



跟着大货跑运输 15小时全记录

4月11日,国务院应对新型冠状病毒感染肺炎疫情联防联控机制印发了《关于做好货运物流保通保畅工作的通知》,通知内容直指对货运车辆和司乘人员实施“放开”。

疫情之下,物流的作用已不是通常意义下的物资流通渠道,也正是因为有着太多像陈雷这样的货车司机仍在为生活奔波,市民的生活才多了一份心安。

日前,大众日报淄博融媒体中心记者通过与陈雷的一次共同出行,体验了货车司机这一特殊群体受疫情影响下的真实状态。

陈雷正在计算此行的费用。

运费高涨 收入反减

4月21日,晴。

在经历了一个多月的停工后,陈雷决定前往潍坊昌邑送货,此前,淄博到潍坊昌邑的这段路,他已经走了很多次。当天中午11点,重回这条熟悉“跑道”的陈雷,显得紧张又兴奋。

12:58,车子经308省道缓缓驶离淄川区皇城镇。看着路上排队等候检查的货车,本就是“话痨”的陈雷也打开了话匣子。

“以前这边堵车堵得厉害,现在虽然不堵车了,可排队等候检查的时间也明显变长了。”

能够正常复工对一个需要养家糊口的打工人来说,本该是一件开心的事,可在与陈雷的交流中,记者却发现,他并没有想象中的那样开心。

事实上,早在4月13日,陈雷便收到了可以复工复运的通知,直到4月19日,他才开始办理货运通行证等复工所需的证明材料。

“因为各地疫情防控要求不同,各地对货运行业有着普遍的高风险认知,相比很多同行,我这条货运线上的司机算是开工较早的一批。”言语中,陈雷也表现出了自己的担忧,“在这之前,也有许多同行提前复工,但是途中并不顺利。”

如陈雷所说,因各地疫情防控政策不同,导致许多提前复工的货车司机出现下不了高速、进不了服务区的情况,这也使得陈雷虽然着急,却不敢提前复工。

“前几天,看到了国务院的通知,要求对货运车辆和司乘人员‘放开’,再加上我这条线上的同行复运后都比较正常,这才让我有了复工复运的想法。”陈雷说。

交流中记者了解到,受疫情影响,许多地方早已复工复产,但由于货运受阻,许多工厂出现原材料供应不足的问题,运费也出现了不同程度的提高。

在外界看来,此时复工的陈雷似乎是赶上了“好时候”,而记者却并没有从陈雷的话语中感受到喜悦。

“我主要是跑省内货运路线,在跨市通行受阻的情况下,只能选择走高速,上涨的运费仅仅是贴补了部分高速通行费。”

陈雷还告诉记者,尽管可以正常跨市通行,但每次通行都需要出示48小时以内的核酸检测报告,加之路上排队查验防疫证明的时间,原本一天可以完成的订单,现在最快也要一天半。

“按照以往的经验来看,如果按月算下来,怕是挣不了多少钱。”陈雷担忧地说。

跑得虽勤 挣得不多

交流中,车子已经驶入潍坊昌邑市区,此时油表显示的油量已经见底。

“油不经跑。”

说着,陈雷按照记忆中的路线,来到了距离目的地5公里以内的加油站,犹豫了一会,陈雷对加油员说:“加700块钱的吧。”

付款时,陈雷不经意间看了下手机上的时间,16:57。“比以前慢了整整一个小时。”陈雷说。

对于一个靠车赚钱的人而言,加满油和不加满油的区别仅仅是时间的不同,常年跑车的陈雷并非不懂,相反,仅从对时间的把握上便

可看出,陈雷已然把账算进了每一分钟。

与记者诧异的眼神相碰,陈雷露出了不好意思的笑容,他说:“昨天刚还了贷款,这一趟的运费还没给我结清,先跑下来再说吧。”

在外界看来明明是一个收入较高的行业,为何陈雷显得如此拮据?

“说出来你可能不信,现在我运货属于赔钱跑。”陈雷说。

记者表示不解。

为了解答记者的疑惑,陈雷在等待加油的过程中给记者算起了账。

“对于货运行业来说,只

有保证不空驶,才有可能赚钱,所以我都从淄博把货运到潍坊昌邑,然后再去就近的烟台莱州将另一批货运到淄博,这样只有潍坊昌邑到烟台莱州这段路是空驶的,一趟下来,就可以拿到约2600元的运费,一个月毛收入最多能到39000元。”

“这账是怎么算的?”记者再次表示不解。

“现在受疫情影响,每次出发前都要做核酸检测,所以现在跑一趟最少需要一天半时间,整月无休也才能跑15趟。”陈雷说。

算完了收入,陈雷就开始计算开支。

“你也看到了,现在油价这么贵,我跑完这一趟光油费就得约1200元,我这还是烧油少的,同样的车别人跑的油费大多在1300元到1400元之间。这样我一个月的油费开支就是约18000元。”

看来还剩不少,陈雷却又说:“加上每年的车辆损耗、维修、保险等费用,折算下来,一个月就得再拿出约6000元。”

“主要是车还贷着款,总价40万元左右,每个月贷款约15000元。”陈雷说,“倘若再加上生活成本,基本就剩不下钱了。”

无人接盘 进退两难

“哇!”加油结束的声音打破了沉默,似乎是为了缓解气氛,陈雷大手一挥,说道:“走吧,前面有一家朝天锅店,特别正宗,以前我每次来都会去解解馋,带你去尝尝。”

17:08,记者见到了陈雷口中的朝天锅店,店面不大,招子不小,唯一遗憾的是,歇业了。

尴尬之余,陈雷的情绪再次低落。

“没疫情的时候,每次跑到这儿都能吃上一口,如果(疫情)一直这么闹下去,这车跑起来可就没劲了。”陈雷叹了一口气,轻踩油门,缓慢起步,眼神却在后视镜里的

朝天锅店那里停留了许久。

17:20,车子停在了订单公司门口,陈雷与其他司机一道排队等待检查。熄火后,陈雷递给记者一个西红柿,说:“只能请你吃这个了。”

记者接过西红柿后,陈雷随手拿起一个馒头,就着一根蒜薹、一包榨菜,吃了起来。

“其实我也想过转行,前段时间把卖车信息挂到微信群和几个平台后,还有个叫李贵的人给我打过电话,想要买走我这辆车。”

陈雷口中的李贵也是淄博人,住处与陈雷相距不过60公里,地道农村人,年前刚考出A2驾驶证,此前一直做

铲车司机。

“对方应该是对这个行业进行了详细了解,给出的价格仅有20多万元,比以前低了近10万元。”

事后,在记者联系到李贵时,对方回忆说:“听说最近很多人都在卖车,价格很低,当时给陈雷打电话也是试探性问问,其实现在这种情况,我也不敢轻易‘进场’了。”

17:35,车子终于驶入了目的地。在卸货场,陈雷又遇到了同来此处的老友老张,记者也见到了本次随车采访中最难忘的一幕:两个相识十几年的朋友相隔十余米,默契地同时摇下半窗,互

相举起一支香烟,相视一笑,预祝平安与相互鼓励尽在其中。

在经历了15个小时的日夜兼程后,4月22日凌晨2点,陈雷也终于回到了家——淄川区罗村镇。

“如果有更精准的好政策出台,并且能在淄博以外的各个地市都得到落实,社会对货运行业及货车司机这个群体的认知或许会改变很多,我们跑起来也能轻松许多。”在与记者分别时,陈雷满怀期许的一番话,似乎道出了货车司机这一特殊群体眼下的心声。

大众日报淄博融媒体中心记者 姜涛 李振兴



在308国道临淄区皇城镇段排队等候检查的货车和司机。



扫描“鲁中晨报”APP二维码,查看更多视频内容