

# 如何让汽车业人才不再“喊渴”

中青报·中青网记者 程鸿鹤

“刚入职的时候，在校园里学的公式真的要应用起来，脑子里是一片空白。”回想起2014年刚刚走上工作岗位的那个秋天，中国第一汽车集团有限公司（以下简称“中国一汽”）研发总院动力总成所工程师黄平慧一直觉得很幸运。

彼时，作为一名热能与动力工程专业的毕业生，黄平慧一头扎进了发动机的研发中。但是，发动机研发知识如烟海，技术攻关十分困难。“理论与实际脱钩”是她在工作中遇到的最大难题。

出乎黄平慧意料的是，刚入职，部门就根据她的“人才画像”，为她匹配了一位专业的“师傅”，并与她签订了“师徒契约”。在随后的工作中，从工作方式、工作思维再到前瞻眼光，师徒一起工作、共同成长。

“对于发动机研发来说，如果没有师傅手把手教你怎么干，可能三四年都摸不到门道。而经过1年多的摸索与实践，我就渐渐入了门。”黄平慧说，“通过新型的‘师带徒’模式，我就像一棵小树苗，扎根在自主研发事业的沃土，汲取着养分，一点一点地成长。”

如果说高校是汽车人才的蓄水池，企业就是助推人才成长的加速器。有业内人士认为，对于汽车行业来说，人才的培养和传承的重要性不言而喻。一方面，在汽车行业，实际经验与理论基础缺一不可，人才往往“越老越吃香”；另一方面，随着行业向“智能化、电动化、共享化、网联化”转型，企业对新兴人才“喊渴”或成为行业常态。

如何建立人才培养体系，加强青年人才的培养，加速人才梯队的建设，成为每一家汽车企业的“必答题”。

## 新型“师带徒”模式为青年科研人才架桥铺路

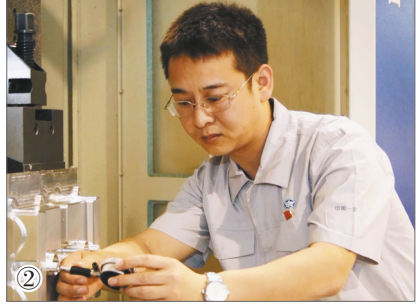
俗话说，“师傅领进门，修行在个人”。但对于研发领域来说，共享传承、无私奉献的研发文化至关重要。

黄平慧告诉记者，在一汽研发总院，以“师带徒”为主要载体的传、帮、带活动一直是传统。

“狭义的‘师带徒’就是工作后，公司为每个新员工指定了一名老师，传授工作方法和工作流程。但其在研发体系，每一代前辈都是我们的师父，在工作中和问题解决中，他们都在传授着知识和经验。”黄平慧说。

在她看来，一方面，通过师父们的帮助，她得以在研发上“快速入门”。同时，行业前辈多年的从业经验更为她的工作思维和方式提供了新思路。

2019年初，在电动增压器开发过程中，项目卡在了布置方案的确定上。借助1.5L的项目经验，黄平慧对每一个布置位置的优缺点和潜在风险进行了计算分析。



① 杨永修(左)向3名徒弟传授工作经验。他常说，自己有义务和责任把学到的东西继续传递下去。

② 王智透露，如今，他所在的数控班组已经获得各类奖项100多个。2019年，数控班组还获得了“长春工人先锋号 全国青年文明号”等荣誉。

③ 在黄平慧眼中，新型“师带徒”模式不仅让她得到了技术指导、项目历练，更营造了认真钻研、共享传承、无私奉献的研发文化。

但是经过3个月排雷式的深入研究后，她推荐的方案与外方专家的经验认知截然不同。

“由于计算得不够详细，我对自己的计算结果比较自信。所以，我牵头电控、试验专业，首次在台架上完成了电动增压器的摸底试验。”黄平慧透露，试验证明，该方案可以更有效避免喘振超速问题，使得动力瞬态响应时间由3s降为0.3s，为加强产品加速的“推背感”提供了关键动力支撑。

在黄平慧看来，这样自信与坚持正是来自于师傅传授给她们的“究根源”的工作思维。

“在进行一些性能优化或者设计的时候，可能有些方案在优化的过程中因为试验结果不好，就被我们排除了，但我师父会要求我分析每一个失败方案的原因及原理。”黄平慧透露，起初，她认为这是无用功，时间久了才体会到其中的要义。

“失败的方案中往往会有大量设计上

的坑，不梳理清楚，不研究明白，下次设计也许还会遇到。而且在每次整理分析的过程中，我也对专业知识有了更深的理解。”黄平慧表示。

值得一提的是，除了“师带徒”的模式，一汽研发总院还构建了“旗才”培育体系，开展全员“赋能工程”，注重专业技术领军人才培养及工匠集群的育成，为青年汽车人的成长“架桥铺路”。

入职6年，黄平慧在跟着师父分析数据、做仿真计算的菜鸟逐渐成长为一汽GB平台发动机的性能负责人。“未来，我会将这份传承延续下去，帮助更多的青年工程师脱颖而出。”

## 心怀工匠精神，到哪里都是课堂

在一汽研发总院试制所的厂房里，有一个200多平方米的空间。每周都有20多位青年员工准时来到这里，参加数控铣削

床，感觉无从下手。”杨永修说。从2012年开始，杨永修拜师一汽研发总院试制所机加中心数控班班长、高级技师王智，并在随后的几年得到了他的一对一指导。

杨永修还记得，2018年，他报名参加了中国技能大赛——第六届全国职工职业技能大赛。在赛前准备中，王智提前一个月就带着他开始集训。

“每天早上6点，我和师傅就出发前往训练场地，一直训练到晚上10点。师傅帮助我一个一个排除技术难点，提升加工速度。”杨永修说。

在这届比赛上，杨永修在全国数控加工操作决赛中个人总分第五名，同时被人力资源和社会保障部授予“全国技术能手”荣誉称号。在杨永修看来，他的成长与师傅的一路帮助和陪伴息息相关。

“看到杨永修获奖，我比自己获奖更高兴。他有了一定成绩，能够发展得更好，这就是我作为师傅最大的心愿。”王智如是说。

如今，杨永修已经成长为研发总院数控加工团队的中流砥柱。尝到了“师带徒”模式的甜头，他决心要将这种人才培养的模式发扬开来。

在工作中，杨永修带领了3名徒弟，现都已具备熟练操作五轴数控机、调试复杂零件加工的能力。

同时，杨永修还培训了车间普铣机加操作工人10多人，传授给他们从数控机床的认知到编程的技能。同时他还在一汽铸造和齿轴中心交流、培训一线工人近百人，并分享大赛经验。

当前，新一轮科技革命、产业变革与经济社会转型发展形成历史交汇，人才的重要性不言而喻。已经有越来越多的人注意到，要培养支撑引领经济社会发展需要的高素质专门人才，“政府搭台、企业支持、高校对接、共建共享”缺一不可。

根据英国最新发布《2020年人才趋势报告》——改变人才吸引和保留的四大趋势》报告，随着21世纪进入新的10年，人们对于企业应如何对员工负责，已经提出了越来越高的要求。

例如，95后工作者更加重视培训，他们中36%的人将此作为考虑新工作的首要因素。对于企业来说，有责任帮助年龄多元的团队做最好的自己，不断为促进合作和知识交流创造条件。

这两天，杨永修再一次投入到了集训状态中。与2018年自己参赛不同，这一次，杨永修是要为他的两名徒弟备战一汽集团技能比赛“保驾护航”。

就像当初获得指导时一样，在培训中，杨永修仿佛看到了多年前的自己。

“现在在车间里，年轻人越来越多，70%以上都是90后。如今，我也出师了，我有义务和责任把我所知道的传授给他们，将这份知识传承下去。”杨永修说，只要心怀工匠精神，哪里都可以是学习本领的课堂。

“在学校里实践时，操作处理的都是小件儿。一下子见到汽车生产线上的机

## 中汽协：车市仍存不确定性 全年降幅或缩窄至10%

中青报·中青网记者 程鸿鹤

“今年6月，我国经济运行总体复苏态势持续向好，制造业供需两端持续回暖，消费市场继续改善，重大基建项目加快开工。伴随各地促进汽车消费政策的持续带动，市场表现总体好于预期。汽车产销延续了回暖势头，保持了较好的发展态势。”中国汽车工业协会副秘书长陈士华如是说。

近日，中国汽车工业协会2020年7月信息发布会在京召开。中国汽车工业协会公布的数据显示，2020年6月，汽车产销延续了回暖势头，当月产销量环比和同比保持增长，其中商用车同比增速更为明显。

具体来看，6月，汽车产销分别达到232.5万辆和230.0万辆，环比增长6.3%和4.8%，同比增长22.5%和11.6%。

今年1-6月，汽车产销分别达到1011.2万辆和1025.7万辆，同比下降16.8%和16.9%，降幅与1-5月相比，分别收窄7.3%和5.7%。值得一提的是，6月汽车产销量刷新了历史上6月的产销历史新高。

不久前发布的《2020上半年汽车市场与用户洞察报告》（以下简称“报告”）表明，停工停产、线下消费场景缺失是今年上半年汽车销量下行的主要原因，这也导致汽车行业洗牌将进一步加剧。

报告显示，今年上半年，全球超过100家品牌车企停工，超3000家零部件企业停产，国内复工后，客流恢复率不超七成。整体汽车制造业的营收和利润因局加剧，各品牌也陆续下调业绩目标。

在寒冬之下，头部车企更具抗压优势。报告指出，TOP3品牌乘用车销量同比增长趋势，超过狭义乘用车销量增长趋势8%，而且这样差距还将继续拉大。

尽管国内汽车市场总体企稳，但新能源汽车的产销情况持续低迷。上半年，新能源汽车销售39.3万辆，同比下降37.4%。尽管从4月开始，新能源汽车产销呈现恢复性增长态势，但总体看产销仍处在较低水平。

据中国汽车工业协会副总工程师许海东分析，新能源汽车补贴调整以及疫情是新能源汽车销量下降的重要原因。

“由于去年补贴下滑力度较大，即便新能源汽车补贴政策延续两年，厂家仍然处于亏损状态，所以厂家要在战略上进行相应调整。由于受到疫情影响，公众出行偏好从公共车型转向私人出行，出租车网约车更换新车受到一定影响，进而降低了新能源汽车市场的需求量。”许海东如是说。

全国乘用车联合会秘书长崔东树认为，疫情期间，各地取消了限行措施，这使得新能源汽车暂时丧失了路权优势。同时，一些限购城市释放了部分针对传统燃油车的新增指标，这也是导致新能源汽车销量下滑的因素之一。

“同时，目前续航里程不足问题逐步解决，但安全性能低等行业痛点未得到有效解决。此外，基础设施不完善也是新能源汽车发展的困扰。”崔东树表示。

事实上，在汽车市场发展大效应加剧的当下，自主品牌的发展备受关注。1-6月，中国品牌乘用车共销售285.4万辆，同比下降29.0%，占乘用车销售总量的36.3%，比上年同期下降3.4个百分点。

值得一提的是，虽然中国品牌乘用车市场份额下降，但也有部分品牌逆势上扬。

“如红旗、长安等，他们的部分车型销量增长明显，品牌整体销量增速也优于市场平均水平。特别是红旗品牌，增长势头非常明显。”陈士华透露，据中汽协统计，1-6月，红旗品牌累计销量超过7万辆，同比增长超过110%。“相信在这些企业的带领下，中国品牌向上发展一定会取得成功。”

许海东预计，如果下半年国内及海外疫情得到有效控制，预计汽车市场将会继续呈现稳定发展，预计全年汽车销量降幅在10%左右；但如果海外疫情继续蔓延，且仍未得到有效控制，全年销量降幅可能在20%。“总体而言，中汽协对于下半年汽车市场保持相对乐观。”

“从行业发展态势看，国际疫情的不确定性依然存在，海外市场需求还未恢复，出口依赖型企业仍未摆脱困境，这将影响一部分消费需求；同时，在各地促进消费政策陆续到期以后，市场需求可能会因透支而有所下降。因此行业企业还应重点关注国内市场的变化，及时调整好生产、销售节奏。”陈士华表示。

# 出行行业热度不减 哪些岗位最受青年青睐

程鸿鹤

最近，随着一场场云毕业典礼的举办，就业成了不少高校学子最为关注的话题。出行行业的相关岗位一直是吸纳就业的大户。相关专业的学子更青睐哪些岗位？对于未来发展，他们又有什么期待和规划？

## 兼容并包 汽车设计也能更有未来感

大连理工大学车辆工程专业 赵志伟

从2018年至今，整个汽车行业一直处于“寒冬期”，传统汽车行业更是形势严峻，但是新能源汽车、智能网联、自动驾驶以及共享出行等领域仍然热度不减，需要大批人才来支持汽车行业的转型。强强联合、互利共赢、优胜劣汰和科技变革将是未来汽车行业发展的关键词。

因此，车辆工程专业大学生在学好专业课的同时，应该多吸收人工智能和计算机相关领域的知识来适应汽车行业的转型。作为一名车辆工程专业的学生，我最想从事汽车设计类工作，既能发挥自己的专业优势，也能实现自己的汽车梦。我希望能在相关领域有所建树，有朝一日将自己的研究成果用于现代车辆上。

## 挖掘新能源汽车发展的“富矿”

鲁东大学车辆工程专业 范士琪

随着技术的日趋成熟和绿色发展理念的推进，中国的新能源汽车产业已经进入快速增长期。现阶段研发安全性能高、能耗小、污染低及零排放新能源汽车，已是节能与环保研究的热点和方向，是高新技术应用的重要领域，是汽车工业可持续发展战略的重要组成部分。

为了顺应汽车行业的发展，车辆工程

专业加强了对新能源方向人才的培养，尤其对课程体系和实践操作要求越来越高。课程方面增加了电动汽车设计、汽车试验学、新能源发动机、动力电池技术及应用的新能源汽车控制技术等有关新能源技术的专业课程，实践操作方面搭建了新能源汽车实践教学平台，以进一步培养学生的创新能力。

本科期间，导师的研究方向是新能源汽车，所以课余时间，我跟随导师对这一方向进行了探讨学习，在实践中培养起自己浓厚的兴趣，进一步拓展了有关新能源汽车的知识。学习中，我深刻认识到新能源汽车所蕴含的巨大潜能，同时能源动力储能续航、产热安全以及成本把控等方面面临的问题，是机遇也是挑战。

因此，我希望进入车企后从事新能源汽车能源动力系统设计研发的工作，在浓厚的兴趣及原有的能源动力认知基础上不断钻研，开拓创新。国家政策给了新能源汽车强大的支持，我也希望能为国家新能源汽车行业尽自己的绵薄之力。在这样一个电子信息时代，新能源汽车将与锂电新能源和智能网联技术融合，迈向更高质量发展的汽车新时代。

## 短期降温不可怕 车辆工程专业仍是就业“香饽饽”

大连理工大学车辆工程专业 李鹏飞

本科期间，我们车辆工程专业需要掌握车辆相关的各类知识，涉及面很广，包括车身设计、发动机原理、人机工程、工程热力学、工程材料等内容，对车辆底盘、车身、发动机、电器设备等汽车各个方面均有所学习。

车辆工程学科的小伙伴们掌握了大量相关的学科知识，对汽车设计生产的整个过程都有所了解，但是很容易陷入通而不精的窘境，往往需要额外掌握更多的编程和设计能力，才能在汽车行业中获得更好发展。

就我个人观察而言，目前，车辆工程专业的毕业生就业倾向于一汽、长安等大型主机厂从事设计或制造工作，其他跨国公司或造车新势力也是诱人的选择。虽然汽车行业近年来有所降温，但是在新能源

和智能车的风口下，车辆工程学生还是有很好的发展前景。

## 在逆境中为向上积攒力量

长安大学车辆工程专业 刘佳慧

面对“就业”，同学们大致上有两种选择，一是进入企业工作，二是继续求学。作为2020届毕业生中的一员，我希望自己能够学习到更多的专业知识和技能，因此选择了继续深造，未来我希望自己能够成为一名高校教师，继续从事专业研究。

在我看来，作为汽车专业的学子，在学校要做好自己的本职工作，学好专业课，深入研究自己的科研方向，以论文、专利等科研成果为主要表现形式，即做好本职工作。

同时，在汽车产业变革的时代，复合型人才已成为产业所需，因此在校期间，应学会利用身边资源，多参与、多学习专业课之外的本领，即努力做到全方位发展。

海)有限公司的相关负责人表示，在展馆内，专业人员会进行定期消毒、安全巡视、人流疏导、馆内峰值限流等多重举措保障展览环境的安全性。她提醒说，大家在观展过程中须全程戴好口罩、保持1米的距离。

据介绍，为了让观众感受全新“智慧车展”，本届车展首次搭建“线上展会”平台，让广大市民体验足不出户即可“云”逛车展。

“通过线上内容集中展示，智能算法将观众与汽车购买需求、爱好等进行精准匹配，帮助观众优选心仪的品牌及车型，实现线上线下消费场景互联互通。”上述人士表示，希望2020成都国际车展不仅是一届“安心”车展，也是一届“智慧”车展、“带货”车展。

# 2020 成都国际车展定档7月24日

本报讯（中青报·中青网记者许亚杰）记者从展会主办方获悉，第二十三届成都国际车展展览会（以下简称“成都国际车展”）将于7月24日-8月2日在中国西部国际博览城举行，届时将吸引120多个国内外知名汽车品牌参展，参展车辆超过1500辆，展出规模达16万平方米。

主办方相关负责人表示，随着汽车市场逐步复苏，众多汽车品牌均试图掀起下半年汽车行业升级换代的浪潮，而本届成都国际车展有望成为车市回暖的“前哨阵地”。

中国汽车工业协会公布的数据显示，6月汽车产销延续了回暖势头，当月产销量环比和同比保持增长，汽车产销量更是刷新了历史上6月的产销历史新高。今年1-6月，汽车产销分别达到1011.2万辆和1025.7万辆，同比下降16.8%和16.9%，降

幅与1-5月相比，分别收窄7.3%和5.7%。有业内专家分析称，随着国内疫情防控形势基本稳定，中央和地方出台的稳定和促进汽车消费政策带动下，汽车市场销售额正在逐步回升。“伴随各地促进汽车消费政策的持续带动，市场表现总体好于预期。汽车产销延续了回暖势头，保持了较好的发展态势。”

正是因为看好疫后国内汽车行业的潜在市场和上升空间，成都国际车展组委会将往年于9月举办的车展提前至7

月暑期黄金档，为各大汽车品牌有效应对疫情冲击提供了一个“战略前移”的平台。

“作为今年西部首个最重要的展会之一，我们将在市政府相关部门指导下，全力保障与会人员的健康安全。广大市民朋友们入场前备好天府健康码绿码，全程佩戴口罩参观。现场进行健康码与人脸匹配查验，通过双手消毒、红外群体测温、票证查验、安检后方可进入场馆。”展会承办方汉诺威米兰展览（上