

新就业形态劳动者生存实录⑤

车轮上讨生活的他们,路上有多少艰辛和无奈

本报记者 李润钊 本报通讯员 郑琳琳

一辆大货车,一段段长距离的物流运输,货车司机的工作单调且辛苦。他们是在车轮上讨生活的特殊群体,风餐露宿、昼夜兼程是常态。

去年,1728万货车司机完成了全社会74%的货运量,为支撑经济社会发展、保障和改善民生作出了重要贡献。根据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》显示,吃饭休息、过夜休息、专门停车区、洗浴服务等是货车司机在路上迫切渴望享有的服务。连日来,《工人日报》记者走访了福建多名货车司机,记录他们以车为家、以路为伴的货运生活。

把厨房搬到车上,两天只吃三顿饭

10月15日10点30分,福建四赢物流有限公司货车司机陈刚强抵达江西上饶的服务区。这时,距离从宁德出发的时间,已经过去15个小时17分钟。

“行动起来,做饭!”陈刚强对着身旁的搭档刘启新招呼道。出发后,两人只喝了水,没吃任何东西。

开窗,拿出提前备好的洗净但有点蔫巴的食材,打开车载电炒锅,一个移动版的“货车厨房”就这么“开张”了。陈刚强今天要做的是麻辣肉丝面。肉是从宁德的宿舍里煮熟带出来的,配菜在服务区内洗了一遍。一旁的辣椒酱,则是他从老家湖南带到福建的,还跟车“去”过江西、青海、四川、江苏等地。

陈刚强拿筷子往面汤里加点辣椒,再加些青菜和葱花,一碗肉丝面顿时有了喷香诱人的“卖相”。他端着面盆,噙了口汤,笑说:“吃上这口面,就算到家了。”

陈刚强和刘启新是湖南老乡,公司安排搭档时将他俩分在了一起。46岁的陈刚强开了20多年货车,常年跑长途运输。他估算,这些年在路上的时间占了他超过2/3的人生。

这趟运输要从宁德到青海,来回5000多公里路,全程两天一夜。为了省事,陈刚强和刘启新打算把早餐省掉,再少吃一顿午餐,一路只吃三顿饭。“常年这样都习惯了。”陈刚强告诉记者,天气好,吃得就好。碰上雨天,就没时间做饭了,吃点点包就点水,简单应付下,稍微休息休息就得继续赶路。

这顿饭,从做到吃,用时15分钟。备餐、煮面10分钟,吃面不到5分钟。其间,刘启新拿着手机对着面拍起了视频,并发到短视频平台,他说这是在路上的仪式感。

陈刚强说,自己做饭最主要的是省钱。他给记者算了一笔账,跑货车按来回公里数拿钱,从宁德到青海,一趟货运两名司机一共能拿5000多元。去服务区用餐,最便宜的套餐每人39元,如果正常一日三餐吃下来,一趟光吃饭就得花200多元。“自己煮,不到80元,就能填饱肚子。”陈刚强说。

当然,不是所有司机都能把驾驶室变成“厨房”。10月16日凌晨1点,盛辉物流集团有限公司货车司机张多才踩下刹车,拉住手刹,停好车。他在厦门东孚服务区的便利店里买了一桶泡面。“老板,再加个火腿肠和鸡蛋。”张多才犹豫了一下,还是决定为晚餐加点“配菜”。

“从傍晚开始装车、搬货、发车,到现在,我也说不清这算晚餐还是算早餐。”张多才笑着说,这碗泡面要“管”到第二天上午10点。

张多才也考虑过和陈刚强一样,在车里做饭。“但不是所有的服务区都允许货车司机停车做饭。有的是顾及安全,有的是因为停车位有限,还有的是担心我们不消费。”张多才指了指冒着热气的泡面说,这样吃,不仅省钱还省事。

小常是张多才的搭档,他点了和张多才一样的“套餐”。“这个点了,服务区没什么饭店,即使有,也很贵,泡面是最好的选择了。”小常自我鼓励道,再过9个小时就到深圳



货车司机陈刚强的另一位搭档王伟在车厢内准备一日的饭菜。(受访者供图)

了,到那儿再好好吃一顿。

为赶时间两人换班开,休息变得碎片化

为赶时间,一辆货车上常常是两名司机换班开。过去是一名司机白班,一名司机夜班。如今,规定“每4个小时休息20分钟”后,司机的休息时间变得碎片化。换完班之后,陈刚强会到后排休息,但没办法立即睡着。这样一来,每次休息的时间不足3.5小时。如此短暂、碎片的睡眠,使得他有时会在睡梦中惊醒,醒来后,还时不时犯迷糊,不知道现在是何时,身在何地。

10月16日凌晨2点,陈刚强连续开车4小时后,打算找个服务区休息。“每4个小时休息20分钟,这是‘铁打’的纪律。”停车间隙,他和刘启新商量着,“20分钟后出发,我可以再开1个小时,你再休息会儿。”

再次上路,陈刚强将自己的驾驶员身份识别卡插入货车的行驶记录仪,屏幕上显示出他的头像和驾驶证号码。驾驶室前方的监控探头亮起,一边监控着驾驶室,一边记录着前方道路的通行情况。

“刚装的时候,我们不适应,以前开车嗑瓜子、抽烟是老司机们常有的习惯,现在有了电子监控探头,要是被拍到,一次就得罚500元,赔不起。”不过,陈刚强觉得,“多个探头,多个保险,以前拆探头、挪探头的司机多,现在少了。”

“请停车休息,请停车休息。”行车途中,张多才收到了监控那头传来的语音提醒,立马精神了起来。原来,触发语音提醒的原因,是因为他在驾驶期间因颠簸连续点了两次头。“有时,探头会过度灵敏。”他解释道。

凌晨4点,张多才找到服务区休息。在洗手间洗把脸后,他便与小常换了班,继续出发。这次行驶记录仪里插上了小常的身份识别卡。

“如果隔3~4个小时没换人‘打卡’,系统也会发出警报。”在张多才看来,对开长途货车的司机来说,探头对疲劳驾驶起到了警醒的作用,“假如行车中遇到风险,至少还有双‘眼睛’在‘照看’着我们。”

怕丢货睡在车上,一周就洗一次澡

10月16日19时,陈刚强终于抵达目的地青海时代新能源公司。等待卸货的他想直接在车上小憩一会。“现在车上有‘卧铺’,至少有了可以躺着休息的地方。”陈刚强说的“卧铺”,就是车厢内的后排座椅。他一边说着,一边拿出床单开始整理“床铺”。驾驶室和后排座椅之间“晾”着几件衣服,是他这几天换洗下来的,有的快干了,有的还湿漉漉的,正好可当作“床铺”。

“顺利的话,卸货也就2~3个小时,稍微休息一下,马上就可以返程了。”陈刚强解释完,刘启新也准备躺下,与陈刚强一人一头,挤在狭小的车厢里。他一边刷着视频APP,一边告诉记者,“住快捷宾馆太不现实,花钱不说,人不在车上,万一货丢了,还得赔偿货款,不值得。”

最怕的是“难以卸货”。司机杜天兵和他的搭档运送了一批总重量20吨的新能源电池原材料到四川宜宾。由于配货方没有包装好,抵达目的地后,收货方选择了拒收。

等待卸货的时间里,杜天兵和搭档杨立雄只吃了3顿饭,晚上就睡在驾驶室里。好在1天后,他们收到卸货通知。这次因延时卸货产生了至少1330元的费用,都由他们自掏腰包。

相比之下,张多才和搭档幸运多了。22时30分,张多才回到盛辉物流总部的宿舍里。能躺在床上休息,对他来说格外难得。“得亏我们公司在全国有网点,到一个地方后,我们有停车场可以停车,有宿舍可以休息,不用另外花钱。”曾经有整整一年他几乎没机会“沾到床”,而这样的经历在他身边跑货运的司机朋友里并不少见。

经过两天一夜,陈刚强也回到了宁德,他第一时间要做的就是洗个热水澡、换身干净的衣服。

“每次长途运输至少要跑上一周时间,能洗一次澡就不错了。衣服臭是正常的,我们早已习惯了这些味道。”陈刚强说着,闻了闻自己身上的衣服,尴尬地笑道,“也确实有点难闻。”

(部分受访者为化名)

保障货车司机“舒心行”需要多方共同发力

李润钊

“我想有个家,一个不需要华丽的地方。在我疲倦的时候,我会想到它……”

在货车司机陈刚强和刘启新的车厢里,总会时不时响起这首很多人耳熟能详的歌。唱到动情处,兄弟俩还会在车厢里“豪迈”地对唱。

“路上也想有个家”,这或许是所有货车司机共同的愿望。座椅上铺上床单就是“床”,湿漉漉的换洗衣服就“晾”在车厢里,用一桶泡面就打发一餐的伙食,因无处洗澡而臭到“酸爽”的体味……车厢里的每一个细微处都在提醒我们,司机们“车行千里,生活不易”的现实。

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》显示,86.5%的货车司机患有胃病、颈椎病、高血压等职业病。这个数字令人唏嘘。

这个数字的背后是货车司机们的辛勤付出。他们撑起

了全社会七成多的货运量,为支撑经济社会发展、保障和改善民生作出了重要贡献。怎样让他们在辛勤工作之余吃得更好一点儿、住得好一点儿、休息得好一点儿,是全社会都应该关注的事情。

采访中,陈刚强掏出手机给记者看了这样一幅画面:一位货车司机从乌鲁木齐跑到广州,穿越大半个中国,司机拿着一个表皮已干裂的馒头往嘴里送,脸上却透出笑容,“这一趟跑下来能赚3000多元,够给家里添置一台洗衣机。”

路上充满艰辛和无奈,有时“加点糖”就能让人舒心很多。采访中,司机们的愿望简单朴素:“在服务区内增设货车专用停车位,加装监控,防止被偷油、被偷货”“在加油站、休息区设置共享休息区,让我们吃口热饭、喝口热水、洗个热水澡”“给车厢里再加装安全的智能生活设施,让车厢成为更舒适的家”……

令人欣慰的是,货车司机的愿望正越来越多地被人们关注,有关方面也积极行动起来,着力解决货车司机的“急难愁盼”问题。目前,全国总工会与交通运输部在全国推动建设了

700余个“司机之家”,为货车司机提供休息、淋浴、洗衣、热水等便民服务。这些举措让司机师傅们感受到了家一般的温暖。

然而,我们应该看到,不仅仅是“行路难”,货车司机还面临工资收入、社会保障、劳动保护等方面的困难和问题,比如难以与企业确立劳动关系,养老、医疗、工伤等社保权益缺失,以及“互联网+”货运平台压价竞争,诱导货车司机低价竞争,超时劳动等。

以上这些问题的解决,需要法律、制度的不断完善,更需要政府、企业、社会等各方的共同努力。比如,加大公路服务区用地保障,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提供便利;指导企业依法依规科学确定货车司机工作时间、工作量、劳动强度,合理确定货物送达时限,保障货车司机休息权益;完善货车司机社会保障政策;等等。

让货车司机体面劳动、舒心工作,既是企业和行业的责任,也是社会发展必须解决的课题。我们期待,在多方共同努力下,货车司机们的烦心事儿越来越少,运输之路更加畅通、舒心。

所在省上一轮中选价格不高于全国最低中选价1.5倍的,以所在省上一轮中选价格为基线向所有符合条件的企业开展询价;所在省上一轮中选价格高于全国最低中选价1.5倍的,以不高于全国最低中选价1.5倍为基线向所有符合条件的企业开展询价。询价上限为上一轮全国最高中选价。

同时,对询价未成功,或者上一轮集采时等额产生中选结果,或者当前市场中已有非中选产品实际销售价格明显低于上一轮集采本省最低中选价且有实际供应的,可通过竞价方式重新产生中选企业和中选价格。需求量较大或供应保障要求较高的省,鼓励同一品

种由多家企业中选。

前不久,有药企因未能按协议供应约定采购量,被相关部门约谈。为避免类似情况发生,《通知》强化信用和履约评价,把信用评价和履约情况融入到接续规则各个环节中,使其在企业申报资格、中选资格、中选顺位、供应地区选择中发挥实质性作用。各省应将企业的信用评价和履约情况纳入综合评价因素,并给予较高的权重。同等情况下,信用评价较好的企业优先中选。

《通知》明确,继续落实好医保基金预付,减轻医疗机构回款压力,切实提升患者获得感。

本报记者 刘友婷

10月22日15点,在深圳一家小餐馆里用完午餐后,身穿外卖骑手服装的曾祥兴拿出手机、手机支架、笔记本和笔,开始了当天的学习。“14点到16点,是一天中工作比较少的时候,只要不太累,我都会学习。”23岁的曾祥兴笑起来略显青涩。

曾祥兴出生于广东省五华县的一个小村庄,中专毕业后,通过保安公司招聘,被派遣到深圳南山区一派出所当巡防员。“做了3年巡防员,工资相对较低,且受限于学历,无法考取正式编制”。于是,他辞掉巡防员的工作,开始做外卖骑手,“最起码收入高,每月将近1万元”。

美团平台通过调查显示,有50.17%的外卖骑手希望获得教育培训、学历提升。骑手普遍认为,学历提升后,有望获得更好、更长远的发展。

记者了解到,前不久,美团外卖推出四大举措:站长培养计划、骑手转岗计划、骑手线上学习平台和骑手发展激励奖,为骑手提供全周期、多层次的职业发展路径。

其中,在骑手培训方面,美团外卖推出聚合多个培训资源的骑手线上学习平台,提供丰富的培训内容,包括“新手入门”“规则流程”“安全专题”等岗位所需的上百节课程。而“站长培养计划”已在成都、苏州、东莞等11个城市试点,超过2800名骑手报名,预计每年将有近千名骑手晋升站长等管理岗位。对于有能力、有多元化职业发展需求的骑手,美团还开放了客服、培训师等转岗通道。

同时,美团与国家开放大学合作,为有学历提升需求的骑手,提供物流管理专业的学习。

这些举措让一直想提升学历的曾祥兴看到了希望。关于未来,他直言“想转行”。“学历是‘敲门砖’,读完大专我还想抽时间继续学习,读本科。”他告诉记者,学历提升后,他打算考取正式编制的单位。

和曾祥兴不同,外卖骑手全尹想往外卖企业管理层发展。全尹来自四川省大竹县,他当过厨师,还在工厂做过线切割。“以往主要通过师傅带徒学习,中专毕业后,全方位系统学习这还是第一次。有机会的话,我想往管理层发展,如站长岗。”他对未来充满信心。

“30岁,正是提升自己的年纪。身处深圳,竞争压力不小。我想做个有学识的外卖骑手,不断充实自己,活到老、学到老。”全尹一般是利用中午高峰过后、晚上下班后的时间听课。让他惊喜的是,每当在家认真听课学习,家里两个孩子也会受到影响,潜移默化,一起学习。

宁夏加强疫情防控人员工伤保障

本报讯(记者马学礼)近日,记者从宁夏回族自治区人社厅获悉,宁夏对疫情防控期间发生事故伤害的医护人员、公安干警、城乡社区工作者等疫情防控人员,将按照特事特办、急事急办原则,简化工作程序,增加保障项目,及时优化完善疫情防控期间工伤保障措施。

据介绍,在疫情防控期间,对直接接触排查病例或确诊病例,承担诊断、治疗、护理、医院感染控制等任务的医务人员和防疫工作者,因履行防控工作职责感染新冠肺炎或因感染新冠肺炎死亡等符合工伤保险条例认定情形的,各地在接到工伤认定申请后,对于事实清楚、材料完整的1日内办结;对于仍需调查确认的,要及时取证,力争3日办结,原则上不超过7日。其中,对因履行疫情防控工作职责,疫情防控人员在区内异地受到事故伤害的,由事故发生地人社部门进行工伤认定。

在工伤待遇保障方面,将未列入工伤保险基金支付范围,国家、自治区已明确用于新冠肺炎治疗所需的药品、医疗服务项目以及住院期间新冠肺炎核酸检测费用,临时纳入工伤保险基金支付范围。疫情防控人员经认定为工伤,已参加工伤保险的,发生的相关费用按照《工伤保险条例》相关规定支付;其在自治区行政区域内工伤保险协议医疗机构发生的工伤医疗费,按规定直接结算,无需到参保地社保经办机构申报报销。相关工伤保险期待遇和一次性待遇,在完成工伤认定或劳动能力鉴定2日内,由参保地社保经办机构直接划入工伤职工社保卡的个人金融账户。

此外,对于因疫情防控期间集中或居家隔离,导致用人单位或个人未能及时申请工伤认定、劳动能力鉴定等业务的,相关受理和办理时限计算时不含相关人员集中或居家隔离的时间。

山东在技校实现人才双向贯通互评

本报讯(记者田国奎)记者日前从山东省人社厅了解到,该省在技工院校打通高技能人才与专业技术人才的双向评价贯通通道,高技能人才既可以参加职业技能等级评价,也可以参加技工院校职称评审;技工院校教师既可以参加学校组织的职称评审,也可以参加职业技能等级评价,打造两类人才成长发展的“立交桥”。

山东省日前印发的这份《关于做好高技能人才与技工院校教师职称贯通发展工作的通知》明确,全面实现双向贯通互评。一方面,被聘用到技工院校、技工教育教研机构专职从事教育教学、教育研究工作,以及在企业从事员工技能提升培训工作的高技能人才,可以参加技工院校教师系列专业技术职称评审;另一方面,具有助理讲师或二级实习指导教师以上职称的技工院校教师,可按规定参加相应职业(工种)的职业技能等级评价。

同时,全面优化评价标准评价方式,充分体现高技能人才发展特点,重点考察人才的职业道德、职业能力、工作业绩,破除“唯论文”等不合理倾向,不将学历、论文、外语、计算机等作为其参加教师职称评审的限制性条件。

建立高技能人才职称评审绿色通道,对高技能领军人才申报职称予以适当倾斜,符合规定条件的,可以直接破格申报讲师、高级讲师、正高级讲师。

此外,畅通专业技术人员职业技能等级认定渠道,注重技能考核原则,对具有所申报职业(专业)或相关职业(专业)毕业证书的专业技术人才的,免于理论知识考试。

『做个有学识的外卖骑手』

美团外卖四项举措助推骑手成长

带量采购期满后,药价会不会涨回原价?

本报讯(记者李丹青)近年来,国家通过组织药品带量采购,约定一定的采购周期,以量换价,降低药价,减轻患者负担。记者梳理过往五批国家组织药品带量采购的情况发现,具体协议期从1年至3年不等。协议期满后,药价会不会涨回原价?近日,国家医保局发布《关于做好国家组织药品集中带量采购协议期满后继续工作的通知》(以下简称《通知》),明确原则上所有国家组织集采药品协议期满后均应继续开展集中带量采购,且不得“只议价、不带量”。

在继续开展带量采购的过程中,《通知》提出,由医疗机构结合上年度实际使用量、临

床使用状况和医疗技术进步等因素报送拟采购药品的需求量。医保部门汇总医疗机构报送的需求总量,结合带量比例确定约定采购量,原则上不少于上一年度约定采购量。

国家医保局有关负责人表示,要分类开展接续,着眼于维护市场和临床用药稳定,综合考虑企业和产品的多方面因素,通过询价、竞价、综合评价等方式确定中选企业和中选价格。

《通知》明确,上一轮集采时差额中选的品种,原则上在稳定价格水平和临床用药的基础上开展询价。所谓询价,是指采购人向供应商发出询价单让其报价,在报价基础上进行比较并确定最优供应商的一种采购方式。

所在省上一轮中选价格不高于全国最低中选价1.5倍的,以所在省上一轮中选价格为基线向所有符合条件的企业开展询价;所在省上一轮中选价格高于全国最低中选价1.5倍的,以不高于全国最低中选价1.5倍为基线向所有符合条件的企业开展询价。询价上限为上一轮全国最高中选价。

同时,对询价未成功,或者上一轮集采时等额产生中选结果,或者当前市场中已有非中选产品实际销售价格明显低于上一轮集采本省最低中选价且有实际供应的,可通过竞价方式重新产生中选企业和中选价格。需求量较大或供应保障要求较高的省,鼓励同一品

种由多家企业中选。

前不久,有药企因未能按协议供应约定采购量,被相关部门约谈。为避免类似情况发生,《通知》强化信用和履约评价,把信用评价和履约情况融入到接续规则各个环节中,使其在企业申报资格、中选资格、中选顺位、供应地区选择中发挥实质性作用。各省应将企业的信用评价和履约情况纳入综合评价因素,并给予较高的权重。同等情况下,信用评价较好的企业优先中选。

《通知》明确,继续落实好医保基金预付,减轻医疗机构回款压力,切实提升患者获得感。