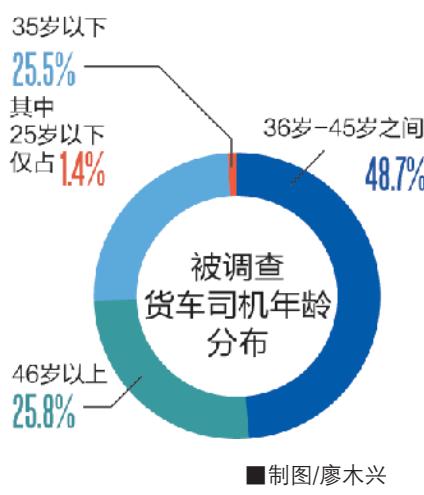


关注

自“油”一族:囿于生活,向上前行

广州是全国乃至全球重要的服装批发聚集地之一,纺织服装行业的上下游链条在这个城市的周边区域均有布局。看似普通的一台货车车厢中,或许每天都运载着各类服装的成品和半成品发往海内外。每一位风尘仆仆穿梭在城市各个角落的司机们,他可能来自天南海北,但他们有一个共同的身份,是父亲、是儿子、是丈夫。因为生活上的种种原因而投身物流行业,浓缩成一幅极具广州特色的货运生态。这其中,自由与自“油”之间,仿佛画上了一个等号。



改善货运司机的生存困境是民生实事

谢军、飞哥等人的生存状态,是中国道路货运市场丛林生态的一个缩影。日前,中国物流与采购联合会发布的《2021年货车司机从业状况调查报告》(以下简称《报告》)显示,货车司机年龄总体偏大。目前货车司机的年龄集中在36岁-45岁之间,占被调查货车司机的48.7%;46岁以上货车司机占比为25.8%。35岁以下司机占比为25.5%,其中25岁以下司机仅为1.4%。

数据显示,有近七成的司机月收入在一万以下,其中有9.7%的司机月均收入甚至在5000元以下。在影响司机收入的诸多因素中,加油成本是关键因素之一。据测算,油费占到货车运输成本的30%-40%,而油费的支付方式,也影响到司机的收益。《报告》指出,个体司机在承接业务时,三分之一左右的运费往往会以油卡形式支付。一些司机剩余大量油卡,不得不打折低价售卖换取现金,致使实际收益受损。

团油APP通过互联网的方式,则为缓解货运司机的当前的生存困境提供一条可实践的路径。使用团油APP,车主即使不充值,不办卡,也可享受到比线下加油每升便宜几毛到一块多不等的优惠,而且车主还可以线上支付,避免了因加油卡积压带来的损失。这对于大部分月收入不足一万元的司机来说,无疑是一件看得见、摸得着的实惠。

(梁茹欣)

95后的“佛系”车主:“每日500蚊就收工”

皮肤黝黑,胡子拉碴,这是货运司机谢军留给笔者的第一印象。与人们刻板印象中脾气暴躁的货运司机不同的是,这位95后的江西赣州小伙身上带有一种慢热温吞感。一边在狭窄的街道娴熟地开着车躲避两旁的车辆,一边和笔者说道,“平时跑巷子多,哪有那么多大马路可以跑。”转了几圈,谢军最终决定把笔者带到一间奶茶店。坐定之后,他抬头眼神示意,等待笔者的提问。

谢军当货运司机已经有两个年头。每天上午11点左右打开手机查询订单情况,确定无误后,驱车前往目的开始一天的工作,直到晚上12点左右才收工回家。一天下来,谢军的行车里程常常达到300公里。相较出租车司机,他们运载的客户大多时候“沉默无言”“除了搭载客户,我们平时有六七成的单是运输服装物料。”谢军向笔者说道。

碰巧的是,谢军与服装的不解之缘早在多年前便已经结下——家中父亲早些年曾开过服饰厂,出身“厂二代”的他跟随父亲的脚步在工厂上班。但工厂流水线的作业枯燥乏味,很快让他心生倦怠,转而选择投向当一名货运司机。“以前在服饰厂下班后,我经常兼职帮别人运输货物挣点外快。”谢军不止一次向笔者提起,之所以选择这一行是因为“自由”两字。不同于工厂每天定时定点的工作,他现在可以按照自己的步调选择何时开



工或下班,闲来无事就在家里看剧或约三两好友出门聚餐。

当然,这份工作也与谢军想象中的有所出入。现在的他每天都要不断地刷新手机信息,以防错失订单。在大部分的时间里,他都要待在车里,连吃饭也不例外。“忙起来的时候经常在车上就买个包子或馒头对付一下。”尽管如此奔波劳累,收入也与之前的工作相差无几。

谢军向笔者说道:“一天开两三百公里,一公里大概3元,一天下来收入就是400-600元之间,然后还要再扣

掉100多元的油费,每天拿到手差不多300-500元。现在平均每天就跑个七八单,最多的就10个单,而且大部分订单的金额也不是很高。”不过,谢军倒是很“佛系”,“每天给自己定个目标,赚够500元就可以了。”

看似“一人吃饱全家不忧”的谢军也有自己的生活压力。他向笔者坦言道,有些时候一连好几天都没有赚够500元的话,心里也难免会焦虑。此外,成家的压力在自己身上更加明显,“在我老家,娶媳妇要30万左右。家里人顾不上那么多,都只是自己靠自己”。

46岁的一家支柱:“人就是憋着一口气向上走的”

飞哥来自贵州,今年46岁。与其“老司机”身份不相符的,飞哥的工作经验尚浅——当货运司机只有三四个月。“我之前在家具厂上班,但工资不够用,听别人说干这行好挣钱,结果发现还是一样。”飞哥苦笑道。长久以来,飞哥是一家七口的主要收入来源,老人赡养、孩子上学、吃穿用度、家人在外欠的债务全靠他负责。他跟笔者算了一笔账,家里老大今年毕业,现在有两个孩子在读高中,“学费一年算起来要十来万,但我现在的工资每个月只有五六千。生活基本都是靠借债度日。”飞哥向笔者说道。

飞哥曾经在多个货运平台工作过。就在前两个月,他和亲戚合用一辆车运输货物。“老表平时跑白天,等到晚上七八点钟过来和我会合。充满电之后我就开始跑到第二天清晨五六点。以前还好,但疫情之后,现在晚上的话基本上没什么单了。”飞哥向笔者说道。很快,飞哥跳槽到其他平台,还按揭10万元买了一辆中型面包车。

相较于之前在家具厂工作的日子,现在的他每天都被货运工作拉扯着。平时早上7点起床接单,跑到晚上12点也是常有之事,进入这个行业短短三四个月,行车里程快达到2万公里。“我还了三四个月的车贷,交了近两万元的首付。现在后悔进入这个行业,也没有后悔药了。等到那一天负担轻一点就改行,只能这样想了。”飞哥说道。

为了能快速适应工作,年近半百



的他也开始学习做一名合格货运司机。学习的主要内容就是这些:准备两台手机,时刻关注订单的最新消息;忍受长时间驾驶导致的身体不适;吃饭的时候速战速决;当漫长而猛烈的疲惫感袭来时,时常吼一两嗓子让自己清醒一些。油钱也是需要飞哥精打细算的项目。他一般坚持不接长途的单子,就怕回程的时候是空车得不偿失。

他提到,之前跑的最远的单子是去清远送货。“500多元的单子要跑200多公里,我在路上来回光是运输成本就要150元左右,回来的时候还是空车,根本赚不了钱。有些时候会为了省钱的话,也不跑高速,宁愿对客户说我没有那么快到目的地。”

谈及考虑何时退休时,飞哥坦言道:“我们哪有什么退休,不想干还得继续干,等到哪天眼睛一闭就退休了。大家都是憋着一口气往上走的。”飞哥对此颇为心酸。不过,谈起家里的孩子,他总是面带笑容,孩子的懂事孝顺冲淡了不少自己在工作上的劳累。“老大今年在贵州省的人民医院实习,之后打算读研究生,孩子还说他以后要养我。”飞哥笑道。