



辩证看待 职场技能焦虑

事件回放:中国青年报社会调查中心近日调查显示,76.2%的受访者直言身边很多人存在“技能焦虑症”,62.8%的人认为“职场缺乏安全感”是导致“技能焦虑症”的重要原因。

将眼光放得更远

尹卫国

现代社会分工越来越精细,对人才的专业性要求越来越高。面对优胜劣汰的竞争,人们产生一定的“技能焦虑”是正常的。受访者坦言自己有“技能焦虑症”,说明有上进心、进取心,是件好事,值得鼓励,这比无所作为、不思进取,甚至找不到理想工作就“宅”在家里“啃老”要好得多。

笔者认为,对技能的理解要有更清晰的思路 and 更广阔的视野。眼下,许多年轻人把技能仅仅看作是考证,片面地把证书当作职场的“敲门砖”。这本无可厚非,但不免有失偏颇。资料显示,目前我国城镇1.4亿职工中,技术工人大约7000万,其中初级工所占比例高达60%,中级工为35%,高级工只有5%,高技能人才奇缺。这也提醒一些部门和单位,对职工要加强教育和引导,并通过激励举措,促进年轻人将成才、提高技能的眼光投向生产一线,在实际工作中取得成绩、赢得自信。

(作者单位:南京热电厂)

职场亚健康的表现

何勇海

必须承认,适当的技能焦虑能使人居安思危、促人不懈努力,在社会上营造一种上进的氛围。

但也应看到,在这种群体性“技能焦虑”中,有不少人忧虑过重,这是职场亚健康的一种表现。一些人不够自信、内心敏感,看到别人因技能而焦虑,于是为技能而考证,从而获得安全感,这其实是加剧了职场的不安全感。还有一些人,仅为解决焦虑情绪而盲目学习技能,最终只会更加加剧不安,甚至形成恶性循环,成为技能的“心理奴隶”。

在笔者看来,技能在精不在多。要消除“技能焦虑症”,“充电考证”当然是一大途径,但如果什么都想学、都想会,结果恐怕只能是什么都不专不精,还是应专注于某一特定技能的发展,力争取得真才实学。

须做好社会保障

杨朝清

作为社会焦虑的一种类型,“技能焦虑症”是职场生态的一面镜子。“技能焦虑症”主要是职场人群怕自己的技能跟不上时代,不能适应工作需求和职位调整。于是,为了赢得一个又一个的能力符号和素质象征,他们将考级、考证放到一个重要的地位。

过度的“技能焦虑症”,既可能加重人们不切实际的高期望值心理和相应的短期行为,也可能引发偏离社会规范的越轨行为。而适度的“技能焦虑症”是职场人士的一种危机意识,有着某种积极作用,在某种程度上、某种范围内可以激发职场人士的潜力和动力。因此,面对“技能焦虑症”,一方面,相关部门可通过切实的举措提高劳动者在市场中的机遇和地位,健全完善社会保障体系,在就业、社会保障等方面减少人们对生活的担忧;另一方面,要加强心理疏导和社会工作介入,修复不良心态,让奋斗者有收获,让付出者有回报。

(作者单位:华中师范大学政治学研究院)

刷卡费“降”出三大利好

程辉

今年2月25日起,银行卡刷卡手续费将按照国家有关要求下调。在笔者看来,其中释放出三大利好信号。

首先,有助于减轻中小企业经营负担。此次,餐饮娱乐业银行卡刷卡手续费下调幅度最大,达37.5%。餐饮业企业主要是小企业主,刷卡手续费的调降,相当于给企业减税让利,同时,也有利于维护消费者权益。商户刷卡成本降低之后,商家利润空间加大,打折空间相应会更大一些,最终消费者将从中受益。

其次,有利于银行业健康发展。在当前房租成本、劳动力成本不断上涨的背景下,商家经营成本递增,利润空间不断压低,而银行利润增速却大幅增长。可以说,小小刷卡手续费问题的背后,暴露出的是我国商业企业与银行机构间日益扭曲的利益分配格局。如今银行卡刷卡手续费的下调,即是对这一不合理格局的矫正,是对商家和银行间经济利益的重新分配。

最后,有益于提升消费、提升经济增长的内生动力。目前我国消费者刷卡消费比例以每年30%的速度递增,超市行业平均刷卡消费比例达到35%,百货、家电行业已超过60%,可以说刷卡消费已成为重要的消费方式。因此,减少刷卡手续费,在出口不振的大背景下,有利于消费的提振,助力经济保持平稳可持续发展。

(作者单位:福建省龙岩经济技术开发区国家税务局)

金融监管应顺势而为

王智

巴塞尔银行监管委员会对监管标准的放宽,让全球银行业获得一次喘息的机会。此举再一次表明,金融监管只有顺势而为、量力而为,才能真正守住风险底线,引导银行业更好地服务实体经济。

银行业得到的这份新年大礼,是巴塞尔委员会对《巴塞尔协议III》的重要修正,这些举措包括推迟流动性覆盖率的达标期限、放宽银行优质流动性资产定义范围以及调整流动性规模的计算方法等。比如,原先规定从2015年1月开始银行应有足够的现金或流动资产来应对持续30天的危机,现在这一标准生效期延至2019年1月,同时还提出银行可用抵押贷款支持证券等作为流动资产,这些对刚刚走出困境中的欧美银行业来讲实在是一个惊喜。

《巴塞尔协议III》是针对此次国际金融危机中引发的各种风险隐患而制定的,旨在以最为严格的监管标准堵塞银行风险,

督促银行不要再痴迷于各种衍生工具,而应更加重视向实体发放贷款。但在全球经济复苏放缓、增长乏力的背景下,这些规定反而倒逼银行把更多的资金留在手里,以应对监管要求,从而失去了投放贷款的热情,这的确与银行的初衷背道而驰,所以欧美很多银行对《巴塞尔协议III》颇有微词。

我国银行业对《巴塞尔协议III》则高度重视。尽管我国银行业在此次国际金融危机面前免遭冲击,但银行业监管部门为了防患于未然,对《巴塞尔协议III》精心研究,并根据其原则制定了更为严格的监管标准。以银行核心以及资本充足率为例,《巴塞尔协议III》规定的最低标准为4.5%,而我国的标准则设定为5%。如果这些规定能够得以严格执行,无疑将促使我国银行业强身健体,为抵御风险筑起一道坚实的围墙。

不过,这些规定从问世开始就备受质疑。因为某些措施的确超出了一些银行尤其是城市商业银行、农商行的承受能力,也是眼下并不完善的资本市场难以承受的。也正因如此,监管部门多次调整监管标准,针对不同规模规模的银行划定不同指标,并一再延后实施和达标时间,在很大程度上缓解了银行资本充足率的达标压力。监管部门这种审慎与灵活的监管原则,符合我国银行业的发展实际,有利于银行业的健康发展。

从现在的情形看,在《巴塞尔协议III》放宽对银行流动性要求之后,我国的监管标准是否也需要顺应这一趋势,给银行业尤其是那些刚刚从农信社改制为农商行的涉农金融机构更多的空间和时间?如若不然,则会无形中束缚住自己的手脚而陷入受制于全球银行业的困境。

《农村金融时报》社供稿

经济时评

巴塞尔银行监管委员会放宽监管标准,为银行业送上了一份新年大礼。这表明,金融监管只有量力而为,才能引导银行业更好地服务实体经济。对于我国而言,是否也可给银行业更多的空间和时间。

第三方支付: 错位竞争方能避免趋同

王信川

我国第三方支付行业迅猛发展,截至目前,央行已为非金融机构发放了223张《支付业务许可证》。但是,企业要想在第三方支付产业中长久立足,还须在更加细分的市场上探索新的商业模式。

近日,央行发放了第六批非金融机构《支付业务许可证》26张,至此已累计发放223张支付牌照。这表明,第三方支付行业在我国迅猛发展,竞争日趋激烈。作为一种由非银行机构提供的资金结算平台,第三方支付大大提升了资金流通效率,使人们享受到更加便捷的支付服务。同时,第三方支付横跨金融、互联网、电信等多个行业,不同行业背景的企业具有不同的优势,也使得第三方支付市场呈现群雄逐鹿的局面。

支付牌照的发放,在一定程度上加剧了第三方支付行业的分化。获得牌照的企业有了更高的市场认可度,增强了发展信心,纷纷加大专业人才储备、研发和平台建设投入,市场份额快速提升。未能获得牌照的支付企业,要么寻求强大的合作伙伴,要么加大市场拓展力度,否则就有“掉队”的危险。

笔者认为,要想在第三方支付产业中长久立足,相关企业必须以产品和服务创新来避免同质化,在更加细分的市场上探索新的商业模式。目前来看,可主要从三方面发力:一是渗透到传统产业链的上下游,转型为企业提供支付服务,涉足供应链金融,提供信贷担保;二是向线下POS机等刷卡支付延伸,缩短企业资金回笼时间;三是转向航空、物流、外贸等业务量大的领域,提供快速、便捷的结算服务。

从几家代表性企业的业务发展来看,第三方支付产业已经体现出特色化、差异化的特点。在互联网支付方面,支付宝推出“第三方担保交易模式”后,迅速开发了条形码和二维码支付,日前又推出新品“卡宝”,大规模进军线下支付业务。作为线下便民服务提供商的代表,拉卡拉在进一步完善公共缴费和还款服务的同时,还大力进军移动支付业务。

去年以来,第三方支付业发生了几起并购案,但市场真正的“洗牌”尚未开始。支付企业只有进行错位竞争,深化细分市场,才能获得更大发展空间。

本版编辑 王薇薇

本版邮箱 mzzjgc@163.com



推行“国五”须做好克难准备

黄晓芳

“国五”标准实施与汽车技术水平的提升、不达标车辆的淘汰紧密相关,也与匹配油品供应相关。油品升级的成本基本由企业自行消化,是制约升级的重要原因,更是“国五”标准推行中的障碍。我们在呼吁尽快推行“国五”的同时,还需充分考虑实际的制约因素,提出应对之策。

雾霾让人们深受其害,呼吁尽快推行“国五”在情理之中。但是,“国五”标准在推行中可能会遇到很多制约因素。为了使这项标准的实施更为顺畅,相关部门需更加充分地考虑到实际的制约因素,提出应对之策才行。

其一,“国五”标准实施与汽车技术水平的提升相关。提高排放标准需要车企做相应的技术改造,对我国自主品牌的车企来说尤其如此,需要车企加大相关投入,实现技术

升级。

同时,考虑到我国车辆保有量的现实情况,目前我国“绿标车”占83.6%,其余16.4%的车辆为“黄标车”。但这些“黄标车”却排放了63.7%的氮氧化物、60.4%的碳氢化合物、55.9%的一氧化碳和86.6%的细颗粒物。按排放标准分类,占汽车保有量12.8%的国I前标准汽车排放的污染物占汽车排放总量的40.0%以上。从提升空气质量角度讲,尽快淘汰这些不达标的车辆应提上议事日程。

其二,“国五”标准实施与匹配油品供应相关。这意味着油企需要改造油品储运系统和新建、改扩建加氢脱硫装置等。同时,在我国原油对外依存度不断提高、原油日益劣质化和重质化的情况下,生产更为清洁的油品面临更高的成本和更难的工艺。

目前,北京、上海和广州几大城市油品升级的步伐走得很快。从2012年6月起,北京开始执行相当于欧V排放标准的京V车用汽油标准。但目前全国大部分地区使用的汽油所达标准仍为“国三”,因此在加快国内主要城市油品质量升级步伐的同时,适时推进国内其他城市油品升级的呼声很高。现在,我国油品升级的成本基本由企业自行消化,由此造成的压力是制约油品升级的重要原因。

从长期来看,要加快推进“国五”的步伐,加快油品升级非常关键,在给予油企外部压力、充分发挥其社会责任的同时,还需适时推进成品油形成机制改革,使之长效化。

我国多个城市近期遭遇罕见雾霾天气,环境保护部近日就“国五”标准第二次征求社会意见。北京市环保局于近日表示,将从2月1日起实施北京市第五阶段机动车排放标准(简称“京V”标准)。这两条关于汽车尾气排放的消息,引起了社会关注。

据了解,与现行的“国四”标准相比,“国五”标准将更为严格,对氧化物排放加严25%至28%,颗粒物排放加严82%,并大幅削减了新车排放量。粗略估计,此标准与欧洲正在实施的“欧五”标准相当。

随着汽车走入普通家庭,我国轻型汽车得到快速发展。最新统计数据表明,2012年我国汽车产销量已超过1900万辆,预计“十二五”时期将新增轻型汽车约8000万辆。在给生活带来便捷的同时,汽车也带来了严重的环境问题。以北京为例,机动车成为北京市大气污染物的主要来源,58%的氮氧化物、40%的挥发性有机物和22%的PM_{2.5}细颗粒物都是由机动车排放的。