

原标题：一驾难求 客运司机短缺之困有多难

近期，公安部召开新闻发布会，推行12项公安交管优化营商环境新措施。记者注意到，“优化大中型客货车驾驶证申领条件”这一项，不仅放宽了驾驶员的年龄限制（大客驾驶证申领下限由26周岁降至22周岁，大中型客车驾驶证申领上限由50周岁调至60周岁），还缩短了增驾时间间隔要求（大客驾驶证增驾年限由5年缩短至3年，中型客车驾驶证增驾年限由3年缩短至2年），这标志着驾驶员的证照增驾将更加便捷、高效。

对此，有不少客运司机表示，限制门槛的降低，虽然有利于更多运输从业者进入客运领域，但目前“一驾难求”的问题依然突出，同时客运行业还面临驾驶员年龄偏大的困境。想要彻底解决客运司机尤其是公交车司机短缺的难题，还需要出台更有针对性的政策。

门槛高 压力大 客运司机日益紧俏

目前，全国范围内普遍存在客运司机紧缺的情况，造成“青黄不接”的原因有多方面。其一在于客运行业劳动强度大、工资待遇相对较低，对新进人群的吸引力不足。

“我开了7年公交车，每天早上6点左右到公司，晚上至少要9点才能下班，平时加班加点也是常事。”高强度的工作节奏，以及相对较差的从业环境，让公交车司机王师傅越来越吃不消，“有时遇到棘手的乘客，更是要疲于应付，还会给公共交通系统带来安全隐患和风险。”

“公共交通在人们的绿色出行中扮演着重要角色，尤其随着低碳理念的不断深入，我国对公共交通领域的投入不断加大，公交车配备数量日益增多。不过，近年来，公交车司机难招难留的问题愈发凸显，导致一些地区的公交企业只能采取增加单班车数、鼓励司机加班加点、不休息的权宜之计。”辽宁省铁岭市公共汽车公司相关负责人李先生表示，年轻人大多不愿应聘专职的驾驶岗位，所以公交车司机的补充和更新就会出现出问题，这也间接给原有的司机造成更大压力。

“我们公司的驾驶员普遍为‘60后’、‘70后’群体，‘80后’、‘90后’的年轻人几乎没有，年龄断层已经出现。”王师傅介绍说，他所就职的公交公司经常在网上发布司机招聘信息，但应聘者寥寥，这种情况在其他公交、客运公司中也十分常见。在他看来，随着就业选择越来越多，专职司机已不再“吃香”。尤其在薪资方面，近年来公交车司机的工资虽然有所提升，但与其他行业相比，薪资优势不再明显，而且现在的公交车司机不仅要承担本职工作，还要承担售票、保洁等多重工作。

记者采访了解到，客运司机培养周期长、难度大，是导致客运行业招工形势愈发严峻的第二个重要原因。从多个省市公共交通公司近期发布的招聘信息来看，客运司机可享受国家规定的五险一金、带薪年假以及优厚的薪资待遇和奖金激励。不过，由于公共交通安全事故频发，加之相关部门对于车辆管控趋严，致使客运司机入行的门槛不断提高。

“大中型客运司机必须持有A1/A3驾驶证和从业资格证才可上岗。较高的门槛，致使不少‘80后’、‘90后’对客运司机这个职业望而却步。”上述负责人李先生指出，大中型客车驾驶证获取门槛高、难度大，需要花费大量的精力和费用，此后还需参加培训才能办理从业资格证。可以说，想要上岗必须要“过五关斩六将”。

### 安全防线不能破 优化从业环境是关键

近年来，司机流失在一定程度上制约了客运行业的发展。而公安部此次推行的优化新举措，降低了驾驶员的增驾难度，放宽了准入门槛。不过，也有不少乘客担心，客运行业本就乱象丛生，放宽准入门槛是否会导致从业人员能力水平降低，进而影响行业的有序发展。

“售票员服务不佳，司机疲劳驾驶、违规接客等问题，给乘客带来很不好的乘车体验。”市民陈先生表示，公交车被冠以“路霸”的帽子并非空穴来风。多数地区的公交车司机存在不良驾驶行为，比如车辆强行变道、加塞等，不仅破坏道路通行秩序，还存在比较大的安全隐患。再者，迫于工作、生活压力，公交车司机的心理健康状况也容易出现問題，从而导致悲剧的发生。另外，除了在城市公交以及长途运输场景中存在各类乱象之外，在农村、乡镇地区也时常发生客车司机拒载、服务态度恶劣等问题。

有业内专家直言，客运司机肩负重大的行车安全责任，因此对于驾照的考取标准以及司机的素质要求不能降低。

“解决客运司机短缺最直接有效的方式就是提高待遇，同时建立有效的工资增长机制，使其收入与工作强度相匹配；其次是要加强培训，进一步提高客运司机的从业素质，消除公众对司机群体的‘误解’，提升其社会认同感和从业幸福感；第三是鼓励企业自行培养人才，提高其归属感，减少人员流动；最后则是需要相关部门增设中大型客车驾驶员资格考试批次，以保障符合资质的准驾驶员尽快合法上岗。”上述行业专家说道。

“在强化客运司机队伍后备力量培养，解决司机短缺难题的同时，客运行业还要在服务上寻求突破，比如提升车辆的舒适度、线路的合理性以及客运从业人员的服务水平。”北京祥龙阿尔萨客运有限公司总经理王波说道。

## 夕阳产业想要重焕新生需提高行业吸引力

“传统客运市场不断萎缩，客运行业被称为是‘夕阳产业’，这也是导致从业者不愿进入该行业的重要原因。”王波指出。

“客运司机曾是个抢手职业，薪资高、工作稳定且有保障。但现在行业不景气，给从业者带来了很大的生存压力。”50岁的王师傅从事公路客运已有20余年，在他刚进入客运行业时，高铁网络还没有铺开，公路客运仍是人们的主要出行方式。在行业稳步发展的带动下，大批从业者进入客运行业。“那时跑公路客运，乘客多、票价高，司机的收入普遍比较可观。不过，随着高铁网络密度不断加大、民航走向大众化，客运行业受到了极大冲击，客流量不断缩水，客运司机的收入也直线下降，曾经人人羡慕的职业，如今已沦为底层工作，无人问津。”王师傅告诉记者，“前两年，亲戚家的孩子大学毕业后，想跟着我跑客运，我毅然决然地拒绝了。不是因为我自己自私，而是不想让他尝到这份苦和心酸。”

与王师傅一样，赵永年也是名客运“老兵”，从业20年，饱尝客运行业带给他的喜悦与心酸。“过去，客运行业确实是个朝阳产业，尤其是乡镇班车非常火爆，那时我是真的赚到了钱。不过，现在这个行业已风光不再，私家车越来越普及，出行方式也越来越多样化，挤占了客运市场不少份额。”由于生意迟迟没有起色，赵永年已把客车转手卖给了朋友，改行做起了滴滴司机。对于客运行业难招人的问题，赵永年也表示理解。“现在的年轻人都想往热门的行业里‘钻’，像是互联网、电子竞技等领域，谁还会想做客运司机，又累又苦，还不太体面，这是现实问题。”赵永年坦言。

由此看来，想要解决‘一驾难求’之困，除了优化从业环境，全面提升行业吸引力也是重中之重。

“公路客运行业想要重塑行业吸引力，必须要推进行业转型升级，激发运输市场活力。”中国公路学会客车分会高级技术顾问裴志浩表示，公路客运转型升级需要多方协作。一方面，相比私家车，长途客运、旅游客运、城乡客运、乡村客运等公共交通出行方式更绿色、更环保、更节能，还可以减少道路拥堵，国家政策层面应该有所倾斜。另一方面，传统客运企业需要根据市场变化，及时做出调整。“相较于高铁、民航，公路客运的灵活性更高，客运企业可以积极探索‘客运+旅游’、定制客运、网约客运等经营模式，以契合客运市场新环境，满足乘客个性化出行需求。与此同时，客运企业应尽量下沉线路，将服务触角延伸到铁路、航空触及不到的区域。”在裴志浩看来，只有通过不断的转型、调整，才能给行业注入新的活力，吸引年轻人加入客运大军。

在转型升级的同时，企业还要倾听一线从业人员的声音，切实关注从业人员的生存

状态。只有这样，才能形成良好的业态循环，从根本上解决客运司机短缺的难题。

来源：中国汽车报网