

6 调查 Investigations

就业难遭遇用工荒:千万青年求职 企业加薪难觅蓝领

■ 吴涛

一方面是企业难以招到合适的员工,另一方面是求职者面临空前的就业压力,这种矛盾的现象正在北上广等省市区出现。

首先是就业难。人力资源社会保障部(以下简称人社部)2月底发布的数据显示,2016年中国高校毕业生达到 765 万人,比去年增加 16 万人,再创新高,而且中职毕业生和初中毕业以后不再继续升学的学生大约也是这个数量,青年的就业群体加在一起大约有 1500 万左右。人社部相关官员表示,“这个就业压力是非常大的。”

与此同时,记者通过多种渠道了解到,年后,物流、家政、餐饮、建筑等行业薪资水涨船高,然而仍面临用工荒的问题。有招聘网站最新的调查数据显示,外来务工大省广东省用工缺口为 46%,其中仓储物流、家政保洁等行业人才缺口最大。

“就业难”和“用工荒”并存

年后,不少地区出现了“用工荒”的现象,国内某品牌连锁金店负责人接受记者采访时表示,“年后应聘金店销售的人不少,但是期望薪资都比较高,优秀的人才也不容易找到。”

河北一品牌火锅店连锁店负责人对记者表示,“以我们店为例,服务员现在薪资不到三千,相比去年涨幅不大,但也有一二百元,上班 9 个小时,都是小年轻,要么嫌工资少要么就是不能吃苦,流动性较大,所以要持续招工。”

分类信息网网站 58 同城 3 月 1 日向记者



提供的一份报告显示,2016 年,北京用工缺口达到 52%,上海求职者缺口为 44%,广州求职者缺口为 28%,成都求职者缺口为 7%。

用工荒出现的同时,就业难也存在。据人社部 2 月 29 日最新的数据显示,今年中国高校毕业生是 765 万人,比去年增加 16 万人,而且中职毕业生和初高中毕业以后不再继续升学的学生大约也是这个数量,青年的就业群体加在一起大约有 1500 万左右。“这个压力也是非常大的。”人社部相关官员说道。

人社部还指出,除此之外,化解过剩产能造成的职工下岗问题 and 在经济下行压力比较大的情况下部分企业用工不足也对就业难产生了压力。

专家:矛盾出现和产业转型升级慢有关

对于目前国内的就业形势,人社部部长尹蔚民日前表示,“当前国内外经济形势很复杂,所以 2016 年的就业形势也是比较复杂的,而且任务非常艰巨。供需不匹配的结构性矛盾依然突出。”

经济学家马光远认为,“用工荒”反映出一些产业转型升级的速度没有跟上中国经济发展的速度,“你升级慢,给不了大家那么高的工资,当大家有别的选择时,自然不会去你那上班。”

中国成光伏火车头 三大领域掀投资热潮

■ 王璐

过去这一年,与传统能源“土族门阀”们的糟糕面目相比,新能源“寒门庶族”们则是风光无限。在业内人士看来,2016 年借助抵抗雾霾大战、电改等,“新能源+”催化将加剧,拥有上述“基因”最多的光伏业率先受益,中国将成为全球光伏市场火车头,在三大领域掀起投资热潮。

“今年国内外光伏市场仍将保持增长势头,预期全年光伏新增装机量将达到 58GW 以上。其中,在‘领跑者’计划和电价下调带来的抢装驱动下,我国全年光伏装机预计达到 15–20GW,将继续领跑。”全国人大代表、晶龙集团董事长靳保芳告诉记者。

市场调研公司 HIS 的判断更为乐观,其预计的 2016 年全球光伏新增安装在 69GW,在此之下今年底全球累计光伏安装量将超越 310GW。其中,中国、美国和日本将成为全球三大太阳能光伏安装市场,欧盟安装量将减少。

数据显示,2015 年我国光伏相关行业投

资约 1000 亿元,同比增长近 40%;又据 EnergyTrend 统计,2015 年多家中国企业已宣布扩产计划,将新增 5GW 左右组件产能,其中国内组件产能将新增 3GW。同时,在《关于促进先进光伏技术产品应用和产业升级的意见》政策引导下,“国内高效电池市场将会逐步扩大,企业也将会加大对国内已有生产线的技术改造投入,通过技术升级提升产品性能,在国内的扩产也将集中于提升高效电池组件的规模化生产能力。”靳保芳称。

与此同时,与扶贫、农业、工业、互联网、环境、气候合作等的“联姻”备受青睐。中国光伏行业协会秘书长王勃华表示,由于西北部地区的限电问题,今年电站将向中东部地区倾斜,农光、渔光互补等多样化融合发展逐步出现。此外,制造业布局全球化、海外建厂也将成为焦点。

据了解,截止到 2015 年底,我国已建成投产海外光伏组件产能达到 4GW,在建产能达到 2GW。“展望 2016 年,光伏企业在加速拓展新兴市场的同时,正积极实施产业全球布局计划,通过海外投资设厂、海外企业并购

等方式,采取本土化生产战略,推动国际光伏贸易格局加快演进。”靳保芳判断。

不过,值得注意的是,融资难、融资贵以及补贴拖欠仍制约光伏制造企业的发展和转型升级。靳保芳建议,创新金融扶持光伏制度,一是支持金融机构通过债转股或不良资产证券化等方式,缓解企业债务负担过重问题;二是鼓励金融机构之间加强合作,成立封闭式融资资金,对骨干企业进行订单融资支持;三是鼓励金融机构与海外上市企业合作,支持企业从国外退市回归 A 股,监管部门提供绿色通道,缩短再上市手续和流程;四是继续推进降低光伏企业融资成本,通过重点企业名录或订单贷款等方式,实行差别化的低成本融资政策。同时,保障发电全额收购,落实完善补贴政策,建议以文件形式约定补贴资金发放时点,并简化获得补贴资格认定程序,还有促进技术进步,对效率低于一定标准的组件不给补贴或少给补贴。此外,建议在国家层面出台明确的光伏发电企业土地使用税收政策,规范地方光伏发电企业土地使用税收标准。

电动汽车的发展困境在哪里

■ 陈才源 王 龙

在汽车行业的发展中,电动汽车已经成为了共识性的发展趋势,很多汽车企业对于电动汽车的认识也从不重视变为了积极开发,特别是近年来特斯拉电动汽车的成功,引爆了电动汽车市场,在国内汽车企业中,比亚迪秦、宋等混合动力车型也取得了不菲的销量。电动汽车的成功是否意味着电动汽车已经开始走向普及并且会替代燃油汽车呢?从当前的情况来看,电动汽车要替代燃油汽车还有着较大的距离,电动汽车发展到今天,虽然很多技术已经趋于成熟,但是仍然面临着较多的发展困境,电动汽车的发展,无论是在市场方面还是在技术方面,依然有着较多不完善之处,限制了电动汽车的发展。

根据汽车行业 2015 年的销售数据统计,2015 年全年我国电动汽车的销量已经超过美国,成为世界上最大的电动汽车销售市场,电动汽车全年销量超过了 5 万台,但是应当清晰的看到,在这一销售数据的背后,很难判断我国电动汽车春天的来临。事实上,在我国电动汽车的销售中,超过八成以上的销量都发生在汽车牌照限制城市,而根据我国的汽车购买政策,购买电动汽车或者油电混合动力汽车,可以不受牌照限制政策的影响,不但能够减免相关购车费用,还能免费获得当地汽车牌照。由此一来,消费者在购买电动汽车或者油电混合动力车中,着重考虑的往往是牌照限制政策下的被动选择,并不是出于对电动汽车的购买偏好。也就是说,在当前我国电动汽车的销售光环中,大部分销量都存在着水分,是受到政策影响所产生的销售结果,而不是市场行为下的销售结果。

电动汽车的前世今生

很多人认为电动汽车是在燃油机车发展到一定瓶颈后,随着石油资源紧缺所出现的一个汽车发展趋势,实际上并非如此,电动汽

车的第一次出现,并不是由于石油资源紧缺或者环保等因素,而是由于当时时期的燃油汽车相关技术不完善。在 1885 年到 1915 年这一时间段内,燃油汽车的发展遇到了技术瓶颈,故障率高、维修难成为燃油汽车的困境,在这一时期,一些汽车公司转而寻求在电动汽车方面获得突破。电动汽车的稳定性和耐用性,一时间让很多汽车企业认为燃油汽车没有市场,电动汽车才是发展趋势。但是后来随着燃油汽车的技术成熟,其性能和稳定性远远超过了电动汽车,电动汽车才开始落寞。1967 年美国通用公司推出了一款新的电动汽车,但是其传统的蓄电池技术难以适应汽车性能需求,并没有获得较大发展,电动汽车最大的发展黄金期还是在进入 90 年代以来,受到电池技术革命性发展的影响,电动汽车开始重新回到市场的视野。发展至今,电动汽车基本上形成了两大阵营,一个纯电动汽车,完全依赖电力驱动,另一个方向则是油电混合动力,驱动能源为电力和燃油。就当前的技术发展情况来看,无论是纯电动汽车还是油电混合动力,都已经形成了较为完整的技术体系,并且也有着各自的优缺点。近年来,受到石油资源紧缺的影响以及环保意识的提升,电动汽车开始重新走进市场,并且一些电动汽车产品如特斯拉还走进了高端汽车市场领域。

电动汽车所面临的现实困境

1. 技术瓶颈仍未打破

在当前电动汽车的发展中,技术瓶颈可以说是最主要的发展瓶颈,虽然近年来电池技术连续获得突破,锂电池技术已经得到了成熟的应用,但是相较于电动汽车的性能需求以及实际应用情况来说,仍然存在瓶颈,其中最为主要的问题便是续航能力、充电时间以及造价。电动汽车依赖电池储存的电能作为驱动能源,而当前的电池技术难以较好地解决充电时间问题和续航问题。虽然特斯拉在电池技术方面实现了突破,极大地延长

了续航里程,并且缩短了充电时间,但是高昂的造价依然使得其电池技术难以在电动汽车中得到普及。而我国电动汽车的续航里程普遍在 300 公里以内,甚至油电混合动力汽车的纯电力续航里程还不足 100 公里,充电时间也较长,一般需要 8 个小时以上才能完全充满。这对于用户的实际使用来说,这种续航历程以及充电时间只能够满足短途出行,在长途出行方面仍是需要依赖燃油驱动。另一方面,由于新时期电动汽车的发展时间尚短,很多相关的技术并不成熟,特斯拉电动汽车之所以能够获得成功,主要依赖的也是优秀的电池技术和充电技术以及独特的造型,并不意味着特斯拉在其他汽车技术方面也成熟完善。正是由于技术瓶颈的存在,使得近二十年来电动汽车的发展存在雷声大雨点小的现象,虽然电动汽车的优势十分明显,但是电池技术、充电技术等核心技术瓶颈不能打破的话,电动汽车依然无法获得真正意义上的普及。

2. 市场培育还处于起步阶段

电动汽车由于起步时间尚短,在燃油汽车已经统治市场的今天,培育电动汽车的细分市场仍旧需要较长的时间,而当前无论是国外还是国内,电动汽车市场的培育都处于起步阶段,远远算不上成熟,市场规模也较小。以我国电动汽车市场为例,我国电动汽车近年来的销售情况可以说是是一枝独秀,相较于国外电动汽车的不温不火,我国电动汽车市场的增长获得了大量的关注。但是这是否意味着我国电动汽车市场的兴起呢?事实上远非如此,已经提到过,我国近年来电动汽车市场的发展主要是在政策作用下产生的,在北京、天津、上海等一些限制汽车牌照的城市,由于政策倾斜,购买电动汽车或者油电混合动力汽车能够无需摇号立即获得牌照,这是消费者购买电动汽车以及油电混合动力汽车的主要动机。而想要的,如果仅仅从市场角度来看待电动汽车市场,即使在全球最大汽车市场的我国也远远不能称得上乐观,

另外,“就业难”和“用工荒”的出现或和年轻人就业观发生改变有关系。电子科技大学成都学院的大三学生李睿(化名)今年开始盘算起了就业问题,他接受记者采访时表示,“我觉得只要不过分挑剔,找个工作问题不大。但如果感觉不合适,我会选择继续深造学业。”“选择工作时我主要要看学习和能力的培养,薪资是第二个才考虑的因素。”李睿说道。

哪些行业人才最紧俏呢?

那在供需不匹配的矛盾下,哪些行业人才最紧俏呢?有报告显示,物流家政等行业的蓝领人才缺口较大。

以山东省为例,58 同城的上述报告显示,该省用工缺口达到 56%,其中物流/仓储、家政/保洁/安保、餐饮、淘宝职位等职位的缺口较大,缺口比例均超过 70%。

外来务工大省广东省用工缺口为 46%,其中家政/保洁、房产中介、物流/仓储等职位的缺口均较大,比例都超过 50%。

另一方面,从薪酬涨幅上或也可以窥探行业紧缺人才状况,因为薪水上升幅度较大的行业一个主要因素就是供不应求。赶集网 2 月底发布报告称,随着电商及 O2O 的蓬勃发展,目前,快递员的平均薪资已达到 7000 元左右,但尴尬的是,快递员同时也是全国最紧缺的蓝领工种。

58 同城的数据显示,在广东省中,制约/生物工程、高级管理、物业管理等职位薪资较 2015 年同期增长 3000 元左右,其他职位如法律、酒店/旅游、建筑、餐饮等行业的薪资也有一定增长。

上述数据还显示,北京地区较 2015 年相比,薪资增长幅度最大的三个行业分别为高级管理、法律、医院/医疗;上海地区为高级管理、物业管理和建筑、广州为建筑、编辑/出版和销售。

调查:肯定不跳槽的员工比例仅占 5.1%

综合上述数据不难看出,大部分紧缺人才集中在物流、家政、建筑等行业,如快递员,再如上海和广州薪资增长幅度较大的建筑人才。这些都属于蓝领人才,那白领人才市场如何呢?

智联招聘向记者提供的一项调查显示,今年春季跳槽季,已经有 11.4%的白领开始办理离职或入职手续;超过一半的白领已经更新了简历,开始行动起来;暂时只有想法,还没有行动的白领占比为 29.1%;肯定不会跳槽的比例仅为 5.1%。

在北京某企事业单位上班的张小姐年后选择了跳槽,她接受记者采访时表示,下次就业会结合自己兴趣,看重学习潜能,“但不会改变行业。”

谈起行业的改变,大学生就业会不会首选蓝领职业呢?李睿称,会考虑的,毕竟现在蓝领比白领赚钱也不少,而且做技术工也不错。“但如果未来转行的话,会优先考虑互联网行业。”李睿说道。

在行业的的选择上,智联招聘上述调查指出,IT/通信/电子/互联网行业白领的事业信心指数远远超过了其他行业;能源/矿产/环保行业白领事业信心指数受挫,跳槽意向较大。



电动汽车以及油电混合汽车在我国汽车销售总量的比例中,仅仅占据了非常小的比例,还没有培育出较为完善客观的市场,因而电动汽车不得不在政策扶持下挤压燃油汽车的细分市场。甚至如果在一定时期内不能够进行较好的市场培育,任由电动汽车挤压燃油汽车细分市场,会造成汽车企业的行业内恶性竞争,并不利于我国汽车行业的长远发展。

3. 配套设施严重不足

配套设施主要是指电动汽车使用过程中的相关充电设施以及维护培养设施,例如相应的充电桩设施,仅仅依靠家用充电桩显然难以满足电动汽车出行需求,这就需要大范围的充电设施建设,甚至需要向加油站那样密集才能够真正满足电动汽车的出行需要。另一方面,在充电桩技术领域,虽然当前快速充电技术已经出现了突破,特斯拉充电桩也能够在一小时内充满百分之八十以上的电量,但是相较于当前普遍的电动汽车充电技术来看,快速充电技术并没有得到较好的普及,并且快速充电技术当前的耗电量也较高。同时,除了充电设施之外,阻碍电动汽车发展的另一个重要困境便是电动汽车的维护保养问题,电动汽车维护保养相较于燃油汽车来说有着很大的不同,当前燃油汽车的维修保养设施体系并不能完全同电动汽车的维修保养进行对接,这就使得电动汽车在出现故障后存在着维修难的问题。整体来看,配套设施不足是阻碍电动汽车发展的一个重要困境,事实上,在未来一段时间内,如果不能较好地解决电动汽车配套设施问题,会对消费者购买电动汽车形成一种阻碍。而且受到配套设施建设特点的影响,在未来一段时间内,电动汽车也难以快速走入寻常家庭中,这会影响到当前电动汽车的发展。

电动汽车打破困境之路

电动汽车的出现和发展,在当前汽车市

场背景下无疑是具有优势和机遇的,相较于燃油汽车而言,电动汽车无需加油,只需充电,会节省很大一部分燃油开销,并且由于电动汽车不会产生尾气排放,也符合绿色出行的需求。但是应当看到,在当前电动汽车的发展中,其所面临的技术困境、市场困境、配套设施困境等问题已经对于电动汽车的发展造成了极大的阻碍,如果不能够打破这些困境,很难促使电动汽车获得较好的发展。要打破这些困境,首先便需要在技术领域进行突破,无论是相关的汽车企业,还是相关的政府科研部门,应当加强在电动汽车核心技术领域的研究投入力度,促使电动汽车领域中的电池技术、充电技术等能够获得较大的突破,使得电池技术和充电技术能够真正满足汽车出行需要。其次,相关政府部门应当继续加大对电动汽车的扶持力度,在政策方面予以一定的倾斜,加强对于电动汽车领域的市场培育,电动汽车企业也应当积极参与进来,选择适宜的目标市场,防止在细分市场同燃油汽车进行直面竞争,也不能仅仅依靠政策支持进行竞争。

再次,为了推动电动汽车的发展,应当加强电动汽车相关配套设施的建设,包括充电设施、维修保养设施等等,在充电设施建设,为了降低充建设成本,可以在原有加油站的基础上进行充电桩建设,为电动汽车的出行提供完善的充电保障。同时,在电动汽车维修保养设施建设方面,也可以采用在原有维修保养基础上进行增添的方式,由原有的燃油汽车维修培养领域引入相关的设备和人才,提供全面的电动汽车维修保养服务,这对于促进电动汽车的发展也有着重要作用。通过在各个方面采取积极的措施,打破电动汽车当前的发展困境,促使电动汽车能够在新兴汽车市场领域获得更大的发展。

(湖北省协同创新中心开放课题:安全预警与应急联动技术,项目号:JD20150207 作者单位:武汉理工大学经济学院)