

长假存废费思量

“十一”长假已经过去,但围绕长假的话题意犹未尽。由于今年国庆与中秋双节相连形成了“史上最长黄金周”,加上高速公路对7座以下小客车施行免费通行,致使长假期间人群扎堆出行的状况比往年更甚。

节后,各地、各部门发布的相关数据显示,“十一”长假从出行人数到旅游收入都达到近年来新高。然而,因为出行人数陡增造成了高速公路拥堵、旅游景区人满为患的情况也最严重。

有关长假去还是留的争议再起。一些专家建议延长假期天数,甚至恢复此前已经取消的“五一”长假;而另一些专家则认为长假的设置总体说来弊大于利,建议以带薪休假制度逐渐取代现有的“十一”长假。

普通民众对长假的态度也莫衷一是。“长假虽好,但路上的拥堵让人绝望,景区里到处是人,旅游质量并不高,还不如将假期设定得分散一些,避免扎堆出行。”“十一”期间从安徽合肥自驾车前往南京的金先生说。而旅游爱好者、北京的王先生则认为,“如果能恢复‘五一’长假或许能缓解交通、住宿、景区接待不足的状况。”



9月30日,京沪高速京津交界处附近,一位出行的妇女抱着小狗下车焦急等待堵车早些结束。当天是国庆中秋双节第一天,高速公路免收通行费,全国多个高速公路入口发生了拥堵。本报记者 陈剑 摄

长假保障了基层劳动者的休假权利

“尽管‘十一’很多自驾游车主都遇到了堵车,给出行造成诸多不便,但最重要的是一家人能一起旅行。”在北京一家私营企业供职的李先生长假期间驾车同家人去了山东青岛。他认为,中国很多家庭只有在“十一”、春节这样的假期才有机会聚在一起,“不会因为堵车而放弃全家游玩的机会。”

全国假日办最新数据显示,9月30日至10月7日的中秋、国庆长假期间,全国纳入监测的119个直报景区共接待游客3424.56万人次,国内游客总量创历年新高。

“今年的‘十一’长假多了一天,为选择出游的消费者提供了充足时间,加上高速公路免费政策,使得今年的旅游行业较以往繁荣。”北京第二外国语学院旅游管理学院院长邹统钎告诉中国青年报记者:“今年一些景区

接待游客人数比往年都多,尽管一些景区门票降价但总体收入却比往年要多。”北京市一景点工作人员说。

“长假对旅游行业有一定的积极影响”,邹统钎告诉记者,长假能够带动旅游经济,特别是经济下行压力增大的当前,长假的设立从经济层面上有拉动内需、刺激消费的作用。“老百姓出门旅游很多属于冲动消费,在长假刺激下,冲动消费更为明显。”

对以带薪休假取代“十一”长假的说法,邹统钎认为,“执行带薪休假的难度有多大?执法成本有多高?目前没有人能说清楚,政府也没研究透。在此之前,只能保持现状。”

中国社会科学院旅游研究中心特约研究员刘思敏此前对媒体表示,现在重要的任务是“泄洪”。“五一”长假取消后,“泄洪”的口子少了。建议恢复“五

一”黄金周,或者在5月设置一个新的长假,满足人们出游的愿望。

对此,邹统钎表示,“五一”是比较适合旅游的,取消“五一”黄金周从旅游业角度来说我持否定态度。但从可操作性来说,想要恢复“五一”黄金周也是不太可能的。因为政策不能反复无常,但如果恢复“五一”长假的话,肯定会对“十一”长假起到减压作用。

在建议取消长假的观点中,很多理由来自自驾游过多造成交通拥堵、景区服务接待力不足、旅游质量差。但在邹统钎看来,长假的设立除了拉动经济外,还保障了弱势群体休假的权利。“基于带薪休假落实不全面,国庆长假能满足旅游市场的需求,更重要的是可以保障满足底层劳动者休假的权利,因为他们有回家探亲的需求。从这一点来

说,长假的设立也起到了对弱势群体的关怀,长假有存在的合理性。”

中国青年报记者走访了北京的一些建筑工地,询问一些外来务工人员对“十一”长假的看法。很多农民工表示,假期并没有旅游,因为经济实力达不到。平时没有时间回家,利用假期工地停工,他们大多抓紧时间回家看看。

一位甘肃籍的农民工告诉记者,“我和爱人都在北京打工,把孩子留在了老家,只能在过年的时候见到孩子,每次往家打电话都忍不住想哭。我‘十一’哪儿也不去,就回家陪孩子。”

“外来务工者的很多权利,比不上在国企、事业单位上班的劳动者,他们只有在全国人民都放假的时候才能休息,所以长假设立的意义还在于保障弱势劳动者的休假权利。”邹统钎说。

劳资关系不对等 带薪休假落实难

“主要是劳资关系的特性决定的。”中国劳动关系学院法学系主任姜颖告诉中国青年报记者。“劳资双方关系的不对等导致职工带薪休假的权利无法得到足够的保障。从大环境来看,我国处在经济发展的初期阶段,发展还是最主要的目标,企业在竞争中面临着较大的生存压力。”姜颖说,虽然我国经济在近年有了较大的进步,但现在经济处于下行阶段。职工的权利能否得到及时保障,劳动法规能否得以落实,也受到经济环境的影响。

在她看来,劳资关系的特性决定资方的力量要强于劳方,因此,资方掌握着对劳动者权利落实的控制问题。推行带薪休假,企业要付出经济成本因而积极性不高。劳动者考虑到职业发展、薪资报酬等诸多因素,往往不敢向企业提出带薪休假的要求,而企业也不主动提出,双方的沉默导致带薪休假的权利得不到保障。

据《职工带薪年休假条例》规定,除法定节假日外,“职工累计工作已满1年不满10年的,年休假5天;已满10年不满20年的,年休假10天;已满20年的,年休假15天”。

现实中,很多用人单位并未按规定保障劳动者权利。在出版社行业一家国企上班两年多的张先生告诉记者,他所在的单位带薪休假政策落实得还好,每年都能享受到5天的带薪休假。但令他不解的是,其所在单位实行的带薪休假时段是强制固定的——与春节捆绑在一起,即春节7天加上春节前5天,共12天休假。

姜颖认为,带薪休假不能完全由劳动者一方来决定休假时期和时长,这需要用人单位和职工双方共同协商。单位要组织劳动,有生产工作的需要,用人单位也要根据工作情况对职工的休假时段和时长进行安排、协调。

“我和爱人都有带薪假,但我们还是会选择在‘十一’长假出行,因为两个人的时间好凑,孩子也能跟着我们一起出行。相关部门可以提供必要的信息做好疏导,景区也应当在游客增多的节假日做好管理和提高服务接待能力,而不是简单地取消长假,把问题都归结在民众扎堆出行上。”北京市市民王先生说。

(据《中国青年报》)

带薪休假能否取代“十一”长假

针对“十一”长假出行人数过多致使交通拥堵、景区人满为患的现状,清华大学人文社会科学学院经济学研究所副所长、清华大学假日改革课题组负责人蔡继明表示,“长假设立总体来说弊大于利。”在他看来,黄金周的弊端是与生俱来的。

“人们通过假期来满足不同的需求,如长途旅行、探亲、结婚、购物、装修买房等,这些活动所耗时间较长,促使人们需要相对集中的时间休假来完成,这种情况是合理的。但每个人对长假的需求,如果通过集中统一的假日制度来满足,则会演变成一场灾难。原因在于,社会绝大多数成员在同一时段出行,必然会带来交通拥挤堵塞、酒店人满为患、服务质量下降、投诉抱怨增多等问题。此次黄金周出行4亿多人,任何一个社会、国家都无法满足民众‘井喷式的出行’。比如故宫这些旅

游景区,它的空间有限,无法通过多建造一座故宫来满足人们的参观需求,这就是集中出行所带来的不能避免的矛盾。”蔡继明说。

那么,解决这一矛盾的方法是什么呢?蔡继明认为唯一且合理有效的方式就是推行“带薪休假”。

据记者了解,自2008年1月1日国务院施行《职工带薪年休假条例》以来,带薪休假落实情况并不乐观。全球知名人力资源咨询公司美世(Mercer)2011年12月13日发布的《全球雇员应享假期》报告显示,在针对62个国家的调查中,中国员工拥有的带薪假期天数排在倒数第四位。国内很多有关带薪休假的调查也显示,未享受过带薪休假的人占绝大多数。

“带薪休假在医院基本无法实现,原因并不是医院行政部门不同意,相反,医院是鼓励职工

休假的。但因医院工作的特殊性,医生和护士基本无法进行带薪休假。”北京一家医院消化科医生告诉记者。

“出租车行业没有带薪休假,只有弹性工作日一说,即便可以随时休息,但每月交给出租车管理公司的‘份子钱’却一分不能少,所以司机们很少选择休息。”北京一位刘姓出租车司机说。

对于带薪休假落实不理想的现状,蔡继明认为,“带薪休假虽未全面落实,但从无到有,还是有相当一部分人享受到了。总体来说,假日改革是成功的。只是并不彻底,留下了‘十一’黄金周。保留‘十一’黄金周是政府考虑到带薪休假不能全面落实而采取的折中做法。”

对于恢复“五一”长假,蔡继明认为,这是一种倒退。起初课题组建议取消“五一”和“十一”两个长假,以推行带薪休假,但

政府考虑到带薪休假的落实问题没有全部采纳课题组的建议,只取消了“五一”长假。但假日改革的方向是,在带薪休假落实的前提下取消长假,如果只看到当前一些现状就呼吁恢复“五一”长假,不利于带薪休假的推广落实,是走了回头路。“取消长假也是推行带薪休假的一种倒逼机制。”蔡继明说。

而很多普通劳动者对带薪休假存在另一种顾虑。“带薪休假方便百姓出行,可以避开同一时间段出行带来的拥堵等,但问题是,中国人的家庭观念很强,家庭成员能否同时享受到带薪休假一起外出?带薪休假执行起来还有很多问题,不是说谁想休息就能休息的,所以长假还应该保留,能够提供固定的假期时段,便于提前安排。”一位在北京某事业单位供职的张先生告诉记者。