



如何培养出符合标准的新职业人员，或者说如何让风口上的新职业后继有人，这绝非一个先有鸡还是先有蛋的问题——**一定是先有职业标准，再有符合职业标准的人。**

共同颁布的技能标准，农业职业经理人的职业定义是——“在农民专业合作社等农业经济合作组织中，从事农业生产组织、设备作业、技术支持、产品加工与销售等管理服务的人员。”

从这一职业定义上看，譬如曾经印上过第三套人民币一元纸币的女拖拉机手梁军，放在如今的角度衡量，可以分门别类到农业职业经理人行列了。而吴思雨这样专事销售农产品者，也在此范畴。或者说——不会开拖拉机的销售员，就不是合格的农业职业经理人。

根据现在颁布的职业技能等级，农业职业经理人分为四级、三级、二级和一级，或者称为中级工、高级工、技师和高级技师。在技能标准上列明职业环境条件——室外，常温。也就是说，想坐在空调房间当经理的白领，也不是合格的农业职业经理人。

“有些新公布的职业，具体工作内容中的一部分，并非新近出现，而是经过人力资源管理部门重新梳理以后，重新定义的职业。”上海市教科院职成教所所长郭扬研究员如此认为。随着经济、技术等不断发展，对职业定义、内涵、外延进行更改、充实，实属必要。譬如同为拖拉机手，在计划经济时期农场里当农业工人的拖拉机手，和如今21世纪互联网条件下的农业职业经理人，还是有很大差别的。

当年农场中的仅有柴油动力的“铁牛”，与如今许多地方连上北斗卫星、有大数据管理的拖拉机，还真不是一回事。这就如同当年烧煤“轰隆轰隆”运行的蒸汽机车，和如今贴地飞行的高铁，有内在的传承联系，然而技术规范等等早已有云泥之别。

陈茂正在杭州地区的铁路职工中名气很大。“很厉害的大车！”不少人对《新民周刊》记者如是说。

“大车”，是铁路职工对火车司机的昵称。许多新入路进入机务段的职工，梦寐以求的就是能成为“大车”。而陈茂正的厉害之处在于——他拥有蒸汽机车、内燃机车、电力机车和高铁动车组四本驾照。

在蒸汽机车时代，“大车”意味着和烟熏火燎的蒸汽机车作伴，在成为正司机跑车之前，往往还要在司炉工、副司机等岗位锤炼七八年。值乘一趟要烧掉好几吨煤，都是司乘人员一锹锹投进炉膛的。全身上下除了眼白外，都是黑的。陈茂正当年凭着年轻、聪敏好学，从司炉到副司机，只花了一年时间。从副司机到司机，经过了四年成长期。然而，等待他的是蒸汽机车退役，内燃机车上岗。

从蒸汽机车司机转岗内燃机车司机的过程中，确实有一些人遭到了淘汰。陈茂正却从蒸汽机车司机转为内燃机车司机，之后又转岗到电力机车司机，在高铁时代，陈茂

正这位老司机正在谱写一部“老兵新传”！比起陈茂正来，新疆哈密三道岭煤矿蒸汽机车司机班组60多名50多岁的蒸汽机车老司机，却大多数办理了内退。原因是他们驾驶多年的蒸汽机车面临报废，而开了一辈子蒸汽机车的他们，在几十年职业生涯中，没有遇到东南沿海地区国铁司机所遇到的机会，没有从蒸汽机车、内燃机车、电力机车逐步过渡到开上高铁。

与陈茂正一样拥有多本火车驾照的沈阳机务段动车运用车间王平称，与内燃机车要求瞭望间隔不超过3秒相比，高铁动车组要求全程一直保持瞭望。“因为普通内燃、电力机车每秒走30米，而高铁每秒80米就出去了，如同驾驶飞机贴地飞行一般，不敢有丝毫闪失。”王平说。光是这瞭望间隔，就让一部分内燃机或者电力机车司机在高铁司机的门槛外被淘汰。甚至出现师傅被淘汰，徒弟却考出驾照的事。

与煤矿上提前内退的蒸汽机车司机几乎同龄、拥有多本火车驾照的陈茂正也有遗憾。他近日看到一则新闻，时速600公里的高速磁浮试验样车在青岛下线，“下一个新时代，我赶不上了，还有5年我就退休。”陈茂正说。而他的徒弟们，新一代的高铁司机们也称，师傅拥有的蒸汽机车驾驶证，是年轻人不可能再拥有的了。至于内燃机车驾驶证，在高铁司机中还算吃香的。技多不压身——即使是高铁线路上，一些调车机车仍需要内燃机车上线。如果一名火车司机同时拥有内燃机和高铁驾照，在单位一定是能者多劳的明星级人物。