

引子

“出发！”踢踢轮胎，拍拍车门，围着白色东风牌半挂牵引车转了一圈，王勇平完成出车前的例行检查，招呼记者上车。

记者抬手看了一眼表，时间为2021年12月18日下午3点。这辆车牌号为“晋LD8577”的货车，驶出山西临汾兴荣物流园，向着目的地广东佛山启程。

“一车染料，加上货车自重，整车不到50吨，符合限载要求。”43岁的王勇平供职于临汾经济技术开发区兴荣供应链

有限公司车队，专跑山西到广东的货物运输。

长期以来，广大货车司机以车为家、与路为伴，奔波在物流运输一线。2021年11月3日国务院新闻办举行的加强货车司机权益保障工作新闻发布会介绍，2020年，全行业1728万名货车司机完成74%的全社会货运量和31%的周转量，为支撑经济社会发展、保障和改善民生作出重要贡献。

2020年11月，习近平总书记在全国

劳动模范和先进工作者表彰大会上指出，要适应新技术新业态新模式的迅猛发展，采取多种手段，维护好快递员、网约车、货车司机等就业群体的合法权益。

聚焦广大货车司机反映的停车休息难等“烦心事”、城市通行难等“操心事”、路面执法不规范等“揪心事”，2021年10月，交通运输部等16部门联合印发《关于加强货车司机权益保障工作的意见》，坚持远近结合、标本兼治、协同联动、综合治理，重点围绕推动严格规范公正文

明执法、畅通货车司机投诉举报渠道、简化货车司机办事办证手续、优化调整货车禁限行政策、改善货车司机停车休息条件等9个方面，切实维护货车司机合法权益。

历时46个小时，记者跟随王勇平驱车1800多公里，抵达南海之滨的佛山。一路同吃同住，感受着货车司机以车为家、与路为伴的辛勤奔波，以及多部门共同努力加强货车司机权益保障，让他们切实感受到的关心关爱。

人民眼·货车司机权益保障

同行1800多公里，跟着货车司机跑长途

本报记者 乔 栋



出行更安全

道路交通信息实时提示，超限超载严密监管，疲劳驾驶、安全驾驶等实时监控预警

2021年12月18日下午6点多，货车沿洛洛高速途经河南黄河小浪底风景区时，车内对讲机传出公司货运车队其他司机发来的提示：“一辆货车在驶经湖北黄石境内大广高速与沪渝高速花湖互通枢纽时发生侧翻事故，请提前绕行。”

“改走许广高速，避开事故路段。”王勇平随即调整行车路线，“公司给我们车队司机配备了蓝牙对讲机，可以实时获取道路信息，保障顺畅出行。”

“前些年，一些货车超载问题较突出，我就因为超载发生过一次交通事故，之后再不敢超载了。”近年来，王勇平亲身感到货运出行规范多了，“货运车辆出发前就要过磅，载重数据直接传送到交管部门，在省界、县界国道的治超站以及高速公路入口的治超点，又需过一遍磅，超限超载车辆上不了高速。”

不一会儿，天已黑透，对面车灯在高速公路隔离护栏上方形成淡淡的光带。“前面就是洛阳孟津服务区，咱们休息一会儿。”王勇平指了指车内安装的北斗监测仪，“超过4个小时属于疲劳驾驶，过会儿它就要报警了。”

车停孟津服务区休整时，从业21年的王勇平打开了话匣子：“刚跑货运那几年，车里冬天冷、夏天热，一天下来海绵坐垫硬得像块石头。现在车里有空调，还有简易的热水装置。”

“如今不仅车条件比过去好多了，行车记录也更加全面。”王勇平向记者逐一展示，车辆驾驶舱仪表盘右侧安装了监控设备，车头、车尾、车身两侧还安装了5G数字车辆视频监控主动安全预警系统。“2016年春天，我在货运途中与一辆小轿车发生刮蹭，当时说不清是谁的责任。现在有了更加全面的行车记录，类似的问题就容易解决了。”

车辆安全行驶监测也在同步跟进。休整后我们驶离孟津服务区，没多久便听到货车“喘起了粗气”，发动机发出的轰鸣声沉闷有杂音。经验老到的王勇平很快意识到：“可能是货车涡轮增压发动机出现漏气。”

低速行驶一段时间后，货车在路边停车区域停靠，记者在距车辆150米开外的地方设置了警示标识，王勇平打开货车前机盖，拿着手电筒检查相关部件。“果然是涡轮增压发动机的问题。掉了个栓，造成涡轮增压发动机排气不畅，480马力的发动机白白少了80马力，成了小马拉大车。”他拿出车内的修理工具箱，很快处理好了故障。

修车的工夫，王勇平接到来自河南省公安厅高速公路交通警察总队的电话：“我们监测到您的车辆尾气排放过高，长时间低速行驶，请尽快驶离高速。如需救援，请拨打‘12328’交通运输服务监督电话……”

王勇平告诉记者，车内北斗GPS双模车载终端可以实时分析发动机运行数据，评估车辆行驶状态，并将监测到的故障信息实时反馈到交管部门后台。“现在路面执法更有力度、更有温度。”他说。

在国务院新闻办2021年11月3日举行的加强货车司机权益保障工作新闻发布会上，交通运输部运输服务司司长、新闻发言人蔡团结介绍，坚持“生命至上、安全第一”，贯彻以人民为中心的发展思想，交通运输部积极会同有关部门紧盯货车事故暴露出的主要问题，有针对性地采取了提升货运驾驶员的应急处置能力和车辆安全性能、加强对货车司机动态驾驶行为的监控等措施，全面提升安全发展水平。

据新闻发布会信息，近年来相关部门加大了对超限超载、非法改装、疲劳驾驶等严重交通违法行为的集中整治

和查纠力度，货车的违法行为得到一定遏制。2020年，因货车肇事导致的交通事故死亡人数同比减少了近1000人。

停车更便利

公路服务区货车停车位多了，“司机之家”建设持续推进，着力让货车司机“有地停”“放心停”“舒心停”

12月18日晚11点，车辆驶入河南平顶山西高速服务区。一辆辆货车按地面标注的大车车位引导线有序停放。

“该休息了。”王勇平保持着良好的职业习惯，“晚上11点多休息，早上8点跑车，保证充足的睡眠时间。”

“过去，到了晚上，服务区里水泄不通，停车难、休息难是常事。”常年在货运途中，这些年的变化王勇平看在眼里，“这一路，不少地方新建、扩建了停车位，大的服务区能停上百辆货车，一些服务区还划定了停车引导线，停车秩序比过去好了很多。”

停车休息难曾是货车司机反映比较集中的问题。《关于加强货车司机权益保障工作的意见》提出“改善货车司机停车休息条件”，要求“适度增加货车停车位数量”“加快推进‘司机之家’建设，为货车司机停车、休息、就餐、洗漱、淋浴、如厕等提供便利”。

出发前，山西省运输事业发展中心副主任肖为民向记者介绍，针对公路服务区停车难的问题，近年来山西持续挖潜，科学调整客货车位比例，改扩建停车位，有效增加货车停车位供给，同时积极推进建设一批功能实用、经济实惠、舒适便捷的“司机之家”。“不仅保障货车‘有地停’，还要让货车司机‘放心停’‘舒心停’。”肖为民说。

12月18日下午，途经山西襄汾西服务区时，记者走进这里的“司机之家”。只见100多平方米的公共区域内，设置了打水间和两个独立的洗澡间，并放置有床铺、洗衣机等。“我们免费提供服务，让司机师傅来到这里可以睡个好觉、喝口热水、洗个热水澡。”服务区“司机之家”负责人许顺喜说。

“司机之家”给广大货车司机带来家的温暖。常年吃住在车上，王勇平过去头疼的就是洗澡、洗衣不方便，“别看这小小的‘司机之家’，可帮我们解决了大问题。”

11月3日的新闻发布会介绍，全国高速公路服务区及停车区已设置近23万个货车停车位。同时，交通运输部连续4年将“司机之家”建设列为民生实事，会同全国总工会在全国推进建设“司机之家”700余个，为货车司机提供休息、淋浴、洗衣、热水等服务。

12月18日当晚，记者和王勇平在平顶山西高速服务区留宿，“宿舍”就是货车驾驶室后排——如同火车卧铺车厢一样的上下铺。王勇平想让记者睡稍微宽敞一些的下铺。“您早起还要跑车，休息好了更重要。”见记者婉拒，他又帮着整理好上铺的被褥，“车里很安全，踏实睡！”

刚熄火的车内，温度如常。王勇平感慨道，过去想要睡个安稳觉可不容易。多年前的一天夜里，王勇平在一个服务区停车场留宿，半夜感到不对劲：一辆摩托车在货车附近来回转悠，迷迷糊糊中听到油箱盖“叭”的一声被打开，抬头看了一眼后视镜，只见抽油软管已经塞进了货车油箱。他立即翻身来到前排驾驶室，迅速打开货车大灯，这才驱离了偷油的人。

“过去，我们晚上睡不踏实，怕有人偷油、偷货。一般货车油箱最多可装800升柴油，值5000多元。”王勇平说，“现在，服务区周边安装了停车监控，还有专人负责巡查巡逻。”



加强货车司机权益保障工作的主要任务

1. 严格规范公正文明执法
2. 畅通货车司机投诉举报渠道
3. 简化货车司机办事办证手续
4. 优化调整货车禁限行政策
5. 改善货车司机停车休息条件
6. 依法打击车匪路霸
7. 规范网络货运新业态经营行为
8. 推进货车司机参加社会保险
9. 合理引导货运市场供给

图表内容来源：交通运输部等16个部门2021年10月印发的《关于加强货车司机权益保障工作的意见》

据11月3日新闻发布会介绍，保障服务区、货停放安全，让货车司机放心停车，不少地方都在探索。比如，甘肃省交通运输部门面向货车司机推出了“车货无忧”公众责任保险，保费全部由交通运输部承担，货车司机一旦在甘肃的联网收费高速公路服务区发生财物被盗，由保险公司赔偿。“我们将在总结甘肃经验的基础上，指导地方结合当地实际有序推广，给货车司机提供更多、更安全的服务保障。”蔡团结表示。

办事更便捷

车辆跨省异地检验、“三检合一”改革落地见效，服务监督电话确保“打得通”“问不倒”“办得好”

12月19日上午8点，新一天的行程开始了。

过舞钢、走泌阳，穿过伏牛山，由河南进入湖北随州境内，道路两边的灌木由黄

变绿，人的心情也随之轻快许多。路过随州均川服务区时，王勇平回忆起2020年初他和司机朋友在这里过元宵节时的情形。

“那年正月初三，湖北正在抗击新冠肺炎疫情，我从临汾运送捐赠物资到武汉。之后一个多月里，我加入湖北各地组织的货车志愿服务队，奔波湖北各地运送抗疫物资。”王勇平说，“元宵节就是在这个服务区过的。那天晚上，我和几名来自不同省份的司机朋友拿出家乡特产，一起分享品尝。”

“长时间在外，倘若赶上车辆年检年审怎么办？”记者问。

王勇平笑着摆摆手：“我就吃过这方面的亏。”

2017年2月，王勇平跑了一趟到江西的货运长途，行至河南境内时，才想起了车辆年审的时间。“折回去吧，好几百公里路白跑了，我想还是跑完这趟长途再说。结果刚进江西，就碰到交警查车，被扣了6分，还被罚款，那趟长途算是白跑了。”王勇平说。

2018年5月，国务院常务会议对进一步降低实体经济物流成本作出部署，明确提出“实现货车年审、年检和尾气排放检验‘三检合一’”“对货车推行跨省异地检验”等一系列措施。当年9月1日起，小型汽车、货车和中型客车跨省异地检验全面推行，申请人可以直接在机动车登记地以外的省份检验，申领检验合格标志，无需办理委托检验手续。同时，交通运输部会同公安部、市场监管总局、生态环境部等全力推动“三检合一”改革落地见效。

“过去，车辆尾气排放检验在一个地方，车辆年审、年检又各在一个地方，全跑下来，得3天时间。现在可以异地办理，而且只需进一个门、上一次检测线，一个上午就能办完。”王勇平说。

据11月3日新闻发布会介绍，31个省份和新疆生产建设兵团全部实现了货车“三检合一”和检测数据的跨省互认。累计向部级系统上传检测信息2300余万辆次，累计检测车辆1100余万辆，占营运货车总数的98%。

一路行驶至湖南衡阳斜坡堰服务区，天色已暗，王勇平拿出锅，连上车载电源，将大米倒进锅里，“现在网上，到下个服务区就能吃，今晚我们做蛋炒饭。”40分钟后，驶入下一个服务区。车刚停下，便有人来敲车门，说道：“为防止

有人偷油偷货，交20元，我们帮忙看车。”王勇平冲车外摆摆手，升起了车窗。

“对这种不合规的行为，能不能举报？”记者问。

“4年前，我在路上碰到件别的事儿，打过投诉电话，没用。”王勇平说。

“再试试呢？”

“那就再试试。”说话间，王勇平拨通“12328”交通运输服务监督电话，反映了情况。

打完电话，继续赶路。刚驶离服务区不久，车载蓝牙电话响起，一接，对方是这个服务区的负责人：“对于您在我们服务区遇到的问题，我非常抱歉，一定查明情况，及时向您反馈，并在今后加强人员管理，杜绝类似情况发生。”

当晚11点，我们抵达湖南常宁服务区，电话再次响起。这次是湖南省公安厅交通警察总队交通安全综合服务管理平台的工作人员打来电话：“请问您对我们的处理结果满意吗，还有什么建议？”

通完电话，王勇平擦擦手，拿出几枚鸡蛋，放在炒锅边沿磕开，再把焖好的米饭倒进炒锅。“刺啦”一声，蛋炒饭的热气和香味升腾起来。“确实不一样了。过去投诉有时不见回音，现在是‘问必答’。”王勇平说。

“为了更好地倾听货车司机心声，有效解决货车司机的利益诉求，我们强化‘12328’交通运输服务监督电话的作用，进一步畅通投诉举报渠道，提升服务的监督质量，切实维护好广大货车司机的合法权益。”蔡团结在11月3日新闻发布会上表示，确保电话“打得通”“问不倒”“办得好”，“12328”总体运行顺畅。2021年前三季度，全国“12328”热线信息咨询类即时答复率达98.7%，限时办结率达96.8%，回访满意率达97.6%，电话运行的服务质量和群众满意度稳步提高。

利益更有保障

持续加强货运互联网平台监管，提升物流运输行业组织化程度，推进货车司机参加社会保险

12月20日上午，从厦蓉高速公路转到二广高速公路，我们从湖南永州蓝山县进入广东清远连州市境内。一路上，

山脉连绵逶迤，时而可见山谷间云雾缭绕，高速公路两旁的绿植也更加茂密。

“你们那儿是不是有一车货要运往山西，运费怎么算？”在服务区休息时，王勇平滑动手机屏幕，开始在货运互联网平台寻找返程货运订单。有价格合适的，便打电话询问。

记者在服务区和一些货车司机交流得知，他们中的不少人都使用货运互联网平台找货运订单。山西省交通运输厅相关调研数据显示：山西籍使用过货运互联网平台的货车司机占比达76.49%，其中经常使用的占比为47.97%，主要用于寻找回程货源的占比为19.35%。

“我最早跑货运的时候，找货源用的是公用电话，翻开电话本，挨家挨户地问。现在打开手机应用程序，输入出发地、目的地，周边的推送信息就来了。”王勇平说，找货比过去方便了，但也有苦恼，“有的平台诱导货主不合理压价、司机低价竞争。”

“据不完全统计，现在有七成的货运司机使用货运平台实现找货相关的服务。”蔡团结在11月3日新闻发布会上表示，货运平台在促进物流资源集约整合、带动物流降本增效的同时，也存在压价竞争、损害司机合法权益、扰乱行业公平竞争市场秩序的问题。

对此，交通运输部会同相关部门，以交通运输新业态协同监管部际联席会议的名义约谈典型的货运平台企业，要求其不得诱导货主不合理压价，不得诱导司机低价竞争、超时劳动。“下一步，我们将坚持监管规范和促进发展并重，更好地统筹发展和安全，明确规则、划清底线、加强监管、规范秩序，促进互联网道路货运平台健康、规范、有序发展。”蔡团结说。

“走哪了？吃的啥？”返程订单找好了吗？”一路上，兴荣供应链有限公司董事长吉兴荣和王勇平通了好几次电话。“他是要不回运费，协会发函协调，帮他要回了辛苦钱。”王勇平说。

“过去散车多、专业运输车队少，导致货运行业低价竞争激烈。”山西省运输事业发展中心货运物流部主任王仁豪说，“我们探索提升物流运输行业组织化程度，提高货车司机议价能力，保障司机货运收入。”

多措并举，改变正在发生。“返程订单在货运平台找到了，运一车家具回临汾，运费1.1万元。”王勇平高兴地和记者算了笔账：这趟货运长途单程1800多公里，来时运费1.37万元，路上油费5000元、过路费4000元，扣除吃饭、轮胎磨损等费用，能挣约3500元。返程订单过去多是保本接活儿，这次能挣1000元左右。

12月20日下午1点，货车抵达终点——广东佛山市南海区狮岭村桂兴围工业区。“月收入5000到8000元，好的时候上万元。沿途道路环境、配套服务也比过去好很多，虽然跑长途辛苦，但钱赚得踏实又舒心！”倒车进入仓库，王勇平长长地伸了个懒腰，脸上露出笑容。

图①：山西临汾经济技术开发区兴荣供应链有限公司的货车整装待发。

图②：司机王勇平驾驶货车行驶在京昆高速临汾段。

图③：王勇平在加固货物。

本报记者 乔 栋 摄

本版责编：孔祥武 杨彦 孙振 戴林峰

版式设计：汪哲平