今年起，大中型客货车驾驶证的申请年龄上限由60周岁延长至63周岁——

“职业寿命”延长 货车司机如何跑得更远？

“本来今年8月驾驶证就要到期了，正好赶上了新政策，可以继续跑车了。”1月15日晚上，即将年满60周岁的货车司机姜师傅对记者说。此时，他刚将一批新能源汽车配件从吉林长春运输到湖南湘潭。

姜师傅口中的“新政策”，是公安部新修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》，其中提到，今年1月1日起，将大中型客货车驾驶证的申请年龄上限由60周岁延长至63周岁，大中型客货车准驾车型的年龄上限由60周岁延长至63周岁。

新规一出便引发广泛关注。这对货运行业带来什么影响？还需哪些配套政策保障司机的合法权益？记者日前进行了走访调查。

“多开3年，就能多挣3年钱”

“现在身体还算硬朗，经验肯定比年轻人丰富。”来自长春公主岭的姜师傅开着一辆平板半挂车，20多岁考取A2驾驶证后，就再没有离开过方向盘。从业近40载，姜师傅几乎跑遍了全国各地。

此次驾驶证申领年龄上调，对姜师傅来说是个利好的消息。由于经验丰富、脑子灵活，姜师傅跑车的收入较为可观，月均能挣2万元。此外，年近60岁的他很难再转行到其他职业，而家里最小的孩子还在读大学。“身体允许就还想继续跑下去，现在延长3年肯定没问题。”姜师傅说。

“只要身体健康，50多岁和60岁出头的开车没啥区别。”今年59岁的辽宁货车司机黄师傅表示，新政策对年纪较大的司机来说，“多开3年，就能多挣3年钱”。此外，当前的货运市场，像黄师傅这样驾驶经验丰富、拥有A2驾驶证的“老司机”也日趋稀缺。

中国物流与采购联合会发布的《2023货车司机从业状况调查报告》（以下简称《报告》）显示，货车司机总体正在迈入中年期，就业年龄集中分布在36岁~55岁之间，占比达78.68%，56岁以上货车司机占比较上年小幅上涨，越来越多司机即将步入退休年龄。

在中国劳动关系学院法学院副院长张冬梅看来，此次放宽驾驶年龄，一方面与国家延迟退休政策相衔接，有利于保障大中型客货车老年驾驶员就业权利的实现。另一方面，一些身体条件允许并有着丰富驾驶经验的老年驾驶员能够继续留在货运行业，可以缓解客货车运输行业劳动力短缺的问题，有利于整个货运行业的良性发展。

新规要落地，配套政策亟待跟上

然而，货车司机延长“职业寿命”不仅关系到驾驶证申领年龄限制的放宽，更涉及道路运输、社会保障等多个领域，新规要落地，后续的配套政策还需跟上。有司机担心：过了60岁，还能再接到活吗？

记者在某招聘网站搜索北京近一周发布的货车司机招聘信息发现，任职条件里标注年龄要求的集中在18岁~60岁。记者随机电话咨询了3家招聘北京周边短途运输货车司机的用人单位，一家要求年龄55岁以下，一家要求50岁以下，还有一家则要求45岁以下，其招聘人员表示：“司机年纪太大担心有健康问题，身体反应也不够灵活。”

《报告》显示，货车司机中非受雇的个体司机合计占比78.22%，仍然是市场运力供给主体。而对于没有稳定货源的货车司机来说，互联网平台成为重要订单来源，近一半司机更偏向通过互联网平台找货。

记者咨询某网络货运平台北京、合肥两家门店的工作人员，对方均表示，目前注册平台的年龄要求仍以60岁为限，否则无法注册接单。

对此，甘肃省物流行业协会秘书长陈斌表示，除了驾照办理等配套政策，还应推动用人单位主动适应国家政策变化，根据需要择优引进或保留60岁以上货车司机，并做好社保延续相关工作，为他们提供保障。

针对老年司机能否适应高强度的运输工作、影响道路安全的担心，东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松认为，汽车制造业也应在设计方面提高驾驶舒适度，加快对车辆的适老化改造，并应用智能驾驶、自动驾驶等技术，降低老年司机的劳动强度，提升安全水平。

“应为每位货车司机建立职业健康档案，记录体检结果、疾病史等信息，便于及时发现健康隐患并及时采取相应的干预措施。”张冬梅说。

加强权益保障，提升职业吸引力

“很多年轻人不愿意干，老司机也不愿意让下一代继续从事货运了。”连日来，记者通过多位受访货车司机了解到，延长驾驶年龄的背后，道路运输行业存在劳动力老龄化与驾驶员短缺的问题仍不容忽视。《报告》也显示，从业5年以内的货车司机占比18.91%，两年以内的仅占5.65%，较上年调查有所下滑，行业对于年轻从业者吸引力不足。

究其原因，越来越激烈的竞争、持续低迷的运价、高强度付出与下滑的收入不匹配，是司机们普遍反映的行业困境。

1月5日早上，记者在北京新发地看到，有不少货车司机在园区里等待卸货，来自辽宁朝阳的许师傅已经在此停留了两天，直到这车货卸完，他才能继续在平台上寻找下一单。贷款买车一年多，许师傅表示：“目前运费越来越低，这一趟去掉成本只能赚六七百元。”

中国人民大学中国就业与民生研究院发布的《数字货运平台司机就业与收入研究报告》显示，超七成货车司机每天的工作时长在8小时以上，近四成货车司机平均工作时长集中在8小时到12小时，且较少有司机主动休息。

对此，相关部门近年来不断推出举措，关爱货车司机、保障其合法权益。2024年5月，由全国总工会指导的全国首份货车司机全网集体合同落地，对货车司机群体最为关注的运费收入、协商协调机制等权益保障问题作出明确回应。2024年12月，交通运输部等三部门联合印发通知，进一步改善停车休息环境，关心关爱货车司机，以更好保障货车司机合法权益。

此外，张冬梅认为，一方面，要通过提高货车司机的待遇、改善工作条件和提高社会地位等方面着力提升货车司机这一职业的吸引力。另一方面，要推进货车司机社会保障制度的完善，强化行业监管与政策引导，各地相关部门要推动建立道路货运行业高质量发展协同联动机制，加强政策衔接和协同配合。 据《工人日报》

投资1.8亿元“巨轮”成功上水

近日，位于台州温岭松门镇鱼种场的浙江合兴船业有限公司8号船台，锣鼓喧天，礼炮齐鸣，一艘名号为“浙广联88”的大型散货船在推土机的作用下，缓缓移动，成功上水。这是2025年以来，该镇造船企业成功上水的第二艘散货船，也是温岭市有史以来建造的最大载重吨散货船。

通讯员江文辉 摄

与你我有关 请查收这份2025年“民生清单”

（上接第1版）

记者了解到，下一步，商务部将推动消费品以旧换新的政策落实落细；举办商旅文体健融合的各类活动；培育新的消费增长点，积极推进首发经济，大力发展数字消费、绿色消费、健康消费等；多措并举改善消费条件，深化国际消费中心城市培育建设与县域商业建设三年行动。

“菜篮子”“米袋子”：构建多元化食物供给体系

2024年我国“三农”成绩单令人欣喜——在连续9年保持1.3万亿斤以上的基础上，全年粮食产量首次达到1.413万亿斤，大豆油料扩种成果有效巩固，“菜篮子”产品供给充裕，国家粮食安全根基进一步夯实。

近期召开的全国农业农村厅局长会议就做好2025年农业农村工作作出部署：大力推动粮食大面积单产提升、壮大乡村特色产业、整治提升农村人居环境……千方百计提升农民群众获得感幸福感安全感。

此外，农业农村部还提出将认真践行大食物观，构建多元化食物供给体系，将从优化生猪产能调控机制、持续跟进肉牛奶牛产业纾困、实施养殖业节粮行动等方面发力。

兜底保障：持续健全社会救助体系

2025年，我国将持续健全社会救助体系。民政部门将制定低收入人口认定办法、低收入家庭经济状况核对办法，全面开展低保边缘家庭、刚性支出困难家庭认定工作。

为更好满足困难群众多样化救助需求，2025年，我国将推进研究发展服务类社会救助的政策措施，推动完善低收入人口就业救助、产业帮扶等发展型政策举措。

在儿童福利和权益保障方面，民政部门将持续巩固孤儿和事实无人抚养儿童的基本生活保障，加强对流动儿童和留守儿童关爱服务，加快建立数据台账，推进分类精准帮扶。同时，开展儿童福利机构高质量发展改革试点工作，推进儿童福利机构面向社会提供服务，加强和提升困境儿童心理健康关爱服务能力。

“AI大模型语料训练版权挑战”成年度关键词

人工智能带来版权之争 有待法律政策给指引

全球人工智能技术快速更迭，以ChatGPT为代表的生成式人工智能技术正在改变世界，版权是其中受影响最为明显的。

人工智能并不能“无中生有”，海量互联网信息是其培养沃土。这就意味着，其必然陷入关于知识产权与内容剽窃的争议。近年来，内容版权与人工智能的冲突频频发生。

在刚刚过去的2024年，国内外均有颇具影响力与关注度的相关案例发生。近日中国人民大学国家版权贸易基地发布的“2024数字版权保护与发展年度关键词”中，“AI大模型语料训练版权挑战”位列八大关键词中的第三位。

在保护好创作者权益、激发创作热情与推动产业创新中寻求平衡，已是当前必须面对的重大课题。

版权保护面临挑战

近年来，大模型的发展一浪高过一浪，呈汹涌澎湃之势。

放眼全球，除ChatGPT外，Midjourney、Stable Diffusion、Sora等AI大模型风靡一时，人工智能产业在科技发达国家迅猛发展。国内也不逊色，多个互联网公司纷纷入局，推出文心一言、通义千问、豆包等人工智能大模型。

这些产品的出现，带来的便利性显而易见，它们让文案写作、信息检索、数据处理等变得更加高效，深刻影响着传统行业秩序与工作习惯。

晓飞是一家公司的文职人员，她告诉记者，她现在有什么疑难问题经常会求助于上述有关产品，“尤其是要准备一些格式化的文字材料时，把要求尽可能详细地说给它们听，一般都会呈现符合要求的内容，省去了我过去搜集材料、了解相关背景知识的大量时间”。

复旦大学管理学院信息管理与商业智能系教授卢向华也是大模型的积极应用者。在卢向华看来，对于大模型的应用，与过去相比，至少可以节省70%的精力。

人工智能大模型在受到欢迎的同时，也引发争议。例如，2024年，某网络小说平台通知签约作者，要求签署一份补充协议，允许将他们的签约作品用于AI模型训练，引发反对声音，后又删除了该条款。但有关质疑并未就此消失。有作者明确表示担忧，“会因此失去对作品的控制权”，或是“没有发表的素材被AI吸收后率先输出相似内容，反倒让自己成为‘剽窃侵权者’”。

音乐领域也同样有着类似的担忧。回顾过去这一年，不少创作者开始熟练用起AI工具制作音乐内容，只要输入音乐风格、流派等简单文本提示，几秒钟后就能得到一首完整的曲子。

在近日中国人民大学国家版权贸易基地举办的2024数字版权保护与发展论坛上，中宣部版权管理局原副局长段玉萍坦言，新技术确实给音乐版权保护带来新挑战，并特别提及了AI孙燕姿引发版权争议的例子。

“在人工智能等新技术的推动下，作品的范围日益扩充，版权的界限逐渐模糊，传统的版权保护方式越来越难以应对新技术、新业态、新模式的挑战。”中国人民大学党委常委、副校长支晓强说。

诉讼案例涉多领域

内容版权与人工智能的冲突，并不总以“论战”的形式呈现，诉诸公堂的也有多个案例。

中国人民大学国家版权贸易基地副主任李方丽告诉记者，国内外均有相关司法实践。就国外而言，自《纽约时报》诉OpenAI和微软大模型训练侵权后，出现了多起针对AI大模型训练数据的诉讼。

记者查询到，2023年12月27日，《纽约时报》宣布，向纽约南区联邦法院提起诉讼，指控微软及OpenAI侵犯版权，滥用该媒体的知识产权。随后，美国3家数字新闻媒体The Intercept、Raw Story和AlterNet于2024年2月28日对OpenAI提起版权侵权诉讼。

2024年6月，人工智能初创公司Perplexity相继遭到《福布斯》以及科技媒体《连线》的内容剽窃指控，声称在Perplexity的Pages工具中发现了他们的报道内容。10月21日，媒体大亨鲁珀特·默多克旗下新闻集团的子公司道琼斯和《纽约邮报》对Perplexity提起诉讼，称其“大量非法复制”他们的版权作品。

音乐领域也不消停。2024年6月，美国唱片业协会起诉了两家AI音乐公司——Suno和Udio，指控他们在训练AI工具时，涉嫌侵犯音乐版权。

此外，在加拿大、德国等也有类似的案例。中国人民大学法学院教授金海军说，他统计了类似的诉讼，大概有十几起，文字、图片、音乐等各个领域的著作权作品都受到这个问题困扰。

国内也已有相关案例。2024年2月8日，广州互联网法院作出全球首例生成式人工智能平台侵权责任判决，认定被告某AI公司侵犯了原告对奥特曼作品的复制权和改编权。

同年4月23日，全国首例AI生成声音人格权侵权案，在北京互联网法院判决配音师胜诉，AI开发者使用配音师声音、开发涉案AI文本转语音产品未获得合法授权，构成侵权。

同年6月20日，北京互联网法院在线开庭审理了四起画师起诉AI绘画软件开发运营者著作权侵权案件，该案为全国首例涉AI绘画大模型训练著作权侵权案。

商业使用尤为复杂

目前，我国著作权法在AI生成物保护方面暂无明确规定；AI生成内容的著作权归属于AI技术的开发者还是实际使用者尚存在争议，有待法律和政策层面的明确指引。

民间正在积极行动。2024年12月4日，中国文字著作权协会倡议：生成式人工智能语料库建设等应确保数据来源合法，人工智能技术的发展既要保护创作者、内容生产者合法权益，又要激发全社会创新创造活力，推动产业高质量发展。

当地时间2024年12月16日，“人工智能创意权利联盟”在英国正式成立，提出了有关版权与生成式人工智能政策的三项关键原则，并呼吁英国政府将这三项原则作为制定人工智能政策的框架。

“上述大模型都需要有足够的语料去训练AI模型，而训练过程中，必然要使用到大量含有版权的作品。这就涉及我们如何使用作品，或者说如何合理使用作品等问题。”李方丽说。

金海军认为，在健全相关制度方面，要特别关注AI生成内容产生过程中的两个部分。一是产出的阶段，即AI生成的内容到底能不能受著作权保护，即所谓的作品问题和作者资格问题；二是在输入阶段，在使用语料的时候，如果涉及享有著作权的作品，是否构成侵权。如果构成侵权的话，能否以合理使用来抗辩。

“从国际上目前的情况来看，在认定是否构成著作权法意义上的作品这一问题上，整体上是比较严格的。在输入端使用作品的时候，相对来讲要求比较宽松。但是有一个条件，在文本挖掘和数据训练使用的时候是非商业性的。一旦进入商业系统，恐怕也不能够简单地说，这就是侵权或者构成合理使用。”金海军说。

中国版权协会理事长阎晓宏认为，从技术角度来看，使用有版权的作品，在技术条件许可的情况下要公布相关信息，“让人家知道你使用了什么”。原则上应该认为，这些使用是可行的，作品一一得到许可，事实上是做不到的。应当按照2022年12月印发的《中共中央 国务院关于构建数据基础制度更好发挥数据要素作用的意见》中的“淡化所有权、强化使用权”为指导，加快立法，明确使用原则，如果涉及商业使用，则需要支付报酬，如何支付报酬，应当在国家版权局的指导下，由使用者和权利人组织协商解决。

在此前召开的中欧数字环境下版权保护研讨会上，中国国家版权局有关负责人指出，中国以积极的、前瞻性的思维迎接人工智能的到来，研究和监管人工智能，完善制度设计，探索规范人工智能相关版权规则，加强对人工智能生成内容传播的监测。

据《法治日报》

看一眼

以政府将开会批准加沙停火换俘协议

据新华社耶路撒冷1月17日电 以色列总理内塔尼亚胡办公室17日说，以政府当天晚些时候将开会批准加沙停火换俘协议。

内塔尼亚胡办公室在社交媒体上写道：“总理已责令安全内阁当天晚些时候举行会议。之后，政府将开会以批准这项协议。内塔尼亚胡总理对谈判团队以及所有协助谈判的人表示感谢。”

内塔尼亚胡办公室还表示，总理已责成以方被扣押人员问题负责人做好协调，准备接收被扣押人员返回以色列。

超3000万辆新能源车奔跑在中国道路上

据新华社北京1月17日电 超过3000万辆新能源汽车奔跑在中国道路上。2014年底，这个数据是12万。

公安部1月17日发布最新统计，截至2024年底，全国新能源汽车保有量达3140万辆，占汽车总量的8.90%。2024年新注册登记新能源汽车1125万辆，占新注册登记汽车数量的41.83%，与2023年相比增加382万辆，增长51.49%，从2019年的120万辆到2024年的1125万辆，呈高速增长态势。

在建世界第一高桥贵州花江峡谷大桥成功合龙

据新华社贵阳1月17日电 随着最后一段重约215吨的钢桁梁精准吊装至指定位置，在建世界第一高桥——花江峡谷大桥于17日成功合龙，为今年通车运营打下坚实基础。

花江峡谷大桥因跨越被誉为“地球裂缝”的花江大峡谷而得名，是贵州省六枝至安龙高速公路的控制性工程。

项目资料显示，大桥为钢桁梁悬索桥，全长2890米，其中主桥跨径1420米，桥面至水面高度625米。建成后，会成为新的世界第一高桥、世界第一的山区跨径桥梁。