996再刷屏

马云和刘强东加入讨论 你怎么看?

近日,马云、刘强东等互联网公司大佬纷纷发表对“996工作制”的看法,继在程序员圈子内发酵后,该话题再度引起热议。

此前,有程序员因不满公司实行996工作制,在拥有超过900万用户的代码托管平台Github上建立“996.ICU”项目,即“工作996,生病ICU”,并获超过20万用户点赞支持。“996.ICU”,这是程序员之间的一种自嘲说法,意思是如果按照“996”模式工作,以后就得进ICU了。不过,截至4月12日,记者注意到,这一页面已无法访问,页面显示为“包含违法或违规内容”。

综合南方都市报、成都商报报道

律师建议提高工作效率

上海市信本律师事务所主任高兴发律师建议,根据互联网工作的实际情况,应适当减少工作时间,劳动者工作时间超过法定工作时间的,用人单位应当支付相应的加班费,改善企业经营管理模式,提高工作效率,在法定时间内完成工作任务。

年薪20万,时薪才50元

所谓“996工作制”,即工作日早9点上班,晚9点下班,且一周工作6天的不成文工作制度。“996”的周工作时间最低为60小时。

关于996的“性价比”,有人算了一笔账:若在996工作制下,一个年薪20万的程序员,时薪不过50多元,性价比与年薪10万的955(朝九晚五一周上五天班)并无区别,而健康、个人时间等代价则无从计算。

A 马云说996是福,刘强东“8116+8”,李国庆反对

996引发讨论,科技互联网圈的大佬们也加入了热议,有人支持,有人说不。12日,阿里巴巴官微分享了马云在阿里内部交流活动上对996的看法。马云提到,“能做996是一种巨大的福气……如果你年轻的时候不996,你什么时候可以996?”并表示,“选择了一个中国今天排名第一的公司,第一是要付出代价的。”同日晚间,马云在个人微博上再次谈及996,他表示,任何公司不应该,也不能强制员工996。

昨日上午,马云在微博上再次对此话题进行了回应。马云认为“996对不对”不是讨论的关键之处,因为”法律自有规定摆在那里。真正的996不是简单的加班,不是单调的体力活,和被剥削没有关系,因为现在的人并不傻,可选择的机会也不少。我觉得真正的996应该是花时间在学习、思考和自我的提升上。”

12日下午,刘强东也在朋友圈发文表示,京东最近四五年没有实施末位淘汰制,人员急剧膨胀,发号施令的人愈来愈多,干活的人愈来愈少,混日子的人更是快速增多。

“混日子的人不是我的兄弟。”刘强东说,自己可以做到8116+8,即周一到周六,从早8点工作到晚11点,周日工作8个小时,每个月休假两天,每年也会休一次长假。

“我坚决反对。”12日晚间,当当网创始人李国庆也发声加入此话题。他认为,每天不算路途,11小时工作时长,那恋爱、家庭、社交无暇。同时,优秀的企业是结果导向,效率导向,管理者提高决策科学性和效率比员工加班更有价值。“为了提高国际竞争力和企业竞争力,我赞成撸起袖子加油干,那是实干,巧干,苦干,不是低效率的耗时间。”

B “加班工资给够,996随便来”

除了企业家外,很多网友也对“996工作制”提出了自己的看法。

有部分网友表示认可“996工作制”:

@DREAM柳雪松:996,可以有效地把钱都攒起来,挺好的!

@歪柚柚:年轻人应该明白,幸福是自己奋斗出来的,理解996。

在诸多评论中,有相当大部分网友认为,“996”没有问题,但不能免费加班。

@难以安静:996没问题,加班工资不能不给。

@张凯:996我也愿意啊,钱到位,加班工资给够就行。

评论中,也少不了否定派的身影:

@风之伤:马云工作时间那是人家自愿的,和上班族熬12个小时根本不一样好吗?

@秀:人家阿里巴巴说了,8小时以外的时间是用来学习、总结、提升业务能力,不是每个公司都能和人家一样。

航线类型	价格(人民币元)		
国际长航线	¥650 (+1个座位)	¥1200 (+2个座位)	¥1700 (+3个座位)
国际短航线和地区航线(第一档)	¥350 (+1个座位)	¥650 (+2个座位)	¥900 (+3个座位)
国际短航线和地区航线(第二档)	¥250 (+1个座位)	¥450 (+2个座位)	¥650 (+3个座位)

航班“一人多座”

南航推个性化服务,最低250元就能加个座

乘机出行,身材肥胖一点的旅客最怕坐中间,太挤;喜欢安静的旅客最怕遇上带娃的邻座,嫌吵……

除了购买价格昂贵的头等舱和公务舱,或用原价再购买一张经济舱机票外,现在有了针对经济舱的“一人多座”服务。4月12日,中国南方航空通过官方微博宣布推出“一人多座”服务。

坐南航广州始发航班,一人最多4个座位

记者了解到,南航的“一人多座”服务不需要旅客多买机票,只要花钱买座位就行。对旅客来说,一人可以购买1到3个座位,花费从250元到1700元不等。其中,国际长航线(广州至欧、美、澳、非、中东航线)加买1、2、3个座位的价格分别为650元、1200元和1700元;国际短航线和地区航线(除长航线以外的4小时以上航线)加买1、2、3个座位的价格分别为350元、650元、900元;国际短航线和地区航线(4小时以下航线)加买1、2、3个座位的价格分别为250元、450元、650元。这样,一名旅客最多可以享受4个座位的空间。

南航表示,目前,广州始发的航班已经可以购买“一人多座”服务。近期该项服务将在北京、上海始发的南航国际航班上推出。而且,目前该服务仅适用于经济舱,后续也将开放至明珠经济舱。

需要提醒的是,“一人多座”服务需要在机场柜台购买。即“一人多座”服务在该航班完成值机后现场开售,不影响其他旅客正常选座。另外,购买“一人多座”服务,并不享受额外手提行李额,也不享受额外餐食等服务。

当天,国航、东航等其他航空公司工作人员表示,南航推出“一人多座”服务既是试水,也是探路。如果效果不错,他们也会考虑效仿。

乘客:体型偏胖或长航线旅客愿意“买单”

南航“一人多座”服务推出后,一些体型较胖的网友表示会尝试。南京上班族张先生表示,以往出行,考虑到自己比较胖,会咬咬牙买个商务座,舒服一下。现在,南航推出“一人多座”服务,今后也会尝试一下,毕竟,从出行成本上来考虑,多买一个座位要比商务座划算。最低花费250元,就可以多占一个座位的空间。

另外,还有一些乘坐长航线出行的旅客会考虑该项服务。网友“@yunzi故事”表示,“支持,国际航班一个座太难受了,年龄大了想伸懒腰都没办法,这下好了。”另有一些网友认为,南航推出该项服务是“因为坐不满,换个方式营销”。

现快

壮丽70年 奋斗新时代

“引滦入津”:一座流动的丰碑

据新华社电 河北省唐山市迁西县,有一尊10余米高的白色纪念碑,一名战士形象巍然而立,望着前方。他注视的,正是引滦入津工程的起点。西流的滦水,就是一座流动的丰碑。

一湾水,两地情

天津地处九河下梢、渤海之滨。上世纪70年代,天津城市生活和工农业用水不足现象日益突出。由于超量抽取地下水,造成大面积漏斗区,地面平均每年以80毫米的惊人速度沉降。

用水最紧张时,市民只能喝苦咸水。据介绍,当时天津甚至制定了万不得已情况下,工业分批停产和疏散城市人口的应急预案。

1981年8月召开的京津用水紧急会议上,国务院决定引黄济津。豫鲁冀三省人民顾全大局,立即响应。

但这不能从根本上解决问题,只有可靠的地表水源才是最好的出路,“引滦入津”工程雏形应运而生。

川流不息的滦河水,自河北穿燕山余脉,循黎河水道,自潘家口–大黑汀水库流向于桥水库,跨越两百余公里流入天津。

1982年5月11日,引滦入津工程开工。

一湾水,将津冀两地紧密相连。

子弟兵,爱人民

“引滦精神就是为民造福!”已经90多岁的原铁道兵第八师师长刘敏在接受采访时说。

1982年1月,刘敏所在的原铁八师正式接到命令,参加引滦入津工程。在寒冷的冬季,部队仅用了不到两个月的时间,就打开了进入各个斜井口的通道,抢盖了临时住房五万余平方米,比预计准备工期快了1个月。

施工期间,铁道兵并入铁道部,铁八师编制撤销。30多年过去,刘敏对于部队“最后”一次任务,记忆犹新。

施工中,原计划通过10余个隧洞增大工作面来加快工程进度,谁料地下情况复杂,时常塌方,还牺牲了不少战士,废弃两个隧洞后重凿新洞才能赶上进度。

铁八师正是负责其中引水隧洞的关键部分,而部队撤销的消息突如其来,基层战士们一时难以接受,工程进度大受影响。

正当刘敏一筹莫展之际,传来了好消息:天津市同意相关部队战士都在天津落户转业,并得到天津社会各界的广泛支持。

1983年9月11日,甘甜的滦河水流入天津。“吃水不忘挖井人”——许多参与工程的战士就此留下,成为天津人。

绿山水,真金银

进入21世纪后,受铁矿石价格上涨等因素影响,黎河沿岸出现了大批的采矿企业,当地山体植被遭到不同程度破坏;为了增加收入,滦河沿线养殖业悄然兴起。水体,开始遭受污染。

寻找保护环境与当地居民增收的平衡点,成为区域流域管理的重难点。

为此,河北省加大引滦入津沿线污染治理力度,加快实施上游潘家口–大黑汀水库库区网箱养鱼清理工作。截至2017年5月,潘大水库网箱清理工作已全部完成,共清理网箱79575个、库鱼1.73亿斤。

2017年6月,天津市正式与河北省签订了《关于引滦入津上下游横向生态补偿的协议》。根据《协议》内容,2016年至2018年,河北省、天津市各出资3亿元共同设立引滦入津上下游横向生态补偿资金,专项用于引滦入津水污染防治工作。此后,津冀两地还将持续探索流域治理的区域协同新模式。

30多年过去,南水北调等多重引水工程的实施,滦河水已不再是天津唯一的用水来源,但引滦精神及其区域协同的治理经验,在津冀人民心中,是一笔珍贵而永久的财富。