

前路漫漫亦灿烂



本报评论员
王彬

万事开头难,但 C919 现在如愿实现了“开门红”,相信未来也会实现“过关难过,前路漫漫亦灿烂”的美好愿景。

9月10日13时,中国国航CA1523航班从北京首都国际机场顺利飞抵上海虹桥机场。这是中国国航C919交付后首次实现商业化运营,也意味着国产大飞机正式步入多用户运营的新阶段。

对于杭州人来说,更关注的是次日。9月11日16:35,CA1722航班从北京首都国际机场起飞,18:45抵达杭州萧山国际机场,这是杭州机场迎来的首个C919商业航班。

这并不是C919飞机第一次来杭州。今年7月31日,杭州萧山国际机场首次迎来C919飞机,任务性质为调机飞行,未搭载旅客。即使如此,杭州人对C919仍热情高涨,飞机落地的照片在杭州人的朋友圈刷屏。大家盼望着,能早日在杭州坐上C919起飞。

没想到,这个愿望很快就实现了。根据航班计划,9月11日晚上8:00,国航CA1727

航班从杭州萧山国际机场起飞,晚上10:20到达北京首都国际机场,执飞的就是C919。

在家门口坐上国产大飞机,对杭州人来说,是“人生第一次”,也是一个美好的开始。畅想一下,坐在C919的机舱里,感受那顺滑的飞行弧度,体验那“性能不输空客、波音”的各种设备设施,这样的幸福感和获得感是无可比拟的。从而我们感恩15年间科研人员“从无到有”的努力坚持,没有他们一步一个脚印的付出,就没有今天的国产大飞机。他们的成功,会激励更多年轻人通过奋斗来实现人生价值。

杭州乘客还可以关注下C919上的应急发电机舱门和辅助动力装置门,这两个门是杭州钱塘区的企业生产的。国产大飞机上有家门口企业制造的零件,让我们感到更亲切、更自豪。期待浙江制造能在更多“国之重器”中扮演重要角色,发挥关键作用。

随着C919正式进入商业化运营,我们的期待也在发生变化:此前更多的是“让中国大飞机翱翔蓝天”,今后的侧重点在于“一定要办好大飞机事业”。

C919全球订单已超千架,国内方面,光东航、国航、南航三大航司就超过300架订单。料想不久的将来,国人乘坐C919飞机出行会成为一件平常事,那是一种踏踏实实的幸福。

当然,未来的路还很长,C919还面临一些成长的烦恼,需要突破“产能关”“规模经营关”“走出国门关”等。万事开头难,但C919现在如愿实现了“开门红”,相信未来也会实现“过关难过,前路漫漫亦灿烂”的美好愿景。届时,C919飞机不可估量的经济价值和社会效益都将成为现实,中国商飞和波音、空客“三足鼎立”的格局不再是个梦想。

工作外包非捷径 职场成长需亲历



本报评论员
高路

靠这种手段获得的尊重、表扬,就像肥皂泡一戳就破,经不起一点风雨,很难长期维持下去,一旦暴露就会反噬自己。

近日,网上出现的工作外包现象引起关注。据《南风窗》报道,211高校毕业的木木(化名)靠代写为生,她发现有一个客户经常找她代写,包括朋友圈的文案、推文,时不时还有演讲稿和汇报。木木每个月都能获得四位数以上的报酬,这让她感觉非常奇怪:这个人不是把工作外包给我了吧?木木在社交媒体分享后,评论区顿时成了一个去中心化的招聘现场,大家开始相互兜售技能。

将自己的文案工作转包给网上的“能人”,花费不多,轻松不少,似乎能化解职场瓶颈,从而打通上升通道。其实,这种做法危害不小,有违职业道德和诚信原则,还可能会造成严重的后果。

为什么外包工作,无非存在两种情况。一种是躺平保饭碗的,上班摸鱼,不愿付出,不愿探索研究,对于自己的工作敷衍就敷衍;另一种是“进取型”的,想粉饰自己的能力,借外力来糊弄单位,想从领导那里得到一个好评。

这不过是自欺欺人罢了,靠这种手段获得的尊重、表扬,就像肥皂泡一戳就破,经不起一点风雨,很难长期维持下去,一旦暴露就会反噬自己。

工作外包看起来解决了眼下的一些问题,但个人成长之路却可能被阻断。纸上得来终觉浅,有些事必须亲力亲为,才能知道自身的不足在哪里,该从哪个方向努力。每个任务完成的过程都是一次磨砺的过程,锻炼的不只是写文案的能力,还有解决实际问题的能力。

更有甚者,此类行为还可能泄露单位的秘密,给单位造成无法挽回的损失。要对方做文案势必得交底,将单位一些数据、成果提供给对方,就可能造成信息的泄露。显然,在未经授权的情况下,员工没有权力将单位的商业数据等资料透露给任何人,否则就得承担相应法律责任。

对于单位来说,员工工作外包如果成为一种普遍的现象,会造成用人评价机制的失灵。虚构工作经验、夸大技能水平都是员工评价中的大忌,单位宁愿要一个不完美但在努力进步的员工,也不会想要一个事事走捷径、只会照搬照抄他人工作成果却没有自己想法的员工。

谁都是从职场小白开始的,那些行业大佬也有学徒史,不必掩盖自己的幼稚,但如果连追求真知的勇气都没有,又怎么奢望进步。面对丰富的网络资源,请教参考可以,借鉴学习可以,照抄照搬不行。工作的价值之一在于解决问题,记住这点,面对难题时就不会使出外包这种“臭招”了。



本报评论员
陈江

在信息不对称的情况下,车主很可能因为不了解“超时占位费”收取规则或疏忽大意而遭受不必要的经济损失。

优化充电体验 超时占位费应透明

为了提高充电桩的换位率,近年来,部分新能源车企业建设的充电站会向充电的车辆收取“超时占位费”,这本来无可厚非。但最近,有上海市民向媒体吐槽:1分钟1块钱,新能源车“占位费”太贵了。有一些充电站在缺少提醒或不够明示的情况下,“暗搓搓”向车主收取高昂的“占位费”。有媒体记者在走访中发现,占位费提醒普遍不突出。

首先要明确的是,任何费用的收取都应当建立在公平公开的原则之上。就“超时占位费”而言,其设立的合理性毋庸置疑,毕竟,在资源有限的情况下,合理的经济手段能引导车主更加高效地利用充电资源,减少无故霸占车位现象。然而,问题的关键在于:这一费用的收取过程是否足够透明,是否给予了车主充分的知情权和选择权。

上海市民反映的“缺少提醒、不够明示”问题,直指“超时占位费”收取过程中的一大痛点。在信息不对称的情况下,车主很可能因为不了解规则或疏忽大意而遭受不必要的经济损失。因此,充电站在实施“超时占位费”措施时,必须明确告知车主相关规则,包括但不限于收费条件、收费标准、计时方式,确保车主在充分了解的基础上进行决策。何况,对于因车辆故障、充电故障等特殊原因导致超时占位的车主而言,“一刀切”的收费显然有失公平。

提高充电桩的换位率,本质上是为了高效利用充电资源,缓解新能源汽车车主的“充电焦虑”。只不过,在追求效率的同时,不能忽视用户体验这一核心要素。充电站作为车主日常出行的重要支撑点,它的服务质量和用户体验直接关系到新能源汽车的普及度和接受度。

因此,除了收取“超时占位费”要公开透明,充电站还应注意提升服务质量,如增设app推送、现场语音提示等提醒功能,确保车主能够及时了解充电进度和超时情况;优化充电站布局,减少车主寻找充电桩的时间;提供多元化的充电服务,满足不同车主的需求等。通过这些措施,既可以有效提高充电桩的换位率,又能确保车主获得良好的充电体验。

总之,“超时占位费”作为提升充电桩换位率的一种手段,其出发点值得肯定。但要实现这一目标,还需在制度设计、执行监管、技术应用等多方面下功夫,确保收费透明、公平、合理,避免成为新的“充电焦虑”。