

社会



周刊

责任编辑:赵昂
新闻热线:(010)84151048
E-mail:zhaolang880318@163.com

餐厅服务对年轻人没吸引力?

舒年

根据大连市人力资源市场发布的今年一季度人才供求情况分析,该市缺口最大的3个职业分别是营销经理、中餐服务员和保洁员,其中中餐服务员需要5620人,求职者仅为732人,缺口4888人。相比之下,供大于求数量最多的3个职业分别是司机、行政经理和软件技术人员,其中软件技术人员需求人数331人,求职者却高达4569人。

诚然,大连市人力资源市场的数据只反映一地情况,但作为旅游城市,大连市拥有众多类型的餐厅,对中餐服务员的需求量明显,且当地餐饮企业经营状况较好。根据商务部驻大连特派员办事处发布的数据,今年1月该市餐饮企业营业额同比上涨2.1%。在这样情况下尚且难招中餐服务员,其它城市的情况就更可见一斑了。

事实上,中餐服务员招工难,在许多城市都存在,特别是一二线城市。根据58英才招聘研究院于去年5月发布的报告,北京、广州的餐饮人员招聘规模和求职规模比超过5比1,也就是说,每五个空缺岗位只有不到一个求职者来应聘。巨大的人力资源缺口,使得餐饮企业的薪资水平不断上升,报告显示,当时北京餐饮企业的平均薪资水平已经达到7656元,即便是中部城市武汉,平均薪资水平也达到5376元。餐饮业不断上升的平均薪资水平,也使得企业的人力成本攀升。

但是,即便薪资上升,愿意从事餐饮业的年轻人依然不多。许多消费者已经发现,如今饭店里,年轻服务员越来越少,而“大爷大妈”年龄段的服务员在增加,与此同时,用餐高峰时间因人手不足而导致的点菜慢撤台慢结账慢,也令消费者抱怨连连。

为什么工资涨上去了,年轻人依然不愿意当餐厅服务员呢?这是因为,尽管工资不低,但餐饮业企业每日工作时长,工作强度大,节假日更加繁忙,休息时间也会被牺牲掉。如果按实际工作时间折算的话,每小时的工资依然有限。另外,餐饮行业技术含量不高,除了厨师以外,以现有业态而言,一般餐厅的普通服务员,从工作中所能获得的职业能力提升是有限的,职业晋升空间同样有限。加之如今新职业增多,许多年轻人宁愿送外卖送快递也不愿进餐厅,除却外卖快递是计件收入多劳多得以至积极性高外,还有一个不容忽视的因素:送外卖送快递的间隙,刷刷手机是没人管的。要知道,对于当下的年轻人来说,一个节假日会被占用,上班看不了手机的工作,吸引力可想而知。

面对招工难,一些餐饮企业也有应对办法,在减少餐厅用工量的同时推进自助点餐和结账。但这样的做法在实际中的效果有限,一方面,占用工时较多的上菜环节,依然需要人工完成,餐厅服务“无人化”为时过早。另一方面,服务员减少,消费者自助服务项目增加,会降低消费者的消费体验。毕竟,连米其林餐厅的评选标准中,餐厅服务也是一项不可缺少的重要指标,这样的服务,可不是一个二维码就能完成的。

当然,这并不表明,当下餐饮业用工没有改进的空间。其实,在发达国家,优秀的餐厅服务员同样薪水不低,且经验丰富,身兼多职。餐厅服务员的工作并不局限于拿着小本本记菜名,也包括了推荐菜品、饮料搭配,照顾孩童老人等,在可以预见的未来,这些衍生服务内容,将是餐饮企业之间的重要竞争内容。

从这点来说,留住服务员,一方面需要有关方面加强对餐饮业从业人员的劳动保护,规范工时,完善相应社会保障体系,另一方面,企业也应当通过改善服务流程,提升职业技能,在实现店面服务更贴心、更高效的同时,让餐饮服务员工有更多职业发展空间。

(上接第1版)

创新引领,动车高铁“中国标准”

2017年6月26日,时速350公里的中国标准动车组复兴号惊艳亮相京沪高铁,由此,我国成为世界上高铁商业运营速度最快的国家,中国标准动车时代正式开启。

过去,我国高铁制造主要采用欧美标准,而在中国标准动车组上,中国标准占到车辆25%重要标准的84%,不仅体现出鲜明的中国特色,而且其功能标准高于欧洲标准和日本标准,在追赶者变为领跑者。

“中国标准动车组拥有完全自主知识产权,我们研制的金凤凰CR400BF还荣获了中国专利奖外观设计金奖。”抚摸着流线型车头上的金色腰线,中车长客中国动研团队设计经理邓海说,“复兴号车体宽度达到3360毫米,高度为4050毫米,车宽敞了,对稳定性就提出了新的考验,因为车辆体型越大,侧向力就越大。为此团队做了大量优化设计,比如,车顶采取平顺化设计,底部结构采用导流设计等。”

“目前,中车长客正在紧锣密鼓研制时速250公里等级中国标准动车组,时速400公里跨国互联互通高速列车、京张高铁智能动车组等。”刘长青告诉记者,中国标准动车组是未来中国高铁“走出去”的主力车型;时速400公里跨国互联互通高速列车有助于支撑“一带一路”倡议的实施;而京张高铁首次,在高速动车组上采用了无人驾驶技术,2022年北京冬奥会时,该车将向全世界展示中国轨道交通装备制造业的创新能力。

对于老旧小区加装电梯来说,难免出现万事俱备之后,因为“个别人的个别原因”而搁浅

都怕出了“冤枉钱”?

本报记者 陈华

近日,合肥市庐阳区红星路96号大院,一栋7层楼房其中的一个单元前开来了挖掘机等施工设备。在小区一众居民的围观和见证下,电梯基坑正式开挖,这也是该区首个老旧小区加装电梯工程。

工程破土动工,也就意味着老旧小区加装电梯已进入实质性阶段。如果一切顺利的话,未来,该单元2层以上共12户居民将告别“爬楼梯”回家的历史。

对于已经在该小区住了几十年的老人们来说,这是一个令他们十分激动的时刻。而对于小区所在街道以及合肥市庐阳区住建部门来说,这仅仅是一个开始。接下来,全区到底有多少老旧小区能顺利加装电梯,他们的心里还没有底。

老人上下楼越来越不便

红星路96号大院是安徽省卫生系统的老“家属院”,搬迁前的原安徽省政府所在地离该小区也不过区区几百米远。

今年86岁的张宝金老人在红星路96号大院里已经住了好几十年时间,半辈子的光阴几乎都是在这个小区里度过的。虽然孩子们已经在远离老城区的地方购买了新的住房,也多次提出让老人和他们一起住,但是张宝金就是不愿意。

“邻居中有很多住户都是老同事、老朋友,我对这里有很深的感情,我不想走。”张宝金坚持留在这个与周边新区相比要破旧而且低矮得多的老旧小区里。只是随着年龄增加和体力下降,张宝金感觉到上下楼越来越不方便。

张宝金常常自嘲:“我们每天其实不能叫上楼,只能叫爬楼。”不想搬离老小区的张宝金因此十分渴望自家的房子什么时候也能装上电梯。

事情的转机出现在庐阳区逍遥津街道针对老旧小区改造开展的一次大走访、大调研座谈会上。在红星路96号大院征求居民代表关于老旧小区整治的建

议时,有居民代表提出了在小区里加装电梯的想法。这种情况在地处老城区核心的逍遥津街道其实相当普遍。街道即将收集到的居民代表意见反馈到庐阳区政府以及区住建局。集中到来的意见甚至直接推动了庐阳区政府有关既有住宅加装电梯政策的出台。这个政策甚至比合肥市随后出台的“实施意见”还要早几个月。

有了政策的支撑,加装电梯的程序便明朗了。张宝金老人和同一个单元里另外两名热心的住户共同组成居民代表负责居民申报的一些基本程序。庐阳区当时的政策是,楼栋所在单元所有住户必须全部同意方可实施。仅仅只用了两天时间,张宝金老人所在单元楼里包括一楼住户在内的14家住户全部签字同意加装电梯。

在单元楼里3名热心居民代表的撮合下,随后的电梯厂商选择与费用分摊等问题也顺利获得全体住户同意。在费用分摊方面,他们采取的是以系数比例分摊的方式。所有楼层以三楼作为标准,三楼以上按系数递增,三楼以下按系数递减,一楼不用出钱。

加不成电梯的原因千奇百怪

集资前,居民们申请了一个专门的共有账户用于支付相关费用。仅仅一天时间,所有住户就把按比例应该分摊的钱全部汇入指定账户。

张宝金老人对此感慨万分:“居民只要心齐,事情就好办多了。”

红星路96号大院显然开了一个好头,但这并不意味着庐阳区其它老旧小区可以同样循此顺利推进。

庐阳区住建局城建科科长崔伟几乎每天都能接到电话咨询,询问有关老旧小区加装电梯的事。平均每个星期之内,至少有两拨人会来到崔伟的办公室里了解这件事。

在崔伟的印象中,红星路96号大院并不是第一个有着加装电梯意向的小区,而96号大院之所以成为该区第一个实际开工建设的老旧小区,确实是“方方面面条件都成熟”的结果。

一个侧面的证据是,与96号大院开工建设的楼栋单元相邻的另外一个单元,居民们对于加装电梯的渴求程度同样非常高,而程序上也几乎到了“万事俱备只欠东风”的程度,但就是因为“别人的个别原因”一时半会儿装不起来。

这些“别人的个别原因”可谓五花八门,并且主要集中在一楼住户。有的住户是因为与楼上住户平时就有矛盾,积怨较深;有的觉得影响光线和通风;也有的是认为会影响风水;还有一种就是心理不平衡,总觉得装了电梯是便宜了楼上的而自己得不到半点好处。

所有这些矛盾最终的焦点,在庐阳区逍遥津街道物业办主任张金成看来,最终的指向只有一个字:钱。他觉得,大多数人都有怕出“冤枉钱”的担忧,都担心自己多出了钱又没能享受到同等的回馈。

在老旧小区加装电梯申请过程中,个别小区甚至出现这样的状况:有的单位愿意集体出钱统一为小区住户加装电梯,但是考虑到已经有部分房屋出售给本单位之外的职工,因而意见未能统一;还有一种情况是,小区住户全部为本单位职工,单位也愿意出资来加装电梯,但是单位内部部分未住在老旧小区里,未能享受到加装电梯服务的职工不同意。

加装电梯不成的原因千奇百怪,也正因为如此,相关人员都觉得,红星路96号大院的电梯施工弥足珍贵。

摸着石头过河

今年1月,合肥市政府印发了在既有住宅加装电梯工作的实施意见,提出市区(含开发区)财政对非单一产权既有住宅加装电梯采取事后补助的方式予以补贴,具体额度为每台电梯给予20万元补贴,市、区财政各承担50%。

红星路96号大院正在施工的这部电梯,最终的费用大约50万元。有了政府的补贴后,居民们实际支出的费用会少很多。

“现在可以说,政策上已经非常清晰了,但具体实施还需要提出申请的小区居民意见高度统一,政府也不能大包大揽。”崔伟说。崔伟是建筑学专业出身,她从



云南砚山:家门口的扶贫车间

4月26日,王陆芬在位于白沙坡村的刺绣车间缝制绣品。

2014年,云南省文山壮族苗族自治州砚山县维摩乡白沙坡村彝族绣娘王陆芬在当地政府和相关部门的扶持帮助下,创建“砚山县纸艺刺绣农民专业合作社”,吸收周边1000多名各族妇女从事刺绣产业,产品远销北京、上海、广州等地,助力当地群众脱贫增收。

新华社记者 杨宗友 摄

熬夜为何戒不掉

本报记者 赵昂

“有的时候不是我自己想熬夜,而是除了深夜,几乎没有自由的时间。”在北京一家广告公司做文员的90后齐晓萱说,自己每天基本都在凌晨1点以后睡觉,从晚上10点到12点,她一般会看一部电影。

如今,越来越多的90后养成了熬夜的习惯,甚至被媒体称为“报复性熬夜”。有的人熬夜是因为学习或工作,但也有很多人,熬夜并非有什么要緊事。

缺少个人支配时间

“每天7点起,7点半出门,这时候地铁已经限流了,光进站就得排十几分钟,最后9点上班,大概七八点下班,路上吃吃东西,到家大概10点,洗漱一下,基本就11点了。”彭佳佳在北京一家培训机构做行政工作,“这个时间表的前提还是,今天没有加班。”

回到合租房洗漱完毕,彭佳佳一般会看看社交网站和公众号、短视频,以打发时间,而且她发现,熬夜的人不只是自己,这时候在微信朋友圈里,同学和朋友之间依然聊得火热,特别是尚未成家的人。“大家都想把白天被占用的时间找回来,有的时候感觉,只有这两个小时才是自己的,舍不得睡。”每次彭佳佳都会告诉自己,今晚早睡,“给自己定个12点半的截止时间,不知不觉就过去了,于是截止时间变成了1点、1点半……”

根据北京市统计局于今年4月发布的2018年该市居民时间利用调查报告,就业人员每天平均工作时间为8小时54分,超过国家规定的8小时时间,而交通通勤时间则为1小时29分钟,另外,休息日的工作时间为7小时42分钟。

事实上,人的一天之中,除了工作和通勤之外,用时最多且不可避免的是生理所需。统计数据显,北京市居民人均生理必需时间为12小时10分

钟,包括睡觉、个人卫生护理和用餐。另外,全市居民人均家务劳动用时为1小时24分钟。

也就是说,去掉工作时间、交通时间、生理时间和家务时间,留给就业人员的个人休息时间,已经非常少了。“工作时间和交通时间不受我掌控,家务能省则省,比如订外卖就不用买菜做饭洗碗,剩下的时间,只能向睡觉挤。”有的时候彭佳佳感觉,熬夜只是对白天没有个人支配时间的一种报复性补偿,但如果没个人支配时间,她觉得自己像一个机器。

无法回避的家庭责任

去年刚刚晋升奶爸的王思宇发现,自己和妻子已经整整一年没有出去看过一场电影了。“有的时候两个人偷偷在家看一集动漫,25分钟,都觉得是一种奢侈。”占用王思宇时间的,除了工作和交通之外,还有家庭本身。北京市统计局的数据显示,去年全市居民平均家庭家务时间为2小时52分,除了正常的家务劳动之外,家庭家务还包括了照料孩子和老人,以及必不可少的购买商品或服务的时间,这些事务也占用了相当一部分时间。

“我和媳妇都是独生子女,家里四个老人,都退休了,身体一天不如过去,有什么大事小事我都要去。”王思宇发现,甚至交费这种小事都要他亲力亲为,“老人岁数大了,走不动了,又不会用手机,只能我过去手把手帮他们。”照顾孩子同样占用着他的时间,每天10小时在公司,3小时在路上,到了家忙活家务,有时候等妻子和孩子都睡了,王思宇就会坐在电脑前面,默默地熬夜刷着网页,“没有任何目的,只是想看看世界。”有时妻子半夜起床,会让他打开卧室的灯看电脑,但他舍不得,“宁愿自己眼睛更差,也不愿打扰妻子睡觉,她更累。”

王思宇曾经和同龄人讨论过,为什么自己照顾老人,带孩子占用那么多时间,以至于自由支配的时间只剩深夜,在他印象中,父母那代人并不是这样的。后来,大家算了一笔账,算出了一个结果,“父母

睡眠剥夺影响健康

工作两年之后,每天熬夜的宁国程,身体胖了20斤。“每晚9点下班,10点到家,然后洗漱完毕就11点,随便干点什么,很快就过了12点。”而通过挤占睡眠时间赢得的个人支配时间,宁国程基本用来玩手机。北京市统计局的数据也显示,该市居民的自由支配时间中,男性体育锻炼时间占比仅为18%,女性为19%。

熬夜对身体伤害性不小,长时间熬夜会导致睡眠剥夺状态,而人一旦处于长期剥夺状态,就会成为失眠症患者,严重情况下还会焦虑。

这一点,正好在家门口找到工作的姜女士深有体会,“自恃自己家近,经常熬夜刷刷,结果后来想早睡,夜里睡不着,怕怕躺在床上,也是到了熬夜结束的时间点才能睡觉。”长期的熬夜,让姜女士感觉到身体有诸多不适之处。

宁国程也想过锻炼身体,甚至办了一张健身卡,一年5000元左右,但是,“健身房10点关门,9点半游泳池就不让进了,我根本赶不上这个时间点。”最终,健身卡办了将近一年时间,他去健身房的次数屈指可数。

“能坚持每天来锻炼的,其实大多是附近的退休老人,有的年轻人,只是办卡时来过一次,后来再也见不到了。”有健身房会籍顾问如是说,“工作日,年轻人下班晚,到了休息日,很多人要么提前一天晚上熬夜,白天睡觉不出门,要么有补偿性的社交活动,都占用了时间。”

新闻广角

绽放在“一带一路”口岸上的“铁玫瑰”

(上接第1版)

“车钩连接位、车辆走行部、制动装置,这些必须一一检查。”满洲里运用车间党总支书记曲海告诉记者,这个工作说简单也简单,说难也难。“一旦漏检,没发现故障,当列车返回的时候,俄方检车员就会认定车辆在中国境内受损,人家是可以索赔的。”

“必须耐得住寂寞,年复一年、日复一日地保持高度警惕。这一点,陈佳不仅自己做到了,还带领身边的人也做到了。”在曲海看来对同事非常亲和力的陈佳,在工作中却是丝毫不让。

而这股子较真精神对这个集体弥足珍贵。作为中国铁路唯一从事国际联运车辆技术检查交接工作的女子检车班,这个于1986年成立的光荣集体已经走过了33年的历程,累计发现各类车辆故障150余万件,为国家避免外汇损失1亿多瑞士法郎,折合人民币近7亿元。

耐力

在多为男性职工的检车行当里,要当好女子检车员需要付出更多的艰辛。2006年陈佳人行时面对的是周围人不解、质疑的目光。

大量的车辆配件名称、功能等基本功能需从零起步学、背,一次次地蹲下、起来、再蹲下、再起来也挑战着她的生理极限。曾经按时上下班现在也变成了“三班倒”,遇到夜班的时候,特别是冬季的夜班,黑、冷这些许多女生避之不及的事情,陈佳都要去面对。

检车场的工作不仅要耐得住一次又一次重复的枯燥,还要经得住背后无声付出的寂寞。

2012年1月的一天,陈佳在检查俄方车辆时,发现一辆车制动梁根部裂纹。这个故障很难发现,如果要探伤,必须大幅度探身,头几乎要与轨面平行才能看到。哪怕检车员内心有一丝“图省事”,都可能发现不了这个故障。而后果却十分严重,制动梁脱落、列车脱轨或颠覆。

这一次,集团公司对她进行了通报表扬和奖励。然而,这只是一次极为特殊的荣誉。更多的時候,当陈佳和同事们把隐患发现、排除后,回归于沉寂,回归于日复一日、年复一年的重复。

绽放

近年来,随着“一带一路”倡议不断取得硕果,过境满洲里口岸的列车也在不断增加。

“过去,一昼夜我们要检七八列车,现在变成了十三四列。”陈佳告诉记者,为了不影响检车进度,方便与俄方人员沟通,自己自费报名参加了俄语培训。对于一些配件的名称,一时记不住,陈佳就用俄文、汉字、拼音混杂的方式记在自己随身携带的小本子上。只要有空,就拿出来翻看、背诵。

如今,她已经可以跟俄方检车员无障碍沟通。今年初的一天,陈佳作业时发现俄方车辆车钩吊钩隐蔽裂纹,可俄方检车员却认为没问题,不肯去现场确认。

“中方要拍收车辆,影响国际联运的一切后果由俄方承担。”陈佳用俄语严肃地与对方交涉。在她的坚持下,俄方检车员不得不去现场确认维修。但陈佳没想到的是,被她“惹”过的俄方检车员在不良车辆故障记录上签字后,竟然竖起了大拇指。

在检车场的休息室里,每一位检车员都有一个自己的更衣柜。打开陈佳的衣柜,唯一鲜亮的颜色来自柜子里的一面国旗。“我想用这个来提醒我自己,立足岗位为祖国把好看。”陈佳说。