

升级装备重塑货车司机职业认同感系列报道之一

『90后』『00后』司机占比不到一成

# 吸引青年司机 重拾行业信心

本报记者 韩光胤

“道路运输行业蓬勃发展的同时，带动了运输车辆销量的快速增长。2020年，重卡销量超过162万辆，同比增长37.9%。与道路运输行业快速发展不相匹配的却是“司机荒”问题频发，“90后”“00后”青年货车司机占比不到一成。本报推出《升级装备重塑货车司机职业认同感》系列报道，关注货车司机生存现状，探讨能否通过运输装备创新升级重塑货车司机职业认同感。敬请关注。”

在路遥所著的《平凡的世界》一书里，有这样一句话描述货车司机：方向盘一转，给个县长安也不换。曾几何时，货车司机走南闯北，收入不菲，过着令人羡慕的生活。时至今日，收入不稳定、职业病频发、社会地位下降……这些问题既困扰着货车司机，也制约着道路运输行业转型升级。

“今年春节期间快递业务量暴增，企业到处挖司机。去年12月，我们储备了15名司机，后来被挖走了7个人。最后，我们只能用3倍工资临时补充司机，光成本就多出好几万元。”陕西盛唐供应链管理有限公司总经理管志勇告诉记者，通常情况下司机缺口大约是10%，今年春节期间，司机缺口达到了30%。

全国人大代表、湖南佳惠百货有限公司董事长李小红告诉记者，在电商促销季，不少物流企业因找不到司机痛失大笔订单。司机紧缺，迫使不少物流企业在人员配备

上“勒紧裤腰带”。长途货车通常会配备两名司机，但在严重缺少司机的情况下，很多物流企业只能让一名司机“孤军奋战”。

## 货车司机老龄化问题严重



长途运输工况复杂，货车司机需要频繁踩离合、换挡，劳动强度较大。 本报记者 韩光胤 摄

上“勒紧裤腰带”。长途货车通常会配备两名司机，但在严重缺少司机的情况下，很多物流企业只能让一名司机“孤军奋战”。

在货车司机的眼中，他们的生存状况显得愈发艰难。48岁的山东个体货车司机王师傅面临着艰难的选择，春节假期过后，运价快

速回落，刨除油费、高速公路通行费等成本，一趟运输只赚七八百元，“以前行情好的时候，我一趟活下来差不多能赚3000元。”

运价低迷导致了很多青年司机不愿进入货运行业。陕西个体货车司机赵师傅坦言：“现在，年轻人的就业机会太多了，厨师、导游，送快递、外卖……能常回家，赚钱也不少。”山东个体货车司机赵师傅告诉记者：“在路上，我们还面临着各种风险，不少司机都被偷过油，丢过货。这些年，我有不少朋友都转行去跑客车，还有人去送快递和外卖。”

“我国个体货车司机占比达到70%，70%货车司机每天工作时间超过10个小时，40%货车司机每天工作时间超过12个小时。”中国物流与采购联合会副秘书长郭肇明告诉记者，目前，我国货运行业从业人数大约1800万人，年龄普遍超过40岁，“90后”“00后”货车司机占比不到一成。未来5至10年，货车司机老龄化问题将更加严重。

## 重塑货车司机职业认同感

状况尤为重要。

2018年以来，交通运输部、公安部、中华全国总工会连续举办最美货车司机推选宣传活动，旨在发掘宣传货车司机先进人物，形成全社会关爱货车司机的良好氛围。今年，三部门着重挖掘“90后”“00后”年轻货车司机先进事迹，努力提升货车司机的职业认同感。同时，交通运输部等部门在江苏、浙江、云南开展道路运输重点领域，研究货车司机参加工伤保险制度，让货车司机也能享受社会兜底政策的红利。”郭肇明认为，建立货车司机职业能力等级认证标准，提升道路运输企业判断司机驾驶水平的能力，对于改善货车司机生存

车驾驶证申请条件，申请牵引车驾驶证的年龄下限由24周岁降低至22周岁；缩短增驾时间，司机在相应记分周期无满分记录，申请大型客车驾驶证由取得大型货车驾驶证至少5年缩短至3年，申请牵引车和中型客车驾驶证时间由取得大型货车驾驶证至少3年缩短至2年，加大吸引青年进入货运行业。

安全、高效、成本是道路运输行业稳定发展的关键问题。郭肇明认为，运输装备持续创新升级对于降低青年司机的入门门槛同样重要。当前，道路运输行业正在加速向智能化、规模化和集约化发展，推广自动挡重卡可以降低司机劳动强度和用车成本。

福田汽车集团品牌副总裁、福田戴姆勒汽车品牌总监李健告诉记者，安全、舒适的自动挡重卡受到“90后”“00后”青年货车司机的青睐，目前市场份额已从2019年的0.67%增长到2020年的3%。随着国VI排放标准及燃料限值标准实施，自动挡重卡普及将进一步加快。

“自动挡重卡解放了司机的左脚和右手，大幅降低劳动强度。根据不同工况，自动挡重卡还能够精确判断最佳换挡时机，就像有个老司机在帮你开车，降低车辆能耗，提高换挡效率。未来，我们将进一步丰富自动挡车型，为用户提供多元化的选择，吸引更多青年司机入行。”李健说。



安全、舒适的自动挡重卡更受“90后”“00后”货车司机青睐。 唐睿 供图

### 观点

## 专用校车推广尚需加把力

学生的上下学出行安全牵动着每位家长的心。近期多家新闻媒体曝光了广西、内蒙古、贵州等地城郊和农村学校的“黑校车”现象，一辆7座车里居然塞了25个孩子，令人震惊且揪心。

专用校车是筑起孩童上学的第一道安全屏障。今年全国两会，全国政协委员、江苏省作家协会名誉主席范小青建议，在经济发展、实力提升的前提下，从国家层面全面推广校车的使用，有条件的地区可以先行试点，保障孩子上下学。

放眼全国，适龄中小學生超过1.8亿人，专用校车实际需求保守估计也要超过100万辆，然而现实是，全国专用校车保有量不足20万辆。一些地方使用退役中巴、面包车“冒充”校车屡见不鲜，存在极大的安全隐患。

巨大的需求缺口是生产端校车产品不够好还是产能不够？都不是。国内第一辆专用校车早在



专用校车有望在全国范围内推广普及。 本报资料片

2008年就已面世，经过十余年发展和换代升级，产品硬件、软件配置并不逊色于国外校车产品，产能在我国这样的汽车制造业大国更加不是问题。然而，专用校车在全国范围的推广普及仍然不尽如人意，甚至成为业内周知的“老大难”问题。说到底，不是我国的专用校车

不够用，而是用得不够。

专用校车推广缺乏政策的持续支持和引导。当前规范校车行业发展的《校车安全管理条例》《专用校车安全技术条件》两项重要政策法规发布已近9年，面对市场环境出现的新变化、新挑战已无法适应，特别是缺乏对专用校车购置

与运营的细化补贴政策及标准。

专用校车用户端面临运营难、用不起。专用校车购置成本不低且运营成本高昂，其专用属性又使得车辆使用率低。如果没有政府扶持和补贴很难维持，部分运营者甚至陷入难以维系的境地。

多重因素叠加导致专用校车愈加冷清。近3年，国内专用校车市场的年采购量平均不到1.2万辆，特别是2020年，受新冠肺炎疫情的叠加影响，专用校车销量出现断崖式下跌，仅为8000余辆。

从2012年至2015年平均2.5万辆的年销量高峰，到2020年销量跌下万辆，这对刚性需求缺口巨大的校车市场是一个重大预警信号，相关主管部门更应该有所警惕。

一是各地政府推广校车要疏堵结合、因地制宜。今年年初，教育部发布通知，要求各地明确退出期限，彻底淘汰在用的非专用校车。需要指出的是，各地政府部门不能指望单纯发个文件、贴一封信

知信就能彻底改变现状，应由政府牵头推进，多部门齐心协力合作解决。在进一步加大监管力度的同时，高度重视基层实际需求，提出疏堵结合、因地制宜的解决方案，推动当地探索成熟的校车运营模式，让广大学校多用、用好专用校车。

二是给予专用校车一定优惠政策，如免征车辆购置税、发放运营补贴等。校车具备公益属性，在这一市场，完全不必谈“补”色变。只有切实为运营者减轻负担，调动专业校车购置和运营者的积极性，增强专业校车运营者的“造血”能力，才能让“黑校车”彻底丧失市场基础。给予一定补贴及优惠政策，未尝不可。

要重申的是，孩子们安全上下学是刚性、必需的需求，必须予以充分满足。只有从政府、社会层面提升对专用校车的重视程度，让专用校车“开得通、留得住、运营好”，才能让更多学生享受其带来的安全和便利。 王慧欣

### 动态

## 百辆上汽红岩牵引车 交付山西朔州

本报讯 日前，百辆上汽红岩杰狮M500牵引车交付山西朔州用户，将用于当地煤炭短途运输。为更好适应当地路况，上汽红岩对杰狮M500牵引车进行了全方位升级，车辆综合油耗降低了8%—13%。

在动力方面，上汽红岩杰狮M500牵引车采用430马力发动机，经济转速区间更大，发动机转速在1000—1250转时达到最佳，车辆动力性和节油性都得到较大提升。

在安全方面，车辆采用上汽红岩独有的驾驶室后移专利技术，驾驶室采用框架式结构，整体冲压成型，钢板最厚处达1.5毫米。车辆发生碰撞时，驾驶室可整体后移500毫米，有效减少冲击，最大限度保障驾乘人员安全。同时，车辆采用三段式铁保险杠，进一步提升车辆安全性。（李娜）

## 中国重汽 开展轻卡用户关怀行动

本报讯 日前，中国重汽在山东省临沂市开展轻卡用户关怀行动，中国重汽向用户推荐多款优秀产品，普及春季用车注意事项，提供车辆保养优惠政策。

在活动现场，豪沃轻卡无忧版和豪沃轻卡小金牛系列产品受到用户的关注。豪沃轻卡无忧版集承载力、舒适性、经济性于一体，车辆配备舒适度高的统帅系列驾驶室，搭载潍柴WP2.3Q发动机和6挡铝合金变速箱，可以满足城市商超配送等领域的用车需求。车辆配备铝合金储气筒、铝合金轮毂、铝合金油箱和7.0规格的轮胎，实现车辆科学化减重。

除了豪沃轻卡无忧版，中国重汽还推出豪沃轻卡小金牛系列产品，车辆采用了一体式的油箱尿素箱，可翻折前面罩的轻卡设计，可以更好地满足快递等轻抛类货物运输的需求。（周超）

## 吉利商用车与传化智联 成立合资公司

本报讯 日前，吉利商用车和传化智联成立合资公司，双方将围绕汽车物流供应链和新能源运力平台两个方面展开合作。今年1月，吉利控股集团与传化集团签署全面战略合作协议，此次合作是双方启动七大领域战略合作的第一步。

围绕汽车物流供应链，双方将结合传化智联端到端的物流网络，利用吉利商用车的运营能力，为用户提供整车和零部件物流的综合服务方案，打造汽车物流供应链平台。

此外，双方将共建新能源运力平台合资公司，利用吉利控股集团在光伏发电、梯次储能领域的技术资源及管理经验，借助传化智联超1100万平方米的公路港城市物流中心资源，开展光、储、充、换四位一体的园区综合能源管理服务。（王雅楠）

## 玉柴多款发动机 通过非道路国IV型式认证

本报讯（特约记者 黄黎黎）日前，玉柴非道路主力机型YCA05-T48、YCA05-T40、YCA08-T40通过中国汽车技术研究中心、国家机动车质量监督检验中心（重庆）非道路国IV排放型式核准认证，成为国内唯一一家同时通过非道路国IV SCR和EGR双路线型式认证的发动机厂家。

据了解，2020年12月，生态环境部正式发布非道路国IV法规，玉柴启动非道路国IV排放公告的申报工作，严格按照环保部门的认证细则要求，完成了YCA05（EGR路线）、YCA05（SCR路线）、YCA08（SCR路线）认证。在生态环境部全程全方位视频监控下，玉柴3款非道路发动机顺利完成稳态及瞬态排放循环、非标准排放循环验证以及NCD和PCD验证，选择最严格的100个小时连续再生验证，最终达标56—560千瓦功率阶段最严格的排放限值要求，获得型式认证报告证书。

## 第二届世界内燃机大会 4月济南举办

本报讯 第二届世界内燃机大会将于今年4月21日在山东省济南市举办。围绕“碳达峰、碳中和”目标，参会嘉宾将进行思维碰撞，分享内燃机领域最新研究成果。

据了解，此次会议以“绿色、高效、智能、可靠”为主题，设置内燃机可靠性技术、高效清洁燃烧、后处理技术、燃料与润滑油、控制与测试、大功率发动机、燃料电池发动机、甲醇燃料等专题交流会，将集中展示行业最新技术成果、获奖产品、优质新产品整机和零部件以及研发制造装备，促进全产业链协同创新、共同发展。

中国工程院院士、中国内燃机学会理事长金东寒表示，会议将为全球内燃机行业创建一个交流平台，进一步促进技术创新、商业模式创新和行业密切合作。（周晨）