

就业表现应由量向质转变

全球著名商业教育机构瑞士洛桑国际管理学院发布的《2017年度世界竞争力报告》显示，在细分项“就业”这个二级指标上，中国的表现在全球63个主要经济体中名列首位。

毫无疑问，在拥有世界上最庞大劳动力队伍的中国，取得这样的成绩是难能可贵的。中国良好的就业表现应该主要归功于稳定的经济增长与就业优先战略的实施。经济增长是拉动就业的最主要动力。尽管近些年中国的经济增速出现一定的下滑，但目前依然稳定在7%左右，在全球属于经济增速最快的国家之一。而实施就业优先战略，大力推动“大众创业、万众

创新”，确保了在经济结构转型和调整过程中实现就业的基本稳定。

但是，当前中国就业的良好表现更多地体现在数量的扩张方面。相比较而言，就业质量不高的问题依然十分突出，并已成为当前我国劳动力市场的主要矛盾。换句话说，劳动者想要找个工作并不难，但要找到一个好工作却并不容易。

就业质量不高表现在多个方面。比如工资水平不高，虽然近些年劳动者的收入有了一定的提高，但总体而言仍处于较低水平。社会保障覆盖面不全，保障水平低，不少劳动者并不能享受到“五险一金”的充分保护。就业稳定性

差，员工离职率高、频繁跳槽，不仅对企业稳定生产经营不利，实际上对劳动者本人也有负面影响。再有就是超时工作现象普遍。根据2016年农民工监测报告，日从业时间超过8小时的农民工占64.4%，周从业时间超过44小时的农民工占78.4%。事实上，白领阶层加班现象也同样十分突出，等等。

因此，在当前就业表现总体良好、失业率并不很高的情况下，应抓住机遇，将重心放到努力提高劳动者就业质量上来。只有在就业的数量与质量上同时着力，才能为劳动者提供更多更好的就业岗位。

《环球时报》2017.7.8文/李长安



当《王者荣耀》令社会心焦 谁来解套温柔陷阱

地铁里、公交上，年轻人低着头一刻不停盯着手上的方寸屏幕，手指紧张参加“战斗”；一桌朋友吃饭，等菜的间隙，不约而同掏出手机，“见缝插针”玩上一局；刚放暑假的小学生，半夜“偷”过来父母的手机，打到双眼通红……媒体描述的一幕幕场景绝非夸张，它们都与一个叫《王者荣耀》的手游有关。

对于制作人和运营企业来说，《王者荣耀》大获成功。问题是，“汝之蜜糖，彼之砒霜”，当看到“（孩子）因玩游戏被父亲教训后跳楼、为买装备盗刷10万余元、狂打40小时后诱发脑梗死险些丧命”的新闻，有几人不会痛心？

数据显示，《王者荣耀》的累计注册用户已超2亿，日活跃用户8000余万，今年一季度营收多达60亿元，从而成为全球收入最高的游戏。一定程度上说，赚钱越多，危害越大，有多少孩子耽误了学业？有多少成年人开始游戏人生？因玩游戏而生发悲剧，难免让人感叹：这是王者，还是亡者？这是荣耀，还是毒药？

一些手游的可怕之处就在于，它们取悦于用户，布下温柔陷阱，用户一旦沾染便难脱身，形同吸毒。当很多用户被手游全面渗入生活，尤其是未成年人沉溺网游，家长该警惕了，开发者该反思了，职能部门该行动了。

重压之下，相关游戏开发者挥出“三板斧”：限制未成年人每天登录时长、升级成长守护平台、强化实名认证体系。但据报道，该防沉迷系统上线首日即遭技术破解，“解除防沉迷”的方法就是把未成年人身份证信息替换为成年人的身份证信息。请问，问题出在哪里？

今年5月1日起施行的《文化部关于规范网络游戏运营加强事中事后监管工作的通知》明确规定，网络游戏运营企业采取随机抽取方式提供虚拟道具和增值服务的，不得要求用户以直接投入法定货币或者网络游戏虚拟货币的方式参与。但一些手游企业依然推行抽奖游戏，变相诱惑用户沉浸其中。

有人认为，手游企业应该弱化手游的沉迷功能，其实手游企业所做的一切都是增加手游的“魅力”，最大目的就是强化手游的沉迷功能，用户越不能自拔越成功。

手游不能变成电子毒品，这是底线，遏制手游危害，需要多方联手，从立法、执法，到终端、游戏的生产开发，再到家长和学校，都要一起努力。

《北京青年报》2017.7.7文/王石川

移动支付助阵破解“退卡难”

7月3日起，乘客在北京地铁的8个站点可以使用新型的一卡通多功能机自助办理充值、退卡等业务。值得一提的是，在多功能一体机上，微信、支付宝都可以使用。市民只需按操作即可自助完成退卡，卡内余额及押金将一并现场退还至支付宝或微信账户中。

在北京，公交退卡是一个多年的老大难。借助现今的移动支付技术，退卡可谓易如反掌。早在两年多前，上海就在地铁站引入自助终端机买

卡、退卡。其实，即便不依靠移动支付技术，退卡也无需跑断腿。比如许多年前，香港、台北的公交卡，就可通过便利超市或地铁站轻松退卡。

这些年，北京的公共交通硬件建设上日新月异，但与硬件高水准相对应的是，公共交通的“软件”建设并没有跟上，公交服务的人性化不足。以“退卡难”为例，记得之前，公交部门在面对民怨时一度感到委屈，当时有公交负责人就解释说，市民们退卡时多集中于一些交通枢纽的退卡

点，与此同时，银行、邮储等退卡网点相对业务量很少。可是，选择交通枢纽站退卡，民众不过是图个便利，这有什么错？

借助移动支付，相信公交“退卡难”会逐渐淡出我们的记忆。可要改变“退卡难”背后公交服务旧思维，恐怕没那么容易。

所以，公交部门需要引入的，不简单是移动支付的互联网技术，而是这种技术所代表的互联网精神——重视用户体验，以用户为中心的精神。由此观之，退卡固然方便了，那么，同样饱受诟病的公交卡押金，是不是也该到取消的时候了？

《新京报》2017.7.4文/于平

城市的“堵”与百姓的“买”

在济南，拥堵早已成为困扰市民的痼疾。但不少市民看到汽车还是希望“买买买”，出门自然也是“堵堵堵”。据统计，山东济南市上半年新增近15万辆机动车，照此速度，再有一个多月，济南机动车保有量就将突破200万辆，城市可能陷入“瘫痪式拥堵”。

以笔者之见，国内的城市，至少有两点貌似是高度接近的。一是城市面貌，宽阔的马路、壮丽的广场、外形差不多的高楼，“千城一面”；再就是堵车。

而从各地政府每年开列出的政务清单看，治堵也是一项急务、要务，但似乎也没有哪个城市取得了明显效果。

堵车的原因很复杂，若把城市“堵堵堵”的原因归结为老百姓的“买买买”，很难让人信服。

其一，当初政府为了发展汽车工业、鼓励民众买车的时候，有没有测算过城市道路的承载力？现在老百姓的购买力上来了，此前政策的前瞻性在哪里？

其二，很多人买车是出于“不得已”，因为公共交通不方便，不足以满足其出行需求，老百姓只好买车。

其三，在拥堵成为常态的语境下，当下城市的交通管理也亟待转型。

说到底，城市的拥堵，根本上还在于公共资源配置的失衡。为什么济南会成为山东的“首堵”？很简单，济南聚集了全省最重要的政商资源，政府部门、企业总部等多在这里；此外，诸如医疗、教育、文化、体育等社会公共资源，此间相对也比别处更充分、更优质。别的不说，山东省老百姓看病，除了北京上海，济南应该是首选，能不来吗？能不堵吗？

眼下，北京都开始疏解非首都功能了，各地理应有行动。既然大家都有改革的共识，那就不妨来一些真刀真枪的改革行动。

《中国青年报》2017.7.6文/胡印斌

共享单车报废后咋办

共享单车报废会涉及很多问题。比如，有的地方政策规定了强制报废期，但究竟哪些单车到了报废期，谁来确认；再比如，到底是靠平台自觉执行单车强制报废规定，还是有关方面监督平台执行？又比如，问题单车一般很分散，怎么回收、回收后如何处理，都是棘手的问题。

有数据显示，2017年共享单车预计投放总量可能近2000万辆，这些单车报废后将会产生近30万吨废金属。但由于回收价格比较低，据说回收业者都不愿回收。于是，已经报废的共享单车被胡乱堆放一起，形成一座座“钢铁垃圾山”，占用空间，污染环境。

关于共享单车的报废问题，交通部发布的《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见（征求意见稿）》中似乎没有涉及，而一些城市的地方规定则比较模糊。

从企业方面来看，目前只有摩拜单车5月份宣布与中国再生资源开发公司合作，尝试共享单车的“全生命周期管理”，探索共享单车批量化、无害化和资源再生化的处理方案。

无论是交通部最终出台的指导意见，还是“地方版”共享单车新规，都应该明确，平台企业是淘汰、报废不合乎安全标准共享单车的主体，并明确具体监管监督主体。

此前，某倒闭的共享单车企业负责人就声称，九成单车丢失了。不排除“丢失”成为企业不履行责任的借口，对此，要用制度来预防，对不履行责任的企业要有罚则。

《新华每日电讯》2017.7.6文/冯海宁



近日，途经陕西榆林市建业大道高新完全中学路口的司机遇到了两处3D斑马线。通过黑白灰三种色块的搭配，这种斑马线呈现出立体效果。不少驾驶员表示，3D斑马线的设置会让驾驶员以为遇到了“障碍物”，会自动减速行驶。但也有司机认为，3D斑马线容易使人产生错觉，造成追尾等交通事故。

当心“3D斑马线”的安全隐患

据称这种“立体效果”，可以强化车辆的减停意识，防止因视觉疲劳带来的交通肇事。对此笔者不敢苟同。如果视觉疲劳，最好还是恢复以后再开，“立体效果”只不过暂时刺激一下神经，不可能消除疲劳。实际上，现在斑马线上撞人事故频出，活生生的行人，更有“立体效果”吧，何以就没有能够“防止因视觉疲劳带来的交通肇事”？

至于“立体效果”可以强化车辆的减停意识，更不靠谱。我国《道路交通安全法》第四十七条中明确规定：“机动车行经人行横道时，应当减速行驶；遇行人正在通过人行横道，应当停车让行。”如果缺乏敬畏法律的意识，不要说立体斑马线，就是画个老虎，也未必有威慑力。

有司机认为，3D斑马线容易使人产生错觉，“如果正在行驶途中突然看到前方有‘障碍物’，驾驶员会本能地及时刹车，也容易造成追尾等交通事故。”

问题还在于，斑马线主要是方便行人行走的。平面的斑马线条人们早已习惯，出于一种心理暗示，虽是虚拟的“立体”，但会视作实际的障碍，这未免要让行人行走时抬高脚步“跨越障碍”，不仅不便，还必然影响快速通过，因此埋下安全隐患，有悖斑马线“以人为本”的初衷。

《北京晨报》2017.7.5文/钱凤伟