

自“油”一族：囿于生活，向上前行

95后的“佛系”车主：“每日500蚊就收工”

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，兴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。

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——家中父亲早些年曾经开过服饰厂，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的收入来源，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，“学费一年加起来要十来万，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。

相较之前在家具厂工作的生活，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。等到哪一天负担轻一点就改行，只能这样想了。”飞哥说道。

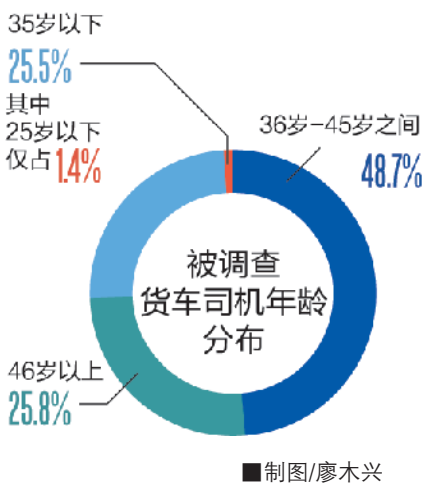
为了能快速适应工作，年近半百



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。”

问及考虑何时退休时，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。



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的司机来说，无疑是一件看得见、摸得着的实惠。

（梁茹欣）