

# “疫情下的卡车司机”调查报告

传化慈善基金会公益研究院

“中国卡车司机调查”课题组

鼠年伊始，一场新冠肺炎疫情突然在武汉爆发，并迅速在全国蔓延。截至3月4日24时，全国已累计报告“新冠肺炎”确诊病例八万余例。疫情的蔓延不仅威胁着全国民众的生命安全与身心健康，而且深刻影响着各行业的生产与发展、各岗位人们的工作与生活。公路运输业及货运卡车司机群体更是深受影响。为真实、详细地了解情况，本课题组于2020年2月14日首先通过微信与部分“传化·安心驿站”的好站友进行了线上座谈，随后于2月23日，即武汉“封城”一个整月之后，对部分卡车司机开展了一次电子问卷调查。自2月23日16时起至2月25日16时止，在48小时内共收到问卷2886份，经清洗后获得有效问卷2742份，问卷合格率为95%。现将调查所得基本情况描述如下。

## 一、调查样本的基本状况

本次调查依托“传化·安心驿站”进行，样本分布遍及28个省市

区，且以山东、河北、辽宁、甘肃、黑龙江等省参与司机居多。其中超过八成样本卡车司机为30至50岁的青壮年男性。他们多出身农家，已然婚配，并育有一个或两个子女。作为家中的“顶梁柱”，他们上有老、下有小，肩负整个家庭的生活压力。图1至图7反映了此种状况。

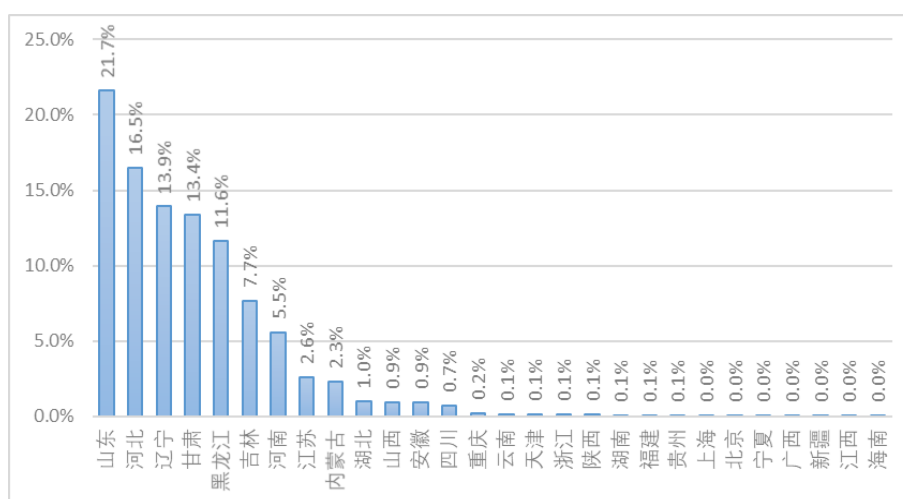


图1：样本卡车司机户籍所在地

资料来源：2020年中国卡车司机调查

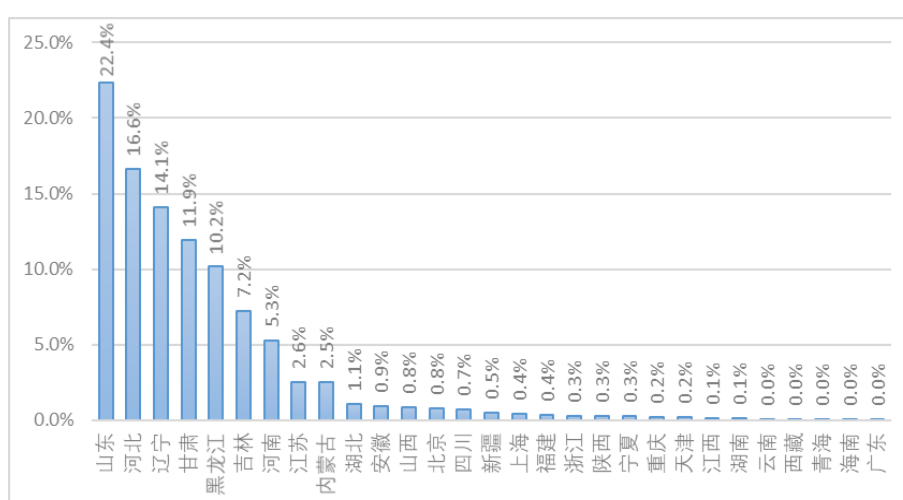


图2：样本卡车司机车头牌照所在地

资料来源：2020年中国卡车司机调查

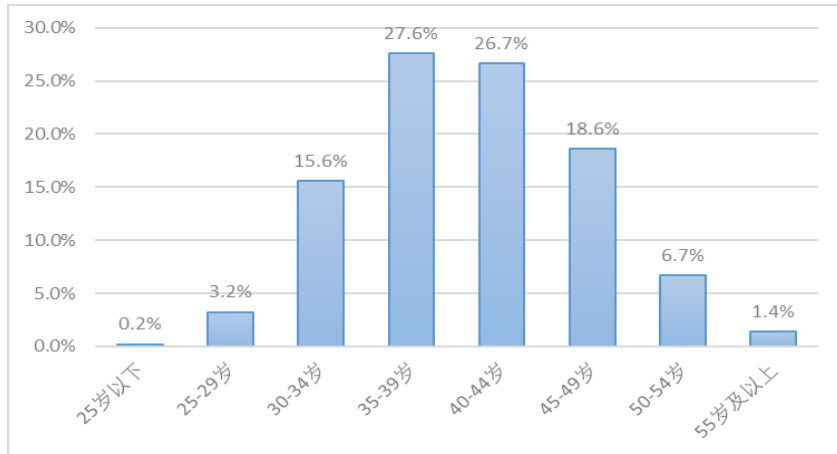


图 3：样本卡车司机年龄  
资料来源：2020 年中国卡车司机调查

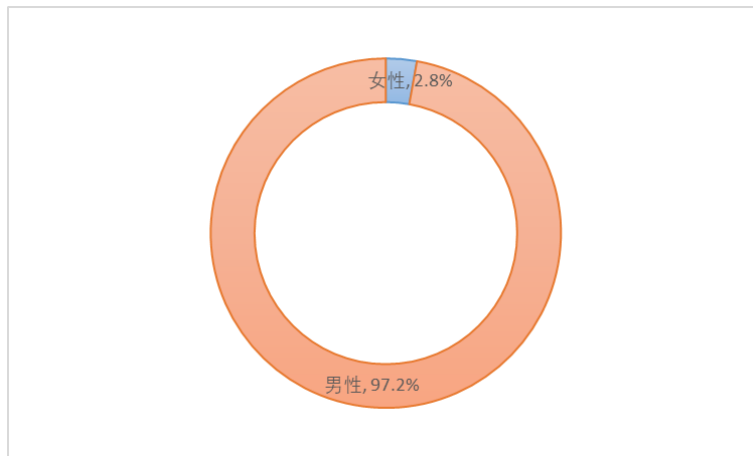


图 4：样本卡车司机的性别  
资料来源：2020 年中国卡车司机调查

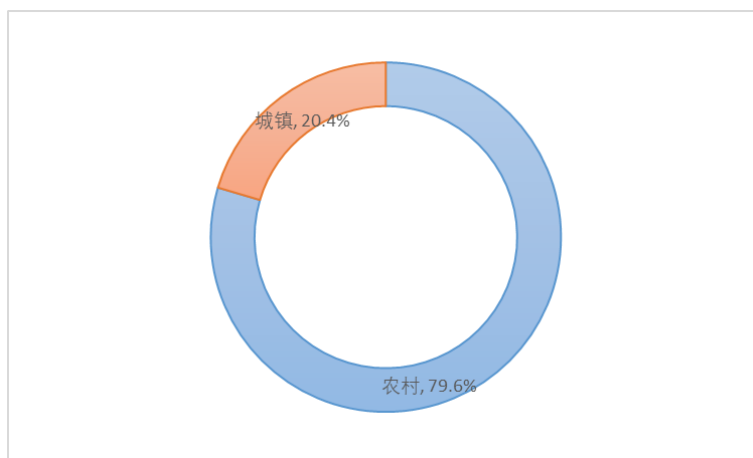


图 5：样本卡车司机的户籍类别  
资料来源：2020 年中国卡车司机调查

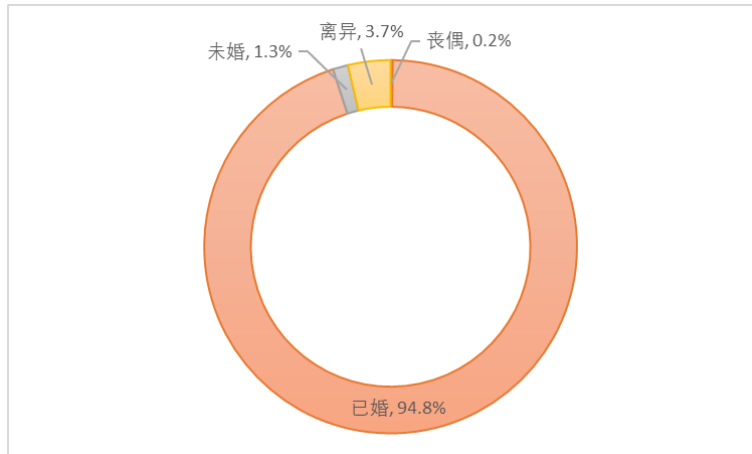


图 6：样本卡车司机的婚姻状况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

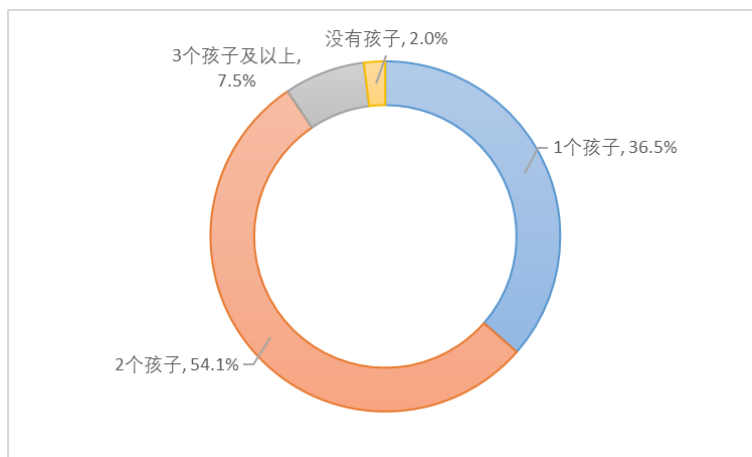


图 7：样本卡车司机的子女数量

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

数据表明，从工作体制看，86.5%的样本司机为自雇卡车司机，他雇司机占比为 13.5%。从运输业务看，无论是自雇还是他雇，样本卡车司机大多以长途运输为业，这个比例达到 67.7%，其余的则包括 29.2%的中短途运输及 3%的城配业务。从驾驶车型看，样本卡车司机中有 54.2%系驾驶六轴卡车，这表明样本卡车司机的驾驶车辆以重卡为主，其余的则驾驶两轴至五轴卡车。参见图 8、图 9、图 10。

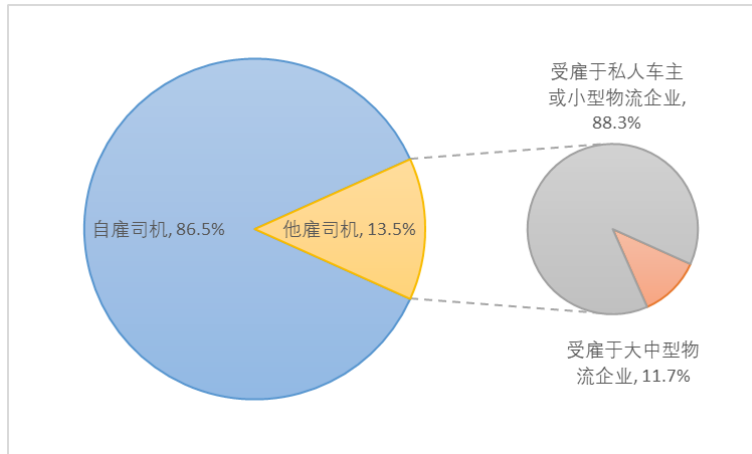


图 8：样本卡车司机受雇情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

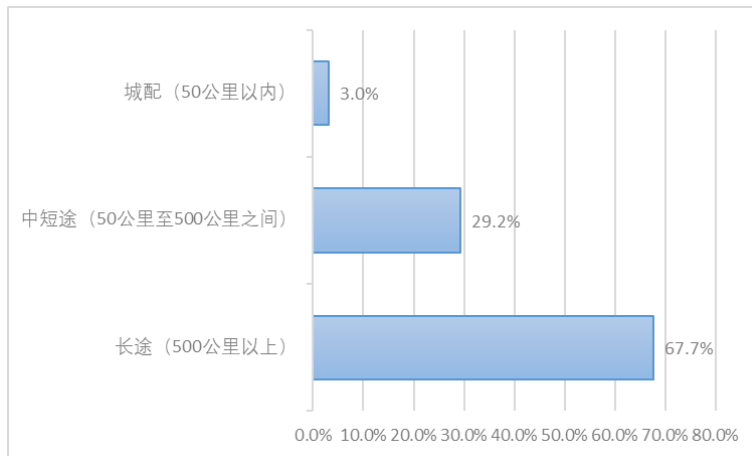


图 9：样本卡车司机一般运送货物距离

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

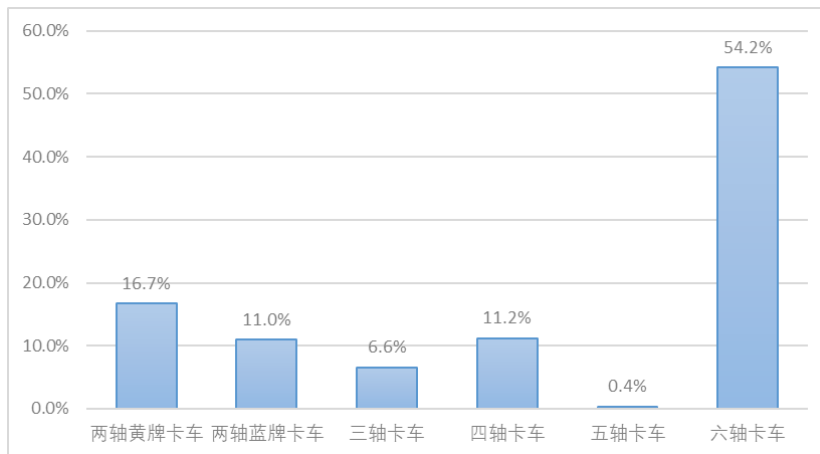


图 10：样本卡车司机所驾驶的卡车车型

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

卡车司机作为一份高强度、高风险的职业，其报酬相对而言并不算低。如图 11 所示，绝大多数样本卡车司机 2019 年开卡车的平均月收入不低于 3000 元，其中近六成样本卡车司机平均月收入超过 7000 元。

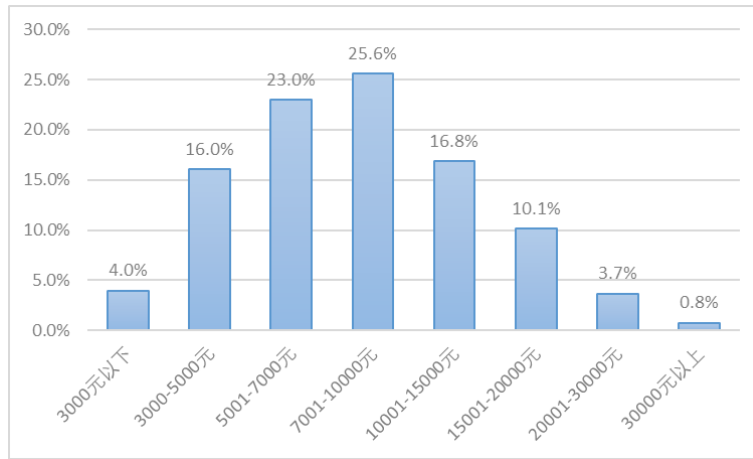


图 11：样本卡车司机 2019 年开卡车的平均月收入

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

驾驶卡车的辛勤劳动中往往包含着卡嫂的贡献，尤其是“跟车卡嫂”的艰苦付出。据本次调查显示，样本中有近三成卡嫂跟车，而她们的“隐形”劳动并未计价，其收入与丈夫的收入是一体的。至于“居家卡嫂”，丈夫在外跑车意味着家里家外的活计须由她们承担。就经济收入而言，超过半数的样本“居家卡嫂”并未从事有酬工作，没有独立的收入来源。即便少数参加有酬工作的样本“居家卡嫂”，其收入亦大多不超过 3000 元。参见图 12、图 13。

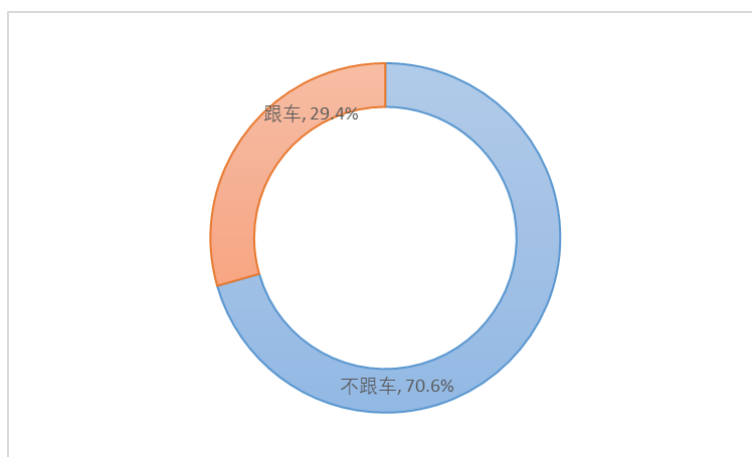


图 12：样本卡车司机妻子跟车情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

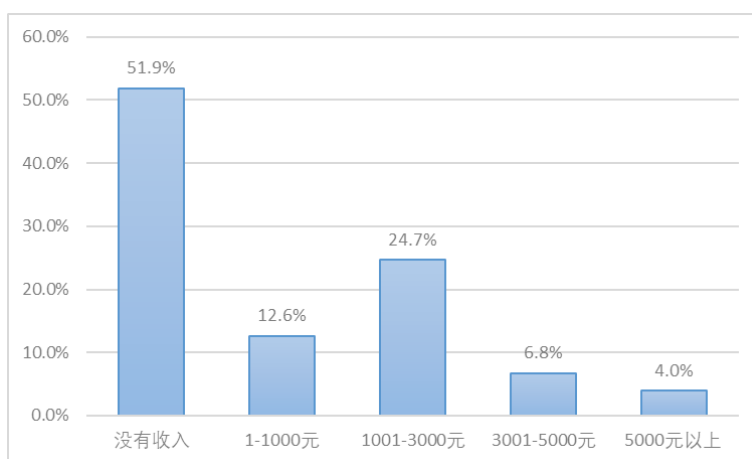


图 13：样本在家卡嫂 2019 年平均月收入

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

由此可见，样本卡车司机尽管个人收入较高，但其亦是家中主要的经济收入来源，家庭生活负担沉重。除此之外，房贷、卡车车贷与小汽车车贷是卡车司机身负的“三座债务大山”。如图 14 所示，52.2%的样本卡车司机需要偿还房贷，47.5%的样本自雇司机仍需偿还卡车车贷，还有 19.9%的样本卡车司机需要偿还小汽车车贷。其中 39.2%的样本卡车司机需要偿还以上至少两项贷款。参见图 15。

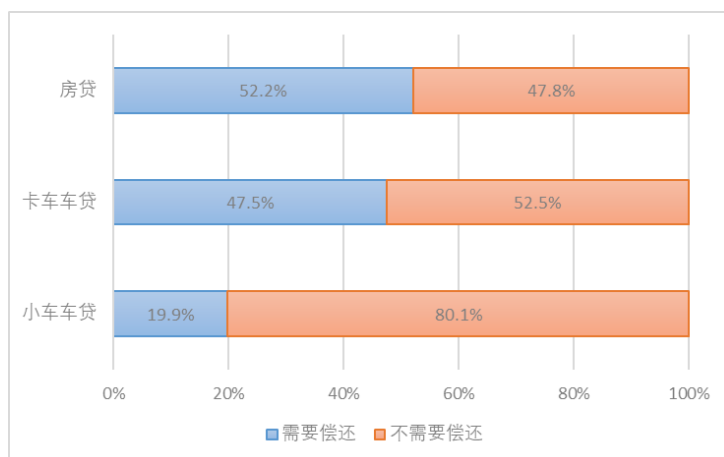


图 14: 样本卡车司机负债情况

资料来源: 2020 年中国卡车司机调查

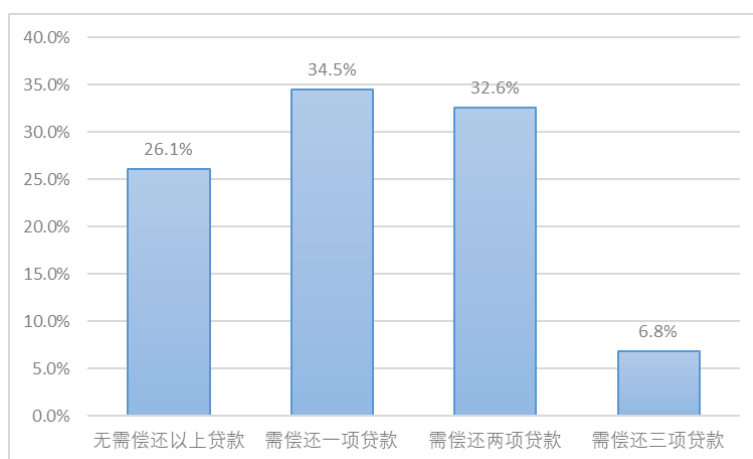


图 15: 样本卡车司机需偿还贷款情况

资料来源: 2020 年中国卡车司机调查

样本卡车司机每月需偿还的债务数额若何? 如图 16 所示, 需偿还房贷的样本卡车司机中, 55.9%的人每月需偿还 2000 至 4000 元不等的房贷, 而每月需偿还金额多于 4000 元的总计达 12.3%。与房贷相比, 卡车司机背负的卡车贷款由于偿贷周期短而使得月付数额更高, 一般在两、三年内便须偿清数十万元的贷款。在需偿还卡车贷款的样本卡车司机中, 71.2%的人每月还贷金额超过 6000 元, 其中近三成每

月还贷金额超过 12000 元。对于需偿还小车车贷的样本卡车司机而言，每月还贷金额在 1000 至 3000 元之间的占比达 70.5%。参见图 17、图 18。

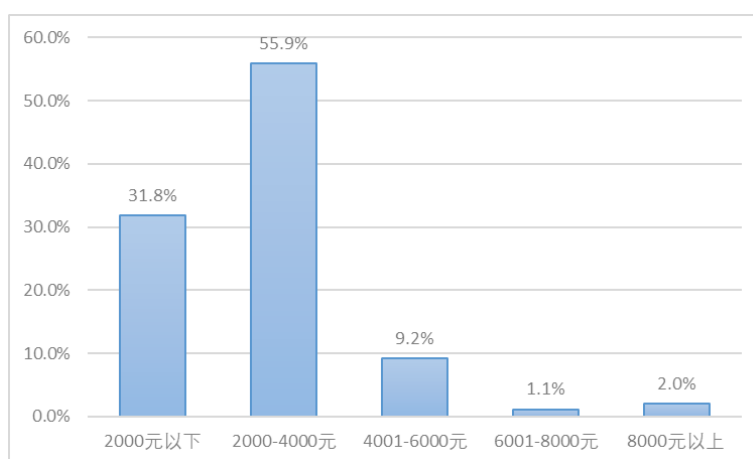


图 16：样本卡车司机每月需偿还房贷情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

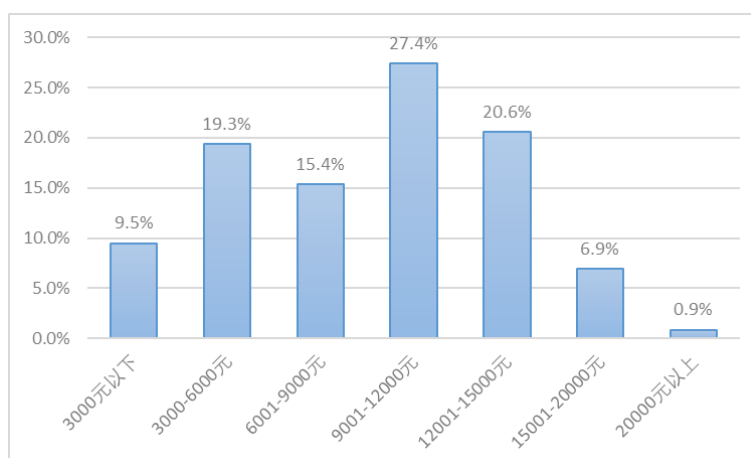


图 17：样本卡车司机每月需偿还卡车车贷情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

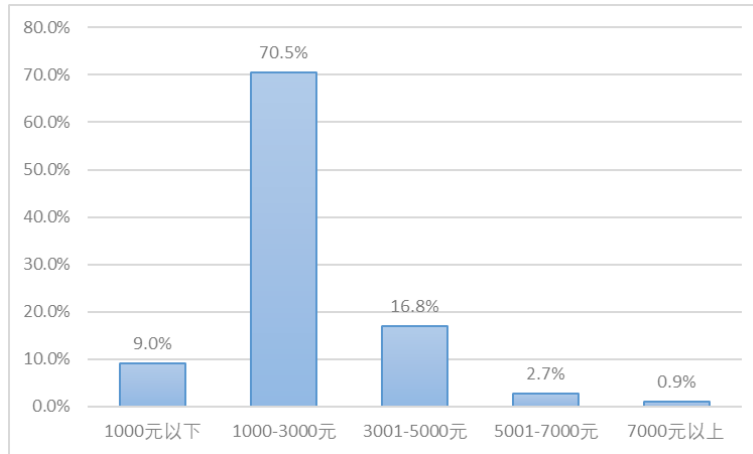


图 18：样本卡车司机每月需偿还小车车贷情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

由上可知，样本卡车司机不仅背负着较重的家庭生活压力，而且还需定期偿还各类贷款。调查显示，近半数的样本卡车司机每月需偿还房贷、卡车车贷与小车车贷总计超过 3000 元。其中，近三成的样本卡车司机每月偿贷金额超过 9000 元。参见图 19。由此可以推知，一旦因不能工作而没有收入，单是债务一项就足以将这些负债司机压垮。

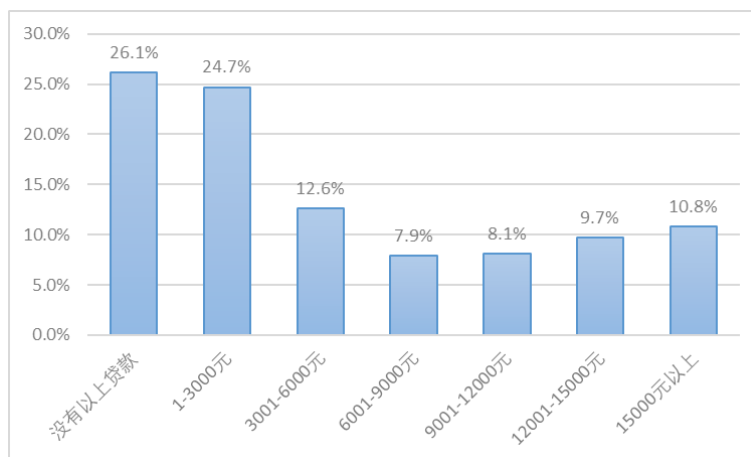


图 19：样本卡车司机每月需偿还贷款总额

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

## 二、疫情下的卡车司机

疫情爆发后，全国各地陆续开始实行限制人员流动的防控政策。这无疑对以流动性工作为主的卡车司机的工作与生计带来了重大影响。调查显示，75.4%的样本卡车司机在疫情爆发后便不再跑车，18.2%的样本卡车司机“有时跑车”，仅有6.4%的样本卡车司机“一直跑车”。跑过车的样本卡车司机中，超过两成的人运输的主要是防疫物资。参见图 20、图 21。

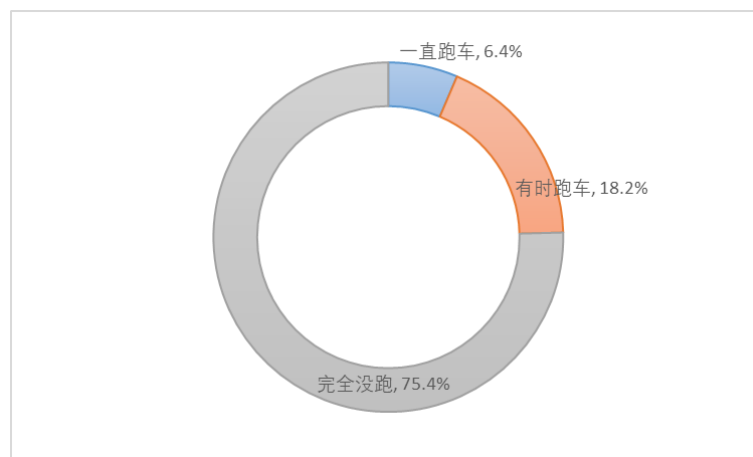


图 20：样本卡车司机疫情爆发后跑车情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

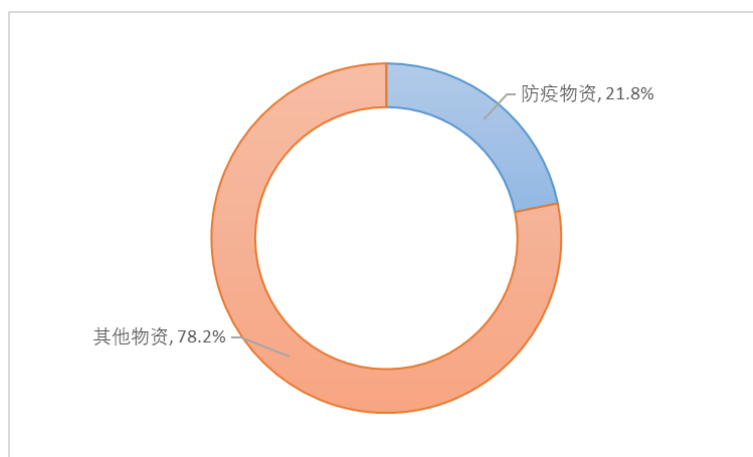


图 21：样本卡车司机疫情爆发后所运输的货物类型

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

为比较详细地阐述疫情对卡车司机工作与生活带来的影响，我们根据疫情爆发后样本卡车司机是否跑车及其所运输的货物类型，将样本数据切分为以下三部分进行分析：（一）疫情下的“逆行者”——运输防疫物资的卡车司机；（二）疫情下的“坚守者”——运输普通物资的卡车司机；（三）疫情下的“忍耐者”——未曾出车的卡车司机。

### （一）疫情下的“逆行者”——运输防疫物资的卡车司机

疫情爆发后各地需要大量的防疫物资，这同时意味着需要相应的卡车司机参与抗疫物资的运输，本调查的样本卡车司机中包含少量这样的“逆行者”，占比为 5.4%。如图 22 所示，疫情爆发后 53.1%的样本“逆行者”曾拉过 1-2 趟防疫物资，21.8%的样本“逆行者”拉过 3-4 趟防疫物资，25.2%的样本“逆行者”拉了 5 趟及以上防疫物资。

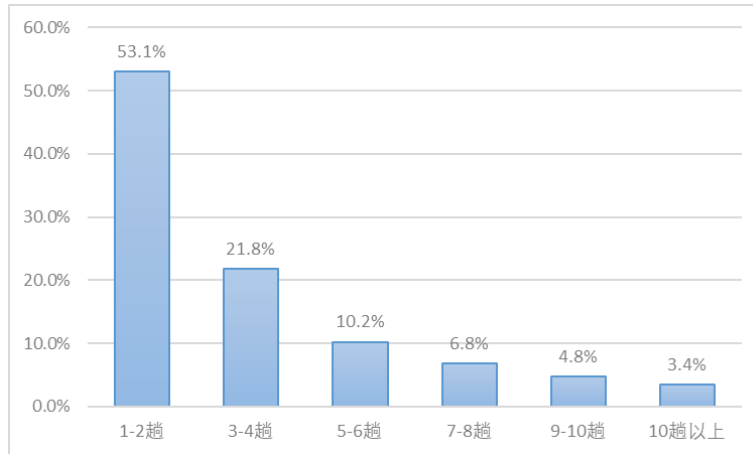


图 22：样本“逆行者”运输防疫物资趟数

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

## 1、“逆行者”如何获得抗疫物资的信息

在面临突发公共事件时，信息匹配是进行有效治理的前提。对于抗疫物资的运输而言，“人-车-货”等信息的匹配尤为重要。那么样本“逆行者”是如何接触到防疫物资的呢？调查显示，超过半数的样本“逆行者”通过货站或货运平台接触到防疫物资，此乃市场机制的延用。29.9%的样本“逆行者”通过各类公益组织或卡友组织等社会组织接触到防疫物资，其中更有 17%的样本“逆行者”通过“传化·安心驿站”接触到此类货物，这表明卡车司机的自组织机制在抗疫中发挥了巨大沟通协调作用。此外，还有 18.3%的样本“逆行者”通过相关政府部门、社区居委会或村委会接触到防疫物资。10.2%的样本“逆行者”通过亲戚朋友等个人关系网接触到防疫物资。5.4%的样本“逆行者”通过受雇企业或老板等市场组织接触到防疫物资。这表明相关基层政府机构、城乡社区、企业组织和人际网络也都不同程度地成为传递相关信息、组织抗疫货运的中介机制。参见图 23。

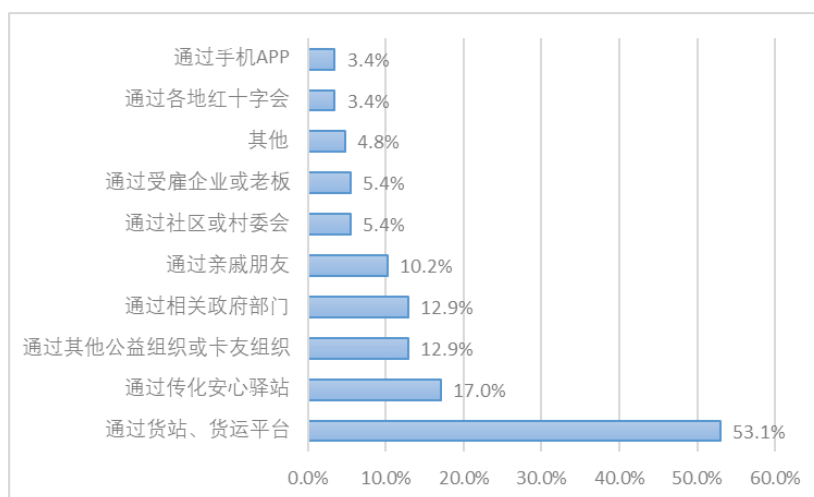


图 23：样本“逆行者”接触防疫物资的渠道

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

## 2、“逆行者”的酬劳与奖励

“逆行者”舍己为人，为抗疫工作做出了重要贡献，那么他们是否获得了相应的酬劳？调查显示，六成他雇样本“逆行者”运输防疫物资所领取的工资与疫情前的工资相近，两成他雇样本“逆行者”所领取工资低于疫情前的工资，其中 13.3%的他雇样本“逆行者”甚至没有领取工资。对于自雇司机而言，56.8%的自雇样本“逆行者”运输防疫物资时的运价“与平时市价差不多”，但超过四成的样本自雇“逆行者”运输防疫物资时的运价低于平时市价，其中 7.6%的自雇样本“逆行者”是免费运输防疫物资的。参见图 24、图 25。

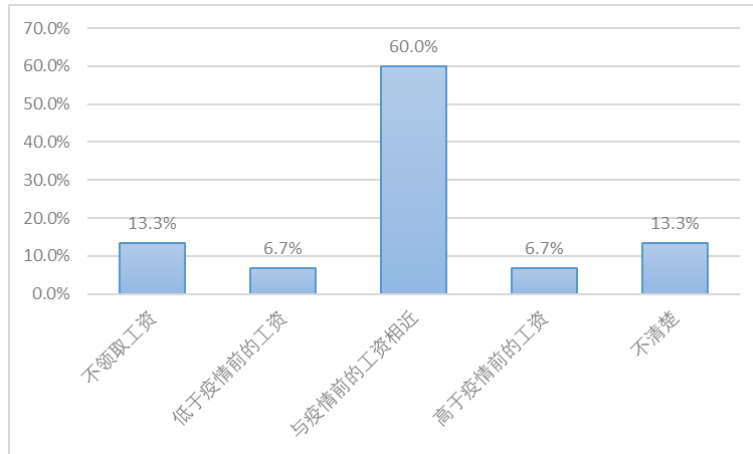


图 24：样本他雇“逆行者”运输防疫物资时的工资

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

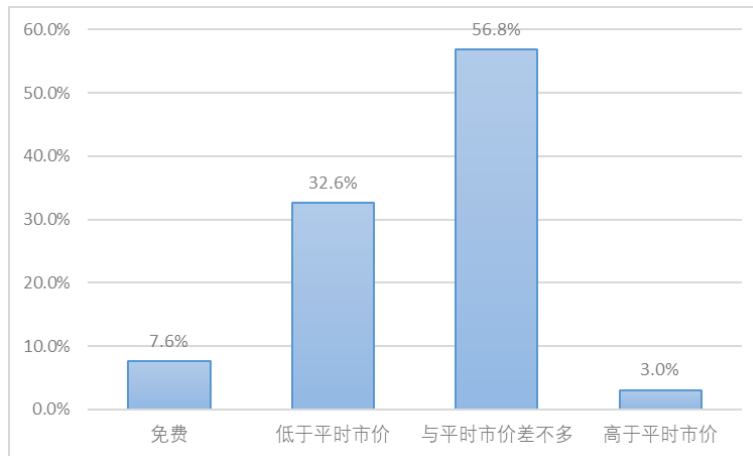


图 25：样本自雇“逆行者”运输防疫物资时的运价

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

由此可见，相当一部分样本“逆行者”以较低的薪酬参与防疫物资的运输，甚至未曾取酬。那么他们是否获得了相关补贴或奖金呢？如图 26 所示，截至填答问卷时，98%的样本“逆行者”运输防疫物资未曾获得餐补、油补或防护物品等相关补贴。绝大部分的样本“逆行者”也未曾领取相关奖金或激励金，只有少数样本“逆行者”从传化·安心驿站和其他公益组织、卡友组织或政府部门获得了相关奖金。此种

情况系由于运输防疫物资任务紧迫，未能立即涵盖各个方面所致。不过，“传化慈善基金会”在2月21日即本次问卷调查开始前两日业已启动“关爱抗疫卡车司机”项目，与“中华社会救助基金会”共同发起为参与防疫物资运输之卡车司机的募捐活动，以期向他们发放激励金和隔离补贴。截至本报告定稿时，“传化慈善基金会”已公布首批200名参与抗疫物质运输的好站友名单，开始公示并将陆续发放激励金和隔离补贴。

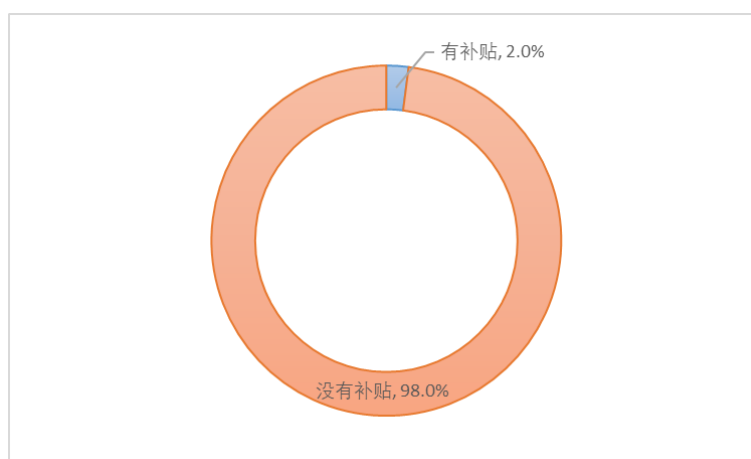


图 26：样本“逆行者”运输防疫物资时是否有相关补贴

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

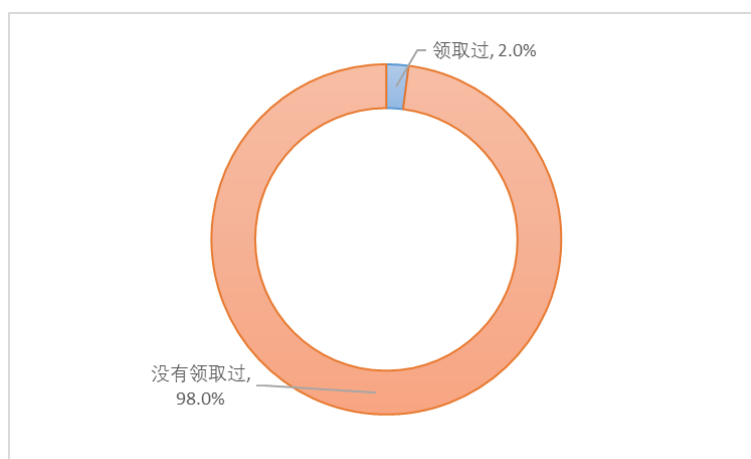


图 27：样本“逆行者”运输防疫物资时是否领取相关奖金或激励金

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

### 3、“逆行者”的其他公益活动

除参与防疫物资运输外，样本“逆行者”大多还参与了其他抗疫公益活动，其中 37.4%的样本“逆行者”参与了防疫捐款，33.3%的样本“逆行者”作为基层防疫工作志愿者参与了抗疫工作。参见图 28。

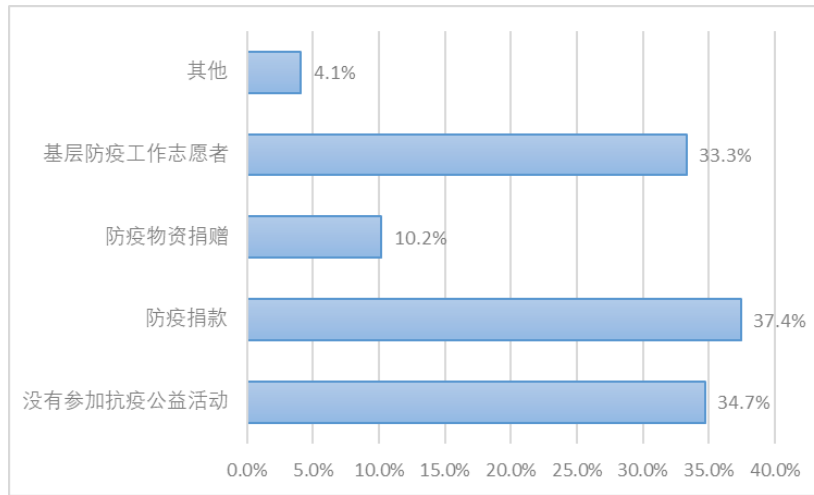


图 28：样本“逆行者”参与其他抗疫公益活动情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

至于参与上述公益活动的渠道，调查显示，50%的样本“逆行者”是通过“传化·安心驿站”参与的，19.8%的样本“逆行者”是通过其他公益组织或卡友组织参与的，还有 45.9%的样本“逆行者”通过相关政府部门或社区、村委会参与的。当然，这其中不乏借助多种管道参与抗疫公益活动的情况。参见图 29。

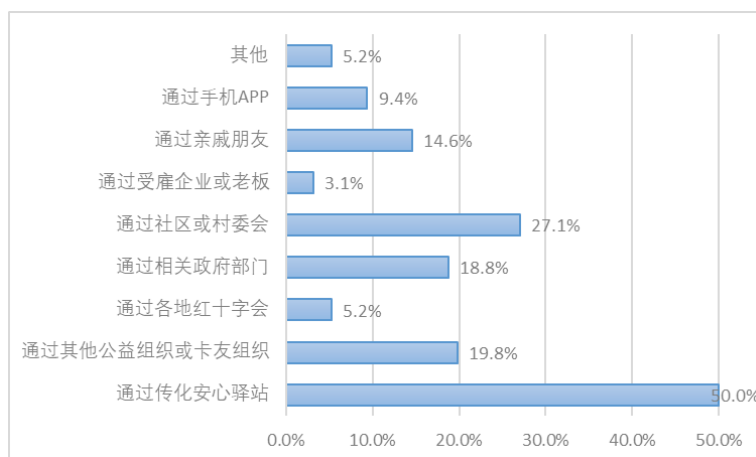


图 29：样本“逆行者”参与其他抗疫公益活动的途径

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

## （二）疫情下的“坚守者”——运输普通物资的卡车司机

疫情袭来，全国的经济民生一时之间受到了极大影响，此时需要“逆行者”的大义，更离不开千千万万民众对自己工作岗位的坚守。对于从事公路货运业的卡车司机而言也是如此。

### 1、“坚守者”工作现状及其动因

调查显示，疫情爆发后有 62.6% 的样本“坚守者”从事长途运输，相比于疫情爆发前下降 5.1%，而疫情爆发后从事中短途与城配运输的占比分别为 32.1%、5.3%，相比于疫情爆发前分别增加了 2.9% 与 2.3%。参见图 30。可见，疫情爆发后，随着各地交通管制政策的实行，相当一部分长途卡车司机将运输方式转变为短途运输，而运输距离的变化同时意味着货源渠道与工作节奏的改变，这势必会对卡车司机的工作与生计造成重要影响。

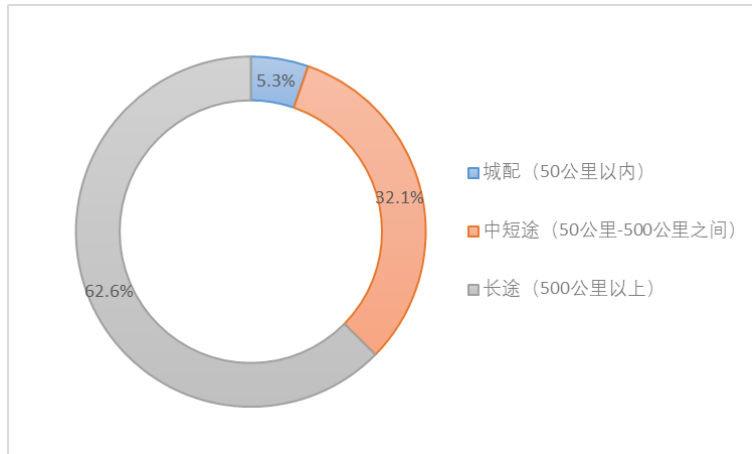


图 30: 样本“坚守者”疫情爆发后的货运距离

资料来源: 2020 年中国卡车司机调查

调查显示,“挣钱还卡车车贷”“挣钱还房贷”与“挣钱养家”是样本“坚守者”仍在跑车的三个主要原因,这表明沉重的生活压力使得卡车司机不得不冒着健康风险长途跋涉,持续工作。同时亦有部分样本“坚守者”表示“无法回家或回家就要被隔离”构成其仍在跑车的动因。参见图 31。

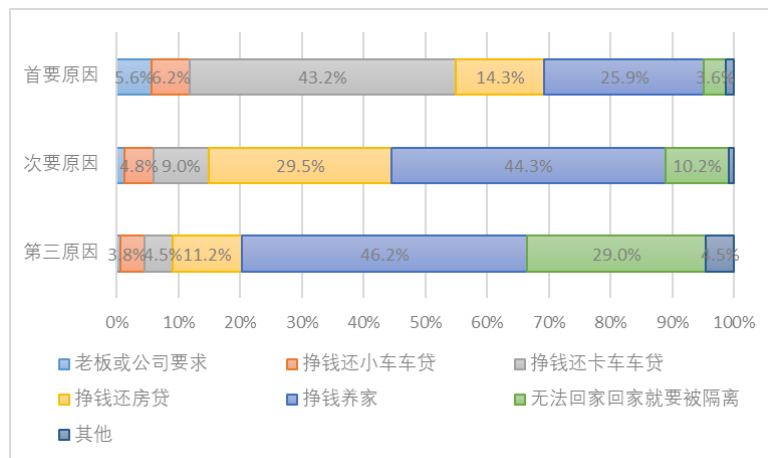


图 31: 样本“坚守者”疫情爆发后仍在跑车的原因

资料来源: 2020 年中国卡车司机调查

## 2、“坚守者”的薪酬

疫情爆发后，仍在坚持运输的卡车司机的薪酬情况如何？调查显示，64.7%的他雇样本“坚守者”疫情爆发后的工资与疫情爆发前差不多，19.1%的他雇样本“坚守者”疫情爆发后的工资低于疫情爆发前。相比之下，仅有 2.9%的他雇样本“坚守者”工资高于疫情爆发前的工资，另有 13.2%的他雇样本“坚守者”表示“不清楚”，这或许是尚未关发工资所致。在自雇司机中，高达 86%的自雇样本“坚守者”疫情爆发后的收入低于去年同期。其中超过八成的自雇样本“坚守者”的收入下降幅度不低于 20%，近四成自雇样本“坚守者”的收入下降幅度超过 40%，下降幅度之巨令人咋舌。参见图 32、图 33、图 34。

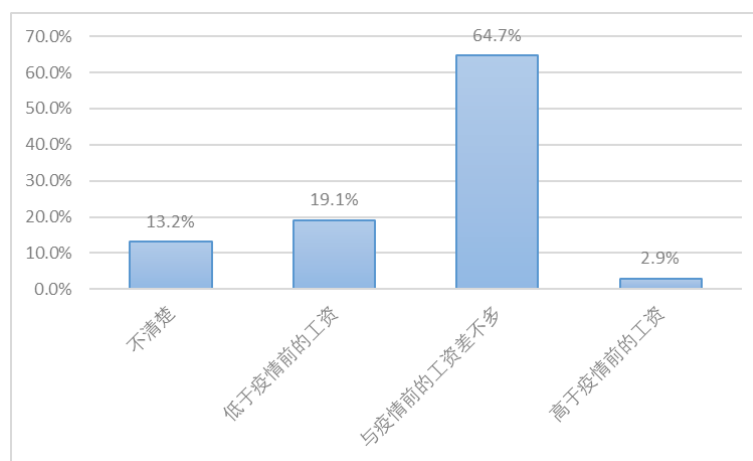


图 32：他雇样本“坚守者”疫情爆发后的工资

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

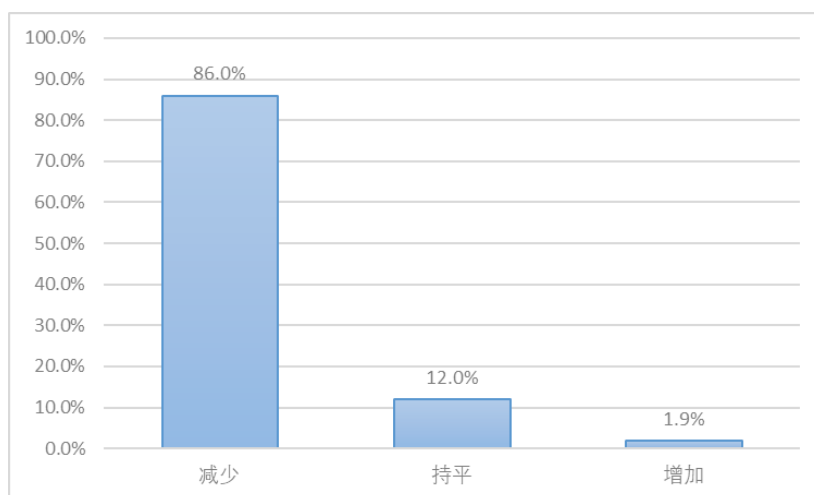


图 33：与去年同期相比，疫情爆发后自雇样本“坚守者”的收入变化

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

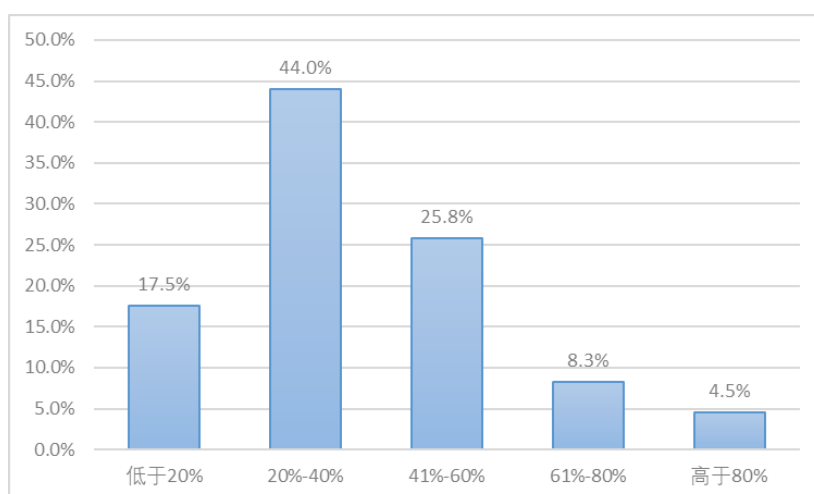


图 34：与去年同期相比，疫情爆发后自雇样本“坚守者”收入下降幅度

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

### 3、疫情对与货运市场的影响

由上可见，疫情爆发后大多数样本“坚守者”的收入均有所下降，部分样本“坚守者”的收入跌幅超过 40%，导致负担增大。这是直观可见的疫情对于个人收入的影响，那么疫情对于货运市场的影响如何？如图 35 所示，近七成的自雇样本“坚守者”表示，疫情爆发后至 2

月 17 日高速公路免收通行费政策实施前，市场运价低于疫情爆发前。超过八成的自雇样本“坚守者”认为市场运价跌幅不低于 20%，超过三成的自雇样本“坚守者”认为市场运价跌幅超过 40%。在当前情势下跑车已属不易，市场运价的降低对于自雇卡车司机的生计更系雪上加霜的打击。参见图 36。

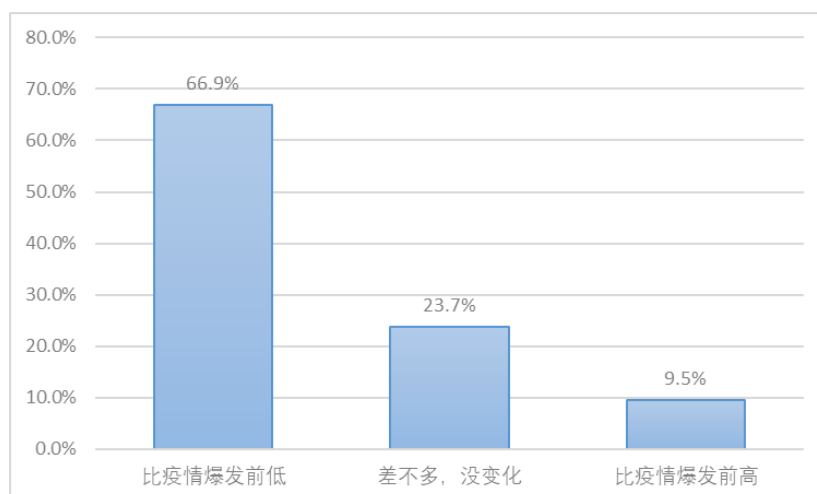


图 35: 疫情爆发后至高速免费政策实施前市场运价变化情况

资料来源: 2020 年中国卡车司机调查

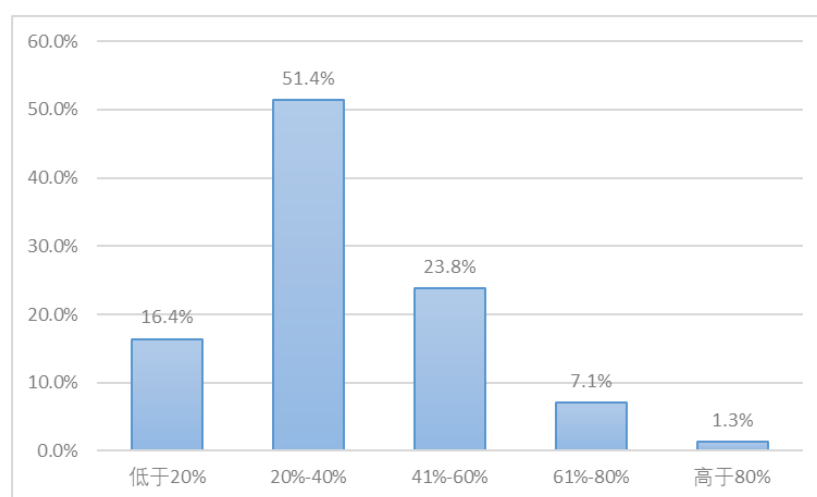


图 36: 疫情爆发后至高速免费政策实施前市场运价下跌幅度

资料来源: 2020 年中国卡车司机调查

88%的自雇样本“坚守者”表示高速免费政策实施后市场运价进一步下跌，其中近八成的自雇样本“坚守者”认为跌幅不低于20%。在访谈过程中，卡车司机对此亦是叫苦不迭。一般而言，供应链中部分环节相关费用的涨跌应由上下游主体共同分担：随着高速公路免收通行费政策的实行，适当幅度的运价下跌本在意料之中。但由于个体卡车司机弱势的市场地位，一些货站或信息部借助政策之利大幅度压低运价，相关政策利好被其侵蚀殆尽。这反应出一个严重的问题：国家为了复产而实施高速免费政策，但这一政策显然并未惠及卡车司机，甚或成为卡车司机的一项负担。因此，如何使国家出台的优惠政策不仅有利于大企业的复苏，而且也能使众多小企业和自雇卡车司机这样的“个体户”受益，扶助他们度过难关，是政策的制定者和执行者们亟需加以思考的问题。参见图 37、图 38。

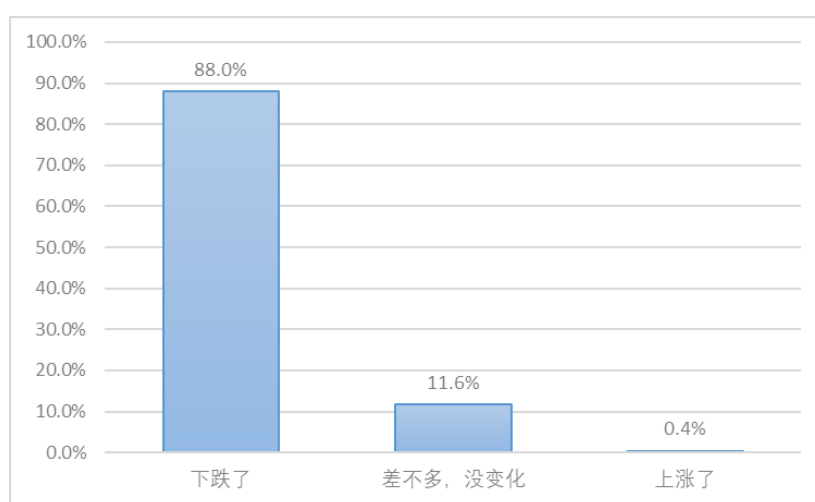


图 37：高速免费政策实施后市场运价变化情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

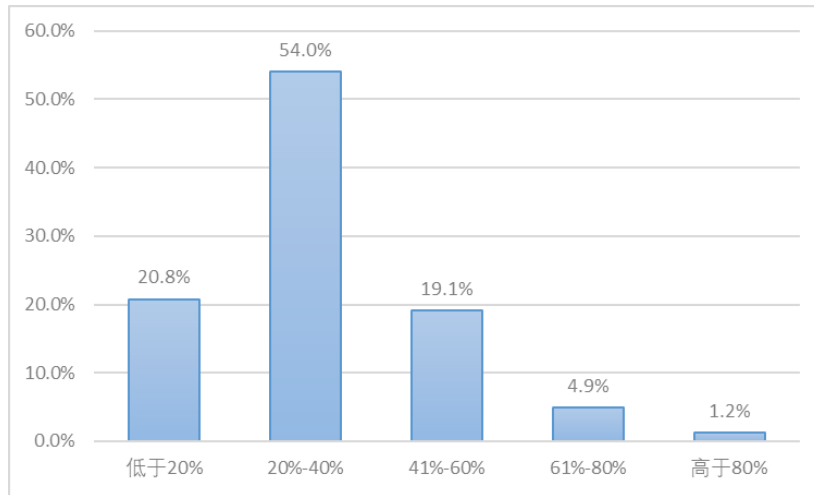


图 38：相比于高速免费政策实施前市场运价下跌幅度

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

除价格之外，市场中商品的供给与需求亦是衡量市场状况的重要指标。调查显示，88.4%的自雇样本“坚守者”表示疫情爆发后货运市场“货源减少了”。参见图 39。

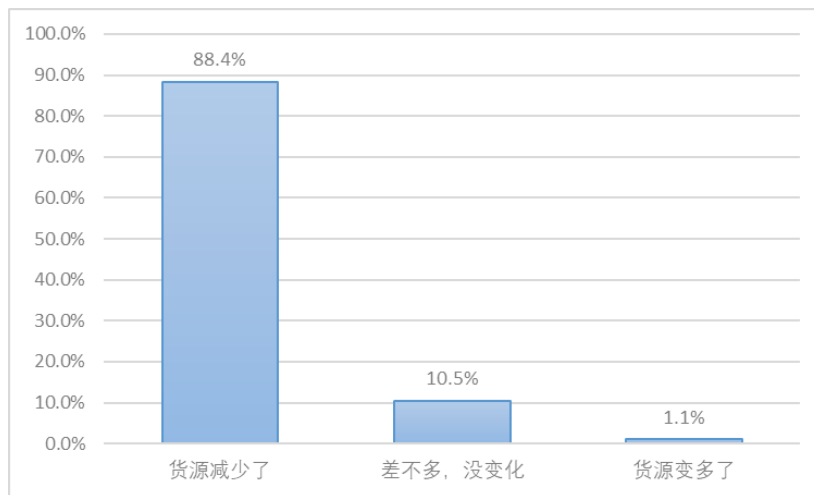


图 39：疫情爆发后货源变化情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

综上所述，疫情爆发后大部分卡车司机的收入都有不同程度的下

降。与此同时，货运市场的情况也不容乐观：货源减少，运价下跌，货运市场一路低迷。而随着高速免费政策的实行，运价更是一降再降，对于个体卡车司机而言，如此无异于雪上加霜。再加之正值特殊时期，卡车司机的生计和发展必将受到重要影响，不可忽视。

#### 4、“坚守者”的防护措施

对于仍坚守货运岗位的卡车司机而言，收入的下降与货运市场的低迷只是其所面临困难的一角，疫情对于其自身生命健康的危害更是无时无刻不在。调查显示，98.9%的样本“坚守者”出车时会使用口罩、消毒剂、手套等防护用品。不过，这些防护用品多为他们自费购买所得。由此可见，一方面是收入的下降，另一方面是必要开支的上升。两者相加，对样本“坚守者”而言更显负担的加重。参见图 40、图 41、图 42。

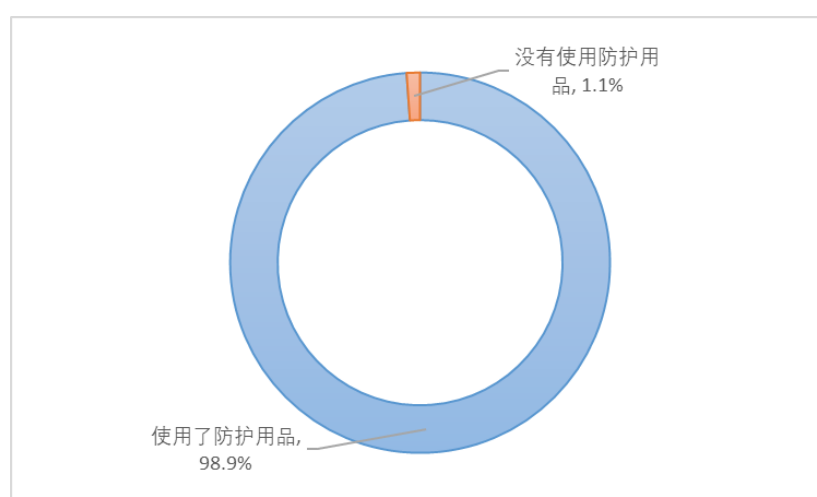


图 40：样本“坚守者”出车时使用防护用品情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

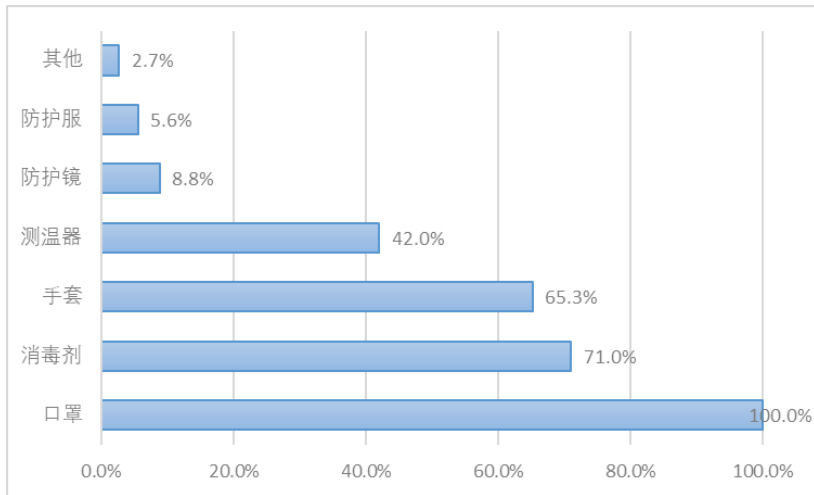


图 41：样本“坚守者”使用防护用品类型

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

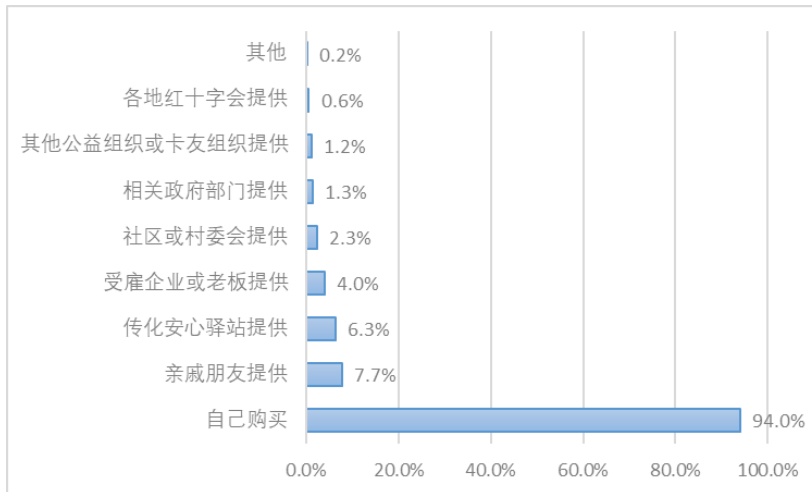


图 42：样本“坚守者”所使用防护用品来源

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

## 5、“坚守者”参与抗疫公益活动

尽管收入下降，但仍有超过半数的样本“坚守者”参加了防疫捐款或作为基层防疫工作志愿者参与抗疫工作。其中 38.8%的样本“坚守者”通过社区或村委会参与上述公益活动，33.1%的样本“坚守者”通过“传化·安心驿站”参与上述公益活动，20.3%的样本“坚守者”

通过支付宝、微信等手机 APP 参与上述公益活动。大批“坚守者”的参与表现出卡车司机业已形成较强的公益理念。参见图 43、图 44。

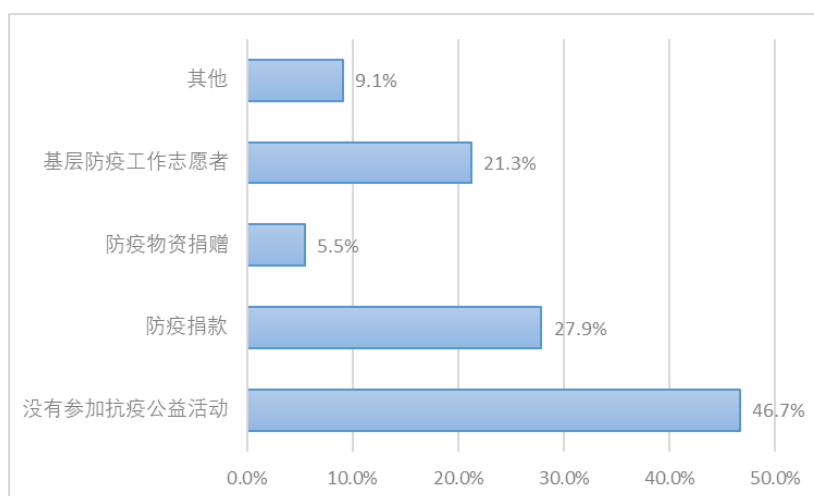


图 43：样本“坚守者”参与抗疫公益活动情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

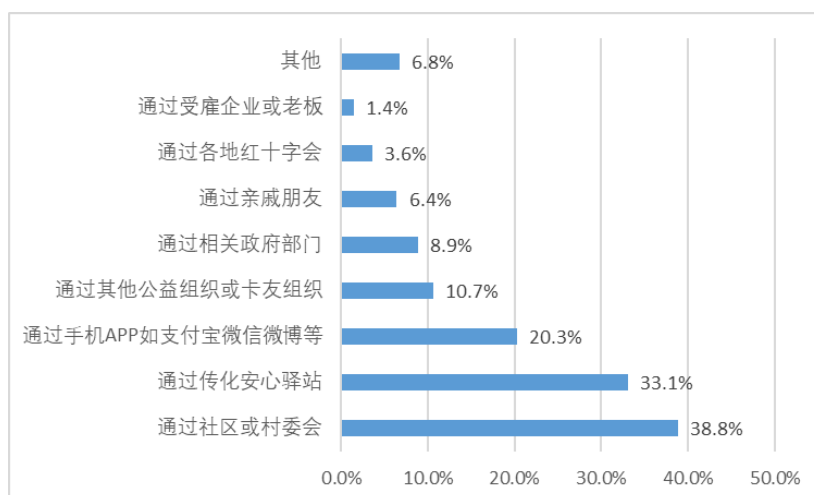


图 44：样本“坚守者”参与以上公益活动的途径

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

### （三）疫情下的“忍耐者”——未曾出车的卡车司机

超过 3/4 的样本卡车司机在疫情爆发后至参与调查期间未曾出车。如图 45 所示，疫情期间各地限制人员流动的相关防控政策是其没有出车的主要原因。近日，随着疫情的变化状况、国家发出的复工动员令及相关防控政策的调整，促使这一情况或有变化。

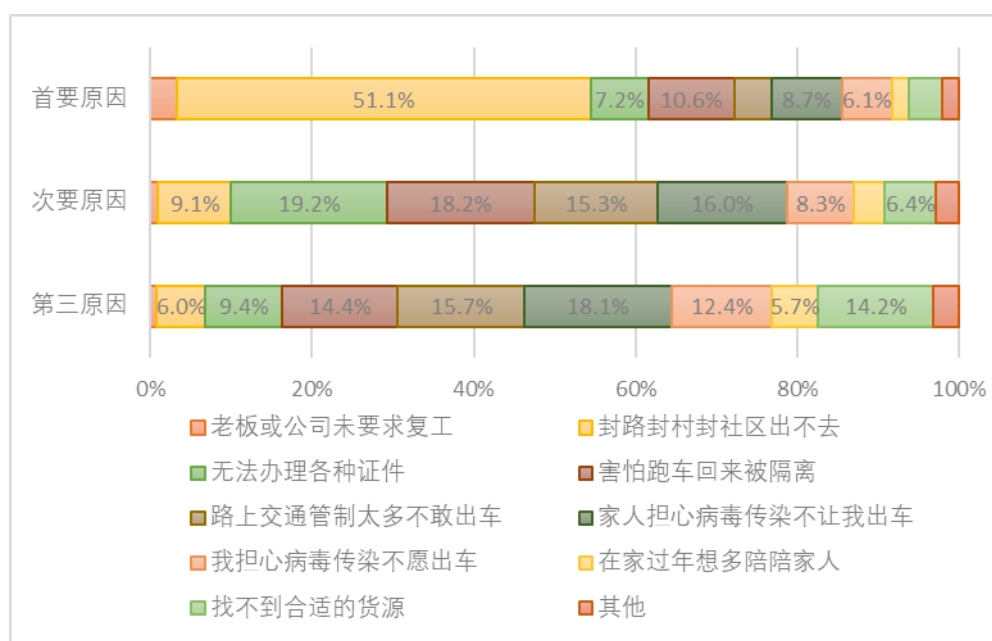


图 45：样本“忍耐者”没有出车的原因

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

## 1、“忍耐者”的复工期望

疫情之下，对于待产待业的人群而言，复工是其首要的期望。调查显示，58.4%的自雇样本“忍耐者”在填答问卷时对于复工日期表示“不清楚，看情况”，此乃复杂的货运市场环境在疫情形势交相影响使然。35.2%的自雇样本“忍耐者”表示要等待疫情结束后方可复工。参见图 46。

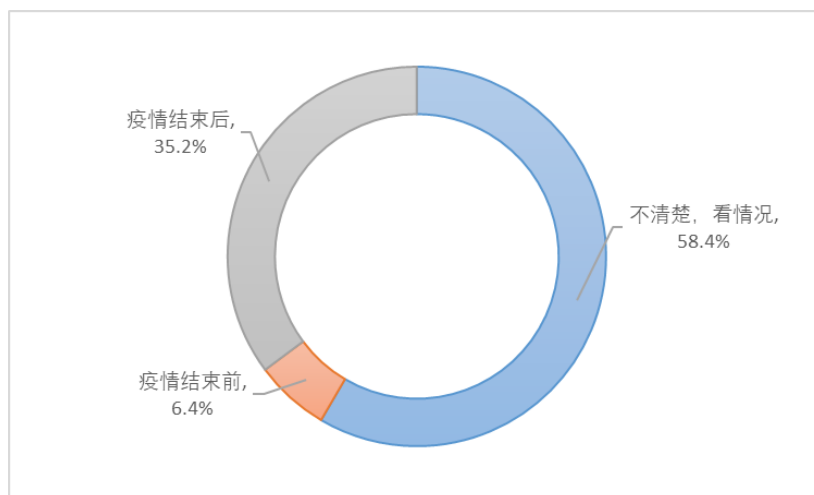


图 46: 自雇样本“忍耐者”打算何时复工

资料来源: 2020 年中国卡车司机调查

## 2、“忍耐者”的收入及压力

对于自雇卡车司机而言，未复工自然便没了收入来源。那么疫情期间，未复工的他雇卡车司机是否拥有一定的保底工资呢？如图 47 所示，绝大多数的他雇样本“忍耐者”在疫情爆发后的居家期间并无保底工资。

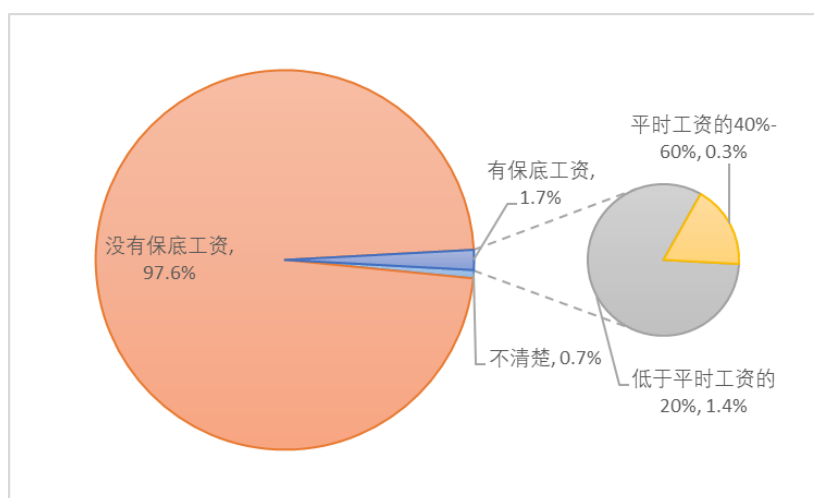


图 47: 他雇样本“忍耐者”疫情期间工资情况

资料来源: 2020 年中国卡车司机调查

由此可见，疫情对于未复工卡车司机亦必然带来极大的经济压力。图 48 反映了这一情况。90%的样本“忍耐者”表示疫情对其带来的经济压力“非常大”或“比较大”。调查表明，这些压力主要来自于“卡车车贷”“房贷”“家庭日常开销”与“小车车贷”等方面。参见图 49。需要提请注意的是，不同类别的压力来源对于样本卡车司机的影响是结构化的，如“卡车车贷”是样本卡车司机“首要压力”来源的重要组成部分，而“子女的教育费用”与“卡车保险、年审等费用”则是“次要压力”或“第三压力”来源的重要组成部分。

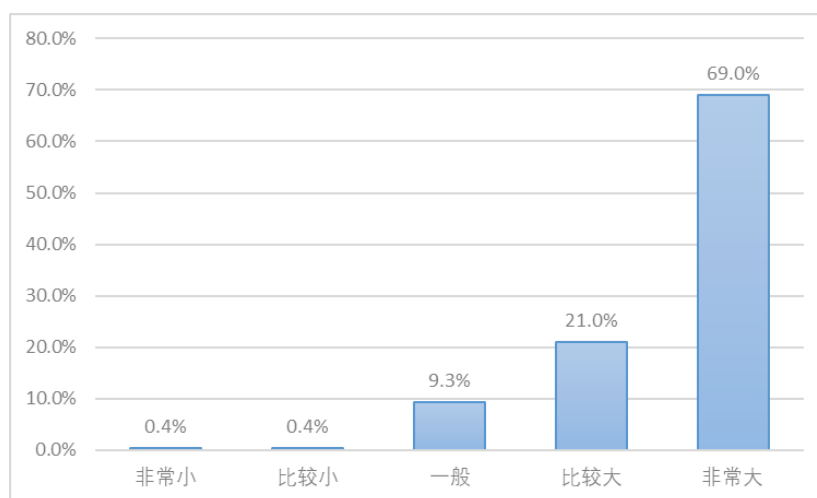


图 48：疫情对样本“忍耐者”带来的经济压力

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

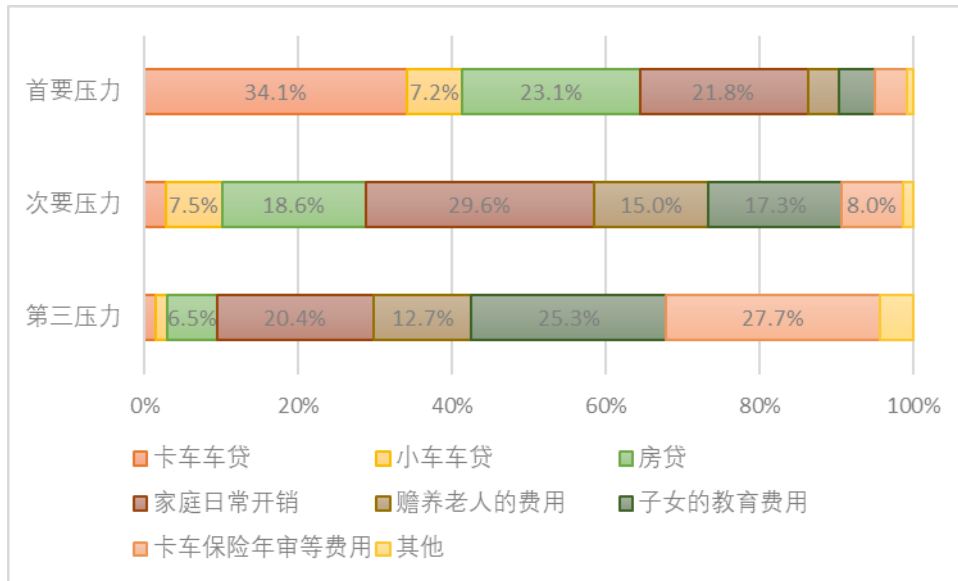


图 49：样本“忍耐者”经济压力的来源

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

### 3、“忍耐者”参与抗疫公益活动

在自身生活压力日增的艰难时刻，仍有超过六成的样本“忍耐者”参与了防疫捐款或作为基层防疫工作志愿者参与抗疫工作。其中 52.9% 的样本“忍耐者”通过社区或村委会参与上述公益活动，44.7% 的样本“忍耐者”通过传化·安心驿站参与上述公益活动。参见图 50、图 51。

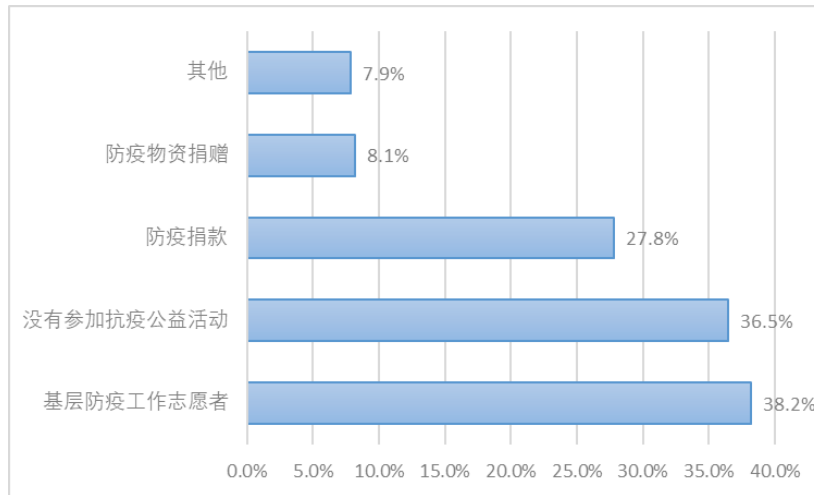


图 50：样本“忍耐者”参与抗疫公益活动情况

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

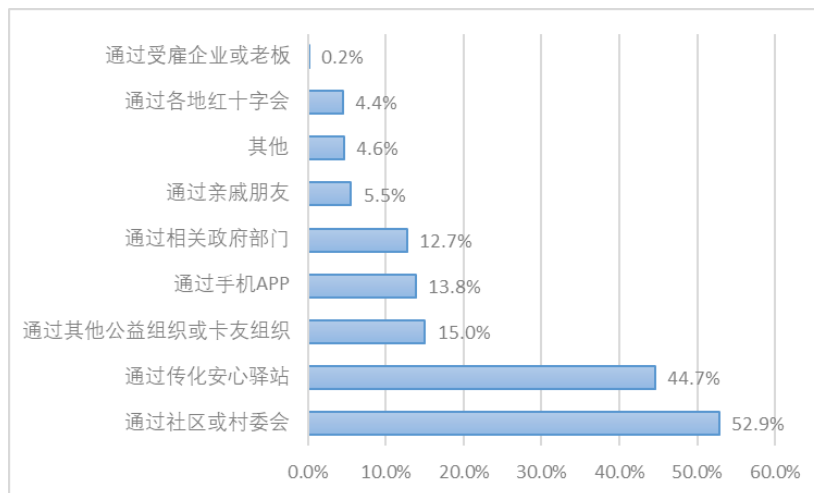


图 51：样本“忍耐者”参与上述公益活动的途径

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

### 三、困难与需求

由上可知，卡车司机群体本就工作艰苦、生活不易，在疫情期间更是面临着生命健康与生活压力的双重威胁，他们面临何种困难，又

有何需求，值得我们特别关注。

调查表明，对于参与运输防疫物资的样本卡车司机，即本报告所指称的样本“逆行者”而言，“吃饭等基本问题无法保证”“证件繁多、办证速度慢、适用范围有限”是其运输防疫物资时面临的主要困难。同时亦有相当的样本“逆行者”表示“运送之后面临多方盘查、重复隔离”及“防护用品缺乏，感染风险高”。参见图 52。

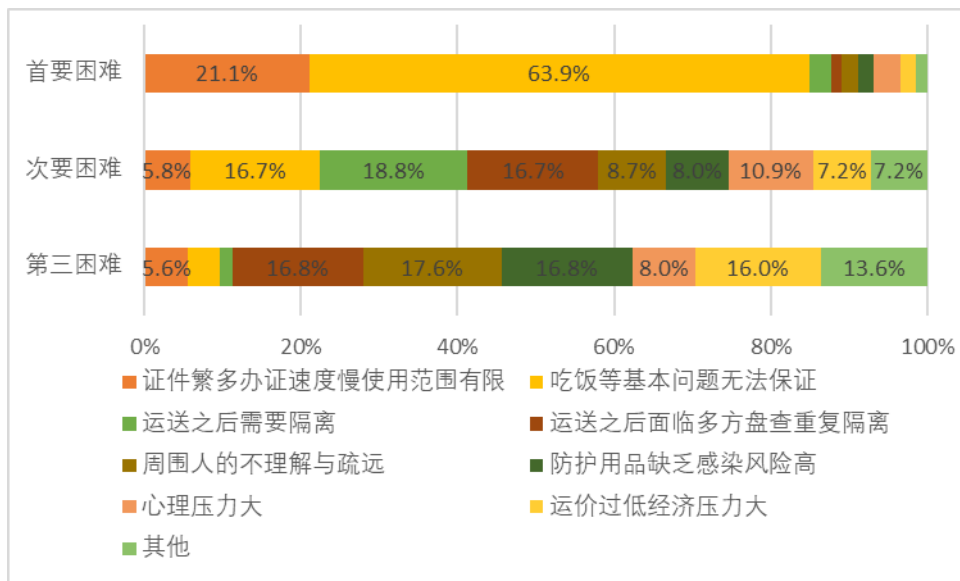


图 52：样本“逆行者”运输防疫物资时遇到的困难

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

而对于参与运输普通物资的样本卡车司机即“坚守者”而言，各地“交通管制、封路”及“货源不足”是其疫情期间面临的主要困难。同时亦有相当的样本“坚守者”表示：“外地车辆无法在卸货地卸货”；“服务区、饭店、宾馆关闭”，基本的再生产需求无法得到保证将使得可能的复工陷入困境。参见图 53。

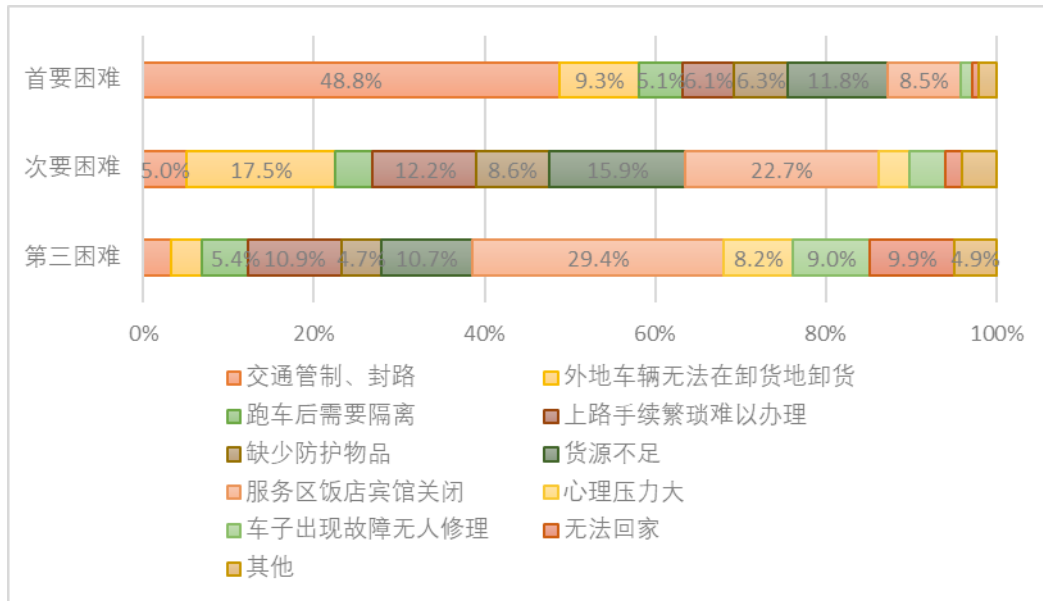


图 53：样本“坚守者”跑车时遇到的困难

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

那么，所有的样本卡车司机，包括本报告所说的“逆行者”、“坚守者”和“忍耐者”三类人群，他们在当前条件下又有何需求呢？调查显示，“无息延缓偿还卡车车贷、房贷、小车车贷”“优化通行证等办证程序”“保险、年审等提供优惠政策”是所有样本卡车司机的首要需求。此外，“维持市场运价基本稳定”“延长高速免费政策实施期限”与“适当放宽交通管制”构成样本卡车司机的次级诉求。参见图 54。

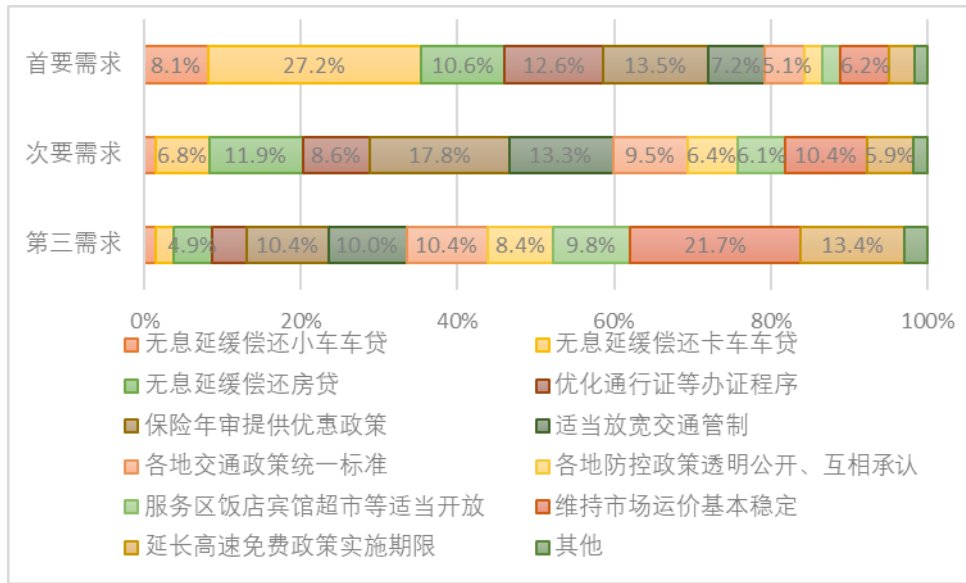


图 54：样本卡车司机疫情下自觉所需的政策

资料来源：2020 年中国卡车司机调查

以上描述了卡车司机当下的困境和压力，以及他们最主要的政策诉求。显然，这些诉求不仅仅是为了咬牙度过难关，而且也是为了尽快地恢复货运生产。希望政策制定者予以考虑。

近日，随着疫情变化和抗疫活动的深入，各地都已开始程度不同地复工。对卡车司机而言，复工必定带来新的困难和问题。我们将密切跟踪卡车司机和公路货运业普遍复工以后的状况，力求及时有效地反应卡车司机的真实诉求。