

国企不再是“铁饭碗”

——各地去产能安置职工再就业观察

■ 新华社记者 刘宏宇 王炳坤
李劲峰 梁晓飞 刘江

根据国家去产能相关政策，未来3至5年，我国将化解钢铁过剩产能1亿-1.5亿吨，煤炭过剩产能5亿吨。与之密切相关的是钢铁和煤炭行业近180万职工将被分流安置。

“新华视点”记者近日在辽宁、山西、武汉等地调研时了解到，政府将去过剩产能与安置分流工人同步推进，取得了阶段性实效。“政府托底+市场分流”成为安置的主要模式，不同年龄的产业工人对于未来表现了截然不同的选择。

地方政府与企业 多渠道安置分流职工

这是一个巨大的深坑：占地30多平方公里、垂直深度达350米。几台如蚂蚁般渺小的挖掘机在矿底紧张地忙碌，但它们不是在挖煤，而是在努力修复生态。

辽宁省阜新市海州露天矿，这个曾经的亚洲第一露天煤矿，至今仍给人巨大震撼。历经100多年的开采，这个为新中国经济发展作出重要贡献的煤矿，如今封矿“退休”成为国家矿山公园，需要投入数亿元资金修复生态。否则，半个城市的地质都要受到影响。

海州露天矿是我国资源枯竭型城市的一个缩影。距其十几公里之遥的阜新矿业集团下属公司恒大煤业，在去产能的大背景下，目前正忙着安置分流下岗工人。

“公司最高峰时有5100人，自去年以来，通过裁员冗员，如今剩3511人。”恒大煤业党委书记高金学说，在经济下行的背景下，人工成本占到总成本的45%，企业已无力负担，工人分流是大势所趋。

辽宁阜新矿业集团出台了员工自愿停薪休假领取生活费办法和企业内部退养政策，鼓励员工自主创业，集团员工总数由2015年8月末的4.5万人下降到3.7万人。

“以前常说钢铁业进入了寒冬，但现在看来，真正的寒冬是从去年下半年开始的。”鞍钢集团公司人力资源服务中心主任贾志说。据记者了解，鞍钢集团去年亏损额出现反弹，减员势在必行。

煤炭是山西主导产业，从业人员近百万人，企业负担普遍很重。同煤集团明确提出，

今年将关闭7座矿井，化解产能755万吨，分流职工近万人；潞安集团本部职工6万人左右，将在3年内陆续分流1万人。

在武汉，武钢集团则计划将集团本部未来产能降低至1000万吨，这意味着炼铁炼钢只需职工3万多人，剩余近5万名职工需要分流安置。

中国社会科学院人口与劳动经济研究所助理研究员蔡翼飞说，根据第三次经济普查，我国全部工业企业就业规模为1.4亿人，煤炭钢铁行业就业人员为1083万，180万安置分流人员所占比重数面上不算大。“同时，与上世纪90年代相比，我国的经济结构、制度环境以及职工心态，都已发生了较大变化。”

人力资源和社会保障部劳动科学研究所所长郑东亮说，监测显示，我国目前就业总体稳定，预计全年将延续这种稳定态势。但局部地区、行业需要加以重视。

当前，各级政府把职工安置作为化解过剩产能的重中之重。

——“政府托底+市场分流”成为安置的主要模式。目前，各级政府基本上采取政府安置与市场安置两种方式来解决职工的就业问题，中央财政还拿出1000亿元奖补资金，主要用于职工安置。不少专家认为，扶持再就业，尽管政府的作用非常重要，但主要还应靠市场提供新岗位。

——积极引导职工集体“走出去”。一些企业探索以提供技术服务方式开展技术协作，安排职工组团“走出去”。湖北鄂钢职工张惠现在是宜昌国诚公司镀锌车间一名卷曲操作工，月收入在3500元左右，相比在鄂钢工作有所增加，“虽然工作地点换到宜昌，但我的鄂钢职工身份没变，集团还承担探亲往返路费，每天发放15块钱餐补，大家适应得很快”。

——服务业就业比重越来越大。一年前，“80后”黄婷婷还是古书院矿水暖科的一名职工。如今，她已是一名熟练的超市导购员。早在2000年，晋煤集团下属的古书院矿进入衰老期，资源即将枯竭，超市成为这个老矿众多转型方向中的一个。经十几年发展，古书院矿旗下的万德福已经成为当地第二大超市品牌。

不同年龄段 对企业依赖度差异大

在安置分流过程中，工人的择业路径正悄然发生变化。

现象一：60后、70后对国企的依赖情结仍然很重，大多不愿离开国企；80后部分观望、部分积极寻找出路；90后则普遍不再视国企为“铁饭碗”。

在东北的一些工厂采访时，许多“4050”的工人告诉记者，即使国企的工资大幅下降，但只要能维持日常生计，大多数东北人仍愿意留在工厂，而不愿去离家太远的地方谋生。“南方工厂来招工，但一盘算得把老婆孩子掙家里，就不走了。”贾志说。在鞍钢，许多人对国企表达了眷恋，一位中年工人说：“国企待我不薄，我不想看着工厂在咱这代工人手中倒塌。”

早在2015年，一些国有煤炭集团普遍采取停薪留职等方式自救，但半年多时间过去，自愿停薪留职的人数极少。山西大同市人社局副局长李坚说，国企职工长期身处体制内，对灵活就业的认可度低，加之矿区产业结构单一，加大了分流安置难度。

“管理人员过多，真正的技术工人则缺乏。”高精学说，“技术工人老龄化问题严重，连农村的孩子都不愿当工人。”一些基层管理人员担忧，未来煤矿、钢铁技术工人存在“断档”风险。

现象二：产业结构单一、资源枯竭型城市就业相对较难，市场化活跃的综合型大城市就业较易。记者发现，在辽宁阜新、鞍山等城市，由于城市产业单一职工再就业渠道狭窄；而在武汉等大城市，由于地方经济活跃，市场发达，职工再就业基本不成问题。

现象三：国企与私企的就业区别淡化。“以前，如果父母是国企双职工，那感觉老自豪了；可如今，国企与私企没有太大区别。”45岁鞍钢股份无缝钢管厂工人金鑫说，“上一代工人属于吃苦耐劳型；我们这一代属于安逸型，突然走到危险的边缘，不变不行；而年青一代则是观望型，如果感觉国企不行就会离开了。”

大学毕业后进入武钢的小周告诉记者，现在年青职工早已不再认为国企工作等同于“铁饭碗”。“和我一起进厂的8名职工，现在只剩下两个，其他的都离开去民企或者自己创业了。”他说。



就业市场弹性更强 下岗职工掀创新创业潮

蔡翼飞认为，当前中国现代劳动力市场体系已经基本建立，产业结构更加多样化，特别是服务业发展很快，就业弹性更强。同时，当前劳动力市场一体化程度很高，流动起来基本存在行政壁垒，局部地区的失业压力多数可以通过劳动力流动分散。

——大多下岗工人更趋向市场安置。

武钢的就业现象引发关注。此前，地方政府专门组织过万人招聘会，但部分工人反映，招聘会提供的许多托底就业岗位吸引力有限，而类似做滴滴司机的自由择业者增多。

56岁的武汉市民周汉华，去年底完成了从“武钢职工”向“快车司机”的角色转变。周汉华所在的冷轧车间一线职工收入从4000元多降至2000多元。武钢制定的内退政策规定，不解除工人劳动关系，缴纳五险一金至退休，并每月发放1000多元的生活费。周汉华于是选择内退，用私家车跑起滴滴快车。他现在每天能跑10多单，收入100元很轻松。加上车间按月发放的生活费，月收入基本赶上了武钢效益最好的时候。“现在至少有上千名武钢分流职工开起了滴滴。”他说。

7月18日，滴滴出行发布的《移动出行支持重点去产能省份下岗再就业报告》显示，截止2016年5月底，滴滴为国家去产能计划中的17个重点去产能省份提供了388.6万就业机会。

——与大众创业、万众创新相结合，拓宽市场安置渠道。

“针对工人再就业，可开拓新的产业门

类，特别是生产性服务业。”著名经济学家常修泽建议，东北地区煤炭、钢铁行业压力较大，但生产性服务业比较薄弱，尚有较大就业空间。“农业、林业等部门也可考虑，有的机械公司就到林区承包土地种蓝莓。”

在辽宁阜新，恒大煤业公司财务科副科长张磊将机会留给了别人，主动选择离开，办起一家小学生托管班；46岁职工王丹办起了一家图书批发市场，并带动10多名分流员工就业。在鞍钢，许多工人利用业余时间，干起了快递、送餐等第二份职业。

在山西介休，焦煤集团的“90后”李彤大胆选择了停薪留职，自主创业拍摄微电影，还运营起公众号，团队从最初3人发展到15人。

——采取差别化分流安置政策。

蔡翼飞认为，对青年失业者，政府应鼓励其进行职业培训，更新技能后重新进入劳动力市场。对再就业可能性较小的“4050”人员，应采取内部退养等托底政策解决。此外，对于老工业基地、资源型城市受冲击较大地区，政府应通过区域合作、资金扶持鼓励失业人员异地再就业。

郑东亮说，经济结构优化有利于扩大就业。“我国第三产业的发展空间还很大，预计到‘十三五’末，第三产业吸纳就业占比将超过50%，会带来更多就业机会。”

“调查失业率务必要控制在5.5%以内，否则就会出问题。”常修泽认为，“当前全国的调查失业率在5.1%左右，虽然在可控范围内，但难题多且存在风险。”他建议政府、企业、社会各方面集思广益，形成合力，共同解决职工再就业。

世界500强榜单 折射中国大企业的“强”与“弱”

■ 何宗渝 韩振

美国《财富》杂志于北京时间20日晚发布2016年世界500强企业名单，中国两岸三地上榜企业增加4家至110家，仅次于美国稳居世界第二。

记者梳理榜单发现，不仅中国上榜企业的数量持续增加，绝大多数上榜企业还实现了排名上升，呈现出强劲增长势头，但与发达国家特别是美国的上榜企业相比，中国企业的竞争力特别是盈利能力仍相对较弱。

据记者统计，中国110家上榜企业中，有3家企业进入榜单前十位，其中国家电网由上年度的第7名上升至第2名，中石油上升1位至第3位，中石化排名第4位；有62家企业的排名上升，其中中粮集团由去年的第272位大幅上升至121位，华为由228位上升至129位；京东、美的、万科、恒大等13家企业首次登榜；有25家企业排名下降。

“中国上榜企业连续10多年不断增加，绝大多数上榜企业的排名也不断前移，这与中国经济不断壮大的发展趋势基本一致，呈现出快速发展势头。”中国企业改革与发展研究会副会长李锦说。

据《财富》杂志统计，中国110家上榜企业平均营业收入为571亿美元，平均利润为32亿美元，比世界500强企业平均值分别高出19亿美元和2亿美元，但远低于美国上榜企业平均营业收入632亿美元、平均利润51亿美元的水平。

更值得注意的是，内地和香港的103家上榜企业中有10家银行，这10家银行的利润总额达到1816亿美元，占103家企业利润总额的55%；除开这10家银行，其余93家非银行企业的平均利润只有16亿美元；再减去5家上榜的保险公司，其余88家非金融企业的平均利润只有14.5亿美元，低于许多国家上榜企业的盈利水平。

从行业对比来看，中国上榜的传统产业企业盈利能力尤为低下，比如6家有色金属和钢铁企业总计亏损21亿美元；上汽、一汽、东风、北汽、广汽和吉利6家汽车企业总计盈利114亿美元，比美国通用和福特两家汽车企业的利润还少了57亿美元。《财富》杂志认为，现代企业的竞争已经上升到全球价值链的竞争，中国企业显然缺乏这个能力。

“共享、融合、精准”

——“互联网+”推动物流业转型升级

■ 新华社记者 于佳欣 赵文君

20日召开的国务院常务会议部署推进“互联网+物流”，以降低企业成本、便利群众生活。业内人士认为，这一举措是供给侧结构性改革的重要体现，有利于推动物流业转型升级。

物流业是现代服务业重要组成部分，也是突出短板。数据显示，2015年我国物流业总收入7.6万亿元，全国货运量450.2亿吨，快递业务量206亿件。但是物流分散分割分裂的问题一直制约着物流业的做大做强。

“物流业发展正在从过去传统的阶段转向数字化、网络化、智能化的新阶段。‘互联网+’能促进物流业实现共利、共赢、共享和协同，有助于推动我国从物流大国迈向物流强国。”国务院发展研究中心产业经济部研究员魏际刚说。

“互联网+”首先要开放、包容、共享的互联网理念。既要实现基础设施的互联互通，又要实现不同部门、行业和领域间的信息连接共享。

为此，会议提出，要构建物流信息互联互通体系，建立标准规范，加快建设综合运输和



物流交易公共信息平台，提升仓储配送智能化水平。

“互联网+”的另一个重要理念是融合创新。会议提出，要推动物流与“双创”相结合，发展多种形式的高效便捷物流新模式，促进物流与制造、商贸、金融等互动融合。

魏际刚指出，未来的制造不仅是生产制

造，而是加上信息、服务和消费的制造，因此，从采购、工艺流程、产品库存、到运输、仓储、分拨、配送，都实现与物流的对接，才能更好地满足消费者需求，推动制造业转型升级。

而促进物流与金融的融合，将为物流业带来更多的资本“活水”，促进产业发展，利于催生更多的新业态新模式。

已接近容量上限。

“来自中国的火车越来越多，”DIT场站销售经理迈克尔·塞斯穆特说。在他身后，标着“中欧班列”蓝底白字的集装箱堆了三四层，连成一大片。

德国汉宏国际物流公司国际铁路运输部门经理陈思介绍，中欧班列运输时间约14天，比海运快2/3，虽比空运慢，但价格只相当于空运的1/5，是对空运、海运的一种补充。

中欧铁路运输并不一直如此方便。陈思提到，虽然中欧之间的铁路早就畅通，但在2011年之前，铁路货运线路并不成熟，货量不充足，有时单程要耗时40天左右。

俄铁远东路桥公司2007年开始运营中欧之间的铁路运输线路。该公司业务发展经理单靖介绍，在中欧班列开行之前，铁路运输的车次、班期都不规律。如今，远东路桥公司主要运营从沈阳、苏州、长沙等地经满洲里出境的中欧班列，每周有三趟列车抵达华沙、杜伊斯堡、汉堡等欧洲城市。

目前，中国已有16个城市陆续开通了去往德国杜伊斯堡、汉堡、西班牙马德里等12个欧洲城市的集装箱班列。2015年，中欧班列发运815列，同比增长165%。

德国邮政下属的敦豪货运公司多式联运运营总监托马斯·科维茨基说，中欧之间的铁路运输线路为敦豪扩展了发展空间，“在亚太地区给敦豪带来新的商机”。

他说，自班列开行以来，中欧铁路货运量稳步上升。预计至2030年，中欧之间铁路运输货量将超过100万标准集装箱。

回程货源不足是中欧班列一直面临的挑战，但这一局面正在改善。2015年，回程班

列达到265列，占去程班列的48%。较前一年的28列大幅增长。

科维茨基认为，回程班列可以搭载运往俄罗斯、哈萨克斯坦等欧洲邻近地区的货物，以避免空箱运输。同时，应加强欧洲内部的物流协调，并提高中欧班列沿途过境通关效率。

此外，在欧洲，中欧班列需要设立更多办公室，加大推广力度。“现在知道班列的人越来越多，但班列仍是一个比较新的产品，”他说，“在欧洲更加活跃地推介班列、更多地了解客户需求将有助于扩展市场，增加回程货量。”

陈思说，可以尝试在欧洲设立中欧班列“呼叫中心”，提高班列服务的便捷性。“首先要让大家知道有这个班列，然后要让客户在需要班列服务时找得着人。”

中欧班列让古老商路焕发生机

■ 新华社记者 唐志强 严锋 兰熙

自2011年“渝新欧”班列开行以来，往返中国与欧洲的货运列车线路越来越多，运量不断增长，已成为亚欧物流运输的重要力量，使古老的丝绸之路重新焕发生机。

业界人士表示，中欧班列日益活跃，为国际物流提供了新的解决方案，有助于促进丝路沿线国家贸易往来、经济发展。作为新兴事物，中欧班列的运载能力、运行效率依然有很大提升潜力。

位于德国杜伊斯堡的DIT货运场站的管理者正在思考如何提高运转效率。一般而言，南来北往的货物在这里最多停留两三天，就需要转运至下一个目的地。近年来，随着“一带一路”建设推进，亚欧铁路物流日益繁荣，这个杜伊斯堡最大的集装箱货运场站