每周经济评论

在形势变化中增强大就业观

邱超奕

今年前10个月
我国城镇调查失业率
平均值为**5.2%**
与上年同期持平

今年三季度
养老、看护行业招聘职位数
同比增速达**43.9%**
大数据行业招聘职位数
同比增速达**10.2%**



数据来源：**国家统计局、智联招聘**

今年前10个月，我国城镇调查失业率平均值为5.2%，与上年同期持平，但网络上也不乏工作难找、担心失业的声音。

该如何看待当前就业形势？

我国稳就业成效来之不易，但就业工作的内外部环境正发生深刻变化，使不同行业和群体感受到的“温差”各异。目前来看，稳就业面临多重挑战。

世界经济增长乏力，全球就业形势不容乐观。世界银行、经济合作与发展组织等机构均下调今年世界经济增速预期，国际劳工组织发布的报告显示，2026年全球失业人数将达到约1.86亿人，就业质量陷入停滞甚至倒退。全球经贸摩擦指数处于高位，武装冲突数量创二战后新高，这些不利因素将传导至就业市场。

我国新旧动能转换深入推进，结构性就业矛盾凸显。一边是“黑灯工厂”、智能车间加快建设，部分简单重复性劳动被替代，一边是地产建筑等产业不再大规模扩张，而与劳动密集型产业相比，高技术产业的就业门槛更高，且新动能处于成长爬坡阶段，就业带动效应尚未充分释放，短期内就业摩擦仍将持续。

经济顶压前行，小微企业压力不小。北京大学企业大数据研究中心等机构的报告显示，今年三季度小微经营者平均营业收入同比下降，部分经营者面临流动性压力。面对供强需弱矛盾和“内卷式”竞争，企业扩招的信心有待修复。

此外，一部分人的就业观念已不同以往。例如，一些高校毕业生不急于就业，而是选择继续深造。还有人初入职场感到不满意，于是频繁跳槽或待业。这里面既有就业大环境的影响，也有个人求职心态和就业预期的差距。

认清困难挑战，是为了更好地走出迷雾、找到出路。工作好不好找，既是客观判断题，也是主观选择题。在纷繁复杂的变化中把握住确定性，能够有效增强就业信心。

有人以为老产业吸纳就业“不行了”，其实传统产业仍不乏就业机会。比如焊工，不论是造船还是造车，部分焊接工艺至今高度依赖人工。人社部门近些年发布的“最缺工”职业中，焊工屡次上榜。有数据显示，我国船舶焊接人才供需比甚至达到1:8.5。再比如照护岗位，随着人口老龄化加深、服务业比重上升，养老、康复产业的就业前景将更加明朗。

再看新产业，智能化、绿色化、融合化的发展趋势指明了新的就业方向。智联招聘报告显示，今年三季度，大数据行业招聘职位数同比增长10.2%，与新能源相关的新材料行业招聘职位数增长14.8%，人工智能工程师职位数达到两位数增长，绿色转型和数智融合投入大、周期长、辐射面广，不仅吸纳高技术人才，也能创造数据标注、服务机器人运维等大量基础性岗位。

在政策上，我国积极构建就业友好型发展方式，防范“无就业的增长”。今年以来，人工智能加快普及应用，海外已有多家科技巨头宣布大幅裁员，日益强大的人工智能系统被少数科技公司和资本力量所控制。再看国内，从多部门强化平台企业算法监管，保障劳动者权益，到国办印发意见，减缓人工智能应用就业替代影响，再到多地支持OPC（一人公司）创业，各地各部门积极强化风险监测，引导技术向善。

就业是最基本的民生。《实施就业优先战略“十五五”规划》提出，“以不发生规模性失业风险为底线，健全就业促进机制，构建就业友好型发展方式”。越是面对经济压力挑战和产业变革冲击，越要将保障和改善民生摆在突出位置。我国始终坚持以人民为中心，构建大就业工作格局，将不断提高经济增长的就业带动力，强化宏观政策就业优先导向，促进高质量发展和高质量充分就业的良性循环。

R产经视野

开通20年，为雪域高原造就幸福路、团结路、致富路

我与青藏铁路的故事

2026年，青藏铁路开通20年了。

这条东起青海省省会西宁市，西至西藏自治区拉萨市，全长1956公里的铁路，是世界上平均海拔最高、线路最长的高原铁路。

穿冻土、翻昆仑、上高原，这条神奇天路累计运送旅客1.04亿人次、货物8.24亿吨，为雪域高原造就幸福路、团结路、致富路。



图①：祁森林在检查机车走行部位。 张 达摄
图②：刘争平在青藏铁路柳梧隧道开展设计回访。 丁 洋摄
图③：崔建业在防沙格中扶正倒伏的芦苇秆。 祁延龙摄
以上图片均为AI修饰生成水彩画

“执一事，终一生”

讲述人：中铁第一勘察设计院集团有限公司教授级高级工程师刘争平

每当汽笛声穿越昆仑山，我心中那片冻土，便再次苏醒，记忆一帧帧回放。

27年，几乎是我职业生涯的全部。从29岁初上高原，到如今两鬓已白，我亲眼见证中国人把冻土工程史上的奇迹，一寸一寸写在了青藏高原。

2000年6月，青藏铁路全线勘测拉开序幕。我所在的铁一院六队地质组，负责格尔木至通天河段初测，全长约470公里。其中，昆仑山、风火山一带，海拔都在5000米以上。

为了适应高寒缺氧，我们先在格尔木习服5天，等身体缓过来，再往更高处走。可高原的严酷，仍超出想象。

2000年8月，我们到了五道梁。这里海拔4600米，天气说变就变，前一刻还晴着，下一刻便飘雪、落雹。

一天在驻地洗碗时，我忽然眼前一黑，只来得及喊同事一声“老孟”就倒了。醒来时，已躺在床上输液，脑袋嗡嗡响，耳畔有细细的金属声。更奇怪的是，眼睛只能看见正前方，余光全没了。

当时谁也说不出原因。多年后，我遇见原铁道部劳动和卫生司医政处处长梁渤洲。他一听便说，这是视神经缺氧造成的视野缺失，若不及时治，有失明风险。

第二天，又输了一次液，视野恢复正常。想到自己还年轻，我咬咬牙，留了下来。现在回想，那场晕厥像一道分水岭，把高原的残酷和生命的韧性，都刻进了骨头里。所谓坚持，不是硬撑，是在看清极限之后，心仍朝着拉萨的方向。

2000年10月，完成现场初测任务后，队伍返回兰州整理资料。针对初测发现的问题，院里决定开展多年冻土工程试验研究，并成立冻土队。

2001年，我调入铁一院青藏铁路冻土科研队，担任试验段地质负责人。那段日子，我们最具代表性的成果，就是绘出《青藏铁路多年冻土区地温分区图》。

后来，它被称作青藏铁路冻土工程的“定海神针”。选线可据此绕避不良地质，设计也能按不同分区采取相应措施。

图纸背后，是年复一年的坚守。2001年到2006年，每年1月初和9月底，我都带队员顶风冒雪，在含氧量最低、天气最冷的时候沿线路测地温。12万组数据，就这样一点点攒下来。大家因此叫我“藏牦牛”。

这些积累，让冻土设计理念由此实现“三大转变”：由静态分析转向动态分析，由被动保温转向主动降温，由单一措施转向综合治理。

2006年7月1日，青藏铁路开通运营。我也坐上“青1次”首发列车从格尔木驶向拉萨。激动之外，心里仍压着一个问题：我们的工程，能否经得起长期运营的考验？

为此，我们在清水河、楚玛尔河一带进行冻土路基地温及变形长期监测，开展沿线次生冻土病害调查与整治。一守又是20年，记录下25万组监测数据。

执一事，终一生。结果令人欣慰：青藏铁路路基沉降基本收敛，基底冻土得到有效保护。我们的设计是成功的！

2016年，我又参与了青藏铁路格拉段扩能改造工程建设。2018年，项目完工后，便投入青藏铁路电气化改造前期科研，牵头开展接触网基础冻拔试验研究。我相信，未来的电气化、智能化改造，将让青藏铁路继续年轻下去。

20年间，青藏铁路的冻土研究成果，推动了我国乃至世界冻土区铁路的发展。在国内，哈大高铁、拉日铁路等线路，都借鉴了青藏铁路的设计经验。在国外，加拿大巴芬岛铁矿专用线等线路也曾向我们咨询技术。

这套中国人自己的冻土技术体系，让中国冻土工程，从学生走到了老师的位置。

“昆仑山还是那座昆仑山，高原的日子更甜了”

讲述人：中国铁路青藏集团有限公司格尔木机务段货车司机祁森林

我叫祁森林，今年51岁。2006年，我荣幸地成为青藏铁路格尔木至拉萨段的首批货车司机。这一干，便是20年。

唐古拉山口，海拔达5072米，含氧量不足平原一半，最低温可达零下40摄氏度。刚开始我们带氧气瓶上去，还是吃不消。

人会“高反”，车也一样。当时的内燃机车一上高原，功率明显下降，运力直接腰斩。

货运是高原的“生命线”。高原百姓需要的米、面、油、煤，都靠外供。怎么让货车跑得更顺、拉得更多？

2005年12月起，我便担任测试司机，先后驾驶东风4B、东风8B、NJ2等内燃机型火车，在格拉段往返进行行车试验，积累数据参数。最后定下来，两台机车重联，最大牵引功率2500吨。

2019年，新型国产和谐内3机车在青藏铁路投用，列车区间运行速度更高、运输能力更强，拉起货物来更加得心应手。

不过，适应气候还不是最难的。

青藏铁路建设时，为了减少对自然环境的影响，铁轨基本沿着地形自然起伏。有时候，机车车头已经下坡，车尾还在上坡。这要求我们手要稳，力要匀，不能让车厢突然拉扯。

在青藏铁路跑了20年，我看着货运量一点点涨起来。刚通车时，格拉段每天只开1对货车，现在每天固定开行11对。货物品类也从10余种拓展到50余种，钢材、汽车、冷链生鲜、电商快件，什么都拉。

我很自豪，2025年我们运送了7215吨蔬菜等鲜活货物，极大丰富了高原百姓的餐桌。曾经“养在深闺人未识”的牦牛肉、藏香猪、青稞制品、高原饮品，也走向了全国市场。

拉萨西站货场的变化更大。刚通车时，那里只有4条装卸线，如今扩建到11条装卸线，一年的货物到发量超过600万吨。每天，站台上集装箱起起落落，“天路”早已今非昔比。

这些年，我安全驾驶了75万公里，带了15名徒弟。他们现在跑在青藏铁路，跑在格库铁路上。

20年，青藏铁路的货运量超过1亿吨。20年后，我还在开车。昆仑山还是那座昆仑山，高原的日子更甜了。

“固沙治沙，守一条绿色天路”

讲述人：国铁青藏集团公司德令哈工务段饮马峡桥隧养修工区工长崔建业

很多人可能不知道，青藏铁路曾饱受沙害侵扰。全线有120多公里风沙线路、600多平方公里沙害区域。

我们工区管辖的区段，是青藏铁路沙害最严重的区段之一。这里“风吹石头跑、地上不长草”，每到大风沙尘季，寒风呼啸、黄沙漫天。

大风一吹，风沙就会掩埋钢轨、道砟，造成道床板结、排水沟堵塞，对线路安全威胁很大。

要想确保青藏铁路安全运营，就必须固沙治沙。可是，这里常年缺水干旱，植物难以生存，怎么办？

我们选择以石固沙、以网锁沙。远处，设置高立式挡沙墙；近处，设低立式网方格，通过近固、中截、远阻的方式层层设防、步步锁沙。

物料就地取材。我们用戈壁上的石块、盐碱地里的土块和盐块，以及芦苇草，搭建石方格、盐方格、草方格。

这些方格，看似简陋，却如同给荒漠装上了“枷锁”，通过层层阻截，把风速降下来，把沙子挡在外面，有效固定流沙。

如若遇到沙尘暴，黄沙侵入线路，就得赶在天窗期清理沙土。一般天窗时间只有2个小时，我们用编织袋将浮沙装起来，进行就地掩埋，防止沙害复发。

20年来，青藏线锡铁山至达布逊区段虽常年风沙，但沙害已经控制住了，流动沙丘基本固定，流沙掩埋铁轨的景象已经远去，极端天气下的积沙范围和厚度也明显下降。全线设备运行状态持续稳定向好，沙害对铁路运输的干扰基本可控。

整条青藏铁路的绿色治理还不止这些。在植物能生长的地方，我们首创滴灌造林技术，在铁路沿线建成98公里柽柳防风沙林带；在海拔4500米以上的冻土生命禁区，完成140公里人工种草工程，对青藏铁路唐南段120公里路基边坡实施全方位植被恢复。

如今，坐着火车上高原，窗外，雪山连绵起伏，藏羚羊在白云下轻盈奔跑……固沙治沙，守一条绿色天路。

（本报记者**李心萍**采访整理）

南方五省区电力资源实现灵活流转

本报记者 王云杉

目前，我国南方区域电力市场转入正式运行已满一个月，成为世界上规模最大、交易最活跃的“电力超市”，经营主体突破29万家，涵盖发电企业、电力用户、储能企业、虚拟电厂、售电公司等，区域新能源发电利用率保持95%以上。

记者从南方电网获悉：近日在广东深圳举行的亚太经合组织第三十三次领导人非正式会议会场及相关场所实现了100%绿电供应，公司提前统筹8900万千瓦时绿电资源，以绿电采购与绿证相结合的方式实现全场景覆盖，此次保供成为我国跨省跨区绿电配置能力的一次生动实践。

广东、广西、云南、贵州、海南等南方五省区，资源禀赋与负荷逆向分布，水火核风光同台竞发。市场自2025年6月启动连续结算试运行以来，先后经受清洁能源大发、汛枯急转、超强台风袭击、冬季寒潮、夏季高温、春节期间新能源高渗透率等多重复杂工况的考验。

去年，水电和新能源发电量大幅增长，西电东送电量创历史新高，如何破解消纳难题？

用好价格“指挥棒”是关键。中国南方电力调度控制中心党委书记龙云表示，依托区域一体化市场统一出清机制，水电、新能源“以价换量”拓宽消纳空间，平稳消纳富余清洁能源，为用户节约用电成本。

今年，受厄尔尼诺极端天气影响，清洁能源出力偏少，如何守住保供稳价底线？

发挥区域资源互济重要优势。“我们通过跨省调配电源、灵活调动各类机组增供，持续增加供给能力，依靠现货价格信号引导供需平衡，市场得以从容应对负荷屡创新高等考验。”广州电力交易中心总经理蔡葆锐说。

“南方区域电力市场的正式运行，实践证明了以市场化方式配置电力这一特殊能源商品不仅路径可行、运行高效，更推动实现政府‘有形之手’与市场‘无形之手’协同发力。”南方电网公司市场总监、市场营销部总经理李敏虹表示。

据了解，今年1至9月，南方区域电力市场累计交易电量近9000亿千瓦时，占全网售电量比例超七成。

南方区域电力市场“转正”后，将对地方和工商业用户带来哪些影响？

于地方而言，资源配置效率提升。以往，省间谈交易，哪怕相互有需求，谈判流程也较长。现在把需求交给市场，自动完成配置。以海南为例，今年海南投产了新核电机组，自身需求小，在两省未签订协议以前，若无市场，核电只能降负荷运行；有了市场，核电有价格优势就能实现外送，促进了清洁能源消纳。

于工商业用户而言，用电将会有更多选择。可以选择更加适合自身需求的用电套餐，比如，外向型企业和加工增值企业普遍关注用电成本的稳定性与绿电的可溯源性，参与市场、签订绿电合约的意愿明显增强。一批数据中心、冷链物流、免税消费、国际会展等重点客户主动对接分时价格信号，优化生产班次，用能管理从“事后算账”转向“事前安排”。

今年2月，国务院办公厅印发《关于完善全国统一电力市场体系的实施意见》，明确2030年基本建成、2035年全面建成全国统一电力市场体系的目标。

上海电力大学教授谢敬东认为，南方区域电力市场正式转入运行，不仅仅是一个区域市场的落地，更是我国全国统一电力市场建设的标志性信号。作为先行者，南方区域率先面向新型电力系统重构整套市场机制，依靠多元化电能商品交易体系盘活各类资源价值、激励经营主体；以高水平市场开放，充分调动源、网、储、荷各类调节资源。这套实践，沉淀出可复制、可推广的制度样本，为全国统一电力市场建设探路。



图为昆柳龙直流工程将西部清洁能源送往粤港澳大湾区。 **南方电网公司**供图，AI修饰生成水彩画

R产经新动态

本版责编：**邱超奕**
版式设计：**张丹峰**