司机实际利润

在上述大的行业背景之下，油价、保险费等公路货运成本的上升，又进一步压缩了行业的利润空间。据中国天然气信息终端相关数据，2020年以来，我国汽油、柴油批发价格呈震荡上升走势<sup>8</sup>，这直接导致行业内油车司机运营成本提高，而油车目前还是货运行业内司机驾驶的主要车型，因而带来了货运行业能源成本的上升。



图(引)3 2020-2025年汽油、柴油价格走势（单位：元/吨）

同时，高昂的货运车辆保险费用也推升了货运行业成本。《全国重载货车保险大数据分析报告》显示，重载货车年保费大多在2万元以上，较私家车保费高出5-8倍<sup>9</sup>。此外，《中国汽车与保险大数据发展报告》显示，2019—2021年货车三者险单

<sup>6</sup> 资料来源：[https://www.gov.cn/zhengce/content/2022-01/07/content\\_5666914.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/2022-01/07/content_5666914.htm)

<sup>7</sup> 资料来源：[https://www.mot.gov.cn/zhongyaohuiyi/202507/t20250722\\_4172985.html](https://www.mot.gov.cn/zhongyaohuiyi/202507/t20250722_4172985.html)

<sup>8</sup> 资料来源：<http://egas.cnfin.com/#/dataPants/index>

<sup>9</sup> 资料来源：<https://www.sinoiov.com/news/official/325.html>

均保费持续上涨<sup>10</sup>。甚至，部分货车司机难以参保的情况屡见报端。

总体上，运输成本的刚性上升直接压缩了货车司机的收入水平与利润空间。

#### （四）新能源货车快速发展加剧行业内部价格竞争

新能源货运汽车的快速发展改变了货运行业生态，尤其是电动重卡凭借低成本优势主动降低运价，加速了货运行业的结构性变动。截至2025年5月，新能源重卡保有量超22万辆，在相关政策的持续推动下，新能源重卡市场持续高速增长。新能源重卡全生命周期成本（TCO）显著低于燃油车：以5年运营周期计，吨公里成本可降低30%~50%<sup>11</sup>。由于不受油价涨跌影响，还存在购车补贴、运营成本低、路权优先等红利，新能源车辆整体运输成本低于传统燃油车。新能源货车入场推动了行业内司机的价格竞争，部分新能源货车司机基于成本优势，主动降低了运输价格，在一定程度上推动了低价抢单局面的形成。此外，司机群体内部的非理性竞争（如回程时承运低于成本价的订单）对运价的冲击，也是导致运价趋低的重要原因。

值得关注的是，运价下行变化趋势与互联网货运平台的快速崛起似乎同步，因而引发了是否由互联网货运平台压低了货运价格的争论。事实上，互联网货运平台是一个包含全国3200多家网络货运平台（含分公司）的统称，它们的运营模式、经营性质、交易方式差别明显，其中具有代表性的一些模式主要包括信息撮合模式、定价派单模式、无车承运人模式等。例如，跨省的长途干线平台通常以信息撮合为主，平台不直接定价，司机接单自主性强，主要解决了司机的返程货、顺路货等运输需求，因而司机的收入并不完全依赖于平台，平台对司机的控制力也相对较弱。总体而言，长途干线平台在货物运输中更多地承担了供需双方信息撮合的中介职能，即使平台推荐的运输价格也基本遵循货运市场的供需规律。也就是说，通过平台撮合后所呈现的运价，其实是货主代表的需求方与司机代表的供给方之间力量博弈的结果，本质上还是货运市场供需变化的动态反映。

同城的短途货运平台则展现出完全不同的特征，通常以定价派单模式为主（平台设定价格并分配订单），要求司机缴纳保证金、购买会员资格、按要求粘贴车贴等，

---

<sup>10</sup> 资料来源：<https://www.pishu.cn>

<sup>11</sup> 资料来源：<https://www.evpartner.com/news/279/detail-79429.html>

平台在定价和派单中掌握主导权，接近于“平台承运”的模式，因而对司机的控制力也相对较强。

另外，无车承运人模式通过平台进行运费结算，并以赚取运费差价作为盈利方式，其运力池更倾向于使用熟悉的车辆，并承担承运人的责任。

在上述大的行业背景下，为了全面准确地了解有关货车司机群体特征、就业与收入状况、数字能力以及平台使用体验的反馈等内容，我们组织了本次“2025年货车司机就业与生活状况调查”。本次调查问卷涵盖了货车司机画像特征、收入消费状况，就业质量与社会保障、职业认同与发展潜力、组织参与与互助网络、数字能力与平台作用以及对新技术发展的认知等主要内容。为了完成更加深入的对比分析，本次调查对象除了主要调查的货车司机群体之外，还包括了其他五类新就业群体（具体包括网约车司机、外卖骑手、网络主播、网约家政人员、网约快递员）。调查方式主要采取了线上随机发放问卷的形式，通过微信、互联网货运平台App以及某大型网络调查平台等渠道来进行发放。在剔除填答时间过低以及填写逻辑错误的样本后，共得到有效货车司机样本4230个、新就业群体样本1048个（五类新职业样本数量基本均匀分布）。

为了进一步验证样本的代表性与合理性，我们还将得到的货车司机画像特征与中国物流与采购联合会所作的《2025年货车司机从业状况调查报告》以及中国新就业形态研究中心发布的《中国蓝领群体就业研究报告》进行对比，发现货车司机的年龄分布、教育程度、用工关系状态、工作及休息时间等特征分布均非常相似，这也说明本次调研所使用的样本具有较好的代表性。此外，为了更深入地了解货车司机的实际生活状况及从业图景，在线上问卷调查之外，我们还进行了深入的实地走访，调研涉及卡车村、物流园区等地，并与多位有代表性的货运行业从业人员进行了面对面访谈，这些访谈资料对我们的研究内容形成了重要补充。

# 一、货车司机整体画像特征

本章将从年龄、性别、教育程度、从业年限、运输类型、就业形态及动力来源等多个维度，系统描绘货车司机的群体画像，呈现其在人员结构、技能水平与经营方式上的基本情况，并通过对重点人群如女性司机、年轻司机与高学历司机的特征剖析，进一步揭示群体内部的差异性特征。

## 1.1 年龄结构：中青年为主力

货车司机的年龄结构显示货运行业从业人员以中青年司机为主力，稳定性与活力并存。从年龄分布来看，30至49岁的司机是行业内的骨干力量，占比接近80%。其中，30至39岁区间的司机占比最高，达到50.24%，40至49岁的司机占比为29.31%。30岁以下司机占比相对较少，为13.43%，但相比2024年占比上升6.73%。这一增长趋势表明，货运行业对年轻人的吸引力有所提升。除此之外，60岁及以上司机占比仅为0.17%。尽管相关延迟退休的政策使得货车司机法定退休年龄可延后至63岁，但由于货车司机高强度的工作性质及相关管理政策限制，60岁以上仍在从业的司机仍然较少。

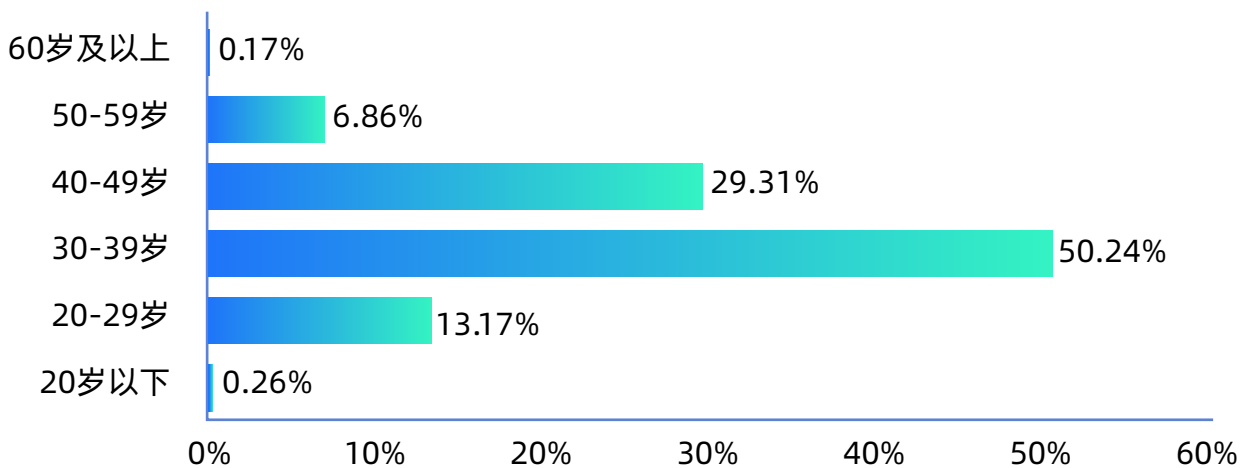


图1-1 货车司机年龄结构

## 1.2 性别结构：男性司机为主，女性占比较低

货车司机的性别比例失衡。数据调查显示，男性司机占比高达98.35%，而女性司机仅占1.65%。这一性别差异主要由于货运行业对司机体力要求较高，长时间驾驶

和重体力劳动的特点使得女性在选择此职业时更为慎重。此外，传统观念中货运行业被视作男性职业，这种职业性别认知的固化导致女性进入该行业的比例较低。

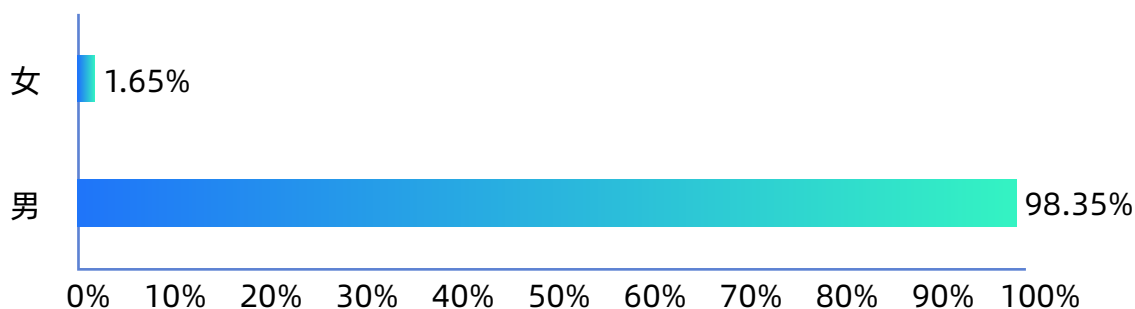


图1-2 货车司机性别结构

然而与2024年的调查结果相比，女性司机占比有了一定程度的提升，说明货车司机职业的性别差异有减少的迹象。进一步分析表明，女性司机在短途运输和不定运输类型中相对更为常见，其比例高于女性在总司机中的比例。短途运输通常具有更高的灵活性和较低的驾驶强度，这可能对女性司机更具吸引力。相比之下，长途运输需要司机长时间离家，面临较高的工作强度和安全风险，而跨市中途运输涉及频繁的跨市行驶，也需要较大的时间和精力投入。这可能导致女性司机在从事货车司机职业时更倾向于短途和不定运输类型。

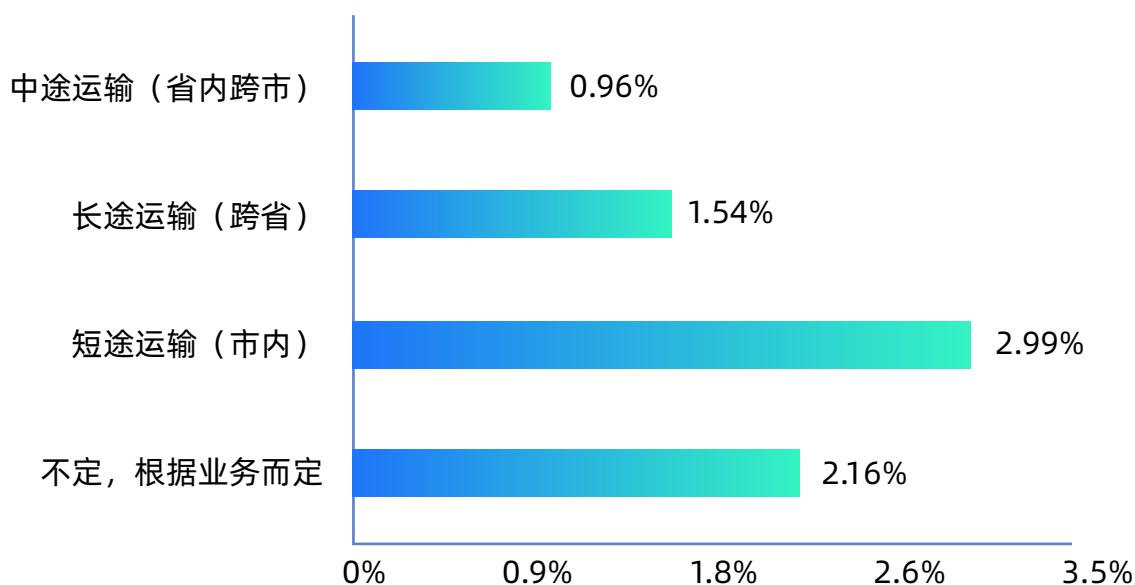


图1-3 各运输类型中女性司机比例

### 1.3 受教育程度：总体受教育程度偏低，更注重实际技能

货车司机群体的受教育程度相比2024年有了一定程度的提高，但总体仍然偏低。数据显示，货车司机受教育程度在初中及以下学历占比达41.82%，高中/中专/技校学历占比最高，为43.17%，大专及以上学历占比仅为15.01%。这一方面反映出货运行业对受教育程度要求不高，更注重实际驾驶技能和经验，另一方面也表明货运行业从业人员整体文化水平有待提升，高素质人才相对匮乏。

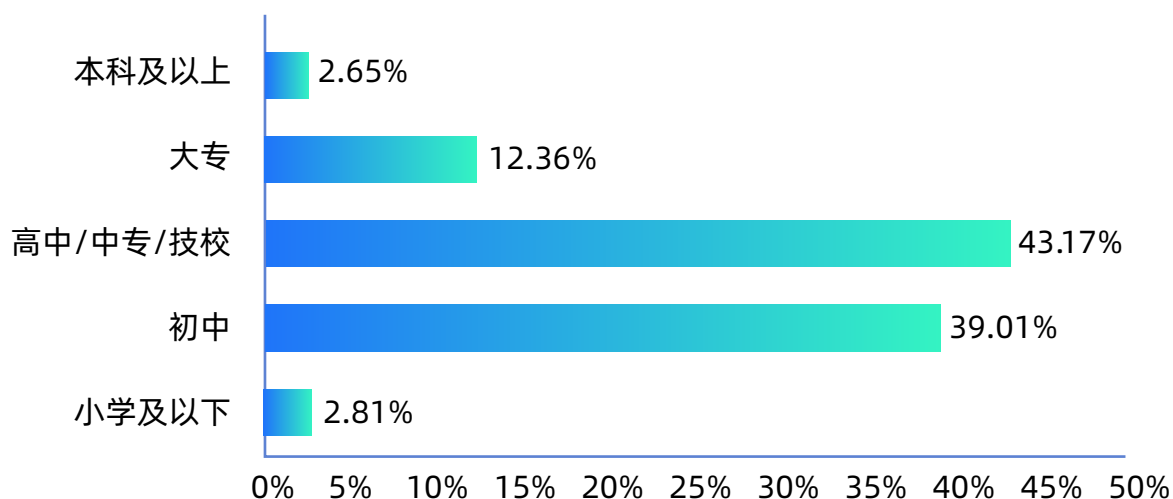


图1-4 货车司机整体的受教育程度

与货车司机整体样本相比，20-29岁年轻货车司机的受教育程度相对更高。数据显示，这一年轻群体中，高中/中专/技校学历占比达46.86%，大专及以上学历占比达22.26%。这显示出货运行业正逐渐吸引更多高学历的年轻劳动力加入，推动了该行业整体从业人员人力资本水平的提升。

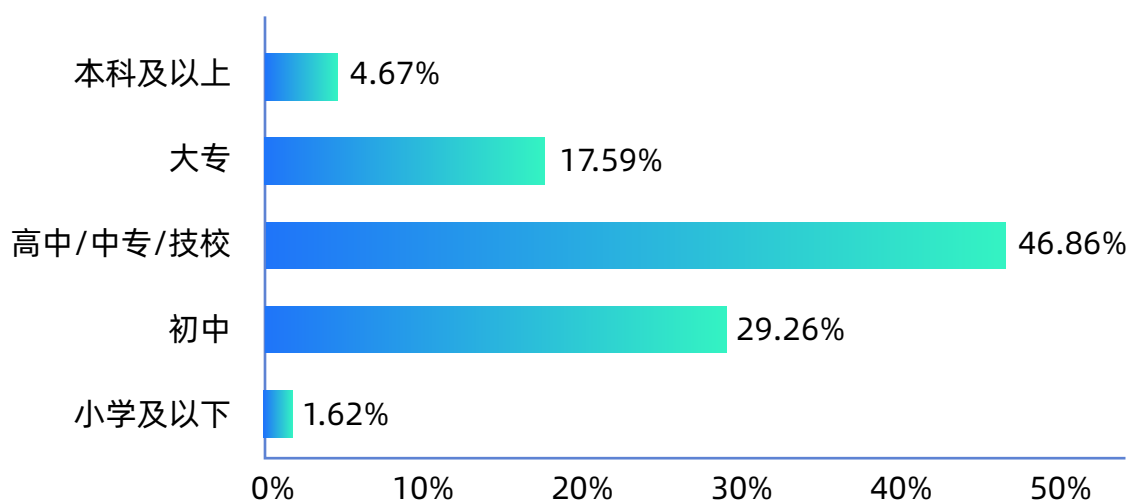


图1-5 20-29岁货车司机受教育程度

与货车司机整体样本相比，女性司机中高中及以上学历占比也相对更高，女性司机中高中/中专/技校学历占比35.71%，大专及以上学历占比22.86%。这一结果说明，更多高学历女性加入了货车司机这一传统上以男性为主的行业，从而带来该行业性别平等与学历提升的积极转变。

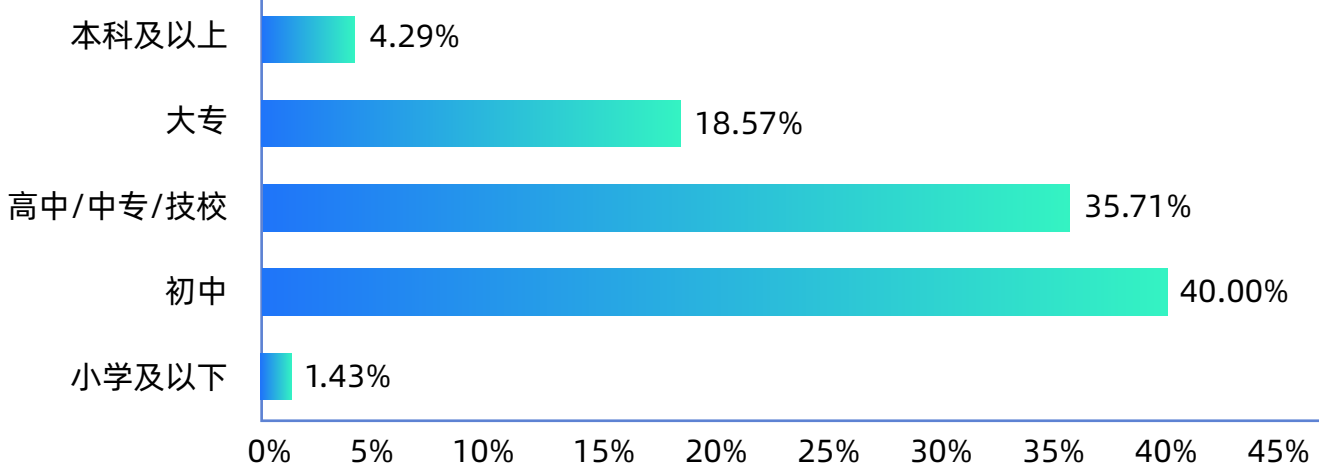


图1-6 女性货车司机受教育程度

### 1.4 从业年限：有驾驶经验的货车司机占比高

在从业年限方面，有一定驾驶经验的货车司机占据主体。调查数据显示，3~5年驾驶经验的司机占比最高，达到28.42%，其次是6~10年驾驶经验的司机，占比为26.86%。也就是说，在货车司机群体中，中等驾驶经验（3~10年）的司机占据了较大比例，合计达到55.28%，这反映出货运行业对驾驶经验和技能的需求较高。新手司机（2年及以下）也有一定比例且高于2024年，占比为15.51%，反映出行业中有一定数量的新司机加入。而资深司机（11年及以上）占比相对较低，合计为29.22%，这可能是由于随着年龄增长，部分司机由于体力下降或转换职业而逐渐退出货运行业。

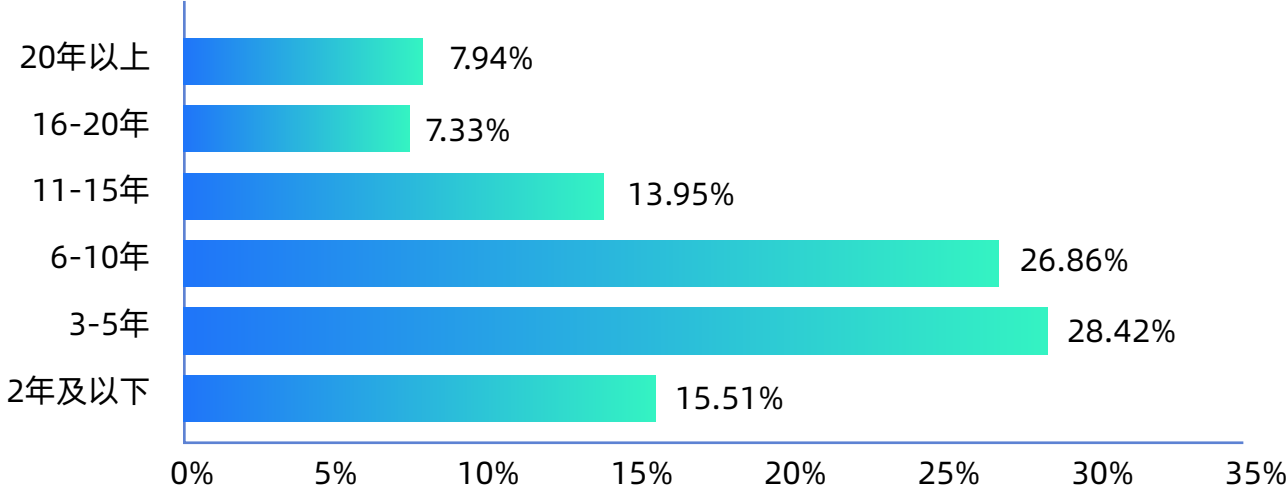


图1-7 货车司机从业年限

## 1.5 主要货运类型：中长途货运为主，运输结构稳定

货车司机的货运类型以长途、中途为主。长途运输（跨省）占比最高，达到32.15%，中途运输（省内跨市）占比为32.13%，短途运输（市内）占比为9.50%，另有26.22%的司机表示根据业务而定，不固定运输类型。本次调查数据显示，中长途货运司机占据了货车司机的主体。

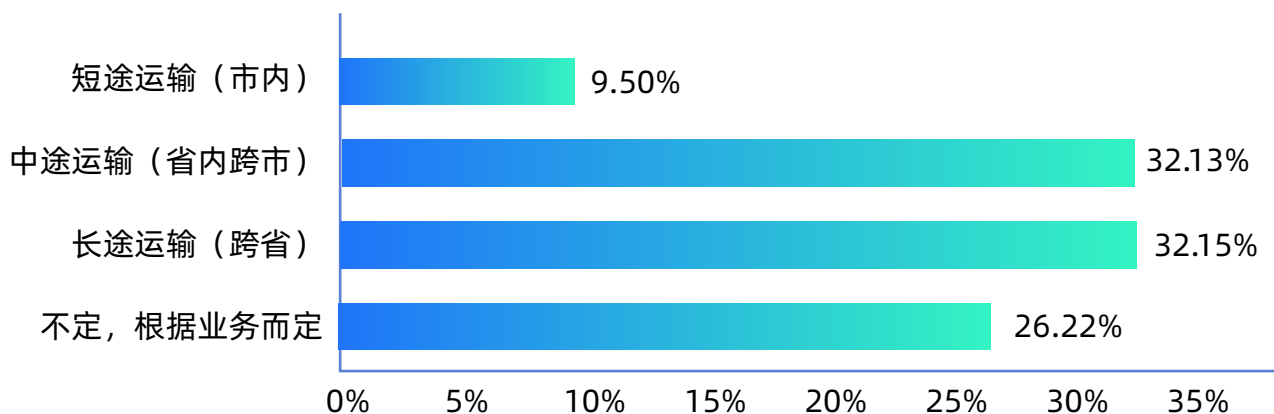


图1-8 主要货运类型

## 1.6 用工关系状态：个体经营占主导

经调查，超过半数货车司机的用工关系状态为个体司机，即自雇。个体司机（含挂靠司机）占比达到61.89%，全职司机（受雇于公司/车队/个人车主）占比为35.60%，兼职及其他类型司机占比仅为2.5%。

货车司机群体中超过半数选择自主经营，通过自雇的方式灵活安排运输业务，通常需要独自承担运输业务的全部收益和风险。值得注意的是，有部分司机当前处于挂靠公司但实际自负盈亏的状态，但是可以获得公司在资质审核、安全培训、运力调配和业务拓展等方面的相关支持。



访谈02<sup>12</sup>司机提到自己之前是自雇从事货运，但随着国家监管加强，个体经营风险增加，于是选择挂靠公司。挂靠后，虽然要与公司分成，但公司在资质审核、运力调配、业务拓展和风险分担方面给予支持，还提供诸如保险、维修等服务，减轻了后顾之忧。

<sup>12</sup> 此处编码是指受访者序号，下同。

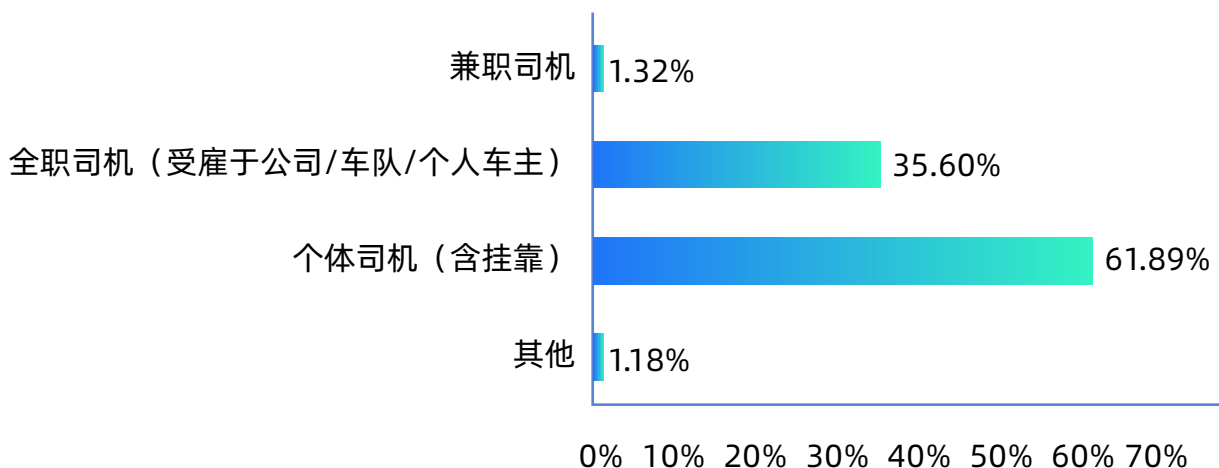


图1-9 货车司机用工关系状态

### 1.7 动力来源：柴油车占据主流，新能源应用逐渐增长

货车司机的货车动力来源以柴油为主，调查数据显示，货车动力来源中柴油占比远高于其他动力来源类型，达到67.26%，电力占比27.12%，汽油、天然气、混合动力、氢能以及其他动力来源总占比5.03%。柴油因动力强劲、续航长等优势，成为货车司机的首选，占比超过三分之二。电力驱动占比27.12%位列第二，反映出新能源汽车推广的积极成效。

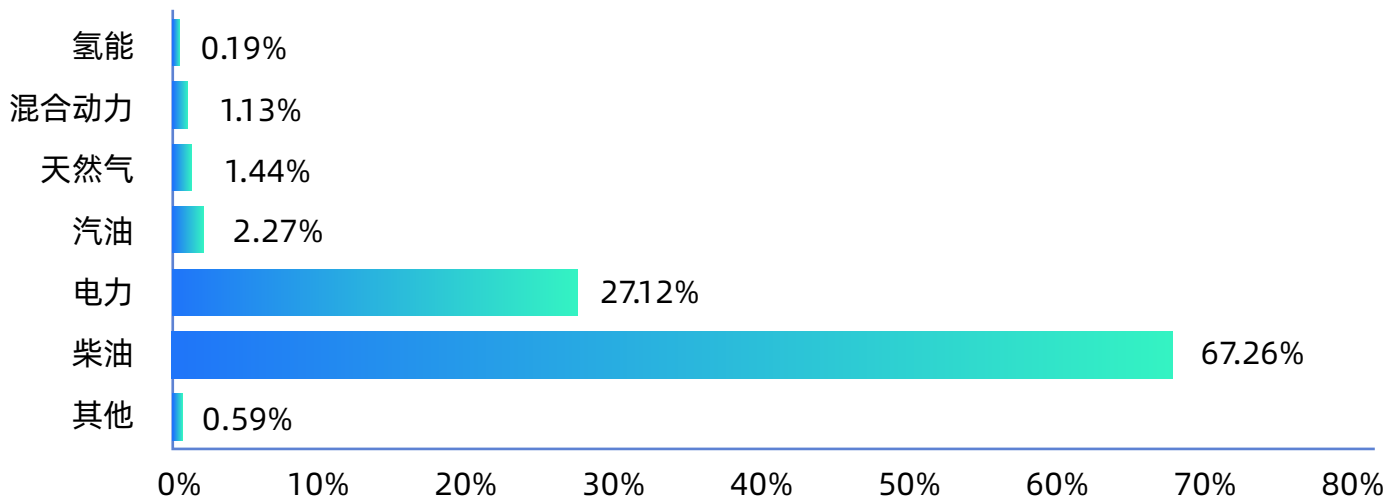


图1-10 货车的动力来源

为进一步探究新能源货车推广情况，本报告进一步分析了短途货运司机群体、年轻货运司机及高学历货运司机群体的货车动力来源情况。

与总体相比，短途运输司机选择电力驱动货车的比例相对更高，达到38.31%。国务院印发的《2024—2025年节能降碳行动方案》逐步取消了一些新能源汽车购买

限制，有些地区还对新能源货车购买给予补贴，从政策层面有力地推动了新能源货车的普及。因而在城市配送等短途运输场景中，电动货车因充电成本低、充电方便等优势的存在，获得了大量司机的认可和选择。

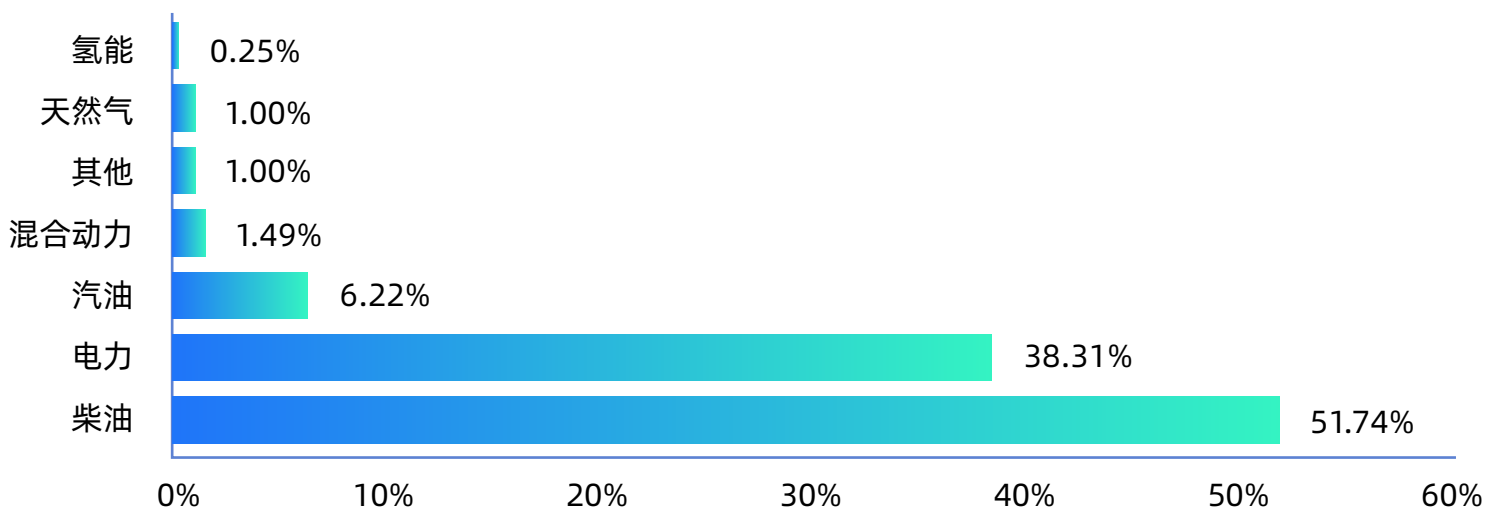


图1-11 短途运输司机的货车动力来源

对于39岁以下的年轻货车司机而言，他们的货车动力来源呈现出柴油为主、电力其次，其他能源类型占比较低且多元分布的特点。从具体数据来看，年轻货车司机拥有电力动力货车的占比为31.82%，氢能、混合动力、天然气等新能源货车的使用比例也高于总体样本。年轻货车司机对于新事物接受能力较强，因而新能源货车在年轻群体中的普及率相对较高。

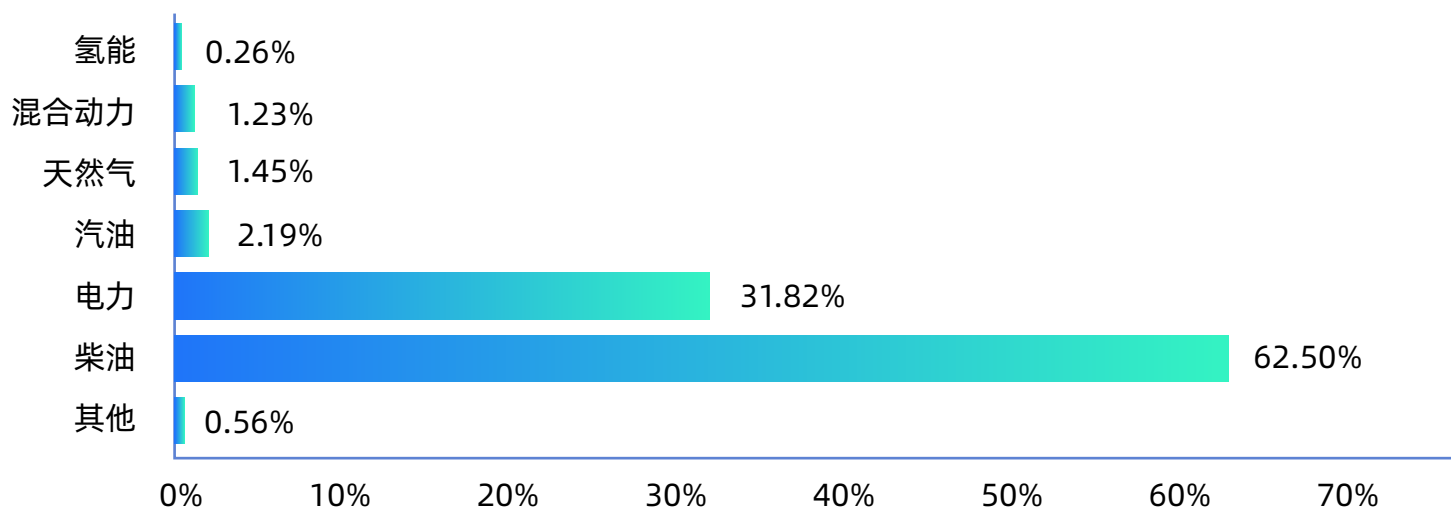


图1-12 39岁以下司机的货车动力来源

大专及以上学历的货车司机在动力来源的选择也体现出了对新能源汽车的更高偏好。这一群体中，电力动力占比为37.95%，高学历司机通常对新技术接受程度更

高、环保理念更强，因此更愿意尝试电力等新能源动力货车。同时，他们也可能更关注政策导向和行业趋势。在国家大力推广新能源汽车的背景下，高学历司机更能响应政策选择新能源货车，在降低运营成本、保护环境的同时，也更能契合行业发展趋势。

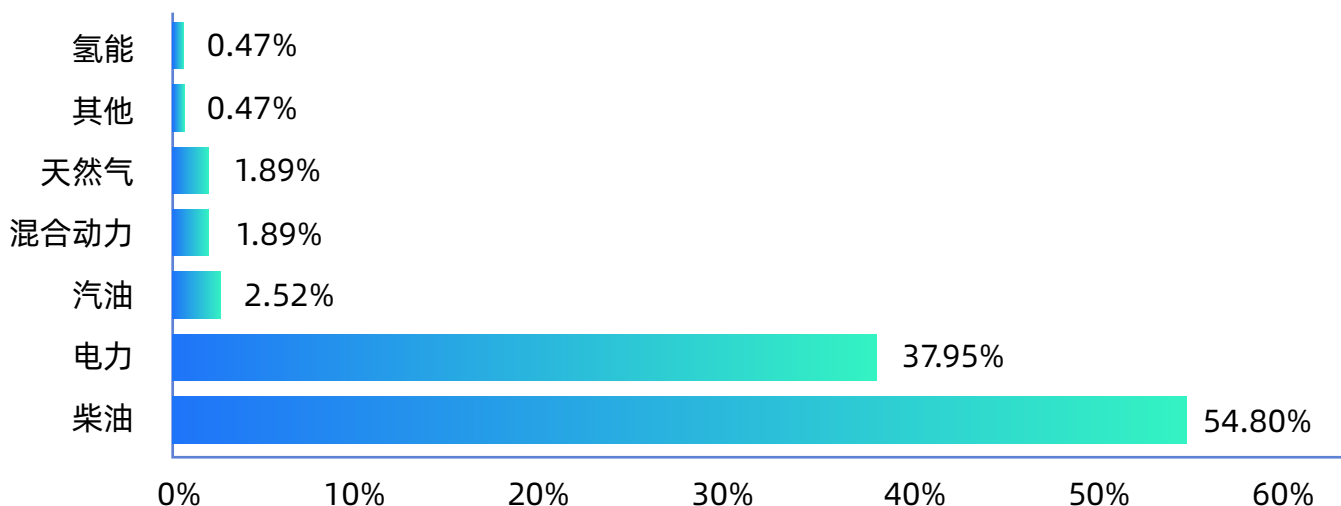


图1-13 大专及以上学历司机的货车动力来源

## 小结

本节的数据调查结果描绘了货车司机群体的多维画像，总体上呈现出中青年为主力、男性占主导、受教育程度偏低但有所提升、从业经验丰富、以中长途货运为主、个体经营为主导以及柴油为主要动力的特征。

年龄结构上货车司机以中青年为主力，30至49岁司机占比超八成，是货运业的重要力量。30岁以下司机占比较低，但呈现出上升趋势，表明货运行业对年轻人有一定吸引力，但50岁以上司机因高强度工作性质及政策等因素占比较少。性别结构上，尽管女性占比仅1.65%，但仍呈现出上升趋势。此外在短途、无固定路线运输中，女性比例也有所上升。货车司机受教育程度整体偏低，初中及以下学历超四成，但年轻司机与女性司机受教育程度相对较高，为行业注入了新活力。从业年限方面，有一定驾驶经验的司机是主体，新手司机与资深司机占比相对较低。货运类型以中长途为主，用工关系状态中个体经营占主导，超半数司机自雇承担风险与收益。货车动力来源柴油车占主流，短途、年轻以及高学历司机更加偏好以电动货车为代表的新能源货车。

## 二、收入与消费

收入水平与消费结构是衡量货车司机经济状况与生活质量的关键指标，既反映了其职业回报与劳动市场竞争力，也体现了其家庭生活状况与消费偏好。本章将从毛收入与净收入出发，呈现货车司机的实际经济收益状况，并进一步分析其家庭整体消费水平与细项开支结构，涵盖娱乐、食品和教育等方面，以勾勒出该群体的生活质量与消费偏好。

### 2.1 毛收入：有一定下行压力，职业回报仍然可观

货车司机职业在新就业群体中展现出明显的经济回报优势。2025年，货车司机月均毛收入达到19051元，远超其他五类新就业群体。货车司机整体的毛收入水平分布相对集中，并呈现出明显的“中高收入为主”的特征。数据显示，绝大多数司机的月总收入集中在8001元至32000元的区间，在中高收入群体中，12001元至16000元的司机占比最多，达34.18%，而收入为16001元-20000元的司机占比为13.66%，20001元至24000元的司机占比达18.80%。这三个区间合计占比超过一半，成为司机毛收入分布的核心区域。

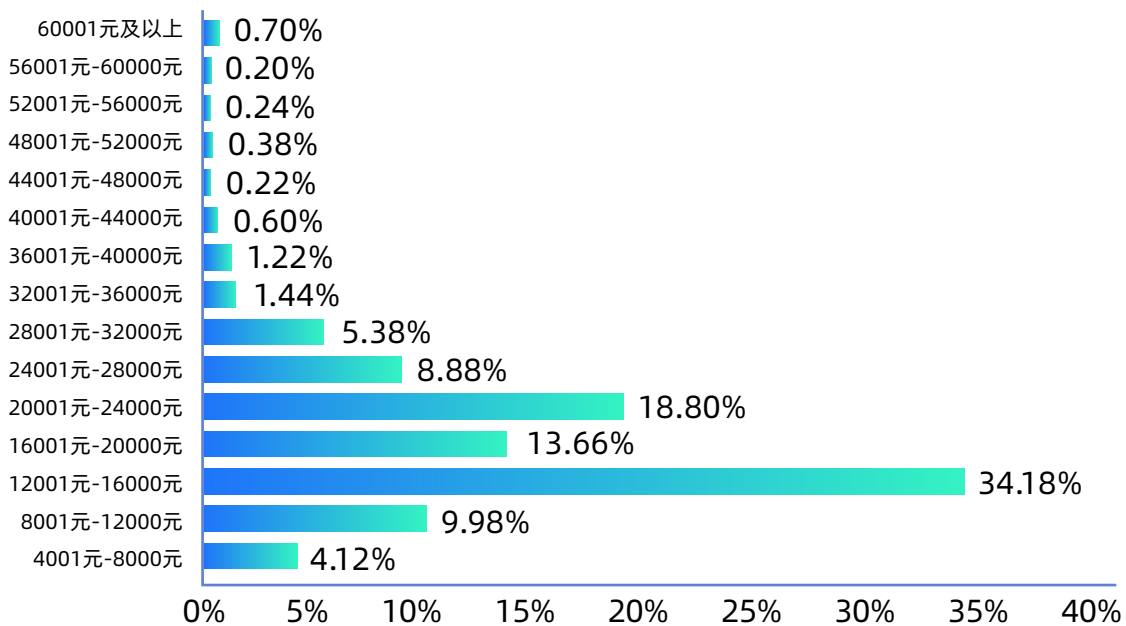


图2-1 货车司机每月毛收入（元）

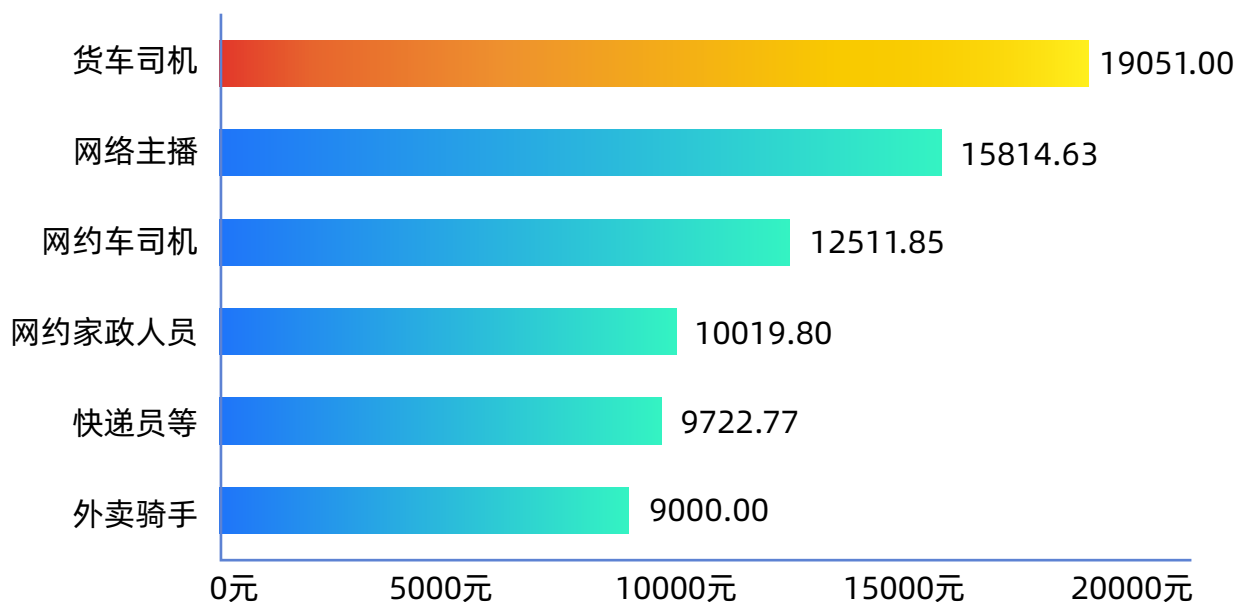


图2-2 六类职业月均毛收入对比 (元)

此外，我们进一步调查了长短途两类司机的收入情况。数据显示，长途货车司机毛收入达21183.04元，短途货运司机毛收入为16122.27元。总体来看，不同运营模式下的司机收入存在显著差异，长途司机的收入优势更为明显，体现出运输类型对经济回报的直接影响。

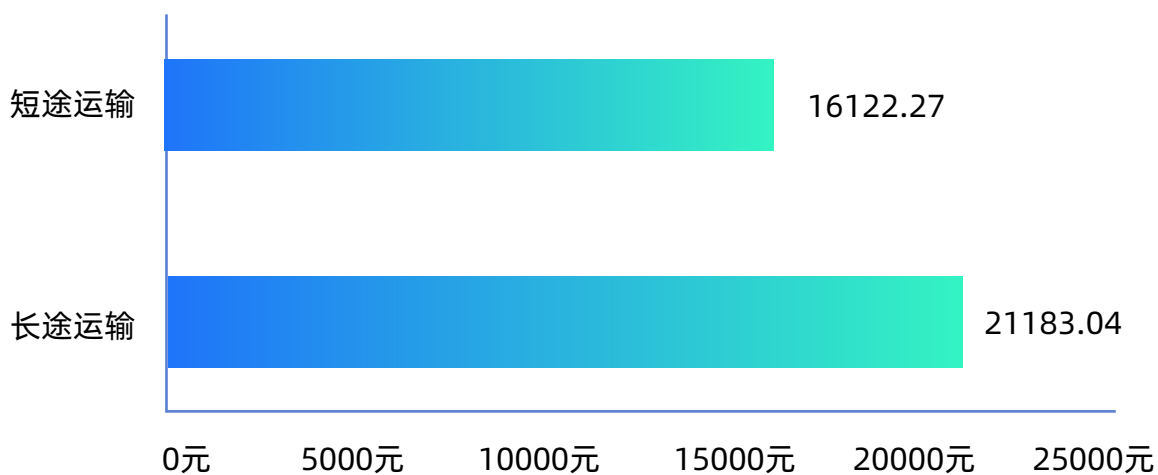


图2-3 长/短途司机月均毛收入对比 (元)

## 2.2 净收入：月均净收入具备强劲竞争力

货车司机职业在六类新就业群体中以较为明显的净收入优势居于首位。2025年，货车司机平均每月净收入达到10512元，远高于其他职业。数据显示，大部分货车司机的净收入集中在8001元至14000元的区间，占比高达69.34%，其中10001元

至12000元的司机占比最多，达到31.66%。这表明，大多数货车司机在剔除油费、高速费、保险费、维修保养费以及信息服务费等固定开支后，依然能够获得较为可观的净收入水平。

货车司机的净收入水平也存在一定差距。数据显示，其中长途货运司机每月净收入为11422.61元，短途货运司机每月净收入也达9694.32元，这可能与运输距离、交易频率、单笔订单金额及平台派单模式差异等有关。



访谈02司机：“（纯收入）刨去吃喝，一年到手二十来万块钱，经济即使不大行的时候，也能剩个十来万块钱。”

访谈01司机所在村村支书：“我们村跑货车的这些人，都是村里生活水平最高的。（村里）房是盖得最好的，都给自己孩子在（县）城里买了房。一些人自己孩子都跟着干（货车运输），赚得不少。”

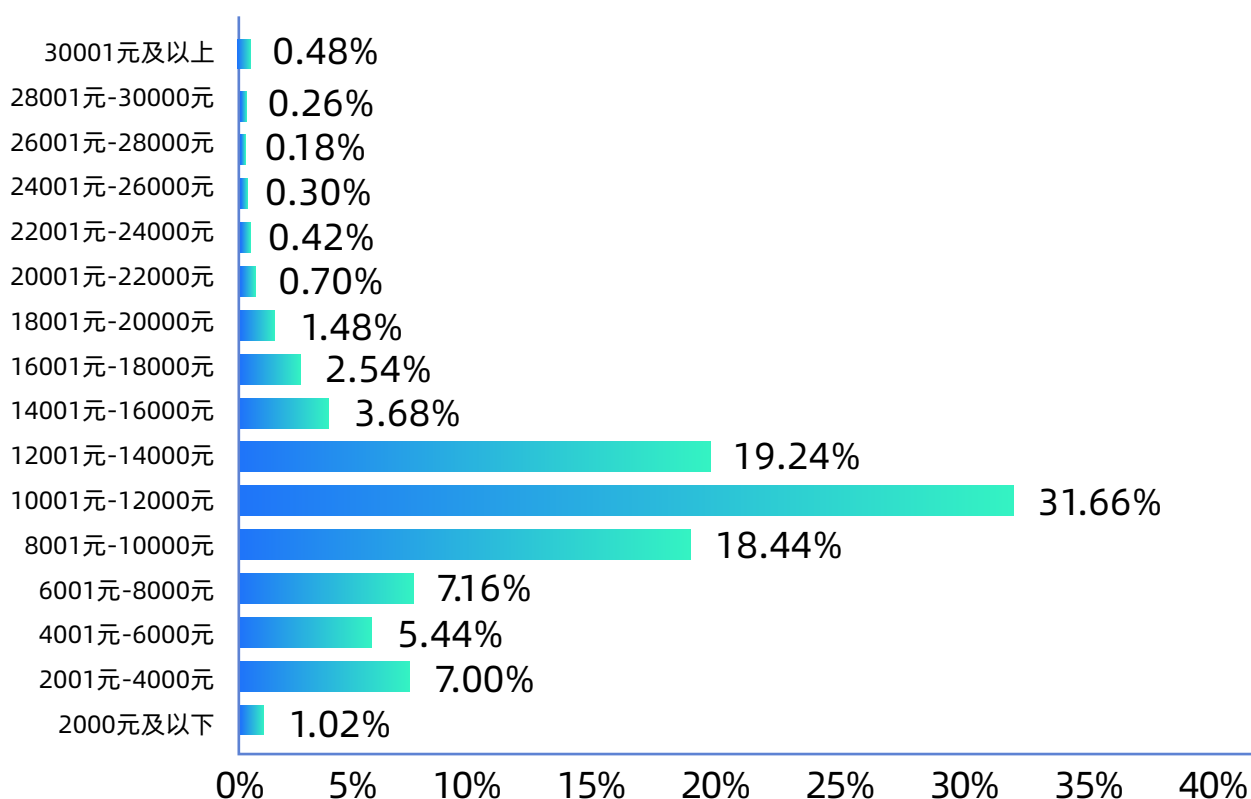


图2-4 货车司机月均净收入（元）

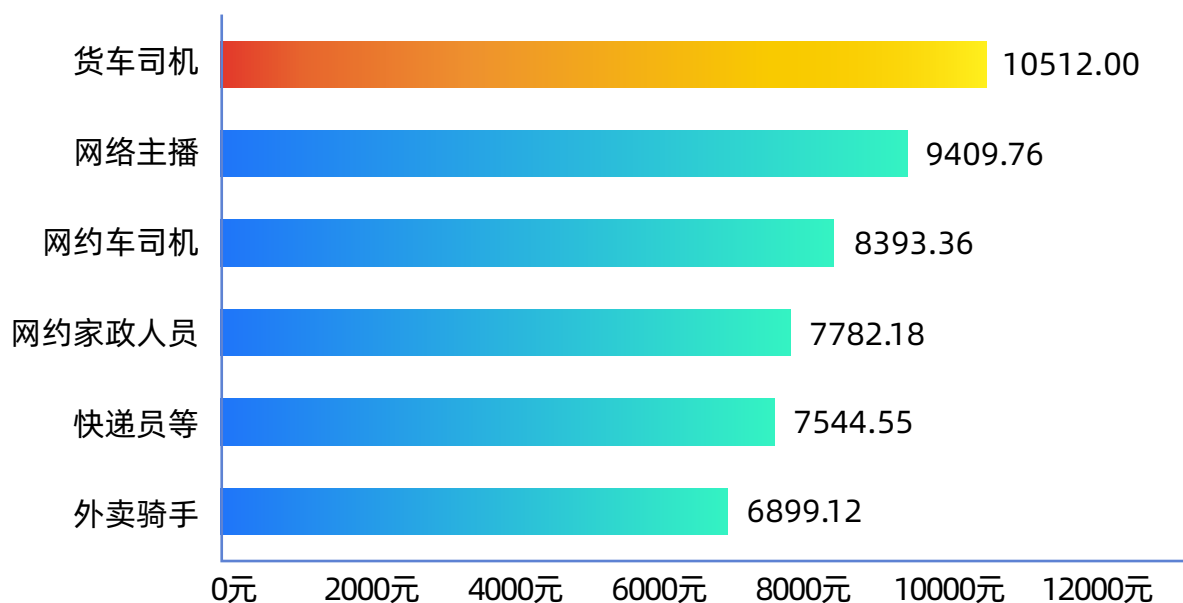


图2-5 六类职业月均净收入对比 (元)

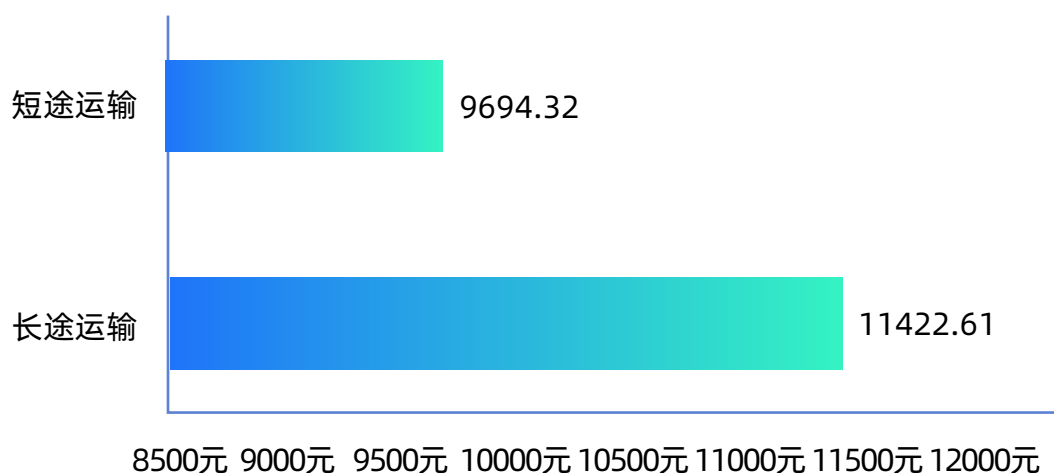


图2-6 长/短途司机月均净收入对比 (元)

### 2.3 消费:消费能力较为突出

货车司机的家庭月平均消费开支为6577.79元，显著高于其他五类新就业群体。紧随其后的是网络主播，其家庭月消费达到6082.93元，但与货车司机仍有近500元的差距。网约车司机、快递员和外卖骑手的家庭月消费水平相对较低，网约家政人员的月消费开支最低，仅为4396.04元。

货车司机的月消费水平分布集中在2001元至8000元的区间，总占比达到73.19%，其中4001元至6000元区间的占比最高，为30.95%。家庭消费超过12000元的司机比例则显著下降，这表明货车司机的高消费群体属于少数。

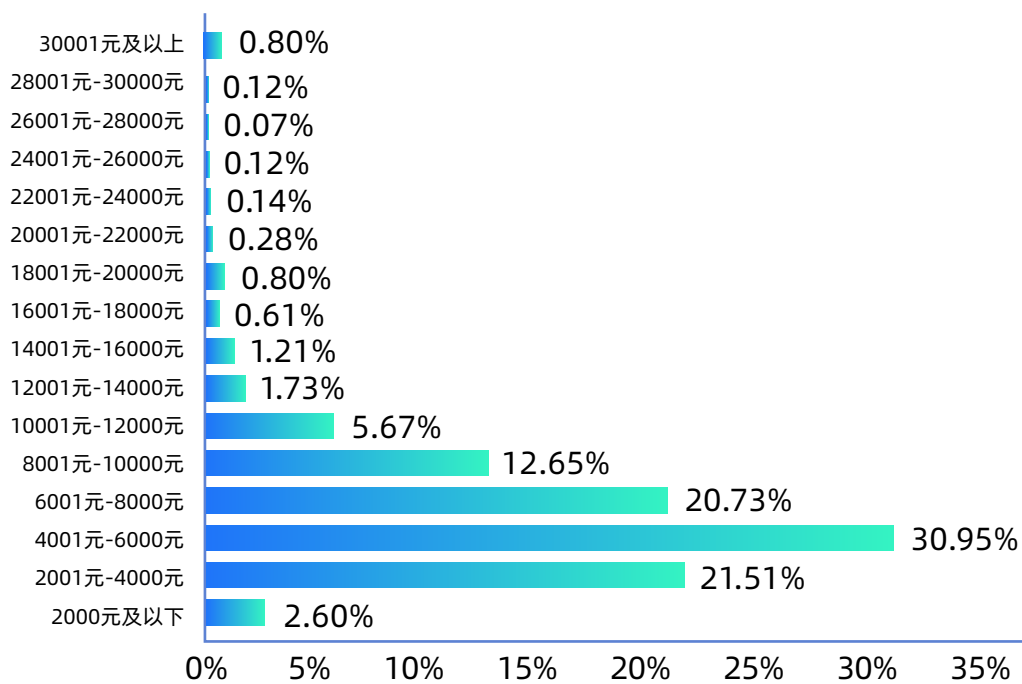


图2-7 货车司机月均总消费（元）

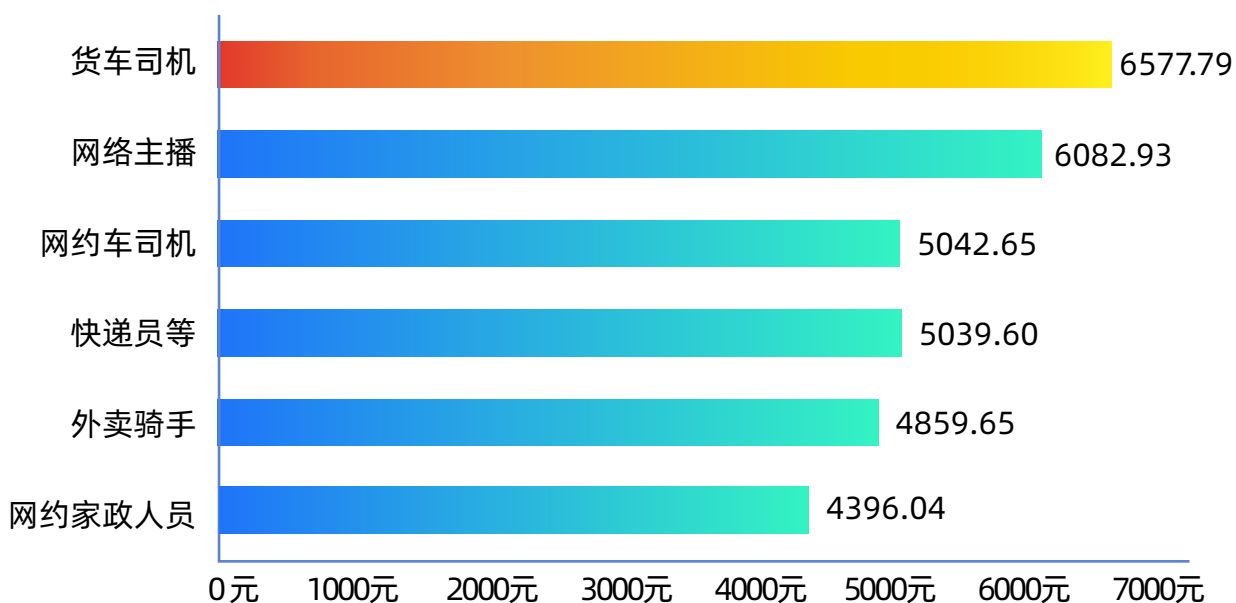


图2-8 六类职业月均总消费对比（元）

为了更进一步了解货车司机群体的消费特征，我们对其消费进行了分类探讨，主要包括娱乐开支、食品开支、教育开支。

### 2.3.1 娱乐支出：娱乐消费理性稳健

货车司机在娱乐消费上表现出较为理性且稳健的特点。每月娱乐消费在500元及以下的司机占比最高，达到47.71%，娱乐支出在500-1500元之间的占39.33%，说明大部分货车司机在日常生活中较为顾家，娱乐消费较为理性。高额娱乐消费较为少见，娱乐支出超过4500元的司机仅占1%左右。

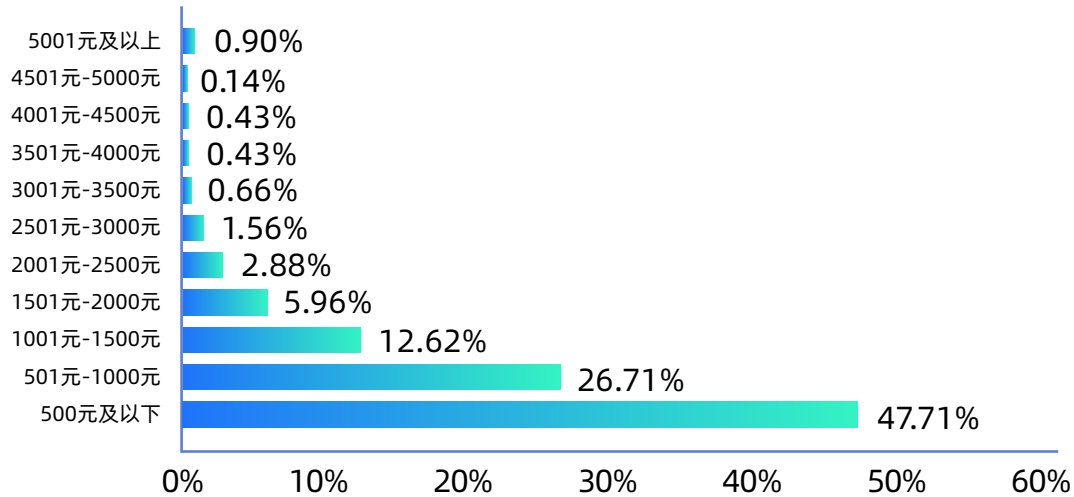


图2-9 货车司机月均娱乐消费 (元)

横向比较来看，货车司机的月均娱乐消费为925.20元，在六类新就业群体中排名第二，仅次于网络主播（1353.66元）。网络主播的娱乐消费较高，主要与其职业特性和收入水平相关。总体来看，除网络主播外，其余五类新就业职业的娱乐支出大多集中在500元至1000元之间，数值接近，差异有限。

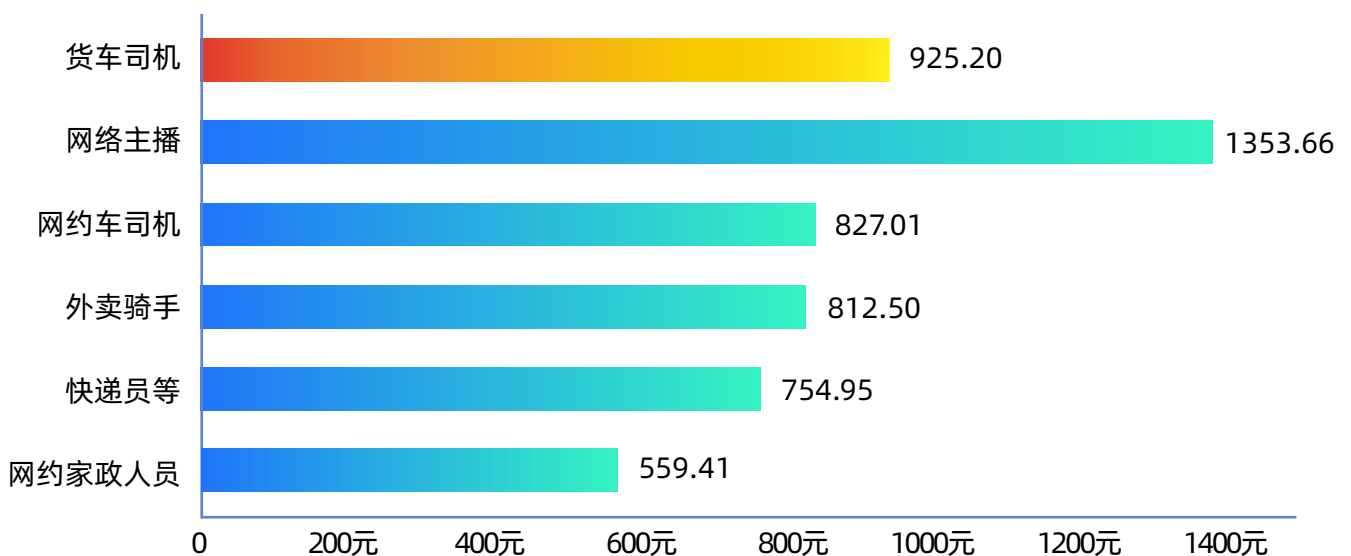


图2-10 六类职业月均娱乐消费对比 (元)

### 2.3.2 食品支出:食品消费居首位，恩格尔系数较高

在食品支出方面，货车司机群体的月度消费水平主要集中在501元至3000元区间，总占比达80.31%。其中，支出在1001元至1500元的司机占比最高，为20.31%。如果用食品消费除以总消费计算恩格尔系数，发现货车司机群体的恩格尔系数较高，表明货车司机的消费水平还有较大的升级空间。

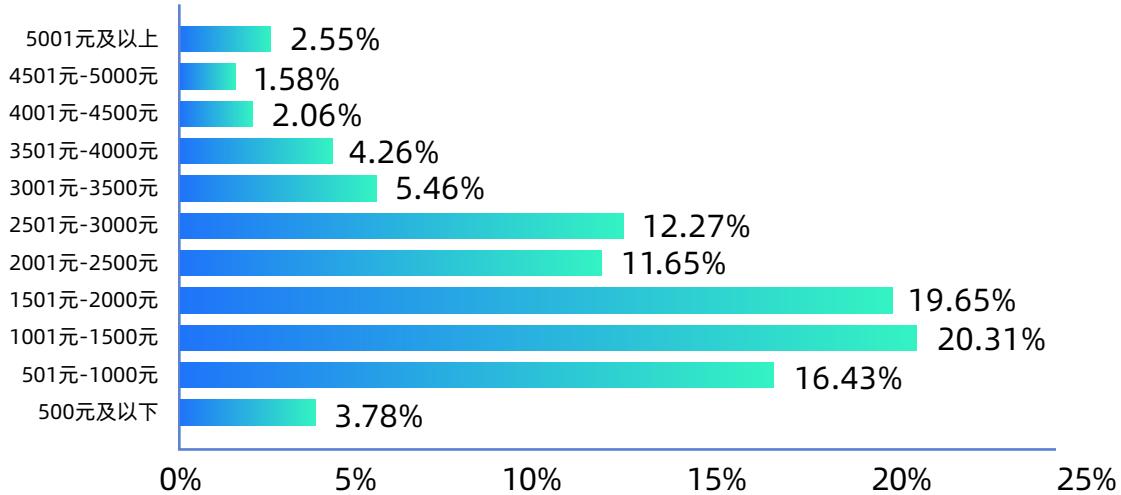


图2-11 货车司机月均食品消费（元）

从各类职业群体的对比来看，货车司机的食品支出位居首位，平均每月为1992.79元。网络主播排名第二，月均食品支出为1830.49元；其余几类新就业群体食品支出水平相近，维持在1500元上下。

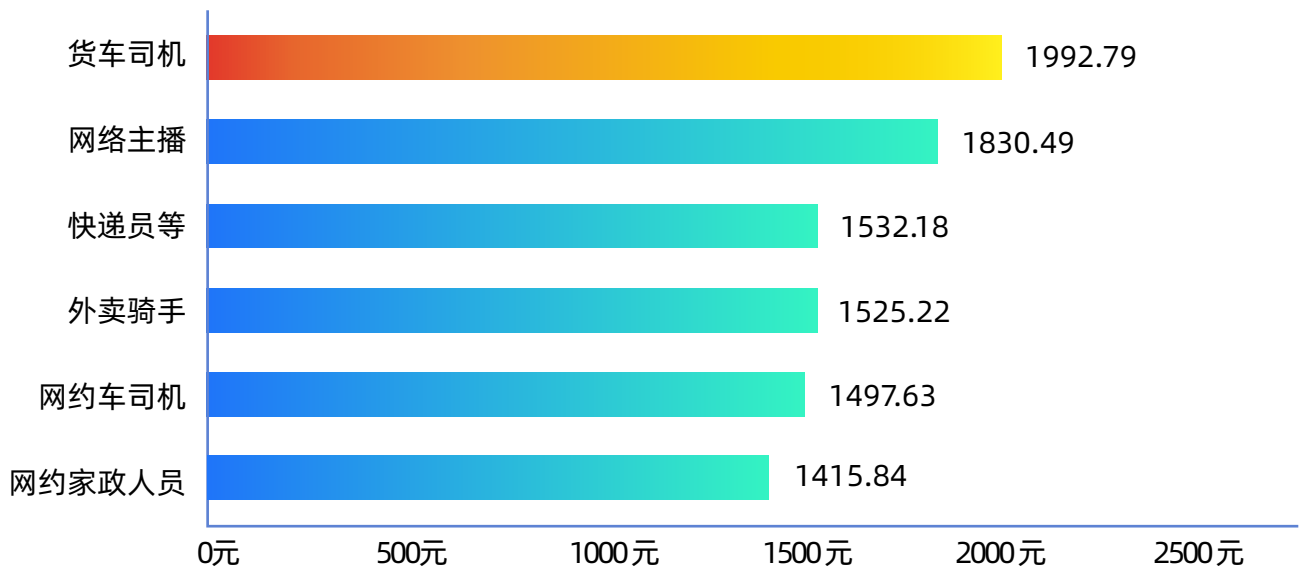


图2-12 六类职业月均食品消费对比（元）

### 2.3.3 教育支出:重视教育投资，家庭责任意识强

调查数据显示，货车司机的月教育支出主要集中在500-3000元区间。具体来

看，501元至1000元区间的司机家庭占比最高，达到20.45%。对六类新就业群体进行对比发现，货车司机1688.83元的平均每月教育支出，为所有群体中最高。货车司机在收入分配中将教育视为重要支出方向，体现出其对家庭未来发展的责任感和对子女成长机会的重视。



访谈01司机：“反正觉得（教育）负担挺重，幼儿园的钱，小孙女三年级天天上补习班，其他人都上，我也要带着她上。”

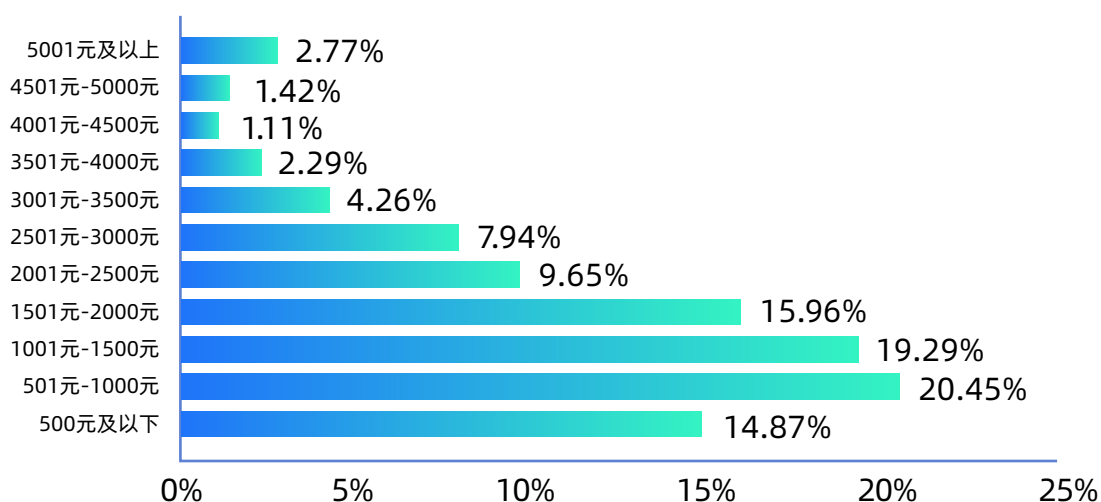


图2-13 货车司机月均教育开支 (元)

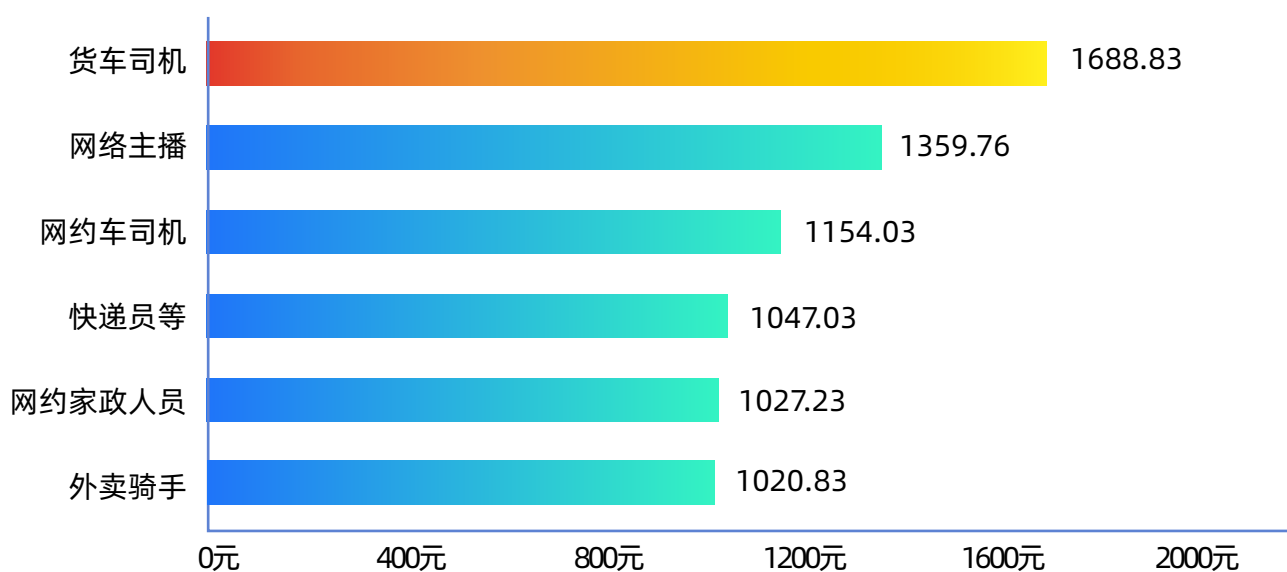


图2-14 六类职业月均教育开支对比 (元)

## 小结

货车司机作为新就业群体中的重要职业，展现出较高的经济回报优势。2025年其月均毛收入和净收入均居首位，分别达到19501元和10512元左右，远超其他五类新就业群体。收入分布以中高收入为主，超过九成司机收入集中在8001元至32000元区间。整体来看，货车司机职业不仅回报稳定且具有持续增长潜力，具有较强的市场竞争力和吸引力。

在消费方面，货车司机表现出较强的消费能力。其月均消费6578元为六类新就业职业中最高，主要集中在2001元至8000元的中等支出区间。货车司机月均食品开支1993元，娱乐支出较为理性，同时又具备一定的娱乐消费能力，月均娱乐支出位列六类新就业群体第二。更为突出的是教育支出，货车司机群体月均教育投入1688.83元位居首位，充分体现了其对家庭责任和子女成长的高度重视。

### 三、就业质量与社会保障

工作与休息时间以及社会保障水平是衡量货车司机群体就业质量的重要指标，能够反映出该群体是否能够获得充足的休息、工作强度是否处于合理水平、工作与生活之间能否实现良性平衡以及保障程度的高低。此外，通过对货车司机主要休息活动的调查，能更进一步了解他们生活的丰富程度。

#### 3.1 休息情况：每月休息天数普遍偏少，反映行业高强度特征

整体而言，货车司机的休息天数较少。71.55%的货车司机每月休息不超过4天，休息时间普遍较少。从跨行业对比来看，货车司机的平均每月休息天数为3.54天，略低于网络主播，但略高于其他五类新就业群体。



访谈01司机：“一个月不说每天都在跑（车），一个月最少得跑25天，一般情况是25天到28天之间。”

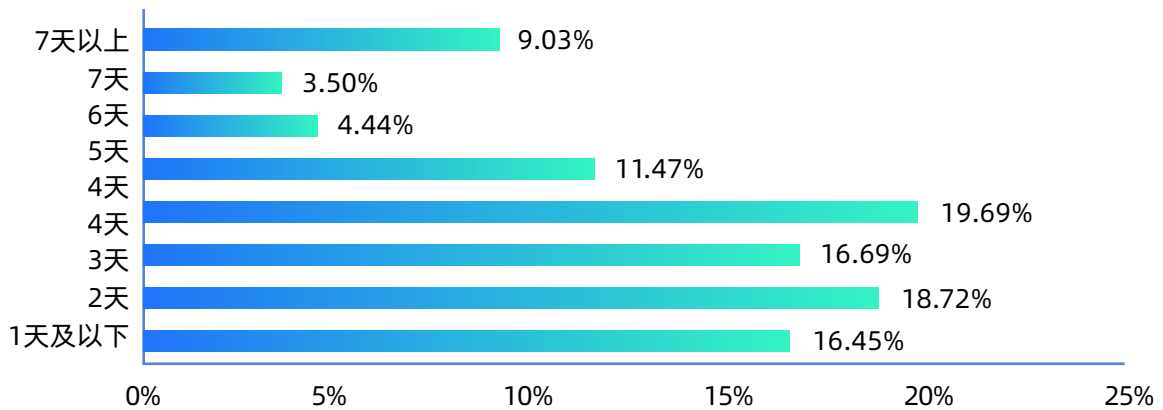


图3-1 货车司机每月休息天数（天）

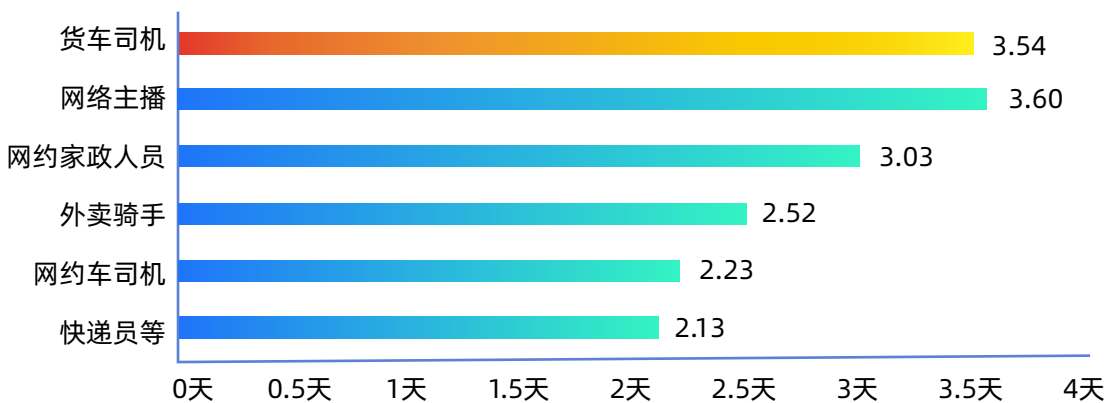


图3-2 六类职业每月休息天数（天）

### 3.2 工作时长：行驶时间长，高强度工作是常态

调查数据显示，货车司机行驶时间长，高强度工作是常态。货车司机每日工作时间以8-12小时区间为主，占比52.27%；12-16小时工作者占比21.91%。在六类新就业群体中，货车司机的日均工作时间仅次于外卖骑手，时间达10.2小时。整体来看，货车司机劳动强度处于较高水平。



访谈01司机：“跑（车）一趟，一般情况下，正常的话就是30个小时。连吃带喝，困了就睡觉休息，一个人到点四个小时一休息。”

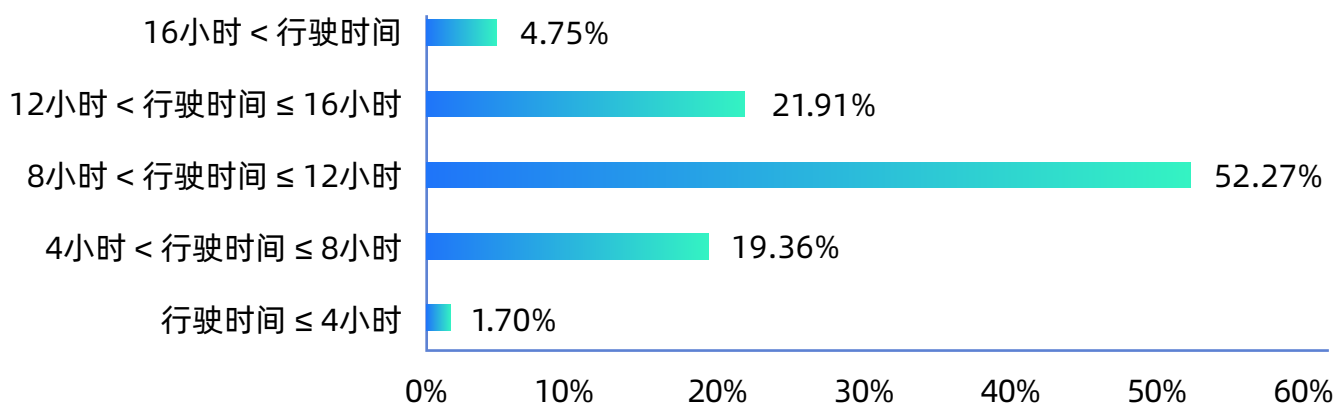


图3-3 货车司机平均每天工作时间（小时）

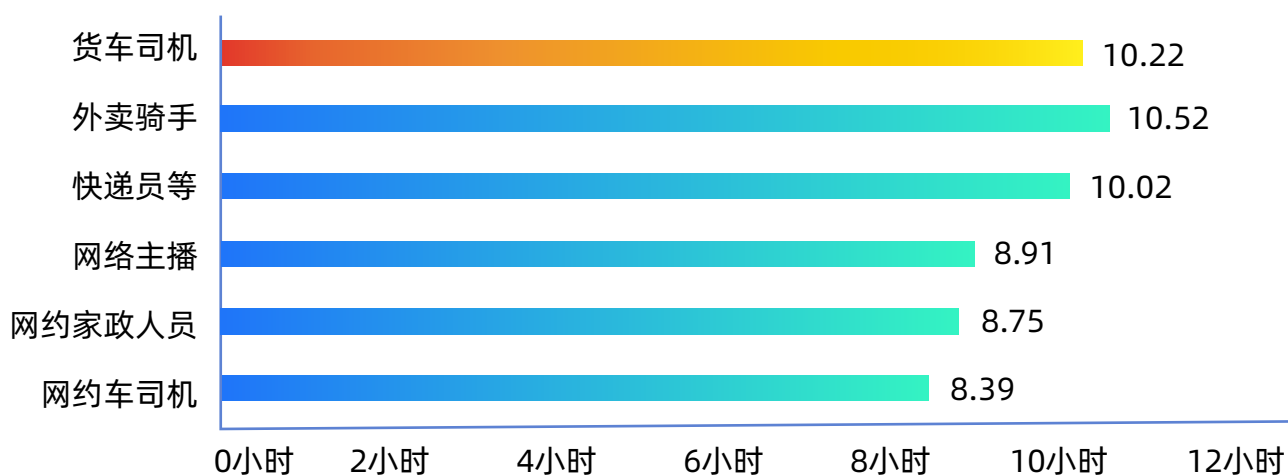


图3-4 六类职业每天工作时间对比（小时）

### 3.3 休息时间活动：休闲方式多样

调查结果表明，货车司机在有限的休息时间内，采用了较为多样化的放松和娱乐

方式。“休息睡觉”是最普遍的休闲选择，占比达73.52%。其次，刷短视频（抖音、快手等）占比为46.36%，是司机日常放松的重要方式。21.75%的司机选择与亲友聚餐，在家听音乐、看电影、追剧与打游戏的占比分别为14.35%和14.21%，还有12.20%的司机选择进行体育锻炼。整体而言，货车司机的休闲活动以精力恢复与轻度娱乐为主，兼顾社交互动和健康管理属性。

访谈01司机：“我平时喜欢刷短视频，关注了好几个网红司机，特别喜欢看他们的视频，因为他们在给我们卡友‘发声’，替我们‘出头’，呼吁我们所有司机‘团结起来抵制低价货’，他们的视频的点赞、转发、评论都很多，绝大多数是货车司机。”

访谈02司机在家里小院挂了很多鸟笼，闲来没事就在家里面逗逗鸟，“要不就到村里面溜达，有时候也喝点小酒”。

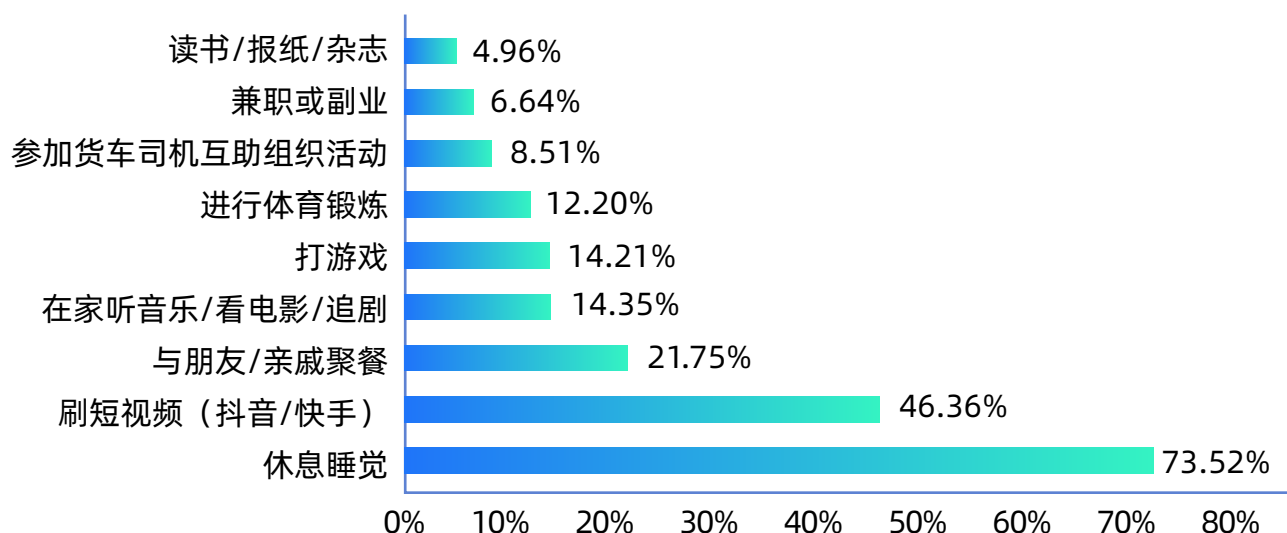


图3-5 货车司机休息活动

### 3.4 工作模式：一人独行是常态

调查数据显示，88.65%的货车司机在出车时无陪同人员，独立驾驶是常态。仅有6.52%的司机由配偶或恋人陪伴，1.35%有其他亲属随行，雇佣助手的比例为1.96%。由此可以看出，货车司机独处的时间占据了工作生活的绝大部分，因此需要更加关注货车司机的心理和精神状态。

访谈02司机：“雇人成本高，雇不起。本地雇人的司机少，夫妻档可能是安徽那边的多一些。”

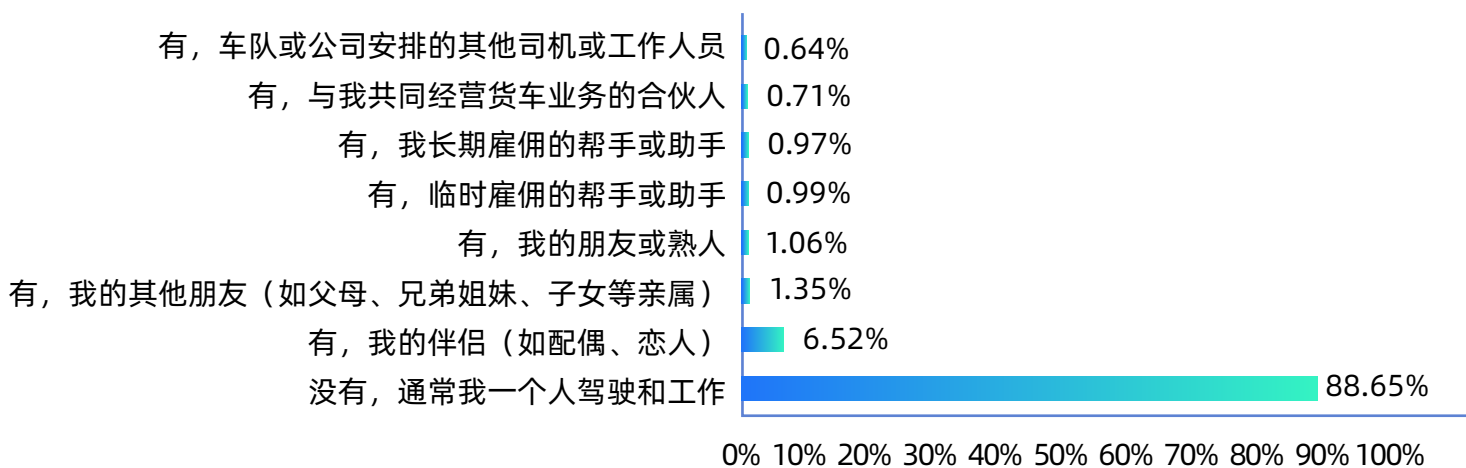


图3-6 驾驶时是否有人随行

### 3.5 社会保障：保障水平差异大，参保意识待提升

在货车司机群体中，养老保险与医疗保险的覆盖与保障程度是衡量其社会保障水平的重要指标。数据显示，城乡居民医疗保险或养老保险成为货车司机参与社会保险的主要选择，参保比例达70.90%。城镇职工医疗保险或养老保险参与率较低，参保比例仅8.35%，说明仅有少数货车司机具有企业职工身份。此外，仍有15.79%的货车司机没有任何养老保险或医疗保险，存在养老风险、因病致贫风险。整体上，货车司机社会保障覆盖面仍有待提高。

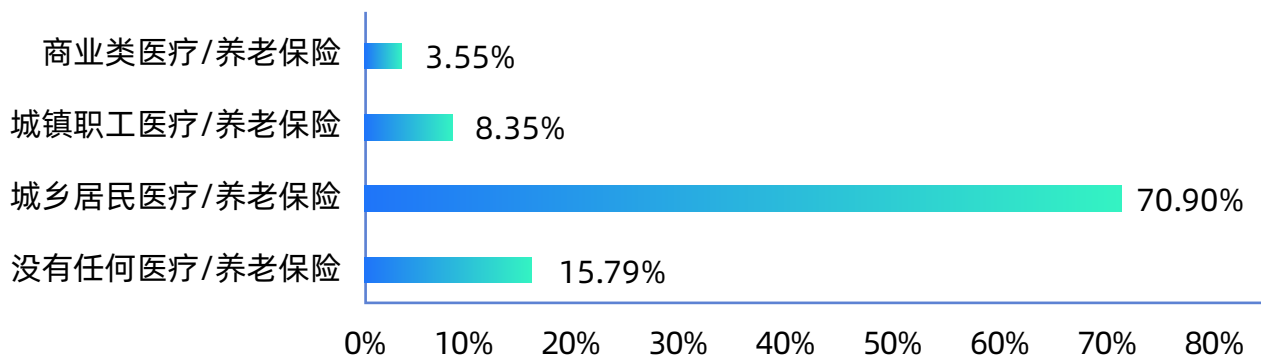


图3-7 社会保险类型

在医疗与养老保险的缴费水平方面，货车司机群体整体呈现出“中低水平为主、两极分化明显”的结构特征。其中，年均缴费在301元至500元区间的司机占比最高，达到33.04%，是缴费水平的主要集中区段。年缴费额超过2000元的司机比例较低，反映出只有少数司机具备高额缴费能力。

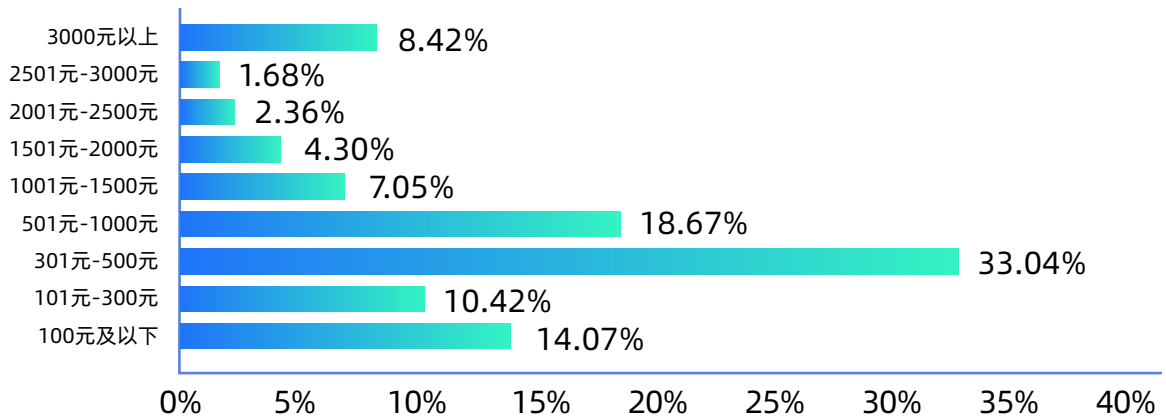


图3-8 平均每年医疗及养老保险支出（元）

## 小结

总体来看，货车司机的工作呈现出典型的高强度特征。多数司机每月休息天数不超过4天，日均工作时间超过10小时。在出车方式上，独自驾驶是绝大多数司机的常态，独处时间较长。

尽管休息时间有限，司机群体在生活调节方面展现出一定的多样性与适应性。睡眠、刷短视频等轻度活动是主要休闲方式，也有部分司机选择家庭聚餐、听音乐、体育运动等方式放松身心，体现出对生活质量的基本关注和对亲情社交的重视。

在社会保障方面，货车司机的社会保障状况呈现出多重特征：一方面，城乡居民养老与医疗保险制度为该群体提供了基础性保障作用，满足了大部分从业者的基本保障需求；另一方面，仍有一定比例的司机处于未参保或低缴费状态，暴露出部分货车司机群体在社会保障体系中的边缘化风险。

## 四、职业认同与发展潜力

职业认同感不仅体现了从业者对当前工作的价值判断与认可程度，而且反映出其对职业未来发展路径的信心与归属感。本次调研结果显示，货车司机群体整体展现出了较高的职业认同。

### 4.1 入行背景：多元职业构成，以农民和个体经营户为主

数据调查结果显示，大多数货车司机在开货车之前所从事的是农民（20.99%）、个体经营者（23.66%）或产业工人（9.98%）等职业类型，这反映了货车司机较为复杂的职业背景，同时也显示了货运行业在吸纳劳动力就业以及承接非农就业方面的重要作用。

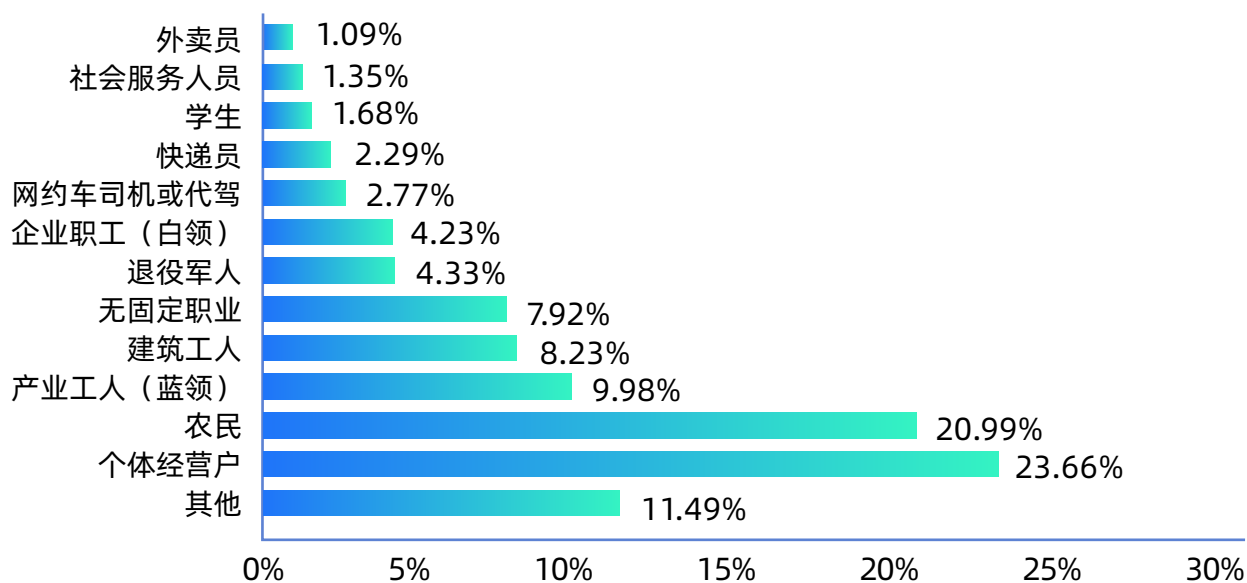


图4-1 从事货车司机前的职业

值得注意的是，货运行业的准入门槛相对较低，但其回报与货车司机后期的能力发展和努力程度高度关联，这种“低门槛、可发展”的职业特点吸纳了大量其他行业转入的劳动者。他们普遍具备吃苦耐劳、时间调度相对灵活、区域流动意愿强等特征，在货车司机这一岗位上能迅速实现收入增长和技能积累。



访谈02司机原来在井队打井，单位效益下降后选择转行跑车。起初他并不了解货运规则，但“身边不少村里人都干这个，我也就跟着上路了”。凭借吃苦耐劳的作风与持续投入，他逐步跑熟线路、掌握行情，曾连续多年年净收入达20万元以上。“虽然辛苦，但比打零工、种地都有盼头。”他直言不讳地表示，“跑车这行，说白了就是适合愿意‘扛事’的人。”他的经历说明，货车司机为基层群体提供了现实且有上升空间的职业选择。

## 4.2 入行动因：现实考量与兴趣认同并存

对许多劳动者而言，货车司机是一种收入预期较高、能够自主安排工作时间的就业选择，这也成了许多人选择货车司机作为自身职业的重要原因。调查数据表明，68.91%的司机表示“工作时间相对灵活自由”是他们选择从事货车运输的首要原因；42.10%的司机认为“该职业收入相比其他蓝领工种更高”；此外，还有约30%的司机提到“热爱驾驶”。可见，时间安排、经济激励与兴趣导向并存，共同构成了货车司机职业吸引力的主要来源。

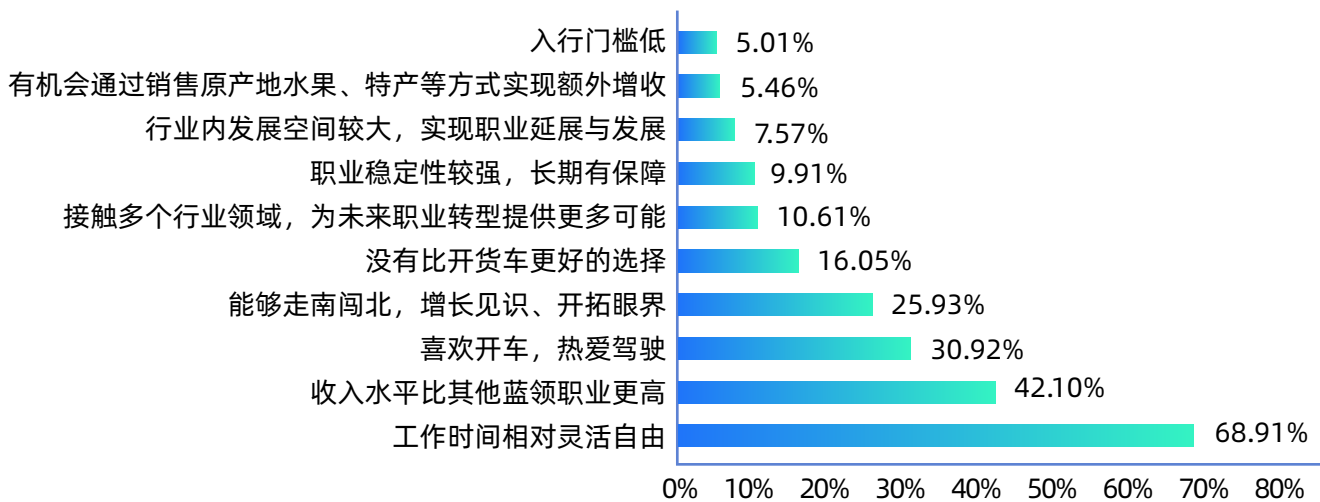


图4-2 选择货车司机职业的原因



访谈01司机是典型的“经济激励与兴趣驱动型”司机。他坦言：“我这个人就喜欢自由。开车拉货，不光是挣钱的活，更是一种自由的生活。”相比于收入高低，他更看重驾驶的自由与节奏感。“有活就拉，歇着也不焦虑，我享受这样一个人开车、一边听歌、一边看风景的感觉。”该司机的选择表明，货车司机这一职业在某些群体中已不只是谋生手段，更是一种生活方式的表达。

### 4.3 职业发展：原始积累到平台跃升

长期跑运输的经历，让许多货车司机在收入稳定、技能操作熟练的基础上，进一步提升了市场判断力、信息匹配力和组织协调能力，这些原始积累最终构成了职业跃升的支点。



访谈04司机正是在不断扩展业务中，逐步具备了车队管理能力。他最多时拥有3~4辆牵引车，自组司机团队进行24小时接力运输。随着运力增加，他也开始关注货源调度、客户管理、运营效率等更高阶的经营议题。特别是在接触互联网货运平台后，他进一步强化了数字工具使用能力，在接单、匹配、沟通、结算等环节实现了线上化、自动化。

他说：“平台一方面提升了效率，另一方面也让我看到了，跑运输这事儿不只是体力活，更是系统活。”正是基于这种认知转变，他在地方政府支持下他投资建设了15亩物流园区，开始打造“信息+运力+配套”一体化模式。目前该园区已吸纳长期合作司机200余名，日均发车超百辆，成为区域性物流集散枢纽。

### 4.4 职业选择：行业留存意愿较高，职业发展存在上升空间

从职业可持续性视角来看，调查数据进一步显示，当被问及“如果再选择一次职业”，27.94%的司机表示仍会继续选择从事货车司机职业。此外，若将包括运输服务、配货中介、车辆维修、物流园区运营及相关创业等在内的其他货运相关岗位计算在内，不选择完全离开货运行业的比例达53.71%。这一结果显示，尽管部分司机面临职业压力与现实挑战，但仍有一定比例的群体对本行业持肯定态度，说明货运行业内部存在一定的职业延展性与发展空间。

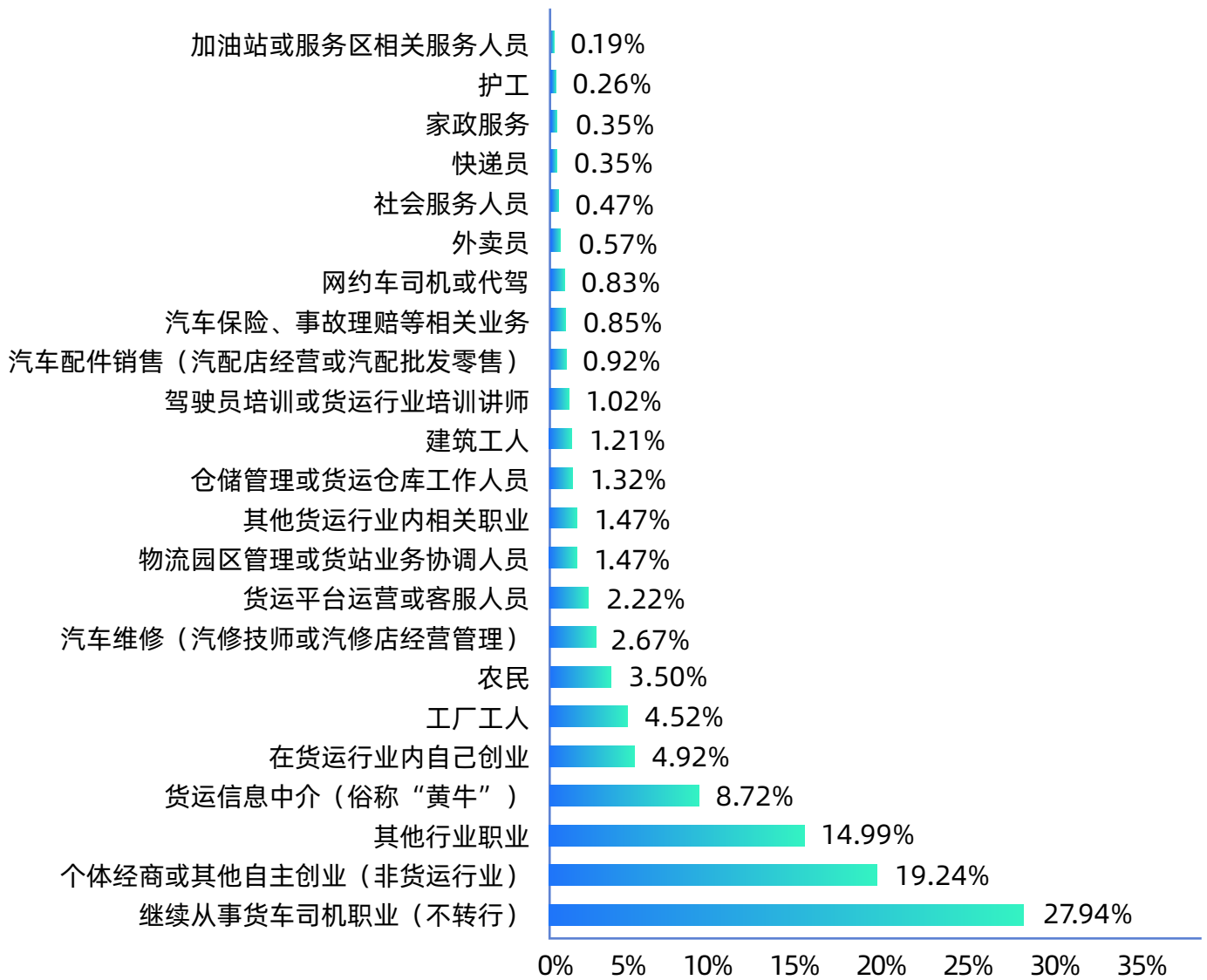


图4-3 重新选择职业时的选择

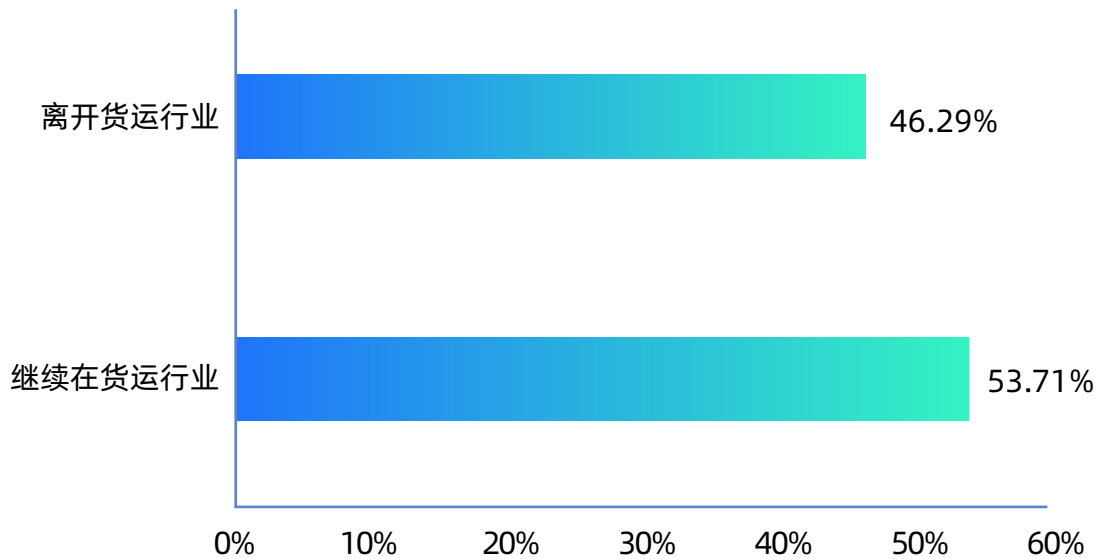


图4-4 重新选择职业时留存货运行业意向



访谈04司机：“这行干得久了，不只是挣点钱，更是看得懂门道了。原来是想养家糊口，后来是真正干出了事业。”目前，他的园区已覆盖挂靠车辆管理、货源信息撮合、司机之家、销售市场、油气配套、金融保险等多种功能，并逐步向外地拓展。他每天坚持与一线司机面对面沟通，了解他们的诉求与痛点，在园区制度设置上积极优化服务方式。他希望通过管理，让更多像他曾经一样的“跑车人”，有机会看到更高的平台，拥有更可控的职业发展路径。

本报告进一步分析了年轻司机、女性司机的职业留存意愿。数据显示，39岁以下的年轻司机对货运行业的职业留存意愿达到55.14%，女性司机的职业留存意愿更为突出，62.86%的受访女性司机表示愿意继续从事货运行业。无论是年轻司机还是女性司机，货运行业都展现出较高的吸引力和职业留存度。

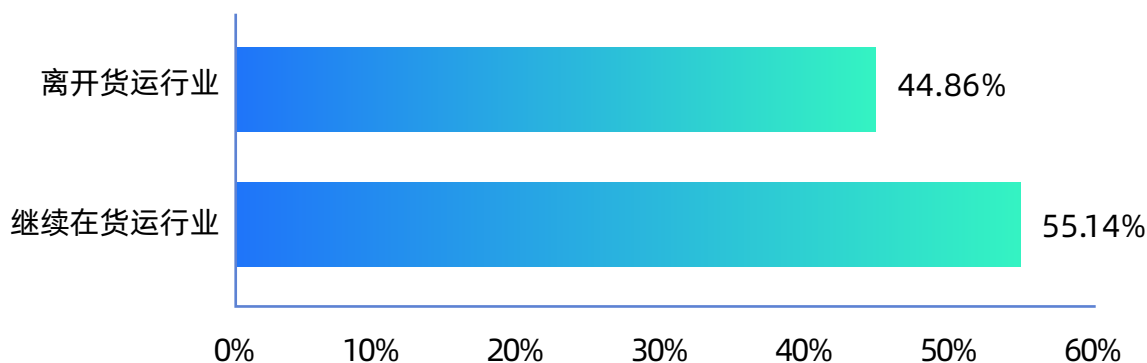


图4-5 年轻司机重新选择职业的意向

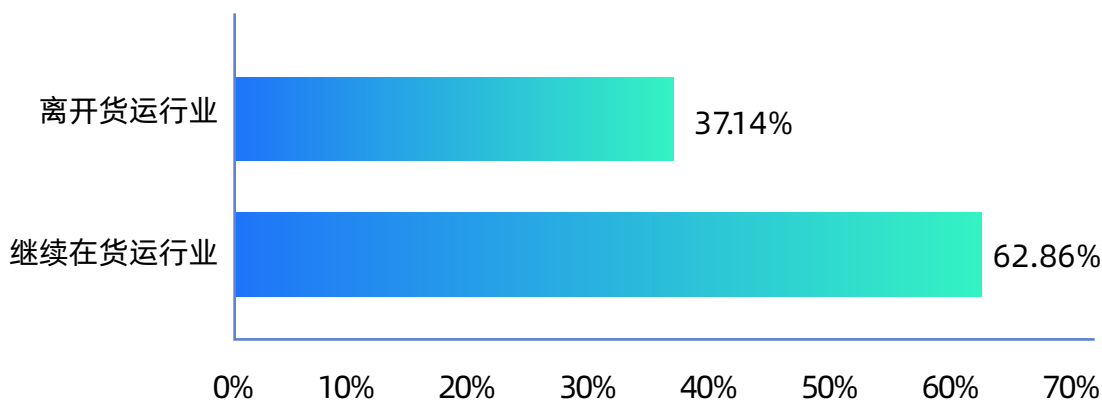


图4-6 女性司机重新选择职业时的意向

## 小结

本节研究显示，货车司机群体具备一定的职业认同感，这种认同感既包括对当前工作状态的认可，也体现出对职业发展潜力的信心。从入行背景来看，大部分司机来自农业、个体经营、产业工人等传统蓝领性岗位，货运行业为其提供了低门槛、可持续的就业机会；从入行动因上看，工作时间灵活（68.91%）、收入相对较高（42.10%）、驾驶兴趣驱动（约30%）是主要吸引因素，时间安排、现实激励与兴趣认同共同构成了职业吸引力。

更重要的是，这一职业展现出了清晰的职业发展路径。通过平台使用、经验积累与运力组织能力的提升，部分司机已从单一运输者成长为车队负责人、平台合作者乃至物流园区运营主体。

调查还发现，27.94%的受访者表示即使重新选择，仍愿继续从事货车司机或相关行业工作，另有相当比例转向货运中介、车辆维修、物流自主创业等领域。这表明，该职业不仅具备稳定性，也具备一定的职业延展性和可持续发展能力。总体来看，货车司机这一职业在吸纳基层就业、提供发展路径等方面展现出重要价值。

## 五、组织参与与互助网络：职业支撑的现实路径

组织归属不仅关乎从业者的基本保障和权益实现，也是其获取资源、增强抗风险能力的重要依托。对于流动性强、工作强度大、社会保障相对薄弱的货车司机群体而言，党组织、工会与自组织三类组织参与形式构成了其职业支撑网络的关键环节。

### 5.1 党组织参与：认同基础广泛，党建活动丰富

在政治组织参与方面，当前3.45%的货车司机为中共党员，另有超过六成非党员司机表达入党意愿。进一步看，已有18.89%的司机党员参与了货车司机流动党支部，形成了适配司机流动特性的基层组织单元。

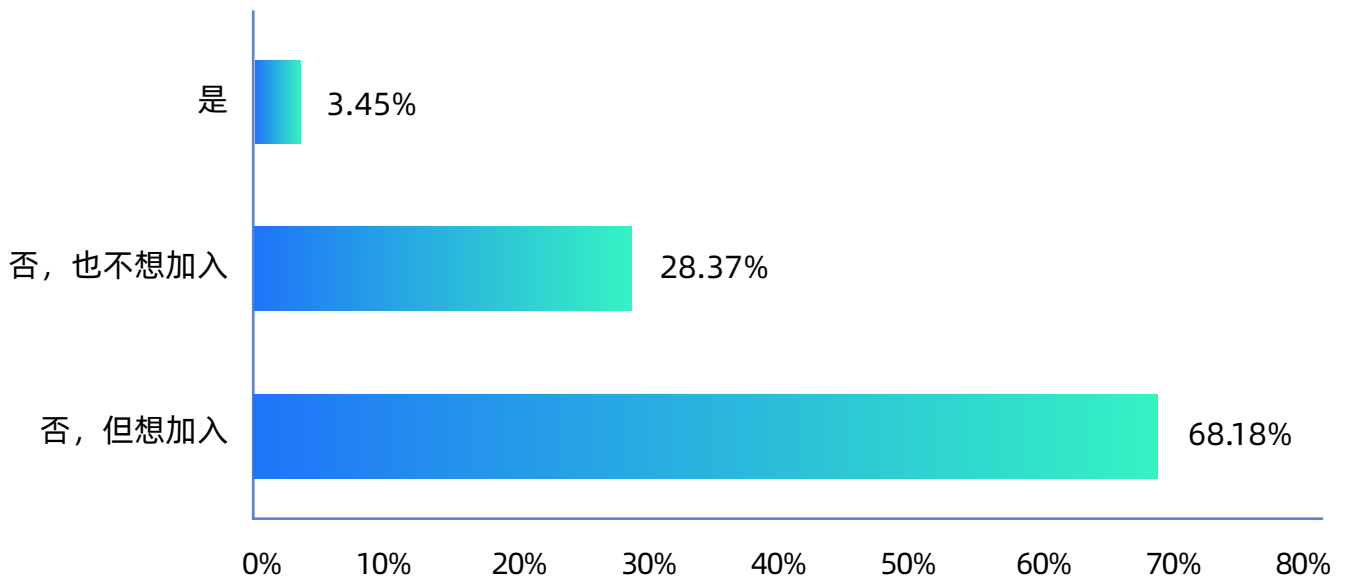


图5-1 货车司机的党员比例

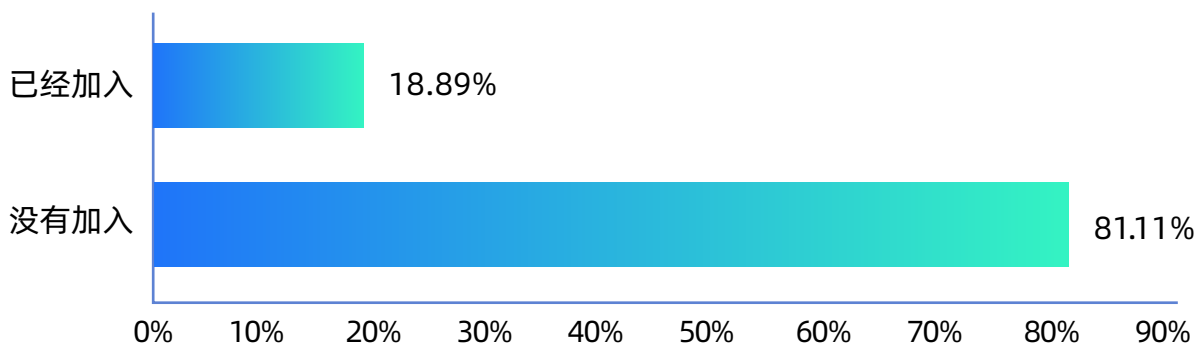


图5-2 货车司机党员加入流动党支部比例

目前，党建活动形式也较为丰富，司机最常参与的是党支部主题活动（56.82%）、党员学习教育（53.10%）以及党建公益活动（46.69%）。

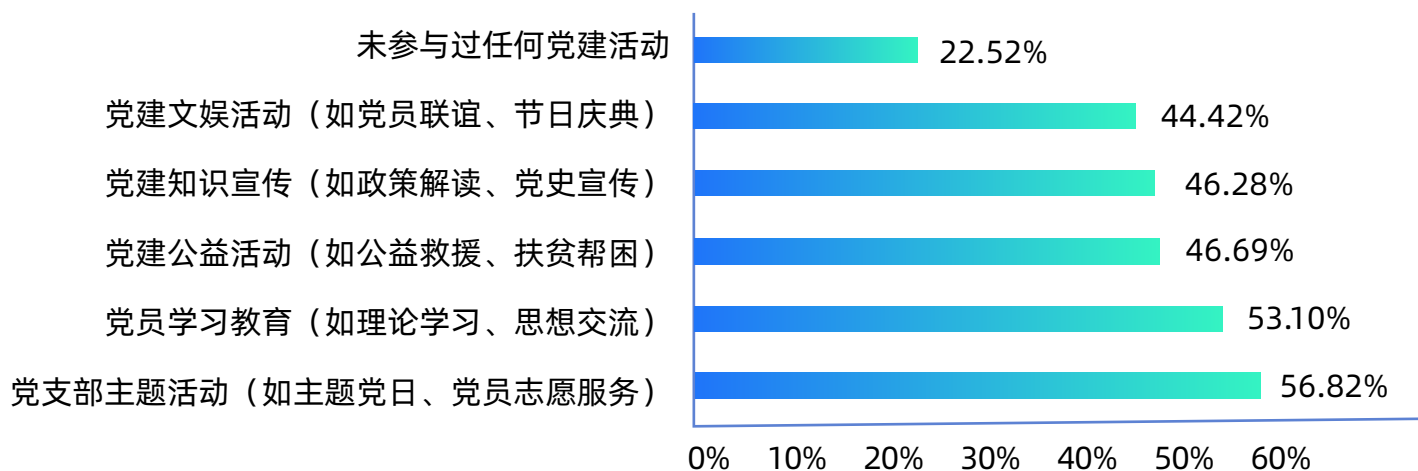


图5-3 货车司机党建活动类型



访谈04司机表示：“流动司机党支部就在我们园区，我是流动司机党支部书记。包括我们这个司机之家都是国家要求的，现在国家要求每个县都要有一个司机之家，给司机洗澡吃饭什么的。我们司机之家可以给休息、给修车、给找货源什么的，还要定期学习，定期组织活动。”

## 5.2 工会参与：成效显著，服务内容可持续优化

党中央高度重视新就业形态劳动者，特别是货车司机的权益保障工作，将其作为一项重大政治任务赋予工会组织。据最新统计数据显示，截至2025年6月底，全国货车司机工会会员总数已达到590万人，彰显了货车司机入会工作的显著成效<sup>13</sup>。调查结果进一步表明，8.53%的货车司机已加入工会组织，考虑群体分布的广泛性和传统组织方式的局限性，这一比例体现了工会组织的吸引力和凝聚力。同时，49.57%的未入会司机表达了强烈的加入意愿，这充分说明货车司机群体对工会的参与意识正在逐步增强。然而，我们也要清醒地认识到，货车司机工作强度大、工作地点分散、流动性强等特点，给工会组织工作带来了不小的挑战。工会传统的服务方式在及时满足

<sup>13</sup>相关数据来源于中华人民共和国交通运输部，[https://www.mot.gov.cn/2025wangshangzhibo/2025zhuan-ti3/zhibozhaiyao/202507/t20250728\\_4173369.html](https://www.mot.gov.cn/2025wangshangzhibo/2025zhuan-ti3/zhibozhaiyao/202507/t20250728_4173369.html)。

司机实际需求方面存在一定的局限性，导致部分司机对工会服务的时效性和重要性认识不足。此外，部分司机由于文化水平和信息获取能力的限制，对工会职能和服务内容了解不够，甚至存在对工会功能和服务能力的误解。

尽管工会为货车司机提供了丰富多样的服务和福利，但仍有部分服务内容与司机的个人需求存在不完全匹配的情况，这在一定程度上影响了司机入会的积极性。为此，全国总工会、交通运输部等相关部门正积极采取措施，推动货车司机入会工作，计划今年新发展货车司机会员超过60万人，以进一步扩大工会组织的覆盖面，增强工会组织的凝聚力和影响力，确保货车司机的合法权益得到有效维护。

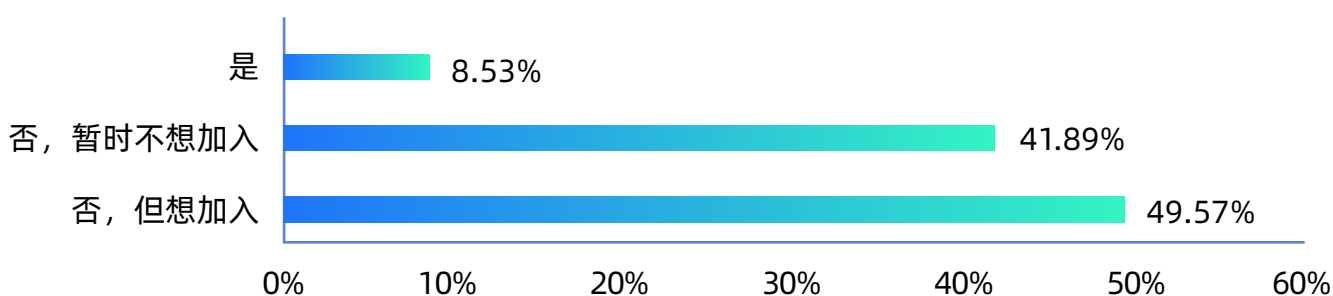


图5-4 货车司机加入工会情况

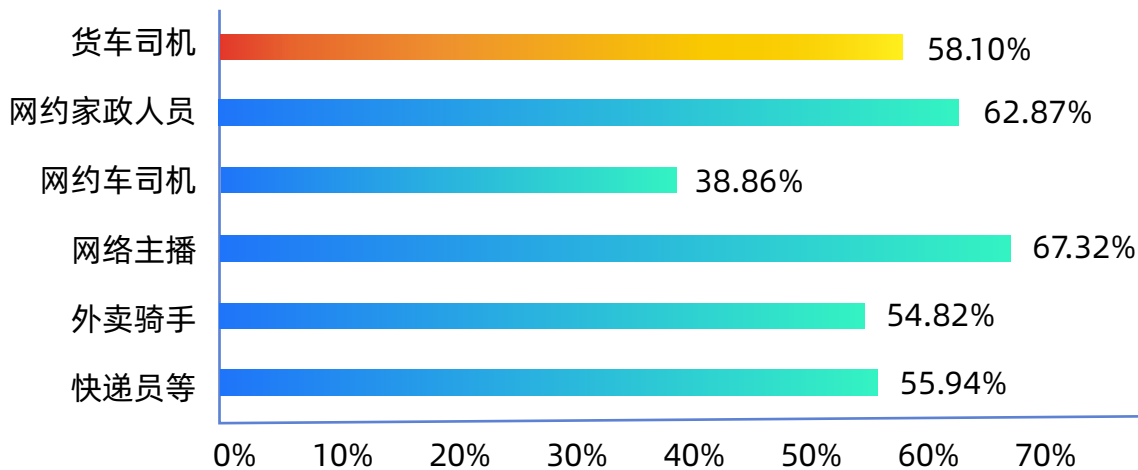


图5-5 各类职业参与工会意愿

通过对工会提供的各类帮扶情况的调研结果显示，司机们最常获得的帮助包括：维护劳动权益（35.08%）、提高福利待遇（27.75%）、提供法律援助（25.30%）等。在司机面临贷款拖欠等问题时，工会的介入也往往成为了推动问题解决的重要渠道，切实解决了司机关切的主要困难。

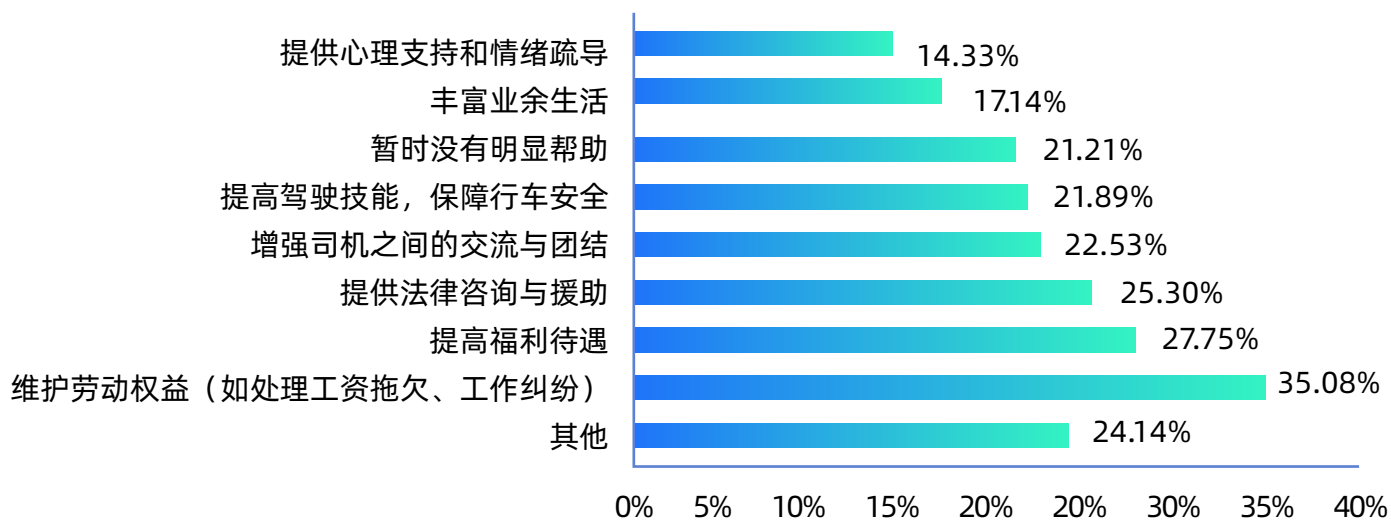


图5-6 货车司机获得的工会帮助内容

对于未来工会服务的期许方面，司机最关注的是能够协调改善停车休息条件（51.77%）、帮助申请各类补贴政策（47.92%）以及解决货运纠纷（46.76%）。此外，近三成司机希望工会能提供职业转型咨询与身心健康支持。这表明，货车司机对工会的期许主要集中在宏观层面的行业制度建设、劳动条件的改善等方面，如果能更加注重这些方面服务内容的提供或提升改善，则可以进一步提升货车司机对工会工作的认可度。

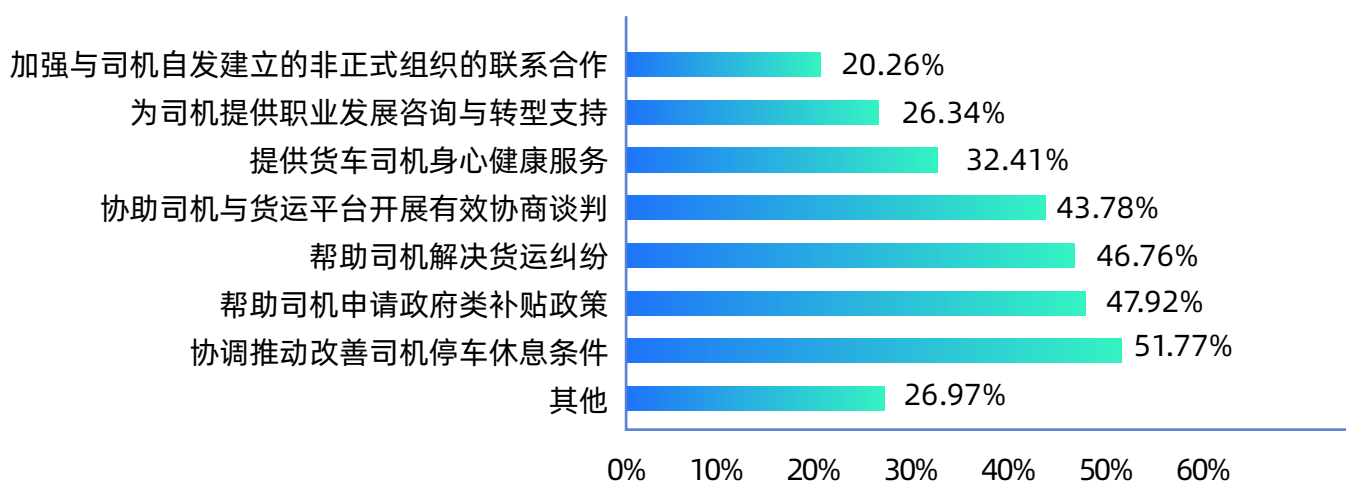


图5-7 货车司机期望的工会帮助内容

### 5.3 自组织参与：参与意愿较高，组织功能多样

随着数字化程度的不断提高，除了上述正式组织之外，货车司机群体还衍生出了一些自组织形式。货车司机的自组织主要是指由货车司机自发形成的非正式组织，主要依托微信群、抖音等社交平台进行信息共享、互助协作和权益维护。调查显示，在自组织方面，已有18.75%的货车司机加入了各类线上或线下自组织，另有42.39%的司机虽尚未加入，但表示“感兴趣”。

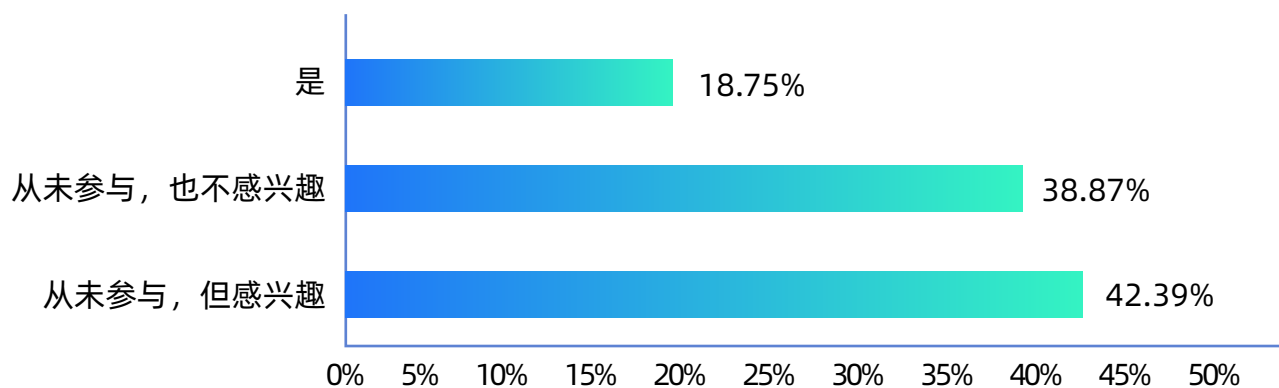


图5-8 货车司机是否参加线上/线下自组织

我们进一步调查了参与自组织的货车司机所参与自组织的类型。数据显示，65.45%的司机加入的是以商业合作为主导的自组织，这些组织主要帮助司机拓展货源、降低空驶率以及稳定收入。此外，49.68%的司机加入了老乡群或本地社群组织，形成了基于地缘信任的社会网络组织；32.41%的司机曾参与公益类组织，并以此获得道路援助等社会救助资源。

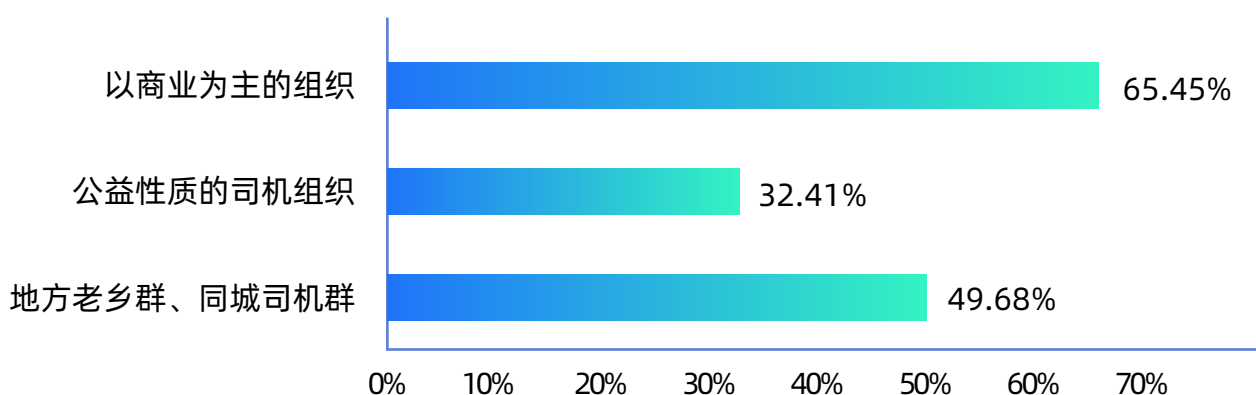


图5-9 货车司机参与的自组织类型

从活跃度看，20.98%参与自组织的司机表示“每天都参与”，另有30.03%为“偶尔参与，有事才活跃”。自组织带来的帮助主要体现在问题发生的第一时间提供协同与援助：70.49%参与组织的司机表示“在路上遇到问题时有人帮助”，54.60%认为自组织有助于维护自身权益、避免被骗，40.73%认为其帮助获取了更丰富货源信息、带来稳定收入。

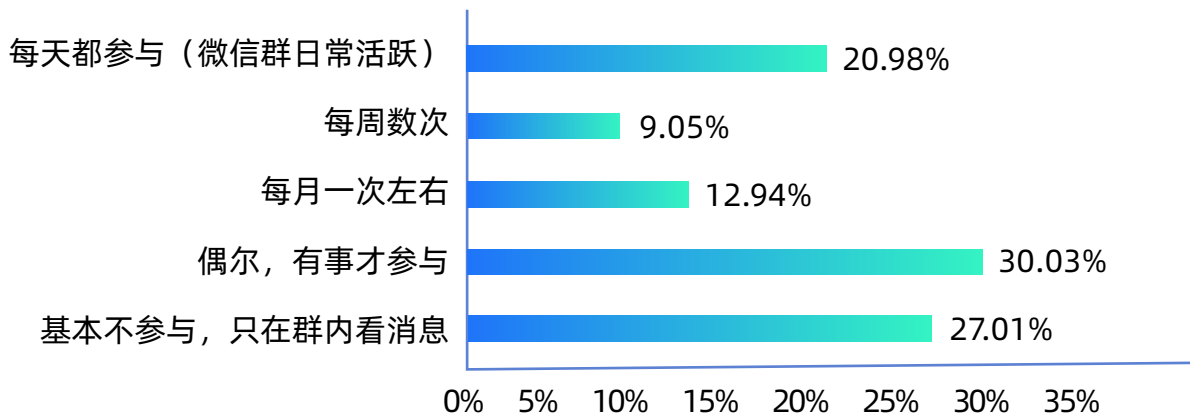


图5-10 货车司机参与自组织活动频率

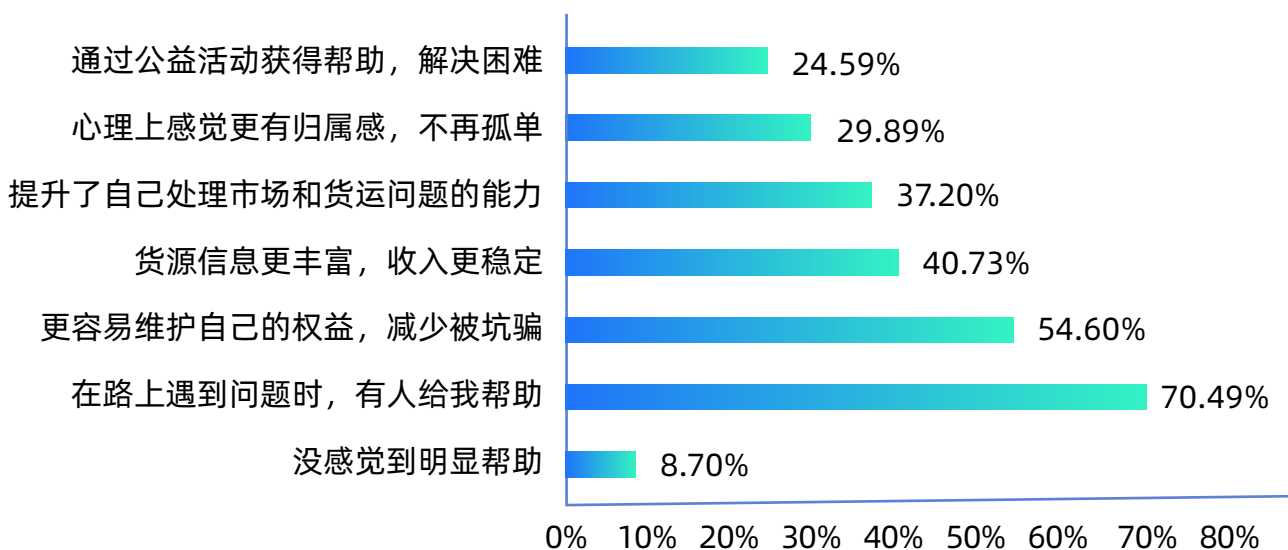


图5-11 货车司机参与自组织获得的帮助



访谈01司机：“我有时候看到网红司机也在带货，有的卖车，有的卖车载设备什么的，或者给我们推荐新出来的找货App。我听我儿子说他们这些网红带货还挺赚钱的，比我们跑车还赚钱。”受访者表示他经常给司机网红的视频点赞。



访谈04司机：“有一些司机愿意加入一些组织，说到底还是要带货，还是商业目的。比如有一些网红，他们组织成立一些群、做一些公益，本质上还是为了带货，加入这些群的司机，也是为了交流哪里有货、遇到事了能互相帮助。”

## 小结

总体来看，货车司机在三类组织参与中均展现出较高的现实需求与参与的积极态度。

在党组织参与方面，货车司机展现出较为广泛的政治认同。当前党员占比达3.45%，其中已有近两成党员司机参与流动党支部。受访者所提“司机之家”不仅满足了司机群体的生活与学习需求，更体现出党组织在行业治理中的组织动员力。

在工会参与方面，考虑行业流动性高、组织触达困难，其实际参与比例（8.53%）已相当可观，并且有较强的加入意愿（49.57%）。调研与访谈均显示，司机对工会提供困难帮扶、维护劳动权益等方面作用感知明确，针对货运行业特点，工会可持续推进线上参会等入会方式，优化工会工作组织形式。

在自组织参与方面，以商业合作、地缘互助、网红粉丝社群为主要形式的自组织参与活跃。访谈中提到的“司机组织公益运输”“司机集体援助地震物资”“网红司机给粉丝维权”等案例，也展示了自组织从纯商业利益诉求走向公益协同的可能性，但需要规范其发展。

整体来看，党组织、工会、自组织三者参与基础、服务功能与组织形态上各有侧重，构成了货车司机职业支持的三重网络。

## 六、数字能力与平台作用

在数字技术深度嵌入道路货运行业的背景下，货车司机的数字能力、平台工具使用频率与熟悉程度，正日益成为影响其工作和收入水平的关键变量。

### 6.1 数字能力：水平较高，集中于中等偏上区间

本次调查设计了结构化数字能力评估问卷，从初级、中级和高级数字社会融入三个维度，对货车司机群体的整体数字能力素养进行了测算。如图6-1所示，受访货车司机的数字能力评分呈现“中高段集中”的结构，得分在60-80分之间者占比最高，为42.08%；其次为40-60分区间，占比31.56%；得分超过80分的司机也有18.84%。整体来看，货车司机群体已具备较好的数字技能基础，能够熟练操作智能手机、平台应用App，具备了基本的信息收集能力和应用能力。但对部分年长或文化程度较低的司机而言，仍存在一定“数字鸿沟”，这可能是限制货车司机通过互联网货运平台提高收入的原因之一。

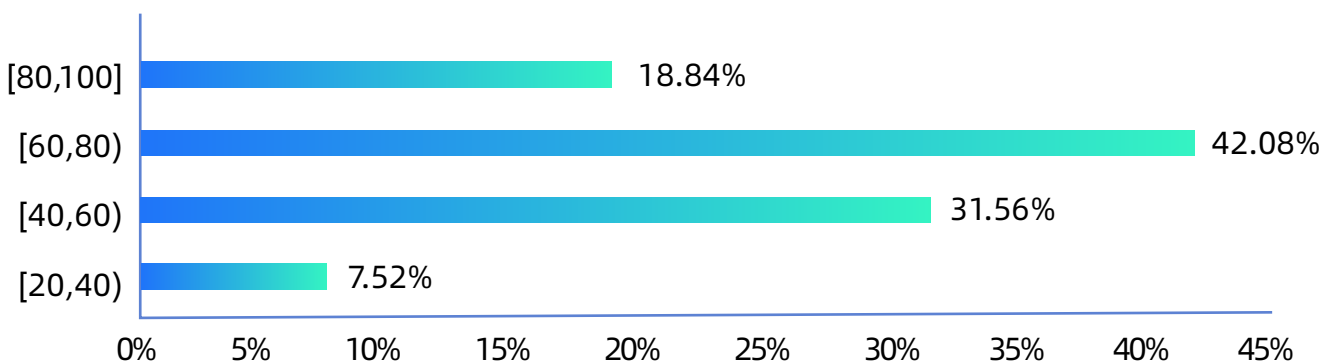


图6-1 货车司机的数字能力



访谈01司机坦言“咱整不了这玩意，好几个地方整不明白”，只能由儿子远程帮助操作App。尽管大多数司机已掌握平台基本操作技能，但仍需对特定群体加强数字素养培训与辅助应用措施。

## 6.2 能力差异：数字能力显著影响收入水平

我们将司机的数字能力按得分区间划分为四个等级，并对相关等级样本的月均毛收入与净收入进行了统计。统计结果如图6-2所示，数字能力得分在20-40分区间的司机，其月均毛收入为14963.01元，净收入为7134.77元，处于样本群体中的最低水平。得分在40-60分的司机，月均毛收入提升至17948.21元，净收入为9593.72元。在得分最高的80-100分区间，司机的月均毛收入高达23283.25元，净收入达到13328.56元。

从上述数据可以看出，无论是毛收入还是净收入，均随着数字能力水平的提升而逐级增长，呈现出一种结构性的上升趋势。这一现象表明，数字能力已深度影响货车司机的收入结构，成为决定其劳动回报水平的重要因素。

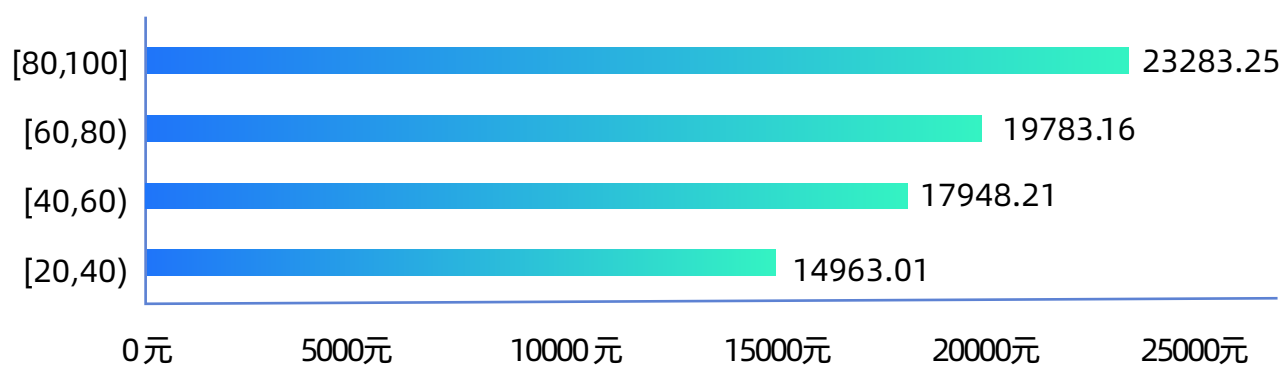


图6-2 货车司机的毛收入与数字能力（元）

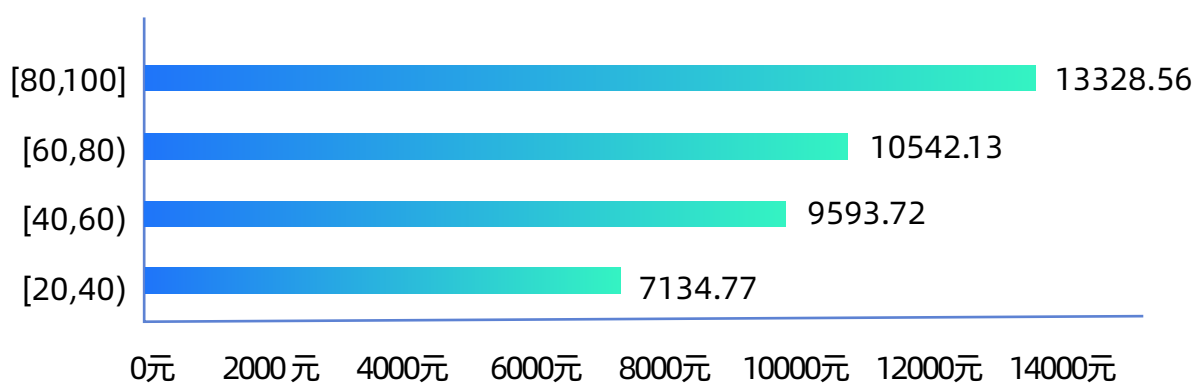


图6-3 货车司机的净收入与数字能力（元）



访谈02司机表示：“返程找货全靠平台，没它不行”，他估计自己返程八成以上的订单来源于平台。



访谈04园区运营者回忆早年开车经验时指出：“以前靠信息部，不知道哪有货。现在一部手机设好条件，货源自动推送。”他管理的车队中，数字能力高的司机“接单速度快、调度配合好、投诉少”，收入普遍高于“不会用平台、接单不及时”的人。

### 6.3 平台依赖强化：使用频次提升、订单占比增多

调查结果如图6-4所示，85.77%的司机每天多次使用互联网货运平台，另有9.22%的司机每周使用几次，仅有3.43%表示很少使用，1.58%从未使用。这一数据清晰地展现出平台应用已成为货运司机日常运营中不可或缺的一部分。进一步分析平台订单占比情况可见，44.61%的司机表示其90%以上的订单来自互联网货运平台，另有10.31%的司机的平台订单占比在81%-90%之间，这充分表明平台在货源获取方面已占据主导地位。

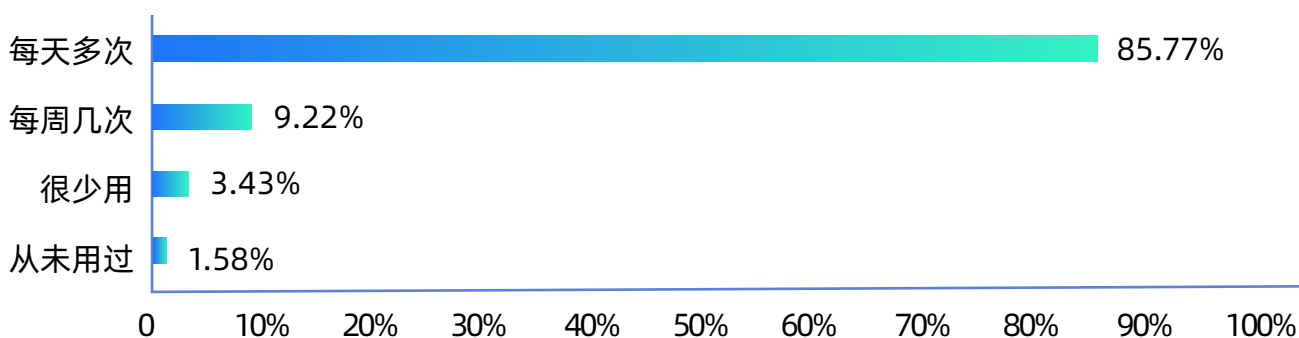


图6-4 货车司机使用互联网货运平台App的频率

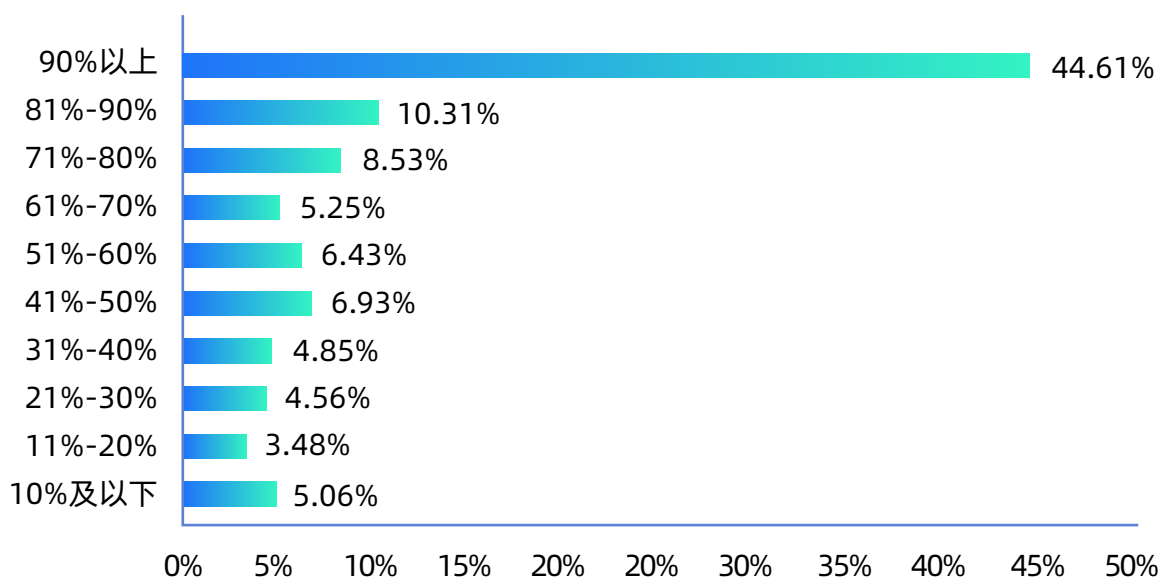


图6-5 通过互联网货运平台获取的订单占总订单比例



访谈04司机在访谈中提到：“以前在郑州想回徐州，得去信息部贴纸条等人看。现在手机一设置，货源自己推。”他坦言：“手机比饭还离不得。”他还补充说，平台的持续在线机制让司机“干活不间断”，随时找活、随时接单已成为新常态。

为进一步探讨不同类型货车司机对货运平台的依赖情况，我们分别分析了长途货运司机、短途货运司机的平台订单占比，结果表明长途货运司机的平台订单占比远低于短途货运司机。这一差异表明，平台在短途货运领域的影响程度更高，这主要是由于短途运输运距短、货源流转频繁，平台已成为其获取订单的核心渠道，进而在运价制定、派单规则、考核机制等方面对司机形成了较强的影响力。

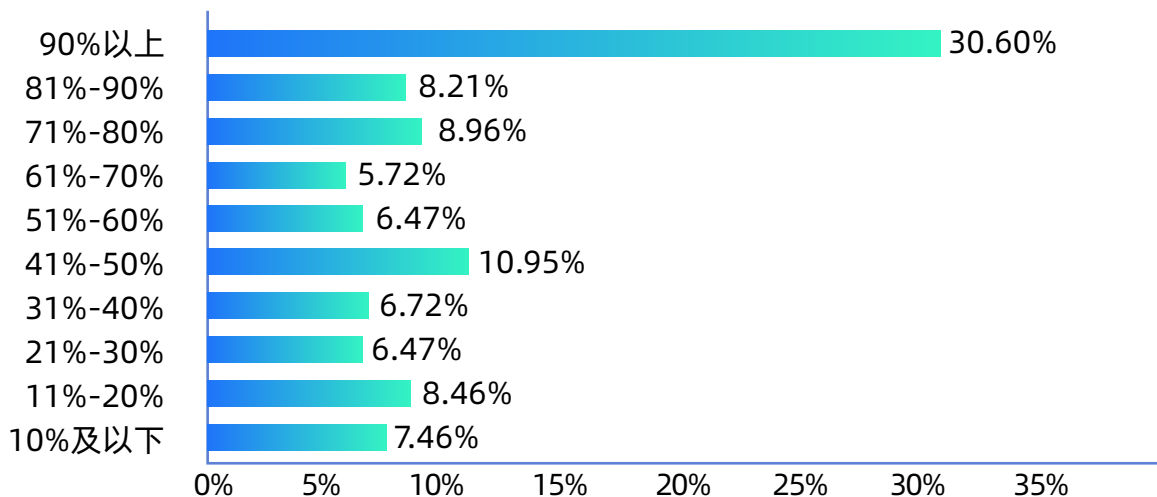


图6-6 长途货运司机通过互联网货运平台获取的订单占总订单比例

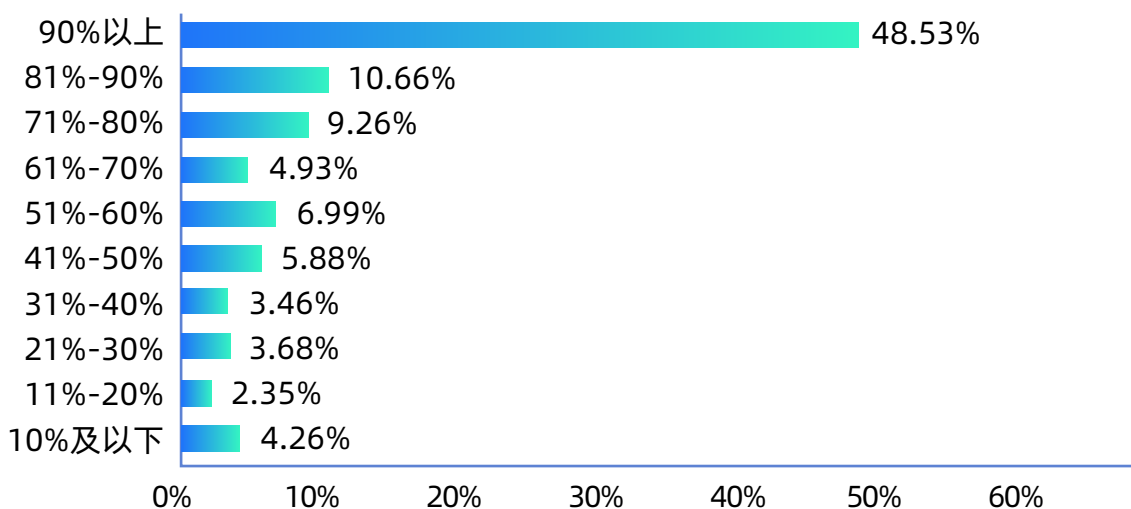


图6-7 短途货运司机通过互联网货运平台获取的订单占总订单比例



访谈04司机在访谈中提到：“我们物流园区的长途司机一般都有3~5个稳定货源，基本上使用平台都是为了能在回来的时候也有点收入，回程不空跑，少赚也是赚嘛。总的收入，主要还依靠我们线下找的单子，线上的单子主要还是为了增收。”

#### 6.4 平台订单与收入：占比越高，收益越稳

互联网货运平台对货车司机收入的提升作用日益显著，数据分析如图6-8所示，平台订单占比90%以上的司机群体，其月均毛收入为20543.76元，明显高于平台订单占比较低的司机群体。同时，根据平台订单占比比例，我们进一步比较了长途、短途司机收入情况。如图6-9所示，在接入平台的情况下，长途司机收入仍具有明显优势，平台订单占比更高的司机收入也相对更高。

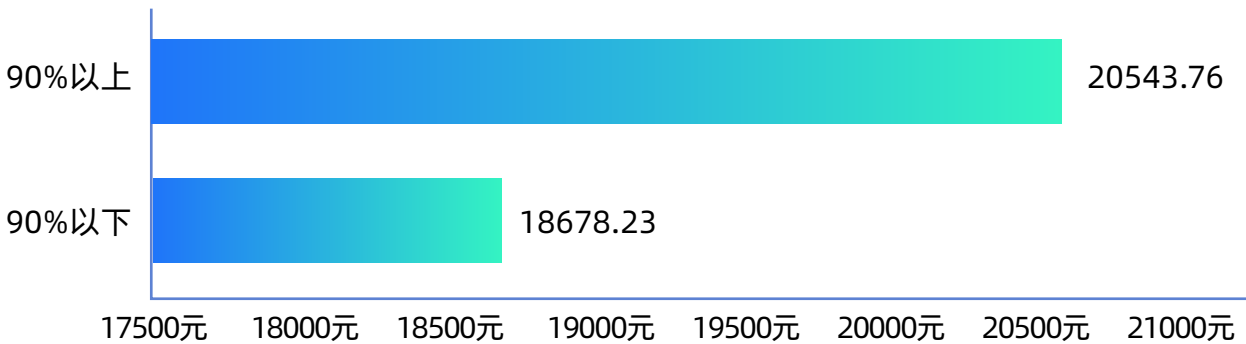


图6-8 平台订单比例与毛收入均值 (元)

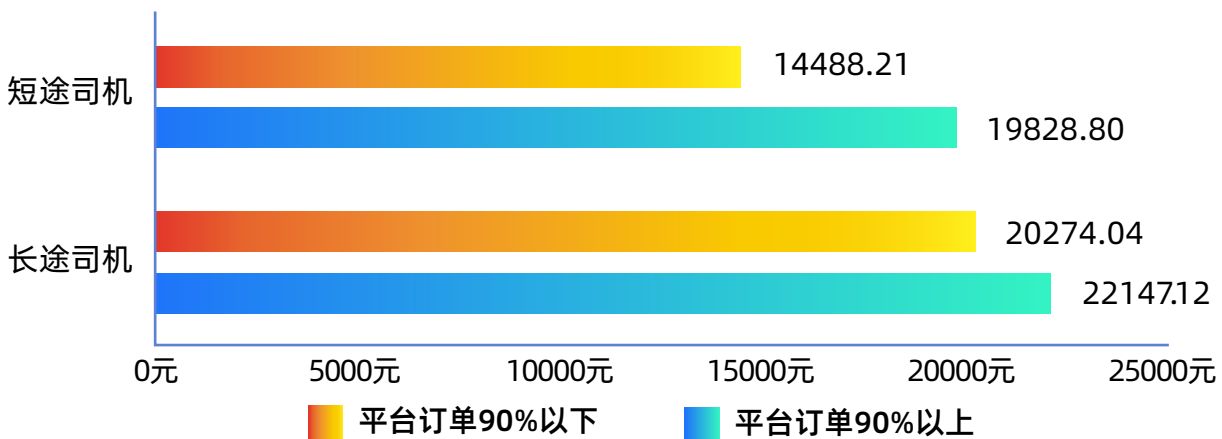


图6-9 长/短途司机月均毛收入与平台订单占比 (元)



访谈02司机坦率表示：“现在回程找货都是靠平台，你要是不挂平台，外边的活你根本接不着。”他回忆过去货多车少，自己靠电话、朋友介绍就能接到活，而现在“受大环境影响，很多老客户也没货了，干活多不多，得看眼睛和手勤不勤，在平台上慢半拍，单就没了”。

## 6.5 功能升级：平台向全流程运营系统演变

调查数据显示，货车司机在平台上的常用功能已远不止“接单抢单”（91.82%），还包括运费结算（43.14%）、路线规划（40.14%）、加油服务（26.29%）、ETC管理（11.25%）等。这表明，平台正逐步从传统的信息工具，升级为覆盖业务调度、财务结算与成本控制在内的全流程运营工具，已深度影响了货车司机的日常工作。

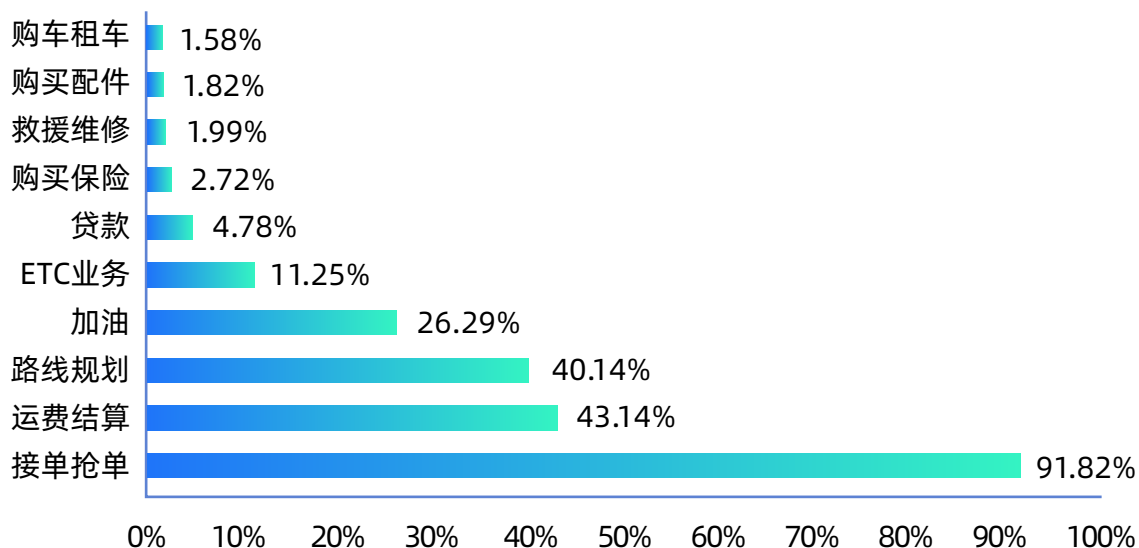


图6-10 货车司机在平台上最常使用的功能



在访谈03中，司机表示日常抢单几乎全部用平台，“现在谁还守在货站等活？都是手机抢单。”司机也积极使用平台上的路线导航和加油折扣等辅助功能。他提到：“夏天长途跑一圈，平台规划的路线能避开限行段，还能推荐哪儿加油便宜，确实方便。”另一位司机补充说：“有些服务区或者油站，平台上标好了优惠，加满一箱油能省几十块。”

在财务结算方面，平台也在逐步发挥作用。多位受访者表示“平台上结账能查得清清楚楚”“回款速度比找熟人中介更放心”。特别是在访谈03中的物流公司负责人强调：“平台如果能解决开票问题，我们谁也不会从线下走账。”

此外，平台也在交易安全方面有可观潜力。访谈02司机提到“现在跟过去不一样，全国各地跑，（送完货物）回来的路上想接单子多赚钱，又没有熟人介绍（货源）。主要还得使用这些App（来接单）。感觉上更靠谱，不容易被骗，真出事了也有地方找。”



货运行业失信行为在货主及货车司机群体都有发生。访谈03司机提到“我们这边发货的时候，也挑拣挑拣司机。司机要是在平台上被评成了‘不诚信’，谁也不太敢用，是不是？（有些）司机扣着货不给，临时涨价的，（平台）也会管。”

本报告进一步调查了货车司机对互联网货运平台带来的好处的主观评价，结果如图6-11所示。司机对互联网货运平台价值的核心认知集中在四个方面：提供货源信息与收入来源（51.11%）、减少纠纷及权益侵害（45.30%）、帮助处理纠纷或权益保障（44.23%）、减少找货等待时间（33.31%）、减少空驶率（32.96%）。值得一提的是，平台在货车司机劳动权益保障方面起到了重要的保障作用，在调查中，接近一半的货车司机认为平台在此方面为其提供了相应的帮助。

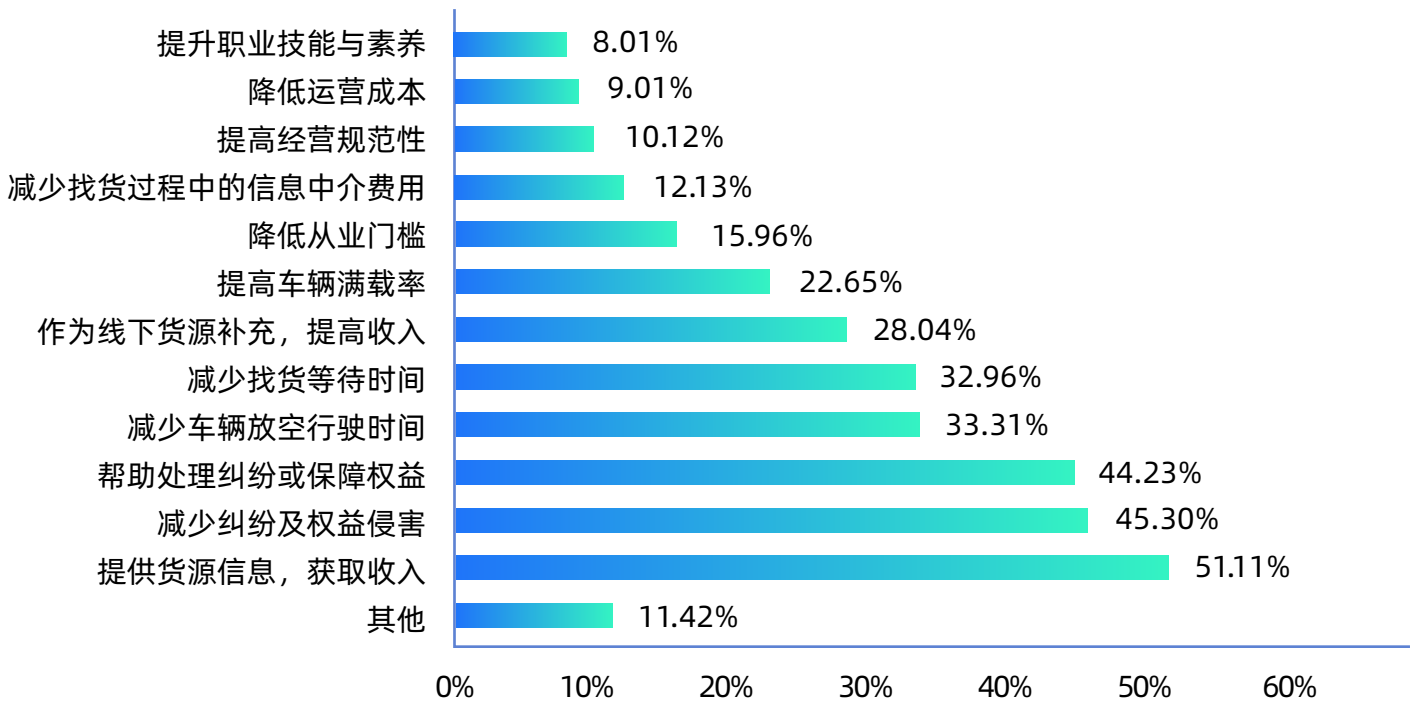


图6-11 使用互联网货运平台的好处

综合上述数据可以看出，平台除却提供货运信息之外，还为货车司机的工作与生活提供了多样化的服务与帮助，因此平台也会向货车司机收取一定的佣金。平台佣金抽成比例综合货物运输距离、货物类型、车辆供给等各类因素，考虑了货车司机的承受能力以及平台的综合成本，设置了最高抽佣上限，同时通过发放现金补贴、佣金抵扣券、免佣券等方式，尽可能降低佣金给货车司机带来的压力。

## 小结

本节研究结果显示，大多数司机具备良好的数字能力，能够熟练操作智能手机和平台应用，具备较强的信息获取和处理能力。

与此同时，互联网货运平台已从最初的“接单抢单”工具逐步演变为涵盖业务调度、财务结算、路径规划、油费管理等多个环节的全流程运营平台。在调查样本中，91.82%的司机使用平台进行接单抢单，43.14%的司机使用其运费结算功能，40.14%使用路径导航，此外还有超过四分之一的司机使用加油服务。这表明，平台不再仅承担信息中介角色，而是成为承载运营执行、资源调度与成本控制等多项功能的综合性数字平台。

数字能力的强弱与平台使用程度，正在成为影响司机工作与收入水平的重要变量。调查数据显示，数字能力得分较高的司机群体，其月均毛收入和净收入水平均明显高于得分偏低群体；平台订单占比越高，货车司机的收入也明显更高。这种对比表明，数字能力的强弱和平台使用程度已经成为影响劳动回报与职业发展的核心因素之一。

值得注意的是，随着平台功能不断扩展与数据体系日益完备，数字能力较弱或缺乏适应经验的司机群体，可能面临一定边缘化风险。部分中高龄司机在平台App操作、订单匹配等环节中存在障碍，需要通过培训支持与操作简化等方式降低技术门槛，防止因“数字能力不足”导致职业能力减弱甚至退出市场。

## 七、新技术发展认知

随着智能辅助驾驶技术与新能源技术的持续快速发展，货车司机对智能辅助驾驶技术与新能源技术的认知，正逐步成为影响其职业发展与收入水平的重要因素。

### 7.1 智能辅助驾驶技术：接受度较好，年轻高学历群体更积极

货车司机对智能辅助驾驶的新技术有一定的接受度。调查数据显示，在货车司机群体中，43.97%的货车司机换新车时会选择具备智能辅助驾驶功能的车辆，39岁以下的年轻司机以及大专及以上学历的高学历司机中，选择智能辅助驾驶功能的比例相对较高，分别为44.26%和48.98%。



访谈04司机对于智能辅助驾驶技术非常积极，他表示：“像定速巡航、车道偏离预警和防撞预警这些功能，目前几乎每辆高端一些的新车都有配备。这些功能在长途驾驶时特别有用，尤其是在高速公路上，可以有效减轻驾驶疲劳，提高行车安全。”

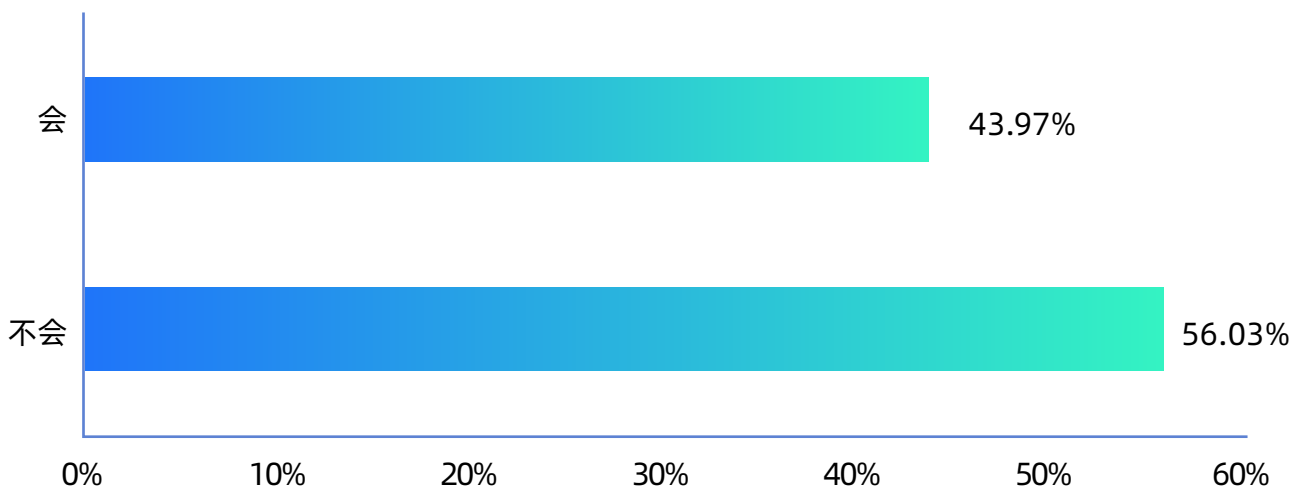


图7-1 换新车是否选择智能辅助驾驶功能货车

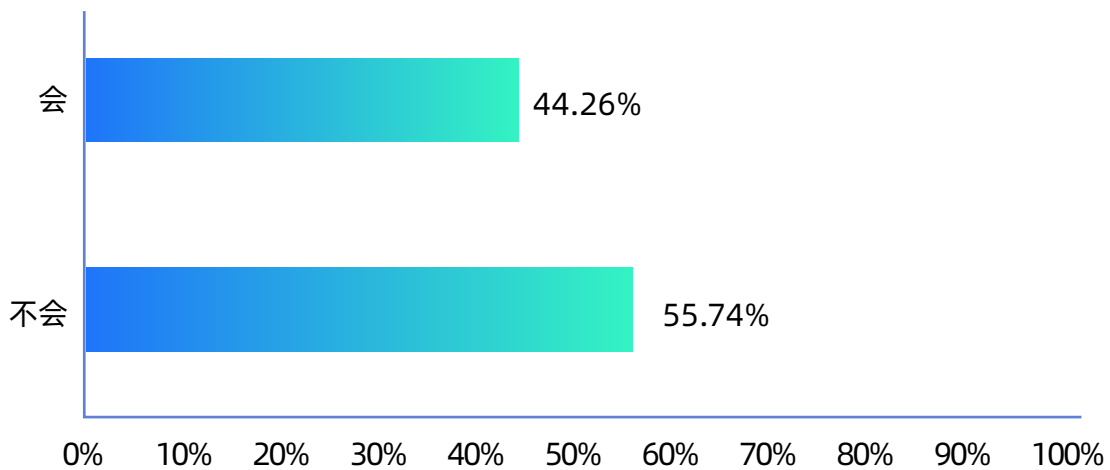


图7-2 年轻司机近期换新车是否选择智能辅助驾驶功能的货车

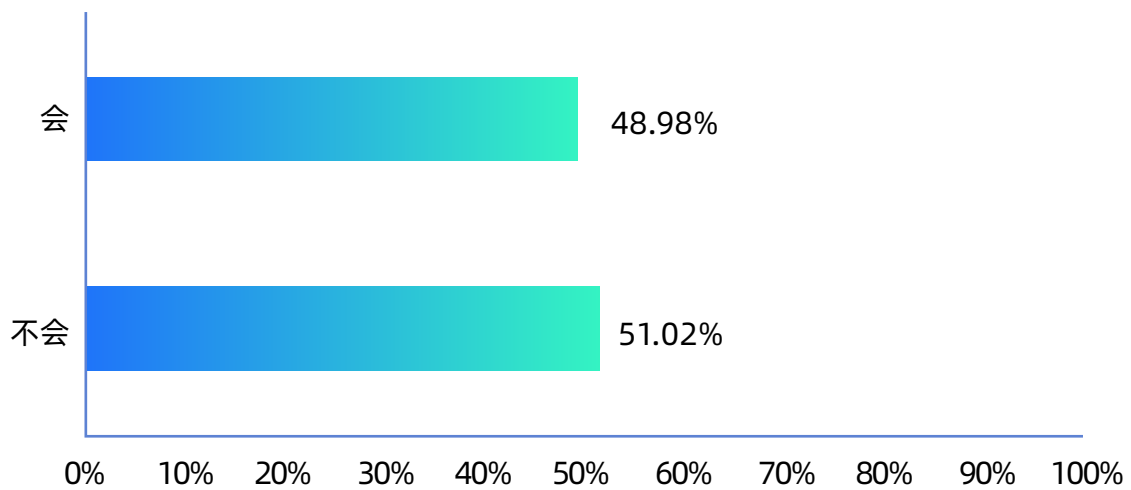


图7-3 大专及以上学历司机近期换新车是否选择智能辅助驾驶功能的货车

我们进一步调查了有选择智能辅助驾驶功能货车意愿的司机，发现行车安全和减轻驾驶疲劳是推动司机选择智能辅助驾驶货车的主要驱动力。31.75%的司机认为智能辅助驾驶技术能够显著提升行车安全性，减少事故风险。其次，减轻驾驶疲劳也是重要因素，28.75%的司机表示智能辅助驾驶可以让长途驾驶变得更加轻松，有效缓解疲劳。此外，18.06%的司机关注智能辅助驾驶能够节省油费和人工成本，进而帮助他们降低运营成本。

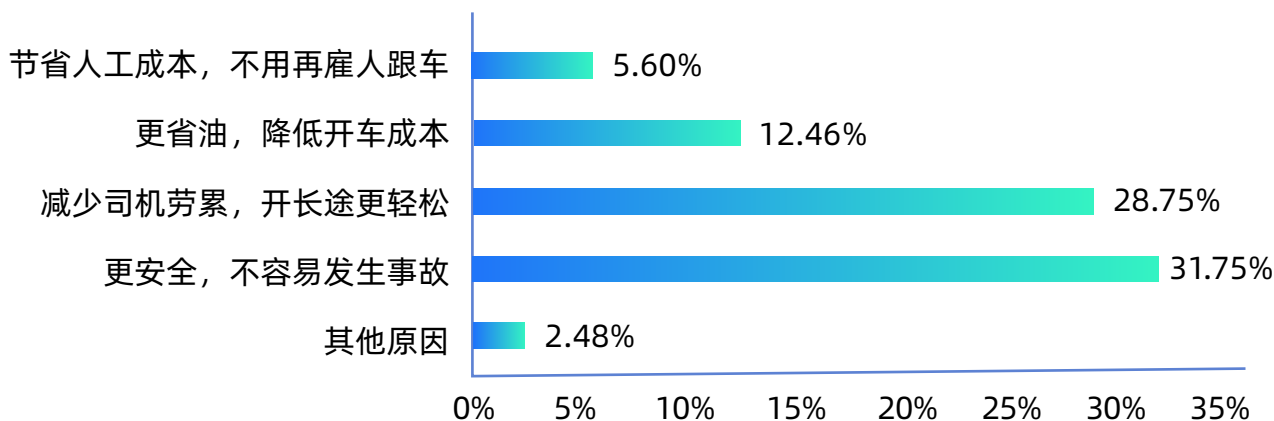


图7-4 选择智能辅助驾驶货车的主要原因

然而, 并非所有货车司机都愿意选择智能辅助驾驶货车。对于不选择智能辅助驾驶货车的司机来说, 价格、对传统驾驶方式的依赖以及对新技术可靠性的疑虑是阻碍司机选择智能辅助驾驶货车的关键因素。如图7-6所示, 30.40%的司机认为智能辅助驾驶车辆的价格较高, 难以承担; 30.00%的司机更倾向于传统的驾驶方式, 认为自己掌控车辆更为放心。此外, 25.98%的司机对新技术的成熟度表示担忧, 认为其容易出现故障; 还有6.41%的司机担心智能操作复杂, 容易出现问題。



访谈03司机表示: “大车使用辅助驾驶的较少, 主要在港口等固定线路使用, 高速上使用辅助驾驶能轻松些”, 但智能辅助驾驶对于长途运输和复杂路况适应性存疑, 因为货车尺寸大, 在一些地方行驶受限, 需要司机根据自身经验灵活调整行驶路线。

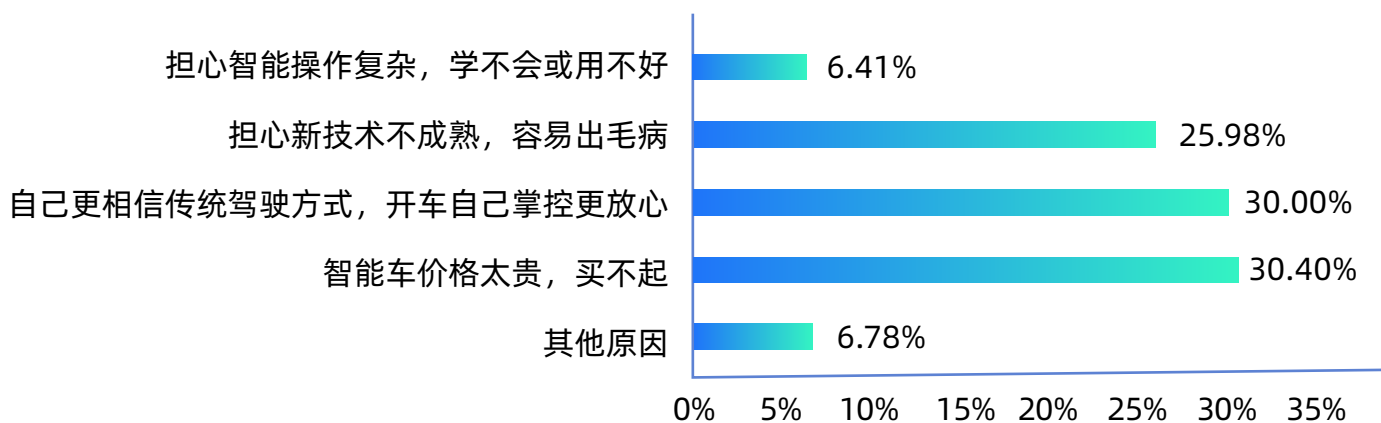


图7-5 不选择智能辅助驾驶货车的主要原因

在评价未来自动驾驶技术对货车司机职业的影响方面，货车司机的看法存在一定的分歧。部分司机认为自动驾驶技术将在未来对货车司机职业产生重大影响，可能会改变货车司机的工作方式和职业要求，甚至可能导致部分岗位的减少或转型。然而，也有不少司机持相对保守的态度，他们认为自动驾驶技术的成熟和应用需要较长的时间，比如目前自动驾驶货车就无法完成装卸货物等复杂场景，因此在短期内不会对货车司机的工作产生根本性的冲击。

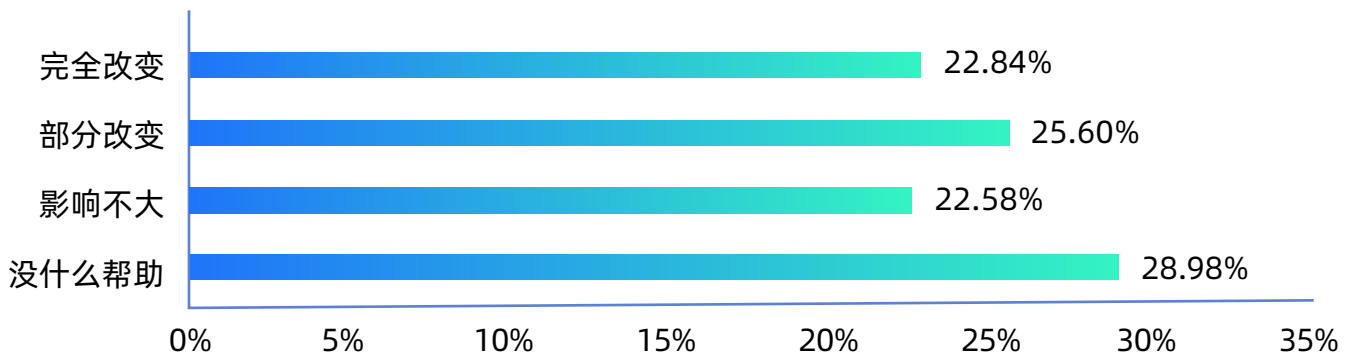


图7-6 自动驾驶技术对货车司机的影响

关于自动驾驶技术何时会完全影响货车司机职业，调查数据表明，货车司机群体的预期时间跨度较大。一些司机认为在未来5-10年内，自动驾驶技术可能会逐渐开始对货车司机产生较为明显的影响，但也有部分司机认为这一过程可能需要更长的时间，甚至超过10年以上。总体来看，自动驾驶技术对货车司机职业的影响是一个渐进的过程，受到技术成熟度、政策法规、社会接受度以及市场需求等多方面因素的共同影响。



访谈04司机表明：“自动驾驶确实能改变我们货车司机的职业，尤其在高速上，现在有自动刹车和车道保持功能，能减轻不少负担。不过，它只能算辅助驾驶，还达不到完全无人驾驶的标准。比如在装卸货物、复杂路况行驶这些场景里，还是得靠司机亲自操作。我估计要全面实现无人驾驶，至少还得三五年。而且，即使技术成熟了，司机这个职业也不会轻易被替代，因为还是有很多事情需要人来把控。”

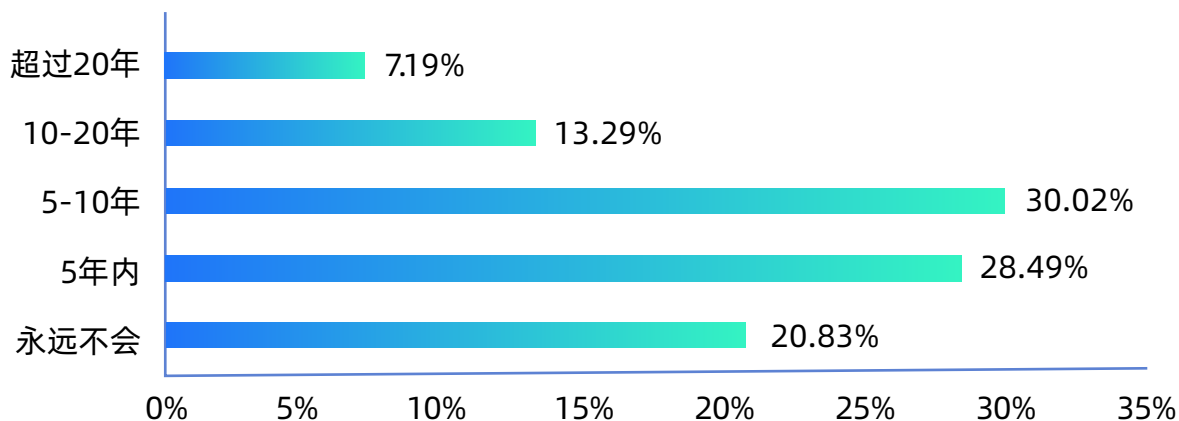


图7-7 自动驾驶技术多长时间完全影响货车司机

## 7.2 新能源技术：接受度渐升，续航与成本仍需考量

调查数据显示，新能源汽车在货车司机群体中的接受度逐渐提升，有36.71%的货车司机会在近期换新车时考虑选择新能源汽车。

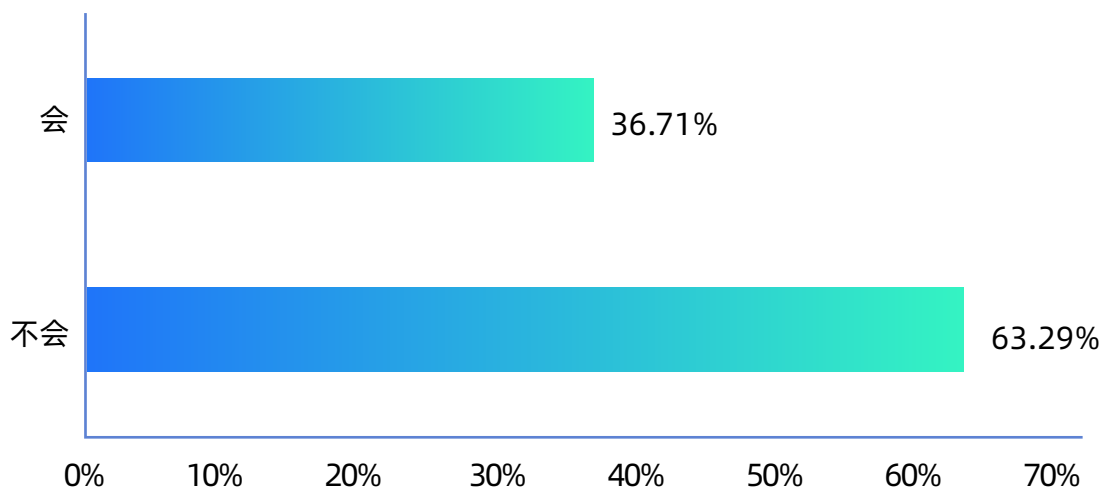


图7-8 近期换新车是否选择新能源汽车

选择新能源汽车的货车司机主要看重其经济性和实用性。我们针对有购置新能源货车的司机进行了动因调研，结果显示，新能源车更省钱成为首要原因，占比达18.32%，因为新能源车的低能耗成本使司机在长期运营中更具经济优势。其次是“政府买车有补贴、优惠，省钱划算”和“新能源车进城更方便，限行少”，分别占比17.68%和17.47%，政府补贴降低了购车门槛，而限行政策的放宽则增加了司机的营收机会。此外，新能源车在维护方面的成本优势也是吸引货车司机选择的重要因素。

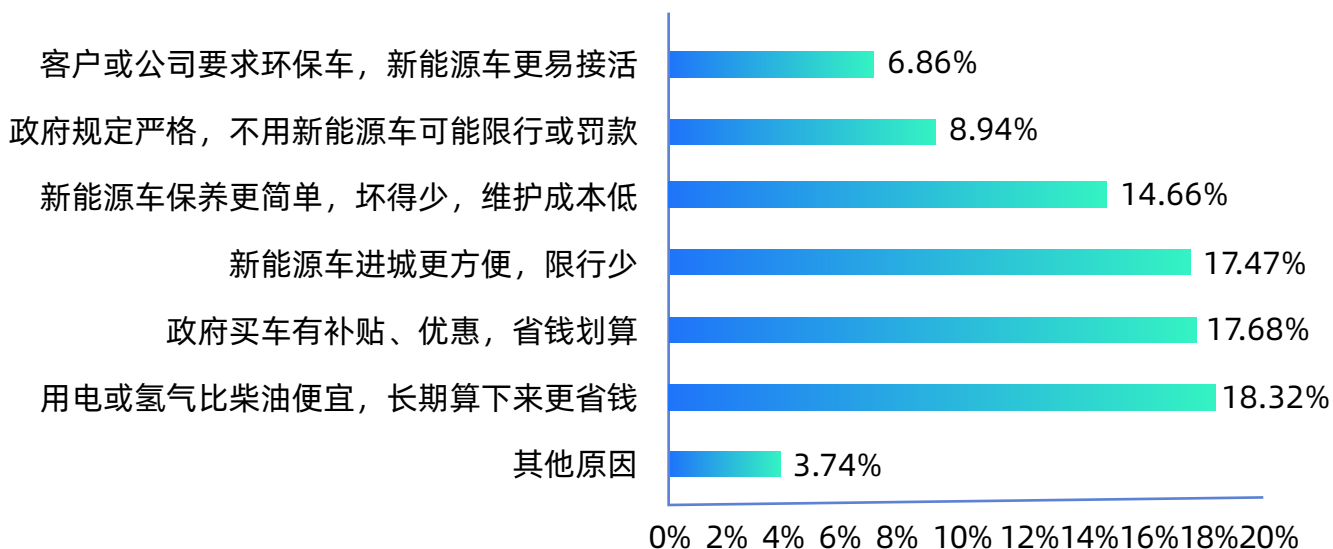


图7-9 货车司机选择新能源车原因

然而，也有不少货车司机对新能源货车持观望态度。我们调研了暂不考虑新能源货车的司机不选择新能源货车的原因。结果显示，37.12%的司机担心新能源汽车的续航里程无法满足长途运输的需求。其次，充电设施的完善程度也是司机们关心的问题，30.69%的货车司机认为目前充电桩等基础设施在一些地区还不够普及，这给新能源汽车的使用带来不便。最后，30.19%的司机认为新能源汽车太贵，一次性投入过高。



访谈02司机表明：“新能源车是好，但价格太高了，一样的马力汽车比油车贵十几万，现在跑货运的利润越来越薄，贷款压力又大，实在是负担不起。”

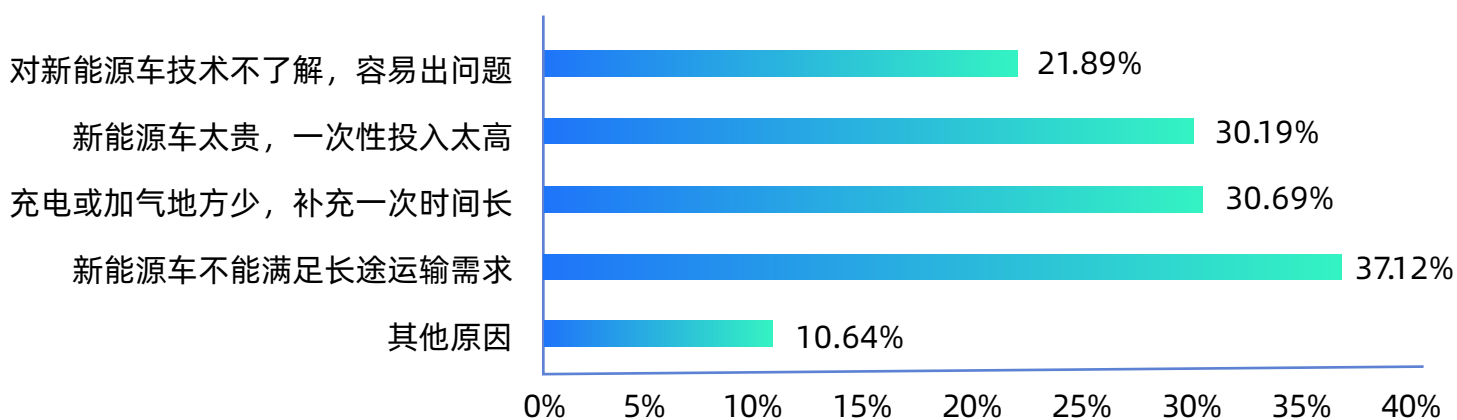


图7-10 货车司机不选择新能源车原因

## 小结

本节研究结果显示，货车司机总体对于新技术有一定期待，但对新技术的认知和接受程度存在差异。

在智能辅助驾驶技术方面，超四成司机在换新车时愿意选择具备相关功能的车辆，年轻和高学历司机相比之下接受度更高，行车安全与减轻疲劳是货车司机接受智能辅助驾驶的主要驱动力。对于自动驾驶技术带来的影响，司机们看法不一，部分司机认为智能辅助驾驶会改变货运行业工作方式甚至减少司机岗位，但也有人持乐观态度，预期其完全影响自身职业还需较长时间。

在新能源技术认知方面，部分司机对其接受度提升，看重新能源货车运营成本低、环保性能好以及市场潜力，但也有不少司机因新能源货车续航短、充电设施不完备、车辆性能不足及购置成本高等问题持观望态度。总的来说，新能源技术在货车领域的全面应用仍面临诸多考量因素。

总体而言，智能辅助驾驶及新能源技术在货运领域的应用受到部分司机欢迎，但大范围的推广与应用还面临一定挑战。

## 八、总结与建议

本研究报告深入分析了货车司机的群体特征与职业现状。首先，报告描绘了货车司机的整体画像特征：货车司机群体以中青年男性为主，大多学历在高中及以下，女性司机和年轻司机学历相对较高。该群体大多有一定驾驶经验，从业年限在3~10年的占主流。货运类型以中长途为主，个体经营是主要的用工关系状态。动力来源方面，柴油车占据主导地位，新能源车的应用也正在逐步扩大，尤其在短途运输、年轻和高学历司机中应用更多。

其次，通过分析货车司机的收入及消费情况发现：货车司机月均毛收入达19501元，净收入为10512元，处于新就业群体中的较高水平，而且长途司机收入明显高于短途司机收入。其家庭月平均消费为6577.79元，食品支出较高，娱乐消费较为理性，教育支出远超其他五类新就业群体，体现出对家庭责任和子女成长的重视。

第三，就业质量与社会保障方面，货车司机每月休息天数普遍偏少，大部分司机出车时独立驾驶，日均工作时间超10小时，高强度工作是常态。同时货车司机休息时间活动多样，以休息睡觉、刷短视频为主，家庭聚餐、听音乐、体育运动也是司机较高频的休息方式。在社会保障方面，城乡居民养老保险和医疗保险是主要参保类型，但仍有一定比例司机未参保或缴费比例较低，社会保障基础较为薄弱。

第四，在职业认同与发展潜力方面，货车司机对行业有一定认可度。入行前货车司机就业背景较为多元，多来自农民、个体经营者等职业，入行动因兼具现实考量与兴趣认同。职业发展上，货车司机有清晰的发展路径，部分司机已成长为车队负责人等。部分货车司机有一定职业留存意愿与行业归属感，愿继续从事货车司机或相关岗位，其中，年轻司机和女性司机的职业留存意愿较为突出。

第五，在社会组织参与方面，党组织、工会、自组织三类社会组织形态各具侧重点且功能互补，构成了货车司机职业发展过程中的重要支撑网络。调查显示，党组织方面，3.45%的司机为中共党员，近两成已参与货车司机流动党支部，体现出司机群体较强的政治认同与组织归属感。在工会方面，已有8.53%的司机加入工会，近半数

司机有意愿加入，入会基础好，同时显示出工会在劳动权益保障、福利争取、法律援助等方面的现实作用。自组织参与方面，近两成司机已加入线上或线下组织，组织类型以商业协作、社群互助为主，也涵盖互助公益、信息共享、集体维权等功能。

第六，在数字能力与平台作用方面，平台功能不断升级，从单一的接单功能向全流程运营系统演变。货车司机整体数字能力水平较高，集中在中等偏上区间。进一步分析发现，数字能力和平台订单占比显著影响收入水平，数字能力越高，平台订单占比越高的司机，其毛收入与净收入也相对越高。

第七，在新技术发展认知方面，货车司机对智能辅助驾驶技术接受度较好，年轻高学历司机对智能辅助驾驶更积极，行车安全和减轻驾驶疲劳是司机关注的主要功能。货车司机对新能源技术接受度逐渐提升，看重新能源货车运营成本低、环保性能好以及市场潜力，但续航与成本仍是部分司机担忧的问题。

基于前述分析，结合国家相关政策导向和货车司机群体的实际需求，本报告提出如下建议：

### **(1) 推动定向技术培训，提升司机群体对新技术的适应能力**

面对新能源车辆、智能辅助驾驶系统与数字化运营工具在道路货运行业的广泛应用，部分司机对新设备、新技术存在理解与使用门槛。建议交通运输主管部门牵头，鼓励平台企业与职业院校、培训机构等合作，提供面向货车司机的专项培训项目，推动司机全面掌握新设备、新技术的使用技能，助力行业绿色、安全转型。进一步落实《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》<sup>14</sup>及《关于推动交通运输与能源融合发展的指导意见》<sup>15</sup>等政策要求，推进行业转型升级，朝向低碳、绿色发展。

### **(2) 完善生活服务支持体系，改善司机工作与生活条件**

货车司机长时间在途作业，面临高强度劳动和生活便利性不足的问题。《关于加强货车司机权益保障工作的意见》<sup>16</sup>明确提出，要改善停车休息条件，建设“司机之家”等服务设施。建议地方政府加大对沿线服务区、物流园区配套设施的财政支持力度，并由平台企业与园区管理方共同参与“司机之家”服务模块建设，增设如临时休

<sup>14</sup> 资料来源：[https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202504/content\\_7021087.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202504/content_7021087.htm)

<sup>15</sup> 资料来源：[https://www.gov.cn/gongbao/content/2020/content\\_5560291.htm](https://www.gov.cn/gongbao/content/2020/content_5560291.htm)

<sup>16</sup> 资料来源：[https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-11/04/content\\_5648759.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-11/04/content_5648759.htm)

息室、淋浴、洗衣烘干、简餐供应、医疗点等设施。同时，平台线上化服务模块可拓展线上意见征集、健康指导、心理疏导等功能，构建“线上+线下”一体化生活支持体系。

### **(3) 联合多方推进灵活保障机制，增强司机职业安全感**

货车司机群体社会保障覆盖率仍有提升空间，尤其在职业风险保障方面需求突出。《关于维护新就业形态劳动者劳动保障权益的指导意见》<sup>17</sup>《关于加强货车司机权益保障工作的意见》均关心货车司机群体的社会保障情况，支持同城货运平台企业纳入职业伤害保障试点。建议政府相关部门联合相关企业共同推进与货车司机灵活性、流动性特征相适应的养老保险和医疗保险等相关制度的创新与试点，逐步提高货车司机的保障程度。

此外，建议交通管理部门在治理超限超载等重点问题时，进一步规范执法程序，推进执法行为的人性化、规范化，避免“一刀切”式管理和以罚代管现象。同时，系统梳理并清理不合理的收费和罚款项目，减轻货车司机负担。建议推广信用监管等柔性管理手段，提高执法透明度与公信力，营造更公平、合理的运输执法环境。

### **(4) 提高正式组织吸引力，拓展表达与协商渠道**

组织参与是提升司机群体归属感与职业能动性的关键。在工会参与方面，入会率还有进一步提升空间。考虑到货车司机的工作特点，建议工会与平台联动，进一步通过“职工之家”App等线上方式增加货车司机工作场景触达率；在“司机之家”等货车司机停车休息场所广泛向货车司机群体定向增加工会宣传，提升其认知程度；工会服务和福利投送可根据货车司机实际需求进行优化，提供如货运纠纷调解、法律援助、子女教育帮扶、大病公益救助等更贴近货车司机实际需求的服务或福利。在自组织方面，可由工会引导部分公益、商业类自组织规范发展，为货车司机生活提供全方位保障与支持，同时，应当严厉打击部分借由货车司机群体炒作的网红自组织。此外，互联网货运平台可探索设立司机代表参与的意见反馈机制，通过定期座谈、线上意见收集等方式，听取司机声音，推动服务优化与规则完善，最终建立更加畅通的表达与协商渠道。

---

<sup>17</sup> 资料来源：[https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-07/23/content\\_5626761.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-07/23/content_5626761.htm)

## **(5) 充分发挥互联网货运平台稳就业、增收入功能，保障交易安全。**

在当前车多货少、运价低迷的市场行情下，互联网货运平台已经成为新入行司机的标配，发挥了较好的稳就业、增收入的价值。货车司机使用互联网货运平台，主要看重在平台上能够快速找到货源，节省时间、降低“三空”（空驶、空置、空载）、增加收入、保障交易等因素，这是互联网货运平台对货车司机的核心价值。

因此，建议平台充分发挥产品运营和服务保障作用，进一步健全完善涉及收费、平台规则等经营策略调整评估和协商机制，确保平台规则内容公平合理，促进合作共赢；进一步加强司机和货主信用体系建设，规范和约束平台参与者的经营行为，明确各方权利责任和责任边界，开展诚信货主、诚信司机推荐，引导双方规范履约；进一步推进运费拖欠治理、违规货源信息治理、算法治理等专项治理，给司机创造更好的经营环境。尤其是在货主与司机纠纷处理方面，平台应采取客诉调解、引入人民调解与司法调解等多种措施，保障司机合法权益。为提高货车司机运输途中帮扶效率，政府有关部门、行业协会、货运平台可联合建立多层次货车司机纠纷处理和权益保障机制，将货车司机急难诉求进行分级分类管理，推动形成“货运平台—行业协会—政府部门”的三级纠纷处理机制，避免过度占用行政资源，最终提高司机权益保障效率。

## **(6) 构建多元成长支持体系，拓宽司机职业发展路径**

货车司机职业转型升级缺乏系统性的支持机制。《“十四五”现代物流发展规划》<sup>18</sup>强调要“发挥物流企业用人主体作用，加强人才梯队建设，完善人才培养、使用、评价和激励机制”。国务院就业促进和劳动保护工作领导小组印发的《关于开展大规模职业技能提升培训行动的指导意见》<sup>19</sup>提出，从2025年到2027年底，聚焦先进制造、数字经济、低空经济、交通运输、农业农村、生活服务等领域，大力开展分行业领域职业技能提升培训。互联网货运平台作为交通运输的重要参与者，可结合提供覆盖物流管理、供应链管理、仓储管理、客户服务、交通安全等内容的在线培训课程，并探索建立技能认证、星级评价机制，拓宽司机职业发展路径。

---

<sup>18</sup> 资料来源：[https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/15/content\\_5732092.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/15/content_5732092.htm)

<sup>19</sup> 资料来源：[https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202507/content\\_7032222.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202507/content_7032222.htm)

## （7）分类施策，强化长途与短途货车司机的差异化支持措施

长途与短途货车司机在运营模式、劳动特征和权益诉求方面差异明显，应分类制定有针对性的支持政策。长途司机普遍作业时间长、跨省作业频繁、夜间驾驶多，建议重点加强跨区域途中休息设施建设、异地就医报销便利化、驾驶疲劳风险防控、运费拖欠纠纷处理等服务支持。其中，特别需要关注的是运费拖欠纠纷，运费拖欠涉及账期不匹配、履约纠纷、恶意拖欠等多种成因，且在长途货运中表现得较为常见。由于运输周期长、单笔金额大，一旦出现拖欠，长途货运司机面临的经济风险和维权难度更高，造成的累计损失更严重，是制约行业健康发展的突出障碍。因此，我们建议交通运输主管部门牵头，会同相关部门组织开展货运市场运费纠纷的全面摸底，掌握实情后建立常态化的纠纷处理与维权机制；同时联合行业协会、互联网平台等发布“黑名单”，加大对恶意拖欠企业和个人的惩戒力度；并推动司法、工会及平台协作，为司机提供理性维权和法律援助渠道。

短途同城货运司机以平台定价和派单为主，普遍面临“订单不稳定、会员制度成本高、考核压力大、运价压低”等行业结构性问题。建议强化平台责任边界监管，推动合理运价制定机制、会员制度评估机制以及算法、派单规则透明化，同时优化城市配送通行政策，提升运营效率，减轻司机负担。