

中国社会调查报告

CHINA SOCIAL RESEARCH REPORT

R

中国卡车司机 调查报告 No.1

卡车司机的群体特征与劳动过程

Group Characteristics and
Labor Process of the Truck Drivers

传化公益慈善研究院“中国卡车司机调研课题组” 著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

中 国

查 报 告

CHINA SOCIAL RESEARCH REPORT

中国卡车司机 调查报告 No.1

卡车司机的群体特征与劳动过程

**Group Characteristics and
Labor Process of the Truck Drivers**

传化公益慈善研究院“中国卡车司机调研课题组” 著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

中国卡车司机调查报告. No. 1, 卡车司机的群体特征
与劳动过程 / 传化公益慈善研究院 “中国卡车司机调研
课题组” 著. -- 北京: 社会科学文献出版社, 2018. 3

ISBN 978 - 7 - 5201 - 2303 - 7

I. ①中… II. ①传… III. ①载重汽车 - 汽车驾驶员
- 研究报告 - 中国 - 2017 IV. ①U471. 3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 033759 号

中国卡车司机调查报告 No. 1

——卡车司机的群体特征与劳动过程

著 者 / 传化公益慈善研究院 “中国卡车司机调研课题组”

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 佟英磊

责任编辑 / 胡 亮

出 版 / 社会科学文献出版社 · 社会学出版中心 (010) 59367159

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367018

印 装 / 北京季蜂印刷有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 14.75 字 数: 195 千字

版 次 / 2018 年 3 月第 1 版 2018 年 3 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5201 - 2303 - 7

定 价 / 69.00 元

本书如有印装质量问题, 请与读者服务中心 (010 - 59367028) 联系

 版权所有 翻印必究

出版者的话

调查研究是谋事之基、成事之道。没有调查，就没有发言权，更没有决策权。研究、思考、确定全面深化改革的思路和重大举措，刻舟求剑不行，闭门造车不行，异想天开更不行，必须进行全面深入的调查研究。

习近平，2013年7月23日

改革开放四十年来，我们对于中国历史和现状的研究都取得了重大进步，获得了丰硕成果，对于民众、决策层、学者从多个角度了解国情、制定政策、发展学术发挥了实实在在的作用。但必须看到，当代中国发生的巨变是结构性、整体性、全方位、多层面、多纵深的，再加上国际形势和全球化趋势的深刻影响，数字化和新技术的迅猛发展，中国的经济发展、社会结构、产业运行、组织机制、日常生活、群体身份、文化认同等方面都正在发生巨大变迁，这增加了认知的难度。

在这一背景下，重拾调查研究，对于我们深刻准确地了解国情无疑是一条重要的渠道。在诸种调查研究中，基于学术和学科的专题调查研究具有特别重要的意义。它能够提供对某个问题较为透彻、深入的理解，是把握国情的重要保障。有鉴于此，从2018年起，我们开始推出“中国社会调查报告”系列。



“中国社会调查报告”是面向整个社会科学界征稿的开放性系列图书，分主题定期或不定期连续出版。每部报告的出版都需经过严格的专家评审、专业的编辑审稿，并辅以定制式的学术传播，其目标是促进调查报告的社会影响、学术影响和市场影响的最大化。

报告的生产应立基专业学术，强调学理性，源于专业群体的专门调研，是学界同人合作研创成果。

报告应拥有明确的问题意识、科学严谨的方法、专业深度的分析、完善的内容体系，遵循严格的学术规范。

每部报告均面向边界清晰的调研对象，全面深入展现该对象的整体特征和局部特征。

报告的写作应基于来源统一的数据，数据的收集、分析、呈现遵循相应规范。数据既可以是定量的，也可以是定性的，可以通过问卷、参与观察、访谈等方式获得。

报告应提供相应结论，结论既可以呈现事实，也可以提供理解框架，还可以提供相应建议。

报告应按照章节式体例编排。内容应包括三部分，一是交代调查问题、调查对象和调查背景，二是交代调查方法、调查过程、数据获得方式、调查资助来源，三是分主题呈现调查结果。

报告应具有充分的证据性和清晰性，提供充足的证据证明结果和结论的正确性，报告的写作应清晰、一目了然，前后具有明确一致的逻辑。

报告应提供一个内容摘要，便于读者在不阅读整个报告的情况下掌握其主要内容。

“中国社会调查报告”将按照每部报告的篇幅分为两个系列，一为小报告系列，二为常规报告系列。前者为10万字以下的报告，后者为10万字以上甚至三五十万字的报告。



希望“中国社会调查报告”能为理解变动的世界提供另一扇窗口，打开另一个视界。借着这些调研成果，我们可以建设更美好的社会。

社会科学文献出版社社会学出版中心

2018年1月29日

内容提要

“中国卡车司机调查”是传化公益慈善研究院（筹）于2017年度开始立项的自主课题，旨在对中国3000万卡车司机开展系统、全面的研究。第一期调查至2017年12月底结束。课题采用定量和定性方法相结合的方式开展调查。截至2017年11月，共获得有效电子问卷1779份；座谈、访谈130位各类人员，获得60条目访谈记录资料，访谈录音时长4308分钟。基于对这些调查资料和搜寻所得各类其他资料的分析，完成本调查报告的撰写。

本调查报告的主题为“卡车司机的群体特征和劳动过程”。围绕这一主题，共分五章进行描述和分析。第一章“调查概况”，对公路货运业生产的组织机制和卡车司机的职业状况进行了理论分类，前者从理论上区分为“市场调节”和“厂商调节”两种理想类型，后者从经验上概括为“自雇司机”与“他雇司机”，并且指出本研究的重点是“自雇司机”，兼顾“他雇司机”。这一章还探讨了调查研究的方法论，比较详细地分析了本调查样本分布的结构和代表性问题。

第二章“卡车司机的人口社会学特征”，从“性别、年龄、婚姻与家庭背景状况”、“从业特征”、“车辆归属与车辆类型”、“卡车的排放标准与车辆类型”、“工作时间、工作强度与工作时的陪伴”、“家庭生活”、“收入、年行驶里程与损耗”、“事故与保险”、“健康状况与面临问题”、“社会地位认知与未来的打算”十个方面，详细描述了卡车司机个人、家庭和工作的基本状况。依据所得数据绘制的79幅图表与相关文字表明，样本中卡车司机的男性比例高达95.8%，平均年龄为36.6岁，以青壮年为主。他们多半为农村户口（占比



79.1%），受教育水平不高，初中教育程度及以下占 62.4%。这个群体的已婚比例为 89.4%，近一半的家庭育有两个孩子，绝大多数家庭中最大（或唯一）孩子的年龄不超过 15 岁。这表明他们均有较为沉重的养家负担。

样本数据表明，这些卡车司机开卡车的平均驾龄为 9.5 年，其中驾龄为 10 年的司机最多。近 10 年为入行人数最多的时期。总体来说卡车司机工作强度较大，每日驾车平均时间在 8 ~ 12 小时的占 42.1%，12 小时以上的占 9.2%。此外，他们的最长持续开车时间的平均值为 10.8 小时，很多卡车司机为了行车方便常常在夜间上路工作。长期、繁重的劳动，加上不规则的饮食和休息，使得卡车司机的身体堪忧，往往罹患多种疾病。样本数据表明，32.77% 的卡车司机患有颈椎病；23.5% 的卡车司机患有胃病；22.71% 的卡车司机患有腰痛。

辛勤的劳动换来的收入却并不能令人满意。虽然卡车司机的收入很难确定，但样本数据还是表明，2016 年，驾驶牵引车的卡车司机平均年收入在 12 万元以上，驾驶其他车辆类型的卡车司机一部分平均年收入为 10 万元左右，还有相当一部分不足 10 万元。超过一半的卡车司机对自己的收入情况表示不满意。对卡车司机的自我社会地位认知的测量表明，65.6% 的卡车司机认为自己处于社会下层。因此高达 95.8% 的卡车司机不愿意让子女从事这一职业。

第三章“卡车司机劳动过程的基本特点”，以卡车司机的劳动过程为核心，从五个方面描述了其基本特点。第一个方面揭示了“自雇体制”造成的卡车司机的基本身份特点。样本中 71.2% 的卡车司机开自己的车，表明他们大多数具有既作为小私有者，又作为劳动者的二重身份。自雇卡车机构成当代最大的一个债务工作群体，举债购车是卡车司机成为车主的主要手段，借贷也成为自雇车主不得不“挂靠公司”的主要动因之一。购车债务对自雇卡车司机群体构成沉

重压力，驱使他们为了还贷不得不拼命工作，由此造成“疲劳驾驶”、货运市场恶性竞争等多方面的问题。

第二个方面以“在路上”为题，揭示卡车司机的流动性和原子化的劳动形态。对夜半时分启程上路、高速与下道的交替运行、经受和规避交警路政的检查、超时工作和被迫疲劳驾驶、应付偷油偷货和“碰瓷”、发生事故后的“公了”与“私了”、遭遇堵车和限行时的焦虑和无奈等工作关节点的细致刻画，描绘出卡车司机整个劳动过程的系列图像。这些图像展示出卡车司机劳动的四个基本特征：第一是原子化，卡车司机单独、分散的工作与车间工人的集体化工作形成对比；第二是流动性，卡车司机的工作就是“在路上”；第三是不确定性，高度的不确定性体现在寻找货源、运输路线、雇用帮手、收入与支出等各个层面；第四是复合性，体力与脑力劳动、情绪与情感劳动，都贯穿在卡车司机的劳动过程之中。

第三个方面在“四海为家”的标题下，探讨了卡车司机生产与再生产、工作与生活彼此融合的特征。由于上述卡车司机劳动过程的特殊性，他们一般都不得不住在车上，在车上从事劳动生产的同时完成自身的再生产。此外，由于雇用司机价格昂贵，于是出现了“卡嫂跟车”的现象。可见卡车司机的再生产被深深地卷入他们的劳动过程。在这里，可以看到的是“以车为家”表征的工作空间与私人空间的融合，以及围绕工作时间而被组织起来的私人时间。

第四个方面讲述卡车司机的“男性气质”。卡车司机是一个以男性为主的职业。在这个男人的世界中滋长出一种特殊的“男性气质”，作为文化符码伴随劳动过程始终。这种气质包括：基于高技术、强体力、应对风险与处理事故能力而建构起来的“支配型”男性气质；基于妥善、圆润地处理劳动过程中复杂人际关系而建构起来的“共谋型”男性气质；基于养家糊口、成为家庭经济主要支柱而建构起来的“家长型”男性气质。这三种男性气质构成划界标志，



将卡车司机这个职业牢固地界定为男性专属的职业。

第五个方面是“虚拟团结”，揭示出卡车司机特有的团结机制。卡车司机在工作和生活中都高度依赖智能手机和互联网。找寻货源、定位导航、呼叫救援、朋友互动、消磨时间和联系亲友，是卡车司机使用智能手机与互联网的六个主要事项。但是在这些基本功能之上，还有两个事项值得特别关注。一个是卡车司机利用智能手机实现公路救援，卡车司机的民间互助使得他们以“卡友”的名义建构和巩固了群体认同；另一个是利用互联网设立的各种论坛而相互关联、彼此互动，在他们自己的议论、批评、表达和诉求中，建构起群体团结。这种借助于互联网的团结可称为“虚拟团结”，是卡车司机特有的、最主要的团结形式。

第四章“影响卡车司机的主要制度与政策”，旨在探讨宏观的制度安排和国家政策对卡车司机工作与生活的影响。毫无疑问，当下对卡车司机影响最大的主要有三方面的制度和政策，它们是道路交通管理制度、行业制度/政策和环保政策。虽然许多制度的制定和执行行为营造良性有序的工作环境所必需，但也必须看到，它们带来的一些非意向性后果会严重影响到卡车司机的工作和生计。

第一，就道路交通管理制度而言，车辆通行费高、各地限行/禁行规定繁多、现行“治超”法规和政策执行不力，以及罚款、扣分和驾驶证降级制度等方面存在的问题，较为严重地影响到卡车司机的工作和生活。第二，在行业制度/政策领域中，在市场准入、挂靠、行政管理、车型标准化、汽车贷款、税收六个方面存在的多种问题，对卡车司机的工作造成不同困扰。第三，环保政策对卡车司机的影响更为突出。政府强力推出的各种大气污染治理措施，在卓有成效地改善京津冀等地区空气质量的同时，也对卡车司机的工作和生计产生了极其深远的影响，应当引起充分重视。

总之，在第四章中，强调了既要保证各项旨在改善工作环境的管



理制度和相关政策的严格执行，又要考虑到这些制度和政策的非意向性后果给卡车司机带来的影响，避免卡车司机的利益受到过度损害。寻求均衡是本章强调的核心原则。

第五章“问题与对策”转入对九个相关具体问题的对策建议，可操作性是本章强调的重点。具体来说，一是建议逐步有序地推进非标车型淘汰，对厂家生产和个人私自改装的非标车辆在政策上应予以区别对待；二是稳步推进车辆环保升级，在财力允许的情况下，根据实际情况，对进行报废的国Ⅲ、国Ⅳ车辆给予合理的补偿，避免激化社会矛盾；三是继续整治公路“三乱”，规范路检执法，清理不合理收费；四是简化办证、审验程序，早日实现相关证照在全国范围的异地办理；五是加强社会治安综合治理，严厉打击偷油、偷货、“碰瓷”行为，保障良好的工作秩序；六是提升高速公路休息区、物流港的服务质量，在国道沿线增设标准服务站，使卡车司机能够享受优质服务；七是严防疲劳驾驶，关注卡车司机健康；八是谨慎实施“无车承运人”制度，防止其负面效应扰乱货运市场秩序；九是加强对卡车司机的去除“污名”的行动。近年来，由于关于货运卡车的负面报道过多，卡车司机业已被严重地“污名化”。为迅速扭转此种状况，卡车司机应通过各种方式逐步提升自己的文化素质和公民素质，媒体则应多宣传卡车司机吃苦耐劳、辛勤工作的形象，从正面引导公众舆论。

综上所述，“中国卡车司机调查”基于调查问卷和个案访谈所得到的数据和材料，较全面地勾勒出我国卡车司机群体基本的人口社会学特征，详细描述并分析了他们的劳动过程的基本特点，总结了影响和制约卡车司机群体工作的制度背景，并且针对卡车司机群体所面临的若干主要问题，进一步提出了九个比较具体的对策建议。真诚地希望这些建议能够引起有关部门的重视，促成有利于化解卡车司机群体困境的政策出台；同时也真诚地希望通过这份研究报告的讲述，能够使社会公众更加了解和关爱卡车司机群体，理解并尊重他们的劳动。

前 言

“中国卡车司机调查报告”是传化慈善基金会所属“传化公益慈善研究院”（筹）的首个自主课题。该课题的主旨是描述和理解全国公路货运业卡车司机工作和生活的基本状况。通过该课题，课题组不仅希望为传化慈善基金会推展的“传化安心驿站”公益项目提供认知基础，而且还希望为社会公众理解卡车司机的工作和生存现状做出贡献。

“中国卡车司机调查”课题于2017年10月中旬正式立项，并成立课题组。课题组的主要成员有：清华大学社会学系教授沈原博士、首都经济贸易大学社会工作系教授亓昕博士、清华大学教育基金会游睿山博士、传化公益慈善研究院（筹）专职研究员周潇博士、北京市社会科学院社会学所助理研究员马丹博士。

课题组成立后旋即进入调查过程。在问卷调查方面，考虑到卡车司机工作的分散性和流动性特点，课题组采用了电子问卷方式进行调查。2017年10月24日，课题组在“问卷星”网站正式上载问卷，至2017年11月21日13时关闭问卷，共回收问卷2200份。经过清洗，获得有效问卷1779份。在个案访谈方面，自2017年10月底起，课题组先后至河北省石家庄市、山东省淄博市、四川省成都市、辽宁省沈阳市、河南省南阳市和焦作市对卡车司机和其他相关人员进行了深度访谈，至2017年12月2日完成全部访谈工作，共计座谈、访谈130人，获得个案资料60条目，访谈录音时长4308分钟。清华大学社会学系硕士研究生王凡、本科生喻加耀，首都经济贸易大学社会工作系硕士研究生白宗艺、刘倩、王可举、王骊媛、袁艺菲参加了不同



阶段的调研工作，清华大学社会学系博士研究生王海宇协助了部分地点的访谈工作。

传化慈善基金会秘书长涂猛、副秘书长张炳钧、项目官员柏喆对调查工作给予了大力支持，遍布全国 27 个省区市的“传化安心驿站”的 183 位驿站长承担了电子问卷发放和协助回收的工作，“传化安心驿站”石家庄大驿站的卡友们为课题组前期调研提供了帮助，成都传化物流港、淄博传化物流港和沈阳传化物流港的工作人员帮助安排了个案访谈，河南南阳和焦作相关部门的若干管理人员、货代人员和卡车司机对访谈提供了帮助，在此一并致谢。最后，要感谢接受问卷调查与个案访谈的所有卡车司机，如果没有这 2000 余位卡友的支持，本调查的完成断无可能，在此诚表本课题组的感激之情。

本报告于 2018 年 1 月 28 日完成写作并定稿。报告分为五章，写作分工情况如下：第一章“调查概况”的第一、二节由沈原撰写，第三节由亓昕撰写；第二章“卡车司机的人口社会学特征”由亓昕撰写；第三章“卡车司机劳动过程的基本特点”的第一、二、三节由马丹撰写，第四、五节由沈原撰写；第四章“影响卡车司机的主要制度与政策”由周潇撰写；第五章“问题与对策”由游睿山撰写，周潇参与修订了第五章；马丹统编全稿并参与修订了全书诸多章节，最后由沈原定稿。

中国卡车司机调研课题组

2018 年 1 月 28 日

目 录



第一章 调查概况	001
一 公路货运业的劳动主体：卡车司机	001
二 自雇与他雇：卡车司机生产体制的两种基本形态	004
三 研究设计与调查方法	006
第二章 卡车司机的人口社会学特征	015
一 卡车司机的个人、家庭与父代的状况	015
二 卡车司机的从业特征	024
三 卡车司机的车辆归属与车辆类型	032
四 卡车的排放标准与车辆类型	035
五 卡车司机的工作时间、工作强度与工作时的陪伴	035
六 卡车司机的家庭生活	043
七 卡车司机的收入、年行驶里程与损耗	046
八 行车事故与保险	054
九 卡车司机的健康状况与面临的问题	060
十 卡车司机的社会地位认知与未来的打算	065



第三章 卡车司机劳动过程的基本特点	070
一 “自雇体制”：既是小私有者，又是劳动者	070
二 “在路上”：移动的原子化劳动	081
三 “四海为家”：生产与再生产的融合	120
四 “男性气质”：伴随艰苦工作的文化符码	137
五 “虚拟团结”：以互联网为手段的团结机制	149
第四章 影响卡车司机的主要制度与政策	159
一 道路交通管理制度	159
二 行业制度/政策	169
三 环保政策	186
第五章 问题与对策	195
一 逐步有序地推进非标车型淘汰	195
二 稳步推进车辆环保升级	197
三 整治公路“三乱”，规范路检执法，清理不合理收费	199
四 简化办证、审验程序，争取实现全国范围的 异地办理	203
五 加强社会治安综合治理，严厉打击偷油、偷货、 “碰瓷”行为	204
六 提升高速公路休息区、物流港的服务质量， 在国道沿线增设标准服务站	208
七 严防疲劳驾驶，关注卡车司机健康	209
八 谨慎实施无车承运人制度	211
九 去除对卡车司机的“污名化”	214

第一章 调查概况

一 公路货运业的劳动主体：卡车司机

在现代社会中，物流业已成为最重要的服务部门之一。有论者甚至为物流业冠以“利润的第三源泉”的美名。^①随着我国经济快速走向现代化和国际化，物流业在我国国民经济中的地位日渐凸显。根据中国物流与采购联合会和中国物流信息中心发布的《2016 年物流运行情况分析 with 2017 年展望》，2016 年全国社会物流总额已达 229.7 万亿元，按可比价格计算，比上年增长 6.1%；物流业总收入 7.9 万亿元，比上年增长 4.6%（见图 1-1）。与此同时，2016 年物流业总成本的 GDP 占比为 15%，比 2015 年的 18% 下降了 3 个百分点。

物流业是一个复杂的综合系统，包括运输、仓储、包装、装卸、流通加工、配送和物流信息处理等众多部门。就运输部门而言，公路货运业又占据重要地位。近年来，相比铁路运输业等其他运输业，我国的公路运输业得到了长足发展。2016 年中国铁路货运量为 33.3 亿吨，同比下降 0.8%；公路货运量则呈上升态势，同年货运量为 336.3 亿吨，同比增长 6.8%。图 1-2 表明 2006 年到 2016 年的 10 年内，我国货运量的增长状况；图 1-3 表明了在这个 10 年内公路货运量的增长状况。^②

① 把物流业当成“利润的第三源泉”，是日本早稻田大学西泽修教授在其《物流——降低成本的关键》一书中提出的著名观点。

② 转引自智研咨询集团发布的《2017-2022 年中国货物运输行业深度调研及投资战略研究报告》，2017 年 3 月。

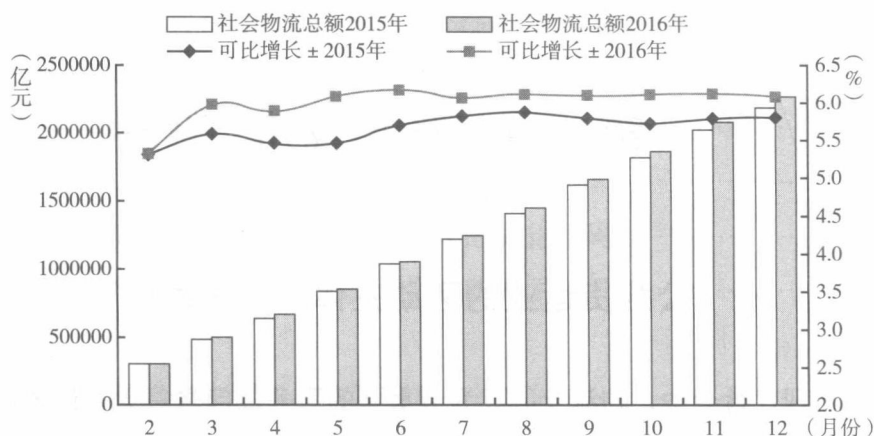


图 1-1 2016 年社会物流总额及增长变化情况

资料来源：中国物流与采购联合会、中国物流信息中心《2016 年物流运行情况分析与 2017 年展望》。

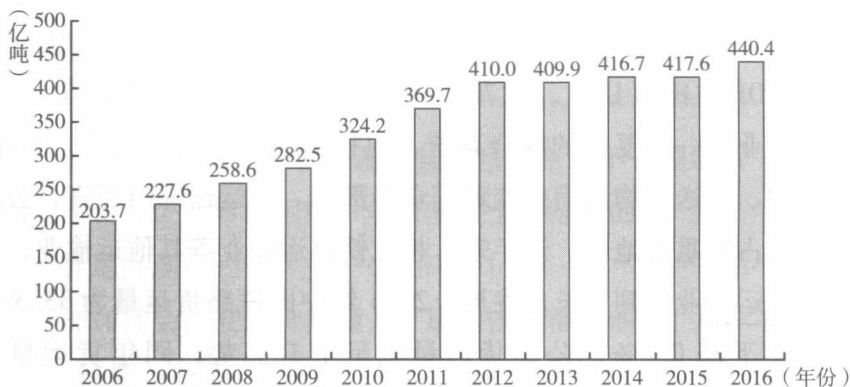


图 1-2 2006 ~ 2016 年我国货物运输量增长态势

资料来源：智研咨询集团《2017-2022 年中国货物运输行业深度调研及投资战略研究报告》。

公路货运业的劳动主体是货运卡车司机，这是一个数量庞大的工作群体。交通运输部公布的数据显示，2014 年，公路货运业 1453 万辆货车共完成了全社会 76% 的货运量和 33% 的货物周转量，全行业