

■丹凤眼看世界

据中国之声《新闻晚高峰》报道，由于不符合北京市电动自行车上牌标准、存在安全隐患，北京交管部门近期紧急叫停了“共享电动单车”。与此同时，共享电动单车也已在南京登陆，并受到不少市民的欢迎。作为首家也是目前唯一进驻南京市场的共享电动单车企业，“7号电单车”目前仅在南京建邺区投放。那么这款电单车合乎现行法规吗？监管部门是否会出手规范？南京交管部门表示，根据《南京市道路交通安全管理条例》规定，电动车必须实名登记上牌后才能上路。目前已有初步计划，向符合电动自行车上牌标准的电动单车企业提供规模化集体上牌的业务。

电动车的共享障碍

文 / 郭丹

共享单车的兴起，在神州大地迅速刮起了共享之风。共享电动车、共享汽车也摩拳擦掌、大有接踵而来之势。然而，这样的接力却非理所当然。讨论某种出行方式的发展，不能只考虑个人便利，不能单追求环保共享，必须从整个大的交通格局全盘考虑、立足于与整个城市的发展方向综合考量。即使南京交警为共享电动单车集体上牌，也不能改变电动车共享的现实障碍，电动车和单车的共享前景之间，差的不仅是一个牌照而已。

障碍一：安全问题

不管有没有穿上共享的外衣，电单车对于缓解城市的交通压力来说都犹如饮鸩止渴，风险不比便利小，生产标准的先天不足可以通过技术手段加以避免，速度超标和驾驶无序的后天隐患却不能忽略。共享作为一种公共服务，比便利性和节能性更重要的是安全保障，不能保证安全的共享是

红色而不是绿色，共享不能以牺牲公共安全，甚至是让公民流血受伤为代价。

障碍二：执行问题

理想的状态是，电动单车肯定比单车更能发挥“共享”红利、提高“共享质量”。然而，再美好的理想经不起现实的推敲都是不切实际的。共享电动单车走进现实的真实状况是尴尬的，目前不管是从法律基础还是硬件基础上，都没有包容电动车的弹性空间，不能因为打上共享的标签就能凭空在身份和道路上的存放空间。此外，比起普通单车，电动车需要更多的配套设施解决其充电、维护等刚需，显然目前是桩未立车先行，单兵作战、没有粮草的电动单车又能在城市的大街小巷里共享多久？最后恐怕是麻烦比便利多，反而增加使用和管理成本。

障碍三：理念问题

表面上看，共享电动车上路难停难管难维护的现实困境在于我们的意识落后，只要我们用共

享思维武装我们的行动，改变出行习惯，让机动车让路于电动车和单车，就能够让共享电动车缓解堵车之痛。实际上，问题恰恰在于电动车本身就不是未来城市发展的战略选择。一方面，现有的道路资源已成型，不可能为了共享电动车再大动干戈、建设专道。另一方面从未来城市发展格局和交通出行结构导向出发，我们指向的是公交、地铁等公共运输工具价值的最大化，与其把马路让给电动车，不如让大容量的公交地铁与容量的道路资源强强联合，建立四通八达、覆盖全面的公共交通网络，留下最后顶多一公里的延长线，由共享单车去完成足矣。

因此，虽然共享电动车能给人带来更大的舒适和便利，但我们切莫忘记公共利益才是个人红利的最大支撑。满足眼前之需不只是历史的倒退、也与未来相左，共享的发展还需始终着眼大局立足长远，方能落地有声、名副其实。

请别质疑“开车打手机将被开除”的善意

文 / 郭元鹏

常州公交集团公司正式实施《行车中禁止使用手机管理办法》，对在运营全过程中有拨打接听电话、翻看手机、使用带有蓝牙及Wi-Fi功能耳机、其他妨碍安全驾驶私人电子产品的驾驶员，给予顶格处理，解除劳动合同。

(3月1日《扬子晚报》)

对于这样的规定引发热议。赞成者有之，反对者也不少。反对者的理由多是从法律角度质疑的。比如在网络上，就有一位律师说了：随便开除员工，公交公司没有这样的权力，劳动保障法明确规定，要最大程度维护职工权益，不能随便开除职工。而“开车打手机”在劳动法里没有具体规定，没有法律支撑，岂能胡来？

可思考问题，不能局限于一部法律，还应该放在综合的视线中审视。涉及交通道路的有关法律、法规、规定，就不允许“开车打手机”。这些就让公交公司开除“开车打手机”的职工有了法律支撑。再说，我们还需要考虑公交系统的特殊身份。公交车是民生项目，是为全体市民服务的。由于其性质和属性，就注定了公交车安全的重要

性，不容丝毫马虎。

“开车打手机”还是一次次伤痛教训。目前，随着智能手机普及和社交软件泛滥，开车时刷朋友圈、发个微信、打个电话成为很普遍的现象。根据数据统计，开车玩手机引发的交通事故每年也以数倍的速度不断递增。开车发信息时反应时间比正常情况慢35%，比毒驾、酒驾更危险；开车打电话发生车祸的几率是正常驾驶时的2.8倍，发信息则为23倍；开车使用手机引发死亡事故占29.6%。可见，驾驶员行车中使用手机已成为引发交通事故的头号杀手。

如此看来，必须零容忍对待公交车驾驶员“开车打手机”行为，这是对社会的负责，对乘客的负责，也是对驾驶员及其家人的负责！当然，起初实行这个规定，公交车驾驶员一定是不适应的，可是习惯成自然，只要养成了良好的习惯，就能告别手机依赖症了。

再说了，是饭碗重要，还是玩手机重要？是生命重要，还是玩手机重要呢？相信公交车驾驶员也能作出正确的选择。“开车打手机将被开除”不能只是一种导向，还应该在各行各业、全国各地推广。

白领事业信心指数上升明显，春季跳槽意愿高

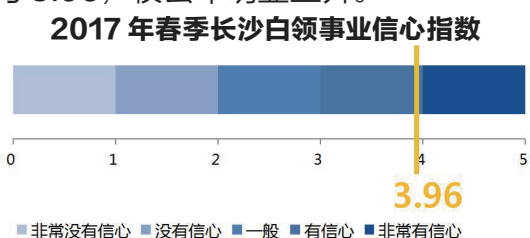
——数据来源：智联招聘 2017年春季长沙白领跳槽指数调研报告

结果来看，“公司经济效益太低”成为大部分白领的年终奖数据不太理想的原因。新年伊始，我国就业市场竞争依然激烈，又到了传统跳槽的“黄金季节”，白领们对跳槽又有哪些想法呢？

长期关注白领招聘市场的智联招聘，继续关注并调查了长沙地区白领们在2017年春季的跳槽意向，本次调查分别从白领事业信心指数及跳槽意愿等方面进行了调查，共收回有效问卷405份。

- 调查主要结果：
- 2017年长沙白领事业信心指数为3.96，较去年明显上升
 - 春季为白领跳槽高峰，一成白领已拿到OFFER，超六成已经在行动
 - 薪酬水平是白领跳槽主要原因；发展前景也是重要考虑因素

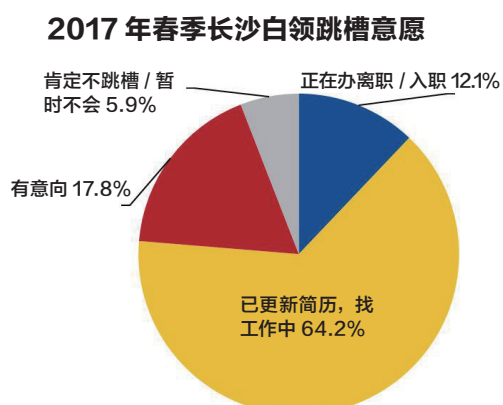
2017长沙白领事业信心指数为3.96，较去年明显上升。



根据本次调查结果显示，长沙地区有67.4%的白领表示非常有信心或有信心。白领事业信心指数为3.96，相对于2016年春季3.27的信心指数，上升幅度非常明显，表明白领们对2017年的事业更有信心。

春季为白领跳槽高峰，一成白领已拿到OFFER，超六成已经在行动

一般来说，春节过后会有一个白领跳槽的高峰时期，一方面是因为大部分企业和单位选择在年后发放年终奖，另一方面，长假过后，白领们自己的想法和实际情况或许产生了一定的变化，促使白领们重新投入到招聘市场中去。从智联招聘本次的调查结果可以看出，长沙地区有12.1%的白领已经开始办理离职/入职手续，超过六成白领已经更新了简历，开始行动起来；而暂时只有想法，还没有行动的白领占比为17.8%。肯定不会跳槽的比例仅为5.9%。



薪酬水平是白领跳槽主要原因；发展前景也是重要因素

智联招聘调查显示，2017年长沙白领跳槽主要是因为对薪酬水平不太满意，其次是比较担心企业发展前景。另外，职位晋升受限和福利待遇也是白领跳槽考虑的主要因素。对于大多数白领来说，工资收入作为几乎唯一的收入来源，对于薪酬水平的看重也是情理之中，而选择一个发展前景比较明朗的企业，也是为自己选择一条“康庄大道”。对于雇主来说，企业发展顺利，盈利状况良好，才能提供具有竞争力的薪酬水平吸引到优秀的人才。

与跳槽原因相对应，薪酬是2017年长沙白领跳槽最看重的因素，其次是福利待遇。职位晋升和企业发展前景也是长沙地区白领们跳槽时会考量的重要因素。



智联招聘人力资源专家认为，每个人的职业成长，一方面有赖于自身的努力和进取，同时也会受到

经济大环境和行业发展状况，甚至是所在企业发展情况的影响。在职场江湖中摸爬滚打的白领们，在选择职业和岗位时，首先要对整体的经济形势和行业发展有一定的认识和了解，而不要盲目的因暂时的薪酬水平而一时头脑发热，“奋不顾身”地投入到新工作中。同时，白领也要对自身的工作经验、技能、兴趣、爱好，目前所处的状态以及未来的职业规划等多方面的因素作综合的考量，从而作为对自己最合适的决定。而了解整体招聘市场的动态，也有利于白领们加深对自身状况的认识和了解，从而做出更好的职业安排。

从企业的角度来说，了解白领们的需求和招聘市场上的变化形势，也有利于调整企业自身的人力资源规划。企业可以根据自身的发展规划，以及对人才的安排和需求，做出能最大发挥员工积极性，同时也最有利于企业自身发展的安排，让员工为企业创造最大的利益和价值，员工自身也达到职业的目标，双方合作共赢。

期待本次的智联招聘春季调研能够给雇主和白领们更多的启示，为企业提升员工满意度，在留住人才方面做出更有针对性的措施提供帮助，为白领们提供指向标，未来的职业发展更为顺利。