

稳岗招聘,一些企业转战线上,别样“云春招”——多款视频工具齐上阵,“空中宣讲会”弹幕横飞

本报记者 杜鑫

网上投递简历,与HR(人事)电话沟通,然后经历一轮使用微信视频会议工具的一对多面试,再使用微信视频聊天接受分管部门负责人面试,最后完成网上测评。

历时半个月左右,北京某高校的应届毕业生陈佳完成了美菜网的面试流程,并于3月初拿到了录用通知书。

每年春季都是招聘、求职的高峰期,然而,今年受到新冠肺炎疫情的影响,很多线下招聘会都暂停了。不少企业、高校都把招聘会搬到了线上。

面试一般找白墙当背景

各大招聘网站公布的数据,可以看出“云招聘”的火爆——

BOSS直聘的数据显示,复工后10天,视频面试功能的使用次数较2019年秋招旺季首周增长20多倍。智联招聘的数据显示,2月3日后的5周时间,智联招聘APP上简历投递量平均每周以30%的增速递增,视频面试功能使用量平均每周环比增速达到123%。

在这种全新的“云招聘”中,微信视频会议、zoom会议等原有的视频会议工具派上了用场,一些招聘网站也推出了自己的视频面试工具。猎聘就推出了支持多人轮面、多人群面等功能的视频面试工具——多面。这些视频面试工具,在各个招聘场景中轮番上阵。

“我们在招聘的时候会根据求职者的体

阅读提示

受新冠肺炎疫情影响,很多线下招聘会暂停。不少企业、高校都把招聘会搬到了线上,开展“云春招”。相比现场面试,线上招聘快捷、灵活、时间及费用成本低,一定程度上说,它也更贴合95后、00后找工作的习惯。

验,灵活运用这些视频面试工具。”美菜网“春风计划”项目组成员许梦说,需要一对多面试时,一般会采用视频会议工具。而一对一面试的时候,有时也会直接使用微信视频聊天,方便后续联系。

参加过多家公司视频面试的陈佳表示,相比较线下面试需要到现场,着正装,线上面试地点相对灵活,节约了时间,也提高了效率,着装也可以自由一些。但是会注意衣服的干净、整洁,一般都会找一面白墙作为背景,以示对面试官的尊重。“整个面试体验跟线下并没有特别大的区别,但是视频面试工具的稳定性会影响到求职者的表现。”

面试官同样有着灵活、高效的体验。一家招聘网站的CEO表示,每天能面试三四个高管,时间也相对自由,有的可以安排在晚上进行,不影响白天的工作,线下是不可能安排在晚上进行的。

求职者有问题可随时发弹幕

往年春招,企业进高校的宣讲会为重头戏之一。今年受到疫情影响,很多高校和企业办起了“空中宣讲会”。

陈佳所在学校就与一家短视频公司合作,上线了空中宣讲会系统,学生可以按时观看企业宣讲直播,并且跟企业HR互动。宁波大学也开发了专用的空中宣讲平台。在南开大学,学生只要关注“南开就业”抖音号、南开大学就业信息网就可以观看企业宣讲直播。

一些企业也利用各大平台开展空中宣讲。许梦和她的同事们就将公司的宣传片、往年的宣讲会视频、企业的业务模式剪辑成片,在视频网站上播放,并且与求职者互动。“求职者有问题,可以随时在屏幕上发弹幕,我们会进行解答。发弹幕的形式符合年轻人观看视频时的习惯,最多可达3000条。”

“线上宣讲没有线下那样热闹,但是跟听讲者的互动却加强了,形式也更加多样。”美菜网首席人力资源官刘军表示,“空中宣讲会”对HR提出了更高的要求,要用求职者感兴趣的方式去交流,甚至成为网红主播才能吸引到年轻求职者,确保他们不掉线。而线上招聘已经不仅仅是招聘了,更是求职者了解企业的窗口。

广东省人才开发与管理研究会会长刘善

拓展就业渠道很关键

视频面试作为疫情之下的替补面试方式,能否成为未来的主力,目前也不好说。不过,在招聘形式花式创新的背后是一个严峻的现实:今年全国普通高校毕业生有874万人。教育部副部长翁铁慧表示,就业工作原本压力就不小,疫情对高校毕业生就业造成挑战,拓展就业渠道是很关键的。

在这场稳就业的保卫战中,政府、高校、企业分头行动,通力合作。

政府有关部门一方面创新推进网上就业服务,为“云招聘”创造条件;另一方面发放“政策红包”给企业减负,鼓励稳岗、招聘。

一些高校及时调整优化就业手续办理流程,采用全天候“不见面审批”方式,方便毕业生实时处理相关问题。此外,还开展就业指导讲座,针对全新的视频面试,讲授求职技巧。

尽管受到疫情冲击,但是一些企业在稳岗的同时,仍在积极组织“云招聘”。美菜网今年就发起“春风计划”招聘活动,面向全国招聘应届毕业生3000名。此外,还计划面向40个城市招聘6000名司机、4000名仓配分拣员。

(应受访者要求,陈佳为化名)



青岛打出组合拳提振消费

本报讯(记者杨明清 通讯员林子涵)3月23日,在青岛卓越大融城购物中心里,响起了欢快的音乐声,“中午,店铺门口又重现了久违的排队等号的场景,太值得庆祝了!”商户北大荒前台经理徐成感慨地说。

当日,这座本地连续9天无新增新冠肺炎确诊病例、无疑似病例的城市,拉开了“百日万店消费季”活动的序幕。

“已是春暖花开,享受美好生活。”在活动启动仪式现场,青岛市政府副秘书长万建忠表示,开展这次“消费季”活动,就是要把疫情对群众生活、经济发展的影响降到最低,鼓励广大市民享受美好生活。

据了解,青岛以创建国际消费中心城市为着力点,增强消费对经济发展的基础性作用,采取了很多措施。但受疫情影响,目前,很多商家还没有完全恢复生产经营,广大市民群众生产生活还有很多不便,消费的愿望和需求还需要进一步激发和引导。

为了让消费市场重整旗鼓,此次青岛“百日万店消费季”活动,将围绕购物、餐饮、文化、住宿、房地产等10大板块,推出一系列促销活动。

活动还打出“商家有折扣、政府有补贴、银行有优惠”组合促销拳,政府商家金融机构联手,拿出真金白银,让消费者得到真正实惠,吸引市民广泛参与。4月至6月期间,青岛将发放365万张“惠民券”,市民可连续领取13周,可以在指定的近5000家商户使用,一人累计至多可享受890元优惠。

北京今春迎来多种稀有候鸟

本报北京4月1日电(记者杜鑫)目前正值候鸟过境北京的时节,记者今天从北京市园林绿化局获悉,截至目前,该市88个候鸟监测站共监测到迁徙候鸟140余万只。在数量庞大的迁飞鸟儿中,有东方白鹳、青头潜鸭、震旦鸦雀、黑鹳等不少“稀客”光临。

据介绍,今春来京的东方白鹳有12只,作为国家一级保护动物,全世界野生种群数量只有3000多只,而且它们通常是沿海迁徙,在北京极其少见。在房山区大石河畔,北京麋鹿生态实验中心研究员郭耕清楚地拍到了两只青头潜鸭。青头潜鸭在全球仅有约400只,今春是它们第二次露面京城。此外,有“鸟中熊猫”之称的震旦鸦雀也在永定河宛平湖现身。

北京市园林绿化局的数据显示,2019年该市新增造林绿化面积28万亩、城市绿地803公顷。目前,北京全市森林覆盖率达到44%,平原地区森林覆盖率达到29.6%,城市绿化覆盖率达到48.46%,北京生态环境逐年向好。

成渝将构建4个“1小时交通圈”

本报讯(记者李国)随着3月底四川泸州至重庆永川高速公路四川段开建,川渝两地间交通出行将越来越便捷。为大力推进成渝地区双城经济圈建设,今年四川省还将开工建设多个高速公路项目,其中包括南充至潼南四川段、内江至大足四川段以及开江至梁平四川段等,这意味着川渝两地间多条高速公路断头路将被打通。

重庆市交通部门负责人3月30日表示,推动区域高速公路互联互通,加快畅通双核通道,是成渝地区双城经济圈交通一体化发展的重要内容。目前,两地交通部门已多次衔接,就协同规划编制、提速项目建设、深入调研交流,正抓紧编制综合立体交通网规划和建设行动方案。

记者还从2020年重庆市交通工作会上获悉,未来,川渝两地交通部门将加快推动成渝地区双城经济圈交通一体化发展,着力构建4个“1小时交通圈”,实现3个“一体化”。

据介绍,4个“1小时交通圈”,即成渝双核超大城市之间1小时通达、成渝双核至周边主要城市1小时通达、成渝地区相邻城市1小时通达、成渝主城区市区1小时通勤。3个“一体化”包括交通基础设施网络一体化、运输服务体系一体化、交通治理体系一体化,意在千方百计打通“堵点”、补上“断点”,提高互联互通水平。

目前,四川省泸州市和重庆市永川区之间永泸高速重庆段正加快推进,路面已进入沥青铺设阶段,有望年底建成通车。随着四川段的开建,永川、泸州两地将实现高速公路直通。



外贸企业赶订单促生产

3月31日,浙江安旺自行车公司的员工正在组装儿童自行车。该企业将市场由欧美转向中东、南美洲,订单比往年有所增长。受疫情影响,浙江省诸暨市外贸企业通过转移出口市场或出口转内销等方式促进生产,减少疫情带来的影响。

新华社发(郭斌摄)



列车为何没能及时停住?

——京广线T179次列车脱轨事件追踪

新华社“新华视点”记者

3月30日11时40分许,从济南开往广州的T179次客运列车行经京广线湖南省永兴县路段时,因突发山体滑坡,导致列车撞上塌方体脱轨。事故造成1死127伤,京广线部分区段一度运行受阻。

根据“新华视点”记者现场调查,事故发生前曾有村民拨打“110”电话报警。那么,列车为何仍未能及时停下?该如何避免类似事件发生?

“我报警了,但很遗憾没能阻止事故”

“车厢突然猛晃,开水器、冰箱、电磁炉成排倒下,我眼前一黑啥也不知道了。”T179次客运列车厨师乔伟伟在医院向记者回忆事发情况时,仍心有余悸。

乔伟伟说,事发时,他所在的餐车内有两名厨师、一名质检员、一名乘务。“醒来后,我顺着车厢连接处的大裂缝慢慢爬出车外。可是,同车厢的乘务员不幸遇难了。”

安徽姑娘孙洒洒一家六口乘坐T179次列车赴广州。“出事瞬间,我们车厢里的人和行李挤压成一堆,后来大家用消防锤砸开玻璃窗陆续往外爬。”

记者在现场看到,猛烈的撞击导致列车机车头变形偏离轨道,多节车厢倾覆;有的车厢受损严重,被折成“V”字形。事故路段两旁都是山坡,护坡陡峭,现场有明显的塌方痕迹。

“撞上塌方山体后,列车车头跳了起来。”

一名在现场目击事故的村民告诉记者,列车到达塌方路段之前,已有大量土石方掩埋了铁轨。

“我打了报警电话!”目击事故现场的村民李丙红告诉“新华视点”记者,他的小孩在铁路附近道路骑车时发现了塌方,便跑回家告知了这一情况。他立即骑摩托车赶到塌方附近的桥上,并于11时29分拨打了“110”报警电话。

“我赶到桥上时,看到已有几个人在,大家几乎同时在打电话报警。没过多久,就看到火车开过来了。有人向火车挥舞衣服,但已经来不及了。”李丙红说,虽然第一时间报警了,但很遗憾没能阻止这场事故。

事发前约10分钟拨打的“110”电话为何没能成功预警?

经记者多方核实,事故发生前,当地“110”报警平台确实接到了村民电话。当地公安机关表示,正配合事故调查组开展调查。

有当地政府知情人士向记者表示,确有村民在事发10分钟前拨打了“110”报警。但“110”电话负责接警的是当地公安部门,不是直接传达到铁路部门,信息中转、调度还要经过多个环节,此刻让列车停下来已经来不及了。

铁路部门人士告诉记者,一般情况下,铁路巡护人员发现危险后,会通过内部通信设备第一时间联系附近车站,由车站发出指令控制列车。

“新华视点”记者多方努力试图采访列车司机,但未能如愿。

“铁路和地方联动应急体系没太理顺。”一名知情人告诉记者,地方公安接警距离事发时间约10分钟,但因为管辖区间划分不明确,且预警信息核实、电话联系、司机制动处置都需要时间,警讯未能起到阻止事故发生的作用。

业内人士表示,铁路和地方建立的联防联控机制并不完善,尤其是乡镇及以下单位,日常基本没有联系。一些地方干部表示,普速列车线路维护等工作一般由铁路部门负责,地方很少介入;安全风险如果不是铁路部门自己第一时间发现,往往很难发挥预警作用。

需加强监控、预警、技术升级

一些受访的北京交通大学、西南交通大学等专家认为,在地质灾害频发的季节,应加密普速铁路巡查频次。对于经常发生灾害的山区路段,要加强工程治理,在斜坡地带安装传感器和摄像头,并利用无人机技术加强巡检。

同时,应加强对机车乘务员应急信息预判和处置能力的培训。优化列车编组管理,如将行李车挂在机车头后,将发电车放车尾,发挥行李车“缓冲器”作用,降低事故发生时发电车起火等风险。

发现险情信息未能得到及时处置,是此次事故最令人关注的问题。专家认为,应尽快完善铁路与地方联动的报警快速反应机制,通过互联网、大数据技术优化信息整合能力,扩大预警网络覆盖面,将信息触角延伸至基层。“要建立一个机制,把普通公众目击的信息和所有异常动态都纳入预警系统。”一位

专家表示。

还有一些受访专家认为,此次事故敲响了老旧普速铁路安全保障升级的警钟。

多位专家表示,高铁可以通过全息感知、状态评估、安全防护等信息化技术,及时预警和有效处置一些安全事故风险。近年来,新修的高铁开始配备“空天地信息一体化运营安全保障系统”,并逐步实现无人智能驾驶。而普速铁路驶目前还主要依赖司机目测、沿线维护、巡检也主要靠人工进行,不能确保实时获取灾害信息,预防突发险情。

未来是否能把普速列车全部更换为高速列车,减少类似事故发生?专家表示,高铁并不适合货运特别是重载货运。作为制造业大国,我国需要用普速铁路运输原材料与产成品。同时,我国幅员辽阔,发展不平衡,地质气候条件差异很大,普速铁路在短途交通和满足公益性交通出行方面具备优势,在未来很长历史时期内,中国铁路网还将是高速与普速并存的局面。

因此,专家认为,通过“人防+技防”全面升级,提高普速列车安全防护能力迫在眉睫。

有专家建议,对标高铁以“端的多元化”,让普速列车也具有一定环境安全风险感知能力;以“网的物联化”,让普速铁路车、线、站等各个系统“万物互联”;以“脑的智能化”,将环境监测结果运用于列车运行控制。普速铁路和高速铁路同步构造“全局可视、提前预判、主动预警、立体防护”高科技防护体系,铁路运输安全才更有保障。(记者阳建 苏晓洲 史卫燕 谭咏) (新华社长沙4月1日电)