

在加快推进去产能、淘汰僵尸企业的背景下,调查失业率仍低于上年同期——

微聚焦

我国就业为何“稳如泰山”

经济日报·中国经济网记者 林火灿



经济发展对于扩大就业有着明显的联动效应。宏观经济的平稳运行和经济结构的持续优化,为我国就业形势保持稳定提供了有力支撑。新动能的成长创造了新的就业岗位,增加的就业容量比化解过剩产能过程中需要安置的职工数量更大——

今年7月份,我国大城市调查失业率继续低于5%,维持在较低水平;全国城镇调查失业率为5.1%左右,低于上年同期。这组数据表明,当前我国就业形势总体平稳。

专家指出,宏观经济的平稳运行和经济结构的持续优化,为我国就业形势保持稳定提供了有力支撑。不过,由于就业总量依然庞大,结构性矛盾持续存在,因而仍要把就业创业摆在更加突出的位置。

新动能创造新岗位

今年前7个月,我国城镇新增就业

855万人,比上年同期增加了20万人,就业保持稳中向好态势。

2012年至2016年期间,我国就业人员总量保持了平稳增长,分别达到76704万人、76977万人、77253万人、77451万人和77603万人,年均增长225万人。

“我国就业形势的稳中向好,是在加快推进淘汰落后产能,淘汰僵尸企业,化解过剩产能的情况下取得的,来之不易。”国家统计局新闻发言人毛盛勇说。

中国国际经济交流中心副总经济师徐洪才认为,经济发展对于扩大就业有着明显的联动效应。宏观经济的平稳运行,对于稳定就业起到了至关重要的支撑作用。

数据显示,在经济增速换挡、劳动年龄人口总量依然庞大的大背景下,我国经济发展与扩大就业有效联动,经济增长的就业弹性增强。2012年至2016年,国内生产总值每增长1个百分点,平均吸纳非农就业172万人,比2009年至2011年多吸纳30万人。

毛盛勇分析说,随着我国经济发展进入新常态,传统行业过剩产能逐步化解,新动能不断培育,新旧动能转换加快。在制造业领域,新兴制造业在加快

成长;在服务业领域,新兴的服务业在不断成长。新动能的成长创造了新的就业岗位,增加的就业容量比化解过剩产能过程中需要安置的职工数量更大。

同时,服务业也发挥了就业蓄水池的作用,对就业的吸纳能力比较强。“近年来,我国服务业发展速度比较快,增加值所占比重持续提高。加之灵活就业、自主创业、弹性就业有所增加,大众创业、万众创新的蓬勃发展为各种形式的就业提供了良好的条件。”毛盛勇表示。

国家行政学院经济学部教授冯俏彬说,随着“大众创业、万众创新”热潮的兴起,许多人可以通过自己努力去争取实现梦想的机会。他们不仅可以在自己的岗位上发挥长处,释放自己的智慧,也能在创业过程中为社会创造更多就业岗位。更重要的是,随着越来越多的创业者取得成功,他们的故事将激励更多人为自己的梦想而奋斗,促进创业浪潮的兴起,有利于更好地以创业带动就业。

结构矛盾待破解

不少专家表示,当前,我国正处于经济增速换挡阶段,加之供给侧结构性改革的持续推进,特别是去产能的实施以及“僵尸企业”加速出清,未来的就业仍将面临不小压力。

冯俏彬认为,随着经济结构调整的持续推进,一些行业加速淘汰落后产能或压缩产能规模后,必然会导致一批劳动力下岗或失业。这部分群体在劳动力市场上往往不具备较强的竞争能力,这将给后续的就业安置带来不小压力。

“另一个规模庞大的群体则是大学毕业生。”冯俏彬说,我国每年大学毕业生规模庞大,2017年我国大学毕业生总数接近800万人,增量与增幅均超往年。这些大学生刚刚从学校走向社会,对自身的未来期待比较高。但是,这个群体与社会接触又往往比较少,职业技能仍然需要锤炼,在就业市场上的竞争力相对较弱。

徐洪才也认为,在我国推进去产能和僵尸企业退出的过程中,大量职工需要安置和再就业。对这些职工的知识结构和岗位技能实行新一轮培训既需要花费不小的成本,也需要一定的时间,而且有些职工的思想观念转变也需要过程。这些因素都将给安置工作带来更多不确定性。同时,职业教育本身也存在短板,很多企事业单位舍不得花钱开展在岗培训。此外,我国在一些高精尖领域的人才较为缺乏,“大路货”的人才供给又比较多,就业的供给和需求结构不匹配问题突出,也将成为一大掣肘。

“近年来,由于高校不断扩招,新型城镇化不断推进,经济增速却处于换挡过程中,特别是外需不振、产能过剩、僵尸企业‘苟延残喘’,这些因素都在不同程度上加剧了我国的就业压力。”国家治理协同创新中心研究员杨枝煌指出,随着城镇化进程不断加快,越来越多农村富余劳动力向城市转移。从另一个角度看,去产能的持续推进,客观上造成了就业载体减少;人

工智能的推广应用,在未来也将进一步挤压对一般技能岗位的用工需求。总体来看,我国就业总量依然庞大,结构性矛盾持续存在,部分地区部分行业就业问题仍然突出。

也有专家指出,目前很多传统工业企业将“显性失业”转化为“隐性失业”,常见的手段有降薪、缓发工资、停薪留职、内部休假、推迟入职。这种“隐形失业”不如“下岗潮”来得扎眼,但它无形中侵蚀着员工的福利和社会稳定的防线。

继续推进就业创业

就业是最大的民生。当前,我国仍要把就业创业摆在更加突出的位置,把就业作为经济持续健康发展、民生和谐改善的优先目标,创新宏观调控方式,将稳定和扩大就业作为区间调控的下限,千方百计增加就业岗位。

冯俏彬建议,当前我国第二产业迎来收缩调整,第三产业部门则仍将继续保持扩张。在此过程中,第三产业会诞生成千上万的中小企业和小微企业,这些企业将成为吸纳就业的重要“阵地”。因此,要顺应经济转型升级的大趋势,不要把目光完全盯在第二产业部门上,要大力推动服务业发展,以此促进就业持续扩大。

“要特别重视鼓励新经济发展,以解决我国就业面临的结构性矛盾。”冯俏彬说,新经济是未来我国经济发展的重要方向。与其他国家相比,我国最具有优势、发展基础最好和最具有发展前景的领域,就集中在新经济。新经济的发展,可以为新毕业大学生以及具有较高素质的劳动力提供就业岗位。因此,必须牢牢抓住新经济的发展机会,大力推进简政放权、放管结合、优化服务改革,促进新兴产业新业态新商业模式创新发展,顺应就业市场的需求变化,创造更多就业机会。

杨枝煌建议,要加强培训,提升劳动力的本领和素质,帮助更多劳动力占领人工智能技术无法取代的工作岗位。任何时代都需要鞋帽服装,但关键是如何使鞋帽服装的质量和样式更加满足个性化需求。这不仅要求企业创新,也给一线工人提出了新的挑战。只有一线工人更加自觉地参与创新进程,不断提升自身技能,才能更好地把饭碗牢牢端在自己的手里。当前,要想方设法扩大就业领域,对内要打造新的增长极和支撑体系,通过实施长江经济带、京津冀一体化等战略,提升就业支撑能力;对外要布局双多边合作、区域合作、诸边合作、国际战略整体对接合作,推动我国工人走出去生产、营销、研发、创业。

徐洪才建议,要努力创造良好的营商环境,积极培育新市场主体的成长,努力创造更多就业岗位;要引导地方从自身的比较优势出发,积极参与全国乃至全球的就业分工体系;政府在积极创造就业机会的同时,也要进一步加强就业培训,帮助更多劳动力提升劳动技能。同时,努力营造良好的创业环境,使他们勇敢地投身于创业大潮中。

“饿了么”低价收购百度外卖 外卖大额补贴不再,还吃吗

本报记者 陈静

“兄弟同心,其利断金,欢迎@百度外卖!”8月24日,“饿了么”法人微博如是写道,百度外卖法人微博随后转发,外卖行业最大的一笔收购自此完成。

在收购完成后,百度外卖将成为“饿了么”的全资子公司。来自多家第三方研究机构的数据显示,在外卖领域,美团外卖、“饿了么”和百度外卖排名前三,也就是说,此次“小蓝”收购“小红”,是行业“老二”和“老三”的联手,外卖领域的竞争也从“三足鼎立”转向“两强争霸”。

尽管两家企业并未公布收购金额等细节,但此前有消息显示,“饿了么”收购总价为5亿美元或8亿美元,但在去年7月份,百度还曾明确表示百度外卖估值达到24亿美元。由此可见,此次百度外卖可谓“贱卖”。

百度外卖的身价为何在一年中暴跌?中国电子商务研究中心生活服务O2O分析师陈礼腾告诉记者,这与百度的业务方向调整有关。“对于目前想在人工智能领域大展宏图的百度来说,百度外卖的经营还需要投入大量的人力和现金补贴,显然这是不明智的举动,卖掉它顺理成章。”

对于“饿了么”来说,百度外卖尽管在市场份额上裹足不前,但仍有吸引力。百度外卖深耕白领市场等高端领域,“饿了么”则主要针对十几元钱的快餐,收购百度外卖补齐了其在高端市场的空缺。再者,百度外卖的同城物流转型,也是吸引“饿了么”的原因之一。

在单纯的业务选择背后,还有阿里巴巴在外卖领域一展宏图的决心。今年5月份,阿里巴巴和关联公司蚂蚁金服对“饿了么”追加投资,成为“饿了么”的实际控制人。此次收购,阿里巴巴也为“饿了么”提供了融资支持。有消息显示,百度则通过换股成为“饿了么”的股东之一,但占股比例仅有5%。

离开百度,百度外卖的名字怎么办?消息显示,在未来18个月中,百度外卖依然可以保留自己的品牌,目前包括管理层在内的人员架构保持不变。

对于消费者来说,最关心的当然是收购之后外卖领域的补贴大战还能否持续。陈礼腾表示,随着外卖大战“玩家”的减少,各平台对于市场有更多的话语权。“除非美团外卖和收购后的‘饿了么’二者再次爆发新一轮的大战,否则大额补贴将很难持续。”

此次收购对行业又将产生怎样的影响?陈礼腾表示:“未来自营外卖品牌将迎来快速增长,外卖将与科技结合,通过人工智能、物联网技术等来解决痛点。此外,餐饮创业门槛将提高,随着外卖行业的发展,精细化的运营成为重点,提供给用户更好的品质服务将会是未来竞争的关键。”

直播间

零添加食品?这个真难有

天然“零添加”果汁、纯手工“零添加”酸奶……人们在购物时,经常会看到食品的外包装标着“纯天然”“零添加”等广告语,这些标注“零添加”的商品价格往往也比普通商品高不少。“零添加”真的不含添加剂吗?为此,记者采访了相关专家。

天津网友“杜晓洋”:“零添加”食品真的比“有添加”的安全吗?

主持人:食品添加剂是为改善食品品质和色、香、味,以及防腐、保鲜和加工工艺的需要而加入食品中的人工合成或者天然物质。根据《食品安全国家标准食品添加剂使用标准》规定,允许使用的食品添加剂有防腐剂、甜味剂、着色剂、增稠剂、乳化剂等,而且规定使用范围和最大使用量与残留量。

造成食品安全问题和隐患的元凶不是食品添加剂,而是非法添加到食品中的工业原料等非食用物质,以及不法商家对食品添加剂乱添加、过量添加和超范围添加的问题。

济南网友“小海马”:市场上存在没有任何添加剂的食品吗?

主持人:专家认为,没有食品添加剂就没有食品产业。然而,有些食品企业,一方面享受食品添加剂给食品生产、储存、销售、食用带来的好处,另一方面却在抹黑食品添加剂,误导消费者,刻意标榜“零添加”,向消费者暗示食品添加剂不是好东西,这不仅与客观事实相违背,也是对消费者不负责任的一种做法。

确切地讲,这些打着“零添加”旗号的企业,其目的是为了营销,只添加某一种食品添加剂或者比国家标准量少,也不是完全意义上的“零添加”。在现有的食品加工工艺基础上,完全做到没有食品添加剂是很难的。

成都网友“又一村”:食品企业以“零添加”作为噱头炒作,这种行为违法吗?

主持人:《预包装食品标签通则》中明确规定,应真实、准确,不得以虚假、夸大,使消费者误解或欺骗性的文字、图形等方式介绍食品,也不得利用字号大小或色差误导消费者。

尽管目前我国法律中,对于宣传中不能使用的表述有明确规定,却并未明确指出食品企业宣称“无添加”“零添加”等用语的做法是否涉嫌违法。宣称不含某种成分,经检测却有该成分,这就属于民法意义上的“欺诈行为”;如果不仅实际含有该成分,甚至超限量添加,这种行为还违反强制性食品安全标准,在证据充分的前提下,生产者或经营者将承担一定的法律责任。

(本期主持人 吉蕾蕾)

时隔6年,350公里时速回归中国高铁——

高铁全面提速尚需时日

本报记者 齐慧

新闻深一度

近日,从中国铁路总公司(以下简称“铁总”)传来消息,自9月21日起,将有7对“复兴号”列车在京沪高铁率先实现350公里时速运营。这意味着,时隔6年,我国高铁迎来了350公里时速的回归。

正当人们热议这一消息时,另一条新闻给了社会更多的想象空间:从8月21日起,铁路部门扩大了“复兴号”动车组列车开行范围,在京津冀地区安排开行22.5对“复兴号”动车组列车。

高铁是否会全面提速?更为关键的是,高铁恢复350公里时速是否安全可靠?

据铁总相关负责人介绍,京沪高铁是目前世界上设计建设标准最高的高速铁路,在设计、建设、验收中全部按时速350公里标准展开,工程质量和设备设施满足时速350公里安全运行的技术规范,并通过了国家验收。而且,经过6年的安全运营实践,积累了较为完整的安全运营管理经验。

“复兴号”是按照时速350公里运营研发制造的中国标准动车组,集成了大量现代高新技术,正式运行前已在郑

徐线路上以350公里至420公里的时速运行了3个月,里程超过30万公里,获得了翔实的数据记录。

今年7月份,“复兴号”动车组在京沪高铁开展了时速350公里实车、实重和实速检验检测、可行性研究和运营安全评估,组织专家评审咨询。通过全面系统的科学论证和综合评估,证明京沪高铁满足了按设计速度350公里每小时运营要求。

从必要性角度来说,“复兴号”在京沪高铁上提速以及在其他线路上进一步扩容,是我国高速铁路建设运营长期经验积累、创新驱动发展取得的标志性成果,具有重要示范意义。

首先,能更好地满足市场需求。京沪高铁纵贯我国经济最发达的东部地区,客流需求旺盛。京沪高铁“复兴号”按时速350公里运营,将进一步缩短京沪间旅行时间,拉近沿线各城市间的距离,增强同城效应,助推区域经济社会发展。

其次,与“和谐号”相比,“复兴号”中国标准动车组构建了一个完全自主的动车组产品平台,实现了中国高速铁路动车组自主化、标准化和系列化。“复兴号”扩容,对于促进我国高速铁路可持续发展、推进高铁装备自主创新成果产业化、全面系统掌握高速铁路动车组及关键

装备的核心技术,加快中国高铁“走出去”,具有重要战略意义。

不过,“复兴号”在京沪高铁提速和扩容,并不意味着我国高铁会很快全面提速。

在2011年高铁降速之前,我国曾有京津、郑西、武广、沪杭4条高铁按照时速350公里运营。此次没有选择这4条高铁,而是在京沪高铁上率先提速,更多地是从实际需求来考虑,化解京沪高铁运力紧张、“一票难求”的局面。“复兴号”扩容到京津冀,则是为了提高统一性,打造现代综合交通运输体系,促进京津冀协同发展。

据专家介绍,高铁提速是一个全面系统工程,不会一蹴而就。以“复兴号”为例,时速从300公里提高到350公里,能耗大概增加20%至30%。从京沪高铁的综合效益来看,提速既能提高出行效率、节约出行时间,也能为沿线带来更大的社会效益。但是,其他线路是否有足够的运量和经济效益,还需具体分析。

此外,我国高铁有250公里、300公里和350公里的不同速度等级,350公里只占其中的三分之一。这种情况下,是否开行“复兴号”,采用何种时速,要根据不同的地质条件、基础设施、出行需求和经济水平来综合考虑,不能一提了之。



上图:一位乘坐“复兴号”G123次列车的乘客在北京南站车外与列车合影。

下图:乘客在上海虹桥火车站“复兴号”G124次列车内行走。

新华社记者 鞠焕宗 摄

新华社记者 丁汀 摄

本版编辑 郭存举 李瞳